



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Demande de révision du projet de rénovation de la gare du nord

Question écrite n° 23132

### Texte de la question

M. Stéphane Peu alerte M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les graves incohérences soulevées par le projet de rénovation de la gare du nord porté conjointement par la SNCF et la société Ceetrus, filiale du groupe Auchan. Cette gare qui est la première gare d'Europe et qui accueille quotidiennement 700 000 voyageurs (un chiffre qui devrait atteindre 900 000 d'ici 10 ans) dont une majeure partie sont des travailleuses et travailleurs franciliens, nécessite certes des travaux de réhabilitation et de modernisation, à l'instar de tant d'infrastructures de transports (gares, voies). Mais aussi bien le choix de la SNCF de s'associer à un géant privé de la grande distribution que le projet qui résulte de cette collaboration sont particulièrement inadaptés. Ils résultent d'une logique bien connue, celle consistant à apprécier les usagers des transports en commun comme un flux de consommateurs potentiels, sur le trajet desquels il convient de placer des magasins et autres centres commerciaux. Dans cette association, ce ne sont pas les finalités qui devraient être celle de l'entreprise publique SNCF qui prévalent, c'est-à-dire la réponse aux besoins des usagers, mais les intérêts du groupe Auchan. Alors que ce groupe ferme en ce moment même des dizaines de supermarchés dans le pays, avec de graves conséquences sur l'emploi, il entend faire main basse un équipement aussi stratégique que la gare du nord. C'est un nouvel exemple inacceptable des fameux partenariats public/privé, dont tous les exemples montrent qu'ils se font systématiquement au détriment de la puissance publique et au bénéfice du privé. C'est aussi le résultat du processus de privatisation des gares et de marchandisation du domaine public ferroviaire prévu par le pacte ferroviaire, et la démonstration que le changement de statut de la SNCF voulu par le Gouvernement en la transformant en société anonyme impacte sa philosophie et ses finalités. Alors que le service public ferroviaire est largement menacé, et que les usagers, faute d'investissement public, connaissent déjà de nombreuses difficultés, retards et incommodités dans leur fréquentation des transports en commun, la réponse du service public ne saurait être de compliquer un peu plus leur vie. Ils ont besoin d'une gare moderne, facilitant la fluidité et la multimodalité des transports, d'un lieu confortable et sûr, non d'un temple commercial supplémentaire. En outre, cette gare ouverte en 1846 constitue un témoignage architectural précieux, qu'en ces journées du patrimoine, il conviendrait de préserver et de valoriser, et non de soumettre au fonctionnalisme glacial des architectures commerciales. Alors que les réticences ou oppositions au projet se multiplient, de la part des élus locaux, des associations d'usagers aussi bien que d'architectes et d'urbanistes de renom, il est désormais clair qu'il faut suspendre le projet actuel et remettre à l'étude un projet de modernisation qui soit conforme à l'intérêt des citoyennes et citoyens. Il sollicite son intervention en direction de la SNCF afin que le projet en cours soit suspendu et repensé.

### Texte de la réponse

La gare du Nord est la plus grande gare d'Europe et sa fréquentation aujourd'hui de 700 000 visiteurs quotidiens est vouée à croître encore dans les prochaines années pour atteindre 900 000 utilisateurs en 2030. Le projet de transformation de la gare du Nord, lancé en 2017 et pour lequel un permis de construire avait été délivré en juillet 2020, visait essentiellement à désaturer et à augmenter les espaces ferroviaires à l'horizon 2024, année des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris. Durant l'été 2021, la société concessionnaire en charge du

projet, StatioNord, a informé SNCF Gares & Connexions que l'offre proposée par le constructeur pressenti se traduirait par une augmentation très importante du budget total, ainsi que par un retard de 2 à 3 ans qui ne permettrait pas de respecter les échéances de la coupe du monde de rugby de 2023 et des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. Au regard de l'ampleur des écarts constatés par rapport aux engagements contractuels, Gares & Connexions a mis fin, le 21 septembre 2021, à son contrat de concession avec la société StatioNord. Néanmoins au vu de la nécessité, partagée par le groupe SNCF, l'État et les collectivités locales, d'améliorer les conditions d'accueil des voyageurs et d'adapter la gare à l'horizon des grands événements sportifs de 2023 et 2024, SNCF Gares & Connexions a décidé de lancer, sous sa propre maîtrise d'ouvrage, la conception d'un projet de transformation, de moindre ampleur, qui sera élaboré en concertation étroite avec les acteurs publics concernés. Les travaux, qui débiteront à la fin de l'année 2022, permettront d'améliorer les flux voyageurs en agissant sur la signalétique et de réaliser de nouvelles liaisons verticales (escaliers mécaniques) entre la gare souterraine des transports du quotidien et la gare de surface. L'embarquement dans le terminal Transmanche sera amélioré par l'installation de nouveaux appareils de contrôle et l'agrandissement des espaces d'attente. Par ailleurs le parvis de la gare sera réaménagé pour en faire une véritable zone intermodale dédiée aux piétons et aux vélos (accès aux bus, installation de stationnements sécurisés pour les vélos).

## Données clés

**Auteur :** [M. Stéphane Peu](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (2<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 23132

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [24 septembre 2019](#), page 8268

**Réponse publiée au JO le :** [8 mars 2022](#), page 1632