

Avis et propositions concernant le projet Gare du Nord 2024  
Rapport remis à Madame la Maire de Paris  
19 Décembre 2019

## Préambule : enjeux et déroulement de la mission

Le projet de réaménagement de la Gare du Nord est un projet emblématique pour Paris, la région Île de France et la France toute entière. Une gare, et celle-ci tout particulièrement, est plus qu'un espace fonctionnel ou un simple pôle de services. C'est un lieu majeur de la vie civique, une composante importante de l'image que la ville-capitale se donne à elle-même et au reste du monde. Nous partageons donc sans réserve l'ambition qui consiste à faire du réaménagement de cette gare, mais aussi de ses abords, un projet de référence, sous l'angle de la qualité architecturale et urbaine, du service rendu aux usagers et de l'exigence en matière écologique.

Le projet engagé par la SNCF et Ceetrus, réunis dans la Société d'Économie Mixte « Stationord », dont le permis de construire est actuellement soumis à l'enquête publique, fait l'objet d'interrogations multiples. Une mission de « réflexion sur l'amélioration du projet » nous a été proposée par madame la Maire de Paris, par lettres du 5 novembre 2019 (en annexe), nous demandant de remettre nos conclusions pour le 19 décembre. Nous avons accepté cette mission. Nous avons tenu à rester indépendants et bénévoles.

La mission n'a pu se dérouler suivant les termes annoncés initialement dans la lettre de la Maire de Paris, selon lesquels « La Ville de Paris a obtenu l'accord de la SNCF et de Stationord pour que nous puissions nous rapprocher d'elles ainsi que de l'AREP ». Les responsables de Stationord, contactés dès le 7 novembre, ont refusé tout contact direct avec nous, nous invitant à poser nos questions par l'intermédiaire de la commission d'enquête. Nous avons donc suivi cette voie. Les réponses nous sont parvenues le 6 décembre. Nous avons pu rencontrer les responsables de Gares et Connexions, et la réunion a été fructueuse. Mais nos interlocuteurs ont tenu à ce que la discussion ne porte pas sur le dossier actuel de permis de construire, arguant également de la période d'enquête publique. Les échanges ont donc été limités aux sujets hors périmètre du dossier de PC.

Compte tenu de ce contexte, de la complexité du dossier, venant s'ajouter au très court délai accordé à notre mission, il est clair que celle-ci ne pouvait en aucune manière déboucher sur des propositions globales de refonte du projet. Nous avons donc surtout tenté de préciser notre diagnostic et à évoquer des pistes partielles d'amélioration et/ou de réorientation. Mais celles-ci n'ont pas pu être partagées avec les acteurs du projet.

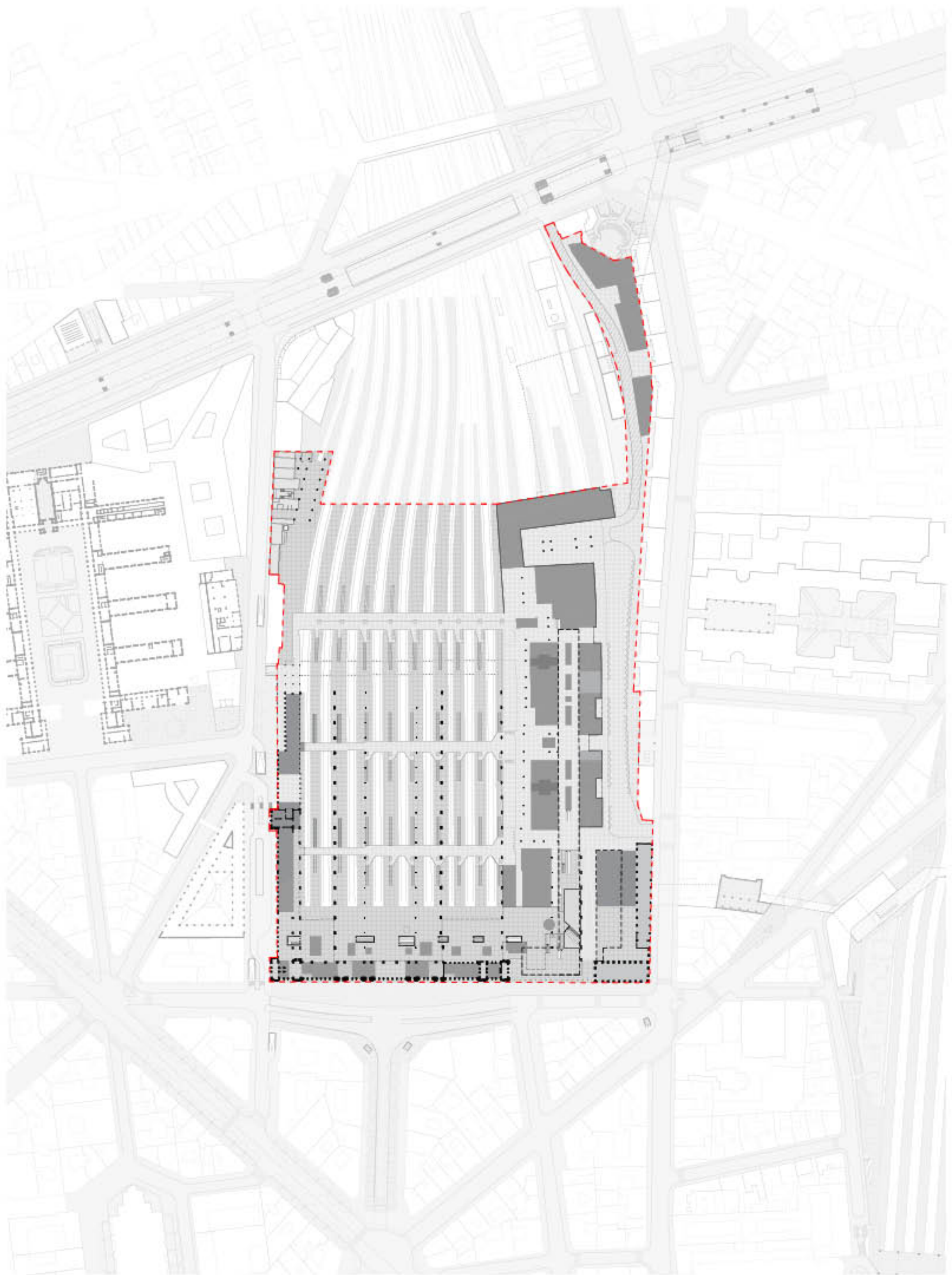
Nous avons eu des échanges fructueux avec Ile-de-France Mobilités, qui nous ont notamment permis de mieux prendre connaissance des points d'amélioration des conditions d'intermodalités.

Nous avons pu travailler en liaison étroite avec les Services de la Ville de Paris, en notant toutefois que de nombreuses questions touchant à l'aménagement des espaces publics, à l'environnement urbain proche et à l'accessibilité à la gare restaient encore à étudier ou trancher, alors même que le permis de construire de Stationord est à l'instruction.

Nous avons interrogé la pertinence du projet Gare du Nord 2024 au regard, d'une part, des conditions d'amélioration du fonctionnement de la gare, mais aussi, plus largement, sous l'angle de son insertion dans le quartier des Gares, dans le Nord-Est de Paris et de la métropole. Notre réflexion a ainsi porté sur le périmètre du PC mais aussi sur l'environnement du projet (immédiat et plus lointain). Nous considérons que l'étroitesse du périmètre de la SEMOP et du PC et le flou qui règne sur les conditions de son insertion urbaine constituent une des principales faiblesses du projet.

S'agissant de l'accès aux données quantitatives, compte tenu du contexte qu'on vient d'évoquer, nous avons souvent dû aller à la pêche dans les dossiers soumis au public, heureusement très fournis, quoique labyrinthiques. Mais les données ne sont pas toujours cohérentes.

Notre analyse du projet « Paris Gare du Nord 2024 » nous amène à penser qu'une meilleure concertation entre les différents partenaires (SNCF, Stationord, Ile de France Mobilités, Ville de Paris, Région Ile de France) est nécessaire et urgente, afin de définir une vision partagée de l'avenir. Sans mettre en cause l'utilité d'une action de modernisation de la Gare du Nord, nous avons esquissé des pistes d'action pour que ce projet et les aménagements connexes indispensables répondent mieux à l'ensemble des défis transversaux, nationaux, métropolitains et parisiens que doit relever la transformation de la première gare européenne.



## Les périmètres du projet (Rappel)

Le dossier de demande du Permis de Construire fait passer la surface existante de la Gare de 75 111 m<sup>2</sup> avant travaux à 136 626 m<sup>2</sup> après travaux.

67 508 m<sup>2</sup> de surfaces nouvelles sont créées, dont 24 247 m<sup>2</sup> à destination de service public ou d'intérêt collectif, 30 348 m<sup>2</sup> de commerces (31 400 m<sup>2</sup> avec les démolitions et les changements de destination) et 12 913 m<sup>2</sup> destinés aux bureaux.

Il s'agit donc d'un quasi doublement de la surface de plancher, près des deux tiers de l'accroissement étant destinés à l'implantation de commerces et services privés.

Cette densification intervient dans un périmètre restreint, à la fois en surface au sol et en coupe, correspondant au contrat de concession signé entre Gares et Connexions et Stationord, la SEMOP constituée à cet effet.

Sont ainsi hors périmètre du Permis de Construire

- à l'Ouest : la cour de Maubeuge et le bâtiment Etoile du Nord, propriétés de la SNCF, le Parking Effia en sous-sol,

- au Nord : le périmètre est découpé pour ne prendre en compte que les immeubles bordant la rue de Maubeuge et l'actuelle zone de station de déchets,

- à l'Est : les bâtiments situés à l'angle des rues de Dunkerque et du Faubourg-Saint-Denis sont hors projet, et la RHR n'est incluse que pour des raisons de mise en sécurité. Les immeubles de la rue du Faubourg-Saint-Denis pouvant permettre d'élargir la liaison entre la gare bus et cette dernière sont hors périmètre.

Par ailleurs, il nous a été très difficile, voire impossible, d'établir les limites précises d'intervention entre Stationord et Gares et Connexion, Ile-de-France Mobilités, la RATP en matière de travaux, d'investissement, de gestion dans les niveaux souterrains de la partie Est et Sud Est de la Gare.

N'ayant pu avoir accès au contrat de concession, il ne nous a pas été permis d'élucider ces questions de limites et d'interfaces qui se révéleront particulièrement sensibles pour la réalisation du projet et la bonne marche ultérieure de Gare du Nord 2024.



# Plan et progression du rapport

## Partie 1

On rappelle les hypothèses fondatrices et les choix structurants du projet Gare du Nord 2024

p.9-11

## Partie 2

On interroge la signification de deux hypothèses fondatrices :

- 2.1 Qu'en est-il de **la croissance de la fréquentation** et du passage de 700 000 voyageurs à 900 000 ?

- 2.2 Quelle est **l'urgence au regard des JO** ?

p.13-19

## Partie 3

On interroge la pertinence de la **programmation** des activités nouvelles

p.21-29

## Partie 4

On analyse l'impact **des choix d'organisation spatiale internes** à la gare, en privilégiant l'analyse des circulations pour les voyageurs

p.31-37

## Partie 5

On interroge **les interfaces avec l'environnement urbain, le quartier, le nord-est parisien et francilien**

p.38-47

## Partie 6

On pose la question des **choix architecturaux et du patrimoine**

p.49

## Conclusion

## Annexes





# Partie 1

## **Le projet repose sur trois séries de contraintes présentées comme inéluctables et sur deux grands choix structurants**

Avant d'entrer dans les détails, il est utile de rappeler les fondamentaux du projet. L'option fondamentale, qu'on ne peut qu'applaudir, est de *redonner à la Gare du Nord le lustre qu'elle mérite*.

Première gare d'Europe par le nombre de voyageurs, ancienne tête de ligne du réseau des chemins de fer du Nord (Rothschild), reconstruite dans les années 1860 par Hittorff, devenue un emblème international de l'architecture ferroviaire du 19ème siècle à son meilleur niveau, la Gare du Nord cumule aujourd'hui deux fonctions : elle est l'un des principaux hubs d'échange des flux de la métropole parisienne, flux qui se sont considérablement accrus dans les dernières décennies ; et elle est la porte ferroviaire de Paris, et souvent de la France, pour une grande partie de l'Europe du Nord-Ouest, comme l'attestent encore des statues de la façade monumentale représentant les grandes villes européennes. La compatibilité entre ces deux fonctions n'est pas facile à assurer, et elle est au cœur de quelques-unes des difficultés du projet. Notons toutefois, car cela a son importance, qu'une partie des flux Grandes Lignes fonctionnent aujourd'hui sur un mode quasi-urbain, avec des dessertes nombreuses et des temps de trajets courts (Lille, Bruxelles). Notons aussi que cette grande gare, porte internationale, se situe dans un quartier où se concentrent des difficultés sociales importantes, avec des populations en détresse, plus ou moins marginalisées.

### **Trois contraintes**

Ceci étant rappelé, le projet est justifié par trois contraintes présentées comme fondatrices :

- 1) Une forte augmentation de trafic à prévoir d'ici 2030 : on passerait en effet de 700 000 voyageurs /jours actuellement à 900 000.

- 2) L'urgence : il serait impératif de terminer les travaux en 2024, pour les JO.

- 3) Le financement : ni la SNCF, ni l'État, ni la Ville, ni la Région n'envisageant de payer les aménagements nécessaires, le recours au financement privé, déjà expérimenté, sous une forme juridique différente, à la gare Saint Lazare, s'impose ; des activités de commerces et de loisir attractives (y compris pour les non-voyageurs) financeront les travaux d'investissement, mais aussi procureront des recettes régulières pour la gestion et l'entretien de la gare pendant la durée de la concession (46 ans). On rappelle qu'en l'occurrence, une société d'économie mixte à opération particulière, unique (réunissant Ceetrus, filiale d'Auchan, majoritaire, et la SNCF), portera l'ensemble de ces financements.

Nous ne reviendrons pas, dans la suite, sur ce montage financier et les modèles

économiques sous-jacents, sur lesquels nous n'avons que très peu d'informations. En revanche, nous interrogerons les deux premières hypothèses.

## Deux choix structurants

Face à ces contraintes, le projet repose sur deux grands choix d'organisation spatiale de la gare fortement structurants :

- Le premier de ces choix, auquel toutes les équipes en compétition ont dû se soumettre, est celui du cahier des charges établi par Arep, très directif : c'est le choix de la séparation des flux d'arrivée et de départ (pour les Grandes Lignes) selon des niveaux séparés, la halle centrale étant réservée aux arrivées et les départs se faisant dans un nouveau niveau dit N 01, desservant les quais par des passerelles et des escalators. Ce schéma que l'on peut qualifier d'« aéroportuaire » (même si une partie des acteurs récuse ce terme) induit une grande part des difficultés sur lesquelles nous reviendrons. On peut aussi s'interroger au passage sur le fait que son imposition a probablement bridé la créativité des équipes de maîtrise d'œuvre.

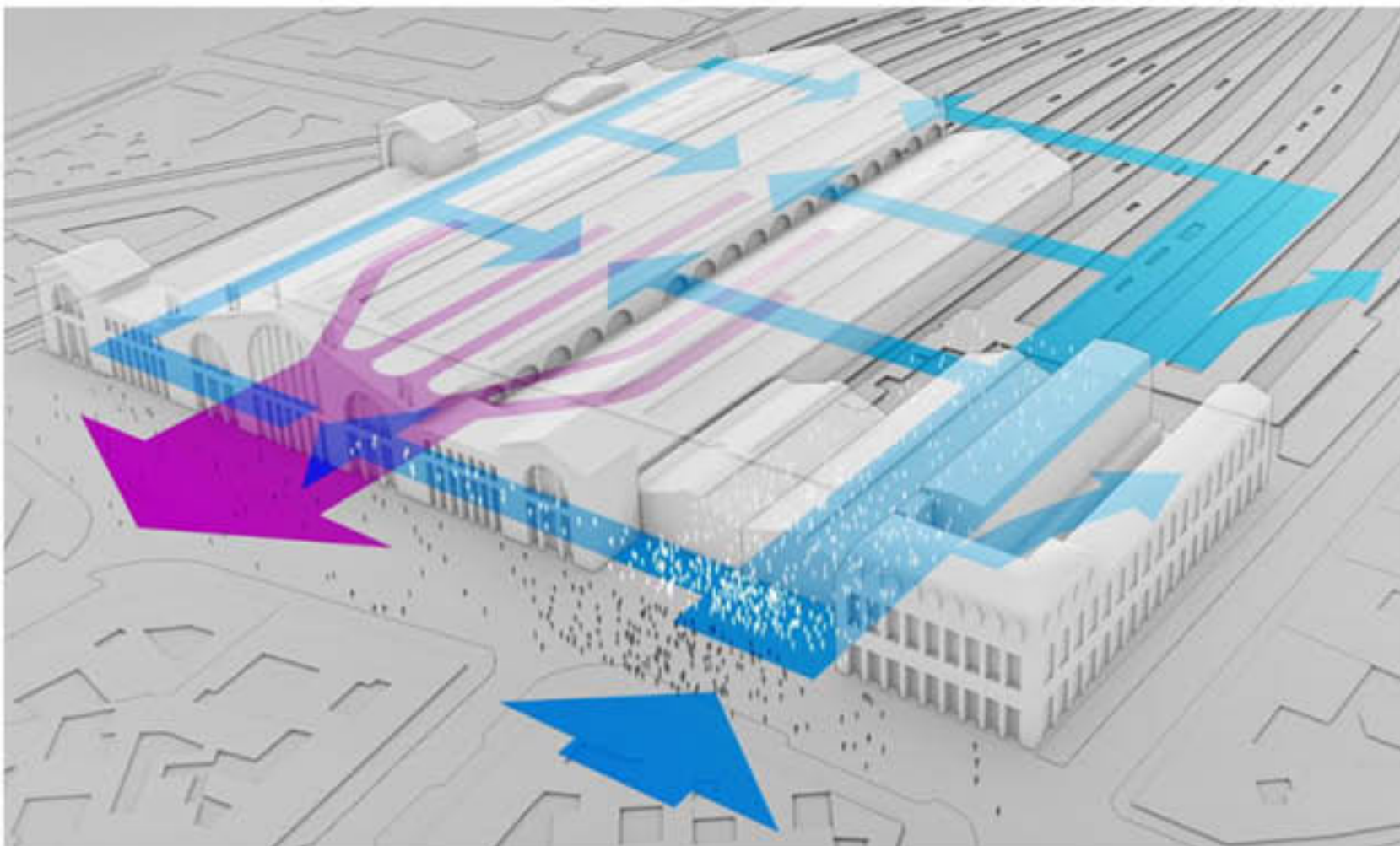


Schéma de fonctionnement de type aéroportuaire. Extrait du PC4 - Notice Architecturale, p.58

- Le deuxième choix structurant est celui de l'équipe gagnante consistant à proposer un programme de commerces et d'autres activités (sports, spectacles, bureaux de co-working) particulièrement copieux. La surface de plancher de la gare passe en effet de 75 100 m<sup>2</sup> actuels à 136 600 m<sup>2</sup> futurs, soit un quasi doublement. Le nouveau hall d'échange, ouvert en 2001 à l'angle sud-est de la gare, pour faciliter notamment l'accès au transilien, est détruit ; un nouveau terminal départ, comprenant des commerces est construit au-dessus de la gare

d'échange souterraine actuelle. Il est surmonté de 5 niveaux d'activités. Ces activités sont surtout commerciales, mais pas seulement. On y trouve notamment une salle de spectacle de 2 800 places (plus que la Philharmonie de Paris !).

Nous reviendrons plus en détail sur les questions que pose cette programmation. Mais disons tout de suite qu'elle est, à notre avis, fortement surdimensionnée par rapport aux capacités d'absorption à la fois de la gare elle-même et de son environnement urbain de proximité, sans parler des effets à plus longue distance sur les pôles commerciaux des territoires situés au-delà du périphérique. Pour faire image, on a le sentiment qu'on a voulu faire entrer un éléphant dans une baignoire, et de nombreux problèmes de fonctionnement, de lisibilité des flux et des parcours, par exemple, viennent de cet excès de programme. Nous reviendrons aussi sur les effets pervers que crée cette programmation en surchargeant de flux spécifiques, non liés à la fonction gare, les flux de voyageurs qu'on voudrait rendre plus fluides.

Ces effets de sur-densification, qui inquiètent à juste titre les riverains, sont d'autant plus accentués que le périmètre de l'opération StatioNord est très étriqué, et que la SNCF elle-même n'a mis en jeu aucune de ses propriétés au voisinage immédiat de la gare, qui auraient pu faire respirer l'opération, sauf lorsqu'elle peut elle-même y développer des opérations rentables come des constructions de bureaux.

### *En résumé*

Le projet repose sur trois hypothèses : augmentation massive de la fréquentation ; urgence au regard des JO 2024 ; nécessité de l'appel au financement privé. Il est construit autour de deux choix structurants : la séparation des flux départ et arrivée pour les grandes lignes ; un programme massif d'activités nouvelles venant coiffer la gare souterraine. Ces hypothèses et ces choix sont discutés dans la suite du rapport.



## Partie 2

### Analyse de deux hypothèses fondatrices

#### 2.1. La croissance des fréquentations : des prévisions opaques

L'hypothèse centrale qui sous-tend le projet est que la gare doit répondre à une forte augmentation de trafic d'ici 2030, que son fonctionnement actuel ne le permet pas, et que les aménagements proposés (notamment la séparation « aéroportuaire » des flux) vont permettre de régler le problème. Cela soulève trois interrogations distinctes :

- 1) Qu'en est-il de ce fameux passage de 700 000 voyageurs à 900 000 régulièrement invoqué à l'appui du projet ?
- 2) Comment se décomposent ces flux et leur croissance selon les origines, les destinations et les types de transports ?
- 3) la réorganisation profonde des flux permet-elle de résoudre les problèmes ?

Examinons d'abord les deux premières questions, en partant des flux actuels.

#### La situation actuelle : les flux Grandes Lignes sont très minoritaires

Les flux majeurs, et de loin, sont les flux métropolitains, ceux qui transitent par le RER, le métro, le Transilien, et les échanges entre ces modes. Les flux Grandes Lignes sont bien inférieurs. On touche là au paradoxe majeur de ce projet à 680 millions d'euros : les travaux ne concernent en fait qu'une part minoritaire du trafic ; même si, bien entendu, ces trafics de Grandes Lignes sont importants, notamment du point de vue de la perception de la gare par les voyageurs internationaux, et si, d'autre part, on ne peut pas séparer les flux en deux ensembles séparés : les interfaces entre métros, RER, Transilien et Grandes Lignes sont une composante essentielle du fonctionnement de la gare.

Pour fixer les idées, voici quelques chiffres qui montrent la très forte prédominance des flux du pôle d'échange souterrain.

En 2013, la gare du Nord accueillait 740 000 voyageurs par jour, correspondant à 1,2 million de montées /descentes (M/D)

Ces M/D se répartissaient ainsi :

- 11% pour les Grandes Lignes
- 10% pour les Transiliens
- 79% pour les métros (2, 4 et 5) et les RER (B , D et E)

Plus intéressants encore sont les chiffres de l'heure de pointe, car ils sont dimensionnants. Les résultats d'une étude conjointe SNCF, STIF et RATP, que l'on découvre dans la pièce dite « Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale » (pièce B) du dossier d'enquête publique, donnent une image concrète de la gare du Nord à l'heure de pointe de matin (chiffres 2013).

**Montent** dans les trains Grandes Lignes : **3 300** voyageurs

Venant de :

Ville / Bus	900
Transilien	50
Métro	1 100
RER	1 200

**Descendent** des trains Grandes Lignes : **11 000** voyageurs

Allant vers :

Ville / Bus	1 900
Transilien	150
Métro	4 700
RER	4 250

Par contraste :

<b>Montent</b> dans les métros	42 000
<b>Descendent</b> des métros	17 500
<b>Montent</b> dans les RER	41 000
<b>Descendent</b> des RER	41 000

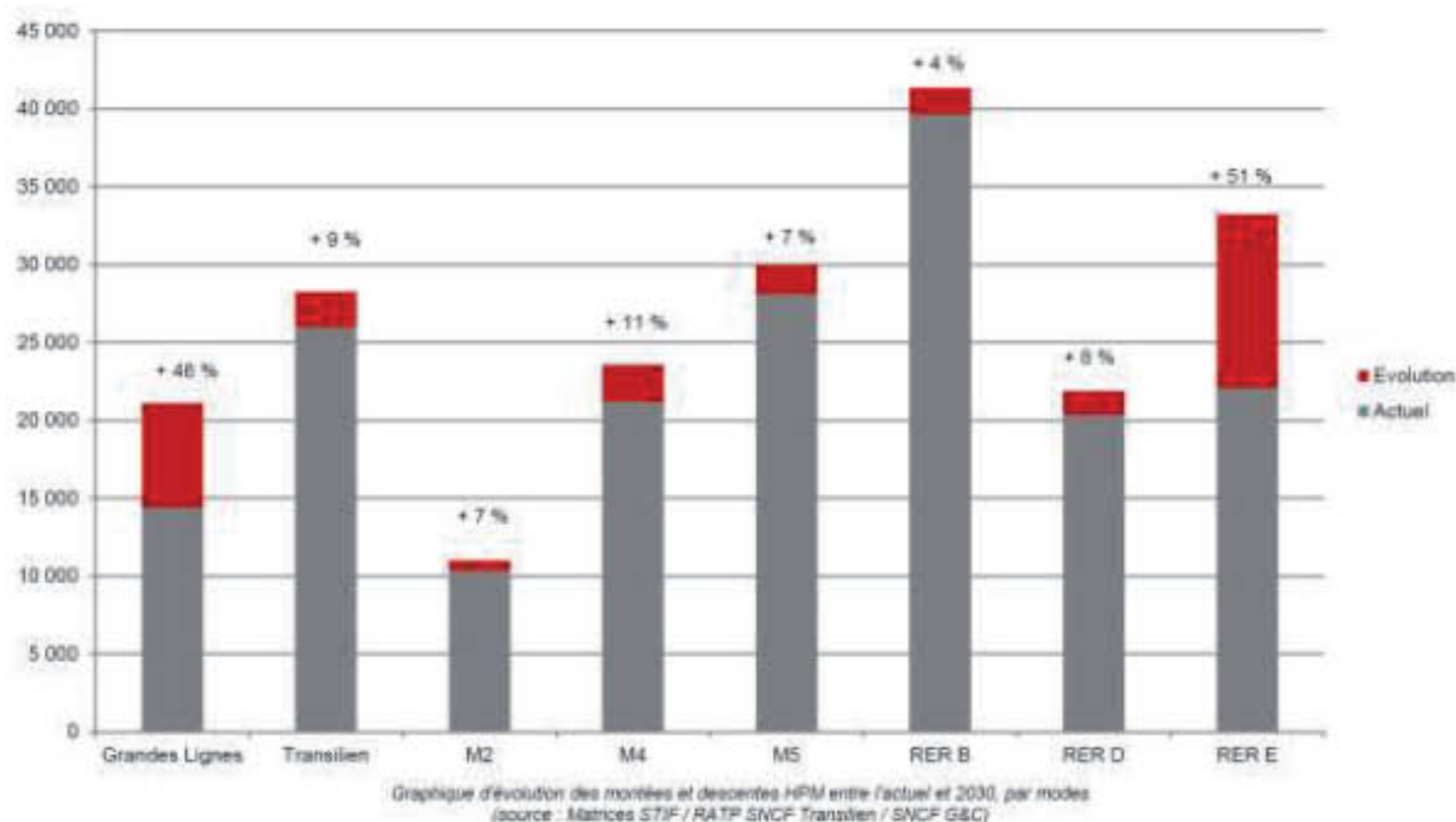
**Les projections à l'horizon 2030**

La Mission chargée de l'évaluation environnementale, dans son rapport, note avec surprise que « il est indiqué dans l'étude de trafic que l'évolution au fil de l'eau (sans projet) est estimée à 1% par an. Ce qui correspond à une augmentation d'environ 16 % entre 2016 et 2030. Par ailleurs, les estimations qui servent de base aux modélisations de flux présentent une augmentation similaire. En revanche le chiffre mis en avant à plusieurs reprises comme donnée d'entrée du projet est une augmentation de 30 % du flux de voyageurs à l'horizon 2030 ».

Nous avons été confrontés à la même difficulté : comment se justifie la forte augmentation systématiquement mise en avant par Stationord (le passage de 700 000 à 900 000 voyageurs /jours) ? Et surtout : comment se ventilent cette augmentation (et les investissements nécessaires) entre les divers types de trafic ? C'est la première question que nous avons adressée (via la commission d'enquête) à Stationord. Il nous a été répondu que « les taux d'évolution pris en compte sont en partie confidentiels pour les Grandes Lignes car ils appartiennent aux transporteurs concernés (Eurostar, Thalys, TGV, TER, Intercités) dans un contexte concurrentiel fort » et que , s'agissant de la ventilation des investissements : « compte-tenu de l'imbrication de flux, ce détail (part des inves-

tissements pour chaque type de flux) est inopérant ». Le flou de telles réponses est difficilement compréhensible, s'agissant de l'hypothèse la plus fondamentale du projet.

En se reportant aux réponses fournies aux demandes d'éclaircissement émanant de la mission d'évaluation environnementale (MRAe), on trouve toutefois des indications plus précises et fort intéressantes, et en particulier la figure suivante :



Comparaison des flux actuels et projetés en nombre de montées + descentes (heure de pointe du matin)  
Extrait du Dossier d'enquête publique - Partie B, p.27

On y voit que les flux Grandes Lignes dans la gare de surface devraient en effet croître de manière importante, passant de 14 500 environ à un peu plus de 20 000 voyageurs, soit un accroissement de l'ordre de **6 000**, ce qui n'est pas négligeable pour la gare de surface, mais reste **marginal** par rapport aux volumes d'activité du pôle d'échange RER/Métros, et ne représente qu'une **part faible** de la croissance globale des échanges, cette dernière portant principalement sur le RER E en raison du prolongement d'Eole.

Il est donc pour le moins trompeur de présenter les choses en liant surtout la croissance du trafic attendue avec l'engorgement prévisible de la gare de surface, appelant les coûteux et complexes travaux de séparation des flux. *En réalité, c'est dans le pôle d'échange souterrain que les choses risquent de s'aggraver sérieusement.*

Le même tableau d'échanges que celui présenté plus haut pour la situation actuelle est fourni pour 2030.

En 2030, à l'heure de pointe du matin :

**Monteraient** dans les trains GL : **6 700** voyageurs

Venant de :

Ville / Bus	1 700
Transilien	90
Métro	2 300
RER	2 450

**Descendraient** des trains GL : **14 400** Voyageurs

Allant vers :

Ville / Bus	2 900
Transilien	200
Métro	6 450
RER	4 700

**Comment passe-t-on de 17 % à 30 % de croissance ?**

Ces données ne permettent toujours pas de comprendre comment on passe de 17 % de croissance à 30 %. Il serait important que ceci soit mieux précisé si l'on veut mettre les investissements en conformité avec les réels besoins. Un aspect à clarifier est la part des flux créés par le projet lui-même. La réponse se trouve peut-être en partie dans la phrase du bas de la page 28 du mémoire en réponse : « L'augmentation arrondie à 30% est justifiée par l'augmentation de 17% des voyageurs, ajoutée aux 10% de la contribution des activités développées dans le cadre du Projet ». Une telle augmentation liée aux activités paraît très forte : elle correspond à plus de 80 000 personnes /jour en plus des voyageurs, c'est-à-dire 40% de la croissance totale amenant aux 900 000 voyageurs. Si elle est confirmée, elle montre la place considérable des flux supplémentaires engendrés par le projet lui-même dans la congestion qu'il veut combattre !

**Que se passe-t-il après 2030 ?**

On peut légitimement s'interroger sur ce point. 2030 est une échéance très proche, en réalité, au regard des investissements engagés. Aucun élément de réponse n'est fourni.



## En résumé

Alors que le projet porte principalement sur la réorganisation des Grandes Lignes, on rappelle que les flux majoritaires sont de loin ceux du pôle d'échange souterrain (79 % des montées /descentes quotidiennes). S'agissant des prévisions à 2030, il est très difficile d'avoir une vision claire au vu des documents fournis. Les plus convaincants indiquent une croissance d'environ 6000 personnes à l'heure de pointe pour les Grandes Lignes, ce qui est loin d'être négligeable mais reste marginal au regard des flux globaux de la gare. Quant au chiffre fétiche, partout affiché, du passage de 700 000 voyageurs jours à 900 000, nos explorations n'ont pas réussi à percer le mystère de l'origine de cette croissance qui semble être liée pour une part très importante aux flux nouveaux créés par le projet lui-même. Enfin, aucune indication n'est fournie au-delà de la date proche de 2030.

## 2.2. Qu'en est-il de l'urgence à l'égard des JO ?

La deuxième contrainte majeure mise en avant est l'urgence qu'il y aurait à agir par rapport aux JO de 2024.

Le réaménagement de la Gare du Nord (*Gare du Nord 2024*) ne figure pas dans les engagements pris par la France vis-à-vis du COJO. On ne trouve pas la Gare du Nord dans les projets d'infrastructure annoncés. Par ailleurs, la gare du Nord n'est pas mentionnée dans le rapport de l'IGF et du CGEDD de mars 2018 sur les « risques de délais et de coûts concernant certaines opérations majeures prévues pour les Jeux 2024 ».

Toutefois, il est clair qu'elle est appelée à jouer un rôle important, en raison de l'objectif de Jeux durables où tous les déplacements pourront être assurés en transport en commun, et de sa situation à l'articulation du centre de Paris et du grand pôle Olympique situé au Nord de Paris.

Le dossier transport de la candidature (n°3) met en avant « la compacité du concept des Jeux de Paris 2024 et la fiabilité du plan de transport à la fois robuste et durable ». « 100% des sites idéalement desservis par un réseau efficace de voies olympiques et paralympiques et facilement accessibles en transport en commun ».

Le secteur Nord de Paris est celui qui regroupe les sites majeurs de Paris 2024 :

- le Stade de France
- le Centre aquatique
- le Village Olympique
- le Water-Polo à Marville, La Courneuve
- le village des médias et le centre des médias au Bourget.

Soulignons qu'il est fondamental aussi de prendre en compte les jeux paralympiques, alors que les accessibilités PMR dans le projet Stationord restent un sujet d'interrogation.

Les lignes de transports en commun qui relient la Gare du Nord à l'aéroport Charles de Gaulle et aux sites Olympiques sont donc très importantes pour le bon déroulement des jeux. L'artère majeure sera le RER B - et dans une moindre mesure le RER D, et ceci d'autant plus que le CDG Express comme la ligne 17 du GPE ne seront pas réalisés pour 2024. La ligne 14, prolongée jusqu'à Pleyel s'avèrera également un moyen de déplacement très efficace.

Ce contexte d'infrastructures de TC à fort débit disponibles en 2024 impose, selon nous, de s'attacher aux priorités ci-après, s'agissant de la Gare et du Réseau Nord. Il faut d'ailleurs noter que ces priorités pour le J.O. recoupent celles de l'amélioration des déplacements des franciliens.

- La modernisation du réseau de RER B. Les travaux sont en cours et programmés. Il est clair qu'ils ne doivent en aucun cas être perturbés par l'engagement des travaux du projet Gare du Nord 2024,

- L'amélioration des conditions d'intermodalité au sein de la Gare du Nord, particulièrement du confort des quais de la gare souterraine et des moyens d'y accéder (ascenseurs, escalators), du lien avec Magenta et le RER E, ainsi qu'avec la Gare de l'Est. Il est fondamental notamment d'être sûr que les travaux n'impacteront les quais et les niveaux de connexions de la gare souterraine, car ce serait le plus handicapant pour les déplacements liés aux J.O,

- La réalisation du franchissement Pleyel. En effet, la correspondance entre la Gare Pleyel à l'Ouest du faisceau Nord et la nouvelle ligne 14 et le RER D à l'Est doit être assurée et elle suppose que la passerelle prévue soit achevée en 2024. Ce franchissement permettra également aux spectateurs arrivés par la ligne 14 de se rendre à pieds vers le centre aquatique et le Stade de France. Or, nous pensons qu'il sera très difficile de réaliser en même temps les travaux requis par le projet Gare du Nord 2024 et le Franchissement Pleyel.

Pour toutes ces raisons il nous paraîtrait prudent de *se concentrer d'ici 2024, sur les travaux ayant trait à l'amélioration de la gare banlieue et de son accessibilité, à une mise en valeur de la halle de Hittorff pour présenter un visage aussi accueillant que possible, et à l'aménagement des espaces publics aux abords de la Gare du Nord.*

En réalité, aucun des travaux très lourds appelés par la création du nouveau pôle d'activités du projet Gare du Nord 2024 n'est indispensable, voire même utile, dans la perspective des JO. A l'inverse, on peut s'interroger très fortement sur la capacité de Stationord de tenir les délais, le planning des travaux n'ayant pas laissé beaucoup de marges. Nous ne saurions être affirmatifs sur ce point, qui dépasse à la fois nos compétences et les informations dont nous disposons.

Mais la question peut se poser ainsi : est-il raisonnable de prendre le risque de présenter au monde, en 2024, une gare en chantier fortement perturbée, alors même que les travaux correspondants ne sont pas stratégiques ?

### *En résumé*

L'urgence des travaux au regard des JO concerne surtout l'amélioration de la gare banlieue, du complexe de la gare souterraine. Une opération de remise en valeur des grandes nefs est également utile, mais les travaux très lourds envisagés pour la séparation des flux et la construction du grand bâtiment des activités nouvelles ne sont nullement indispensables. Ils font courir le risque, au contraire, de présenter au monde en 2024 une gare en plein chantier, et plus ou moins chaotique.



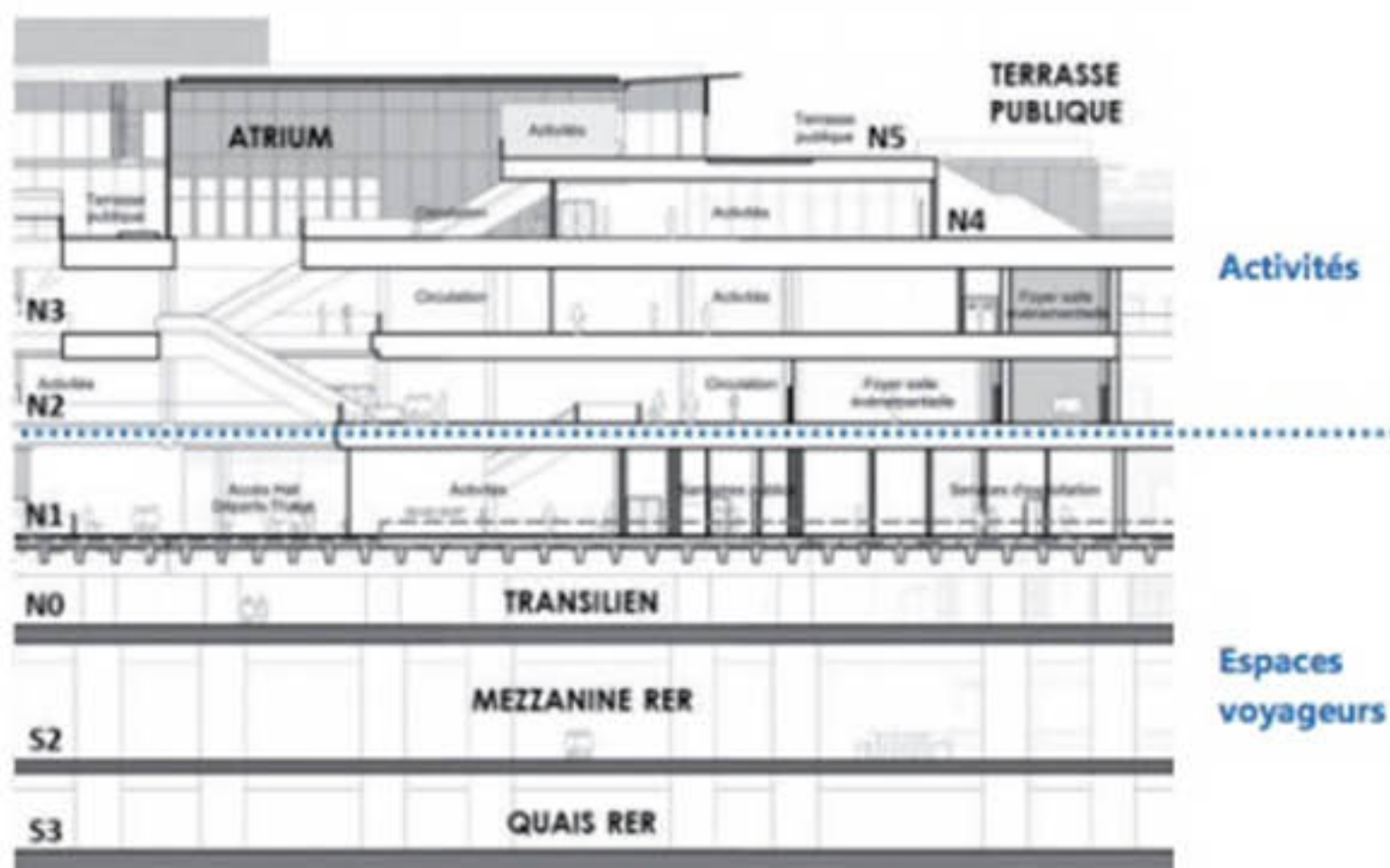
## Partie 3

### Une programmation surdimensionnée et une densification excessive

L'argumentaire du projet vante « une extension par densification en centre urbain ». En réalité, cette densification intervient dans l'un des espaces urbains les plus compacts de Paris, dans lequel le maintien ou la réalisation d'espaces de respiration seraient les bienvenus. Elle intervient également dans le périmètre d'une gare où les flux sont déjà très complexes et qui se prête mal à une telle surcharge.

Rappelons que 67 500 m<sup>2</sup> nouveaux sont prévus dans la demande de permis de construire, s'ajoutant à 75 100 m<sup>2</sup> existants et que 6 000 m<sup>2</sup> sont supprimés. La surface de plancher de la Gare en 2024 sera donc de 136 600 m<sup>2</sup>. Soit une augmentation de 84 % de la surface construite. Sur ce total :

- les surfaces d'intérêt général sont augmentées de 22 400 m<sup>2</sup> et passent à 57 600 m<sup>2</sup>,
- les commerces, restaurants, loisirs, culture et sports croissent de 31 400 m<sup>2</sup> et passent à 42 100 m<sup>2</sup>. La surface commerciale proprement dite (selon la définition CNAC) passe de 3 569 m<sup>2</sup> à 18 890 m<sup>2</sup>, soit une multiplication par cinq environ,
- les bureaux croissent de 7 700 m<sup>2</sup> et représentent 32 900 m<sup>2</sup> à terme.



Coupe du projet au niveau de l'atrium Nord - Extrait du Dossier d'enquête publique - Partie B, p.29

La densification du site est donc due pour l'essentiel au programme privé développé par Stationord. Ce dernier entend répondre à 2 objectifs principaux :

- offrir aux voyageurs les équipements commerciaux et les services qu'il est en droit d'attendre dans une gare d'aujourd'hui
- créer un « lieu de vie » qui soit un « lieu de destination ».

L'atteinte de ces deux objectifs est recherchée à travers un programme composé de commerces de gare, d'un centre commercial hybridé et modernisé par la présence de lieux de restauration, de spectacle et de culture, d'équipements sportifs, d'espaces de coworking et d'un jardin sur le toit. Ces éléments de programme sont davantage superposés et juxtaposés que véritablement mêlés. La réversibilité des espaces, pour les rendre adaptable aux fréquents changements d'usages, est de ce fait limitée.

Nous allons examiner successivement chacun des éléments de programme, leur nature, leur volume, leur localisation et formuler notre avis sur leur pertinence dans l'environnement contraint de la Gare et du quartier.

### **Un centre commercial peu innovant**

Le cœur du projet de Stationord est constitué par le *centre commercial, dont la configuration est traditionnelle* : un mall couvert bordé de plusieurs niveaux de commerces. La galerie dite « rue intérieure » n'a pas de débouché vers le Nord et ne correspond à aucune logique de cheminements autre que la captation des flux de voyageurs. Le futur centre est coupé de son environnement.

Stationord décompose ainsi son programme commercial, par type de consommation :

- 2 900 m<sup>2</sup> de commerces de proximité « pour les voyageurs du quotidien »,
- 5 240 m<sup>2</sup> de commerces « pratique » et de vente à emporter,
- 2 500 m<sup>2</sup> de commerces au niveau du terminal Transmanche,
- 8 250 m<sup>2</sup> dans les étages supérieurs de la gare au-dessus du nouveau hall départ.

A cela s'ajoute une augmentation importante des surfaces de restauration et de café. 18 restaurants et un food court sont prévus représentant une surface GLA totale de 9 330 m<sup>2</sup>.

Nous ne mettons nullement en cause la pertinence des offres commerciales et de services dits « de proximité » et « pratiques » ainsi que de restauration, destinées à faciliter la vie des voyageurs. Pour peu qu'elles ne réduisent pas trop les espaces de circulation et d'attente des voyageurs, elles peuvent effectivement contribuer à améliorer l'ambiance de la gare et à donner un plus grand sentiment de sécurité. Nous sommes en revanche très dubitatifs sur l'opportunité de

créer une offre commerciale généraliste aux 2ème et 3ème niveaux au-dessus de la Gare banlieue et du hall des départs Grandes Lignes. Le type de cellules annoncées, dont de nombreuses moyennes surfaces (7 non alimentaires et 6 879 m<sup>2</sup> de surface de vente), ainsi que l'indication de 150 enseignes candidates correspondent à une offre plus conventionnelle que créative.

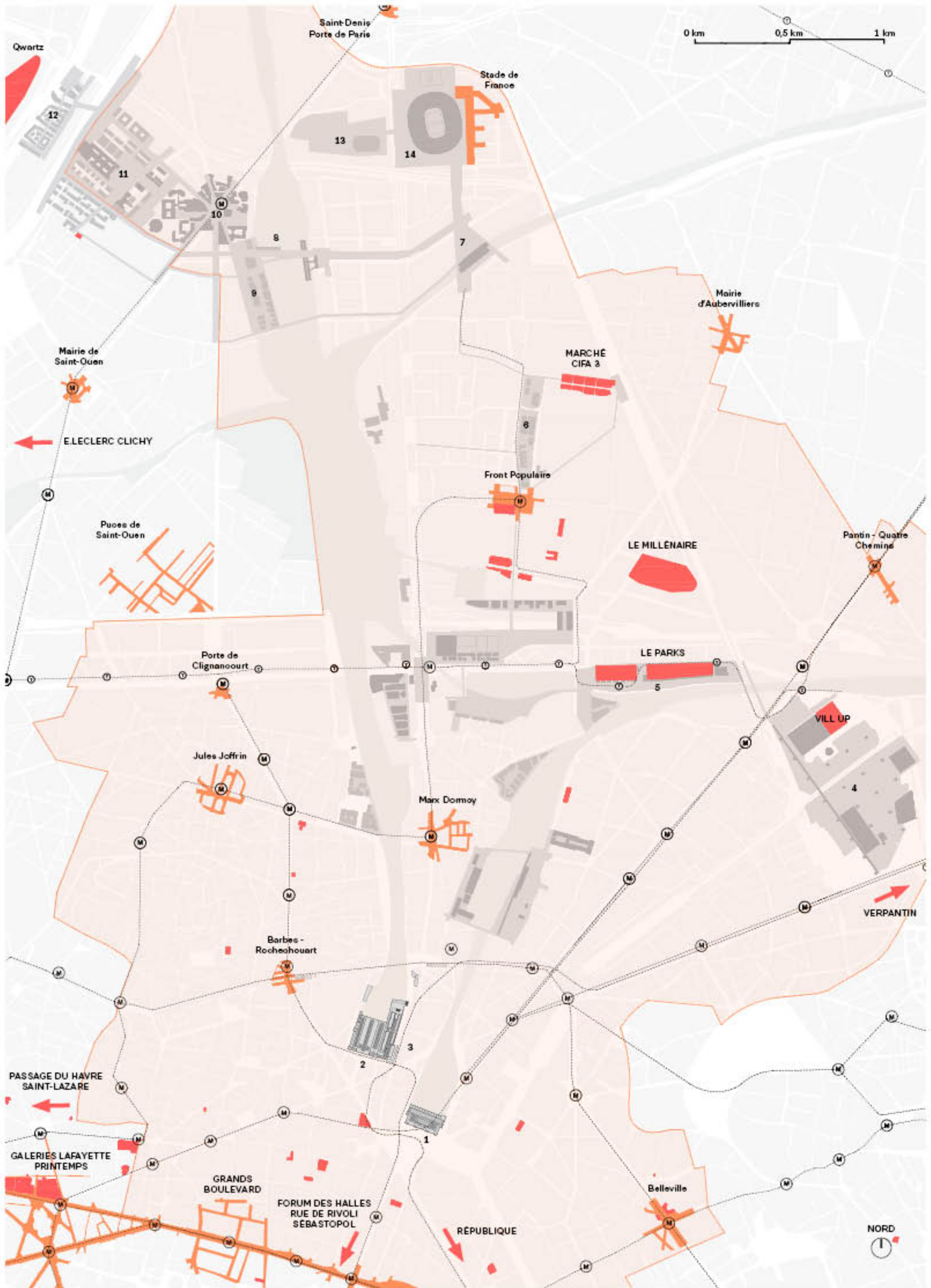
Nous pensons qu'il est peu pertinent de réaliser un « lieu de destination » dans un environnement aussi contraint que celui de la Gare du Nord, au risque d'accroître la congestion chronique dont souffre le quartier et d'intensifier l'ilot de chaleur qu'il forme. Une fois de plus, nous rejoignons les points soulevés dans l'avis de la MRAe. Le remède proposé ici pour améliorer l'ambiance de la Gare et du quartier risque de présenter de graves impacts négatifs : encombrement des flux dans la gare, accroissement de la congestion à ses abords, concurrence à l'égard des commerces proches de la gare à Paris et des gares desservies en banlieue Nord.

La succession des deux avis contradictoires des commissions départementale et nationale d'urbanisme commercial est instructive à cet égard du malaise que provoque le programme actuel.

Le programme a été établi sur la base d'une étude de marché du cabinet Mall&Market. Les justifications, à l'appui de l'étude d'impact, fournies par l'étude du cabinet Bérénice et l'étude socio-économique, comme les réponses de Stationord aux questions que nous avons posées, nous paraissent largement convenues, guidées surtout par la volonté de justifier un programme d'un volume suffisant pour dégager des recettes financières à la hauteur des transformations de la Gare envisagées par Gares et Connexions.

Le cabinet Bérénice écrit : « 250 000 voyageurs de la gare de surface passeront par les nouveaux espaces commerciaux du terminal départ ; 2 fois plus que dans le centre commercial le plus fréquenté de France (Les Quatre temps à la Défense). Le principe moteur du projet est la captation des flux des voyageurs. Il est attendu que 50% des voyageurs de la Gare seront attirés par le centre. Et dans les prévisions des 900 000 personnes présentes en 2030 un ratio de 10% est appliqué pour répondre aux augmentations qui seraient dues à la fréquentation du centre ». Ce chiffre de 50 % nous paraît élevé. Quant aux 900 000 personnes, nous avons déjà signalé nos interrogations sur cette estimation.

L'un des arguments avancés par Stationord pour justifier son projet est le ratio de m<sup>2</sup> de surfaces de commerces par voyageur. Celui-ci serait, au terme du projet, moins élevé dans la Gare du Nord que dans les autres gares parisiennes (63 m<sup>2</sup> par million de voyageurs contre 77 à Saint-Lazare, 118 Gare de l'Est, 121 Gare Montparnasse et 404 m<sup>2</sup> Gare d'Austerlitz !). Ce raisonnement comparatif « toutes choses égales par ailleurs » n'est pas pertinent, tant les contextes des gares sont différents, notamment quant à l'importance des espaces disponibles et à la densité des flux de voyageurs. Saint-Lazare est au cœur du principal district commerçant Haussmann-Lafayette qu'il conforte. Comme à Montparnasse et à Austerlitz, les circulations bordées de commerces y sont situées dans des





volumes préexistants, reliant l'espace public aux voies SNCF Il n'en va pas de même du projet Gare du Nord 2024 qui installe le centre commercial dans des volumes nouveaux à construire, très peu reliés au quartier et en partie imbriqués avec les espaces voyageurs.

Une autre justification repose sur l'accessibilité exceptionnelle du site qui permet de définir une large zone de chalandise dans laquelle vivent 500 000 habitants pouvant atteindre la Gare en moins de 15 minutes : 136 000 à pied et 384 000 par les transports en commun. La présence de 73 000 emplois exercés dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement est également prise en compte. Dans un rayon de 500 mètres autour de la gare, le commerce ne serait pas assez qualitatif pour répondre aux besoins de la population. Dans la zone de chalandise, une fuite de capacités d'achat vers l'extérieur équivalente à 600 000 m<sup>2</sup> de commerces est estimée. Il est donc aisé, à partir de ce raisonnement de conclure que l'impact du nouveau centre commercial sera nul ou marginal (-0,5%) sur le commerce alentour. C'est faire fi de la manière dont fonctionne Paris et de la complémentarité que l'on y observe entre ses quartiers, certains plus résidentiels, d'autres plus tertiaires, d'autres plus commerçants. C'est aussi probablement sous-estimer la force d'attraction des quartiers commerçants majeurs situés à proximité : les Halles-Rivoli, à une Station de RER B et D, Hausmann-Saint-Lazare à une station de RER E.

Mais l'effet potentiellement le plus malencontreux sera celui de la captation par le nouveau centre commercial de la gare du nord d'une partie de pouvoir d'achat des voyageurs habitant la banlieue Nord. Or cette dernière a beaucoup de mal à lutter contre l'affaiblissement de son appareil commercial, notamment dans les centres villes, comme ceux de Saint-Denis, d'Aubervilliers, de La Courneuve ou de Stains. Les centres commerciaux qui y ont été implantés (Le Millénaire, Aéroville) rencontrent de fortes difficultés, tandis que Ville'Up et MacDonald, en limite de Paris, restent à conforter. Conscients de cette situation, les élus de Plaine Commune ont proscrit, dans le PLUI arrêté, la construction de tout nouveau centre commercial important, même dans les polarités et les pôles d'échange nouveaux d'importance métropolitaine comme Pleyel. L'absence de réflexion sur ce qui se passe au-delà du périphérique (si proche) est une des caractéristiques les plus décevantes du projet.

Enfin, la conception même du centre commercial ne nous paraît guère innovante. Développé dans un site enclavé, perché sans visibilité depuis l'extérieur aux étages supérieurs d'un espace ferroviaire très contraint, avec des accès étroits et encombrés, ce centre commercial a-t-il tous les éléments pour réussir ? Qu'advierait-il si la greffe de ce concept, qui fait penser par sa taille et

- |  |                                  |                                   |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Gare de l'Est                                 |                                  |                                   |
| 2. Gare du Nord                                  |                                  |                                   |
| 3. Gare Magenta                                  |                                  |                                   |
| 4. Parc de la Vilette                            |                                  |                                   |
| 5. Boulevard Macdonald                           |                                  |                                   |
| 6. Campus Condorcet                              |                                  |                                   |
| 7. La Plaine - Stade de France<br>(Gare RER A/B) | 10. Carrefour Pleyel             |                                   |
| 8. Franchissement Pleyel<br>(Gare RER D)         | 11. Village Olympique            |                                   |
| 9. Les Lumières Pleyel                           | 12. ZAC de l'Ecoquartier Fluvial | --- Ligne de Métro / Tramway      |
|  | 13. Centre Aquatique JO 2024     | ■ Polarités commerciales urbaines |
|  | 14. Stade de France              | ■ Centre commercial               |

son enfermement au centre commercial Montparnasse vieillissant - qui va être profondément restructuré - ne prenait pas ? Ceetrus a bien évidemment des compétences bien supérieures aux nôtres pour évaluer ses risques. Mais, en l'occurrence, ceux-ci ne concernent pas seulement ses propres résultats de promoteur commercial. Ils portent aussi sur le bon fonctionnement et l'image à terme d'un grand équipement public métropolitain (Rappelons que la concession est de 46 ans).

Au total nous pensons donc qu'il serait plus raisonnable que les surfaces construites nouvelles dédiées aux commerces soient limitées aux commerces « de proximité » et aux commerces « pratiques » prévus ainsi qu'au terminal Eurostar (sans qu'il soit obligatoire de doubler ces dernières). Ceci représenterait de l'ordre de 10 000m<sup>2</sup> de SDP, au lieu des 18 890 m<sup>2</sup> figurant au permis de construire. Les surfaces nouvelles consacrées à la restauration pourraient également être modérées.

### **La salle de Spectacle, ou salle événementielle, peu opportune et mal située, pourrait être abandonnée**

Nous nous interrogeons en effet sur la pertinence en cet endroit et dans une position enclavée de l'équipement culturel prévu, notamment la salle de spectacle de 2 800 places. Cette offre complémentaire ne nous paraît en aucune façon nécessaire dans cette partie de Paris et de la Métropole. En effet nous ne sommes pas loin ici de l'important complexe de salles de La Villette : Zénith, Grande Halle, Cité de la Musique et Philharmonie, et de la future Aréna qui sera édifiée Porte de La Chapelle. Et, par ailleurs, le quartier comporte de nombreuses salles de spectacles et de théâtres, notamment Les Bouffes du Nord et FGO Barbara, mitoyennes de la Gare, qu'il convient de soutenir plutôt que de concurrencer.

Cette salle de spectacle apportera des flux complémentaires et à des moments concentrés, dans des espaces de cheminements restreints qui devraient en priorité être destinés aux voyageurs. Aucune visibilité de la salle de spectacles n'est offerte depuis la ville.

Enfin elle vient compliquer une gestion très tendue des livraisons et des déchets.

Pour toutes ces raisons, et parce que nous ne pensons pas (sans avoir pu obtenir de Stationord les éléments financiers correspondants) que cet équipement participe significativement au financement de l'amélioration de la gare, nous suggérons que ce programme soit abandonné. Cela permettra d'alléger la volumétrie du projet, de désencombrer sa partie Nord, notamment l'aire de livraison et d'ouvrir davantage le programme vers cette partie de la ville.

## **Des équipements sportifs à repenser**

Des équipements sportifs privés sont programmés, salles de sports et de fitness, piste de trail curieusement implantée dans l'épaisseur de la façade ouest, terrains de padel et de basket sur les toits, grignotant et morcelant l'espace du jardin. La création d'équipements sportifs est présentée comme pouvant répondre à un besoin non satisfait des riverains, assez peu exprimé cependant et non relayé par la Mairie du 10ème arrondissement. C'est pourquoi l'importance de ce programme gagnerait sans doute à être réduite, et ses conditions d'accessibilité par les riverains devraient être précisées et renforcées.

## **Espaces de coworking et bureaux : des fonctions pertinentes sur un pôle d'échange**

De nombreux espaces de coworking (4 144 m<sup>2</sup>) sont programmés s'ajoutant à des bureaux (2 750 m<sup>2</sup>) dans le nouveau pôle Est. Par ailleurs, dans les deux bâtiments reconstruits 110 bis et 112 rue de Maubeuge, environ 9 000 m<sup>2</sup> de bureaux sont programmés dont une partie seulement sera occupée par des services SNCF. La part importante de locaux tertiaires d'un type nouveau peut effectivement s'avérer utile dans une gare. Ces locaux offrent un service appréciable pour les personnes en déplacement. Ils correspondent à un axe de développement économique dans le quartier.

Nous comprenons que les bureaux offerts à la vente ou à la location réalisés rue de Maubeuge au-dessus de locaux réservés à la SNCF correspondront à une offre plus classique.

## **Un « parc » émietté et perché à reconfigurer**

Le programme annonce un parc de plus d'un hectare (11 000 m<sup>2</sup>). Ceci peut paraître précieux dans un quartier très dépourvu d'espace vert et dans un îlot qui ne comporte pas de pleine terre. Actuellement l'emprise foncière ne compte que 232 m<sup>2</sup> paysagers dont 42 m<sup>2</sup> en pleine terre et 6 arbres ! Mais là encore l'offre (37 fois l'existant !) est trompeuse et le chiffre globalisé n'a pas de sens pratique.

Les espaces sont en fait émiettés. Sur les 8 626 m<sup>2</sup> plantés : 596 sont implantés rue de Maubeuge, 1 096 sur l'espace logistique, et une partie des terrasses de café et jeux sportifs sont comptées dans la surface du « parc ».

Ils n'offrent pas une épaisseur de terre importante (de 20 cm à, rarement, 1mètre). 159 m<sup>2</sup> seulement - soit 2% du total- ont une épaisseur de terre supérieure à 80 cm. Cela signifie donc qu'il y aura très peu d'arbres de taille suffisante (songeons, par exemple, à ce qui a été réalisé sur les terrasses du nouveau Palais de Justice de R. Piano) pour jouer le rôle apaisant et rafraichissant qu'ils sont censés procurer.

Ils seront difficilement accessibles par les riverains. Avec ce parc à multiples étages (3 niveaux au moins) Stationord invente le « parc explosé ».

Une forme plus compacte, une accessibilité plus claire et plus directe, des espaces de jardins davantage plantés, mériteraient d'être offerts aux habitants comme aux voyageurs en transit ou en attente.

De plus, ce jardin mériterait d'être pensé dans la perspective de l'aménagement futur d'une voie verte reliant la gare du nord à Saint-Denis, longeant l'écosystème du rail, et accrochant de nombreux espaces verts existants et en projet ou à l'étude dans le Nord parisien. Ces derniers pourraient également offrir une expérience de course plus agréable que de tourner en rond sur une toiture au-dessus d'une gare.

### **Des fonctions d'hébergement spécialisées peu développées et à relocaliser**

Une seule fonction d'hébergement figure dans le périmètre du permis de construire : la Résidence Hôtelière du Rail (4 035 m<sup>2</sup>) dont le projet se limite à améliorer les conditions de sécurité. Il s'agit là à l'évidence d'une fonction particulièrement utile et devant être localisée en gare ou à ses abords immédiats. Comme nous le mentionnons plus loin nous pensons qu'il serait préférable de délocaliser cette RHR sur un autre point du projet pour libérer l'angle Sud-Est de la Gare particulièrement stratégique. Par ailleurs cette fonction d'hébergement pourrait, le cas échéant, être accrue, par exemple en implantant dans les volumes nouveaux une résidence-service, voire un hôtel, comme ceci a été fait récemment gare de l'Est. Le projet Gare du Nord, au moins dans un périmètre élargi comme nous le proposons par ailleurs, pourrait contribuer à développer une offre d'hébergement pour des populations qui peinent aujourd'hui à se loger dans Paris : à titre d'exemple et compte tenu de la proximité des hôpitaux, une résidence pour infirmières serait utile.

### **Contribuer à répondre aux besoins des populations en détresse**

Des équipements destinés aux personnes en grandes difficultés, nombreuses dans le voisinage de la Gare du Nord, sont insuffisamment dimensionnés (200 m<sup>2</sup>) pour répondre de façon satisfaisante à cette question essentielle.

Au total, sans toucher ici aux espaces d'intérêt général dédiés aux voyageurs, le projet pourrait ainsi être réduit d'environ 8 250 m<sup>2</sup> correspondant aux commerces des étages supérieurs et de 2 880 m<sup>2</sup> correspondants à la salle de spectacle. Les éléments sportifs pourraient également être redimensionnés en fonction des besoins réels du quartier : soit une réduction totale de l'ordre de 15 000 m<sup>2</sup> sur les 67 500 m<sup>2</sup> créés à l'intérieur du périmètre du permis de construire.

Cette dé-densification permettrait d'alléger considérablement la volumétrie du bâti, de ne pas contribuer à une aggravation des flux dans la gare et à ses abords, de réduire les problèmes d'approvisionnement, de livraison et de déchets.

Nous sommes bien conscients qu'une telle évolution du programme poserait un problème économique. Un nouvel équilibre économique du projet serait à trouver en jouant sur plusieurs éléments :

- une diminution du coût du programme d'investissement,
- une recherche de nouvelles ressources notamment auprès de la Région et de la Ville de Paris, principales intéressées à l'amélioration du fonctionnement de la gare sans densification excessive,
- une meilleure valorisation de l'angle Sud-Est de la gare, aujourd'hui non compris dans le projet.

### *En résumé*

L'ampleur excessive de la programmation d'activités nouvelles, commerciales et autres, est le principal problème posé par le projet. Cette programmation conduit à une densification que ni la gare, ni son environnement ne peuvent absorber dans de bonnes conditions. Nous proposons donc de réduire fortement le programme commercial, de supprimer la salle de spectacle, de repenser les équipements sportifs, de repenser le « parc » et les éléments de végétalisation du projet, de maintenir les espaces de coworking, de réfléchir à un accroissement de la fonction d'hébergement, notamment pour des publics travaillant dans la capitale mais ayant beaucoup de mal à s'y loger, de traiter autrement que de manière ultra-marginale la question des personnes en détresse.



## Partie 4

**L'incidence des choix d'aménagement internes (schéma aéroportuaire) : Des parcours voyageurs rendus plus complexes, peu lisibles, et de nombreuses zones de congestion.**

On trouvera en annexe du rapport une analyse détaillée, niveau par niveau, des parcours et des flux tels qu'ils découlent du nouveau projet. On reprend ici les éléments principaux de cette analyse, en partant du *niveau S 02*, mezzanine du RER, axe central du pôle d'échange actuel (et futur), et en remontant vers le *niveau N 00*, celui de la gare Transilien et la gare Grandes Lignes actuelle, puis vers le *niveau N 01*, nouvelle plate-forme des départs Grandes Lignes.

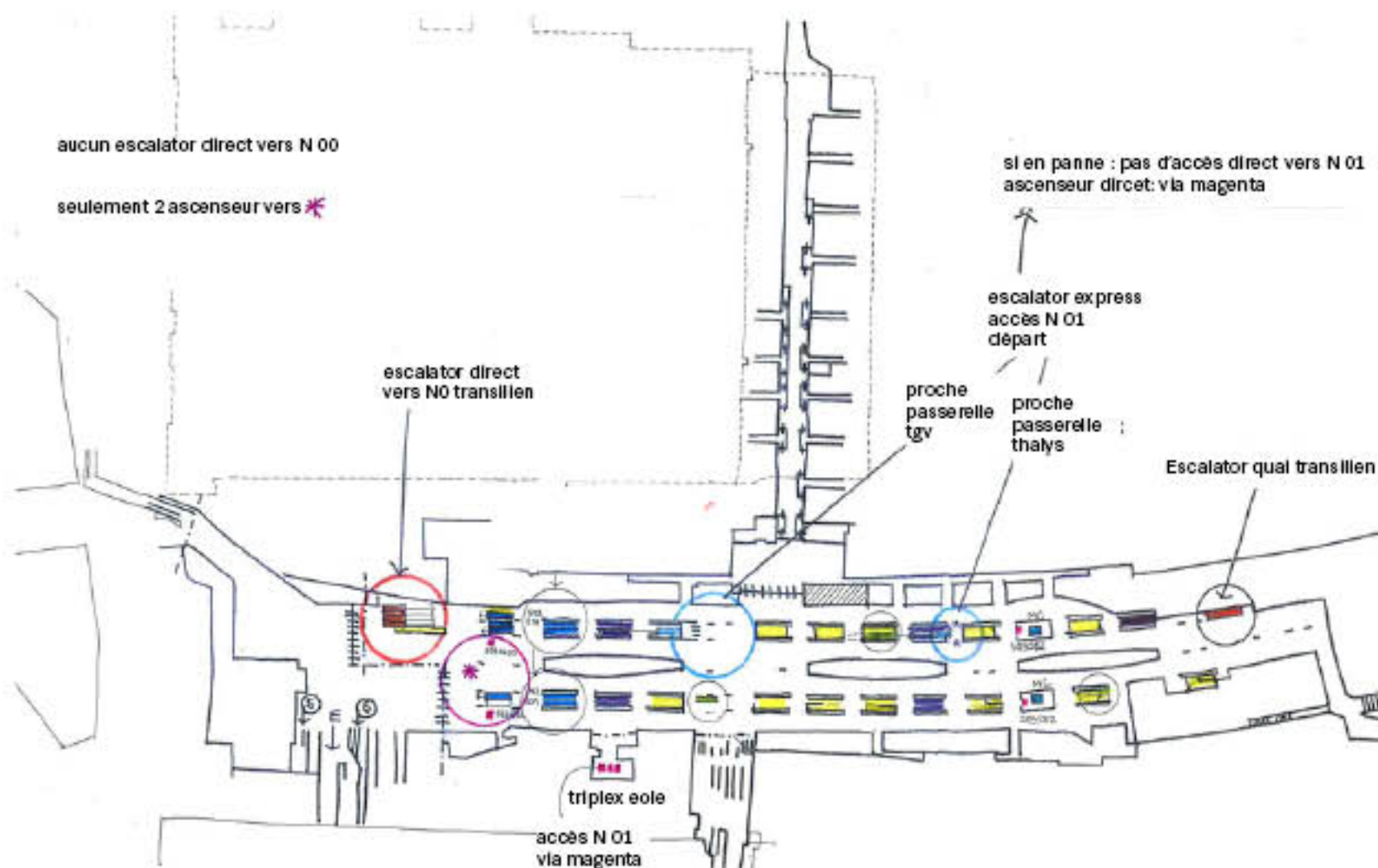


Schéma de fonctionnement de type aéroportuaire. Extrait du PC4 - Notice Architecturale, p.58

- |                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| — S02 N0                    | ■ Monte charge    |
| — S02 N02 (N-1) S01         | ● Ascenseur       |
| — S03 S02                   | --- Limite projet |
| — Escalator introuvable S01 |                   |

### Niveau S 02

Ce niveau, en mezzanine des arrivées RER et communiquant avec les métros, ainsi qu'avec le souterrain dit Maubeuge qui permet l'accès aux Transiliens et aux Grandes Lignes à mi-train, est peu modifié.

Les voyageurs venant du Métro ou du RER et souhaitant prendre les Grandes Lignes devront désormais monter au niveau N 01 :

- Pour cela ils disposeront de deux (très longs) escalators directs : c'est un plus, mais ces escalators seront-ils suffisants en cas d'affluence ? que se passera-t-il si l'un de deux est en panne ?

- La fermeture dans le sens du départ du tunnel Maubeuge pour les Grandes Lignes contraindra à un grand détour par le N 01 (montée, puis redescente) les voyageurs qui dans le schéma actuel pouvaient accéder directement à leur train.

- Les voyageurs empruntant le Transilien pourront à la différence des voyageurs Grandes Lignes accéder directement au N 00. Mais un seul escalator relie directement, en bout de la mezzanine, le S 01 au quai transversal Transilien. Il faudra donc trier les voyageurs se rendant aux Grandes Lignes et aux Transiliens, ce qui introduira nécessairement de la confusion et des erreurs ; on plaint les voyageurs Grandes Lignes se retrouvant au N 00 Transilien par erreur !

- *Aucun ascenseur direct n'est prévu à partir de la mezzanine vers le N1.* Les voyageurs avec bagages devront emprunter les escalators.

- L'emplacement de ces escalators sera difficile à détecter ; le plus proche de la passerelle du Thalys se trouve dans un espace particulièrement contraint

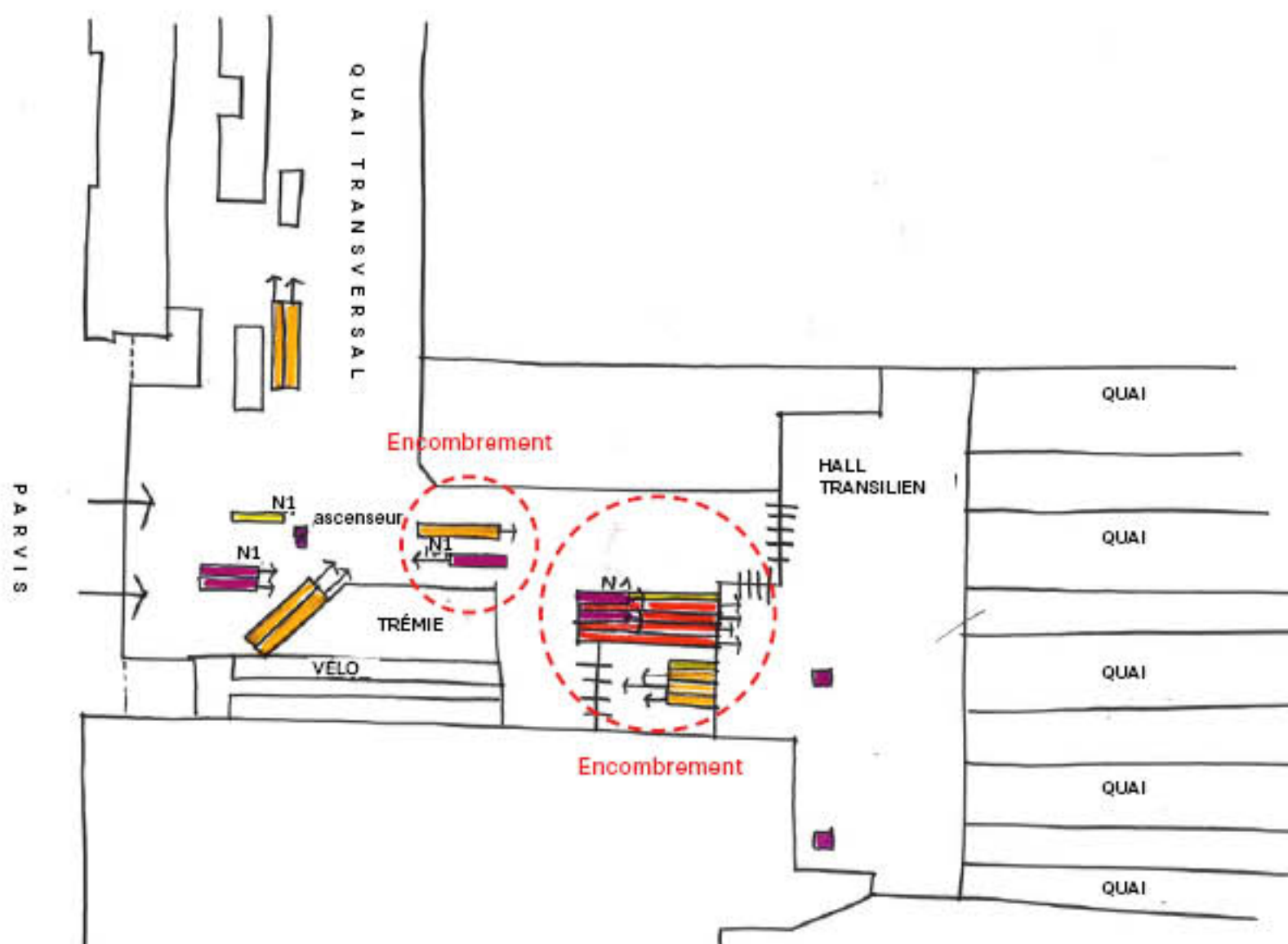


Schéma sur situation du transilien - zoom niveau N00

- Escalator S01 N0
- Escalator N0 N1
- Escalator S03 N0

■ Ascenseur





aussi le lieu où se condensent les principales difficultés et incohérences :

- L'accès direct depuis la gare des bus, et via cette gare, depuis la rue du Faubourg-Saint-Denis aux passerelles de départ est un aspect positif du projet,

- Les passages de la rue du Faubourg-Saint-Denis vers la gare de bus puis les quais, notamment le passage du Sud, verront une superposition de flux (piétons, vélos, bus) problématique.

- La contrepartie de cet accès est la quasi-certitude de voir se développer des déposes sauvages en taxis, en motos ou en voitures privées (rappelons que la gare des taxis est à l'extrémité opposée Sud Ouest de la gare, obligeant les voyageurs au départ à un parcours très fortement allongé) ; le fonctionnement de ces accès latéraux, en soi très utiles, est donc très dépendant des décisions qui seront prises concernant la rue du Faubourg-Saint-Denis (fermée ou non à la circulation générale, acceptant ou non les taxis...),

- Contrairement à ce qui est affirmé dans les documents, la façade extérieure de ce niveau N 01 sera très peu animée : pour l'essentiel on y trouve des locaux techniques et des arrières de boutiques,

- Les trouées de passage de la rue vers les quais, notamment celle du sud, verront une superposition de flux (piétons, vélos, bus) qui peut devenir problématique,

- On s'interroge sur le fonctionnement en heure de point du silo à vélos, dont les accès paraissent très resserrés,

- Les difficultés *principales* apparaissent toutefois sur la plate-forme intérieure, pour l'accès aux passerelles et aux trains. Cette plate-forme supposée donner de la fluidité d'accès et de l'espace aux voyageurs, en les soustrayant à la congestion du hall des départs actuel, risque en effet de se trouver nettement plus congestionnée que ce dernier, tant les espaces sont encombrés de boutiques, et les parcours peu lisibles. La largeur maximale du couloir menant aux passerelles est de 17,50 m. Divers points de rétrécissement réduisent fortement cette largeur de passage.

- En termes de flux, on peut surtout s'inquiéter des encombrements qui seront créés lorsque des voyageurs se rendant à l'une des passerelles devront croiser les voyageurs agglutinés en attente devant les autres passerelles, surtout si, comme aujourd'hui, les voies des trains ne sont annoncées que tardivement. Nous avons ainsi identifié 7 zones de difficultés potentielles importantes (voir le Schéma du niveau N 01 - Congestion des flux, ci-dessus)

- L'entrée du parcours Eurostar fait partie de ces zones difficiles, avec un sérieux risque d'étranglement des flux au point marqué 1 ci-dessus.

Que retenir de cette analyse de l'organisation physique des parcours dans ce nouveau projet ? *Trois points majeurs se dégagent.*

- 1) Les échanges entre la gare souterraine, qui regroupe, comme on l'a déjà dit, la plus grande partie des flux quotidiens et les deux gares de surface (Transilien et Grandes Lignes) sont rendus plus complexes, plus fragiles pour les Grandes Lignes (reliés seulement par deux escalators) et difficilement lisibles par les voyageurs. La signalétique, déjà compliquée dans la situation actuelle, va devenir un casse-tête, notamment du fait de la séparation des deux parcours Transiliens et Grandes Lignes.

- 2) La lisibilité de la Gare et de ses flux principaux, qu'on aurait pu espérer comme résultat de la construction de la grande dalle surplombante, n'est pas au rendez-vous ; on se dirige au contraire vers un labyrinthe très contraint, très difficile à appréhender par les voyageurs, en raison des différences de niveau, des circulations étriquées et de la présence massive des commerces sur la nouvelle plateforme des départs.

- 3) Le couplage avec les flux considérables qui transitent par la gare souterraine *plaiderait plutôt, si l'on tient vraiment à séparer les flux, vers un dispositif souterrain, créant un lien direct, court et lisible entre cette gare et les deux gares de surface, valorisant le tunnel Maubeuge et peut-être le doublant par un deuxième passage souterrain, plus proche du quai transversal.*

### **Des temps d'accès aux trains allongés**

Compte tenu de la complexité qu'on vient de décrire, il n'est pas surprenant de constater que les temps de parcours des voyageurs, dans la nouvelle configuration, *sont en moyenne allongés, et non réduits.* Si ce résultat est très intuitif, notamment pour les voyageurs Thalys devant emprunter la troisième passerelle, il était très important pour nous de ne pas nous en tenir à des impressions superficielles, ou à des projections abusives d'expériences personnelles. L'étude réalisée par le cabinet suisse SMA pour la Ville de Paris, est à cet égard très utile, car elle comporte une analyse rigoureuse et détaillée d'une large gamme de nouveaux parcours. En voici les résultats principaux :

- 1) *La majorité des itinéraires d'accès aux quais sont allongés ; cet allongement n'est pas très important en moyenne, mais présente de fortes variations,*

- 2) La suppression de l'accès aux départs TGV et Thalys par le souterrain Maubeuge est particulièrement pénalisante. Le passage obligatoire par la passerelle 3 des voyageurs Thalys augmente les temps d'accès de 4 à 8 minutes (ce qui est énorme) ; selon la position de la voiture, sans compter les éventuelles congestions à l'entrée de ladite passerelle,

- 3) L'acceptation de la perte de temps par les voyageurs TER est douteuse

car ce sont en majorité des pendulaires,

- 4) Elle ne l'est pas davantage par les voyageurs TGV, une part élevée des déplacements étant des déplacements de la demi-journée, seuls 31% des voyages TGV et international étant des voyages de type loisirs-vacances, 20 % relevant du domicile-travail ou domicile-études habituel.

Au total, le diagnostic de SMA est sévère pour le choix du système aéroportuaire. « L'allongement des durées d'accès aux quais et les problèmes de congestion et de gestion du trafic sont liés au principe fondamental de séparation des flux de départ et d'arrivée. Ce principe n'est pas justifié, car les flux d'arrivée et de départ ne sont que très rarement superposés à la fois dans l'espace et le temps ; il déplace ou recrée les problèmes de congestion ». SMA considère que des mesures d'exploitation, consistant notamment à renoncer à l'affichage tardif des voies, créant des attroupements et des bousculades, permettraient de gérer la croissance de la fréquentation.

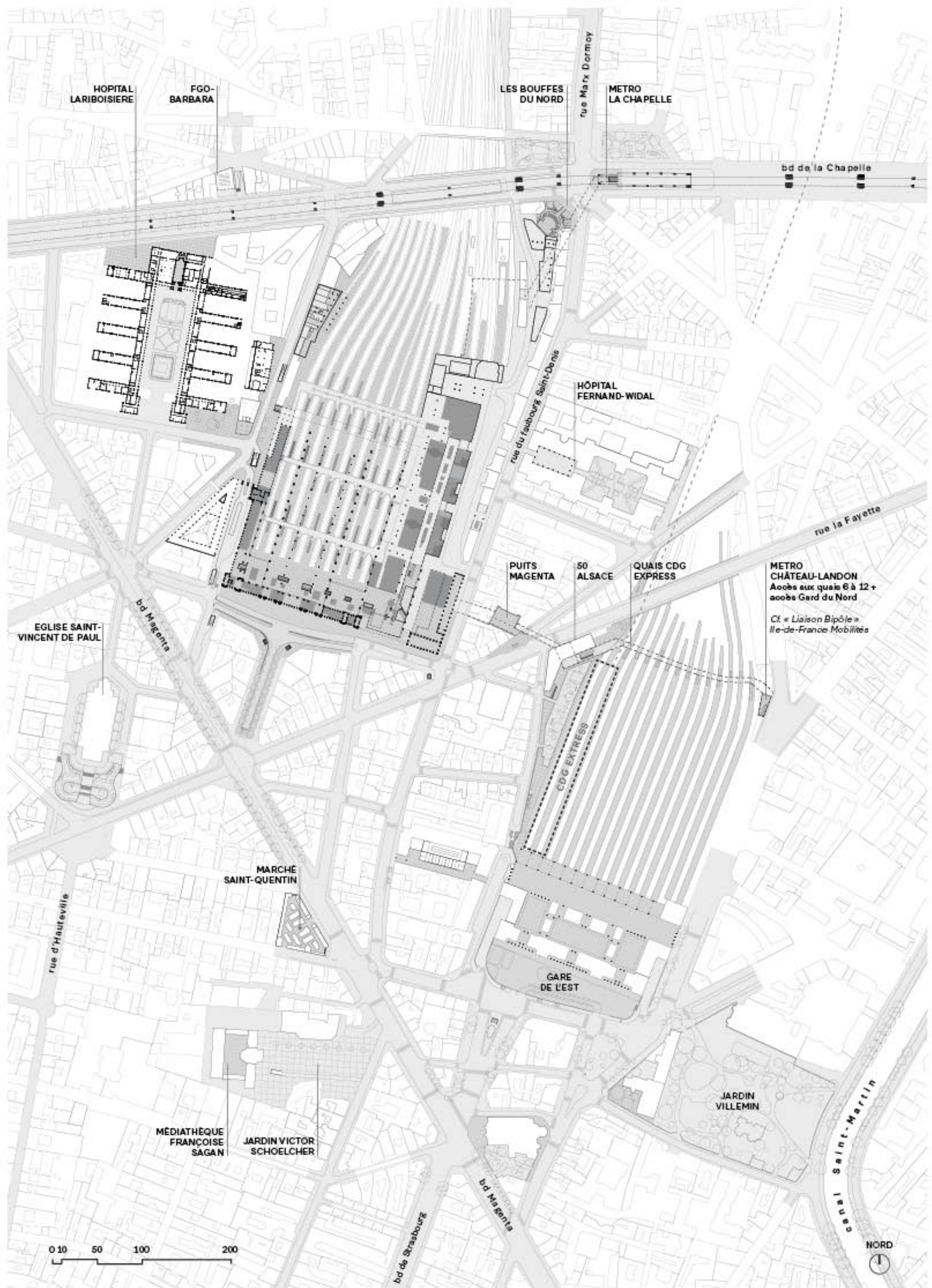
La conclusion de SMA est toutefois qu'on pourrait garder le principe de passerelles, à condition de renoncer au principe de séparation et d'ouvrir l'ensemble des accès à tous les parcours. Mais on s'interroge sur l'intérêt de créer ces équipements coûteux et perturbants, dès lors qu'ils seraient simplement un complément, certes non inutile, mais aussi non nécessaire au bon fonctionnement de la gare.

L'étude SMA souligne aussi que les problèmes capacitaires dans les espaces Transiliens et RER ne sont ni traités ni résolus dans le projet.

### *En résumé*

L'analyse détaillée des parcours à laquelle nous nous sommes livrés révèle une accumulation de dysfonctionnements potentiels : illisibilité des parcours, points d'engorgements multiples. L'analyse du cabinet suisse SMA, menée en parallèle de notre mission confirme que, en moyenne, les itinéraires d'accès aux trains sont allongés, et parfois de manière très pénalisante, comme dans le cas du Thalys. La conclusion est que le système de séparation aéroportuaire des flux, combiné à l'excessive densité des programmes annexes, ne fonctionne pas. Dans une perspective où le confort du voyageur serait remis au centre du projet, il mériterait d'être abandonné.





## Partie 5

### Le projet Gare du Nord 2024 dans son contexte urbain : de nombreuses questions en suspens

Les dysfonctionnements « externes » sont liés tout à la fois au caractère restreint du périmètre du permis de construire et aux déficits d'une réflexion coordonnée et structurée à l'échelle urbaine et territoriale de la future gare et de son impact, dans un tissu Nord parisien (et Grand-parisien) en rapide et profonde transformation. Ces dysfonctionnements révèlent un problème de gouvernance entre les acteurs (publics et privés) et le manque d'une vision claire et fédératrice du territoire. Nous avons observé un retard pris en la matière par l'ensemble des acteurs qui sont trop restés sur des idées générales. A cet égard la convention de PUP entre la Ville de Paris et Stationord signée le 9 mai 2019, comme le protocole signé entre la Ville de Paris, Gares et Connexions et Stationord le 17 Juillet 2019 méritent, selon nous, d'être précisés et complétés.

Il est urgent que la Ville de Paris, Gare et Connexions et Stationord retrouvent le chemin d'un dialogue et s'engagent de concert plus avant dans le partenariat sur toutes les questions relatives au calendrier des études à achever dans des délais rapprochés. Ainsi, il est particulièrement pénalisant pour la bonne conception du projet que l'étude du Parking Effia et sa transformation pour l'accueil des taxis et VTC ne soit pas achevée ; que la localisation des 800 ou 1 800 places de stationnement des vélos ne soit pas précisée et que celle des deux-roues motorisés ne fasse pas l'objet de solutions adaptées. Il est aussi difficile de comprendre que le plan de circulation, tous modes, autour de la gare reste à l'état de réflexion alors qu'il est crucial pour le projet

#### Des interfaces à (re)penser

Nous avons identifié plusieurs zones d'interface entre le futur projet de la Gare du Nord 2024 et son contexte qui nous paraissent insuffisamment, mal, ou non traitées eu égard au rôle urbain qu'elles pourraient jouer.

- **Au Nord**, le contact de la Gare avec le boulevard de la Chapelle n'est inclus que très ponctuellement dans le permis de construire, ce qui est regrettable. *La Gare du Nord ne peut continuer à tourner le dos à cette partie de Paris et de la métropole en plein développement.* L'encombrement de l'espace interstitiel entre le rail et les immeubles de logements, par exemple, empêche une réflexion sur un futur accès mode-doux « Nord » à la Gare depuis le boulevard de la Chapelle et risque de générer de nombreuses nuisances pour les habitants de la rue du Faubourg-Saint-Denis.

- **À l'Est**, l'essentiel du programme de Stationord est implanté derrière l'alignement des immeubles existants de la rue du Faubourg-Saint-Denis, sur la dalle de la station bus prolongée et dans un long bâtiment dont les rez-de chaussée et la façade sont peu animés. L'ouverture sur la ville est particulièrement res-

treinte, comme si gare et ville s'ignoraient. Dans l'entrée trop étroite de la station de bus (1), la superposition des flux, nous l'avons déjà noté, est problématique au regard de la fonction de « parvis » que cet espace gagne dans le futur projet.

- **À l'angle Sud-Est**, le projet ne prend pas en compte l'ensemble de bâtiments SNCF anciens au-dessus de l'ancienne poste, exclu du périmètre du permis de construire et de la concession de Stationord. Or ce dernier est positionné en « pivot » entre la rue du Faubourg-Saint-Denis, le parvis historique et la future halle de départ. Il pourrait jouer un rôle d'espace de liaison du bipôle Gare du Nord Gare de l'Est. Le projet bloque cette articulation en interposant des programmes fermés vers l'Est, comme la Vélostation. La grande galerie introduisant au nouveau hall départ et au centre commercial est seulement ouverte vers le parvis principal rue de Dunkerque. Désenclaver davantage la gare supposerait une large ouverture de cet angle, au moins à rez de chaussée, et sa revitalisation. La configuration actuelle du projet ne permet pas de réaliser cette ouverture aujourd'hui et risque de la rendre plus difficile à traiter dans l'avenir.

- **À l'Ouest**, le projet ne participe pas à l'activation de l'espace public dans un morceau de ville en pleine transformation (modernisation de Lariboisière notamment). Rien n'est proposé dans le projet pour aménager la cour Maubeuge, hors périmètre de Stationord. La question de la dépose taxi et VTC et celle du chargement des voyageurs au premier niveau du Parking Effia restent à l'étude, alors que ce sont des éléments essentiels de fonctionnement de la Gare et du quartier. Le nouveau fonctionnement du souterrain Maubeuge envisagé par le projet jouera un rôle défavorable pour l'accessibilité à la gare depuis cette partie du quartier.

### **Quelques pistes de réflexion et d'amélioration**

Les dysfonctionnements que nous avons identifiés nous conduisent à recommander qu'ils fassent l'objet d'études plus approfondies par les partenaires, notamment la SNCF, la Ville de Paris et Stationord. Dans cet esprit nous suggérons ci-après quelques pistes de réflexion. Chacun comprendra qu'en la matière l'insuffisance des données en notre possession, l'inachèvement de nombreuses études annoncées et le faible temps qui nous a été donné, ne nous autorisent pas à présenter des solutions bouclées.

- En examinant la programmation, nous nous sommes déjà interrogés sur la salle de spectacle (2). Aucune visibilité de cette salle n'est offerte depuis la ville. Enfin elle vient compliquer une gestion très tendue des livraisons et des déchets. Comme nous l'avons déjà dit, nous suggérons donc que ce programme soit abandonné.

- La position du pôle de logistique urbaine et de la station de traitement des déchets (3), adossés à l'arrière du théâtre des Bouffes du Nord, obstrue une



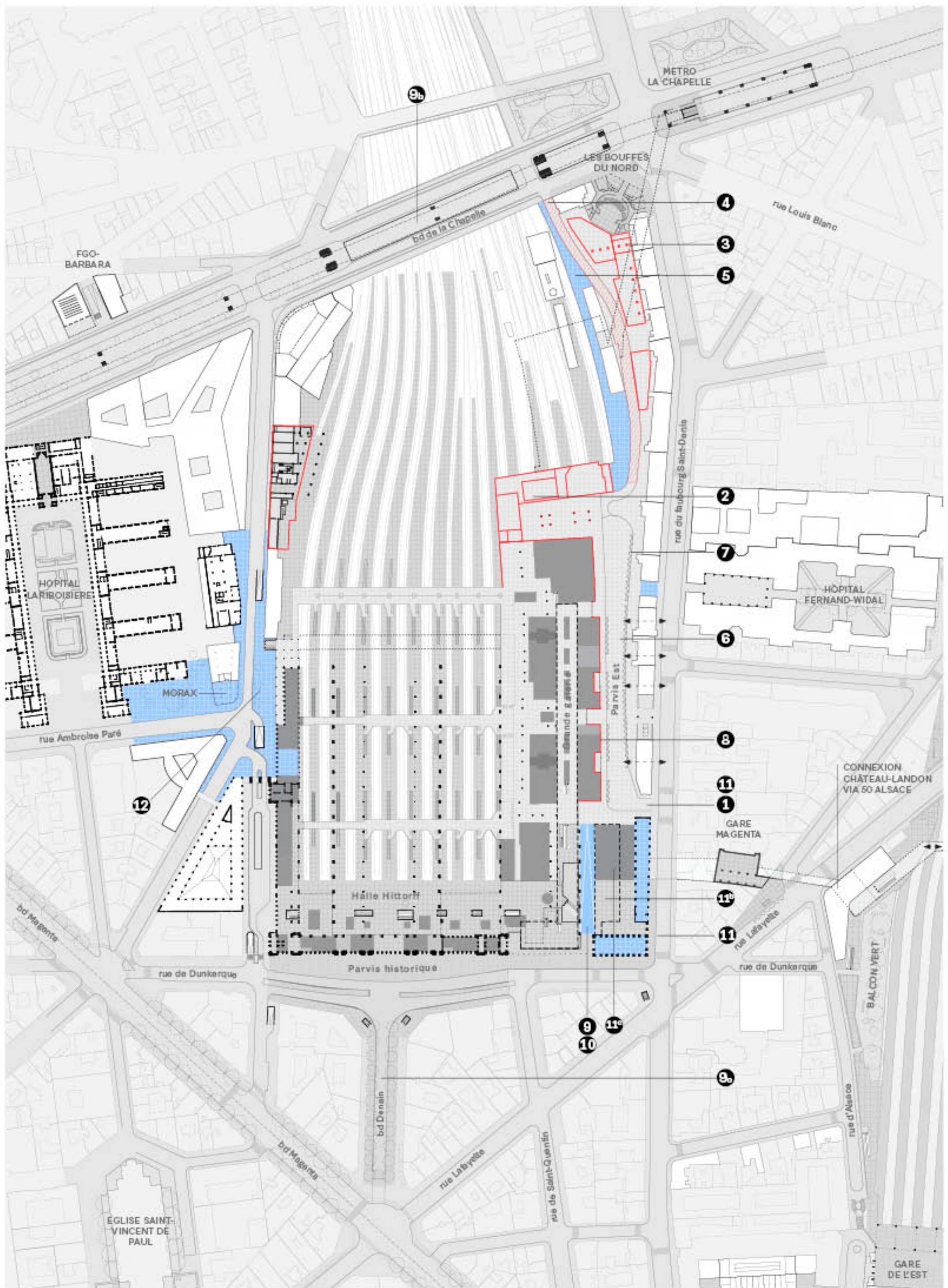
potentielle ouverture de la gare vers le Nord, une accroche en surface cruciale pour sa bonne intégration dans le tissu urbain. S'agissant d'une activité potentiellement nuisible pour les habitants des bâtiments de logements auxquels ils sont adossés, cette fonction mérite un soin tout particulier. Si, comme nous le préconisons, la surface de commerces et d'activités nouvelles est fortement réduite, un traitement différent peut sans doute être envisagé. Dans un de nos entretiens, a été évoquée l'idée d'une mutualisation de la logistique pour le bipôle Gare de L'Est/ Gare du Nord. Où en est cette idée, fort intéressante ? Il conviendra de toutes façons de préciser la localisation de la base arrière logistique mentionnée par Stationord comme l'une des solutions de gestion permettant de limiter les nuisances liées aux nouveaux programmes.

- La surface de passage entre le projet et le boulevard de la Chapelle (4) devrait être augmentée afin que les flux piétons, vélos et véhicules ELU/déchets puissent entrer et sortir depuis le Nord pour 2024. Cette extension de l'espace de cheminement (5) pourrait-elle être réalisée, au moins à terme, en surplomb du quai le plus à l'Est ?

- La réduction de la surface de la gare routière et sa transformation en Eco-station (6) rendent difficile la création d'un nouveau parvis piéton pour le terminal de départ projeté. Nous savons que le fonctionnement de l'Eco-station a fait l'objet de nombreux échanges entre Ile de France Mobilités, la RATP et la SNCF et que l'amélioration des conditions d'intermodalité entre les bus et la gare est considérée aujourd'hui comme satisfaisante par chacun des partenaires. Toutefois, ne pourrait-on mettre à l'étude un scénario permettant de diminuer le stockage des bus (7) en cet emplacement crucial pour le fonctionnement du pôle d'échange et la qualité de vie des riverains ?

- La façade Est au N 01 de la nouvelle halle de départ (8) et du centre commercial constitue un linéaire trop fermé et opaque pour jouer le rôle de véritable « façade sur la ville » annoncé et souhaitable. Le rapport à l'extérieur de cette façade devrait être retravaillé et ses ouvertures augmentées.

- Le positionnement et la configuration de la Vélostation (9), enclavée entre la trémie et le poste de police, pose question. Est-il pertinent de venir encombrer un nœud clef du projet qui pourrait permettre de mieux articuler le rapport entre la ville et la future gare sur sa face Sud-Est, au point le plus important d'accueil des voyageurs ? La mise à l'étude d'une adaptation du projet sur ce point nous semble souhaitable. Elle pourrait être intégrée à la réflexion promise sur la recherche de solutions permettant d'augmenter considérablement le nombre de places de stationnement pour les vélos et la passer à 2 000 unités, voire 3 000. Une stratégie d'offre complémentaire par pollinisation de stations dans l'espace public autour de la gare ne pourrait-elle être envisagée ? A titre d'exemple pourrait être étudiée l'implantation de stations vélos sous le viaduc du boulevard de la Chapelle (9b) pour capter une partie des flux Nord ou boulevard de Denain pour les flux Sud (9c).



- Nous nous interrogeons aussi sur la suppression de la rampe existante connectant le parvis historique avec la gare routière (10), pour y réaliser la Vélostation. Aujourd'hui réservée au passage de certains bus, cette rampe ne pourrait-elle, transformée, jouer un rôle de connexion extérieure majeure entre le parvis historique au niveau de la rue de Dunkerque et la nouvelle halle de départ et son parvis au niveau supérieur ? Ceci permettrait de mettre en valeur une liaison visuelle claire entre les deux niveaux de la gare et du quartier. Cette ouverture à l'air libre marquerait l'entrée d'un large passage piéton entre le parvis historique et le boulevard de la Chapelle. Une telle solution, si elle était envisagée, donnerait aussi un accès piéton au centre commercial indépendant des espaces dédiés aux voyageurs dans la gare, donc plus urbain.

- Pour faire respirer la Gare du Nord, l'ouvrir sur la partie la plus vivante de son environnement, et la projeter à l'échelle du bipôle Gare de l'Est Gare du Nord, nous recommandons que le quadrilatère formé par la RHR et les propriétés de la SNCF à l'angle des rues du Faubourg-Saint-Denis et de Dunkerque (11) soit intégré le plus vite possible à la réflexion sur l'avenir de la Gare et de son rapport au quartier. Plusieurs pistes d'études pourraient être approfondies :

- a) la reprogrammation de l'ensemble occupé aujourd'hui par des fonctions diverses (Poste de police, Bureaux SNCF, Locaux techniques, MS non-alimentaire crèche privée) (11b), pour rendre traversables et attractifs les rez-de-chaussée de l'angle Sud-Est, en ouvrant le *niveau N 00* vers l'Est et vers la connexion de surface entre les gares du bipôle.

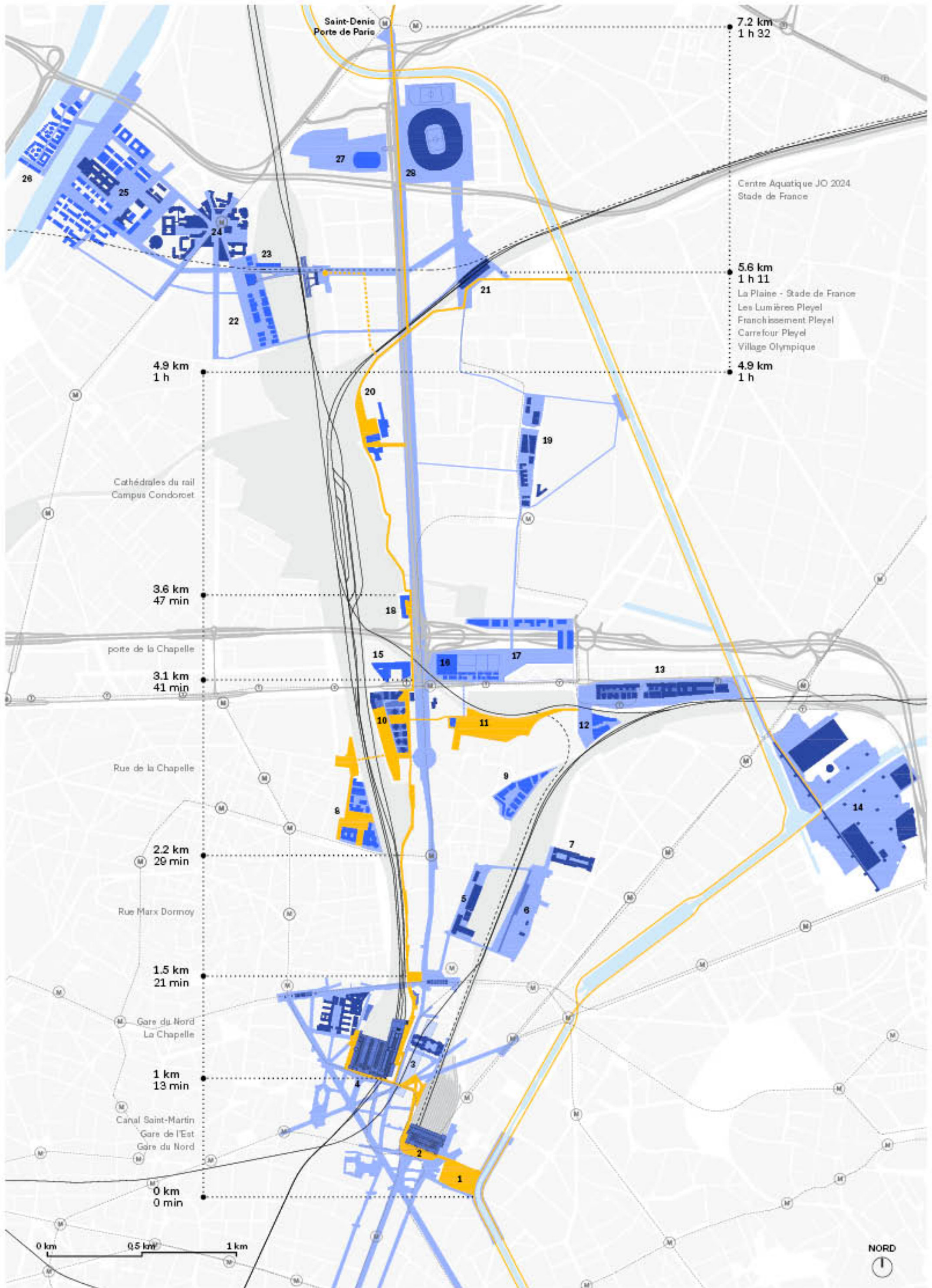
- b) la relocalisation à terme de la RHR (11c) pour libérer l'angle Sud-Est de la Gare particulièrement stratégique et le desserrer. Une partie des nouveaux bâtiments rue de Maubeuge ne pourrait-elle l'accueillir ?

- S'agissant de l'ouverture de la gare sur sa frange Ouest (12), la programmation et l'aménagement de la façade Ouest de la gare, notamment au carrefour des rues de Maubeuge et Ambroise Paré, au droit du nouveau « Morax » de Lariboisière, pourraient être davantage pensés dans la dynamique des évolutions en cours : nouveau projet de Lariboisière, aménagement de la promenade urbaine du boulevard de la Chapelle. L'accès au tunnel Maubeuge, accès important vers les RER et le métro devrait être davantage valorisé, à l'exemple du traitement de qualité proposé pour les parties nouvelles du terminal transManche donnant sur la rue.

- ❶ Entrée/Sortie EcoStation
- ❷ Salle de spectacle (N02-03)
- ❸ Pôle ELU / Traitement des déchets
- ❹ Accès Nord GDN
- ❺ Extension espace cheminement piéton
- ❻ EcoStation (Bus 39, 42, 43, 91, 302)
- ❼ Espace stockage des bus
- ❽ Façade future halle de départ / CC
- ❾ Vélostations

- ❿ Rampe bus existante
- ⓫ Angle Sud-Est (Ancienne poste)
- ⓬ Ouverture Ouest GDN

- Espace public niveau N 01
- Espace public niveau N 00
- Eléments dysfonctionnants
- Interventions Internes / externes sur le projet



## Les mobilités autour de la gare

Le quartier de la Gare du Nord est l'un des plus encombrés de Paris, en raison de la forte coupure créée par les deux faisceaux ferrés et leur proximité, d'un maillage serré d'ilots entourés de voies étroites et de la rareté des voies assurant les liaisons interquartiers. Le pointage des dysfonctionnements dans les rapports entre le projet et le tissu urbain connexe nécessite donc au premier chef de repenser un schéma cohérent des mobilités autour de la gare – plutôt, selon nous, sur un modèle d'une pollinisation et d'une polarisation des arrêts et stations pour désengorger les nœuds et les espaces publics et en apaiser l'utilisation par les piétons. Il semble par exemple peu réaliste de vouloir transformer le parvis historique de la gare en un espace entièrement piéton ou d'interdire la rue du Faubourg-Saint-Denis à la circulation des véhicules dans un quartier où la circulation des véhicules est déjà extrêmement dense. Faute d'avoir pu disposer des études (en cours) sur ce sujet, et faute de temps, nous faisons l'impasse sur ce sujet. Mais il est crucial et il appelle maintenant des choix et des arbitrages relativement urgents.

## Une structure d'accueil pour les JO ?

Si, comme nous le proposons, la partie principale du réaménagement est reportée après les JO 2024, on pourrait imaginer un aménagement architectural au *niveau N 01*, qui aurait la fonction d'une grande structure d'accueil des voyageurs pour les JO. Cette structure serait connectée avec la halle historique, à niveau avec la gare de bus, avec un accès facile au réseau de bus et à la station de RER menant aux sites olympiques. Elle permettrait de créer un événement architectural provisoire mais marquant, et de remplir une fonction d'hospitalité très utile.

## A plus large échelle...

La réflexion doit s'ouvrir sur une vision du territoire à l'échelle de Paris et du grand Paris. Il convient de raccrocher le projet à un grand axe Nord-Sud depuis la gare jusqu'au village olympique, de le replacer dans la constellation de projets, études et coups-partis du territoire Nord-parisien. Cette réflexion doit intégrer l'ensemble Gare du Nord / Gare de l'Est, ensemble urbain et ferroviaire et voyageur le plus dense d'Europe, desservant toute l'Europe du Nord-Ouest et du Nord-Est. Enfin elle doit intégrer une réelle réflexion prospective sur l'avenir

- |                            |   |   |
|----------------------------|---|---|
| 1. Jardin Villemin         | 12. Triangle Eole Evangile                        |   |
| 2. Gare de l'Est           | 13. Boulevard Macdonald                           |   |
| 3. Gare Magenta            | 14. Parc de la Villette                           |   |
| 4. Gare du Nord            | 15. Condorcet Chapelle                            | 22. Les Lumières Pleyel                   |
| 5. Halle Pajol             | 16. Paris Arena II                                | 23. Franchissement Pleyel<br>(Gare RER D) |
| 6. Jardins d'Eole          | 17. Gare des Mines                                | 24. Carrefour Pleyel                      |
| 7. Le Centquatre           | 18. Dock des Alcools                              | 25. Village Olympique                     |
| 8. Ordener-Poissonniers    | 19. Campus Condorcet                              | 26. ZAC de l'Ecoquartier Fluvial          |
| 9. Hébert                  | 20. Cathédrales du rail                           | 27. Centre Aquatique JO 2024              |
| 10. Chapelle International | 21. La Plaine - Stade de France<br>(Gare RER A/B) | 28. Stade de France                       |
| 11. Chapelle-Charbon       |   |   |
- Projets en cours  
■ Projets existants  
■ Futures continuités piétonne vers le Nord

des gares, comme partie intégrante de la ville, espace civique et symbolique, et pas seulement fonctionnel, espace singulier où se croisent tant de destins et de parcours personnels, et qui, demain comme aujourd'hui sera l'expression de notre société et de ses choix : fermée, sécuritaire, cadenassée, ou réconciliée, ouverte sur la ville.

### *En résumé*

Le caractère pour le moins lacunaire et inachevé des réflexions sur l'insertion du projet dans son environnement urbain, proche ou plus lointain, est une faiblesse majeure. Il importe que tous les partenaires se concertent rapidement pour sortir du périmètre étroit du projet SEMOP et du Permis de construire à l'enquête. Nous faisons ci-dessus une série de propositions pour mieux gérer les interfaces entre la gare et son environnement, au Nord, vers le boulevard de la Chapelle, au Sud-est, dans la perspective d'une vision cohérente du bipôle formé avec la gare de l'Est, et à l'Ouest, en lien avec la transformation de Lariboisière. Une urgence particulière concerne le plan de circulation (et de stationnement) tous modes autour de la gare. Faute de temps et d'accès aux documents à l'étude sur ce sujet, nous n'avons pu traiter ce point, pourtant central.







## Partie 6

### Préserver et remettre en valeur une architecture emblématique

La triple nef de Hittorff n'est pas un bâtiment parmi d'autres du patrimoine parisien, qu'on devrait pouvoir bousculer sans égards. Elle est l'œuvre maitresse de cet architecte franco-allemand, qui fut à la fois un des précurseurs d'Haussmann et un des principaux artisans de la modernisation de Paris sous le Second Empire. Véritable prouesse d'ingénierie pour l'époque, elle reste aujourd'hui admirable par son ampleur, sa légèreté, sa luminosité. Stationord et son équipe d'architectes mettent en avant la reconstitution par leur projet de la « noblesse » de la colonnade centrale. Outre que celle-ci, reposant sur les parties de circulation souterraine, serait structurellement artificielle, elle ne compense en rien le dégât esthétique majeur créé par les deux massives passerelles intérieures, et l'altération de la vue de la façade Nord de la Gare que constituera la nouvelle passerelle extérieure destinée au Thalys. On peut à cet égard s'étonner de la transparence et de l'extrême légèreté des passerelles figurées dans les perspectives jointes au dossier de Permis de construire. Dans son avis du 4 septembre 2019 la MRAe a demandé à juste titre « des vues d'insertion du projet plus nombreuses et plus proches de la perception effective depuis la rue et à l'intérieur de la Gare ». Ainsi que l'a écrit la Commission du Vieux Paris, dans son vœu du 26 avril 2019, il est « regrettable le projet actuel de construction au-dessus des voies de passerelles...qui, en coupant le volume des nefs historiques, altéreront les perspectives et porteront atteinte à la légèreté du grand vide central qui est une des œuvres les plus remarquables d'Hittorff. » L'accroissement de la mezzanine consacrée à l'extension du terminal transmanche nous paraît également excessif.

Par ailleurs, la démolition de la halle construite par J.M. Duthilleul et AREP pour la gare Transilien, double nef lumineuse qui a su réinterpréter de manière contemporaine la structure de Hittorff et qui se raccorde parfaitement avec les nefs existantes, est difficile à comprendre. De plus, moins de vingt ans après sa construction, cette démolition n'améliorerait pas le bilan carbone du projet ! Enfin il nous paraît regrettable que la nouvelle façade proposée par Valode et Pistre s'avance presque au nu de celle de Hittorff, contribuant à réduire l'espace du parvis déjà très restreint. La conservation de la halle de Duthilleul serait donc préférable, quitte à l'adapter légèrement dans la partie Nord pour permettre une articulation fine avec de nouveaux programmes. Elle permettrait de garder un espace plus dégagé à l'entrée Sud Est de la Gare que Stationord et Gares et Connexions entendent privilégier.

#### *En résumé*

La question architecturale et patrimoniale, que nous abordons en dernier, n'est pas la moins importante. Nous rejoignons les historiens et les architectes nombreux qui se sont exprimés sur ce sujet. Les passerelles portent gravement atteinte à un espace emblématique de Paris, et qui est resté magnifique.



## Conclusion

L'analyse du projet, tant du point de vue interne que du point de vue externe/urbain, que nous avons rassemblée dans ce rapport fait l'impasse sur divers points importants, faute de temps, de compétences et parfois de données. Ainsi nous n'avons pas évoqué la question des chantiers, de leurs délais prévisibles, de leurs nuisances. Nous avons à peine effleuré le sujet du terminal Eurostar. Nous avons trop peu abordé les questions environnementales. (Mais celles-ci ont déjà fait l'objet de l'évaluation précise menée par la MRAe, dont nous rejoignons très souvent les interrogations). Nous avons soulevé surtout - c'était l'objet de notre mission - les difficultés, les imprécisions et les améliorations à apporter au projet, en restant bien conscients du difficile travail accompli par la maîtrise d'œuvre dans un projet extrêmement contraint, à la fois par le site lui-même et par les choix d'organisation imposés par le cahier des charges de Gares et Connexions.

Ceci étant, notre ferme conviction, au terme de cette plongée intense mais brève dans le projet, est qu'il comporte trop d'incertitudes et de dysfonctionnements prévisibles pour continuer comme si de rien n'était, en l'amendant par des aménagements plus ou moins mineurs. Nos préconisations sont donc les suivantes:

- 1) L'achèvement global du projet pour 2024 étant :

- a) non indispensable,

- b) d'ores et déjà fortement compromis.

Il faudrait regarder la possibilité d'un phasage en deux temps. Premier temps : on définit ce qui est vraiment nécessaire pour les JO (du côté des Grandes Lignes, mais aussi et peut-être surtout dans la gare souterraine ; dans la gare, mais aussi dans l'environnement urbain de la gare). Parallèlement : on se donne le temps de remettre calmement sur le métier le reste du projet et en particulier la conception du pôle nouveau d'activité venant coiffer la gare souterraine, objet principal du projet soumis à l'enquête publique.

- 2) Pour cette refonte, nos préconisations sont les suivantes :

- a) La mise en place urgente d'une véritable réflexion partenariale entre la Ville, la Région, la SNCF et les autres acteurs du transport, aux échelles de la gare et de ses abords immédiats, et de l'insertion urbaine plus large. L'objectif étant de définir un cahier des charges cohérent avec le cahier des charges du périmètre SNCF, pour lequel le présent document dresse une liste non exhaustive de recommandations.

- b) Un élément fort, attendu par les riverains et qui nous paraît indispensable du point de vue urbanistique, est de donner de l'air au quartier, d'y fluidifier les flux, de chercher plutôt son apaisement, son désencombrement, d'y renforcer la présence végétale, d'y faire vivre en synergie des activités exis-

tantes et futures se valorisant mutuellement, de mettre en place des rapports plus harmonieux et intelligents entre les bâtiments historiques, existants et projetés. Tout cela va à rebours d'un projet massif venant accentuer la position enclavée et la densité de la gare du Nord, alors qu'il faudrait l'ouvrir en direction de la Gare de l'Est et du canal Saint-Martin.

- c) Dans ce même esprit, s'agissant du projet lui-même, nous proposons la réduction du programme des activités non ferroviaires (suppression de la salle de spectacle, diminution significative des surfaces commerciales, reconfiguration du « parc »), en étant conscients qu'il faudra trouver un nouvel équilibre financier ; l'allègement des investissements pourrait y contribuer.

- d) Nous proposons aussi l'abandon du postulat de principe des séparations de flux départ/ arrivée, notre analyse et celle du cabinet SMA montrant clairement qu'il est à l'origine de nombreux dysfonctionnements prévisibles, et s'adapte particulièrement mal à la Gare du Nord, à la fois en raison de sa configuration propre et de la nature des déplacements qui y sont effectués.

- e) Cet abandon permettra de renoncer à l'atteinte patrimoniale que serait la création des passerelles dans la triple nef d'Hittorff, chef-d'œuvre de l'architecture métallique du 19ème siècle, ainsi qu'à la destruction de la double nef récente de la gare Transilien.

- f) Nous recommandons que soit pleinement intégré à la réflexion sur l'aménagement de la Gare du Nord l'ensemble des propriétés SNCF situées à l'angle des rues de Dunkerque et du Faubourg-Saint-Martin, au Sud Est de la gare. Cet élargissement apportera une contribution précieuse à la mise en œuvre du bipôle Gare de l'Est Gare du Nord, car c'est à cette échelle qu'il faut réfléchir et agir pour l'avenir.

- g) Pour les JO, et pour la vie courante de la Gare dans les décennies à venir, il convient enfin de remettre la priorité sur les flux principaux, ceux pour lesquels la situation risque de se dégrader le plus vite, et qui ne sont pas touchés par le projet actuel : les flux de la métropole parisienne élargie. Cela n'est en rien incompatible avec un effort réalisé pour la gare des Grandes Lignes et de l'international. N'oublions pas que les usagers de ces lignes sont aussi les usagers du RER, du métro des bus et des taxis, et que l'image que la Gare donne à nos visiteurs est aussi celle de ses connexions et de ses abords urbains.



