

Séminaire

Vies Collectives

*organisé grâce aux parrains
de l'École de Paris :*

Air Liquide¹
Algoé²
ANRT
AREVA²
Arcelor
Cabinet Regimbeau¹
Caisse des Dépôts et Consignations
Caisse Nationale des Caisses d'Épargne
et de Prévoyance
CEA
Centre de recherche en gestion
de l'École polytechnique
Chambre de Commerce
et d'Industrie de Paris
CNRS
Conseil Supérieur de l'Ordre
des Experts Comptables
Danone
Deloitte & Touche
École des mines de Paris
EDF
Entreprise & Personnel
Fondation Charles Léopold Mayer
pour le Progrès de l'Homme
France Télécom
IBM
IDRH
Institut de l'Entreprise
Lafarge
La Poste
Ministère de l'Industrie,
direction générale des Entreprises
PSA Peugeot Citroën
Reims Management School
Renault
Royal Canin
Saint-Gobain
Schneider Electric Industrie
SNCF¹
Thales
Total
Unilog
Ylios

¹ pour le séminaire
Ressources Technologiques et Innovation
² pour le séminaire Vie des Affaires

(liste au 1^{er} septembre 2005)

POUR UNE VILLE PASSANTE ET MÉTISSE

par

David MANGIN

Architecte urbaniste à l'agence SEURA

Séance du 19 mai 2005

Compte rendu rédigé par Élisabeth Bourguinat

En bref

David Mangin, lauréat de la récente consultation internationale pour le réaménagement des Halles de Paris, a également reçu le prix de France Culture et de la revue d'urbanisme *La Ville à lire* pour son ouvrage *La ville franchisée - Formes et structures de la ville contemporaine*. Loin des concours d'architecture médiatisés, l'urbanisation actuelle de la France se fait pour l'essentiel sous forme d'étalement périurbain, sans intervention d'architectes ni d'urbanistes. Laisée aux soins des ingénieurs des routes, des géomètres qui dessinent les lotissements et des professionnels du géomarketing, cette croissance urbaine consacre la civilisation de l'automobile et de l'entre soi, avec trois caractéristiques : la sectorisation, la privatisation de l'espace public à travers l'urbanisme commercial, l'individuation dans des environnements sécurisés. David Mangin milite, à rebours, pour une ville passante plutôt qu'en cul-de-sac, métisse plutôt que monofonctionnelle et sectorisée.

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse
des comptes rendus ; les idées restent de la seule responsabilité de leurs auteurs.
Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

EXPOSÉ de David MANGIN

Architecte urbaniste, je suis associé à la SEURA (société d'études d'urbanisme et d'architecture), qui réalise des espaces publics, des projets urbains, des équipements et des logements. Je suis par ailleurs enseignant à l'École d'architecture de Marne-la-Vallée et à l'École nationale des ponts et chaussées, et c'est à ce titre que j'ai souhaité élargir mon champ de connaissances et d'interprétations sur la ville contemporaine, telle qu'elle se fabrique actuellement dans les périphéries urbaines.

L'urbanisme ordinaire

Lorsque vous traversez la France pendant l'été, chacun d'entre vous a pu constater comment le paysage de ces périphéries a évolué, avec l'arrivée des rocade, des carrefours giratoires, des alignements d'enseignes commerciales, etc. Pour décrire ce paysage, certains utilisent le terme de chaos, qui du point de vue scientifique est une notion très riche, mais qui en matière d'urbanisme peut permettre de légitimer tout et n'importe quoi : « *Puisque la ville se construit de façon chaotique, rajoutons-en : sublimons le chaos.* » J'ai cherché à aller au-delà de cette analyse un peu sommaire, à la fois pour pouvoir enseigner l'urbanisme, et dans un deuxième temps pour pouvoir éventuellement proposer des alternatives.

Le déclic s'est produit pour moi lors d'un séminaire intitulé *Ville émergente*, organisé il y a quelques années par le ministère de l'Équipement. J'ai découvert autour de la table des acteurs que je n'avais pas l'habitude de rencontrer dans le monde de l'urbanisme : des urbanistes commerciaux, des spécialistes de marketing, des géomètres, etc. En tant qu'urbaniste, j'ai surtout affaire à des projets de centre ville et de faubourgs, ou de renouvellement de friches industrielles, commerciales et, récemment, résidentielles. Mais ce genre d'espaces ne représente pas plus de 10 % de ce qui se construit aujourd'hui. Je me trouvais face aux acteurs de l'urbanisme ordinaire, ceux qui produisent 90 % de ce qui se construit, pour l'essentiel à la périphérie de nos villes.

Il m'a paru urgent de développer des outils d'analyse pour décrire cet urbanisme "de masse". Je me suis donc organisé pendant deux ans pour disposer de temps à consacrer à cette étude, que j'ai menée non seulement en France, mais aussi aux États-Unis et en Asie. Elle a donné lieu à un ouvrage intitulé *La ville franchisée*, publié l'an dernier aux éditions de La Villette.

La victoire de l'automobile

L'élément décisif de l'urbanisme du XX^e siècle est la victoire de l'automobile. Jusqu'à la deuxième guerre mondiale, celle-ci n'était pas acquise. Même dans les années 1950, peu de théoriciens de l'urbanisme y croyaient, à part Le Corbusier qui a d'emblée considéré qu'il fallait adapter la ville à l'automobile. Comme la plupart des phénomènes de masse, cette victoire de l'automobile et son impact sur l'urbanisation se sont accompagnés d'un sentiment d'évidence : peu d'acteurs avaient suffisamment de recul pour réfléchir à la façon dont la voiture était en train de transformer la ville.

Ce point étant désormais acquis, j'ai fondé mon analyse sur trois paramètres principaux. Le premier est la façon dont les infrastructures routières ont façonné les agglomérations à partir de 1960. Le second concerne les stratégies de l'urbanisme commercial, comprenant les grands centres commerciaux mais aussi par exemple les parcs d'activités ou complexes touristiques, eux aussi liés aux nouveaux modes de déplacement. Le troisième, les formes de l'étalement résidentiel, qui s'est développé en France à partir des années 1970, de façon relativement tardive par rapport aux États-Unis, où d'emblée avait prévalu le modèle pavillonnaire.

Mon hypothèse est que l'analyse de ces trois dynamiques permet de comprendre la logique du développement urbain actuel, logique qui, loin de toute idée de chaos, est très forte et très cohérente.

Les infrastructures routières

En 1963, dans son célèbre rapport *L'Automobile et la ville*, l'ingénieur anglais Buchanan analysait deux options permettant d'éviter la congestion des villes liée à l'explosion de l'automobile : la multiplication des voies de contournement à la périphérie des villes ou la création de voies de transit interurbaines, raccordées à la ville par de simples bretelles. Les deux ont en commun de créer une super-maille qui assure une mobilité importante des véhicules mais réduit l'accessibilité à l'intérieur des secteurs dessinés par ces voies et rend difficiles les relations entre secteurs.

Les autoroutes, conçus à l'échelle nationale pour relier les grandes villes, passent au large des villes moyennes, avec un piquage pour les relier à l'autoroute. Lorsque le maire est puissant et la chambre de commerce bien organisée, des négociations permettent rapidement d'obtenir un deuxième piquage en amont ou en aval, et très vite les acteurs économiques comprennent qu'il est judicieux d'implanter leurs établissements au niveau de ces raccordements. Le même dispositif a ensuite été appliqué aux routes nationales. Enfin, le principe des rocades s'est imposé assez naturellement pour relier ces différents axes. Cette évolution a fait naître de nouvelles centralités à chaque point de rencontre entre les rocades, les nationales, l'autoroute. Aujourd'hui, la plupart des grandes villes s'interrogent sur la création d'une deuxième rocade.

Les stratégies de l'urbanisme commercial

En s'implantant aux points de raccordement des voies rapides, les acteurs économiques bénéficient de flux importants, de terrains bon marché en abondance, de l'accessibilité aux voies rapides et d'une vitrine publicitaire puisqu'ils sont situés en bordure de ces voies.

Des parkings omniprésents

Du fait de la modicité des prix du foncier, ces centres commerciaux consomment énormément d'espace. Le célèbre slogan *No parking = no business* a conduit les opérateurs à calibrer leurs parkings en fonction de l'affluence du samedi après-midi ; le reste du temps, les parkings sont aux trois quarts vides. Même aujourd'hui, où la victoire de l'automobile est complète et où chacun se doute bien que tout centre commercial se dote forcément de capacités de stationnement suffisantes, aucune chaîne ne prendrait le risque de construire des parkings moins consommateurs d'espace, en hauteur ou en sous-sol, par exemple.

Les centres commerciaux et leurs satellites

Dans les années 1960, on voit tout d'abord se développer des hypermarchés selon le principe « *tout sous le même toit pour le prix le plus bas* », avec pour particularité le fait que contrairement aux grandes surfaces américaines, c'est l'alimentation qui constitue le produit d'appel. Après quelques années s'ajoute à ce concept celui de la galerie commerciale qui propose des services complémentaires et attire les anciens commerces de proximité du centre du bourg. Arrivent ensuite des petits entrepreneurs qui créent des enseignes de discount pour profiter des flux attirés par les grandes surfaces. Comprenant l'intérêt de la démarche, les grandes chaînes se mettent à fabriquer leurs propres enseignes spécialisées dans l'électroménager, les chaussures ou les jouets. Aujourd'hui, beaucoup de grands centres commerciaux sont organisés en amphithéâtre, avec la maison mère au centre, les filiales spécialisées autour, et une gestion savante des parkings entre les deux.

L'hôtellerie et la restauration

Les acteurs de l'hôtellerie et de la restauration ont vite compris l'intérêt de s'installer eux aussi dans ces nouvelles centralités. Ils ont développé une architecture spécifique pour assurer leur visibilité, par exemple des enseignes triangulaires adaptées à la vitesse de passage des véhicules sur les voies rapides.

La façon dont les hôtels *Formule 1* se sont implantés dans ces zones est très illustrative de cette stratégie. Le responsable de cette chaîne m'a raconté que dans les années 1980, il avait vu construire massivement les hangars des futurs centres commerciaux et avait compris qu'une bonne partie de l'activité économique était en train de se redéployer dans ces secteurs. Les ouvriers qui travaillaient pendant deux mois sur ces chantiers, puis les représentants commerciaux qui y passaient deux jours, ne trouvaient pas sur place de quoi se loger. Ils n'avaient à leur disposition que des "garnis" en centre ville, relativement chers, peu confortables et qui nécessitaient un temps de déplacement. C'est ainsi qu'est née l'idée de créer sur place des hôtels économiques, dont le prix de nuitée était calculé de façon à ce qu'il soit légèrement inférieur aux primes de déplacement perçues par les ouvriers et VRP.

Les activités de loisir

La dernière évolution est intervenue dans les années 1990, avec l'apparition des multiplexes et autres parcs de loisirs à proximité de ces centres commerciaux, avec des effets paradoxaux : considérés au départ comme constituant un apport de clientèle supplémentaire pour les centres commerciaux, les centres de loisirs se sont mis à les cannibaliser. Grâce aux cartes d'abonnement, les spectateurs prennent l'habitude d'aller voir deux films d'affilée et ne se rendent plus dans l'hypermarché voisin, tout en profitant éventuellement de son parking. Les multiplexes se sentent d'ailleurs désormais assez puissants pour aller s'installer n'importe où entre deux agglomérations et remplir leurs vingt salles avec des jeunes qui viennent parfois de cent kilomètres à la ronde.

L'étalement urbain

L'étalement urbain a commencé dans les années 1970 avec les grandes politiques d'aide au crédit à la maison individuelle, tout autour des bourgs et des villages proches des agglomérations, voire dans une deuxième couronne. Cette motivation idéologique liée à la critique des grands ensembles urbains, très décriés à cette époque, a rencontré une conjoncture démographique et économique très préoccupante pour les petits bourgs et villages : le vieillissement et la diminution de la population agricole. Les conseils municipaux se demandaient avec anxiété comment sauver le bureau de poste, le petit commerce, et surtout l'école. La seule solution consistait à attirer une nouvelle population.

Une alliance s'est alors nouée entre eux, les notaires, les géomètres et les petits promoteurs immobiliers, pour fabriquer des lotissements. Il s'agit d'un produit uniquement résidentiel, très homogène, réunissant de vingt à quarante logements en raquette, c'est-à-dire disposés autour d'une voie en boucle, avec un seul accès vers la voie publique. Au lieu de densifier progressivement les bourgs et les villages et de tracer des voies dans la continuité de celles qui existaient, on a multiplié ces systèmes autonomes, relativement écartés et bientôt débranchés du village. Ils ne fonctionnent que grâce à l'automobile, et très vite, leurs habitants s'aperçoivent qu'ils ont besoin d'une deuxième, voire d'une troisième voiture. Grâce aux voies rapides, ces lotissements sont généralement à moins de vingt minutes de la grande distribution ; l'école est sauvée et le maire respire.

L'inconvénient est que dans les années 1990, leurs habitants ont vieilli, près de la moitié des couples ont divorcé, les adolescents sont partis après s'être copieusement ennuyés, et le système est apparu comme à nouveau en crise. La façon dont les pavillons sont construits interdisait en effet toute densification : ils sont généralement isolés au milieu d'un jardin

souvent de taille ridicule, et toute extension est ainsi impossible, ce qui ne serait pas le cas si la maison était construite en bordure de lot.

Les maires lancent alors une deuxième génération de lotissements, à peu près au moment où un petit article du code de la route permet de régler la question de la priorité sur les carrefours giratoires, qui deviennent de formidables diffuseurs d'urbanisation.

Le résultat

Ce processus produit un type de territoire formulé en 1948 par Le Corbusier et expérimenté par ce dernier à Chandigarh, en Inde : l'urbanisme de secteurs. Il s'agit d'un territoire structuré par les autoroutes, les rocade, les radiales, quelques voies anciennes transformées en voies rapides, le tout constituant des mailles de plusieurs centaines de mètres. Celles-ci se substituent à l'ancien îlot qui traditionnellement mesurait de quatre-vingts à cent vingt mètres.

Chacune de ces mailles se décompose de la façon suivante : en bordure, des vitrines pour les activités économiques qui cherchent à se rendre visibles ; en interne, des logements à l'abri du bruit, l'équation à résoudre étant celle du maximum de tranquillité avec le maximum d'accessibilité, ce qui peut aussi se traduire par des murs anti-bruits en bordure des mailles.

Cette théorie du secteur s'applique très bien lorsqu'on analyse la cartographie actuelle des périphéries des villes, mais aussi des développements autour des bourgs et des villages.

La ville franchisée

Le titre que j'ai donné à mon ouvrage joue sur un double sens. Il dénonce tout d'abord l'urbanisme de produits qui s'est substitué à un urbanisme de projets : le développement des enseignes franchisées conduit, une fois qu'un prototype architectural et urbanistique a été arrêté, à le reproduire indéfiniment sur l'ensemble du territoire. Ce formatage concerne les centres commerciaux, l'hôtellerie, la restauration, mais aussi bien d'autres domaines.

Le second sens renvoie à une acception plus ancienne, celle des franchises domaniales. À l'époque médiévale, il existait des territoires sur lesquels la police ne pouvait pas intervenir, par exemple des territoires universitaires ou religieux. Je crois que nous assistons aujourd'hui à une redistribution des zones publiques et privées, avec la multiplication d'enclos dont le statut est ambigu. On prétend, par exemple, que les parkings de supermarché équivalent à la place publique d'autrefois, mais essayez de distribuer des tracts sur un parking, et vous aurez bien vite affaire à la société de gardiennage. Ces enclos deviennent progressivement des enclaves, qui occupent des surfaces de plus en plus importantes.

Nous avons tendance à nous moquer des *gated communities* des États-Unis, où les règlements de copropriété prévoient que vous n'avez pas le droit d'avoir d'enfants, ou de chiens, ou au contraire que vous êtes obligé d'avoir un chien. Ne nous y trompons pas : les enclaves actuelles, qui prennent aussi bien la forme de parcs résidentiels que de parcs touristiques ou d'activités – avec ce terme “parc” employé à tort et à travers parce que cela fait plus joli – y conduisent tout droit. On voit apparaître subrepticement des barrières, puis des codes d'entrée, et le tour est joué.

L'évolution semble d'ailleurs universelle, qu'elle se fasse à partir de la ville radio-concentrique du modèle européen ou de la grille américaine. Aux États-Unis, après l'abandon des systèmes de transports en commun, par exemple à Los Angeles où existait à l'origine un tramway, les villes se sont tellement étendues que les temps de trajet en automobile entre lieu de travail et domicile devenaient prohibitifs. On a donc inventé des *edge-cities*, c'est-à-dire des centralités périphériques, qu'on a reliées entre elles par des rocade. Dans le même temps, le modèle de la grille subissait une érosion, avec l'apparition d'enclaves sous forme de *gated communities* mais aussi de parcs d'activités. Les mêmes phénomènes se produisent actuellement à Pékin mais également au Caire, par exemple, où les classes privilégiées

branchent leurs ensembles résidentiels sur des rocades qui leur donnent un accès direct au golf ou au centre ville.

Pour les utopies concrètes

Que faire face à ce type d'évolution ? Je vois trois hypothèses. La première consiste à continuer comme avant, sans tenir compte des grands problèmes que posera bientôt l'automobile : ressources énergétiques, santé publique, ou encore dépendance pour les personnes qui ne sont pas ou plus en mesure de conduire et seront de plus en plus nombreuses du fait du vieillissement de la population.

La deuxième hypothèse consisterait à opérer une sorte de retour en arrière radical, avec une généralisation des transports en commun, comme à Copenhague où, il y a dix ans, le taux de motorisation était encore très faible. Cette alternative deviendra probablement la seule issue en cas de crise grave, notamment sur le plan des ressources énergétiques.

La troisième hypothèse, que j'appellerai celle de l'utopie concrète, consiste à bricoler à l'intérieur du premier scénario. Les enquêtes récentes montrent que l'introduction de transports en commun comme le tramway permet de stabiliser la situation actuelle à défaut de l'inverser. Il faudrait augmenter l'offre de façon vraiment massive pour que cela constitue une véritable alternative. On pourrait aussi essayer de retrouver une géographie à l'intérieur des villes, et notamment dans les périphéries, avec les notions d'agriculture périurbaine, de requalification des voies rapides pour en faire des infrastructures civilisées, qui à leur tour modifieront le système des secteurs et permettront de retrouver des continuités, etc. Il faut aussi accepter le principe d'une densification des villes, et sur ce point les écologistes ne sont pas toujours cohérents avec eux-mêmes : si on crée des réseaux de transport en commun, il faut accepter une densification autour de ces réseaux.

C'est ce que j'appelle la ville passante et métisse, c'est-à-dire une ville où on cesse de juxtaposer des environnements fermés, sécurisés, mais très dépendants de l'automobile, et qui doivent continuellement être contournés pour se rendre d'un lieu à l'autre, et où on limite la vitesse des voies rapides pour les rendre traversables et permettre un accès plus facile à l'école, à la supérette, à l'arrêt de transport en commun.

DÉBAT

L'évolution américaine

Un intervenant : *Je m'intéresse beaucoup à l'évolution de Los Angeles. Face à l'allongement des temps de transport, il existe dans cette ville quatre types de réponse. Le premier consiste à développer les transports en commun ; mais on part de si loin que les ébauches de réseau de bus et de métro paraissent encore dérisoires. Le second est la fuite : les gens partent s'installer ailleurs, par exemple à Portland, dans l'Oregon. Le troisième est le retour vers le centre, pour essayer de trouver un logement plus proche du lieu de travail. Le quatrième est la création de ces edge cities que vous avez évoquées, par exemple Orange County, qui entraînent une ségrégation importante, avec des gated communities énormes et l'exclusion de la communauté noire : celle-ci n'a pas eu la possibilité de suivre les emplois qui sont allés s'installer dans ces nouvelles villes, et se retrouve au chômage, bloquée dans le centre de Los Angeles. Une nouvelle solution se dessine avec l'émergence du New urbanism, qui consiste, un peu comme vous le suggérez vous-même, à densifier les villes et aussi à retrouver des cohérences d'équipements et de services de proximité à l'intérieur même du système des secteurs. Quel est d'après vous l'avenir de ce type d'approche ?*

David Mangin : Vous avez assez bien résumé la situation américaine. Cela dit, il existe d'autres exemples de *edge cities* qui fonctionnent mieux qu'Orange County, et dont une transposition pourrait être envisagée en France. On ne peut pas avoir une politique de restriction des transports telle que celle qui est appliquée actuellement à Paris et jusqu'à la première couronne, sans réorganiser massivement l'offre de services et d'emplois en Île-de-France. Des carrefours comme Belle-Épine ou Pompadour devraient pouvoir devenir des *edge cities* à la française, en évitant de les structurer uniquement autour de l'automobile, et en imaginant par exemple des transports en commun qui desserviraient les centres commerciaux.

Quant au *New urbanism*, l'ennui est qu'il associe la place redonnée aux transports en commun avec un urbanisme de cités-jardins et une architecture nostalgique assez peu convaincante. De plus, comme vous l'avez dit, les transports en commun sont encore tellement peu développés aux États-Unis que cela paraît relever de l'utopie. La France, avec sa tradition de transports publics solidement établie, me paraît à cet égard beaucoup mieux placée pour renouveler son urbanisme. Beaucoup de grandes villes s'y emploient d'ailleurs actuellement.

La responsabilité des pouvoirs publics

Int. : *Une particularité française remarquable, dans la période que vous avez évoquée, est le nombre de politiques publiques de réglementation urbaine dont notre pays a accouché, en pure perte semble-t-il, puisque vous venez de nous faire la démonstration que ces politiques n'ont servi pratiquement à rien.*

D. M. : Pendant toute cette période, il n'y a pas un ministre de l'Intérieur ou de l'Équipement qui n'ait prononcé des discours pour expliquer que la résolution des problèmes passait par le désenclavement des villes et de tous les territoires. Aujourd'hui encore, on continue à dire que c'est par l'automobile et le camion qu'un territoire peut entrer dans l'économie moderne. L'objectif de créer un immense réseau de voies rapides couvrant tout le territoire continue à faire consensus parmi la grande majorité des élus, et tout conseiller général ou municipal réclame sa rocade ou sa bretelle d'autoroute.

Certaines politiques publiques sont également directement responsables des méfaits de l'étalement urbain. La position des pavillons individuels au milieu du jardin est dictée par des règlements pointilleux sur les coefficients d'emprise au sol et les alignements. Il y a encore dix ans, quand vous évoquiez la possibilité de faire des maisons en rangée, à patio, ou jumelées, on vous répondait qu'il n'y avait pas de marché pour cela, que tout le monde voulait du pavillon individuel.

En réalité, dans la demande de maison individuelle, il faut à mon avis comprendre trois choses. Les gens voudraient une maison individualisée, c'est-à-dire une maison selon leur

goût, or ils ne l'obtiennent généralement pas, car de multiples règlements sur la pente des toits et les couleurs des enduits les en empêchent. S'ils font appel à un architecte pour créer une maison originale mais ne disposent pas de "piston", ils devront attendre si longtemps pour obtenir leur permis de construire, à supposer qu'il leur soit accordé, qu'entre temps ils auront perdu leur crédit bancaire. La plupart du temps, ils finissent par s'adresser à un pavillonneur. Le deuxième avantage que les gens attendent d'une maison individuelle, c'est d'habiter dans un village plutôt que dans une ville : mais un village, dans la tradition française, ce sont des rues, des cours, pas des maisons au milieu d'un jardin. Enfin, les gens rêvent d'être proches de la nature grâce à leur jardin, mais compte tenu de la taille de ce dernier, c'est bien entendu une illusion.

Heureusement, la pression actuelle sur le foncier, qui devient de plus en plus rare, va probablement inciter les pouvoirs publics à modifier les règlements et les promoteurs leur état d'esprit. Quelqu'un qui veut loger son fils devrait pouvoir construire une extension, voire rediviser sa parcelle en deux. Ceci inciterait peut-être les voisins à en faire autant, pousserait les pouvoirs publics à modifier les accès et à terme ferait évoluer l'enclave vers plus d'urbanité. Ce serait d'ailleurs un calcul gagnant-gagnant : densifier un secteur permet au propriétaire d'augmenter la valeur de son bien, et à la commune de mieux rentabiliser les réseaux d'adduction et les transports en commun.

Le changement est aussi une question de volonté : les maires qui décident d'avoir une action ambitieuse en matière d'urbanisme, comme ceux de Saint-Nazaire ou de Nantes, se comptent sur les doigts d'une main. Mais ils font la preuve que lorsqu'on veut agir, on le peut. Ces maires récoltent d'ailleurs les fruits de leurs efforts, car leurs villes deviennent nettement plus attractives, ce qui leur permet d'être en retour plus exigeants avec les promoteurs, en matière de densité, d'alignements, etc.

Intérêts privés, intérêt public

Int. : *Serait-il utopique d'imaginer que l'aménagement d'une rue ou d'un lotissement confié à une association de particuliers porteuse de l'intérêt général pourrait ouvrir des perspectives différentes ?*

D. M. : J'avoue avoir quelques doutes sur la notion d'intérêt général portée par d'autres acteurs que les pouvoirs publics... une question très débattue actuellement est celle du désenclavement des grands ensembles : on a construit des barres, autour desquelles on a créé des parkings, avec des jardins dans l'espace laissé au milieu des barres. Aujourd'hui, on commence à s'apercevoir qu'il serait intéressant de recréer une ou deux voies publiques qui permettraient aux habitants de rejoindre directement les supérettes du quartier, voire le centre de la ville, voire une école qui ne soit pas l'école de la cité. Sur le papier, tout le monde dit « *Bravo, quel beau tracé, quel beau dessin !* », mais dès la deuxième réunion publique, les habitants du lotissement voisin annoncent qu'il n'est pas question que la voie passe entre leurs pavillons...

Les maires battent alors assez vite en retraite, d'où des replis réciproques. Ce sont d'abord les riches qui ont créé des ghettos. Les pauvres ont été exclus, ou ont considéré que puisqu'on ne voulait pas d'eux, ils ne voulaient pas des autres non plus et se sont auto-exclus. Aujourd'hui, ce sont les classes moyennes qui se ghettoïsent, ce qui est beaucoup plus grave électoralement, car cela concerne énormément de monde. Je serais très heureux s'il suffisait de mettre tout le monde autour de la table pour obtenir un tracé optimal. Mais je demande à voir, car j'ai fait beaucoup d'expériences décevantes. À mon avis, l'intervention publique est indispensable pour obtenir des décisions allant dans le sens de l'intérêt général.

Métro-boulot-dodo

Int. : *J'habite à Neuilly depuis cinquante ans et j'ai vu la ville se modifier complètement. Avant, c'était une charmante collection d'hôtels particuliers, des maisons de deux ou trois étages, avec de la verdure, une voie carrossable devant, un escalier pour entrer. Aujourd'hui, la plupart ont cédé la place à des cubes de huit ou dix étages, aux façades sans intérêt. Avant, les maisons étaient faites pour être vues le jour, mais aujourd'hui les gens sont absents toute*

la journée, et au lieu d'investir leur argent dans l'aspect extérieur de leur maison, ils le consacrent à leur parking, à leur ascenseur, à leur salle de bains ou à leur cuisine.

Cela dit, personnellement, je me lève avant le lever du jour et je rentre après le coucher du soleil ; entre ma résidence et mon lieu de travail, je me déplace soit en voiture, et dans ce cas je ne vois pas grand-chose sur le trajet, soit en métro, et c'est encore pire. Je suis donc relativement indifférent à l'aspect esthétique de la ville. En revanche, j'accorde beaucoup de prix au fait de pouvoir me déplacer rapidement. Je me demande donc si le paramètre essentiel du développement urbain actuel, ce n'est pas la qualité des espaces intimes, et le confort et la rapidité avec lesquels on va d'un espace intime à l'autre.

D. M. : Il me semble un peu contradictoire de déplorer que le lieu où vous habitez soit moins beau qu'avant, et de dire qu'entre ce point A et le point B de votre travail, l'aspect esthétique de la ville ne vous intéresse pas. Comme le monsieur qui est à votre gauche part, lui, du point C pour aller au point D, et celui qui est à votre droite du point E pour aller au point F, il vaudrait mieux, tout compte fait, que l'ensemble de la ville soit relativement esthétique !

Quant à l'importance que vous accordez à la vitesse, et le fait d'attribuer cette qualité à l'automobile, cela fait débat. L'automobile ne garantit pas la plus grande vitesse, car on est parfois plus vite arrivé en transport en commun. Elle garantit seulement le choix du moment où on part. Mais cette liberté est elle-même paradoxale, car elle entraîne aussi une très grande dépendance : si vous êtes un enfant, vous dépendez de vos parents pour qu'ils vous conduisent ; si vous trouvez un emploi dans la banlieue parisienne, vous ne pourrez pas vous y rendre sans disposer d'un véhicule, etc. L'automobile ne devrait être qu'un outil, et elle est devenue beaucoup plus que cela.

Scénario catastrophe

Int. : *Si l'automobile disparaît, que se passera-t-il ? Dans quel délai nos villes pourront-elles réagir au défi posé par la crise énergétique et la crise climatique ? Comment feront ceux qui prennent leur voiture tous les jours pour se rendre à leur travail, si le prix de l'essence les amène à dépenser l'essentiel de leur salaire à la station-service ?*

D. M. : J'avoue avoir du mal à imaginer ce qui se passerait dans le cas d'une rupture brutale de l'alimentation en pétrole, par exemple en cas de guerre ou encore d'explosion nucléaire. Il est d'ailleurs curieux que personne n'ait encore songé à faire un film catastrophe sur ce thème : « À partir de dimanche prochain, il n'y a plus de pétrole ; que va-t-il se passer ? ». En attendant cette éventualité, les gens commencent déjà à effectuer des arbitrages personnels entre le temps de transport, le coût d'une voiture, de deux voitures, etc.

Int. : *Pendant l'Occupation, il y a eu des débuts de réponse à ce genre de situation.*

D. M. : On était loin, à cette époque-là, de la dépendance actuelle à l'automobile. Et si je devais écrire un scénario catastrophe, je ne le situerais pas à Paris, où le métro fonctionne et où on peut même se déplacer à pied, comme on l'a vu en période de grève. Le vrai scénario catastrophe concernerait les 80 % de gens qui habitent en deuxième ou troisième couronne...

Présentation de l'orateur :

David Mangin : architecte-urbaniste à la SEURA architectes ; enseignant à l'ENPC (École nationale des ponts et chaussées) et l'École d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée ; a réalisé avec la SEURA des immeubles de logements, des espaces publics à Paris, Bordeaux, Lille, Anzin ; lauréat du concours des Halles de Paris, la SEURA travaille aussi à Marseille, Angers ; il a publié *Projet urbain* (Éditions Parenthèses) et *La ville franchisée* (Éditions de La Villette).

Diffusion Septembre 2005