

Les candidats rivalisent d'idées

La machine à rêves est en marche. Les prétendants à la mairie de Paris multiplient les projets pour frapper les esprits. Mais crise oblige, ils évitent de trop verser dans le bling-bling.

Des potagers sur les toits, un téléphérique pour relier la gare d'Austerlitz à celle de Lyon, des centaines de logements sociaux à deux pas de l'Arc de Triomphe, un périphérique enterré, un tramway le long de la Seine : à deux mois du premier tour, les candidats à la mairie de Paris rivalisent d'imagination pour frapper les esprits.

Pas question, pour autant, de faire rêver les Parisiens avec des idées trop bling-bling ou farfelues. Sondage après sondage, les priorités des habitants de la capitale restent les mêmes, basiques : logement, emploi et sécurité. Crise oblige, les candidats sont de plus en plus retenus d'afficher une certaine retenue. Seulement voilà : « Nous avons besoin de repères, de lieux de fierté collective », note Jean-Louis Subileau, directeur de la société de conseil la Fabrique de la ville.

Alors, plutôt que de passer pour des dépensiers, les prétendants à l'hôtel de ville réinventent parfois des pistes déjà plus ou moins explorées. Samedi, la socialiste Anne Hi-

dalgo dévoilera par exemple son projet de réaménagement de la Bastille, une idée calquée sur l'expérience menée avec succès à quelques centaines de mètres de là, place de la République.

Autre dossier spectaculaire : la transformation de l'avenue Foch. Présenté mardi par un cabinet d'urbanistes (*lire par ailleurs*), ce dossier a tout de suite suscité l'intérêt de la première adjointe, qui se rendra sur place aujourd'hui. L'esquisse d'un vaste programme immobilier de 2000 logements sur les délaissés de la prestigieuse avenue avait déjà été présentée en 2011 par le député (PS) Jean-Marie Le Guen.

A l'époque, l'idée avait été rejetée par Bertrand Delanoë, le maire (PS) de la capitale. « Je n'ai pas l'intention de faire des buildings sur les terre-pleins de l'avenue Foch », avait lancé l'élu. Sur fond de crise persistante du logement, sa dauphine y voit, elle, l'opportunité de construire, à moindre coût, des HLM dans un quartier huppé. Et, au passage, de provoquer la droite.

ÉDITION DE PARIS

DANGEREUX



X^e. Située entre République et Strasbourg-Saint-Denis, la station Saint-Martin a été décorée pour la promotion du film « Prometheus » et sert d'accueil de jour pour les sans-abri. NKM propose de transformer la station, comme d'autres, en un « lieu de convivialité », mais cela nécessiterait de lourds aménagements en matière de sécurité. (DR.)

Un téléphérique au-dessus de la Seine

COMPLIQUÉ



Avant de construire un téléphérique urbain à Paris (comme ici à Grenoble), il faudra convaincre la commission des sites et l'architecte des bâtiments de France. (AFP/J.-P. Clatot.)

Un fil tendu au-dessus de la Seine sur lequel glisseraient des télécabines entre la gare de Lyon (XII^e) et la gare d'Austerlitz (XIII^e), distantes d'un kilomètre. Le projet, porté par la candidate PS Anne Hidalgo, devrait séduire les centaines de voyageurs qui transitent chaque jour, valise à la main, sur le pont Charles-de-Gaulle. Peut-être moins les amoureux du vieux Paris.

Des villes comme Londres, Barcelone ou New York ont déjà adopté le téléphérique urbain, un mode de transport rapide, écologique, peu bruyant et surtout économique : entre 8 et 15 M€ du kilomètre, soit deux fois moins cher que le tramway et quatre fois moins que le métro. En Ile-de-France, le premier téléphérique urbain devrait voir le jour à l'horizon 2018 entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne). A Paris, le plus compliqué

sera de convaincre la commission des sites et l'architecte des bâtiments de France. Le futur téléphérique voisinerait notamment le Muséum d'histoire naturelle, classé monument historique. La formulation d'Anne Hidalgo, dans son programme, est d'ailleurs très prudente : « J'étudierai, avec les acteurs du patrimoine, l'idée d'un transport suspendu, comme un téléphérique, entre les gares de Lyon et d'Austerlitz, par exemple. »

Son directeur de campagne, Jean-Louis Missika, se veut pourtant volontariste. « Si on refuse tout projet au prétexte que l'on est proche d'un site classé, on va transformer Paris en ville musée. » A l'initiative du projet, l'adjoint PRG au tourisme, Jean-Bernard Bros, assure qu'« il y a une volonté d'aboutir. Et ce premier essai pourrait être étendu à d'autres sites : porte de Versailles, entre les gares du Nord et de l'Est... » J.D.

Des lieux de convivialité dans les stations fantômes du métro

Elles fascinent les Parisiens et Nathalie Kosciusko-Morizet n'échappe pas à la règle. Au printemps dernier, la candidate UMP proposait de transformer les stations désaffectées du métro parisien en « lieux de convivialité » : équipements sportifs, espaces d'exposition, restaurants branchés ou boîtes de nuit. Sur les douze stations fantômes recensées par la RATP, sept seraient aménageables, selon la candidate. Objectif : optimiser ces mètres carrés souterrains délaissés et « magnifier », selon ses termes, des

lieux chargés d'histoire, tout en s'épargnant des problèmes de voisinage. Ce projet, également envisagé dans le métro londonien, nécessiterait cependant de lourds aménagements. Contactée, la RATP précise que ces stations « sont considérées comme des voies ferrées en exploitation, donc soumises à des règles drastiques de sécurité ». En cause : l'étroitesse des quais, l'électrification des voies ou encore le passage régulier de trains. Certaines d'entre elles n'ont même pas d'accès à la voirie, notamment la station Haxo (XIX^e) ou Porte-Molitor

(XVI^e). Et toutes sont fermées au public, à l'exception de Porte-des-Lilas, qui abrite des tournages pour le cinéma ou Saint-Martin (X^e) qui sert d'accueil de jour pour les sans-abri. Leur transformation coûterait donc très cher. « Créer un endroit sécurisé aux normes dans ce réseau est compliqué et implique un investissement conséquent », prévenait un responsable RATP au lendemain des annonces de la candidate. NKM, « très attachée au projet », a précisé que ce serait « le travail d'un mandat » et n'exclut pas des « partenariats privés ». J.D.

« Les architectes se font plaisir »

INTERVIEW Jean-Louis Subileau, urbaniste-conseil

Grand prix de l'urbanisme en 2001, ancien directeur général d'Euralille, le quartier d'affaires de Lille, et désormais directeur de la société de conseil la Fabrique de la ville, Jean-Louis Subileau n'est guère convaincu par les grands projets portés par les candidats aux municipales **Que vous inspirent les projets d'urbanisme un peu fous évoqués à l'approche des municipales ?**

JEAN-LOUIS SUBILEAU. Les politiques ont tendance à privilégier les annonces qui vont marquer les esprits. Les architectes se font plaisir, les élus suivent. On nous dit qu'on va couvrir tout le périphérique et construire des logements au dessus. On nous annonce que l'on va aménager un jardin public et des immeubles sur l'avenue Foch... Tout cela n'a pas beaucoup de sens. Ces projets n'ont aucune réalité économique et ne répondent pas aux



Jean-Louis Subileau estime que ces projets d'urbanisme n'ont « pas beaucoup de sens ».

vraies problématiques du Grand Paris. Il faut désormais s'attacher à faire vivre les centres périphériques comme la Plaine-Saint-Denis, par exemple. Les besoins d'investissements se trouvent là.

Y a-t-il encore de la place pour de grands « gestes architecturaux » dans Paris intra-muros ?

Bien sûr. Il y en a d'ailleurs beaucoup qui ont été lancés : le chantier des Halles, qui est le cœur du réseau des transports à Paris, ou le futur palais de justice des Batignolles. Nous avons besoin de repères, de lieux de fierté collective... Mais plus forcément dans Paris intra-muros. Il y a d'autres priorités que la transformation de l'avenue Foch. **Que reprochez-vous à ce projet ?** Au départ, j'ai cru à une plaisanterie. Cette avenue est un héritage majeur d'Haussmann. Il n'y a aucune urgence et surtout pas grand intérêt à la transformer.

Propos recueillis par B.H.

pour transformer la capitale

Et si Foch devenait la plus grande avenue piétonne de France ?

Les uns saluent une idée géniale. Les autres crient déjà au scandale et à la destruction d'un des plus beaux fleurons du patrimoine parisien. Le projet de piétonnisation — et d'urbanisation — de la prestigieuse avenue Foch (XVI^e), présenté mardi par la société CDU et le cabinet d'architecte Hamonic-Masson (notre édition du 18 janvier) ne laisse en tout cas personne indifférent.

Cette idée un peu folle, Marc Rosenblat, un des concepteurs du dossier, l'a eue après une promenade un

brin déprimante sur l'avenue la plus large de la capitale (140 m, soit deux fois la largeur des Champs-Élysées). « Un espace gigantesque, magnifique... mais terriblement vide. Sans commerce, sans activité, sans vie », détaille l'urbaniste.

Le projet soutenu par le PS, éreinté par l'UMP

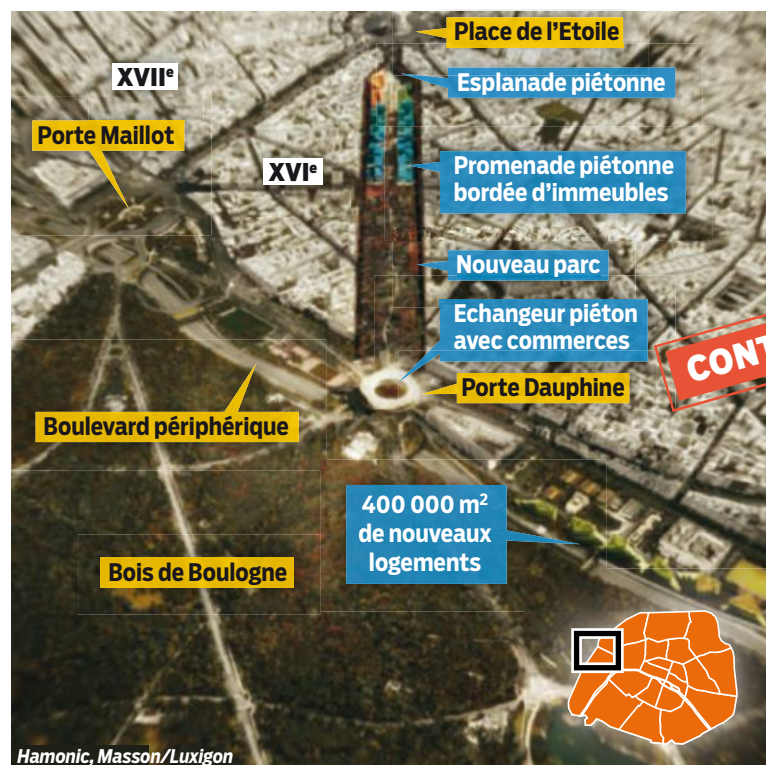
Les architectes ont travaillé pendant deux ans pour mettre au point la transformation de l'avenue en « parc urbain ». Leur plan prévoit la créa-

tion dans la partie haute (de l'arc de Triomphe à la rue Victor-Hugo) d'une grande esplanade piétonne entourée d'immeubles de bureaux, de commerces et d'habitations.

La partie basse, longue de 600 m, serait, elle, transformée en un parc arboré débouchant sur un « hub » piéton au-dessus de la porte Dauphine. La circulation automobile serait reléguée dans les contre-allées, de part et d'autre de l'avenue. Ce programme « rêvé » par les architectes serait complété par la construction de 5000 à 7000 logements le long du bois de Boulogne et du périphérique,

de Dauphine à la porte d'Auteuil. Réalisé « en dehors de toute commande », le projet dévoilé à la veille des municipales a instantanément tourné à la polémique politique. Soutenu depuis le début par le député PS Jean-Marie Le Guen, le spectaculaire dossier a été accueilli très favorablement par Anne Hidalgo. La candidate socialiste à la mairie de Paris devrait d'ailleurs se rendre aujourd'hui sur le site. Il a en revanche été éreinté par l'UMP et notamment par Claude Goasguen, député-maire du XVI^e qui dénonce une idée « complètement farfelue ».

« Ce n'est pas de l'architecture de papier, mais un projet techniquement faisable », rétorquent ses concepteurs, en soulignant que le classement de l'avenue Foch en espace protégé n'empêche pas d'y réaliser des constructions. « Financièrement, ce sera même une manne pour la Ville de Paris, qui est propriétaire. Leur vente aux promoteurs rapportera 3 Mds€ », s'enthousiasme Jean-Marie Le Guen. « Le projet pourrait créer 20 000 emplois. Il renforcera l'attractivité de la capitale et sera salué au niveau mondial », conclut l'élu PS. **BENOIT HASSE**



Voici une vue d'architectes de la grande esplanade piétonne le long des immeubles, dans la partie haute de l'avenue Foch, de l'Arc de Triomphe à la rue Victor-Hugo. (Hamonc et Masson /Luxigon.)

Des scooters électriques en libre-service

FAISABLE

Après les Vélib', les Autolib', verra-t-on bientôt des Scootlib' dans les rues de Paris? C'est le souhait d'Anne Hidalgo, qui reprend une proposition de ses partenaires du Parti radical de gauche.

L'idée d'un réseau de scooters électriques en libre-service n'est pas totalement nouvelle. Depuis



Barcelone. Le système existe déjà en Espagne. Un millier d'utilisateurs l'ont testé. (MAXPPP/Tim Somerset.)

Conseil de Paris a validé en octobre dernier le principe d'un tel réseau.

Il faut dire que la capitale connaît un vrai boom des deux-roues motorisés, dont le nombre a doublé en quinze ans. « Le problème sera de trouver des emplacements pour les stations, mais c'est l'avenir, assure l'adjoint PRG au tourisme, Jean-Bernard Bros. Il faut proposer aux Parisiens des modes de transport qui se complètent. Les succès de Vélib' et d'Autolib' le démontrent. »

Dans quel délai pourrait-on voir débarquer Scootlib'? « Cela peut aller très vite car le modèle commence à être maîtrisé à Paris, assure Jean-Louis Missika, le directeur de campagne d'Anne Hidalgo. Après avoir passé les appels d'offres, ils pourraient entrer en service en 2015. »

JULIEN DUFFÉ

Cacher ce périph qu'on ne peut plus voir !

« A long terme, la quasi-totalité du périphérique est appelée à être couverte. » Dans son programme dévoilé en novembre dernier, Nathalie Kosciusko-Morizet avait placé la barre très haut pour régler

les nuisances du périph. Les techniciens (et les concurrents) de la candidate UMP à la mairie de Paris se sont empressés de souligner le caractère « irréaliste » de la proposition. Difficile, en effet, de

faire disparaître sous le béton une autoroute urbaine de 35 km qui voit défiler chaque jour plus de 1,3 million de véhicules. Les freins à cet objectif ambitieux tiennent autant à des raisons pratiques (près d'un tiers du périphérique est en viaduc) qu'à l'énormité de la facture qu'il faudrait acquitter (6 Mds€ selon les architectes).

« Est-ce une raison pour ne pas s'attaquer à ce chantier titanesque ? Non ! », indique NKM. Pour la prochaine mandature, elle propose de lancer l'enfouissement ou la couverture de sept secteurs du périph, sur 1,4 km au total. Le chantier serait financé par la vente des terrains créés au-dessus des voies des promoteurs immobiliers. Dans le passé, deux tronçons du périphérique (porte des Lilas et porte de Vanves) ont déjà été couverts. Mais le projet d'enfouissement d'un troisième tronçon (aux abords de la porte de Champerret), inscrit au contrat de plan Etat-Région, a finalement été abandonné... faute de crédits.

B.H.



Couvrir la totalité du boulevard périphérique (35 km) reviendrait à 6 Mds€, selon les architectes. (LP/Arnaud Journois.)