

L'INVITÉ



/ David Mangin

Grand Prix de l'urbanisme 2008, auteur de plusieurs ouvrages de référence, en particulier La Ville franchisée, David Mangin affiche un parcours de praticien, d'enseignant et de chercheur, en France comme à l'étranger. Ce qui le rapproche de Rem Koolhaas avec lequel il partage l'intérêt pour la production de masse, l'urbanisme commercial, la fabrication des mégapoles contemporaines, de Shenzhen au Grand Paris.

Où êtes-vous né ?

David Mangin / Je suis né à Paris. J'ai fait des études classiques dans les « bons lycées » parisiens. Après mon Bac, j'ai perdu une année à suivre les cours de maths sup, ce qui ne m'a pas passionné outre mesure car nous avons refait pour la vingtième fois la théorie des ensembles. C'était la mode de l'époque.

Les paysages de votre enfance étaient-ils uniquement parisiens ou avez-vous aussi un ancrage en Province ?

D. M. / J'ai toujours habité à Paris et travaillé dans la région. Mes parents habitaient rive gauche, je me suis ensuite installé rive droite et j'ai habité plusieurs arrondissements différents. J'ai beaucoup marché dans Paris, au point que je ne le vois plus.

Quand avez-vous commencé vos études d'architecture ?

D. M. / Après Mai-68, à l'école de Versailles. J'ai pu dialoguer, successivement, avec Philippe Panerai, Jean Castex et Jean-Charles Depaule, les trois auteurs de *Formes urbaines, de l'îlot à la barre*, qui étaient les grands passeurs de la pensée italienne, de l'analyse urbaine et de la sociologie de l'habitat. Sur leurs conseils, j'ai quitté l'école de Versailles pour aller à Paris-Belleville, où j'ai reçu l'enseignement de Bernard Huet et de ses épigones. Ensuite, j'ai fait mon service de coopération en Algérie, période qui a correspondu à un grand malentendu. Comme Bernard Huet était un admirateur de la ville arabo-musulmane, un certain nombre de ses élèves sont partis étudier les villes du Maghreb, en Tunisie notamment ; un autre groupe était allé en Algérie. J'ai été affecté à l'Université de Constantine, après l'Indépendance, à l'ère Boumédiène. C'était la grande période des villages socialistes et des grands ensembles de préfabriqué lourd. Ces quelques professeurs français essayaient d'expliquer que la ville arabe avec ses cours et son tissu dense était bien plus intéressante que les solutions architecturales et urbaines françaises de l'après-guerre. Ce discours était assez mal reçu par les « progressistes » du FLN qui dirigeaient l'école. Nous nous sommes aussi

aperçus que seul un petit noyau trouvait tout à fait intéressantes les thèses sur la ville arabo-musulmane : c'était les futurs fondamentalistes islamistes. Après ce malentendu, ou contre-pied, je me suis réfugié dans les cours d'histoire...

Qu'avez-vous pensé de Constantine ?

D. M. / Constantine est un site formidable, avec son université conçue par Oscar Niemeyer sur une butte, comme un Parthénon, à l'emplacement d'un ancien cimetière musulman. Cette faculté est magnifique : une ligne, une tour, un porte-à-faux. Mais les malheureux étudiants devaient s'y rendre à pied dans la boue parce qu'il n'y avait pas de bus. Et la tour avait été investie par une bureaucratie que l'on n'imagine pas, avec un planton posté tous les dix mètres. Tout le monde était très fier de ce monument, inaccessible à l'époque, mais sans doute pas l'école d'architecture, qui s'était réfugiée dans l'ancienne ville.

Cependant, Niemeyer est venu faire une conférence à Constantine à la Casbah où était l'école. Les étudiants se sont arraché ses croquis sur le paperboard. Ils ont ensuite posé tous ensemble comme une équipe de foot, avec le petit gabarit de Niemeyer au milieu. Il doit exister quelque part une batterie de ces photos, qui montrent bien ce qu'est une star de l'architecture.

Vous êtes ensuite passé à la pratique architecturale ?

D. M. / De retour en France, j'ai travaillé trois ans à l'AUA, chez Henri Ciriani, avec Vincent Sabatier. Ciriani venait de réaliser l'ensemble de logements de la Noiseraie à Marne-la-Vallée, qui a été une petite « bombe », un peu comme l'îlot les Hautes Formes de Christian de Portzamparc. Ce retour à la ligne droite, la fin de la mégastructure pour revenir à des bâtiments très ordonnés et rigoureux positionnés par rapport aux rues a été un tournant. Lors de ma formation en architecture à Versailles et à Belleville, j'avais privilégié les options urbaines. Ces trois ans proches de Ciriani m'ont permis, au bout du compte, avec ce dialogue quotidien et généreux à l'AUA de l'époque, d'avoir une formation assez complète. ■■■



Le nouveau jardin des Halles à Paris, SEURA Architectes

■ ■ ■ Puis vous devenez enseignant ?

D. M./ Après trois ans à l'AUA, j'ai voulu faire une pause et je me suis tourné vers l'enseignement. Car si les salariés de l'AUA avaient gardé l'esprit collectif et pluridisciplinaire des débuts, les patrons étaient depuis plusieurs années en train de tracer leur propre chemin et l'AUA s'était transformée en une juxtaposition d'agences. J'ai aussi commencé à m'apercevoir que j'aimais bien écrire des livres et qu'il fallait les faire directement, sans passer par les programmes de recherche trop lourds à gérer. Avec Philippe Panerai, nous avons réalisé ce petit manuel sur la fabrique du tissu urbain qui s'appelle *Projet urbain*, et je me suis fortement investi dans l'enseignement et le projet politique des « Ateliers publics ».

Dans le cadre de l'école, nous avons fait un projet pour Blois, avec notamment François Decoster de l'AUC, étudiant à l'époque, pour Jack Lang qui, ministre de la Culture, était devenu le maire de cette ville. Via Patrick Bouchain, nous avons proposé l'idée d'Ateliers publics d'architecture et d'urbanisme. C'était en 1981. À plusieurs, nous avons fondé un mouvement pour ces Ateliers publics, qui étaient inscrits dans le programme du Parti socialiste. Nous pensions qu'avec la décentralisation, les villes auraient plus de choses à faire et qu'il fallait peut-être aller travailler dans leurs structures. Nous nous sommes donné beaucoup de mal et nous avons sillonné la France pour monter des débats sur cette question, en prenant notamment l'exemple anglais. Puis, en 1983, il y a eu le virage de la rigueur, et le ministre de l'époque, sous la pression notamment des architectes libéraux, même de gauche, a dit qu'il ne ferait rien. Le clivage portait sur notre demande d'une part de maîtrise d'œuvre à l'intérieur des Ateliers publics. Évidemment, c'était un point d'achoppement avec le monopole d'un architecte formé prioritairement à la profession libérale.

J'éprouvais une grande frustration à ne pas comprendre comment fonctionnait ce qu'on appelait alors la « ville émergente »

À travers Banlieues 89, le pouvoir politique permettait aussi à beaucoup d'architectes de faire des petits projets.

D. M./ Banlieues 89 a été l'émergence médiatique de la question des banlieues, qui existait bien avant, notamment dans les écoles depuis 68. Il y a eu des divergences entre Ateliers publics et Banlieues 89. Nous avons à un moment donné essayé de faire alliance, mais la personnalité de Roland Castro le menait plutôt à un dialogue personnel avec le pouvoir. De plus, nous avançons avec une doctrine assez structurée sur la notion de projet urbain qui ressuscitait de vieilles querelles, issues des scissions de l'Atelier Arretche notamment.

Dans l'esprit de Banlieues 89, « faire des coups », répondre à des concours d'idées pouvait avoir son utilité pédagogique, mais, avec les Ateliers publics, nous voulions effectuer un travail de fond, de longue haleine, sur les espaces publics, sur les infrastructures, etc. D'ailleurs, peu de projets sont sortis de Banlieues 89, ou seulement sur les grands ensembles. Nous réfléchissions à une plus vaste échelle, nous nous intéressions aux villes dans leur ensemble, pas seulement à leurs banlieues. Nous travaillions vraiment dans la perspective de la décentralisation et du périurbain naissant.

Et la SEURA ?

D. M./ J'ai rejoint la SEURA au milieu des années 1990. C'était à l'époque une petite agence fondée par Alain Payeur et Philippe Panerai, rejoints ensuite par Florence Bougnoux et Jean-Marc Fritz. Nous avons commencé à répondre à des concours, nous avons gagné celui de Richard Lenoir puis des concours de projets urbains de plus en plus importants, jusqu'aux Halles en 2004. Entre-temps Philippe Panerai était parti fonder sa propre agence. L'année 2004, c'est celle du concours des Halles mais aussi de la sortie de *La Ville franchisée*.

Mais vous êtes resté enseignant...

D. M./ Parallèlement, voulant « comprendre pour agir », selon la formule de Germaine Tillion, et continuer à enseigner, je me suis mis à réfléchir à la ville contemporaine.

Notamment parce que j'éprouvais une grande frustration à ne pas comprendre comment fonctionnait ce qu'on appelait alors la « ville émergente ». Je lisais bien de temps en temps ce qui était publié sur ce thème mais cela ne donnait pas beaucoup de clés sur les mécanismes réels.

Entre d'un côté les sciences humaines, l'économie ou les spécialistes comme François Ascher qui ont milité pour prendre en compte l'élargissement des modes de vie et des modes de villes, et de l'autre des propos d'architectes comme ceux de Rem Koolhaas sur la « ville générique », c'était, de mon point de vue, assez insuffisant pour notre métier d'architectes et urbanistes. Je me suis donc lancé dans cette réflexion et j'ai eu le déclic à Chandigarh – cette ville faite pour l'automobile et sans automobiles à cette époque-là. En comparant « l'urbanisme de secteur » tel que le proposait Le Corbusier et en regardant ensuite – bien avant Google – les cartes Michelin, j'ai dessiné ensemble les infrastructures routières, les zones commerciales et

les formes des lotissements des maisons individuelles. Et, en enquêtant, j'ai à peu près compris les interactions. J'ai alors trouvé le système des petits schémas permettant de montrer des dynamiques plutôt que d'essayer de reproduire des études de cas compliquées et pour lesquelles on n'avait même pas de cartes valides tellement les choses évoluent vite. Ces schémas se sont révélés parlants pour les gens parce qu'ils s'y reconnaissent et s'y retrouvent. Comme professeur invité, je suis aussi allé à Singapour et, de là, trois ou quatre années de suite en Asie, puis aux États-Unis pour savoir si ces analyses étaient pertinentes dans d'autres continents émergents ou non.

Sur la base de cette grille de lecture de différentes villes du monde, la question était : « Quelle alternative proposer ? ». C'est toujours difficile de faire des livres uniquement de diagnostic. Finalement, je me suis dit qu'il fallait que j'essaie de forger deux ou trois idées assez simples pour essayer de faire évoluer les choses vers une moindre dépendance automobile – tous ces thèmes qui sont désormais partagés. D'où l'idée de chercher une formulation, et je suis arrivé à celle de « ville passante », qui ne me paraissait pas trop abstraite : « ville passante » veut dire, à mon sens, garder la capacité minimale à traverser les territoires, traverser les villes, tous modes confondus. Il n'y a rien de pire qu'une ville avec de grands blancs sur sa carte, que l'on ne peut pas traverser parce que le système viaire, les infrastructures ne le permettent pas. Ce qui, de plus, enclenche ou résulte de ces phénomènes de « club » ou de « ghetto », de « ville franchisée », car si la ville franchisée évoque l'urbanisme commercial de produits stéréotypés, elle correspond aussi, dans mon esprit, au changement de statut de l'espace public, à la dimension domaniale du terme.

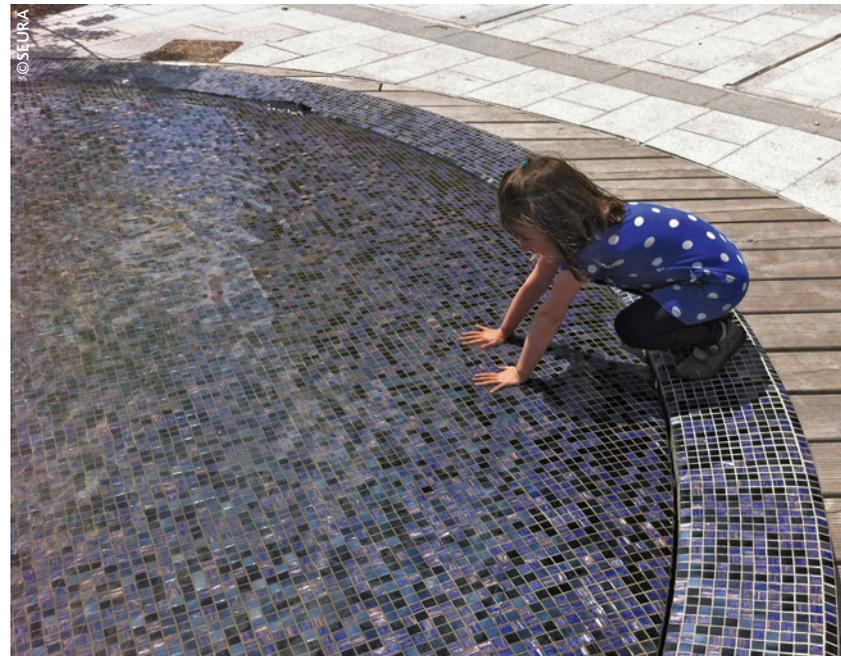
Voyez-vous les choses évoluer depuis dix ans ?

D. M. / Oui, mais il faut être patient. Deux exemples pour rester optimiste. Le premier concerne l'urbanisme commercial. On assiste à des évolutions et à des prises de conscience. Les opérateurs, par exemple, ont refusé des tramways, en disant qu'ils allaient prendre la place de parkings, qu'on ne mettait pas de caddies dans les tramways, et que, par ailleurs les trams faisaient venir des populations indésirables à faible pouvoir d'achat. Mais, lorsque certains grands maires ont dit à certains grands opérateurs de la distribution : « *Si vous ne voulez pas évoluer, je vais prendre un autre opérateur qui acceptera le tram et le reformatage de ses parkings* », qu'ils l'ont fait et que cela s'est avéré rentable, tout le monde s'y est mis.

Le second exemple est celui de la densification des formes urbaines pavillonnaires, dont on nous a expliqué que le modèle incontournable était celui de la maison isolée au milieu de la grande parcelle. Crise foncière et immobilière aidant, on accepte aujourd'hui des formes de maison individuelle beaucoup plus denses, voire des extensions à partir des pavillons existants. En revanche, la « ville passante » contre la ville des « environnements sécurisés » en cul-de-sac reste un combat permanent.

Ce qui peut nous amener au Grand Paris ?

D. M. / Même si j'ai compris assez vite la part d'instrumentalisation politique, avec l'étude déconnectée de l'équipe



Aménagement du centre-ville de Pessac, SEURA Architectes

RATP de Christian Blanc pour faire le « Grand 8 », j'ai pris la consultation du Grand Paris comme une double opportunité : m'intéresser à une ville capitale de 12 millions d'habitants, et pouvoir faire une équipe pour échanger avec des chercheurs, des consultants, des praticiens etc., sur une échelle de ville incomparable avec celles que j'avais regardées auparavant.

Il s'agissait pour moi d'essayer de comprendre une « mégapole ». Le terme de « métropole » piège tout le monde, y compris le législateur, qui essaie d'appliquer à Paris des solutions pensées pour des villes de 500 000 / 1 000 000 habitants. J'ai eu une pratique personnelle de vivre au centre, dans l'Est et l'Ouest parisiens, et j'ai pu constater que 12 millions d'habitants ne fonctionnent pas du tout comme 500 000. C'est ce que j'ai tenté de démontrer dans mon dernier ouvrage *Paris/Babel, une mégapole européenne*¹.

Dans ce travail sur le Grand Paris, il y a trois aspects. Le premier est celui de la consultation, en participant d'abord au groupe Descartes, puis en constituant autour de la SEURA une seconde équipe dans le cadre de l'AIGP 2. Le deuxième aspect a été de prendre part à un certain nombre de grands projets, à Rosny 2, au triangle de Gonesse et surtout aux Ardoines, avec la question de l'arrivée du Grand Paris Express. Et le troisième est le ■■■

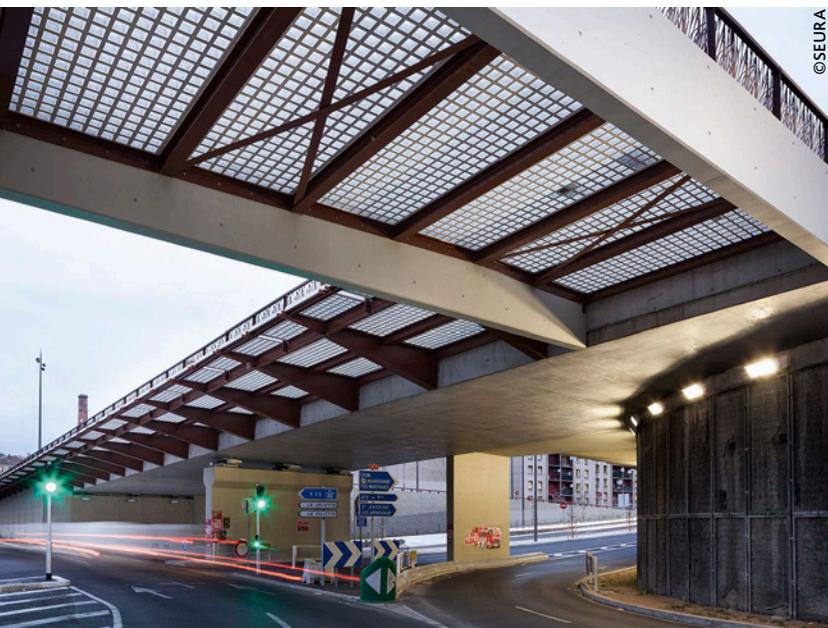
DATES

1949/ naissance à Paris.

1996/ rejoint l'agence SEURA

2004/ concours des Halles et parution de *La Ville franchisée*

2008/ Grand Prix de l'urbanisme



Aménagement de l'arrivée de l'A7 à Marseille, SEURA Architectes

■ master dont je m'occupe, qui s'appelle Paris Babel, où l'on défriche de nouveaux champs. C'est le grand privilège de s'occuper du master Métropoles à l'école de Marne-la-Vallée et de chercher des thèmes de mémoire, de les coordonner. Cela donne une grande satisfaction car les étudiants se prennent au jeu, ils font des enquêtes très diverses, sur des sujets qui ont été laissés pour compte par les consultations, par exemple le cosmopolitisme, le comparatisme, l'économie présente, la gestion de la ville sous tous ses aspects (le nettoyage, la sécurité la nuit, etc.), la dimension physique du numérique ou ce que j'appelle « les grandes machines ». Sur ce dernier point, nous faisons des dessins depuis quatre ans pour représenter le Meccano des grands lieux de correspondances et d'articulation de la mégapole, ce qu'on appelle depuis « les mangroves », sur lesquelles nous sommes en train d'écrire à SEURA un livre² relatant les leçons de l'expérience parisienne et des expériences internationales. L'idée est de démontrer que ces réseaux ne sont pas des systèmes fermés – c'est un système ouvert qui se fait progressivement – et qu'il y a des leçons à en tirer pour le Grand Paris³.

Car une des questions du Grand Paris, en attendant Godot, c'est-à-dire en attendant les réalisations annoncées des politiques publiques, est comment gère-t-on l'urbanisme tendanciel ? C'est-à-dire ce qui se passe au fil des lignes

Une des questions du Grand Paris, en attendant les réalisations annoncées, est comment gérer l'urbanisme tendanciel ?

du RER et du TER, là où l'on trouve du foncier moins cher, et qui souligne les contradictions entre l'idée de maîtriser l'étalement urbain et ce fil de l'eau. C'est essentiel d'y réfléchir si on veut éviter un Grand Paris à deux ou trois vitesses, avec des gens exclus de la proche banlieue à cause du prix de l'immobilier, repoussés plus loin et avec le sentiment de ne pas avoir le niveau de services qui commence à arriver dans les banlieues qu'ils ont quittées bon gré mal gré.

L'échelle de la région Ile-de-France est-elle la plus évidente pour vous ?

D. M./ Grosso modo, oui. Dans le système français, nous avons une mégapole de 12 millions d'habitants et des métropoles régionales d'un million d'habitants. C'est un système macrocéphale avec les bourgs, les petites villes, les villages qui sont maintenant, pour certaines fonctions, attirés par les villes qui se trouvent à 100 km du centre. Ce sont à la fois les phénomènes centripètes et centrifuges qu'il faut aujourd'hui réévaluer, y compris avec les effets du futur métro NGP.

Serait-il intéressant de pérenniser la forme Atelier international du Grand Paris ?

D. M./ Il y a eu deux AIGP, il en faut maintenant un troisième. Le premier atelier a permis un défrichage. Le deuxième est lourd à gérer, avec ses quinze équipes qui ont des intérêts intellectuels voire professionnels différents. Je pense qu'il faudrait maintenant recibler à partir de mini appels d'offres sur un certain nombre de sujets à propos desquels des équipes pourraient se regrouper, voire être rejointes par d'autres. À mon avis, il y a des demandes

de plans B⁴ pour toutes ces politiques publiques qui ont été lancées. Je ne pense pas que le Grand Paris Express va se faire dans sa totalité, pour des raisons budgétaires et de planning et pour des difficultés physiques sur un certain nombre de territoires, voire

même des raisons de pertinence de trafic suffisant. On tend à oublier que, juste après la consultation du Grand Paris de 2008, la grande crise est tombée, ce qui change considérablement les perspectives.

Et pourtant on continue, de façon incantatoire, à parler de 70 000 logements par an en sachant qu'on ne va pas les faire ; on continue à parler de CDT alors qu'on ne sait pas comment les financer ; le Grand Paris Express continue à développer un système de métro souterrain alors qu'il y a d'autres problèmes non résolus concernant le réseau routier, voire le réseau autoroutier, les transports en commun ; il faudrait aussi optimiser du foncier le long des grands axes routiers autour des centralités commerciales et pas uniquement autour des gares.

Comment faire pour sortir des logiques sectorielles ?

D. M./ Pour décloisonner, il faut changer de méthode. Je rappelle souvent l'exemple barcelonais. Si les Barcelonais ont pu être les meilleurs en Europe en matière de projet urbain et se renouveler constamment, c'est qu'ils ont réussi à mettre en place, après le franquisme et dans la perspective des jeux Olympiques de 1992, un système

QUELQUES PROJETS

- Douai, écoquartier du Raquet, quatre parcs habités, 2005-2020
- Toulouse, Aerospace campus, 2010-2019
- Nice, Écovallée Plaine du Var, 2011
- Paris-Les Halles, espaces publics, 2005-2016
- Pessac, aménagement du centre-ville, livré en décembre 2012
- Marseille, A7 Leclerc, infrastructure 2006-2013

où il y a eu, par exemple, une confrontation entre les ingénieurs de la voirie, les purs « transporteurs » et un certain nombre d'architectes urbanistes comme Solà-Morales ou Bohigas. Chacun a fourbi ses arguments lors du séminaire de Sarrià⁵. Ensuite, des séminaires ont eu lieu sous l'autorité de grands élus pour favoriser des politiques moins sectorisées. Le mal dont souffre le Grand Paris, c'est la puissance de ses logiques sectorielles, politiques et techniques, qui empêchent d'avancer.

Mais rien n'est inéluctable : il est quand même frappant de voir qu'un certain nombre de grandes villes se sont réformées (Lille, Bordeaux, Nantes...) même si elles n'ont pas vraiment réglé les problèmes de l'offre pavillonnaire du *dumping* bas de gamme de leur grande périphérie. Il y a un savoir-faire, la compétence est là. Mais, entre le leadership politique et la crise économique qui touche les collectivités locales et l'État, un certain nombre de grands projets précédemment réalisés *via* par exemple les OIN ou les établissements publics ne trouvent pas leur financement. Ce qu'on pouvait faire il y a cinq ans, on ne peut plus le faire aujourd'hui. Il faut donc aussi faire évoluer ces projets-là à partir du mot d'ordre « optimiser » : optimiser le foncier, les infrastructures, les bâtiments, transformer les bureaux en logements, etc., tout cela suppose d'être assez inventif, et que les maîtrises d'ouvrage aussi se réforment. Je pense que l'AIGP a aidé à soulever ces questions, mais il y a un palier que l'on n'arrive pas à franchir car, comme le dit Pierre-Alain Trévelo, nos méthodes de planification sont très largement dépassées.

À la Biennale de Venise, son commissaire Rem Koolhaas est revenu aux « fondamentaux », donc à la doctrine. Il se trouve que vous avez des objets communs d'intérêt, Singapour, les lieux des flux, etc.

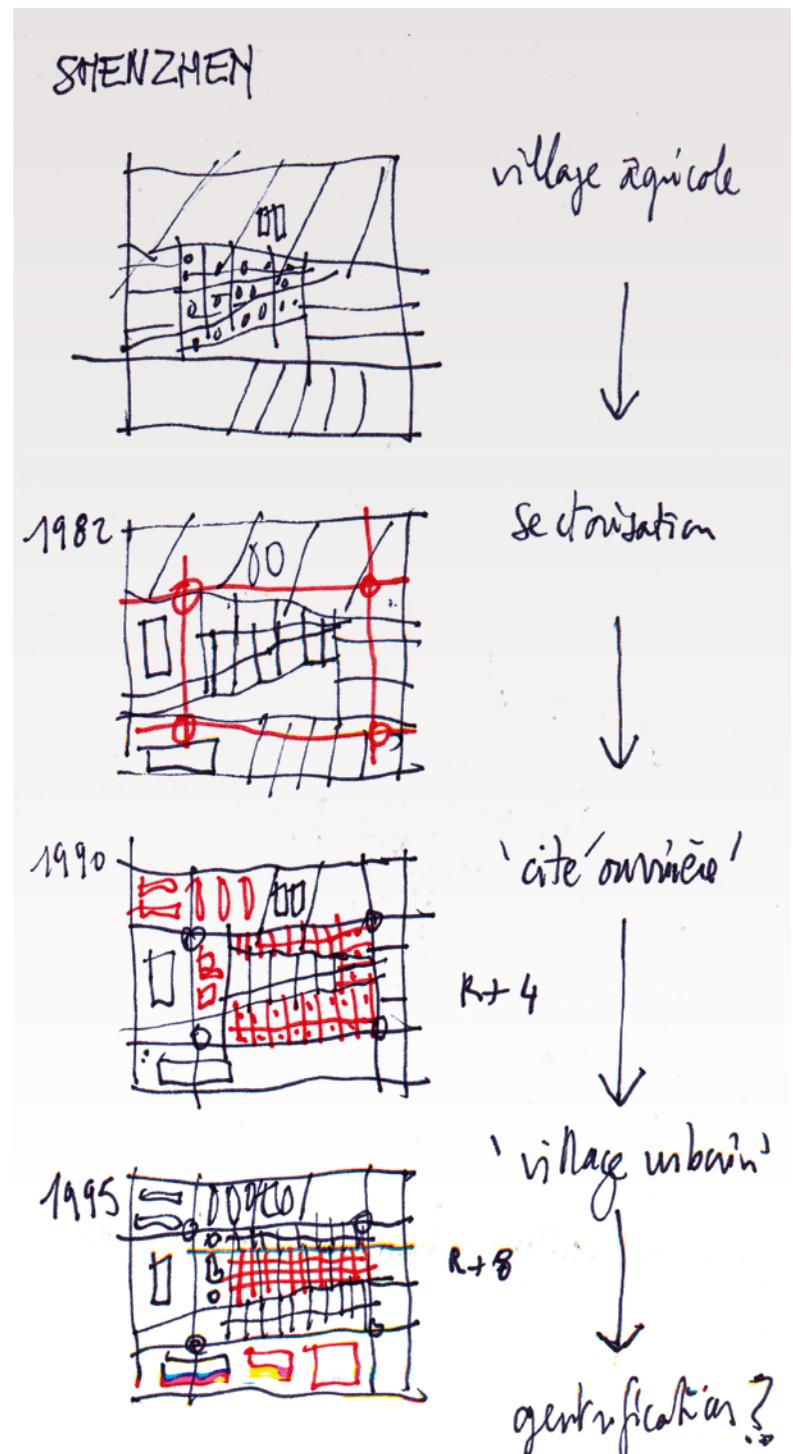
D. M. / Ce que j'ai peut-être de plus commun avec Koolhaas, c'est de m'intéresser à la quantité, aux quantités plus précisément, et à comment la quantité peut devenir la qualité. Le slogan que j'avais trouvé pour le Grand Paris – « ce qui serait extraordinaire serait de changer l'ordinaire » –, c'est cela qui m'intéresse. Ne jamais mettre de côté la production courante, trouver des solutions pour l'incorporer ou l'intégrer afin qu'elle ne devienne pas anti-urbaine. Il y a des pays où la production ordinaire, l'autoconstruction, le bricolage arrivent à fabriquer progressivement du tissu urbain, ce qui est primordial ; et il y en a d'autres où la production de masse retombe un peu dans les mêmes impasses que celles de l'après-guerre. C'est aussi pour ça que je me suis intéressé à la « ville franchisée ». Parce que j'avais l'impression que 90% de ce qui était produit, personne n'en parlait. En ce moment, je réfléchis au thème des nouveaux urbains. On dit toujours que l'on a dépassé les 50% d'urbains dans le monde. Mais il en reste 25% à venir dans certains continents. Dans quelles conditions arriveront-ils, dans quelles conditions parviendront-ils à vivre ou à survivre ? Ce que le journaliste Doug Saunders exprime très bien dans son ouvrage *Du village à la ville : Comment les migrants changent le monde* et avec sa notion de village-tremplin.

Je me suis donc remis à voyager ces deux dernières années, de Shenzhen à Dakar, de São Paulo à Calcutta : quelles sont

les conditions minimales de proximité à des services, quelles sont les limites de l'économie informelle ? Comment tous ces dispositifs peuvent-ils fonctionner ? Je trouve que nous sommes très européo-centrés. Nous sommes les champions des projets urbains « à l'européenne », avec un effet ZAC répétitif. Ce qui m'intéresse, ce sont les faubourgs, la ville en train de changer. C'est d'ailleurs plus large que les faubourgs. À São Paulo, ce sont des kilomètres de favelas consolidées qui sont la ville dominante.

De ce point de vue, Shenzhen vous paraît-elle emblématique ?

D. M. / Les anciens villages sont devenus urbains, des ■■■



■ cités-dortoirs où l'on a pu loger les ouvriers à très bas prix. Ils se sont densifiés et ont créé une ville plus complexe qu'il n'y paraît. Les usines ont été repoussées à l'extérieur, voire délocalisées très loin, ou bien elles ont été robotisées. Maintenant, Shenzhen tente de devenir une place financière et aussi de développer le loisir de masse. Les anciennes usines sont transformées en bureaux, en centres commerciaux ou en lofts.

Inspirée par Singapour, c'est cette planification capitalo-communiste extrêmement bien organisée, où sont fixés des objectifs qui correspondent à des cycles : passer de la jungle à la plate-forme pétrolière, être d'abord un des ateliers du monde en produisant des composants électroniques, puis devenir une place financière, une ville universitaire, un territoire de loisirs et de culture, etc. Avec dix ans pour réaliser chaque phase. C'est le modèle

de Singapour à présent. La ville est passée de 200 000 habitants à 12 millions en vingt ans, alors qu'à Paris cela a pris des siècles. La quantité et la vitesse.

C'est passionnant, et bien sûr il y a des enjeux politiques, religieux, économiques, sociaux, etc. Nous avons mille choses à en apprendre, notamment en matière de souplesse et de possibilité d'évolution du bâti ou de solutions de mobilités légères. C'est sur ces sujets que j'essaie d'éclaircir mes idées, pour échanger et importer autant qu'exporter.

Ces villes-mondes tentaculaires sont-elles vos préférées ?

D. M. / Ce sont ces parties-là des villes qui m'intéressent, les parties qui bougent, comme disait Georges Perec. Et ce sont souvent des villes où il y a un mode de déplacement prédominant : Los Angeles, la voiture, Venise, la marche et le bateau, Tokyo, les transports en commun, etc.

J'aime aussi les villes qui ont été fondées par les marins, elles sont toujours belles même si elles sont devenues difficiles à apprécier car, en général, elles ont été pol-dérisées ou bien les ports ont bougé. Comme les villes d'Asie par exemple, Hong Kong, Singapour...

Mais il ne faut pas se limiter aux chiffres, la question de la forme urbaine est très importante. Ce qui m'étonne toujours, c'est la distorsion flagrante entre ce que l'on voit dans les livres d'histoire des villes et la réalité. Plus proche de nous, la ville neuve d'Édimbourg du XVIII^e siècle, par exemple, ne peut pas se comprendre sur plan, ni même sur vue satellitaire. Son système de « bandes » est d'une modernité géniale, mais il faut être sur place pour s'en rendre compte. Idem pour l'architecture. Le Capitole de Chandigarh, si vous ne l'arpentez pas, jamais vous ne comprendrez les liens entre ses soubassements et les bâtiments, le passage par les grandes cours anglaises à ciel ouvert qui à la fois articulent et harmonisent l'ensemble. Ce sont ces relations qui font l'intelligence du projet.

Finalement, comment reliez-vous vos itinéraires de praticien, d'enseignant et de chercheur ?

D. M. / « Comprendre pour agir », dessiner des dynamiques et des stratégies sont mon mode de fonctionner, je ne conçois pas l'un sans l'autre. Mais, évidemment, ce n'est pas déductif. Il y a un décalage entre le moment où certaines idées prennent forme, les sites et les situations. Ce décalage est important à intégrer pour mieux accepter la frustration de ne pas voir aboutir des projets ou des idées confrontées à la dure réalité des modèles économiques. Il y a un moment où pourtant ils se rencontrent, et les idées sont réappropriées et jugées applicables par vous ou par d'autres. / Entretien réalisé par **Antoine Loubière** et **Annie Zimmermann**

① David Mangin, *Paris/Babel, une mégapole européenne*, Éditions de La Villette/École d'architecture de Marne-la-Vallée, 2014.

② SEURA architectes, *Mangroves urbaines, émergences des réseaux de transports*, Les Presses des Ponts, à paraître.

③ Marion Girodo. « Le Meccano des stations parisiennes : quelques leçons pour le Grand Paris », *Les Rendez-vous de la mégapole*, équipe SEURA pour l'AIGP, 2013.

④ David Mangin, « Un, deux, trois plans B pour le Grand Paris », *Libération*, 29 août 2014.

⑤ David Mangin, « Les trottoirs de Barcelone », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 360, déc. 1988.

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

■ Projet urbain

(David Mangin, Philippe Panerai), Parenthèses, 1999, réédition 2006

■ **La Ville franchisée**
Formes et structures de la ville contemporaine
Éditions de la Villette, 2004



■ Les Halles

Villes intérieures/Interior Cities
Projets et études SEURA 2003-2007
(Florence Bougnoux, Jean-Marc Fritz, David Mangin), Parenthèses, 2008



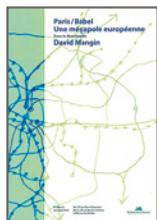
■ **La Ville passante**
David Mangin Grand Prix de l'urbanisme 2008

(sous la direction d'Ariella Masboungi), Parenthèses, 2008



■ Paris/Babel

Une mégapole européenne
(sous la direction de), École d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée/Éditions de la Villette, 2013



À PARAÎTRE

■ **Desire lines**
[conception graphique de Suzanne Shannon]

1 200 dessins et photographies en noir et en couleur, Parenthèses, 2014



■ **Du Far West à la ville**

Le devenir des sites commerciaux

(sous la direction de), Parenthèses/MEDTL, 2014

■ **Mangroves urbaines**
Émergences des réseaux de transport

(SEURA architectes), Presses des Ponts