

« Nouvelle Gare du Nord », un révélateur des fantasmes de la planification « à la française »

Position publiée sur : <http://pierrehelwig.eu/nouvelle-gare-du-nord/>
et propositions surlignées en jaune

Savez-vous que la Gare du Nord est la gare la plus fréquentée d'Europe, que Paris compte aussi la seconde gare d'Europe avec Saint-Lazare, ou que le RER A est connu pour être la ligne ferroviaire la plus chargée du monde ? Savez-vous que le Grand Paris Express, projet visant à creuser 200 km de tunnels autour de la capitale, mobilisera davantage de tunneliers que n'en compte le reste de l'Europe ?

Loin de constituer des motifs de fierté nationale, ces palmarès pourraient être analysés comme des révélateurs des anomalies du système de mobilité francilien, et alerter le citoyen des absurdités de notre aménagement métropolitain. Arguer que la fréquentation de la gare va croître de 700 000 à 900 000 personnes par jour d'ici 2030 ne sert-il pas d'argument « massue » pour légitimer un projet ficelé et rendu non-négociable faute de temps, imminence des Jeux Olympiques oblige ?

Croissance inexorable... ou saturation organisée ?

Partir du postulat que la croissance de la Gare du Nord est inévitable empêche pourtant de s'interroger sur les ressorts structurels d'une telle dynamique. Or celle-ci résulte avant tout d'une succession de choix (ou de non-choix) politiques et techniques en matière d'aménagements et d'infrastructures.

La géographie du territoire nord francilien était-elle compatible avec la densification continue de la Plaine Saint-Denis autour du Stade de France, l'extension sans fin de la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG, l'implantation des sites olympiques, l'urbanisation massive du triangle de Gonesse pour Europa City ?

La faiblesse des réseaux de transport n'a-t-elle pas été aggravée plus que corrigée au cours des dernières décennies par le maintien de lignes de RER B et D et de métro 13 bridées dans Paris, ou l'engagement de projets (métro 14, EOLE, CDG Express et Grand Paris Express) dispendieux au regard des bénéfices annoncés, tant en termes de maillage que d'optimisation de la capacité offerte ?

L'urgence pour la Gare du Nord est-elle bien de faire passer toujours plus de voyageurs dans ses halls, ses couloirs, ses escaliers... ses commerces ? L'époque de sobriété qui s'annonce devrait plutôt conduire à privilégier les actions minimisant les moyens à engager mais maximisant l'utilité collective, à savoir parvenir à un aménagement mieux équilibré et plus soutenable de la métropole.

Voici trois axes de réflexion susceptibles de réorienter le projet en ce sens.

Comment éviter qu'un si grand nombre de Franciliens soit contraint de transiter chaque jour par la Gare du Nord ?

Plutôt que de concevoir un projet EOLE doublant les RER A et B, ou un CDG Express promis au même succès qu'Orlyval, il aurait été imaginable de dévier le RER B par la Défense, et de transformer le sud de la ligne B en un métro rapide.

Plutôt que de contraindre tous les habitants de Seine-St-Denis à transiter par la Gare du Nord, il aurait été judicieux de **créer des pôles de correspondance en amont, en prolongeant les radiales de métro jusqu'aux gares du RER B et D**, et ce sans attendre la pharaonique rocade du Grand Paris Express. D'autant qu'il ne manque parfois que quelques centaines de mètres pour connecter la ligne 7 au Bourget, la ligne 12 à La Courneuve-Aubervilliers, la ligne 4 au Stade de France.

Ces prolongements imaginés pour certains il y a un demi-siècle sont tous au point-mort. Pourtant seule une approche « réseau » limitera la surconcentration actuelle.

Comment éviter que les usagers du TGV transitent par la Gare du Nord même lorsqu'ils n'ont pas pour origine ou destination le cœur de Paris ?

Plutôt que de vouloir transformer la Gare du Nord en « St-Pancras à la française », ne fallait-il pas imaginer faire arriver les Eurostar et Thalys directement à la Gare St-Lazare, véritable cœur économique de Paris, voire à la Porte Maillot comme le suggérait l'IAU il y a des années (voir extrait de l'étude ci-dessous) ? En revanche, le choix du terminus de CDG Express à la Gare de l'Est continue d'intriguer tous les observateurs.

Plutôt que d'obliger tous les voyageurs d'Europe à transiter par les gares terminus parisiennes pour s'engouffrer péniblement dans les escaliers du métro afin de poursuivre leur périple, il serait temps de mettre fin à cette anomalie et de **miser enfin sur les liaisons « intersecteurs » traversant l'agglomération parisienne et desservant des gares traversantes bien connectées**. Tous les grands « hubs » ferroviaires en Europe ont adopté une telle stratégie de bon sens, mais la France continue de persister dans une exception anachronique.

On voit par ces exemples que décharger les flux de la Gare du Nord pourrait se régler par des actions ne touchant pas du tout à la configuration même de la gare.

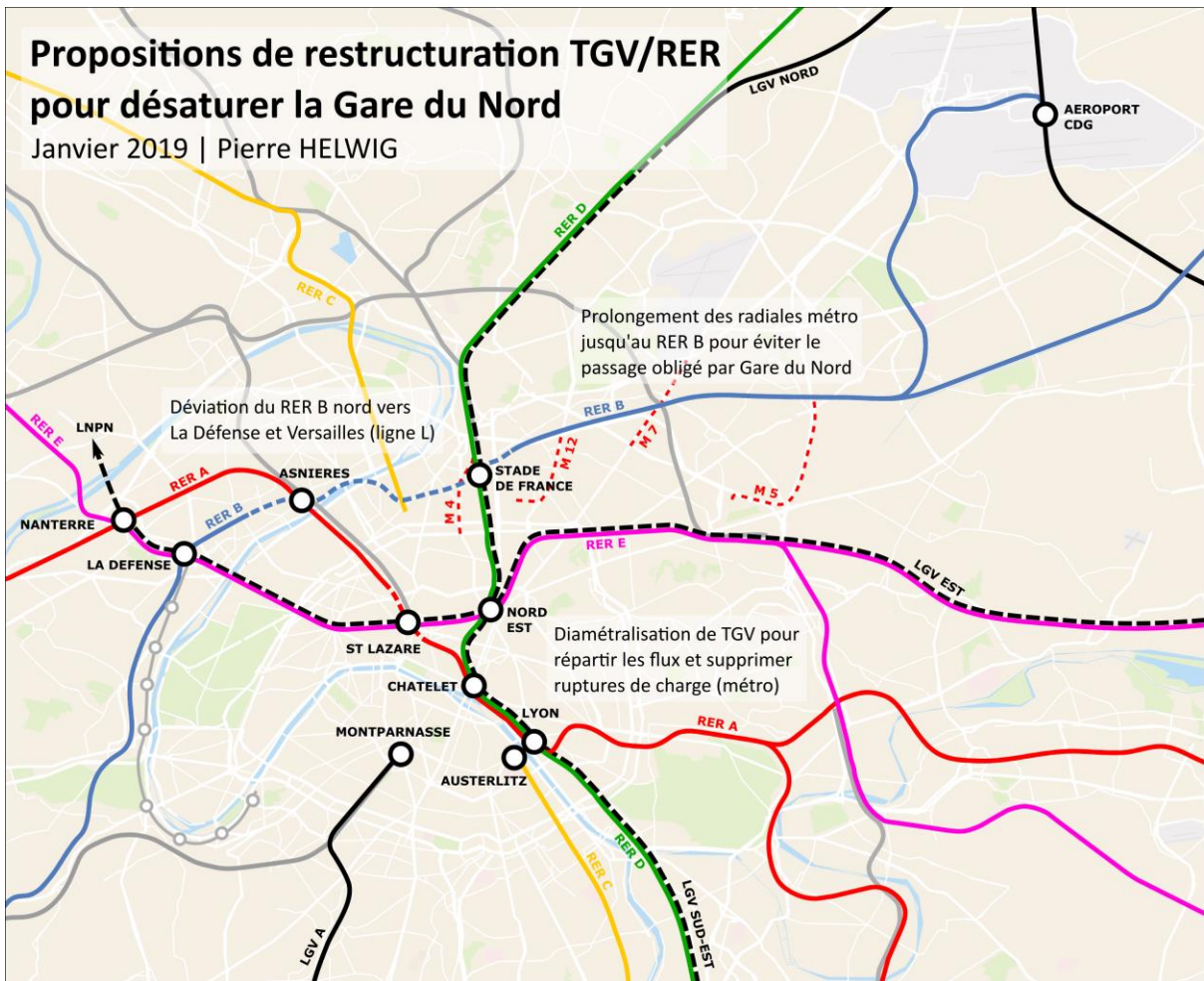
Comment offrir plus de fluidité aux usagers de la Gare du Nord et plus de confort aux riverains sans altérer ce patrimoine exceptionnel ?

Plutôt que de détruire la halle Transilien datant à peine de 2001 pour laisser place à un vaste centre commercial bâti sur l'actuelle gare routière, puis de reconstruire une gare routière souterraine mal-pratique tant pour les passagers que pour les exploitants, il serait utile de commencer par **libérer le parvis des voitures, des taxis et des obstacles qui s'y sont accumulés**, tels la « Maison Fond », œuvre posée depuis 2015 pile devant les accès principaux, ou la nouvelle terrasse couverte d'une célèbre chaîne de cafés qui accapare intégralement le dernier trottoir disponible.

Plutôt que de séparer les flux entrants et sortants par des passerelles au risque de briser l'esthétique de la grande halle héritée de Hittorff, et d'allonger les temps d'accès aux trains, une ouverture à 360° de la gare favoriserait la porosité avec la ville et simplifierait grandement les accès aux quais. Il serait par exemple bienvenu de créer un cheminement à l'air libre agréable pour rejoindre la ligne 2 du métro, et de requalifier les espaces en voirie tout autour de la gare, en commençant par dédier le Faubourg St Denis aux piétons, vélos et bus.

Pierre HELWIG

Ingénieur conseil en stratégie transport



Carte réalisée par Pierre HELWIG pour l'enquête publique sur la Gare du Nord

A Paris, l'opportunité de transformer des gares ferroviaires terminus en gares de passage est manquée à la fin du 19^{ème} siècle lorsqu'il est décidé de réaliser un réseau de métro à petit gabarit plutôt que de prolonger des lignes ferrées au-delà des terminus parisiens comme le proposent certaines compagnies.

Il faut attendre les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne de 1965, revu et adopté en 1976, pour que soit lancé le programme de mise en place du Réseau Express Régional (RER) qui va délester plusieurs gares terminus de tout ou partie de leur trafic banlieue, en détournant des trains franciliens dans des gares souterraines connectées via des tunnels traversant la capitale.

Dès les années 1990, la réalisation du réseau de lignes à grande vitesse accroît le trafic des gares parisiennes concernées, mais la mise en place d'une ligne d'Interconnexion des TGV hors Paris permet de créer des trains inter-secteurs qui desservent trois gares TGV de banlieue.

Les projets actuels qui concernent les grandes gares parisiennes prolongent les orientations passées, avec :

- le prolongement du RER E à Mantes,
- deux nouvelles lignes radiales de trains à grande vitesse : la LNPN et POCL,
- la ligne d'Interconnexion Sud des TGV, avec une gare au niveau de l'aéroport d'Orly,
- des études de bouclage à long terme de la ligne d'Interconnexion des TGV à l'ouest et au nord.

L'analyse du fonctionnement des six gares parisiennes de surface montre que :

- deux gares sont saturées : la gare du Nord et la gare de Lyon,
- deux gares fonctionnent en limite de capacité : la gare Saint Lazare et la gare Montparnasse,
- deux gares présentent des réserves de capacité : la gare de l'Est et la gare d'Austerlitz notamment.

La gare du Nord, qui n'est plus en mesure d'accueillir des services supplémentaires, ne fait l'objet d'aucun grand projet susceptible de la décharger.

La gare de Lyon a la possibilité de créer encore deux voies à quai supplémentaires, pour faire face au développement du TGV Sud-est, et de reporter des trains sur la gare d'Austerlitz lorsque le sextuplement des voies sera réalisé entre Paris et Juvisy (dans le cadre du Schéma Directeur du RER C ou du projet POCL).

La gare Saint-Lazare, dont le trafic compte 90% d'utilisateurs de trains Transilien, va être soulagée par le transfert des trains Transilien du groupe V dans la gare Haussmann-Saint Lazare du RER E, lorsque ce dernier sera prolongé jusqu'à Mantes.

La Liaison Nouvelle Paris Normandie déchargera par ailleurs les voies du Groupe V (Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie par Poissy), tandis que le flux de voyageurs

Grandes lignes de la gare Saint-Lazare devrait par ailleurs être allégé à la mise en service de la gare de la Défense prévue dans la deuxième étape du projet.

La gare Montparnasse est encore en mesure de faire face à la croissance de trafic attendue à la mise en service des LGV De Bordeaux et de Rennes en 2017, moyennant des travaux d'avant gare et le transfert de trains TER sur la gare de Vaugirard. En revanche la plateforme des voies banlieue est saturée, ce qui pourrait conduire à la réalisation d'une sixième ligne RER (RER F) qui transformerait la gare terminus Transilien en gare de passage, pour des trains continuant en tunnel jusqu'à la gare Saint-Lazare ou jusqu'à la gare du Nord.

Proposition formulée

La proposition consiste à substituer au projet de RER F Transilien, un projet de liaison souterraine pour les trains à grande vitesse entre la gare Montparnasse et la gare du Nord qui ne fait l'objet d'aucun projet d'augmentation de capacité.

Ce lien, qui déchargerait la gare du Nord de surface et libèrerait des voies TGV au bénéfice des trains Transilien à la gare Montparnasse, peut être réalisé selon trois variantes de tracé :

- *Variante 1* : les plateformes TGV des deux gares sont transformées en gare de passage et reliées directement sous Paris, sans gare intermédiaire (cas du tunnel AVE entre les deux gares de Madrid),
- *Variante 2* : le tunnel de liaison entre les faisceaux Nord et Atlantique quitte le faisceau Nord au sud de la gare Stade de France Saint Denis, et rejoint les voies du TGV Atlantique au niveau du dépôt de Chatillon, ce qui conduit à conserver des voies TGV terminus dans les deux gares pour l'accueil des TGV non interconnectés (cas de la liaison entre les lignes HS1 et HS2 à Londres). Le tunnel de liaison Nord-Sud est par ailleurs dévié vers l'ouest de façon à desservir une gare intermédiaire proche des emplois du 8^{ème} arrondissement, au niveau des Champs-Élysées (Etoile-Charles de Gaulle par exemple).
- *Variante 3* : cette variante reprend le principe de la variante 2 mais le tracé du tunnel est dévié encore plus vers l'ouest, de façon à desservir une gare intermédiaire à la Défense. Cela permet d'offrir une desserte TGV au premier pôle urbain de banlieue, ainsi qu'aux territoires denses de l'ouest parisien par correspondance avec le métro Grand Paris Express.

Pour les variantes 2 et 3 plus particulièrement, cette proposition laisse la possibilité de :

- compléter le maillage avec le métro Grand Paris Express proposé dans la variante 3 avec la gare de la Défense, en créant deux autres gares de correspondance : une gare à Chatillon-Montrouge et une à Saint-Denis-Pleyel,
- réaliser une rocade TGV, en aménageant le raccordement de Vémars, au nord, et en construisant un barreau de liaison avec la ligne d'Interconnexion Sud au niveau d'Orly.

Les possibilités de décharge des gares parisiennes



Gares existantes

- Saturée
- En limite de capacité
- Avec réserve de capacité
- Gare TGV hors Paris

Projets

- Grand Paris Express
- - - RER E à Mantes
- - - - LNPN

Suggestion : Jonction Nord-Atlantique

- Variante de tracé
- - - - Connexion éventuelle à la ligne d'interconnexion des TGV
- Gare nouvelle
- Autre gare nouvelle envisageable