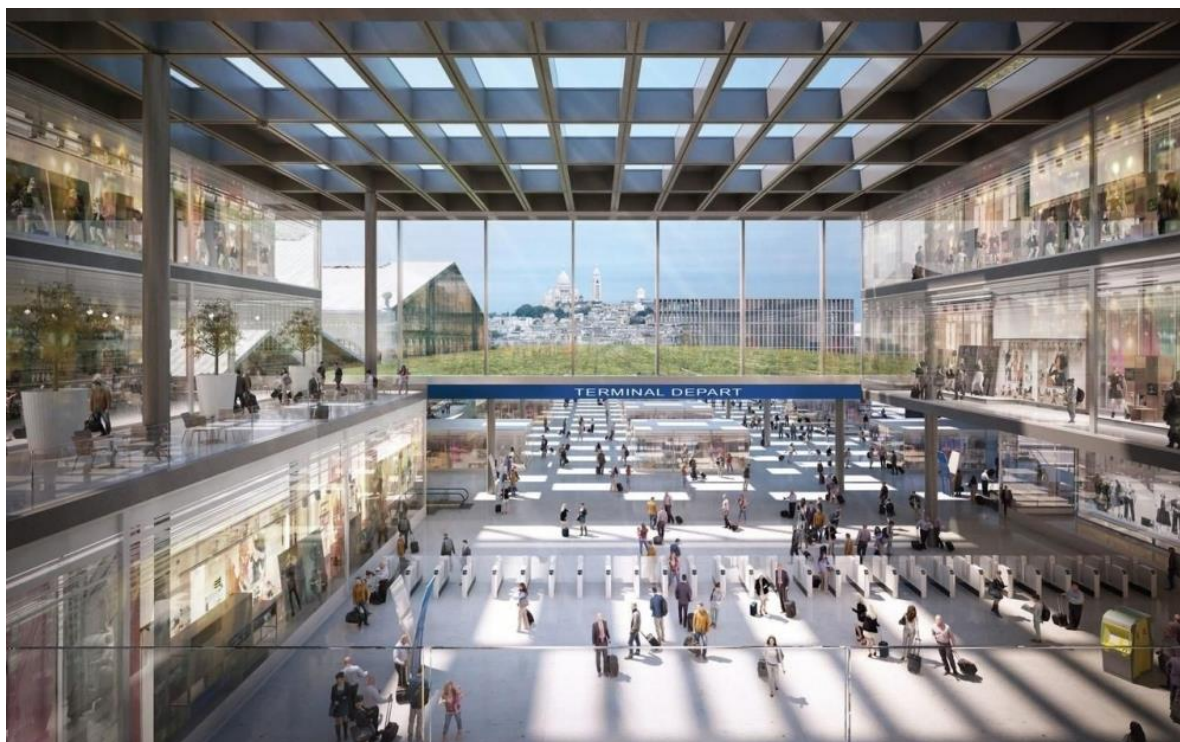


Vous n'allez plus reconnaître la Gare du Nord !

>



Des études sont en cours pour transformer la gare du Nord à l'horizon 2023. Un centre commercial et un nouveau terminal départ sont en projet. (Willmotte & Associates Architectes.)
Jean-Gabriel Bontinck

La Gare du Nord s'apprête à vivre une (nouvelle) révolution. Le bâtiment historique de l'architecte Hittorf, édifié en 1864, a déjà connu la croissance du chemin de fer jusqu'à la fin du 19^e siècle, la construction d'une gare RER souterraine dans les années 1970, et enfin l'arrivée des TGV et Eurostar dans les années 1990. Des travaux de 80 M€ sont encore en cours jusqu'en 2018, principalement sur le bâtiment Eurostar. Et ce n'est pas fini !

Cette « longue et laborieuse histoire », selon le directeur de la gare Jérémie Zeguerman, est résumé dans un passionnant documentaire*, qui dévoilera aussi les projets de transformation de la première gare d'Europe (saturé avec 700 000 voyageurs par jour) à l'horizon 2023. En voici les grandes lignes en avant-première.

La sortie à l'avant, l'entrée à l'arrière. Actuellement, tout le monde entre et sort par la rue de Dunkerque. « Il y a des flux partout. On veut un bâtiment pour le départ, un pour l'arrivée, un pour le Transmanche et un pour la banlieue », résume Patrick Ropert, directeur général de Gare et Connexions à la SNCF. En 2023, l'entrée se fera principalement par la rue de Maubeuge, puis via une grande passerelle de 160 m de long et 60 m de large à l'arrière de la gare, par-dessus les voies ! Les voyageurs iront directement dans les trains par les escalators. Réservé aux sorties, le quai transversal actuel sera aéré.



La future entrée rue de Maubeuge. (Willmotte & Associés Architectes.)

Un centre commercial au-dessus du pôle francilien. A l'Est de la gare, le bâtiment destiné aux trains de banlieue, métros et RER sera réhaussé pour accueillir notamment un centre commercial. Autres nouveautés : le parvis sera piétonnisé et la gare se verdit (20 000 m² de toitures végétalisés).



Le nouveau pôle Francilien et le parvis piéton. (Willmotte & Associés Architectes.)

600 M€ pour une prouesse technique. Impossible de mener cette transformation en empêchant les 700 000 voyageurs de circuler. Il faudra donc « phaser » les travaux pour permettre aux 2100 trains de continuer à partir chaque jour ! Le nouveau bâtiment-pont, pour les départs, devra enjamber une vingtaine de caténaires. Une prouesse technique à 600 M€ qu'il faudra aussi réaliser dans les temps, l'objectif étant d'être prêt pour les JO de 2024.

**Soirée spéciale Transports sur RMC Découverte (canal 24 sur la TNT). « Dans les coulisses du métro de Paris », à 20 h 50, puis « Gare du Nord : la plus grande gare d'Europe », à 21 h 45.*

19 octobre 2016 – Le Parisien