

Pierre Messulam, chef d'orchestre du transilien

Directeur général adjoint du réseau des transports d'Île-de-France, le « M. Grand Paris » de la SNCF fait rimer les mots « cheminot » et « intello ». Sa mission : redresser la barre des trains de banlieue à la dérive et opérer la connexion avec le futur Grand Paris Express.



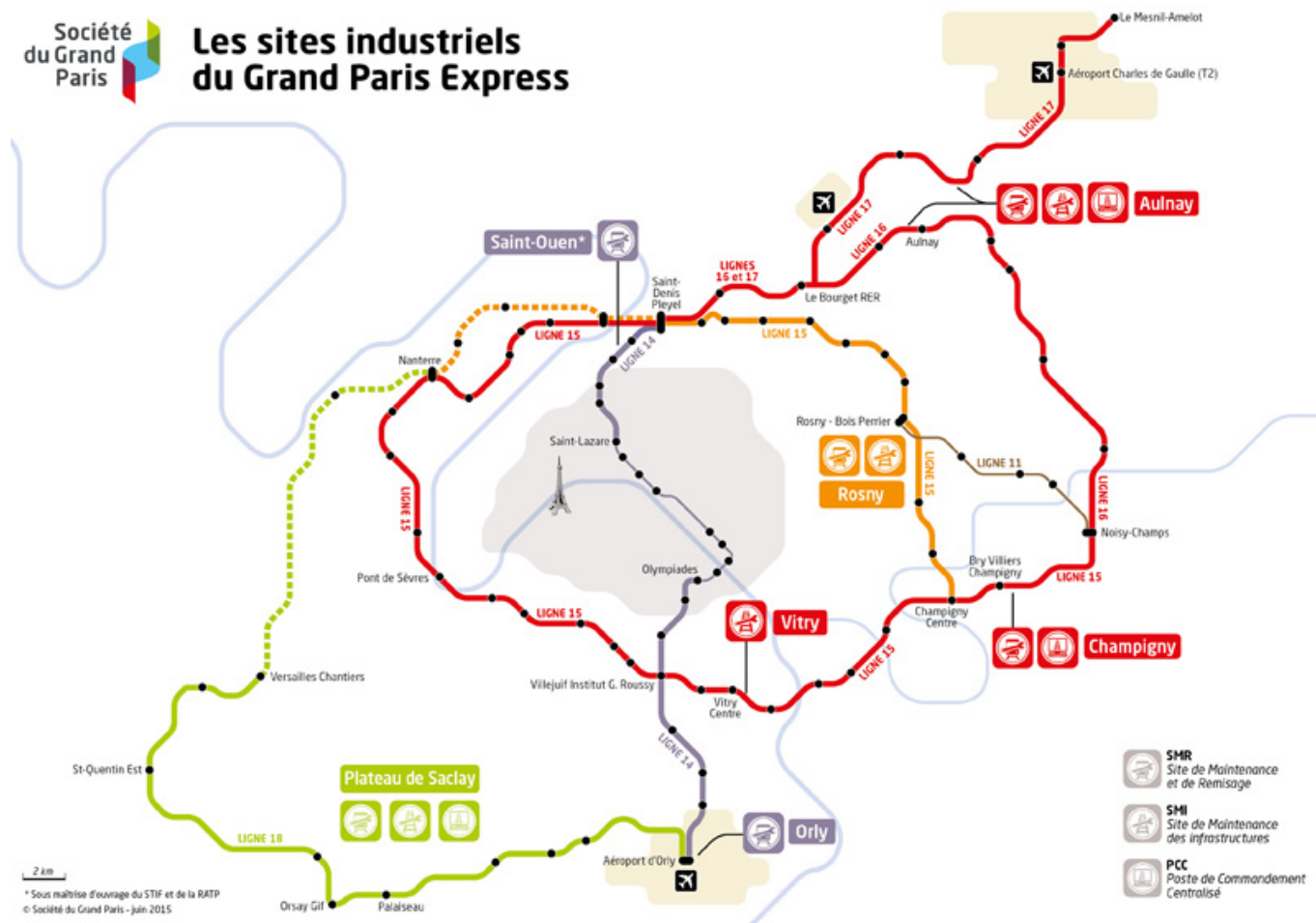
« Un normalien qui sache écrire. »

C'était l'exigence du général de Gaulle pour embaucher Georges Pompidou, son principal collaborateur. Pierre Messulam, directeur général adjoint du Transilien SNCF (1), le réseau d'Île-de-France, fait mieux que Pompidou. Normalien, il sait écrire (2), mais connaît aussi la musique. Avant les heures de bureaux, on peut l'entendre, dit-on, jouer du violon : Bach, Beethoven, Mozart... Le « M. Grand Paris » de la SNCF est une sorte d'ovni intellectuel. Dans sa jeunesse - il est né en 1960 -, il fut reçu à la fois à l'École normale supérieure, rue d'Ulm, et à Polytechnique. Il a finalement préféré l'ENS. C'est avec ce bagage, qu'après avoir travaillé à l'Autorité de sûreté nucléaire, il entre à la SNCF en 1989. « C'est plutôt elle qui m'a choisi. » Il fut notamment directeur du projet TGV Rhin-Rhône entre 2004 et 2010, avant de se passionner pour les trains de banlieue.

Le bureau de Pierre Messulam, comme ceux du Transilien à Montparnasse, est une alvéole. On s'y sent insecte. Mais il l'a ouvert en grand :

cartes d'Île-de-France aux murs et discret pupitre couvert de partitions. Transporter 3 millions de Franciliens chaque jour est une équation complexe. Il n'y a pas de problème, dit-il, qui ne puisse être résolu grâce à une forte réflexion mathématique et statistique. « Il sait aussi donner sa chance à des pistes étonnantes. Dans un monde compliqué, c'est précieux », remarque Bénédicte Tilloy, ancienne

DG du Transilien, avant d'ajouter : « Le réseau est abîmé et sa régénération prendra du temps. » Il faut, en effet, de l'imagination et de la méthode pour remettre d'aplomb un réseau francilien qui pâtit d'un manque d'investissement depuis les années 1980, alors même que la croissance du nombre de voyageurs atteint 3 % par an en moyenne. Pierre Messulam, avec d'autres, tente de redresser la barre d'un réseau de banlieue à la dérive.



Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)

[« Insulaire de la Seine » s'installe tout l'été 2016 au Pavillon de l'Arсенal](#)

situé sur l'ancienne île Louviers. L'exposition se veut une **exploration** du **fleuve**, de **ses îles** d'hier et d'aujourd'hui. Par **la recherche historique** et **l'expérimentation contemporaine**, la

manifestation prend la forme d'un périple, de l'aérodrome de l'île aux Cygnes aux usines de l'île Seguin, du couvent de l'île Saint-étienne au Physiopolis de l'île de Platais, des impressionnistes de l'île de la Jatte aux projets futurs pour l'île Saint-Denis... Ce récit singulier et uchronique souhaite mettre en lumière l'expérience singulière de l'insularité et l'homogénéité d'un paysage.

Si les îles sont intrinsèquement et spatialement autonomes, elles sont aussi poreuses, migratoires et propices par nature à l'hybridation culturelle. La collecte d'histoires multiples sportives, artistiques, ouvrières, permanentes ou éphémères construit au fil du récit une condition spatiale unique et renouvelée de l'axe Seine reliant l'intégralité de la métropole parisienne jusqu'au Havre.

Visite du mardi au samedi de 10h30 à 18h30 et le dimanche de 11h à 19h.

Vernissage public de l'exposition le vendredi 3 juin à 19h.

[Réinventer Paris / jusqu'au 18 juin](#)

Les projets des 22 lauréats - et des finalistes - du concours « Réinventer Paris » lancé par l'Hôtel de Ville sont exposés au pavillon de l'Arsenal (Paris, 4e). Imaginée par l'agence Peaks Architectes, la scénographie de l'exposition, construite au fil des délibérations des jurys, développe, sur plus de 900 m², un système ouvert et évolutif. Ces « archives vivantes » révèlent l'imagination des équipes, à travers les maquettes, perspectives, animations 3D, films, interviews et témoignages des experts membres des jurys internationaux.

Rens. : www.pavillon-arsenal.com

[Faut-il piétonniser les voies sur berge de la rive droite dans la capitale ?](#)

Le Conseil de Paris a voté en décembre le projet de piétonnisation des quais bas de la rive droite de la Seine, entre le Jardin des Tuileries et l'Arsenal. Mais la polémique n'a pas désenflé entre ceux qui veulent « reconquérir l'espace public » pour les piétons et les cyclistes, au nom de la lutte contre la pollution, et ceux qui craignent un «

engorgement » et une « perte de compétitivité » pour la capitale. Le projet s'inscrit aussi dans la volonté de la maire de réformer le statut de Paris pour, notamment, conquérir de nouvelles prérogatives. Parmi lesquelles la maîtrise de la circulation et du stationnement.

« Nous allons vers une suffocation de Paris »

CONTRE. *Jean-Louis Schilansky, président du Medef Paris et Grand Paris.*

Pourquoi l'organisation patronale que vous présidez est-elle à ce point opposée au projet de piétonnisation d'une partie de la rive droite ?

La mobilité est un sujet clé dans une capitale comme Paris qui n'est pas une ville-musée et qui se targue de vouloir jouer un rôle au niveau européen et mondial. Vouloir la traiter comme Rome est une erreur fondamentale. Si l'on veut que Paris reste une capitale économique, il faut lui donner les moyens et les outils pour être à la hauteur de cette compétitivité-là. La maire de Paris agit comme si la ville était centro-centrée, alors que cette liaison est-ouest sur les voies sur berge est un axe majeur de mobilité du Grand Paris.

N'est-ce pas une respiration à l'extrême centre de la ville ?

Au contraire ! Car le deuxième problème, c'est qu'il ne s'agit pas d'une mesure unique ! Ajoutez le plan vélo, la piétonnisation de plusieurs axes et places, la fermeture de tunnels... Nous allons vers une suffocation de Paris, pour les livraisons, la sécurité, l'accessibilité... Et toute discussion avec la Mairie est impossible, puisqu'on nous rétorque que « les gens s'adapteront et prendront moins leur voiture ». À mon sens, on entre dans un débat purement idéologique et simplificateur « voiture / pas voiture », à l'instar de « CO2 / pas CO2 », ou « ringard / pas ringard » !

J'ai l'impression que l'on impose ces changements de façon dogmatique, sans étudier des solutions de remplacement.

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)

[Yves Lion](#)

l'« archiurbaniste » qui ressuscite les cas désespérés



Spécialiste de la réhabilitation de territoires défavorisés, il fustige ses confrères qui ont construit « sans penser » les grands ensembles des Trente Glorieuses. Grand Prix de l'urbanisme 2007, Yves Lion milite aussi pour un Grand Paris exemplaire sur le plan environnemental et plaide pour un doublement du volume des forêts franciliennes.

Rastignac défiait Paris depuis la butte Montmartre. L'architecte et urbaniste Yves Lion préfère contempler la ville depuis deux autres panoramas. « J'aime embrasser la vue depuis la terrasse de Saint-Germain-en-Laye (78), avec ce contraste incroyable entre la métropole contemporaine et le travail de Le Nôtre, et depuis Noisy-le-Grand (93), où la topographie est similaire. Ces deux visages distincts, c'est la vraie richesse du Grand Paris. »

Réconcilier les territoires, réhabiliter les quartiers défavorisés... En Seine-Saint-Denis, à Strasbourg ou encore Grenoble, le Grand Prix de l'urbanisme 2007 n'a eu de cesse de « réparer » ces grands ensembles érigés dans l'urgence de l'après-guerre et le contexte de l'urbanisation galopante des Trente Glorieuses. Un aménagement urbain pour lequel il n'a pas de mots assez durs : « C'est une période où l'on construisait sans penser. En 1964, j'ai débuté dans une agence qui bâtissait à Villiers-le-Bel, L'Haÿ-les-Roses... où l'on ne parlait jamais d'architecture. Tout était perverti par un affairisme terrible et un fonctionnalisme imbécile. Résultat : on a construit des grands ensembles isolés du reste du territoire. Les architectes ont une grande responsabilité dans la crise des banlieues. »

Pas question pour autant de faire table rase du passé. « Aucun territoire n'est désespéré. » Un leitmotiv, presque un cri de guerre, maintes fois répété. « On détruit trop, je défends un urbanisme opportuniste, pour que la ville puisse fonctionner même avec ses éléments moyens, vulgaires, ratés. Elle peut être transformée. » Depuis près de cinquante ans, « l'archiurbaniste » - un néologisme de son cru - s'échine à offrir une seconde chance à ces grands ensembles. Comme un écho à son propre parcours. « Jusqu'à 15 ans, j'étais un cancre. Je n'avais pas vraiment réfléchi à mon avenir. Et puis, je suis tombé sur L'Art décoratif d'aujourd'hui de Le Corbusier. Dès lors, j'avais une vocation », raconte-t-il. Il a depuis troqué le bonnet d'âne pour la baguette : enseignant depuis 1976, il est également l'un des fondateurs de l'École nationale d'architecture de la ville & des territoires, à Marne-la-Vallée.

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)

Grand entretien avec Valérie Pécresse

Valérie Pécresse : « « La Métropole est une création politicienne » »

Le nouveau visage de l'Île-de-France, c'est elle. Éluë en décembre à la tête du conseil régional, Valérie Pécresse (LR) n'a pas du tout l'intention de partager son pouvoir avec son « ami » Patrick Ollier (LR) qui préside la Métropole du Grand Paris depuis janvier. La MGP est « dépassée avant d'être créée », fustige-t-elle, réclamant la suppression pure et simple - à son profit - de ce qu'elle appelle le « Grand Paris rétréci ».

Décidément en appétit, elle plaide aussi pour une absorption des départements franciliens par la « Région stratégique ». L'ex-ministre évoque également le déménagement annoncé du siège du conseil régional en banlieue est. Et détaille ses priorités, à commencer par la sécurité ou son plan transport, comprenant l'achat de 700 rames de RER et de Transiliens.

Vous estimez que « le Grand Paris, c'est l'Île-de-France ». Niez-vous ce qu'on appelle le « fait métropolitain » ? C'est pourtant ainsi que raisonnent la plupart des grandes villes mondiales, le Grand Londres, le Grand Berlin, le Grand Moscou...

Je crois qu'aujourd'hui la bonne échelle pour ce fait métropolitain, c'est l'Île-de-France. Le Greater London ou les grandes métropoles asiatiques englobent entre 8 et 15 millions d'habitants. Si nous prenions l'Île-de-France dans son ensemble, c'est-à-dire 12 millions d'habitants, nous serions dans les premiers rangs de tous les classements internationaux. En revanche, avec une Métropole, ce que j'appelle le « Grand Paris rétréci », nous sommes à 7 millions d'habitants et nous nous retrouvons en bas de ces mêmes classements : nombre de chercheurs, nombre de brevets déposés, richesse, etc. Or on ne crée pas une métropole pour se retrouver à la dernière place, on crée une métropole pour être leader !

Une métropole n'est-ce pas une agglomération, une aire urbaine ?

L'idée d'une métropole à l'échelle de l'aire urbaine francilienne - qui s'arrêterait à Chevreuse, à Marne-la-Vallée, à Melun-Sénart et à Cergy-Pontoise - aurait pu être défendue. Mais ce n'est pas le choix qui a été fait. Nous avons plaqué ce que Gérard Collomb avait fait à Lyon sur la réalité de l'Île-de-France. Sauf que Gérard Collomb l'a fait sur une échelle beaucoup plus petite, sur un seul département. Vous ne pouvez pas laisser pour compte la moitié de la Seine-et-Marne et un tiers du Val-d'Oise, de l'Essonne et des Yvelines !

Que vont-ils devenir ? Ce sont des territoires ruraux déjà complètement délaissés, sur lesquels le vote extrême culmine entre 30 et 40 %. J'ajoute que la pression foncière est telle en Île-de-France que l'urbanisation va s'étendre dans ces zones. Vous verrez donc se développer un certain nombre de villes. Par conséquent, figer une définition de la métropole sur une frontière artificielle, ça ne marchera pas. Il existe une frontière connue, historique : celle du passe Navigo, des réseaux de transport, de la vie administrative. L'Île-de-France, c'est le Grand Paris. C'est logique ! La MGP est dépassée avant d'être créée. La preuve : elle a déjà suscité des anticorps très puissants. D'abord, le mariage des Hauts-de-Seine et des Yvelines qui montre bien que tracer une frontière entre Clamart et Vélizy ou entre La Celle-Saint-Cloud et Rueil-Malmaison est absurde. Deuxième anticorps : la

volonté de la maire de Paris de fusionner le département et la ville. C'est une façon de se protéger contre la Métropole en ré-internalisant toutes les recettes au sein de la capitale.

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)

Réinventer Paris

zoom sur quatre projets emblématiques

La maire de Paris, Anne Hidalgo, et son adjoint à l'urbanisme, Jean-Louis Missika, ont présenté, au début du mois de février, les 22 lauréats du concours d'architecture « Réinventer Paris ». Voici quatre projets qui ne manquent pas d'audace, au profil très... Grand Paris.

« Une révolution urbaine et démocratique. » Anne Hidalgo n'a pas modéré son enthousiasme, le 3 février dernier au pavillon de l'Arsenal, au moment d'annoncer des lauréats de l'opération « Réinventer Paris ». Lancé au mois de novembre 2014, cet appel à projets urbains innovants a pour ambition de dessiner « la métropole du futur »

en repensant des édifices ou des

« terrains qu'on n'aurait pas cru valorisables », selon la maire PS de la capitale. Et d'ajouter : « C'est un signal très fort que donne Paris dans une société gagnée par le doute et le repli [...]. Ce travail, cette méthode, je les mets au service du Grand Paris. »

Des friches industrielles, d'anciennes gares, des hôtels particuliers protégés, des terrains nus et même des franchissements du périphérique..., les sites sujets à

« réinvention » sont variés. Ce qui a permis aux équipes - composées d'architectes, de paysagistes, d'artistes, de promoteurs... - de laisser libre cours à leur imagination. Une réussite au vu des centaines de projets candidats et surtout des 22 propositions retenues, qui font la part belle au logement et à l'écologie. Au total, 1.341 logements - dont 675 sociaux - sont programmés. Ainsi que 22.000 m² de surfaces plantées - dont 17.100 m² d'espaces verts hors sol et 4.000 m² en pleine terre. Les 22 sites seront vendus - ou loués - aux équipes lauréates ; l'opération ne coûtera donc rien à la Ville ; au contraire, elle lui rapportera 565 millions d'euros.

« Mille arbres », boulevard Pershing (17e)

Un paquebot recouvert d'une forêt au-dessus du périphérique. Le projet, imaginé par l'architecte japonais Sou Fujimoto, associé au Français Manal Rachdi, s'annonce comme l'un des plus ambitieux du concours. Bâti en surplomb du périph', sur un terrain de 6.450 m² actuellement occupé par une gare routière et un parking au niveau du boulevard Pershing, cette structure futuriste reliera la porte Maillot, dans le 17e arrondissement, à Neuilly-sur-Seine (92). En plus des 1.000 arbres plantés sur les 7 étages de l'immeuble, le projet, défini par ses architectes comme un « écosystème naturel habité », accueillera 127 logements (en accession, sociaux ou intermédiaires), des chambres d'hôtes, mais également un hôtel quatre-étoiles, deux immeubles de bureaux pour une superficie totale de

27.589 m², une aire de jeux pour les enfants, deux crèches et une halte-garderie ainsi qu'une gare routière repensée. Pour « connecter Paris à sa banlieue », les architectes ont prévu une « rue gourmande de chefs étoilés »

dessinée par le designer Philippe Starck, dans laquelle les passants retrouveront des tables d'hôtes, des ateliers et une école de cuisine diététique. Porté par Ogic et la Compagnie de Phalbourg, ce spectaculaire bâtiment à énergie positive, de 550 millions d'euros, doit être inauguré en 2022.

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)

[Les expulsés du Grand Paris Express](#)

Plusieurs habitants et commerçants de Champigny-sur-Marne (94) doivent plier bagage pour permettre la construction de la ligne 15 Sud du futur métro automatique. Ils sont désemparés. Reportage.

Les premiers pavillons acquis par la Société du Grand Paris (SGP) ont déjà été murés. Les arbres des contre-allées abattus, la voirie pilonnée, les grilles et les engins de chantier installés. Depuis mai dernier, le long de l'avenue Roger-Salengro à Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne), la ligne 15 Sud du Grand Paris Express a pris possession des lieux, donnant le coup d'envoi des travaux de dévoiement des réseaux. Le premier tronçon de la future rocade de petite couronne, depuis longtemps annoncée, est désormais sur de bons rails. Une bonne nouvelle ? Pas pour certains Champinois. Surtout ceux concernés par les acquisitions de parcelles nécessaires à la construction du réseau : ils n'ont eu vent de la nouvelle de leur expropriation que... cinq mois auparavant, début janvier 2015 !

« On savait tous que le métro du Grand Paris allait arriver, on se faisait une joie d'en profiter et puis, d'un coup, on apprend qu'on est sur le tracé... », se désole Éric Zeitoun, toujours sonné par l'annonce. Cela fait quinze ans qu'Abyse, son magasin d'aquariophilie spécialisé dans les cichlidés, ces poissons des lacs africains, attirent les passionnés franciliens. L'aventure est désormais finie pour lui. « Alors, oui, le "super métro" va se faire, mais on ne sera plus là pour le voir et en bénéficier. » La frustration est encore plus forte dans la boucherie proche, devenue subitement royaume d'Ubu en décembre 2014. « Le 22 décembre, je signe mon bail commercial chez le notaire. Le 24, avant même d'ouvrir boutique, je reçois un courrier annonçant que je suis peut-être concerné par l'expropriation. Fin janvier, lors de la réunion publique de la SGP, je vois le local apparaître en jaune sur l'écran : c'était officiel, à peine installé, il me fallait partir ! », fulmine encore Abderrahmane Fekrane. Le commerçant voit son projet de reconversion professionnelle sérieusement menacé : « Je sortais de trois mois de stage pour apprendre le métier. Après avoir tenu pendant dix-neuf ans une brasserie en centre-ville, j'aspirais juste à tenir un commerce aux horaires

plus réguliers pour rester en famille. »

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)

les cent premiers jours

La Métropole du Grand Paris en ordre de bataille

Pas de locaux, pas de personnels, des moyens limités ?

Un périmètre contesté ? Des élus appelant à sa suppression ? Un accouchement au forceps ? Les premiers pas de la Métropole du Grand Paris (MGP) - qui englobe la capitale, les 123 villes des départements de petite couronne et sept communes volontaires de grande couronne (six de l'Essonne et Argenteuil) - s'avèrent pour le moins chancelants. Ce qui n'empêche pas son exécutif, Patrick Ollier en tête, de faire preuve de volontarisme pour agir vite. Et donner corps à cette Métropole tant attendue... et enfin née.

« Dix ans que l'on nous répète qu'on n'y arrivera pas. Eh bien, voici franchie une étape sur laquelle on ne reviendra pas ! » En ce 22 janvier, pour Daniel Guiraud, maire des Lilas (PS), comme pour tous les pionniers de la construction métropolitaine, l'heure est à la satisfaction. La Métropole du Grand Paris (MGP), qui a vu le jour en début d'année, fait enfin ses premiers pas au palais d'Iéna (1). « Un jour historique, où l'intérêt général a pris le dessus sur les clivages politiques », résume Patrick Ollier (LR), le premier président de cette nouvelle instance, plébiscité - 192 voix pour, 12 nuls et 3 abstentions - par les 207 (sur 209) conseillers métropolitains présents à la séance inaugurale. Léo Fauconnet, de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) d'Île-de-France, mesure le chemin parcouru : « Il y a un peu plus de dix ans, Paris et sa banlieue ne se parlaient pas. Et, à l'exception de pionniers comme Plaine Commune (93), jusqu'au 31 décembre 2015, chacune de ces 131 municipalités faisait sa politique d'urbanisme, de développement économique ou même sa fiscalité dans son coin. Aujourd'hui, un processus est lancé - certes un peu complexe - pour mettre de la cohérence entre les politiques publiques. »

Un accouchement aux forceps

Pourtant, cette mise au monde s'est avérée, jusqu'au bout, douloureuse. Avant de se présenter comme unique candidat à la présidence, assurée à la droite depuis les municipales de 2014, le député maire de Rueil-Malmaison (92) a dû batailler. D'abord en remportant une primaire au sein de son propre camp face à Gilles Carrez. Puis, en écartant les prétentions des UDI André Santini et Philippe Laurent, guettant en vain d'éventuelles dissensions pour se poser en recours.

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)

