

Densité,
compacité, épaisseur,
force, concision, concentration,
intensité,

le contraire de légèreté, rareté, dispersion ...

« La forme d'une ville change plus vite, on le sait, que le cœur d'un mortel... en imposant ses perspectives intimes comme à ses songeries le canevas de ses rues, de ses boulevards et de ses parcs. Il n'est pas nécessaire, il est sans doute même de médiocre conséquence qu'on l'est vraiment habitée. Plus fortement, plus durablement peut-être, agira-t-elle sur nous si elle s'est gardée en partie secrète, si on a vécu avec elle, par quelque singularité de condition, sans accès vrai à son intimité familière, sans que notre déambulation au long de ses rues ait jamais participé de la liberté ; de la souple aisance de la flânerie ; ... »

Julien Gracq, La forme d'une ville, éd. José Corti, 1985.



L'histoire de la ville, sa richesse, la plénitude que l'on peut y ressentir (dans certains lieux de Rome « surtout ne touchez plus à rien ! ») ne se mesurent pas arithmétiquement mais la densité, en tant que telle, elle, se mesure : au nombre de logements, ou équivalent logement (100m²) à l'hectare. Le cos (coefficient d'occupation du sol en est un équivalent de caractère administratif – rapport du nombre de m² construits à la surface du sol sur lequel il est construit).

Quelques exemples de densité



Avenue des Vosges,
Les Quinze

Les Contades = 200 -220 logts/ha



La Krutenau = 180 logts/ha



Neudorf
logts/ha

= 120 -170



Hautepierre

= 80 logts/ha



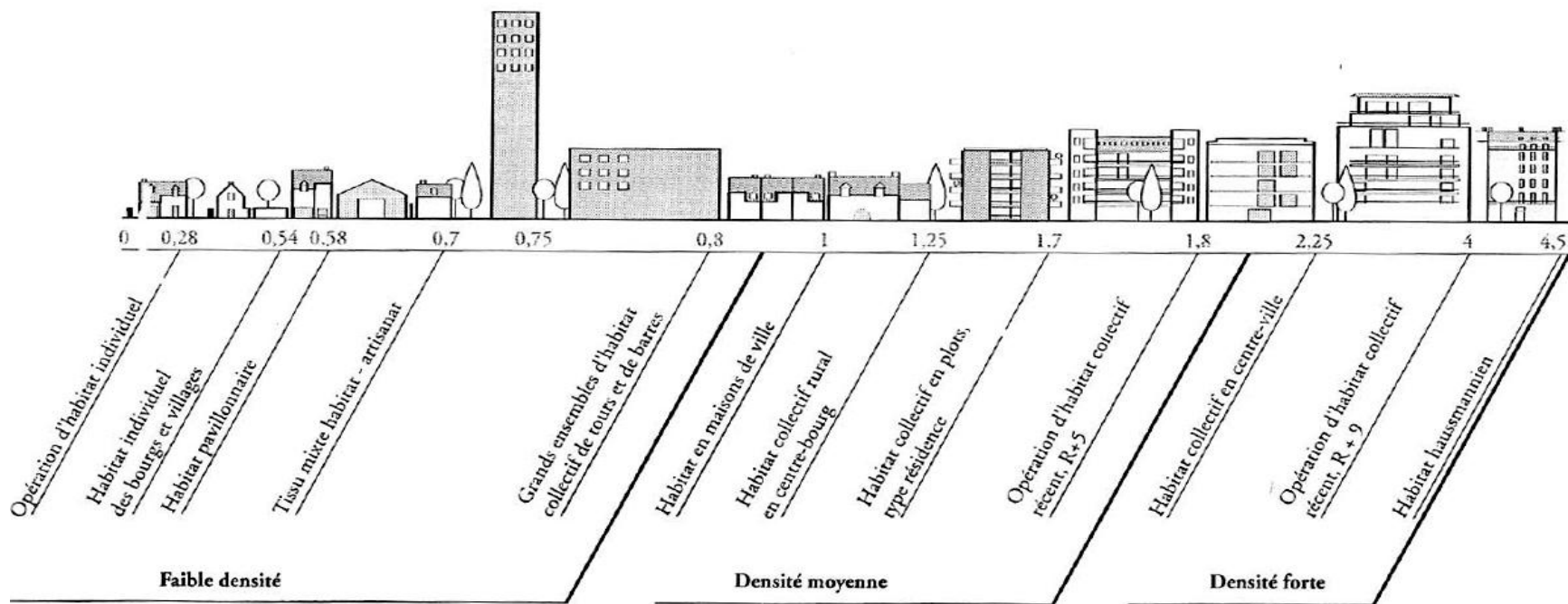
Cronenbourg

= 70 logts/ha



Neuhof

= 70 logts/ha





Paris

= 350 – 400 logts/ha



Barcelone

= 400 logts/ha



Le Front de Seine = 350 logt/ha



Parmi les projets non réalisés
le « plan Voisin » de Le Corbusier de 1925
implanté sur le Marais

densité = environ 1.000 logts/ha
18 tours de 3.000 habitants chacune
(1.000 logements par tour)



Leipzig



Amsterdam



Milan



Madrid

Toujours dans La forme d'une ville, Julien Gracq écrit concernant les grands ensembles qui ont métamorphosé la ville, :

« un paysage de tours, de « blocs » et de « barres » interpose aujourd'hui devant les anciens quartiers une pépinière capricieuse de béton, où certains sujets plus vigoureux, pour gagner de la lumière, semble avoir fusé en hauteur, tandis que d'autres au ras du sol, s'épalaient en formations buissonnantes. Les rues qui séparent ces blocs, ces tours et ces barres, sont placées bizarrement sous le patronage des classiques latins et grecs : rues Virgile, Sénèque, Tite-Live ou Plutarque, ou, plus curieusement encore, gauche et droite équitablement mêlées dans l'exhumation, sous celui des gloires les plus défraîchies de la Troisième République : rues Louis Marin, Alexandre Millerand ... »



Ces grands ensembles qui paraissent denses ne le sont pas. L'apparente densité est liée à la dislocation du bâti, à l'implantation d'immeubles indépendants les uns des autres, sans jamais de continuité que provoque l'ignorance ou le refus de la mitoyenneté, sans distinction entre espace public et espace privé. Il n'y a pas pour les habitants d'un immeuble ou d'un groupe d'immeubles d'espaces de caractère privés, préservant leurs espaces communs, et l'intimité de chaque famille. La non qualification des espaces publics, leur indéfinition, en font un véritable no mans land. La densité que l'on ressent dans ces grands ensembles n'est qu'apparente, c'est une fausse densité.



Jusqu'au 18^{ième} siècle les villes se construisaient autour des sièges du pouvoir (s), au 19^{ième} elles s'agrandissent autour des implantations industrielles, au 20^{ième} après la seconde guerre mondiale, et jusque dans les années 1970, apparaissent dans l'urgence les grands ensembles. Avec la construction des autoroutes les industries et activités sont rejetées hors la ville, les grandes surfaces commerciales s'installent aussi en périphéries et l'habitat se disperse essentiellement en lotissements dans la campagne. C'est l'étalement urbain, régit le plus souvent par les services de l'Etat, que depuis 50 ans l'Etat encourage par des prêts adaptés et des mesures de défiscalisation, relayé par les collectivités à partir des lois de décentralisation des années 1980. La présence prééminente de la voiture modifie parfois profondément l'organisation des villes jusqu'à supprimer partout le tramway au profit des autobus qui stagnent dans les embarras de la circulation. De nombreuses voies ferrées, estimées non rentables sont condamnées ... Les TGV n'assurent plus que la liaison des grandes villes, et parfois les gares se situent même entre deux villes, dans les champs. Les trains régionaux (TER) remplacent les liaisons à grandes distances ...

Alors pourquoi l'étalement urbain
est l'antagonisme de la ville dense ?



L'étalement urbain conduit chaque année en France à la disparition de 70.000 ha de terres naturelles, agricoles, pastorales et forestières (dont 500 ha dans la Bas-Rhin), c'est-à-dire à la suppression d'un département tous les 10 ans.

Concrètement un lotissement d'une densité moyenne de 20 logts/ha consomme 10 fois plus de foncier qu'un secteur de 200 logts/ha (densité du quartier des Quinze, av des Vosges), et il nécessite autant de réseaux et de services collectifs. Les habitants sont contraints à la voiture (souvent 2) et au ramassage scolaire. Il est éloigné de l'ensemble des équipements sociaux, culturels et commerciaux. Compte tenu des ressources nécessaires pour habiter un lotissement il est socialement homogène, il conduit de fait à de la ségrégation sociale.



Conséquences de l'étalement urbain

Pour la nation

- Consommation d'espaces naturels et agricoles, effets sur la faune et la flore, absence de couloirs biologiques, imperméabilisation des sols ...
- Consommation accrue d'énergie,
- Ségrégations territoriales, sociales et spatiales,
- Morcellement du territoire et destructions des paysages urbains et naturels,
- Perte d'identité locale, absence de cohésion sociale, conflits sociaux,
- Anonymat des quartiers, dépérissement du commerce de proximité,
- Répétitivité et mono fonctionnalité, zonage et spécialisation territoriale, problèmes d'accès aux services

Pour les collectivités locales

- Perte du lien social, éclatement de la société, individualisme,
- Coût des réseaux, voies de communication, espaces publics ...
- Mauvaise rentabilité des équipements, commerces, services et transports en commun,
- Allongements des trajets : domicile travail, ordures ménagères, courrier, ramassage scolaire, maintien à domicile

Pour les individus

- Usage intensif et exclusif de l'automobile,
- Sacrifice des « mamans taxis » et des papas « tondeurs de gazon »
- Dépendance accrue des jeunes, des ados, mais aussi des vieux, ennui, solitude et anxiété,
- Perte de capital social et culturel,
- Endettement et fragilisation financière,
- Absence de mobilité pour accès à l'emploi

L'étalement des zones commerciales et industrielles consomment chaque année 217.000 ha, soit trois fois plus que l'habitat

Le commerce de périphérie nuit à l'environnement

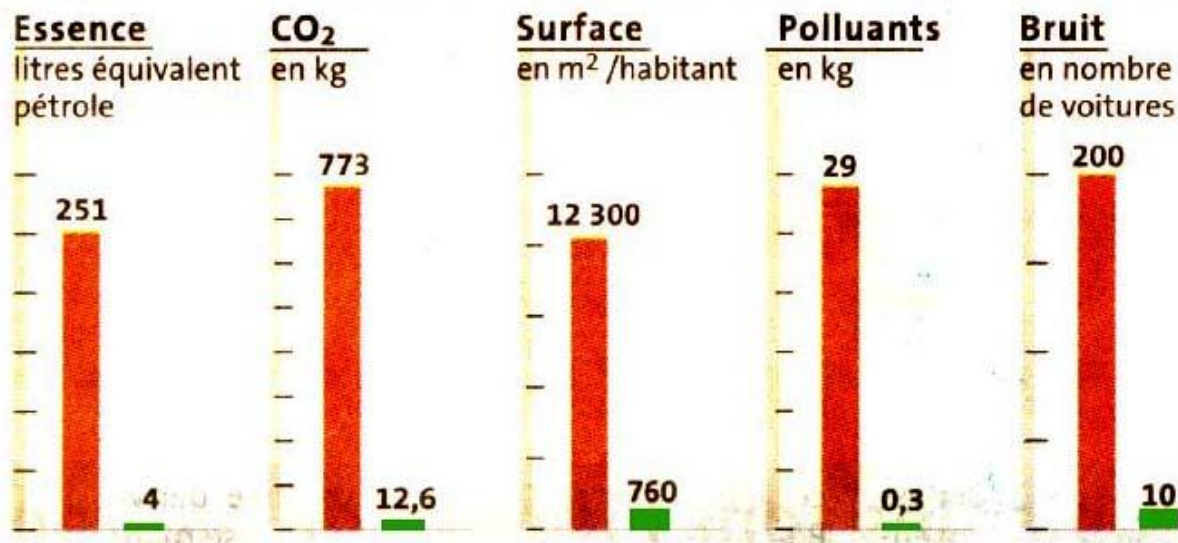
Pour 200 ménages

SCÉNARIO 1 :

hypermarché de périphérie
Une fois par semaine avec un trajet en voiture de 10 km aller retour et 30 kg de commissions.

SCÉNARIO 2 :

supermarché de proximité
Cinq fois par semaine avec un trajet à pied de 500 m aller retour, 30 kg de commissions et 10 km pour acheminer en camion les produits au magasin.



Sources : Ademe/ impact 1997, direction des transports

Toutes les études montrent que de nombreuses familles jeunes parties habiter « à la campagne » reviennent en ville quelques années plus tard profiter de la diversité et de la richesse des fonctions de la ville.

Comment réduire, comment maîtriser
cet étalement urbain ?



Mais densifier ne veut pas dire remplir tous les espaces vides, « bourrer », il s'agit de moduler, d'adapter la densification en fonction de l'histoire des quartiers et de leur évolution souhaitable et possible, d'y introduire quand c'est nécessaire de la variété de fonctions et tendre à un bon équilibre social.

Des vides sont nécessaires dans la ville, mais il vaut mieux qu'ils aient un sens, qu'ils soient organisés et aient une fonction, même une enveloppe. La place de l'Etoile, par exemple, ne prendra tout son sens qu'une fois une destination claire lui soit conférée, pas le parcellement actuel qui altère son usage. Il faudrait lui imprimer une enveloppe, un cadre qui lui confère un volume.

La perception de la densité est donc une donnée relative pour chacun, mais doit s'estimer objectivement quand il s'agit de faire évoluer la ville. L'objectif que la Ville s'est fixé de s'étendre à l'Est, rejoindre le Rhin, va nécessairement poser ce problème de densité dans les nouveaux aménagements. De nombreuses friches industrielles et portuaires jalonnent cette voie de développement de la ville dont « l'éco quartier » Danube est le premier chantier. Et le questionnement de « tour » ou pas « tour » pourrait être débattu dans un contexte de développement urbain, mais non dans l'arbitrage de produits de promotion immobilière.



Face à ce constat des conséquences de l'étalement urbain il faut prendre en compte la réalité de la densité de notre ville. Nous avons vu que Strasbourg offre des densités variables dans ses différents quartiers, mais sa densité globale n'est pas élevée comparée à celles d'autres villes ; elle est légèrement supérieure à celle de Bordeaux et un peu inférieure à celles de Nantes et Montpellier.

L'observation des appréciations des strasbourgeois conduit à constater que les quartiers les plus attractifs, les plus appréciés, sont ceux qui concentrent le plus de services, de commerces, d'équipements publics et de logements (les Quinze –Vosges – Contades, la Krutenau, Le Neudorf ...), et que l'espace public qui les accompagne permet facilement les rencontres, les échanges, la flânerie, et les manifestations publiques de toutes sortes.

Quelles conditions à réunir pour envisager une densité pertinente ?

Dans un ordre aléatoire :

-
- recenser le foncier disponible, à court, moyen et long terme,
- envisager la création d'une agence foncière qui dépasse les limites de la Cus, avec un secteur approprié de prospection,
- produire un projet d'évolution de la ville et une stratégie de sa mise en œuvre,
- fonder les règles d'urbanisme sur ce projet et cette stratégie,
- mettre en œuvre le bouclage des lignes de tramway (ou bus à haut niveau de service) plutôt que d'assurer leur prolongement,
- valoriser et diversifier les emprises mutables le long des lignes de tramway,
- prendre en compte l'ensemble des friches industrielles,
- conduire un travail de concertation avec les différents conseils de quartier concernés, monter des ateliers de travail urbain pour rapprocher les programmes de densification et les nouvelles opérations d'aménagement (ce n'est pas qu'une affaire de techniciens et de spécialistes),
- prospecter l'ensemble des logements vacants, ils sont de l'ordre de 9.000, soit l'équivalent en foncier de (densité 200 - 180/l/ha) 45 ha à 50 ha, constituer une structure adaptée à la reconquête de ces logements,
- encourager les surélévations quand c'est possible, en les dégrevant par exemple de droits à construire,
- rendre l'espace public plus accueillant, en réduisant l'espace indument occupé par la voiture,
- faire reconnaître l'usage de la mitoyenneté qui assure la continuité du bâti, garante de l'unité de l'espace public,
- travailler de manière volontariste sur les limites, les distinctions entre l'espace privé et l'espace public,

... et bien d'autres éléments du « vocabulaire urbain » que les chantres de « l'homme moderne , du zonage, de la spécialisation, de la séparation des fonctions », ont voulu consciencieusement et obstinément imprimer à la ville au cours de la seconde moitié du siècle dernier.

Il ne s'agit pas de changer d'époque, de tourner le dos au passé, mais de réfléchir et conforter le rôle culturel et social que « la ville dense » peut nous apporter. La densité de la ville c'est le vivre ensemble, c'est-à-dire la cohésion sociale :

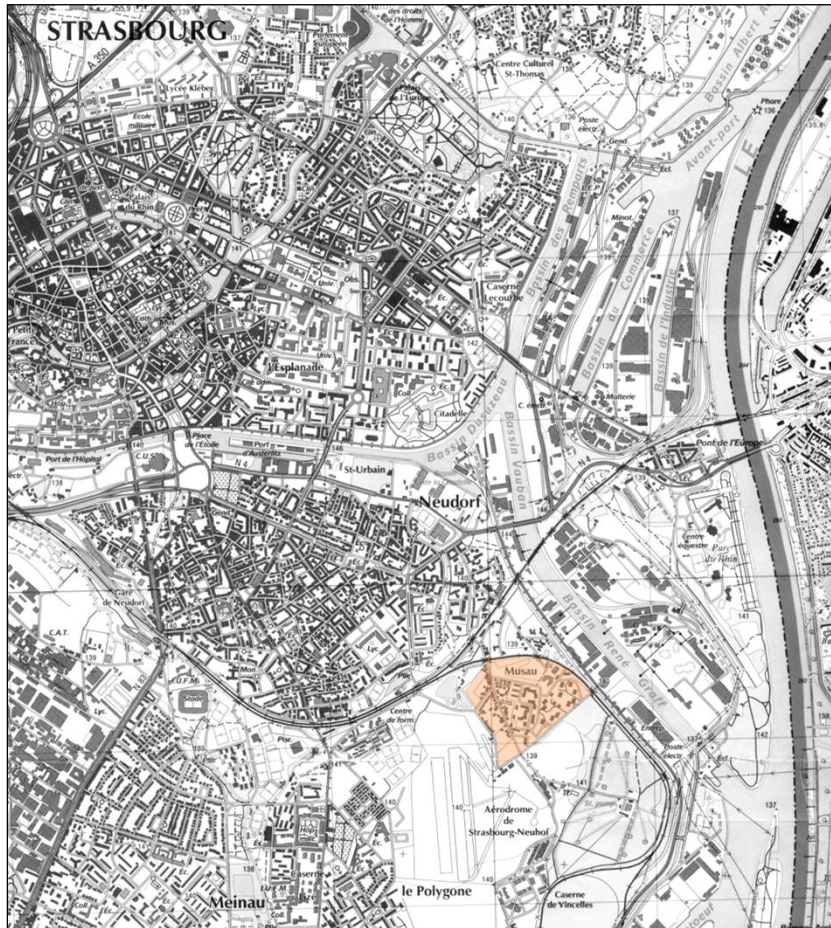
Concrètement deux exemples :

Comment densifier un secteur : La Musau,

Comment exploiter une friche industrielle insérée dans la ville : Danube

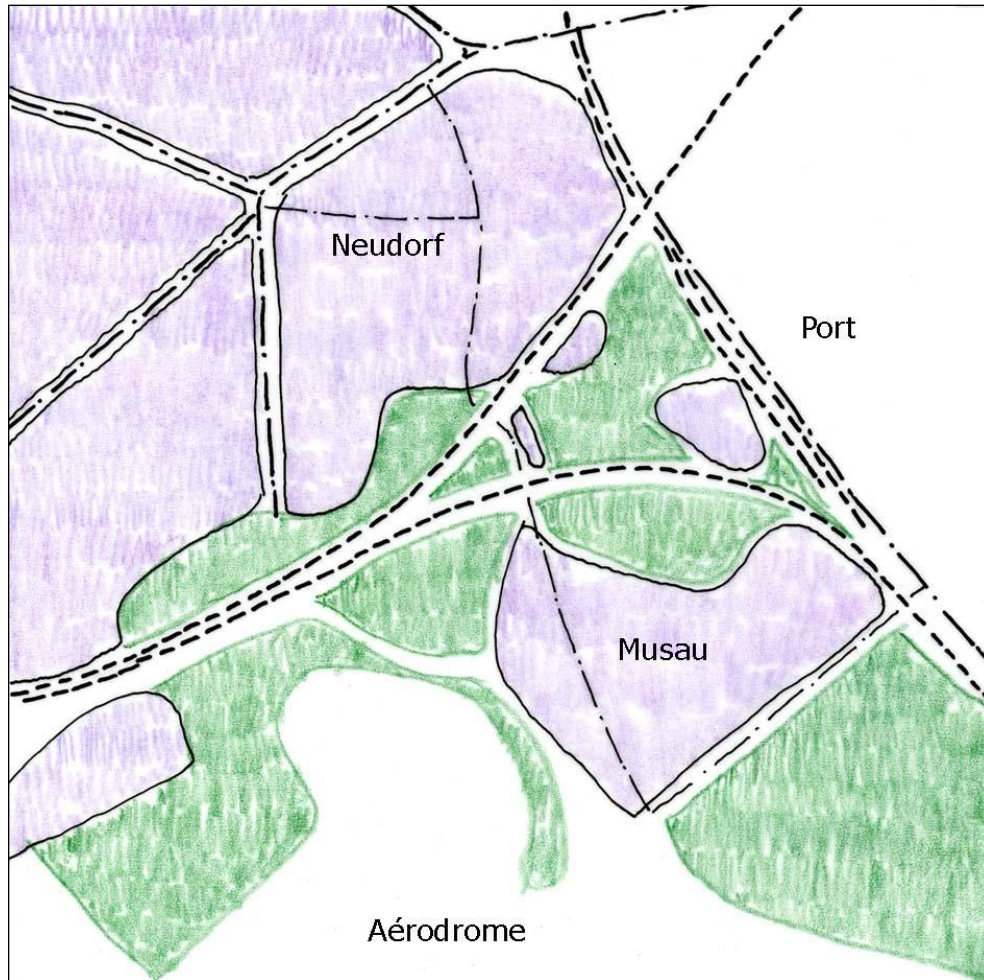
CUS HABITAT
QUARTIER DE LA MUSAU
ETUDE D'EVOLUTION URBAINE
Février 2005





L'objet de la commande:

- réaliser un diagnostic et état des lieux de la situation actuelle du quartier,
- élaborer un projet d'évolution urbaine de ce quartier,
- établir une évaluation des opérations à engager pour le court terme,
- proposer un calendrier de réalisation.



Diagnostic :

- une situation hors les murs de la ville,
- un système viaire inachevé, un quartier insulaire,
- un bâti morcelé, de faible densité,
- une discontinuité réversible.



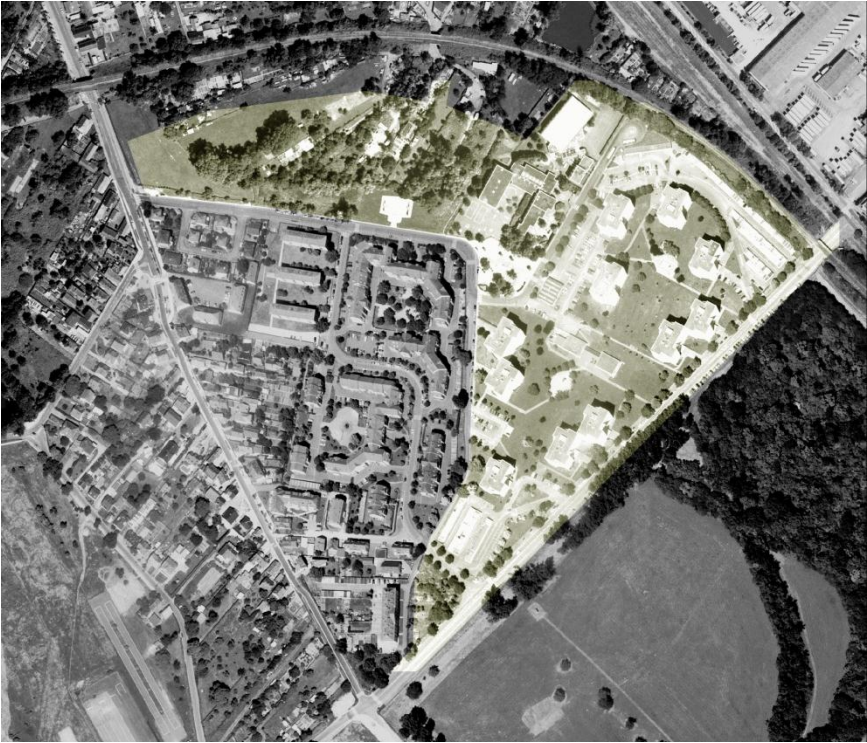
Le morcellement du bâti lié à l'histoire de l'extension de la ville, aux contraintes portuaires et industrielles, pourraient être atténuées par une recherche de continuité urbaine.

Appuyées sur le bouclage viaire, de nouvelles opérations immobilières pourraient assurer une continuité urbaine pouvant conduire à rompre l'isolement actuel du quartier.

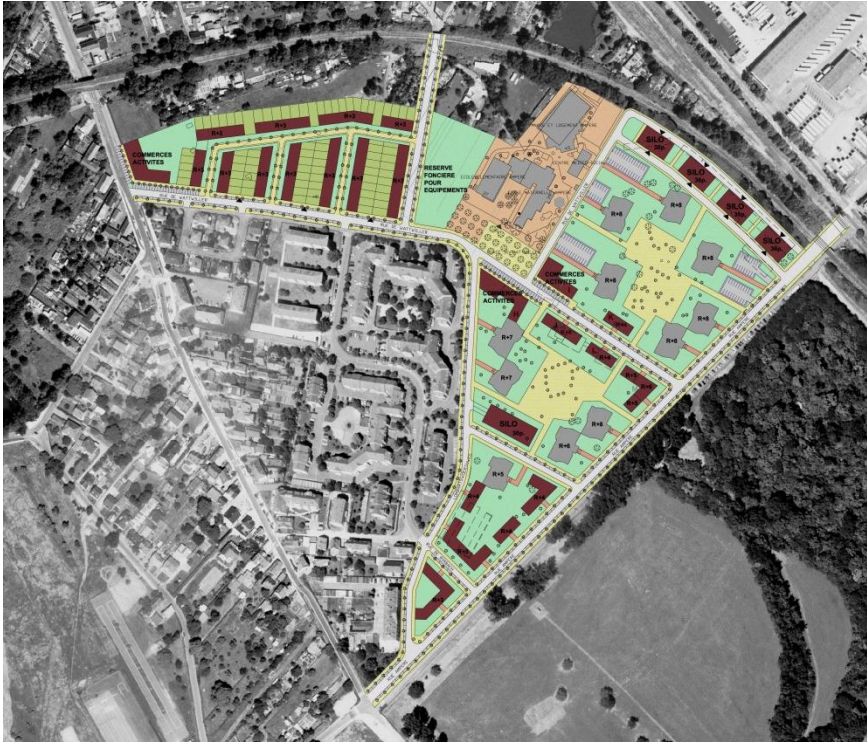
Cette approche devrait permettre, en première estimation, la réalisation de l'ordre de 500 nouveaux logements



Proposition d'évolution



Etat existant



Projet



état existant



proposition d'évolution, simulation vues d'Ouest en Est



État existant



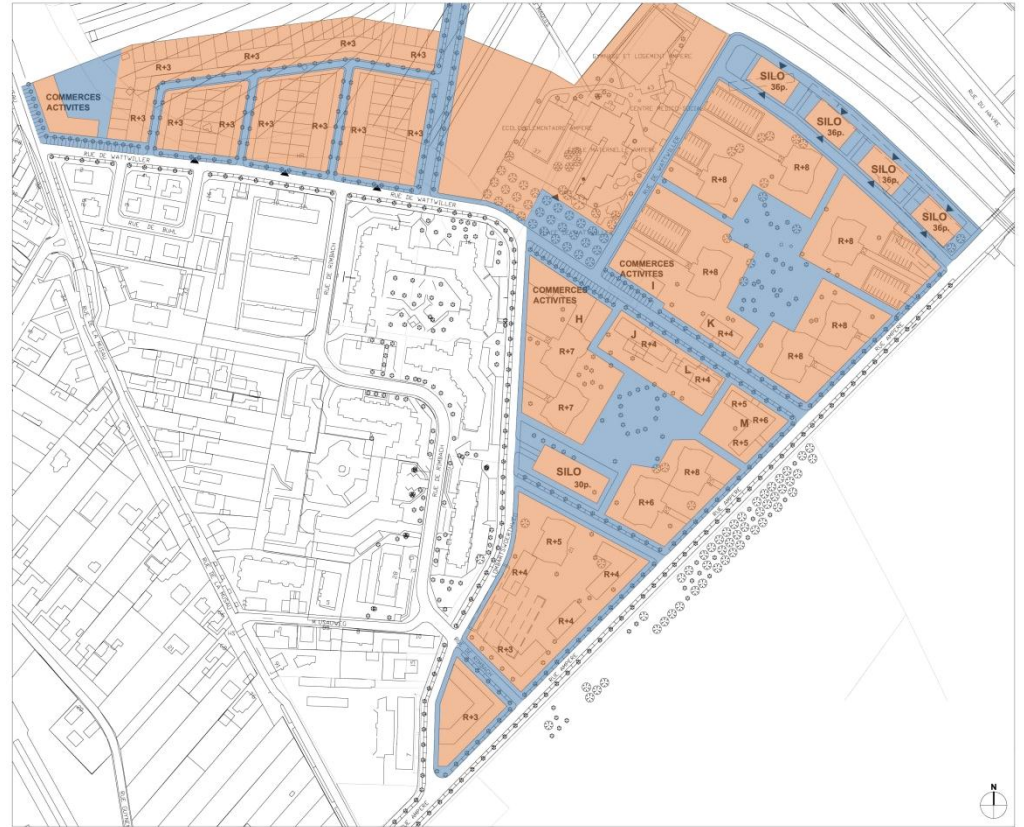
proposition d'évolution, simulation d'Est en Ouest



L'hypothèse d'évolution permet de porter le secteur de Cus Habitat de 540 à 750 logements, de construire 200 garages et 300m² de services et commerces.

La densité serait portée de 83 logts/ha à 115 logts/ha soit une progression de 35%.

Le secteur Ouest du quartier pourrait recevoir 436 logements complémentaires. et 600m² de services et commerces.



Cette hypothèse d'évolution est l'occasion de requalifier l'espace public, et le ramener à une proportion qui se rapproche de celle que l'on rencontre dans le tissu urbain habituel : 25/30 % au lieu des 80 % actuels.

Quartier Danube





Sur l'emplacement d'une friche industrielle portuaire de Strasbourg de 5 ha, création de 700 logts, 20.000 m² de locaux d'activités, services et de commerces, d'une école, d'un foyer pour personnes âgées, de garages. Soit une densité de 180 équivalent logts/ha. Ce programme immobilier devant s'inscrire dans une démarche visant les économies d'énergies, la réduction de la place de la voiture, la création d'un paysage permettant le recyclage des eaux de ruissellement et de plantations d'une végétation adaptée à cette situation et histoire portuaire.

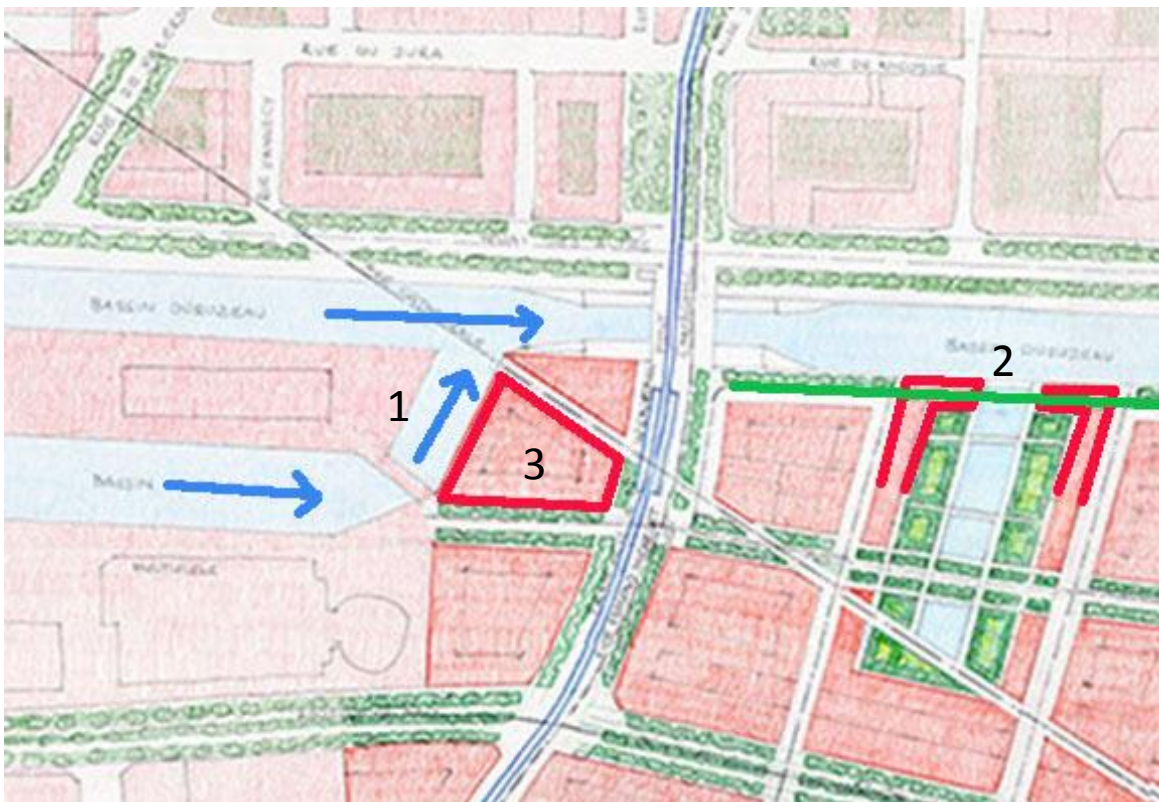
La consultation organisée a permis de retenir l'équipe de Christian Devillers.



La proposition retenue est remarquable par :

- son adaptation au site,
- par sa liaison avec la ville,
- sa lisibilité depuis la ville,
- sa souplesse, et la diversité de son organisation,
- la diversité de sa volumétrie,
- la continuité affirmée des constructions proposées (usage de la mitoyenneté),
- l'échelle et la variété des espaces publics proposés,
- la répartition des services et activités,
- la qualité du paysage proposé et la volonté d'adapter la végétation locale portuaire,
- la finesse de l'étude qui inclut une répartition parcellaire liée à chaque programme à construire

et ceci avec la densité demandée = 180 logts/ha.



Sur le plan programmatique il conviendrait d’apporter deux infléchissements :

1. assurer la liaison qui existait jusqu’à la fin des années 50 entre les bassins Dusuzau et d’Austerlitz, pour assurer un bon écoulement de l’eau, éviter un bassin en impasse,
2. mieux s’adapter à la présence de l’eau en approchant certains bâtiments de la berge du bassin Dusuzau, tout en assurant le passage des circulations piétons – vélos.
3. Enfin, il serait judicieux d’associer Christian Devillers à l’implantation de « la tour » si tour il y a.

Et si tour il y a, qu'elle soit un symbole



Montage photographique avec la tour de Santiago Calatrava à Malmö