

Une méthode d'approche de la relation des espaces de transport avec la ville

David MANGIN, architecte-urbaniste associé, Agence SEURAT

David Mangin est architecte-urbaniste associé de l'Agence Seurat qui comporte environ 30 personnes. Il travaille notamment sur la rénovation du forum des halles qui est un grand exemple d'urbanisme souterrain dans le centre de Paris. C'est un projet extrêmement complexe puisqu'il s'agit du plus grand pôle d'échanges de RER et de lignes de métro, d'un important centre commercial et d'activités culturelles et sportives réunis dans un même sarcophage. 800 000 personnes passent chaque jour dans ce complexe ; les travaux durent depuis dix ans, et dureront encore deux ou trois ans. L'investissement est de plus de 1 milliard d'Euros.

La question de la connexion des lieux de transport avec l'aménagement est fondamentale puisque des millions de personnes passent dans ces espaces publics et que les conditions d'usage, les conditions de confort qu'ils y trouvent sont très importantes quand on s'intéresse à la ville, aux métropoles ou aux mégapoles. David Mangin a été sélectionné depuis 2008 au sein des équipes qui réfléchissent sur le Grand Paris. Profitant du fait que le laboratoire international du Grand Paris est une espace d'échanges, il est parvenu à fabriquer une méthode d'approche de la question des relations entre le métro et la ville.

Une métropole, et encore plus une mégapole, puisque Paris et ses 12 millions d'habitants est une mégapole, cela fabrique du « terrain artificiel » pour reprendre l'expression de Le Corbusier qui a été l'un des premiers à prendre très au sérieux le fait que la voiture pouvait être le meilleur et le pire pour la ville, et qui a proposé de mettre la voiture en aérien par un système de viaduc généralisé à 5 mètres du sol pour libérer le sol au profit des piétons et y construire des parcs. L'urbanisme souterrain qui est une idée qui a été forte dans les années 1950 quand on pensait qu'on pouvait gagner de la place en vivant partiellement en sous-sol.

Maintenant cette question est reposée à l'occasion de l'installation de très grands métros rapides en souterrain. Quels rapports avec la surface ? , Quel rapport avec le sous-sol ? Et donc deux autres hypothèses, celle de l'iceberg et une autre que David Mangin appelle mangrove.

Les systèmes de transport se fabriquent au fil du temps comme un Meccano

L'affirmation peut être illustrée par la station Saint-Lazare à Paris. Entre 1900 et 1976, elle raccordait quatre lignes ; en 1977, avec l'arrivée du RER A, RER et métro sont connectés. Et, au fil de l'histoire, une nouvelle ligne de métro et une nouvelle ligne de RER sont connectées. Cela montre que les systèmes de transport sont des systèmes ouverts qui se fabriquent comme des Meccanos. Un autre exemple, celui de la Bastille, qui commence en 1905 avec une très belle station qui enjambe le canal, puis d'autres connexions jusqu'à la colonne de la Bastille 1920-1931. Puis le phénomène continue à se diffuser progressivement.

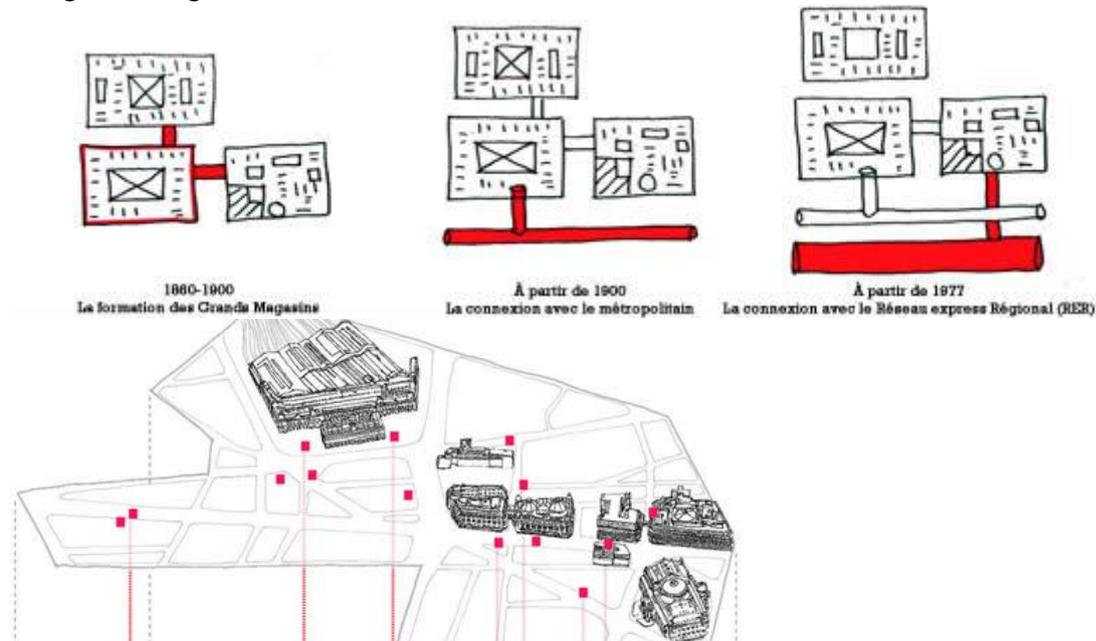
Reconnecter les espaces publics avec les travailleurs

En touriste, il est fréquent qu'on aille à pied du Louvre à La Défense ; durant le trajet, si on est fatigué, il est possible d'interrompre la marche et de prendre le métro pour quelques stations. Ce trajet à pied permet d'avoir accès à une réalité : chacune des stations de métro et de RER est reliée à des programmes d'aménagement en surface.

Notre idée est d'essayer de reconnecter deux mondes : les espaces publics et les travailleurs qui, le plus souvent, effectuent tous leurs trajets sous terre, dans le métro et le RER et ignorent tout ce qui se situe au-dessus d'eux. Il existe en effet une connexion entre les lieux de transport et les programmes d'aménagement nouveaux ou anciens.

L'exemple du quartier Haussmann Saint Lazare

La gare Saint Lazare est mise en service en 1830 ; peu de temps après les grands magasins s'installent pas loin de la gare ; puis le métro arrive et le métro et les grands magasins se connectent l'un avec l'autre : on commence à pouvoir arriver dans les grands magasins à partir des couloirs de métro ; enfin, les grands magasins se liaisonnent les uns avec les autres. Dans les années 1970 quand on a construit le RER jusqu'à la banlieue on a retrouvé le même phénomène des jonctions RER métro et RER grands magasins.



Aujourd'hui, dans le quartier Saint-Lazare-Haussmann, souterrain et aérien forment un système interconnecté dans lequel les parcours sont continus. Dans celui-ci, de nombreuses connexions entre stations, mais aussi avec d'autres lieux et notamment les grands magasins, se sont développées en l'espace d'un siècle de manière impressionnante, créant un morceau de ville sous la ville.

Meccano et mangrove

D'autres stations reliées à des ensembles urbains constituent aujourd'hui de grandes machines urbaines. Leur processus de constitution, progressif et à la manière d'un Meccano, a aussi creusé le système des gares de Montparnasse, des Halles, du Louvre et, dans une moindre mesure, du BHV.

Ces dispositifs peuvent varier selon les situations, comme le montrent l'exemple bien connu du Rockefeller Center à Manhattan et ceux de Montréal, de Tokyo ou encore de Singapour. L'étude de ce processus est une manière de relativiser la rigidité du système aujourd'hui en projet, de reconsidérer les leviers de sa plasticité et de ses opportunités, qui ne se limitent pas aux surfaces du foncier. Là aussi, penser l'espace dans la durée est essentiel pour l'avenir, et en particulier les capacités de connexion et de reconnexion du futur réseau, comme autant de palétuviers dans la mégapole.

Les stations de métro parisiennes, articulant espaces souterrains et de surface constituent des « mangroves urbaines » dont l'analyse fournit une manière d'anticiper les évolutions des gares du Grand Paris Express et de préparer leurs connexions avec les lieux et les bâtiments des territoires desservis par le futur réseau.

Le forum des Halles

Le projet d'aménagement du secteur a commencé dans les années 1970. C'est un système complexe dans une grande paroi fermée où on a essayé, de tout mettre. Le nouveau projet de réaménagement du forum a été lancé en 2004. Aujourd'hui on essaie d'ouvrir l'urbanisme souterrain vers l'extérieur

sur un grand jardin et de créer de nouvelles sorties.

Le Grand Paris Express

Le Grand Paris est un projet d'aménagement à l'échelle de la métropole. Il a vocation à améliorer le cadre de vie des habitants, à corriger les inégalités territoriales et à construire une ville durable. Dans ce cadre, le gouvernement et les collectivités territoriales portent ensemble la réalisation d'un ambitieux projet de modernisation et de développement des transports en Île-de-France, qui articule de manière cohérente les besoins de modernisation et d'extension du réseau existant, et la réalisation de nouvelles lignes de métro. Le premier volet porte sur la modernisation et l'extension du réseau existant. Le second volet repose sur la création de nouvelles lignes de métro automatique, le Grand Paris Express.

Les travaux ont débuté en 2015 par la ligne 15 située au sud. 80% des stations vont être en correspondance. Il faut donc penser à l'aménagement des quartiers autour de ces gares, réfléchir en termes d'itinéraires pour se rendre dans les gares, en termes d'accessibilité ; enfin il faut fabriquer une intermodalité très forte entre les gares routières et les gares ferroviaires. Les transporteurs préconisent de raisonner sur un périmètre de 400 mètres. David Mangin tente de démontrer qu'il est possible de venir de beaucoup plus loin à pied dans une gare si on trouve sur son cheminement des itinéraires et des services attractifs et si l'espace public et les trottoirs sont agréables.