

Rénovation de la gare du Nord : les cinq exigences de la Ville de Paris

Le réaménagement de la plus grande gare d'Europe fait l'objet de tractations tendues entre la mairie et les deux entreprises qui mènent le projet, la SNCF et Auchan.

Le bras de fer continue autour de la rénovation et l'agrandissement de la gare du Nord. Alors que le préfet de la région Ile-de-France a jusqu'au 7 juillet pour se prononcer sur la demande de permis de construire présentée par la SNCF et son partenaire Ceetrus, la foncière du groupe Auchan, la Ville de Paris tente coûte que coûte de faire amender ce gigantesque projet.

Face à la résistance de la Mairie, le préfet a donné son feu vert à une négociation. Une première réunion s'est tenue courant mai entre les élus, la SNCF et les responsables de la société d'économie mixte à opération unique qui doit exploiter la concession pendant quarante-six ans. Puis une série de réunions techniques a débuté pour tenter de trouver des compromis sur chacun des points litigieux avant la date butoir du 7 juillet. Jean-Louis Missika, l'adjoint de la maire de Paris chargé du dossier, se veut optimiste : « *Nous avons bon espoir de signer rapidement un protocole qui intègre nos demandes* », a-t-il déclaré mardi 16 juin. Mais à ce stade, rien n'est encore acquis.

La nécessité de moderniser la plus grande gare d'Europe n'est guère discutée, surtout à l'approche des Jeux Olympiques de 2024. Mais le projet à 600 millions d'euros tel qu'il est pensé avec l'arrimage d'un paquebot commercial de plus de 300 m de long à l'est de la gare dans l'un des quartiers les plus denses de la capitale, et sans qu'aucune étude d'intégration n'ait été véritablement menée, ne passe toujours pas.

Une « catastrophe urbaine »

Après les tribunes publiées dans la presse à l'automne, des rapports d'urbanistes de renom avaient été versés à l'enquête publique cet hiver pour dénoncer « *une programmation surdimensionnée* » et « *une densification excessive* ». A présent, l'équipe d'Anne Hidalgo propose de renouer le dialogue, mais a établi une liste de cinq points sur lesquels elle n'entend pas transiger. Ils figurent dans une note adressée fin avril au préfet de région, puis début mai aux porteurs de projet. Elle sert de base aux tractations actuelles.

« *A l'heure où la transformation de la gare du Nord entre en phase de concrétisation, il semble inenvisageable qu'un tel projet se fasse contre l'avis de la collectivité* », insiste l'équipe municipale, en préambule de ces deux pages. « *Il en va de la responsabilité collective des partenaires publics de concevoir un projet qui fonctionne dans son ensemble et non pas un objet fermé sur son environnement* », ajoute-t-elle, au risque, sinon, de provoquer « *une catastrophe urbaine* ».

Le calendrier de chantier constitue le premier point au cœur des négociations. Depuis longtemps, les délais de réalisation du projet étaient jugés très serrés. La crise sanitaire n'a rien arrangé. Aujourd'hui, penser que l'ensemble de l'opération sera terminé d'ici à 2024 est illusoire. Elle demande donc de scinder les travaux en plusieurs phases et de se concentrer sur les plus urgents. Avec cette idée que l'amélioration des trajets des 700 000 voyageurs qui transitent, chaque jour, sous la halle et dans les sous-sols de la gare, devrait primer sur l'installation de nouveaux commerces, bars, et bureaux. « *Les voyageurs du quotidien sont les grands absents du projet gare du Nord* », juge Jean-Louis Missika.

Insertion dans le quartier

La volonté de modifier les parcours des voyageurs dans la gare et d'organiser des flux d'entrées et de sorties façon aéroport divise aussi depuis le début du projet et représente le second point de discussion.

Alors que Ceetrus rêve de faire passer le maximum de personnes en partance devant les boutiques, les élus insistent pour « *que les voyageurs soient libres de leur accès d'entrée et de sortie dans la gare* ». Pour eux, « *le fonctionnement de gare doit primer face à celui d'un aéroport ou d'un centre commercial* ».

En se plongeant dans la documentation du programme, les quatre urbanistes missionnés cet hiver par la Mairie de Paris – Anne Mie Depuydt, Caroline Poulin, Jean-Louis Subileau et Pierre Veltz – ont en outre découvert que la hausse de la fréquentation (de 700 000 aujourd'hui à 900 000 personnes annoncées pour 2030) avancée pour justifier le projet serait en partie liée aux nouvelles activités du centre commercial. En d'autres termes, l'opération d'extension aggraverait l'engorgement qu'elle est censée résoudre.

D'où cette nécessité, pour la Mairie, « *d'enlever des mètres carrés non essentiels* ». Par exemple cette salle de spectacle de 2 800 places, alors que le parc de La Villette avec la Philharmonie, la Grande Halle, le Zénith, la Cité de la musique, mais aussi la future Aréna de la porte de La Chapelle ne se trouvent qu'à une poignée de stations de métro. Et pourquoi ne pas réduire aussi le nombre de commerces – 20 000 m² annoncés contre 5 000 aujourd'hui – qui « *viennent concurrencer un tissu économique [parisien] déjà en difficulté* », et fragiliser encore davantage celui des banlieues voisines.

Le quatrième point, ouvrir la gare vers le nord, peut sembler anecdotique, mais « *une gare doit être ouverte de partout, de tous les côtés* », insiste Alexandra Cordebar, la maire socialiste du 10^e arrondissement, qui pense à l'insertion avec le quartier. A la fin de l'hiver, les artisans du projet avaient rassuré en disant « *être prêts à accompagner une ouverture vers le nord du projet* ». La Ville demande désormais un engagement ferme.

Le préfet de région ne devrait pas signer quoi que ce soit avant la tenue du second tour des municipales

Enfin, l'équipe Hidalgo insiste pour que la SNCF et Ceetrus, qui n'ont pas souhaité répondre aux questions du *Monde*, prennent davantage en compte les liens avec les taxis, les bus, et surtout les vélos, pour lesquels elle réclame une hausse considérable du nombre de places de stationnement.

Le dossier ayant pris, ces derniers mois, une tournure très politique, le préfet de région ne devrait pas signer quoi que ce soit avant la tenue du second tour des élections municipales. En cas d'absence de consensus et « *de passage en force* », prévient toutefois la maire du 10^e arrondissement, « *nous sommes déterminés, avec les habitants, et en parfaite intelligence avec la Ville, à user de tous les moyens, y compris les recours, pour s'opposer à la mise en œuvre de ce projet. Car tel qu'il est porté aujourd'hui, il ne correspond pas du tout à notre volonté d'aménager la ville* ».

Serge Rémy, le président du collectif associatif Retrouvons le nord de la gare du Nord, relève, lui, le décalage entre le moment où ce projet a été pensé et l'époque que nous traversons « *avec les changements irréversibles du climat, et cette sortie de pandémie* ». Et il déplore que « *la satisfaction des besoins des usagers et du confort des habitants* » passe après l'équilibre financier d'un programme qui repose avant tout sur une opération immobilière.