



Décider de produire et de consommer autrement pour mieux vivre

Gare du Nord : Avis défavorable au projet initial

Actuellement, jusqu'au 8 janvier 2020 au nom de l'augmentation du trafic ferroviaire, se déroule l'enquête publique sur le projet pharaonique de transformation de la gare du Nord (première gare d'Europe, 220 millions de passagers/an, plus de 2000 trains/jour). Ce projet est une nouvelle preuve de l'abandon par les gouvernements successifs de la responsabilité de l'État dans l'aménagement du territoire. C'est en effet la spéculation foncière et immobilière qui éloigne les populations modestes du cœur de la capitale et qui contribue à l'augmentation des besoins de transports domicile/travail et de la durée de ceux-ci.

Ce projet de la SNCF avec Ceetrus (Filiale de Auchan, famille Mulliez contributeur de l'évasion fiscale) est porteur d'une importante opération immobilière et commerciale sans rapport avec la fonction initiale de la gare pour sa transformation en centre de la consommation. Les réalités des quartiers environnants la gare, des besoins d'amélioration des transports et de la circulation des usagers dans la gare sont peu pris en compte. Le projet s'accompagne d'un processus de privatisation de ce lieu public. Ce bâtiment historique de la grande halle Hittorff serait profondément transformé par la construction annoncée de cinq niveaux d'activités commerciales (50 000 m² dont 20 000 à usage commerciaux). La SNCF ne conservant que 34% des parts, Ceetrus 64%. Le tout serait tourné résolument vers le commerce et le business faisant la part belle aux activités privées essentiellement marchandes. La transformation de la Gare du Nord en centre commercial est inacceptable, c'est d'une amélioration des transports dont les habitants ont besoin.

Fin « les usagers » il est question de visiteurs autrement dit « des consommateurs ». Ce champ linguistique est en concordance avec la voie ferrée privée (CDG Express) pour les touristes de l'aérien et les aménagements du Grand Paris. A nouveau la référence aux JOP en 2024 sert d'alibi pour accélérer les procédures.

L'objectif devrait être de permettre l'augmentation de la fréquence des trains et l'amélioration sensible de l'intermodalité des transports en commun particulièrement pour les usagers des lignes de RER B et D (+ de 1,5 millions/jour). Aujourd'hui la gare d'échange croule sous la vétusté, confrontés quotidiennement aux incidents et retards, aux suppressions de trains (travaux du CDG Express).

L'Autorité Environnementale énumère de nombreux manquements pour une meilleure évaluation des conséquences des multiples projets, pointe des risques de congestion persistante des déplacements au-delà des conséquences de quatre ans de travaux et craint l'augmentation significative des niveaux sonores. La volonté de contraindre les usagers à passer par des galeries marchandes est intolérable. Le Conseil de Paris propose des pistes d'amélioration de ce projet de transformation et d'extension pour réaménager en prenant en compte les besoins croissants des usagers des transports et de ceux des riverains de la gare du Nord.

Après avoir contribué à mettre en échec le projet Europacity/Ceetrus, et porté le projet CARMA qui permettrait de ne pas urbaniser les terres agricoles du Triangle de Gonesse, le MNLE 93 Nord Est Parisien dénonce ce nouveau projet de temple de la consommation. Le projet doit être tourné vers l'intérêt général et la mise en œuvre effective d'une transition écologique et solidaire, incluant une forte adaptation des transports et services publics en réponse aux besoins de confort des usagers et des habitants du quartier.

Pour toutes ces raisons nous émettons un avis défavorable à l'actuel projet.

Fait à Pantin le 28 décembre 2019