



Alexandra Cordebard
Maire du 10^e arrondissement

À l'attention de Madame Sylviane Dubail

Présidente de la Commission d'enquête
Préfecture de Paris et d'Île-de-France

Paris, le 7 janvier 2020

Madame la Présidente,

Pour faire suite à notre entretien du 19 novembre dernier, dont je vous remercie, je tenais à vous faire part, dans le cadre de l'enquête publique que vous dirigez, de l'avis de la mairie du 10^e arrondissement sur le projet de transformation de la gare du Nord proposé par la SNCF.

Je tenais tout d'abord à vous faire part de la colère des élus du 10^e arrondissement sur l'attitude du maître d'œuvre de ce projet lors de la réunion publique organisée par vos soins le 3 décembre dernier. Au cours de sa présentation et lors ces échanges qui ont suivi, ce dernier a en effet manifesté sa totale indifférence à toutes les interrogations et objections formulées par les participants, son refus catégorique et ostensible d'envisager la moindre évolution de son projet, traduisant par là même son souhait de plus en plus évident de l'imposer sans tenir aucun compte de l'avis des habitants et des élus.

Ce comportement particulièrement provocateur est venu s'ajouter à l'attitude de la SNCF qui, malgré les engagements du Président de son directoire pris devant la Ville de Paris et la Mairie du 10^e arrondissement, sous l'égide du Préfet de Région, n'a pas transmis aux quatre experts nommés par la Ville de Paris les informations attendues pour travailler sur les grands axes d'amélioration nécessaires du projet.

Pour mémoire, il s'agissait, dans le cadre de l'instruction du permis de construire et dans la perspective de l'enquête publique de travailler six thématiques :

- l'amélioration du fonctionnement de la gare et des intermodalités, notamment à une échelle plus vaste que le projet faisant l'objet du permis de construire ;
- les accès à la gare, complémentaires à ceux déjà proposés, notamment à l'ouest et au nord ;
- l'intégration urbaine du projet dans le quartier, particulièrement du côté de la rue du Faubourg Saint Denis, et la protection du patrimoine ;
- la dé-densification du projet, sa diversification et la cohérence des services et des usages au regard des questions de la complémentarité avec le tissu urbain du quartier ;
- les ambitions environnementales, pour tendre vers le zéro carbone et le zéro déchet ;
- le renforcement du suivi citoyen, du dialogue avec les riverains, les usagers et les différentes parties prenantes pour la phase de chantier.

Si je comptais naturellement, en tant que Maire du 10^e arrondissement, vous adresser un avis argumenté dans le cadre de l'enquête publique que vous présidez, ces signaux particulièrement négatifs ne font que renforcer ma conviction que les porteurs de ce projet n'ont pas l'intention de l'amender pour répondre aux attentes des habitants du 10^e arrondissement et des Franciliens.

Vous le savez, tout le monde, y compris à la Ville de Paris et la mairie du 10^e, considère que la gare du Nord a besoin d'être rénovée pour faire face à l'affluence des voyageurs, présente et à venir. Dès 2013, nous nous sommes d'ailleurs tenus aux côtés de la SNCF, en particulier lors de la présentation du projet porté par l'agence *Wilmotte & Associés*, finalement abandonné en 2017.

Le projet actuel, dévoilé à l'été 2018 et porté par CEETRUS, une filiale du groupe Auchan, a certes été présenté après consultation de la Ville de Paris, mais sans que celle-ci ne dispose d'un avis délibératif. Or s'il a les faveurs de la SNCF, c'est en bonne partie pour les garanties économiques que lui garantit le groupe Auchan. Dès l'origine, c'est-à-dire avant le choix final de CEETRUS par la SNCF, la Ville de Paris, la mairie du 10^e avaient soulevé d'importantes réserves sur ce projet. Ces réserves ont été rappelées publiquement notamment lors de la réunion publique du 29 janvier 2019 à la mairie du 10^e et lors du vote sur l'étude d'impact par le Conseil de Paris de juillet 2019 par Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris en charge de l'urbanisme, et moi-même.

Pour autant, la responsabilité des élus parisiens devant un projet aussi structurant et à qui la délivrance du permis de construire échappe, était d'engager avec la SNCF et Auchan un dialogue constructif, afin de préserver les intérêts des habitants. Nous nous sommes collectivement investis dans cette démarche, et avons tout fait pour associer les habitants au travers de concertations et de réunions d'information, ce que ni la SNCF, ni le groupe Auchan n'avait même envisagé initialement.

Cette phase de dialogue n'a cependant pas été à la hauteur des attentes de la Ville de Paris et des habitants, aucune inflexion réelle n'étant concédée par le maître d'œuvre quant à la conduite du chantier ou aux spécificités du projet. Or ce sont bien ces deux aspects – le suivi du chantier et le projet en lui-même – qui motivent aujourd'hui notre opposition.

Au plan des travaux, plusieurs points nous paraissent problématiques, tant au regard de la gestion des flux de matériaux et de décombres, qu'au plan de l'occupation de l'espace public, et bien sûr de la tranquillité du quartier.

En effet, dans ce quartier déjà particulièrement dense et saturé, les projections pour la seule évacuation des gravats dans la phase de démolition font état de près 1000 rotations de camions de grand gabarit. Le boulevard de la Chapelle et les voies qui longent la rue du faubourg Saint-Denis dans l'enceinte de la gare sont pensés par le maître d'œuvre comme une zone logistique, une sorte d'arrière cours de la gare, sans envisager les désagréments que subiront les habitants de ce quartier. Malgré nos demandes répétées, l'acheminement et l'évacuation des matériaux par voie ferrée a systématiquement été écarté au prétexte que le réseau SNCF serait déjà saturé. Qu'il me soit permis de rappeler que l'espace public parisien, et en particulier dans le 10^e arrondissement, le sont également.

L'installation des bases de chantier sur le domaine public municipal, quand bien même celles-ci pourraient être accueillies sur les parcelles de la SNCF, constitue une autre problématique non résolue. Une demande similaire a été formulée dans le cadre du chantier du Charles de Gaulle Express, et il n'est pas tolérable que le territoire de la Ville de Paris et en particulier celui du 10^e arrondissement, soit la variable d'ajustement des projets conduits par la SNCF, dans la mesure où c'est la tranquillité des

habitants ainsi que le cheminement au quotidien des Parisiens comme des voyageurs qui seraient directement impactés.

Cette tranquillité serait également perturbée par les nuisances dues aux travaux, et ce d'autant plus que la SNCF annonce que le projet implique en l'état, pour être achevé à l'horizon des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, que le chantier soit conduit y compris la nuit ou le week-end. Dès le mois d'octobre dernier, de premiers travaux nocturnes ont d'ailleurs été engagés au sein de la gare routière, sans qu'aucune information préalable ne soit délivrée ni aux habitants, ni aux pouvoirs publics locaux. Ce signal, particulièrement inquiétant, ne peut que nous faire douter des intentions du maître d'œuvre, qui évoque un chantier sans poussière et sans bruit, sans bien sûr la moindre explication et partage avec les services techniques municipaux, quant aux moyens d'atteindre de tels objectifs.

J'ajoute que la SNCF ne prend que partiellement en considération la concomitance de son chantier avec les autres chantiers prévus dans ce quartier dans les cinq prochaines années, ce qui ne peut que renforcer les difficultés à venir sur le terrain, et les nuisances pour les habitants. C'est d'ailleurs suite à ma demande qu'une mission de coordination de ces différents chantiers a été confiée à la SEM Paris Seine par CEETRUS. Il s'agit dans tous les cas de projets structurants comme la construction du Nouveau Lariboisière, le Charles de Gaulle Express, la création d'une liaison souterraine entre la gare de l'Est et la gare du Nord ou encore le réaménagement de la voirie entre les gare de l'Est et du Nord.

Enfin, la RATP a exprimé à de nombreuses reprises ses inquiétudes et réserves quant à l'exploitation de ses lignes de bus pendant la phase de chantier et au-delà, sans que la SNCF ne prenne en compte ces problématiques, dans un secteur déjà particulièrement saturé et où le développement des transports en commun est un impératif.

S'agissant du projet en lui-même. Vous le savez, il soulève de multiples questions, tant au plan de son volet commercial que de ses impacts sociaux et environnementaux, mais également au regard de l'absence de solution viable pour des intermodalités fluides, ainsi que pour la gestion des approvisionnements et de traitement des déchets. Enfin, des questions se posent également sur la préservation du patrimoine historique de la gare.

Tout d'abord, le modèle commercial projeté par la SNCF et Auchan paraît singulièrement anachronique. Devant le développement du commerce en ligne et la volonté de plus en plus affirmée des habitants de faire appel à des enseignes locales, l'implantation d'un centre commercial géant en cœur de ville semble plus que contestable. En s'engageant dans cette voie, la SNCF et Auchan font peser le risque de création d'une friche commerciale en plein cœur de Paris, ce que la Commission Départemental d'Aménagement Commercial avait pointé dans son avis négatif rendu au mois de juin 2019 sur la seule partie du projet qui lui était soumise. Les mêmes causes devant par ailleurs produire les mêmes effets, le projet Gare du Nord 2024 ne peut pas apparaître comme le lot de consolation d'Auchan après l'abandon par l'État du projet *Europacity*.

Au demeurant, le montant de l'investissement et la nécessaire rentabilisation d'un tel complexe rendra à tout le moins difficile, pour ne pas dire impossible, l'installation de commerces locaux ou indépendants. C'est donc faire courir le risque d'une déstabilisation complète du quartier et de ses petits commerces, mais aussi des enseignes ou équipements culturels, notamment les librairies indépendantes et les salles de spectacles et théâtres alentours. Le même danger pèsera d'ailleurs sur les centres commerciaux existants et déjà en difficulté qui sont situés sur les lignes de trains et de RER

reliés à la gare du Nord. Je pense notamment au « Millénaire » d'Aubervilliers, ou au « Parks » dans le 19^e arrondissement.

Comme beaucoup de gares, et pas seulement en raison de son implantation dans le Nord-Est parisien qui est un secteur historiquement touché par ces problématiques, la gare du Nord connaît une forte présence de publics en errance. Il nous apparaît donc vital que le projet puisse prendre en compte cette spécificité. La SEMOP a d'ailleurs entendu pour partie cette préoccupation des élus et un local à vocation sociale, destiné aux personnes en situation d'errance, est désormais prévu rue de Maubeuge. La SEMOP s'est également engagée à l'installation de sanitaires gratuits dans son périmètre alors que la SNCF continue de refuser la gratuité de ses installations au rez-de-chaussée, quand bien même les questions de propreté et de salubrité sont particulièrement sensibles sur ce site.

Au plan écologique, la Gare du Nord 2024 apparaît comme une aberration. Le quartier est déjà l'un des plus denses et des plus chauds de Paris. Or le choix d'une structure en carbone et verre laisse présager un bâtiment totalement climatisé, en particulier en cas de canicule, avec des rejets de chaleur dans l'environnement immédiat. Ainsi, au plan urbain, l'ensemble du projet paraît conditionné à des équations financières, sans rapport aux besoins du quartier. La quantité de bâti supplémentaire absorbable par le quartier n'a pas été calculée ; les îlots de chaleur existants n'ont pas été identifiés ; la gestion des flux n'a pas été pensée... Seule concession faite, l'extension de la terrasse végétalisée sur l'ensemble de la toiture et son ouverture au public. Je crains cependant qu'elle soit bien insuffisante pour réduire les effets d'îlots de chaleur dans ce quartier, compte étant tenu de la faiblesse de la surface et de l'absence de plants en pleine-terre capable de jouer un rôle de régulation thermique.

La Ville de Paris et les habitants ne sont d'ailleurs pas seuls à s'alarmer de l'impact écologique de ce projet. En septembre dernier, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) a rendu un avis très négatif à ce sujet, soulignant notamment l'absence d'étude préalable des îlots de chaleur urbains, et l'absurdité de la déconstruction intégrale de la halle Duthilleul. Elle mentionne enfin, vous le savez, la densification des circulations, ou encore l'augmentation probable des pollutions sonores.

J'évoquais cette problématique à propos de la phase de chantier, mais elle demeure valable dans celle d'exploitation de la future gare : la gestion des flux, qu'il s'agisse des flux logistiques ou de ceux de passagers et d'usagers quotidiens n'est nullement résolue.

Sauf à croire que la SNCF souhaite résolument s'engager dans une démarche écoresponsable de réduction des déchets – ce qu'a annoncé Gares & Connexions – la question de leur gestion et de leur évacuation paraît problématique. En effet, l'espace de logistique urbaine prévu par la SEMOP pour son centre commercial paraît largement sous-dimensionné au regard du considérable agrandissement de la gare et des surfaces dédiées aux services et aux activités tertiaires internes à la gare. Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'évoquer plus haut, il est par ailleurs projeté d'installer cet espace dans la zone de la gare la plus proche des habitations, le long de la rue du faubourg Saint-Denis, ce qui ne manquera pas de causer d'importantes nuisances pour les riverains. La SEMOP prétend prévoir une diminution du nombre de camions par rapport à la situation actuelle, évoquant la création d'une plateforme logistique hors de Paris, sans préciser sa localisation d'ailleurs. Cette diminution paraît peu crédible compte étant tenu de l'augmentation de la surface de la gare et de la multiplication des activités dans ses murs.

J'ajoute à ce propos que la proposition d'user du réseau ferré, tant pour les livraisons que pour l'évacuation des déchets, se pose aussi bien dans la phase de chantier que dans la phase d'exploitation, a été une fois encore écartée par la SNCF.

Aucune solution soutenable n'est proposée non plus en termes d'intermodalités. Si la mobilisation par la SNCF des sous-sols existants de la gare pour la dépose et la reprise des voyageurs par les taxis et VTC est une évolution positive du projet (bien qu'en dehors du périmètre du permis de construire), il n'en reste pas moins qu'elle ne constitue pas à elle seule une solution satisfaisante. En effet, la création du « terminal » des départs à l'Est de la gare, alors que les sous-sols en question se trouvent à l'Ouest, font craindre la persistance de déposes sauvages sur la rue du Faubourg Saint-Denis, les voyageurs arrivant en surface souhaitant avant toute chose être déposés au plus près de leur train. La suppression des nouvelles passerelles d'accès aux trains et en conséquence la renonciation à un système de type aéroportuaire séparant les flux d'accès et de sortie de la gare, et par la même l'obligation pour l'ensemble des voyageurs de passer par le centre commercial, serait de nature à améliorer les prises en charges des passagers depuis l'extérieur de la gare jusqu'à l'accès à leur train.

Les flux de Transiliens ne sont eux-aussi que très peu améliorés. Les sous-sols, en particulier ceux conduisant au RER ne sont pas du tout intégrés au projet, ce qui est plus que regrettable dans la mesure où il s'agit des conditions de transport de millions de voyageurs et que la gare du Nord est avant toute chose une gare du quotidien, majoritairement empruntée par les Franciliens.

La surface de la gare routière est réduite pour laisser place au nouveau bâtiment et la suppression de la rampe d'accès depuis la rue de Dunkerque pose de nombreuses difficultés non résolues pour les espaces publics alentours.

La question des vélos n'est que partiellement traitée : une vélo-station au sein de la future gare, même portée à 2.000 places après discussions avec la SNCF, paraît bien insuffisante au regard du nombre de voyageurs attendus et du développement de ce type de mobilités. Enfin, il n'existe aucune étude sur les flux de piétons, ce qui ne peut qu'inquiéter au regard des projections du nombre d'usagers et de clients potentiels des nouveaux équipements non ferroviaires, qui seront majoritairement concentrés, de par la configuration actuelle du projet, sur la partie de la rue du Faubourg Saint-Denis déjà saturée.

J'en viens enfin au volet patrimonial. Un grand nombre d'architectes et d'urbanistes de renom se sont élevés contre ce projet, qui dénature cet édifice classé. Vous le savez, la Commission du Vieux Paris a émis un avis négatif sur ce projet dès le mois d'avril 2019. Étaient notamment pointés la surdensification, la nécessité de maintenir la halle Duthilleul construite dans les années 2000 et de dégager la perspective intérieure de la grande halle Hittorf, plutôt que d'y adjoindre de nouvelles passerelles. À noter à ce propos que l'utilité de ces nouvelles passerelles, qui imposeront à l'ensemble des voyageurs de transiter par le centre commercial situé à l'Est, n'a pas été démontrée. Au contraire, leur présence qui tend à faire de la gare du Nord un équipement au fonctionnement de type aéroportuaire, allongera sensiblement les temps de trajet des voyageurs du quotidien plus demandeurs de bénéficier d'un accès direct à leur trains plutôt qu'à un centre commercial.

J'ajoute pour terminer que les copropriétés de la rue du Faubourg Saint-Denis se trouveront très fortement pénalisées par le projet. La façade arrière du nouveau bâtiment n'est en rien pensée en harmonie avec le cadre urbain de cette voie, de sorte que les habitants auront pour vis-à-vis un double mur vitré et opacifié, sans aucune perspective, à l'exception de la zone de logistique et de traitement des déchets. Il est d'ailleurs incompréhensible qu'à aucun moment la SNCF n'ait souhaité étudier sérieusement la demande des habitants et des élus, d'une ouverture piétonne vers le Nord, alors que les habitants de ces quartiers sont également usagers des transports en commun.

Madame la Présidente, je le répète, ni moi ni les élus parisiens ne sommes opposés au réaménagement de la gare du Nord, que nous savons être impératif. Pour autant, dans sa forme actuelle, le projet ne bénéficie ni aux voyageurs, ni aux habitants du Nord-Est parisien. Ceux-ci ne peuvent que considérer avec de vives inquiétudes les quelques 88 000 mètres carrés supplémentaires de commerces, bureaux, restaurants, salles de sport et de spectacles, et la totale surdité de la SNCF et de Auchan à leurs légitimes interrogations et demandes.

Ce projet est intenable et implique un chantier de cinq ans, pour lequel aucun scénario crédible n'a été soumis à la Ville de Paris. Ce projet est anti-écologique puisqu'il passe par la construction d'un complexe gigantesque, dont l'exploitation ne fera qu'accentuer les effets d'îlots de chaleur urbaine dans un arrondissement déjà très dense. Ce projet est confiscatoire, en ce que le bail de 46 ans conclu entre la SNCF et Auchan va à l'encontre de l'accord de Paris sur le climat : il s'agit donc d'une préemption de la capacité des Parisiens à décider de leur propre avenir et de la manière dont ils entendent mettre en œuvre sur leur territoire la transition écologique. Et malgré sa démesure, ce projet ne répond pas à la nécessaire appréhension globale des enjeux et problématiques de cette gare et de son environnement, ni au plan social, ni au plan des mésusages qui détériorent le quotidien des riverains comme des voyageurs.

Enfin, compte-tenu de la complexité du projet actuel et des recours éventuels contre un permis de construire qui serait délivré en l'état, il apparaît plus raisonnable, pour que l'objectif d'une livraison pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 soit atteint, que la SCNF propose un projet plus sobre, écologiquement, économiquement et patrimoniallement, et qui soit davantage axé sur la satisfaction des besoins des voyageurs du quotidien, le respect de l'environnement immédiat de la gare et des habitants.

Je forme le vœu que l'enquête publique en cours permette aux Parisiens, aux Franciliens et leurs élus de faire davantage entendre leurs voix. Je souhaite qu'elle puisse servir à ce que les aspirations de tous soient entendues et que le projet évolue donc substantiellement pour atteindre ces objectifs.

Vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cet avis, je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'expression de mes salutations distinguées.



Alexandra Cordebard