



Paris

Le préfet de région délivre le permis de construire du projet gare du Nord

PAGE 18

ÉCONOMIE & ENTREPRISE

Gare du Nord : feu vert à la rénovation controversée

Le préfet de la région Ile-de-France autorise le projet présenté par la SNCF et Ceetrus, une filiale d'Auchan

En délivrant, lundi 6 juillet, le permis de construire de rénovation et d'agrandissement de la gare du Nord, le préfet de région Ile-de-France, Michel Cadot, a donné son feu vert au projet présenté par la SNCF et son partenaire Ceetrus, la filiale d'immobilier commercial du groupe Auchan. La polémique autour de cette opération contre laquelle la Ville de Paris et tout un collectif d'architectes et d'urbanistes s'opposent depuis des mois, n'en est pas pour autant terminée.

«*Le gouvernement vient de s'inventer un Notre-Dame-des-Landes en plein Paris. Je lui souhaite beaucoup de courage sur le plan politique et juridique*», a aussitôt annoncé Emmanuel Grégoire, le premier adjoint d'Anne Hidalgo (PS) à la Mairie de Paris et nouvel élu chargé des questions d'urbanisme, d'architecture et du Grand Paris. La Ville prendra «*tous les chemins politiques et juridiques pour faire obstacle à ce projet*», promet-il. Pas mieux du côté du collectif associatif Retrouvons le nord de la gare du Nord. «*Ce projet contrevient à la satisfaction des usagers et au confort des habitants. A la suite de l'épidémie que nous venons de connaître, il faut reconsidérer les projets économiques menés pas le gouvernement. Nous ne varierons pas, nous sommes le front du refus*», a déclaré son président, Serge Rémy. Autrement dit, dans l'histoire déjà mouvementée de cette opération, le chapitre juridique vient de s'ouvrir.

La tournure qu'allait prendre tout cela est restée en suspens jusqu'au dernier moment. Quelques heures avant l'expiration du délai légal, et alors que les élus pari-

siens envoyaient encore des messages au plus haut niveau pour alerter sur les conséquences d'un tel programme s'il était mené à terme, le préfet n'avait toujours pas rendu publique sa décision. Le dossier étant devenu ces derniers mois très politique, Michel Cadot a attendu la nomination du nouveau gouvernement pour valider l'orientation à donner à ce projet d'envergure nationale.

700 000 personnes chaque jour

La nécessité de moderniser et de réaménager la plus grande gare d'Europe n'est guère discutée, surtout à l'approche des Jeux olympiques (JO) de 2024. Mais les adversaires de la rénovation à 600 millions d'euros dessinée par l'agence Valode et Pistre dénoncent depuis des mois une opération «*surdimensionnée*», «*incohérente*», «*un projet dépassé avant même d'être construit*» dans un des quartiers les plus denses d'Europe, et sans qu'aucune étude d'intégration avec son environnement n'ait été véritablement menée. «*Nous ne sommes pas opposés à la rénovation, insiste Emmanuel Grégoire, mais c'est une gare avant toute autre chose, et non un centre commercial avant une gare.*»

Pour désengorger la première gare d'Europe par laquelle transitent 700 000 personnes chaque jour et bien davantage à l'horizon 2030, selon les dires de Statio-Nord, le consortium qui unit la SNCF à Ceetrus, il a été imaginé d'arrimer un édifice de 300 mètres de long, haut de cinq étages, à la halle historique de Jacques Ignace Hittorff (1792-1867). A l'intérieur : la création d'un nouveau terminal des départs, mais aussi une bonne partie des 19 000 m²

de boutiques du projet devant lesquels devraient passer les voyageurs, 13 000 m² de bureaux, 12 000 m² d'équipements sportifs et culturels, dont une salle de spectacle de 2 800 places. Et sur les toits, un parc public.

C'est à l'automne 2019 que la Ville de Paris a commencé à dénoncer le gigantisme de l'opération. Dans le même temps, un collectif d'architectes, d'urbanistes et d'historiens dénonçait un projet « *inacceptable* », dans une tribune publiée dans *Le Monde*. En mars, la commission d'enquête a rendu un avis favorable. Mais, comprenant depuis le début qu'il serait compliqué d'avancer contre la

Mairie, même si celle-ci n'a qu'un avis consultatif dans l'histoire, le préfet de région lançait, dans le même temps, une médiation pour que les représentants de StatioNord et les élus travaillent ensemble à l'amélioration du projet. L'idée : s'entendre sur un protocole sur la base duquel StatioNord pourrait alors déposer une demande de permis modificatif.

De nombreuses réunions se sont tenues, jusqu'à deux par semaine, ces derniers temps. La Ville de Paris avait listé les cinq points sur lesquels elle ne transigerait pas. Des compromis ont été trouvés. L'obligation de passer par le terminal de départ pour les passagers des Transilien, selon la méthode des flux aéroportuaires, n'est, par exemple, plus d'actualité. En revanche, pour les TGV, StatioNord n'en démord pas : il faudra passer par le premier étage du terminal, puis redescendre par l'une des passerelles qui enjambrera les voies avant de monter dans le train.

Concernant l'accès à la gare, le nombre de places de stationnement pour vélos va considérablement augmenter. Cela n'est pas encore le volume de ce qui se pratique à Amsterdam, mais StatioNord a donné son accord pour aménager 3 000 places, contre 1 200 puis 2 000 sur les docu-

ments présentés initialement. De son côté, la Ville s'engage à en installer 3 000 supplémentaires dans les rues avoisinantes. Pour la dépose taxi, Gares & Connexions ne serait pas hostile à un aménagement du parking en sous-sol de

la gare. Une bonne chose pour les techniciens de la Mairie de Paris, qui craignent une saturation du quartier aux heures de pointe.

En revanche, c'est une fin de non-recevoir pour l'ouverture de la gare vers le nord, à laquelle la maire du X^e arrondissement est pourtant très attachée. Quant à la dédensification du projet, les concessions obtenues sont largement insuffisantes, expliquaient encore, en fin de semaine dernière, Jean-Louis Missika, l'ex-adjoint à l'urbanisme d'Anne Hidalgo. Les discussions se heurtent à un problème de fond : une grande partie de l'équilibre financier de la rénovation de la gare, pour laquelle les pouvoirs publics ne voulaient initialement pas verser 1 euro, repose sur l'édification de ce grand complexe commercial le long de la rue du faubourg Saint-Denis.

Le permis de construire délivré, StatioNord pourrait ne pas attendre que tous les recours soient purgés avant de démarrer le chantier. Ce dernier pourrait même débiter avant la fin du mois de juillet. Le calendrier est très serré dans la perspective des JO de 2024. Surtout, certains travaux préparatoires doivent être menés directement sur les voies ferrées. Or, s'il fallait ajouter de la complexité au dossier, il s'agit d'intervenir sur l'un des réseaux ferrés les plus fréquentés d'Europe. Et les interruptions de circulation des trains se demandent et se calent des mois, voire deux ou trois années, à l'avance. ■

ÉMELINE CAZI

« [Paris prendra] tous les chemins politiques et juridiques pour faire obstacle à ce projet »

EMMANUEL GRÉGOIRE

premier adjoint d'Anne Hidalgo à la Mairie de Paris

LES DATES

2014

Le président de la SNCF demande de lancer des études sur la rénovation de la gare du Nord.

JUILLET 2018

Au terme d'un appel à candidatures, le projet de Ceetrus, filiale du groupe Auchan, est retenu. Celui porté par Altarea-Cogedim, avec l'architecte Dietmar Feichtinger, et celui du groupe-ment Apsys/Wilmotte & Associés sont écartés.

MAI 2019

Dépôt d'une demande de permis de construire.

JUIN 2019

Avis défavorable de la commission départementale d'aménagement commercial : la hausse des surfaces de 457 % est « surdimensionnée ». Quatre mois plus tard, la commission nationale approuve le programme.

MARS 2020

Au terme de l'enquête publique, les commissaires rendent un avis favorable.