

COMMISSION PERMANENTE DU 22 SEPTEMBRE 2021**Rapport n° CP 2021-251****DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE****Texte de l'amendement :****Amendement**

L'article suivant est ajouté à la délibération :

« Mandate la Présidente de la Région Ile-de-France pour qu'elle affirme clairement l'opposition de la Région au projet Gare du Nord 2024 et obtenir la mobilisation de la part public de financement de ce projet vers l'amélioration du bipôle Gare du Nord – Gare de l'Est ».

Exposé des motifs**S'opposer au projet Gare du Nord 2024, soutenir les habitant·e·s et les élu·e·s mobilisés contre ce projet**

Le 6 juillet 2020, le préfet d'Île de France a donné son accord au permis de construire du projet de la gare du Nord 2024. Ce projet de 600 millions d'euros porté par la SNCF, Gares & Connexions et Ceetrus, la filiale immobilière du groupe Auchan reste très fortement contesté par plusieurs associations et collectifs de riverains et d'usagers, de même que par des architectes de renom et par la Mairie de Paris. Les travaux doivent ainsi débiter, au mépris des avis défavorables de tous ces acteurs, qui sont les premiers concernés.

Ces avis restent entièrement fondés : en effet le projet Gare du Nord 2024 n'a pas été pensé 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.

C'est un projet dont la visée est principalement marchande, qui tourne le dos aux besoins des voyageurs de la première gare d'Europe continentale en termes de trafic. Il ignore notamment les besoins des 750 000 voyageurs quotidiens transitant par cette gare, qui sont les usagers des RER, des Transiliens et des TER, et qui verront leur temps de trajet augmenter. Plusieurs études ont montré que la conception du projet se traduira par un allongement des durées d'accès de 5 à 8 minutes des voyageurs aux quais de surface, qu'elle générera des problèmes de congestion dans le terminal des départs, sur les passerelles et sur les quais. C'est une absurdité. Soutenir le projet Gare du Nord 2024 va à l'encontre du soutien aux transports du quotidien des Francilien·ne·s ». La nature du projet révisé reste identique : StatioNord déclarait en janvier 2021: "*L'ADN du projet reste inchangé*".

Ce projet fermé sur lui-même ne tient pas compte, en outre, des besoins des populations riveraines. Il ne présente pas d'ouverture sur le quartier, ne prend pas en compte les besoins quotidiens de ses habitant·e·s. L'intermodalité n'y est quasiment pas pensée, et y accéder en vélo relèvera de l'exploit. Les riverain·ne·s, les architectes et urbanistes mobilisés ont souligné que ce projet ne prenait pas en compte le traitement des abords déjà saturés de la gare, et que l'extension des activités commerciales allait asphyxier le quartier. Par ailleurs, la FNAUT – Ile-de-France s'inquiète des conséquences de la phase travaux pour le fonctionnement de la gare routière.

Avec un plan de financement minoritairement public et majoritairement privé impliquant aux deux-tiers le groupe Auchan, ce projet poursuit la logique de privatisation rampante déjà à l'œuvre dans de nombreux espaces publics, soumettant à la rentabilité financière et aux intérêts particuliers ce qui appartient à la communauté, à la cité. Cette privatisation des espaces de la gare est prévue pour 46 ans et méprise la fonction première de ce qu'est une gare.

Ce projet, en l'état, doit donc être stoppé et intégralement repensé, dans un travail de concertation réelle avec les usagers, les habitant·e·s du quartier et les élu·e·s locaux, en prenant en compte l'intérêt commun et les principes fondamentaux du service public. La pseudo-consultation qui s'est achevée le 17 septembre n'en est en aucun cas une.

Il importe que la Région, à travers la voix de sa Présidente, affirme clairement son opposition à ce projet, qui va à l'encontre du soutien aux transports du quotidien des Francilien·ne·s, et appuie les revendications des habitant·e·s et des élus mobilisés contre celui-ci.

Un projet alternatif doit être porté. Il doit placer en son cœur la priorité au service rendu aux usagers, le développement des intermodalités, une présence humaine renforcée, l'implantation dans la gare de service publics locaux pour les usagers des transports et les riverains ainsi que l'ouverture de la gare notamment vers le Nord du quartier. Ce projet alternatif s'articulera avec la modernisation du bipôle Gare du Nord – Gare de l'Est.

Céline MALAISÉ
Présidente de groupe

