

HUIT MOIS D'ENQUETE POUR VENIR A BOUT DES SECRETS DU PARIS FUTUR

par Marc Heimer

Tout était confidentiel et inconnu. Depuis des mois, des années même, des plans et des projets étonnants étaient élaborés au fond d'ateliers d'architectes et d'instituts d'urbanisme, puis disparaissaient dans des dossiers que quelques rares ministres, puis finalement le général de Gaulle pouvaient seuls ouvrir. Ces plans, protégés comme autant de secrets d'Etat, avaient tous l'ampleur comme dénominateur commun et un but unique : la transformation du Paris encombré, vétuste et anarchique de 1967 en une capitale du XXI^e siècle.

L'ennui est que les Français ne savaient rien de tout cela... Les quotidiens ignoraient totalement les projets mis au point et les Parisiens ne percevaient que quelque chose se préparait que grâce aux chantiers qui compliquaient un peu plus leur circulation et aux quelques tours isolées qui, à la Défense et à Montparnasse, commencent à surgir au milieu des grues et des pelles mécaniques.

C'est pour savoir ce qui se cachait derrière ce mur de silence de l'urbanisme confidentiel que nous partîmes en chasse à l'automne dernier. Cela fut une longue et passionnante aventure qui commença devant des portes closes et des bouches fermées. Puis, rapidement, les choses s'arrangèrent. La confiance céda la place à l'agoraphobie des architectes et, pour Match exclusivement, les portes et les dossiers s'ouvrirent pour la première fois. Devant nous, une nouvelle capitale prit alors forme et derrière elle se dessina l'image d'une France réaménagée et plus française parce que plus cartésienne.

Paul Delouvrier ! A cinquante-trois ans, il est l'homme clé de cet aggiornamento de Paris et de sa région. Ex-major du concours des concours, celui de l'inspection des Finances, délégué général en Algérie à l'époque turbulente des barricades et de l'Alcazar, il avait quitté l'Afrique du Nord en novembre 1960 avec une phrase désabusée

- Eh bien, voilà, je vais redevenir un petit fonctionnaire...

En fait, pour lui, des années extraordinaires commençaient. Il était en Bretagne lorsqu'au début d'août 1961, Michel Debré lui annonça que le général de Gaulle allait le charger de réorganiser le district de Paris. Tout d'abord Delouvrier se fit tirer l'oreille, puis finalement il accepta. Sans beaucoup d'enthousiasme.

Les débuts de la délégation au district furent modestes. Paul Delouvrier occupa d'abord un petit bureau poussiéreux du quai Voltaire, puis s'installa rue de Varenne avec ses premiers collaborateurs : le préfet Vaujours, l'ingénieur des Travaux publics Millier (Nota 2003 : Futur DG de l'EPAD et habitant de Vision80-ch12, puis Directeur du Centre Pompidou) et Jean Mascard, alors directeur adjoint du Budget. Secondés par les techniciens de l'Institut d'urbanisme de la région parisienne déjà existant depuis 1960, ils se mirent au travail.

Et dès lors tout passionna Paul Delouvrier : l'urgence des décisions à prendre et l'immensité des problèmes posés par une ville dont la partie historique de 4 kilomètres sur 8 est broyée au milieu d'immeubles croulants, de pavillons anarchiques répandus dans des banlieues plus mal structurées que dans aucune autre capitale.

Première décision de Delouvrier : il achète une voiture décapotable

Dans son quartier général de la rue de Varenne, puis rue Barbet-de-Jouy dans l'ancien hôtel de Mayol de Luppé, l'aumônier de la L.V.F., où il emménagea ensuite, Delouvrier réfléchit, compulsait des milliers de dossiers, auscultait des vues aériennes, des cartes, des diagrammes et des courbes de population. En même temps, et il s'agit là d'une décision audacieuse pour un haut fonctionnaire, il décida d'acheter une automobile américaine. Pour être précis, il s'agit d'une Studebaker décapotable. Elle était d'occasion et peinte d'une frivole couleur ivoire. Delouvrier ne l'acheta pas par souci d'ostentation préfectorale, mais pour une raison à la fois simple et astucieuse : pour voir Paris et sa banlieue à ciel ouvert.

Avec sa Studebaker décapotable, il partit à la découverte. Sa première sortie fut une gageure : Paul Delouvrier tenta de relier le fort de Vincennes à La Défense sans jamais retomber dans le Paris intra-muros. Ce fut un insuccès total qui lui démontra expérimentalement la dépendance de la banlieue vis-à-vis du cœur de Paris : quatre fois le délégué général retomba SUR les boulevards extérieurs. Quatre fois, il repartit vers l'inconnu banlieusard. Puis, un dimanche sur deux, quatre années durant, Delouvrier poursuivit ses incursions à travers son district. Entre-temps, sa voiture décapotable ivoire, accidentée en 1963, avait été remplacée par une Studebaker de couleur verte. Celle-ci brûla sur le boulevard périphérique un samedi soir. Paul Delouvrier ne la remplaça pas, car il connaissait maintenant ses problèmes et leur solution.

C'est le 27 juillet 1964, à partir de 16 h 30 pour être exact et fidèle à l'histoire, que le général de Gaulle eut, durant 150 minutes, la primeur du schéma directeur dans lequel Delouvrier avait mis tout en ce quoi il croyait. Ce schéma directeur, qui se présentait sous la forme d'un gros dossier de 213 pages agrémenté de deux cartes, partait d'une idée simple : l'évaluation de la population du district de Paris à 14 millions d'habitants vers 1990 (Nota 2003 : L'agglomération parisienne - unité urbaine au sens de l'INSEE : 9,4 millions d'habitants en 1999 répartis sur 398 communes et 2 575 km², en 3 auroles : 20 arrondissements parisiens, 123 communes de petite couronne, 255 communes en grande couronne, soit 100 communes et 750 km² de plus que le District de Paris de 1968 évoqué dans cet article),

et la nécessité de l'extension de l'agglomération sur des axes préférentiels parallèles à la vallée de la Seine et non pas sur un modèle radioconcentrique qui continuerait d'étouffer la ville par la ville. Pour que cette extension se fasse le long des axes choisis, une seule solution apparut possible : créer des points forts d'habitats et d'activités à l'extérieur des limites de l'agglomération actuelle et restructurer, à partir d'eux, l'ensemble du grand Paris futur.

Ces points forts, ce sont les villes nouvelles qui seront reliées à Paris par 1 500 km d'autoroutes, par un réseau de métro express roulant à 100 km-heure, par des lignes d'aérotrain, et qui seront dotées de super-gares SNCF permettant à leurs habitants de prendre le train pour Marseille sans passer par Paris. En 1995, ces villes qui s'appelleront Cergy, Bry-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Tigery-Lieusaint, Evry, Trappes et Mantes-Sud, auront pour la plupart près d'un million d'habitants. Leurs citadins vivant aux abords de Paris seront autant Parisiens que les Bordelais sont Français, mais ils seront des Parisiens volontaires, - ne se rendant dans le cœur de Paris que pour leurs loisirs et leur plaisir et non plus contraints et forcés comme le sont les habitants des banlieues-dortoirs de 1967.

Ces villes du futur proche, avec leurs activités propres, leurs usines, leurs buildings de bureaux et leurs ensembles universitaires mêmes, seront des colonies nouvelles, des terres d'aventures urbanistiques et architecturales, un monde de demain aux portes revues et corrigées du Paris ancien.

Cela, Paul Delouvrier l'expliqua au général de Gaulle à l'été de 1964. Il lui décrit comment les emplacements avaient été choisis, par éliminations successives, en fonction de leur proximité des moyens de transports déjà existants et en tenant compte de l'agrément de leur site. Il lui expliqua aussi les pressions auxquelles il allait être soumis, les intérêts particuliers en cause... Alors le général eut un grand geste du bras :

- Tout cela se décidera ici !

C'est ainsi que Paris prit place parmi les domaines réservés à Charles de Gaulle. L'année suivante, le schéma directeur fut rendu public et, entre-temps, une barrière peut-être trop faible contre la spéculation avait été édiflée : 44 000 hectares de terrains prévus pour les villes nouvelles furent classés en zones à aménagement différé.



L'homme qui va transformer la région parisienne : Paul Delouvrier, au centre, entouré du préfet de Paris à g. et du préfet de police.



Les urbanistes du district de Paris et l'équipe de Paris Match ». Au centre; assis, Jean Millier; debout, le dessinateur Tanguy et Marc Heimer.

Quant à Paris même, aux vingt arrondissements, le schéma était volontairement imprécis en ce qui le concerne : c'était là un secteur explosif pour lequel seules de grandes options étaient indiquées. La transformation des vingt arrondissements du Paris intra-muros, c'était à un atelier d'urbanisme nouveau créé par Maurice Doublet, le premier fonctionnaire à porter le titre aux consonances mérovingiennes de préfet de Paris, qu'il allait devoir être confié.

Depuis la publication du schéma directeur, Paul Delouvrier a continué de travailler. Toujours dans le secret et le confidentiel. Certains ministres ont même critiqué ses options concernant les villes nouvelles, sans grand succès pour eux et sans que cela leur porte une chance particulière...

Les villes nouvelles de Delouvrier vont donc voir le jour. Elles vont naître, croître, s'agrandir au fil des années et faire de Paris un système urbain complexe tournoyant autour du petit noyau historique, lui-même réanimé et remis en valeur.

Là, c'est à pas de plomb qu'urbanistes et architectes avancent. Cependant, leurs projets en ce domaine ne le cèdent en rien aux études entreprises pour les quartiers périphériques et les villes nouvelles : installation d'un centre d'accueil touristique géant sous la cour du Louvre (Nota 2003: Bien vu !), parkings sous le Palais-Royal, rétablissement des fossés de la place de la Concorde, installation de magasins

d'art le long des murailles des Tuileries, constructions de fontaines monumentales devant l'Institut, mise en place d'un musée de la civilisation occidentale près de Notre-Dame, transfert enfin aux Invalides rebaptisés Hôtel de Louvois de la Présidence de la République, tandis que l'Ecole militaire serait affectée au futur Premier ministre des années 1990...

Des « dessins-vérité » où le moindre détail a été vérifié

Tout cela, tous ces projets officiels ou non, avaient été voilés jusque-là par un silence aussi profond qu'un puits artésien. Cependant, pour Match, les portes, je l'ai déjà dit, s'ouvrirent toutes grandes. Pourquoi ? Avant tout parce qu'après un gymkhana persuasif à travers les ministères qui me mena de Matignon à la rue de Valois et du ministère de l'Équipement à celui du Logement en passant insolitement par celui de la France d'outre-mer, Paul Delouvrier comprit qu'il ne pouvait choisir meilleure tribune que Match pour s'adresser à tous les Français et leur dévoiler, d'un seul coup de baguette magique, ce que sera leur capitale aux confins du XXe et du XXIe siècle. Dès lors, tout le monde nous aida. Pendant que Sabine de la Brosse, qui m'a secondé tout au long de ces mois de recherches, rencontrait quarante architectes allant

de Jean Faugeron qui a réalisé les plans du nouveau ministère de l'Éducation nationale à Michel Folliasson qui dessina les tours pensives du futur centre d'affaires du carrefour Pleyel, les conférences se succédèrent à l'Institut d'Urbanisme du district et au nouvel atelier animé par Henry Bernard (Nota 2003: L'architecte de la Maison de la Radio, qui Kennedy à Paris) qui est chargé d'élaborer le schéma directeur de Paris intra-muros. Un schéma directeur qui va s'appuyer sur des axes de circulation ultra-rapides inclus dans un ruban continu de constructions enserrant le cœur de la capitale.

Grâce aux plans confidentiels qui nous étaient enfin montrés, une image claire et détaillée du Paris de demain nous apparut. Pour la présenter aux lecteurs de Match, deux solutions se présentaient : ou montrer les maquettes de travail telles qu'elles étaient, avec leur imperfection de maquettes, ou bien réaliser, à partir d'elles, des dessins où le moindre détail serait exact, où l'imagination du dessinateur n'aurait aucun cours, mais où chaque bâtiment, chaque monument prévu, serait mis en place comme il est indiqué dans les études officielles. Ainsi, ce serait un étonnant reportage dans le futur, tel qu'il pourrait être effectué dans vingt ans, que nous serions à même de vous présenter dès ce printemps finissant de 1967. C'est bien sûr cette solution que nous avons choisie. Tandis que Bernard Tourdes photographiait plus de deux cents maquettes et plans différents, que Roger Picherie montait dans les hélicoptères de la Gendarmerie et prenait des vues aériennes des secteurs que nous voulions représenter, notre dessinateur Tanguy de Rémur se mit au travail. A raison de dix heures par jour depuis novembre dernier, il s'est attelé, avec Michel Siméon qui vint plus tard en renfort, aux dessins extraordinaires que vous trouverez dans nos numéros.

Un "Paris en majuscules" à la démesure de son avenir et à la mesure de son passé, voici ce que vous allez donc voir dans les pages de cette première parution. Des douze projets prévus pour le réaménagement des Halles que le général de Gaulle a étudiés, le matin du 19 mai dernier à l'Élysée, et que vous verrez présentés en exclusivité par leurs six auteurs, au tracé des futures autoroutes qui sillonneront Paris du nord au sud et de l'est à l'ouest, rien ne vous sera caché, puisque tout nous a été révélé.

Quant à ce que contiendra notre prochain numéro, consacré aux villes nouvelles et aux projets-phares du Paris de demain où les automobilistes disposeront de 5 millions 600 000 places de parkings, nous préférons vous laisser l'étonnement de le découvrir...