

L'association « **Comité des Habitants Gare du Nord-La Chapelle** » (ci-après « l'association ») souhaite apporter à sa première contribution à l'enquête publique, produite le 26 novembre 2019, les compléments suivants :

1/ Le projet initial de modernisation de l'infrastructure de transport est largement dévoyé au profit de la création d'une plateforme commerciale démesurée, ne répondant plus à l'intérêt général.

Telle que présentée initialement par la SEMOP « Gare du Nord 2024 », le projet était prioritairement tourné vers la modernisation de l'infrastructure d'accueil et de gestion des voyageurs. En effet, d'après les projections de la SNCF, la Gare du Nord devrait voir ses flux passer de 220 millions de voyageurs par an aujourd'hui à 260 millions en 2024 et à 300 millions en 2030. Pour faire face à ces évolutions, et après une phase de consultation, le conseil d'administration de SNCF Mobilités du 20 décembre 2018 a validé le projet de restructuration profonde de la Gare du Nord.

Le projet devait donc permettre d'offrir un accueil de qualité pour les voyageurs, d'une part, en créant de nouveaux espaces aux fins de désaturer les zones d'attente et de circulation en gare (y compris le terminal transmanche) et, d'autre part, en améliorant et en fluidifiant les liaisons verticales entre les gares souterraine et de surface.

Tel est le cœur du projet.

Or, on constate un changement de nature du projet et son évolution d'un enjeu de modernisation de l'infrastructure d'accueil et de gestion des usagers du transport ferroviaire vers une plateforme presque exclusivement et prioritairement commerciale.

La Gare du Nord a déjà fait l'objet de trois demandes d'autorisations d'exploitation commerciale. La surface de vente autorisée est, depuis janvier 2016, de 3 881 m². Le détail des surfaces de vente à l'échelle de la Gare du Nord fait aujourd'hui apparaître en exploitation 5 267m² de vente.

La surface de vente de l'ensemble commercial de la Gare du Nord, après restructuration et extension, sera de 19 890 m², comprenant une moyenne-surface alimentaire de 392m², 7 moyennes-surfaces non alimentaires sur 6 879m² et 151 boutiques et kiosques pour 12 619 m² de vente. Cette surface nouvelle représenterait une augmentation de 73,5% de la surface commerciale existante, faisant de la Gare du Nord un vaste espace commercial et le premier du genre en Europe.

Dans ces conditions, le projet initial, portant prioritairement sur la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, est largement dévoyé au profit d'une opération essentiellement tournée vers l'augmentation démesurée de l'offre commerciale, ce qui a justifié l'avis défavorable de la commission départementale d'aménagement commercial de Paris, le 27 juin 2019.

Or, compte tenu de l'affectation du projet de l'ouvrage concerné au service public du transport de voyageur, de la nature de l'ouvrage concerné et des difficultés rencontrées quotidiennement par les riverains et la multiplication du nombre d'usagers de la Gare du Nord, ce que la SEMOP reconnaît elle-même, il est impossible qu'un projet essentiellement commercial, censé assurer pour la plus

grande partie le financement de la SEMOP, réponde aux exigences d'intérêt général qui devrait mettre au premier plan la seule modernisation de l'infrastructure.

Tel n'est nullement le cas de ce projet.

2/ Le risque consécutif d'erreur manifeste d'appréciation de la part de l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire est grand.

Il est constant que, pour autoriser l'augmentation de l'offre commerciale locale, l'autorité administrative se doit de prendre en compte l'offre commerciale existante. La nouvelle offre commerciale doit donc répondre à un besoin, que l'autorité administrative se doit d'analyser sérieusement.

Or, outre que cette analyse n'a pas été menée à ce jour, ce besoin fait totalement défaut.

En effet, ainsi qu'il a été rappelé, la Gare du Nord est déjà largement dotée de multiples commerces, dont la variété assure les besoins des voyageurs et des clients occasionnels venus du quartier. De surcroît, la variété et la densité de la nouvelle offre commerciale viendra directement concurrencer une offre commerciale de qualité, avoisinant la gare et composée de petits et moyens commerces, dont la survie est fortement engagée par le nouveau projet.

A ce titre, il est d'ailleurs essentiel de relever que le dossier soumis à l'enquête publique ne comprend aucune étude sérieuse sur les conséquences notamment socio-économiques et en termes de surface commerciale devant être créée. Aucun document ne permet, par exemple, de considérer que la SEMOP aurait pris en compte le risque considérable de captation de la clientèle des commerces existants et avoisinants la Gare du Nord.

Pour l'ensemble de ces raisons, le projet n'est pas conforme à l'intérêt général et menace fortement la pérennité économique et le tissu social du quartier dans lequel il ne pourra pas s'insérer harmonieusement.

Paris le 8 janvier 2019

Gérard Laudy, Président