

Dans la bibliothèque de la RIURBA

Pour citer cet article :

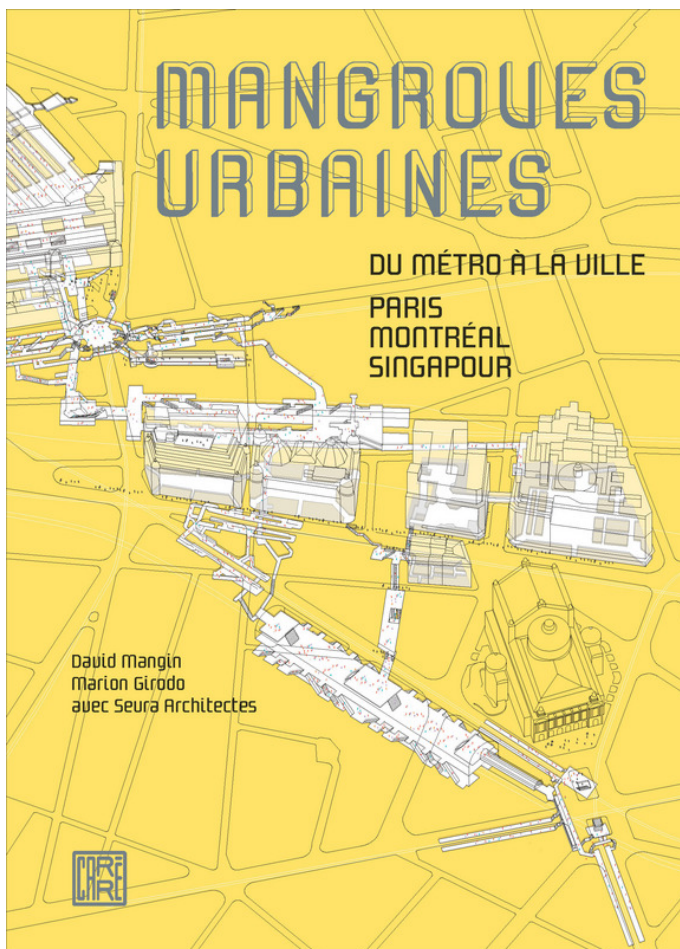
Hélène Dang Vu -

"Dans la bibliothèque de la RIURBA"

Riurba | Numéro |

URL : <http://www.riurba.review/2017/04/dans-la-bibliotheque-de-la-riurba/>

Date du PDF :



Alain Bourdin nous donne quatre bonnes raisons de lire de

toute urgence l'ouvrage de David Mangin et Marion Girodo sur les mangroves urbaines^[1].

- Il s'agit d'un vrai livre d'urbanisme. En regardant le dessin de la couverture qui nous présente le voisinage de l'opéra de Paris et nous fait voir les circulations en sous sol, on se dit que le mot de mangrove n'est peut être pas adéquat. Selon l'ONF « La mangrove est un écosystème qui se développe le long des côtes protégées des zones tropicales et subtropicales. Elle pousse dans un milieu à dépôt salin présentant diverses formes de sols anaérobies. Elle accueille une flore peu diversifiée

mais une faune très riche.[2] ». Alors que les auteurs expliquent (p.9) : « *Une mangrove urbaine est un système urbain et architectural permettant à ses usagers de se rendre directement, depuis un quai de transport en sous-sol, à des espaces divers, souterrains ou aériens* ». La poésie du mot dissimule-t-elle une incertitude conceptuelle ou un gout trop prononcé du « chic et choc » ? Certainement pas. L'objet urbain en cause est parfaitement identifié, il a du sens, il entraîne une réflexion sur le « mécano urbain », dirait David Mangin, ou sur le fonctionnement des villes contemporaines. Et ce texte n'a rien du manifeste par lequel certains architectes justifient et mettent en valeur leur manière de faire la ville. Ni d'une étude de formes urbaines qui dériverait vite vers une pure analyse architecturale. Ni d'une utopie, ni d'un recueil de prescriptions. Il s'agit de l'étude de dispositifs urbains considérés à la fois sous l'angle de la forme, des fonctions, des usages et de l'organisation (juridique, gestionnaire). Tout au plus manque-t-il la dimension imaginaire. Au centre se trouve la question des mobilités métropolitaines et de leurs liens avec les espaces du commerce d'abord, et également ceux des bureaux. On pourrait dire autrement qu'il y est question des hubs intra-urbains et de leur inscription dans l'espace des grandes métropoles. Un sujet d'urbanisme s'il en est.

- *Ce livre donne une masse d'informations passionnantes sous des formes très pertinentes.* Il vaut en particulier par un ensemble exceptionnel de documents graphiques qui permettent de lire la ville autrement. Les représentations graphiques alternent avec les photos, ces dernières -au moins les plus grandes d'entre elles - ayant tendance à nous faire grimper les étages pour arriver dans les bars ou restaurants qui couronnent les terrasses des immeubles dans lesquelles les mangroves nous conduisent. Peut être pour nous rappeler que, selon les auteurs, la mangrove n'est pas nécessairement souterraine : si elle peut croiser l'urbanisme souterrain, elle ne se confond pas avec lui et, à Hong Kong ou dans plusieurs villes canadiennes, elle comprend de nombreuses passerelles. Ces représentations graphiques nous donnent à voir les mangroves dans leur contexte urbain. On comprend enfin comment fonctionnent les systèmes des Halles, du Palais des congrès, de la Bastille à Paris, de Bonaventure à Montréal ou d'Orchard à Singapour. Pour qui a beaucoup fréquenté Paris et Montréal, cela donne réellement une nouvelle lecture d'espaces familiers et de leur contexte urbain. Pour Singapour je ne sais pas, je n'y suis jamais allé, mais je suis prêt à réparer cette faute ! C'est aussi la ville la plus rapidement étudiée (une trentaine de pages, contre une cinquantaine pour Montréal et plus de 130 pour Paris). Outre le caractère extrêmement soigné de ces plans et la qualité des informations qu'ils donnent (je crois quand même avoir repéré l'oubli d'une sortie de la ligne 1 à la gare de Lyon) leur présentation est très agréable, facile de lecture et d'usage. On peut dire aussi très pédagogique. On s'y plonge avec délice, un comble pour ce qui représente des couloirs peu attractifs (même à Montréal, n'en déplaise à ce que dit l'interview de Michel Boisvert) où l'on passe habituellement sans y faire attention.

En outre elles nous montrent les étapes de la constitution d'un même *hub* urbain, ce qui présente à mon sens un intérêt particulier : c'est une manière originale et stimulante de faire de l'historiographie de l'urbanisme.

Les éléments annexes ou illustratifs sont très riches. Les deux interviews insérés dans le livre sont particulièrement intéressantes : d'un côté Jean-Marc Fritz nous offre une synthèse très claire et vivante de l'histoire des projets des halles, de l'autre Michel Boisvert, qui a créé l'observatoire de la ville intérieure (OVI) en 2002, développe une analyse très précise de celle de Montréal, de la manière dont elle s'est constituée et de son impact sur les activités - notamment commerciales - et sur les mobilités.

Il en va de même pour les analyses du Grand Paris Express. On se trouve alors plus près de ce que publie habituellement un architecte urbaniste : une étude réalisée dans le cadre de l'Atelier International du Grand Paris, avec un groupe d'étudiants du Master Métropoles de l'école d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée. Celle-ci établit un ensemble de principes de base : comprendre le réseau et les gares comme un système ouvert, rendre les correspondances plus lisibles, accompagner les cheminements et les changements de modes de transports, connecter certains bâtiments pour produire

une autre manière de parcourir et voir la mégapole, créer une architecture de réseau, déclinable de la halte au Hub. La démonstration est opérée sur six projets de gare : les Grésillons, Le Bourget RER, Pont de Sèvres, Massy – Palaiseau, Aulnay-Gonesse, Les Ardoines-Choisy. On souhaiterait que ce texte ne soit pas l'un des rares consacrés à ce sujet et que s'inaugure – même s'il est déjà trop tard – un véritable débat sur les gares du Grand Paris, qui serait une occasion d'approfondir les analyses et de partager ce que les uns et les autres ont apporté dans les projets existants.

La « théorisation » des mangroves urbaines mérite l'intérêt.

Elle tient en six affirmations :

- « *Une mangrove urbaine est un mécano construit par adjonctions successives* ». Ces dispositifs ont une historicité qui passe par des reconfiguration au gré des grandes opérations urbaines. On aimerait interroger les auteurs sur ce que sont à leur yeux les logiques d'optimisation – autres que commerciales, s'il en existe – qui président aux évolutions de ces dispositifs.
- « *Une mangrove urbaine est accompagnée de dispositifs commerciaux... mais pas uniquement* ». Le poids de la logique commerciale est fort, mais les mangroves peuvent également s'organiser autour de la fonction universitaire, comme dans deux mangroves de Montréal, ou d'équipements culturels. Les émergences sont multiples, même si le commerce semble toujours présent (ne serait-ce que pour des raisons d'animation et de sécurité).
- « *Une mangrove urbaine est bien plus qu'une réponse à des contraintes climatiques* ». Les auteurs insistent sur les nouveaux liens que créent les mangroves (y compris quand elles passent pas des passerelles) et concluent que :
- « *La mangrove urbaine est une façon de raccourcir le temps de transport* ». On voit bien là que leur analyse est complètement ancrée dans la question de la mobilité métropolitaine.
- « *Une mangrove urbaine est composée d'espaces appartenant à différents propriétaires.* » On retrouve ici la dimension juridique dont l'urbanisme ne peut se passer. Cela pose (et les auteurs le font) la question de la gestion de site, qui est à mes yeux essentielle pour l'urbanisme de demain. On sait combien à Paris la collaboration entre différents opérateurs (à commencer par la SNCF et la RATP) a connu des hauts et des bas, malgré les déblocages qu'était supposée apporter l'expérience de la salle d'échange de la Défense. Avec le type d'objets urbains que nous fabriquons aujourd'hui – et dont les mangroves sont un exemple – la question de la gestion sera de plus en plus présente dans l'urbanisme. C'est du moins mon point de vue.

Alain Bourdin

[1] David Mangin et Marion Girodo, avec Seura Architectes. « Mangroves urbaines du métro à la ville Paris Montréal Singapour Paris », La découverte, 2016.

[2] <http://www.onf.fr/interreg-mangroves/sommaire/zhl/ecosystemes/ecosystemes/20101130-110910-92235/@@index.html> consulté le 18 février