



HAL
open science

**Recension de l'ouvrage de Claude Prelorenzo et
Dominique Rouillard (dirs.), "La métropole des
infrastructures"**

Sabine Guth

► **To cite this version:**

Sabine Guth. Recension de l'ouvrage de Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard (dirs.), "La métropole des infrastructures". Les Cahiers de la recherche architecturale / Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine, 2009, La critique en temps et en lieux, 24/25, pp.216-218. hal-03231133

HAL Id: hal-03231133

<https://hal.science/hal-03231133>

Submitted on 20 May 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les Cahiers	
de la recherche	
architecturale	
et urbaine	

Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine

24/25 | 2009
La critique en temps et lieux

Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard (dir.), *La métropole des infrastructures*

Paris, Picard, 2009

Sabine Guth



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/crau/328>

DOI : 10.4000/crau.328

ISSN : 2547-5746

Éditeur

Éditions du patrimoine

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2009

Pagination : 216-218

ISBN : 978-2-85822-944-4

ISSN : 1296-4077

Référence électronique

Sabine Guth, « Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard (dir.), *La métropole des infrastructures* », *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine* [En ligne], 24/25 | 2009, mis en ligne le 01 septembre 2017, consulté le 24 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/crau/328> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/crau.328>

Ce document a été généré automatiquement le 24 septembre 2020.

Cahiers de la recherche architecturale et urbaine

Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard (dir.), *La métropole des infrastructures*

Paris, Picard, 2009

Sabine Guth

RÉFÉRENCE

Claude Prelorenzo, Dominique Rouillard (dir.), *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard, coll. « Librairie de l'architecture et de la ville », 2009, 333 pages, 44 €.

- 1 Égouts, réseaux électriques, routes, ponts, canaux, gares : les infrastructures sont omniprésentes dans la ville. Prises au sens large de l'ensemble des installations et équipements nécessaires à une collectivité, elles constituent même la condition première du fonctionnement comme de l'existence de la ville. Leurs évolutions successives, liées aux avancées des techniques et des modes de vie, contribuent largement aux transformations des villes et des territoires au fil du temps, touchant aussi bien aux espaces qu'aux pratiques. La présence limitée de ces objets dans les représentations de la ville, et plus spécifiquement dans le champ de réflexion des architectes et des urbanistes, apparaît dès lors paradoxale. Cette absence d'intérêt pour les infrastructures, avant tout perçues comme des objets techniques, et la méconnaissance de leurs relations avec la production de formes bâties conduisent à sous-estimer leur impact sur le cadre urbain, le territoire et les modes de vie.
- 2 C'est ce constat qui est à l'origine de la création en 1990 du laboratoire GRAI (Groupe de recherche architecture et infrastructure), avec pour objectif de forger des outils permettant de mieux comprendre le rôle joué par les infrastructures dans la fabrication de la ville, et de mettre au jour les mécanismes opérant entre, d'une part, la conception, la construction et l'usage des édifices, et d'autre part l'aménagement du territoire et des infrastructures qui le constituent. Poursuivant une exploration au long cours de ces

questions¹, le laboratoire, devenu entre-temps le LIAT (Laboratoire infrastructure, architecture, territoire) vient de publier un nouvel ouvrage, *La métropole des infrastructures*, réalisé sous la direction de Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard à partir des actes du colloque qu'ils ont organisé à l'École nationale des ponts et chaussées à Paris, les 11 et 12 décembre 2003.

- 3 Reprenant les communications de vingt-quatre chercheurs, architectes pour la plupart (dont quelques praticiens) mais aussi urbanistes, sociologues et historiens de l'architecture, l'ouvrage offre un tour d'horizon des résultats de la recherche en 2003. La plupart des travaux présentés reposent sur des études de cas, certaines d'entre elles intégrant une dimension comparative. Bien que le titre ne le précise pas, c'est pour l'essentiel d'infrastructures de déplacement qu'il est question ici. Il est vrai que les infrastructures de la mobilité sont sans doute celles qui sont dotées d'une plus grande visibilité, de par leur place grandissante tant dans l'espace physique que dans nos pratiques urbaines et territoriales, mais cela souligne aussi le manque de travaux sur la place des autres infrastructures dans l'espace urbain.
- 4 Les textes regroupés dans la première partie s'intéressent aux représentations et aux modèles associés aux infrastructures, ainsi qu'aux débats suscités par leur développement. Plusieurs approches historiques focalisées sur la route et l'avion y côtoient l'analyse de situations contemporaines. La référence aux États-Unis, incarnation de la modernité au xx^e siècle, y est constante. Le rapport entre la ville et l'autoroute, ce nouvel objet urbain, est notamment étudié à partir des différentes déclinaisons du modèle américain (Clément Orillard), de son importation en France entre rejet et fascination (Éric Alonzo), et à partir de l'absorption de caractères urbains par le réseau autoroutier européen contemporain (Gilles Delalex).
- 5 La deuxième partie explore les différentes configurations possibles de l'inscription d'une infrastructure dans le tissu d'une ville existante, en s'intéressant aussi bien à l'Europe et aux États-Unis qu'à l'Asie. En particulier, plusieurs exemples asiatiques mettent en évidence le développement de nouvelles formes de superposition, qui font écho au système de boulevards à étages amorcé entre 1918 et 1932 à Chicago et décrit par Jean Castex dans la première partie, et également à l'enfouissement actuel d'une autoroute urbaine à Boston (Virginie Lefebvre) : à Hong Kong, de nouvelles stations intermodales (Corinne Tiry) et un escalator urbain qui traverse en surplomb le quartier central (Laurent Gutierrez, Valérie Portefaix), à Tokyo, une autoroute qui sert de toit à un édifice de quatre étages (D. Rouillard).
- 6 La troisième partie aborde la question de la place des infrastructures dans la ville en croisant dimensions sociales et physiques. On y trouve en outre les deux seules incursions échappant aux infrastructures de déplacement : un regard sur des stratégies d'aménagement de « paysage infrastructurel » (la vallée de la Bièvre / Georges Farhat) et le développement du concept d'« infrastructure culturelle » (Marseille, Gênes, Barcelone / Rachel Rodrigues-Malta).
- 7 Dans son ensemble, l'ouvrage offre un panorama de situations variées qui, au-delà des similarités et des modèles, souligne les aspects spécifiques des réponses apportées à la question de l'inscription des infrastructures dans l'espace urbain. Les différentes analyses mettent en évidence l'importance du contexte. Comme le montre Prelorenzo à partir de son étude d'un nouveau pont à Da Nang, au Vietnam, l'infrastructure n'est pas seulement un objet technique répondant à une logique de réseau, mais elle s'inscrit dans un site qu'elle contribue à façonner. Mise à mal par les progrès technologiques, la

géographie résiste aujourd'hui sous la forme du développement durable, de la préservation des espaces naturels et de la concertation locale.

- 8 La référence aux années 1960, époque clé de l'essor de la modernité en architecture, imprègne un grand nombre de contributions. Sans doute ceci s'explique-t-il par la part belle faite aux infrastructures lourdes, et plus particulièrement à la route. Elles constituent en effet une grande partie de notre héritage urbain, qu'il importe aujourd'hui de comprendre pour l'assumer. Seules deux études sont centrées sur des infrastructures destinées aux modes doux ou « actifs » (marche, vélo) : l'aménagement du *Greenway* le long de l'Hudson River au sud de Manhattan (Caroline Maniaque) et le développement du *Thames Path* en bordure de la Tamise à Londres (Ann-Caroll Werquin). Si les réseaux doux sont également abordés à partir de l'analyse de situations d'intermodalité (C. Tiry, Roberto Parisi, Corinne Jaquand), on relève l'absence de contribution sur le tramway, qui a bouleversé nombre de villes françaises dans les vingt dernières années. Le recul en 2003 sur ces opérations était-il insuffisant ? Aujourd'hui, le poids des questions environnementales nous pousserait sans doute à intégrer une réflexion plus grande sur les infrastructures liées aux modes alternatifs de déplacement.
- 9 L'un des mérites, et non des moindres, de l'ouvrage est de contribuer à donner à voir ce qui est généralement, si l'on reprend la définition du terme infrastructure dans le domaine du génie civil, peu visible car « en-dessous »². L'utilisation d'exemples concrets et la qualité de l'édition, qui intègre de nombreuses images, contribuent à rendre le propos accessible au plus grand nombre. En élargissant la définition du terme à l'ensemble des installations et équipements nécessaires à une collectivité, tous les acteurs de la ville, qu'ils soient utilisateurs, décideurs ou concepteurs, peuvent se l'approprier.
- 10 Six ans après le colloque dont est tiré cet ouvrage, la poursuite d'une approche critique de la « métropole des infrastructures » n'a perdu ni son intérêt ni son actualité. Des initiatives récentes comme le concours Re-inventinfrastructures organisé par Actar à Barcelone (www.actar.com/blog/), l'appel à contribution de l'École d'architecture de l'université de Princeton aux États-Unis, *Infrastructure's domain: architectural manifestations of techno-bureaucratic systems* (en cours / automne 2009), et bien d'autres encore témoignent d'avancées dans la prise en compte de la question des infrastructures dans la ville³. En France, l'attribution du prix de l'Équerre d'argent 2008 à Marc Barani pour son Pôle multimodal pour le tramway de l'agglomération niçoise, mais aussi le degré d'inventivité développé par certains candidats des dernières sessions du concours Européen pour urbaniser des infrastructures lourdes⁴, montrent également l'intérêt renouvelé des architectes pour ce type de programme. On entrevoit aujourd'hui de nouvelles possibilités de dépasser les approches fonctionnalistes et technicistes en s'attachant à faire la ville avec les infrastructures plutôt que contre ou malgré elles, en permettant à ces objets qui ne sont pas que techniques de faire aussi lieu(x). Leur application nécessiterait toutefois, d'une part de s'intéresser aussi aux infrastructures ordinaires et à l'échelle du territoire et, d'autre part, d'impliquer l'ensemble des acteurs de la ville, y compris ceux qui sont en charge de ses infrastructures.
- 11 L'évolution des infrastructures a conduit à des changements majeurs au niveau de l'organisation de la ville, en touchant à sa nature même. Il est nécessaire d'en poursuivre l'exploration, dont cet ouvrage constitue une étape certaine.

NOTES

1.

Voir les nombreuses publications collectives issues de colloques et séminaires, qui se sont succédé tous les deux ou trois ans depuis une dizaine d'années. Éditées chez L'Harmattan, elles ont d'abord été réalisées sous la direction de Claude Prelorenzo (

Infrastructures, villes et territoires

, 2000) et depuis 2001, sous celle de C. Prelorenzo et Dominique Rouillard :

Mobilité et esthétique. Deux dimensions des infrastructures territoriales(2001),

Échelles et dimensions. Ville, architecture, territoire(2003),*Le temps des infrastructures*(2007).

2. Selon le Larousse : « 1. (génie civil) Ensemble des ouvrages et des aménagements constituant la fondation d'une construction ou d'un ensemble d'installations (route, voie ferrée, etc.) ; ensemble des parties inférieures d'un ouvrage, d'un bâtiment (par opposition à superstructure). » Selon le Petit Robert : « I. 1. Partie inférieure d'une construction ; [...] II. Philo. Structure cachée ou non remarquée, qui soutient quelque chose de visible. »

3. Voir aussi les travaux menés par l'Ipraus (Institut parisien de recherche, architecture, urbanisme, société), laboratoire de recherche de l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville.

4. Sabine Guth, « Héritier d'un tronçon d'autoroute », *Urbanisme*, no57, mai-juin 2008, pp. 57-60.

AUTEURS

SABINE GUTH

Architecte, chercheur, enseignante à l'Énsa de Paris-Belleville.