



7 Janvier 2020

## Enquête publique – Transformation de la Gare du Nord

### Avis du Collectif pour le Triangle de Gonesse

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) est une association loi 1901, qui s'est constituée en mars 2011 pour combattre le projet EuropaCity porté par le groupe Auchan et sa société immobilière Ceetrus, sur le Triangle de Gonesse. Il a pour but de défendre l'environnement et de concourir à l'amélioration du cadre et de la qualité de vie sur le territoire dénommé Triangle de Gonesse et, au-delà, par des projets de développement soutenable implantés sur le Triangle de Gonesse. Il regroupe dans son conseil d'administration des représentants d'associations départementales, agréées pour l'environnement, du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis. Il est soutenu dans ses actions par différentes associations régionales. Il rassemble 4000 sympathisant.es. C'est pourquoi nous estimons avoir une légitimité forte pour exprimer un avis sur ce nouveau projet porté par Ceetrus.

### Un projet à courte vue qui ne répond pas aux besoins actuels et futurs :

**Son appellation** : Gare du Nord 2024 devient après le printemps 2019 StatioNord. Pourquoi cette référence systématique des grands travaux à 2024, attribuée aux grands chantiers d'Ile-de-France, année des jeux olympiques à Paris ? Un projet de transformation comme celui de la Gare du Nord ne se conçoit pas pour un évènement, aussi important soit-il, mais pour répondre à un besoin de service public de déplacement sur un temps long. De plus cet abus de la référence aux JO 2024 a un effet de saturation de travaux très pénalisant pour la vie quotidienne des usagers et des riverains. La gare du Nord existe depuis un siècle et demi, elle est classée monument historique depuis 1975 et fait partie du patrimoine architectural de la capitale. Par ailleurs, elle constitue la première gare de voyageurs d'Europe et à ce titre assure des fonctions régionales, nationales et européennes de premier plan qui ne se réduisent pas à un rôle de vitrine événementielle. De plus cet abus de l'objectif des JO 2024 a pour effet de donner la priorité à ces grands travaux, au détriment de l'amélioration des transports du quotidien qui subissent une saturation des réseaux très pénalisante pour les usagers, les touristes et les riverains actuels.

**Sa prévision de trafic** : Le nombre de voyageurs par jour passerait de 700 000 aujourd'hui à 900 000 en 2030. Seulement une prévision à 10 ans pour un projet qui devrait se projeter au moins à 2050. Cette évolution de trafic de 200 000 voyageurs/jour supplémentaires en 10 ans va-t-elle se poursuivre durant les décennies suivantes ? Quelles politiques d'aménagement du territoire mettre en œuvre en Ile-de-France et en France pour stopper cette dissociation toujours plus grande entre lieux d'habitat et lieux de travail, qui nous oblige à des déplacements contraints de plus en plus longs en temps et en distance ?

**Sa proximité avec la gare de l'Est** : La proximité de ces deux gares parisiennes fait partie du contexte urbain du projet. La réalisation d'un tunnel est prévue pour 2025, pourtant la connexion entre les deux gares n'est pas mise en évidence dans le dossier. Alors que la mise en service future de la liaison Roissy-gare de l'Est plaide pour constituer un grand pôle de transit multi-modal unique à l'échelle européenne.

## Quels objectifs officiels ?

Selon la page de présentation de l'enquête publique, le projet de transformation de la Gare du Nord vise trois objectifs, correspondant à trois fonctions :

- Fonction développement : Répondre à l'urgence d'extension de la gare en augmentant les surfaces dédiées au service public de transport de voyageurs ;
- Fonction multimodale : Améliorer les correspondances entre modes de transports présents dans la gare en facilitant les accès et les cheminements ;
- Fonction service public : Apporter plus de services aux usagers, riverains et parisiens.

Pour atteindre de tels objectifs, la maîtrise d'ouvrage du projet a été confiée à une société d'économie mixte composée d'un actionnaire privé majoritaire à 66%, Ceetrus (filiale immobilière du groupe Auchan) et d'un actionnaire public minoritaire à 34%, SNCF gares et connexions. L'effacement du rôle majoritaire de la SNCF relève d'une privatisation qui ne peut que se traduire par une dégradation du niveau de service offert au public.

Ce choix sur la maîtrise d'ouvrage fait passer au second plan les objectifs annoncés d'amélioration du service public de transport, pour mettre au premier plan la construction, au-dessus du terminal des départs, de cinq niveaux d'activités, principalement commerciales. Celles-ci portent la surface de vente de la gare du Nord de 3 883 m<sup>2</sup> à 19 980 m<sup>2</sup>. Le futur bâtiment doit également accueillir une salle événementielle de 2 800 places, un espace culturel, des bureaux partagés, des terrasses plantées, une salle et des terrains de sport, des restaurants et des services divers. Rajouter un pôle commercial et de services surdimensionné dans un site dont ce n'est pas la vocation ne peut que faire concurrence aux boutiques du quartier, faisant redouter des suppressions d'emplois dans l'environnement de la gare, sans compter la concurrence avec des pôles marchands voisins bien mieux achalandés et bien plus attractifs (Châtelet/ Forum des Halles).

**Le CPTG pose la question : s'agit-il de la modernisation de la Gare du Nord ou de la réalisation dans Paris d'une opération immobilière financièrement très juteuse et d'un nouveau centre commercial déguisé sous des alibis culturels et sportifs de type Europacity ?** Le rôle fondamental d'une gare est de desservir les usagers des transports et non pas de faire disparaître cette fonction première par des activités adjacentes lucratives, qui retardent le bon fonctionnement de la gestion des flux de voyageurs, encombrant l'espace de ce 1<sup>er</sup> pôle de transit européen.

## **StatioNord, EuropaCity : projets distincts ou compensation pour Ceetrus ?**

Il ressort de la lecture du dossier que le flux des passagers des grandes lignes est, comme dans les aéroports, différencié entre les départs et les arrivées. Cette évolution suscitera une amélioration pour les voyageurs des grandes lignes. On ne retrouve pas cette amélioration pour le flux des voyageurs du quotidien qui sont les plus nombreux avec une heure de pointe très forte le matin.

Le CPTG a contesté depuis 2010 le projet commercial et de loisirs, EuropaCity. Il est en droit de s'interroger sur le lien entre l'abandon du projet EuropaCity porté par Ceetrus et l'attribution à

Ceetrus du projet de la Gare du Nord. L'abandon d'EuropaCity était inéluctable au moins depuis juillet 2017 suite à l'avis défavorable exprimé à la presse par le ministre de la Transition écologique, Nicolas Hulot, bien avant d'être prononcé par l'ensemble du gouvernement le 7 novembre 2019. Le projet de la gare du Nord ne serait-il pas une compensation donnée à Ceetrus pour capter un flux de touristes venant à Paris après son échec pour le capter sur le Triangle de Gonesse ... avec vue sur la Tour Eiffel. Au moins de la Gare du Nord, la vue au sud sur la Tour Eiffel sera meilleure, sans compter la vue au Nord sur la butte Montmartre et le Sacré-Coeur !

Ainsi, ajouter à **la multiplication par cinq des surfaces commerciales**, une salle de 2 800 places, soit l'équivalent de 5,5 TGV remplis à 100% arrivant en gare au même moment, servirait certainement l'intérêt de Ceetrus et du groupe Auchan, mais en aucun cas celui des voyageurs qui retrouveraient très vite une saturation des flux insupportable.

**Conclusion :** L'organisation des transports en commun relève du service public. Le CPTG considère que le projet actuel manifeste l'abandon de ce service public. Pour toutes les raisons exprimées précédemment, **le CPTG exprime un avis très défavorable à ce projet de transformation de la Gare du Nord** qui ne correspond ni aux besoins quotidiens des usagers franciliens, ni aux voyageurs venant des autres régions, ni aux touristes arrivant de l'Europe entière.

Pour le CPTG  
Le président  
Bernard Loup