



www.environnement93.fr

UNION DES ASSOCIATIONS D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile de France
Affiliée à France Nature Environnement

Gagny le 8 décembre 2020

CONTRIBUTION Environnement 93 à l'enquête publique / Gare du Nord 2024

Environnement 93 est la Fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis et regroupe les associations du département qui veulent promouvoir des territoires apaisés et respirables, pour lesquels l'impact des déplacements quotidiens sont un élément primordial, en particulier quant aux modes de transports proposés sur la Gare du Nord/Magenta.

Ainsi le projet présenté ici est loin des attentes des 700 000 voyageurs, dont une majorité de travailleurs de banlieue ou grande banlieue, qui fréquentent chaque jour les quais de ce pôle de transport.

1. **Etat initial.**

La Gare du Nord est reconnue comme la première d'Europe en termes de nombre de voyageurs, avec une augmentation prévue de 30% en 2030.

L'état initial de l'étude d'impact note quelques points importants qui doivent être intégrés dans les options d'aménagement du quartier.

Milieu humain	
Infrastructures et réseaux	Un grand nombre de transports en commun a été identifié (métros, trains, bus). Il existe une problématique de fluidité interne à la Gare du Nord (saturation et congestion des flux voyageurs.) Le réseau est dense avec un fort trafic
Urbanisation	Le quartier est défini au SDRIF comme « quartier à densifier », mais la zone d'étude est déjà très urbanisée (habitats collectifs denses, commerces, équipements et bureaux)
Patrimoine	La zone d'étude fait partie du site inscrit « Ensemble urbain à Paris » La Gare du Nord est inscrite au titre des monuments historiques.

Cadre de vie	L'ambiance sonore du projet se situe au dessus des valeurs limites (proximité des zones trafics routiers et ferroviaires) le transport routier, le secteur résidentiel et les activités industrielles sont les principales d'émissions de GES.
Paysage : la zone d'étude se situe dans la grande unité paysagère de l'agglomération de Paris et dans la petite unité paysagère du Paris historique	
<i>Tome 1 – Etude d'impact – Page 168/171</i>	

2. Infrastructure et réseaux.

21. Mise en œuvre des solutions d'aménagement.

Le projet proposé s'appuie en grande partie sur le principe de séparation des flux d'arrivée et de départ.

Le bureau de conseil SMA et associés a apporté son expertise pour analyser les solutions proposées.

Les expertises démontrent que :

- * la congestion n'est pas liée à la superposition des départs-arrivées, dans la mesure où ces hypothèses sont très rares. Cette simultanéité est ainsi un sujet marginal.
- * les observations des experts ont par contre démontré que l'attente des annonces de voie, avait un impact important sur la congestion (Affichage tardif de la voie, attente liée aux perturbations de trafic), amplifiés ensuite par les mouvements de foule.
- * La circulation des chariots de marchandises est également un élément important des phénomènes de congestion.
- * Les contrôles de sécurité de même que les portiques de contrôles sont pénalisants.

**La séparation des flux d'arrivée et de départ ne peut être mise en œuvre sous peine de dégrader encore la fluidité des flux de voyageurs.
Tous les indicateurs de congestion relevés ne dépendent que de l'organisation de la SNCF qui n'a pas besoin de ce projet pour améliorer la qualité de son service.**

22.. Impact du projet sur les temps de transit des voyageurs

L'étude de SMA et associés annonce des temps d'accès aux quais dégradés par rapport à la situation actuelle.

Pour l'accès au Thalys la dégradation peut se chiffrer à 8 minutes dans l'accès aux quais à partir de l'entrée Maubeuge.

Pour l'ensemble de la gare, la majorité des itinéraires d'accès aux quais est allongée par comparaison à la situation actuelle, en moyenne de 0.63 minute pour les TGV et trains internationaux, et 0.41 minute pour les TER. Cet allongement représente en cumulé plus de 600 heures de d'allongement de temps de transit journalier pour l'accès aux quais de l'ensemble des voyageurs empruntant TGV ou TER.

Si l'impact est moindre pour les voyageurs du quotidien empruntant Transilien et RER, cette dégradation des temps de circulation dans la gare ne peut être admise pour plus de 512 000 voyageurs qui représentent 80 % du flux, et déjà impactés par un fonctionnement très irrégulier des RER.

La priorité que nous préconisons pour les transports collectifs en Ile de France, sans contester leur nécessaire adaptation aux évolutions, ne doit pas se retourner contre l'intérêt et le confort des voyageurs franciliens, qui sont les plus pénalisés par les transports pendulaires domicile/travail dans un contexte urbain de plus en plus générateur de stress.

Le projet proposé par la SNCF Gare et connexions et Ceetrus ne doit pas être mis en œuvre Gare du Nord

2. Urbanisation.

Ce projet ne tient pas compte du territoire dans lequel il veut se développer: il prive toute ouverture de la gare vers le nord et risque de densifier considérablement un quartier déjà saturé par la circulation automobile et à proximité d'autres projets d'aménagement tels que Chapelle-Charbon, Chapelle International, le site Hébert, l'îlot Fertile. Un tel projet « hors sol » a été conçu en dehors de toute référence à l'environnement urbain, économique et social parisien dans lequel la gare se situe.

La privatisation des espaces publics de la Gare du Nord et leur exploitation commerciale, en concurrence avec les activités commerciales traditionnelles, déjà existantes sur ce quartier et en banlieue proche, de même que la priorité donnée à d'immenses surfaces de vente pour financer les travaux de transformation de la gare ne peuvent être acceptées. De même la réalisation d'équipements publics et sociaux nécessaires au quartier, mis en avant lors des concertations, n'ont fait l'objet d'aucun engagement tant pour l'investissement que pour l'exploitation.

3. Patrimoine et paysage.

La Gare du Nord est protégée en tant que monument historique. Les seules vues d'insertion paysagères fournies montrent une dénaturation dévalorisante du paysage actuel pour la gare elle-même, mais aussi pour l'ensemble du quartier. Les volumes non-bâties au dessus des voies ferrées offrent des espaces de respiration nécessaires dans ce milieu urbain de Paris, particulièrement dense.

De même, dans l'enceinte même de la gare, l'emprise des futures passerelles, ainsi que les multiples ascenseurs et escalators obstruent les vues sur la façade intérieure, comme sur le linéaire qui trace l'historique de la halle.

4. Cadre de vie.

L'étude d'impact annonce que « *le projet a été réalisé dans l'objectif d'améliorer les conditions de circulation internes à la gare, tout en prévenant les augmentations de flux futures.* »

L'ensemble du projet a été défini et calibré de manière à répondre à cet objectif ».

Les démonstrations précédentes attestent le contraire. Par ailleurs le projet ne peut maîtriser l'ensemble des mutations en cours sur ce quartier et ne peut mesurer l'impact supplémentaire du projet en termes de pollution de l'air, nuisances sonores, santé que subiront les populations riveraines.

Pour les populations riveraines du projet, comme pour les 700 000 voyageurs qui transitent quotidiennement par la Gare du Nord, en particulier ceux de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise, ce projet aggrave toutes les conditions qui doivent contribuer à l'amélioration du cadre de vie.

5. Conclusions.

Le tableau 42 du tome 1 de l'étude d'impact mérite les commentaires suivants.

Infrastructures et réseaux	<p>Il est écrit dans ce résumé que : « <i>les simulations de trafics futurs à l'horizon 2027 sont présentées en partie 5. Celles-ci ont mis en avant une dégradation des conditions de circulation actuelles sur la zone d'étude (pour rappel ces conditions sont déjà perturbées). Cependant, cette dégradation est principalement due à l'évolution au fil de l'eau du réseau viaire, non liée au projet Gare du Nord. En l'absence de projet les conditions de circulation seront donc tout de même dégradées en raison des augmentations de trafics attendues sur la zone d'étude. »</i></p> <p>Ces quelques conclusions du maître d'ouvrage sont particulièrement cyniques, sinon indécentes ; il faut comprendre que puisque la situation va se dégrader « naturellement » autour de la Gare du Nord, on peut imaginer un projet qui amplifiera/participera à cette dégradation, ce n'est qu'une fatalité.</p>
Activités économiques	<p>« <i>En l'absence de mise en œuvre du projet, il n'y aura aucun impact sur les commerces »</i> ;</p> <p>donc ne faisons pas ce projet.</p> <p>Il est utile de rappeler que la CDAC, représentant l'ensemble des forces vives du secteur, s'était prononcé contre ce projet, pour son impact négatif sur les activités commerciales environnantes.</p>

Ambiance sonore	<p>« A l'horizon futur sans projet, les niveaux sonores augmenteront en raison de l'augmentation du trafic au fil de l'eau sur la zone d'étude ».</p> <p>de la même manière que pour le point concernant les infrastructures et réseaux, ce projet accentuerait les nuisances environnementales que subiront voyageurs et riverains.</p>
Patrimoine historique, culturel et paysage.	<p>« En l'absence de projet il n'y aura pas d'évolution positive par rapport à la situation actuelle. »</p> <p>C'est beaucoup mieux que d'écrire : En présence du projet il y aura une évolution très négative par rapport à la situation actuelle.</p>

Pour l'ensemble de ces raisons Environnement 93 exprime son opposition au projet présenté dans le cadre de l'enquête publique

Francis Redon
Président Environnement 93