

Transformer la Gare du Nord : quels enjeux réels ?



Depuis 2019, Claude Solard, le directeur général de la SNCF Gares et Connexions a mis en place une toute nouvelle idée « transformer la gare du nord » qui est, rappelons le, la plus grande gare de France et d'Europe (1 500 circulations par jour et plus de 250 millions de voyageurs par an). Leur défi politique et technique est de transformer cette gare en gare du XXI^e siècle. Leurs idées les plus importantes sont de veiller sur les voyageurs et offrir des services innovants à leurs clients. Ce projet aurait été plébiscité par plus de 90% des usagers en janvier 2019 d'après le sondage Odoxa.

Mais qui cela toucherait-il ? Qu'est-ce que cela changerait ? Quels seraient les points positifs et négatifs de ces changements ?

Ce projet a vu pour la première fois le jour en juin 2017 lors d'une consultation aboutissant à la recherche de partenaires pour ce projet à cause de l'augmentation du trafic, (l'objectif étant de passer à 900 000 voyageurs d'ici 2030) et ceux sans augmenter le nombre de voies existantes. Pour régler ce problème qui pourrait créer des conflits, l'AREP (l'agence d'architecture et d'ingénierie de la SNCF) a mis en place une idée, faire la différence entre les arrivées et les départs en créant une passerelle qui enjambrerait les quais. Ce qui imposerait l'augmentation des liaisons entre le RER/métro et la gare de surface/création des commerces. En décembre 2018, l'équipe Valode et Pistre-Ceestrus a été désignée comme lauréate.

La gare du Nord s'est aussi engagée à desservir la plupart des sites pour les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 de Paris, mais de nombreuses personnes ne cachent pas leur peur sur le fait que pour eux, les travaux ne pourront jamais être finis à temps pour les Jeux Olympiques alors que le permis de construire vient seulement d'être déposé.

Ce projet est très complexe et de nombreux avis doivent être pris en compte : ceux de la SNCF, les associations, les riverains, les usagers, les professionnels, les services de la Ville et toutes les administrations. Ce projet oppose de nombreuses personnes dont un collectif d'architectes, d'urbanistes et d'historiens « contre » les porteurs du projet, le groupement

Ceetrus (filiale immobilière et foncière d'Auchan) et les architectes de l'agence Valode et Pistre, associés à la gare SNCF.

Leur questionnement portant sur 3 thèmes différents le patrimoine et l'esthétique de cette gare du XIXe siècle, les fonctions d'une gare métropolitaine, la densité et l'ouverture d'un équipement de locomotion.

La Gare du Nord accueille chaque jour plus de 700 000 voyageurs et ce chiffre ne cesse d'augmenter (200 000 en plus par rapport à 2001). Grâce à ces changements ce bâtiment serait capable de recevoir un peu plus de 900 000 voyageurs.

Les populations les plus touchées seront les usagers qui se comptent par millions et qui se déplacent chaque jour en RER et en train de banlieue, faisant en moyenne 30 km par jour.

Ces changements feront en sorte que la gare soit plus spacieuse, deux fois et demi plus grande que maintenant soit 50 000 m², plus facile d'accès, plus confortable mais aussi avec l'idée de réformer le fonctionnement de l'accueil des voyageurs, les lieux d'attente et la sécurité. Les architectes chargés du réaménagement de la gare du Nord précisent qu'il y aura aussi de nouveaux espaces qui seront remplis de lumière naturelle, un nouveau hall qui longerait la façade historique et donnerait ainsi un accès plus facile aux passerelles le tout dominant sur les voies et les trains.

Une rue sera construite pour faire la jonction entre la ville et la gare ainsi que la nouvelle gare de bus (qui avait d'ailleurs été réclamée par l'Ile-de-France Mobilités et la RATP, leur demande étant d'améliorer le stationnement et la circulation des bus), et la station de vélos ainsi que des commerces et des bureaux.

Les équipes de la SNCF promettent entre autres de sauvegarder le patrimoine historique de la gare comme cela a déjà pu être fait à la gare de Strasbourg et de Gare-de-Lyon, ainsi que d'articuler les différentes fonctions et services autour d'espaces généreux à l'échelle de la fréquentation de la gare.

De nombreux commerces seront mis en place ce qui amènera une augmentation des emplois comme des commerces intelligents et pratiques, des bars, des restaurants, des lieux de culture et d'exposition ainsi qu'une salle de spectacles.

Plusieurs lignes de métro seront plus rapides (la 2, la 4 et la 5) ainsi que le RER (lignes B, D et E). La SNCF assure prendre toutes les mesures possibles pour que les voyageurs aient plaisir à entrer dans cette gare et en gardent un bon souvenir.

Alexandra Cordebar (maire du 10^{ème} arrondissement de Paris) et Jean-Louis Missika (adjoint à la Mairie de Paris), *Le Monde* du 1^{er} octobre 2019, ne tiennent pas le même discours : si la SNCF et Ceetrus augmenteront bien la capacité de la Gare du Nord de 88 000 m² (un total allant donc jusqu'à 125 000 m²), la plus grande partie servira au commerce... A l'inverse de la promesse de la SNCF, seule une part minime de la gare serait aménagée pour l'amélioration du confort des voyageurs.

Le projet met l'idée de la non-pollution en avant ainsi que l'évolution technologique des nouveaux modes de transport urbain collectifs. Chaque activité disponible visera le zéro

déchet, l'arrêt du gaspillage alimentaire et l'économie solidaire ainsi que les circuits courts qui se verront avoir une place importante comme entre autres les associations locales qui sont capitales pour le bien-être de leur quartier.

Ainsi, la gare du nord propose l'idée de recouvrir chaque bâtiment qui sera mis en construction avec une surface végétalisée et ce, par exemple, dans les quartiers pauvres ou encore l'aménagement d'un parking pouvant accueillir jusqu'à 2 000 places réservées aux vélos. La gare routière actuelle serait remplacée par une écostation de bus nouvelle génération et l'espace ouvert devant l'entrée de la gare sera largement réservée aux piétons et aux transports en commun. Ils espèrent aussi pouvoir construire une toiture d'environ 11 000 m² qui servira à valoriser un panorama exceptionnel ainsi que la mise en place d'espaces sportifs ou encore un parking souterrain.

Pour ne pas faire augmenter le prix des tickets de chaque voyageurs ou les impôts des citoyens, les équipements qui aideront au doublement de la surface, les nouveaux ascenseurs et escaliers mécaniques, seront pris en charge par Ceetrus (holding d'Auchan) qui sera le partenaire public-privé de la gare mais, les édiles parisiens ne sont pas d'accord avec cette idée, leur proposition serait que tous les pouvoirs publics concernés assurent un financement public de cette rénovation, la ville de Paris s'occuperait de sa part au côté de l'Etat et de la région Ile-de-France. Le préfet de Paris a aussi proposé de réunir une table ronde afin, d'aider à alléger les contraintes et la taille du projet actuel.

Tous ces changements toucheraient en particulier les voyageurs Eurostar, Thalys, TGV, TER et le Transilien. Ce modèle de façon de faire existe depuis maintenant de nombreuses années dans un certain nombre de gares à Paris telles que Montparnasse, Austerlitz (partenaire avec Altarea) et Saint-Lazare (partenaire avec Klépierre).

Malheureusement pour la SNCF, un collectif d'architectes (mais aussi des urbanistes et des historiens d'art) a signé il y a peu de temps une tribune dans *Le Monde* du 16 septembre 2019 visant à montrer que cette histoire de rénovation serait en un mot inacceptable, deux architectes chargés de ce réaménagement ont donc décidé de prendre la parole pour remettre les choses au clair, Denis Valode et Jean Pistre (ils sont les fondateurs du cabinet Valode & Pistre en 1980 et ont été de nombreuses fois récompensés).

Un des sujets de cette tribune est que toute cette exploitation de magasins ne servirait en fait qu'à mieux exploiter ces commerces mais ne faciliterait en aucune façon l'accès au train. Ces équipements (restaurants, expositions...) seraient aussi là pour que les habitants des quartiers proches se déplacent plus vers la gare et y passent le plus de temps possible. Mais cela est, d'après cette tribune, très mal calculé, car la gare du Nord est de base un lieu très atteint par le trafic et cela n'aidera pas au rééquilibrage des activités parisiennes même si cela permettrait bien sûr à Auchan d'augmenter conséquemment ses revenus.

Cela obligerait également des milliers de personnes à traverser ce centre commercial alors qu'ils cherchent avant tout à se poser dans un lieu confortable. Le voyageur devra donc monter à 6 mètres de hauteur dans le centre commercial, tout à l'est de la gare, puis accéder aux quais par des passerelles, des escaliers et des ascenseurs.

Mais ce ne sont pas les seuls à remettre ces choix en question. Comme dit plus haut, Alexandra Cordebar, la maire du 10^{ème} arrondissement de Paris et Jean-Louis Missika adjoint à la Mairie de Paris se sont positionnés contre le plan de rénovation de la Gare du

Nord. Et, ils ont eux aussi pris la peine de rappeler que l'échéance de ces travaux serait trop courte vis-à-vis de l'arrivée des JO 2024. Mais ce n'est pas tout, car l'insertion urbaine d'un bâtiment aussi prestigieux est presque vue comme inenvisageable. En effet, la gare se trouve au milieu de rues adjacentes très proches, l'espace serait ainsi trop restreint pour insérer un bâtiment de cette densité.

La ville de Paris a bien sûr eu quelques requêtes vis-à-vis de ce projet, préserver le patrimoine comme la halle d'Hitdorff, diminuer les surfaces commerciales et entre autres les hauteurs, que la Gare du Nord ait plusieurs accès, la mise en place de protections patrimoniales. Mais les résultats obtenus ne sont pas allés au bout de leurs espérances. La ville de Paris a donc préféré se retirer du côté de la SNCF car le plus important était avant tout pour eux de conserver la rénovation de la gare à l'accueil et au confort des voyageurs, et que la dimension commerciale ne prenne pas le dessus sur les services rendus aux usagers.

Finalement leur réflexion leur a permis de conclure que pour la Gare du Nord, « le vide » était la meilleure solution pour améliorer le confort des voyageurs n'est pas de remplir le bâtiment de bâtis pour que le projet soit moins complexe et respectueux du patrimoine ancien et moderne.

La commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) a elle aussi rendu un avis défavorable jugeant cette offre surabondante face à une gare qui est déjà capable de jouer un rôle locomotif pour le quartier. Pour eux il est donc utile que le projet fasse l'objet d'un débat élargi et ce même si l'accueil des voyageurs internationaux et nationaux est impératif il faut aussi se poser la question de savoir si ce nouvel équipement profite au quartier et aux pôles environnants.

Le directeur général de SNCF Gares & Connexions, Claude Solard (*Le Monde* du 3 septembre 2019), a toujours soutenu ce projet mais, ce n'est pas le cas de tout le monde, la Gare du Nord a été construite par l'architecte Jacques Ignace Hittorff, en 1864 et elle figure à l'inventaire des Monuments historiques comme l'une des six gares mythiques de Paris. Il y a maintenant 20 ans, la gare d'échange a été créée et cela par l'architecte-ingénieur Jean-Marie Duthilleul, le nouveau projet pour la Gare du Nord prévoit entre autres de raser ce bâtiment, ce qui représenterait une nouvelle fois un coût écologique important avec aussi la mise en place de passerelles et la construction de dalles qui cacheraient les réalisations artistiques qui avaient été faites comme les façades...

De nombreuses décisions doivent encore être prises face à ce projet, mais ce qui ressort comme étant le plus important est le fait qu'il ne faut pas oublier la fonction principale de ce lieu, être une gare.

Héloïse COMBE (1^{ère} 8), le 3 mars 2020