



Pour les conseiller·e·s régionaux Front de Gauche, le projet Gare du Nord 2024 porté par StationNord, regroupant SNCF Gares & Connexions et Ceetrus, filiale immobilière d'Auchan, est un projet absurde et démesuré.

Il doit impérativement être stoppé pour laisser place à un projet répondant vraiment à l'intérêt public, aux besoins des usagers du service public de transports et des populations riveraines, et établi dans une réelle concertation avec les habitants du quartier.

Un projet dont la visée est principalement marchande

L'agrandissement prévu de la Gare du Nord représente quatre fois plus que sa surface actuelle. Cependant cette surface supplémentaire n'est pas prévue ni pensée pour les transports en commun et leurs usagers, mais pour des bureaux, des commerces et des activités de loisirs ; loin des fonctions principales d'une gare.

Il s'agit donc en réalité, d'un projet commercial qui tourne le dos aux besoins des voyageurs européens, mais surtout à ceux des 750 000 voyageurs quotidiens qui transitent par cette gare, qui sont les usagers des RER, des Transiliens et des TER qui verront leurs temps de trajet augmenter. La Région, en charge des transports du quotidien, doit agir pour améliorer les conditions de transport en commun et développer l'usage de ces transports, pour permettre une meilleure mobilité des Francilien-ne-s, mais aussi pour agir en faveur du climat. Soutenir le projet Gare du Nord 2024, comme le fait la Présidente de Région, va à l'encontre du soutien aux transports du quotidien des Francilien-ne-s.

Comme cela a déjà été souligné, une telle surface commerciale ne serait pas sans effets sur les pratiques commerciales des usagers, et pourrait avoir des répercussions sur la viabilité des commerces proches des gares sur le réseau Paris-Nord, déjà très fragilisés par la multiplication des grands centres commerciaux de la banlieue Nord.

Les études rendues publiques récemment remettent profondément en cause la conception du projet. Sur les prévisions de croissance du trafic d'une part : la refonte de la gare s'appuie en grande partie sur l'hypothèse d'une croissance des flux de voyageurs de 700 000 personnes par jour aujourd'hui à 900 000 d'ici à 2030, alors que la dernière rénovation était conçue pour un demi-million d'usagers quotidiens. Or, selon ces études les prévisions de croissance du trafic sont en réalité plus faibles de moitié, de 1 % par an environ.

La conception du projet se traduira par un allongement des durées d'accès des voyageurs aux quais de surface, elle générera des problèmes de congestion dans le terminal des départs, sur les passerelles et sur les quais.

Un projet fermé sur lui-même, qui ne tient pas compte des besoins des habitant·e·s du quartier

Ce projet commercial, conçu à la manière de ce qui se fait dans les aéroports avec les duty free – avec ici des commerces qui n'auront rien de free - se destine en outre à d'autres consommateurs que les habitants du quartier.

Ce projet ne présente en effet pas d'ouverture sur le quartier, ne prend pas en compte les besoins quotidiens de ses habitant·e·s. A titre d'exemple, l'intermodalité n'y est quasiment pas pensée. Y accéder en vélo relèverait de l'exploit !

De très nombreux habitants du quartier se sont mobilisés pour dénoncer ce caractère hyper-commercial du projet, servant les intérêts de la filiale immobilière d'Auchan au détriment des espaces dévolus à la circulation des usagers et à la facilitation des accès aux services de transports utiles aux voyageurs.

De même, plusieurs architectes et urbanistes de renom se sont élevés contre ce projet absurde : ils ont fait le constat que le projet ne prenait pas en compte le traitement des abords déjà saturés de la gare, et que l'extension prévue des activités commerciales allait asphyxier le quartier. Les arguments ne manquent donc pas, et montrent bien que si ce projet voit le jour ce serait un immense gâchis.

Un projet qui répond à une logique de privatisation et de marchandisation des espaces publics

Estimé à 600 millions d'euros d'investissements, le plan de financement de ce projet prévoit une participation publique la plus faible possible, d'où le partenariat minoritairement-public/majoritairement-privé impliquant aux deux-tiers le groupe Auchan.

Ce projet poursuit donc la logique de privatisation rampante déjà mise en œuvre dans de nombreux espaces publics, soumettant à la rentabilité financière et aux intérêts particuliers ce qui appartient à la communauté, à la cité. Dans cette logique, toute la valeur produite par la métropole, par ses lieux et ses équipements publics - dans le cas présent l'une des principales gares régionales - est vouée à se transformer en profits pour de grands groupes privés.

Ce projet poursuit ainsi, outre cette logique de privatisation, le démantèlement du service public de transport ferré, imposé actuellement au profit d'investisseurs financiers, et dans le mépris des impératifs sociaux et écologiques.

Pour l'ensemble de ces raisons, les conseiller·e·s régionaux Front de gauche d'Île-de-France considèrent que ce projet doit donc être intégralement repensé, dans un travail de concertation avec les usagers, les habitants du quartier et les élu·e·s locaux, prenant en compte l'intérêt commun et les principes du service public.