

Projet Gare du Nord 2024

Observations à porter sur le registre d'enquête publique.

19.12.10

JMD

- 1- Je vous écris en tant qu'auteur de la récente nouvelle gare Transilien de la Gare du Nord et détenteur des droits moraux sur cette œuvre.
- 2- Ayant pris connaissance par la presse à l'automne 2018 du projet de transformation de la Gare du Nord envisagé par la SNCF prévoyant la destruction de l'œuvre dont je suis l'auteur, j'ai saisi le président du directoire de la SNCF par lettre RAR en date du 17 décembre pour lui demander d'intervenir afin de préserver cette œuvre dont rien ne paraissait justifier la destruction. (cf 1 lettre jointe)
- 3- La direction de Gares et connexions m'a alors permis de rencontrer l'architecte du nouveau projet le 20 février 2019 pour échanger sur plans sur le fonctionnement de son projet. Lors de cette réunion, j'ai pu faire part d'un certain nombre d'observations. Ces observations ont paru suffisamment pertinentes à mes interlocuteurs pour qu'ils me proposent de rejoindre leur équipe pour les conseiller sur le projet. Je n'ai pu répondre favorablement à cette demande dans la mesure où l'on m'indiquait en parallèle que le projet était quasiment figé. (cf 2 lettre jointe)
- 4- Lors de l'enquête préalable intervenue du 12 juin au 13 juillet 2019, j'ai pu prendre connaissance du projet présenté et constater qu'il n'avait effectivement pas été tenu compte de mes observations.
- 5- Par la suite, alors que des voix d'experts d'horizons variés, historiens, urbanistes, architectes, s'élevaient publiquement pour apporter une critique virulente sur le projet, j'ai estimé qu'en tant qu'auteur de la gare Transilien actuelle j'étais en quelque sorte soumis à un devoir de réserve. Je n'ai donc pas joint ma voix à ces critiques publiques.
- 6- Le projet de permis de construire étant maintenant mis à l'enquête publique, je me dois de m'exprimer auprès de la commission d'enquête. Je le ferai en traitant successivement les deux questions, qui du point de vue de l'auteur que je suis sont les seules questions auxquelles une réponse positive serait de nature à justifier l'atteinte à mes droits intellectuels d'auteur :
  - .Le nouveau fonctionnement imaginé pour la Gare du Nord nécessite-t-il de démolir la gare Transilien actuelle ?
  - .Le nouveau fonctionnement imaginé pour la Gare du Nord est-il de nature à répondre à la question de l'augmentation du trafic ?
- 7- .Le nouveau fonctionnement imaginé pour la Gare du Nord nécessite-t-il de démolir la gare Transilien actuelle ?

Le nouveau fonctionnement imaginé pour la Gare du Nord consiste à créer de nouvelles surfaces d'accueil des voyageurs grandes lignes au départ sur des dalles érigées à 6m environ au-dessus du niveau des quais, puis à relier ces surfaces aux quais par des passerelles.

On peut observer que les gabarits existants sous les halles de l'actuelle gare Transilien permettent parfaitement d'ériger ces nouvelles surfaces d'accueil des voyageurs sous ces halles sans nécessiter leur démolition. Seules les quelques surfaces de commerces et d'équipements privés situées dans les étages supérieurs nécessitent, pour permettre leur mise en place, des démolitions. Ce n'est donc pas le nouveau fonctionnement imaginé pour la gare qui nécessite la démolition de l'œuvre dont je suis l'auteur, en superstructure comme en infrastructure, qui peut donc être maintenue dans son intégralité.

- 8- Le nouveau fonctionnement imaginé pour la Gare du Nord est-il de nature à répondre à la question de l'augmentation du trafic ?

Ce qui ressort des documents présentés concernant le trafic de voyageurs dans la gare du nord peut être résumé en chiffres ronds comme suit :

.20% du trafic des arrivées et des départs passe par la plate-forme desservant les voies 3 à 19. Le reste du trafic est localisé dans la gare Transilien/RER aux différents niveaux.

. Ces 20% se partagent à égalité entre les départs et les arrivées.

L'augmentation de trafic attendue dans les années à venir ne concerne quasiment que les 80% localisé dans la gare Transilien/RER, et sont dus notamment à la prolongation du RER E vers l'ouest et aux améliorations sur les autres lignes. Le trafic de pointe sur les voies 3 à 19 ne devrait pas augmenter significativement étant donné que le plan de voies ne permet pas d'augmenter le nombre de trains.

Le dispositif consistant à déplacer le trafic des départs depuis les voies 3 à 19 à l'Est de la gare au niveau +1 n'est donc pas une mesure touchant la part du trafic en augmentation (en fait il s'agit du trafic des voies 7 à 19, les voies 3 à 6 traitant le trafic Eurostar que nous évoquerons au §9 ci-dessous)

A ce stade des observations, on peut toutefois noter que la plate-forme des voies 3 à 19 qui avait été dimensionnée à 40m de large pour tenir compte de l'absence de surface de vestibule de la gare du Nord, a vu sa largeur réduite de moitié il y a quelques années par l'implantation de 7 petits kiosques de commerces représentant 250m<sup>2</sup> et se trouve aujourd'hui quelque peu saturée aux heures de pointe. Un retour à l'état initial – sans ces kiosques- permettrait, sans réduire significativement l'offre commerciale de donner plus de confort aux voyageurs pratiquant cet espace. On observera que cette largeur de plate-forme de desserte des quais est largement supérieure à celles des plate-formes similaires de la gare Saint Lazare ou de la gare de l'Est par exemple qui desservent un nombre de voies bien supérieur.

- 9- Le nouveau fonctionnement imaginé pour la gare du Nord n'étant pas de nature à répondre à la question de l'augmentation de trafic annoncée, il convient d'en tirer deux conséquences :

.la première est que le système de dalles et passerelles proposé peut être abandonné et avec lui des coûts d'investissements, la gêne, pour les voyageurs pendant toute la durée du chantier, et la perspective de présenter

une gare en chantier lors de la tenue des jeux olympiques de 2024 à Paris. On notera également à ce stade que la construction de nouvelles dalles destinée à l'accueil Eurostar sous la halle historique inscrite à l'inventaire des monuments historique Est et sous les halles de la gare Transilien /RER à seule fin de mettre en place des commerces duty-free peut également être abandonnée sans dommage pour le fonctionnement de la gare. Tout comme peut être abandonnée l'idée - certes généreuse - de restitution de la colonnade initiale altérée en 1914 lors de la construction du hall de desserte de la ligne 4 du métro situé en dessous.

.la deuxième est qu'il convient par contre de mettre en place les renforcements de circulations verticales adéquats entre les niveaux -2, -1, et 0 de la gare Transilien/RER. Le projet présenté présentant de tels renforcement, la question qui se pose est : sont-ils adéquats ?

#### 10- Les renforcements de circulations verticales proposés dans la gare Transilien/RER sont-ils adéquats ?

Le seul renforcement de circulations mécaniques verticales lié strictement au trafic des voyageurs consiste dans le doublement des escaliers mécaniques dits « EM-GA01-04 » reliant directement le niveau -2 aux quais Transilien de surface.

Cependant, ce renforcement s'accompagne d'une modification des lignes de contrôle au niveau 0 entraînant un conflit de flux majeur au débouché haut de ces escaliers mécaniques. Ce conflit, aggravé par la mise en cul de sac de la partie Est de la plateforme de desserte des voies Transilien, comme on le verra ci-dessous, est clairement un facteur de dangerosité pour les voyageurs.

Tous les autres renforcements ne sont mis en place que pour orienter les voyageurs vers les escaliers d'accès au centre commercial (dits : « GA18 et GA19 ») et génèrent des conflits de flux souvent majeurs :

.les nouveaux escaliers mécaniques dits « GA12, GA33, et GA32 » qui relient la sortie des RER B et D au niveau 0 débouchent au niveau 0 sur une espace exigü où se croisent l'ensemble des flux de voyageurs souhaitant accéder aux étages supérieurs, mais aussi ceux souhaitant sortir en surface. Par ailleurs la mise en place de ces escaliers conduit à supprimer une circulation horizontale existante au niveau 0 ce qui engendre sur le quai transversal Transilien un cul de sac à l'extrémité des voies 25 à 28. Les voyageurs arrivant sur ces voies sont contraints de traverser en diagonale tout le quai transversal pour accéder aux lignes de contrôle. Ce renforcement n'est donc pas pertinent.

.les nouveaux escaliers mécaniques dits « express » reliant directement la mezzanine des RER B et D au niveau +1 ne concernent pas les véritables augmentations de flux attendus mais seulement les voyageurs des grandes lignes et TER : il ne s'agit donc pas d'une amélioration du pôle d'échange de la gare Transilien/RER/métro.

.enfin il convient de signaler que le changement d'orientation des escaliers mécaniques reliant la sortie au niveau -1 du RER E au niveau 0, dits « GA14, GA13 », dégrade les conditions d'accès au RER E depuis le niveau 0. Ce changement ne peut avoir comme justification que le souci d'orienter les voyageurs arrivant en métro vers la montée au centre commercial. Ce changement ramène encore des flux

supplémentaires sur l'espace exigü situé au pied de cette montée ce qui ne va pas dans le sens de la fluidité.

Ainsi il apparaît que les renforcements de circulations verticales proposés dans la gare Transilien/RER ne sont pas adéquats mis à part celui des escaliers mécaniques - 2/0 dont le débouché au niveau 0 doit toutefois être revu.

On peut noter également que la suppression de la rampe reliant la rue de Dunkerque à la dalle de couverture des voies Transilien, outre qu'elle supprime une liaison urbaine indispensable au désenclavement de ce niveau supérieur, altère gravement le volume de circulation des voyageurs situé au-dessous, appelé pourtant à voir sa fréquentation augmenter puisqu'il permet au voyageur du Transilien de rejoindre le RER E.

11- En conclusion, il ressort de ce bref examen de la seule question de l'organisation des flux de voyageurs dans le projet présenté à l'enquête publique :

- .que la démolition de la gare Transilien dont je suis l'auteur n'est aucunement justifiée par les objectifs officiellement affichés de répondre à l'augmentation des flux de voyageurs et d'améliorer les circulations des voyageurs et de la connexion Transilien/RER,
- .que la création d'un hall départ situé au niveau +1 à l'Est de la gare n'est pas une réponse pertinente à la prise en charge de l'augmentation des flux de voyageurs envisagée,
- .que les renforcements de circulations verticales du pôle d'échange Transilien-RER-Métro ont plutôt pour conséquence une dégradation des conditions de circulation des voyageurs.

12- Le fonctionnement de la gare présenté dans ce projet n'est donc pas convenable et rien ne justifie ni l'atteinte au patrimoine historique inscrit à l'inventaire supplémentaire, gravement altéré par la construction des dalles et passerelles en son sein, ni la démolition de la gare Transilien réalisée en 2001.

En revanche, les renforcements de circulations verticales à mettre en place dans le pôle d'échange Transilien-RER-Métro, dans le cadre de la gare existante, une fois mis au point, ne représenteront que des travaux mineurs réalisables rapidement malgré la forte fréquentation des lieux.

Il n'y a donc pas d'urgence à se lancer dans des travaux considérables en vue de la tenue des Jeux Olympiques à Paris en 2024.

Il convient donc de reprendre l'étude d'un projet à partir :

- . des principes de fonctionnement éprouvés d'une grande gare urbaine contemporaine. C'est-à-dire notamment la séparation des flux banlieue et grandes lignes et non pas la séparation des flux arrivée et départ « de type aéroportuaire » : les pratiques des voyageurs ferroviaires n'ont que peu de points communs avec les pratiques des passagers aériens.
- . de ce qui est « déjà là », la gare historique et son agrandissement de 2001, en préservant ce qui existe sans vouloir pratiquer la « table rase »
- . d'un ajustement des moyens à la problématique réelle de la prise en charge des parcours de l'ensemble des voyageurs appelés à passer en ces lieux dans le futur.