

UNIVERSITÉ FRANÇOIS-RABELAIS

Faculté de Droit, d'Économie et des Sciences Sociales

Département de Géographie

Tours

**RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME : UN ENJEU DE
DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE, ENTRE ACTIONS
PUBLIQUES LOCALES ET PERCEPTIONS HABITANTES**

Par

Marion FEUILLÂTRE

Mémoire de Master 1 de Géographie

Préparé sous la direction de Monsieur Ter Minassian Hovig

Membres du jury : Monsieur Dutour Alain

Juin 2012

**RECONSTRUIRE LA VILLE SUR ELLE-MÊME : UN ENJEU DE
DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE, ENTRE ACTIONS
PUBLIQUES LOCALES ET PERCEPTIONS HABITANTES**

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	5
I. UNE MISE EN PERSPECTIVE DE LA DENSITÉ PASSÉE, ACTUELLE ET FUTURE	9
A. La densité : une notion complexe et plurivoque	10
B. De la densité au développement durable	18
C. Le processus de la densification : entre avantages et inconvénients	29
II. MÉTHODOLOGIE DU TRAVAIL DE RECHERCHE	36
A. Présentation de notre étude	36
B. Confrontation entre théorie et pratique	52
III. COMMENT DENSIFIER LES ESPACES URBAINS TOURANGEAUX ?.....	65
A. Une nécessaire pédagogie sur le processus de la densification	65
B. Reconstruire durablement la ville sur la ville : entre une application réglementaire et un urbanisme à échelle humaine	67
C. Les effets du lieu : une ville dense et durable propre à chaque géotype urbain	88
IV. LA VILLE DENSE EST-ELLE UNE SOLUTION HUMAINE DURABLE ?.....	100
A. La densité n'est-elle pas avant toute chose un construit politique ?	100
B. Comment la densification est-elle acceptée par les habitants de l'agglomération tourangelle ?.....	106
CONCLUSION	156
BIBLIOGRAPHIE	159
ANNEXES	164
INDEX.....	186
LISTES DES TABLES	187
TABLES DES MATIÈRES.....	189

Remerciement

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidée dans l'élaboration de ce mémoire universitaire.

Merci tout d'abord à mon tuteur Monsieur Ter Minassian de m'avoir guidée durant cette année d'étude et à Monsieur Dutour et Madame Semmoud-Benabdallah pour m'avoir accordé du temps et de l'aide dans mes recherches.

Je remercie enfin les différents acteurs politiques et professionnels que j'ai pu rencontrer à Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré, ainsi qu'aux habitants des quartiers de la Gare de Tours et des Petites Hérissières de Ballan-Miré qui ont pris le temps de répondre à mes questions. Leur témoignage m'ont grandement aidé à réaliser ce mémoire.

« Les géographies, dit le géographe, sont les livres les plus précieux de tous les livres. Elles ne se démodent jamais. Il est très rare qu'une montagne change de place. Il est très rare qu'un océan se vide de son eau. Nous écrivons des choses éternelles. »

(Antoine de Saint-Exupéry, 1946 : *Le Petit Prince*).

« La forme d'une ville change plus vite, hélas, que le cœur des mortels. »

(Charles Baudelaire, 1857 : *Le cygne*, Les fleurs du mal)

« L'homme aime tant l'homme que, quand il fuit la ville, c'est encore pour chercher la foule, c'est-à-dire pour refaire la ville à la campagne »

(Charles Baudelaire, 1866 : *Mon cœur mis à nu*, Journal intime)

INTRODUCTION

Inventions humaines, les villes constituent par leurs dimensions spatio-temporelles, les miroirs des changements politiques, économiques, sociaux et culturels. Constituées à la fois par des systèmes d'objets, des systèmes d'actions et des acteurs, elles sont l'empreinte d'une territorialisation. Ces structures urbaines sont recomposées en permanence par les acteurs de la ville, les professionnels comme les habitants. Aujourd'hui, le développement durable s'impose comme le nouvel idéal des sociétés industrialisées, soucieuses de corriger les déséquilibres socio-environnementaux accumulés au cours des dernières décennies.

Le développement durable est une éthique du changement sociétal du XXI^{ème} siècle, un concept intégrateur et un principe d'action, qui a pour ambition de promouvoir un projet collectif qui vise à rendre compatible dans le long terme, les exigences de l'environnement et celles du développement économique et social. L'étiquette développement durable devient ainsi l'argument du futur dans toutes les disciplines scientifiques et notamment celle de l'urbanisme. Face à cette nouvelle exigence de durabilité, le débat sur la morphologie et la gestion de la ville évolue et se recentre autour de la question de la densité. Les principes de développement durable impliquent tout particulièrement d'interroger les sociétés urbaines sur leurs modes d'organisation de l'espace, leurs modes d'habiter et de se déplacer, la gestion des ressources naturelles, et sur la qualité du cadre de vie des citoyens. De telles interrogations impliquent donc de placer la densité au cœur du développement urbain durable. En effet, le développement durable pose pour principe que la densité contribue à rendre la ville plus durable. Elle permettrait de limiter la consommation des espaces naturels par l'urbanisation, et par la même occasion d'influer sur des modes de déplacements plus doux et donc sur la pollution. La densité deviendrait ainsi le nouvel enjeu des villes du XXI^{ème} siècle et l'archétype d'une meilleure durabilité écologique. Dans ce sens, l'assertion du géographe Cyrias Emelianoff (2010) soutient l'exigence d'un développement urbain durable dense : « *La ville dense (...) s'impose comme un nouvel enjeu, de moins en moins paradoxal, d'un vivre ensemble écologique, d'un vivre ensemble sur terre* » (p. 10).

De ce fait, la thématique de la densité urbaine nous intéresse tout particulièrement et a fait ainsi l'objet de nos recherches au cours de cette première année de master en Géographie.

En tant que géographe, nous sommes tout d'abord concernés par cet impératif urbain, social et politique car il nous confronte à de nouvelles logiques et dynamiques spatiales. De plus, la question de densité remet en question les aspirations et les représentations sur les conditions de qualité de vie des citoyens, l'idéalisation de la maison individuelle. La problématique sur la densification des villes, des quartiers, des îlots est intéressante, et tout particulièrement lorsque l'on lui confère la connotation de « durabilité ».

La construction de notre objet de recherche relève d'intérêts et de visions personnels ainsi que du débat actuellement controversé sur la ville durable et sur la « ville compacte ». La ville compacte apparaît en effet comme une alternative à l'étalement urbain, à un développement spatial déséquilibré. Ayant pour ambition de développer la vie urbaine (Da Cunha, 2005), la ville compacte démontre que le processus de densification est dénué de sens s'il n'est pas relié à d'autres politiques et objectifs d'aménagements (mixité, forme urbaine, transports, espaces publics, etc.). Ces propos soulignent bien l'approche pluridimensionnelle et pluridisciplinaire nécessaire au débat sur la densification urbaine. Cette tendance actuelle de reconstruire la ville sur la ville nous amène donc à nous interroger et à comprendre les enjeux et les impacts de ces nouvelles dynamiques urbaines et stratégies d'action locale de ce début du XXI^{ème} siècle.

En effet, cette perspective de redynamisation urbaine est stimulée par la multiplication des projets urbains qui émergent chaque jour aux quatre coins du territoire Français. De plus en plus de communes se dotent d'outils de planifications urbaines, comme le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le Plan Local de l'Habitat (PLH), Plan de Déplacement Urbain (PDU) à l'échelle de l'agglomération ou encore le Plan Local d'Urbanisme (PLU) à l'échelle communale, afin de répondre à une nouvelle gestion d'action publique de développement urbain durable. La communauté d'agglomération tourangelles illustre ce point, de par la multiplication des approbations de PLU (comme celui de Tours approuvée en juillet 2011) mais aussi l'élaboration actuelle de son SCOT. Ainsi, les 19 communes de l'aire urbaine

tourangelle se prêtent au processus de redynamisation urbaine, d'une compaction de par et d'autre de leur territoire respectif (corridor du tramway, multiplication des logements collectifs, des services, des écoquartiers, etc.).

C'est pourquoi, afin de rendre compte de situations urbaines contrastées du point de vue de la densité et des dynamiques urbaines, notre recherche s'appuie sur trois centralités de l'agglomération Tourangelle. Il s'agit de la commune centre de Tours avec le quartier de la gare, la commune périphérique de Joué-Lès-Tours avec divers projets urbains et la commune périurbaine de Ballan-Miré avec le quartier des Hérissières.

Dans cette perspective, nous nous attachons à analyser ces villes selon une approche sensible. Les dimensions purement réglementaires et physiques de la question de la densité urbaine doivent être nécessairement complétées par une approche sociologique et humaine. En effet, la densité est un outil législatif et réglementaire qui donne la possibilité aux acteurs institutionnels locaux de densifier l'espace existant, de respecter les exigences nationales et européennes du développement urbain durable. Mais, la densité revêt aussi une dimension subjective et sociale essentielle, puisque l'espace urbain est vécu et ressenti quotidiennement par les habitants. L'approche humaine de la densité réside ainsi dans l'appréciation du lieu, l'acceptabilité de projet urbain dense. Par conséquent, les perceptions et les pratiques sociales des habitants ainsi que les représentations et les idéologies spatiales des acteurs institutionnels, publics et privées, conditionnent l'organisation de l'espace. La ville devient ainsi un véritable système socio-spatial, résultant des interdépendances et de la diversité des acteurs urbains.

A travers ces trois territoires et cette double approche disciplinaire, notre réflexion s'appuie sur une problématique centrale : la « ville dense » s'oriente-t-elle réellement vers une « ville durable » que ce soit en matière de politiques de planification urbaine ou en ce qui concerne le quotidien des habitants ?

Afin de répondre à cette question, nous avons divisé notre travail en quatre grandes parties. La première partie conceptualise le processus de densification. Plus exactement, il s'agit ici d'explicitier le champ sémantique lié au terme de la densité et à d'autres concepts substantiels, de présenter ses avantages et inconvénients, ainsi que de rattacher cette notion multiforme à l'histoire politique, sociale, institutionnelle

et culturelle de l'urbanisme et de l'aménagement en France. Dans une deuxième partie, nous présenterons notre corpus méthodologique de manière détaillée, dans lequel les théories scientifiques sur la densité s'accordent et à la fois se confrontent dans la pratique, l'empirique. Combinant les résultats de nos différentes enquêtes de terrains aux réflexions théoriques, la troisième partie tente de voir dans quelle mesure la problématique de la densification urbaine s'intègre dans les politiques urbaines locales. Plus exactement, il s'agit ici d'analyser les enjeux communs, les méthodes spécifiques et les impacts de la densification urbaine sur des réalités locales tourangelles, des « géotypes urbains » (Lévy, Lussault, 2003) distincts. Nous verrons que les stratégies de la ville dense pour chacune de nos trois communes soulèvent diverses mises en œuvre, mais qu'elles ont toutes une finalité commune : répondre à un développement urbain durable, vivable, acceptable et équitable pour leurs habitants. En effet, les acteurs locaux organisent leur territoire selon un tissu urbain prédéfini, des objectifs de développement durable, une ambiance urbaine, mais aussi selon leurs atouts et limites territoriales. Enfin, dans une dernière partie, nous tenterons de démontrer que la ville dense peut contribuer à la durabilité, si elle est acceptée et légitimée auprès de l'ensemble de la société. Non seulement, la densification relève d'application réglementaire et d'expérience de terrain quotidien, mais elle est aussi le cadre d'une dimension subjective et empirique profonde, tant pour les professionnels que pour les habitants. Dans cette perspective, fabriquer une ville dense et durable nécessite de réaliser des projets urbains acceptables et durables pour tous : un urbanisme à échelle humaine, contextuel et raisonné.

I. UNE MISE EN PERSPECTIVE DE LA DENSITÉ PASSÉE, ACTUELLE ET FUTURE :

La question de la densité devient cruciale dans la compréhension du processus d'évolution des structures urbaines ainsi que dans les stratégies des politiques de la ville, des actions locales et dans ces jeux d'acteurs. La multiplication des discours, des politiques et actions publiques sur la densification urbaine atteste d'un contexte actuel défini sur l'idéologie d'un développement durable, d'un nouveau modèle universel de durabilité urbaine.

Toutefois, l'espace urbain témoigne d'un caractère cinétique (Lynch, 1998). En mouvement et connu à travers le mouvement, l'espace de la ville a vocation à changer, à se modifier. Les transformations urbaines des derniers siècles démontrent que la ville s'étend et se métamorphose selon des logiques sociales, politiques, économiques et culturelles. Le processus de reconstruction de la ville sur la ville doit donc être pesé pragmatiquement, appréhendé à travers l'ensemble des mutations urbaines historiques. Le débat actuel sur la ville dense n'est finalement pas innovant, puisque la densité est par essence constitutive de la ville¹. C'est donc le contexte actuel et idéologique du développement urbain durable, qui a permis au concept de densité de récupérer ces lettres de noblesse, et de générer un nouvel engouement de politique urbaine. Serait-elle un effet de mode ou une réelle solution durable ?

A. La densité : une notion complexe et plurivoque

La complexité de la notion de densité rend nécessaire un éclaircissement sémantique préalable.

Le concept de densité dénote une polysémie du terme et des interférences entre ses diverses significations : elle renvoie soit à un concept ou une mesure, soit à une figure ou un outil, soit à un processus ou une valeur. Il nous semble donc

¹ Henri NONN, 1965, *Strasbourg. Des densités aux structures urbaines*. Selon des acceptations différentes du terme, la densité permet essentiellement de distinguer la ville des campagnes et définit ainsi les morphologies urbaines des espaces. Dans ce sens, la notion de la densité est intrinsèque à la définition de la ville. Que ce soit dans une définition classique (dictionnaire de la langue française) ou dans une définition statistique (INSEE), la ville est définie comme un milieu géographique et social délimité sur le seul critère de la continuité de l'habitat, de constructions bâties.

indispensable de traiter de façon globale les diverses connotations, enjeux et attributs de la densité urbaine, afin de rendre compte des axes conceptuels les plus pertinents à notre réflexion globale.

1. *Un terme pluridisciplinaire*

Étymologiquement, le terme de densité est issu du latin *densitas*, qui signifie épaisseur. Ensuite, la liste des définitions thématiques que donne le dictionnaire du *Grand Robert* de 2011 rend compte de multiples utilisations dans des disciplines variées, allant de l'artillerie à l'économie, en passant par la physique et l'électronique. Toutefois, pour trouver une définition urbanistique, il faut étudier les différents dictionnaires de géographie et d'urbanisme. La densité joue un rôle central dans la démarche géographique, or paradoxalement, la géographie a mis longtemps à prendre en compte cette mesure. En effet, la plupart des dictionnaires de géographie considéraient la densité plus comme une technique de mesure (associée à la population, les foyers de peuplement) plutôt qu'un concept. Néanmoins, cette caractérisation restreinte du terme a permis de rendre compte d'une dissociation entre la ville et la campagne, entre des espaces de peuplement plus denses que d'autres. Cet outil de mesure a donc permis au fil des années de distinguer les noyaux urbains des secteurs suburbains dans les agglomérations. De ce point de vue, les densités définissent des structures urbaines mesurables et produites sur des dynamiques urbaines, dans l'espace et dans le temps. Petit à petit, la notion se complexifie et revêt alors diverses significations. Sa caractérisation oscille entre une dimension purement technique (outil de mesure), une approche psychosociale (la perception qualitative) ou encore une connotation sensible (urbanité, ambiance urbaine).

2. *La densité est-elle mesurable ?*

a. *La densité comme mesure*

Dans le dictionnaire de géographie de Jacques Lévy et Michel Lussault (2003), la densité correspond au sens strict à un « *Rapport entre la masse d'une substance localisée dans un espace et la taille de cet espace* ». Cette définition explicite relève d'une approche relationnelle. La densité est ici définie comme une

différenciation de l'espace, associée à la diversité, pour distinguer les différents géotypes urbains : urbain, périurbain et rural. Dans la même optique, Vincent Fouchier (1997) définit le terme de densité comme une mesure, comme un degré d'occupation, de remplissage du site urbain. Selon lui, elle exprime :

« Un rapport théorique entre une quantité ou un indicateur statistique (nombre d'habitants, d'emplois, d'entreprises, de mètres carrés de plancher, etc.) et l'espace occupé (surface de terrain brute ou nette, surface de terrain cessible ou autres indicateurs de superficie à différentes échelles géographiques). » (p. 20)

Cette définition souligne davantage la diversité des densités, qui peut être analysée selon l'aire géographique de référence, l'indicateur statistique référent (humains, bâtis, activités économiques, végétaux, etc.), le type de surface de référence (mondiales, nationales, régionales, communales, micro-surface, etc.). La densité est donc ici définie comme une variable multiple et complexe. On peut alors se demander quels pourraient être le critère social spatialisé et l'échelle pertinente d'analyse d'une densité performante.

b. Des échelles d'analyses différentes

Divers indicateurs permettent une appréciation globale du concept de la densité : coefficient d'occupation du sol (COS), densité bâtie, densité brute ou nette, densité de contenant, densité de contenu, densité de population, densité résidentielle, densité d'emplois, densité végétale, etc. Cette énumération permet de souligner la diversité des qualificatifs de la densité, tant au niveau des échelles spatiales à considérer (micro ou macro) que de la pluridisciplinarité des approches. Toutefois, l'utilisation du terme de densité nécessite prioritairement une caractérisation de l'échelle spatiale d'analyse. Les propos de Vincent Fouchier (1997) vont dans ce sens :

« La densité ne prend de réelle signification que si elle est rapportée à une échelle de référence. Par exemple (...) la simple mesure du nombre de personnes dans une unité d'espace est une moyenne brute qui est influencée par le type d'espace considéré (...) les comparaisons sont particulièrement délicates. » (p. 21)

En effet, la comparaison entre différentes densités doit mettre en évidence dans un premier temps la question de l'étendue de référence, qui se différencie entre la densité de micro-surface (unité de logement par exemple), la densité parcellaire (application du COS sur une parcelle), la densité à l'îlot (emprise au sol d'un tissu

urbain), la densité communale ou régionale (concentration d'activité économique ou de logement par exemple) ou la densité nationale ou internationale (sous-peuplement ou surpeuplement). La densité en tant que mesure doit donc être posée pragmatiquement et rigoureusement.

c. Des approches pluridisciplinaires

Le découpage géographique de la densité doit nécessairement être complété et précisé par des indicateurs sociaux spatialisés notamment ceux qui nous permettent d'approcher un modèle de densité urbaine, comme la densité de bâti, d'habitants ou de logement. La densité urbaine comme rapport théorique entre une quantité et un espace permet de nous aider à qualifier un territoire de faible ou forte densité, à rendre compte de la complexification du paysage urbain, mais elle permet également de souligner que la densité existe principalement en fonction d'un contexte. Nonobstant, quantifier la densité ne permet pas de clarifier la définition de la densité. Aujourd'hui, la densité n'est plus simplement une quantité que l'on mesure, elle est aussi un objectif et une perception.

3. Les différentes significations de la densité

a. La densité comme processus

Suite aux précédentes définitions à caractère morphologique de Michel Lussault, Jacques Lévy et Vincent Fouchier, Marc Wiel (2006) pour sa part propose une définition plus sensible de la densité comme un processus urbain. La densité serait un repère dans l'évolution continue de la forme urbaine, permettant de savoir si sur chaque lieu la densité peut croître ou non, et ainsi conduire à densifier ou dédensifier le tissu urbain. Il s'agit là d'une « *conception vivante de la densité* », où la densité sert à repérer le stade atteint par le processus de densification ou de dédensification, dont « *l'intensité serait fonction du différentiel entre les profils actuels et antérieurs de la densité* » selon Marc Wiel (2006). La densité ne serait plus seulement une caractéristique d'un lieu mais celui d'un lieu à une époque particulière. Cette définition de la densité comme processus ouvre des horizons conceptuels insérés dans un jeu d'échelles spatiales et temporelles.

b. La densité : un outil de planification urbaine

La densité peut se définir de façon réglementaire, comme un outil de planification urbaine, de gestion du territoire à toutes les échelles. Cette densité réglementaire se développe largement depuis le XX^{ème} siècle. Alors qu'auparavant, les politiques luttaienent contre la densification des villes avec le Plan d'Occupation des Sols (POS), le Coefficient d'occupation des Sols (COS) et le Plafond Légal de Densité (PLD), aujourd'hui la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain (SRU), les lois Grenelles I et II et la cohérence imposée dans les documents d'aménagement et urbanisme (SCOT et PLU) traduisent un réel changement de paradigme. Ces outils donnent la possibilité aux acteurs institutionnels de densifier l'urbain, de respecter les exigences nationales et européennes d'un développement urbain durable. De nouveaux outils réglementaires traduisent la densité comme l'objectif complémentaire et obligatoire à la lutte contre l'étalement urbain. Comme le témoigne la loi Grenelle II de 2010 en France, les SCOT doivent se doter d'outils permettant d'imposer des normes minimales de densité urbaine, et les PLU imposer des densités minimales de constructions dans les secteurs proches des transports collectifs. En conséquence, cette densité réglementaire est finalement un trait constitutif et conséquent du processus de la densité, définie préalablement à tous projets de constructions.

c. La densité vécue et perçue : une notion relative

Par opposition aux densités dites mesurables, il convient d'envisager ce concept dans une dimension humaine et sociologique. La densité revêt alors une notion appréciative. C'est une densité vécue et ressentie qui ne se mesure pas. Elle émet des jugements de valeur concernant sa conception, en fonction d'objectifs professionnels à atteindre, ou bien de pratiques et représentations sociales des habitants. Par exemple deux configurations spatiales urbaines ayant une densité globale de même valeur peuvent être diversement ressenties : comme très stimulantes ou au contraire comme très oppressantes.

En effet, l'image d'une réalité, d'une densité donnée varie significativement d'un individu à un autre. Dans ce sens, Kevin Lynch (1998) émet l'idée que l'image est :

« Le résultat d'une opération de va-et-vient entre l'observateur et son environnement. (...) L'observateur (avec une grande capacité d'adaptation et à la lumière de ses propres objectifs) choisit, organise et charge de sens ce qu'il voit. » (p. 7)

Les individus organisent mentalement un schéma de la ville, une carte mentale, où plusieurs facteurs sensoriels, identitaires et symboliques interagissent avec la réalité (expérience vécue, classe sociale, âge, culture, parcours résidentiel). En conséquence, la représentation de la densité peut ici être interprétée comme étant le produit d'un itinéraire d'une vie, une vision singulière du monde, l'expression subjective de chaque individu. L'hostilité ou l'attachement à certaine forme urbaine dense est essentiellement liée à des expériences vécues, une histoire personnelle.

Par ailleurs, même si chaque représentation individuelle est unique, Kevin Lynch (1998) considère qu'elle rejoint des images collectives, des représentations mentales communes à de grandes quantités d'habitants :

« Chaque individu crée et porte en lui sa propre image, mais il semble qu'il y ait une grande concordance entre les membres d'un même groupe. » (p.8)

De même, pour rejoindre ces propos, il est intéressant de mentionner la définition de Michel Lussault et Jacques Lévy (2003) sur les représentations sociales. En effet, ces dernières correspondent à : *« des formes de connaissance ordinaire, socialement élaborées et partagées, à visée pratique, notamment dans la maîtrise de l'environnement et l'adoption d'attitudes et de comportements collectifs. »*. En somme, ces deux assertions scientifiques démontrent que le processus de représentation de la ville dense correspond finalement à un pur construit intellectuel et social issu de notre culture. En outre, même si ces interprétations culturelles et sociales s'efforcent de rester au plus près de la configuration réelle, elles ne s'apparentent pas à un double du réel. Plusieurs facteurs collectifs encouragent et/ou nuisent l'appropriation de certaine forme urbaine.

En effet, un des premiers facteurs résulte de la question d'un rapport culture – forme urbaine, d'un degré d'acceptabilité culturelle. Le rejet de la densité est souvent lié aux représentations déjà inscrites et véhiculées par les paysages urbains des autres pays, continents (Chine, Amérique du Nord, Canada, etc.), où on leur confère une image péjorative. Par exemple, les villes asiatiques sont souvent perçues comme hyperdenses alors qu'en réalité elles le sont moins que Paris, ou par exemple un chinois qualifiera la ville de Paris de densité faible contrairement à un rural de la

province française. Ici, la perception de la densité véhicule donc des craintes paradoxales produites par des associations d'images où les centres urbains seraient trop hauts, oppressants et froids. Dans ce sens, Alain Sallez (2007) parle d'un phénomène « *d'urbaphobie* ». Les représentations que se font les français de la densité résultent d'une part du désir d'accéder au pavillon et d'autre part de l'expérience de faits historiques et actuels médiatisés. La densité serait alors synonyme de hauteur, de tours, de promiscuité, de foule, de bruit et d'insécurité.

Subséquent, le deuxième facteur s'appuie sur des présupposés idéologiques et culturels de certaines formes urbaines denses. En effet, les représentations de la densité par les populations sont souvent assimilées à des stigmatisations urbaines², des erreurs passées comme par exemple les grands ensembles des années 1930 à 1970, ou bien encore certaines formes urbaines qui engendreraient la concentration, la promiscuité, la pollution, l'inaccessibilité, l'insécurité, etc. De plus, ces images préconçues et stéréotypées révèlent un ancrage profond dans les mentalités françaises d'une culture binaire qui prévaut depuis le XX^{ème} siècle, entre l'individuel et le collectif³. L'idée d'échec dans les formes des logements collectifs, des grands ensembles, est par voie de conséquence opposée à l'idéal résidentiel du pavillon avec son jardin.

En définitive, ces dimensions subjectives et culturelles confèrent à la densité des connotations négatives et surtout paradoxales puisqu'elles ne correspondent pas toujours à la densité réelle (par exemple, les grands ensembles sont moins denses que les quartiers de centre ville).

d. Un décalage entre la densité réelle et la densité perçue

La fabrication de l'image et les perceptions de la densité dépendent de beaucoup de choses, et elles permettent notamment de différencier la densité objective, réelle de la densité subjective, perçue.

² Se référer à la partie IV : les habitants interrogés du quartier de Tours et de Ballan-Miré démontrent une attitude collective sur certaine forme urbaine, qu'ils jugent trop oppressant et qui pourtant sont très peu dense. Les grands ensembles marquent l'ancrage de représentations péjoratives sur la densité urbaine.

³ Voir annexe 1 : selon une enquête parisienne de 2007, l'habitat individuel est privilégié par une majorité de français (87% personnes souhaitent bénéficier d'un habitat individuel quelque soit leur lieu de vie actuel). Cela montre que la maison individuelle séduit toujours les français car elle bénéficie de qualité d'espace, de luminosité, de proximité à la nature.

En effet, plusieurs scientifiques comme Kévin Lynch ou Vincent Fouchier pensent que la représentation objective de la densité est rendue difficile par la variété des formes urbaines pour une même densité bâtie⁴ (habitats intermédiaires, collectifs, pavillons, tours, etc.), ainsi que par la composition urbaine, qualitative du territoire (arbres, centralités, espaces verts et publics, voiries, lumières, etc.). Selon eux, il existe plusieurs facteurs qui influencent les représentations de la densité, et marquent l'appropriation d'un espace par les individus. L'assertion de Vincent Fouchier (1997) illustre ces propos :

« La densité n'est en fait qu'une condition nécessaire, mais pas suffisante, pour provoquer un sentiment de forte densité : de multiples facteurs interviennent qui changent la perception que l'on peut avoir d'une situation de forte densité ». (Page 45)

Le degré d'accessibilité, la proximité du quartier avec les services et équipements, la typologie architecturale, la luminosité, l'environnement physique et le cadre de vie social permettent aux individus de tolérer les fortes densités. Un bon agencement de l'espace est donc essentiel pour une représentation positive de la densité. Par exemple, les Pays-Bas ont une densité plus forte que celle du Japon (395 hab/km² contre 337 hab/km²) et pourtant elle est plus appréciée par les Français. L'agencement et la mise en valeur des villes denses comme Amsterdam, sont fondés sur une densité intermédiaire, une diversification des formes urbaines (allant de la maison individuelle au collectif), la présence des espaces publics, des services et équipements variés. Cette maîtrise raisonnée et équilibrée de la densité est donc assimilée à une bonne qualité de vie. De ce fait, les individus ne sont plus dans la description stricte d'un lieu, mais dans l'appréciation d'un confort (entassement, promiscuité, aéré, chaleureux, etc.) et dans la recherche d'une qualité urbaine, appelée aussi l'urbanité des lieux⁵.

De plus, selon Kévin Lynch et Vincent Fouchier, le décalage entre la densité réelle et la densité perçue, tient principalement à une densité relative. En effet, Kévin Lynch (1998) mentionne que « *les images d'un élément varient d'un observateur à*

⁴ Voir annexe 2 : Modulations morphologiques de la densité. Il existe plusieurs forme urbaine pour une même densité bâtie.

⁵ Selon Jacques Lévy et Michel Lussault (2003), l'urbanité des lieux est à la fois un résultat et un opérateur de l'organisation urbaine, qui par sa densité et sa diversité d'objet (forme urbaine, espaces verts et publics, commerces, voiries) donne l'image d'une ambiance urbaine et d'une qualité de vie agréables.

l'autre par la densité relative, c'est-à-dire la quantité de détail qu'elles contiennent » (p. 102). Chaque individu oriente son regard de manière différente sur l'environnement urbain et crée ainsi un processus de sélection visuel. Subséquemment, Vincent Fouchier (1997) distingue deux types de perception de l'espace urbain : la « *densité perçue non sociale* » qui correspond à la perception de la densité bâtie et spatiale souhaitée par l'individu, et la « *densité perçue sociale* », qui correspond à la perception de la densité de contenu, de fréquentation (une rue bondée par exemple).

En définitive, la perception de la densité urbaine est le résultat d'un processus d'interaction perpétuel entre les individus et les objets urbains observés, sur lequel les urbanistes et techniciens de la ville peuvent agir et jouer un rôle principal :

« Ce sont ces images collectives, exprimant l'accord d'un nombre significatif de personnes, qui intéressent les urbanistes dont l'ambition est de modeler un environnement destiné à être utilisé par beaucoup de gens. » (Lynch, 1998, p.8).

A travers cette énumération polysémique du terme de la densité et ces interdépendances conceptuelles, nous prenons en compte les visions conflictuelles qu'elle suppose, puisque même si la densité est un outil, une mesure ou une valeur, elle divise les acteurs et les usagers de l'espace. Les uns y voient surtout le taux d'occupation de l'espace, certains celui des logements, des emplois et d'autres y cherchent l'expression du dynamisme des villes. Sur ces propos, nous soutenons tout particulièrement l'assertion de Henri NONN (1965) sur la densité comme valeur systémique et qualitative :

« C'est en confrontant (...) des densités exprimées différemment, en les analysant conjointement, que ressort le mieux le rapport : population/surface, car il ne s'agit jamais de n'importe quelle population ni de n'importe quelle surface. La densité doit fournir un moyen d'apprécier « l'ambiance de vie » des citoyens : entassement dans les immeubles, importance de l'aération des îlots d'habitation ou de quartier. » (p. 19)

En conséquence, nous retiendrons que la densité est à la fois un enjeu politique (émanant des élus), un enjeu réglementaire (provenant des professionnels) et une question de pratiques spatiales quotidiennes, d'une appropriation des lieux (les habitants), tous insérés dans un contexte local prédéfini.

B. De la densité au développement durable

1. Evolution historique des discours politiques sur la ville

Suite à cet éclaircissement sémantique et ces interdépendances conceptuelles, il convient de présenter la densité comme une construction sociale et évolutive. Aujourd'hui densité rime avec urbanité, sous l'influence du référentiel du développement durable. Autrefois, elle évoquait l'insalubrité des villes avec le paradigme hygiéniste. La densité apparaît comme une notion qui porte des valeurs différentes selon les circonstances politiques et sociales et les aléas territoriaux. Pour ce faire, nous allons présenter trois étapes historiques clés de l'aménagement des villes, remis en cause par une quatrième et actuelle étape, empreinte d'un nouveau paradigme : le développement urbain durable.

a. Le paradigme hygiéniste où densité rime avec insalubrité

A partir de la fin du XVIII^{ème} siècle, la densité était évoquée de manière péjorative tant par les populations que par les pouvoirs publics. L'agencement des villes denses de l'époque, définissait la densité comme le symbole de la promiscuité des hommes, de l'étroitesse des logements et de l'agencement d'un bâti moyenâgeux. Ainsi, la notion de densité est perçue et définie par l'ensemble de la société du XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles (médecins et pouvoirs publics) comme un facteur de dissémination des maladies. Les phénomènes d'entassement des populations, les mauvaises conditions de vie et l'insalubrité des lieux étaient devenues les principales causes des épidémies, des maladies infectieuses et de la mortalité. Ce rejet de la densité urbaine, et en soit de la ville en elle-même, était d'autant plus alimenté par les théories hygiénistes qui prônaient les faibles densités. Ces dernières vantaient une meilleure qualité de vie et surtout de santé grâce à la circulation de l'air et de la lumière.

b. L'urbanisme fonctionnaliste : la densité comme un instrument de rationalisation du territoire

A partir de la moitié du XX^{ème} siècle, la perception et l'utilisation de la densité urbaine a évolué radicalement. En effet, entre 1945 et 1970, la densité correspond à un outil technique, un instrument d'intensification et de rationalisation

du territoire. Tout d'abord, la volonté étatique de l'après-guerre avait pour but de reconstruire et de moderniser l'ensemble du territoire français. Impulsés par l'état, les pouvoirs publics considéraient les fortes densités comme des outils de modernisation du territoire. Cette représentation intensive du territoire impliquait la modélisation du territoire par des calculs de densité (Coefficient d'Occupation du Sol) et des principes de zonage (fonctions et localisations). Ce procédé de zonage était considéré comme un outil réglementaire efficace et raisonné de l'utilisation des sols.

Petit à petit, face à ce contexte de rationalisation du territoire, émerge un véritable urbanisme scientifique au service de grandes opérations de l'urbanisme fonctionnaliste. En effet, de nombreux architectes, comme Le Corbusier et Walter Gropius, prônent le retour aux formes urbaines denses, combinant les procédures de « zoning » et de standardisation. La densité est considérée comme un « *outil technique indicateur d'une zone fonctionnelle spécifique. (...) Un outil arithmétique qui permet d'ordonner et de prescrire le zonage* » (Touati, 2010, p. 3). De plus, cette période moderniste est importante car elle marque la naissance des grands ensembles, un nouvel imaginaire négatif et stéréotypé de la densité, « un univers de béton et de pollution ». En effet, dans un contexte d'urgence de reconstruction d'après-guerre et de croissance démographique, les années 1950 témoignent de la construction massive des Habitats à Loyer Modéré, des logements collectifs situés dans des Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP). Au cours de cette période, la densité urbaine n'est donc finalement pas un enjeu en soi mais un instrument de rationalisation du territoire, un outil purement réglementaire, qui révèle l'émergence de nouvelles représentations négatives.

c. La ville à la campagne : le rejet des hautes densités

La période de la fin des années 1960 jusqu'au début des années 1990 témoigne de la volonté de rompre avec la logique du fonctionnalisme. L'idéal de la société bascule à un retour à la nature, à la terre. Des politiques de dédensification et d'institutionnalisation de la protection de l'environnement à échelle mondiale fleurissent, et toutes les constructions inverses à la densité sont à valoriser : « *L'image de la vie à la campagne s'oppose à l'image de la densité urbaine* »

(Touati, 2010, p. 5). C'est dans ce contexte que la densification devient un véritable outil de planification urbaine. Elle permet d'adopter, le 30 décembre 1967, une Loi d'Orientation Foncière, où les objectifs prioritaires restent la maîtrise et la diminution de l'urbanisme vertical, de la densification dans les agglomérations. Divers outils de planification et des règles d'urbanismes viennent renforcer ces politiques de dédensification, et par conséquent empêchent et diminuent les fortes densités en milieu urbain comme en périphérie : le Plan d'Occupation des Sols (issu de la loi LOF), le Plafond Légal de Densité (issu de la loi Galley du 31 décembre 1975). De plus, les années 1970 sont considérées comme l'institutionnalisation de la protection de l'environnement à échelle mondiale et l'essor d'une sensibilité écologique. Toutefois, cette sensibilité écologique ne réside pas dans une protection réglementaire de la nature, mais plutôt dans l'imaginaire de la nature qui est opposé catégoriquement à la densité urbaine, aux villes. Ce mouvement écologique des années 1970 consiste à valoriser le retour à la nature et donc vivre à la campagne. Cette image de la ville à la campagne se matérialise territorialement avec l'apparition de nouveau géotype urbain : le périurbain et le rurbain. La périurbanisation fait système sur l'ensemble du territoire français, elle est au centre du dispositif de croissance économique : plus de réseaux, d'automobiles, d'équipements, de surfaces bâties résidentielles et commerciales, de capacités de consommation, d'aménagement de tous types. L'idéal urbain est au périurbain et à l'étalement urbain.

d. Essor du paradigme du développement durable : enrayer l'étalement urbain

A l'approche des années 1990, la sensibilité écologique, la perception de la ville évolue manifestement. La dernière décennie du XX^{ème} siècle révèle l'avènement du paradigme du développement durable et la prise de conscience de l'étalement urbain, dont l'impact environnemental est jugé désastreux. Le rapport Brundtland publié en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, donne une nouvelle dimension à la protection de l'environnement, aux ressources naturelles, à l'équilibre de la biodiversité, et considère sous un nouvel angle, le développement urbain. En effet, les enjeux mondiaux de la lutte contre le réchauffement climatique remettent en scène la densité urbaine. La densification urbaine serait le meilleur outil pour aménager et atteindre l'objectif de limiter la

motorisation et de lutter contre l'étalement urbain, sources de pollution et de dégradation des milieux. Ces derniers sont devenus des problèmes majeurs identifiés au niveau mondial et européen qui vont à l'encontre d'un développement urbain durable. En effet, l'urbanisation diffuse est énergivore. Elle crée des problèmes difficilement surmontables en matière de mobilité et d'émissions de CO₂, en conséquence la réduction des gaz à effet de serre devient une priorité dans les politiques européennes. La motorisation individuelle a de forts impacts sur l'imperméabilisation des sols et les cycles hydrologiques puisque les espaces naturels subissent des effets de coupures liées aux réseaux de desserte, d'infrastructures. De plus, ces ruptures matérielles conditionnent la rétraction des milieux naturels, affectant ainsi les services écologiques et sociaux (épuration de l'eau, recharge des nappes, épanchement des crues, etc.). C'est donc dans ce contexte de crise que s'affirme la nécessité de mettre en application les principes de développement durable au niveau de l'action publique urbaine. Il s'agit de proposer une alternative au périurbain, un « *autre périurbain* » (Wiel, 2006) moins éparpillé, mieux équipé, plus accessible, centré sur une densification urbaine raisonnée. La densité redevient un précepte clé, car non seulement elle favoriserait la réduction des émissions de gaz à effets de serres, mais aussi elle témoignerait de nouveaux enjeux sociaux : la densité s'associe à des valeurs sociales renouvelées comme l'urbanité et la mixité.

e. *La courbe de Newman et Kenworthy*

Dans ce contexte d'émergence du développement durable, il est important de souligner le succès et l'importance des travaux de deux chercheurs australiens, Peter Newman et Jeffrey Kenworthy, notamment grâce à une courbe qui montre le lien entre la forme urbaine des agglomérations et la consommation énergétique de carburant des habitants. Cette courbe a été rapidement mobilisée car elle rend compte d'un constat simple où la densité et le réchauffement climatique sont complémentaires. En effet, cette courbe distingue trois groupes de villes : les villes nord-américaines et australiennes caractérisées par de faibles densités urbaines et où une consommation énergétique des transports est très importante, les villes européennes dont la densité et la consommation d'énergie est moyenne et, les villes

asiatiques plus denses et les moins énergivores⁶. Les résultats de cette courbe graphique ont donc pu démontrer que plus la ville est dense, moins elle consomme d'énergie pour les transports de ses habitants. De ce fait, la solution pour un développement durable globale résiderait en partie dans la densification des tissus urbains.

Cette mise en perspective historique nous permet de constater comment la notion de densité a évolué au cours de la période contemporaine, en terme de perceptions, d'usages, de politiques publics et de préconisations. Présentée comme un indicateur pour caractériser les formes urbaines, la densité s'avère être davantage une construction sociale, une notion multiforme, un produit culturel, politique, social, économique et institutionnel attaché à la caractérisation du fait urbain au cours de ces derniers siècles. De même, les critiques de la densité urbaine comme son succès, sont renforcés par l'avènement de diverses théories scientifiques. Ainsi que ce soit parmi les préceptes hygiénistes comme parmi les théories énergétiques modernes, la densité urbaine se place au cœur des débats et des discours politiques de notre société française.

2. Des nouvelles perspectives d'action publique locale : le développement urbain durable

a. Apparition et définition du développement durable

Comme nous l'avons précisé auparavant, les principes du développement durable, de la protection de l'environnement sont à l'origine d'un retournement des politiques publiques et des actions locales en faveur des densités urbaines. Le développement durable s'avère donc être avant tout un ensemble de représentations qui structurent le débat politique contemporain, un cadre de référence pour l'action à échelle locale comme planétaire. Cette nouvelle conception de l'intérêt public est apparue pour la première fois dans un rapport de l'Union internationale pour la conservation de la nature en 1980, intitulé *La stratégie mondiale pour la*

⁶ Voir annexe 3 : Courbe de Newman P. et Kenworthy J. où figure en abscisse la densité nette de population et en ordonnée la consommation de carburant par personne pour chacune des 31 villes étudiées. Les mesures prises en compte sont les distances moyennes parcourues, l'estimation de la consommation énergétique, le taux moyen d'occupation hebdomadaire des automobiles et des transports collectifs.

conservation. Cependant, ce n'est que sept ans après, en 1987, qu'une définition du développement durable est proposée par l'Organisation des Nations Unies. Le rapport Brundtland définit le concept ainsi :

« Le développement durable est un mode de développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins ».

Dans cette définition, trois concepts inhérents sont conférés à la notion de développement durable : celui des besoins essentiels de l'ensemble des individus de la planète, ensuite, l'idée d'un développement limité, cohérent et écologique de nos sociétés, et pour finir la prise en compte du long terme dans les décisions du présent. Sur ces derniers propos, on conçoit que la ville des dernières décennies est loin d'être durable et écologique. Le concept de développement durable interroge donc d'une part nos modèles de connaissance et de représentation de la ville, de sa forme, de ces dynamiques et de son organisation, et d'autre part, les objectifs de l'action publique, les politiques et réglementations urbaines à mettre en œuvre pour requalifier la ville et assurer un meilleur équilibre entre la société et l'environnement. Dans cette perspective, dans le *dictionnaire de la géographie* de Jacques Lévy et Michel Lussault (2003), le concept de développement durable est défini sous une réflexion plus scientifique de l'aménagement de nos sociétés :

« Cadre de débat politique et d'action publique, horizon programmatique, mettant en scène et en tension d'un côté la préoccupation d'un développement équitable des sociétés, de l'autre, la préservation de l'environnement naturel ».

Cette approche du concept tend donc à mettre en tension d'un côté une dimension éthique centrale et une justice sociale (intergénérationnelle) et de l'autre l'application de politiques publiques durables sur les territoires à toutes les échelles. De plus, elle souligne l'importance de l'organisation temporelle, échelonnée dans le temps et dans l'espace, des actions publiques locales, des politiques et surtout les divers projets de développement durable.

De par cette définition, le concept de durabilité devient alors tout autant complexe que celui de la densité. Le terme « durable » revêt deux grandes dimensions à souligner. D'une part, dans le cadre d'un développement économique durable, la durabilité se définit à travers des politiques de développement local qui s'efforcent de concilier la croissance économique, la production, la lutte contre la pauvreté avec

le respect des ressources naturelles (terres agricoles, biodiversités, ressources fossiles). Ici, la durabilité est alors un outil politique qui gère des contradictions majeures de nos sociétés contemporaines (l'économie et l'environnement). D'autre part, dans le cadre des représentations sociales et spatiales, le durable se décrit comme le passage par une concertation préalable des formes, des objets et des stratégies à réaliser pour que les sociétés acceptent dans le long terme de rendre la ville vertueuse, appréciable et équitable.

En définitive, il existe alors deux façons d'appréhender le défi de la durabilité, tout comme celui de la densité urbaine. Soit on s'en remet aux politiques publiques et à une planification de la ville dense et durable, soit on considère que les acteurs civils sont des moteurs de changements tout aussi importants de l'organisation des villes.

b. Lutte contre l'étalement urbain : un objectif intrinsèque au développement durable

Alors que le XIX^{ème} est marqué par l'idée de mettre la ville à la campagne en créant des cités-jardins⁷, les années 1930 quant à elles, dénoncent la fragmentation des espaces verts en une multitude de jardins autour des grandes villes (Le Corbusier). L'étalement urbain a été critiqué bien avant que l'on se soucie de la consommation d'énergie et de gaz à effet de serre. Toutefois, aujourd'hui la préoccupation n'est pas la même. La popularisation du paradigme du développement durable révèle la lutte contre l'étalement urbain comme un objectif intrinsèque à la ville durable, et également à toute volonté densificatrice.

Ce phénomène sociétal, nommé « urban sprawl », « étalement urbain » ou « urbanisation diffuse » désigne la morphologie actuelle de l'urbanisation en périphérie des agglomérations urbaines. Ce processus urbain déséquilibré traduit une mutation de la morphologie urbaine traditionnelle, où désormais la motorisation des ménages, la contraction du temps, l'individualisation de la logique foncière et le désir de vivre à la campagne sont ancrés dans les mentalités. Ces derniers subsistent

⁷ A la fin du XIX^{ème} siècle, des urbanistes, en particulier Ebenezer Howard, ont eu l'idée de marier ville et campagne. Le modèle urbain de la « Cité-jardin » s'est ainsi répandu un peu partout dans le monde, surtout dans les périphéries de Londres, New York et Paris. La cité-jardin est une nouvelle manière de penser la ville du XIX^{ème} siècle. Elle s'oppose à la ville industrielle polluée et non maîtrisable et à la campagne considérée comme trop loin des villes. Cette synthèse de la ville et de la campagne est entourée de terres agricoles pour empêcher l'extension de la cité et alimenter les 30 000 habitants. Elle est définie aussi par une densité relativement faible du bâti, la présence d'équipements et services publics au centre de la cité.

les raisons principales de la dégradation des milieux et du réchauffement climatique planétaire. Les impacts de la ville étalée sont conséquents et rendent problématique les rapports entre la mobilité, l'accessibilité aux services et équipements urbains, et la résidentialisation. La question d'un meilleur développement spatial des agglomérations émerge donc inévitablement au cœur de la problématique environnementale.

En conséquence, la maîtrise de l'étalement urbain doit constituer aujourd'hui un des principaux enjeux des politiques d'aménagements. En effet, la recherche d'une forme urbaine plus durable est tributaire d'une multiplicité de facteurs et d'effets de synergie. La ville durable, appelée aussi la « *ville écologique* » (Da Cunha, 2005, p. 70), est une organisation spatiale structurée et flexible, qui peut prendre des formes multiples selon les contextes locaux, mais dont la caractéristique commune est de répondre à des critères écologiques, une gestion raisonnée des ressources et une amélioration de qualité de vie urbaine. Face à ce besoin de durabilité urbaine, le modèle de la ville dense, influencé par la théorie de la ville compacte, apparaît comme une alternative à l'étalement urbain. En effet, dès 1990, la Commission Européenne et de nombreux scientifiques (Newman, Kenworthy, etc.) se prononcent en faveur d'une ville plus compacte. Malgré de nombreux détracteurs (Fouchier, Orfeuil, etc.) de la ville compacte, ils soulignent de nombreux avantages environnementaux de la densification urbaine. La densité, la mixité (habitat, travail, commerce, équipements, loisirs, etc.), l'accessibilité aux transports collectifs, la convivialité, sont les caractéristiques majeures d'une ville durable, de courte distance, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de protection des espaces naturels.

3. Quelles prises en compte législatives ?

La gouvernance des espaces urbains et la maîtrise de l'étalement, corrélées à des préoccupations environnementales croissantes, se trouvent au cœur de politiques territoriales et réglementations législatives contemporaines, et ceci à toutes les échelles : mondiale, européenne et nationale.

a. *Institutionnalisation de directives européennes sur la « ville durable »*

Les recherches sur la ville durable, sur une nouvelle conception du fonctionnement, de la forme et de l'organisation interne de la ville se sont largement répandues et développées après le Sommet de la Terre de Rio de Janeiro en 1992. Une grande partie des pays de la planète et notamment ceux de l'Union Européenne, commence à prendre conscience des coûts économiques, sociaux et écologiques du fonctionnement de l'étalement urbain. Pour cela, à l'échelle des politiques européennes, ce nouvel engouement de durabilité urbaine s'est institutionnalisé à travers de nombreuses ratifications de chartes et de politiques urbaines communautaires : charte de Leipzig signée en 2007, conférences européennes des villes durables, charte urbaine européenne II adoptée le 29 mai 2008, déclaration de Tolède sur le développement urbain le 22 juin 2010, création d'agendas 21, etc. Nous retiendrons principalement la charte des villes européennes adoptée le 27 mai 1994, dite chartre d'Aalborg. Cette charte appelle à promouvoir la ville durable, en prônant une densité et une mixité des fonctions urbaines. Elle tend plus particulièrement à réduire la consommation énergétique et les émissions de CO₂ à travers des politiques de transports, de logements et agricoles. Les acteurs publics et privés doivent favoriser les modes doux et limiter les déplacements, réduire la consommation énergétique des logements en intervenant sur la construction ou les réaménagements et valoriser une agriculture urbaine tournée vers la consommation locale. De surcroît, économiser le sol est un des objectifs principaux puisque la densité produirait des économies d'énergie. En somme, il est important de souligner que finalement, la ville durable insiste davantage sur les prescriptions et sur les objectifs à atteindre en matière de développement durable, que sur la méthode à utiliser et à appliquer par les acteurs locaux :

« La ville durable devient une ville de relative compacité, (...) un projet (...) elle est simplement une ville qui initie une ou plusieurs dynamiques de développement durable. Elle est d'abord un cadre où prennent sens des objectifs ». (Emelianoff in Bourdin 2009, p. 142).

La densité apparaît donc comme l'antidote à la crise environnementale, une solution à tous les maux et l'archétype de la ville durable et future, si et seulement si, elle est adaptée aux contextes locaux, à chaque territoire.

Allant des pays scandinaves aux pays méditerranéens, en passant par le Benelux et les pays de l'est, de multiples projets urbains durables fleurissent aux quatre coins de l'Europe, dans le but de respecter la Charte d'Aalborg mais aussi afin d'expérimenter des actions de villes durables. L'ouvrage intitulé *Les pionniers de la ville durable* de Cyrias Emelianoff, démontre que les expériences des villes durables sont multiples, contextuelles, évolutives et innovantes. Les vingt-et-un exemples présentés, montrent que la densité n'est pas la seule solution pour avoir une ville durable (Hanovre, Séville, Stockholm, etc.). La densité est dénuée de sens si elle n'est pas considérée dans un ensemble cohérent de gestion urbaine durable. La ville durable doit être peu consommatrice d'énergie, peu motorisée, collective, accessible et compacte. De ce fait, ce sont les politiques publiques nationales et locales qui sont les mieux placées pour rendre la ville dense et durable.

b. Légitimité législative du développement durable à échelle nationale...

A l'échelle nationale, le débat sur le développement urbain durable traduit un réel changement de paradigme, impliquant la nécessité de nouveaux objectifs en termes d'action publique locale et de compaction du tissu urbain. En effet, en France, les collectivités locales et l'Etat mesurent à l'heure actuelle les conséquences environnementales et économiques de l'étalement urbain. Les responsables politiques d'un grand nombre de communauté d'agglomération prennent position pour une redensification du tissu urbain existant.

L'exigence d'une utilisation économe de l'espace apparaît officiellement dans la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Cette loi constate une dégradation importante de certains espaces à fort enjeux urbanistiques (comme les friches), des conséquences négatives de l'étalement urbain et la nécessaire amélioration de la durabilité du développement urbain et de la mise en cohérence des politiques. Cette loi SRU traduit un renouveau éminent puisque pendant les trente dernières années, les normes et politiques urbanistiques ont tenté de lutter contre la densification des villes.

La création de la loi SRU, ainsi que de la loi du 25 juin 1999 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT), apparaissent comme un revirement des politiques publiques en faveur des espaces

denses, basés sur un renouvellement urbain, une cohérence territoriale, un développement durable et une gouvernance urbaine. Le paradigme du développement durable trouve désormais une légitimité législative. Toutefois, la loi SRU incite plus qu'elle n'impose, elle a supprimé les freins à la densité, sans fixer de minimum.

En conséquence, afin de compléter la loi SRU, le gouvernement français lance en 2007 un « Grenelle de l'Environnement ». Décliné en deux lois programmatiques, la loi Grenelle I de octobre 2008 complétée par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 (intitulées respectivement Loi Cadre et loi Engagement National pour l'Environnement), manifestent de grands bouleversements sur la question de la densité. En effet, la loi Grenelle II, permet de donner une nouvelle impulsion aux politiques et planifications urbaines, en intégrant la densité comme un outil indispensable à la durabilité des villes. Le projet de loi souligne deux finalités : lutter contre l'étalement urbain et la mauvaise gestion du sol et promouvoir un aménagement spatial économe par la densification.

c. ... pour une traduction au niveau local

Les contenus législatifs du Schéma de Cohérence Territorial (ancien SDAU) et du Plan Local d'Urbanisme (ancien POS) vont donc être modifiés et renforcés par la loi Grenelle II. En effet, ces instruments de planification et de gestion de l'étalement urbain s'appliquent selon des modalités législatives de portée générale de développement durable et local. Les rapports de présentations des PLU et des SCOT doivent désormais proposer une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. De plus, le règlement du PLU peut imposer une densité minimale de construction. Enfin, la loi incite de manière générale à la densification puisqu'elle autorise un dépassement maximum de 30 % de la densité d'occupation des sols en zone urbaine ou à urbaniser, lorsqu'il s'agit de construction de performance énergétique. Ces nouvelles orientations applicables à l'échelle locale passent ainsi par le filtre des besoins, des réalités et des enjeux locaux. La conception de la densité urbaine est ici envisagée comme un véritable outil purement réglementaire et de planifications générales des villes. Par conséquent, la référence au paradigme ambiant du développement durable actuel tend à légitimer un retour à

des formes urbaines denses, mais sont-elles réellement durables au moyen et court terme ? Le processus de la densification témoigne-t-il de certaines vertus et inconvénients, réels ou supposés ?

C. Le processus de la densification : entre avantages et inconvénients

Dans cette troisième et dernière partie, nous allons mener un état des lieux du processus de la densification. Au cours de l'histoire et aujourd'hui encore, les débats et jugements portés sur la densité sont encore partagés. La ville dense est principalement fondée sur une idéologie centrale : la préservation des espaces naturels et agricoles. Dans ce sens, à partir de notre corpus théorique, nous remarquons que les volontés de densifier les tissus urbains et de concentrer tous les développements sur un même territoire, peuvent comporter et générer des avantages comme des inconvénients.

1. *Quelles vertus environnementales prètent-on à la densité ?*

a. *Les avantages matériels*

Depuis quelques années, les collectivités territoriales françaises approuvent de plus en plus des projets denses. Répondant aux diverses politiques d'aménagements européennes et nationales, la densification urbaine met en avant de nombreuses vertus environnementales et matérielles à échelle locale sur le moyen ou long terme. Dans ce sens de nombreux objectifs tant environnementaux et énergétiques que sociaux et économiques, découlent de ce processus de densification.

- Des économies pluridimensionnelles qui évitent l'étalement urbain au long terme :

Dans un premier temps, la densification permet d'éviter l'étalement urbain au long terme à travers des limites urbaines. En effet, concentrer les activités économiques, les emplois, les services et équipements, les logements et les espaces verts et publics dans un même espace, permet de maîtriser la consommation de sol et donc d'éviter le gaspillage de terres. Ces gains d'espace et de foncier ont donc pour but de mettre en valeur les espaces naturels et agricoles, de protéger la biodiversité des territoires locaux.

De plus, contrecarrer les effets de fragmentation urbaine produits depuis les années 1970, rendent possible une gestion raisonnée et maîtrisée du trafic urbain (Da Cunha, 2005). En effet, l'urbanisation diffuse est très coûteuse. Elle demande des investissements et des entretiens d'infrastructures onéreuses pour le contribuable. La compaction des villes permet donc de réduire les coûts d'urbanisation et des voiries. Par conséquent, l'avantage de la densification résiderait ici principalement dans la mutualisation des coûts (entretiens des voiries, ramassages des ordures, déblayer les voies en cas de mauvaises conditions météorologiques, etc.).

Le troisième avantage de la densité, le plus souvent théorisé⁸, correspond à une réduction de la consommation énergétique et des émissions polluantes, des gaz à effet de serre. En effet, le modèle urbain dense, « d'une ville de courtes distances » encourage l'utilisation des transports doux au détriment des transports motorisés privés et permet aussi d'améliorer le cadre de vie des citoyens en limitant leurs coûts de mobilité. La densité apparaît donc ici comme un des meilleurs outils à la disposition des urbanistes pour diminuer l'usage de l'automobile, et agir au mieux sur le réchauffement climatique.

Les trois premiers avantages résident donc dans une économie des sols non urbanisés, une économie des coûts d'urbanisation et de voiries et une économie d'énergie et de quantité de polluants :

« La maîtrise de l'expansion va permettre d'améliorer le cadre de vie des citoyens, de limiter les coûts de la mobilité, de réduire les différentes atteintes au milieu, de contrecarrer les effets de la fragmentation urbaine et de contribuer ainsi à la durabilité de la ville. »
(Emelianoff, 2010, p. 254)

- Redynamisation des polarités urbaines et suburbaines :

Dans un deuxième temps, la densité permet de renforcer le développement économique de la ville et ainsi de revaloriser les centralités urbaines et suburbaines. Aujourd'hui, on a des déséquilibres économiques et sociaux, des discontinuités spatiales entre les villes de première couronne et les villes de seconde couronne des agglomérations. Restructurer les axes viaires, encourager l'accès aux transports doux et collectifs, diversifier les types d'habitats, promouvoir la qualité des espaces publics et verts, et faire de la mixité des affectations (habitats, travail, commerce,

⁸ Etudes scientifiques de Newman P. et Kenworthy J. (1989) ou Vincent Fouchier (1997).

équipements, loisirs) favorisent la redynamisation de l'ensemble des pôles urbains d'une agglomération.

De plus, cette restructuration des villes offre la possibilité de rénover des quartiers enclavés et insalubres, des espaces en déprise urbaine (logements collectifs des années 1970, friches industrielles), d'éviter la précarité énergétique, de favoriser l'accès au logements sociaux et de construire de nouveaux bâtiments avec des normes thermiques et écologiques (bâtiments de basse consommation énergétique, récupération des eaux de pluies, etc.). En conséquence, à travers ces réhabilitations, le processus de densification permet d'innover et de repenser la ville en terme de développement durable.

Pour finir, le thème de la densité rencontre actuellement un tel succès, en raison non seulement de ses vertus environnementales (réelles ou supposées) mais aussi parce qu'il traduit un retournement de l'opinion politique publique (Touati, 2010). La métropole est considérée comme un moteur économique, un point d'accès à la globalisation. Ici, redynamiser la centralité devient un autre enjeu de densification. Plus la ville concentre des activités, de l'animation, une facilité de déplacement, un accès simple et rapide aux emplois et aux commerces, plus elle attire la population et plus elle rayonne.

b. Les avantages immatériels

Le modèle de la ville dense et compacte apporte des avantages matériels mais également des avantages immatériels. Le processus de la densification doit comporter une dimension humaine. En effet, selon certains scientifiques, la densification des villes admet une meilleure qualité de vie urbaine pour l'ensemble de ses habitants. L'accessibilité simple et économe aux services et équipements, aux transports en communs, aux emplois et aux espaces verts et publics favorise des conditions de vie plus conviviales, confortables et moins coûteuses. De plus, la possibilité permise par la densité de créer des espaces verts collectifs serait source de partage, d'interaction sociale et au mieux d'un sentiment d'appartenance au quartier (Da Cunha, 2005). L'espace public devient un gage de qualité urbaine, d'urbanité des lieux, une plus-value à la ville dense. Si la population apprécie et pratique ces lieux, alors la densité revêt une forme de convivialité, d'interaction sociale et

culturelle. Dans cette optique, l'urbanité des lieux est induite par une certaine densification et qualité d'espace de vie.

Cependant, tous ces enjeux en vue de densifier les villes ne sont-ils pas à nuancer ? Peut-on confirmer les avantages supposés des fortes densités à l'égard des principes de développement durable ? Les acteurs locaux ont-ils bien conscience de ces enjeux ? Les débats scientifiques sur la densité mettent en avant plus souvent les avantages matériels, comme nous les avons cité ci-dessus. En revanche, on dénote peu d'étude sur l'appréciation qualitative de la densité. Les avantages majeurs de la densité ne devraient-ils pas être davantage immatériels ?

2. Les inconvénients de la densification : des conséquences néfastes à prévoir au long terme pour l'ensemble de la population?

Au regard de l'évolution historique de la densité urbaine, les réflexions urbanistiques sont contrastées. Alors que les pensées Corbuséennes du XX^{ème} siècle vantent les bienfaits de la ville dense (peu consommatrice d'espace, convivialité, échanges sociaux), leurs prédécesseurs anglo-saxons rejetaient la ville dense. Elle était source de pollution, de maladies et de béton. De nombreux scientifiques ont donc travaillé sur les conséquences néfastes et les représentations négatives de la ville dense.

a. L'impact de l'usage de l'automobile sur la densité : un couple probable ?

Divers scientifiques constatent que la densification ne permet pas directement une réduction de l'usage de l'automobile et donc une diminution conséquente de la pollution. Néanmoins, même si la théorie de Peter Newman et Jeffrey Kenworthy a généré une prise de conscience mondiale, elle souffre de limites méthodologiques. Les relations entre densité et motorisation sont beaucoup plus complexes qu'elles ne le laissent supposer⁹. Un grand nombre d'autres facteurs influencent les comportements de mobilité des habitants d'une agglomération. En effet, selon Jean-

⁹ Article sur les fondements de la dépendance automobile : DUPUY G., 2002, « Cities and Automobile Dependence revisité : les contrariétés de la densité », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 1, pp. 141-156. L'action de la densité sur la dépendance automobile n'est pas efficace. D'autres actions influent sensiblement sur l'accessibilité et réduisent la dépendance automobile (formes des réseaux routiers, stationnements).

Pierre Orfeuil (Charmes et Souami, 2009) ou Vincent Fouchier (1997), l'idée que les fortes densités encouragent l'utilisation de transports alternatifs à l'automobile est applicable seulement au déplacement domicile – travail et dans un laps de temps défini. Les déplacements pour des motifs non professionnels (vacances, promenades, famille éloigné, etc.) conduisent à penser que les avantages de la densité sont ponctuels, limités dans le temps et dans l'espace. Plus précisément, ce phénomène est appelé *l'Effet Barbecue*. Si les habitants des quartiers très denses se déplacent en métro, en vélo ou à pied la semaine, ils ont davantage tendance à partir le week-end, par rapport à ceux qui habitent un quartier pavillonnaire périphérique.

Finalement, la ville dense n'est pas toujours une ville de courtes distances, mais elle dépend de l'augmentation de la capacité des mobilités. En conséquence, même si la densification apparaît comme la panacée de l'environnement pour les acteurs de la ville, la densité la plus protectrice de l'environnement ne serait-elle pas une densité intermédiaire, suffisamment élevée pour permettre le développement de commerces de proximité, de desserte de transports collectifs, et suffisamment basse pour que les citadins ne ressentent pas le besoin de prendre l'air le week-end ?

b. Surpeuplement au long terme

Dans un deuxième temps, le processus de densification pourrait amener au long terme des conséquences néfastes majeures sur l'environnement et la santé humaine. En effet, la concentration de plusieurs millions d'habitants et de toutes les activités économiques dans un même territoire urbain peut conduire à de graves problèmes de surpeuplement. Les fortes densités peuvent provoquer des phénomènes de congestion, là où la population est supérieure à l'offre d'espaces verts, d'équipements et de circulation (Da Cunha, 2005). Cette congestion peut ainsi mener à une augmentation des émissions de pollution et la déqualification des cadres de vie en milieu urbain. De même, cette congestion et pollution peuvent générer de graves conséquences sur la santé physique et mentale de la population. La ville dense engendrerait des nuisances et pathologies diverses pour les habitants.

c. Formation de valeur immobilière inégale entre centre et périphérie lointaine

Nous avons vu précédemment que les avantages de la densité à l'échelle interurbaine se caractérisent par le renforcement des centralités urbaines des premières et deuxième couronnes des agglomérations. Toutefois, ce nouveau régime urbain de densification des pôles urbains peut aboutir à un certain desserrement sélectif de la population ainsi que des équipements et activités (hôpitaux, écoles, etc.). La densification engendrerait une nouvelle forme de ségrégation spatiale, traduite par la formation de discontinuité spatiale foncière. D'une part, le goût des ménages aisés pour les centres urbains denses se renforce par un processus de la gentrification dans les quartiers centraux. Les logements deviennent très coûteux et peu accessibles aux jeunes couples et aux familles modestes. D'autre part, les freins à l'étalement urbain sont faibles et contribuent aux inégalités environnementales et sociales. Les pouvoirs publics offrent des subventionnements indirects, aident à l'accession à la propriété à taux zéro, favorisent les politiques de voiries, etc. Subséquemment, les propos de Cyrias Emelianoff (2010) soutiennent cet inconvénient :

« Les politiques de maîtrise de l'étalement urbain par les pouvoirs publics ont un certain nombre d'effets pervers, en termes sociaux comme en termes spatiaux. L'inaccessibilité d'une grande partie des nouveaux logements en zone dense et la gentrification des friches reconverties accélèrent le processus de ségrégation sociale et nourrissent les dynamiques d'étalement. » (Emelianoff, 2010, p. 15).

La question du foncier corrélée à la densité peut donc créer de nouvelles formes d'apartheids sociaux, laissant les élites en métropole et les pauvres en périphérie. Plus on s'éloigne du centre pour aller vers la périphérie, plus le foncier est de moins en moins cher, et donc plus accessible pour certaines catégories de population. Nonobstant, ce paradoxe est encore peu étudié de nos jours, mais nous verrons que certains professionnels de la ville en prennent conscience et tentent de relativiser ce phénomène en élaborant diverses mesures.

d. La « densification » : un terme qui fait peur

Comme nous l'avons cité dans une précédente partie, le retour aux formes urbaines denses subit de la part de la population des hostilités collectives. Ces dernières sont de plusieurs natures et souvent paradoxales. En effet, la densité est

souvent stigmatisée et assimilée à des faits culturels historiques (insalubrité, insécurité, logements collectifs, retour à la nature, etc.), mais elle est également dépendante de facteurs socio-culturels : degré d'acceptabilité culturelle, culture française binaire du bâti, etc. Certaines formes urbaines peuvent être extrêmement valorisées ou au contraire dévalorisées selon les époques et les paysages urbains. Ce constat souligne l'importance des représentations, qui influent sur les attitudes collectives et la perception réelle des différentes formes urbaines. Certaines représentations péjoratives de la densité se sont converties comme de véritables faits de société, et apparaissent aujourd'hui comme des freins à la mise en œuvre de certaines actions publiques locales. Les réactions de rejets face aux opérations de densification sont nombreuses. C'est pourquoi, pour promouvoir et faire accepter au mieux la densité, cet inconvénient doit être pris en compte et appréhendé dans l'élaboration des nouveaux projets urbains denses (pédagogie et sensibilisation auprès des acteurs institutionnels, participation citoyenne, cogestion entre habitants et professionnels, etc.).

En conclusion, au regard de la densité urbaine, les réflexions urbanistiques sont contrastées entre vertus et inconvénients. Néanmoins, la densité urbaine apparaît toujours comme une réponse à la préservation des espaces naturels, à la diversification et transformation de certains espaces, ainsi qu'à l'amélioration de qualité de vie urbaine durable. Cette tendance actuelle de reconstruire la ville sur elle-même nous amène plus spécifiquement à nous interroger et à comprendre les enjeux et les impacts du modèle de la ville dense et de ses nouveaux jeux d'acteurs à échelle locale. Les avantages et les inconvénients précités sont-ils considérés par les élus et techniciens de la ville ? Dans cette perspective, nous nous attachons donc à analyser la ville selon une double approche : les dimensions purement réglementaires et physiques de la question de la densité urbaine doivent être nécessairement complétées par une approche sociologique, psychosociale. Subséquemment, notre réflexion s'attache à savoir concrètement si la ville dense est véritablement une solution durable, que ce soit pour les acteurs professionnels et politiques que pour les habitants.

II. MÉTHODOLOGIE DU TRAVAIL DE RECHERCHE

Notre problématisation du débat sur la ville dense nécessite de peser pragmatiquement les enjeux, les limites et les impacts de la densification urbaine sur des territoires locaux. Afin de rendre compte des situations urbaines contrastées du point de vue de la densité bâtie, nous avons choisi d'étudier trois communes, trois centralités de l'agglomération Tourangelle. Il s'agit de la commune périurbaine de Ballan-Miré avec le quartier résidentiel des Petites Hérissières, située au sud ouest de l'agglomération Tourangelle. Ensuite, nous avons choisi la commune périphérique de Joué-Lès-Tours, située au sud de l'agglomération, entre les communes de Ballan-Miré et de Tours. Enfin, le troisième secteur correspond à la commune centre de Tours avec l'îlot Vinci nord (Voir figure 1).

A. Présentation de notre étude

Conçu sur le thème de la ville dense, le choix de notre sujet de mémoire est le fruit de débats politiques et institutionnels actuels, d'émergence de nouvelles lois, d'une prolifération de discours scientifique, d'une multiplication de projet urbain à l'intérieur des villes, et surtout de la popularisation du développement durable. Il est donc très intéressant et surprenant de connaître et comprendre l'évolution du territoire de la ville et des différents projets urbains. Ces derniers illustrent parfaitement la vision et la vitesse avec laquelle change les modes, les besoins et les impératifs de la ville (industrialisation, croissance démographique, après-guerre, réchauffement climatique, pertes d'espaces naturels et agricoles, etc.). La ville est en perpétuelle mouvance, et sa morphologie devient éphémère et fugace. Pour cela, évoquer le développement durable est une nouvelle manière d'entrée dans le débat sur l'avenir des villes de l'agglomération tourangelle.

1. Choix des secteurs étudiés

Face à l'intérêt porté à la réorganisation et la reconstruction perpétuelle des villes, l'objectif général porté à cette étude est d'évaluer l'influence des formes et tissus urbains sur la manière dont est appliquée, représentée et vécue la densité, et de manière plus générale sur l'urbanité des espaces denses.

Figure 1 : Situation géographique de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré

Situation géographique des trois communes étudiées : Tours, Ballan-Miré, Joué-Lès-Tours



Source : Tour(s)Plus, 2012

Source : élaboration personnelle, 2012.

Le choix des terrains d'étude s'est donc opéré selon différents critères morphologiques. Il s'agit d'une part d'identifier trois géotypes urbains différents de l'agglomération Tourangelle : le centre urbain (Tours), la périphérie dense (Joué-Lès-Tours) et le périurbain (Ballan-Miré). Ce paramètre permet de montrer une continuité de l'occupation du bâti, et en même temps une discontinuité de la typologie des formes urbaines sur nos trois terrains.

Dans ce sens, on retiendra que la forme urbaine est une « *structure artificielle qui résulte de l'imbrication des composants matériels de la ville* » (Da Cunha, 2005, p. 24). Les formes urbaines se différencient en fonction de l'intensité des réseaux des voies de circulation, du parcellaire, des bâtiments aux multiples typologies, des activités économiques et commerciales, etc. Ainsi, ces trois géotypes urbains nous permettent de différencier des catégories de formes urbaines et architecturales locales (Voir tableau 1 et graphique 1).

Tours témoigne d'un tissu urbain condensé avec peu de dents creuses, et où la forme architecturale des bâtiments réside majoritairement dans la verticalité, dans des bâtiments de trois à vingt-et-un étages (Tour du Belvédère). Son paysage urbain est donc majoritairement occupé par les logements collectifs (77,6%). Néanmoins, Tours offre une part de 21,4% de logements individuels, avec des lotissements en périphérie de ville (Tours nord) et des maisons de ville, mitoyenne en centre ville (quartier prébendes, Blanqui-Mirabeau, etc.). La commune de Joué-Lès-Tours offre un parc de logement plus diversifié que la ville de Tours, avec 53,4% de collectifs et 46,1% d'individuels. Elle présente une centralité dominée par des logements collectifs allant de R+3 à R+11 et une périphérie urbaine largement représentée par des lotissements pavillonnaires des années 1970 et 1990 (quartier de l'Epan, des Bretonnières, Alouette, etc.). Enfin, Ballan-Miré, quant à elle est une commune périurbaine fondamentalement dominée par les maisons individuelles, qui peuvent avoir jusqu'à 2 000m² de parcelle en périphérie. Cette ville accumule donc des dents creuses sur l'ensemble de son territoire, ce qui crée un véritable mitage des espaces. Concentrée dans le centre ville de la commune, la part de logements collectifs est faible (18,1% collectifs contre 81,7 % individuels) et la hauteur maximale de ces bâtiments de centre-ville n'excède pas les trois ou quatre étages. En conséquence, ces différentes typologies de logements et donc de densité bâtie s'articulent autour de

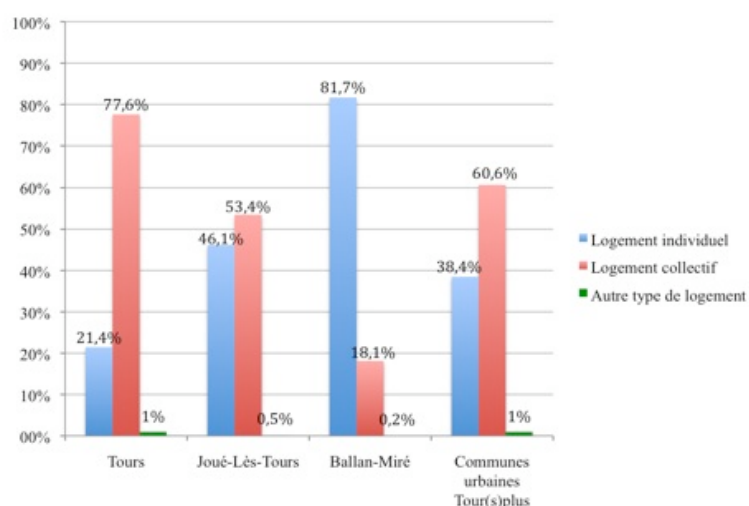
dynamiques urbaines, de composantes urbaines spécifiques. Les voiries sont de plus en plus larges lorsque l'on va du centre vers le périurbain, la densité des transports publics (fréquence, nombre) sont plus importants dans le centre de Tours qu'à Ballan-Miré, de même pour la quantité des commerces et des équipements (piscine, bibliothèque, école, salle de sport, enseignes commerciales, hypermarché, etc.). Ces progressions d'intensités nous permettent d'observer que ces composantes matérielles influent sur l'évaluation et la perception de la densité, mais aussi sur les méthodes d'aménagement et de densification du territoire.

Tableau 1 : Typologie du parc de logements en 2007 de nos trois secteurs, en pourcentage

	Individuel	Collectif	Autre
Tours	21,4%	77,6%	1,0%
Joué-Lès-Tours	46,1%	53,4%	0,5%
Ballan-Miré	81,7%	18,1%	0,2%
Communes urbaines Tour(s)plus	38,4%	60,6%	1,0%

Source : données statistiques de l'Agence d'Urbanisme de Tours de 2011.

Graphique 1 : Typologie des logements à Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré



Source : données statistiques de l'Agence d'Urbanisme de Tours de 2011.

Le deuxième paramètre découle du premier. En effet, sachant qu'il existe une discontinuité spatiale et graduée du bâti entre nos trois géotypes urbains, nous avons préféré étudier trois secteurs avec des échelles d'analyses spatiales différentes. Dans un premier temps, nous avons choisi d'appréhender la densité à l'échelle d'une parcelle nommée l'îlot Vinci Nord à côté de la Gare de Tours. Ensuite, nous avons agrandi notre angle de vue à l'échelle d'un quartier Ballanais appelé les Petites Hérissières, puis jusqu'à l'échelle d'une ville qui multiplie les projets denses sur l'ensemble de son territoire : Joué-Lès-Tours. Ces trois échelles d'analyses soulignent le caractère morphologique de chacune des trois communes et démontrent les conséquences des géotypes urbains sur la réalisation de projet dense. Une ville centre ne peut pas appréhender de la même manière la densification qu'une commune périurbaine. Chaque commune révèle une échelle de projet urbain spécifique, propre à son tissu urbain : comme l'indique Mme Berthaud, du service d'urbanisme de Ballan-Miré, « *Ce n'est pas à Ballan-Miré que l'on érigeria une tour (...). Cela ne correspondrait pas aux paysage urbain de la ville, et pas non plus aux aspirations des habitants* »¹⁰. D'autre part, cette occupation du sol spécifique est marquée par certaine forme urbaine. Chaque secteur témoigne de forme architecturale différente. L'îlot Vinci Nord correspond à la construction de deux tours, une de 54 mètres et une seconde de 31 mètres. Le quartier des Hérissières correspond à un quartier de forme urbaine mixte où nous retrouvons à la fois des pavillons, des maisons de ville et des « petits collectifs » de deux étages avec des appartements de haut standing. Et enfin, les différents projets urbains de l'ensemble du territoire Jocondien correspondent à des logements collectifs d'une moyenne de trois étages.

D'autre part, il est intéressant de mentionner que chacun de ces trois terrains choisis s'insère dans une échelle temporelle de projet. Plus exactement, les stades de planification urbaine sont différents sur chaque secteur, ce qui rend l'évaluation de la densité par les acteurs institutionnels et les habitants, plus pertinente. Le projet des deux tours de l'îlot Vinci Nord est en cours d'élaboration, les projets Jocondiens démontrent une requalification de la ville au long terme, et le quartier des Petites Hérissières est construit et vécu depuis un peu plus de deux ans.

⁵ Entretien semi-directif réalisé auprès du service d'urbanisme de Ballan-Miré, le mercredi 14 mars 2012.

En résumé, le choix de ces trois secteurs d'études est fondé principalement sur une volonté de comparer des formes urbaines denses et contextuelles différentes. Les deux critères de sélection correspondent à la morphologie urbaine des villes (géotypes urbains, formes architecturales dominantes, niveau de densité bâtie, d'activités et de populations) et à la forme urbaine des projets locaux (échelle d'analyse, typologie du bâti, planification urbaine).

2. Le cadre urbain des secteurs étudiés

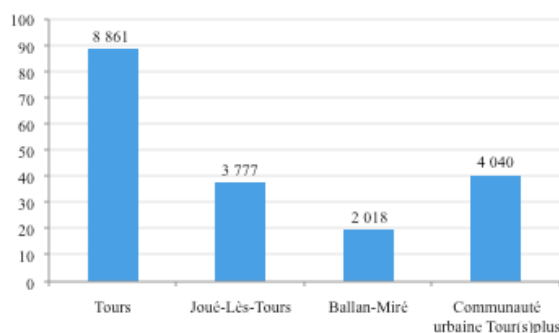
Dans cette troisième sous partie, nous allons procéder à la présentation détaillée de nos trois secteurs d'étude. Afin d'illustrer cette sous-partie, nous avons réalisé un tableau et un graphique de la densité d'habitant au km² sur l'empreinte urbaine résidentielle de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré. Ces données statistiques de l'Agence d'Urbanisme de Tours soulignent les contrastes morphologiques de la densité de nos trois géotypes urbains.

Tableau 2 : Densité d'habitants au km² sur l'empreinte urbaine résidentielle en 2007

	Population municipale	Superficie sur l'empreinte urbaine résidentielle	Densité
Tours	136 578	15,41	8 861
Joué-Lès-Tours	35 836	9,49	3 777
Ballan-Miré	7 604	3,77	2 018
Communauté urbaine Tourangelle	277 903	68,79	4 040

Source : données statistiques de l'Agence d'Urbanisme de Tours de 2007.

Graphique 2 : Densité d'habitants au km² sur l'empreinte urbaine résidentielle en 2007 de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré (en %)



Source : données statistiques de l'Agence d'Urbanisme de Tours de 2007.

a. *Tours : Quartier de la Gare*

La ville de Tours est au centre de la communauté urbaine de Tour(s)plus qui comptait en 2007 une population de 277 903 habitants. Cette ville dénombre quant à elle une population de 136 578 habitants sur son territoire en 2007, équivalent à une croissance démographique de 2,9% entre 1999 et 2007. La ville centre de l'agglomération démontre un fort taux de densité urbaine avec une densité d'habitants de 8 861 hab/km² (Voir tableau et graphique 2). De ce fait, afin de répondre à cette croissance démographique et optimiser son foncier, la ville de Tours doit créer de nouveaux logements et augmenter ses commerces et équipements. Dans cette perspective, afin de planifier au mieux l'organisation de son territoire de manière dynamique et cohérente, ainsi que de créer de nouveaux projets urbains, la ville de Tours a approuvé divers documents d'aménagement : un PLU approuvé le 11 juillet 2011, un SCOT en cours d'élaboration depuis 2008, un PLH sur 5 ans (2011-2016) et puis un PDU datant de 2003. A travers ces quatre planifications urbaines substantielles, le Plan Local d'Urbanisme est déterminant dans l'organisation, le fonctionnement et l'évolution de la ville. En effet, l'objectif principal du PLU est de densifier le bâti le long des axes de transports (notamment le corridor du tramway), dans les espaces vides d'urbanisation, sur les ancrages urbains et les zones de déprise urbaine.

Ainsi, poussée par une forte volonté politique et l'institutionnalisation de la loi ENE, la ville de Tours décide en 2007 de créer un signal urbain très fort pour la ville. Le terrain stratégique choisi a été l'îlot Vinci Nord (Voir photographie 1 et figure 2).

Photographie 1 : Îlot Vinci Nord à Tours, avant et après les travaux (Face Nord)



Source : Google Earth et journal *la Nouvelle République* du 5 janvier 2012

Figure 2 : Hauteur du bâti aux abords de l'îlot Vinci Nord de Tours



Source : relevé personnel, 2012.

Source : élaboration personnelle, 2012.

Il s'agit d'un îlot de faible emprise et sous densifié (principalement dédié aux commerces et services), articulé sur quatre voies (rue Charles Gilles au nord, rue Blaise Pascal à l'ouest, rue de l'Aumône au sud et rue de Nantes à l'est). C'est un îlot fermé, peu convivial, étroit et contraignant :

« C'est une enclave ferroviaire qui ne présentait aucun intérêt architectural marqué (...) alors que sa situation constitue un espace d'enjeu en termes de lecture de la ville et de mise en valeur patrimoniale. » (Madame Ratzimbazafi¹¹, 2012).

Cette succession de parcelles privées ne participait donc pas à la mise en valeur du paysage urbain, et notamment la façade monumentale de la Gare de Victor Laloux et le centre de congrès du Vinci. En 2008, la ville de Tours (avec l'instauration d'un droit de préemption urbain) a donc décidé de restructurer cet îlot afin de créer un signal urbain au service de la gare, mais aussi pour assurer l'insertion du tramway, restructurer et renforcer le pôle intermodal actuel (TER, TGV, fil vert, fil bleu), développer une mixité fonctionnelle (commerce, services, habitat), mettre en valeur la place publique du Général Leclerc et désenclaver le quartier du Sanitas situé au sud. Le projet de cet ancrage urbain tourangeau s'inscrit finalement dans la volonté d'offrir une nouvelle perspective emblématique à la ville, au quartier et d'encourager des modes de vie durables (mixité, circulation douce, transports, etc.).

De ce fait, l'exiguïté de ce terrain conduit à envisager un projet immobilier de deux immeubles (certifiés Bâtiment de Basse Consommation) de faible emprise au sol : sur 15 000 m² de surface concernée, seulement 1 050 m² seront dévolus aux immeubles. Le promoteur Bouygues immobilier et l'architecte Alain Gourdon ont aménagé et pensé l'îlot de façon spécifique. La première et plus haute tour, de 54 mètres soit 10 000 m² sur 17 étages, accueillera au rez-de-chaussée des commerces et des équipements publics. A partir du premier ou second étage s'installera une résidence hôtelière de 3 étoiles (d'une durée de séjour allant d'une semaine à un mois). Les huit derniers niveaux de la première tour offriront des logements (40 appartements et au sommet des lofts). La seconde tour s'élève à 31 mètres, soit 6 000 m² sur 8 étages, et propose de concentrer des locaux pour les entreprises. L'ouverture des bureaux, des logements, des commerces est envisagée pour la fin 2014, voire début 2015.

¹¹ Entretien semi-directif avec Madame Ratzimbazafi du service urbanisme de Tours, le mardi 13 mars 2012.

Ce projet urbain stratégique défend une nouvelle conception de la ville plus dense et durable, axé sur la verticalité, la densité, la mixité urbaine, les transports doux, les espaces publics, la faible consommation énergétique et l'innovation architecturale.

b. Joué-lès-Tours : Centralité urbaine

La ville de Joué-Lès-Tours est le deuxième pôle urbain de l'agglomération et du département d'Indre-et-Loire en terme de population. En 2007, elle comptait 35 836 habitants sur un territoire de 32,4 km² (Voir tableau 2 et graphique 2). Son emprise résidentielle est de 9,49 km² pour une densité d'habitants de 3 777 par km². Cette densité résidentielle démontre donc une plus forte emprise au sol du tissu urbain résidentiel par rapport à la ville de Tours (moins de la moitié). Cette morphologie urbaine actuelle souligne l'histoire et l'évolution spatiale de cette ville. En terme de population, Joué-Lès-Tours témoigne d'une légère décroissance de 1,8 % en terme de population entre 1997 et 2007. Cette évolution démographique est cependant récente et momentanée. A partir des années 1960 et 1970, l'arrivée de l'usine Michelin et de nombreux immigrés ont apporté une forte croissance démographique, passant de 17 826 habitants en 1968 à 36 517 en 1999. Le contexte économique et démographique de la ville à cette époque a donc profondément bouleversé sa morphologie urbaine. La ville s'est agrandie et transformée avec l'apparition de nouveaux quartiers de logements collectifs (Morier, Rabière et Vallée Violette), la destruction de maisons traditionnelles, mais aussi la déstructuration de la centralité urbaine. Aujourd'hui, la ville n'a plus un centre ville mais plusieurs centralités, ce qui génère un problème identitaire. Pour faire face à ce problème urbain, la transformation du POS (1995) en PLU (2006) prévoit de créer un centre ville digne de 40 000 habitants ainsi que de redynamiser l'ensemble de son territoire. Les orientations d'aménagement sont donc de requalifier le centre urbain historique, de densifier l'existant le long des boulevards (ouest et est), le long du tramway (nord et sud) et dans les espaces périurbains de la ville. A travers ces orientations, l'objectif principal de la ville réside dans la construction de nouveaux logements afin de maintenir un équilibre entre les fortes demandes de logements (desserments familiaux) et la maîtrise de l'étalement urbain.

A travers ces grandes orientations d'aménagement, on constate que de nombreux projets de construction émergent sur l'ensemble du territoire (quartier de lotissement dans le petit Mareuil, habitats individuels à la Bufeterie, activités économiques au Verger, parc d'activité de la Liodière, etc.). Face à la multiplicité des projets urbains en construction, nous nous sommes principalement focalisés sur deux projets actuels de la ville : l'extension du quartier Sud et l'îlot Gratias (Voir figure 3). Ils dessinent tous les deux les grandes lignes des volontés politiques Jocondiennes.

D'une part, l'extension du quartier sud se développe sur le long terme et sur un territoire en partie cultivé, proche du centre ville, une zone à urbaniser. C'est un projet d'écoquartier de 250 hectares avec 3 600 logements, délimité au nord par des lotissements, à l'ouest par un espace agricole, au sud par le parc de la Lidoire et à l'est par une voie de chemin de fer. Actuellement, une première phase de travaux s'effectue sur 50 hectares dont seulement 30 hectares seront bâtis (2 000 logements d'ici 2020). En tant que projet urbain durable ce futur quartier doit mettre en œuvre plusieurs objectifs (économie d'énergie, évacuation des eaux usées, espaces naturels, mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle, piétonisation, transports et circulations douces, etc.). Ce quartier démontre donc des objectifs de développement durable corrélés au processus de densification (économie de l'espace pour l'agriculture et lutte contre l'étalement urbain, parcelle de 300 m² avec des courées et des maisons de villes à tenant, évolutive).

D'autre part, comme nous l'avons dit précédemment, la ville de Joué-Lès-Tours privilégie de nombreux projets immobiliers dans le centre urbain (Place du Général Leclerc jusqu'à l'îlot Gratias) et le long des grands axes. Dans ce sens, le projet d'aménagement de l'îlot Gratias constitue un espace névralgique du centre ville élargi. Il est situé à l'intersection de l'hypercentre, entre le quartier de la Rabière et le quartier du Morier, à l'intersection du boulevard Jean Jaurès et de la rue de la Rotière, et sur la future ligne de tramway. L'objectif de ce projet est, comme l'indique Monsieur Defouilloy, des services techniques de la ville de Joué-lès-Tours, de « *renouveler la ville sur la ville* »¹² c'est-à-dire combler des dents creuses en

¹² Entretien semi-directif réalisé auprès des services techniques de la ville de Joué-Lès-Tours le mardi 28 février 2012.

Figure 3 : Situation géographique des différents quartiers de la ville de Joué-Lès-Tours



Source : PLU de la commune de Joué-Lès-Tours, 2012

Source : élaboration personnelle, 2012.

rachetant deux maisons pour construire un immeuble. Cet immeuble de trois étages accueillera des fonctions centrales au rez-de-chaussée (équipements, services, commerces) en les combinant aux habitats. Ce projet, actuellement en construction, souligne l'importance donnée à la densification par des logements collectifs sur des lieux urbains stratégiques (axes nord-sud et est-ouest, désenclavement de quartier, centralité, etc.), mais il met également en scène les objectifs de développement durable (mixité sociale et fonctionnelle, passage du tramway, etc.).

c. Ballan-Miré : Quartier résidentiel des Petites Hérissières

Commune périurbaine, Ballan-Miré est situé à la porte sud-ouest de la communauté d'agglomération de Tour(s)plus. Avec un total 7 604 habitants (en 2007) sur une superficie de 26,16 km², aujourd'hui la commune de Ballan-Miré se dynamise petit à petit. Elle connaît une forte croissance de population entre 1968 et 2007, passant respectivement de 2 618 à 7 604 habitants, et depuis 1999, elle connaît une augmentation de 7,8 %. Cette croissance démographique datant des années 1970, souligne l'essor de la périurbanisation et du nouvel idéal de la maison à la campagne. Ballan-Miré est donc restée jusqu'au milieu des années 1960, une commune rurale, faiblement peuplée à l'habitat dispersé pour devenir une commune périurbaine, résidentielle où l'urbanisation diffuse domine sur l'ensemble de son territoire. A la limite de la ville et de la campagne, Ballan-Miré bénéficie donc d'une grande surface territoriale pour peu de population. En effet, la densité de l'emprise urbaine résidentielle est très faible (3,77 km²) où l'on dénombre une densité de 2 018 habitants par km² (Voir tableau 2 et graphique 2). La ville de Ballan-Miré présente une morphologie urbaine à dominante résidentielle.

Nonobstant, ayant multipliée les lotissements (nord, ouest et sud du centre ville) et les maisons individuelles sur des parcelles de 2 000 m² (Sajetterie, Miré, etc.) aujourd'hui elle doit maîtriser son étalement urbain et son urbanisation diffuse. L'objectif de la ville de Ballan-Miré est donc de densifier les dents creuses et de renforcer sa centralité pour répondre à l'ensemble des besoins de la population. Ne multipliant pas de grands projets immobiliers de logements collectifs le long des axes viaires comme à Joué-Lès-Tours, Ballan-Miré favorise la densification horizontale

dans les espaces vides et à urbaniser (projet BIMBY¹³). Dans cette perspective, le quartier résidentiel des Petites Hérissières s'intègre bien. En effet, ce projet immobilier a été présenté sous l'ancienne municipalité et sous l'ancien POS (1996), et il a été mis en œuvre et créé sous la municipalité actuelle, il y a deux ans. Situé sur l'ancien stade de football municipal, à l'intersection de la rue des Hérissières et du boulevard Léo Lagrange, ce projet résidentiel participe à la redynamisation urbaine (Voir photographie 2).

Photographie 2 : Quartier Résidentiel des Petites Hérissières (Face Nord : boulevard Léo Lagrange et rue André Vienot)



Source : élaboration personnelle, 2012.

La commune avait besoin de construire un nouvel équipement sportif plus grand, augmenter la capacité des équipements, car il y a de plus en plus. La vente de ce terrain a permis de financer un quart du nouveau stade. En conséquence, le terrain de l'ancien stade, vierge, avec peu de bâtiments (gradins et local d'accueil) a été repensé et réinvesti par un ensemble résidentiel, un projet de densification, de mixité urbaine et de durabilité. Ce terrain de centre ville a été pensé comme tout autre terrain vierge de lotissement. Situé à 500 mètre au sud ouest de l'hôtel de ville, ce quartier promeut les commerces et services du centre ville et surtout offre une véritable diversification de la typologie du bâti¹⁴, des types de logements (individuels et collectifs) et de l'offre d'accès (habitation, investissement locatif, logement pour retraite, etc.). Au total, ce terrain associe 12 pavillons en bande et en copropriété, 9

¹³ Se référer partie III : sur les effets du lieu de la ville de Ballan-Miré, à travers des projets de densification individuelle : le projet BIMBY.

¹⁴ La typologie des formes bâties est caractérisée par la méthode de « l'effilage ». C'est l'organisation architecturale des bâtiments nouveaux, en tant qu'elle s'intègre de manière continu et cohérente dans le tissu urbain existant et ancien. Le quartier des Petites Hérissières imite à l'ouest le quartier pavillonnaire des Hérissières avec des pavillons, au milieu les niveaux du bâti augmentent jusqu'à arriver au R+2 des petits collectifs, situé à l'extrémité Est du quartier résidentiel.

maisons de ville ainsi que 4 petits collectifs R+2 où l'on dénombre 40 appartements de haut standing. Intégrés au rez-de-chaussée des quatre petits collectifs, des locaux pour des commerces sont installés. Ce quartier résidentiel des Petites Hérissières s'intègre bien dans un tissu pavillonnaire ancien : le quartier des Hérissières (Voir figure 4). Il rompt avec le paysage urbain dans ces formes urbaines modernes et diverses, et redynamise un espace nu. De plus, la localisation de ce quartier est stratégique puisqu'il se situe non loin de la gare Ballanaise et de grands axes routiers (D 751, A 10, etc.).

3. Les enquêtes : une démarche quantitative et qualitative

Sachant que l'objectif de comparaison de cette étude est d'évaluer l'influence des formes urbaines sur la manière dont est appliquée, représentée et vécue la densité, nous avons choisi de mener une double méthodologie, fondée sur des enquêtes auprès des acteurs politiques et professionnels des trois communes et auprès des habitants des deux quartiers référencés antérieurement (Tours et Ballan-Miré). Les méthodes d'enquête par entretiens semi-directifs (mairie), ainsi que celle par questionnaires (habitants) ont été privilégiés et choisis car elles permettent de déduire un certain nombre de critères quantitatifs (densité bâti, densité habitant, motorisation, commerces, etc.) et qualitatifs (respect des lois et objectifs de développement durable, volonté politique, représentation du quartier, de la densité, de la mixité et des transports, etc.).

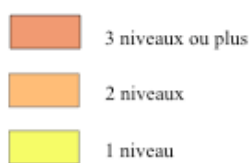
Cette méthodologie nous a permis de réaliser un bilan sociologique et réglementaire du processus de la ville dense et des projets denses de chacune des trois communes. Chaque acteur adhère à un référentiel précis, et met ainsi en avant une éthique personnelle, des représentations sociales et des obligations. Ces valeurs spatiales et ces représentations marquent l'action de ces différents acteurs sur le territoire tourangeau. Cette diversité d'acteurs et d'actions révèle des modes de relations interdépendantes, d'un système d'acteurs concret, entre les professionnels et les habitants. Cette double étude méthodologique nous permet d'alimenter le débat sur l'évolution de la ville dense comme un processus urbain de durabilité.

Figure 4 : Hauteur du bâti du quartier des Hérissières et des Petites Hérissières à Ballan-Miré

Hauteur du bâti dans le quartier résidentiel des Petites Hérissières à Ballan-Miré



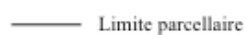
Hauteur du bâti



Espace non bâti



Découpage cadastral



Source : relevé personnel, 2012

Source : élaboration personnelle, 2012.

B. Confrontation entre théorie et pratique

Afin de mener à bien et à terme notre projet de mémoire nous nous sommes attaché à suivre une démarche méthodologique prioritairement dialectique et heuristique (la lecture, l'écriture, le terrain et l'interprétation sont présents dans chaque étape de notre recherche scientifique). Les cadres théoriques valablement élaborés (corpus théorique) et le travail de terrain auprès d'acteurs urbains variés (corpus empirique), nous ont permis de démontrer et argumenter la question de la densification urbaine dans l'agglomération tourangelle. Pour cela, nous avons utilisé des outils méthodologiques variés et adaptés à notre recherche. Pour y répondre, nous avons employé trois langages méthodologiques : usuel (participation à des conseils municipaux et à des conférences, lecture théorique, entretien auprès d'enseignants-chercheurs sur un programme de recherche intitulé UPHA¹⁵, enquêtes méthodologiques, traitement de données et rédaction), graphique (cadastre, cartographie, photographie) et mathématique (tableaux, graphiques et données statistiques).

1. Les théories de bases sur la densification : la bibliographie

Tout d'abord, ce mémoire universitaire repose sur une recherche bibliographique et sitographique permanente. Pour ordonner ces recherches, nous avons opté pour une méthode de recherche bibliographique horizontale. Cette méthodologie repose sur la consultation des ouvrages les plus récents et les plus connus sur les thèmes de la densité urbaine, du développement urbain durable, de l'étalement urbain, des politiques publiques, des représentations, etc. Puis, après avoir consulté les différentes définitions accordées aux termes clés de notre thématique, nous avons étudié les ouvrages fondamentaux sur la question de la densité urbaine et du développement durable (Alain Bourdin, Antonio Da Cunha, Cyrias Emelianoff, Vincent Fouchier, Marc Wiel, etc.). Ainsi, nous avons pu recueillir des opinions et des informations diverses, cerner les enjeux de la problématique, interpréter de nouveaux questionnements, recouper des ouvrages, tout en continuant à approfondir les recherches bibliographiques à travers une

¹⁵ Programme de recherche de l'UPHA (Usages et programmation de l'habitat) : entretien avec Mme Semmoud-Benabdallah Nora le 24 février 2012.

consultation respective et détaillée de chaque ouvrage (sommaire, table des matières, auteurs cités, bibliographie).

Ce corpus théorique nous a permis d'émettre un certain nombre d'hypothèses sur le processus de la densification lorsqu'on l'associe au développement durable, à la question de la durabilité. La plupart des ouvrages traitent des mêmes thématiques de densité urbaine : la motorisation, la consommation énergétique, les formes urbaines, les représentations, la pollution, la maîtrise de l'étalement urbain, les lotissements, l'histoire de la densité, etc. Comme nous pouvons le constater les thématiques associées à la densité urbaine sont diverses et variées, mais certains sujets, pourtant primordiaux, ont été très peu traités. Il a donc été difficile de trouver une base théorique sur certaines questions centrales comme : la qualité de vie recherchée dans la densité, les conséquences et les causes de la densité sur le foncier, l'acceptabilité des projets denses par les habitants, la durabilité de la densité, les méthodes locales à privilégier, etc. Ces derniers thèmes sont essentiels à la réalisation de notre mémoire, c'est donc grâce à nos questionnaires et entretiens semi-directifs que nous avons pu traiter ces derniers thèmes. Par conséquent, la méthodologie employée nous a aussi permis d'argumenter et de confronter certains propos scientifiques aux pratiques contextuelles de nos trois terrains.

Dans cette optique, il est important de restituer nos quatre hypothèses de départ, qui ont été soutenues ou réfutées par nos acteurs locaux et nos habitants. Tout d'abord, l'objectif de lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espace ne revêt pas de méthode propre et universelle, mais il émane davantage des volontés politiques locales fortes. Ensuite, sachant que la densité trouve une légitimité législative et politique, les projets denses ne paraissent acceptables et légitimes pour l'ensemble de la société que si les acteurs civils sont pris en compte dans l'élaboration de ces projets. La troisième interrogation met en évidence l'impact des représentations et de l'appropriation sur les projets urbains, étant donné que la densité est avant tout un construit social pour les professionnels comme pour les habitants. Enfin, la dernière hypothèse souligne que la ville dense ne peut être durable, acceptable et vertueuse que si elle propose une urbanité des lieux, une qualité de vie urbaine qui conjugue tous les éléments du développement durable (mixité, transports doux, espaces verts et publics, etc.).

2. La démarche face aux habitants : le questionnaire

L'objectif de l'enquête par questionnaire auprès des habitants est d'apprécier la représentation, la perception et le vécu de la densité bâtie (ressentie négativement ou positivement), de quartiers présentant différents niveaux de densité et des formes urbaines contrastées et variées. Il permet de fixer un certain nombre de critères qualitatifs (représentations, pratiques, opinions, participation, etc.) sur nos deux quartiers choisis : le quartier résidentiel des Petites Hérissières de Ballan-Miré et les abords de l'îlot Vinci nord de Tours (quartier de la Gare).

a. La méthode

- choix de la méthodologie :

L'objectif de comparaison des représentations et du vécu de la densité par les tourangeaux entre les différentes centralités sélectionnées, nécessite une méthodologie quantitative et qualitative, donc une enquête par questionnaire présentant majoritairement des questions fermées facilement exploitables¹⁶. Avec ces questionnaires, il est important de pouvoir conclure à une absence ou à une présence de similarités et de différences sur la façon dont les habitants ressentent et acceptent les projets urbains denses, et notamment les mutations positives ou négatives de leur environnement immédiat. De ce fait, afin d'aborder les aspects psychologiques de la perception de la densité, en relation avec la modification de leur environnement résidentiel par de nouveaux projets urbains, le choix du questionnaire apparaît comme l'outil le plus adapté pour le traitement de données et pour une comparaison sociologique entre les habitants. Même si les entretiens semi-directifs mettent mieux à jour le fonctionnement psychologique des personnes, les questionnaires demeurent les plus appropriés et commodes auprès des habitants. En effet, ces questionnaires rendent plus facile la mise à jour des différences entre des groupes d'habitants et la viabilité de notre échantillonnage. C'est un travail qui mène à une illustration statistique et chiffrée pertinente de nos différentes variables. C'est pourquoi, dans notre questionnaire, nous avons défini trois ensembles de variables : des variables indépendantes (géotypes urbains, forme urbaine et niveau de densité), des variables dépendantes de la première (vécu et représentation de la densité, cadre de vie) et des

¹⁶ Voir annexe 5 : modèle du questionnaire distribué auprès des habitants de Tours et de Ballan-Miré.

variables personnelles et individuelles (données sociodémographiques, parcours résidentiel).

- Les objectifs fixés :

Les résultats attendus tentent de démontrer l'influence des corrélats du développement urbain durable (mixité sociale et fonctionnelle, espace publics et verts, forme urbaine, déplacements, proximité des services, participation etc.) sur la manière dont est représentée et vécue la densité, et de façon plus générale sur son acceptabilité et son appropriation. Il s'agit donc d'une part d'identifier à l'échelle d'un quartier s'il existe une corrélation entre les caractéristiques urbaines de la densité et les modes d'habiter et de vivre des populations, et d'autre part, de rechercher des liens entre l'acceptabilité et la sensibilisation de formes urbaines denses auprès des habitants. Dans ce sens, la conclusion de notre étude tente de démontrer si les critères objectifs de la densité urbaine (mixité sociale, fonctionnelle, présence d'espaces verts, proximité des services, etc.) sont réellement appliqués et durables.

- La population cible :

Plus spécifiquement, les personnes potentiellement identifiées ont été les étudiants, les jeunes couples, les personnes seules (célibataires ou divorcées), les familles et les personnes âgées. Les étudiants, les jeunes couples et les célibataires permettent de rendre compte d'une perception plus récente et dynamique du processus de la densification urbaine. Ils sont probablement les plus sensibilisés sur cette question. Les familles témoignent d'un désir de cadre sécuritaire et verdoyant pour leur(s) enfant(s), d'une bonne qualité de vie et donc d'un rejet ponctuel de la densité. Cependant, ce n'est probablement qu'une phase de leur parcours résidentiel ascendant. Enfin, les personnes âgées rendent compte d'une nécessité de proximité aux services, aux équipements et aux transports, et souhaitent un retour en centre ville, dans un milieu plus dense que leur précédent logement. Toutefois, ces derniers démontrent peut-être davantage d'appréhension au regard de certaine densité, due à des erreurs urbaines passées telles que les grands ensembles. Enfin, il est nécessaire

de nuancer l'impact de cette population cible sur le géotype urbain (centre ou périurbain) et sur leur parcours résidentiel et personnel.

- Les modes d'administration et de collecte des questionnaires :

Tout d'abord, avant même la distribution de nos questionnaires sur les terrains, nous avons procédé à un travail exploratoire. Nous avons testé le questionnaire auprès de nos proches, afin qu'ils nous aident à vérifier la clarté de nos questions, la facilité à répondre, les problèmes rencontrés sur certaines questions et la durée du questionnaire. Cela nous a permis de modifier certaines questions, de les clarifier et de les fluidifier, mais aussi d'en supprimer quelques unes, inutiles et peu fiables.

Ensuite, nous avons réfléchi au mode d'administration des questionnaires et à la période de collecte des informations. Au départ, nous étions décidés à employer le mode d'administration en face à face, puisque le recours à l'enquêteur présente plusieurs avantages : la personne interpellée est stimulée, cela donne la possibilité d'utiliser des supports physiques, etc. Malgré cela, nous avons privilégié la méthode des questionnaires auto-administrés qui nous a permis d'obtenir plus de résultats, même si ces derniers ne rendent pas toujours compte d'une démarche psychologique aboutie.

Les questionnaires auto-administrés ont été réalisés de deux façons : soit déposés en main propre lorsque l'habitant était présent dans son domicile, soit en laissant une lettre d'information¹⁷ jointe au questionnaire dans la boîte aux lettres lorsqu'il était absent. Cette lettre d'information a été très utile puisqu'elle a permis d'explicitier l'objectif de l'enquête et l'importance de la portée de leur participation pour la poursuite de nos recherches. Il est également important de mentionner qu'un habitant de chaque quartier nous a invités à remplir le questionnaire avec eux. Ces deux enquêtes ont été l'occasion de remarquer la façon dont ont été appréhendées les questions (nuisances sonores, projets prévus dans leur environnement proche, etc.).

Les enquêtes se sont déroulées du vendredi 17 février au samedi 24 mars 2012. Les passations du questionnaire se sont déroulées les jeudis et vendredis soir ainsi que les matinées du samedi (quelques mercredis ont été aussi dédiées au terrain de Tours, car

¹⁷ Voir annexe 4 : Lettre d'information dactylographiée.

nous avons récupéré très peu de réponses). Ces jours et horaires ont été choisis afin d'optimiser la présence des habitants et de leur laisser du temps pour répondre aux questions (au minimum une semaine). Nous avons organisé notre travail de passation en deux phases : du vendredi 17 février au samedi 3 mars 2012, nous avons distribué et collecté les questionnaires dans le quartier des Petites Hérissières, et du samedi 3 mars au samedi 24 mars ce fut dans les abords de l'îlot Vinci Nord.

Au total, nous avons pu recueillir 47 questionnaires sur un total de 125 questionnaires déposés dans les deux quartiers. Dans le quartier de Ballan-Miré, nous avons pu récupérer un total de 28 questionnaires sur 60 déposés, soit environ un habitant sur deux. En revanche, dans le quartier de la gare, la passation et la récupération des questionnaires ont été très laborieuses. Initialement, nous avons déposé une quarantaine de questionnaires dans les immeubles les plus proches de l'îlot Vinci Nord, c'est-à-dire les immeubles aux intersections de la rue Charles Gilles (numéros 28, 34, 43) et rue Blaise Pascal (numéro 5). Mais, étant donné le peu de questionnaires remis (étudiants absents les fins de semaines, logements SNCF où les occupants ne sont presque jamais là, nouveaux arrivants qui ne connaissent pas le quartier ou certaines personnes ne souhaitant pas prendre connaissance du questionnaire), nous avons élargi notre terrain jusqu'au numéro 22 de la rue Blaise Pascal. De nouveau peu réceptifs aux questionnaires, les habitants ne nous ont remis que sept réponses sur un total de 25 déposés. Finalement, nous recensons un total de 19 questionnaires pour le quartier de Tours, un tiers de moins que pour le quartier de Ballan-Miré.

La taille de l'échantillon que nous avons prévu d'interroger était initialement d'un minimum de 50 habitants, soit 25 personnes par quartier, mais les difficultés rencontrées ne nous ont pas permis d'atteindre cet objectif. En conséquence, compte tenu de la faible et inégale taille de notre échantillon, nous devons adapter au mieux notre mode de traitement statistique pour d'une part, souligner les différences et/ou similarités sur la perception et appropriation de la densité, et d'autre part, éviter d'extrapoler les résultats à l'ensemble des habitants des quartiers étudiés.

- Le choix des types de question :

Dans un premier temps, nous avons prioritairement choisi la méthode des questions fermées. Figurant tout au long du questionnaire, elles permettent une collecte des réponses simples, fiables et standardisées. En effet, la standardisation des questions fermées nous permet d'agréger les réponses et d'étudier leur distribution en utilisant des ressources statistiques (méthode statistique de tri croisé et du mélange de variable à partir du logiciel Excel). Elles aident de ce fait à une codification immédiate des informations : l'encodage. De surcroît, les questions fermées permettent d'élaborer des formes de questionnements variés. Nous utilisons par conséquent les questions fermées à choix multiples et les questions fermées de l'échelle d'Osgood (méthode qui oppose deux termes de sens contraire sur une échelle numérique de 1 à 6¹⁸).

Dans un deuxième temps, nous utilisons la méthode des questions ouvertes dans le but d'obtenir une réponse spontanée et libre de l'habitant. Les sept questions ouvertes, présentes tout au long du questionnaire, nous permettent d'obtenir des indications qualitatives complémentaires, dans le but d'explicitier les réponses des questions fermées obtenues. Tout d'abord, nous avons émis quatre questions ouvertes simples qui cherchent à préciser une précédente question fermée (numéro 2, 47, 56 et 57). Ensuite nous avons la question ouverte numéro 3 qui fait appel à la mémoire situationnelle de l'individu. Il doit nous indiquer grâce à des plans géographiques quels sont les lieux qu'il fréquente quotidiennement. Cette question nous permet d'évaluer les pratiques simples et quotidiennes des habitants dans leur ville. Enfin, les questions ouvertes 52 et 53 sont introduites en milieu d'entretien afin de rompre la monotonie des questions fermées. Elles concernent plus exactement le rapport entre la forme urbaine d'un quartier et la qualité de vie urbaine. Illustrées par trois photographies de forme urbaine différente, ces questions permettent de connaître la réaction des habitants sur l'influence du cadre urbain sur les représentations qu'ils ont de la densité et des formes urbaines universelles. Toutefois, la question ouverte numéro 53¹⁹ n'a pas eu le succès attendu, puisque peu de

¹⁸ La réponse est basée sur une échelle allant de 1 à 6, 1 correspondant à pas du tout d'accord, très petit, jamais, très peu nombreux, etc. Et 6 à tout à fait d'accord, très grand, souvent, très nombreux, etc.

¹⁹ Question numéro 53 : « Pour vous, existe-t-il un rapport entre la qualité de vie de votre quartier et la forme des constructions qui s'y trouvent ? ».

personne ont répondu à cette question (sur 47 individus, 16 n'ont pas explicité leur choix). Nous pensons que cela est dû à la forme trop théorique de la question, peu compréhensible lors d'une première lecture. Elle nécessite en effet une réflexion plus poussée et personnelle de la part des habitants.

- Les supports apportés aux enquêtes par questionnaire :

Nos questionnaires ne comportent pas seulement des questions fermées et ouvertes, mais aussi des supports photographiques et cartographiques.

Les deux premiers supports sont des plans géographiques de la ville de Tours et de Ballan-Miré, pris à la même échelle (200 mètres) dans le but de distinguer à la fois le quartier du centre urbain. Issues d'un portail de donnée géographique (géoportail de l'IGN) et d'un portail populaire de plan de ville (google earth), les deux illustrations souhaitent aider l'enquêté à situer ses occupations et pratiques ponctuelles sur le territoire (place, parcs, commerces de proximités, loisirs, etc.). Cette question nous permet de dresser un bilan des lieux publics et des centralités les plus côtoyés de la ville par les habitants du quartier.

Le dernier support utilisé est celui de la photographie. La question fermée 51 demande à l'enquêté de classer hiérarchiquement et selon ses préférences, trois photographies urbaines différentes. Ces photos correspondent à trois quartiers tourangeaux, de formes et géotypes urbains différents. La première photo correspond à la rue Barillet Deschamps, dans le quartier Blanqui-Mirabeau de Tours centre. Ce quartier présente une moyenne occupation au sol, avec des formes urbaines denses : des maisons de villes, mitoyennes. Elle a une architecture typique du centre ville de Tours, avec des rues étroites, peu de végétation, beaucoup de voitures stationnées. La deuxième photo correspond à la rue Lavoisier dans le quartier de la Rabière à Joué-Lès-Tours. Dans cette photo ce sont des logements collectifs, et plus particulièrement des HLM des années 1970. Les critères du choix de cette photo résident dans l'occupation ponctuelle de voitures, la présence de végétation, une large rue. La troisième photographie correspond à la rue Alphonse Daudet du quartier des Bretonnières de Joué-lès-Tours. En tant que lotissement, c'est la forme pavillonnaire, individuelle qui est mise en avant, avec des clôtures, quelques voitures et de la végétation. Le choix des ces trois quartiers et de l'angle de vue de ces photos sont

pensés. Ce sont trois quartiers fermés, c'est-à-dire que l'angle de vue est situé au milieu de la rue, où les bâtiments de gauche et de droite réduisent d'une certaine façon notre vue. D'autre part, ces lieux photographiés présentent des objets paysagers communs et perçus par l'observateur pour assurer une certaine cohérence entre les trois photos : la présence de végétation, une densité de fréquentation par des voitures en stationnement, l'absence de présence humaine, des bâtiments verticaux ou horizontaux fermés, une piétonisation sur chaque côté de voirie, et enfin une perspective en profondeur.

Ce support photographique nous sert à explorer les différences entre les densités réelles et les densités perçues. Les logements collectifs apparaissent toujours en dernier choix préférentiel. Le premier choix correspond soit au pavillon ou soit à la maison de ville. Cette question a eu un large succès, tous les enquêtés y ont répondu. Cette question nous a ainsi permis de renforcer certaines hypothèses de départ quant à la perception de la densité et le rejet de certaine forme urbaine.

b. Les obstacles et limites

Comme nous l'avons mentionné auparavant, nous avons rencontré de nombreuses difficultés sur le terrain de Tours. La passation des questionnaires fut difficile, car les habitants étaient très peu réceptifs, les moyens sécuritaires pour entrer dans les immeubles sont nombreux (interphone, porte, hall d'entrée verrouillé, ascenseur codé) ce qui rend difficile la rencontre avec l'enquêté, la majorité des logements sont vacants ou appartiennent aux employés de la SNCF qui sont souvent absents. L'objectif d'échantillonnage souhaité n'a donc pas été réalisé (19 questionnaires au lieu de 25 espérés) et a rendu l'analyse des données plus difficile. Les conclusions tirées de ces analyses de questionnaires seront donc représentatives d'une certaine manière, car notre échantillon est faible.

En outre, la méthode des questions fermées de l'échelle d'Osgood n'a pas très bien fonctionné pour certaines questions. En effet, les questions relatives aux modes de déplacement (question 20, 24 et 31) montrent que les habitants utilisent presque tous les moyens de transports (marche à pied, vélo, autobus, voiture, train, covoiturage) pour accéder à leur emploi ou aux services. Nous ne souhaitons pas des résultats autant variés, mais simplement connaître le mode de transport qu'ils utilisent

quotidiennement et dans la longue durée. Par exemple, de manière générale nous remarquons que toutes les personnes interrogées du quartier de Tours empruntent majoritairement la marche à pied pour accéder à leur emploi. Leur emploi se situe-t-il dans leur quartier ? Force est de constater que ce n'est pas le cas pour la majorité des habitants. Les étudiants de Tours ont répondu qu'ils utilisaient plus souvent la marche à pied que l'autobus pour se rendre dans leur université, alors qu'elle n'est pas toujours proche de leur quartier (Site des Deux Lions ou de Grandmont). Dans ce sens, nous supposons qu'ils utilisent la marche à pied pour se rendre aux arrêts d'autobus de leur ville et non directement sur leur lieu de travail. L'analyse de ces données, opérée par un regroupement des modalités extrêmes de notre échelle d'Osgood (points 1-3 et 4-6), n'a donc pas toujours été une méthode appropriée et satisfaisante pour toutes nos questions.

3. L'entretien semi-directif : les acteurs locaux

L'enquête par entretien semi-directif a été privilégiée pour les acteurs locaux car elle met en scène le fonctionnement psychologique des personnes. Elle permet d'ouvrir un débat, une discussion et en conséquence de laisser les professionnels s'exprimer sur différentes problématiques et méthodes sur l'application de la densité urbaine dans leur localité. Ces entretiens semi-directifs nous laissent aussi la possibilité d'intervenir à tout moment, de rebondir et d'interagir sur certaines thématiques centrales à notre mémoire.

a. La méthode

- choix de la méthodologie :

L'entretien semi-directif est une technique qualitative qui nous permet d'obtenir des informations, de centrer le discours des personnes interrogées autour de différents thèmes préalablement définis et consignés dans un guide d'entretien. Ainsi, ce type d'enquête nous a permis de compléter certains résultats obtenus par les précédents questionnaires. Ces entretiens semi-directifs ont vocation à démontrer et à compléter certaines de nos hypothèses préalables, dans les domaines règlementaires, professionnels et politiques du processus de la densification dans l'agglomération tourangelle. De plus, ces entretiens révèlent la plupart du temps l'existence de

discours et de représentations inscrites dans l'esprit des acteurs (qui peuvent rarement s'exprimer à travers un questionnaire).

- Les objectifs fixés :

Par conséquent, ces entretiens semi-directifs, auprès de onze acteurs locaux, mettent en évidence les questions de valeurs réglementaires, spatiales et sociales de la densité. Ces entretiens ont pour but d'exposer l'évolution de chacun des territoires, les volontés politiques émergentes, l'implication dans la vie quotidienne des habitants, les problèmes rencontrés face à la densification de leur commune, etc. De plus, il s'agit de confronter différentes visions et représentations urbanistiques et sociales de leur ville et de leurs projets, alors qu'elles dépendent toutes d'un même système : l'expérience professionnelle.

En février et mars 2012, nous avons mené ces enquêtes dans nos trois collectivités territoriales : Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré. Nous avons enquêté auprès d'élus communaux (adjoint chargé de l'urbanisme et adjoint chargé de l'emploi, du logement et politique de ville) afin d'obtenir des informations sur les secteurs choisis et les thèmes préalablement définis, ainsi que l'impact de la politique sur leur discours. Dans un deuxième temps, nous nous sommes entretenus auprès des services des collectivités, que ce soit les services d'urbanisme et du logement et les services techniques, pour rendre compte des applications réglementaires et fonctionnelles de la densification. Afin de restituer et d'illustrer ces propos, nous avons réalisé un organigramme des personnes - ressources interrogées²⁰. Il permet de mettre en évidence les relations actuelles centrales, allant des visions politiques à la pratique objective du terrain, en passant par les injonctions et applications réglementaires.

b. Les thèmes abordés

Notre guide d'entretien²¹ se divise en quatre grandes parties hiérarchiquement établies et orientées sur une problématique centrale : la densification est-elle un enjeu clé pour le développement urbain durable et future de votre ville ? La grille d'entretien suit une progression partant d'une petite échelle (le projet urbain choisi

²⁰ Voir annexe 6 : Tableau des personnes ressources interrogées.

²¹ Voir annexe 7 : grille d'entretien complète et détaillée.

préalablement) allant à l'échelle des politiques publiques de la ville. Cette gradation est voulue, car elle permet à l'interviewé de mieux comprendre et structurer notre cheminement de pensée.

La première partie traite des grandes lignes des projets urbains : évolution et caractéristiques propres au projet urbain, les objectifs de développement durable appliqués, les conséquences attendus, etc. Dans un deuxième temps, le thème abordé est celui de la gouvernance urbaine, et des démarches envisagées pour faire accepter les projets denses aux populations (participation, concertation, information). Le troisième thème relève des enjeux des politiques publiques sur leur territoire, en matière de développement durable et de densification. Plus exactement, les sous-thèmes abordés sont les méthodes de densification à appliquer à chaque contexte urbain, l'évolution globale du territoire (PLU, SCOT, PLH, PDU), les volontés politiques émergentes (orientations et impératifs d'aménagement, partenariat, stratégie foncière, etc.) et les problèmes rencontrés face aux constructions nouvelles (conflits avec associations, habitants, promoteurs, élus, etc.). Enfin, le troisième et dernier thème se rattache à une seule et même question : la densité est-elle une solution durable et véritable ? Cette dernière question peu précise permet de clôturer l'entretien et de demander à l'interlocuteur une réflexion plus poussée sur le processus de la densification.

c. Le déroulement des entretiens semi-directifs

Pour rencontrer les onze acteurs institutionnels (deux personnes à Tours, six personnes à Joué-Lès-Tours et trois personnes à Ballan-Miré), nous avons pris directement rendez-vous auprès des services de mairie qui nous ont ensuite fixé une date et une heure de rendez vous (dans les semaines ou mois suivants).

D'une durée moyenne de 1 heures et 10 minutes, les entretiens semi-directifs ont été très enrichissants puisque l'on a pu : obtenir de nombreuses informations sur les projets urbains choisis (chiffres, brochures, documents de planification, rapports d'enquêtes, etc.), valider certaines de nos hypothèses et percevoir comment certains professionnels réagissent à des sujets clés et polémiques sur la densité (formes urbaines privilégiées, participation du citoyen dans les projets, le terme de la densification, mixité sociale, volonté politique, etc.). D'autre part, ces entretiens ont

permis d'enrichir notre vocabulaire technique sur le paysage et processus urbains (effilage, intensification, parcours résidentiel ascendant, mixité d'accès, etc.).

Nous constatons notamment que les méthodes de densification urbaine sont envisagées différemment selon le type de commune, le tissu urbain, la politique de ville, les enjeux extra-communaux et la typologie sociodémographique. Egalement, nous remarquons que différents discours et concepts se rejoignent entre les différents acteurs : négociations indispensables entre les acteurs publics et privés, renforcement des « cœurs de ville », nécessité de mutualiser les terrains en y faisant de la mixité sous toutes ses formes (sociale, accès à l'offre de logement, fonctionnelle, intergénérationnelle, etc.), réduction de la motorisation par de nouveaux modes de déplacements (tramway, bus, gare), nécessité de sensibiliser les élus sur la densité (peur et émergence d'un panel de synonymes pour éviter le concept), stratégies politiques des actions et projets, etc.

Enfin, le déroulement de ces entretiens s'est effectué par une prise de note (les mots clés) et à la fois par enregistrement vocal, dans le but d'être le plus à l'écoute des professionnels et d'interagir rapidement et facilement avec eux.

d. Les obstacles et limites

Sur le déroulement et le déchiffrement des entretiens semi-directifs, nous avons rencontré très peu d'obstacles, contrairement aux enquêtes par questionnaires. Les données ont été facilement exploitables. Les résultats sont cohérents et intéressants à notre problématique. Nonobstant, le premier entretien réalisé début février a été une sorte d'entretien exploratoire, car il nous a permis de creuser certaines informations, de poser des questions plus centrales et spécifiques, d'éviter les écueils théoriques et l'utilisation de certains termes (densification). Cet entretien a permis de modifier légèrement notre grille d'entretien.

Le croisement de nos deux méthodologies (questionnaires et entretiens semi-directifs), nous a ainsi permis d'explorer les dimensions réglementaires et sociologiques appliquées au processus de la ville dense ainsi que des projets urbains denses des communes de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré.

III. COMMENT DENSIFIER LES ESPACES URBAINS TOURANGEAUX ?

Les réflexions engagées aujourd'hui sur l'avenir de nos sociétés urbaines, sur un changement de régime d'urbanisation, cherchent à approfondir et à articuler les liens entre les aspects morphologiques et fonctionnels de la ville et la problématique du développement urbain. « *La ville n'est pas durable (...) cependant elle peut contribuer à la durabilité* » (Da Cunha, 2005). Pour envisager une ville durable, il est principalement question de cerner les stratégies en matière d'urbanisme, capables de réduire les problèmes de la consommation d'espace et d'améliorer la qualité de vie urbaine. Pour cela, le processus de la densification s'est mué en un véritable objectif de développement urbain durable. Comme nous l'avons souligné dans la première partie, elle suppose de nombreux avantages environnementaux et sociaux, mais elle démontre aussi diverses controverses, inconvénients et paradoxes. Face à l'objectif de lutter contre l'urbanisation diffuse, nous nous interrogeons sur la réelle capacité de la densité à enrayer l'étalement urbain, et finalement, nous nous demandons si il n'existe pas d'autres objectifs prépondérants que la morphologie urbaine. La problématique de la ville dense doit être traitée de manière transversale et contextuelle. La ville dense ne doit pas être conçue comme un modèle singulier, standardisé et unipolaire. Il existe de nombreuses formes urbaines qui peuvent être durables. Le défi réside donc davantage chez les acteurs privés et publics de la ville, qui doivent développer le modèle le plus approprié pour un contexte local particulier, et surtout pour ses habitants.

A. Une nécessaire pédagogie sur le processus de la densification

Le rejet symptomatique de la densité par certaines catégories de populations apparaît comme des freins à la densification, et sont ainsi traduit dans les comportements des élus communaux. Les acteurs politiques traduisent les angoisses de leurs administrés dans leur prise de décisions. En effet, les termes de densité et de densification effraient les habitants mais aussi les élus. C'est un mot tabou et toujours négatif :

« On n'emploie pas le terme de « densité », « densifier » ou « densification » devant la population. Ces mots effraient beaucoup et ils ne correspondent pas aux aspirations des habitants. On va donc plutôt parler de rénovation urbaine, voir même de redynamisation urbaine. Ils sont mieux adaptés au terme de densification urbaine. » (Monsieur Sautejean, élu de la ville de Ballan-Miré, 2012²²)

Il se développe donc des stratégies d'évitement de ces termes chez les acteurs politiques et professionnels. Ils préfèrent utiliser des termes connotés moins négativement, afin de ne pas choquer le public. Le Plan Local de l'Urbanisme de Tours est particulièrement frappant de ce point de vue : alors qu'il est question de densification, le terme employé est celui d'intensification urbaine. A aucun moment, que ce soit dans le PLU ou dans nos enquêtes, les élus communaux n'utilisent le terme de « densification ». Tout un panel de vocabulaire, de synonymes a été créé. Nous évoquons ainsi ce processus de densification par les termes de « redynamisation urbaine », « rénovation urbaine », « intensification urbaine », « modification urbaine » ou encore « reconstruction de la ville sur elle-même ». Nous supposons que ces hostilités terminologiques proviennent d'une angoisse de représentativité politique. En effet, les élus ont à la fois une certaine responsabilité dans l'urbanisme et souhaitent rester proches de leurs électeurs. Pour cela, ils sont donc très sensibles aux revendications des habitants et en conséquence ne souhaitent pas aller à l'encontre de leurs aspirations.

Dans cette perspective, il est donc essentiel de faire de la sensibilisation et de la médiation, auprès des habitants, mais également auprès des acteurs politiques. En effet, il s'agit dorénavant d'expliquer et de convaincre les élus locaux, mais aussi les promoteurs immobiliers, les bailleurs sociaux, en cassant les idées reçues et les préjugés sur la densification. C'est une pédagogie qui est réalisée petit à petit par les professionnels de l'urbanisme, ceux qui ont une expérience du terrain. Ainsi, les réflexions sur les projets urbains denses doivent privilégier une réflexion en amont. C'est-à-dire qu'il faut tenir compte de l'identité du territoire et penser l'évolution souhaitée d'un territoire de manière transversale et optimale (habitats, commerces, transports, espaces publics et verts, loisirs, emplois, etc.). La pédagogie sur la densité doit être envisagée par et après les objectifs du développement durable :

²² Entretien semi-directif auprès d'un élu de la ville de Ballan-Miré, le jeudi 16 février 2012.

« On parlera de mixité fonctionnelle et sociale, avant même d'employer le terme de densité ou densification urbaine. Il faut raisonner les habitants et les politiques en terme d'intérêts généraux et de développement durable » (Madame Berthaud, service urbanisme de la ville de Ballan-Miré, 2012).

D'après nos entretiens auprès de nos acteurs tourangeaux, il est donc possible de conclure qu'il ne faut pas utiliser le mot « densification » sans faire le lien entre trois principes urbains : la densité, le développement durable et les formes urbaines.

Par conséquent, il est aujourd'hui question de développer la ville sur la ville, de « reconstruire la ville sur elle-même » en prenant conscience de certaines hostilités collectives, mais également des réalités locales. Ce dessein n'est toutefois pas universel et facile à réaliser. Faire de la densité revêt des méthodes spécifiques et contextuelles. Pour cela nous allons démontrer comment les communes de l'agglomération tourangelles mettent en œuvre le processus de la densification urbaine. Nous démontrerons ainsi qu'il existe des objectifs communs et des effets du lieu propre à nos trois terrains d'étude. En définitive, même s'il existe des angoisses sémantiques, de nombreux avantages et inconvénients de la densité²³, il faut que les acteurs politiques et professionnels ajustent leurs actions à leur répertoire local. Il faut qu'ils envisagent la ville dense associée à des objectifs de développement durable, économique et social, afin qu'ils évitent de reproduire des erreurs passées. La ville se crée dans le long terme et de façon équilibrée et maîtrisée. Il faut que ces acteurs locaux de la ville trouvent un juste milieu :

« Les citoyens urbains ne peuvent être emboîtés dans des boîtes, mais ils ne peuvent pas non plus continuer à s'étaler. La question est finalement de trouver un équilibre juste et cohérent entre la densification, le respect de l'environnement et une bonne qualité de vie urbaine. ».
(Madame Fillion, élu jocondienne, 2012²⁴).

B. Reconstruire durablement la ville sur la ville : entre une application règlementaire et un urbanisme à échelle humaine

Il s'agit ici d'analyser dans une optique systémique, les enjeux de la transformation et du fonctionnement de nos trois communes (Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré) sur l'environnement urbain et de s'interroger sur les différentes

²³ Se référer à l'approche théorique des avantages et inconvénients de la densité présentée dans la partie I.

²⁴ Entretien semi-directif auprès d'un élu de la ville de Joué-Lès-Tours, le jeudi 8 mars 2012.

formes urbaines propres à chaque géotype urbain, et des différentes conditions de mise en œuvre de projets urbains denses et durables. A travers le thème de la densification et des objectifs de durabilité (mixité fonctionnelle, sociale, centralité, transports en communs, espaces publics etc.), nous mettons en évidence les stratégies d'un développement urbain durable et cohérent. D'une part, dans une première sous-partie, nous observons que l'ensemble de nos trois communes témoigne d'objectifs communs de l'application de la densification, dans le but de protéger l'environnement et de redonner une qualité de vie urbaine plus agréable pour les citoyens. D'autre part, dans une seconde sous-partie, nous remarquons qu'il n'existe pas un modèle unipolaire de ville dense, mais plutôt une multiplicité des modes d'organisation des densités, qui répondent aux enjeux d'une optimisation du foncier et d'une bonne qualité de vie urbaine locale.

1. Des principes de développement urbain durable communs à Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré

Comme nous l'avons vu dans une première partie théorique, le processus de la densification permet de limiter l'étalement urbain en optimisant le foncier et en mutualisant les coûts, mais grâce à nos entretiens, nous pouvons désormais émettre l'idée que ce processus admet surtout de repenser la ville dans sa globalité et sur le long terme (déplacements, mixité, convivialité, etc.).

a. Des objectifs tourangeaux de durabilité appuyés sur des volontés politiques nationales

Pour répondre à cette volonté de reconstruire la ville sur elle-même, des politiques publiques et des outils de planifications territoriales ont été valablement élaborés. Ils émanent de volontés politiques nationales dont l'enjeu fondamental est d'imposer une densification des tissus urbains français. De ce fait, pour densifier les villes, chaque commune de l'agglomération Tourangelle doit se référer et respecter des orientations d'aménagements urbains et durables inscrits dans des documents d'urbanismes intercommunaux (SCOT et PLH) et locaux (PLU).

Nos trois communes s'inscrivent dans un principe clé de cohérence territoriale. En effet, chez les élus rencontrés, la ville n'est pas une entité isolée, elle doit être envisagée dans un ensemble urbain, dans une communauté urbaine :

« Il est nécessaire de faire de la cohérence territoriale en plus de densifier nos villes, car la ville n'est pas seule, elle est associée à d'autre ville, à une agglomération, à une métropole. Il faut donc envisager l'aménagement de la ville dans un ensemble, et surtout au long terme. » (Monsieur Saurat, élu jocondien, 2012²⁵).

Pour cela, un Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération Tourangelle est en pleine élaboration depuis 2008. Cette planification intercommunale traduit les grandes orientations d'un projet d'aménagement et de développement durable. Elle met ainsi en scène trois volets (économique, transport et déplacement, habitat et logements) dans lesquels prennent forme des objectifs importants pour nos trois communes choisies. Les élus s'engagent à lutter contre l'étalement urbain afin de préserver la qualité paysagère et les espaces naturels et agricoles. Il s'agit alors de renforcer le rôle des centralités urbaines en construisant 65% de nouveaux logements sur les tissus urbains existants, mais aussi en favorisant de la mixité social. De même, nos trois communes veulent changer les pratiques de mobilité des habitants, en développant des déplacements courts et en encourageant l'usage des transports collectifs. Pour autant, le SCOT préconise à nos trois communes un développement et un renforcement de l'urbanisation sur les secteurs les mieux desservis par des transports collectifs (sur un rayon de 1 kilomètre autour des gares, le long des réseaux d'autobus et du futur tramway). En conclusion, l'enjeu de ce document tient donc à une densification équilibrée et raisonnée sur l'ensemble du territoire Tourangeau.

Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré sont aussi soumises à une politique intercommunale de redynamisation de l'habitat : le Programme Local de l'Habitat (PLH) prévu pour 2011-2016. Emanant d'une volonté politique nationale, ce programme est obligatoire pour l'ensemble de la communauté urbaine de Tour(s)plus. De la sorte qu'il oblige nos trois communes à placer l'habitat au cœur de leur stratégie d'action publique. Le PLH fixe des objectifs de construction neuve et de réhabilitation pour les parcs de logements privés et publics, dans l'optique de

²⁵ Entretien semi-directif réalisé auprès d'un élu de la ville de Joué-Lès-Tours, le mardi 21 février 2012.

promouvoir la mixité sociale, diversifier et équilibrer l'offre de logement, mais aussi afin de favoriser un renouvellement urbain et une densification urbaine. Néanmoins, la densification repose sur un principe de territorialisation visible et distinct en fonction de la morphologie des communes. Le PLH urbanise d'une part le corridor des transports collectifs et les noyaux urbains comme Tours et Joué-Lès-Tours (part de production de logement de 50%) et d'autre part la ceinture urbaine comme Ballan-Miré (41% de logement à produire).

En outre, comme nous avons pu le citer dans une première partie, le nouveau régime urbain de densification pourrait aboutir à un certain desserrement sélectif de la population, il engendrerait une nouvelle forme de ségrégation spatiale traduite par la formation de valeur immobilière inégale entre les centres urbains et les périphéries lointaines. Nous avons pu remarquer que certains professionnels de nos trois communes tourangelles prennent conscience de ce phénomène et tentent de le relativiser en élaborant diverses mesures de mixité. En effet, grâce à l'instauration de ce Programme Local de l'Habitat à l'échelle de l'agglomération, certaines catégories sociodémographiques peuvent accéder à un logement en centre ville. Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré s'obligent à élaborer des projets de constructions avec 20% de logements sociaux, afin de diversifier l'offre d'accès et de créer une mixité sociale. Toutefois, ce phénomène de discontinuité spatiale foncière reste alimenté par la volonté des jeunes couples et familles d'accéder à leur propre pavillon et selon leur budget financier. Ils préfèrent donc s'éloigner, vivre dans le rural car l'accès à la propriété est moins cher. Néanmoins, ce dernier constat est incompréhensible pour certains professionnels de la ville :

« Quelle est l'économie potentielle entre une maison située à 20 kilomètres du centre, dans une commune où il n'y a plus de services et de transports, avec un appartement en centre urbain ? C'est inutile et c'est un très mauvais calcul. » (Monsieur Defouilloy, technicien de la ville de Joué-Lès-Tours, 2012²⁶).

Ces deux documents d'aménagements intercommunaux soulignent la volonté politique et réglementaire de rendre les villes denses, durables et accessibles, mais également de convertir l'agglomération tourangelle en une mégapole. Dans ce

²⁶ Entretien semi-directif auprès du directeur des services techniques de la ville de Joué-Lès-Tours, le mardi 28 février 2012.

sens, il est intéressant de se demander si le processus de densification n'est finalement pas l'outil d'un retournement des politiques publiques en faveur d'une métropolisation ?

b. Des points de convergences dans nos trois communes : la dimension matérielle et physique de la densification urbaine

Après avoir souligné l'enjeu de la densification à échelle intercommunale, nous allons désormais traiter ce processus à échelle locale. En effet, grâce à nos différents entretiens, nous remarquons que le processus de densification a pour ambition de développer la vie urbaine selon des objectifs urbains communs. Chaque commune crée des espaces en mélangeant des groupes sociaux et des fonctions urbaines dans un même lieu accessible à tous. Dans cette optique, en affirmant une dimension stratégique de l'organisation spatiale, le Plan Local d'Urbanisme devient un véritable outil de densification dans chacune de nos trois communes. Nous avons ainsi constaté que Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré, répondent à des orientations et des objectifs similaires de densité urbaine, malgré des morphologies urbaines distinctes. Elles mettent en scène plusieurs méthodes : limiter l'étalement urbain en reconstruisant et renouvelant le tissu urbain, proposer des alternatives à l'automobile (réseau de transports en communs réseau de pistes cyclables), hiérarchiser les espaces publics, freiner le déclin du centre au détriment de la périphérie, réhabiliter les bâtiments à des normes de développement durable, etc. La mise en œuvre de ces actions publiques illustre la manière dont sont considérés certains avantages de la densification par les acteurs politiques et professionnels de nos trois terrains d'études²⁷.

- Densifier pour protéger et mettre en valeur l'écrin naturel et patrimonial :

Comme nous l'avons vu précédemment, l'urbanisation extensive rend la ville plus inefficace du point de vue de l'utilisation des ressources matérielles et de la qualité de vie. L'étalement urbain gaspille des terres agricoles et naturelles, dénature les paysages naturels, demande des investissements et l'entretien d'infrastructures

²⁷ Se référer à la partie I, dans laquelle nous avons traité des avantages et des inconvénients réels ou supposés de la densification. Nos trois terrains viennent ici compléter ou contredire ces hypothèses théoriques.

coûteuses, et il favorise aussi l'usage des transports motorisés privés. Les espaces naturels, agricoles et patrimoniaux subissent fortement la pression urbaine. Il est donc question pour nos trois communes de maîtriser cette urbanisation en optimisant le foncier et en mutualisant les coûts. Nos trois communes tentent donc de maintenir un équilibre entre le patrimoine naturel et l'urbain de différente manière.

Au sens strict, la ville de Tours ne lutte pas contre l'étalement urbain, puisque c'est le cœur de l'agglomération Tourangelle. Ces limites urbaines se jouxtent aux communes de la première couronne, comme Joué-Lès-Tours. Elle va donc protéger ces espaces naturels de façon ponctuels et linéaires (bord de Loire et du Cher, zone humide, îles, jardins botaniques) en les maîtrisant et en les convertissant comme les poumons verts de la ville. L'urbanisation ne doit en aucun cas s'étendre sur ces espaces naturels riches de faune et de flore. C'est en tout cas ce que pense Madame Ratzimbazafi (ingénieur urbaniste de la ville de Tours²⁸) : « *Ce n'est pas car nous sommes dans le cœur de l'agglomération, que nous ne devons pas protéger certains espaces naturels de l'urbanisation.* »

A l'inverse, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré sont des villes de la première et deuxième couronne de l'agglomération, ce qui leur confère la présence d'une ceinture verte. L'urbanisation de la ville ne doit en aucun cas s'étendre au-delà des franges urbaines, sur les espaces agricoles, forestiers et naturels. Chacun de ces espaces sont protégés par un règlement de zonage du PLU. Le territoire jocondien est partagé entre des unités paysagères fortes (vallée du Cher au nord et territoire agricole du plateau de la Champeigne au Sud) ainsi qu'un patrimoine forestier et bâti plus éclaté sur le territoire urbain de la commune (parc de la Rabière, manoir de Chavigny, ferme du Puits Tessier, etc.). Toutefois, la ville de Joué-Lès-Tours souligne une réelle volonté politique de s'urbaniser, de renforcer le centre ville et de créer davantage de logements, mais elle doit également éviter de refaire des erreurs passées (destruction de patrimoine naturel et bâti de grande valeur). En conséquence, le territoire jocondien doit trouver un réel équilibre entre densifier le tissu urbain et maîtriser et organiser l'extension urbaine, tout en mettant en valeur différents espaces naturels et agricoles. La commune de Ballan-Miré quant à elle, énonce directement dans son PLU que l'objectif de densifier permet de rendre plus de 70

²⁸ Entretien semi-directif auprès du service urbanisme de la ville de Tours, le mardi 13 mars 2012.

hectares à l'agriculture (modification de l'ancien POS où ces terrains étaient constructibles) et ainsi de préserver la fonction agricole sur des espaces ouverts et larges. Le territoire ballanais est physiquement délimité par une enveloppe urbaine centrale, entourée par une large ceinture verte dédiée à l'agriculture et à la mise en valeur des massifs forestiers et du fleuve.

En conclusion, l'enjeu de la densification pour les élus et professionnels tourangeaux, traduit ici une volonté de préserver une diversité écologique propre à chaque territoire, de favoriser la présence de la nature dans le cadre de vie des habitants, ainsi que d'assurer une pérennité de l'activité agricole. Les propos de Monsieur Sautejean (élu de la commune de Ballan-Miré) vont dans ce sens :

« La densification est une solution durable pour lutter contre l'étalement urbain. On ne peut plus continuer à manger nos terres agricoles et naturelles. On en a besoin pour nourrir les êtres humains et les animaux. Donc à un moment donné, il faut savoir dire stop. »

- Densifier pour renforcer et redynamiser les centralités urbaines :

Arrêter le mitage de l'espace naturel et agricole nécessite la maîtrise et l'organisation du développement urbain de la commune. C'est pourquoi, chacune de nos trois communes ont défini des espaces d'urbanisation future. Ces limites d'urbanisation ont été faite en fonction des besoins identifiés et des capacités de renouvellement et d'intensification des espaces urbains existants. Les communes de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré ont subi un développement urbain très important et rapide, avec une multiplication de projets d'aménagement (réseaux viaires, zones d'activités, quartiers pavillonnaires, grands ensembles, etc.). Ces bouleversements nécessitent aujourd'hui de reconstruire et de renforcer l'unité et l'identité urbaine. Dans cette optique, nos trois communes de l'agglomération Tourangelle se donnent pour objectif de concevoir un centre ville élargi à l'échelle de leur territoire. Pour affirmer cette volonté politique, l'attractivité du centre ville doit reposer sur une diversité et une densité équilibrée des fonctions urbaines (commerces, services, équipements, formes urbaines, logements sociaux, zones d'activités, etc.). Cependant, chaque commune soulève des raisons différentes de densifier leur centralité urbaine.

En effet, la municipalité de Tours souhaite renforcer et ouvrir sa centralité urbaine (place Jean Jaurès et Anatole France, avenue de Grammont, plateforme de la gare,

etc.) pour la convertir en une future métropole régionale. La volonté politique affichée de la ville de Tours est d'intensifier raisonnablement le territoire urbain, en multipliant les logements, les activités économiques, les pôles de recherches, les équipements et services, dans le but de rayonner à échelle extra-muros. Cet enjeu de métropolisation métamorphose non seulement la morphologie et le paysage urbain de la ville, mais il transforme également l'image urbaine de l'agglomération Tourangelle. Pour renforcer l'identité métropolitaine de Tours, les élus et professionnels de la ville se sont donc engagés à créer des signaux urbains sur des lieux stratégiques (places Anatole France, pôle multimodal de la gare, haut de la tranchée). Ils se sont aussi engagés à développer de multiples projets d'aménagements pour attirer la population en centre ville urbain : ZAC de Monconseil, première ligne de tramway, centre de beaux arts, hôtels, logements et commerces sur le corridor du tramway, etc. La ville de Tours compte ainsi se dynamiser et rayonner à échelle intramuros et extramuros.

Le territoire jocondien est passé en moins de trente ans du statut de petite commune rurale à celui de seconde ville du département. En tant que pôle secondaire, la volonté politique de la ville est donc de créer un centre ville digne d'une population de 40 000 habitants. Ainsi, pour stabiliser²⁹ et attirer la population, la ville a pour objectif de structurer l'hypercentre en renforçant l'offre en logement, en équipement et en commerce de proximité (autour de l'hôtel de ville, des halles et de la rue Chantepie), mais également d'élargir l'hypercentre vers de grands quartiers d'habitats (Morier, Rabière) où sont présents de nombreux équipements et espaces publics et verts du territoire jocondien.

Enfin, les acteurs locaux de Ballan-Miré souhaitent concevoir un centre ville élargi à la taille de leur commune en renforçant l'offre des équipements publics au plus près du centre ville par la construction d'espaces culturels (secteur Déchani, Clos de Beaune), de salle de sport (site de la Taillerie) et d'un centre social. Ainsi la volonté de la ville de Ballan-Miré est de densifier et de diversifier des activités urbaines afin de quitter l'image d'une « ville dortoir », mais aussi d'attirer de nouvelles catégories de populations. Ballan-Miré est une ville très résidentielle et riche, donc la volonté

²⁹ La ville de Joué-Lès-Tours subit un important desserrement de la population. C'est-à-dire qu'il y a de moins en moins de personnes par logement, pour cause de divorce par exemple.

politique affichée aujourd'hui est de créer une ville intergénérationnelle (catégories sociodémographiques et socioprofessionnelles différentes).

Finalement, l'enjeu de rendre la ville dense et durable permet d'une part de freiner le déclin des centres au détriment des périphéries urbaines, à dominante résidentielle. Les périphéries communales se désenclavent et s'intègrent ainsi plus facilement dans le tissu urbain dense et dynamique de la centralité (exemple de la Rabière ou des Sanitas). Cette concentration des activités sur un pôle permet de rapprocher les habitants du centre ville. Et d'autre part, cette stratégie permet de redonner une nouvelle image aux centralités urbaines, pour un meilleur rayonnement local, intercommunal, voir régional. La mise en œuvre de ces principes de développement urbain durable témoigne finalement d'une emprise politique sur la ville plutôt qu'une simple application réglementaire de la densité.

- Densifier pour un développement urbain équilibré et durable : la mixité et la mobilité

Les objectifs matériels majeurs de la densification urbaine sur nos trois communes et quartiers de l'agglomération tourangelles reposent sur quelques principes fondamentaux du développement durable. En effet, pour promouvoir un modèle de ville économe en espace, diverse et attractive, Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré privilégient la « *ville de proximité* », « *une ville de filière courte* »³⁰ dans toutes ses composantes, en intensifiant leurs espaces urbains. Cette intensification passe par l'optimisation des espaces urbains, équipés et desservis par des transports collectifs. La densification a donc pour but de renforcer et diversifier l'offre de logements au plus près des commerces, services et équipements, tout en promouvant des déplacements alternatifs à la voiture.

En effet, dans un premier temps, les communes doivent nécessairement mener des politiques de mixité fonctionnelle pour rendre la densité efficace. Les services et les équipements commerciaux et culturels doivent être complémentaires avec les entreprises et les logements. La ville dense et durable doit être envisagée sous l'angle économique, social, mais aussi culturel et collectif. Dans ce sens, pour les acteurs locaux de nos trois communes tourangelles, la centralité urbaine devient

³⁰ Termes employés lors d'un entretien semi-directif auprès d'un élu adjoint de l'urbanisme de la ville de Ballan-Miré, Monsieur Sautejean, 2012.

le support spatial de la diversité et de la densité. Elle doit impliquer la recherche d'une complémentarité et d'un équilibre entre les logements, les emplois, les commerces et les équipements collectifs sur leur territoire. Pour que cette densité fonctionne, il faut donc que nos trois communes relient au mieux la localisation de ces dernières composantes avec les aspirations résidentielles des ménages. La qualité et la diversité de ces agencements pourront ainsi rendre compte d'une urbanité du lieu, une qualité de vie urbaine suffisamment acceptable et durable pour éviter l'éparpillement de la population et encourager des modes de vies écologiques. En définitive, la mixité fonctionnelle est une configuration urbaine qui permet de promouvoir la diversité des affectations, mais également de transformer les déplacements et d'améliorer la qualité de l'espace urbain. L'objectif de la mixité fonctionnelle découle donc sur la promotion d'une « ville de proximité » où les filières courtes et écologiques sont développées.

Dans cette perspective, selon les discours de nos onze acteurs locaux de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré, le second objectif majeur pour créer une ville dense et durable correspond à l'intégration et à l'articulation des politiques de transports dans l'aménagement urbain. En effet, les acteurs politiques et les techniciens doivent favoriser la complémentarité entre les différents modes de transports pour réduire l'usage de la voiture, sans pour autant remettre en cause les besoins de mobilités quotidiennes de leurs habitants. Nos trois communes de l'agglomération se sont donc engagées à densifier leur tissu urbain le long des réseaux de transports collectifs (autobus, tramway) et autour des plateformes multimodales (gare, place relais). Cette densification du bâti sur ces secteurs et couloirs a pour but d'encourager l'utilisation de transports collectifs doux et écologiques par les habitants, comme le tramway, les autobus de ville et de campagne, le train, les vélos, etc. Néanmoins, il est important de souligner les différentes mises en œuvre de cet objectif dans les communes de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré.

Bénéficiant déjà d'un étendu réseau de déplacement urbain, la ville de Tours s'insère désormais dans une nouvelle dynamique de déplacement urbain écologique : une ligne de tramway est prévue d'ici 2013. Cette première ligne de Transport en Commun en Site Propre, traversera la ville du Nord au Sud, jusqu'à desservir la

commune de Joué-Lès-Tours. Ces deux premières villes de l'agglomération affirment la volonté politique de créer une diversité des offres de transports alternatifs à l'automobile, mais également de créer un véritable couloir de densité. En effet, l'arrivée du tramway va générer une nouvelle donne pour les villes de Tours et Joué-Lès-Tours, puisqu'elle permet de travailler, de densifier, de restructurer les avenues Nord-Sud de l'agglomération, mais aussi les secteurs clés comme les places de la Tranchée, la gare de Victor Laloux, le quartier des Sanitas, les Deux Lions, la place de François Mitterrand, le quartier de la Rabière, etc. Le corridor du tramway, complété par des zonages stratégiques, donne la possibilité de construire un peu plus haut avec des bâtiments modernes et isolés et d'offrir plus de logements, de services et d'équipements. Par exemple, dans la commune de Tours, le passage du tramway permet de prévoir et créer des signaux urbains forts pour la ville. L'îlot Vinci est un nœud de rencontre entre les différents transports collectifs à encourager et d'optique durable. Dans le cas de Joué-Lès-Tours, l'arrivée du tramway permet d'assurer un renouveau urbain conséquent. Les acquisitions foncières et les constructions se multiplient sur l'axe et favorisent à la fois une forte mixité fonctionnelle et sociale (îlot Disco, Résidence George Sand, îlot Gratiyas, etc.) :

« On essaye de préserver des logements collectifs sur le corridor du tramway et dans le centre ville. Il y aura de petits commerces aux rez-de-chaussée et au dessus ce seront des logements. (...) La densité est aussi un enjeu économique. » (Monsieur Saurat, élu de Joué-Lès-Tours, 2012).

La densité apparaît comme une véritable impulsion, car elle permet d'apporter de nouvelles conditions économiques et sociales à la ville (plus d'emplois, de commerces, de personnes, etc.). En définitive, la densification urbaine devient durable lorsqu'elle est articulée et complémentaire aux politiques de transports en commun et de mixité urbaine. L'arrivée du tramway dans l'agglomération a permis d'impulser et d'encourager l'enjeu de la densification urbaine :

« L'intensification peut devenir une solution durable, si l'on est suffisamment desservie par les transports en commun, attractifs et non polluants. Si la densité est doublée de transport en commun, elle ne deviendra pas un aspirateur à voiture. » (Monsieur Devineau, élu de la ville de Tours, 2012³¹)

³¹ Entretien semi-directif réalisé auprès d'un élu adjoint au service de l'urbanisme de la ville de Tours, le mercredi 29 février 2012.

Pour finir, Ballan-Miré envisage les transports en commun en premier plan, en attendant l'arrivée d'une ligne de tramway dans quelques années. En effet, la commune de Ballan-Miré souhaite réduire l'usage de l'automobile et de la circulation, puisque 98% des déplacements sont encore réalisés en voiture. Il est très difficile de diminuer l'usage de l'automobile dans cette commune périurbaine et résidentielle, car les conditions économiques et sociales sont encore trop fortes dans les aspirations des ménages (chaîne de déplacement). Travaillant la plupart du temps dans les communes et départements voisins, les habitants utilisent quotidiennement leur voiture pour des gains distance - temps. Il faut donc les inciter à prendre les transports en commun de différente manière. La volonté politique principale est d'ouvrir à la construction les terrains qui sont près des lignes de transport, que ce soit pour les autobus ou pour la gare. Les acteurs locaux, élus comme techniciens, vont donc densifier et rénover des lieux urbains stratégiques. Dans cette perspective, la gare de Ballan-Miré s'est convertie en un futur secteur dense et durable. En effet, une des orientations d'aménagement centrale de la ville est de désenclaver la gare en créant un projet de construction, mais également de favoriser son accessibilité par des modes doux depuis les principaux quartiers de la commune (Quartier des Petites Hérissières). Les propos d'un élu de la commune ballanaise illustre nos derniers propos :

« Dans la rénovation urbaine, on prend en compte la qualité architecturale, la mixité urbaine et surtout en premier lieu : les transports. Ici, le projet de la gare est très important et emblématique en terme de densification et de durabilité. Nous allons créer environ 40 logements, des commerces de proximité articulés au bourg, augmenter les dessertes des transports, créer une navette entre le futur tramway et notre gare. On souhaite créer une plaque intermodale à Ballan-Miré ». (Monsieur Sautejean, élu ballanais, 2012)

En définitive, selon les discours de nos acteurs locaux, la densité apparaît comme un des meilleurs outils pour diminuer l'usage de l'automobile, des transports motorisés privés des ménages. Nos acteurs locaux ne remettent pas en cause la « ville de courtes distances ». Certains de nos professionnels sont convaincus que le processus de densification mènera au long terme à une réduction de l'usage de l'automobile par les habitants et donc de la pollution. Force est de constater que à l'heure actuelle, les inconvénients de la densité, théorisés par certains scientifiques,

ne sont pas encore considérés par nos acteurs locaux (effet barbecue, surpeuplement, congestion au long terme).

- Densifier pour favoriser les économies d'énergie et de ressources fossiles :

Dans un dernier temps, l'avantage de la densification urbaine permet de construire, de rénover et de réhabiliter les bâtiments aux normes du développement durable afin de réaliser des économies d'énergie (thermique, électricité, eau).

« Reconstruire la ville sur la ville nous donne la possibilité de construire différemment avec des bâtiments modernes (terrasses végétales), attractifs, isolés et écologiques (Bâtiments de Basse Consommation). » (Monsieur Devineau, élu de la ville de Tours, 2012).

Dans ce fait, les projets urbains denses contribuent au devenir d'une ville plus écologique et durable. Ils favorisent et développent des formes urbaines dont la construction et le maintien exigent un minimum de ressource, en mettant l'accent sur l'utilisation efficiente de l'énergie, de l'eau et des matériaux (capter énergie solaire) ainsi que sur la récupération et l'utilisation des déchets (récupération des eaux de pluie, etc.). Aujourd'hui les opérations de construction, de rénovation ou de réhabilitation des parcs de logements, sont analysées sous le critère de la « haute qualité environnementale ». Ce paramètre permet notamment de réhabiliter ou rénover certains quartiers délabrés. La rénovation du quartier de la Rabière à Joué-Lès-Tours tente de remédier à la précarité énergétique (ce sont de vieux bâtiments énergivores qui coûtent chers et qui sont loin d'être écologiques). On détruit des bâtiments obsolètes pour les reconstruire de façon plus écologique et plus loin. Ici, le cas de la Rabière est très intéressant, dans le sens, où les gestionnaires de la ville dédensifient le quartier, pour densifier plus loin dans la commune (obligation de recréer le même nombre de logements détruits).

En somme, la densité durable est celle qui gère les ressources fossiles, répond à des critères écologiques et améliore les conditions de qualité de vie urbaine. A travers la mise en œuvre de ces procédés, la densification peut être nommée de « qualifiée » (Da Cunha, 2005), puisqu'elle réunit en même temps les logements, l'écologie et une meilleure qualité de vie pour ses habitants. Nonobstant, il est intéressant de souligner que à chaque fois que l'on crée une économie d'énergie, on augmente le prix du foncier. On est actuellement dans une « période de transition » (Monsieur Saurat, élu jocondien, 2012), où les professionnels doivent à la fois

favoriser ces normes écologiques et à la fois attendre une généralisation pour diminuer leurs coûts. Dans cette perspective, les acteurs publics et privés encouragent la mixité sociale dans les nouveaux projets urbains écologiques (BBC, gestion des ressources, etc.). L'exemple le plus prégnant est le futur écoquartier de Joué-Lès-Tours. Il permet aux populations d'accéder plus facilement à ce nouveau « luxe écologique ».

En somme, nous avons compris qu'il existe de nombreuses stratégies matérielles de densification dans le but de répondre aux principes du développement durable. Ces méthodes stratégiques favorisent une meilleure articulation des zones d'habitats avec les réseaux urbains publics, offrent une plus grande diversification fonctionnelle à échelle locale et en même temps respectent des normes écologiques pour une économie des ressources. Finalement, la densité n'a pas de valeur pour elle-même, c'est par ces différents objectifs de développement durable qu'elle peut devenir attrayante. A ce sujet, Vincent Fouchier (1997) signale que « *la densité d'un tissu urbain n'est pas un indicateur de « durabilité » qui se suffit à lui-même : elle n'en est qu'un élément.* ». Ainsi, l'articulation des quatre lieues de la coprésence³² permet de créer une ville dense, durable et cohérente. Par conséquent, si la densité pose la question de la fabrication d'une ville durable, il est désormais logique d'associer les projets urbains denses et durables à la dimension humaine, à la problématique de la qualité de vie du citoyen urbain. « *Il faut densifier intelligemment pour les villes restent à taille humaine* » (Monsieur Saurat, élu jocondien, 2012).

2. Associer densité et qualité du cadre de vie : un couple intrinsèque à la durabilité

Selon nos acteurs publics tourangeaux, pour rendre une ville dense durable et acceptable, il faut mettre en avant une qualité urbaine, une urbanité des espaces densifiés. Cette qualité urbaine conjugue une commodité publique avec des équipements et services de proximités, une qualité d'usage, paysagère et

³² Les « quatre lieues de la coprésence » correspondent selon Marc Wiel (2006) à la présence de logements, entreprises, équipements et espaces publics sur un même espace. C'est par cette combinaison spatiale et matérielle que la densité peut être durable pour l'environnement et surtout acceptée par les populations.

architecturale, un confort des espaces privés et collectifs, ainsi qu'une intergénérationnalité des lieux. Donc, pour que la densité soit qualifiée de raisonnée et maîtrisée, il faut que la dimension humaine et sociale soit intrinsèque à toute volonté densificatrice. Il est toujours question d'équilibre et d'obligation dans la densification spatiale, mais pour cela, c'est aux aménageurs et aux acteurs politiques de faire en sorte que la densité soit agréable à vivre par les habitants.

« Le développement durable et l'intensification n'est pas pure et dure. Il faut y mettre de l'humain, du social, de la convivialité. Il faut mener une réflexion globale sur le vivre ensemble et bien ». (Monsieur Devineau, élu de tourangeau, 2012).

« On ne peut pas faire de l'urbain, de la densité sans prendre en compte la dimension humaine. Il ne faut pas seulement penser au cadre matériel, mais il faut aussi penser au social, à la convivialité, à l'entretien des espaces, à l'accès aux services. Sinon on se plante et on arrive à de grandes erreurs » (Madame Fillion, élu jocondien, 2012).

Aujourd'hui, la densité pose donc la question de la fabrication d'une bonne ville (écologique, durable, équitable, conviviale) et d'une belle ville (innovation, qualité architecturale, mixité des formes urbaines).

a. Une ville intergénérationnelle et vertueuse

Dans un premier temps, nous allons démontrer que nos acteurs locaux de l'agglomération tourangelles (élus et techniciens) conçoivent la ville durable comme une ville qui propose des quartiers vertueux, reconvertis et intergénérationnels. En effet, la réussite d'une ville dense et durable réside pour certains acteurs dans la mise en œuvre de politiques sociales globales. L'aménagement de la ville doit s'adapter aux évolutions sociétales en promouvant un cadre de vie intergénérationnelle et cyclique. De même, comme le souligne Cyrias Emelianoff (2010), la ville dense doit être vertueuse, et ainsi prendre en compte les « détentes spatiales ». Ces dernières correspondent à des forces motrices de l'occupation des villes, dues à des évolutions sociétales telles que la décohabitation, l'accroissement de la taille des logements, les aspirations à l'accession à la maison individuelle (pour offrir aux enfants un cadre familiale), le vieillissement de la population voué à un retour en centre ville pour une proximité aux services et équipements. Nous remarquons que ce constat théorique est appliqué à échelle locale, sur chacune de nos trois communes tourangelles. Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré tentent de réaliser une ville dense

intergénérationnelle, où trois types de mixité sont mis en valeur. Pour rendre une ville intergénérationnelle et donc durable, les acteurs locaux encouragent la mixité sociale, la mixité de l'offre d'accès au logement et la mixité des formes urbaines.

Avant même de montrer les volontés politiques en terme de mixité sociale, d'offre d'accès et de typologie urbaine, l'objectif général de la mixité intergénérationnelle a pour ambition de mélanger dans un même quartier des populations d'origine ethnique et sociale différentes. Cette coprésence s'applique à travers l'accès à différents types de logements (appartements, maisons) et une offre immobilière variée (logement social, logement étudiant, copropriété, etc.). Cette diversification et hétérogénéité des quartiers seraient une condition nécessaire pour rendre les projets denses acceptables et durables. Néanmoins, malgré que ces principes soient partagés par l'ensemble des acteurs publics, il s'avère quelques fois difficile de les appliquer (stigmatisation des habitants, peur d'une ghettoïsation, individualisme).

Dans un premier temps, la mixité sociale est importante puisqu'elle permettrait de faire cohabiter paisiblement différentes catégories socioprofessionnelles et sociodémographiques. Pour cela, les acteurs locaux de nos trois communes considèrent le logement comme un véritable parcours de vie qui doit être à des coûts acceptables et abordables pour chaque catégorie sociodémographique. Il est donc question d'encourager et de multiplier l'accès aux logements sociaux dans tous les nouveaux projets urbains denses. De plus, il est en même temps question de développer une mixité de l'offre d'accès dans les différents projets urbains denses. En effet, nos trois communes offrent la possibilité d'accéder à un logement de différente manière dans un même projet immobilier (location, copropriété, primo accédant, accession à la propriété). Par exemple, actuellement les logements en centre ville de Tours sont hors de prix pour les ménages, les promoteurs de l'écoquartier de Monconseil se sont donc engagés à créer une mixité sociale et une mixité d'offre d'accès aux logements. Les élus et les professionnels ont négocié avec les bailleurs sociaux pour mettre en accession sociale quelques maisons individuelles de l'écoquartier. Néanmoins, pour que cette mixité intergénérationnelle fonctionne réellement, il faut qu'il y existe une adaptation des offres immobilières et une diversification des modèles d'habitats. Ces raisons

pourront alors répondre dans une moindre mesure à la maîtrise des coûts de l'urbanisation, tant socioéconomique qu'environnementale.

« Il faut diversifier la typologie des logements sociaux, mais aussi diversifier les habitants à l'intérieur des immeubles (avoir des propriétaires, des logements sociaux). » (Madame Fillion, élu de Joué-Lès-Tours, 2012)

Comme nous venons de le souligner par le propos d'un élu jocondien, il est important de diversifier la typologie des logements. La ville vertueuse et humaine, telle que nous l'avons définie, doit proposer plusieurs modèles de forme urbaine. Aujourd'hui, les professionnels de la ville doivent s'adapter aux évolutions et aspirations sociétales mais également aux objectifs de développement durable (optimiser le foncier). Dans ce sens, les projets urbains denses offrent une mixité des formes de logements. Sur un même terrain nous pouvons rencontrer des logements collectifs, des maisons de villes, des appartements. Cette mixité typologique permet finalement d'appliquer la mixité sociale et la mixité d'offre immobilière sur un même espace urbain. Le quartier résidentiel des Petites Hérissières à Ballan-Miré, l'îlot Disco et les Courelières à Joué-Lès-Tours, ou encore l'écoquartier de Monconseil à Tours, s'inscrivent dans cette dynamique et complémentarité sociales et urbaines.

En définitive, la mise en œuvre de ces différents types de mixité à échelle humaine démontre que Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré souhaite créer un parcours résidentiel ascendant sur leur commune (appartement, location, maison, accession à la propriété). Pour rendre la ville durable et lutter contre l'étalement urbain, les acteurs locaux doivent trouver différents moyens pour attirer et maintenir la population, et surtout les jeunes (qui vont vivre de plus en plus loin car le foncier est de moins en moins cher). Dans cette optique il est intéressant de mentionner le cas de la commune de Ballan-Miré qui est une ville résidentielle, avec un foncier très cher. On constate qu'il y a très peu de jeunes et surtout très peu de logements sociaux (17,1% contrairement à Tours et à Joué-Lès-Tours qui dépassent les 28%). C'est pourquoi, aujourd'hui, une mixité intergénérationnelle est encouragée dans leurs différents programmes d'habitats (accession à la propriété pour les jeunes, logements sociaux, locataire en début de parcours, etc.). Il est question d'attirer toutes les catégories sociales et professionnelles, et ainsi de diversifier la typologie

sociodémographique actuelle. Concrètement, la volonté politique affichée répond à un objectif précis :

« L'idée est de favoriser un parcours de la génération complète à Ballan-Miré : les gens naissent et meurent à Ballan-Miré. Ainsi cela créera tout un cycle d'urbanisation dans notre ville. ». (Monsieur Sautejean, élu de Ballan-Miré, 2012).

b. Un urbanisme à échelle humaine : entre innovation et convivialité

Nous venons de voir que pour les élus de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré, la ville dense doit être une ville équitable, diversifiée et sociale, mais elle doit aussi être attractive, innovante et qualitative. Dans cette sous-partie, la ville dense serait durable, si elle offre une qualité architecturale innovante et une qualité paysagère suffisante pour le bien-être de l'habitant. La question d'une ville dense, belle et cohérente, est donc tout aussi importante que celle d'une bonne ville.

- La densité versus innovation architecturale ?

Les collectivités territoriales ainsi que les aménageurs de la ville (promoteurs, architectes urbanistes, etc.) tentent de valoriser la densité urbaine par une mixité de formes urbaines denses sur un même territoire. En effet, comme nous l'avons vu dans une première grande partie, l'aspiration à un cadre de vie peu dense des habitants soulève une contradiction entre une demande d'espace en ville et l'enjeu affirmé de lutter contre l'étalement urbain. En conséquence, l'objectif premier des urbanistes réside dans le fait de rendre supportable voire attractive la densité. L'innovation, l'adaptabilité et la qualité architecturale deviennent des clés pour l'aménagement de la densité. On peut donc se demander si l'acceptabilité de la ville dense ne résiderait-elle pas dans sa forme ?

En effet, à partir de nos entretiens, nous avons remarqué que les acteurs locaux interrogés considèrent que le paysage urbain doit être hétérogène et cohérent afin de satisfaire l'ensemble de la population. Il existe une grande modularité possible des formes urbaines. Plusieurs formes urbaines denses peuvent avoir la même densité bâtie. Selon les professionnels, c'est en adaptant la forme urbaine à une densité élevée que l'on peut créer une ville dense, durable et vivable. Il ne faut pas produire seulement des logements collectifs ou des tours pour faire de la densité.

Il faut trouver un équilibre et innover. L’assertion d’un élu de Joué-Lès-Tours illustre ces derniers propos :

« On est d’accord sur le principe de densification, mais il faut le penser raisonnablement, travailler sur l’imagination et sur la qualité architecturale avec des architectes innovants. Il y a des architectes qui sont capables de construire dense sans avoir la sensation d’étouffement et de vis-à-vis de la densité. (...) L’écoquartier Sud est un bel exemple. ».
(Madame Fillion, élu jocondienne, 2012)

L’habitat intermédiaire, les maisons de villes, le petit collectif, l’habitat collectif, les écoquartiers, ce sont autant de modèles de densité qui peuvent faire preuve d’une qualité architecturale et d’un bon cadre de vie. Toutefois, il faut mesurer ces propos. Les acteurs locaux doivent respecter une certaine dimension paysagère propre à leur morphologie urbaine : *« Il faut respecter un certain paysage urbain, une harmonie : ce n’est pas dans un lotissement que l’on va ériger une tour »* (Madame Picault, 2012³³).

D’autre part, les formes denses peuvent être envisagées dans le long terme. En effet, les nouveaux projets urbains denses et intergénérationnels se veulent être adaptables et innovants. Cette conception de la densité est partagée par les acteurs locaux de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré, qui ont créé sur leur territoire des projets urbains modulables sur le long terme. Le cadre bâti peut s’adapter à la mixité intergénérationnelle et fonctionnelle, soit en agrandissant le bâtiment (créer une pièce, un étage, un module en plus), soit en reconvertissant les activités internes (habitats en bureaux ou l’inverse). Pour illustrer nos propos, un projet urbain dans le quartier de la Saggerie (au nord de Ballan-Miré) est intergénérationnel. Les habitants peuvent rajouter un module sur un toit terrasse. Néanmoins, il est important de souligner que l’adaptabilité du cadre bâti se limite à des normes locales, il faut respecter le paysage urbain de la ville. Dans le cas de Ballan-Miré, les habitants peuvent agrandir au maximum au R+3. De même, les écoquartiers de Tours et de Joué-Lès-Tours s’inscrivent aussi dans cette dynamique de mixité des formes urbaines intergénérationnelles.

L’adaptabilité et la modulation du cadre bâti permettent donc de se prêter à de multiples usages et des transformations fréquentes, sans consommer plus d’espace.

³³ Entretien semi-directif réalisé auprès du service du logement, de l’emploi et de la politique de ville de Joué-Lès-Tours, le jeudi 23 février 2012.

L'innovation architecturale permet donc de transformer l'espace urbain en fonction des comportements des citoyens et des dynamiques socio-économiques.

En définitive, si la ville propose une conception architecturale de qualité, de forme urbaine dense appréciée et plébiscitée par les individus, alors la densification sera d'autant plus acceptable et durable. De même, il est important de souligner que faire de la densité ne signifie pas seulement faire du logement collectif, puisque même en construisant de l'individuel, on peut améliorer le rendement urbain de l'utilisation des terrains. Il s'agit donc d'adapter le projet urbain au territoire et d'optimiser les terrains au mieux. C'est pourquoi, la densité pourra être dite raisonnée et maîtrisée.

- Les espaces publics et verts : un retour vers la convivialité

L'impératif d'une valorisation des espaces publics est reconnu comme une condition importante à la réussite des politiques de densification. La densification ne peut être la même partout, mais elle doit finalement être de qualité paysagère partout. L'espace public devient donc le socle sur lequel se structure l'ensemble de la vie urbaine, il s'inscrit comme un « *objectif de l'amélioration de la qualité urbaine* » (Da Cunha, 2005, p. 180). En effet, la reconstruction de la ville sur elle-même offre la possibilité de repenser et de requalifier les espaces publics et verts de la ville, en améliorant à la fois leur esthétique, leur fonctionnement et leur valeur d'usage. Ces espaces participent à la qualité de l'ambiance de la ville dense, et ainsi confèrent à la densité une connotation populaire plus sensible et positive.

Nos trois communes considèrent ces espaces comme des lieux centraux et stratégiques pour une meilleure qualité de vie urbaine et d'acceptabilité de la densité par les populations. D'une part, la création d'espace public permet de créer une densité acceptable. Avec une interaction entre des pleins et des vides, entre des espaces denses et moins denses, les habitants se sentent moins opprimés. Et d'autre part, les espaces publics permettent un aménagement multifonctionnel de la densité (mixité urbaine, emplois, circulation, jardins, corridors verts). Par exemple, le PLU de Joué-Lès-Tours affiche une volonté centrale de reconstruire la ville sur la ville en requalifiant les espaces publics et verts (avenue Victor Hugo, place François Mitterrand, parc de la Rabière), pour plus d'appropriation pour le piéton. De même,

le PLU de Tours met en œuvre des opérations d'embellissement des places sur le corridor du Tramway (Choiseul, Anatole France, Jean Jaurès) : « *L'aménagement ponctuel de ces espaces publics permet d'insérer la densité plus facilement dans le paysage urbain* » (Monsieur Devineau, élu de Tours, 2012).

En outre, les espaces publics sont définis généralement comme des lieux accessibles à des pratiques de coprésence, des lieux de rencontre. Leurs mises en valeur permettent donc de créer de la convivialité et des liens sociaux. Les acteurs locaux enquêtés mentionnent leur volonté de rendre la ville collective et plus conviviale. Ils veulent donner la priorité à l'espace collectif par rapport à l'espace privé.

« *Aujourd'hui, on est face à un dilemme : tout le monde veut son jardin et sa piscine (...) mais la lutte contre l'étalement urbain nous amène à repenser la ville sous le collectif, la convivialité, les liens sociaux (places publiques, piscine collective, centre social)* »
(Monsieur Sautejean, élu de Ballan-Miré, 2012)

En définitive, la qualité et la valorisation de l'espace public apparaissent comme des objectifs de densification tout aussi importants que celui de la mixité urbaine et de la mobilité. Ici, les espaces publics permettent de fabriquer une belle ville (esthétisme, propreté, naturalité, convivialité) : « *Dans les nouvelles constructions, il faut avoir des espaces de respirations (...) En ville l'espace vert est à privilégier et à réfléchir tout autant que les transports.* » (Monsieur Devineau, élu de Tours, 2012).

Réaliser une bonne et belle ville pour l'environnement mais aussi pour l'homme, suggère une problématique centrale qui est questionnée par tous les acteurs de la ville : comment rendre une ville supportable et acceptable à la fois pour la nature et pour l'homme ? Nous avons pu constater dans cette partie que ce sujet est très délicat et difficile à maîtriser. Grâce à nos entretiens auprès des acteurs locaux de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré, nous avons pu démontrer que le processus de la densification est dénué de sens s'il n'est pas coordonné au développement des transports publics, à l'amélioration des services et équipements urbains et surtout à la qualité de l'ambiance urbaine. Il faut un effet une synergie entre toutes les composantes matérielles et immatérielles de la ville. Dans ce sens, l'enjeu actuel de reconstruire la ville sur elle-même n'est pas une simple application réglementaire et obligatoire. Certes l'aménagement durable de la ville témoigne de fortes volontés politiques nationales et locales, mais il doit aussi s'articuler avec un « *urbanisme à*

échelle humaine » (Monsieur Saurat, élu jocondien, 2012). Et c'est finalement cette prise en compte de l'humain et du social dans l'élaboration de la ville ou d'un quartier, qui permet aux habitants de se rendre facilement d'un lieu de vie à un autre et de vivre dans un cadre de vie plus respectable de l'environnement. Si la ville dense est gage d'une mixité et d'une qualité d'ambiance urbaine, alors elle devient vivable, durable et acceptable pour l'ensemble de la société.

C. Les effets du lieu : une ville dense et durable propre à chaque géotype urbain

Identifier les mesures nécessaires pour le développement urbain durable est une chose, et réaliser ces mesures en est une autre. En effet, même si la densification est acceptée comme un objectif stratégique de l'aménagement urbain en France, le « comment » densifier est une problématique conséquente. Dans cette sous-partie nous nous focalisons sur les effets du lieu de chacune de nos trois communes, qui forment finalement un cadre contextuel pour un développement urbain durable, pour une mise en œuvre d'actions publiques spécifiques de la densification. Les géotypes urbains, que ce soit le centre urbain, la périphérie ou le périurbain, témoignent de lectures et applications contextuelles des processus physiques et immatérielles de la densification. Les moyens employés sont divers et variés. Il n'existe pas une ville dense, mais des villes denses propres à chaque géotype urbain. Nous distinguons des modèles de densité distincts, des objectifs et projets urbains particuliers à leur morphologie urbaine spatiale. Ces méthodes spécifiques de compaction se veulent être à l'image d'une densification maîtrisée et raisonnée, mais finalement ne relève-t-elle pas davantage de volontés politiques ancrées et contextuelles ?

1. Le cœur de l'agglomération Tourangelle

a. L'intensification urbaine

Tours est une ville située au cœur de l'agglomération tourangelle. Sa position stratégique lui confère une morphologie urbaine spécifique, actuellement dense. Pour que la densification urbaine soit qualifiée de raisonnée et maîtrisée, elle se doit être à l'échelle du paysage urbain et de ses dynamiques urbaines et humaines (services, équipements, transports, etc.). Nous allons donc démontrer successivement comment

la ville de Tours applique la densification sur son territoire de centre urbain métropolitain.

Comme nous avons vu précédemment, la ville de Tours, à travers ses différentes politiques urbaines (SCOT, PLH, PLU), a vocation à se convertir en une véritable métropole régionale. Cette volonté politique se matérialise car Tours est le pôle central d'une agglomération de 300 000 habitants. De plus, elle bénéficie d'une forte desserte de transports collectifs intercommunaux, régionaux et extrarégionaux, d'un fort patrimoine culturel, d'un environnement naturel agréable avec le Val de Loire, d'une dynamique touristique, etc. Enfin, l'arrivée de la première ligne de tramway change l'image de la ville. Ce dernier projet de réseau de déplacement permet de repenser et transformer intégralement la ville, de la modéliser d'une nouvelle manière.

Dans cette perspective, l'arrivée du tramway et l'enjeu d'une métropolisation s'actualisent à travers une certaine densification, et plus particulièrement un modèle d'intensification des espaces urbains. L'action d'intensifier la ville de Tours correspondrait à utiliser mieux et davantage les espaces urbains existants, qui souvent ne sont pas utilisés par rapport à leur potentiel (places, îlots, avenues, entrées de ville, casernes, friches, etc.). La finalité de ces espaces urbains intensifiés offrirait plus de mixité de destinations, plus de possibilités d'activités, plus de monde, plus de convivialité et surtout un accès plus facile aux transports doux et collectifs. L'idée est donc de densifier l'usage et le bâti en construisant plus haut et de manière plus diversifiée. La ville de Tours affiche donc la volonté politique d'intensifier son environnement urbain avec des orientations d'aménagements stratégiques et spécifiques.

Appuyée sur ce modèle contextuel de densification, la ville de Tours développe donc de multiples projets de construction le long des infrastructures de transports collectifs comme le corridor du tramway, dans les entrées de villes comme l'îlot Vinci Nord, le site des Deux Lions, mais aussi sur des places centrales et emblématiques de la ville (place Anatole France, place de la Tranchée, place de la Liberté, etc.), dans des dents creuses (Tours Nord et Sud) et enfin sur des sites urbains inutilisés et en reconversion (Site Mame, Casernes de Beaumont). Nous constatons, parmi ces différents projets, l'importance donnée à la verticalité des bâtiments. En effet, que ce

soit sur l'îlot Vinci Nord, sur la place de la Tranchée ou encore sur le site des Deux Lions, le choix de la tour est privilégié. Cette forme urbaine n'est pas une préférence négligeable. Elle souligne d'une part l'adaptabilité de la densité à un environnement urbain déjà dense, et d'autre part, elle soutient la volonté politique de renforcer l'identité métropolitaine de Tours. C'est à travers des signaux urbains et des sites emblématiques que la ville rayonnera à multiples échelles. L'intensification de la commune de Tours rencontre donc un réel engouement urbanistique car elle traduit un retournement des politiques publiques en faveur des centres urbains denses, d'une métropolisation. Nous illustrons nos derniers propos par l'assertion d'un élu de Tours sur le rôle donné à l'intensité urbaine :

« En même temps que la ville se renouvelle et se reconstruit sur elle même, c'est l'occasion d'avoir à Tours un certain nombre de signaux urbains, représentatifs du XXI^{ème} siècle. (...) La métropole ce n'est pas seulement une histoire de tour, mais c'est aussi des signaux urbains qui montrent le centre ville de l'agglomération. » (Monsieur Devineau, élu de Tours, 2012).

De plus, comme nous venons de le voir, le processus de densification urbaine de Tours respecte d'une certaine manière le paysage urbain. Les mutations de la ville par des projets urbains denses doivent être mises en œuvre selon deux directives fondamentales. Dans un premier temps, les reconversions et les nouveaux projets doivent être de qualité architecturale innovante et durable, et en même temps ils doivent pouvoir s'intégrer dans le cadre du bâti existant. Le PLU de Tours donne la possibilité de construire davantage de façon linéaire et ponctuelle sur l'ensemble du territoire, tout en pensant à une bonne qualité architecturale et insertion dans le paysage urbain. L'intensification urbaine permet de proposer des bâtiments plus écologiques et plus modernes (toitures végétalisées, balcons, panneaux solaires). Dans un deuxième temps, il s'agit de construire en hauteur et d'augmenter le tissu urbain, sans pour autant construire des tours partout. En effet, même s'il y a une forte volonté politique d'intensifier, les acteurs locaux et professionnels doivent construire de façon raisonnable et apaisée. Ils doivent garder une certaine typologie du cadre bâti sur l'ensemble du territoire. Les projets de constructions en centre ville sont de R+4 minimum, car il faut garder une certaine insertion dans le cadre bâti existant, tout en augmentant en hauteur. Aussi, les gestionnaires de la ville ne peuvent pas construire des maisons individuelles avec des parcelles en plein centre ville, ce serait

un non-sens. Il s'agit donc de penser aux logements collectifs mais également à l'individuel, en construisant des maisons mitoyennes dans certains secteurs (exemple de la ZAC de Monconseil). Cependant, le secteur de Tours Nord est défini par un paysage plus horizontal, avec une majorité de lotissement pavillonnaire et très peu de logements collectifs. Il s'agit donc dans ces secteurs de densifier les dents creuses et de renforcer la mixité d'usage pour respecter à la fois le paysage urbain et les applications réglementaires.

b. Les tours les plus importantes du centre urbain tourangeau : l'îlot Vinci Nord

Les futures tours de l'îlot Vinci Nord explicitent concrètement nos derniers propos sur le processus contextuel d'intensification urbaine et l'enjeu de convertir la ville Tours en métropole. La forme urbaine verticale ainsi que le micro-territoire choisi, affichent les volontés politiques locales de reconstruire la ville sur elle-même. A ce sujet, Madame Ratzimbazafi (service urbanisme de la commune de Tours) explique :

« Pour être une métropole, il faut que l'on ait des signaux urbains qui renforcent l'identité métropolitaine Tourangelle. (...) La construction de deux tours à la gare énonce une volonté politique de densifier mais également de donner une nouvelle image métropolitaine à la ville de Tours. ».

Le projet urbain dense de l'îlot Vinci Nord est situé sur un lieu stratégique et emblématique de la ville de Tours. En effet, l'îlot Vinci Nord est situé sur un nœud géographique (cœur de ville) et économique (pôle intermodal de transports collectifs avec train, tramway, autobus), avec une forte entité architecturale (patrimoine de la gare de Victor Laloux et le centre de congrès innovant de Jean Nouvel). Le secteur de la gare est donc défini comme un véritable lieu potentiel d'intensification urbaine et d'un renforcement identitaire de la ville. Cette localisation permet d'appliquer les volontés politiques nationales de densification mais également de créer un signal urbain très fort au niveau de la construction urbanistique et du geste architectural.

De plus, les parcelles choisies correspondent à des bâtiments inaboutis, sous-densifiés et mal intégrés au tissu urbain. Le cadre bâti ne met pas en valeur le paysage architectural et urbain, il est isolé et inutile. Les futures tours tendent ici à utiliser mieux et davantage l'espace imparti, en offrant une mixité d'usage, fonctionnelle (hôtel, commerces, logements) et en remodelant la circulation à travers

l'accès aux transports collectifs (TER, TGV, fil vert, fil bleu et la future ligne de tramway). La forme urbaine verticale utilisée a donc pour but de redynamiser et densifier l'usage de l'espace, sans densifier la surface bâtie.

En conclusion, à travers ce projet urbain emblématique de la ville de Tours, nous comprenons que l'intensification se prête à des géotypes urbains précis (les cœurs de ville privilégient la verticalité) et permet d'accueillir plus de choses dans une enveloppe donnée du bâti. De même, situé sur un nœud de rencontre entre les différents transports collectifs à encourager, ce projet urbain emblématique contribue au développement durable et répond à la loi Grenelle II d'une densité minimale.

2. La banlieue Tourangelle : Joué-lès-Tours

a. Une densification sur l'existant : le renouvellement urbain

Seconde ville d'Indre-et-Loire, Joué-Lès-Tours est une commune du noyau urbain de l'agglomération Tourangelle. La forme urbaine de cette ville périphérique est le résultat d'une évolution historique rapide. Elle est passée d'une commune rurale à un pôle urbain dynamique, grâce à une croissance démographique importante à partir des années 1950. Son territoire urbain s'est donc transformé et divisé entre la création de plusieurs lotissements en périphérie de ville et des logements collectifs en centre urbain. En tant que second pôle urbain, la ville de Joué-Lès-Tours détient donc un rôle essentiel dans l'armature urbaine locale. C'est pourquoi, son PLU insiste tout particulièrement sur le rayonnement de sa commune. Elle souhaite donc renforcer l'unité et l'identité de la commune en densifiant son territoire. Par conséquent, une des volontés politiques principales est de densifier et renforcer la centralité urbaine, pour en faire une digne de 40 000 habitants. Pour redynamiser le centre ville jocondien, il est nécessaire d'insérer de la mixité fonctionnelle, en augmentant le niveau de services, des équipements et des commerces de proximités dans les secteurs trop monofonctionnels et résidentiels. Dans ce sens, Joué-Lès-Tours a besoin de se densifier par les constructions pour faire apparaître de nouvelles fonctions et accueillir plus de populations. La centralité urbaine apparaît donc ici comme une variable clé, et plus encore, avec l'arrivée future du tramway sur son territoire. L'insertion du tramway permet de requalifier et repenser une fois de plus la ville, comme c'est le cas pour la ville de Tours. Il permet

d'augmenter l'usage et le bâti le long de cet axe et de créer un « hypercentre ». Par conséquent, ici, c'est la centralité qui crée de la valeur et justifie la densité.

Face à ces dynamiques, il est question de traiter et de densifier l'espace urbain de façon cohérente et maîtrisée. On parlera donc ici d'un modèle de densité fondé sur un renouvellement urbain sur la ville ou une redynamisation urbaine.

« Aujourd'hui, nous avons le renouvellement urbain, qui est la reconstruction de la ville sur elle-même. (...) C'est combler les dents creuses, en rachetant deux maisons pour construire un immeuble. (...) Ce sont des petites retouches successives, les unes à côtés des autres, qui on l'espère après, feront un puzzle réussi. » (Monsieur Defouilloy, directeur des services techniques de Joué-Lès-Tours, 2012).

La redynamisation urbaine consiste donc pour la ville Joué-Lès-Tours à optimiser le sol en augmentant l'usage et la hauteur. Elle construit du durable sur l'existant, en rachetant et démolissant une maison R+1 pour créer des logements collectifs de R+3 ou R+4 (exemple de l'îlot Gratias, de l'îlot 76°C Sud, résidences rue Rabelais, etc.), ou en construisant directement sur des dents creuses (exemple de l'îlot Disco). Pour la collectivité territoriale jocondienne, il est essentiel de rester sur une certaine hauteur dans le cœur de la ville et en périphérie afin de respecter le paysage urbain, une homogénéité du bâti, mais aussi dans le but de créer un hypercentre visible.

Toutefois, cette redynamisation urbaine ne se concentre pas seulement en centralité urbaine. En effet, nous retrouvons ces objectifs de densification, d'élévation du bâti, le long des boulevards (Est-Ouest, Nord-Sud) ainsi qu'en périphérie résidentielle (Alouette, Chaumette, etc.). Dans ces secteurs, la forme urbaine dominante reste les logements collectifs (habitats intermédiaires, petits collectifs, etc.). Finalement, la volonté politique de la ville de Joué-Lès-Tours est profondément ancrée sur des constructions de hauteur moyenne.

« On essaye de favoriser sur la plus grande partie du boulevard des logements collectifs, et sur la dernière partie on va garder certaines maisons individuelles. On veut préserver un caractère urbain avec du collectif. (...) Rester sur du R+3 ou R+4. » (Monsieur Saurat, élu de Joué-Lès-Tours, 2012).

« Le pavillon est extrêmement égoïste car il est mangeur d'espace, de réseaux viaires, de densité, alors que le collectif n'est pas du tout comme ceci. (...) Donc oui, on a plus tendance à faire des maisons de villes ou des logements collectifs. » (Monsieur Defouilloy, directeur des services techniques de Joué-Lès-Tours, 2012).

En conclusion, nous observons que la densification du cadre urbain de Joué-Lès-Tours réside dans deux orientations majeures, au titre d'un renouvellement urbain. Premièrement, elle est justifiée et encouragée par la volonté de redynamiser et recréer une centralité urbaine forte et identitaire. Ensuite, l'enjeu se trouve dans la densification des espaces périphériques de la ville, les espaces pavillonnaires.

b. Deux exemples concrets : l'îlot Gratias et l'écoquartier les Courelières

L'îlot Gratias est un futur bâtiment voué à une mixité fonctionnelle, entre une galerie commerciale au rez-de-chaussée et des logements sociaux sur les étages supérieurs. Ce projet urbain dense souligne nos derniers propos. En effet, cet îlot est stratégique et rentre dans les orientations d'aménagement du PLU. D'une part, il se situe en plein cœur du centre ville, à l'intersection de deux axes majeurs pour la ville : la future ligne de tramway Nord-Sud et le boulevard Jean Jaurès. Il a pour vocation de renforcer et d'agrandir l'hypercentre, d'accueillir de nouvelles populations (logements sociaux et autres offres immobilières) et enfin de restructurer le boulevard Est-Ouest. Et d'autre part, il démontre concrètement la volonté politique de densifier sur de l'existant, de l'individuel, de « renouveler la ville sur elle-même ». Des maisons individuelles ont donc été rachetées et détruites, pour augmenter l'occupation au sol du bâti et de l'usage.

Ensuite, le projet urbain durable de l'écoquartier manifeste du second objectif d'une densification périurbaine, des extensions de la ville de Joué-Lès-Tours. Il s'agit ici de créer un quartier durable et dense dans les extensions sud de la ville : concevoir une « vitrine de développement durable » (Monsieur Saurat, élu jocondien, 2012). La finalité de ce projet de quartier durable consiste plus particulièrement à mettre en œuvre des économies d'énergie, de créer des espaces verts et publics collectifs, de limiter l'usage de l'automobile, de favoriser la mixité intergénérationnelle, mais surtout de proposer des formes urbaines denses, économes en terme de consommation spatiale. Pour cela, ce programme propose une densité intermédiaire avec des maisons de villes, qui seront au final intégrées dans un tissu urbain pavillonnaire préexistant. Ce projet urbain durable témoigne d'une volonté de densifier l'espace, tout en gardant une dimension paysagère cohérente et acceptable.

3. Une ville périurbaine : Ballan-Miré

a. Une rénovation urbaine à travers le projet BIMBY

La commune de Ballan-Miré est une commune périurbaine qualifiée de ville dortoir et résidentielle. Sa morphologie urbaine varie entre le mitage des espaces naturels, avec des hameaux éparpillés de part et d'autre de son territoire, et un centre urbain peu dense et dynamique. Face à l'obstacle de ce fractionnement du tissu communal, avec des maisons individuelles sur des parcelles de 2 000 m² et un paysage urbain dominé par le pavillonnaire, les politiques locales favorisent une perspective de rénovation et de redynamisation urbaine horizontale. Pour cela les objectifs de densification urbaine de la ville se trouvent tout particulièrement dans l'optimisation du sol et la redynamisation de son enveloppe urbaine. Les propos de l' élu chargé de l'urbanisme de Ballan-Miré illustre ce point :

« Avant on s'éloigner de plus en plus du bourg, donc dans le PLU on va tenter de rapprocher tout le monde (...) on va densifier dans un rayon de 1, 5 kilomètres du bourg. De plus, cela va permettre à la commune d'éviter d'investir dans de nouvelle voirie. Les réseaux sont déjà faits. » (Monsieur Sautejean, 2012).

Les acteurs locaux souhaitent donc rapprocher les habitants du centre ville, attirer des catégories sociodémographiques plus diversifiées en encourageant de nouvelles formes urbaines plus économes comme par exemple la division de parcelle ou la construction de petit collectif dans des espaces déjà urbanisés.

La mise en œuvre de la rénovation urbaine, s'oriente ainsi sur deux types de secteurs bien définis dans le PLU : densifier dans un rayon de 1 à 1,5 kilomètre du bourg ainsi que sur les espaces urbains équipés et desservis par les transports en commun.

Dans cette perspective, pour densifier ses espaces urbains et économiser de l'espace, la commune favorise deux types de méthodes de construction, de rénovation urbaine. Mais finalement, il est toujours question d'une densification en maille fine. Elles correspondent à de petites opérations de construction dans les dents creuses et dans les espaces peu ou prou utilisés, grâce à des acquisitions foncières réalisées au fur et à mesure.

« La rénovation urbaine correspond à des terrains libres, vides ou peu utilisés, et où nous allons ramener de nouveaux bâtiments autour d'un bâtiment existant. (...) Finalement, c'est comment à un moment donné, on repense l'espace vide, les dents creuses, pour économiser l'espace ». (Monsieur Sautejean, élu de Ballan-Miré, 2012).

Pour réaliser ces actions publiques locales, Ballan-Miré fait de la densité à travers un programme régional nommé le projet BIMBY (Build in My Back Yard). C'est un nouveau développement urbain durable qui propose une densification urbaine par la maison individuelle. Le but est de combler les dents creuses présentes un peu partout sur le territoire, et ainsi de remodeler l'espace urbain, public ou privé. Premièrement, les projets de densification peuvent consister à acheter une propriété privée sur une grande parcelle, pour y construire quatre nouvelles maisons, où chacune d'elle bénéficiera d'un petit jardin (exemple rue du Chemin vert : projet de Ronce immobilier en partenariat avec le projet BIMBY, où il y aura 4 logements de 75 m² avec une petite parcelle). L'autre méthode de projet urbain dense consiste en une division parcellaire. Les espaces laissés libres entre les maisons des lotissements ou les hameaux des dernières décennies peuvent par exemple offrir de nombreuses possibilités de densification à l'échelle de la parcelle (Voir figure 5).

Figure 5 : Illustration d'une division de parcelle dans une dent creuse : une densification par la maison individuelle (une nouvelle maison entre deux maisons).



Source : Site officiel du Projet BIMBY

Il s'agit d'une démarche privée, où le propriétaire vend une partie de son terrain, tout en gardant sa maison individuelle, dans le but d'optimiser le foncier et ainsi construire de nouvelles maisons. Cette méthode a pour but d'aider le propriétaire

dans l'entretien de son terrain (il y en aura beaucoup moins) mais aussi à avoir des rentrées financières. Finalement, c'est une initiative de l'habitant qui découle vers une maîtrise foncière de la commune. Pour illustrer cette dernière méthode, nous pouvons citer l'exemple de la rue de Acacias ou du Bois Moreau, où des couples de personnes âgées ont vendus une partie de leur terrain, pour le diviser en plusieurs et créer de nouveaux logements.

A travers ces deux méthodes, la rénovation urbaine souhaite respecter le paysage urbain, avec une optimisation foncière, régit par la maison individuelle en périphérie et dominée par les petits collectifs d'une hauteur maximale de construction de R+3 en centre ville. La densification en hauteur et les formes urbaines denses dans la commune de Ballan-Miré restent donc assez limitées, contrairement aux communes précédentes, de Tours et Joué-Lès-Tours.

En définitive, nous pouvons remarquer, qu'il est très difficile de parler de densification dans une commune dont le développement urbain a été pendant longtemps sur le seul mode de la maison individuelle. Les formes urbaines denses ne sont pas forcément envisagées en hauteur, mais davantage dans une optimisation de l'occupation du sol, d'un modèle de rénovation urbaine. Finalement, nous remarquons que dans les communes de seconde couronne, il est possible de densifier trois à cinq fois plus, en passant seulement d'un cadre bâti de R+1 au R+2. La densification est un passage entre un cadre bâti préexistant de faible densité à un tissu urbain plus concentré avec une même typologie de bâti. Préserver une dimension paysagère diversifiée et cohérente est essentiel à la qualité de la densification et au cadre de vie des habitants (qui préféreront choisir selon leurs aspirations une maison ou un petit collectif), mais elle est aussi fortement imprégnée de volonté politique locale. Derrière tout projet urbain se cache un enjeu politique. Dans ce sens, les acteurs politiques ne veulent pas aller à l'encontre des aspirations des Ballanais et construire des logements collectifs comme à Joué-Lès-Tours. Les populations qui souhaitent venir dans cette commune sont attirées par les logements individuels. Ils privilégient donc les maisons individuelles et les maisons de ville, sans pour autant continuer à construire des pavillons avec 2 000 m² de parcelle. Il faut trouver un équilibre juste entre les aspirations des habitants et les lois nationales sur la densification urbaine :

« Il y a toujours une volonté politique derrière tout projet urbain. Le maire veut bien faire du logement collectif et social, mais il n'ira jamais à l'encontre des aspirations des Ballanais. Il privilégie donc les pavillons et les maisons de villes, mais pas des pavillons comme avant avec 2 000m² de parcelle. » (Monsieur Sautejean, élu ballanais, 2012).

b. L'exemple du quartier résidentiel des Petites Hérissières

Le projet du quartier des Petites Hérissières s'inscrit correctement dans les objectifs politiques de la commune de Ballan-Miré. En effet, il est situé dans un secteur à urbaniser, propice au processus de la densification. Situé à 500 mètres du cœur de ville, il fait partie de l'enveloppe urbaine à densifier, de plus il est également proche du futur pôle intermodal de la Gare de Ballan-Miré (5 minutes à pied de la Gare et du centre ville). Le choix de la construction d'une résidence est donc stratégique. Ce quartier résidentiel privilégie la « ville de proximité » dans toutes ses composantes (mixité fonctionnelle, mixité urbaine, proximité des services et équipements de la ville, desserte d'autobus, proximité de la gare, etc.), et permet d'offrir aux populations une variété de forme urbaine, de typologie d'habitats sur un même quartier (pavillons en bandes, maisons de ville et appartements de haut standing). Intégré dans un tissu pavillonnaire existant depuis les années 1975, le quartier résidentiel a été pensé comme un véritable projet de densification urbaine. Il montre le passage d'un état presque vide (stade de football) à un état dense à forte valeur d'usage, d'occupation du sol et de bâti. Ce quartier résidentiel des petites Hérissières résume en un secteur la dimension paysagère des formes urbaines de cette commune, partant de la construction R+1 à une construction maximale de R+3.

Dans cette partie, nous avons remarqué que le processus de la densification se prête à des objectifs et des contextes locaux. Chaque commune adapte la densité à son répertoire urbanistique, à sa dimension paysagère et morphologique. Les acteurs publics des villes concernées souhaitent que chaque ville reste à taille humaine. Dans cette optique, nous constatons que l'enjeu de la densification relève d'un choix politique, puisque si les acteurs locaux refusent la ville étalée et diffuse, ils doivent accepter la densité. Il est donc compréhensible que rendre la ville dense et durable n'est pas une chose facile. L'image de la densification reste celle de la construction nouvelle, d'une augmentation du bâti. Lorsque l'environnement immédiat de la

population se transforme, elle peut ne pas comprendre et se braquer. La difficulté de trouver une forme urbaine dense acceptable et durable réside donc au niveau local. Il faut que les acteurs locaux, les urbanistes et promoteurs proposent des formes urbaines attractives pour les populations et les activités futures, mais ils doivent également disposer d'un savoir faire pour gérer la période de transition entre un état donné à un état plus dense. Il est ainsi question d'un volet politique, de concertation et de pédagogie avec les habitants. De ce fait, nous évoquerons dans une dernière partie que la perception et l'acceptabilité de la densité par les habitants dépendent d'une certaine expérience vécue et quotidienne des espaces urbains et de la densité.

IV. LA VILLE DENSE EST-ELLE UNE SOLUTION HUMAINE DURABLE ?

La précédente partie nous a montré qu'il existe des profils de densification urbaine, propres à chaque géotype urbain. Que ce soit des villes du noyau urbain de l'agglomération Tourangelle, ou une commune de la seconde couronne, la densification urbaine fait appel à une véritable ingéniosité de mise en œuvre, une compréhension des aspirations résidentielles des habitants, une sensibilisation des acteurs politiques, etc. Néanmoins, nous constatons tout particulièrement la force et l'ancrage de certaines volontés politiques dans la mise en œuvre de ces actions publiques. Dans ce sens, on peut se demander si la densification urbaine ne dévoile pas plus une technocratie de développement durable qu'une volonté de rendre la ville de meilleure qualité pour les habitants. Pour cela, nous allons voir que la dimension subjective des projets urbains denses est devenue intrinsèque à leurs applications, perceptions et appropriations, que ce soit pour les acteurs politiques (élus, maires) et les professionnels de l'urbanisme (services communaux, promoteurs, architectes) comme pour les habitants du quartier de la gare de Tours et celui des Petites Hérissières. Chaque individu perçoit et s'approprie la densité et les nouveaux projets urbains denses de différente manière. La densité ne serait-elle pas avant tout une question de parcours et d'expérience vécue ? L'appropriation des formes urbaines denses, quelle soit professionnelle ou quotidienne, soutient-elle les objectifs souhaités d'une ville durable (mobilité, mixité, qualité de vie) ? Les habitants se sentent-ils concernés par la densification, et surtout par la transformation de leur environnement proche ? L'acceptent-ils facilement ? L'ensemble de ces propositions sont autant de variables clés pour répondre à notre problématique, à savoir : la ville dense est-elle empreinte d'un développement durable ? Est-elle une véritable solution physique et humaine durable ?

A. La densité n'est-elle pas avant toute chose un construit politique ?

Dans cette première sous partie, il est question de mettre en évidence l'importance et la pluralité des représentations qui interviennent sur un même projet urbain. Selon plusieurs auteurs, la densité serait d'abord une représentation, un

construit social, avant d'être un indicateur objectif (Wiel, 2006). La perception et l'appropriation de la densité se partagent entre deux visions : les représentations objectives des professionnels, et les représentations subjectives et pratiques des habitants. Chez les professionnels, leurs représentations de la densité sont liées à des paradigmes ambiants, c'est-à-dire l'ensemble des représentations communes à une pratique, un objectif à un moment donné. Ce sont des attitudes collectives qui influent directement sur l'aménagement, les moyens de concevoir l'organisation urbaine (réglementations, prescriptions, politiques locales, objectifs). Les représentations de la ville faites par les urbanistes se muent en objectif. Dans ce sens, cette vision peut rejoindre l'hypothèse d'une technocratie d'un développement urbain durable. Quand aux habitants, la diversité des pratiques, des usages et des situations vécues, détermine différents types de représentation de la densité. Ces perceptions peuvent être négatives (rejet symptomatique, expériences passées, rêve du pavillon avec jardin) comme positives (diversité des activités, attractivité des centres urbains, rentabilité des consommations énergétiques, rejet de la maison individuelle). Aujourd'hui, la diversité des représentations et des formes d'appropriation de la densité est autant variée qu'il existe de profils sociologiques, de parcours et stratégies résidentielles. Chaque individu se conçoit et vit différemment la densité urbaine. Par conséquent, nous démontrerons que sans ces deux visions de territorialité, l'une planificatrice et l'autre quotidienne, la ville dense comme ville durable ne peut pas être totalement acceptable et appropriable.

1. La densité ne revêt-elle pas une volonté politico-économique cachée ?

A l'échelle des actions publiques, nous constatons de manière générale que les planificateurs réduisent finalement leur vision planificatrice à l'objectif suprême de lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espace. Le nouveau régime de la densification urbaine apparaît comme un enjeu pour une meilleure application d'un développement durable. Dans ce sens, la limitation raisonnée des faibles densités ne relèverait-elle donc pas d'une technocratie de développement urbain durable ? En effet, les acteurs privés ou publics de nos trois communes soutiennent différentes stratégies densificatrices, différentes prescriptions de « ville durable », mais ces actions de villes durables demandées ne revêtent pas de méthodes propres.

Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, chaque collectivité territoriale s'approprie le processus de la densification pour réorganiser, remodeler son territoire dans des buts socio-économiques précis. Tours souhaite intensifier son territoire pour renforcer son identité métropolitaine et s'insérer d'une certaine manière dans le processus de globalisation actuelle. Joué-Lès-Tours souhaite renforcer sa centralité urbaine par des logements collectifs, créer un hypercentre, dans le but d'accueillir plus de population, mais aussi garder son rôle secondaire dans l'armature urbaine tourangelle. Enfin Ballan-Miré souhaite quitter l'image de la ville dortoir et résidentielle en accueillant une population diversifiée dans le but de mieux s'intégrer dans le tissu urbain de la communauté urbaine de Tour(s)plus. C'est pourquoi, même si le processus de densification est propulsé et entretenu par des applications réglementaires, des injonctions institutionnelles (loi SRU, loi Grenelle I et II), il n'en reste pas moins une montée en puissance des politiques locales. Ces volontés politiques de densifier les villes soulignent finalement un processus beaucoup plus complexe et poussé. En effet, nous pensons que la densité bâtie apparaît ici comme un résultat de l'attraction exercée par le centre ville de chaque commune : « *La densification ce n'est pas un but en soi mais plutôt un résultat.* » (Monsieur Defouilloy, directeur des services techniques de Joué-Lès-Tours, 2012).

Cette attraction voulue par les acteurs locaux engendrerait une hausse de demande en logements, en services ou en activités locales, et donc pousse les gestionnaires de la villes (urbanistes, promoteurs, bailleurs sociaux) à exploiter dans la mesure du possible et dans des limites réglementaires et paysagères, toutes les techniques de constructions et de densification des espaces envisageables. L'enjeu de la densification est donc non seulement influencé par des objectifs de durabilité, mais également par des objectifs d'un développement économique global (concevoir des mégaloïles, des bassins d'emplois au détriment d'un dépeuplement en rural). La densification n'est donc pas un but en soi, mais un aboutissement de la volonté politique locale de créer des « *microcosmes urbains* » (Monsieur Sautejean, élu de Ballan-Miré, 2012) et ainsi de renforcer l'identité mégaloïtaine de l'agglomération tourangelle. Le paradigme ambiant du développement durable sur nos trois terrains d'étude n'apparaît-il finalement pas ici comme un argument secondaire au processus de la densification ?

Toutefois, face à ces dimensions économiques de la densification, il est finalement important de se méfier des politiques publiques locales qui veulent construire pour construire, densifier pour densifier, et réduisent ainsi l'enjeu de la densité à une stratégie immobilière, foncière et architecturale, sans prendre en compte la dimension humaine et sociale de la ville. C'est pourquoi, la conception et la mise en œuvre d'une ville durable et acceptable doit nécessairement passer par le filtre de négociations entre acteurs publics et acteurs privés.

2. La conception des projets urbains denses : des partenariats entre public – privé

En effet, comme nous avons pu le citer tout au long de notre mémoire, tout projet de densification urbaine, qu'il soit initié par des acteurs publics nationaux, locaux ou des acteurs privés, nécessite un portage de nature politique dans le long terme. Les projets urbains se concrétisent et se réalisent par des volontés politiques. Ce sont elles qui vont, par leurs formes et durées, impulser les méthodes à envisager et à appliquer pour le territoire (PLH, SCOT, PDU, PLU).

Sachant que les décisions relatives au développement urbain durable sont par essence politique, il est important de souligner que l'aménagement de la ville et la mise en œuvre des projets urbains denses résident dans des partenariats entre acteurs privés et publics. En effet, comme nous avons pu nous apercevoir lors de nos entretiens, le processus de la densification se fonde sur des collaborations entre différents acteurs amenés à contribuer à la transformation de la ville d'une manière ou d'une autre (par exemple : mairie de Ballan-Miré avec le promoteur immobilier Claude Ronce ou mairies de Tours et Joué-Lès-Tours avec Val Touraine Habitat et Nexity). De ce fait, la négociation et la coopération jouent un rôle prépondérant dans la structuration de nos projets urbains denses, dans la pertinence et l'attractivité de la densité. Ils constituent les principaux modes d'interaction entre les différents acteurs d'un même projet urbain. Dans cette optique, Antonio Da Cunha (2005) mentionne à ce sujet que ces mécanismes permettent :

« (...) D'organiser les relations entre les acteurs de manière à aboutir aux prises de décision et à la concrétisation de l'intervention à la fois au niveau du processus de production du projet et de la transformation urbaine. » (p. 166).

Les architectes et promoteurs immobiliers sont appelés lorsque la commune souhaite réaliser un projet de construction. Ces acteurs privés vont ainsi proposer des projets

immobiliers aux formes architecturales et innovantes, afin de rendre la densité attractive auprès des futurs habitants. Dans ce sens, l'art des professionnels privés de la ville réside dans le fait de rendre supportable et attractive la densité par de multiples moyens techniques et pour le long terme (terrasse végétale, inclinaison du bâtiment, etc.). Ils doivent rechercher des solutions adaptées à chaque contexte urbain et à chaque échelle d'intervention (îlot, quartier, ville, pavillons, logements collectifs, tour, etc.), tout en prenant en compte les évolutions des mentalités sociales. Les acteurs privés tentent de proposer des projets urbains denses adaptés aux exigences d'un développement durable (normes BBC) et à la fois associés aux aspirations et comportements individuels (jardins, balcons, terrasses, insonorisation, économie d'énergie, etc.).

« Il y a de véritable négociation avec le promoteur et la mairie. Un promoteur construit pour vendre ces appartements, donc il est obligé de produire un produit de qualité pour que les habitants souhaitent y vivre. (...) Il réfléchit aux besoins même de ses habitants locaux. »
(Monsieur Defouilloy, directeur des services techniques de Joué-Lès-Tours, 2012).

A l'issue de la présentation de différentes propositions de projets de constructions, la décision finale en revient toujours aux acteurs politiques de la commune. Les maires et les élus communaux ont ainsi une forte main mise et maîtrise urbanistique sur leur territoire. Chaque projet retenu essaie de répondre à des critères financiers possibles, aux différents objectifs de développement durable, à une densité minimale, à la dimension paysagère, mais également à une qualité de cadre de vie pour les habitants.

Cependant, nous pensons que le mécanisme de décision procède généralement d'un ajustement mutuel entre les acteurs privés et publics, où la solution retenue est finalement celle qui convient à tout le monde (financier) et pas forcément celle qui pourrait être considérée comme la meilleure. En effet, l'analyse des propos d'un élu de Ballan-Miré tente d'illustrer ce point de vue :

« Il y a des appels à projets afin de négocier la forme du projet entre la mairie et les promoteurs. Cela permet (...) de retenir à la fin, le projet qui répond au mieux à l'image de la commune de Ballan-Miré et à ces orientations en terme de développement durable, d'économie d'énergie. » (Monsieur Sautejean, 2012).

De plus, il est tout autant intéressant de souligner le rôle donné à la densité par les acteurs privés, certains y voit de merveilleuses opportunités immobilières et d'autre y voit une négation. En effet, face à de fortes demandes de logements, certains acteurs

du marché immobilier exploitent les possibilités techniques de construction maximale et vont jusqu'aux limites réglementaires, tandis que d'autres sont très peu réceptifs au charme de la densification puisqu'ils y voient des contraintes financières, un manque de rentabilité. L'exemple de la commune périurbaine de Ballan-Miré le souligne bien. Il est très difficile de parler de densité et de lutte contre le mitage urbain dans une commune périurbaine, dont le développement a été pendant des dizaines d'années sur le seul mode de la maison individuelle. De nombreuses stratégies foncières et financières apparaissent et créent ainsi des conflits entre les acteurs politiques et les promoteurs. En effet, certains acteurs privés veulent ouvrir des terrains non constructibles car ils sont foncièrement moins chers ou bien, ils préfèrent construire des pavillons à la place de logements collectifs car la hauteur serait moins rentable.

En conséquence, face à certaines réactions de rejets ou de surexploitation de la densité, un des enjeux de la densité est donc de sensibiliser l'ensemble de la société sur la question de la densification et de la durabilité. Comme nous l'avons souligné dans une partie précédente, il est nécessaire pour les acteurs locaux tourangeaux de mener une certaine sensibilisation et promotion de la densité en général. Il faut s'adresser aux populations et aux porteurs politiques (élus) mais également aux promoteurs privés, aux architectes, aux urbanistes et aux bailleurs sociaux. Dans cette perspective, les propos d'une ingénieure d'urbanisme de la ville de Tours soulignent :

« Il faut faire de la pédagogie avec les habitants mais surtout avec les promoteurs qui veulent faire super haut n'importe où, sans tenir compte de l'environnement (...). Les promoteurs veulent tout densifier. Il faut donc faire une part des choses entre les discours et les applications. » (Madame Ratzimbazafi, service urbanisme de Tours, 2012).

Finalement, la sensibilisation du processus de la densité urbaine est un véritable travail d'équipe entre les élus, les professionnels de la ville et les acteurs privés. Les applications réglementaires incitent à densifier, mais il faut que tous les acteurs publics et privés trouvent un juste milieu, un équilibre cohérent. Il s'agit de confronter l'évolution des modes de vie à chaque contexte pour inventer et proposer des processus de densification adaptés. Et ce dernier ne doit pas laisser de côté le modèle de la maison individuelle, mais doit au contraire le prendre en compte et le réinventer.

En définitive, les stratégies de reconstruction de la ville sur elle-même marquent un processus large et ambigu, dont la réalisation exige à la fois des prescriptions de développement durable et de fortes volontés politiques régionales et locales. Les négociations et les compromis entre les acteurs locaux et privés sont finalement essentiels à la compréhension du processus du remodelage de la ville. Sans cette dynamique, les projets urbains ne verraient pas le jour. Toutefois, ces partenariats et négociations respectent-ils toujours la volonté des habitants ? N'est-il pas difficile pour les habitants de voir leur environnement proche se transformer et se densifier ? Comment acceptent-ils et vivent-ils la densité urbaine ?

B. Comment la densification est-elle acceptée par les habitants de l'agglomération tourangelle ?

Dans cette partie, il nous a semblé pertinent de traiter de la densité urbaine, non sous l'angle technique et professionnel, mais plutôt à travers l'approche sensible et qualitative de la densité. Les représentations subjectives ainsi que le parcours résidentiels des habitants contribuent à modeler l'espace urbain, sa forme et son organisation. La diversité des perceptions, des pratiques et des usages des espaces urbains, de ses formes urbaines denses confèrent à la ville une dimension d'intergénérationnalité, une forme cyclique et vertueuse. En effet, nous observons dans cette partie que certaines catégories sociodémographiques et socioprofessionnelles s'adaptent à diverses typologies de densité et surtout aux différents géotypes urbains (cœur d'agglomération ou périurbain). Chaque profil sociologique perçoit et s'approprient l'espace urbain de multiples façons, que ce soit à l'échelle d'une ville comme à l'échelle d'un quartier.

1. Évaluation et perception du cadre de vie urbain dans le quartier de Tours et de Ballan-Miré

Dans un premier temps, il est intéressant d'évaluer le cadre de vie urbain de nos deux communes, Tours et Ballan-Miré ainsi que de nos deux quartiers respectifs. Nous avons vu précédemment³⁴ que les acteurs locaux et professionnels de la ville tentent de rendre la ville dense et durable à travers la mise en œuvre de différents

³⁴ Se référer à la partie III sur comment densifier les espaces urbains de l'agglomération tourangelle.

objectifs de développement durable. La centralité, l'accès aux transports collectifs, la mixité fonctionnelle et sociale, la qualité des espaces publics et verts, la convivialité sont des objectifs privilégiés, mais les habitants le pratiquent-ils réellement ? La compaction des espaces urbains permet-elle réellement l'appropriation de mode de vie durable par les habitants³⁵ ?

a. *Les sentiments généraux à l'égard des quartiers*

L'objectif de cette sous-partie est d'évaluer la perception de la densité bâtie des habitants de quartiers présentant différents niveaux de densité et de formes urbaines contrastées. De manière générale, nous constatons que les sentiments à l'égard de la densité urbaine de chaque quartier sont majoritairement positifs. Nos 47 personnes interrogées apprécient leur environnement urbain. Ils s'y sentent bien. Nonobstant, il est important de souligner que à l'intérieur de chaque quartier, les sentiments sont dissemblables et influencent en conséquence les différentes formes d'appropriation de la densité.

Dans un premier temps, dans le secteur de l'îlot Vinci Nord de Tours, nous remarquons que la perception d'une faible densité spatiale par la majorité de nos habitants reflète les sentiments d'attachement, de bien-être mais également de déception à l'égard de leur quartier. En effet, la plupart des tourangeaux interrogés ne s'ennuient pas dans leur quartier (84,2%), ils ne se sentent pas isolés (89,5%) et ils s'y sentent suffisamment bien (78,9%). Ils estiment donc être satisfaits du cadre de vie de leur quartier (73,7%). Toutefois, les sentiments d'attachement doivent être nuancés, puisque nous constatons que seulement 21% des habitants ne souhaitent pas quitter ce quartier, ils y sont trop attachés. De même, lorsque l'on demande aux habitants d'évaluer leur satisfaction sur l'évolution physique de leur quartier, les avis sont tout autant contrastés. 52,6% sont tout à fait satisfaits de l'évolution de leur quartier. Ce pourcentage est représenté par la majorité des étudiants et les personnes seules (divorcées ou célibataires). Alors que les plus de 49 ans sont insatisfaits de l'évolution du quartier, dû notamment à la multiplication des nuisances sonores, une

³⁵ Par souci de clarté dans la poursuite de notre analyse, nous évoquons et présentons les personnes interrogées de chaque quartier comme « l'ensemble des habitants » ou bien « l'ensemble des ballanais ou des tourangeaux ».

insécurité des lieux, des encombrements automobiles et surtout la construction de nouveaux bâtiments (les tours de l'îlot Vinci Nord).

Dans un deuxième temps, nous observons des différences plus significatives entre les habitants du quartier résidentiel des Petites Hérissières. En effet, même si la majorité des ballanais interrogés affirme ne pas s'ennuyer dans leur quartier, nous constatons que 25 % estime l'inverse. Ces sentiments d'ennuis concernent tout particulièrement les personnes ayant vécu dans des villes plus attractives, notamment en centre ville, et également certaines catégories sociodémographiques comme les jeunes de moins de 29 ans. Toutefois, cette tendance n'est pas confirmée lorsque nous analysons les degrés de satisfaction du cadre de vie de leur quartier, puisque nous observons que la totalité de nos habitants interrogés est tout à fait satisfait de la qualité de vie du quartier. Ils le jugent calme, intime, dynamique, sécurisant, propre et proche des services. C'est pourquoi la majorité d'entre eux y est fortement attachée. Cependant, l'évaluation de ces sentiments est à nuancer lorsque les habitants jugent l'évolution physique du quartier. En effet, malgré un fort pourcentage d'appréciation positive (71,4%), plus d'un quart des individus voient d'un mauvais œil les constructions futures dans leur ville et dans leur quartier. Les appréciations négatives concernent seulement 13% de la part des locataires et une forte part (60%) des propriétaires des pavillons. A ce sujet, un propriétaire d'une maison individuelle mentionne :

« Plus on avance dans le temps, plus il y a de construction donc Ballan-Miré devient moins agréable. Je suis venu dans cette ville pour le calme et la tranquillité, mais si il y a trop de bâtiments cela deviendra trop étouffant. » (Habitant de Ballan-Miré, questionnaires 2012).

En définitive, la majorité des personnes interrogées à Tours comme à Ballan-Miré semble être satisfaite du cadre de vie de leur quartier. Même si quelques individus démontrent des appréciations négatives non négligeables à l'égard de leur quartier, nous verrons qu'elles s'expliquent notamment par une trajectoire résidentielle spécifique à chaque profil sociodémographique. D'autre part, ce sentiment général s'appuie aussi sur l'appréciation des différentes composantes urbaines de leur ville et de leur quartier, tant quantitatives (services, équipements, transports) que qualitatives (mixité sociale, qualité architecturale, densité de construction, etc.). Dans ce sens, nous allons souligner dans une partie suivante les degrés de perception et d'usage de la « compaction urbaine » dans chaque géotype urbain (cœur agglomération ou ville périurbaine).

b. La composition urbaine : des objectifs de développement urbain durable atteints ?

Dans cette sous-partie, nous avons voulu analyser plus particulièrement les pratiques spatiales des habitants interrogés (centralités urbaines fréquentées, modes de déplacements, utilisations des services et équipements, etc.). Les résultats de nos enquêtes nous permettent ainsi de montrer la réelle fiabilité des critères du développement urbain durable, l'objectivité de la durabilité des formes urbaines denses.

- Les centralités urbaines :

A travers l'analyse de nos questionnaires, nous remarquons que la vie urbaine des habitants s'organise autour des espaces attractifs de chaque ville. L'ensemble des habitants interrogés se concentre dans des centralités urbaines clés : les places et les avenues centrales de Tours et de Ballan-Miré.

Pour les habitants du quartier de la gare de Tours, nous remarquons un certain éclatement des centralités, entre des centralités internes (à l'échelle du quartier) et externes (à l'échelle de la ville). Dans la centralité interne, nous retrouvons dans un premier lieu la place du Général Leclerc. La majorité de nos enquêtés pratiquent ce lieu car c'est un pôle de transport multimodal où l'on retrouve différents moyens de transports en communs (train, TER, fil bleu). Ils leur permettent d'accéder à leur emplois, ou de se rendre dans leurs familles en fin de semaine (couple de personne âgée et étudiants). De plus, la rue de Bordeaux est particulièrement fréquentée. Nous supposons que cette rue est effectivement attractive due à la richesse des commerces de proximités qui s'y trouvent (tabac, presse, boulangerie). A l'échelle de la ville, les lieux fréquentés sont beaucoup plus éclatés. D'une part, les centralités externes les plus citées correspondent à la place Jean Jaurès (arrêts de bus, poste), la rue Nationale (petits commerces, grandes enseignes commerciales, restaurants) et enfin le Vieux Tours (bars et restaurants). D'autre part, les autres lieux fréquentés par une minorité des personnes interrogées, correspondent à l'avenue Grandmont, les Halles, quartier Velpeau, quai Paul Bert et les sites universitaires de la ville (site des Tanneurs, de Grandmont et des Deux Lions). En définitive, nous constatons que les centralités internes et externes citées sont fréquentées davantage par les jeunes de moins de 29 ans, cela est dû à la forte représentativité de cette catégorie dans le

quartier de Tours.

Pour les habitants interrogés du quartier résidentiel des Petites Hérisnières, plusieurs centralités externes au quartier se dégagent. Ce constat est probablement dû à l'absence d'activités internes et attractives dans leur quartier. Dans ce sens, la vie urbaine semble s'organiser autour de la place centrale de la ville (place de l'hôtel de ville) à l'intersection des rues du commerce (boulangerie, pharmacie, marché) et du Général Leclerc (école maternelle et primaire, bibliothèque, tabac, presse). Ensuite, l'avenue Jean Mermoz semble tout autant fréquentée, due à la présence de plusieurs activités quotidiennes (hypermarché, poste, collège René Cassin). Enfin, certains enquêtés fréquentent des lieux beaucoup plus dispersés dans la ville : rue du 11 novembre (médecin), lac des Bretonnières (promenade), club des carnaux (salle de sport). Finalement, nous constatons que la fréquentation de certaines rues de centre ville correspond aux ménages avec un ou plusieurs enfants (trajet vers l'école) mais également une concentration de tous les services et commerces de la ville dans un même secteur.

En conclusion, les centralités pratiquées dans nos deux quartiers ne sont pas surprenantes. Elles sont conformes au cœur urbain dynamique et attractif de chacune des deux villes, défini dans leur Plan Local d'Urbanisme respectif. Dans l'ensemble les quartiers étudiés sont proches, voir insérés dans le cœur urbain de la ville, mais cette proximité, cette « filière courte » est-elle pratiquée de manière durable et écologique ?

- Les transports collectifs et privés :

De manière générale, quelque soit le quartier étudié, la majorité des individus interrogés estiment que leur ville présente une bonne desserte de transports collectifs. Toutefois, il subsiste une différence pertinente entre le quartier de Tours et celui de Ballan-Miré. Alors que les habitants de Tours estiment tous qu'il y a une bonne desserte de transport en commun (train et autobus), les habitants de Ballan-Miré sont beaucoup plus partagés. Ils sont nombreux à porter un jugement négatif sur la présence de transports collectifs dans leur ville (32,1%). Ce dernier pourcentage est justifié par la faible desserte de transports en commun qu'offre la ville de Ballan-Miré. Toutefois, nous constatons qu'une importante majorité des ballanais interrogés

(67,9%) considèrent que la ville est suffisamment facile d'accès par les transports collectifs. Les contrastes entre les résultats de nos deux quartiers confirment la forte desserte et la multiplicité des transports collectifs dans la ville de Tours (gare, TER, fil bleu, fil vert et futur tramway), à l'inverse de la ville de Ballan-Miré qui manque sensiblement de desserte de transports en communs (une seule ligne d'autobus et une seule navette SNCF le soir et le matin). Sur ce dernier point, il est intéressant de souligner le profil des habitants ayant jugé les transports collectifs de Ballan-Miré insuffisants. La majorité correspondent à la catégorie sociodémographique des moins de 29 ans, et aux individus ayant résidé auparavant dans des villes beaucoup plus dynamiques en terme de transports collectifs (Montpellier, Paris, Joué-Lès-Tours, Tours centre, La Riche). En outre, les individus qui considèrent que la ville de Ballan-Miré est suffisamment desservie par les transports collectifs, proviennent soit d'un autre quartier ballanais plus éloigné (Aigrefin, Carnaux) ou soit d'un autre département français (Martinique, Eure-et-Loir, etc.).

De cette façon, après avoir constaté la proximité des centralités par rapport à chaque quartier ainsi que la desserte des transports en commun, il s'agit désormais de corréliser ces deux composantes urbaines entre elles. Comment les habitants de Tours et de Ballan-Miré accèdent-ils aux services, aux commerces et à leur emploi ? Pratiquent-ils d'autre moyen de transports que collectifs ? Les ballanais qui considèrent que la desserte en transports collectifs est suffisante, les empruntent-ils réellement ?

Dans un premier temps, nous constatons que la centralité du quartier de la gare semble permettre aux habitants de Tours d'utiliser le moins possible leur voiture et de favoriser l'usage des transports collectifs ou privés moins énergivores et moins polluants (vélo, train, covoiturage, autobus). D'une part, pour accéder aux services et commerces de leur ville, les habitants interrogés empruntent systématiquement la marche à pied (100%). Les modes de transport les plus couramment utilisés après la marche à pied correspondent : à la voiture (31,6% des personnes interrogées), puis l'autobus (pour 26,3%) et enfin le vélo (pour 21%). D'autre part, pour se rendre à leurs emplois (part des actifs) ou à leurs activités quotidiennes (étudiants et personnes âgées), les habitants utilisent majoritairement la marche à pied. Ensuite, la voiture est utilisée en second plan pour 31,6 % d'entre eux. Enfin les autres moyens

comme l'autobus, le train, le vélo et le covoiturage sont beaucoup moins empruntés, avec des pourcentages respectifs de 26,3%, 21%, 15,8% et 10,5%. En définitive les moyens de transports, privés ou publics, les plus utilisés pour accéder aux commerces ou à leurs emplois correspondent souvent à la marche à pied, à la voiture et ensuite à l'autobus.

Toutefois, nous constatons une différence plus prononcée pour les habitants du périurbain. En effet, les ballanais utilisent fréquemment la voiture et la marche à pied pour accéder aux commerces et services de leurs villes (85,7% marchent et 82,1% utilisent leur voiture). Ces pourcentages sont représentatifs d'une certaine dépendance de l'automobile dans leur vie quotidienne. Seulement 7,1% utilisent l'autobus et 10,7% le vélo. Ce sont des pourcentages très faibles lorsque nous les comparons avec ceux du quartier de Tours, mais aussi lorsque nous savons que les commerces et services ne sont pas très éloignés du quartier (500 mètres). Nous supposons que l'utilisation de la voiture pour accéder aux services, s'articule avec leur emploi et loisirs. Les trajets quotidiens réalisés par ces individus soulignent des chaînes de déplacement, marquées par la question d'une distance – temps. Les individus du périurbain utilisent la voiture pour tout faire et ainsi gagner du temps (pratique des services et commerces sur leur trajet : déposer les enfants à l'école avant d'aller travailler le matin et faire les courses avant de revenir chez soi le soir). Nous émettons cette hypothèse car nous observons que les actifs interrogés utilisent tous leurs voitures pour se rendre sur leur lieu de travail (85,7%). Seulement les 4 individus inactifs (retraités, étudiants ou en recherche d'emploi) n'utilisent pas la voiture mais plutôt la marche à pied (10,7%) ou le vélo (3,6%). De ce fait, nous constatons que les habitants du quartier des Petites Hérissières n'empruntent pas souvent la marche à pied (10,7%), le covoiturage (10,7%), le train (7,1%) ou l'autobus (7,1%). L'usage de la voiture détient une place conséquente dans le quotidien des habitants, alors que les acteurs locaux tentent de le mettre en second plan.

En définitive, le géotype urbain et la localisation des emplois et des commerces et services reflètent l'utilisation des différents transports collectifs ou privés, motorisés ou non. Finalement, nous nous apercevons que ces pourcentages soutiennent certaines études scientifiques sur le rapport entre la densité et la

consommation énergétique³⁶. La densité urbaine, présentée avec une concentration de l'ensemble des activités humaines dans un même lieu (emploi, transports, services, équipements et commerces), semble dans notre cas favoriser l'utilisation des transports doux et réduit donc fortement l'usage de la voiture.

- Évaluation de la présence de services et commerces :

L'évaluation des commerces de proximités par les habitants de chaque quartier démontre des résultats similaires, pourtant la localisation des deux quartiers par rapport aux commerces de proximité est tout à fait différente. Les habitants du quartier de la gare de Tours se situent dans l'hypercentre de la ville, alors que le quartier des Petites Hérissières est beaucoup plus éloigné de son noyau urbain. En effet, la totalité des personnes interrogées à Tours et Ballan-Miré estime que la localisation de leur quartier leur permet d'accéder facilement aux commerces de proximités en termes de distance physique. En outre, l'évaluation quantitative des commerces de proximité est marquée par des contrastes entre les habitants de chaque quartier. Les habitants du quartier de la gare de Tours considèrent majoritairement, (89,5 %) que leur quartier est riche en service et commerce. Les 3 individus qui estiment que leur quartier est peu riche en commerces et services, ne témoignent pas spécialement de critères sociodémographiques spécifiques. Par conséquent, nous supposons que cette appréciation est due à un précédent lieu de résidence plus attractif, puisqu'ils viennent d'autres départements comme Paris ou Dijon. Pour les habitants du quartier des Petites Hérissières, nous remarquons que les avis sont partagés. 82,1% d'entre eux estiment que leur quartier est suffisamment riche en services et commerces. Les 5 individus qui expriment ce désaccord ont habité auparavant dans des communes plus riches en commerces comme Tours et Joué-Lès-Tours. Il est donc logique qu'ils considèrent une insuffisance de services et commerces de proximité.

En conséquence, nous constatons que la majorité de notre échantillonnage considère leur cadre de vie urbain suffisamment riche en commerces et services, même si le nombre et la localisation de ces derniers n'est pas les mêmes dans chaque

³⁶ Se référer à la courbe de Newman et Kenworthy (partie I ou annexe 1).

commune.

En définitive, nous pouvons conclure que la composition urbaine (centralité, transports, activités économiques) est globalement appréciée pour l'ensemble de nos habitants interrogés. La localisation du quartier de la gare située dans l'hypercentre de la ville de Tours, est un des paramètres importants qui permet aux habitants de favoriser les filières courtes et écologiques. Ils empruntent des moyens de transports plus doux et variés pour accéder à leurs emplois et à la centralité urbaine riche en services et équipements de proximité. Dans le quartier résidentiel des Petites Hérissières, les habitants utilisent régulièrement leur voiture et peu de transports collectifs. Cet usage est fondé sur des chaînes de déplacement et une centralité urbaine plus éloignée que dans le quartier de Tours. En outre, force est de constater que malgré ces différents degrés d'usages et de pratiques des composantes urbaines, la majorité des habitants restent satisfaits de leur cadre de vie urbain.

c. La dimension humaine dans l'évaluation du cadre de vie de nos habitants

Dans cette sous-partie, nous souhaitons évaluer la perception des habitants de Tours et de Ballan-Miré sur leur environnement proche et plus particulièrement sur la dimension humaine et sociale de leur quartier. Comment perçoivent et ressentent-ils la densité humaine dans leur quartier ? Leurs perceptions correspondent-elles réellement à des faits objectifs ?

- La mixité sociale :

La mixité sociale apparaît plus importante dans le secteur de Tours. 73,7% des habitants interrogés sont plutôt d'accord pour dire qu'il y a de la mixité sociale dans leur quartier. Pour eux, toutes les catégories sociales sont représentées. Seulement 26,3% considère que le quartier est peu diversifié sociologiquement. En revanche, les habitants du quartier de Ballan-Miré ont des avis beaucoup plus divergents sur ce sujet. Pour 42,9% d'entre eux, toutes les catégories sociales sont représentées, alors que la majorité des enquêtés ballanais considèrent qu'il n'y pas de mixité sociale suffisante dans leur quartier. Ces résultats soulignent des contrastes dans les faits réels. En effet, lorsque l'on compare les profils sociodémographiques

des personnes interrogées de nos deux quartiers, le quartier de Tours semble être moins diversifié dans ces catégories sociodémographiques. Les types de résidence (location) et les surfaces de logements à Tours (petites et moyennes surfaces en appartements) accueillent des populations spécifiques. Nous constatons que la moitié des individus est représentée par les moins de 29 ans (étudiants, jeunes couples). Puis dans le pourcentage restant, les personnes âgées entre 29 ans et 59 ans sont majoritairement représentées par rapport aux personnes de plus de 59 ans (1/4 du pourcentage restant). Dans le quartier ballanais, la population est plus composite, malgré le ressenti de la majorité des habitants interrogés dans ce secteur. Nous observons que toutes les catégories sociodémographiques sont représentées de manière égale et sont surtout toutes présentes. De plus, lorsqu'il s'agit des catégories socioprofessionnelles de nos habitants interrogés, il s'avère que le quartier de Ballan-Miré concentre des emplois plus diversifiés (ouvriers, employés, cadre, artisans, etc.) contrairement au quartier de Tours qui est surreprésenté par les étudiants et les cadres. Nous pensons que les sentiments à l'égard de la mixité sociale dans leur quartier sont peu objectifs, pour des raisons peu explicables.

- La densité humaine :

En outre, lorsqu'il s'agit d'émettre un jugement sur l'impression de la densité humaine, les constats divergent sensiblement. En effet, l'évaluation d'un surpeuplement des quartiers met en évidence un contraste entre les habitants de Tours et de Ballan-Miré. Finalement, nous constatons que ces résultats soulignent d'une certaine manière la perception et le vécu de certaines formes urbaines plus denses que d'autres.

En majorité, les habitants interrogés de nos deux quartiers ne jugent pas leur ville surpeuplée. Cependant cette tendance n'est pas confirmée à l'échelle du quartier de Tours. Alors que les sentiments d'étouffement et d'entassement ne concernent qu'une minorité d'habitant dans le quartier des Petites Hérissières (14,3%), une forte proportion des habitants de Tours affirme le contraire (42,1%). Ces derniers estiment que la densité humaine est forte. 73,7% des tourangeaux interrogés jugent que les habitants sont très nombreux, contrairement à un pourcentage de seulement 46,4% dans le quartier ballanais. Par conséquent, en fonction de ces résultats contrastés dans

chaque quartier, nous constatons que les habitants n'éprouvent pas de la même façon le sentiment d'entassement. En effet, 52,6% des habitants interrogés du quartier de la gare de Tours affirment se sentir entassés, alors que seulement 14,3% des ballanais estiment être entassés. Finalement, d'un point de vue objectif, ces différences de perception et de vécu dans le quartier de Tours sont logiques puisqu'il concentre plus d'habitants et de logements que dans le quartier des Petites Hérissières. La forme urbaine semble donc déterminante dans l'appréciation du cadre de vie et de la densité humaine. Plus le quartier comporte un grand nombre de logements et plus les habitants sont nombreux à éprouver un sentiment d'entassement à l'égard de leur quartier. De surcroît, nous observons que ces sentiments d'étouffement et d'entassement sont aussi influencés par les catégories sociodémographiques et le lieu de résidence antérieure. Par exemple, nous pouvons percevoir que les personnes âgées du quartier de Tours vivent plus mal la densité humaine et bâtie. Ils considèrent leur ville et quartier surpeuplé puisque la plupart ont déjà vécus dans un cadre urbain moins dense, et plus particulièrement dans une maison individuelle. De même, force est de constater que cette conclusion est aussi applicable pour les jeunes de moins de 29 ans, qui ont vécus pour la majorité dans une maison familiale avant de résider dans ce quartier (étudiants).

En conclusion, les formes urbaines (immeubles, tour ou pavillons et petits collectifs) et l'expérience urbaine vécue semblent influencer les sentiments d'une présence de mixité sociale et les perceptions de la densité humaine, forte ou faible. Les habitants de Ballan-Miré pensent que leur quartier n'offre pas suffisamment de mixité sociale, probablement car les formes urbaines sont de faibles densités. Ils ne ressentent ainsi pas de sensations d'étouffements ou d'entassements particulières. En revanche, les habitants de Tours estiment que leur quartier offre une forte mixité sociale, car ils sont beaucoup plus nombreux et plus entassés. Leurs sensations d'étouffement et d'entassement sont donc plus péjoratives.

d. La perception de l'ambiance urbaine du quartier tourangeau et ballanais

Dans cette dernière sous-partie, nous allons évaluer la qualité de vie urbaine qui, comme nous l'avons souligné dans les parties précédentes, est essentielle pour un développement urbain durable. Les villes et les quartiers se doivent être à taille

humaine et ainsi proposer une qualité architecturale, des espaces verts, de l'animation et de la convivialité. Il est donc important de démontrer comment les tourangeaux et ballanais de notre échantillon perçoivent la qualité de leur environnement urbain.

- Qualité architecturale :

De manière générale, nous remarquons des déséquilibres quant à la perception du cadre architecturale des villes et des quartiers. Premièrement, à l'échelle de la ville de Tours, la totalité des habitants interrogés apprécie son paysage urbain. En revanche, à l'échelle du quartier de la gare, les constats sont loin d'être similaires. En effet, la majorité des enquêtés ont une appréciation négative de la qualité architecturale de leur quartier (60%). Dans ce pourcentage, nous observons la présence de certains individus déçus de l'évolution de leur quartier (travaux, encombrement, bâtiments dégradés, entassement en immeuble, etc.). Deuxièmement, à l'échelle de la ville de Ballan-Miré, nous constatons des avis partagés. En effet, même si la majorité des enquêtés considère que la commune de Ballan-Miré est agréable à regarder, 10,7% estiment que le paysage urbain n'est pas suffisamment agréable. De plus, à l'échelle du quartier des Hérissières, les sentiments à l'égard de la qualité architecturale sont mitigés. C'est un quartier neuf et innovant, qui suscite davantage d'appréciation positive que dans le quartier de Tours, mais il n'est pas pour autant perçu de la même façon par l'ensemble des ballanais interrogés. 57,1% estiment que leur quartier possède une certaine qualité architecturale. Les appréciations négatives sur la qualité architecturale du quartier ballanais est dominé par des individus qui vivaient auparavant dans des maisons individuelles ou en plein centre historique d'une ville (Montpellier, Reims, etc.). Néanmoins, ce dernier pourcentage nous semble assez paradoxal lorsque nous le comparons avec le choix du quartier par les populations. Même si, 42,9% ont choisi de résider dans ce quartier pour le calme, l'intimité, la nouveauté, la verdure, l'accès à la propriété, des loyers modérés, ces variables n'ont pas une grande influence sur l'appréciation de la qualité architecturale. Nous pouvons donc supposer que l'évaluation du cadre de vie est peut-être mise en évidence avant la qualité architecturale.

En définitive, même si les avis sont contrastés dans chaque quartier, nous observons que les tissus urbains discontinus et plus hétérogènes sont plus appréciés. La présence d'un paysage d'immeuble et dégradé n'est pas très bien perçue (quartier de la gare), contrairement à un quartier avec des bâtiments propres, neufs et diversifiés (Ballan-Miré). Toutefois cette conclusion générale doit être nuancée puisque, chez certains de nos habitants interrogés, les centres historiques sont convoités et appréciés pour leur dimension historique et « *atypique* » (habitant de Ballan-Miré). Le problème ne résiderait donc t-il pas dans l'harmonie des bâtiments?

- La dimension végétale du tissu urbain :

L'évaluation de la présence d'arbre est marquée par un très fort contraste entre le quartier de la gare et celui des Petites Hérissières. En effet, dans le quartier de Tours, 94,7% des habitants affirment que les arbres sont très peu nombreux. Dans le quartier des Petites Hérissières, le constat est plus contrasté. Seulement 32,1% estiment que leur quartier est suffisamment verdoyant. Finalement, malgré le caractère plus rural de la ville de Ballan-Miré et la proximité de grands espaces verts (présence d'un espace vert de l'autre côté de la rue), on constate que quelque soit le secteur pris en compte, plus des deux tiers des habitants considèrent que la présence des arbres est faible.

En outre, lorsque l'on prend en compte les sentiments de déceptions à l'égard des quartiers, nous remarquons, que certains habitants de Tours reprochent énormément le manque d'espace de verdure (personne âgées et adultes), contrairement aux habitants de Ballan-Miré qui ont choisit ce quartier pour son cadre naturel, reposant, verdoyant et convivial. La perception des espaces verts par les habitants est donc assez paradoxale, puisque les abords du quartier résidentiel des Petites Hérissières sont beaucoup plus arborés et riches en espaces verts que dans le quartier tourangeau.

- L'ambiance urbaine : entre animation et convivialité :

Premièrement, à l'échelle de la ville, nous remarquons que les habitants de Tours et de Ballan-Miré considèrent leur ville comme suffisamment animée et vivante. 100% des enquêtés Tourangeaux perçoivent la ville de Tours comme très vivante. Pour les ballanais, le résultat est plus composite. En effet, même si la

majorité des individus considèrent la ville de Ballan-Miré comme suffisamment animée, 14,3% estiment que la ville est très peu vivante. Ces quatre individus ne sont certes pas très représentatifs sur le total de notre échantillon, mais témoignent d'une expérience urbaine antérieure plus attractive. Ils habitaient auparavant dans des communes plus vivantes et plus denses (Tours, Montpellier, Joué-Lès-Tours, la Riche, etc.).

Deuxièmement, sachant que la qualité de l'ambiance urbaine réside dans une certaine convivialité, il est important d'évaluer la perception du contexte social, de la convivialité. De ce fait, nous nous apercevons que la perception et l'effort de convivialité est plus important en milieu périurbain que en milieu urbain. En effet, l'ambiance du quartier de la gare de Tours est perçue comme un peu moins sociable que dans le quartier des Petites Hérissières. 73,7% des habitants de Tours estiment qu'il semble y avoir un certain respect mutuel entre les habitants, contre 26,8% qui déclarent l'absence de convivialité et d'un certain « *individualisme urbain* » (habitant de Tours). D'ailleurs, ce manque de convivialité est un argument énoncé lorsque les individus expliquent leur déception à l'égard du quartier de Tours. Dans le quartier des Petites Hérissières, une grande part de nos enquêtés (89,3%) se déclarent tout à fait d'accord avec la présence de convivialité dans leur quartier. Cette qualité est de plus mise en avant lorsque les habitants évaluent le cadre de vie du quartier et leur satisfaction résidentielle.

- La propreté de la ville :

Cette perception de la propreté est importante puisqu'elle contribue à la perception d'une bonne qualité de vie, d'une satisfaction résidentielle et d'une meilleure perception des formes urbaines denses.

La propreté de la ville est évaluée de manière équivalente par les habitants. La majorité des enquêtés considèrent leur ville tout à fait propre. Dans le quartier de Ballan-Miré, 100% des individus sont d'accord pour déclarer que la ville est bien entretenue et propre. Dans le quartier de la gare de Tours, une faible part des personnes interrogées déclare être gênée par un manque de propreté (15,8%), tandis que le reste des habitants trouve leur ville suffisamment propre. Ce dernier pourcentage négatif est d'autant plus marqué lorsque nous l'assimilons au paramètre

de dégradation urbaine. En effet, on constate que 31,6% des individus estiment que la ville de Tours est détériorée. Nous pensons que ce taux est causé par la multiplication des travaux du tramway dans leur environnement immédiat. Le paysage urbain pourrait alors paraître dégradé.

- La perception des nuisances :

La perception des nuisances à l'échelle de nos deux villes et de nos deux quartiers est sensiblement différente. Dans le cas de Tours, ce phénomène est probablement causé par la présence des travaux de la future ligne de tramway, qui modifie la perception de la ville dans le court terme. En effet, les nuisances sonores sont gênantes pour les habitants du quartier de la gare. 63,2% déclarent être gênés par le bruit. En revanche à Ballan-Miré, la majorité (89,3%) des habitants du quartier ne considère pas du tout leur ville comme bruyante. Les nuisances olfactives sont d'une moindre gêne dans nos deux quartiers et sont évaluées de manière équivalente (74% à Tours et 97% à Ballan-Miré). Enfin, les nuisances les plus conséquentes résident dans la congestion automobile. En effet, le quartier de la gare de Tours est jugé fréquemment encombré par la circulation automobile par rapport au quartier ballanais. 84,2% des tourangeaux interrogés estiment être gênés par la circulation encombrée (travaux, rue étroite, peu d'accès pour les voitures) contre 32,1% à Ballan-Miré. Ce type de nuisance revient souvent lors de l'appréciation du cadre de vie de Tours par les habitants du quartier de la gare.

- La perception de la densité spatiale et bâtie :

Lorsque nous demandons aux habitants interrogés d'émettre un jugement sur la perception de leur environnement bâti (nombre de bâtiments, espace et aération entre les constructions, hauteur du bâti), nous constatons que la densité n'est pas toujours bien appréciée et bien vécue par certaines catégories d'individus.

Dans un premier temps, nous remarquons que la densité spatiale (espace entre les constructions, aération) est globalement bien perçue dans nos deux quartiers, malgré des contrastes de formes urbaines sensiblement différentes entre ces deux secteurs. D'une part, lorsque l'on demande aux habitants interrogés d'estimer l'espace entre chaque bâtiment de leur quartier, nous n'observons pas de différence significative

entre Tours et Ballan-Miré. Quelque soit le quartier, le prospect est perçu par une grande majorité des personnes interrogées comme étant petit ou plutôt petit. 57,9% des habitants de Tours et 64,3% des habitants de Ballan-Miré affirment que l'espace entre les bâtiments est faible. En contrepartie 42,3% des habitants de Tours et 35,7% des habitants de Ballan-Miré considèrent que l'espace entre les constructions est suffisamment grand. Ces deux derniers pourcentages sont influencés, dans le cas du quartier de Tours par la surreprésentation des moins de 29 ans et notamment des étudiants dans nos personnes interrogées. Dans l'ensemble, cette catégorie sociodémographique n'émet pas d'appréciation négative sur la densité spatiale, contrairement aux autres individus mariés et âgés de plus de 39 ans. Dans le cas de Ballan-Miré, les personnes interrogées ayant répondu qu'il existe un espace suffisant entre les constructions sont les habitants ayant vécu dans un appartement autrefois mais aussi dans des villes périphériques plus denses que Ballan-Miré, comme Joué-Lès-Tours, la Riche ou encore en métropole parisienne. C'est pourquoi, les individus ayant vécu dans des communes plus isolées, considèrent que les bâtiments sont très peu espacés. Les résultats des ballanais interrogés soulignent l'écart qu'il peut y avoir entre des mesures de densité objective et l'expérience qu'en ont les usagers, puisque le quartier de Ballan-Miré est de faible densité par rapport à celui du quartier de Tours. D'autre part, lorsque la question sur la densité spatiale induit davantage un jugement, on observe des différences conséquentes entre les quartiers. Le quartier de Tours, à l'image de son tissu urbain resserré est perçu par une majorité des individus comme étant très peu aéré (52,6%). A l'inverse, dans le quartier des Petites Hérisnières dont le tissu urbain est plus espacé, nous constatons que seulement 28,6% des ballanais interrogés ont une appréciation négative sur ce sujet.

Dans un deuxième temps, nous observons que la perception de la densité bâtie (nombre de construction et hauteur des bâtiments) ne reflète pas toujours les ressentis sur la densité spatiale. D'une part, nous constatons que la densité bâtie est perçue de la même façon dans les deux quartiers par nos personnes interrogées. Dans le quartier de Tours, on constate que 68,4% des tourangeaux considèrent qu'il y a très peu de bâtiments dans leur quartier. Ce dernier pourcentage est éminemment influencé par la surreprésentation des individus de moins de 29 ans. A l'inverse, 31,6% des tourangeaux pensent que leur quartier a une forte densité de construction

(retraités et actifs de plus de 39 ans). Dans le secteur ballanais, la majorité des habitants interrogés vivent aussi très bien la densité bâtie du quartier, contre seulement 14,3% (propriétaires et personnes ayant vécu dans un pavillon auparavant). D'autre part, nous observons que la question de la hauteur des bâtiments est aussi majoritairement appréciée dans les deux quartiers. Dans le secteur des Petites Hérissières, 24 individus, soit 96,4%, affirment que leur quartier n'est pas oppressant en termes de hauteur du bâti. Toutefois, force est de constater que cette verticalité est diversement appréciée dans le quartier de la gare. En effet, 31,6% des habitants de Tours estiment que la hauteur des bâtiments du quartier est trop oppressante. Ce dernier pourcentage concerne principalement une catégorie sociodémographique : toutes les personnes de plus de 59 ans (4 individus). Même si cette appréciation négative concerne peu de personnes, ce pourcentage reste conséquent, puisque les appréciations positives sur la hauteur des bâtiments sont principalement influencées par les étudiants (68,4%). En outre, nous remarquons que cette question de la hauteur des bâtiments a souvent été évoquée par les habitants de Tours pour argumenter l'influence de la forme sur la qualité de vie : « *Les bâtiments de moyenne taille offrent des espaces verts (pelouse, arbres) et génèrent moins de sentiment oppressant (...)* », et « *Les grands bâtiments concentrent trop de personne, ils sont oppressant et bruyant, alors que les bâtiments bas sont plus aéré, calme et convivial* ». Néanmoins cette verticalité du bâti est aussi appréciée par certains individus du quartier de la gare, puisqu'elle serait synonyme de services et commerces de proximité, d'un dynamisme de centre ville.

En définitive, nous pouvons conclure que, même si globalement la densité est bien vécue, l'évaluation de la densité spatiale et de la densité bâtie est perçue de différentes manières selon le profil sociologique et le parcours résidentiel de chaque individu. Les moins de 29 ans apprécient la densité bâtie et spatiale, ils sont plus tolérants que les individus âgés de plus de 39 ans. L'expérience vécue influe donc sur la perception et l'appropriation de certaines formes urbaines denses et géotypes urbains particuliers.

En conclusion, nous remarquons dans l'ensemble des contrastes entre nos deux géotypes urbains et nos deux quartiers. Les objectifs de développement durable

sont différemment pratiqués par les habitants. Lorsqu'il s'agit de l'usage des transports en communs, de la présence de commerces et services et de l'animation, le quartier de la gare de Tours paraît plus approprié. Sa centralité et sa densité urbaine lui confèrent de nombreux avantages de durabilité et d'appropriation de mode de vie durable par les populations. Toutefois, lorsqu'il s'agit de la présence de verdure, de qualité architecturale, de convivialité et de faibles nuisances urbaines, le quartier résidentiel des Petites Hérissières semble plus agréable. Il bénéficie d'un meilleur cadre de qualité de vie et de meilleures sensations de bien-être. La dimension humaine du développement durable est ici mise en valeur.

Nonobstant, nous allons démontrer dans une prochaine partie que ces degrés de satisfaction résidentielle varient en fonction de nombreuses variables sociologiques, de l'expérience vécue de la densité urbaine et par conséquent d'un parcours résidentiel propre à chaque individu.

2. L'appropriation des formes urbaines denses par les habitants de Tours et de Ballan-Miré

Le type de regard sur la ville influence l'appropriation et l'acceptabilité des formes urbaines denses. Après avoir remarqué que les trajectoires résidentielles influent sur les modalités de réponses de nos habitants interrogés, nous allons dans cette sous-partie approfondir leurs impacts éminents sur la perception et l'acceptabilité de la densité bâtie. Par conséquent, dans un premier temps nous évoquerons l'influence des variables sociodémographiques sur l'évaluation du cadre de vie de chaque quartier. Puis ensuite, nous démontrerons que l'appropriation des formes urbaines et de la densité urbaine varient en fonction du profil sociologique de chaque individu tout comme son parcours résidentiel ascendant. Dans ce sens, nous remarquons que certaines représentations sociales de formes urbaines denses sont ancrées dans un imaginaire collectif (maison individuelle, logement collectif) mais qu'elles sont avant tout une question d'un cadre de vie urbain vivable et agréable.

a. L'influence des variables sociodémographiques sur l'évaluation, la perception et l'appropriation de la densité urbaine

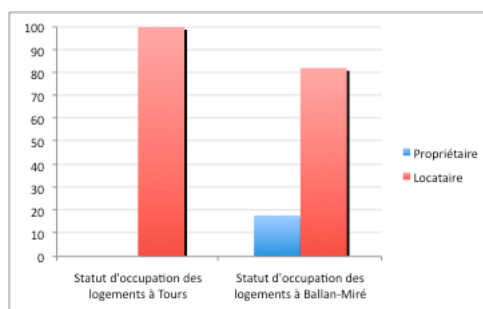
Malgré le faible nombre de personnes interrogées dans chaque secteur, nous constatons une certaine influence des variables sociodémographiques sur la perception de la densité et la satisfaction du cadre de vie des habitants concernés. A l'échelle du quartier de Tours et de celui de Ballan-Miré, nous avons donc réalisé des taux de pourcentages pour évaluer la perception et le vécu de la densité sur nos deux quartiers distincts (centre urbain et périurbain). Dans cette perspective, nous avons donc considéré l'ensemble des variables relatives aux profils sociologiques : le statut d'occupation du logement (propriétaire ou locataire), le statut de résidence (résidence principale ou secondaire et logement étudiant), les catégories sociodémographiques (tranches d'âges), les catégories socioprofessionnelles (actifs, étudiants, retraités), et enfin la situation familiale (marié, divorcé, célibataire) et taille du ménage (nombre d'enfant).

- Statut d'occupation des logements :

Dans un premier temps, relatif au statut d'occupation des logements des personnes enquêtées sur nos deux quartiers, la part des locataires est largement dominante (89,4%) contrairement à celle des propriétaires qui représente seulement 8,5% du total de l'échantillon. Toutefois, des différences conséquentes sont à noter entre les deux secteurs. La part des propriétaires parmi les personnes interrogées dans le secteur de la gare de Tours est nulle, alors que dans le quartier des Petites Hérisnières, la part des propriétaires atteint 17,9% de l'échantillon. De ce fait, les importantes parts des locataires dans les deux quartiers expliquent et justifient certaines autres variables (temps de résidentialisation, tranches d'âges) et surtout les sentiments de certains propriétaires ballanais à l'égard de leur quartier. A ce sujet, comme nous l'avons cité dans une précédente sous partie, nous observons quelques différences sur l'évaluation de la densité entre les locataires et les propriétaires. La majorité des propriétaires (3 sur 5) considère leur quartier peu aéré et étouffant et sont principalement déçus de l'évolution urbaine de leur quartier et de leur ville (trop de construction). Toutefois, l'analyse de ces statuts d'occupations a peu d'influence sur les différents critères évaluant la satisfaction résidentielle et l'évaluation de la

densité. Seule, l'implication dans la vie urbaine de la ville s'avère réellement différente selon qu'il s'agit de propriétaire ou de locataire³⁷.

Graphique 3 : Statut d'occupation des logements dans les secteurs de Tours et de Ballan-Miré

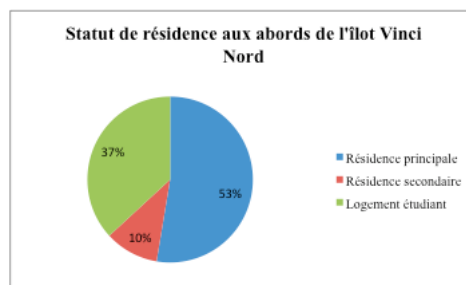


Source : relevé personnel, 2012.

- Statut de résidence des logements :

Le type de résidence des personnes interrogées présente des différences significatives sur le total de l'échantillonnage et entre chaque quartier. La proportion de résidence principale est majoritaire dans les deux quartiers : 52,6% à Tours et 96,4% à Ballan-Miré. En revanche, les résidences secondaires détiennent un faible pourcentage avec seulement trois personnes sur nos 47 individus : 10,5% à Tours et 3,6% à Ballan-Miré. D'autre part, les différences importantes à noter sont dans le secteur de Tours, où les logements étudiants occupent une très grande place avec 34,8%, contrairement au quartier de Ballan-Miré qui n'offre aucun logement étudiant.

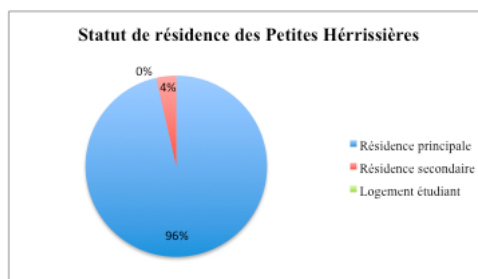
Graphique 4 : Type de résidence dans le quartier de Tours



Source : relevé personnel, 2012.

³⁷ Se référer à la partie suivante sur les limites d'une démocratie participative lors du processus d'une densification des espaces urbains.

Graphique 5 : Type de résidence dans le quartier de Ballan-Miré

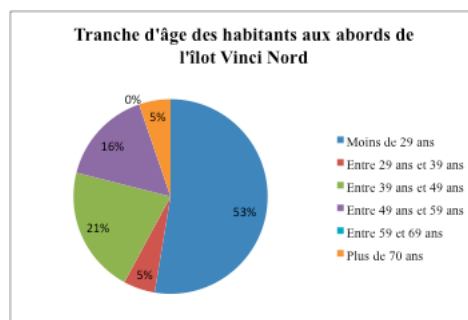


Source : relevé personnel, 2012.

- Les catégories sociodémographiques et socioprofessionnelles :

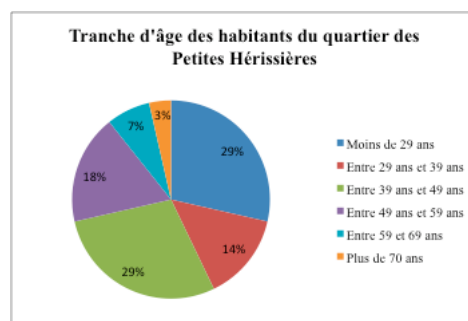
Premièrement, relatif aux catégories sociodémographique, nous constatons que la structure par âge des personnes interrogées correspond d'une certaine façon au statut résidentiel (comme dans le cas des logements étudiants). La structure par âge des personnes interrogées est suffisamment comparable entre nos deux secteurs. De manière générale, dans le quartier de Ballan-Miré et de Tours, nous constatons que la tranche d'âge la plus présente est celle des moins de 29 ans et la moins représentée est celle des 60 ans et plus. La présence des tranches d'âges des 30-39 ans, 40-49 ans et des 50-59 ans varie ensuite en fonction des quartiers. Dans le quartier de la gare de Tours, la population majoritaire reste les moins de 29 ans avec un taux de 52,6%, ensuite ce sont les 40-49 ans avec une proportion de 21%, puis la tranche d'âge des 50-59 (15,8%). De plus, sur ce secteur, nous relevons le faible pourcentage commun de 5,26% pour les tranches d'âges des 30-39ans et des plus de 70 ans. Dans le quartier des Petites Hérisnières, les variables sociodémographiques sont beaucoup plus variées, composites. Les populations les plus représentées sont les moins de 29 ans et les personnes de 40-49 ans avec un taux commun de 28,6%. Les tranches d'âge 30-39 ans et 50-59 ans ont un poids respectif de 14,29% et 17,86%, largement supérieur à ceux de Tours. Enfin, nous comptabilisons un total de 3 personnes sur 28 qui est âgé de plus de 60 ans (soit 10,71%).

Graphique 6 : Statut sociodémographique dans le quartier de Tours



Source : relevé personnel, 2012.

Graphique 7 : Statut sociodémographique dans le quartier de Ballan-Miré

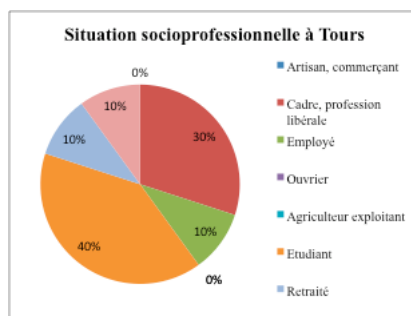


Source : relevé personnel, 2012.

Deuxièmement, relatif à la structure socioprofessionnelle de nos deux quartiers, nous nous apercevons que la part des actifs est largement dominante dans notre échantillon général (en moyenne 62%). Toutefois, cette proportion est plus importante dans le quartier des Petites Hérissières, où les actifs représentent près de 75% des habitants interrogés, contrairement au quartier de la gare de Tours (environ 42,1%). Ces différences sont significatives entre les deux quartiers. Lorsque l'on étudie la répartition socioprofessionnelle des actifs, on constate une surreprésentation des cadres, professions libérales et intellectuelles ainsi que des employés dans les deux quartiers au détriment des artisans, commerçants, des ouvriers, agriculteurs. Toutefois, le poids de ces catégories varie fortement entre nos deux secteurs. Dans le quartier de Tours, les plus représentés sont les étudiants avec un taux de 42,1%. Ensuite ce sont les cadres et les professions libérales et intellectuelles avec 31,6%. Les employés et retraités ont un poids semblable de 10,53%. Enfin, les catégories socioprofessionnelles complètement absentes sont les artisans, les ouvriers et les

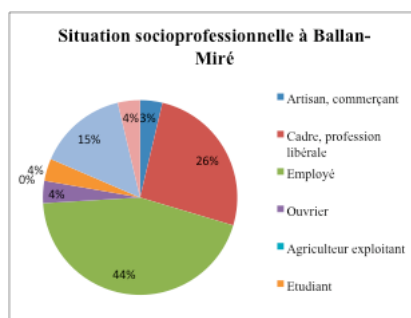
agriculteurs. Dans le quartier des Petites Hérissières, la catégorie socioprofessionnelle surreprésentée est celle des employés avec 42,8%. Les plus représentées ensuite sont les cadres avec 25 %, puis viennent les retraités (14,3%). Les sans-emplois, les ouvriers et les étudiants ont un pourcentage commun de 3,57% (soit un individu par classe).

Graphique 8 : Statut socioprofessionnel dans le quartier de Tours



Source : relevé personnel, 2012.

Graphique 9 : Statut socioprofessionnel dans le quartier de Ballan-Miré



Source : relevé personnel, 2012.

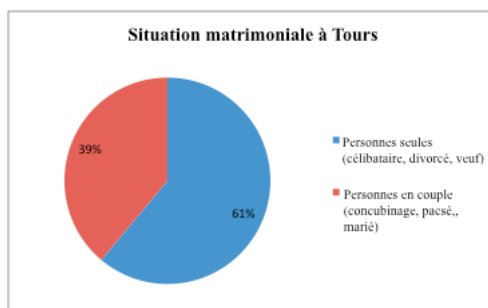
Lors de l'évaluation de la perception de la densité urbaine par l'ensemble de nos habitants, nous remarquons une forte influence de ces catégories socioprofessionnelles et sociodémographiques. En effet, l'âge a une incidence importante sur certaines variables de la perception de la densité. Dans nos deux quartiers, nous nous apercevons que les moins de 29 ans, qu'ils soient étudiants ou actifs, s'approprient et perçoivent la densité urbaine positivement. Les sentiments d'étouffement et d'entassement de la densité bâtie et humaine sont mieux vécus, voir attrayants, car ils sont synonymes d'attractivité urbaine. A l'inverse la proportion d'habitants qui porte un jugement de plus en plus négatif sur la densité humaine et

bâtie, augmente avec l'âge des personnes interrogées. Par exemple, dans le cas des personnes âgées, de plus de 59 ans, qu'ils soient retraités ou actifs, le jugement porté sur le cadre bâti des deux quartiers est plus négatif. Nonobstant, force est de constater que ce jugement semble renvoyer principalement à leur parcours résidentiel ascendant (type de logements et ville habitée auparavant). En outre, ces statuts sociodémographiques soulèvent aussi l'incidence de la situation familiale des personnes interrogées. Nous remarquons que les personnes mariées, en concubinage, avec un ou plusieurs enfants, évaluent la densité urbaine selon leur parcours résidentiel. Concentrés dans le quartier des Hérissières, ces ménages recherchent la convivialité, les espaces verts, les bâtiments de faible taille et la sécurité. En revanche, les personnes célibataires et divorcées sont bien représentées dans le quartier de Tours et considèrent la densité bâtie et humaine attrayante et dynamique, ils ne se sentent ni opprimés, ni isolés, ni étouffés.

- La situation matrimoniale et la taille des ménages :

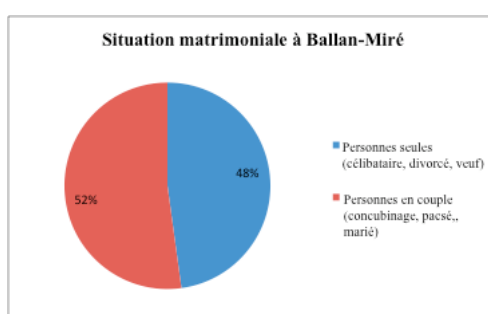
Dans le quartier de la gare, le nombre d'occupants par logement parmi les personnes interrogées est dominé par les personnes seules et sans enfants (63,2%), cela est dû notamment au fort pourcentage d'étudiants mais également au fort taux de célibataire (36,8 %) et de divorcé (21%). Les ménages de 2 ou 3 personnes représentent seulement 36,8% de l'échantillon à Tours. Parmi ce faible pourcentage, 57% d'entre eux vivent avec un ou deux enfants. Cette répartition est totalement différente de celle du quartier de Ballan-Miré, où sont surreprésentés les jeunes couples et les familles (ménage de 2 adultes minimum) avec une part de 67,9%. Parmi les ménages d'au moins deux adultes, 47,4% vivent avec un ou deux enfants. Puis, dans les personnes seules, nous remarquons que 33% d'entre elles sont divorcées et ont un enfant à leur charge. En définitive, en comparant les deux secteurs, nous constatons une surreprésentation des couples mariés et en concubinage dans le quartier des Petites Hérissières (42,9%), à l'inverse du quartier de la gare qui est dominé par les célibataires et les personnes divorcées (57,9%).

Graphique 10 : Situation matrimoniale dans le quartier de Tours



Source : relevé personnel, 2012.

Graphique 11 : Situation matrimoniale dans le quartier de Ballan-Miré



Source : relevé personnel, 2012.

Globalement, l'analyse des caractéristiques sociodémographiques est relativement comparable mais aussi contrastée entre les deux quartiers, et nous permettent ainsi d'observer des typologies sociodémographiques sur chaque tissu urbain et géotype urbain. Dans le secteur de Tours, les étudiants et les célibataires sont surreprésentés alors que dans l'autre quartier ce sont les familles et les jeunes couples avec enfants qui sont davantage mis en avant. Ces conclusions démontrent donc qu'il existe des préférences de formes urbaines et de cadre de vie pour certaines catégories démographiques de population (plus de moins de 29 ans et plus d'étudiants à Tours que à Ballan-Miré, plus de ménage avec enfant(s) à Ballan-Miré que à Tours, etc.), mais aussi pour certaines catégories socioprofessionnelles (plus de cadres à Ballan-Miré qu'à Tours etc.). D'autre part, nous constatons aussi que le parcours résidentiel des enquêtés révèle une certaine appropriation des formes urbaines, collectives ou individuelles (les jeunes et adultes célibataires préfèrent le centre ville, alors que les jeunes couples, les familles et les personnes âgées préfèrent les lotissements).

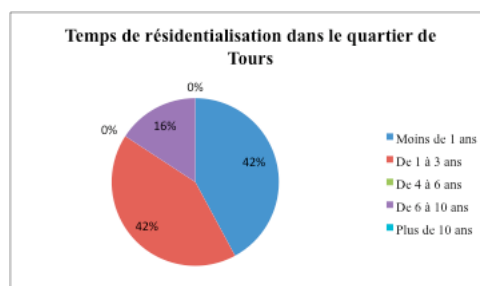
b. Appropriation des formes urbaines denses en fonction d'une trajectoire résidentielle

L'idée d'une influence de la forme urbaine sur la perception et l'appropriation de la densité semble trouver des arguments. En effet, grâce à nos 47 questionnaires, nous constatons que la perception et l'appropriation de la densité urbaine semble liée aux variables sociologiques, des choix de qualité de vie urbaine mais également à la trajectoire résidentielle. Ainsi, les fortes densités spatiales ne sont pas toujours rejetées et les faibles densités ne sont pas toujours appréciées. Tout dépend du profil sociologique et des expériences personnelles vécues de l'individu. Dans un premier temps, nous allons donc mettre en évidence les variables relatives aux parcours résidentiels : durée d'habitation dans le quartier, résidence antérieure (ville et logement quittés) et le choix du quartier actuel. Puis, nous évoquerons concrètement l'influence de ces variables sur les formes d'appropriation de la densité.

- La durée d'habitation dans le quartier :

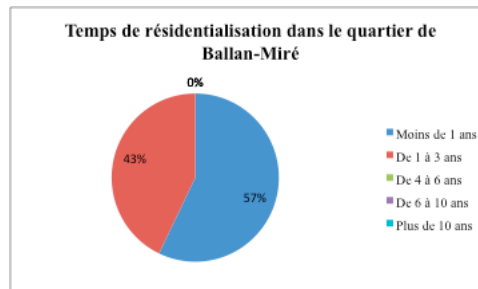
Dans un premier temps, à l'échelle de nos deux quartiers, la part des personnes résidant depuis moins de 3 ans est la plus importante, et représente près de 93,62 % (51,06% pour moins de 1 ans et 42,55% entre 1 et 3 ans), de plus les catégories de 4 à 6 ans et des plus de 10 ans ne sont jamais représentées dans les deux secteurs. Toutefois, les représentations varient ensuite entre les deux quartiers. D'une part, pour le quartier de la gare de Tours, les plus représentés sont ensuite les personnes présentes depuis 6 à 10 ans (3 individus, soit 15,75% sur l'échantillonnage de Tours). D'autre part, les personnes du quartier des Petites Hérisnières résident forcément au maximum depuis moins de 2 ans, puisque le quartier date de 2010.

Graphique 12 : Temps de résidentialisation dans le quartier de Tours



Source : relevé personnel, 2012.

Graphique 13 : Temps de résidentialisation dans le quartier de Ballan-Miré



Source : relevé personnel, 2012.

Dans un deuxième temps, nous constatons que la durée d'habitation dans le quartier de Tours semble avoir beaucoup d'incidence sur la satisfaction résidentielle à l'égard de leur quartier. En effet, les personnes qui résident depuis plus de 6 ans aux abords de l'îlot Vinci Nord jugent la ville davantage surpeuplée que les autres (4 individus). En outre, on retrouve cette tendance pour l'évaluation de la sécurité de la ville et du quartier, de la hauteur des bâtiments, de la sensation d'étouffement et des nuisances sonores. Ces différents paramètres influent ainsi sur la déception du quartier, qu'ils jugent trop bruyant, trop encombré et trop oppressant. Pour eux, leur quartier a évolué dans le mauvais sens du terme avec un manque de verdure et trop de construction bâtie. L'évolution physique de leur quartier ne leur satisfait pas. Parmi les récents habitants dans le quartier dont le temps de résidentialisation est inférieur à 3 ans, la majorité d'entre eux ne considère pas leur quartier surpeuplé (correspond aux étudiants). Ils sont satisfaits de leur cadre de vie. Dans le quartier des Petites Hérissières de Ballan-Miré, la durée d'habitation semble avoir peu d'incidence sur le vécu de la densité et la satisfaction du cadre de vie, puisque le quartier date de 2010. Selon eux, leur quartier est aéré, de faible densité bâtie et sécurisant, tandis que ceux qui redoutent une mauvaise évolution physique de leur quartier (construction de nouveaux logements dans leur rue), sont toujours les propriétaires (environ 18%).

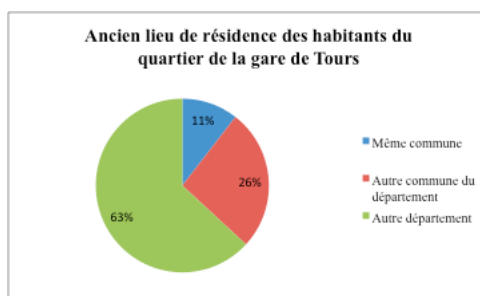
- La résidence antérieure : ville et logement quittés :

Nous remarquons que le temps de résidence antérieure a de fort impact sur la perception et l'appropriation de la densité bâtie. La satisfaction résidentielle passe par l'expérience vécue, et donc par la considération de la morphologie de la ville et

du type de logement quitté.

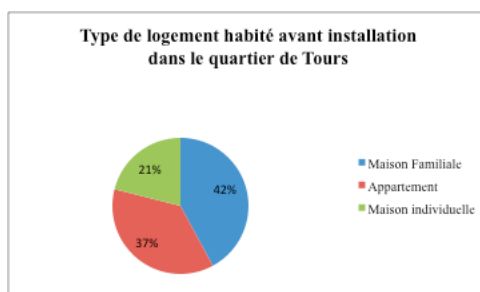
Dans le quartier de la gare de Tours, comme nous l'avons déjà mentionné auparavant, la surreprésentation des étudiants marque une appréciation toujours positive de la densité bâtie. Ayant vécu auparavant dans une maison familiale et dans un autre département, ces individus résident principalement dans ce quartier pour bénéficier de la proximité avec les services et équipements de leur ville (universités, transports, commerces). Leurs profils soulignent donc une forte satisfaction résidentielle et peu de ressenti d'étouffement à l'égard de leur quartier. A l'inverse, les habitants de ce quartier ayant vécu dans une maison individuelle auparavant (5 individus) se sentent énormément opprimés et étouffés. L'appréciation de la densité bâtie est donc ici très négative et mal vécue. Enfin, pour les habitants ayant déjà vécu dans un appartement auparavant, leurs avis divergent en fonction d'autres variables : certains ressentent plus difficilement la densité et l'entassement que d'autre.

Graphique 14 : Ancien lieu de résidence des habitants du quartier de Tours



Source : relevé personnel, 2012.

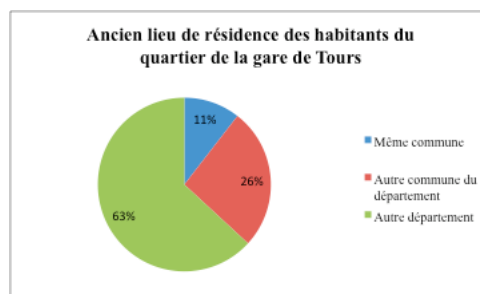
Graphique 15 : Type de logement habité avant installation dans le quartier de Tours



Source : relevé personnel, 2012.

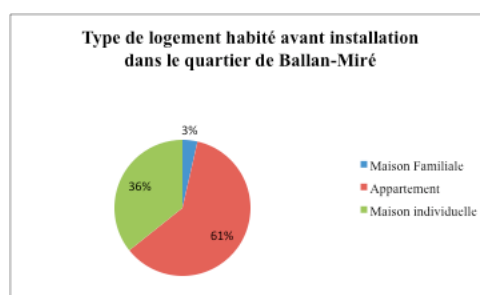
Dans le quartier de Ballan-Miré, la majorité des résidents ont vécu auparavant en appartement, situé essentiellement dans une autre commune de l'agglomération tourangelles (Joué-Lès-Tours, La Riche, Tours) ou dans un autre département. Ces habitants concernés apprécient le cadre de vie de leur quartier et n'y voient en aucun cas une forte densité ou des sentiments d'entassements. A l'inverse, les résidents ayant vécu dans une maison individuelle, dans la même commune (Ballan-Miré) ou dans une autre, ont une appréciation partagée, mais davantage négative sur la densité par rapport au profil précédent.

Graphique 16 : Ancien lieu de résidence des habitants du quartier de Ballan-Miré



Source : relevé personnel, 2012.

Graphique 17 : Type de logement habité avant installation dans le quartier de Ballan-Miré



Source : relevé personnel, 2012.

- Pour quelle raison les habitants ont-ils choisi de résider dans ce quartier ?

Les trajectoires et stratégies résidentielles sont des facteurs importants dans l'évaluation de la densité spatiale et humaine, mais aussi sur l'urbanité et la qualité de vie recherchée par les habitants. La perception et l'appropriation des formes urbaines denses sont déterminées par des choix résidentiels. En effet, nous avons

observé dans nos questionnaires que les choix résidentiels dans chaque quartier témoignent de nombreux paramètres tant de nature personnel (vieillesse, mutation professionnelle, études, etc.) que d'une volonté de qualité de vie urbaine.

Dans le quartier de Tours, nous remarquons que les individus interrogés ont choisi principalement ce secteur pour son dynamisme urbain. En effet, la proximité de la gare, la richesse des services et des équipements, ainsi que la forte fréquence des transports en communs (autobus et trains) ont été des composantes déterminantes dans cette préférence de résidentialisation. La présence de la gare est tout particulièrement importante dans ces choix. Elle permet aux individus d'accéder à leur emploi et de se rapprocher de leur famille grâce à la distance - temps (personnes âgées et étudiants). Ensuite, ce quartier a été choisi par une majorité des habitants pour des raisons socioprofessionnelles, soit le quartier est à proximité de leur lieu de travail, soit les transports en communs leurs permettent d'y accéder facilement (écoles, universités, emplois). Dans cette optique les choix résidentiels se sont effectués en fonction de l'intensité du lieu. Enfin, les derniers paramètres qui influent ces préférences résidentielles sont liées au budget (loyers modérés) et à des événements personnels (divorce ou vieillesse). En définitive l'appropriation des lieux et de la qualité de vie du quartier de la gare est déterminée par le dynamisme de cœur d'agglomération, d'une intensification des activités. Finalement, ce n'est pas la densité bâtie qui est recherchée dans les centres villes, ils souhaitent y vivre pour l'animation, les facilités de déplacements et l'accès simple et rapide aux emplois, aux commerces et aux équipements. Toutefois, pour que les ménages soient attirés par ces environnements denses, il faut que ces environnements soient « intenses » (pour reprendre un terme qualitatif employé par les élus et professionnels de l'aménagement). L'intensité est ici synonyme de destinations nombreuses et variées, accessibles simplement à pied ou en transports en communs.

Dans le quartier résidentiel des Petites Hérisnières, les facteurs qui déterminent les stratégies résidentielles et plus particulièrement le parcours résidentiel ascendant, sont à la fois similaires et différents de ceux du secteur de Tours. En effet, dans un premier temps, c'est la localisation du quartier qui a été choisie par les habitants interrogés. D'une part, se situant à proximité du centre ville de Ballan-Miré, les habitants peuvent bénéficier d'un accès rapide et simple aux services et équipements

urbains. D'autre part, le quartier se situe à proximité de la gare mais surtout de grands axes viaires (périphériques, autoroutes). Même si ces composantes urbaines sont proches du quartier, elles n'en restent pas moins éloignées lorsque nous les comparons au quartier de la gare. Ainsi, le deuxième facteur recherché par les habitants correspond au cadre de vie du quartier. C'est un quartier neuf, gai, calme et surtout verdoyant avec des jardins privées. La présence de parcelles privées justifie un autre facteur de choix résidentiel : l'accès à la propriété. Certains individus ont donc choisi ce quartier pour accéder à un logement privé, plus grand que l'ancien. Enfin, les derniers paramètres qui influent ces préférences résidentielles sont aussi liés au budget (loyers modérés) et également à des événements personnels (élargissement de la famille, mutations professionnelles, divorce, vieillesse). En somme, ces choix résidentiels sont marqués par une évolution familiale et un désir de vivre dans des espaces plus grands, plus calmes, plus privés et plus verdoyants. Ces habitants désirent une certaine qualité de vie tout en étant à une certaine distance du centre ville.

Les influences de la trajectoire résidentielle, de l'âge de l'individu et de la situation familiale sont finalement liées à la nécessité de trouver un logement adapté à leurs besoins. Les étudiants, les personnes seules et les personnes âgées choisiront plus facilement un quartier où les logements sont de faibles tailles, puisque leurs besoins en espace sont plus faibles qu'un ménage avec 3 enfants.

c. Les principales conclusions de nos questionnaires

A travers nos questionnaires et nos photographies de trois formes urbaines distinctes, nous distinguons des différences de perception de la densité bâtie, qui sont généralement liées à des différences de parcours résidentiel, mais également à des attitudes et représentations collectives. Que ce soit pour les habitants interrogés aux abords de l'îlot Vinci Nord ou ceux du quartier résidentiel des Petites Hérissières, l'image des quartiers influent fortement l'appropriation de certains espaces résidentiels.

- Des représentations collectives sur les logements collectifs :

En effet, comme nous l'avons vu dans une partie précédente, certaines formes

urbaines peuvent être extrêmement valorisées ou fortement dévalorisées selon les époques et les paysages urbains. Ici, la photographie d'un quartier de logement collectif jocondien reflète un rejet collectif de cette forme urbaine. En effet, tous les individus interrogés de nos deux quartiers, sans exception, ont placé les logements collectifs en dernier choix. Cette morphologie urbaine est considérée comme trop oppressante, trop haute, trop bruyante et synonyme de mauvaise qualité de vie. Ce constat est donc assez paradoxal lorsque nous comparons les densités d'occupation du sol entre les maisons de ville et les logements collectifs. Les maisons de centre ville sont beaucoup plus denses que les logements collectifs, pourtant elles sont beaucoup plus appréciées. Par conséquent, nous constatons véritablement des différences entre la densité réelle et la densité perçue et subjective. Grâce à ces enquêtes, nous pouvons ainsi soutenir que ces représentations découlent d'attitudes collectives et ont un impact conséquent sur l'évolution de la ville, sur les formes urbaines et surtout sur les mentalités sociales. Par conséquent, c'est aux acteurs locaux et aux architectes d'imaginer des formes de constructions qui finalement, ne rappellent pas l'architecture et l'ambiance des grands ensembles, dont les représentations fortement stéréotypées continuent de véhiculer une image négative et une hostilité dans son appropriation.

En revanche, après avoir constaté que les logements collectifs sont rejetés par l'ensemble de nos individus, nous observons que les maisons de villes ou les lotissements pavillonnaires sont privilégiés par nos individus selon des préférences et des stratégies résidentielles différentes. Les structures sociodémographiques (âge, profession, situation familiale) et les expériences résidentielles vécues (logement et ville quittés) mettent l'accent sur les formes d'appropriation des habitats et du cadre de vie urbain souhaité.

- Environnement urbain dense ou de faible densité : des stratégies résidentielles :

Dans un premier temps les maisons de centre ville urbain sont davantage privilégiées par les habitants du quartier de la gare de Tours que les habitants du quartier de Ballan-Miré. En effet, 57,9 % des tourangeaux interrogés plébiscitent la maison de ville, contre seulement 10,7% pour les ballanais interrogés. De ce point de vue, ces résultats montrent que les fortes densités semblent toujours appropriables et

vivables. Lorsque l'on demande à nos 14 individus d'expliciter leur préférence, la forme d'habitat de la maison de ville est associée à diverses dynamiques urbaines. En effet, cette forme urbaine dense est associée dans un premier temps à la proximité d'un centre ville urbain dense et essentiellement riche en commerces, services et équipements. Vivre dans ces habitats est synonyme de commodité et d'accessibilité simple aux différentes composantes de la ville. De plus, cette forme d'habitat exprime des caractéristiques physiques attrayantes pour la plupart de nos individus. Les maisons de ville offrent une harmonie du cadre bâtie avec un charme esthétique ancien, un caractère architectural fort. La qualité architecturale du cadre bâti est ici importante dans l'appréciation du cadre de vie des ménages. De même, la question des espaces publics est tout autant pertinente. Dans ces quartiers, les rues ne sont ni trop grandes, ni trop petites, elles sont chaleureuses. Les tourangeaux et les ballanais interrogés considèrent ces lieux comme accueillants et calmes qui préservent à la fois un environnement intime et collectif. La convivialité devient ici un argument de taille dans l'appropriation et la perception des maisons de villes. Enfin, la question de la densité et de la hauteur bâtie a aussi été évoquée par nos habitants. Les maisons de villes sont définies comme des bâtiments denses mais de faible hauteur : « *Habitats denses sans pour autant s'y sentir entassé. Il y a une harmonie des bâtiments, ce qui n'est pas le cas dans le quartier de la gare.* » (habitant de Tours).

D'autre part, nous nous apercevons que cette forme d'habitat est privilégiée différemment selon les profils sociologiques, que ce soit dans le quartier de Tours comme dans le quartier de Ballan-Miré. Les tourangeaux, ayant choisi comme premier choix cette forme urbaine dense, correspondent principalement aux personnes seules, célibataires ou divorcés (2 individus sur 3). De surcroît, nous observons que les individus de moins de 29 ans, majoritairement représentés par les étudiants, ainsi que les individus divorcés entre 39 ans et 59 ans apprécient les formes urbaines denses et recherchent la proximité des services et équipements, la richesses des commerces de proximité. Le géotype urbain de cœur d'agglomération est désiré. L'attractivité des centres villes comblerait-elle un sentiment de solitude ? De plus, l'appropriation de cette forme urbaine dense est influencée par leur parcours résidentiel antérieur. Nous observons que la plupart vivait soit dans une maison familiale (étudiants ou jeunes couples), soit ils ont toujours vécus en appartement

dans des villes de cœur d'agglomération ou de banlieue (Joué-Lès-Tours, Tours, Blois, Dijon, Toulouse, Paris, etc.). Ces différents profils soulignent donc leur attachement au cadre de vie de centre ville urbain. Pour les habitants du quartier résidentiel des Petites Hérissières à Ballan-Miré (ayant choisi cette forme d'habitat), nous constatons que l'âge et le logement occupé auparavant ont une forte incidence sur ce choix d'habitat. En effet, les trois individus correspondent à des jeunes couples de moins de 39 ans et résidaient auparavant dans un appartement de centre ville (Tours et Joué-Lès-Tours). Malgré qu'ils vivent actuellement dans un quartier résidentiel et dans une commune périurbaine, ils manifestent tous les trois d'un désir de vivre en centre ville urbain pour la proximité des services et équipements et pour le « *charme du centre ville* » (habitante de Ballan-Miré).

En définitive, les individus ne recherchent pas spécialement la densité bâtie dans les centres villes. Ils ne souhaitent pas y vivre pour le plaisir d'être entassés les uns sur les autres dans des logements sombres, bruyants et sans vue. Ils y viennent pour l'animation, la convivialité, les facilités de déplacements et l'accès simple et rapide aux emplois, aux commerces, aux équipements. Finalement, les fortes densités spatiales semblent être plébiscitées, vivables et appropriables par certaines catégories sociales (les jeunes couples, les étudiants et les personnes divorcées), lorsqu'elles s'accompagnent de dynamiques urbaines, d'une diversité des activités susceptibles de créer de l'animation et de la convivialité. Ces fortes demandes de services urbains, de proximité et de mobilité traduisent des aspirations résidentielles caractéristiques du tissu urbain dense, d'un désir et attachement à une qualité de vie urbaine dynamique et attractive. Nous constatons donc que les formes urbaines denses des centres villes sont privilégiées par une majorité des habitants vivant déjà dans un environnement dense (habitants de Tours) et par ceux qui sont attachés à celle-ci sans pour autant y vivre (habitants de Ballan-Miré). Cependant, nous nous apercevons aussi que la maison individuelle séduit toujours certaines catégories de la population.

Grâce à nos résultats énoncés précédemment, nous avons observé que les maisons individuelles sont davantage privilégiées par les habitants du quartier résidentiel des Petites Hérissières que ceux du secteur de Tours. En effet, 89,3% des ballanais interrogés plébiscitent la maison individuelle avec un jardin, contre

seulement 42,1% des habitants du quartier de Tours. De ce point de vue là, ces résultats démontrent que les faibles densités sont éminemment désirées et sollicitées, tant par les habitants de quartier dense (Tours) comme ceux de quartier moins dense (Ballan-Miré). Lorsque l'on demande à nos 33 individus d'explicitier leur premier choix, différents qualificatifs de qualité de vie sont associés à cette forme d'habitat individuel. Dans un premier temps, ce choix de forme d'habitat appuie une sensation de bien-être. Les maisons individuelles offrent un cadre de vie calme et tranquille grâce à des espaces verts (petits jardins) mais aussi une intimité matérialisée par des clôtures ou des haies : « *Le lotissement à l'air calme. Les maisons sont bien délimitées, isolées et séparées par des haies.* » (habitant de Ballan-Miré). La préférence de cette forme urbaine réside donc en partie sur le besoin d'une individualisation avec des parcelles privées mais également un besoin de sécurité. De plus, les maisons individuelles offrent un cadre bâti aéré et espacé. La présence des espaces publics (rue chaleureuse avec peu de circulation) et des espaces verts privés permettent de garder de l'intimité tout en gardant un certain relationnel. Toutefois, malgré cette sensation de bien-être et d'une bonne qualité de vie, les habitants reprochent, aux faibles densités, un manque de proximité et de dynamisme urbain (peu de transports et de commerces de proximités).

De surcroît, il est important de mentionner que différents paramètres sociodémographiques influencent l'appropriation de cette densité et la mise en œuvre des stratégies résidentielles, que ce soit pour les habitants du quartier de Ballan-Miré que pour les habitants aux abords de l'îlot Vinci Nord. Les tourangeaux, ayant choisi comme premier choix cette forme urbaine dense, correspondent à toutes les catégories sociodémographiques (des moins de 29 ans au plus de 70 ans), les personnes mariées avec ou sans enfant à leur charge ainsi que les actifs et retraités. De même, nous constatons que l'appropriation de cette forme urbaine dense est influencée par le parcours résidentiel antérieur de chaque ménage. Nous observons que l'ensemble de ces individus (soit 8 individus au total) vivait soit dans une maison familiale d'une commune éloignée (Veigné, Chinon, Monnaie), soit dans une maison individuelle (maison de campagne ou pavillon). Finalement, même si chaque individu habite actuellement dans un environnement dense et dynamique de cœur d'agglomération, leur préférence est toujours rattachée à leur ancien lieu de

résidence. Ils démontrent un certain attachement au charme de la maison individuelle, qu'ils caractérisent de calme, conviviale et verdoyante. Pour les habitants du quartier résidentiel des Petites Hérissières à Ballan-Miré, nous constatons que l'ensemble des variables sociodémographiques et tous les différents types de parcours résidentiels ont une forte incidence sur ce choix d'habitat. Dans ce sens, les profils sociologiques attirés par cette forme d'habitat correspondent dans un premier temps à une situation familiale définie. Les ménages avec un ou plusieurs enfants ainsi que les personnes mariées ou en concubinage sont tout à fait sensibles à la maison individuelle. Ce constat peut être souligné par l'élargissement de la famille, où le besoin d'espace vert, d'un jardin privé et de sécurité est plus important pour les enfants. Les familles nombreuses ont d'autant plus besoin d'espace. D'autre part, la préférence de la maison individuelle peut aussi être perçue comme une stratégie d'ascension sociale par certaines catégories socioprofessionnelles. En effet, le quartier de Ballan-Miré concentre des profils socioprofessionnels et sociodémographiques précis : les 2/3 des personnes interrogées sont âgées de plus de 39 ans et ont des professions supérieures et intermédiaires (cadres et employés). Ces profils dominants peuvent donc souligner un désir d'accéder à la propriété, d'avoir un logement plus grand, plus personnel et plus intime. Enfin, la perception et l'appropriation de cette forme d'habitat sont aussi largement déterminées par une trajectoire résidentielle. En effet, d'une part nous constatons que les ballanais ayant choisi ce modèle d'habitat témoignent en connaissance de cause, puisqu'ils ont déjà vécus auparavant dans un pavillon ou dans une maison de campagne (personnes âgées de plus de 49 ans). D'autre part, pour les individus ayant moins de 49 ans, nous constatons que leur logement antérieur correspond à un appartement dans une commune de noyau urbain (Paris, Tours, Joué-Lès-Tours, Montpellier, Reims, etc.). C'est pourquoi nous supposons que leur préférence de cadre de vie révèle une volonté de changement. Ils souhaitent accéder à des espaces plus grands, plus calmes avec moins d'entassement et moins de bruit.

En somme, dans le cadre de l'appropriation de l'habitat individuel, les stratégies résidentielles deviennent tout autant quantitatives (surface plus grande) que qualitatives (s'éloigner des centres urbains pour plus de calme et de sécurité, s'offrir un décor de vie agréable etc.).

- L'enjeu d'une bonne qualité de vie dans l'appréciation des formes urbaines denses par les habitants :

Nous constatons grâce à nos questionnaires que certaines formes urbaines (quartier de maisons de ville et lotissements pavillonnaires) sont assimilées à de bonnes conditions de vie pour les ménages. Leurs formes de perception et d'appropriation se distinguent selon la trajectoire résidentielle et selon certains paramètres sociodémographiques propres à chaque individu. Nonobstant, ces appropriations posent davantage le problème d'une qualité de vie et d'une ambiance urbaine agréable et vivable. En effet, nous constatons que 70,2% de l'ensemble des personnes interrogées, que ce soit dans le quartier de Tours ou dans celui de Ballan-Miré, estiment que la qualité de vie est fortement liée aux formes de constructions. Seulement 6,4% considère que la forme urbaine ne démontre aucun lien avec la qualité de vie, puisque tout dépend de l'image du quartier. 23,4% n'exprime aucun avis, ils restent neutres sur ce sujet.

Premièrement, les arguments énoncés par les habitants interrogés lorsqu'il s'agit d'un rapport entre les formes d'agencement des bâtiments et la qualité de vie d'un quartier sont divers et variés. Globalement, ils estiment que les bâtiments de taille moyenne sont beaucoup moins oppressants et étouffants. Ils offrent plus de calme, d'intimité, de sécurité, de qualité architecturale et davantage d'espaces publics et verts. Finalement, pour une partie de nos enquêtés, la qualité de vie rime avec les bâtiments de faible densité, où l'espace privé est dominant et où le paysage est plus verdoyant et sympathique. Ces arguments sont beaucoup plus énoncés par les habitants de Ballan-Miré, que par ceux du quartier de Tours. Ces derniers estiment que les bâtiments bas offrent une meilleure qualité de vie, mais ils doivent aussi être composés de services, de transports et d'équipements de proximité. En somme, on observe un désir paradoxal entre un besoin d'intimité et d'espace et une forte demande de services et équipements de proximité. Les français veulent vivre ensemble, sans pour autant se sentir entassés, manquer d'espace vert et d'intimité. De plus, ces arguments sur l'importance d'une relation entre les formes de construction et la qualité de vie sont mis en avant par des représentations collectives sur les formes urbaines verticales. Nous observons que l'appréciation des bâtiments de faibles tailles est fondée sur un rejet des bâtiments verticaux, en hauteur (tour,

grand ensemble), sur des représentations collectives stéréotypées. Plus les constructions sont hautes plus elles sont synonymes d'une absence d'espace, d'un surpeuplement, de promiscuité, d'un sentiment d'étouffement, d'un environnement bruyant et surtout d'un manque de sécurité : « *La hauteur des bâtiments jouent sur le calme, l'intimité et les jardins* » (habitant de Ballan-Miré) ; « *Plus c'est aéré, plus c'est calme et intime. Et plus c'est proche, moins il y a d'espace vert et d'intimité.* » (Habitante de Tours). L'idée d'une influence de la forme urbaine sur la perception et l'appropriation de la densité urbaine semble ici trouver ses arguments.

Deuxièmement, pour une minorité des personnes interrogées, ce ne sont pas les formes de constructions qui influencent la qualité de vie, mais l'ambiance des quartiers. D'une part, la relation entre la qualité esthétique des édifices et le sentiment de bien-être a été souligné plusieurs fois par ces individus. L'agencement et la qualité architecturale, moderne ou ancienne, sont des caractéristiques importantes. Pour eux, tout dépend de l'ancienneté des bâtiments et de son état (dégradé ou non). D'autre part, les sentiments de sécurité et de convivialité, d'animation sont souvent mentionnés. Ils influencent la qualité de vie et l'appropriation des lieux : « *Besoin avant tout de sécurité, de proximité, d'animation et d'une architecture atypique.* » (habitant de Ballan-Miré).

Nous lisons souvent dans les revues de presses ou les enquêtes scientifiques que les Français plébiscitent la maison individuelle et rejettent les fortes densités. Pourtant nous pouvons conclure grâce à nos enquêtes, que l'idéal français du pavillon avec jardin est à nuancer et à modérer. Si l'habitat pavillonnaire continue à apparaître chez certains individus comme l'aboutissement de leurs stratégies d'ascension et de distinction sociale, aujourd'hui ce modèle ne correspond plus forcément aux attentes et modes de vies de certains citadins. Nos enquêtes menées auprès des habitants de nos deux quartiers montrent une certaine flexibilité des aspirations, donnant ainsi une marge de manœuvre aux politiques d'aménagement de la ville et à la diversification des offres immobilières et bâties en milieu urbain.

3. Comment démystifier et rendre acceptable le processus de densification dans l'agglomération tourangelle ?

Reconstruire la ville sur elle-même est une réalisation qui exige à la fois une volonté politique, comme nous l'avons montré ci dessus, mais aussi une vision d'ensemble. La ville dense ne doit pas être simplement une succession d'objectifs et de stratégies, mais aussi une action collective. En effet, la recherche de solution adaptée à chaque contexte urbain et à chaque échelle d'intervention (ville, centralité, quartier, îlot) ne peut pas être dissociée des aspirations et des comportements des acteurs de la ville : les habitants. La création d'une ville dense et durable engage donc les acteurs institutionnels et professionnels à s'insérer dans des actions de proximités, dans une démocratie participative. Il ne faut pas oublier de faire participer la population au projet urbain dense car ce sont eux, par leur vécu et expérience du quotidien, qui vont pouvoir rendre la ville durable et acceptable. Dans cette perspective, la problématique de cette sous-partie réside finalement dans la légitimité de ce modèle urbain. La densité étant tout d'abord un choix politique de la société de rendre une ville durable, on peut se demander si la participation des usagers du lieu n'est-elle pas tout autant légitime? En effet, soit les communes s'en remettent prioritairement aux politiques publiques, puisque la densité trouve une légitimité législative dans les lois et les projets de développement durable, soit elles considèrent que les acteurs civils sont des moteurs de changements tout aussi importants. Cette dernière suppose de revoir les modes d'intervention des politiques publiques dans une démarche active, citoyenne et pédagogique.

a. Gérer la densification avec la population concernée

La difficulté réside donc dans la transition, dans le passage d'un état donné à un état plus dense. Sachant que l'augmentation du bâti vient modifier l'environnement des habitants, il est nécessaire d'un savoir faire pour gérer cette période de transition de la densification. Il est donc question de savoir mener les concertations, les processus de dialogue et d'échange. Ces derniers permettent en effet de recueillir les attentes, les besoins des usagers sur les projets en élaboration, et ainsi, adapter des solutions techniques aux spécificités locales et contextuelles. Cyria Emelianoff (2010) soutient cette démarche : « *La participation au décision des*

populations locales (...) apparaît incontournable (...) pour dégager des pistes d'action.» (p. 44). La concertation ou la participation avec les habitants sont finalement essentielles, puisqu'elles permettent d'une certaine manière de recueillir les besoins et les attentes des futurs usagers des projets urbains denses. Mais est-il possible et facile de relier le processus de construire à celui d'habiter ? Ce consensus n'est pas une chose facile, puisque les acteurs institutionnels doivent comprendre les perceptions individuelles afin de trouver une réponse collective, mais ils doivent aussi faire face à de nombreux paradoxes de cette démarche (information, peu de mobilisation citoyenne, peu de remarque attendue, conflit de voisinage, etc.).

La forme aboutie de ce consensus résiderait vraisemblablement dans une participation résolue de démocratie participative citoyenne (participation directe aux projets) plutôt que dans une forme de participation minimaliste (information et consultation). Mais finalement, nous constatons, à travers nos trois villes, que la gouvernance (pourtant intrinsèque aux exigences d'un bon développement durable) est inégalement répartie et appliquée. Nous évoquons donc ici les différentes formes d'interactions participatives, qui peuvent aller d'une simple consultation (réunion publique, lettre d'information) à une participation directe (enquête publique, cogestion de la ville entre les habitants et les aménageurs). Même si la perception et l'appropriation des formes urbaines denses sont autant variées qu'il existe de stratégies résidentielles, nous pensons que le dialogue et l'échange pratique pourraient être la meilleure solution pour rendre une ville dense acceptable et durable. Le processus de la densification serait alors défini comme une stratégie de projet urbain collectif.

A partir de nos trois terrains, Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré, nous remarquons que les formes d'interactions avec les habitants sont autant variées qu'il existe des échelles d'interventions de l'action publique. De plus, force est de constater que malgré la diversité des formes d'information et de participation, les décisions finales en reviennent toujours aux acteurs locaux et surtout au politique. Le système représentatif (élus, maire) a la capacité d'absorber dans sa propre logique les démarches participatives. Lorsqu'un projet est présenté à l'ensemble de la population et surtout aux riverains, la forme de ce dernier est déjà complètement ficelée et déterminée. Finalement, ces « détours participatifs » (Cécile Blatrix, 2009) ne sont-

ils pas de simples lieux d'affichage d'arrangement négociés préalablement ? Ne contribueraient-ils pas à une publicisation des projets urbains denses ?

Les méthodes de participation et d'information sont différentes en fonction des quartiers (quartiers sociaux, lotissements, pôle économique) et des communes (centre urbain ou périphérie) car les attentes, les besoins et les exigences des populations sont différents d'une ville à une autre. De même, nous constatons que chaque démarche participative est empreinte d'une volonté politique de sensibiliser la population sur tel ou tel projet urbain. Dans ce sens, nous allons mener une exploration des différentes manières d'intégrer la démocratie citoyenne dans l'élaboration et le suivi des projets urbains denses.

Dans un premier temps, il y a des injonctions de développement durable qui obligent les élus à réaliser des démarches participatives sur l'ensemble des projets urbains de la ville. Les enquêtes publiques et les débats publics par exemple sont organisés avant tous projets susceptibles d'affecter l'environnement. Ils sont menés en amont de l'application concrète des projets. L'élaboration des outils de planification urbanistique (PLU, SCOT) rend compte de la mise en place d'une consultation auprès du public. Ces procédures permettent aux acteurs politiques de révéler les orientations d'aménagement de la commune et les volontés politiques émergentes. Dans cette optique, l'enquête publique du PLU a permis d'afficher la volonté politique de renforcer l'identité métropolitaine de Tours à travers la construction de futures tours sur l'îlot Vinci Nord. Cette démarche participative a été le lieu d'affichage d'un projet urbain dense et bouleversant pour l'environnement urbain.

Dans un deuxième temps, il est question de rendre compte de la participation citoyenne à l'échelle de projets urbains conséquents. En effet, étant donné que ce sont de nouveaux projets qui vont profondément modifier l'environnement urbain (nouveaux quartiers, nouveaux moyens de transports, nouvelle densité), les acteurs de la ville ont besoin d'informer les riverains, mais aussi d'attirer les futurs habitants. Ils vont donc organiser des instances participatives de différentes sortes, obligatoires ou facultatives. Il peut s'agir de simples réunions publiques, où les acteurs présentent l'ensemble du projet, comme de concertations plus poussées entre les élus et les citoyens. Par conséquent, certaines communes ont mis en place des organismes

participatifs (Communauté de Vie Locale à Tours), des permanences de rencontres, des ateliers d'animation (tables rondes, jeu de carte, visites virtuelles), des expositions, des visites pédagogiques et culturelles de futurs quartiers (visites sous l'angle architectural des casernes de Beaumont à Tours). Dans cette perspective, les exemples de participation citoyenne les plus poussés correspondent aux constructions des écoquartiers. En effet, nous constatons que la conception urbanistique et durable de ces projets ne peut se faire sans une participation citoyenne concrète. Les écoquartiers de l'agglomération tourangelle montrent la mise en place d'une véritable concertation entre les citoyens et les professionnels de la ville. Il s'agit plus exactement d'un « *urbanisme partagée* » (Monsieur Dutour, conseiller municipal de l'extension de la ville jocondienne au sud, 2012), une forme de médiation où les acteurs de la ville proposent de dialoguer et échanger avec la population à travers des activités variées (visites, ateliers, cogestion). Le cas de l'écoquartier jocondien des Courelières en est un très bel exemple. S'inspirant des principes de développement durable, ce projet urbain durable nécessite de prendre en compte le volet social. En effet, dès septembre 2011, le projet s'est ouvert au débat public en mettant en place dès les mois suivant des réunions ateliers, sur le principe du « world café ». Chaque participant a pu librement imaginer la vie dans le quartier en donnant son avis sur des principes d'aménagements, des thématiques précises (courées, déplacements, énergie, locaux collectifs, activités de loisirs, marché). Les différentes sessions de dialogues engagées entre les élus et les citoyens manifestent d'un profond travail collaboratif sur certains thèmes clés de l'aménagement, et permettent finalement d'adapter des solutions techniques aux propositions émises par les participants (création d'espace collectif, gestion d'un parc à vélo, mise en place de liaison douce). Les objectifs de ces réunions ateliers consistaient finalement à : « *Écouter, entendre, pour améliorer et bonifier les projets.* » (Monsieur Dutour, conseiller municipal jocondien, 2012). Ces propos soulignent d'une certaine façon la volonté des acteurs locaux de rendre appropriable ces nouveaux espaces denses et également les grands concepts du développement durable par les habitants. L'habitant serait un acteur des lieux qui corrige et commente les erreurs de ces nouveaux espaces. Mais est-ce réellement le citoyen lambda qui décide de l'avenir du lieu d'habitat ? Détient-il réellement un pouvoir de décision sur l'évolution du

projet ?

Nous constatons dans un troisième temps que ces précédentes procédures participatives ne s'appliquent pas à tous les projets urbains. En effet, certains d'entre eux n'exigent pas de réelle participation citoyenne, mais d'une simple procédure informative. Les acteurs de la ville encouragent l'information lors des projets de rénovation de quartier à travers des lettres d'information ou encore la présence de personnes intermédiaires qui se rendent directement sur place pour dialoguer avec la population. Les petits projets urbains, publics ou privés n'exigent pas non plus de réelle concertation. Cela dépend de la volonté politique de la commune. Dans les cas de projets de constructions privées, c'est au promoteur immobilier de rencontrer les habitants, les riverains et de les informer sur le projet en question. La modification de l'espace urbain, par la construction de deux ou trois bâtiments, ne nécessite pas de participation, puisque cela ne concerne que très peu de personnes. Ces rencontres privées mènent ainsi à des négociations entre le promoteur et l'habitant (clôture, vis-à-vis).

En définitive, même si il existe différentes méthodes participatives ou informatives, plus ou moins complètes et démocratiques, la question réside désormais dans la temporalité : à quel moment faire participer les populations dans le projet ? Cette difficulté a des conséquences non négligeables sur la pertinence des procédures participatives et surtout sur l'acceptabilité de la ville dense. Faut-il informer la population avant la prise de décision du pré-projet ou après le dépôt de permis de construire ?

b. Limites de la démocratie « participative »

Les démarches participatives soulèvent des questionnements et paradoxes sous-jacents. De nombreux scientifiques et acteurs politiques sont d'accord pour dire que la démocratie participative est en crise, et que le citoyen lambda souhaite être davantage associé aux décisions locales. Ce désir social, qualifié de « participationniste » (Cécile Blatrix, 2009), n'est pourtant pas perceptible lors du déroulement des différentes procédures participatives de nos trois communes. Grâce à nos questionnaires et entretiens nous avons vu apparaître de nombreuses limites :

concertation après le dépôt de permis de construire, conflits sur les transformations de l'environnement proche des habitants, difficulté à trouver un public mobilisé, les propriétaires se sentent plus concernés que les locataires, les habitants acceptent plus facilement les projets de constructions commerciales que résidentiels, etc. Pourtant, force est de constater que le développement durable va de paire avec une bonne gouvernance, avec une nécessité de nouvelle forme d'information et de concertation.

- La « publicisation » de projets urbains denses :

La première limite réside dans la mise en œuvre des réunions publiques, de la présentation de nouveaux projets urbains denses. Les réunions d'informations apparaissent comme une forme de publicisation des projets déjà approuvés et négociés auparavant. Et même si il est possible de faire intervenir la population et d'écouter leurs revendications ou aspirations, la forme du projet est peu mouvante :

« Les grands principes ne seront jamais remis en cause. Il y a un consensus, grand ou petit, mais il y en a un. (...) La concertation a ces limites » (Monsieur Defouilloy, directeur des services techniques de Joué-Lès-Tours, 2012).

Ce procédé d'affichage public s'est déroulé pour le quartier des Hérissières. En effet, réalisé sous une ancienne municipalité, le projet a été présenté après le dépôt du permis, après les négociations et la mise en application de sa construction. Aucune concertation ou réunion publique n'ont été réalisées pour ce quartier, ce qui a engendré de nombreux conflits de la part des riverains (clôture érigée, peur de nuisance de voisinage et de vis-à-vis). Face à ces conséquences négatives et la montée des exigences de développement durable, la nouvelle municipalité de Ballan-Miré s'est engagée à réaliser automatiquement des réunions publiques, des présentations de projets aux riverains (constructions ou voiries). La commune de Ballan-Miré favorise donc désormais une transparence sur certains projets urbains denses, sans pour autant employer le terme de densification (car cela suscite des angoisses, des peurs et des conflits inutiles de la part des ballanais).

De plus, la présentation des projets urbains denses est quelques fois réalisée de manière minimaliste. Dans le cas de la construction des futures tours de l'îlot Vinci Nord à Tours, aucune démarche participative concrète n'a été entreprise entre les élus et les citoyens. Ce projet ne présente aucune enquête publique ou concertation ciblée. Elle se réfère à l'enquête publique du PLU avec de simples simulations

photographiques. Toutefois, malgré le manque de concertation, de nombreuses personnes sont venues et ont demandé des informations sur la forme et l'occupation des deux futures tours (habitants de la rue Charles Gilles), sans pour autant remettre en cause le projet. Il a fallu attendre une présentation officielle à la presse et la mise en place d'un droit de préemption urbain pour que la population se braque et rejette le projet. Les conflits et blocages sur cet îlot proviennent notamment des propriétaires des murs et non des riverains. Ces conflits sont donc considérés de moindre ampleur par les acteurs de la ville, car ils peuvent toujours être négociés à l'amiable :

« C'est plus aux propriétaires des murs que la construction des tours dérange et génère des conflits. Mais cela ne pose pas de gros problème (...) car ce sont des activités économiques qui s'y trouvent, et on arrive toujours à trouver des négociations (reloger sur place, indemnité pour s'installer ailleurs). » (Madame Ratzimbazafi, service urbanisme de Tours, 2012).

En outre, ces deux exemples conflictuels démontrent finalement que l'acceptabilité des transformations urbaines posent davantage problème lorsque les secteurs sont peu denses ou à dominante résidentiel. Les habitants de Tours centre acceptent plus facilement les projets denses que ceux de Tours Nord (lotissement pavillonnaire) ou que les habitants des communes périurbaines comme Ballan-Miré. Ces réticences sont d'autant plus logiques et compréhensibles lorsque l'on compare les profils sociologiques des habitants du quartier de la gare de Tours et ceux du quartier résidentiel des Petites Hérisnières.

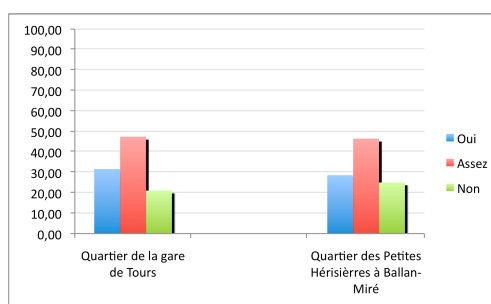
- Une participation citoyenne peu représentative :

La dernière limite relève d'une participation réelle et voulue par les habitants. Il est intéressant de voir que les habitants ne se sentent peut-être pas toujours concernés de la même façon par les transformations de leur ville ou de leur environnement urbain proche. Nos enquêtes par questionnaire démontrent en effet une certaine attitude passive des habitants à l'égard des processus de densification urbaine.

Premièrement, les habitants de nos deux quartiers semblent dans l'ensemble suffisamment informés des évolutions de leur ville. Dans le quartier de Tours 32 % des enquêtés se sentent avertis des projets de leur ville, contre 21% qui ne se sentent

pas du tout informé. Dans le quartier des Hérissières, c'est approximativement le même profil, où 29 % estiment être informés (contre 25%). Cependant, les pourcentages restants et majoritaires dans nos quartiers correspondent aux habitants qui considèrent ne pas être suffisamment informés (47 % pour Tours et 46% pour Ballan-Miré).

Graphique 18 : Êtes-vous suffisamment informé des évolutions urbaines de votre ville ?

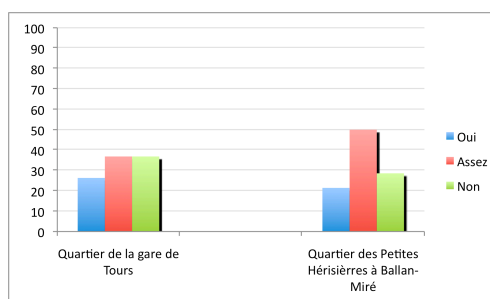


Source : élaboration personnelle, 2012.

En revanche, à l'échelle du quartier, nous constatons, que les habitants n'ont pas été complètement informés sur les projets de constructions. Dans les deux quartiers, nous remarquons que la majorité des individus enquêtés ne se sentent pas prévenus de l'évolution de leur quartier. 37% des habitants interrogés de Tours s'avouent ne pas être du tout informé. Nous supposons que ce fort pourcentage est destiné à la construction des futures tours de l'îlot Vinci Nord, puisqu'il n'y a pas eu d'enquête publique ciblée et de concertation directe avec les usagers. Dans le cas de Ballan-Miré, 50 % des habitants ne se sentent pas suffisamment informés sur la transformation de leur environnement urbain immédiat, alors que au contraire 21% considèrent être bien informée et 29% n'estiment pas du tout être mis au courant.

Ces constats sur le manque d'information relative à leur ville ou à leur quartier soulignent, d'une certaine manière, une forte passivité de participation. En effet, nous constatons que la majorité des habitants de nos deux quartiers sont très peu captivés par l'évolution de leur ville ou de leur quartier. D'une part, aucun individu de l'échantillonnage n'est adhérent à une association de quartier et d'autre part, une faible minorité prend le temps d'assister à des procédures participatives mises en œuvre par les communes.

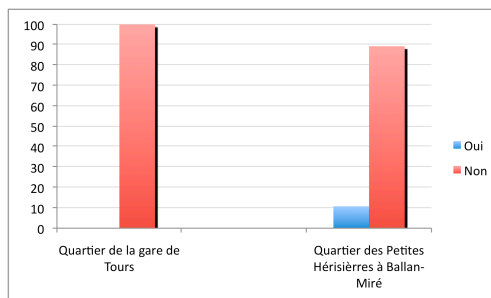
Graphique 19 : Êtes-vous suffisamment informé des évolutions urbaines de votre quartier ?



Source : élaboration personnelle, 2012.

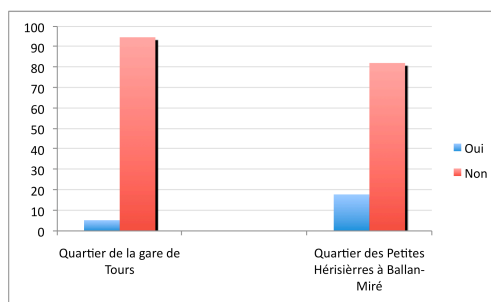
Nous observons que la majorité des individus de notre échantillon n'a jamais assisté à des réunions publiques concernant leur ville ou leur quartier. Dans ce sens, il est cohérent que les habitants se sentent peu informés par l'évolution urbaine de leur ville ou de leur quartier. Dans le quartier de la gare de Tours, nous constatons que aucun habitant ne s'est présenté aux réunions publiques de la ville et qu'un seul individu s'est présenté lors d'une réunion de quartier car il semblait être peu informé de l'évolution de sa ville (habitant qui vit depuis plus de 6 ans dans le quartier). Ce taux d'absentéisme ou d'attentisme aux réunions publiques reflète le peu d'intérêt que les habitants de Tours ont à l'égard de leur quartier. Toutefois, étant donné que l'ensemble de nos 19 individus de Tours sont des locataires, il semble compréhensible et logique qu'ils s'intéressent peu à leur environnement immédiat. Ils ne comptent probablement pas rester dans ce quartier le restant de leur vie. Toutefois, dans le quartier résidentiel des Petites Hérissières, malgré un fort taux d'absence aux réunions publiques urbaines (moyenne de 85 %), les habitants s'intéressent davantage aux évolutions de leur ville et de leur quartier. Environ 14,5% des ballanais interrogés ont assisté à certaines procédures participatives. Ce taux s'explique notamment par le fort pourcentage de propriétaire dans ce quartier (18%). En définitive, nous nous apercevons que les propriétaires se sentent beaucoup plus concernés par la modification de leur environnement proche, que les locataires. Ils participent aux réunions publiques de leur ville et de leur quartier, et aimeraient pour la majorité (22%) être davantage impliquée dans la vie urbaine de leur commune et dans l'élaboration de certains projets.

Graphique 20 : Avez-vous assisté à des réunions publiques concernant la qualité de vie dans votre quartier ?



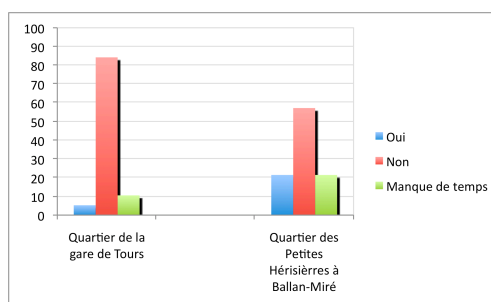
Source : élaboration personnelle, 2012.

Graphique 21 : Avez-vous assisté à des réunions publiques concernant votre ville?



Source : élaboration personnelle, 2012.

Graphique 22 : Aimeriez-vous être plus impliqué dans la vie urbaine de votre commune et participer à l'élaboration de certains projets de votre quartier ?

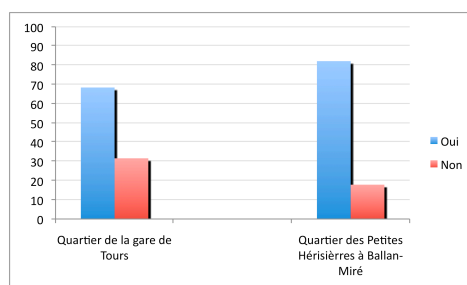


Source : élaboration personnelle, 2012.

Enfin, malgré de faible volonté d'implication dans la vie urbaine de leur ville et de leur quartier, les habitants de nos deux quartiers ne rejettent pas toujours la densité et les nouvelles constructions. En effet, nous constatons qu'il n'y a pas de rejet à proprement dit de la densité bâtie, mais plutôt un rejet de la densité de fréquentation et résidentielle. Que ce soit les habitants de Tours ou ceux de Ballan-

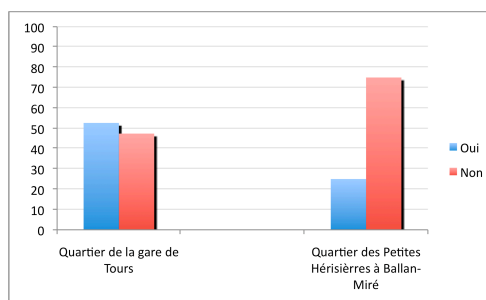
Miré, la majorité accepterait la construction de nouveaux commerces dans leurs quartiers (68% pour les Tourangeaux et 82% pour les ballanais). En revanche, la construction de nouveaux logements dans leur environnement immédiat déplaît davantage. Dans le quartier de la gare de Tours, nos enquêtés sont partagés : 47 % ne souhaitent pas voir apparaître de nouveaux logements, tandis que les autres sont tout à fait d'accord. Ces derniers pourcentages sont notamment marqués par la surreprésentation des étudiants dans ces quartiers. En effet, l'ensemble des étudiants souhaite voir leur environnement urbain proche se modifier et se densifier pour être plus attractif. La densité ne leur pose aucun problème. Cependant, ce phénomène n'est pas le même dans le quartier résidentiel des Petites Hérissières. Sachant que les profils sociodémographiques et socioprofessionnels ne sont pas les mêmes que dans le quartier de Tours, nous constatons que les ménages avec un ou plusieurs enfants n'ont pas du tout envie de voir leur environnement proche se modifier pour accueillir de nouveaux logements (environ 75 %). La densité résidentielle est ici problématique dans la perception et l'appropriation des espaces urbains.

Graphique 23 : Accepteriez-vous de nouveaux commerces dans votre quartier ?



Source : élaboration personnelle, 2012.

Graphique 24 : Accepteriez-vous de nouveaux logements dans votre quartier ?



Source : élaboration personnelle, 2012.

En somme, nous pouvons discerner de manière générale que les habitants souhaitent être davantage impliqués dans la vie urbaine de leur quartier, dans leur environnement immédiat, plutôt qu'à l'échelle de leur ville. De plus, la densification de leur environnement immédiat par de nouveaux services ne les dérange pas, tandis que la construction de logement les effraie beaucoup plus. Les individus recherchent toujours plus de dynamisme et d'attractivité économique.

Nonobstant, il est important de mentionner que le géotype urbain (cœur d'agglomération et périurbain) et les profils sociologiques, influent fortement sur l'importance et l'intérêt donné à la participation et à l'information. Globalement, les habitants des villes périurbaines, dominés par les propriétaires, sont beaucoup plus sensibles au processus de transformation de leur environnement urbain, et manifestent donc d'un besoin de concertation avec les acteurs locaux. De cette manière, nous nous rendons compte que les acteurs locaux de la ville de Ballan-Miré semblent être plus proches de leurs habitants que pour ceux de la ville de Tours. Ils organisent plus de réunions de proximité et de procédures participatives. Dans le quartier de la gare de Tours, étant donné que les habitants sont tous des locataires, ils ne souhaitent pas être davantage impliqués dans la vie urbaine de leur commune. La transformation de leur environnement immédiat, par la construction de nouveaux logements et de nouveaux commerces, ne leurs posent pas de problème conséquents. Ils sont déjà habitués à vivre dans un environnement dense.

En conclusion, la question d'une bonne gouvernance témoigne de nombreuses limites dans la forme et mise en œuvre, mais aussi dans la question d'une mobilisation et de représentativité du public. Dans ce sens, même si la participation et l'information permettraient de rendre légitime et durable la densité urbaine, l'appropriation et la perception du processus de densification reste largement influencées par les variables sociodémographiques, socioprofessionnelles et résidentielles. L'acceptabilité des mutations urbaines ne réside donc pas seulement dans une bonne gouvernance, mais éminemment dans le type de regard et l'attention portée de l'individu sur son environnement urbain, immédiat ou plus éloigné.

CONCLUSION

Depuis la fin du XIX^{ème} siècle, la densité urbaine était vue par les scientifiques et acteurs publics comme l'une des causes d'insalubrité et de mortalité dans les grandes villes. Aujourd'hui, c'est par l'intermédiaire du développement durable que la question de la ville dense fait à nouveau débat. L'accroissement de la population urbaine s'est accompagné durant les deux dernières décennies d'un phénomène d'étalement urbain, repoussant de plus en plus loin les limites de la ville. Le nombre croissant des déplacements en voiture et les faibles prix du foncier en périphérie ont permis aux individus d'accéder à la propriété, et tout particulièrement au rêve de la maison individuelle. Cette extension des territoires urbains est donc aujourd'hui incompatible avec les principes du développement durable qui prônent une gestion plus économe des territoires par notamment une plus grande maîtrise de l'étalement urbain. Cette exigence d'une utilisation économe de l'espace, inscrite dans des injonctions législatives européennes et nationales, relance ainsi le débat sur la densification des villes. Les acteurs publics et privés de la ville doivent donc désormais intégrer le processus de la densification dans leur répertoire d'actions publiques locales. Toutefois, cette mise en œuvre n'est pas une chose facile et universelle. Il nous a ainsi semblé pertinent de traiter de la densité urbaine non seulement sous l'angle réglementaire et opérationnel, mais également à travers l'approche qualitative et perceptive. L'analyse des différents processus de densification sur nos trois géotypes urbains de l'agglomération tourangelle (Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré), nous a ainsi permis de démontrer que ces différentes approches disciplinaires font système, elles contribuent à modeler l'espace urbain, sa forme et son organisation. Finalement, l'enjeu de rendre une ville dense durable et acceptable pour l'environnement mais aussi pour l'homme, suggère une problématique centrale qui est questionnée par tous les acteurs de la ville: comment rendre une ville dense supportable et acceptable à la fois pour la nature et pour l'homme ?

Grâce à notre corpus théorique et empirique, nous avons pu remarquer que le processus de la densification est dénué de sens s'il n'est pas coordonné au développement des transports publics, à l'amélioration des services et équipements

urbains et plus particulièrement à la qualité de l'ambiance urbaine, l'urbanité des lieux. Ce processus urbain nécessite un effet de synergie entre toutes les composantes matérielles, physiques et immatérielles de la ville. En effet, la prise en compte de l'humain et du social dans l'élaboration de la ville ou d'un quartier, permet aux habitants de se rendre facilement d'un lieu de vie à un autre, et de vivre dans un cadre de vie plus respectable pour l'environnement. Il faut donc que la ville reste à taille humaine, qu'elle soit densifiée raisonnablement et de manière cohérente et équilibrée. En conséquence, l'enjeu actuel de reconstruire la ville sur elle-même ne doit pas simplement correspondre à une application réglementaire, technocratique et univoque. Le processus de la densification se prête à des objectifs et des contextes locaux, un « effet du lieu ». Chaque géotype urbain, chaque commune adapte la densité urbaine à son répertoire d'action publique locale, à sa dimension paysagère et morphologique mais également aux aspirations de tous ses habitants. C'est pourquoi, il n'existe pas un modèle unipolaire de ville dense, mais plutôt une grande diversité des modes d'organisation des densités, qui répondent tant aux principes de développement durable que d'une bonne qualité de vie urbaine locale. Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré manifestent de volontés politiques sensiblement différentes quant à l'aménagement et à la densification de leur tissu urbain. Certaines favorisent la ville verticale et d'autres des formes urbaines denses horizontales. En outre, la diversification des formes urbaines denses sur un territoire et notamment dans l'agglomération tourangelles est extrêmement importante pour le bien-être et la satisfaction résidentielle de l'ensemble des individus. En effet, sachant qu'il existe autant de modes de vie et de stratégies résidentielles que d'individu, il est logique que les formes urbaines de la ville et les formes d'habitats soient toutes autant variées. Les questionnaires auprès des habitants de nos deux quartiers nous démontrent que la perception et l'appropriation de la densité urbaine dépendent et résultent principalement d'une trajectoire résidentielle ascendante. Ce qui est recherché par les ménages ce n'est pas toujours la localisation périphérique, mais c'est aussi une certaine qualité de vie qui répond à des aspirations. Pour répondre à un tel panel de demande, l'offre de logement doit être donc éminemment diversifiée et intergénérationnelle avant d'être uniformément dense et compacte.

En définitive, pour répondre à notre problématique de départ, nous pensons

que si la ville dense offre suffisamment de mixité fonctionnelle, de transports collectifs, une qualité d'ambiance urbaine, des formes d'habitats diversifiées et de qualité ainsi que de réelles démarches participatives, alors elle sera acceptable et durable dans le long terme.

L'ensemble de ce travail a été particulièrement passionnant et enrichissant. De nombreux points auraient sans doute mérité une plus grande attention et un approfondissement. D'autres problématiques sur la densification urbaine auraient pu être traitées, et toutes autant captivantes telles que la ségrégation spatiale ou les effets du dépeuplement rural. La référence au paradigme ambiant du développement durable et la légitimation d'un retour à des formes urbaines denses posent en effet quelques problèmes et conséquences non négligeables. L'attractivité trop forte du centre des villes, et de l'ensemble des communes d'une agglomération pose la question d'un lien entre la densité et les valeurs immobilières. Aujourd'hui, il est difficile d'habiter en cœur d'agglomération car les logements y sont très coûteux, ce sont les citoyens les plus aisés qui se battent pour y vivre : de nouvelles dynamiques de « ghettoïsation » en périphérie de ville ne sont-elles pas en train d'émerger ? D'autre part, comme nous l'avons mentionné dans notre mémoire, la densification urbaine manifeste d'un retournement des politiques publiques en faveur des centres denses et métropolitains. Face à ce rayonnement urbain et économique, au renforcement de l'attractivité des communautés urbaines, les communes rurales dépérissent petit à petit. Elles se dépeuplent et se marginalisent. Que deviendront-elles dans quelques décennies ?

Ces conséquences probables et futures posent le devenir de la densification urbaine. Les villes étant des espaces cinétiques, en perpétuels mouvements et connues à travers les transformations morphologiques successives, nous pouvons nous demander si le modèle de la ville dense restera l'archétype de la ville durable dans le long terme ? Ou si, dans quelques décennies, la densité urbaine ne sera-t-elle pas de nouveau, comme dans le passé, synonyme d'insalubrité et de maladies ?

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

- Agglomération de Tour(s)plus, 2011, *Plan Local de l'Habitat*.
- Agglomération de Tour(s)plus, 2011, *Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT de l'agglomération Tourangelle*.
- Atelier Parisien d'Urbanisme, 2005, *Habiter Paris ou comment apprécier la qualité de vie urbaine à Paris ?* Paris, Tranche de ville, 79 p.
- BAILLY A., FERRAS R. et PUMAIN D., 1995, *Encyclopédie de la géographie*. Paris, éd. Economica, 1 167 p.
- BLATRIX C., 2009, *La démocratie participative en représentation*. Presse de Science Politique, Sociétés contemporaines, n°74, p 97-119.
- BRUNET R., FERRAS R. et THERY H., 1993, *Les mots de la Géographie. Dictionnaire critique*. Paris, éd. la Documentation française, Coll. Dynamiques du territoire, 518 p.
- BOURDIN A., 2009, *Du bon usage de la ville*. Paris, éd. Descartes & Cie, , 174 p.
- CAMAGNI R. et GIBELLI M.-C., 1997, *Développement urbain et durable : quatre métropoles Européennes*. La Tour d'Aigues, édition de l'Aube, 174 p.
- CASTEL J.-C., 2010, « La densité urbaine : savoirs et débats », CERTU, 6 p.
- CASTEL J.-C., 2011, « La densité au pluriel. Un apport à la recherche sur les coûts d'urbanisation », *Etudes foncières*, n°152, pp 13-17.
- CHARMES E. (dir.), 2010, « La densification en débat : effet de mode ou solution durable ? », Paris, *Etudes Foncières*, n°145, 38 p.
- CHARMES E., 2006, « la densification des lotissements pavillonnaires de grande banlieue », Paris, *Etudes foncières*, n°119, pp. 14-15.
- CHARMES E. et SOUAMI T., 2009, *Villes rêvées, villes durables ?* Paris, éd. Gallimard, 31 p.
- CHARREYRON-PERCHET A. et DEGRON R., 2011, « La ville durable », *Centre de Ressources Documentaires du Développement durable*, janvier 2011, 16 p.
- Mairie de Ballan-Miré, 2012, *Plan Local d'urbanisme*.
- Mairie de Joué-Lès-Tours, 2006, *Plan Local d'Urbanisme*.
- Mairie de Tours, 2011, *Plan Local d'Urbanisme*.
- COUILLENS P., 2011, « La réforme de la fiscalité de l'aménagement ». Paris, *Fiches pratiques techniques : Urbanisme et Aménagement*, n°151, août/septembre 2011, non paginé.
- DA CUNHA A., KNOEPFEL P. et LERESCHE J.-P. (dir.), 2005, *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Paris, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 471 p.
- DI MEO G., 1998, *Géographie sociale et territoires*. Paris, Nathan Université, 320 p.
- DUMONT-FOUYA L., 2007, « La densification pour un urbanisme à échelle humaine ». Paris, *Rapport du conseil économique et social de l'Île-de-France au nom de la commission de la ville, de l'habitat et du cadre de vie*, 22 mars 2007, 101 p.

- DUPUY J., VERNEL K., 1992, *Densités et formes urbaines : opérations urbaines denses*. Paris, IAURIF, septembre 1992, 4 p.
- EMELIANOFF C. et STEGASSY R., 2010, *Les pionniers de la ville durable. Récits d'acteurs, portraits de villes en Europe*. Rennes, Presses Universitaire de Rennes, 257 p.
- EMELIANOFF C., DJELLOULI Y. et BENNASR A., 2010, *L'étalement Urbain : un processus incontrôlable ?* Paris, Ed. Autrement, Coll. Villes en mouvement, 304 p.
- FOUCHIER V., 1997, *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles*. Paris, édition du SGVN, 212 p.
- GEORGE P. et VERGER F. (dir.), 2009, *Dictionnaire de la géographie*. Paris, éd. PUF, Coll. Quadrige, 480 p.
- GUMUCHIAN H., 1991, *Représentations et aménagement du territoire*. Paris, édition Anthropos, Coll. Géographie, 143 p.
- HAMMAN P., BLANC C. et HENNINGER F., 2008, *Penser le développement durable urbain. Regards croisés*. Paris, l'Harmattan, 321 p.
- HERAN F., 2001, « la réduction de la dépendance automobile », *Cahiers Lillois d'Economie et de sociologie*, n°37, pp.61-86.
- IAURIF, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2005, « Appréhender la densité », *Note rapide sur l'occupation des sols*, n°383, 16 p.
- LAURENCE P., 2004, *Pour des approches intégrées de développement urbain durable. Analyses de trois projets de revitalisation : Lyon, le quartier la Croix-Rousse, le quartier Sainte Marie, Trois-Rivières, les premiers quartiers*. Paris, Connaissances et Savoirs, 275 p.
- LE CHATELIER L., 2010, « Faut-il retirer le permis de construire au maire ? » *Télérama*, n°3147, pp. 42-43.
- LEVY. J et LUSAULT. M (dir.) 2003, *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, éd. Belin, 1 034 p.
- LYNCH K., 1998, *L'image de la Cité*. Paris, édition Dunod, 224 p.
- MERLIN P. et CHOAY F. (dir.), 2010, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, éd. Presses universitaires de France, Coll. Quadrige, 843 p.
- MICHELIN N. et FREBAULT J., 2008, *Nouveaux modes d'habiter : mixité, densité, qualité d'usage*, Conférence de la Communauté Urbaine du Grand Lyon, 6 p.
- NONN H., 1965, *STRASBOURG des densités aux structures urbaines*. Paris, éd. Belles lettres, coll. Fondation Baulig, 189 p.
- PIRON O., 2006, « La densification acceptée ». Paris, *Etudes Foncières*, n°119, janvier/février 2006, pp. 11-13.
- Pôle Concevoir, Construire, Habiter, 2005, « Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité. Appel d'offres de recherche », *Plan d'Urbanisme Construction Architecture*, 20 p.
- ROBERT P., (dir.) REY-DEBOVE J. et REY A., 2011, *Le nouveau Grand Robert. Dictionnaire Alphabétique et analogique de la langue française*. Paris, Edition le Robert, 2 951 p.
- SALLEZ, A., 2007, *Urbaphobie et désir Urbain, au péril de la ville. La ville mal aimée*. Colloque en Normandie, 12 p.
- TNS Sofres, société française d'enquêtes par sondage, 2007, *Les français et leur habitat : perception de la densité et des formes d'habitats*, Paris, Observatoire de la ville, 12 p.

- TOUATI A., 2010, *La fabrique des villes et des territoires*, Journées du Pôle Ville, Paris, 8 p.
- WACHTER S., (dir.), 2009, *Dictionnaire de l'aménagement du territoire. Etats des lieux et prospective*. Paris, éd. Belin, 317 p.
- WIEL M., 2006, « *Denses cités. La densité peut-elle enrayer l'étalement urbain ?* », Actes de Colloque, Paris, association Urba+, PUCA, 20 décembre 2006, 16 p.
- WIEL M., 2010, *Etalement urbain et mobilité*. Paris, la Documentation française, 86 p.

Sitographie :

- GUILLERMIN J., article de presse de la Nouvelle République du 12 juillet 2011, *PLU voté, opposition divisée*
<http://www.lanouvellerepublique.fr/ACTUALITE/Dossiers/Un-autre-visage-pour-Tours/Le-PLU-vote-les-projets-affines/PLU-vote-opposition-divisee?sondageNodeID=1486217>
 (consulté le 12 juillet 2011)
- COUTIER D., article de presse de la Nouvelle République du 23 février 2011, *Une tour de 30 mètres dans mon jardin, c'est possible ?*
<http://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/ACTUALITE/Dossiers/Un-autre-visage-pour-Tours/Une-tour-de-60-metres-pres-de-la-gare/Une-tour-de-30-metres-dans-mon-jardin-c'est-possible> (consulté le 6 octobre 2011)
- GENDRY C., article de presse de la Nouvelle République du 11 mars 2011, *PLU : l'enquête public a mobilisé les tourangeaux*
<http://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/ACTUALITE/Dossiers/Un-autre-visage-pour-Tours/Un-Plan-local-d-urbanisme-qui-fait-reagir/PLU-l-enquete-publique-a-mobilise-les-Tourangeaux> (consulté le 6 octobre 2011)
- GENDRY C., article de presse de la Nouvelle République du 17 mars 2011, *Des rues huppées qui rentrent en rébellion*.
<http://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/ACTUALITE/Dossiers/Un-autre-visage-pour-Tours/Un-Plan-local-d-urbanisme-qui-fait-reagir/Des-rues-huppees-qui-entrent-en-rebellion> (consulté le 6 octobre 2011)
- GENDRY C., article de presse de la Nouvelle République du 20 avril 2011, « *Grande tour* » de la gare : les Tourangeaux disent non.
<http://www.lanouvellerepublique.fr/ACTUALITE/Dossiers/Un-autre-visage-pour-Tours/Une-tour-de-60-metres-pres-de-la-gare/Grande-tour-de-la-gare-les-Tourangeaux-disent-non> (consulté le 6 octobre 2011)
- GENDRY C., article de presse de la Nouvelle République du 21 avril 2011, « *Cette tour sera un édifice esthétique* »
<http://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/ACTUALITE/Dossiers/Un-autre-visage-pour-Tours/Une-tour-de-60-metres-pres-de-la-gare/Cette-tour-sera-un-edifice-esthetique> (Consulté le 6 octobre 2011)
- Article de presse de la Nouvelle République du 10 mai 2011, « *Grande tour* » de la gare : ne pas se tromper de cible

<http://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/ACTUALITE/Dossiers/Un-autre-visage-pour-Tours/Une-tour-de-60-metres-pres-de-la-gare/Grande-tour-de-la-gare-ne-pas-se-tromper-de-cible> (consulté le 6 octobre 2011)

- BASSET M., article de la Nouvelle République du 20 mai 2011, « *Trop de projet urbanistiques différents* »

<http://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/ACTUALITE/Infos-Departementales/Trop-de-projets-urbanistiques-differents> (consulté le 6 octobre 2011)

- Article de la Nouvelle République du 20 mai 2011, *Mairie : « construire une nécessité »*.

<http://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/ACTUALITE/Infos-Departementales/Mairie-Construire-une-necessite?sondageNodeID=1300412> (consulté le 6 octobre 2011)

- Article de la Nouvelle République du 3 mai 2011, *PLU de Tours, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur*.

<http://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/ACTUALITE/Dossiers/Un-autre-visage-pour-Tours/Un-Plan-local-d-urbanisme-qui-fait-reagir/PLU-de-Tours-en-integralite-le-rapport-et-les-conclusions-du-commissaire-enqueteur> (consulté le 30 octobre 2011)

- PEDEAU M., article de la Nouvelle République du 3 septembre 2011, *Ilot Vinci : Bataille juridique autour des deux hôtels*

<http://www.lanouvellerepublique.fr/ACTUALITE/Dossiers/Un-autre-visage-pour-Tours/Une-tour-de-60-metres-pres-de-la-gare/Ilot-Vinci-bataille-juridique-autour-des-deux-hotels> (consulté le 30 octobre 2011)

- Site officiel de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) : <http://www.apur.org/>

- Site officiel de la mairie de Tours : www.tours.fr/

- Site officiel de la mairie de Ballan-Miré : <http://www.mairie-ballan-mire.fr/>

- Site officiel de la mairie de Joué-lès-Tours : <http://www.ville-jouelestours.fr/>

- Site officiel de l'Agence d'Urbanisme de Tours (ATU) : <http://www.atu37.org/>

- Site officiel du SCOT de l'Agglomération Tourangelle : <http://scot-agglotours.fr/>

- Site officiel de l'INSEE : <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=infracommunal.htm>

- Site officiel de l'Agence National de la Recherche, relatif aux nouveaux projets d'intensification urbaine en milieu rural et périurbain (projets BIMBY) : <http://bimby.fr/>

- Ministère du développement durable : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

- Portail de données cartographiques et photographiques des territoires français : <http://www.geoportail.fr/>

- Recensement 2007 de L'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours : <http://www.atu37.org/Content/Recent2007/fichiers/start.html>

- Revues géographiques diverses : <http://www.revues.org/>

- Etudes foncières : <http://www.adef.org/site/category/la-revue-etudes-foncieres/>

- Annales de la recherche urbaine : <http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr>

- CAIRN : <http://www.cairn.info/>

Documents audiovisuels :

- Accord et entrée en vigueur du PLU de Tours et de ces divers projets urbains:
http://www.dailymotion.com/video/xjwqwj_tours-le-plu-adopte_news
- Vidéo de la stratégie BIMBY : <http://bimby.fr/2011/09/en-video-bimby-la-densification-par-la-maison-individuelle/>

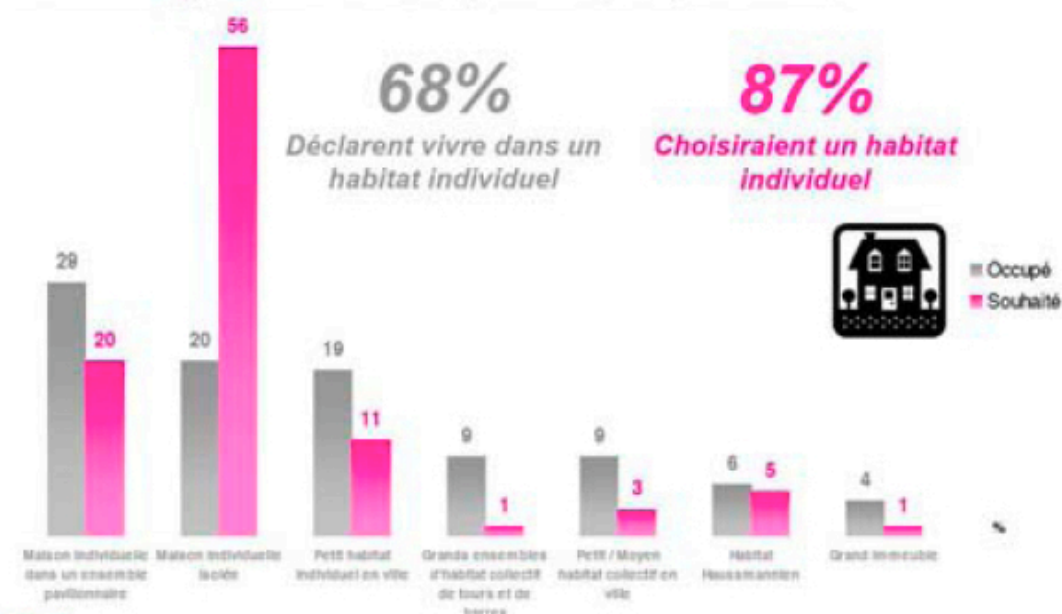
ANNEXES

Annexe 1 : L'habitat individuel toujours idéalisé

Près de neuf Français sur dix séduits par l'habitat individuel

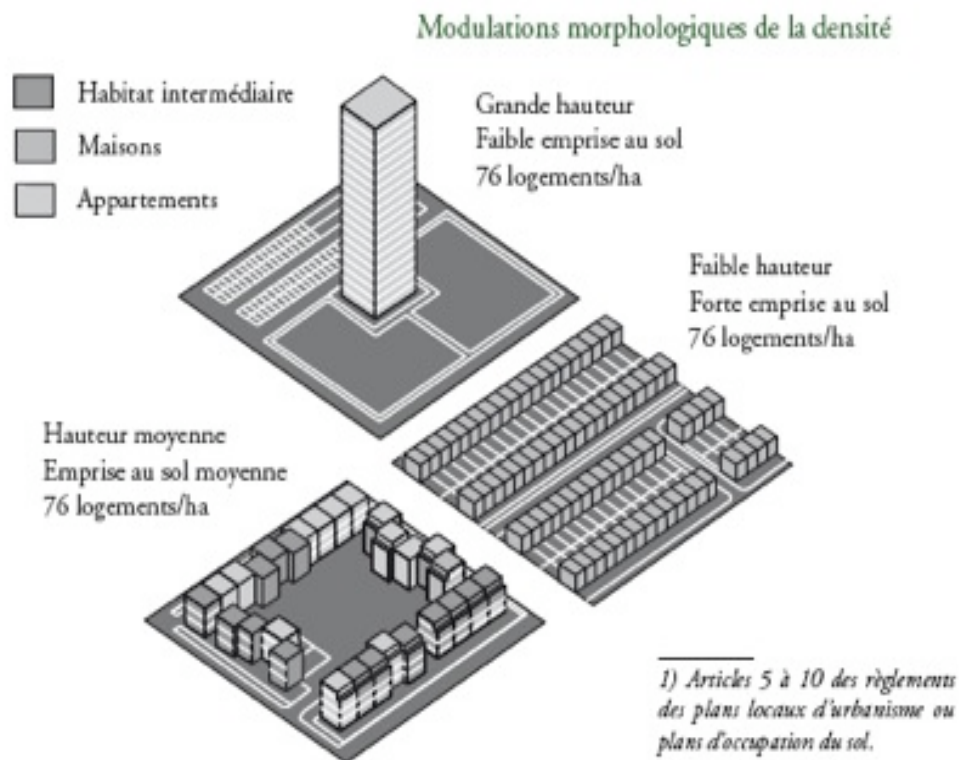
Je vais vous montrer différents types d'habitation. Parmi ceux-ci, pouvez-vous me dire lequel ressemble le plus à celui dans lequel vous habitez ?

Parmi les différents types d'habitations suivantes, si vous pouviez choisir, dans lequel habiteriez-vous ?



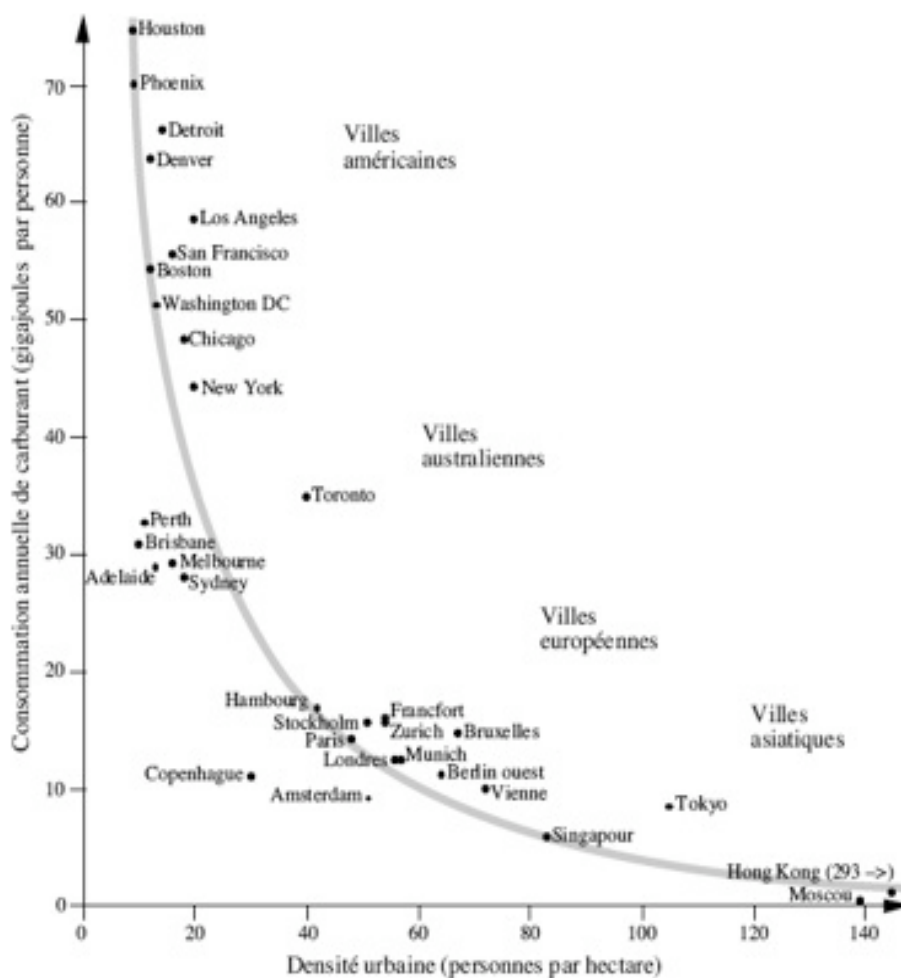
Source : enquête parisienne de 2007 : « Les français et leur habitat : perception de la densité et des formes d'habitats ».

Annexe 2 : La mesure de la densité



Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France, « Appréhender la densité », 2005.

Annexe 3 : Consommation de carburant et densité urbaine



Source : Kenworthy et Newman, 1989.

**Annexe 4 : Lettre d'information déposée auprès des Habitants des quartiers de Tours
et de Ballan-Miré**

Bonjour,

Etudiante en première année de Master de Géographie à l'Université François-Rabelais de Tours, je réalise actuellement une enquête concernant vos impressions sur le cadre de vie urbaine de votre ville et de votre quartier.

Pour ce faire, je souhaiterais que vous répondiez au questionnaire ci-joint que je vous ai déposé dans votre boîte aux lettres le février, en cas d'absence de votre part lors de ma visite dans votre quartier.

Ce questionnaire, anonyme, me sera utile pour la poursuite de mes recherches : il me permettra en effet d'obtenir des résultats représentatifs et significatifs sur cette question.

Vous pourrez par la suite me le remettre en main propre, une semaine plus tard, lors d'une seconde visite dans votre quartier, le

Je vous remercie d'avance de votre précieuse collaboration.

A bientôt.

Très cordialement.

Marion Feuillâtre

Le février 2012.

Source : Elaboration personnelle, 2012.

Annexe 5 : Enquêtes par questionnaire auprès des habitants situés aux abords de l'îlot Vinci Nord de Tours, ainsi que dans le quartier des Hérissières à Ballan-Miré.

ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE

Temps du questionnaire : moyenne de 15 minutes

FICHE CONTACT

L'enquêté est : Mademoiselle Madame
 Monsieur

Adresse de l'enquêté : N° rue Ballan-Miré

Questionnaire rempli le 2012

Dans le cadre d'un mémoire d'étude universitaire en Géographie, je réalise une enquête concernant vos impressions sur le cadre de vie urbaine dans votre quartier. Je vous propose donc de répondre à quelques questions au sujet de votre ville, de votre quartier et de votre logement.

I. Nous allons dans un premier temps vous poser des questions sur votre ville :

Entourez la réponse de votre choix (une seule réponse est possible).

1. Depuis combien de temps habitez-vous ce quartier ?

- 1. Moins de 1 ans
- 2. de 1 à 3 ans
- 3. De 4 à 6 ans
- 4. De 6 à 10 ans
- 5. Plus de 10 ans

2. Où habitiez-vous avant ? (*Même quartier, même commune, même département ?*)

.....
.....

3. Pouvez-vous m'indiquer, en vous aidant des plans pages 11 et 12, quels sont le lieu ou les lieux que vous fréquentez le plus souvent ? (*Indiquer le nom du lieu et la rue si possible*)

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.

4. La **ville** dans laquelle vous résidez, vous paraît :

Pouvez-vous indiquer votre réponse sur une échelle allant de 1 à 6,

1 correspondant à pas du tout et 6 à tout à fait.

4. Facile d'accès pour les transports collectifs (trains, fil bleu, covoiturages)

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

5. Vivante

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

6. Propre

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

7. Dégradée

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

8. Mal odorante

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

9. Sécuritaire

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

10. Surpeuplée

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

11. Bruyante

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

12. Agréable à regarder

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

II. Nous allons dans un deuxième temps vous poser des questions sur votre quartier :

Pouvez-vous indiquer votre réponse sur une échelle allant de 1 à 6, 1 correspondant à pas du tout d'accord, très petit, jamais, très peu nombreux, etc. Et 6 à tout à fait d'accord, très grand, souvent, très nombreux, etc.

13. Pensez-vous que votre quartier a trop de bâtiments ?

Pas du tout d'accord	1	2	3	4	5	6	Tout à fait d'accord
----------------------	---	---	---	---	---	---	----------------------

14. Pensez-vous que la hauteur des bâtiments de votre quartier est trop oppressante?

Pas du tout d'accord	1	2	3	4	5	6	Tout à fait d'accord
----------------------	---	---	---	---	---	---	----------------------

15. L'espace entre les différentes constructions du quartier vous semble-t-il ?

Très petit	1	2	3	4	5	6	Très grand
------------	---	---	---	---	---	---	------------

16. Pensez-vous que votre quartier est un quartier aéré ?

Pas du tout d'accord	1	2	3	4	5	6	Tout à fait d'accord
----------------------	---	---	---	---	---	---	----------------------

17. Les habitants du quartier vous semblent-ils ?

Très peu nombreux	1	2	3	4	5	6	Très nombreux
-------------------	---	---	---	---	---	---	---------------

Pas du tout d'accord	1	2	3	4	5	6	Tout à fait d'accord
----------------------	---	---	---	---	---	---	----------------------

Oui	Non
-----	-----

Jamais 1 2 3 4 5 6 Souvent

Jamais 1 2 3 4 5 6 Souvent

Jamais 1 2 3 4 5 6 Souvent

Jamais 1 2 3 4 5 6 Souvent

Jamais 1 2 3 4 5 6 Souvent

Jamais 1 2 3 4 5 6 Souvent

Jamais 1 2 3 4 5 6 Souvent

Jamais 1 2 3 4 5 6 Souvent

Jamais 1 2 3 4 5 6 Souvent

30. Combien de fois par semaine vous arrive-t-il de fréquenter la boulangerie de votre quartier (ou de votre ville au cas échéant) ?

1. Moins de 2 fois
2. de 2 à 4 fois
3. De 4 à 6 fois
4. De 6 à 8 fois
5. Plus de 8 fois

31. Comment y accédez-vous ?

31. A pied

Jamais	1	2	3	4	5	6	Souvent
--------	---	---	---	---	---	---	---------

32. En vélo

Jamais	1	2	3	4	5	6	Souvent
--------	---	---	---	---	---	---	---------

33. En autobus

Jamais	1	2	3	4	5	6	Souvent
--------	---	---	---	---	---	---	---------

34. En voiture

Jamais	1	2	3	4	5	6	Souvent
--------	---	---	---	---	---	---	---------

35. Le quartier vous paraît-il encombré par la circulation automobile ?

Jamais	1	2	3	4	5	6	Souvent
--------	---	---	---	---	---	---	---------

36. Les arbres dans le quartier vous paraissent-ils ?

Très peu nombreux	1	2	3	4	5	6	Très nombreux
-------------------	---	---	---	---	---	---	---------------

37. Dans votre quartier toutes les catégories sociales sont-elles représentées ?

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait
-------------	---	---	---	---	---	---	-------------

38. De manière générale, pensez vous que dans votre quartier il y a un respect mutuel entre les habitants ?

Pas du tout	1	2	3	4	5	6	Tout à fait d'accord
-------------	---	---	---	---	---	---	----------------------

39. Quels sentiments avez-vous à l'égard de votre quartier ?

39. Vous vous y ennuyez

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

40. Suffisamment de services et commerces

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

41. Vous êtes en sécurité

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

42. Vous êtes entassé

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

43. Vous y étouffez

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

44. Vous êtes isolé

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

45. Vous vous y sentez bien

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

46. Etes-vous déçu de votre quartier ?

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

47. Pourquoi ? (*Dynamisme, bruyant, entassement, convivial, intimité ...*)

.....
.....

48. Pensez-vous que ce serait difficile de quitter ce quartier ?

Oui

Non

49. Estimez-vous être satisfait(e) du cadre de vie de votre quartier ?

Pas du tout satisfait 1 2 3 4 5 6 Tout à fait satisfait

50. Etes-vous satisfait(e) de l'évolution physique de votre quartier ?

Pas du tout satisfait 1 2 3 4 5 6 Tout à fait satisfait

51. Pouvez-vous m'indiquer selon ces trois photos, quelles sont celles qui vous paraissent les plus agréables ? (*Indiquer votre ordre de préférence*)

1. 1^{ère} photo



2. 2^{ème} photo



3. 3^{ème} photo



52. Pourquoi ? *Expliquez votre premier choix photographique.*

(Exemple : aéré, oppressant, relationnel, accessible, centrale, isolé, sécurité, espacé...)

.....

.....

.....

.....

53. Pour vous, existe-t-il un rapport entre la **qualité de vie de votre quartier** et la **forme des constructions** qui s'y trouvent ?

Oui

Non

Neutre

54. Pourquoi ? (*Exemple : proximité, chaleureux, individuel, verdoyant, sécurité, intimité*)

.....
.....
.....
.....
.....
.....

III. Maintenant, nous allons vous poser quelques questions concernant votre logement :

55. Avez-vous déjà vécue ailleurs que dans ce quartier ?

Oui Non

56. Si oui, quel fut le type de logement que vous avez quitté ?

.....
.....

57. Si oui, pourquoi avoir changé et choisi ce quartier ? (*Budget, accès facile au commerces et services, élargissement de la famille, accès à la propriété ...*)

.....
.....

58. Actuellement, êtes-vous propriétaire ou locataire de votre logement ?

58. Propriétaire ou en accession à la propriété

59. Locataire

60. Autre :

61. Comment considérez-vous ce logement ?

61. Résidence principale

62. Résidence secondaire

63. logement étudiant

64. Combien y'a-t-il de pièces dans votre logement ? (*Hors cuisine et salle(s) de bain*)

Nombre :

65. Connaissez-vous la surface totale de votre logement ?

Oui Non

66. Si oui :

Nombre : m2

67. Combien de personnes vivent dans votre logement (y compris vous-même) ?

Nombre d'adultes :

Nombre d'enfants :

68. Pratiquez-vous le tri sélectif des déchets ?

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

69. Pratiquez-vous le compostage ?

Pas du tout 1 2 3 4 5 6 Tout à fait

IV. Enfin, nous aimerions connaître votre implication dans la vie urbaine de votre ville et de votre quartier :

70. De manière générale, semblez-vous être suffisamment informé des évolutions urbaines de votre **ville** (nouvelle construction, rénovation) ?

Oui Assez Non

71. De manière générale, êtes-vous suffisamment informé des évolutions de votre **quartier** (nouvelle construction, rénovation) ?

Oui Assez Non

72. Etes-vous adhérent d'une association d'habitants du quartier ?

Oui Non

73. Au cours de ces derniers mois, avez-vous assisté à des réunions publiques concernant la qualité de vie dans **votre quartier** ?

Oui Non

74. Au cours de ces derniers mois, avez-vous assisté à des réunions publiques concernant **votre ville** ?

Oui Non

75. Accepteriez-vous de **nouveaux logements** dans votre quartier ?

Oui

Non

76. Accepteriez-vous **nouveaux commerces** dans votre quartier?

Oui

Non

77. Aimeriez-vous être plus impliqué dans la vie urbaine de votre commune et de votre quartier ?

Oui

Non

Autre réponse :

78. Aimeriez-vous participer à l'élaboration de certains projets de votre quartier?

Oui

Non

Autre réponse :

V. Pouvez-vous maintenant me donner quelques renseignements vous concernant :

79. Pouvez-vous m'indiquer dans quelle tranche d'âge vous vous situez ?

1. Moins de 29 ans
2. Entre 30 ans et 39 ans
3. Entre 40 ans et 49 ans
4. Entre 50 ans et 59 ans
5. Entre 60 ans et 69 ans
6. Plus de 70 ans

80. Combien avez-vous d'enfants ?

Nombre :

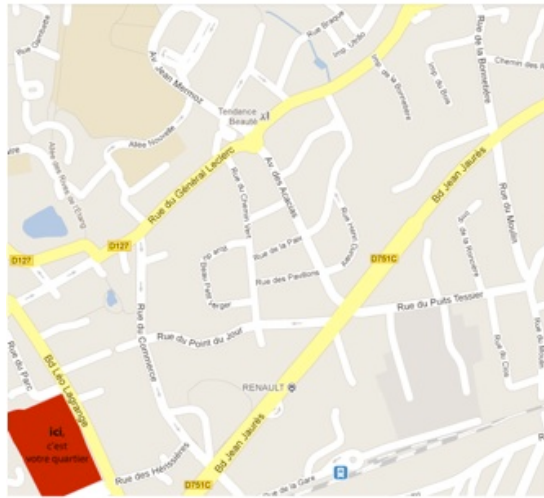
81. Etes-vous :

1. Marié(e)
2. Divorcé(e)
3. Célibataire
4. Veuf, veuve
5. Autre :

82. Actuellement, pouvez-vous m'indiquer quelle est votre situation socioprofessionnelle ?

1. Artisan, commerçant, chef d'entreprise
2. Cadre, profession libérale, profession intellectuelle supérieur, enseignant
3. Employé
4. Ouvriers
5. Agriculteurs exploitants
6. Etudiant(e)
8. Retraité(e)
9. En recherche d'emploi
10. Autre :

Le questionnaire est terminé, je vous remercie de votre participation et du temps accordé à mon travail.



Plan situationnel du centre ville de Ballan-Miré



Plan satellite du centre ville de Ballan-Miré

Source : Elaboration personnelle, 2012.

Annexe 6 : Organigramme des « personnes-ressources » :

Communes - Catégories des acteurs locaux	TOURS : îlot Vinci Nord	JOUE-LES-TOURS : politique et action ville	BALLAN-MIRE : quartier des Petites Hérissières
Elus → Vision politique	- Monsieur DEVINEAU Alain <i>(Maire adjoint chargé de l'urbanisme)</i>	- Monsieur SAURAT Alain <i>(Maire adjoint chargé de l'urbanisme)</i> - Madame FILLION Dominique <i>(Maire adjoint chargé de emploi, logement et politique de ville)</i> - Monsieur DUTOUR Alain <i>(conseiller quartier Sud)</i>	- Monsieur SAUTEJEAN Claude <i>(Maire adjoint chargé de l'urbanisme)</i>
Service Urbanisme et logement – habitat → Vision réglementaire	- Madame RATZIMBAZAFY Gisèle <i>(service urbanisme)</i>	- Madame DAILLET- GIRARD Carine <i>(service urbanisme)</i> - Madame PICAULT Stéphanie <i>(service logement, emploi et politique de la ville)</i>	- Madame BERTHAUD Marie- José <i>(service urbanisme)</i>
Directeurs des services techniques → Vision pratique, de terrain		- Monsieur DEFOUILLOY Serge	- Monsieur FEUILLATRE Jean- Paul

Source : Elaboration personnelle, 2012.

Annexe 7 : Grille d'entretien auprès des acteurs publics de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré

ENQUÊTE PAR ENTRETIEN

Enquêtes par questionnaire auprès des acteurs locaux des trois villes de l'agglomération Tourangelle, au sujet des différentes situations urbaines contrastées du point de vue de la densité (la future tour de l'îlot Vinci Nord du centre ville de Tours, la centralité de la commune périphérique de Joué-lès-Tours et le quartier des Hérissières de la commune périurbaine de Ballan-Miré)

Fiche contact :

Nom de l'enquêté :

.....

Statut socioprofessionnel de l'enquêté :

.....

Commune de l'enquêté :

.....

Rendez-vous pris pour le : à

Thèmes à aborder au cours des entretiens semi-directifs

La densification est-elle un enjeu clé pour le développement urbain durable et futur de votre ville ?

I. Les grandes lignes des projets urbains (centralité, quartier, îlot) :

- Evolution du projet urbain choisi:

- Historique du quartier (*vocation du terrain avant la construction*)
- Choix du projet (*localisation, urbanité, mixité urbaine, etc.*)
- Les acteurs privés et publics intervenus dans le projet
- Raisons (*redynamisation, respect des lois et des planifications territoriales*)
- Problèmes rencontrés (*voiries, hostilités, conflits*)
- Les moyens utilisés pour informer les habitants de la commune sur le projet urbain dense
- Bilan actuel du projet (*les atouts apportés à la commune, les conséquences positives et négatives : réduction des émissions de gaz à effet de serre, lutte*

contre l'étalement urbain, réduction des coûts d'urbanisation et de voiries, contrecarre les effets de fragmentation urbaine, favorise la mixité sociale, fonctionnelle, les transports en commun, réduit les consommations énergétiques de certains bâtiments, et réduction de l'usage automobile)

- Les caractéristiques propres au projet urbain (*mètres carrés, type de logement, vocation du/des bâtiment(s), nombre d'étage, catégorie sociale, mixité urbaine, proche de la centralité, matériaux de construction économe en énergie, etc.*).
- Pluridimensionnalité des projets (*plusieurs avis rencontrés comme architecte, élus, bailleurs sociaux, etc.*)
- Pensez-vous faire du développement durable sur ce projet urbain ?
 - La centralité du quartier et sa proximité avec les équipements et services
 - Mixité sociale et fonctionnelle
 - Formes urbaines innovantes
 - Degré d'accessibilité et mobilité
 - Environnement physique : qualité architecturale et paysagère
 - Environnement social : confort et convivialité
 - Cohérence territoriale
- Anticiper l'évolution future d'un bâtiment ou d'un quartier dans le temps :
 - Quartier pour des populations nouvelles?
 - Intergénérationnelle et cyclique?
 - Reconversion future possible ?

II. Une démarche active, citoyenne et pédagogique auprès des habitants :

- Comment rendre acceptable et appropriable ce projet urbain auprès des populations avoisinantes ? (*Phase de transition prise en considération, concertations et consensus*)
- Les modalités de gouvernance effectuées pour une acceptabilité du projet urbain par les habitants :
 - Information et sensibilisation des projets communaux en cours auprès des habitants ?
 - Concertation, consultation : efficaces et prises en compte tout au long du projet ?
 - Participation directe des habitants aux projets (cogestion, atelier, budget)

III. L'enjeu des politiques publiques en matière de développement durable et la question de la densification dans chacune des trois communes :

- L'objectif de créer une ville durable insiste davantage sur les prescriptions et les objectifs à atteindre en matière de développement durable, que sur la méthode à utiliser et à appliquer par les acteurs locaux :
 - Quels sont les objectifs locaux prioritaires et les méthodes envisagées pour les appliquer au mieux ?
 - Comment rendez-vous votre ville plus dense, appropriable et économe ?
- Evolution du territoire communal :
 - Les politiques publiques adaptées au territoire (*planifications urbaines mises en place comme PLU, SCOT, PLH*)
 - Les projets urbains réalisés, en cours d'élaboration et/ou futurs.
- Les volontés politiques émergentes:
 - Quelles sont les politiques adaptées au contexte local ?
 - Quels sont les impératifs urbains de la commune ? (*Habitats, emplois, services, etc.*)
 - Quelles sont les orientations pour la commune au long terme ? (*Croissance démographique, redynamisation du centre ville, gestion économe et cohérente du territoire*)
 - L'enjeu de densifier les tissus urbains se réduit-il à une simple stratégie foncière et une concurrence immobilière?
- Les problèmes rencontrés face à la redynamisation du tissu urbain de la commune :
 - Rejets des projets par les habitants ?
 - Sensibilisation des élus et des professionnels de la ville face aux nouvelles exigences de densification locale ?
 - Conflits entre les associations et les acteurs publics ?

IV. Question finale et questions spécifiques au terrain :

- La question de la lutte contre l'étalement urbain est évoquée comme intrinsèque à toute volonté densificatrice, mais la densité est-elle une véritable solution durable ?

a. Questions propres au cas de Ballan-Miré :

- Les rejets de la densité par certains habitants sont-ils des freins à la densification ?
- Comment comptez-vous économiser l'espace tout en préservant les aspirations individuelles de vos habitants?
- Comment répondre à une forte demande de logement individuel tout en ayant une gestion économe de l'espace ?

b. Questions propres au cas de Tours :

- La réalisation de plusieurs tours au cœur de la ville tourangelle marque un retournement des politiques publiques en matière de centre urbain compact, voué à devenir une métropole, un moteur économique accés sur la globalisation. Dans ce sens, peut-on considérer que l'enjeu de construire des tours, n'est pas seulement voué à rendre la ville durable mais plutôt à convertir la ville de Tours en une véritable métropole régionale ?
- L'augmentation du bâti dans le centre de Tours génère l'augmentation des prix du foncier. Les logements deviennent très couteux et de moins en moins accessibles pour toutes les populations. Ce processus de densification renforcerait-il un phénomène de gentrification ?

Source : Elaboration personnelle, 2012.

INDEX

ATU : Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours
BBC : Bâtiment de Basse Consommation
BIMBY : Build In My BackYard
COS : Coefficient d'Occupation au Sol
ENE : loi d'Engagement National pour l'Environnement
HLM : Habitat à Loyer Modéré
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PLD : Plafond Légal de Densité
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLU : Plan Local de l'Urbanisme
POS : Plan d'Occupation des Sols
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SRU : loi de Solidarité et Renouvellement Urbain
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

LISTES DES TABLES

Figure 1 : Situation géographique de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré	37
Tableau 1 : Typologie du parc de logements en 2007 de nos trois secteurs.....	39
Graphique 1 : Typologie des logements à Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré.....	39
Tableau 2 : Densité d'habitants au km ² sur l'empreinte urbaine résidentielle en 2007.....	41
Graphique 2 : Densité d'habitants au km ² sur l'empreinte urbaine résidentielle en 2007 de Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré.....	41
Photographie 1 : Îlot Vinci Nord à Tours, avant et après les travaux (Face Nord)	42
Figure 2 : Hauteur du bâti de l'îlot Vinci Nord et de ces abords.....	43
Figure 3 : Répartition des différents quartiers de la ville de Joué-Lès-Tours.....	47
Photographie 2 : Quartier Résidentiel des Petites Hérissières (Face Nord : boulevard Léo Lagrange et rue André Vienot).....	49
Figure 4 : Hauteur du bâti du quartier des Petites Hérissières et de ces abords	51
Figure 5 : Illustration d'une division de parcelle dans une dent creuse : une densification par la maison individuelle	96
Graphique 3 : Statut d'occupation des logements dans le quartier de la gare de Tours et dans le quartier des Petites Hérissières de Ballan-Miré.....	125
Graphique 4 : Statut de résidence dans le quartier de Tours.....	125
Graphique 5 : Statut de résidence dans le quartier de Ballan-Miré	126
Graphique 6 : Statut sociodémographique dans le quartier de Tours	127
Graphique 7 : Statut sociodémographique dans le quartier de Ballan-Miré.....	127
Graphique 8 : Statut socioprofessionnel dans le quartier de Tours	128
Graphique 9 : Statut socioprofessionnel dans le quartier de Ballan-Miré	128
Graphique 10 : Situation matrimoniale dans le quartier de Tours	130
Graphique 11 : Situation matrimoniale dans le quartier de Ballan-Miré.....	130
Graphique 12 : Temps de résidentialisation dans le quartier de Tours.....	131
Graphique 13 : Temps de résidentialisation dans le quartier de Ballan-Miré.....	132
Graphique 14 : Ancien lieu de résidence des habitants du quartier de Tours.....	133
Graphique 15 : Type de logement habité avant installation dans le quartier de Tours.....	133
Graphique 16 : Ancien lieu de résidence des habitants du quartier de Ballan-Miré.....	134
Graphique 17 : Type de logement habité avant installation dans le quartier Ballanais	134
Graphique 18 : Êtes-vous suffisamment informé des évolutions urbaines de votre ville ?	151

Graphique 19 : Êtes-vous suffisamment informé des évolutions urbaines de votre quartier	152
Graphique 20 : Avez-vous assisté à des réunions publiques concernant la qualité de vie dans votre quartier ?	153
Graphique 21 : Avez-vous assisté à des réunions publiques concernant votre ville?...	153
Graphique 22 : Aimerez-vous être plus impliqué dans la vie urbaine de votre commune et participer à l'élaboration de certains projets de votre quartier	153
Graphique 23 : Accepteriez-vous de nouveaux commerces dans votre quartier ?	154
Graphique 24 : Accepteriez-vous de nouveaux logements dans votre quartier ?	154

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	3
INTRODUCTION.....	5
 I. UNE MISE EN PERSPECTIVE DE LA DENSITÉ PASSÉE, ACTUELLE ET FUTURE.....	 9
A. La densité : une notion complexe et plurivoque	9
1. Un terme pluridisciplinaire.....	10
2. La densité est-elle mesurable ?.....	10
<i>a. La densité comme mesure</i>	<i>10</i>
<i>b. Des échelles d'analyses différentes</i>	<i>11</i>
<i>c. Des approches pluridisciplinaires</i>	<i>12</i>
3. Les différentes significations de la densité.....	12
<i>a. La densité comme processus</i>	<i>12</i>
<i>b. La densité : un outil de planification urbaine.....</i>	<i>13</i>
<i>c. La densité vécue et perçue : une notion relative.....</i>	<i>13</i>
<i>d. Un décalage entre la densité réelle et la densité perçue</i>	<i>15</i>
 B. De la densité au développement durable.....	 18
1. Evolution historique des discours politiques sur la ville	18
<i>a. Le paradigme hygiéniste où densité rime avec insalubrité</i>	<i>18</i>
<i>b. L'urbanisme fonctionnaliste : la densité comme un instrument de rationalisation du territoire</i>	<i>18</i>
<i>c. La ville à la campagne : le rejet des hautes densités</i>	<i>19</i>
<i>d. Essor du paradigme du développement durable : enrayer l'étalement urbain</i>	<i>20</i>
<i>e. La courbe de Newman et Kenworthy</i>	<i>21</i>
2. Des nouvelles perspectives d'action publique locale : le développement urbain durable... 22	
<i>a. Apparition et définition du développement durable.....</i>	<i>22</i>
<i>b. Lutte contre l'étalement urbain : un objectif intrinsèque au développement durable</i>	<i>24</i>
3. Quelles prises en compte législatives ?.....	25
<i>a. Institutionnalisation de directives européennes sur la « ville durable »</i>	<i>25</i>
<i>b. Légitimité législative du développement durable à échelle nationale</i>	<i>27</i>
<i>c. ... pour une traduction au niveau local</i>	<i>28</i>
 C. Le processus de la densification : entre avantages et inconvénients	 29
1. Quelles vertus environnementales prêtent-on à la densité ?	29
<i>a. Les avantages matériels</i>	<i>29</i>
- Des économies pluridimensionnelles qui évitent l'étalement urbain au long terme ..29	
- Redynamisation des polarités urbaines et suburbaines	30
<i>b. Les avantages immatériels</i>	<i>31</i>

2. Les inconvénients de la densification : des conséquences néfastes à prévoir au long terme pour l'ensemble de la population ?	32
a. <i>L'impact de l'usage de l'automobile sur la densité : un couple probable ?</i>	32
b. <i>Surpeuplement au long terme</i>	33
c. <i>Formation de valeur immobilière inégale entre centre et périphérie lointaine.....</i>	34
d. <i>La « densification » : un terme qui fait peur.....</i>	34

II. MÉTHODOLOGIE DU TRAVAIL DE RECHERCHE36

A. Présentation de notre étude.....36

1. Choix des secteurs étudiés 36

2. Le cadre urbain des secteurs étudiés..... 41

 a. *Tours : Quartier de la Gare* 42

 b. *Joué-lès-Tours : Centralité urbaine.....* 45

 c. *Ballan-Miré : Quartier résidentiel des Petites Hérissières.....* 48

3. Les enquêtes : une démarche quantitative et qualitative..... 50

B. Confrontation entre théorie et pratique.....52

1. Les théories de bases sur la densification : la bibliographie..... 52

2. La démarche face aux habitants : le questionnaire..... 54

 a. *La méthode* 54

 - choix de la méthodologie 54

 - Les objectifs fixés 55

 - La population cible 55

 - Les modes d'administration et de collecte des questionnaires 56

 - Le choix des types de question 58

 - Les supports apportés aux enquêtes par questionnaire 59

 b. *Les obstacles et limites.....* 60

3. L'entretien semi-directif : les acteurs locaux..... 61

 a. *La méthode* 61

 - choix de la méthodologie 61

 - Les objectifs fixés 62

 b. *Les thèmes abordés* 62

 c. *Le déroulement des entretiens semi-directifs* 63

 d. *Les obstacles et limites.....* 64

III. COMMENT DENSIFIER LES ESPACES URBAINS TOURANGEAUX ? ...65

A. Une nécessaire pédagogie sur le processus de la densification..... 65

B. Reconstruire durablement la ville sur la ville : entre une application réglementaire et un urbanisme à échelle humaine67

1. Des principes de développement urbain durable communs à Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré	68
a. Des objectifs tourangeaux de durabilité appuyés sur des volontés politiques nationales	68
b. Des points de convergences dans nos trois communes: la dimension matérielle et physique de la densification urbaine	71
- Densifier pour protéger et mettre en valeur l'écrin naturel et patrimonial	71
- Densifier pour renforcer et redynamiser les centralités urbaines	73
- Densifier pour un développement urbain équilibré et durable : la mixité et la mobilité	75
- Densifier pour favoriser les économies d'énergie et de ressources fossiles	79
2. Associer densité et qualité du cadre de vie : un couple intrinsèque à la durabilité.....	80
a. Une ville intergénérationnelle et vertueuse	81
b. Un urbanisme à échelle humaine : entre innovation et convivialité	84
- La densité versus innovation architecturale ?	84
- Les espaces publics et verts : un retour vers la convivialité	86
 C. Les effets du lieu : une ville dense et durable propre à chaque géotype urbain.....	88
1. Le cœur de l'agglomération Tourangelle	88
a. L'intensification urbaine	88
b. Les tours les plus importantes du centre urbain tourangeau : l'îlot Vinci Nord.....	91
2. La banlieue Tourangelle : Joué-lès-Tours	92
a. Une densification sur l'existant : le renouvellement urbain	92
b. Deux exemples concrets : l'îlot Gratias et l'écoquartier les Courelières	94
3. Une ville périurbaine : Ballan-Miré.....	95
a. Une rénovation urbaine à travers le projet BIMBY.....	95
b. L'exemple du quartier résidentiel des Petites Hérissières.....	98
 IV. LA VILLE DENSE EST-ELLE UNE SOLUTION HUMAINE DURABLE ?	100
A. La densité n'est-elle pas avant toute chose un construit politique ?	100
1. La densité ne revêt-elle pas une volonté politico-économique cachée ?	101
2. La conception des projets urbains denses : des partenariats entre public – privé.....	103
 B. Comment la densification est-elle acceptée par les habitants de l'agglomération tourangelle ?	106
1. Évaluation et perception du cadre de vie urbain dans le quartier de Tours et de Ballan-Miré.....	106
a. Les sentiments généraux à l'égard des quartiers.....	107
b. La composition urbaine : des objectifs de développement urbain durable atteints ?	109
- Les centralités urbaines.....	109
- Les transports collectifs et privés.....	110
- Évaluation de la présence de services et commerces	113

c. <i>La dimension humaine dans l'évaluation du cadre de vie de nos habitants</i>	114
- La mixité sociale.....	114
- La densité humaine	115
d. <i>La perception de l'ambiance urbaine du quartier tourangeau et ballanais</i>	116
- Qualité architecturale	117
- La dimension végétale du tissu urbain.....	118
- L'ambiance urbaine : entre animation et convivialité	118
- La propreté de la ville	119
- La perception des nuisances	120
- La perception de la densité spatiale et bâtie	120
2. <i>L'appropriation des formes urbaines denses par les habitants de Tours et de Ballan-Miré</i>.....	123
a. <i>L'influence des variables sociodémographiques sur l'évaluation, la perception et l'appropriation de la densité urbaine</i>	124
- Statut d'occupation des logements	124
- Statut de résidence des logements	125
- Les catégories sociodémographiques et socioprofessionnelles	126
- La situation matrimoniale et la taille des ménages.....	129
b. <i>Appropriation des formes urbaines denses en fonction d'une trajectoire résidentielle</i>	131
- La durée d'habitation dans le quartier	131
- La résidence antérieure : ville et logement quittés	132
- Pour quelle raison les habitants ont-ils choisis de résider dans ce quartier ?	134
c. <i>Les principales conclusions de nos questionnaires</i>	136
- Des représentations collectives sur les logements collectifs	136
- Environnement urbain dense ou de faible densité : des stratégies résidentielles	137
- L'enjeu d'une bonne qualité de vie dans l'appréciation des formes urbaines denses par les habitants	142
3. <i>Comment démystifier et rendre acceptable le processus de densification dans l'agglomération tourangelle ?</i>.....	144
a. <i>Gérer la densification avec la population concernée</i>	144
b. <i>Limites de la démocratie « participative »</i>	148
- La « publicisation » de projets urbains denses	149
- Une participation citoyenne peu représentative.....	150
 CONCLUSION	 156
BIBLIOGRAPHIE	159
ANNEXES	164
INDEX	186
LISTES DES TABLES	187

Résumé :

Face à une nouvelle exigence de durabilité, la morphologie et la gestion de la ville évoluent et recentrent le débat sur la question de la densité. Pour corriger les déséquilibres socio-environnementaux cumulés au cours de ces dernières décennies, les scientifiques et l'ensemble des acteurs de la ville préconisent désormais de recourir au processus de densification urbaine. Aujourd'hui, les villes ne sont pas durables, mais elles pourraient contribuer à la durabilité grâce à une bonne « compacité » urbaine. Cette dernière permettrait de limiter la consommation des espaces naturels par l'urbanisation, de réduire l'usage de l'automobile et de garantir une meilleure qualité de vie urbaine.

En s'appuyant sur trois géotypes urbains de l'agglomération Tourangelle (Tours, Joué-Lès-Tours et Ballan-Miré), le présent mémoire problématise le processus de la reconstruction de la ville sur elle-même. L'objectif de cette étude propose d'interroger d'un côté les dimensions purement réglementaires et politiques de mise en œuvre de la densification urbaine, et de l'autre côté, la diversité des perceptions et des formes d'appropriation de la densité par les habitants. La ville dense est-elle une véritable solution durable que ce soit en matière de planification urbaine que dans le quotidien des habitants?

Mots clefs : Densité – Densification – Développement urbain durable - Forme urbaine – Géotypes urbains (centre ville, périphérie et périurbain) – Mixité urbaine – Transports – Discours politique – Perceptions habitantes – Appropriation – Parcours résidentiel.

Abstract :

Facing new sustainable requirements, the urban morphology and the urban management evolve and refocus the debate on the question of density. To correct the socio-environmental imbalance accumulated during these last decades, scientists and all the city actors recommend we start resorting to the urban density process. Today, cities aren't sustainable, but they could contribute to the durability, thanks to a good “urban compaction”. This would enable to limit the consumption of natural spaces by the urban sprawl, to reduce the automobile use and to ensure a better quality of urban life.

By leaning on three cities of the urban area of Tours (Tours, Joué-Lès-Tours and Ballan-Miré), the present report questions the process of the reconstruction of the city on itself. The objective of this study is to question on the one hand the purely statutory and political dimensions of the urban densification implementation, and on the other hand the diversity of the perceptions and the appropriation forms of the density by the inhabitants. Is the dense city a really sustainable solution, for urban planning as well as the daily life of its inhabitants?

Keys words : Density – Densification - Sustainable urban development - Urban density – Urban form – Urban diversity – Transport – Political discourse - Inhabitants perceptions – Appropriation – Residential course.

Resumen :

Frente a nuevas exigencias de sostenibilidad, la morfología y la gestión de la ciudad evolucionan y centran de nuevo el debate en la problemática de la densidad. Para corregir los desequilibrios socio-medioambientales acumulados durante estas últimas décadas, los científicos y el conjunto de los actores urbanos, preconizan recurrir al proceso de densificación urbana. Hoy en día, las ciudades no son sustentables, no obstante podrían contribuir a la sostenibilidad gracias a una buena “compactación urbana”. Esta última permitiría limitar el consumo de los espacios naturales por la urbanización, reducir el uso del automóvil y asegurar una mejor cualidad de vida urbana.

Refiriéndose a tres ciudades de la aglomeración de Tours (Tours, Joué-Lès-Tours y Ballan-Miré), el presente informe cuestiona el proceso de reconstrucción de la ciudad sobre ella misma. El objetivo de este estudio propone examinar por un lado las dimensiones puramente reglamentarias y políticas de aplicación de la densificación urbana, y por otro lado, la diversidad de las percepciones y formas de apropiación de la densidad por los ciudadanos. ¿La ciudad densa puede ser una verdadera solución sostenible, tanto en materia de planificación urbana como en la vida diaria de los habitantes ?

Palabras claves : Densidad - Densificación - Desarrollo urbano sostenible - Forma urbana – tipología urbana (centro, periferia y periurbanos) - Carácter urbano - Transportes - Discurso político - Percepciones ciudadanas - Apropiación - trayectoria residencial.