

La Présidente

IDFM /19005353

Affaire suivie par : Arnaud Crolais

Tel : 01-82-53-80-86

Mél : arnaud.crolais@iledefrance-mobilités.fr

Paris le - 3 JAN. 2020

Mme Sylviane Dubail
Présidente de la Commission
d'enquête Gare du Nord
Préfecture de Paris et d'Ile de
France
UDEA75
5, rue Leblanc
75911 Paris cedex 15

Madame la Présidente,

La gare du Nord, première gare de voyageurs en Europe, fait face à une saturation qui va s'aggraver dans les années à venir du fait de la croissance de fréquentation avec un nombre de voyageurs qui va passer de 750 000 à 900 000 d'ici à 2030. Porte d'entrée de 4 pays européens, elle constitue également un point névralgique du réseau de transport francilien. La gare de surface, hors RER B et D qui circulent en souterrain, accueille en effet 58% de trains Transilien et près de la moitié des usagers franciliens. Elle doit donc impérativement se réinventer et mettre les usagers du quotidien au cœur de sa réflexion, en s'inscrivant dans la révolution des transports que je porte depuis 2016.

Cette situation justifie un projet d'extension et de modernisation ambitieux. Les enjeux majeurs pour cette gare sont d'une part de mieux l'intégrer à son environnement urbain, et d'autre part de refondre en profondeur son fonctionnement pour améliorer le confort, la sécurité, l'intermodalité, les correspondances, et les mobilités douces, au bénéfice des usagers des transports du quotidien mais aussi de l'ensemble des voyageurs Français et internationaux. A ce titre, le projet StatioNord porté par la SA Gare du Nord 2024 au titre de la concession conclue avec SNCF Gares & Connexions et dont le permis de construire est soumis à la commission d'enquête publique que vous présidez, est essentiel pour répondre à ces enjeux et garantir un fonctionnement efficace de la gare à l'horizon 2024. Ce projet de transformation profonde a été initié dès 2017 par la SNCF Gares et Connexions à travers de nombreuses étapes de concertation avec l'ensemble des élus locaux et des acteurs publics, jusqu'au choix final à l'issue du jury de concours du prestataire ayant conduit à la création de la société pour le mener à bien.

Remettre en cause aujourd'hui ce projet et repartir à zéro serait irresponsable et ferait clairement porter le risque d'une embolie progressive de la gare du nord au détriment des transports du quotidien et de l'attractivité de l'Ile-de-France, qui sont des priorités que nous défendons au sein d'Ile-de-France Mobilités et de la Région Ile-de-France.

Notre soutien de principe à ce projet de rénovation et restructuration de la gare du nord s'accompagne néanmoins d'une grande vigilance, en premier lieu sur la bonne prise en compte des enjeux des mobilités du quotidien afin d'améliorer la qualité et le confort des

échanges intermodaux (entre les trains et les métros, entre les trains et la ville, à pied, à vélo, en bus...). La gestion des véhicules particuliers (notamment les taxis et VTC) et des livraisons, ainsi que la prise en compte des nouvelles mobilités sont également essentiels pour la réussite du projet. Les équipes d'Ile-de-France Mobilités sont parvenues par des échanges continus à faire évoluer de nombreux éléments du programme concernant notamment les circulations dans les espaces. Il reste encore quelques points de congestion résiduels, notamment aux frontières avec les espaces métro exploités par la RATP, qui nécessitent des réponses adaptées, mais nous avons pu obtenir que les parcours des usagers du RER et des trains de banlieue soient simplifiés et surtout que le nombre d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques soit doublé pour considérablement améliorer l'expérience au quotidien des voyageurs. La bonne prise en compte des conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite doit continuer à faire l'objet d'un travail attentif dans la suite du projet.

Bien que cela ne soit pas dans le périmètre du projet StatioNord, je souhaite également que SNCF Gares et Connexions porte une attention particulière au bon écoulement des flux au niveau de la mezzanine banlieue (gare souterraine). Cela pourra passer, le cas échéant, par un réaménagement des espaces ainsi qu'un travail sur leur lisibilité, la signalétique et des évolutions concernant certains dispositifs d'échanges verticaux (escaliers mécaniques ou fixes ainsi que des ascenseurs).

La gare routière en phase définitive a donné lieu à un important travail qui permet à présent d'envisager un projet d'Eco-station bus bien plus qualitative par rapport à la situation actuelle, pour le confort des usagers. L'optimisation des flux d'entrée et de sortie des bus par la rue du Faubourg Saint-Denis, pour garantir un fonctionnement optimal de la gare routière, demeure un enjeu primordial de conception de l'Eco-station bus. Son fonctionnement lors des différentes phases de travaux reste encore à détailler, en interface avec la Ville de Paris.

Le planning et les impacts sur les circulations ferroviaires doivent aussi être précisés dans la suite du projet. Ces éléments devront faire l'objet d'un suivi et d'un reporting régulier auprès d'Ile-de-France Mobilités, qui veillera à préserver avant tout les conditions de déplacement des usagers franciliens. En effet, je n'accepterai pas que la phase travaux vienne dégrader les circulations, déjà complexes sur les prochaines années, des usagers de l'axe Nord.

Enfin, je serai extrêmement vigilante quant aux impacts financiers qu'Ile-de-France Mobilités aurait à supporter, en lien direct avec le projet StatioNord (augmentation des redevances d'accès en gare et quais dues à la SNCF) ou induits par celui-ci sur des opérations connexes d'accompagnement.

Au-delà d'être un véritable pôle multimodal, la gare doit se renforcer en tant que lieu de vie et de services pour les voyageurs. Le projet StatioNord apporte d'ores et déjà des réponses concrètes et ambitieuses à ces enjeux. En particulier, il permet une amélioration générale du confort et du ressenti de l'utilisateur dans la future gare du Nord avec une proposition variée d'offres de services et de commerces de qualité. Nous restons convaincus qu'un certain nombre de pistes d'amélioration peuvent être explorées sans remettre en cause le périmètre de ce permis de construire et je me félicite à cet égard qu'un travail soit d'ores-et-déjà engagé à ce sujet avec Ile-de-France Mobilités, ce qui démontre l'importance d'un dialogue continu pour parvenir à un projet qui soit le plus abouti et qualitatif possible.

Les surfaces commerciales et de services prévues ont le mérite de permettre que ce projet soit autofinancé sans recours à l'impôt ni à des augmentations de tarifs ferroviaires qui seraient payées au final par les usagers. Nous sommes à un moment charnière où la rénovation d'ensemble du réseau ferré francilien doit impérativement mobiliser des milliards d'euros sur les dix prochaines années pour retrouver une fiabilité durable et améliorer la qualité de vie des voyageurs du quotidien. L'Etat éprouve d'ores-et-déjà de grandes difficultés à respecter ses engagements en la matière, faisant craindre des retards dans les plans de rénovation de plusieurs lignes passant par la Gare du Nord comme le faisceau Nord du RER D et le faisceau Nord du RER B. Il paraît inconcevable dans ce contexte financier extrêmement tendu que les voyageurs SNCF, surtout ceux habitant la banlieue Nord de Paris, soient appelés à financer ce projet alors même qu'un financement privé peut être mobilisé dans le respect des objectifs de politique publique que nous portons. Concernant le débat sur les superficies allouées aux commerces et aux services, elles sont en réalité comparables, voire même inférieures si l'on tient compte de l'exceptionnelle fréquentation de la gare, à celles qui sont installées Gare Saint Lazare ou bientôt Gare d'Austerlitz, et constituent seulement 30% des nouvelles surfaces créées. Il serait préjudiciable et injuste que les voyageurs du nord de l'Ile-de-France n'aient pas les mêmes droits en matière d'accès aux commerces et aux services que ceux de l'ouest ou du sud. Quant à l'effet d'éviction qui pourrait être provoqué par les commerces installés dans la gare sur les commerces de centre-ville à Paris et Plaine Commune, force est de constater qu'un tel phénomène n'a pas été constaté à la suite de la rénovation de Saint-Lazare, que ce soit autour de la gare ou dans les départements limitrophes.

Enfin nous sommes également très sensibles à l'intégration urbaine du projet et au renforcement des liens avec les quartiers environnants. Il faut souligner de ce point de vue que le projet a fait l'objet d'un avis favorable de l'architecte des Bâtiments de France et du conservateur régional des monuments historiques d'Ile-de-France. Enfin je rappelle que la ville de Paris a délibéré favorablement sur l'étude d'impact environnementale du projet lors du Conseil de juillet 2019.

Le projet de modernisation de la gare du Nord améliorera donc les conditions de déplacement des franciliens et permettra à la gare de devenir un lieu de vie, à l'instar de la transformation réussie sur d'autres gares comme Saint-Lazare, Montparnasse, ou Saint-Pancras à Londres, qui ont par ailleurs permis d'accompagner positivement la mutation des quartiers environnants. L'enjeu qui se présente aujourd'hui à nous est donc de faire en sorte que le projet soumis à l'enquête publique soit mis en œuvre dans les plus brefs délais afin de répondre à la situation aujourd'hui difficile sur cette gare, tout en restant comme nous l'avons été depuis le début vigilants au respect du bon équilibre entre toutes les fonctions de la gare avec une priorité pour les transports du quotidien. Le rayonnement de la région capitale passera aussi par une gare du Nord renouvelée qui réponde aux attentes des Parisiens mais aussi des centaines de milliers de Franciliens et de visiteurs français et étrangers qui l'empruntent chaque jour.

Veuillez recevoir, Madame la présidente, l'expression de ma haute considération.

Valérie PECRESSE