

Paris, le 4 janvier 2020

Les lectures du dossier déposé dans le cadre de la demande de permis de construire et du dossier d'étude d'impact socio-économique permettent de bien comprendre le fonctionnement futur de la Gare du Nord, mais pas forcément de saisir certains des tenants et aboutissants généraux du projet.

Certes, les caractéristiques architecturales et techniques du projet correspondent bien au parti-pris global annoncé par le maître d'ouvrage, avec une dissociation des départs et des arrivées. Ces éléments sont clairs, tout autant que l'aspect de la nouvelle émergence au-dessus de l'actuelle halle Transilien, ou que l'intégration des nouvelles passerelles dans la halle de Hittorf. Or :

- **Au vu des caractéristiques du projet, on peut présumer qu'il s'agit d'un « projet du siècle »,** ou du moins d'un projet d'une ampleur telle qui ne reproduira pas avant 50, 60, ou 70 ans. En témoigne l'analyse monétarisée de la p. 109, qui prend une période de 50 ans.
- **Le passage de voyageurs étant le cœur de l'activité d'une gare, il est nécessaire qu'un tel projet du siècle justifie de la bonne prise en compte de ces flux.**

Le projet a comme impact majeur de faire en sorte que l'accès aux Grandes Lignes ne se fasse non plus directement à Rez-de-Chaussée via le quai transversal, mais un niveau de R+1 à créer, avant de redescendre sur des quais via trois nouvelles passerelles. En matière de services, il s'agit de la créer près des commerces, restaurants et plusieurs services complémentaires.

La note ci-après tente de détailler les tenants et aboutissants de ces éléments, et conclut que :

→ **Le dossier du projet ne contient pas de prospective de long terme sur l'évolution des flux de passagers.** Les compteurs s'arrêtent à 2030, quelques années après la livraison du projet.

→ **Les flux de passagers entre le métro et le RER et entre le métro et le Transilien ne sont pas améliorés par le projet, alors qu'ils constituent le flux de passagers principal dans la gare.**

→ Les flux entre les quais de grandes lignes (via la nouvelle « rue intérieure » N01) et le RER seront améliorés, mais **les flux entre les quais de grandes lignes, le métro et l'espace public connaîtront certainement une dégradation.**

→ **Les flux internes à chacun des niveaux ne sont pas analysés dans le dossier**, à l'exception de ceux sur la nouvelle « rue intérieure » (N01). Les flux y semblent supportables dans l'hypothèse présentée, mais cette dernière est favorable car court-termiste (2030), en conditions normales, à l'heure de pointe du soir. **On peut présumer qu'à un horizon 2050 (avec plus de voyageurs), à l'heure de pointe du matin (plus dense) ou en situation perturbée, la rue intérieure sera saturée.**

→ Les nouveaux services dans la gare sont commerciaux, dans une logique de valorisation des emprises ferroviaires. **Cependant, les explications sommaires du fonctionnement de la salle de concerts, l'absence de « petits » commerces, et l'absence de nouveaux services gratuits, posent problème dans un projet qui est avant tout celui d'un espace public de la métropole.**

En synthèse, la lecture globale du projet, et notamment son faible nombre d'améliorations à destination du « voyageur normal » (celui allant du métro au Transilien notamment) donne l'impression que son objectif principal de ce projet est de capter les flux des voyageurs longue distance, flux dévié via la nouvelle mezzanine « rue intérieure » du N01, pour l'envoyer dans un

nouveau centre commercial. Et qu'aucun des autres sujets de fonctionnement de la gare ne sont traités.

Est-ce réellement ce que l'on attende d'un projet de gare ?

Ce, alors que la question de l'évolutivité du projet reste entière. Sera-t-il possible d'insérer une quatrième passerelle, si un jour les trains de Grande Ligne sont plus capacitaires ? Comment sera-t-il possible de rénover ce lieu complexe, recouvert de près de 40.000m² (sauf erreur de ma part) de surfaces diverses ? Bref, **quelle marge de manœuvre donne-t-on à nos successeurs du siècle suivant ?**

Considération générale sur la prospective des flux

Il est essentiel de comprendre quels sont les flux actuels, quels sont les problèmes qu'ils posent, et comment l'on peut estimer le niveau de leur croissance dans les décennies à venir. L'évaluation socio-économique témoigne bien de ce questionnement, en citant comme premier objectif pour le projet le fait de « résoudre les problèmes capacitaires », et table sur une « augmentation de 30% des flux à horizon 2030 ».

Comme indiqué précédemment au vu des caractéristiques techniques et économiques du projet, on peut présumer qu'il s'agit d'un « projet du siècle » pour la Gare du Nord. Par conséquent, il est nécessaire que la projection de flux se fasse sur un horizon comparable. Or, **l'horizon de 2030 pour la projection sur l'évolution des flux ne correspond donc qu'à un temps très faible de la vie du projet : une dizaine d'années sur un demi-siècle à un siècle. C'est décevant.** Plusieurs hypothèses plus ou moins risquées en matière d'évolution de ces flux à un horizon de 50 ans auraient dû être prises, dans une démarche prospective.

Ceci doit être « conservé en tête » pendant la lecture du dossier du projet (et donc de la présente note) : au vu des échéances de prospective des flux, toutes les considérations en lien avec ces derniers sont probablement très optimistes.

De la détermination de l'enjeu à traiter en matière de flux de passagers dans l'ensemble de la gare

L'analyse socio-économique du projet ne contient qu'une seule présentation prospective des flux à l'échelle de l'ensemble de la gare. Il s'agit du tableau des flux projetés à horizon 2030, situé à la p. 172 de l'évaluation socio-économique. Ce tableau est très sommaire, mais il peut être interprété pour tirer quelques conclusions quant aux flux.

Si l'on s'appuie sur la seule heure de pointe du matin (cette dernière étant plus chargée d'environ 10% que celle du soir, cf. la dernière étude de l'OMNIL¹), le tableau peut être simplifié de la manière suivante afin d'en faciliter la lecture : je fusionne des lignes / colonnes Grandes Lignes et Eurostar d'une part (« Grandes Lignes), RER B et D d'autre part (« RER B + D), et M4 et 5 enfin (M4+M5). Les chiffres de ces paires de lignes / colonnes sont additionnés du fait de la quasi-similarité des flux en

¹ OMNIL. « La nouvelle enquête globale transport Présentation des premiers résultats 2018 ». 2019. p.24.

matière d'origine / destination dans la gare. Par exemple, on peut considérer que les voyageurs se dirigeant vers le RER B et le RER D représentent le même flux.

À noter aussi j'ai supprimé la ligne / colonne du M2 : il s'agit d'une station située hors de la gare et concernant un faible flux.

On obtient donc ceci :

HPM 2030	Ville / Bus	Grandes Lignes	Transilien	M4+M5	RER B+D	RER E	Sommes
Ville / Bus	0	1700	700	3980	7500	4700	18580
Grandes lignes	2900	151	200	5800	3750	950	13751
Transilien	3900	90	80	10310	5110	4100	23590
M4+M5	3390	1951	1330	1900	5300	3300	17171
RER B+D	7300	2051	1160	9070	4900	4500	28981
RER E	3800	400	400	5340	4400	300	14640
Sommes	21290	6343	3870	36400	30960	17850	

Ainsi, les flux de/vers les quais de Grandes Lignes sont d'environ 13.700 + 6.300 soit 20.000 personnes à l'heure de pointe du matin. Ceci est à comparer aux flux suivants :

- De / vers les quais de Transilien, environ 27.500 personnes,
- De / vers les métros 4 et 5, environ 54.000 personnes,
- De / vers les RER B et D, d'environ 60.000 personnes,
- De / vers le RER E, environ 32.000 personnes.

Si l'on va plus dans le détail, au sein de ces flux globaux, les « origines – destinations » les plus notables de l'heure de pointe du matin sont:

- Entre les métros 4 et 5 et les RER B et D : environ 14.000 personnes,
- Entre les métros 4 et 5 et le Transilien : environ 12.000 personnes.

Tous les autres flux « origine-destination » de l'heure de pointe du matin sont, sauf erreur de ma part, inférieurs à 10.000 personnes.

Ainsi, les flux en lien avec les Grandes Lignes ne sont qu'une portion congrue de l'activité de la Gare du Nord – environ 20.000 personnes à l'heure de pointe du matin par rapport à un total de +- 130.000 personnes.

➔ Comment se fait-il que le dossier justifiant de ce projet n'aborde en aucune manière les problématiques concernant les flux entre les métros et le RER, et entre le métro et le Transilien ?

➔ Comment se fait-il que le projet ne donne de réponse architecturale qu'à destination des flux de voyageurs « Grandes Lignes » ?

Une objection évidente pourrait être que le présent projet est celui de son maître d'ouvrage, Gares & Connexions, par le truchement de l'opérateur CEETRUS, et que ce maître d'ouvrage est avant tout concerné par les voyageurs Grandes Lignes. Néanmoins, rien n'empêche personne de mettre au point un projet piloté par Gares & Connexions et Ile de France Mobilités, avec une vision globale sur l'ensemble des flux.

De la détermination de l'enjeu à traiter en matière de flux de passagers entre les Grandes Lignes et le reste de la gare

Pour les mêmes raisons qu'évoquées précédemment (manque d'études détaillées), il convient de se rapporter au tableau situé à la p. 172 de l'évaluation socio-économique. Sa lecture détaillée permet de comprendre que les flux concernant les Grandes Lignes émargeront aux chiffres suivants à l'horizon 2030 :

- De/vers l'extérieur : environ 4.600 personnes,
- De/vers le Transilien : environ 300 personnes,
- De/vers les M4 et M5 : environ 7.800 personnes,
- De/vers les RER B et D : environ 5.800 personnes,
- De/vers le RER E : environ 1.400 personnes.

On peut faire l'hypothèse que les flux du RER E passent par parité par la salle d'échange des RER B et D d'une part, et par le secteur situé au niveau des métros 4 et 5 d'autres part.

Ainsi, les flux « géographiques » en provenance ou à destination des Grandes Lignes, seraient les suivants à l'heure de pointe du matin, une fois triés par importance :

- De/vers les M4 et M5 + 50% du RER E : environ 8.500 personnes,
- De/vers les RER B et D + 50% du RER E : environ 6.500 personnes,
- De/vers l'extérieur : environ 4.600 personnes,
- De/vers le Transilien : environ 300 personnes,
- De/vers le RER E : environ 1.400 personnes.

On constate donc que les flux les plus importants concernant d'abord le secteur du métro de manière significativement plus importante que le RER.

Le dossier de présentation du projet permet d'analyser la nature des passages de/vers les quais de grande ligne, aujourd'hui et à la livraison du projet. Ceci est à considérer sachant que le quai transversal de Grandes Lignes est aujourd'hui au S0 alors que le « Quai départ » des Grandes Lignes sera demain au N1. Cependant que le quai transversal Transilien reste au S0.

Ainsi, on voit que :

Depuis l'espace public côté parvis (S0) :

- Vers l'accès au quai transversal « grandes lignes ». **Dégradé.** Aujourd'hui, accès direct, demain, via 2EM².
- Vers l'accès au quai transversal Transilien. **Inchangé.** Aujourd'hui, accès direct, demain accès direct.

Depuis le métro (S01) :

² EM = escalier mécanique, EF = escalier fixe. Les plans permettent de présumer que, systématiquement, 1EM = une largeur de 2 unités de passage (1m40), et 1EM = une largeur de 3 unités de passage (1m80).

- Vers le quai transversal « grandes lignes ». **Inchangé**. Aujourd'hui 2EM + 1EF, demain 2EM + 1EF (de S01 à S0) puis 3EM (de S0 à N1). Il faut bien noter que les 2+1 escaliers entre le S01 et le S0 constituent le goulot d'étranglement, permettant de conclure au fait que la « capacité » de cet accès reste inchangée.
- Vers le quai transversal Transilien. **Inchangé**. Aujourd'hui 2EM + 1EF, demain 2EM + 1EF (de S01 à S0).

Depuis le RER (S02) :

- Vers le quai transversal « grandes lignes ». **Amélioration de trois escaliers**. Aujourd'hui 2EM, demain 4EM+1EF (de S02 à S0) puis 2EM + 1EF (de S0 à N1) côté entrée d'une part, ainsi que 2EM (de S02 à N1) dans la « mezzanine RER » d'autre part. Pour ce qui est du « côté entrée », il faut bien noter que les 2+1 escaliers entre le S01 et le N1 constituent le goulot d'étranglement, ne correspondant à un gain d'un seul escalier.
- Vers le quai transversal Transilien. **Amélioration de trois escaliers**. Aujourd'hui : 2EM, demain 4EM+1EF.

Ainsi, le projet propose une forte amélioration des flux entre les Grandes Lignes et le secteur RER, et un statu quo concernant les flux de/vers le métro, et dégrade fortement les accès de/vers l'extérieur.

Il est nécessaire qu'une étude de flux plus fine soit réalisée afin de s'assurer si oui ou non le projet doit intégrer des escaliers complémentaires entre les niveaux S01 et S0 (entre le métro et le Rez-de-Chaussée) et entre les niveaux S0 et N1 (entre le parvis de la gare et la mezzanine « départs »).

Détermination de l'enjeu à traiter en matière de flux de passagers « localisés » et des encombrements

Les pièces du projet ne contiennent qu'une seule simulation de flux, à la p. 39 du dossier de demande de permis de construire, associée à des éléments d'explication aux pp 176-177 de l'évaluation socio-économique. Cette simulation est une « Carte de densité d'occupation moyenne entre 18h15 et 18h20 » du niveau N01 du projet, à une date indéterminée :

On note que non seulement l'analyse des flux actuels n'est pas présentée, mais également que les éléments de simulation suivants sont absents du dossier :

- Sur les flux futurs des niveaux S03, S02, S01 et S0,
- Sur une situation perturbée,
- Sur les flux à l'heure de pointe du matin (cette dernière étant plus chargée d'environ 10% que celle du soir, cf. la dernière étude de l'OMNIL³).

Cette simulation des flux est donc insuffisante.

On constate que la simulation présentée identifie un « espace critique », sur la moitié du hall des départs, avec une coloration globale verte (niveau de service C, « légèrement encombré ») et ponctuellement orange (niveau de service E, correspondant à la limite du piétinement).

³ OMNIL. « La nouvelle enquête globale transport Présentation des premiers résultats 2018 ». 2019. p.24.

On peut raisonnablement présumer que si la simulation présentée est bel et bien celle à horizon 2030 en situation « normale », alors on peut craindre des situations de saturation de ce hall des départs en cas de perturbation, ou à un horizon temporel lointain, ou à l'heure de pointe du matin.

L'on tire de ces considérations les questions suivantes :

- ➔ **Quelle pourrait être l'augmentation du flux voyageur dans la Gare du Nord à l'horizon 2050 ?**
- ➔ **Que donne une étude de flux « tous niveaux » (S03, S02, S01, S0 et N01) à horizon 2050 à l'heure de pointe du matin ?**
- ➔ **Quel serait le résultat d'une situation perturbée en 2050 à l'heure de pointe du matin ?**

De la détermination de l'opportunité des nouvelles activités insérées dans la gare

Outre les différentes évolutions évoquées précédemment, le projet contient également la création de près de 23.000m² de commerces restaurants et plusieurs milliers de mètres carrés de locaux destinés à divers services privés (coworking, salle de sport) ou a priori pilotés par la puissance publique (salle événementielle de plusieurs milliers de places, locaux d'activités culturelle pour l' « Académie Européenne de la culture »).

Il est bien évident qu'une telle logique se rapproche de celle que l'on peut voir dans les gares japonaises, où l'opérateur ferroviaire est dans une approche de valorisation de son foncier via des projets de bureaux, de commerces, d'hôtels. Les revenus dégagés par ces activités construites sur le domaine ferroviaire abondent au bilan global de la compagnie. Là où le foncier a de la valeur, une telle logique est dans l'intérêt de l'opérateur ferroviaire. Ainsi, le volume de locaux dont il tirera un revenu fait partie de sa stratégie propre, en l'occurrence, telle que définie par l'opérateur Ceetrus.

Cependant, plusieurs éléments doivent être soulignés, car le projet reste celui d'une gare, donc d'un lieu qui s'apparente à de l'espace public, et dont on doit attendre une bonne qualité de fonctionnement :

- Le projet de « salle événementielle » est particulièrement important. Avec 2.800 places, situées au N2, il constituera un vecteur d'attractivité du centre commercial, et notamment de ses restaurants. Cependant, un tel flux de personnes doit être considéré avec précaution en matière d'accès, et le dossier de présentation du projet ne donne rien à ce sujet. **Que se passera-t-il lorsqu'un événement serait programmé dans cette salle événementielle un jour de grands départs dans la gare ?**

- La lecture des plans montre que les cellules commerciales qui seront créés auront des surfaces importantes. Malheureusement, le plan ne fait pas de repérage précis des surfaces, mais une mesure rapide montre qu'à part les « kiosques » de la rue intérieure, rares seront les commerces de moins de 50m². Cela ne semble pas favorable à l'implantation de commerces tenus par des petites entreprises ou des commerçants à leur compte. **Un centre commercial doit-il être uniquement composé de boutiques de chaînes nationales ou internationales ?** L'exemple japonais montre que non, avec des centres commerciaux de grandes gares (Osaka, Kyoto, Fukuoka) accueillant de nombreux « petits restaurants » et petites « boutiques multi-services ».

- Le projet emporte la création d'un ouvrage permettant d'accueillir 1.000 vélos et 200 trottinettes ou autres. **Cette jauge de 1.000 vélos est faible, lorsqu'on la met en rapport avec le volume des parkings pour vélos dans d'autres pays.** Par exemple, le parking à vélos de la gare centrale d'Amsterdam (aire urbaine = 3,8M hab) contient 10.000 emplacements.

- **Le projet ne fait pas mention de services « gratuits » à destination des voyageurs sous la forme d'espaces d'attente non-commerciaux.** Or, il s'agit des éléments les plus importants dans une gare, permettant à tous et chacun d'en profiter. **L'évolution d'une gare doit-elle se centrer autour des espaces commerciaux ?**

Alexandre Delbos