

Je vous informe de mon opposition totale au projet de transformation de la Gare du nord, tel qu'il est porté par Stationor et Ceetrus, et à la délivrance du permis de construire à la SEMOP, pour de nombreuses raisons que je détaille ci-dessous, en m'appuyant notamment sur diverses contributions à l'Enquête préalable à la délivrance du Permis de construire portant sur le projet de transformation de la Gare du Nord.

- Lors de son élaboration, le projet n'a pas été suffisamment étudié, ni discuté avec le public, en infraction avec les dispositions légales.
Au regard de son coût prévisionnel et de son enjeu, il aurait du faire l'objet d'un débat public en application des articles L. 121-8 et R. 121-2 du code de l'environnement. Les projets relatifs à la création de ligne ferroviaire de plus de 300 m€ sont soumis à débat public.

La participation du public à l'élaboration du projet, dans le cadre d'un débat public, devait donc nécessairement commencer avant la désignation d'un lauréat au marché.

Il incombe au maître d'ouvrage de provoquer ce débat public dans le cadre des dispositions de l'article L. 121-8 du code de l'environnement qui prévoient que "Si au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique le maître d'ouvrage s'aperçoit qu'un projet présente des caractéristiques techniques ou un coût prévisionnel qui dépassent les seuils mentionnés au I, il saisit la commission qui instruit cette demande dans les conditions prévues à l'article L. 121-9".

C'est donc jusqu'à l'enquête publique que le maître d'ouvrage doit mettre en œuvre cette obligation d'un débat public.

Le maître d'ouvrage s'est donc délibérément affranchi de ses obligations en matière de consultation du public, rendant impossible le respect de l'association du public à l'élaboration du projet. L'article L. 121-12 du code de l'environnement fait d'ailleurs obstacle à la tenue d'une enquête publique alors que le débat public n'a pas eu lieu.

- Le premier objectif de la réorganisation de la gare doit être d'offrir aux voyageurs un lieu et un moment d'échanges aussi confortables que possible alors qu'en l'état, le projet va rallonger le parcours de centaines de milliers de personnes en les obligeant à traverser des espaces commerciaux inutiles.

- Le projet prétend fluidifier les flux de voyageurs alors qu'il concentre l'ensemble des départs à l'angle Sud-Est de la gare. En créant un pôle d'attractivité, il va générer des flux supplémentaires en contradiction avec l'objectif poursuivi.

- Ce projet est présenté sans réflexion sur les abords, notamment pour les habitants du faubourg St Denis, où se concentrera l'offre de bus, et du 10^e arrondissement en général.

- Le projet va défigurer la plus illustre et la plus belle gare de Paris, chef-d'œuvre de l'architecte Jacques Ignace Hittorff, figurant à l'inventaire des Monuments historiques.
- La surface énorme de commerces et d'activités prévue dans le projet de la Gare du Nord, dans un ensemble fermé sur lui-même, est une atteinte à la volonté de rééquilibrer les activités dans l'espace du Grand Paris.,
- La multiplication de commerces va rendre insoluble la question de leur réapprovisionnement dans un quartier déjà congestionné.
- Ce nouveau pôle commercial (alors que le quartier n'en manque pas) va non seulement concurrencer les commerces en proximité de la gare mais aussi et surtout concurrencer les commerces des gares et centres-villes de banlieue les transformant en villes-dortoirs sans vie.,

Contribution EPT PLAINE COMMUNE

- La prise en compte des flux voyageurs Paris/Banlieue
Le projet concentre l'effort de rénovation sur les arrivées et départs des Grandes Lignes et laisse de côté les usagers de banlieue.

Les liaisons RER et Transilien ne sont en effet traitées qu'à la marge alors que les flux projetés font apparaître une possible dégradation de leur fonctionnement à l'issue des aménagements. L'exemple le plus flagrant étant l'absence de réel travail sur les quais des RER B et D, dont l'amélioration s'avère nécessaire.

Ce sont pourtant bien les réseaux de banlieue qui représentent le cœur de l'enjeu. La majorité absolue des voyageurs qui passent par la gare du Nord utilise la ligne H du Transilien ou les RER B, D et E, que ce soit à l'heure actuelle ou dans les projections pour 2030.

- Au total, ce sont près de 30.000m² de commerces, restaurants, loisirs, culture et sports qui sont programmés dont 20.000m² de commerces de proximité et de destination.

Pour éviter l'émiettement de l'offre commerciale et la mise en concurrence de différents pôles, les élus du Territoire ont rappelé la nécessité de préserver les équilibres commerciaux du Territoire en limitant la création de nouveaux sites commerciaux de grande taille. Le PADD appelle d'ailleurs à un changement d'échelle pour inscrire le développement commercial dans une logique de coopération avec les territoires voisins afin de limiter les phénomènes de concurrence et de cannibalisation.

- Les enjeux de calendrier liés à l'organisation des Jeux Olympiques Paralympiques

Au vu de ces deux premiers enjeux, il apparaît indispensable de prendre le temps de concevoir un projet mieux abouti et plus en lien avec son environnement. L'urgence invoquée ne semble pas pertinente, puisqu'elle

s'appuie sur un impératif de calendrier, celui des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, qui n'en est pas un. La rénovation de la gare du Nord ne fait en effet pas parti des engagements listés dans le contrat de ville hôte signé entre le Comité International Olympique, le CNOSF et la ville de Paris, et mis en œuvre par le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques Paris 2024.

A l'inverse, le fonctionnement optimal des RER B et D est indispensable au bon déroulement des Jeux, et toute dégradation du service par des retards sur les travaux de la gare du Nord entraînerait des conséquences lourdes sur l'événement.

Contribution MNLE RESEAU HOMME ET NATURE

- 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, coûtera cher à la collectivité : le privé ne dépense que lorsqu'il est sûr d'un retour rapide et généreux sur investissement.

- 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.

Contribution FNE IDF

La programmation prévue de 30 000 m² de commerces et de 13 000 m² de bureaux apparaît excessive dans un quartier déjà très dense, le projet obéit à un modèle de développement largement dépassé, il rappelle les principes d'un autre projet porté par le groupe Ceetrus, celui d'Europacity dont l'Etat a lui-même stoppé le développement, en invoquant la nécessaire transition écologique que les acteurs publics et privés appellent aujourd'hui de leurs vœux.

Contribution FNE-Paris

- L'hyper densification de la ville se développe au détriment des humains et de leurs espaces de nature et multiplie les îlots de chaleur en ville.

Le projet de transformation de la gare du Nord en méga centre commercial présenté par la SNCF /Gares et connexions et Ceetrus, filiale d'Auchan, regroupés au sein de l'opérateur StatiOnord est dénoncé par les associations de riverains, les associations d'usagers des transports, les associations de défense de l'environnement, des sites et des paysages, par des experts du secteur de l'architecture et de l'urbanisme, par des élus de Paris et de banlieue et par de nombreux citoyens, ce projet fait par ailleurs l'objet de vives critiques de la part de la mairie de Paris.

- La situation environnementale actuelle impose en effet une nouvelle approche des questions d'urbanisme.

- FNE Paris dénonce un projet qui complexifie au lieu de faciliter le trajet des usagers des transports en particulier de banlieue, un projet sans vision d'ensemble.

-

FNE Paris dénonce la privatisation d'une gare et sa transformation en gigantesque centre commercial, en concurrence avec les centres commerciaux déjà existants sur Paris et en banlieue nord. FNE Paris conteste la priorité donnée à d'immenses surfaces de vente pour financer les travaux de transformation de la gare. Alors même que la réalisation d'équipements publics et sociaux, mis en avant lors des concertations n'ont fait l'objet d'aucun engagement tant pour l'investissement que pour l'exploitation.

- Nous contestons ce projet démesuré qui ne répond pas aux besoins des usagers. Nous contestons les priorités des porteurs du projet pour qui la consommation et les immenses surfaces de ventes seraient le seul moyen de trouver les financements des travaux de transformation.

- Nous contestons un projet qui prive toute ouverture de la gare vers le nord. Avec la restructuration de l'hôpital Lariboisière à côté de la gare, le quartier ne pourra pas absorber deux chantiers aussi considérables dans une espace aussi densifié.

Contribution du Collectif « Retrouvons le Nord de la gare du Nord »

- L'enquête publique sera close ce 8 janvier 2020. Et à l'appui des conclusions

des commissaires enquêteurs, le préfet de la région Île-de-France pourrait délivrer le permis de construire. Dans ce cas un pas supplémentaire et décisif aurait été franchi dans la volonté politique d'offrir de vastes espaces et des bâtiments publics à des intérêts privés.

- Nous avons créé le collectif « Retrouvons le Nord de la gare du Nord » avec les associations, les usagers, et les habitants directement concernés à Paris, en proche banlieue et plus largement dans la région Île-de-France car un nouveau chapitre s'ouvre avec tous !
Un projet alternatif est possible !

- Le Collectif qui se constitue en association n'exclue aucun des moyens de communication ni d'action afin de poursuivre et d'élargir une mobilisation des citoyens pour empêcher ce très mauvais projet pour tous les voyageurs et Paris et propose d'organiser une Convention citoyenne afin d'élaborer démocratiquement un autre projet; «Sobriété financière et écologique, des services publics adaptés, innovants et efficaces, telle est la règle que le collectif a formulée ».

- L'engagement est pris de « co-construire » avec les usagers, les salariés de la plateforme ferroviaire - cheminots, petits commerces, prestataires de services -, et d'associer étroitement les habitants du quartier le plus dense de la capitale (10e et 18 arrondissements) et ceux des villes du croissant Nord-Est de la petite couronne sans oublier la région Île-de-France.
Nous relevons ce défi pour faire de la gare du Nord une gare vivante, innovante, moderne et populaire, une gare pour tous.

Contribution de l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

- Des accès à la gare globalement inchangés
Gare du Nord 2024 ne prévoit aucune amélioration notable de ces différents accès

Une insertion dans la Ville quasi inchangée

Le niveau S03 (quais RER) n'apparaît pas dans ces tableaux puisque "hors projet". Ce qui est tout-à-fait regrettable et nous conduit à déplorer l'absence de toute amélioration des quais RER B et D, en nombre de circulations verticales, mais également l'absence persistante d'accès au nord des quais. Les accès sud sont saturés en heure de pointe. Le trafic des RER est prévu augmenter, au fil de l'eau. Et deux événements importants vont accroître les flux sur ces quais :

- Le prolongement du RER E (EOLE) va augmenter les échanges entre RER B

et D, d'une part, et EOLE, d'autre part,

- La mise en service du futur matériel roulant du RER B, à deux niveaux, va accroître le flux instantané à l'arrivée en gare.

- Il est donc tout à fait indispensable que SNCF et Stationord proposent une amélioration des accès à ces quais ! L'argument selon lequel le niveau S03 est hors projet n'est pas audible par les voyageurs du quotidien ! Faut-il rappeler que ces RER sont les émetteurs de plus de la moitié des flux quotidiens !? Le seul accès souterrain existant avec M2, depuis la station La Chapelle, très fréquenté, mérite sa requalification.

- Concentrer davantage tous les flux voyageurs dans l'angle sud-est de la gare, en y faisant venir les départs TER, grandes lignes, Thalys et Eurostar nous semble une mauvaise idée.

Nous constaterons alors un quai transversal comparativement vide, furtivement occupé à l'arrivée d'un train, côtoyant un angle sud-est sur-saturé !

- Vouloir attirer de nouveaux "utilisateurs de la gare" par les commerces et services nouveaux va à l'encontre d'une désaturation, fluidification des échanges internes à la Gare. Imaginons un spectacle attirant jusqu'à 2800 personnes en début de soirée..... Les études de flux ne détaillent en rien cette problématique, se contentant d'affirmer que "la séparation des flux des usagers voyageurs et de ceux utilisant les nouvelles activités du projet permet d'éviter les conflits d'usage". Affirmation non fondée, laissant croire que les voyageurs ne fréquenteront pas les commerces et services et réciproquement. En quoi un promoteur d'activités commerciales serait-il alors intéressé par l'implantation de ces nouvelles activités dans la gare ?

- Une évolution des parcours et de leur durée contestables, voire regrettables, vers une zone trop dense, davantage saturée.

L'évolution des parcours est donc préoccupante, le temps d'accès aux trains grandes lignes s'en trouvant a priori allongé, comme indiqué dans un dossier de concertation ("....alerter les voyageurs sur les délais supplémentaires pour rejoindre leur train....")

- Pour notre part, nous considérons que la plupart des trajets vers les quais Grandes Lignes seront allongés par le passage au niveau N01, ne serait-ce que par la montée puis la descente de ce niveau, non compensées par la suppression de certains tronçons à parcourir (comme entre l'arrivée des escalators au N00 et l'extrémité est du quai transversal)

- La phase travaux

Le chantier de ce projet doit se dérouler, théoriquement, de 2020 à 2024.

Pendant la même période, se dérouleront d'importants travaux de régénération sur le faisceau SNCF nord ainsi que pour le CdG express.

Les perturbations pour les usagers de la gare et les riverains sont inévitables.

Elles doivent être minimisées au mieux. SNCF, partie prenante dans tous ces chantiers, et Stationord se doivent d'y veiller particulièrement. C'est une priorité pour un chantier aussi lourd et long, sur un pôle multimodal de cette

importance, en milieu urbain dense.

Quatre zones seront particulièrement impactées :

- Le hall d'échange et la gare banlieue (niveau N00), pour les Transilien, et les circulations vers les bus, métro et RER. Un platelage "étanche" (sécurité et poussière) doit être posé au plafond de cette zone. Il doit vraiment permettre une circulation des voyageurs en toute sécurité, dans un milieu le moins bruyant et poussiéreux possible.

- Contrairement à de premières déclarations, des interruptions temporaires de circulation des trains, des condamnations de quais sont inévitables, concernant les Grandes Lignes mais, également, TER et Transilien, et seront d'ampleur non précisée. En particulier, la construction des passerelles au-dessus des voies et de leurs accès aux quais se ferait par fermeture de quais (et donc des voies desservies) pendant des durées non indiquées. Le "lancement" des passerelles proprement dit se ferait de nuit.

Ses conséquences pour les voyageurs et souhaitons avoir des éclaircissements et des engagements de la SNCF sur ce point.

- Les fondations du nouveau bâtiment. Situées à la verticale du tunnel des RER B et D, tout accident de chantier est scrupuleusement à éviter, ayant potentiellement des conséquences extrêmement graves sur la circulation des deux RER (Cf. RER A Porte Maillot).

- Pour nous rassurer, il a été dit par Stationord que tout risque de ce type est exclu, le futur bâtiment reposant sur les fondations des structures actuelles. Nous aimerions en être convaincus par une confirmation écrite, d'autant plus que nous avons appris par ailleurs que des fondations profondes seront nécessaires.

- La gare routière va vivre plusieurs phases travaux pendant lesquelles sa surface sera divisée par deux. Comment, dans ces conditions, le service bus pourra-t-il être satisfaisant ? Comment toutes les lignes y ayant leur terminus pourront-elles s'y loger ? Nous sommes inquiets et demandons des explications et des plans par phase validés par RATP, IdFM et Ville de Paris.

- Plus largement, le quartier connaîtra simultanément d'autres chantiers importants : Hôpital Lariboisière et Boulevard de la Chapelle.

- Et il faudra bien, un jour, réaliser les travaux d'aménagement extérieur de la gare, dont nous avons rappelé que nous n'en avons aucune connaissance à ce jour. La simultanéité de travaux intérieurs et extérieurs ne manque pas d'inquiéter par ses conséquences sur les cheminements des voyageurs.

- On mesure les nuisances (encombrements, approvisionnement chantiers, bruit, poussière) pour les habitants du quartier et les conséquences pour tous les accès à la gare.

Toutes les mesures doivent être prises pour les minimiser. Et des cheminements piétons et autres modes, très bien jalonnés et sécurisés, doivent

être mis en place tout au long de ces chantiers.

Les mouvements de camions doivent être particulièrement organisés et coordonnés, la SNCF ayant refusé la voie ferrée pour l'approvisionnement du chantier. Nous le regrettons vivement.

Conclusion

Nous ne percevons pas les avantages que les usagers-clients des réseaux SNCF et RATP vont retirer de ce vaste projet, proportionnellement à son ampleur.

Des évolutions, négatives pour la plupart des voyageurs, sont regrettables. La plus forte concentration des flux dans un secteur de la gare déjà saturé inquiète. La saturation des espaces fréquentés par les voyageurs du quotidien n'est pas traitée.

L'incidence de la création de commerces et autres services sur les flux internes à la gare, et donc sur son fonctionnement, n'est pas clairement identifiée.

Contribution Ville de Paris

Nous ne développerons pas la contribution de la Ville de Paris, qui a fourni une étude très détaillée de 13 pages, motivant son avis négatif au projet de transformation de la Gare du Nord, avec des arguments étayés par 4 architectes et urbanistes.

En conclusion personnelle,

- La nécessaire modernisation de la gare du Nord devrait s'attacher en priorité à l'amélioration du fonctionnement des flux depuis et vers la banlieue, et à l'intermodalité avec le métro pour ces mêmes flux. Le projet StatioNord offre une réponse très insatisfaisante à cet égard, voire un risque de dégradation de la qualité du service.
- Les Parisiens et les habitants des banlieues doivent être pris en compte dans le sens d'une amélioration de leurs trajets et de leur confort.
- Les nombreux arguments contre ce projet demandent la révision de ce projet, en tenant compte des avis des habitants du quartier, des citoyens et des associations, conduisant à un renouvellement de l'offre, avec un projet intégrant les nouvelles exigences environnementales.
- Le partenariat Public/Privé (qui se généralise dans les grandes opérations immobilières) se fait en grande partie au détriment de la population de banlieues qui travaille, et à l'avantage de celle qui prend les Eurostar ou Thalys (souvent hommes d'affaires ou touristes).
- L'offre commerciale démesurée, compliquant et allongeant les trajets jusqu'aux quais, risque de se finir en catastrophe pour les commerces environnants parisiens et de banlieue, mais également pour ceux qui seront dans la gare. Rien ne dit qu'une partie conséquente de ces commerces y trouvera son compte... De nombreux centres commerciaux ne fonctionnent pas.
- Le charme de Paris qui attire les étrangers et les touristes est justement de flâner dans les rues et de faire les boutiques, pas d'aller dans des centres commerciaux que l'on trouve dans le monde entier et qui se ressemblent. C'est d'ailleurs un modèle en décroissance. Beaucoup se vident.