

Le permis de construire modificatif a pour objet d'intégrer les modifications du projet initial résultant de la première enquête publique et de la signature du protocole entre la SA Gare du Nord 2024, et la Ville de Paris et la SNCF.

Il ne modifie en rien la nature du projet qui, sous le terme de « Rénovation de la Gare du Nord », et est en fait l'occasion de la construction d'un immense bâtiment principalement dédié à des activités commerciales dont la justification sociale n'est pas prouvée : n'est-on pas en train de programmer un nouveau « Millenium » ? L'évolution des modes d'achat, le développement du télétravail, la mise en place du réseau Grand Paris Express ne vont-ils pas se traduire par une baisse de la fréquentation de la Gare du Nord ? Pourquoi n'admettre les accès directs aux quais que pour les usagers des trains de banlieue, alors que certains voyageurs utilisent quotidiennement les autres lignes et seront contraints d'accéder aux quais via le 1^{er} étage ?

Par ailleurs trois éléments déterminants de l'évolution du projet initial sont hors champ du PCM et restent dans l'inconnu pour le Comité des Habitants :

- La création d'une passerelle entre l'extension commerciale et les quartiers situés au Nord de la gare est hors PCM, laissée à l'initiative de la SNCF, sachant que l'étude préalable, initialement prévue pour fin juin 2021, n'est toujours pas publiée....
- L'aménagement des abords de la gare (notamment zone sud de la gare, parvis et rue annexes) est, selon le protocole, laissée à l'initiative de la Ville de Paris. Il concerne notamment la création de parkings à vélo et l'aménagement de la dépose taxi rue du Faubourg Saint Denis...En même temps, dans l'arrondissement des projets de création de rues piétonnes sont prévues aux abords de la Gare ainsi que la mise à sens unique de voies de circulation importantes (rue La Fayette). Comment concilier ces opérations avec la hausse des flux de circulation que va générer le nouveau centre commercial ?
- Enfin, « l'Eco-station bus » serait réduite en surface d'accueil des véhicules. Le retour des lignes dont les arrêts sont actuellement reportés serait-il envisagé dans la gare ? Dans l'affirmative, comment sera organisée l'attente de prise en charge des passagers dans l'espace réduit ? La suppression de la rampe descendante de la gare des bus contraint à faire circuler les bus dans les deux sens de la rue du Faubourg Saint-Denis, représentant plus de 1600 bus par jour, provoquant des nuisances considérables pour les résidents.

Notre quartier souffre d'ores et déjà des nuisances liées à la densité des constructions et de la circulation, deux caractéristiques que le projet va aggraver.

L'étude d'impact actualisée met en évidence l'accroissement de la circulation dans la rue du Faubourg Saint Denis (alors même que les conséquences de la création d'une dépose taxi ne sont pas intégrées). Il est prévu une baisse globale de trafic automobile dans Paris mais, pour les quartiers proches de la Gare du Nord, le bénéfice attendu de cette éventuelle baisse du trafic ne permettra même pas de compenser l'accroissement du trafic engendré par ce projet pharaonique (dessertes voyageurs, livraisons de jour et de nuit de cet énorme espace commercial...). Le Nord Est parisien serait une fois de plus sacrifié ?

Cette même étude décrit une diminution prévisible de « l'effet chaleur » pour les usagers de la gare, mais en ce qui concerne les immeubles de la rue du Faubourg Saint Denis, elle ne prend pas en compte la construction d'un bâtiment de plusieurs étages qui va bloquer une arrivée de vent du Sud-Ouest. L'îlot de chaleur sera aussi aggravé par la démultiplication de la réverbération solaire dans cette zone.