

Urbia

Les Cahiers du développement urbain durable

Intensités urbaines



© Photographie : Denis Bochatay, Amsterdam juin 2008



Observatoire universitaire
de la Ville et du
Développement durable

Numéro 9 - décembre 2009

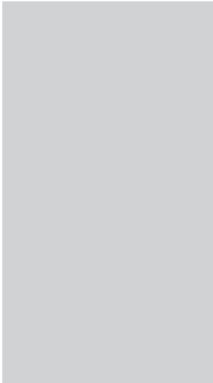
La densité du contexte

Bruno Marchand, professeur ordinaire EPFL

LTH 2
BP 4145 (Bâtiment BP)
Station 16
CH-1015 Lausanne

Courriel :
bruno.marchand@epfl.ch

Résumé :



La recherche de la densité est actuellement au centre des préoccupations architecturales et urbanistiques, car elle est directement impliquée dans la notion de développement durable. Longtemps décriée, cette notion doit pourtant de nos jours être perçue de façon positive et qualitative, selon un changement de paradigme qui repose sur le postulat que la densité n'est plus une donnée de base mais plutôt la résultante du processus d'élaboration des projet urbains.

Mots-clés :

Densité, densification, mixités, projets urbains, espaces publics

La recherche de la densité est actuellement au centre des préoccupations architecturales et urbanistiques, car elle est directement impliquée dans la notion de développement durable. En effet, tout en limitant les exigences en terrains naturels, la densité est un facteur déterminant de réduction du nombre de déplacements et, par là même, agit sur la consommation d'énergie et sur les émissions polluantes.

Mais cet intérêt affiché pour la densité se confronte à une grosse difficulté : sa connotation négative. Pour une large partie de la population, la densité est souvent associée à la spéculation foncière ou alors évoque de grands volumes bâtis resserrés, avec leurs ombres portées et autres gênes de tous types – visuelles, sonores ou olfactives ; enfin, cette même notion est couramment utilisée pour caractériser les grands ensembles des « trente glorieuses », sévèrement critiqués pour l'insécurité, la monotonie et l'anonymat qu'ils confèrent à leurs occupants.

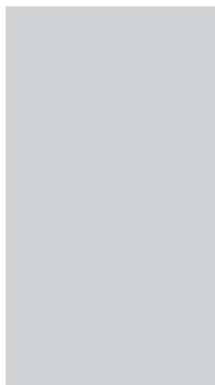
Et pourtant, en des termes purement quantitatifs, ces opérations bâties durant la deuxième moitié du vingtième siècle n'ont jamais atteint la densité souvent très élevée des centres-villes qui, curieusement, ne semble pas poser de problème particulier. Elle est même appréciée au point d'être souvent citée comme exemple de qualité urbaine quand elle se matérialise dans les façades régulières qui bordent les grands boulevards des villes traditionnelles ou dans les enchaînements de ruelles et places des noyaux médiévaux.

La densité peut être perçue de façon positive. Il faut donc aborder cette notion selon une autre dimension, de nature qualitative. C'est ainsi que, lors de l'étude qu'Inès Lamunière, Patrick Devanthery et moi-même avons effectuée en 2008 pour la Direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT) du Canton de Genève, nous avons été conduits à définir *les conditions de la densité*, qui devraient à notre avis reposer sur quatre points fondamentaux :

- *la densité doit être déterminée en fonction de la qualité des espaces publics et des espaces verts auxquels elle est associée. C'est certainement l'une des conditions les*

plus importantes, car nous ne doutons pas de l'influence sur sa perception que peuvent avoir des espaces collectifs aptes à susciter sociabilité et convivialité ;

- *la densité doit être associée à la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle.* L'association de ces mixités – souvent considérée à la base de l'urbanité – peut en effet contribuer à renforcer les pratiques sociales différenciées et l'animation souhaitée des espaces publics. La diversité des commerces, des services, des équipements et des transports publics situés à proximité contribue aussi certainement à une perception positive de la densité ;
- *le rapport entre densité et qualité architecturale doit être considéré,* notamment dans la recherche d'un bâti diversifié, en termes morphologiques et typologiques, de façon à prendre en compte à la fois l'hétérogénéité des contextes (urbains, périurbains, villageois, entre autres) et les différentes pratiques sociales et familiales ;
- *enfin, la densité doit être déterminée en fonction des contextes spécifiques dans lesquels elle est appliquée.* On peut donc postuler que l'attribution des densités dans le cadre d'un projet ne se fasse plus uniquement à partir des critères quantitatifs des différents règlements de zones mais aussi à partir d'autres critères comme la valeur patrimoniale, la morphologie naturelle et bâtie des lieux, les conditions d'accessibilité multimodales, les impacts environnementaux, etc.



Une étude de cas

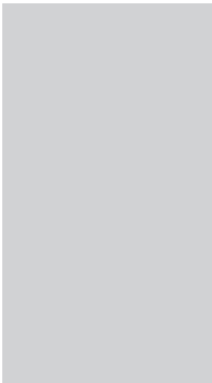
Ces postulats – notamment le dernier point, *le rapport au contexte* – a servi de fil conducteur à notre étude qui avait pour objectif de définir les contours d'une approche qualitative de la densité. En effet, dans le cadre du projet d'agglomération franco valdo genevoise, la question des potentiels de densification et d'urbanisation autour des gares RER est actuellement posée. Les résultats apportent un premier éclairage, d'ordre méthodologique, sur cette problématique, prenant comme assise territoriale la gare de

Reignier située en France voisine.

Nous nous sommes ainsi attardés successivement sur :

- l'analyse des caractéristiques morphologiques essentielles du territoire de Reignier ;
- le diagnostic de la gare et de ses abords - notamment en ce qui concerne les espaces publics, l'accessibilité, le degré d'équipement, etc. ;
- et enfin sur une proposition d'aménagement d'une plateforme multimodale et d'espace public en relation avec la gare et les possibilités de densification dans un rayon de 500 m autour de la gare.

L'étude de cas de Reignier nous a permis de mettre en valeur quatre points fondamentaux qui sont à la base d'une méthode de projet transposable, par extension, à d'autres gares de l'agglomération :



- 1 *tenir compte du contexte* : d'une façon générale, on peut postuler que le potentiel d'urbanisation et de densification autour d'une gare doit tenir compte du contexte et de critères qualitatifs comme la valeur patrimoniale, les différents types de formes urbaines, le paysage, les impacts environnementaux, etc. ;
- 2 *créer une nouvelle centralité* : le secteur autour de la gare doit être renforcé dans sa lisibilité comme pôle fort, dont le contenu et la teneur doivent être complémentaires aux centralités existantes, souvent de nature historique. Dans ce sens, il s'agit d'améliorer les relations et les connexions entre les deux centralités, en soutenant en particulier les réseaux de mobilité douce ;



FIGURE 1 : DENSIFICATION

- 3 *mettre en place une plateforme multimodale* : cette assise doit être représentative et emblématique du rôle urbain de la gare ; elle doit être de qualité, en ce qui concerne l'aménagement et l'ambiance des espaces publics (matériaux, végétations, éclairage) ; enfin, elle doit être fonctionnelle, notamment par rapport à la fluidité des liaisons entre les différents transports et la disposition judicieuse des places de stationnement de voitures et de vélos ;



FIGURE 2 : PLATEFORME MULTIMODALE

- 4 *densifier le secteur autour de la gare* : cette densification doit être associée à différentes formes de mixité – fonctionnelle, sociale et générationnelle – qui peuvent contribuer à renforcer les pratiques sociales différenciées et l’animation souhaitée des espaces publics. La diversité des commerces, des services, des équipements et des transports publics situés à proximité contribue aussi certainement à une perception positive de la densité.

Considérée ainsi, la densité n’est plus une donnée de base mais plutôt la résultante du processus d’élaboration des projets urbains – *la densité du contexte*.







FIGURE 3 : DENSIFICATION



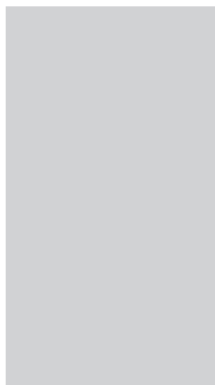


FIGURE 4 : FORME URBAINE

 Secteur mixte 1	
Activités, logements, services	21'000
 Secteur mixte 2	
Habitations, activités	23'400
 Secteur mixte 3	
Activités, artisanat	37'800
 Réaffectations	
Réaffectations	21'800
Total m2	104'000

Référence

DeLaMa (2009) *Définition d'une méthode pour l'identification des potentiels de densification autour des gares RER de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Un cas d'étude : Reignier*, Direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT) du Canton de Genève, Projet d'agglo franco-valdo-genevois, Genève.



Urbia

n°9 - décembre 2009

DEKKIL GUILLAUME

Introduction

DA CUNHA ANTONIO ET KAISER CHRISTIAN

Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ?

ZUNINO GWENAËLLE

Plaidoyer pour une ville intense

MARCHAND BRUNO

La démarche de projet pour contextualiser une densification de qualité

LAVADINHO SONIA

Dynamiques d'intensité événementielle : visions d'une urbanité en devenir

CHAPON PIERRE-MARIE, RENARD FLORENT, BLAIN JEFFREY

Intensité urbaine : Comment évaluer des optimums territoriaux en fonction des pratiques urbaines des habitants ? L'exemple des personnes âgées

SCHUPISSER MICHEL

Le paysage pour développer les transports

BELLANTE JANINE

De l'étalement urbain au quartier urbain durable : comment changer les mentalités en Provence ?

MARLY JEAN

Pendant de l'intensité urbaine en France : une intensité rurale à planifier

ISSN 1661-3708