Document généré le 16 avr. 2024 05:39

Continuité

CONTINUITÉ

L’art de densifier

GianPiero Moretti et Geneviève Vachon

Numéro 132, printemps 2012

Paysages : voir et savoir

URI : https://id.erudit.org/iderudit/66224ac

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)
1923-2543 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Moretti, G. & Vachon, G. (2012). L’art de densifier. *Continuité*, (132), 32–34.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2012

Ce document est protégé par la loi sur le droit d’auteur. L’utilisation des services d’Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d’utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

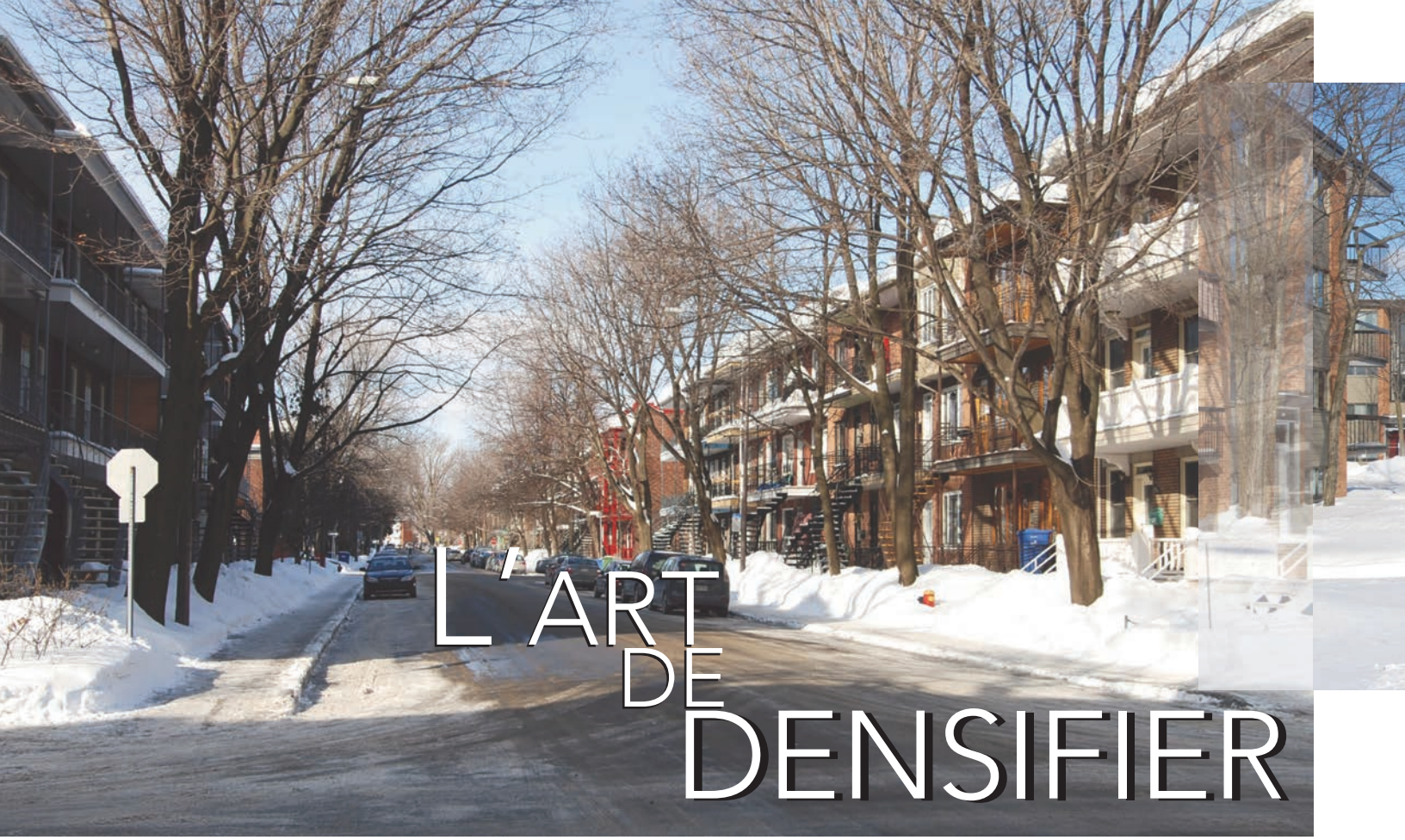
https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l’Université de Montréal, l’Université Laval et l’Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/



L'ART DE DENSIFIER

Densifier les villes est dans l'air du temps. Avantageuse sur le plan environnemental, cette façon de faire peut aussi participer à l'édification d'espaces urbains stimulants. À condition qu'on la conjugue à une mixité fonctionnelle et à une diversité typologique du bâti.

par GianPiero Moretti et Geneviève Vachon

La concentration des espaces bâtis a marqué l'histoire des villes. Tout a commencé avec les murs d'enceinte visant à protéger la population urbaine, qui ont entraîné la densification progressive des espaces *intra-muros*. Avec des espaces bâtis concentrés et des habitants exerçant diverses activités et se déplaçant principalement à pied, des « continuités spatiales » entre les différents éléments de la ville (rues commerciales, places, marchés, monuments, etc.) ont été créées, enrichissant la vie urbaine.

À partir de la deuxième moitié du XIXe siècle, cette concentration s'est transformée. L'apparition de nouveaux moyens de transport urbain, tel le tramway, a engendré un développement linéaire de la ville vers la campagne. Au début du XXe siècle, l'essor de la voiture comme moyen de transport de masse a ouvert les portes à un éclatement des formes urbaines et construites.

Ces transformations majeures dans l'organisation de l'urbain ont amené les experts à interroger le savoir-faire hérité pour répondre aux nouvelles exigences de la ville en devenir et pour « produire » de nouvelles formes pour l'habitat moderne. Par exemple, les propositions de Le Corbusier visaient un urbanisme vertical : des bâtiments en hauteur entourés d'espaces verts qui constituent le véritable fond de la ville (*Urbanisme*, 1925). Cette vision supprime les continuités de la ville traditionnelle, laissant le piéton perdu dans des espaces verts non définis.

Un concept mouvant

La densité est au centre des débats sur l'urbain depuis plusieurs décennies. Cette notion peut évoquer autant le problème d'entassement dans les quartiers où les conditions sont insalubres qu'une concentration positive des activités humaines dans un contexte urbain dynamique.

Pur calcul mathématique, l'indice de densité renvoie à une vision fonctionnaliste et réglementaire de la ville. Il s'agit du rapport entre une donnée statistique (nombre de logements, population, etc.) et la surface de terrain sur laquelle la population est concentrée. On peut mesurer la densité de population d'un îlot, d'un quartier, d'une ville, même d'un pays. Si la donnée statistique de calcul est clairement définie, la surface de terrain à prendre en compte l'est moins. La densité prend des valeurs différentes selon qu'on considère cette mesure à l'échelle de la parcelle, de l'îlot ou du quartier.

La densité est souvent perçue négativement parce qu'elle est associée à une idée d'entassement et de stress urbain. Reposant principalement sur une évaluation de

Le quartier Limoilou (à gauche) possède une densité supérieure à ce secteur de Sainte-Foy (à droite), même si les bâtiments qu'on y trouve ont un gabarit moindre que les édifices fidéens.

Photos : GianPiero Moretti

la densité basée sur le gabarit des bâtiments, cette perception se nourrit de représentations qui ont souvent peu à voir avec la réalité. L'omniprésence de l'automobile en mouvement et le peu d'espace attribué aux déplacements piétons contribuent à renforcer l'impression qu'un milieu dense n'est pas convivial.

Dans son étude *Les immeubles locatifs de type walk-up de la première couronne de banlieue de Québec. Analyse typologique* (2004), le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues a mis en évidence la fausseté de cette perception. En comparant les densités d'un quartier de *walk-ups* (édifices de trois étages hors sol sans ascenseur) de Sainte-Foy et les tissus urbains du quartier Limoilou, il a constaté que ce dernier possède une densité beaucoup plus importante, bien que les bâtiments qui le composent aient un gabarit moindre.

La convivialité et l'animation d'un quartier contribuent à la perception positive de la densité, tout comme la continuité des espaces urbains, la présence de services et d'équipements à distance de marche de son lieu de résidence, ainsi que la possibilité d'utiliser le transport collectif pour se déplacer. La densité étant une donnée strictement quantitative, elle ne rend pas compte de la qualité des espaces urbains et du caractère des constructions qui les composent.

Mélanger les fonctions, diversifier les typologies

Au cours des dernières années, les préoccupations environnementales ont ramené la question de la densité au premier plan des débats sur l'aménagement urbain. Une ville plus compacte permettrait de réduire l'occupation du sol et de desservir plus aisément le territoire avec le transport en commun, tout en réduisant les effets néfastes de l'automobile. Consolider les services de proximité – ce qui rend les espaces urbains conviviaux – serait aussi plus facile dans une ville dense.

La densité ne constitue pourtant que l'un des facteurs qui concourent à mettre en place des formes urbaines intéressantes. La concentration de différentes fonctions urbaines (marchés, commerces, lieux de travail, services, installations sportives, espaces verts, etc.) et leur contiguïté participent à construire des continuités qui entretiennent l'intérêt du piéton. La mixité fonctionnelle est un point de départ pour aménager des environnements urbains riches en expériences. La diversité typologique des édifices et des espaces publics permet quant à elle à différentes populations de se côtoyer dans des espaces rapprochés.

Le défi consiste donc à doser la mixité fonctionnelle et la diversité typologique, au centre-ville comme dans les zones périurbaines. Plusieurs projets contemporains peuvent servir de référence. Au centre-ville de Copenhague, l'édifice Faste Batteri, conçu par la firme danoise BIG, constitue une véritable plateforme d'espaces publics. Il contient des commerces, des logements, des bureaux, une garderie, un centre sportif, des institutions culturelles ainsi qu'une mosquée. Sa concentration d'activités diversifiées et la qualité de ses espaces publics contribuent à faire accepter sa forte densité d'édification. L'expression articulée du bâtiment et son traitement architectural soigné favorisent sa reconnaissance comme nouveau repère dans le paysage urbain.

Dans un tout autre contexte, le projet conçu par Nicolas Michelin pour une nouvelle centralité à Carrières-sous-Poissy, en France, dialogue avec les espaces du périurbain. Des espaces publics transversaux permettent de passer d'une place publique bordée par des commerces à un parc qui se fond progressivement avec les berges

Ill. : Bijarke Ingels Group

naturelles de la Seine. Une savante composition d'îlots ouverts procure une grande perméabilité entre les espaces résidentiels et les espaces verts.

Ces projets en cours de réalisation montrent que la densité n'est que « périphérique » par rapport à ce qui constitue la qualité des formes urbaines. Celle-ci est davantage liée aux séquences et aux continuités établies entre les éléments qui composent les paysages urbains. La mixité fonctionnelle, la diversité des typologies bâties ainsi que la présence d'espaces publics structurés permettent de construire des lieux urbains intenses et stimulants, dans lesquels les citoyens peuvent se côtoyer indépendamment de leur occupation ou de leur mode de vie. Ces lieux traduisent la véritable qualité d'une ville.

GianPiero Moretti est professeur agrégé à l'École d'architecture de l'Université Laval et Geneviève Vachon y est professeure titulaire. Les deux sont membres du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa).

Ill. : Nicolas Michelin architecte

L'édifice Faste Batteri de Copenhague, conçu par la firme danoise BIG (en haut), et le projet de Nicolas Michelin pour une nouvelle centralité à Carrières-sous-Poissy, en France (en bas), montrent que la qualité des formes urbaines dépend avant tout de la mixité fonctionnelle, de la diversité des typologies bâties et de la présence d'espaces publics structurés.

Square des Frères-Charon, Prix les Arts et la Ville 2009

AFFLECKDELARIVA

Architecture • Restauration et conservation • Design urbain

T. 514.861.0133 • www.affleckdelariva.com

Les beaux détours

CIRCUITS CULTURELS

514-352-3621

www.lesbeauxdetours.com

En collaboration avec Club Voyages Rosemont

En 2012, le plaisir de découvrir
PICASSO, GAUGUIN, VAN GOGH…
Les paysages colorés des tableaux

BEETHOVEN, MOZART, VERDI
La musique des Festivals…

DES CONFÉRENCES, DES VOYAGES
Et toujours, l'art et la culture!

La brochure de saison est disponible