

Trois recours déposés contre le projet de la gare du Nord - 5 septembre 2020

La bataille menée par la Ville de Paris et deux collectifs de citoyens a changé de nature et prend désormais une tournure judiciaire.

L'heure n'est plus aux tribunes d'indignation dans la presse, ni aux ultimes tractations chez le préfet de région. A présent que ce dernier a donné, début juillet, son feu vert à la rénovation de la gare du Nord telle qu'imaginée par le consortium Gares & Connexions et Ceetrus, filiale du groupe Auchan, la bataille menée par la Ville de Paris et deux collectifs de citoyens contre un projet jugé trop commercial et dont ils redoutent l'impact négatif sur l'un des quartiers les plus denses d'Europe, a changé de nature et prend désormais une tournure judiciaire. En une semaine, trois recours ont été déposés contre le projet.

La mairie de Paris, qui espère encore une sortie par le haut, a choisi, pour commencer, l'option du recours gracieux auprès du préfet de région. « *On espère être suffisamment convainquants pour qu'il juge pertinent de retirer le permis de construire et d'en déposer un nouveau* », explique Emmanuel Grégoire, premier adjoint et chargé des questions d'urbanisme. Le recours est parti jeudi 3 septembre. Le préfet a deux mois pour y répondre. Sur le fond, la Ville exige toujours la dédensification du projet avec le retrait d'au moins 15 000 m² sur les 60 000 m² supplémentaires prévus, comme le recommande le rapport de quatre urbanistes (Anne Mie Depuydt, Caroline Poulin, Jean-Louis Subileau et Pierre Veltz). Or, pour l'heure, le compte n'y est pas. StatioNord, la société d'économie mixte à opération unique (Semop) qui réunit Gares & Connexions et Ceetrus, accepte de retirer 5 000 à 8 000 m², mais pas davantage. En cas d'impasse, la mairie de Paris n'exclut pas d'aller au contentieux.

Pour justifier leur recours, les avocats contestent une série de points dans la procédure. Ainsi, l'étude d'impact à partir de laquelle la Commission nationale d'aménagement commercial (CNAC) a donné son feu vert n'aurait pas suffisamment tenu compte des effets collatéraux des nouvelles boutiques sur les commerces du quartier, mais aussi sur ceux des villes de la banlieue nord.

L'enquête publique aurait aussi dû avoir une dimension métropolitaine, voire nationale, et non se cantonner au périmètre du quartier et de ses arrondissements limitrophes. Ils jugent aussi l'étude sur la fréquentation des voyageurs incomplète, le traitement paysager insuffisant.

Un scénario « erroné »

Par ailleurs, ce n'était pas, selon eux, à l'Etat de délivrer ce permis de construire, mais à la mairie, comme c'est traditionnellement la règle en France. Ce même argument est développé dans le recours gracieux qu'a déposé, le 25 août, le Comité des habitants Gare du Nord/La Chapelle. Le code de l'urbanisme prévoit bien des exceptions à la règle pour les projets réalisés « *pour le compte* » de l'Etat, des établissements publics de ce dernier ou ses concessionnaires, Mais il ne suffit pas que « *le projet soit réalisé sous maîtrise d'ouvrage d'un établissement public de l'Etat* » pour que la compétence

revienne automatiquement au préfet, relève David Billard, l'avocat du collectif. Dans le cas précis, la demande a été déposée par StationNord, « *une société anonyme de droit privé* ». Et, d'après M^e Billard, « *le développement d'un centre commercial surdimensionné ne constitu(e) naturellement pas une mission de service public réservée à l'Etat par le législateur* ».

En outre, il ajoute que l'étude d'impact qui accompagne la demande de permis est très discutable. Elle présente, pense-t-il, un scénario « *erroné* » de ce à quoi ressemblera le quartier une fois les travaux terminés. Le document « *analyse de manière tronquée et insuffisante* » les conséquences de la multiplication des boutiques, de l'arrivée d'une salle de spectacle (2 800 places) et de nouvelles terrasses sur le niveau sonore d'un quartier déjà très bruyant. Les prévisions de hausse des voyageurs sur lesquelles s'appuie le projet ne seraient, par ailleurs, pas les bonnes, relève-t-il aussi. « *Il ressort en effet très clairement de l'avis de l'Autorité environnementale que l'augmentation prévisionnelle du nombre de voyageurs d'ici 2030 est de 17 % (864 000 usagers par jour au lieu de 740 000 [actuellement]) et non pas de 30 % comme l'a prétendu la Semop lors de la concertation* ».

« **Valoriser le foncier** »

Ce point sur la saturation de la gare du Nord en 2030, qui serait insuffisamment démontrée, est également l'un des angles d'attaque du collectif Retrouvons le Nord de la gare du Nord, dans lequel on retrouve des urbanistes, des architectes, mais aussi des militants écolo, des usagers des transports, et des élus de Seine-Saint-Denis. L'association n'a pas l'année d'ancienneté nécessaire pour attaquer directement le permis de construire. Mais la déclaration de projet, ce document qui, à l'issue de l'enquête publique, oblige le maître d'ouvrage à se prononcer sur l'intérêt général de l'opération, manque de sincérité, estime l'avocat Louis Cofflard, qui a déposé, le 23 août, une requête devant la cour administrative d'appel de Paris.

Le 16 mars, la directrice générale de Gares & Connexions, Marlène Dolveck, listait dans la déclaration de projet les points qui, selon elle, justifient l'opération. Or, l'avocat estime que « *l'ensemble des nombreuses pièces du dossier ne démontrent pas les objectifs affichés* ». « *La saturation n'est par exemple pas démontrée. En réalité, le seul but de Gares & Connexions est d'augmenter les surfaces commerciales pour valoriser le foncier, ce qui ne suffit pas à déclarer ce projet d'intérêt général dans un quartier qui n'est pas dépourvu de surfaces commerciales.* »

Le préfet de région a deux mois pour répondre aux recours gracieux. Pour ce qui est de la requête devant la cour administrative d'appel, l'audiencement du dossier risque de prendre quelques mois. Aucune de ces actions n'est suspensive. Mais il se peut que des recours devant le juge des référés soient déposés au moment du début réel des travaux.