

Les grands chantiers de la gare du Nord



La plate-forme grandes lignes, partie historique de la gare du Nord, a été élargie plusieurs fois en 150 ans.

1 / 1

ENQUÊTE La première gare d'Europe a mauvaise réputation en termes de qualité de service, particulièrement si on la compare à Saint-Pancras, à Londres. Mais la SNCF et la Mairie de Paris ont décidé de riposter... d'ici à 2023.

D'ici à quelques années, les usagers de la gare du Nord, à Paris, pourront peut-être se cotiser pour une statue à Andy Street, le directeur général de la chaîne de magasins britannique John Lewis, qui, dans un style fort peu diplomatique, a mis le doigt là où ça fait mal. A l'automne dernier, il avait publiquement fait part de son expérience sur le trajet Paris-Londres. « *Vous montez dans l'Eurostar en partant d'un endroit que je ne peux que décrire comme l'épicentre de la misère en Europe, la gare du Nord, puis vous sortez dans une gare moderne, qui va de l'avant [Saint-Pancras, NDLR]...* », taçait le patron anglais, dépité devant ce symbole topographique d'une France « *où rien ne marche et, pis, où tout le monde s'en fout* ». L'insolent dirigeant a eu beau s'excuser ensuite et recevoir une volée de bois vert de Manuel Valls, son message a involontairement fini par porter, et l'insoutenable comparaison avec Saint-Pancras par produire ses effets.

Prochain schéma directeur

Piquée au vif, la SNCF a en effet décidé, peu de temps après, de ne plus se contenter de rafistoler la première gare d'Europe (elle voit passer en moyenne 650.000 passagers par jour), dont les points faibles en matière d'accueil n'échappent à personne. Au-delà du plan de modernisation qui vient de commencer (2014-2018) pour régler les problèmes les plus urgents, plan dont la facture plafonne à 73 millions d'euros, l'entreprise publique a mis sur les rails un projet de rénovation beaucoup plus lourd. Il va s'étaler jusqu'en 2023, se chiffrer cette fois en centaines de millions d'euros et fera l'objet d'un schéma directeur. Depuis plusieurs mois, l'architecte-urbaniste Jean-Michel Wilmotte mène une étude, qui vise à « *pousser les murs* » de la gare historique du Nord parisien et à améliorer ses différents accès, comme l'a récemment glissé Guillaume Pepy, le patron de la SNCF. Autre sujet complexe à l'ordre du jour : la nécessaire amélioration de la liaison avec la gare de l'Est voisine. L'ensemble de ce programme sera rendu public en juin ou septembre prochain, en binôme avec la Mairie de Paris, qui ne laissera guère à l'entreprise publique le monopole de la communication. Car, dans ses prochains contacts avec le Comité international olympique en vue des JO 2024, ou avec le comité d'organisation des expositions universelles, dans l'optique de l'édition 2025, la remise à niveau de cette porte d'entrée majeure dans la capitale (on y arrive de Londres, mais aussi de Bruxelles, d'Amsterdam ou de Cologne) aura toute son importance face aux villes rivales.

Au final, les critiques acerbes d'outre-Manche ont permis de « *faire de la pression une opportunité* », analyse une source française. Car, pour ce qui est de sonner le tocsin, les Anglais n'ont pas hésité à tirer les premiers. Dès 2013, l'ambassadeur de Grande-Bretagne en France, sir Peter Ricketts, pointait le problème de la gare du Nord dans une lettre au président de la SNCF, dépité par le fait que certains de ses ressortissants dussent entamer leur séjour dans la capitale au poste de police, après un vol de portefeuille ou d'un bagage... Même Laurent Fabius, notamment chargé du Tourisme, y est allé de son commentaire aigre-doux en soulignant la marge de progrès de la gare parisienne, « *surtout quand on la compare à Saint-Pancras* ».

Des allures de souricière

Même si le monument en péril gare du Nord est bien loin de se résumer à son seul trafic Eurostar, le contraste du ParisLondres est éloquent. Du côté français, personne ne songerait à flâner dans la « *gare européenne de Paris* ». Au premier étage, la mezzanine sous douane tenant lieu de salle d'attente a des allures de souricière, totalement inadaptée aux capacités des 18 voitures de l'Eurostar (qui passeront même à la fin de l'année à 900 sièges par rame, soit près de deux Airbus A380...). En gare, quelques tables débordent de gobelets à café vides. Au sous-sol, quatre pauvres distributeurs de tickets de métro, pris d'assaut à chaque arrivée d'une rame, font le bonheur des vendeurs à la sauvette, ravis de caser aux touristes leurs billets souvent non valides. Sur l'esplanade au-dehors, se retourner pour admirer les statues de l'imposante façade léguée par Jacques Ignace Hittorff, fraîchement ravalée, c'est prendre le risque de servir d'appât aux mendiants, pickpockets ou chauffeurs de taxi clandestins. Un peu en amont de la gare, la prochaine « *salle de shoot* », que les pouvoirs publics souhaitent installer boulevard de la Chapelle sur une parcelle de la SNCF, ne va pas relever la réputation du quartier.

Outrancier, vraiment, le patron de John Lewis ? Selon les enquêtes de clientèle, au chapitre des points négatifs, figurent « *des espaces d'attente insuffisants, une décoration pas refaite depuis longtemps et la question de la sûreté* », détaille Patrick Ropert, directeur général gares et connexions à la SNCF. Sur ce

dernier point en effet, la tâche est rude. « *Lors des derniers mois, les vols à l'arraché ont baissé de 27 % et les vols à la tire de 14 % sur l'ensemble de la gare, mais les violences aux personnes sont en hausse* », pointait récemment le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, lors de l'inauguration du nouveau poste de police du site, à la surface quadruplée.

Belle réhabilitation à Londres

Changement de décor à Londres Saint-Pancras, qui accueille depuis la fin 2007, à la place de Waterloo, les TGV venus de Paris et de Bruxelles : une gare fonctionnelle, de style néogothique victorien, magnifiquement réhabilitée avec son immense verrière d'origine et son décor classé de briques. Un ouvrage lumineux alignant 13 quais propres, qui fleure bon le chic britannique, avec ses enseignes Fortnum & Mason, WHSmith, Marks & Spencer, sans oublier le parfumeur Jo Malone. Avec ses deux gares voisines de King's Cross et Euston, le voyageur peut prendre une connexion pour la quasi-totalité du pays. Les vols à la tire, la sûreté ? « *Ici, ce n'est pas un problème* », réfute Nicola Shaw, la directrice générale de High Speed 1 (HS1), la société privée qui gère le terminus ferroviaire du Nord londonien et sa ligne rapide jusqu'à l'entrée du tunnel sous la Manche.

« *Nous avons obtenu un taux de satisfaction de 96 % lors de la dernière enquête clientèle sur les grandes gares britanniques*[National Passenger Survey, NDLT], *soit la septième année d'affilée où Saint-Pancras arrive en tête* », explique la dirigeante. Sur 50 millions de clients annuels du lieu, le service d'Eurostar représente 10,4 millions de personnes, Thameslink (le RER en sous-sol), 10 autres millions et autant pour les visiteurs qui viennent juste pour profiter des boutiques ou des nombreux restaurants, plus avenants qu'à Paris. Surtout, « *la rénovation de la gare a complètement changé le quartier alentour, qui était plutôt moche et en mauvais état* », ajoute Nicola Shaw. Autour des berges de l'historique Regent's Canal en pleine réhabilitation, se côtoient la nouvelle British Library, l'université d'art et de design Saint Martins, le siège européen de Google, en construction.

Pour en arriver là, il a fallu employer les grands moyens. A elle seule, Saint-Pancras a représenté 800 millions de livres de travaux, notamment pour doubler la verrière. Exercice pris en charge par les pouvoirs publics et facilité par le fait que les lieux étaient sous-exploités, réservés à quelques services régionaux. Puis le privé a pris la main en 2010, en l'occurrence HS1, détenu par deux **fonds de pension** canadiens, Borealis et Ontario Teachers' Pension Plan. Pour remporter cette concession sur trente ans, pouvoir facturer un droit de péage aux différents opérateurs ferroviaires (comme le ferait RFF en France) et ajouter 10 % de commerces en plus, « *nous avons payé 2,1 milliards de livres et assumé un tiers des dettes* », ajoute Nicola Shaw. Certes, le trafic actuel est nettement en deçà de celui imaginé par ses prédécesseurs publics, « *mais c'est surtout dû au fait que l'on a sous-estimé l'importance des compagnies aériennes low cost* ».

Saint-Pancras revient de loin

Tout cela n'est donc pas tombé du ciel, d'autant plus que la gare londonienne n'est pas née avec une petite cuillère en argent dans la bouche. Des taudis, un vaste cimetière, une usine à gaz, une église à raser : au XIX^e siècle, le site choisi pour la gare du « borough » de Camden (mise en service quatre ans seulement après l'actuelle gare du Nord) fleurait bon les bas-fonds de Charles Dickens. Elle a ensuite enduré les bombardements allemands lors des deux guerres mondiales et résisté aux assauts de British

Rail, qui voulait raser dans les années 1960 la vétuste gare jugée superflue, comme en façade son splendide hôtel à tourelles, vacant depuis 1935. Les passagers Eurostar ignorent que l'actuelle salle d'attente en sous-sol, avec son élégant parquet verni et ses colonnades de fonte, était conçue à l'origine pour entreposer d'impressionnantes quantités de barriques de bière...

A Paris en tout cas, plus question de se voiler la face : l'avenir de la gare du Nord est bien, comme dans la capitale britannique, un « *sujet collectif urbain* », selon un spécialiste et la SNCF n'a plus l'intention de continuer à ramer seule. Régulièrement, se tiennent des « comités de pilotage », associant toutes les parties prenantes (préfet de police, Mairie de Paris, d'arrondissement, RATP), un travail de détail où tous les problèmes sont passés en revue : errance, sécurité, propreté, intermodalité... Signal emblématique de cette brusque prise de conscience « pré-Jeux Olympiques » : les services d'Anne Hidalgo, dans une très rare concession vis-à-vis de l'automobile tellement honnie par ailleurs, devraient revoir dès cet été le plan de circulation autour du site, pour faciliter les accès au parking et des taxis, jusqu'ici noyés dans les embouteillages artificiellement créés du boulevard Magenta et du boulevard de la Chapelle.

Mezzanine agrandie en 2016

A l'intérieur de ce lieu au trafic plutôt bigarré, où se croisent quotidiennement les voyageurs pour Amsterdam, mais aussi pour Arras, Creil ou Saint-Ouen-l'Aumône, une batterie de travaux est déjà prévue, dans un espace par définition contraint. Elargissement de la mezzanine Eurostar et déplacement du salon VIP pour gagner 50 % de place en plus (mi-2016), création d'un centre d'affaires au rez-de-chaussée (2015), d'une brasserie qui sera confiée au chef Thierry Marx (2016), refonte complète de l'éclairage et des écrans d'information, rénovation des quatre quais du RER en sous-sol et de leur galerie marchande (2015), réalignement des commerces trop éparpillés... « *Les travaux visent à redonner de l'espace aux voyageurs* », selon Patrick Ropert.

C'est donc tout ce plan initial qui va se trouver sensiblement augmenté sur le nouveau thème brandi par Anne Hidalgo : « *Londres n'a qu'à bien se tenir, Paris n'aura plus à rougir.* » Attention toutefois à ne pas rééditer les dérives caricaturales, tant en termes de budget que de calendrier, du chantier du Forum des Halles. Sans parler de la ligne Roissy Express, sans cesse annoncée, et toujours décalée.

En savoir plus sur <http://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/02150251429-les-grands-chantiers-de-la-gare-du-nord-1116974.php?UiJE dLSuo3bP1Ct3.99>

[DENIS FAIN SILBER](#) LES ECHOS 11 MAI 2015