

Cergy, le 07/01/2020

La Présidente

D20-DT-0036



Affaire suivie par : Angélique Thuaux
tél : 01.34.25.38.97
Courriel : angelique.thuaux@valdoise.fr

ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE SUR LE PROJET « PARIS GARE DU NORD 2024 »

Avis du Département du Val d'Oise

1- Le projet « Gare du Nord 2024 » soumis à l'enquête publique

L'enquête publique qui s'achève le 8 janvier 2020 porte sur le permis de construire du projet de rénovation et d'agrandissement de la gare du Nord, qui sera délivré par l'Etat.

Le demandeur du permis est la société anonyme « Gare du Nord 2024 » constituée, au travers d'une SEMOP, d'un actionnaire public, SNCF Gares et Connexion (34%) et d'un opérateur économique privé, la société CEETRUS (66%).

Le projet vise à répondre aux problèmes de saturation et de congestion au sein de la gare du Nord : prévue pour accueillir 500 000 voyageurs par jour, elle comptabilise actuellement 750 000 montées et descentes quotidiennes et dépassera les 900 000 voyageurs par jour à l'horizon 2030.

Le projet se caractérise par trois axes principaux :

- La réorganisation de la gare grandes lignes, avec la séparation des flux d'arrivées et de départs ;
- Le renforcement et l'amélioration de l'intermodalité entre les différents modes de transport (avec entre autres, la réorganisation des circulations et des accès, le réaménagement de la gare routière, la création d'espaces adaptés aux nouvelles mobilités) ;
- La création d'un nouveau pôle de vie, construit au-dessus de la gare routière avec 18 890 m² de commerces et la restructuration de deux immeubles de bureaux pour 9000 m² environ (rue de Maubeuge, face à l'hôpital Lariboisière).

2- Les enjeux pour le Val d'Oise

La gare du Nord, la plus fréquentée d'Europe est très empruntée par les Valdoisiens qui y transitent quotidiennement par la branche nord du RER D et par la ligne H, ligne Transilien la plus importante du Val d'Oise.

Les conditions de correspondances entre les Transiliens et les RER (B, D, E) et les lignes de métros (4, 5 et 2 via la station la Chapelle) se dégradent du fait de la saturation aux heures de pointes.

L'augmentation de trafic voyageurs prévue, notamment du fait du prolongement du RER E vers la Défense (+30% de trafic supplémentaire), justifie donc le projet de réorganisation de la gare pour améliorer le confort des circulations.

La restructuration de la gare grandes lignes et la création de nouveaux commerces et services doivent également permettre d'améliorer l'expérience des voyageurs, à travers un projet urbain et architectural qualitatif.

Le projet permet d'envisager la Gare du Nord à la fois comme un hub plus moderne, avec plus d'aménités et comme un nouveau lieu de destination pour les territoires du nord francilien.

Toutefois, le projet ne permet pas d'identifier les améliorations attendues sur les liaisons entre les quais Transiliens et la salle d'échange située juste en dessous, ni les conditions d'amélioration de cette salle d'échanges. Il y a même lieu de s'interroger sur le maintien de certaines fonctionnalités au vu de la vidéo schématisant les différents parcours entre les différents modes de transport.

<https://www.youtube.com/watch?v=2n7xAPT1Qvk>

3- Remarques et questions sur la réorganisation de la gare grandes lignes

Le projet prévoit de séparer les flux entre les arrivées qui transiteront exclusivement par le quai transversal de la halle Hittorff et les départs qui s'organiseront à la fois par le hall sud-est restructuré et par un nouveau hall accessible à l'est depuis la rue du Faubourg Saint-Denis et relié à un réseau de passerelles d'accès aux quais.

Il est prévu de créer des escalators express entre les RER (N-2) et le hall départ grandes lignes (RDC haut). Cette nouvelle organisation permettra donc d'optimiser les circulations des voyageurs.

Mais les liaisons entre les lignes Transilien et le hall départs grandes lignes semblent quant à elles uniquement passer par le hall sud-est (quai Transilien transversal et escalators hall d'entrée sud-est pour accéder au RDC haut).

Le projet ne précise pas si certaines liaisons entre les quais Transilien (RDC bas, voies 33 à 36) et le hall départ grandes lignes (RDC haut) sont maintenues. En effet, aujourd'hui, il est possible depuis les quais de ces voies d'accéder directement à la gare routière qui se situe au même niveau que le futur hall départ grandes lignes. Avec le projet, ces liaisons verticales seront-elles maintenues pour l'accès au RDC haut ?

Par ailleurs, il existe également un passage souterrain reliant la salle d'échange et le milieu de quais grandes lignes, permettant une liaison directe. Cette liaison est-elle maintenue ?

4- Remarques et questions sur le renforcement et l'amélioration de l'intermodalité entre les différents modes de transports

Il est prévu un doublement des escaliers mécaniques desservant les différents modes de transport au sein de la gare. Néanmoins, cette mesure concerne le hall d'entrée et non pas les quais Transilien (voies 33 à 36), malgré une évolution attendue du nombre d'usagers.

Le Département souhaite avoir des précisions sur toutes les solutions permettant d'optimiser le confort, la sécurité et la fluidité des parcours depuis les quais Transilien.

Parcours Transiliens (RDC bas)/éco-station bus (RDC haut)

La question se pose concernant l'accès pour les voyageurs Transiliens à la gare routière aujourd'hui possible. Les circulations verticales directes depuis les quais de la ligne H à la future éco-station bus sont-elles maintenues et améliorées ?

Parcours Transiliens (RDC bas)/RER B et D (N-2) et RER E via la salle d'échanges

La vidéo ne montre pas les liaisons directes qui existent aujourd'hui entre les quais des voies 33 à 36 et la salle d'échanges située en dessous (N-1), permettant d'accéder aux RER et ligne 2 à la Chapelle. Il est nécessaire de conserver tous les accès directs situés en milieu et fin de quais Transilien vers la salle des échanges, pour permettre un accès rapide aux correspondances RER et métro 2.

Un renfort des liaisons verticales est même souhaitable, en particulier sur le quai 36 qui ne dispose pas de suffisamment d'accès à la salle d'échanges.

Par ailleurs, une attention particulière doit être apportée aux espaces d'attente et d'échange. Notamment en termes de lisibilités et de confort, mais également en termes de propreté et de maintenance (les escaliers mécaniques menant aux voies 34/35 en face de l'accès au RER E sont très souvent en panne, et l'escalier de la voie 36 est souvent très sale, fonction d'urinoir).

Agrandissement et aménagement de l'espace Transilien

L'espace d'attente de la zone Transilien sera agrandi d'un tiers en déplaçant les lignes de CAB. Comme évoqué précédemment, il convient que cet espace soit aménagé à l'image de gares plus modernes, en rendant les espaces d'échanges et d'attentes lisibles et accueillants, avec des espaces d'attente/de travail et du mobilier (sièges, etc).

Parking vélo

L'augmentation très forte de l'usage du vélo amène à s'interroger sur la capacité du parking vélo. 1200 à 2000 places semblent insuffisantes pour répondre aux besoins. Quelles sont les solutions possibles pour accroître l'offre de stationnement ?

Services de mobilité modes actifs

L'accès à des services suffisants de location de vélos et trottinettes électriques mérite également d'être approfondi.

5- Remarques et questions concernant le nouveau pôle de vie

Le projet, dans un lieu de transit aujourd'hui peu attractif, offrira un parc public, un pôle de vie, de loisir et de culture, ainsi qu'un espace de coworking.

Cet espace regroupant un grand nombre de migrations pendulaires est stratégique pour les habitants et particulièrement les étudiants, les actifs et les entreprises du Nord Francilien. Le Département espère que ces espaces de coworking et les services proposés seront particulièrement attractifs.

6- Remarques et questions concernant l'impact travaux

Les travaux vont se concentrer entre 2020 et 2024, en perspective de la Coupe du monde de Rugby et des Jeux Olympiques.

Pendant la même période, un grand nombre de travaux sera réalisé sur le faisceau SNCF nord (CDG express, RER B...) Dans ce contexte, à quelle condition le planning pour le projet gare du Nord 2024 est-il tenable ? Quel impact en cas de dérapage de calendrier d'autres projets de l'Axe Nord?

Le Département du Val d'Oise souhaite que soient communiqués les impacts travaux, en précisant les conséquences sur la circulation des trains (Transiliens et RER) avec les mesures de substitution en cas de coupure. Il souhaite que la même attention, en terme de communication, soit portée sur les accès et liaisons en travaux pouvant impacter la circulation des flux dans la gare.



Marie-Christine CAVECCHI