



Janvier 2020

Projet de transformation de la Gare du Nord à Paris Xème
Enquête Publique préalable à la délivrance du Permis de Construire sur le projet « Paris Gare du Nord 2024 »

Avis de la Ville de Paris

Résumé

Première gare européenne en termes de trafic voyageurs et confrontée à des phénomènes de congestion affectant principalement les flux de voyageurs banlieue et métro, la Gare du Nord nécessite un réaménagement afin d'améliorer le confort et les flux des voyageurs en son sein, de mieux organiser et traiter l'intermodalité et d'offrir une plus grande ouverture sur son environnement urbain.

Le projet porté par StatioNord échoue à répondre à ces enjeux et doit donc être revu en profondeur.

Au sein des espaces de la gare, ce projet n'apporte aucune réponse à la congestion des flux de voyageurs de banlieue et du quotidien, qui constituent la majorité des passagers de la gare et qui connaîtront la plus forte croissance au cours des prochaines années (métro ligne 5, lignes B, D et E du RER). De plus, la mise en place d'un schéma inspiré du monde aéroportuaire de séparation stricte des flux Départs et Arrivées n'est pas adaptée car il aura pour effet d'allonger et de complexifier les parcours de certains voyageurs, avec la réalisation de trois passerelles qui auront en outre un impact inacceptable sur le patrimoine exceptionnel que constitue la grande halle de la gare chef d'œuvre de l'architecte Hittorff.

En termes urbains, le projet prévoit une densification excessive de ce quartier déjà très dense par la création d'un centre commercial assez banal ne répondant à aucun besoin local, qui pourrait fragiliser les commerces des communes de la banlieue nord, et qui aggravera la congestion du quartier. La réalisation d'une salle de spectacle dans un quartier bénéficiant d'ores et déjà d'une importante offre culturelle pose les mêmes difficultés. Ces nouvelles constructions impacteront fortement le cadre de vie des riverains et généreront d'importantes nuisances en phase chantier, pour les voyageurs comme pour les riverains.

En matière d'intermodalité, le projet externalise certaines fonctions de pôle d'échange sur l'espace public alors que d'importantes surfaces nouvelles sont créées dans le périmètre du projet et de la gare. En effet, il n'apporte pas de réponse satisfaisante à la gestion des accès taxis et VTC. La vélostation proposée risque d'être rapidement saturée. En concentrant à l'angle sud-est (Fbg St Denis / Dunkerque) les flux Départ, le projet aggravera les difficultés de circulation à ce carrefour essentiel pour le nord parisien, alors que l'enjeu est au contraire de pacifier ces espaces en donnant la priorité aux modes actifs ou aux transports collectifs de surface. Il n'apporte par ailleurs aucune réponse à l'enjeu d'ouverture accrue de la gare sur son environnement.

La Ville de Paris souhaite donc la dédensification du projet, une meilleure prise en compte des besoins en matière d'intermodalité des voyageurs (vélostation à redimensionner) et une ouverture accrue de la gare sur le quartier afin de faciliter l'accès des voyageurs, notamment depuis le nord (Boulevard de la Chapelle). Elle appelle de ses vœux un projet plus sobre qui valorise et préserve davantage les constructions existantes et offre davantage d'espaces de respiration aux voyageurs et au quartier. Il s'agit de préserver le patrimoine et de réduire le bilan carbone du projet.

Enfin, la phase travaux d'un projet aussi complexe tout en maintenant la gare en fonctionnement comporte un risque important de retard, avec la perspective que la gare soit en travaux au moment où Paris accueillera les Jeux olympiques et paralympiques de 2024. La Ville de Paris souhaite donc un phasage du projet avec la réalisation d'une première tranche de travaux permettant d'améliorer le confort et les parcours des voyageurs pouvant être réalisés avec certitude d'ici à 2024 et la réalisation après cette échéance des autres travaux.

Les réserves émises par le Conseil de Paris lors de sa délibération des 8, 9, 10 et 11 juillet 2019 n'ayant pas été levées, **la Ville de Paris émet un avis défavorable sur le projet en l'état et appelle l'ensemble des parties prenantes (StatioNord, Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Ceetrus, Ile-de-France Mobilités, Etat) à travailler de concert à un projet alternatif répondant réellement aux enjeux de mobilité et urbains de la Gare du Nord, et qui soit compatible avec l'échéance de 2024.**

Le présent avis s'appuie sur les expertises réalisées par 4 architectes et urbanistes (A.M. Depuydt, C. Poulin, J.L. Subileau et P. Veltz,) et par le bureau d'expertise ferroviaire SMA, dont les conclusions sont annexées.

La Gare du Nord est confrontée à deux problématiques : tout d'abord un enjeu d'amélioration des conditions de confort et d'intermodalité des voyageurs, mais aussi un enjeu d'amélioration de son insertion et de son ouverture dans le quartier.

Le projet StatioNord n'apporte aucune réponse satisfaisante sur ces deux volets.

1. Un projet de transformation qui ne résout pas les phénomènes de congestion dans la gare et qui allonge et complexifie les parcours des voyageurs

En tant que lieu de mobilité, la Gare du Nord doit pouvoir répondre à une fréquentation croissante, tout en offrant un confort de cheminement et d'accès à ses usagers, mais aussi à une évolution urbaine qui tend à faire de la gare une véritable centralité de quartier.

Le projet de transformation de la Gare du Nord s'affiche comme visant à fluidifier la circulation des voyageurs et augmenter les espaces dévolus aux trafics ferroviaires, et à créer de nouvelles surfaces destinées à des activités, commerces et services pour les usagers.

Pour autant, la réponse apportée en termes d'amélioration des parcours voyageurs est insatisfaisante et inadaptée.

Le fonctionnement actuel : une gare métropolitaine déjà surchargée aux heures de pointe

La gare est affichée comme « la première gare européenne en termes de trafic avec 222 millions de voyageurs », il n'en demeure pas moins qu'elle est principalement une gare métropolitaine « du quotidien ».

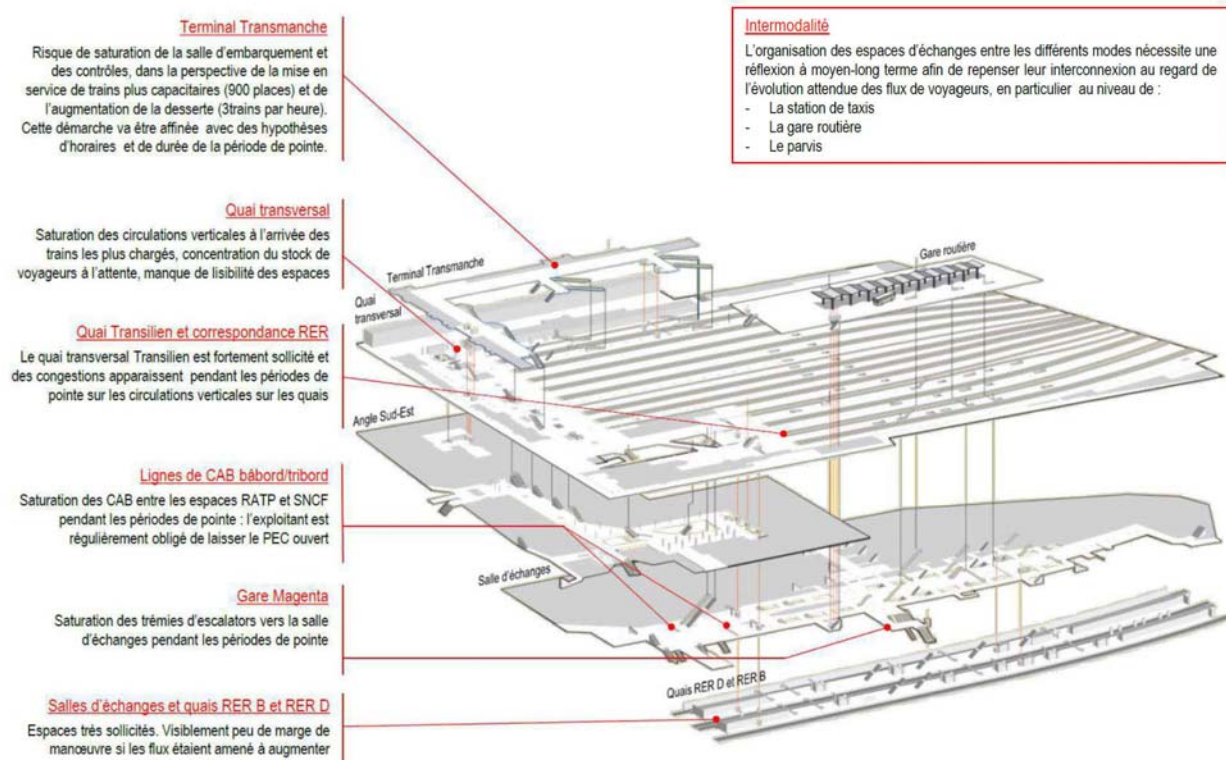
Elle accueille aujourd'hui 700 000 voyageurs par jour qui se répartissent entre la gare de surface à hauteur de 33% (17% Grandes Lignes et 16% TER/Transilien) et la gare souterraine (RER, métros), à hauteur de 67%.

La gare présente d'ores et déjà des problèmes de congestion, avec de nombreuses saturations d'espaces (salles d'échanges RER, quai transversal) ou de trémies d'escalators comme l'illustre le schéma¹ ci-dessous :

¹ Étude d'impact Partie 1 page 89

Figure 63 : synthèse des sujets capacitaires

(Source : enquêtes dans les gares parisiennes et d'interconnexion dans le cadre de la convention « étude relative à la décongestion des gares parisiennes » monographie par gare : 7. Paris-Nord version du 21/05/2014)



Page 89 sur 171

L'évolution attendue du trafic est estimée à environ +30% dans le projet, qui se décompose entre +17% liés à l'évolution du trafic voyageurs à l'horizon 2030 et +10% aux flux exogènes (non liés aux fonctions transport, les accompagnants des voyageurs étant inclus dans les 17%), le total étant apparemment arrondi à 30%.

L'estimation de ces 10%, pas expliquée dans le détail, est sans nul doute largement imputable aux surfaces développées sans lien réel avec les fonctions transport de la gare. Rien dans le dossier ne permet d'étayer ce chiffre, ou de le revoir à la hausse comme à la baisse alors qu'il représente plus du tiers de l'augmentation du flux pris en considération. **Il faut s'interroger sur la pertinence de créer un lieu de destination générateur de nouveaux flux non liés aux fonctions de mobilité dans une gare et un secteur déjà très sollicités.**

Il n'en demeure pas moins que si aucun aménagement n'était réalisé, l'augmentation de trafic attendu quand bien même elle ne serait alors que de 17% (liée uniquement aux flux de transports) aggraverait les dysfonctionnements actuels.

Un principe de séparation des flux Départs/Arrivées contre-productif pour les grandes lignes et sans effet pour les transports du quotidien

La réponse apportée par le projet réside dans un principe de séparation des flux Départs/Arrivées calqué sur le modèle du système aéroportuaire.

Ce principe est très dimensionnant, tant pour les conditions d'exploitation que pour le projet architectural puisqu'il induit la réalisation d'un nouveau terminal Départs, relié aux quais par trois nouvelles passerelles

très impactantes pour la lisibilité des volumes exceptionnels de la grande halle voyageurs, chef d'œuvre de l'architecte Hittorff.

La nouvelle organisation des flux envisagée par le projet concerne essentiellement la gare de surface. Les principes d'accès aux quais du métro, RER sont inchangés.

Principe de séparation des accès aux quais de la gare de surface² :

1. Données d'entrée et hypothèses

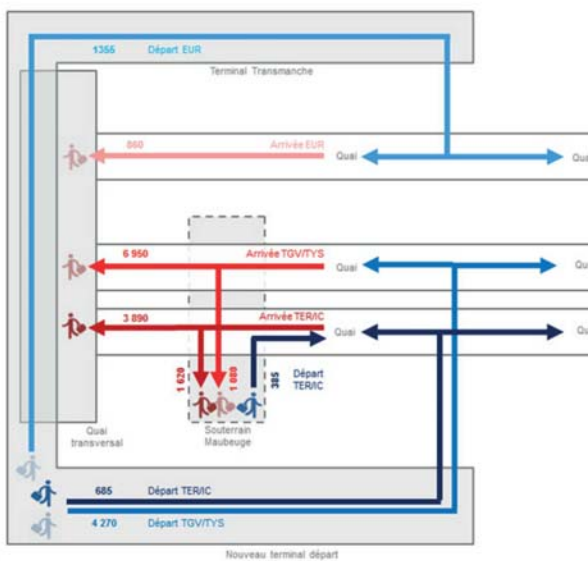
Principes de fonctionnement

Le principe de fonctionnement en situation projeté est le suivant :

- Tous les voyageurs Eurostar embarquent par le terminal Transmanche.
- Tous les voyageurs Thalys et TGV embarquent par le nouveau terminal départ.
- Les voyageurs TER et Intercités peuvent embarquer par le terminal départ et par le souterrain Maubeuge. On suppose que 65% des ces voyageurs passent par le terminal départ.
- A la descente des trains, les voyageurs quittent le quai soit par le quai transversal ou soit par le souterrain Maubeuge (sauf Eurostar).
- Les autres flux (liés aux métro, RER, Transilien) voient leur principe d'accès aux quais inchangé

Flux de montants	Flux de sortants
Eurostar	TER/IC
TER/IC	TGV/TYS/Eurostar
TGV/TYS	

Organisation des flux



Actuellement l'accès aux Grandes Lignes se fait majoritairement à partir du métro et RER ou les Transilien/TER. Et concernant l'accès aux TER/Transilien/Intercités la majorité des flux proviennent également du métro/RER (63%) et de la marche à pied (15%)³.

Avec l'aménagement projeté, les usagers des Eurostar, TGV, Thalys devront obligatoirement prendre les passerelles depuis le terminal Départs en N01 (R+1) pour accéder aux voies alors même que la majorité des voyageurs proviennent des espaces souterrains du métro et du RER.

Pour les TER/Intercités/Transilien, deux accès sont possibles : passerelles et souterrain Maubeuge. Mais l'accès direct à rez-de-chaussée depuis le quai transversal est supprimé.

A la descente des trains, les voyageurs pourront emprunter soit le quai transversal, soit le souterrain Maubeuge, hormis pour les passagers de l'Eurostar qui ne pourront sortir que par le quai transversal.

² Étude d'Impact Annexe 1 – page 145

³ Évaluation socio-économique page 37

Contrairement à ce qui est recherché, les accès et les cheminements vers et depuis les trains Grands Lignes et trains de surface ne seront pas facilités par ce schéma.

Le calcul des temps d'accès aux trains, modélisés par le BET SMA⁴ montre que la majorité des itinéraires d'accès aux trains sont allongés en comparaison avec la situation actuelle. Ces augmentations de temps de parcours restent en moyenne certes limitées (moins d'une minute) mais avec de fortes variations et des pointes de plusieurs minutes pour certains flux (jusqu'à 8 minutes pour le Thalys). Par ailleurs les modélisations de SMA restent basées sur des hypothèses très favorables puisqu'elles ne prennent pas en compte les temps d'attente dus aux congestions et aux contrôles.

De plus le passage obligatoire par les passerelles ou le souterrain tend à complexifier les cheminements qui deviennent peu lisibles et contre-intuitifs : on déroute les usagers, obligés alors de descendre puis remonter (ou l'inverse) ; on détourne le fonctionnement simple d'une gare ; on brouille l'accès direct aux quais.

L'acceptabilité d'un tel allongement pour des passagers effectuant des trajets domicile/travail (TER/InterCités/Transilien) ou un aller/retour dans la journée (TGV et International), pose question et mériterait d'être examinée. Il est à souligner que l'ensemble des modélisations réalisées par SMA se limitent à des personnes valides. Un projet de cette envergure se doit être inclusif et l'accessibilité PMR est traitée par le biais d'implantation de nouveaux ascenseurs, ce qui pose néanmoins la question de leur entretien ultérieur et ne résout pas le problème des circulations horizontales.

Or, les principales causes de congestion aujourd'hui de la gare de surface identifiées par SMA sont :

- L'affichage des voies uniquement 20 minutes avant le départ des trains, créant des attroupements devant les écrans indicateurs, puis des mouvements de foule lors de l'annonce de la voie,
- Les encombrements aux contrôles d'accès commerciaux (TGV) et de sécurité (THALYS) qui sont autant d'obstacle aux mouvements de foule précités,
- Les conflits de circulation accrus par les chariots d'avitaillement.

Le bureau d'études SMA indique que la congestion liée à la simultanéité des flux d'arrivée et de départ dans l'espace et dans le temps n'est qu'exceptionnellement constatée. Or c'est cette seule situation qu'entend résoudre la séparation des flux Départs/Arrivées. Les principales causes de congestion de la gare sont de l'ordre de la gestion et du fonctionnement et non liées au plan de la gare.

Dans les faits, le projet déplacera les problèmes de congestion - notamment aux sorties vers le souterrain Maubeuge sur le quai transversal et sur les passerelles au droit des accès vers les quais - sans les résoudre. En particulier, le mode d'exploitation des passerelles (dédiées par type de trafic cf. schéma supra) est très calibrant et reproduira ces phénomènes⁵.

Le dossier d'enquête lui-même indique d'une part que « *le système reste fragile pour embarquer à temps tous les voyageurs* » et d'autre part que « *si finalement les passerelles ne sont pas dédiées, l'accès aux quais sera plus fluide* »⁶.

Par ailleurs, la capacité limitée des passerelles conduira à de nouvelles contraintes d'exploitation de la gare (ex. impossibilité d'avoir simultanément le départ d'un TGV long et d'un TER). L'étude SMA montre une congestion forte au droit des accès sur les quais sur ces passerelles.

Il est à noter également que le dossier soumis à enquête publique ne précise pas si l'analyse des flux prend en compte la fermeture des portes 2 minutes avant le départ pour les durées d'embarquement admises ainsi que la circulation des chariots de ravitaillement dans la gare, pourtant source de conflits de flux⁷.

⁴ Rapport SMA Décembre 2019 – pages 39 et suivantes

⁵ Rapport SMA décembre 2019 – page 60

⁶ Étude d'Impact – Annexe 01 page 150

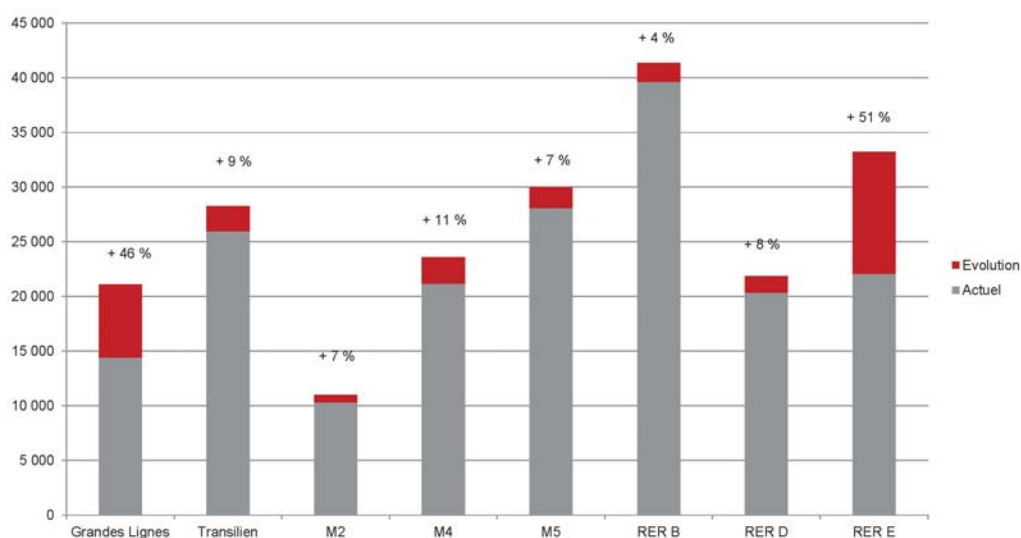
Cela établit également que le système proposé sera peu robuste pour la gestion du trafic voyageurs et pour l'exploitation ferroviaire⁸.

Enfin, le projet n'apporte aucune réponse aux problèmes de capacité des espaces de la gare souterraine (RER en particulier) alors que l'essentiel de l'augmentation du trafic au cours des prochaines années concernera ces flux comme l'illustre le schéma ci-dessous⁹ :

Données d'entrée

Fréquentation actuelle et projetée

Comparaison des flux actuels et projetés à l'Heure de Pointe du Matin (HPM) en nombre de montées + descentes



Graphique d'évolution des montées et descentes HPM entre l'actuel et 2030, par modes (source : Matrices STIF / RATP SNCF Transilien / SNCF G&C)



Etude de flux périmètre Transilien 26.04.2019

8

En termes de flux Départs/Arrivées, ce sont ceux des RER B (niveau SO3), du RER E (Magenta), de la ligne M5 (SO2) et du Transilien (gare de surface) qui seront majoritaires en 2030.

Or, l'étude d'impact mentionne clairement que les phénomènes de congestion seront accentués avec l'augmentation des flux à l'horizon 2030 sur les quais, avec ce paradoxe que les passerelles, utilisées uniquement pour l'accès aux trains depuis le terminal Départs, dégraderont les conditions de sortie des voyageurs en constituant des nouveaux obstacles sur les quais.

Voici quelques extraits¹⁰ :

⁷Rapport SMA décembre 2019

⁸Rapport SMA – décembre 2019 page 70

⁹ Étude d'Impact – Annexe 01 page 69

¹⁰ Étude d'Impact - Annexe 1 pages 85 et 108

Niveau N00 le matin: l'évacuation des quais Transilien toujours dégradée

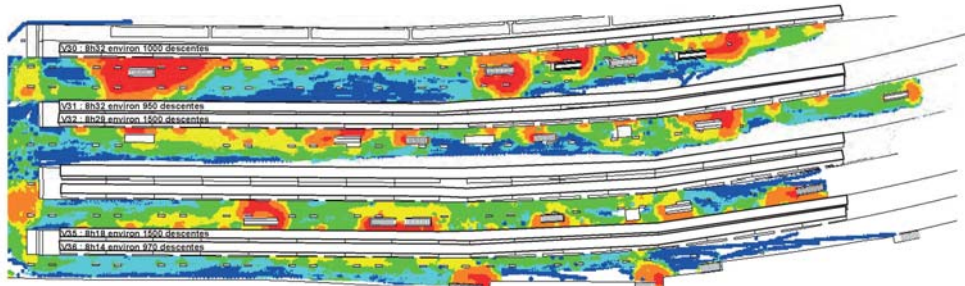


La carte ci-dessous présente les niveaux de densité d'occupation de l'espace (voy / m²) pendant les 5 minutes les plus chargées de l'heure de pointe pour chacun des quais Transilien.

Les descentes des trains Transilien sont importantes lors de la période de pointe du matin. Une grande majorité des voyageurs plongent vers le niveau -2 en utilisant soit les trémies en bout de quai transversal, soit les trémies directes vers la salle d'échanges.

De fortes congestions et des temps d'attente importants apparaissent au niveau de ces accès, notamment lorsque ceux-ci sont isolés (voies 30 et 31). L'attente dépasse le critère des 2 minutes fixée par la directive OP 3008 sur le quai des voies 30-31 et frôle les 2 minutes sur les quais des voies 34-35 et voie 36. Le report sur les autres trémies est limité.

Les deux emprises des escaliers mécaniques express (S02 > N01) sur le quai des voies 32/33 constituent des obstacles et freinent la circulation des voyageurs notamment pour les arrivées voie 32. La largeur minimum de passage entre le quai voie 32 et l'obstacle le plus au Sud est de 1,85 m, ce qui ralentit les voyageurs descendants se dirigeant vers le quai transversal. Une largeur plus importante au droit de l'obstacle permettrait de faciliter la circulation des voyageurs.



Etude de flux périmètre Transilien 26.04.2019

24

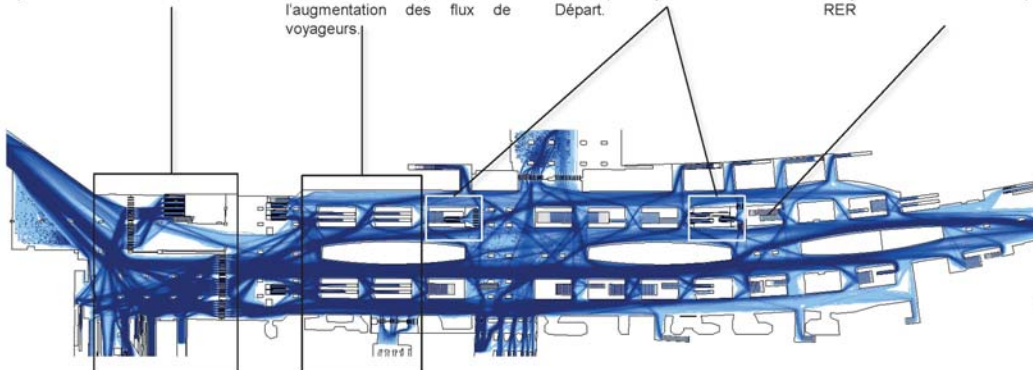
Synthèse Niveau S02

Le nombre des circulations verticales ainsi que le nombre de CAB prévus dans le projet répondent à la demande projetée. Il sera nécessaire de les rendre réversibles entre les points du matin et du soir.

Le projet ne modifie pas les largeurs des trémies existantes en têtes des quais RER B et D. Pour mémoire, la demande actuelle y est très forte et des congestions se forment. Cette situation sera amplifiée avec l'augmentation des flux de voyageurs.

Les EM express permettent d'accéder directement au terminal Départ depuis la salle d'échanges RER. Les deux escaliers et leurs lignes de CAB sont bien dimensionnés et utilisés pour rejoindre le terminal Départ.

En considérant une répartition sur les trémies RER équivalente à la situation actuelle, la réduction de la largeur de l'escalier fixe menant aux quais RER B et D Nord crée des congestions au niveau du quai RER



Etude de flux périmètre Transilien 26.04.2019

47

Ainsi le principe de séparation des Départs/Arrivées ne résoudra pas les problèmes de congestion rencontrés dans la gare de surface et encore moins dans la gare souterraine et ne fait que complexifier les parcours.

Le dossier ne permet pas d'apprécier les raisons de ce choix au vu des dysfonctionnements persistants.

Une échéance de réalisation pour 2024 qui interroge fortement et questionne le calendrier global

Le projet met en exergue et de manière prégnante la date de 2024 et l'urgence de réaliser les travaux avant les Jeux Olympiques et Paralympiques.

Il faut reconnaître qu'au regard de l'implantation des sites majeurs de « Paris 2024 », et de l'objectif de Jeux Durables, la Gare du Nord aura de toute évidence un rôle important à jouer dans les déplacements tant pour les Jeux Olympiques que pour les Jeux Paralympiques.

Aussi cette date-couperet de 2024 représente un vrai risque si les chantiers actés et démarrés dans la gare ne sont pas finalisés à cette date.

Il convient donc de s'interroger sur la pertinence de lancer l'intégralité du programme de travaux sans aucune priorisation, en notant que la réalisation d'un projet aussi complexe dans des délais aussi courts tout en maintenant la gare en fonctionnement, constituera un véritable défi technique et induira d'importantes contraintes et désagréments pour les voyageurs en phase chantier. Or rien ne garantit aujourd'hui que ce calendrier soit effectivement tenable.

La Ville de Paris regrette le refus de la SEMOP de verser au dossier d'enquête publique les éléments relatifs à la consultation des entreprises pour la réalisation des travaux alors que la phase chantier et le planning de l'opération sont deux points d'attention majeurs exprimés dans le cadre de la concertation préalable. Cette demande avait été exprimée par la Ville de Paris afin de garantir le droit à l'information de tous et donc la transparence, l'accessibilité et la complétude des informations relatives au dossier.

Par ailleurs l'étude d'impact a été réalisée avec une hypothèse de flux pris à un horizon de court terme 2030, alors que le CGDD a déjà développé des projections de croissance de trafic à l'horizon 2050 ¹¹ (long terme) au niveau national comme l'indique l'extrait ci-dessous :

« le trafic voyageurs tous modes de longue distance (plus de 100 km) sur les réseaux français croîtrait selon le Commissariat général au développement durable (CGDD) au rythme de +1,2% par an entre 2012 et 2030 et de + 1.1 % par an entre 2030 et 2050....cette hausse du trafic devrait profiter au train qui verrait sa part modale passer de 20,6% en 2012 à 22,4% en 2030 et 25,7% en 2050 avec un quasi doublement du nombre de voyageurs-kilomètres... »

Le projet semble donc voué à être rapidement obsolète après sa livraison. Cela pose la question de l'adaptabilité de la gare à cet horizon de long terme, sachant que le projet présente déjà des insuffisances à court terme (voir supra).

Concessionnaire sur une durée de 46 ans, soit jusqu'au 21 février 2065, la SEMOP assurera la gestion d'espaces non régulés jusqu'à cette date.

Qu'advient-il au-delà de 2030, lorsqu'il faudra de nouveau ajuster la gare à une hausse de fréquentation déjà évaluée ? Existe-t-il des marges d'évolution suffisante notamment sur les espaces régulés ?

¹¹Évaluation Socio-Économique page 86

2. Un programme immobilier très dense, une offre commerciale excessive et déconnectée des besoins des voyageurs et des riverains

La gare actuelle présente une surface de 75 100 m² dont 35 100 m² dédiés au service public ou d'intérêt collectif. Le projet développe une surface totale de 136 600m² soit 61 500 m² supplémentaires (+82%). La répartition entre les différents programmes est la suivante¹² :

%	Existant m ² SDP	Destinations	Futur m ² SDP	%
5%	4 035	Hébergement hôtelier	4 035	3%
34%	25 238	Bureaux	32 914	24%
14%	10 661	Commerces	42 133	31%
47%	35 177	Service Public ou d'intérêt collectif	57 544	42%
	75 111	Total	136 626	

Ce tableau montre que la plus forte hausse concerne les commerces dont les surfaces sont presque multipliées par 4 (+ 31.500m², soit plus de la moitié des 61.500m² supplémentaires) et deviennent la 2^{ème} destination programmatique.

L'ambition de faire de la Gare du Nord un lieu de destination à part entière paraît inappropriée au regard des flux générés (cf. point précédent) et de la configuration proposée. Le projet installe un centre commercial dans des volumes nouveaux à construire (les niveaux supérieurs du Hall des Départs), très peu reliés au quartier.

Ce centre commercial apparaît en outre assez banal dans sa configuration : un mall couvert bordé de plusieurs niveaux de commerces, avec une configuration en impasse qui interroge.

Alors que le concept de centre commercial apparaît déjà comme daté et confronté à une désaffection croissante du public, aucune réflexion sur la réversibilité des lieux, ou sur l'évolution des usages n'est présente dans le dossier, et ce alors que la concession visant à l'exploitation de ces espaces a une durée de 46 années.

L'absence de réflexion métropolitaine sur cette offre de services et de commerces est également problématique. Quel sera l'impact de ce complexe commercial sur les commerces existants dans le nord de la Métropole qui connaissent déjà des difficultés ?

Sans remettre en cause la nécessité d'avoir des commerces et des services en gare, qui peuvent servir tant aux voyageurs qu'aux riverains de la gare, c'est bien l'ampleur de la programmation d'activités nouvelles et commerciales qui paraît excessive et le type de commerces qui paraît inadapté.

Cette programmation conduit à une densification considérable du bâti (5 niveaux du hall Départs) que ni la gare, ni son environnement ne peuvent absorber dans de bonnes conditions.

Conséquence de cette conception : externaliser les fonctions d'intermodalités et engorger l'espace public.

Ainsi, il est fort à craindre que ne se crée à l'est de la Gare (Dunkerque/Fg Saint Denis) une zone de dépose-minute sauvage (taxis, VTC, VP) concentrée autour de l'accès du futur hall départs projeté, que la rue du Faubourg Saint Denis dans sa configuration actuelle ne saurait absorber. Éviter ce futur engorgement de l'espace public induit par le projet, conduit à repenser l'aménagement de cette rue.

¹² Surfaces et destinations inscrites au CERFA du Permis de Construire

Il est à noter que la rue du Faubourg Saint Denis est également un axe essentiel au sens du décret relatif à la répartition des pouvoirs entre la Ville de Paris et la Préfecture de Police. L'avis conforme de cette dernière sera nécessaire pour toute modification de circulation.

Axe structurant pour la circulation des bus à Paris, toute modification de la rue du Faubourg Saint Denis doit permettre de maintenir cette fonction essentielle, et ne peut donc concerner que la voie de circulation générale. L'impact d'un scénario réservant la rue du Faubourg Saint Denis aux bus et riverains, commence à être évalué et conduirait à une refonte importante du schéma des circulations, non seulement aux abords de la gare, mais aussi sur l'ensemble du secteur du Nord-Est parisien. Sans parvenir à limiter les effets du projet Gare du Nord, il reporterait les nuisances à une échelle plus vaste que les abords directs de la gare, ce qui est inacceptable. Les études à cet égard restent à poursuivre.

Plus globalement, le projet tel que prévu dans le cadre de la demande du Permis de Construire oblige, par un phénomène de trop-plein à prévoir l'accueil de certaines fonctions de desserte de la gare sur les espaces attenants ou sur l'espace public. On peut regretter qu'en raison des choix architecturaux, et programmatiques, il n'ait pas été prévu d'accueillir dans le périmètre du Permis de Construire l'intégralité de ces fonctions.

De plus l'augmentation des surfaces commerciales de la gare implique une augmentation significative des besoins de logistique, tant pour les livraisons que pour la gestion des déchets. Le projet prévoit la construction d'un espace centralisé de logistique urbaine et de traitement des déchets. Cependant aucun élément ne permet d'apprécier le bon dimensionnement de cet espace et rien n'est précisé sur les flux induits au sein de la gare.

Il est inenvisageable que le projet par une programmation inadaptée au quartier rejette ses externalités sur l'espace public, sans que les impacts précis de cet effet du projet n'aient pu être précisément évalués. Il revient au maître d'ouvrage du projet Gare du Nord d'assurer, hors espace public, l'intégralité des fonctions nécessaires au fonctionnement du projet et de régler les effets induits de son opération.

3. Le projet doit évoluer afin de mieux prendre en compte les besoins des voyageurs et les enjeux urbains

En termes de flux voyageurs dans la gare

Le postulat visant à séparer les flux Départs et Arrivées devra être abandonné.

Il ne résout pas les congestions de la gare souterraine et déplace ou recrée des zones de congestion dans la gare de surface, au prix d'un allongement et une complexification des parcours des voyageurs inacceptable pour certains. Les voyageurs doivent pouvoir continuer à accéder aux voies par l'ensemble des accès existants (quai transversal, souterrain Maubeuge) sans nécessairement passer par le niveau N01 (R+1).

Si la hausse de fréquentation nécessite des accès supplémentaires, l'abandon de la gestion en passerelles dédiées aux seuls flux Départs permettra une meilleure répartition et diversification des flux.

L'abandon de la séparation des flux Arrivées et Départs pourrait aussi permettre la suppression d'une voire de deux des trois nouvelles passerelles et réduirait ainsi l'atteinte patrimoniale de ces ouvrages vis-à-vis de la halle historique de Hittorff.

Il est également essentiel de remettre en cause l'interdiction d'embarquement pour les TGV et Thalys depuis le souterrain Maubeuge, alors que ce dernier est d'accès aisé depuis les espaces souterrains du métro et du

RER (l'accès aux grandes lignes se fait à 53% depuis le métro et le RER) et permet un gain de temps significatif par rapport au passage par le nouveau hall Départs en N01.

Par ailleurs, des mesures relevant de la responsabilité de l'exploitant de la gare mériteraient d'améliorer les différents flux dans les espaces de la gare (voyageurs, marchandises). Ainsi, afin d'éviter les attroupements et les mouvements de foule induits, l'anticipation de l'annonce des voies de départ, comme cela se pratique dans de nombreux pays européens, est à étudier. De même, la circulation des chariots d'avitaillement est également à optimiser afin de ne pas ajouter d'obstacle supplémentaire aux déplacements.

Enfin, le projet doit également impérativement prendre en compte dès sa conception la circulation des PMR dans les différents espaces.

En termes de programme et d'insertion urbaine

Tout d'abord, **une dé densification du programme de commerces et d'activités nouvelles est nécessaire.**

Les surfaces nouvelles de commerce devraient être limitées aux commerces pratiques et de proximité pour les besoins des voyageurs (vente à emporter) et du quartier. Une réduction significative de la surface projetée apparaît nécessaire.

La proximité avec le théâtre des Bouffes du Nord et avec les quartiers centraux largement pourvus en équipements culturels ou l'accessibilité à l'important complexe culturel du site de La Villette (Zénith, Philharmonie de Paris, Cité de la Musique) rendent la réalisation d'une salle de spectacle peu pertinente sur ce site, et source de congestion supplémentaire inopportune. Pour ces raisons, celle-ci semble devoir être abandonnée.

L'offre d'équipements sportifs est à revoir et à repenser au travers d'une meilleure insertion urbaine du projet.

Ainsi, les experts¹³ préconisent une réduction totale du programme de l'ordre de 15 000m² et à repenser la programmation afin d'améliorer l'accueil de populations en détresse.

La baisse de recettes induite par cette réduction du programme de commerces et d'activités, est à mettre en regard de la diminution des investissements lourds générée par cette dé-densification et par la suppression d'une voie de deux passerelles. L'organisation de la logistique s'en trouverait par ailleurs allégée ou potentiellement plus apte à répondre aux besoins à l'échelle du bi-pôle des gares. Enfin, la dé densification facilitera l'insertion des nouvelles constructions et réduira leur impact sur les riverains de la rue du Faubourg Saint-Denis.

Le parc de plus de un hectare peut être considéré comme un atout du projet au regard de la carence en espaces verts du site existant et du 10^e arrondissement. Pour autant, ce parc est composé d'espaces en toiture-terrasse, morcelés et répartis entre les immeubles de la rue de Maubeuge, la zone déchets et l'Espace de Logistique Urbaine et les trois derniers niveaux du hall Départs.

Outre la question du maintien de l'accessibilité de ces espaces au public, il est clair que des espaces végétalisés aux niveaux supérieurs d'un centre commercial n'ont pas le même effet sur le cadre de vie des riverains, ni le même impact environnemental qu'un jardin public plus traditionnel de pleine terre directement accessible depuis l'espace public.

Ainsi, ce nouvel espace vert gagnerait à être reconfiguré de façon plus unitaire pour améliorer ses qualités paysagères, écologiques et d'usages.

¹³ Avis et propositions concernant le projet de la Gare du Nord / Décembre 2019 – A-M Depuydt, C. Poulin, J-L Subileau, P. Veltz – p28

L'insertion urbaine doit être améliorée par une ouverture accrue de la gare sur le quartier. La réflexion doit être multi scalaire : à l'échelle du quartier et à l'échelle métropolitaine.

Un élément fort et important pour le quartier est de lui donner une respiration, en cherchant à fluidifier les flux, à désencombrer l'espace public, à renforcer la présence du végétal et à favoriser le lien avec les lieux avoisinants de la gare.

Un désenclavement au sud-est de la gare : l'angle Sud Est de la gare occupe une position stratégique qui en fait une véritable rotule urbaine avec les quartiers environnants (gare de l'Est, canal Saint-Martin). Il mériterait d'être davantage pris en compte dans le projet. L'élargissement du périmètre du projet par l'intégration des bâtiments SNCF au niveau de l'ancienne poste permettrait contribuerait à « desserrer » le projet et à réduire la construction de nouveaux m². L'activation du rez-de-chaussée de cet ensemble immobilier participerait d'une meilleure synergie entre l'espace gare et l'espace public.

Cela pourrait passer également par une relocalisation de la Résidence Hôtelière du Rail et par une reprogrammation de l'ensemble occupé aujourd'hui par diverses fonctions (poste de Police, bureaux SNCF, locaux techniques...) afin d'intégrer pleinement ces espaces au service des voyageurs et de l'ouverture de la gare vers le quartier.

L'ouverture de la gare sur son quartier mérite également de se faire vers le Nord en créant un passage ou liaison « mode doux » entre le parvis historique et le boulevard de la Chapelle. Cela pourrait conduire à ne pas abandonner la rampe existante et à repenser la localisation de la Vélostation très enclavée dans le projet et dont la capacité n'est pas à la hauteur de la fréquentation de la gare.

A plus grande échelle, ce nouvel accès pourrait s'inscrire dans l'aménagement d'une voie verte reliant la Gare du Nord à Saint Denis, longeant les paysages ouverts du faisceau ferré et traversant de nombreux espaces verts existants ou à venir dans le Nord parisien. Cette voie verte remplacerait avantageusement, à l'instar de ce qui se pratique sur les berges des canaux parisiens, le parcours de course à pied proposé en toiture du hall des départs.

En plaçant à l'horizon 2024 la priorité absolue aux transports et au confort des voyageurs, il reste le temps d'améliorer le projet afin de répondre au mieux à l'enjeu d'une gare de renommée mondiale en accord avec le quartier dans lequel elle s'insère.