



## **ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE DU PROJET « PARIS GARE DU NORD 2024 »**

### **AVIS DU MNLE RESEAU HOMME ET NATURE**

La Mouvement National de Lutte pour l'Environnement s'intéresse à ce dossier de permis de construire de la « Gare du Nord 2024 » en tant qu'association généraliste de défense de l'environnement, qui privilégie le rail comme moyen de déplacement, tant pour les humains que pour les marchandises. Ainsi, tout aménagement visant à améliorer les conditions de transport des usagers mérite attention.

Mais à étudier le dossier, bien présenté comme lors de chaque enquête, mais trop volumineux pour en encourager la lecture par le grand public, nous sommes déçus que les objectifs annoncés n'apportent de réelles et durables améliorations.

Et le dossier comporte aussi ses contradictions, comme l'annonce environnementalement ronflante du « zéro déchet », qui est en fait une externalisation des emballages à quelques kilomètres de là, sans la moindre réduction globale des déchets.

Nous présentons ci-dessous les réflexions que nous a inspirées ce dossier.

### **UNE GRANDE ABSENTE DU DOSSIER : LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Ce qui frappe avant tout, c'est l'absence d'analyse de fond. Le dossier part du principe que la fréquentation de cette gare déjà saturée, va s'accroître considérablement sans que les causes en soient examinées. Ne vaudrait-il pas mieux en effet s'attaquer aux causes plutôt que d'essayer d'en traiter les conséquences ?

Pourquoi le trafic international s'accroît-il au fil des ans ? Est-ce pour réduire l'impact environnemental dû aux voyages en avion, qu'il faudrait en effet diminuer ? Ces usagers des transports sont-ils des touristes ou des affairistes ? Selon les réponses à ces questions, les décideurs pourront prendre des dispositions propres à réduire l'impact de ces déplacements.

Pour le trafic francilien, qui est lui aussi annoncé en forte hausse, il est constitué à n'en pas douter par une majorité de déplacements obligés domicile / travail, dont les distances n'ont cessé d'augmenter au fil des décennies : la spéculation foncière éloigne chaque jour davantage les travailleurs des centres villes. Une vraie politique d'aménagement du territoire permettrait d'enrayer cette dérive, au lieu de s'en remettre à la « main invisible du marché », qui, on le voit chaque jour, provoque de gros dégâts à notre environnement. D'ailleurs, une réindustrialisation de la province éviterait l'afflux de nouveaux habitants en Ile de France, au détriment de la province, qui voit le droit à la ville des provinciaux de plus en plus bafoué, par la fermeture de la plupart des services publics. D'autant qu'il faut apporter aux franciliens de quoi vivre (nourriture et biens matériels), que l'on va chercher toujours plus loin, avec les conséquences que l'on sait sur l'environnement.



## **CE PROJET AMELIORE-T-IL VRAIMENT LE CONFORT DES VOYAGEURS ?**

La modification de parcours des usagers est motivée, d'après le maître d'ouvrage, par une grande affluence de personnes, en particulier les attroupements à proximité des tableaux d'informations.

Comme cela a été mentionné lors de la réunion publique de présentation le 3 décembre en gare du Nord, et comme chacun de nous peut malheureusement le constater trop souvent, le nombre de retards ou d'annulations de trains provoque une partie de ces attroupements, car les voyageurs privés de leurs trains, ou attendant un train retardé, s'ajoutent aux voyageurs arrivés plus tard. Nous ne pouvons que conseiller à la SNCF de disposer de davantage de matériel et de personnel pour faire face aux aléas, d'autant plus nombreux que les rames et le personnel sont soumis à une exploitation extrême. Par le passé, un train arrivait en gare, se vidait de ses voyageurs, repartait en avant gare pour entretien avant de venir prendre de nouveaux passagers. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, et le temps est court entre l'arrivée et le nouveau départ. C'est ce qui occasionne les croisements de voyageurs arrivant et partant.

Il est clair que l'augmentation du trafic a rendu le nombre de voies à quai bien insuffisant en Gare du Nord, et malheureusement, le projet présenté ne règle pas ce problème. C'est pourquoi nous insistons pour que les autorités agissent sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire pour réduire les besoins de déplacements obligés.

Les nouveaux parcours proposés, devant séparer les flux arrivées et départs, provoquent en fait un allongement des parcours pour les voyageurs au départ, avec une montée et une descente d'un niveau supplémentaire. Ce qui nécessitera de nombreux appareils (escaliers mécaniques et ascenseurs, peu pratiques à utiliser avec des bagages, en particulier pour les personnes à mobilité réduite).

Notons aussi que ces escaliers, escalators et ascenseurs qui relient les passerelles aux quais prennent nécessairement de la place sur la largeur des quais, alors que l'on se plaint de l'affluence des voyageurs !

Les liaisons avec les RER en sous-sol ne semblent faire l'objet que d'un renforcement des escalators dans la halle d'échange, ce qui est bien mince. De plus, l'amélioration de la correspondance avec la ligne de métro N°2 à la station LA CHAPELLE ne semble pas à l'ordre du jour, ce qui est très regrettable du fait de sa longueur et de l'importance des flux concernés.

Le seul intérêt que peut avoir une passerelle (une seule) est la liaison avec la gare d'autobus, pompeusement appelée « Ecostation bus » (nous préférerions des bus à pile à combustible plutôt qu'électriques, en raison des questions liées aux batteries).

**Sans nier l'intérêt de rechercher à améliorer le confort des voyageurs, force est de constater que l'importance des travaux envisagés est sans commune mesure avec le résultat attendu.**

## **L'OPERATION IMMOBILIERE ATTENANTE EST-ELLE A MEME D'APPORTER QUELQUE CHOSE AU QUARTIER OU AUX VOYAGEURS ?**

Le dossier explique que la multiplication des surfaces commerciales est en partie destinée aux voyageurs.



Une augmentation de fréquentation de près de 30 % est attendue à l'horizon 2030. Mais les surfaces de commerce dites de proximité (destinés aux voyageurs) sont presque doublées. Et s'y ajoutent plusieurs dizaines de milliers de M2 de commerces dans les niveaux supérieurs, qui eux, ne sont pas destinés aux voyageurs. Or le quartier est déjà fourni en commerces, et on peut constater que lorsque de nouveaux commerces se créent quelque part, cela en fait fermer d'autres à proximité, générant d'énormes gaspillages de matière, mais aussi apportant des difficultés sociales. D'ailleurs, en termes de gaspillage, le projet prévoit la démolition de la halle d'échange construite il y a une vingtaine d'années seulement !

Il ne paraît donc pas souhaitable de réaliser ces nouvelles surfaces, d'autant que l'importance des travaux va générer une importante gêne au quartier (circulation des véhicules de chantier, bruits nocturnes, puisqu'afin de générer le moins de fermetures de voies possible – il y en aura quand même – les gros travaux seront effectués de nuit).

Le programme prévoit aussi des bureaux. PARIS dispose déjà de plus d'emplois que d'actifs. C'est une des causes des nombreux déplacements quotidiens de populations. Aussi, si l'on doit densifier les lieux, il serait préférable d'y réaliser des logements sociaux afin de loger des travailleurs parisiens.

On pourrait se satisfaire de la création de locaux sportifs ou de loisirs, pourvu qu'ils soient gérés par la mairie du Xe arrondissement afin de répondre aux besoins des habitants et de leurs associations. Le dossier ne le précise pas.

Notons que l'espace vert présenté sera juché sur les toits des nouvelles constructions, à des hauteurs supérieures aux immeubles environnants, ce qui les rendra invisibles. Et leurs surfaces, tout de même relativement faibles, et très structurées, ne les feront en rien ressembler à un square. Et, pour y accéder, il faudra grimper jusqu'aux 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> niveaux au-dessus de la rue (et ce ne sont pas des hauteurs d'étages d'habitation !). Il faudra le vouloir !

En résumé, l'importance des travaux envisagés, qui vont consommer beaucoup d'énergie et de matériaux (pas tous renouvelables loin s'en faut) et générer beaucoup de nuisances à l'entour, sans répondre aux besoins, nous amène à ne pas soutenir ce projet.

Nous notons par ailleurs que ce programme immobilier, qui est sans doute pour la SNCF l'occasion de vendre des droits à construire, fait appel à des fonds privés, ce qui, au final, coutera cher à la collectivité : le privé ne dépense que lorsqu'il est sûr d'un retour rapide et généreux sur investissement. CEETRUS, avec qui la SNCF a pactisé pour cette opération, a distribué 321.7 M€ de dividendes en 2019 ! Comme le dossier officiel ne dit pas grand-chose sur les financements, on peut s'inquiéter des sommes que le service public apportera aux actionnaires.

## **EN CONCLUSION**

**Nous invitons le Maître d'Ouvrage à revoir le programme de ce projet. Et nous nous engageons à participer à toute initiative aidant à définir ce nouveau programme dans le sens de l'intérêt général.**

**Paris, le 7 janvier 2020**