

Spécial Grand Paris - Paris en 2020

Paris, ce n'est pas que la Seine, Notre-Dame, la tour Eiffel, la rue Saint-Denis, Saint-Germain-des-Prés. Les amoureux de la capitale devront s'y faire. Un quartier meurt, un autre se transforme. La physionomie de la Ville Lumière change et devrait changer plus encore dans les années à venir. Moins brutalement toutefois qu'au XIXe siècle, quand, sous le second Empire, le baron Haussmann avait taillé de nouvelles artères dans le Paris révolutionnaire et mis à bas des pans entiers du Paris moyenâgeux. Au nom de la salubrité publique et du maintien de l'ordre.

Peu importe l'appellation qu'on lui donne aujourd'hui-Paris Métropole, Paris capitale, Paris Ile-de-France, Grand Paris-, la métamorphose de la capitale s'opère. Hésitante parfois, prudente souvent. Mais pas forcément plus mesurée qu'au XIXe siècle. Architectes et urbanistes sont à pied d'oeuvre. L'impulsion vient des politiques. Car comment laisser la trace de son passage fugace dans l'Histoire mieux que dans la pierre et l'édification de quelques équipements majeurs, fonctionnels ou symboliques-immeubles d'habitation et monuments ? Quand ce n'est pas les deux à la fois. Bien sûr, et c'est là tout son génie, Paris jamais ne se renie. Dans le passé, malgré les entreprises de démolition et de reconstruction, il a réussi à préserver son âme et ses charmes qui lui valent, chaque année, la visite de millions de personnes du monde entier.

Emulation

Le grand chantier est lancé. Ou plutôt les grands chantiers. Car il ne s'agit plus, cette fois, de réhabiliter un quartier abîmé, mais de projeter Paris et la région Ile-de-France dans l'après-XXIe siècle. Une gageure. La décentralisation des vingt-cinq dernières années a multiplié les centres de décision. Entre le maire de Paris, Bertrand Delanoë, le président de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, et le président de la République, Nicolas Sarkozy, l'émulation est vive. Avec un risque sous-jacent, que des désaccords nés de petits calculs politiques conduisent à la paralysie. Pour l'éviter, on négocie activement en coulisse. Le principe de réalité oblige à modérer les ambitions, à revoir les plans, à parvenir à des compromis.

Aurolé voilà des années d'un prestige de fin négociateur, Christian Blanc, secrétaire d'Etat au Développement de la région capitale, éprouve un peu de mal à trouver sa place dans le dispositif. « *C'est un pur produit de la technostructure d'Etat, un démarcheur très passéiste qui renvoie à l'ère pompidolienne* », observe Anne Hidalgo, première adjointe au maire de Paris. *Il y a aujourd'hui des territoires et des élus dotés de prérogatives.* » L'écheveau des responsabilités est complexe. Et les places sont chères sur la photo de groupe des bâtisseurs du futur, qui sont autant de fortes personnalités.

Bertrand Delanoë d'abord. Le maire de Paris, qui en est à son deuxième mandat, a quelques longueurs d'avance. Dans le 13e arrondissement, l'ancienne halle des farines, une structure en béton armé des années 50 à laquelle le cabinet Nicolas Michelin et associés a redonné son lustre, accueille depuis la rentrée 2007 le pôle universitaire

Paris-Diderot, consacré aux sciences. Dans le 19^e, au 104 de la rue d'Aubervilliers, une adresse désormais connue sous son seul numéro, les locaux jadis occupés par les pompes funèbres ont fait place à un foisonnant carrefour des artistes et des arts, de toute beauté avec sa charpente aérienne. La rénovation du Forum des Halles, qui, depuis la destruction des pavillons Baltard, entrés dans la postérité sous la plume de Zola, avaient perdu leur attrait, est en marche. Des jardins, des arbres, de la prairie... le coeur de Paris, rendu accessible sur toute sa superficie et où vont et viennent chaque jour plus de 700 000 personnes en sous-sol, se met au vert. Des jeux d'eau et des « jardins d'aventures » pour les enfants sont prévus. De l'église Saint-Eustache ou de la rotonde de l'ancienne Bourse de commerce, les promeneurs pourront déambuler, sans faire de détours comme c'est le cas actuellement, jusqu'au trou des Halles, protégé des intempéries par une sorte de résille aérodynamique : la Canopée. L'architecte Patrick Berger, auteur du réaménagement du viaduc des Arts, avenue Daumesnil (12^e) et des serres du parc André-Citröen (15^e), en est le concepteur, avec Jacques Anziutti. Premier coup de pioche en 2010 et livraison du chantier trois ans plus tard, si tout se déroule comme convenu. Les premiers bâtiments à voir le jour-à la Villette, mais aussi à Boulogne-Billancourt et à la gare d'Austerlitz-sont signés Jean Nouvel, la star internationale le plus souvent adepte du monumental.

Et puis il y a le projet, déjà bien engagé, de construire des tours, un défi qui n'est plus désormais un tabou. Elles fleuriront en périphérie, aux portes de la capitale, sur six territoires délimités. Afin de rompre le splendide isolement du centre de Paris, des ponts, qui se traduiront par la couverture du périphérique, vont progressivement être jetés vers les villes de la petite couronne. Comme c'est déjà le cas du côté d'Issy-les-Moulineaux. « *Delanoë et son adjoint Pierre Mansat ont tissé des liens avec tous les maires des communes environnantes, mettant fin à la politique de chiens de faïence de Chirac et de Tiberi* », note Paul Chemetov, l'architecte urbaniste chargé de superviser la consultation internationale lancée par Nicolas Sarkozy. La visibilité des tours dans le paysage, dès lors durablement transformé, est à double tranchant. L'adhésion peut être totale ou le rejet complet. Une inconnue demeure : où sera implanté le futur tribunal de grande instance de Paris, un projet lancé voici dix ans par la ministre de la Justice, Elisabeth Guigou, et toujours pas abouti ? Les avocats rechignent à quitter le Palais de justice, sur l'île de la Cité, pour le site de Tolbiac, jusque-là envisagé. L'hypothèse Batignolles est dans l'air. Rachida Dati n'y serait guère favorable. Le suspense continue...

Face à cette équation, la tâche de Jean-Paul Huchon se révèle, d'une certaine façon, plus ingrate, même si elle n'en est pas moins vitale pour les Parisiens et les Franciliens. A la tête d'une région qui compte 1 281 communes, dont 400 environ peuvent prétendre à un statut métropolitain en raison de leur population, le président du Syndicat des transports d'Ile-de-France a la haute main sur les moyens de locomotion, qu'il finance majoritairement, que ceux-ci soient souterrains ou aériens : métro, RER, bus, tramway, trains de banlieue et bateaux. Il n'y a que sa quote-part qui varie selon les endroits.

Cause nationale

Lancés de longue date, les projets allaient à leur rythme quand le président de la République en a précipité le mouvement, en décrétant à l'automne 2007 qu'il fallait faire du Grand Paris une cause nationale. Nicolas Sarkozy aurait aimé que les

maquettes soient présentées à la Biennale de Venise, qui vient de se terminer. Mais la mise en ordre de l'Etat pour sélectionner les dix cabinets d'architectes au prestige planétaire a pris près de six mois. Une enveloppe de 200 000 euros chacun leur a été octroyée pour mener à bien cette « *consultation internationale de recherche et développement pour l'avenir du Paris métropolitain* ». A échéance de vingt ou trente ans. Le montant des honoraires ayant été jugé insuffisant par les impétrants, Bertrand Delanoë a offert 400 000 euros supplémentaires à se partager équitablement. « *On est très heureux d'aider la République* », grince un architecte. Un comité de pilotage, composé des représentants des différentes institutions-Etat, ville, région, Association des maires de France, a été mis en place pour suivre l'évolution des travaux des architectes. Il est coiffé par un conseil scientifique de 25 membres-architectes, géographes, urbanistes, universitaires, sociologues, historiens, sociologues... Le ministère de la Culture a délégué Eric Langereau, architecte lui aussi, pour coordonner l'opération. Ce qu'il en sortira ? Rendez-vous le 9 février 2009 pour la remise des plans et maquettes. A travers lesquels devraient apparaître le nouveau visage de Paris