

Enquête publique
PRÉALABLE À LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE SUR LE PROJET
« PARIS GARE DU NORD 2024 »

Observations de Baptiste Essevaz-Roulet pour l'ASA-PNE – janvier 2020

Après lecture du dossier d'enquête publique relatif au projet « PARIS GARE DU NORD 2024 », nous estimons qu'il **n'est pas concevable que la transformation de la gare soit traitée à l'échelle de la parcelle cadastrale et ne prévoie pas d'ouverture vers le nord, sur le boulevard de la Chapelle**. Nous identifions au moins deux façons de créer un tel accès.

À nos yeux, maintenir le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui serait impardonnable et constituerait une occasion manquée extrêmement regrettable.

Nos arguments, synthétisés dans la liste ci-dessous, sont détaillés dans la suite du document :

1. **Le politique doit imposer une vision d'ensemble, un schéma directeur, une perspective d'aménagement urbain plus large que la seule gare.** Il est inacceptable d'envisager un projet d'une telle ampleur, d'un tel impact, dans les seules limites de parcelle. Ce travail de prospective doit mettre en commun les prérogatives et compétences, outre de la SNCF, *a minima* de la Région, de la Ville, d'Île-de-France Mobilités et de la RATP.
2. **Le dossier d'impact sous-estime le nombre de déplacements doux inévitables en provenance du nord-est de Paris :**
 - a. La zone potentiellement affectée par le projet est bien plus vaste que le périmètre de 500 m autour de la gare considéré dans l'étude
 - b. Les cheminements piétonniers peuvent être supérieurs à 500 m au nord de la gare, faute de moyens de transport de type métro
 - c. Le nord-est de Paris est le secteur dans lequel le nombre de logements à construire est le plus important de la Capitale, augmentant de fait le potentiel de piétons à destination de la gare
 - d. Les modes de déplacements doux sont largement encouragés, notamment autour des projets d'aménagement du nord-est, ce qui devrait logiquement avoir pour conséquence une meilleure prise en compte dans l'opération Gare du Nord 2024.
3. **La création d'un accès à la gare du Nord depuis le boulevard de la Chapelle présenterait des avantages tels qu'ils justifieraient largement de surmonter les obstacles présentés dans le dossier :**
 - a. Un tel accès répondrait à la majorité des attendus du projet
 - b. C'est faire bénéficier les quartiers fragilisés que sont La Chapelle et la Goutte-d'Or des retombées des aménagements
 - c. C'est créer un accès quasi direct à la gare depuis la Ligne 2, une des seules lignes de métro qui ne présente pas de perspective de saturation ni à moyen ni à long terme
 - d. C'est créer un accès supplémentaire permettant la désaturation des autres accès
 - e. C'est faciliter l'implantation dans le quartier de ceux qui travailleront à La Défense et voudraient y accéder par le RER E prolongé depuis la gare du Nord
 - f. C'est faciliter l'accès à la gare depuis la Promenade Urbaine et le seul « axe structurant » du plan de circulation vélo à proximité

4. **L'accès doit être étudié immédiatement, et non renvoyé à des études de faisabilité ultérieures, et sa conception et son ambition promues par la volonté politique. Deux solutions peuvent être ici esquissées :**
- a. Création d'une plateforme sur toute la longueur du pont ferroviaire, permettant un accès direct à certaines voies. Cette solution nécessite toutefois des aménagements importants et se situe hors des limites d'intervention du permis de construire
 - b. Création d'un vaste accès de plain-pied depuis le boulevard, rejoignant sans dénivelé le bâtiment projeté à l'est de la gare, et donnant un accès direct à la passerelle au-dessus des voies. Cette solution reste à peu près dans les limites d'intervention du permis de construire.

Le détail de ces observations est présenté ci-après.

*

* *

1. Le politique doit imposer une vision d'ensemble, un schéma directeur, une perspective d'aménagement urbain plus large que la seule gare

Nous avons bien noté dans le dossier d'enquête publique que « Le "périmètre" du projet concerne la seule Gare du Nord. »¹ et que « L'aménagement des abords de la gare est de la compétence de la Ville de Paris. »², autrement dit, non-concerné ni par le projet, ni par la consultation.

Nous ne comprenons pas comment un projet d'une telle ampleur, d'un tel impact, puisse être considéré dans les seules limites d'une parcelle cadastrale. C'est d'autant plus incompréhensible que le dossier souligne que la nouvelle gare du Nord sera « un nouveau pôle de développement majeur pour la métropole » et le Grand Paris et aura un rayonnement européen³.

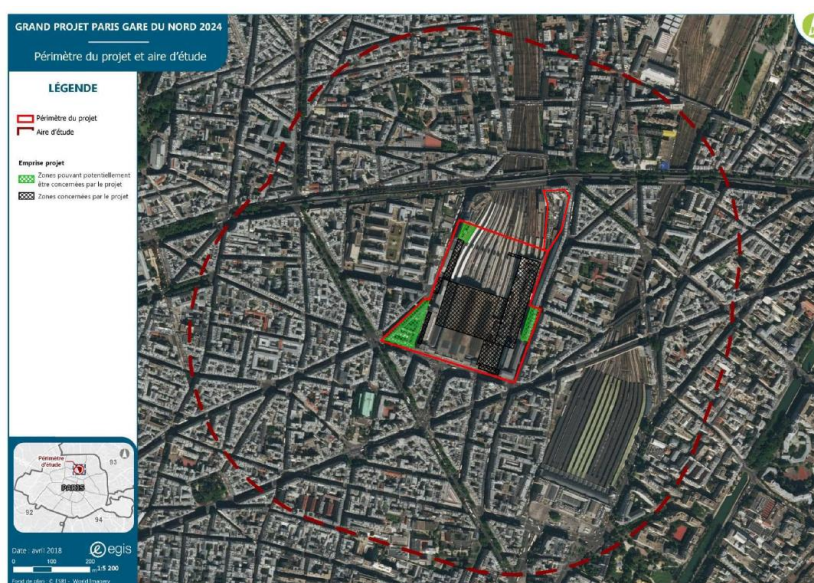


Figure 1 : en trait rouge continu, le périmètre du projet soumis à l'enquête publique, en pointillés rouge, l'aire étudiée dans le dossier d'analyse d'impact (source : figure 3 de la pièce B_1)

Nous estimons qu'il s'agit là d'une erreur manifeste de la part des donneurs d'ordre. **Nous dénonçons d'autant plus vivement ce manque de perspective que nous l'avons constaté dans tous les projets de la Ville que nous suivons dans le quartier Paris nord-est : chaque aménagement est réalisé indépendamment des autres, sans se soucier de l'impact ni sur les autres projets, ni sur les transports en commun ou les mobilités douces.** À titre d'illustration, le dossier d'enquête publique du projet d'aménagement du site « Hébert » dans le 18^{ème} indiquait que « l'arrivée de nouveaux habitants devra s'accompagner d'une augmentation de l'offre de transports en commun existante par l'Autorité organisatrice des Transports » renvoyant vers un tiers la responsabilité du traitement de la question pourtant centrale de la mobilité.

Il y a pour le projet Gare du Nord 2024 un enjeu de transformation urbaine qui justifie de le placer dans les mains du politique et de l'urbaniste plutôt que dans celles des seuls aménageurs. Le politique doit imposer une vision d'ensemble, un schéma directeur, une perspective d'aménagement

¹ Pièce B 2b_12, p. 16

² Pièce B 2b_12, p. 86

³ Pièce B 2b_12, p. 14

urbain plus large que la seule gare. Ce travail de prospective doit mettre en commun les prérogatives et compétences, outre de la SNCF, *a minima* de la Région, de la Ville, d'Île-de-France Mobilités et de la RATP. Compte-tenu des différentes compétences mobilisées, nous pensons que c'est le niveau politique à l'échelle nationale qui doit s'en emparer. Son rôle sera d'arbitrer certains choix, d'imposer des investissements bénéfiques sur le long terme, et aplanir les difficultés et oppositions, le cas échéant.

L'une des principales victimes du point de vue restreint adopté dans le présent projet est, selon nous, les problématiques de l'aménagement des abords et des accès à la gare, aucun n'étant prévu vers le nord, là où se situe pourtant le principal potentiel de nouveaux logements.

2. Le dossier d'impact sous-estime les déplacements doux inévitables en provenance du nord-est de Paris

Le périmètre pris en compte dans l'étude nous semble inadapté car excluant des besoins avérés d'accès à la gare.

D'une part, l'étude semble de façon incompréhensible se focaliser sur le seul 10^e arrondissement. Nous lisons par exemple, au sujet de ce dernier, que « *Le projet Paris Gare du Nord 2024 permettra de faire de la gare le premier atout de l'arrondissement et sera la parfaite illustration d'un "city booster" »*⁴. Aucune mention n'est faite du 18^e, pourtant également riverain, et dont les quartiers de la Goutte-d'Or et de La Chapelle ont un potentiel de progression bien supérieur à celui du 10^{ème}.

D'autre part, le périmètre de 500 m (voir Figure 1, le périmètre en pointillés) autour du projet, appelé « périmètre de la programmation de Gares& Connexions », est supposé intégrer « *le réseau directement concerné par les fonctionnalités de desserte de la gare* »⁵ mais en réalité exclut :

- i. les cheminements piétonniers qui peuvent être supérieurs à 500 m au nord de la gare, faute de moyens de transport de type métro.
- ii. les transformations urbaines d'ampleur plus au nord de la zone.

La Figure 2 illustre ce que mentionne le dossier d'enquête : « *Avec 200 hectares qui s'étendent de la Porte de la Chapelle à la Porte de la Villette, Paris Nord-Est (18e/19e) représente le plus grand projet d'aménagement parisien. (...) la création d'environ 1,3 million de m² accueillant 25 000 emplois et 10 000 habitants supplémentaires grâce à un projet solidaire et durable* »⁶.

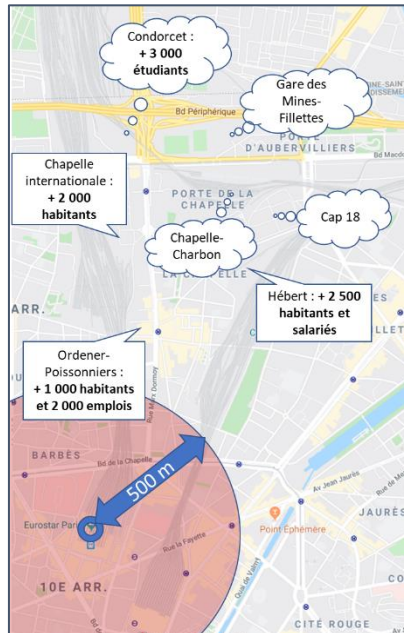


Figure 2 : représentation schématique et non-exhaustive des projets existants au nord-est de la gare du Nord et des populations correspondantes. Les bulles carrées représentent les projets dont le contour est déjà déterminé ; celle rondes, ceux qui sont programmés. Sources Google Maps et diverses.

⁴ Pièce B 2b_12, p. 13

⁵ Pièce B 2b_12, p. 18

⁶ Pièce B 2b_12, p. 93

Or, les moyens de transport en commun en direction de la gare du Nord depuis ce secteur sont lacunaires, conduisant les dizaines de milliers d'usagers à s'y rendre par leurs propres moyens (bus lorsqu'ils ne sont pas pris dans les embouteillages, Vélib' ou à pieds), comme le montre l'isochrone de la Figure 3.

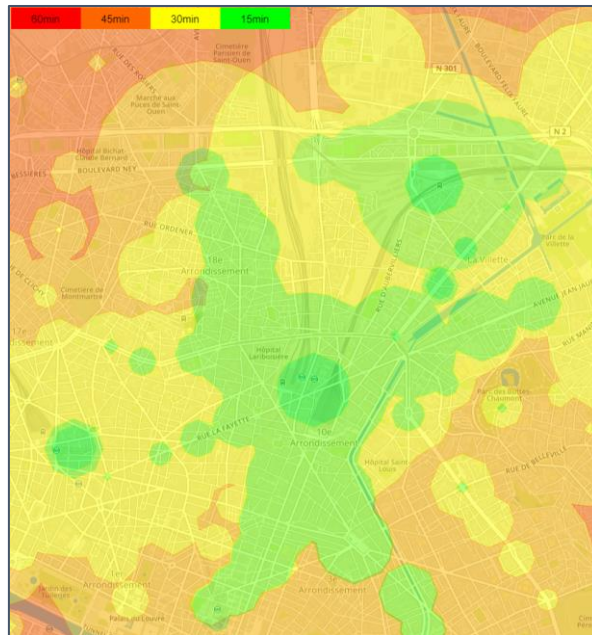


Figure 3 : **temps de trajet transports en commun (hors bus) et à pieds** : superposition des isochrones depuis la gare du Nord et depuis la gare Rosa-Parks. Cette carte montre qu'au contraire du sud de la gare du Nord, très bien relayée par la ligne 4, les quartiers au nord du boulevard de la Chapelle sont situés pour la plupart entre 15 et 30 mn de la gare du Nord (couleur jaune), en dépit de leur proximité géographique. Source : <https://atelier01.net/metro/paris/isochrone/>.

En effet, la quasi-totalité du quartier de La Chapelle est à la fois trop loin de la Ligne 4 et de la station Rosa-Parks, ce qui pousse ses usagers à préférer rejoindre la gare du Nord par des modes de circulation doux. Les bus réalisant ce trajet le long de l'axe de la rue Marx-Dormoy étant souvent saturés et pris dans les embouteillages, la plupart des usagers préfèrent marcher ou prendre un Vélib' lorsque c'est possible.

Ajoutons que l'étude indique qu'entre 1/4 et 1/3 des voyageurs de la gare du Nord qui vont ou arrivent de la ville de Paris, vont ou viennent précisément la zone Paris nord-est⁷.

Un accès au nord de la gare permettrait à tous les usagers actuels et futurs de gagner 500 m environ, soit de 6 à 7 mn de marche, par rapport à un cheminement vers l'entrée est. Ceci est d'autant plus souhaitable que les modes de déplacements doux sont largement encouragés par la municipalité, notamment autour des projets d'aménagement du nord-est, ce qui devrait logiquement avoir pour conséquence une meilleure prise en compte dans l'opération Gare du Nord 2024.

Nous regrettons par ailleurs l'absence de différenciation dans l'étude des déplacements à vélo ou à pieds, qui ne sont pas comptabilisés isolément mais intégrés avec ceux en transports en commun.

⁷ Pièce 2B_01, p. 40

3. La création d'un accès à la gare du Nord depuis le boulevard de la Chapelle présenterait des avantages tels qu'ils justifieraient largement de surmonter les obstacles présentés dans le dossier

La création d'un accès au nord de la gare a déjà été largement abordé au cours de la concertation. Cette idée soumise par les observateurs a été balayée en raison des surcoûts éventuels, du fait qu'elle est hors périmètre (voir figure 1) et que les services de la SNCF ne souhaitent pas déménager l'espace qu'ils occupent dans la pointe nord-est du périmètre. **Aucun de ces obstacles ne nous semble insurmontable et demandons au politique (voir point 1.) de les faire sauter au regard des bénéfices considérables décrits ci-après.**

a. Un tel accès est une nécessité et répondrait à la majorité des attendus du projet

L'étude indique qu'« *En projection, la Gare du Nord va voir [progresser] ses flux de voyageurs de 220 millions de personnes par an à 260 millions en 2024 et 300 millions en 2030* »⁸. **Même si les accès à la gare par l'extérieurs sont minoritaires par rapport aux accès intérieurs, nous ne comprenons pas comment le projet peut espérer gérer ce nouvel afflux de 40 à 80 millions de personnes sans créer un nouvel accès d'envergure.**

De plus, au vu des objectifs poursuivis par le projet, **la création d'un accès nord sur le boulevard de la Chapelle répondrait à la majorité des attendus décrits en pièce A (pages 8 et 9) :**

Les objectifs du projet de transformation de la Gare du Nord (extraits)	Réponse apportée par la création d'une ouverture au nord de la gare
« Depuis ces quinze dernières années, avec l'augmentation considérable du flux, elle est devenue inadaptée, et des zones de congestion se sont formées entraînant un inconfort croissant pour les usagers. »	Un nouvel accès indépendant des autres permettrait de réorienter une partie des flux, aidant à la fluidisation et la décongestion
« désaturer le quai transversal, où convergent aujourd'hui l'ensemble des flux de départs et d'arrivées des trains grandes lignes et des TER/Intercités, avec la création d'un nouveau hall de départs »	
« fluidifier le parcours des voyageurs entre la gare souterraine (RER, métro) et la gare de surface »	
« augmenter les zones de circulation, les espaces d'attente et les commerces / services pour les voyageurs »	Un nouvel accès constituerait une nouvelle zone de circulation, voire d'espace d'attente et de commerce, sans parler même de la possibilité d'y constituer un vaste parking vélo
« augmenter les espaces dévolus au terminal dédié à l'Eurostar pour améliorer le confort et accompagner l'augmentation du nombre de voyageurs »	Un nouvel accès, en désaturant les autres, permettrait l'agrandissement des espaces dédiés à l'Eurostar
« Résoudre les problématiques capacitaires actuelles et anticiper les problématiques futures »	En créant une entrée supplémentaire, on diversifie les accès, les cheminements, on renforce l'interconnexion de la gare avec la Ligne 2
« Améliorer le lien avec la ville »	L'accès vers le nord permettra d'améliorer le lien avec la ville en mettant en communication directe des quartiers paradoxalement à proximité immédiate des quais et des voies mais loin de la gare elle-même
« La Gare du Nord, implantée à l'origine à la limite de la ville, a été dès la fin du XIXème siècle la pierre angulaire d'un nouveau quartier urbain. Carrefour des mobilités, elle constitue un nouveau pôle d'attractivité et sa transformation s'accompagne d'une mutation du quartier qui l'entourne. »	
« Améliorer la qualité des services en gare »	En dispersant les flux de voyageurs grâce à un nouvel accès, les services en gare seront soulagés et améliorés

⁸ Pièce B_1, p. 26

- b. C'est faire bénéficier les quartiers fragilisés que sont La Chapelle et la Goutte-d'Or des retombées des aménagements

Dans la configuration présentée dans le dossier d'enquête, la gare tourne purement et simplement le dos aux quartiers de la Chapelle et de la Goutte-d'Or. Or, ces quartiers ont à la fois un potentiel d'amélioration considérable et ont une capacité d'accueil de nouveaux logements important, comme vu plus haut.

La création d'un nouvel accès sur le boulevard de la Chapelle constitue une fantastique opportunité à saisir pour amorcer la transformation des quartiers de la Chapelle et de la Goutte-d'Or, en profonde souffrance depuis plusieurs décennies, à condition qu'il ne s'agisse pas d'une simple passerelle difficile à sécuriser, mais un véritable hall d'accueil. Sans cet accès, impossible d'imaginer sérieusement que les bénéficiaires de la nouvelle gare puissent leur profiter, ces quartiers étant, on l'a dit, paradoxalement à proximité immédiate des quais et des voies mais loin de la gare elle-même.

Le meilleur exemple est celui de la mutation du quartier environnant la gare de Saint-Pancras avec l'arrivée de l'Eurostar en 2007. Outre la restauration méticuleuse de la gare, l'ensemble du quartier autour des gares de St Pancras et de King's Cross a été progressivement réaménagé.

- c. C'est créer un accès quasi direct à la gare depuis la Ligne 2, une des seules lignes de métro qui ne présente pas de perspective de saturation ni à moyen ni à long terme

L'accès à la gare par la ligne 2 est estimée aujourd'hui à 8 000 personnes par jour ouvré de base (JOB, voir Figure 4)⁹, qui plus est, via le passage souterrain, ce qui justifierait un projet d'aménagement à lui seul : au 19e siècle, on construisait des ponts sur la Seine pour moins que ça !¹⁰

La création d'un accès à la gare du Nord depuis le boulevard de la Chapelle permettrait de créer une véritable correspondance, en surface, avec la Ligne 2, avec à la clé, de nombreux avantages conséquents :

- **La Ligne 2 est une des rares lignes à ne pas avoir de perspective de saturation à court terme (voir Figure 5) : il faut en profiter pour y reporter le maximum de trafic**
- La correspondance entre la gare et Ligne 2 est peu connue : gageons qu'avec un accès facilité et fluide, sa fréquentation augmenterait significativement, soulageant les autres accès
- La correspondance directe avec la Ligne 2 et l'accès au nord sur le boulevard de la Chapelle permet d'étendre la zone à moins d'un quart d'heure de trajet de la gare du Nord en simplifiant le cheminement compliqué actuel (descendre de deux niveaux, contourner en souterrain la gare, remonter de deux niveaux pour accéder aux quais des trains), comme le montre la Figure 6.)

⁹ Pièce 2B_01, p. 42

¹⁰ Le pont du Carrousel fut édifié en 1834 pour permettre le passage de 5 000 piétons par jour et 150 voitures.

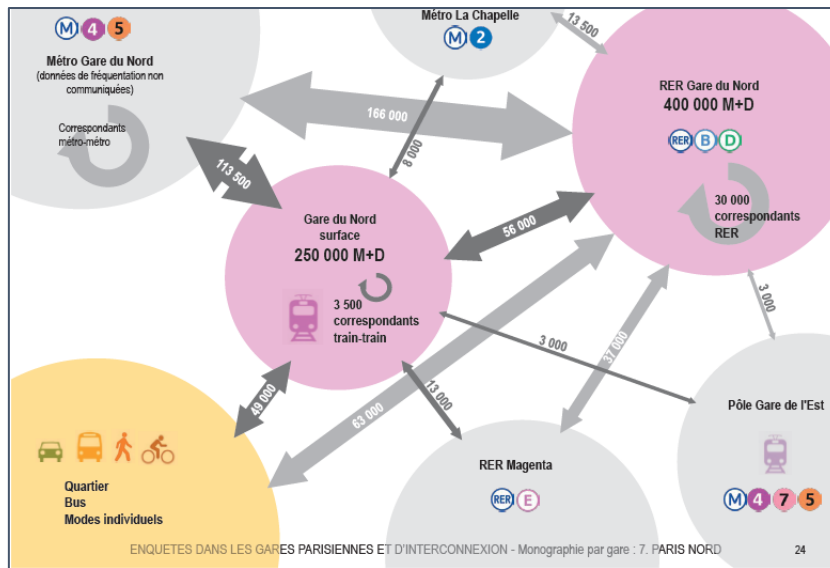


Figure 4 : récapitulatif des échanges sur le pôle gare du Nord / JOB (jour ouvré de base). Source : pièce 2B_01, p. 42

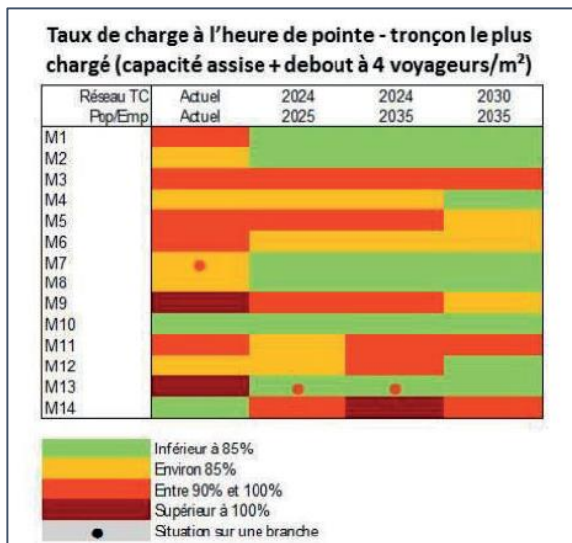


Figure 5 : taux de charge actuel et prévisionnel à l'heure de pointe. Source : pièce B 2b_12, p. 88

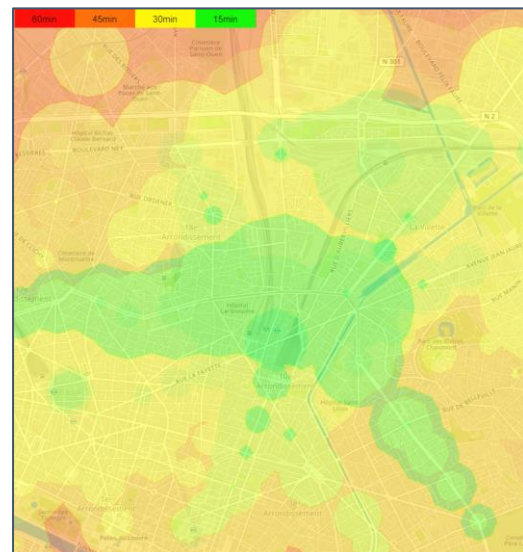


Figure 6 : l'ajout d'une entrée sur le boulevard de la Chapelle permet d'une part de réduire les temps de trajets depuis ou à destination des quartiers de la Goutte-d'Or et de la Chapelle, mais en plus, ouvre étend la facilité d'accès aux stations de la ligne 2 (comparer avec la Figure 3).
 Source : <https://atelier01.net/metro/paris/isochrone/>.

- d. C'est créer un accès supplémentaire permet la désaturation des autres accès

Le dossier indique qu'à l'heure actuelle, près de 35 000 personnes transitent chaque jour par l'entrée est, rue du Faubourg Saint-Denis¹¹ (voir Figure 7). **Les piétons en provenance du nord-est de Paris empruntent de manière privilégiée cet accès.**



Figure 7 : plan des accès piétons à la gare du Nord. Source : pièce B 2b_12, p. 44

Or, on peut imaginer que ce flux passera à près de 50 000 en 2030 en appliquant le ratio qu'évoqué plus haut¹². **Comment peut imaginer qu'il soit possible de maintenir un tel flux à travers une entrée définitivement étroite sans créer de nouvel accès ? La création d'un accès au nord de la gare permettrait d'y détourner une partie significative de ces 50 000 piétons.**

- e. C'est faciliter l'implantation dans le quartier de ceux qui travailleront à La Défense et voudraient y accéder par le RER E prolongé depuis la gare du Nord

Avec l'arrivée du RER E à la Défense en 2022¹³, de nombreux salariés y travaillant verront dans ce nouveau trajet l'opportunité de s'installer dans les quartiers à proximité des gares. Un accès au nord de la gare du Nord permettrait de mettre les logements existants ou en construction en communication directe avec la gare, et, de ce fait, participerait à la consolidation de ces quartiers fragilisés.

- f. C'est faciliter l'accès à la gare depuis la Promenade Urbaine et le seul « axe structurant » du plan de circulation vélo à proximité

Comme l'avait déjà dit un contributeur cité dans le dossier, l'accès au nord de la gare « *permettrait d'accéder à la Promenade Urbaine [du boulevard de la Chapelle] qui fait partie des grands projets de la Mairie de Paris* »¹⁴.

¹¹ Pièce B 2b_12, p. 44

¹² Pièce B_1, p. 26

¹³ Pièce B 2b_12, p. 93

¹⁴ Pièce B 2b_13, p. 34

Ajoutons que le seul « axe structurant » existant proche de la gare du Nord sur plan de circulation vélo de la mairie de Paris passe boulevard de la Chapelle (voir Figure 8). **La création d'un accès à cet endroit mettrait cet axe en correspondance direct le réseau vélo avec la gare. Nous y voyons aussi l'occasion de créer une station majeure de garage de vélos qui créerait une attractivité significative pour l'accès à la gare depuis le boulevard de la Chapelle.**



Figure 8 : réseau cyclable projeté par la mairie de Paris. Source : Pièce B 2b_12, p. 89

4. L'accès au nord doit être étudié immédiatement, et non renvoyé à des études de faisabilité ultérieures, et sa conception et son ambition promues par la volonté politique. Deux solutions peuvent être ici esquissées

Le dossier indique que « la SEMOP Gare du Nord 2024 a engagé avec SNCF Gares & Connexions une étude de faisabilité sur le sujet de l'accès nord. »¹⁵ **Nous estimons que le renvoi de la question de l'accès au nord à une étude de faisabilité à venir, donc hors concertation et hors objectif 2024, est une mesure de diversion.** Le sujet est pourtant l'un des résultats majeurs de la concertation : à quoi bon faire une concertation si c'est pour écarter d'un revers de main les principales observations ? La création d'un accès au nord sur le boulevard de la Chapelle doit être absolument intégrée au projet.

La solution nous tend les bras : comme l'attraction de deux pôles électriques qui génère l'étincelle puis le passage du courant, la connexion du projet 2024 au boulevard de la Chapelle est absolument inévitable.

Nous écartons d'emblée l'idée de la création d'une simple passerelle depuis le boulevard de la chapelle jusqu'aux bâtiments sur projet 2024. En effet, si le voyageur gagne un accès raccourci à la nouvelle gare, nous estimons qu'il peut être dissuasif, du point de vue du confort et de la sécurité, de s'engager une sur passerelle grêle et aussi longue. L'accès doit être digne de la gare.

Nous proposons ainsi deux idées avec toute la modestie qui sied, n'étant ni architecte, ni urbaniste :

- a. Création d'une plateforme sur toute la longueur du pont ferroviaire, permettant un accès direct à certaines voies

Le pont du boulevard de la Chapelle surplombant les voies de la gare du Nord a ceci de remarquable qu'il est à la fois très large et à la hauteur de la fin des quais. On pourrait ainsi imaginer occuper tout l'espace situé sous le viaduc de la Ligne 2 ainsi que celui de la voie sud du boulevard pour y créer de vastes salons d'accueil, avec accès directs à certains quais. Le trafic routier du pont serait reporté sur la voie nord, à moins que la circulation ne soit redistribuée par exemple en utilisant le pont de la rue de Jessaint qui aboutit lui aussi place de la Chapelle.

Ce nouveau hall d'accueil serait connecté à l'actuel projet par des bâtiments de plain-pied avec le boulevard (voir Figure 9).

¹⁵ Pièce B 2b_13, p. 33 (nous signalons une erreur probable car la pièce attendue en B 2b_13 est, d'après la couverture, le phasage des travaux, et non le résultat de la concertation. La bonne pièce à pointer ici est sans doute la G, p. 33)

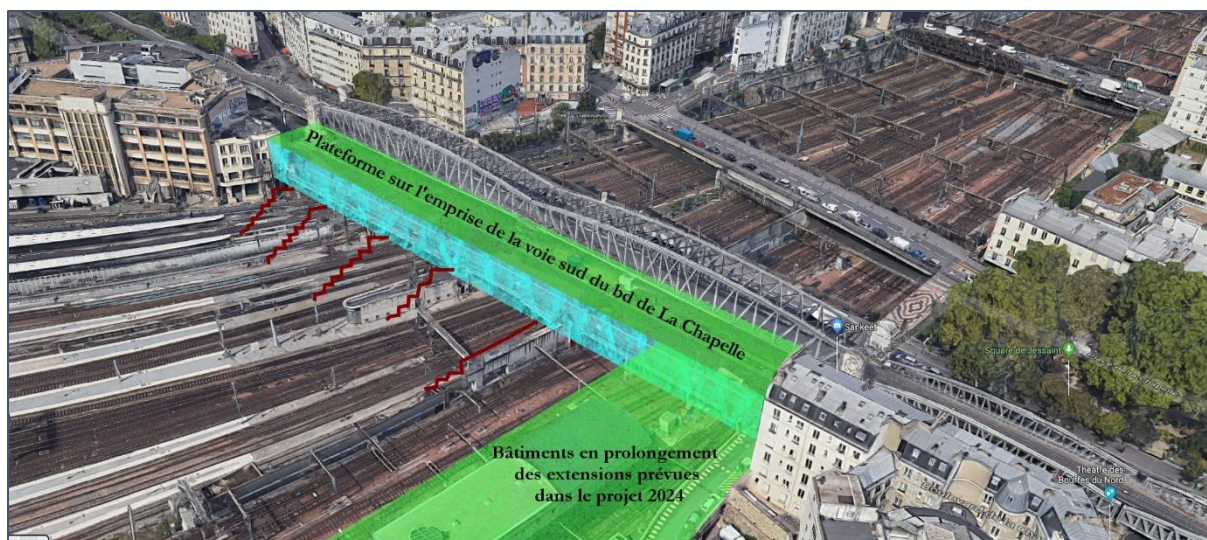


Figure 9 : représentation schématique d'un hall d'accueil (en vert) donnant à la fois un accès direct à certains quais (escaliers figurés en rouge) et aux bâtiments du projet 2024. Source : Google Maps et schéma de l'auteur.

Cette solution nécessite toutefois des aménagements importants et se situe hors des limites d'intervention du permis de construire. Il requiert donc, outre la confirmation de la faisabilité technique, bien sûr, une volonté politique forte pour être envisagé.

- b. Création d'un vaste accès de plain-pied depuis le boulevard, rejoignant sans dénivelé le bâtiment projeté à l'est de la gare, et donnant un accès direct à la passerelle au-dessus des voies

Plus modeste, donc plus réaliste, sans doute, l'accès vers le nord de la gare pourrait consister en la création d'un large hall d'accueil superposé à la voie logistique de la SNCF, de manière à conduire de plain-pied les piétons du boulevard vers les bâtiments 2024. Le garage à vélos, cité plus haut, pourrait être situé sous le viaduc, ou bien sur une plateforme à créer (les fondations semblent déjà exister) entre le pont du boulevard de la Chapelle et celui de la rue de Jessaint (voir Figure 10 et Figure 11).

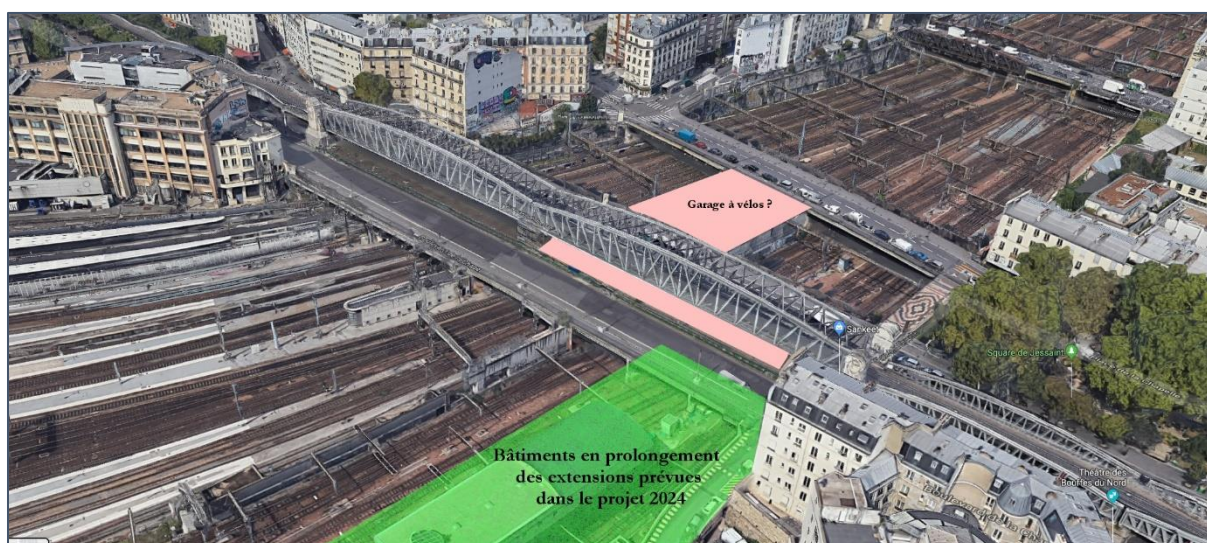


Figure 10 : représentation schématique d'un hall d'accueil (en vert) donnant un accès direct aux bâtiments du projet 2024 et une proposition de position du garage à vélos (en rose). Source : Google Maps et schéma de l'auteur.

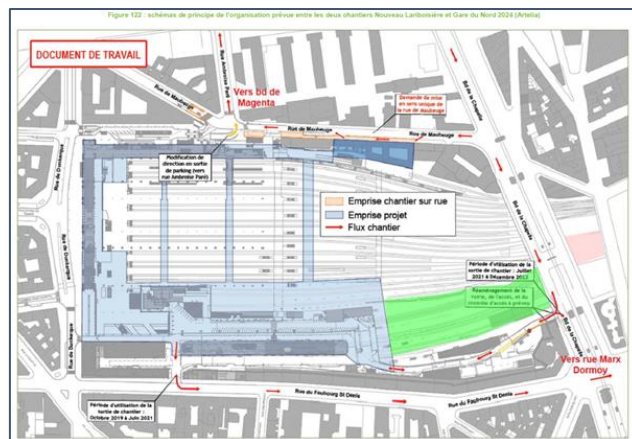


Figure 11 : bâtiment à créer (en vert) et position proposée pour le garage à vélos (en rose). Source : pièce B_1 et schéma de l'auteur.

Cette solution reste à peu près dans les limites d'intervention du permis de construire. Cependant, nous avons bien noté que « En raison de contraintes techniques fortes liées à la présence de nombreuses activités d'exploitation des services ferroviaires, la SNCF n'envisage pas, à ce jour, de rendre la voie logistique menant au boulevard de la Chapelle accessible au public. »¹⁶, mais nous estimons, comme évoqué plus haut, que cet obstacle est surmontable, soit avec la volonté politique, soit créant le passage suggéré au-dessus des installations techniques.

*

* *

L'enquête doit ainsi conclure à la nécessité de mener à bien une véritable réflexion urbanistique et stratégique, mobilisant les compétences au-delà de la ville et de la SNCF. Au vu des bénéfices indiscutables présentés, elle doit également reprioriser l'opportunité de réaliser un accès au nord de la gare, sur le boulevard de la Chapelle. Cet accès devra constituer l'une des grandes entrées de la gare et non une simple passerelle, afin de faciliter l'accès piéton aux quartiers nord-est de Paris, de valoriser la correspondance avec la Ligne 2 et participer à la transformation de La Chapelle et de la Goutte-d'Or, mettre en relation le trafic vélo et piéton sur le boulevard, etc. Plusieurs solutions techniques sont envisageables, en fonction de l'ambition retenue. Pour ce faire, l'enquête doit préconiser la mobilisation du pouvoir politique, sans doute d'envergure nationale, pour contourner ou dépasser les difficultés évoquées.

Baptiste Essevoz-Roulet, membre de l'association ASA-PNE, le 5 janvier 2020

¹⁶ Pièce B 2b_13, p. 33 ou G, p. 33