

CONTRIBUTION  
À  
L'ENQUÊTE PUBLIQUE  
SUR  
LE PROJET « STATIONORD »

Le projet qui est présenté à l'enquête publique doit être analysé à l'aune de ses objectifs principaux.

Quels sont-ils ?

« Le Projet entend la transformer en un complexe au fonctionnement optimal et apaisé pour les voyageurs.

Dans cette optique **les principaux objectifs sont :**

- *de désaturer le quai transversal, où convergent aujourd'hui l'ensemble des flux de départs et d'arrivées des trains grandes lignes et des TER/Intercités, avec la création d'un nouveau hall de départs,*
- *d'augmenter les zones de circulation, les espaces d'attente et les commerces / services pour les voyageurs,*
- *d'augmenter les espaces dévolus au terminal dédié à l'Eurostar pour améliorer le confort et accompagner l'augmentation du nombre de voyageurs.*
- *de fluidifier le parcours des voyageurs entre la gare souterraine (RER, métro) et la gare de surface. »*

(pièce A information juridiques et administratives et présentation du cadre de l'enquête p 8) »

« *Le fonctionnement très efficace de type aéroportuaire, où les départs et les arrivées des grandes lignes sont différenciés, a été adopté pour apporter à la gare toute la fluidité nécessaire. Les espaces de circulation et d'attente des voyageurs du Terminal des Départs, ont été dimensionnés en tenant compte des études de flux. Le Terminal des Arrivées est un vaste espace libéré sur le quai transversal de la halle Hittorff.* » (pièce C dossier de demande de permis de construire PC4 : notice décrivant le terrain et présentant le projet)

Le projet situe ainsi le terminal des départ des grandes lignes, TER/Intercités et Thalys au niveau N01, selon la logique prévalant actuellement pour le terminal des Eurostar. Tous les voyageurs d'où qu'ils viennent (dépose minute souterrain, niveaux S03 (RER), S01 (métro) ou N00 (piétons, taxis, bus)) seront appelés à monter au nouveau terminal au niveau N01 pour redescendre ensuite au niveau N00 sur les quais.

Or que nous dit l'analyse des trajets présentées dans les pièces du dossier (pièce E annexe 8 de l'étude d'impact évaluation socio-économique) :

1/ Dans la situation actuelle :

- la grande majorité des voyageurs grandes lignes (grandes lignes + TER/Intercités + Thalys + Eurostar) provient du sous-sol (métro et RER) :
  - 71 % à l'heure de pointe du matin ;
  - 81 % à l'heure de pointe du soir qui est de loin la plus chargée avec 11 000 voyageurs soit plus de trois fois plus que celle du matin ;
- symétriquement, la même grande majorité des voyageurs grandes lignes se dirige vers le sous-sol :
  - 81 % à l'heure de pointe du matin qui est de loin la plus chargée avec 11 000 voyageurs soit plus de trois fois plus que celle du soir ;
  - 71 % à l'heure de pointe du soir.

2/ à l'horizon 2030, selon les projections présentées, la situation est la même :

- la grande majorité des voyageurs grandes lignes continue à provenir du sous-sol (métro et RER) :
  - 73 % à l'heure de pointe du matin ;
  - 78 % à l'heure de pointe du soir qui est de loin la plus chargée avec 14 250 voyageurs soit plus de deux fois plus que celle du matin qui a plus rapidement progressé ;
- symétriquement, la même grande majorité des voyageurs grandes lignes se dirige vers le sous-sol :
  - 80 % à l'heure de pointe du matin qui est de loin la plus chargée avec 14 250 voyageurs soit plus de deux fois plus que celle du soir ;
  - 74 % à l'heure de pointe du soir.

De toute évidence l'enjeu est d'abord celui des circulations entre le niveau N00 et les niveaux souterrains. Et ce dans les deux sens. Or, dans le fonctionnement actuel de la gare, les relations directes entre les quais grandes lignes et le sous-sol sont limitées et peu favorisées (souterrain Maubeuge) tant au départ qu'à l'arrivée. Il y a ici une différence importante de fonctionnement avec ce qui a été pensé et réalisé à la gare de Lyon où un terminal départ souterrain a été créé entre la gare RER (A et D) et les quais grandes lignes.

Aucune solution de ce genre, visant à créer de nouvelles liaisons entre les quais et le sous-sol autour d'un terminal souterrain mieux connecté aux métros et RER, ne semble avoir été étudiée. Et tout cas aucune étude de solution de ce genre n'est mentionnée. L'argument d'absence d'alternative apparaît ainsi comme un argument d'autorité.

La solution présentée se traduirait ainsi par une augmentation des temps d'accès aux trains pour la majorité des voyageurs grandes lignes :

- tant à l'heure de pointe du matin (58 % des voyageurs prévus à l'horizon 2030 subissent une augmentation de temps de trajet)
- qu'à l'heure de pointe du soir (61 % des voyageurs).

Les différences de temps de trajet présentées page 175 de la pièce E ne sont pas clairement définies. On peut supposer qu'elles sont exprimées en minutes, avec des différences significatives supérieures à 2 minutes pour les usagers de la ligne 4 (2,15 le matin et 2,34 le soir) et des différences non significatives de l'ordre de quelques secondes pour les usagers des RER B et D le matin (0,11).

Néanmoins, si on applique ces différences aux flux concernés on aboutit à des pertes globales pour les usagers avec une augmentation globale des temps d'accès. Cet élément, qui est généralement central dans l'évaluation des investissements en matière de transport, est donc passé par pertes et profit. Et le dossier se contente de mettre en valeur un gain de confort. « *L'étude des flux piétons réalisée par AREP montre que pour une majorité de parcours piétons, la nouvelle configuration de la gare n'engendre pas de gain de temps de parcours<sup>1</sup>. Cela est cohérent avec la méthodologie retenue dans l'étude : analyse statique qui ne prend en compte que la distance à parcourir dans une gare qui triple sa surface et ne tient pas compte des conditions pour le faire.*

*Le futur usager de la gare parcourra des distances égales voire plus longues pour certains trajets dans des conditions de confort améliorées, avec une offre de services plus adaptée et variée et dans un environnement plus agréable. La séparation des flux d'arrivée et de départ, l'amélioration de la signalétique permettront de rendre plus lisibles les correspondances et d'améliorer l'intermodalité, effet non perçu par la modélisation statique.*

---

1 Il eût été plus exact de dire « engendre une augmentation des temps de parcours »

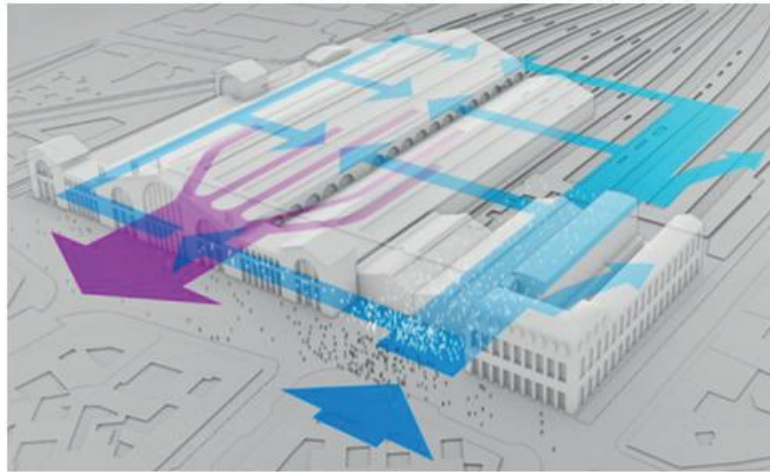
Alain NEVEÜ

**L'amélioration du ressenti de l'utilisateur par rapport à son trajet dans la future gare du Nord représente donc le principal gain qui accompagne et justifie l'allongement des distances de parcours dans la gare.** » (pièce E p 176)

Cette manière de faire est cohérente avec la logique du projet qui est celle d'un investissement immobilier à rentabiliser et non pas d'un investissement d'amélioration des conditions de déplacement des voyageurs grandes lignes.

Une autre assertion du dossier est elle aussi trompeuse : « *Il n'y a plus qu'une entrée unique dans le volume verrier de la partie neuve à l'angle Sud-est du parvis. Il distribue directement le hall Transilien au rez-de-chaussée (N00), le hall du Transmanche et le hall des départs au N01 ainsi que par la trémie l'accès au métro et à la salle d'échange du RER. La sortie de la Gare se faisant exclusivement par le volume de la halle historique.* » (pièce B résumé non technique de l'étude d'impact p67)

Cette affirmation catégorique est assortie de la représentation graphique suivante :



Cette présentation des choses fait l'impasse sur de nombreuses réalités :

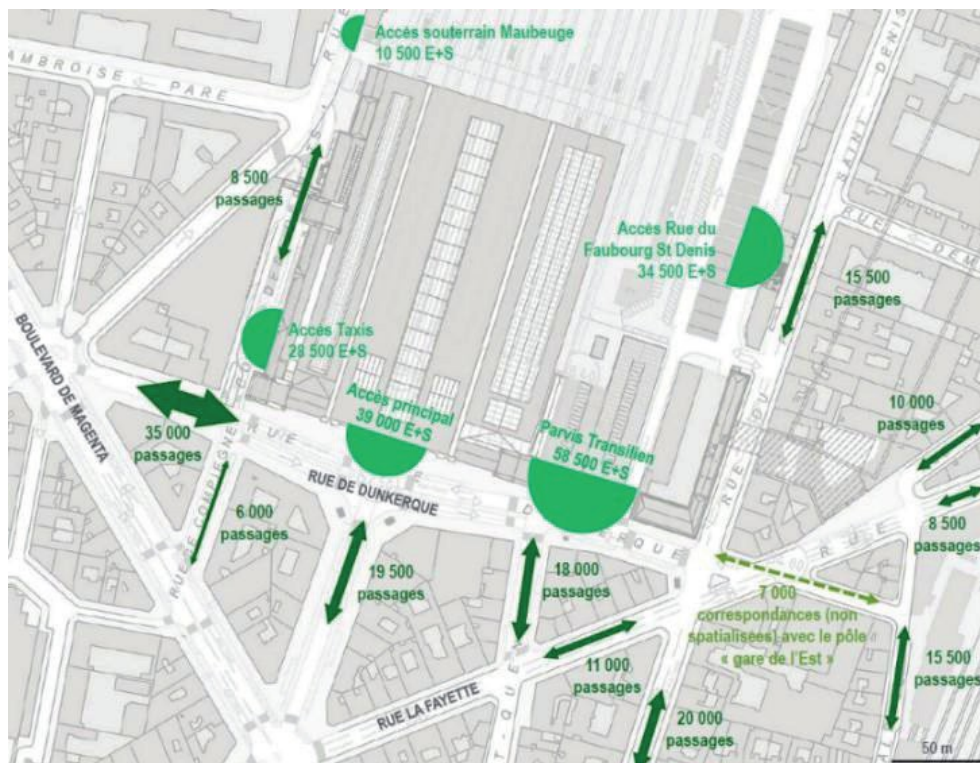
1/ le maintien d'autres entrées et sorties dans la gare : cours des taxis, parking souterrain et dépose-minute, souterrain Maubeuge mais aussi l'entrée sur la rue du Faubourg Saint-Denis valorisée par ailleurs dans le dossier comme étant de plain-pied avec le nouveau terminal des départs situé au niveau N01.

2/ les autres fonctions de « l'entrée unique dans le volume verrier de la partie neuve » : Il ne s'agit pas juste d'une entrée. Mais aussi de la sortie naturelle et principale pour les voyageurs provenant des Transiliens et des RER.

Les matrices figurant dans la pièce E p172 montrent que :

- à l'heure de pointe du matin, les voyageurs grandes lignes venant de la ville ne représentent que 910 personnes dans la situation actuelle et 1900 à l'horizon 2030 alors que les entrées et sorties depuis et vers la ville des voyageurs Transiliens et RER B et D atteignent 19 000 personnes dans la situation actuelle et 19 400 à l'horizon 2030 ;
- à l'heure de pointe du soir, les voyageurs grandes lignes venant de la ville sont plus nombreux (1900 dans la situation actuelle et 2900 à l'horizon 2030 pour des niveaux comparables de voyageurs Transiliens et RER (19 000 personnes dans la situation actuelle et 19 400 à l'horizon 2030).

Une illustration, figurant dans le dossier de demande de permis de construire p 17 de la pièce C PC4 et dans l'évaluation socio-économique p 84, présente la répartition des flux journaliers (entrées et sorties) entre les différentes entrées de la gare.



Le tableau figurant p 84 de l'évaluation socio-économique montre que le parvis Transilien concentre déjà 30 % des flux entrants et 35 % des flux sortants.

Comment passera-t-on de cette situation à l'objectif d'une entrée et d'une sortie unique ? Aucune explication n'est donnée. En l'absence de dispositifs physiques organisant des flux unidirectionnels (ceux-ci ne sont pas décrits, sauf à avoir échappés à ma vigilance) on ne pourra compter que sur l'intelligence et l'expérience des voyageurs et la signalétique. Il est douteux que ce soit aussi efficace que présenté.

Aucune évaluation de la répartition des flux 2030 correspondant à ces éléments n'est fournie. On peut simplement conjecturer une plus grande concentration des flux entrants sur le parvis Transilien sans diminution des flux sortants au même endroit : les voyageurs Transiliens et RER continueront à emprunter naturellement cette sortie, s'y ajouteront aussi une partie des personnes venant fréquenter les espaces commerciaux, de travail, de détente et culturels qui constituent la partie supérieure du projet immobilier.

Le dossier ne présente aucune analyse des potentiels conflits d'usage autour de cette entrée, tant à l'extérieur sur le parvis où se concentreront aussi les flux vélos, qu'à l'intérieur. Ce point aurait pourtant mérité d'être étudié, ne serait-ce que pour contribuer à l'analyse des gains de confort offerts par les nouveaux trajets.

Quand on doit faire face à une augmentation des flux, leur répartition équilibrée sur plusieurs entrées/sorties est une option qui mérite autant d'attention que leur concentration sur une des entrées/sorties.

Au regard de ces éléments, il me semble raisonnable de considérer que le sujet a été étudié et est présenté de manière biaisée, en privilégiant, pour des raisons financières, l'option de la construction de nouvelles surfaces de rendement (commerciales et autres) et l'orientation des flux voyageurs grandes lignes entrants vers ces espaces dans une logique aéroportuaire.

Un avis à tout le moins réservé, voire franchement négatif, s'impose donc.

Alain NEVEÜ