



jeudi 10 octobre 2019

Page 8

1010 mots - 4 min



SOCIAL-ECO—SOCIAL-ECO

À la gare du Nord, l'offrande à Auchan ne passe pas

La Commission nationale d'aménagement commercial se réunit ce jeudi pour statuer sur le projet contesté de rénovation de l'édifice protégé. Les opposants dénoncent un chantier titanesque, à seule fin mercantile.

Champ de mines en pleine précampagne électorale, le gigantesque projet de rénovation de la gare du Nord, à Paris, n'en finit plus de crispier les débats. La Commission nationale d'aménagement commercial, qui doit se réunir ce jour, devrait trancher sur le bien-fondé du projet. Dans l'attente, opposants comme promoteurs s'affichent confiants.

Porté par Gares & connexions (filiale de la SNCF), associée, dans une entreprise d'économie mixte, à la foncière du groupe Auchan (Ceetrus) – majoritaire à 66 % –, le projet StationNord, lancé en juillet 2018, prévoit le triplement de la surface de la gare. En tout, près de 90 000 m² de construction nouvelle, dont plus de 20 000 m² de surface commerciale – contre moins de 5 000 m² aujourd'hui. Une aberration économique, un contresens architectural, mais surtout une absence de réponse à la question cruciale de l'amélioration du service public ferroviaire.

La « privatisation rampante des espaces ferroviaires »

« C'est un projet business d'hyper-commercialisation de la gare qui ne répond ni aux besoins des usagers ni à celui des riverains », s'agace Didier Le Reste. Conseiller (PCF) du 10^e arrondissement de Paris, l'ancien secrétaire général de la fédération CGT des cheminots dénonce la « privati-

sation rampante des espaces ferroviaires », et exige « l'arrêt » d'un « projet mal ficelé » conçu uniquement pour « rapporter plus d'argent à Auchan ». Pierre angulaire pour les opposants : l'allongement des temps de parcours en gare pour les usagers, contraints, in fine, de traverser une immense zone commerciale pour accéder aux quais, dont le nouveau projet condamne les accès directs. Dans une tribune au vitriol, signée entre autres par Jean Nouvel et Roland Castro et publiée début septembre dans les colonnes du Monde, un collectif d'architectes, d'urbanistes et d'historiens de l'art pourfend, en la matière, « une grave offense aux usagers des transports », pointant des parcours « inutilement compliqués » et des « temps d'accès nettement augmentés ». Un argument qui a d'ailleurs, en partie, présidé à la décision de la commission départementale des activités commerciales (Cdac), qui a émis, le 27 juin dernier, un avis défavorable sur le projet StationNord. « Considérant que si la requalification de la gare du Nord s'impose afin de lui permettre d'accueillir un flux grandissant de voyageurs (+ 30 % à l'horizon 2030), le projet n'apporte pas de réponse satisfaisante en proposant une surface commerciale surdimensionnée, avec une augmentation de 457 % de la surface de vente », faisait alors valoir la Cdac. Un coup de massue pour les promoteurs.

Et ce n'est pas le seul. Jusqu'alors fa-

vorable à la rénovation proposée, la Mairie de Paris vient elle-même de faire volte-face. L'adjoint à l'urbanisme d'Anne Hidalgo, Jean-Louis Missika, plaide désormais pour un « projet revu à la baisse, à hauteur de 200 millions d'euros », contre 600 millions. Une décision qui a « surpris » Jean-Pierre Leroux. L'ancien maire adjoint (PCF) du 10^e arrondissement mène depuis des mois la bataille contre les plans pharaoniques de la SNCF. Et il n'a pas ménagé sa peine. « Dès le mois de septembre 2018, au conseil d'arrondissement, les élus communistes présentaient un vœu d'opposition au projet et exigeaient la mise en œuvre immédiate d'une concertation sur le sujet », se souvient Jean-Pierre Leroux. La première réunion publique, en janvier 2019, fait salle comble. « Les riverains sont très inquiets de voir se concrétiser un projet qui, en plus de privilégier le commerce au détriment du service public ferroviaire, privatise la gare du Nord via une concession pour 46 ans », poursuit l'ancien élu. Le tout dans un « quartier déjà asphyxié où on ne peut plus bouger ».

« Aucun plan n'est prévu pour décongestionner le trafic »

Exhumé pour l'occasion, l'ancien Comité des habitants gare du Nord-La Chapelle a repris du service et se bat pour un autre réaménagement de la

gare, qui prenne enfin en compte les abords du bâtiment. Car s'il est un autre point qui contrarie tout le monde, c'est bien celui de l'organisation des circulations, routières notamment, autour de la nouvelle gare. «Aucun plan n'est prévu pour décongestionner le trafic», poursuit Jean-Pierre Leroux, membre du comité. Pire, en sacrifiant la voie dédiée aux bus et une partie de la gare routière, «la rue du Faubourg-Saint-Denis va devoir supporter le passage de 900 bus par jour vers le nord et 850 vers le sud». Quand au parvis existant, surfréquenté par les taxis et autres VTC et occupé en permanence par 250 motos, «aucune solution n'est évoquée dans le projet», regrette l'ancien élu, pour qui «le quartier n'a jamais été intégré dans les plans de Ceetrus et de la SNCF».

Quatre années de travaux que pourraient

subir les riverains

Si le permis de construire était définitivement accordé, les riverains risqueraient en outre de le payer de leur tranquillité : quatre années de travaux, probablement de nuit pour ne pas interrompre les circulations ferroviaires (2 500 trains par jour), et un ballet incessant de centaines d'engins de chantier. «La construction des trois passerelles prévues, c'est une rotation permanente de 90 camions toupie ou bien l'installation, in situ, d'une centrale à béton qui nécessite des milliers de tonnes d'eau pour fonctionner et crée des nuisances sonores 24h/24», abonde Didier Le Reste.

Dans l'Hémicycle, le 1er octobre dernier, Pierre Laurent interpellait directement le secrétaire d'État en charge des transports. Le sénateur communiste de Paris dénonçant violemment un projet qui «cherche à capter commercialement les 200 mil-

lions d'usagers de la gare par an», et lui enjoignant de «proposer d'autres choix en vue de faire de cette gare du Nord un espace civilisé de mouvements et de rencontres». Mais Jean-Baptiste Djebbari n'en démord pas. Le projet sera «validé», assure le secrétaire d'État, parce qu'«il est nécessaire». Les critiques, aussi fondées soient-elles, se retrouvant dans sa bouche résumées à «un jeu politique à quelques mois des élections municipales». Plus lucide, Guillaume Pepy, s'il s'affiche «confiant», estime que «si la Mairie de Paris rend un avis négatif, le permis de construire ne pourra pas être validé». Le président sortant n'ignorant pas, sans doute, qu'un certain nombre de hauts cadres dirigeants du groupe public désapprouvent le projet. La balance semble pencher inexorablement en faveur des opposants... ■

par Marion D'allard





SOCIAL-ECO—SOCIAL-ECO

« Il faut transformer les bâtiments, les prolonger, ne pas faire contre mais avec »

L'architecte Paul Chemetov met en garde contre l'entreprise pharaonique qui transforme la gare du Nord en centre commercial. À l'opposé du lieu de vie et d'échanges qu'elle devrait être. Entretien.

Une gare est-elle un bâtiment comme les autres ?

PAUL CHEMETOV En principe, oui. Mais la gare du Nord est un bâtiment protégé, inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Elle est en outre l'œuvre de l'architecte Jacques Ignace Hittorff, qui a fait le plan définitif de la place de la Concorde, l'église Saint-Vincent-de-Paul et d'autres choses tout aussi remarquables. Ce bâtiment est certes un objet technique, mais il est, dans l'histoire et la mémoire parisienne, un monument – au sens latin « ce dont on se souvient » – pour les millions de gens qui l'empruntent.

La SNCF promet d'édifier un véritable « lieu de vie ». Vous êtes de ceux qui contestent l'argument. Pour quelles raisons ?

PAUL CHEMETOV Une gare est forcément un lieu de vie. Dans la programmation contemporaine, les lieux de vie ne sont pas monofonctionnels. Il y a par exemple des boutiques et des cafétérias dans les musées, comme dans les bibliothèques. Le principe d'un lieu non monofonctionnel est de nos jours évident. Cela posé, un centre commercial est-il un lieu de vie ? Non. Précisément parce qu'il est monofonctionnel. En ce qui

concerne la gare du Nord, il faut certainement des espaces commerciaux, ils existent du reste déjà. Mais il est impensable que la totalité de l'adjonction nouvelle soit commerciale. Dans le détail, l'hypothèse des passerelles qui permettraient de rattraper la différence de niveau entre le parvis et les quais suppose que la majorité des usagers arrivent en gare par la rue du Faubourg-Saint-Denis. Mais ce n'est qu'une hypothèse et la majorité des passagers arrivent en réalité aujourd'hui de plain-pied par le parvis. En somme, leur faire faire un crochet par un centre commercial, c'est leur compliquer la vie. Et s'il est agréable de trouver quelques commerces lorsqu'on va prendre son train, qui va aller faire ses emplettes à la gare du Nord ? Personne.

Préserver l'identité architecturale en opérant les transformations nécessaires est un immense défi. Comment l'architecture moderne peut-elle résoudre l'équation ?

PAUL CHEMETOV Nous ne travaillons pas sur des îles désertes mais dans la continuité de la ville et de ses bâtiments. Nous les transformons sans les détruire. Il n'est pas là question d'architecture moderne, mais d'architecture tout simplement. La halle Duthilleul, construite il y a vingt ans, est d'ailleurs l'une des

données du projet, au même titre que celle de Hittorff, qui date du milieu du XIXe siècle. Il faut transformer les bâtiments, les prolonger, ne pas faire contre mais avec. Le musée du Louvre en est un bon exemple. On ne travaille pas dans un éphémère urbain, sans mémoire ni histoire. Bien sûr, cela ne signifie en rien qu'il faille sacraliser les choses, muséifier la ville. La transformation de la Galerie de l'évolution du Muséum d'histoire naturelle est, je pense, mon meilleur projet. Précisément parce que je me suis confronté à l'existant et que, en montant sur les épaules de mes prédécesseurs, j'ai fait plus grand. Il s'agit pour nous autres de passer le témoin aux générations suivantes en l'ayant enrichi. La gare du Nord, c'est non seulement la transformation utile du bâtiment, mais aussi la conception d'un nouveau parvis et c'est un point aveugle du projet actuel. Je crois que, au fond, les architectes choisis sont parfaitement capables de faire un bon projet. Mais il faut mieux formuler la question, en concertation avec la Ville, la SNCF et tous les autres acteurs. Cet appel d'offres a été monté sur une base incertaine : comment rajouter 90 000 m² de commerces. C'est tout le problème. ■

par Marion D'allard

