

David Mangin, architecte, Grand prix national d'urbanisme 2008

"La notion d'espace public libre d'accès et gratuit est de plus en plus menacée"

LE MONDE | 15.12.08 | 15h35 • Mis à jour le 15.12.08 | 15h36

L'architecte David Mangin va recevoir, le 16 décembre, le Grand prix national d'urbanisme des mains de Jean-Louis Borloo, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. M. Mangin a fait irruption sur la scène médiatique en 2004, lorsqu'il a remporté le concours très controversé pour le réaménagement des Halles, à Paris.

La même année, il publiait un ouvrage remarqué, *La Ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine* (éd. de La Villette). A bientôt 60 ans, David Mangin se fait l'apôtre d'un "urbanisme du possible" face au fantasme des éco-cités idéales.

Pour vous, qu'est-ce qu'une ville durable ?

La ville durable, c'est celle qui peut changer pour s'adapter à de nouvelles conditions économiques, sociales et écologiques. C'est une ville passante, à l'inverse des environnements sécurisés qui se généralisent dans le monde entier. Une ville qui permet, au quotidien, d'accéder à des services élémentaires comme l'école ou les commerces sans avoir besoin d'emprunter sa voiture. Or la notion d'espace public libre d'accès et gratuit est de plus en plus menacée.

Vous visez les "gated communities", ces lotissements privés et sécurisés ?

Pas seulement. Les "gated communities" sont un repoussoir qui nous évite de regarder notre quotidien. Or l'ensemble du système de circulation automobile produit de gigantesques enclaves fermées - zones commerciales, parcs de loisirs, lotissements résidentiels. Des Etats-Unis à la Chine, on voit se multiplier des villes "franchisées", juxtaposition de "produits" urbains standards enclavés autour de giratoires et de voies rapides.

Des villes comme Dubaï ou Shanghai poussent cette logique à l'extrême et créent des univers finis, binaires. Ça ne fait pas des villes très ludiques, contrairement au but affiché : il n'y a rien de plus ennuyeux qu'une métropole qu'on ne peut pas parcourir.

Ce que vous décrivez là s'applique assez peu à la ville ancienne.

La ville ancienne ne représente que 5 % des zones urbaines en France. Mais même dans le tissu ancien, les nouveaux plans de déplacement repoussent la circulation sur les boulevards et transforment les rues en impasses par des jeux de sens uniques, ce qui revient à recréer une logique distributive et un système d'enclaves néovillageois.

Comment lutter contre ce phénomène ?

Ce n'est pas facile. Les stratégies des acteurs du système routier et celles des spécialistes du géomarketing se renforcent pour créer un territoire dans lequel la géographie disparaît, une ville univoque, qui a beaucoup de mal à muter. Il ne sert à rien de critiquer le mode de vie de l'entre-soi et l'obsession sécuritaire : ça n'est pas entendu. Ce qui devient audible, c'est la conséquence de ces grandes enclaves en termes de dépendance automobile, de coût financier, d'exclusion urbaine des plus jeunes et

des plus vieux.

Que préconisez-vous ?

La question de l'étalement urbain reste très difficile à traduire dans les textes, le Grenelle de l'environnement l'a montré. Il faudrait se concentrer sur les réserves foncières importantes des territoires déjà urbanisés ou à urbaniser, fabriquer le réseau intermédiaire qui permettrait de densifier et de créer de la mixité fonctionnelle en mêlant logement, commerces, activités... Si les gens sont autant attirés par des maisons individuelles mal fichues, c'est aussi notre responsabilité. Nous n'avons pas su renouveler les formes de la ville dense.

Une réponse à la crise foncière et financière serait de permettre aux propriétaires de diviser et de densifier leur parcelle pour y construire d'autres logements ou, mieux, un atelier ou des bureaux. Cela aiderait à faire évoluer des banlieues étalées vers le modèle du faubourg, qui permet l'émergence de formes libres et de fonctions différentes. Je ne parle pas beaucoup de mixité sociale parce que j'ai peu d'illusions en la matière, mais si elle est préservée, ce sera d'abord grâce à la mixité fonctionnelle.

Les écoquartiers sont à la mode. Qu'en pensez-vous ?

Si l'écoquartier est un isoloir qui oblige à garer sa voiture dans le quartier d'à côté, son intérêt est limité. Le problème, c'est davantage de fabriquer du lien entre les quartiers. Il ne faut pas que les normes environnementales atteintes par certains bâtiments camouflent une détérioration générale des conditions de vie ou de ville. Le problème prioritaire reste celui de la trame générale de la ville. C'est dans un rayon de 50 kilomètres qu'il faut penser les choses. Le grand territoire permet d'intégrer le rapport à de nouvelles centralités, à la nature, à l'agriculture périurbaine, à l'industrie.

Vous travaillez sur la question du Grand Paris avec le groupe Descartes, l'une des dix équipes internationales d'architectes chargées de réfléchir à l'avenir de la métropole. Où en êtes-vous ?

Notre fil conducteur pourrait être, en temps de crise, l'optimisation : optimisation des ressources naturelles (la Seine, la Marne, les forêts...) pour répondre aux défis du réchauffement climatique ; optimisation des infrastructures en améliorant le système des transports en commun de banlieue à banlieue et en développant un réseau intermédiaire pour des véhicules électriques (vélos, scooters, etc.) qui permettra d'introduire davantage cette ville passante ; enfin, optimiser le foncier existant ou "invisible", par exemple sur les futures gares TGV, sur les gigantesques parkings, en redivisant les parcelles dans les lotissements et, massivement, autour des forêts et près des fleuves.

C'est à ces conditions qu'on pourra répondre aux problèmes concrets des habitants de la région et leur donner le désir de vivre et d'investir dans cette métropole durablement.

Grégoire Allix

Réalisations

Les Halles : David Mangin et ses associés de l'agence Seura, Florence Bougnoux et Jean-Marc Fritz, se sont vu confier, en 2004, le réaménagement du jardin, des zones piétonnes, des espaces publics en sous-sol et des voiries souterraines de ce quartier central de Paris, véritable porte d'entrée de la capitale. 800 000 personnes transitent chaque jour par les gares de métro et de RER, sans compter les usagers des commerces et des équipements publics.

Sihanoukville : à la demande du gouvernement cambodgien, Seura a dessiné une ville industrielle et touristique de 1 million d'habitants sur la côte, avec l'objectif de limiter la consommation d'eau et la déforestation, mais aussi d'anticiper la montée des océans.

Bordeaux : Mériadeck, quartier commercial et administratif emblématique de l'urbanisme sur dalle des années 1970, a été revitalisé par le tramway. L'équipe Mangin lui fait subir une lourde chirurgie pour lui rendre son urbanité.

Marseille : il s'agit de requalifier l'arrivée de l'autoroute A7, porte d'Aix, pour recréer une entrée de ville, recoudre les quartiers déchirés par l'autoroute, sans nuire à la fluidité du trafic.

Douai : Seura a dessiné un écoquartier pour 12 000 habitants, qui mêle intimement logements, activités traditionnelles, équipements de proximité et agriculture. Le quartier est divisé en quatre "parcs" à dominante sportive, urbaine, maraîchère et forestière, reliés à la ville par un tramway.

Article paru dans l'édition du 16.12.08

Le Monde.fr

» A la une » Archives » Examens » Météo » Emploi » Newsletters » Talents.fr
» Le Desk » Forums » Culture » Carnet » Voyages » RSS » Sites du
» Opinions » Blogs » Economie » Immobilier » Programme » Le Post.fr groupe
T S I A

Le Monde

» Abonnez-vous
au *Monde* à
-60%
» Déjà abonné au journal



© Le Monde.fr | Fréquentation certifiée par l'OJD | CGV | Mentions légales | Qui sommes-nous ? | Index | Aide