



La crête des immeuble de Garges-lès-Gonesse depuis le parc de la Courneuve, à Stains, alors en chantier (janvier 2009).

# au grand gâchis

vel évoque les «mille et uns bonheurs parisiens». L'exposition de leurs travaux à la Cité de l'architecture reçoit 250 000 visiteurs. Ils brassent tout: l'eau, les vues, les reliefs, des manières nouvelles de refaire la ville sur la ville, de permettre l'extension des pavillons, d'utiliser les toits des supermarchés, les déplacements, tout y passe... Et ça donne envie.

## Acte III, la guerre Blanc-Huchon

Ce foisonnement intellectuel se révèle plutôt encombrant pour le chef de l'Etat. L'exposition est un peu trop «jus de crâne» pour faire un objet de communication. Surtout, les propositions sont bien loin de ce qui motive désormais Sarkozy dans ce Grand Paris. Lui qui avait promis d'«aller chercher la croissance avec les dents» pense qu'il est plus facile de trouver le point manquant en Ile-de-France qu'autour d'Albi.

Il a l'homme de la situation. Christian Blanc est l'ancien patron de la RATP, puis d'Air France, bref, un chef d'entreprise rompu aux réalités économiques. De surcroît, il a participé aux négociations de Nouvelle-Calédonie aux côtés de Michel Rocard, touche d'ouverture qui ne gâche rien. En mars 2008, le président créé pour lui une nouveauté sous la Ve république, le secrétariat d'Etat au Développement de la région capitale.

Drôle de personnage. Christian Blanc regarde à peine les travaux des architectes. En octobre 2009, dans une tribune au *Monde*, Jean Nouvel demande carrément sa tête. Le ministre s'en moque. Il rencontre les élus un à un, jamais ensemble, et sans souci de protocole. La

région, la Ville de Paris, attendent leur tour à la file comme tout le monde.

La région, surtout. Huchon et Blanc ont beau avoir travaillé conjointement au cabinet de Rocard, les échanges sont nuls. Au cours d'une conférence de presse, Huchon se plaint: «Je suis allé déjeuner avec lui une semaine après sa nomination. On a parlé de la Calédonie, du bon vieux temps. Et depuis lors, aucun contact. Sauf un cocktail l'été dernier où il a dézingué la région pendant quarante minutes, alors je suis parti.»

Ce qui bloque entre eux, c'est le Sdrif: le schéma directeur d'Ile-de-France. Elaboré et voté par la région, ce document doit être validé par le gouvernement et transmis au Conseil d'Etat. Mais chez Blanc, on trouve ce travail «sans ambition». Surtout en terme de

## Un sénateur UMP pond en avril 2008, un rapport dans lequel il préconise de fusionner Paris avec les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne). Le texte fait hurler.

prévisions de croissance. La validation n'arrive pas, on fait lanterner Huchon. Le Sdrif n'est certes pas la pierre fondatrice d'un Grand Paris. Le président de la région a accepté d'y inscrire en première couronne un projet de rocade de transport collectif, Arc Express. Mais à contrecœur, après avoir longtemps brocardé l'idée du «métrophérique» que la RATP défendait pour faciliter les trajets banlieue-banlieue, et que Jean-Paul Huchon appelait le «métro fétérique». Pendant un an, les projets de Christian Blanc restent mystérieux. On sait ce qu'il défend: Paris est «une ville

monde», a-t-il coutume de dire. Il plaide pour des «clusters», regroupements physiques des entreprises et de la recherche sur un thème et espère monter sur le plateau de Saclay «une Silicon Valley à la française». C'est tout.

## Acte IV, la fin du rêve

A l'été 2009, après des mois de silence, fuite la première version de la loi Grand Paris. Fini de rêver. L'Etat prévoit une dizaine de pôles de développement économique reliés entre eux par un métro automatique sans conducteur (donc sans grève) de 130 kilomètres. 21 milliards d'investissement à emprunter sur quarante ans. Tout cela doit être construit par une Société du Grand Paris, dirigée par l'Etat, qui fera les emprunts. La SGP récupère tous les pouvoirs d'urbanisme dans de grandes zones autour des futures gares. En somme, le texte, qui crée aussi un établissement public spécial pour Saclay, s'assoit sur la décentralisation.

Le parcours parlementaire adoucit un peu la potion. Les aménagements urbains feront l'objet d'un «contrat de développement territorial», entre l'Etat et les communes ou les intercommunalités. Et sans attendre, le ministre entame des négociations avec les élus locaux, en particulier en Seine-Saint-Denis, avec Plaine Commune autour de Saint-Denis, ou avec Clichy-sous-Bois. Loin de penser une métropole dans son ensemble, comme l'avaient fait les dix équipes d'architectes, la méthode saucissonne le problème en neuf morceaux. Christian Blanc est sûr que jamais les maires des communes

défavorisées n'assumeront devant leurs électeurs d'avoir tourné le dos à une éventuelle chance.

Le débat parlementaire se termine par une mauvaise manière: la suppression de la rocade Arc Express de la région, par voie d'amendement sénatorial. Les parlementaires ont réparé en Commission mixte paritaire hier. Car pour le gouvernement, la guerre est finie: Arc Express et le tracé du métro de Blanc doivent se confondre. Le Sdrif sera validé, quitte à être révisé dans la foulée. Et tout le monde devrait se retrouver lors de l'inauguration de l'Atelier international du Grand Paris, sorte de laboratoire d'idées regroupant les dix équipes de la consultation architecturale.

## Epilogue

Désormais, le regroupement géographique des pôles spécialisés va faire l'objet de toutes les attentions de l'Etat: La Défense, Saclay, La Plaine Saint-Denis, Le Bourget, entre autres. Mais des économistes questionnent l'efficacité de la réunion physique des compétences. Surtout à l'heure des réseaux. Entre la montagne Sainte-Geneviève, sur la rive gauche parisienne et le plateau de Saclay en passant par la vallée scientifique de la Bièvre, il y a certes une trentaine de kilomètres mais énormément d'échanges. C'est la vie moderne. Quant à la vie de l'habitant métropolitain, on n'en a pas parlé pendant tous ces mois. Les logements trop rares, trop chers et trop petits, les impôts locaux hors de prix dans des communes dégradées, les trains de banlieue au bord de l'asphyxie et, bien souvent, l'envie de s'enfuir de cette vie-là, ne figurent pas au débat. C'est celui-là, le grand gâchis. ◀