



LA RUE, UN ESPACE  
À VIVRE ENSEMBLE

Paris, le 6 janvier 2020

## Contribution à l'enquête publique sur le projet gare du Nord 2024

Depuis 1988, Rue de l'avenir a pour objectif de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. C'est une association nationale, qui regroupe des adhérents directs et des associations, avec des délégations régionales, notamment en Île-de-France.

Cette contribution adopte le point de vue du voyageur et de l'habitant du quartier. Elle aborde deux aspects :

1. L'insertion du projet dans la ville
2. Les déplacements des voyageurs dans la gare

### *1. L'insertion du projet dans la ville*

La gare du Nord accueille 700 000 visiteurs par jour, dont 150 000 concernant les grandes lignes et 550 000 les Transiliens, les TER, le RER et le métro. Elle a donc **un rôle structurant pour toute la banlieue nord** et au-delà.

La gare du Nord est implantée dans un secteur dense, composé de bâtiments de moyenne hauteur, de type haussmannien pour beaucoup d'entre eux. Cette gare est **la seule gare parisienne qui n'a pas vraiment de parvis** : la place Napoléon III n'est, en fait, qu'un élargissement de la rue de Dunkerque large d'au mieux 40 m, au débouché du bd de Denain. Le seul espace extérieur spécifique à la gare est la cour assez étroite, côté Maubeuge, qui est actuellement réservée aux taxis.

La gare du Nord se trouve à **proximité immédiate de l'hôpital Lariboisière** en cours de recomposition et à **400 m de la gare de l'Est** avec laquelle les relations sont mal assurées.

**La circulation motorisée alentour est très importante**, liée notamment aux activités économiques du secteur, à la desserte des deux gares et à la structure du réseau viaire. **13 lignes d'autobus** desservent la gare en journée, dont **6 en terminus arrivent à la gare routière**, et 7 lignes de bus Noctilien. **De nombreux taxis et VTC** déposent ou prennent des voyageurs jour et nuit.

### *Une absence de réflexion sur l'insertion de la gare en Île-de-France*

Le projet gare du Nord 2024 vise à « prévenir l'augmentation des flux de voyageurs », mais qu'il considère, en fait, comme inévitable : en 2030, la gare devrait accueillir « plus de 900 000 visiteurs ». Ainsi, **le projet n'envisage aucune mesure pour éviter cet engorgement et cherche au contraire à augmenter les flux de visiteurs.**

- **Le projet de gare TGV à Pleyel est ignoré.** Ce projet vise à désengorger la gare du Nord en évitant aux usagers venant du nord de l'agglomération de se rendre obligatoirement dans Paris, à la gare du Nord, pour prendre ou quitter les TGV (comme Massy TGV évite déjà de concentrer tous les flux à la gare Montparnasse). Rappelons que la gare Pleyel sera un important nœud ferroviaire où se croiseront à terme les lignes de métro 14, 15, 16 et 17, soit « jusqu'à 250 000 visiteurs par jour ».
- **Le grand centre commercial (18 890 m<sup>2</sup>) et les activités de loisir** (dont une salle de spectacle de 2 800 places) prévus dans le projet gare du Nord 2024 **vont, au contraire, attirer des flux de visiteurs supplémentaires**, venant surtout de la banlieue nord (par les RER B et D) et est (par le RER E). **Ce qui aura des conséquences néfastes pour les commerces situés à proximité des gares de la banlieue nord et est.**

### *Une absence de réflexion sur l'insertion de la gare dans son quartier*

Le « périmètre du projet » est limité à une partie des emprises du domaine que possède la SNCF dans et aux abords de la gare du Nord. Il n'y a aucun travail sur l'amélioration de l'insertion de la gare dans son quartier. **Or les choix du projet auront bien sûr des répercussions alentour** et non des moindres.

- **L'augmentation de la fréquentation de la gare du Nord et le nouveau centre commercial et de loisirs vont générer des déplacements supplémentaires dans le quartier**, alors que la voirie – les chaussées comme les trottoirs – est déjà saturée. La ville est censée trouver une solution miraculeuse à ce problème.
- **La rue du Fg Saint-Denis** (chaussée de 9 m de large et 2 ou 3 files de circulation) **et ses abords seront particulièrement encombrés**, pour deux raisons. 1/ La sortie des 6 lignes de bus de la gare routière se fera par cette rue (et non plus comme aujourd'hui par une rampe aboutissant directement dans la rue de Dunkerque), soit au total 9 lignes de bus circulant dans les deux sens dans cette rue. 2/ L'accès aux trains grandes lignes étant reportée à l'est de la gare, on assistera inévitablement à une dépose sauvage de clients par des taxis et VTC venant du nord de Paris.
- **L'offre commerciale orientée vers des produits de luxe et des loisirs haut de gamme est formatée pour un public minoritaire d'utilisateurs de l'Eurostar et du Thalys à pouvoir d'achat élevé**, alors que la majeure partie des voyageurs est à destination d'une banlieue plutôt pauvre.
- **Les espaces publics seront encore plus sollicités et rien n'est prévu pour y remédier.** Ces espaces restreints sont déjà difficiles à préserver et à entretenir : envahissement des trottoirs par les commerces, immondices, épanchements d'urine, trafic en tous genres, malgré les efforts accomplis par la mairie et la police pour y remédier.

**La coordination avec les autres grands projets en cours dans le quartier est indispensable.**

- **Le projet de nouvel hôpital Lariboisière est ignoré.** Pourtant, il devrait tourner le dos à la gare du Nord puisqu'il est prévu de déplacer l'entrée des visiteurs du sud (rue Ambroise Paré) au nord (bd de la Chapelle).
- **L'hôpital Fernand Vidal, qui sera prochainement restructuré**, situé pourtant rue du Fg Saint-Denis presque en face du nouvel accès proposé à la gare du Nord, **n'est pas évoqué.**

- **Le prolongement du passage souterrain de la gare de l'Est jusqu'à la gare Magenta / gare du Nord**, promis de longue date, **n'est pas non plus cité**. Île-de-France Mobilités prévoit de le creuser à l'occasion de la réalisation du CDG Express (le STIF parlait même, en 2015, de créer un « Bipôle Gare du Nord/Magenta-Gare de l'Est »). Mais l'achèvement de ce projet a été repoussé au-delà de 2024 pour que les travaux ne pénalisent pas les usagers du RER B.

### *Une dégradation globale de l'intermodalité*

Le projet, nous dit-on, « vise à renforcer et à améliorer les connexions entre les différents modes de transport », mais ce sera plutôt le contraire.

- **L'intermodalité vélo-transports publics sera fortement améliorée**, grâce à la création d'une station de vélos permettant de stationner en sécurité les cycles et de réparer les petites pannes.
- **L'intermodalité métro/RER-trains sera compliquée par l'obligation d'emprunter les passerelles** pour accéder aux trains grandes lignes (voir le détail ci-après).
- **L'intermodalité bus-trains sera dégradée, car la nouvelle gare routière** (l'« Ecostation bus ») **aura une surface fortement réduite par rapport à la gare actuelle**. Il sera difficile d'y faire stationner et circuler les bus des 6 lignes ayant actuellement là leur terminus.
- **L'intermodalité taxis/VTC-trains sera compliquée par l'éloignement du hall des départs par rapport à la dépose minute**, qu'elle ait lieu dans la station de taxi à l'ouest de la gare ou dans le parking souterrain. À la demande des clients ou de leur propre initiative, les taxis et VTC auront tendance à déposer leurs clients pressés au plus près de la nouvelle entrée grandes lignes, encombrant la rue de Dunkerque côté est ou le couloir bus-taxis de la rue du Fg Saint-Denis en venant du nord. Ce qui augmentera les difficultés de circulation, notamment pour les bus.

### *Conclusion : aucune réflexion de fond sur l'insertion de la gare dans la ville*

Le projet n'explore aucune alternative à l'agrandissement de la gare et ne cherche pas à comprendre son impact ni dans l'agglomération, ni dans le quartier.

## *2. Les déplacements des voyageurs dans la gare*

**Les gares terminus**, en cul de sac, ont des avantages et des inconvénients. Les mouvements des trains y sont certes difficiles à gérer, mais pour les voyageurs, elles sont très pratiques, grâce à **un accès aisé aux trains**, de plain-pied, par un hall traversant sans aucun obstacle : pas de souterrain à prendre ou de passerelle à escalader. **C'est cette facilité d'usage qui va être supprimée** au nom d'une prétendue meilleure fluidité que les promoteurs du projet sont incapables de justifier comme nous allons le démontrer.

### *La séparation verticale des flux entrants et sortants : une solution inconnue en France*

La tendance mondiale, dans les grandes gares, est à la séparation des flux entrants et sortants, à l'image de ce qui se fait dans les aéroports. Mais **une gare n'est pas un aéroport : il n'y a pas besoin de vérifier les passeports et d'enregistrer les bagages au départ, ni de réceptionner les bagages ou de contrôler les passagers à l'arrivée**. Sauf gare du Nord, pour les trains Eurostar, pour lesquels le contrôle douanier justifie de séparer les flux.

**Les flux d'accès aux quais ne sont séparés par niveau dans aucune des grandes gares ferroviaires parisiennes** (gare de l'Est, gare de Lyon, gare d'Austerlitz, gare Montparnasse, gare Saint-Lazare et bien sûr gare du Nord), **comme de province**.

### *Le précédent absurde de la gare Lille-Europe*

Cette gare, réalisée à l'occasion de la construction de la ligne TGV Paris-Lille, a été construite sur un terrain qui était à l'origine parfaitement plat. Pour pouvoir admirer les TGV traversant en souterrain la ville (c'est la raison officielle !), **l'espace devant la gare a été dénivélé** et le pont Le Corbusier construit, tout cela à grands frais. **Résultat**, les voyageurs venant en majorité du centre-ville ou de la gare de Lille Flandres sont contraints de descendre en pente douce jusqu'au parvis situé en contre-bas, puis de **prendre un escalator extérieur pour arriver dans le hall**. Évidemment, cet escalator est parfois en panne... Ou comment faire un accès compliqué et peu fiable à un coût astronomique.

Pendant ce temps, la gare TGV d'Amsterdam Sud a été construite avec un accès piétons de plain-pied, tout simplement.

### *Des sens uniques très contraignants pour les voyageurs*

**Les piétons ne sont pas des voitures**. Ils peuvent changer de direction ou revenir sur leurs pas très facilement. Obliger les voyageurs à déambuler tous dans le même sens, introduire des sens uniques – et les inévitables panneaux qui vont avec – est certainement plus satisfaisant pour un ingénieur trafic, mais pas pour des voyageurs.

**Pas de droit à l'erreur**, interdiction de se tromper. Si vous avez laissé un bagage, un vêtement, un jouet, un doudou dans le train, **tout retour en arrière devient suspect**, puisqu'il faut prendre nécessairement les passerelles pour accéder aux quais. Mais impossible de revenir sur les quais en faisant le tour par les passerelles, puisqu'il faudra passer le contrôle. Une procédure devra donc être prévue pour tous les voyageurs ayant oublié quelque chose dans le train et sanctionner au besoin les contrevenants. Quand on connaît les perturbations déjà entraînées par les bagages abandonnés pour cause de plan vigipirate, tout ce système sera bien compliqué.

### *Les montées et descentes supplémentaires pour accéder aux trains*

Dans tous les cas de figure, pour les voyageurs venant du dehors comme pour ceux arrivant par les transports publics, il faudra monter un étage de plus et en descendre un autre de plus. **Pour les voyageurs chargés de bagages et les personnes à mobilité réduite, c'est une contrainte supplémentaire forte**.

**En cas de changement de quai lié à un train en panne** (un cas de plus en plus fréquent), il faudra que les voyageurs remontent par les escaliers jusqu'aux passerelles, avec leur bagages ou leur poussettes, car les ascenseurs seront insuffisants et qu'il n'est pas question d'installer des escalators permettant de remonter jusqu'aux passerelles ou de faire changer les voyageurs de quai par le hall d'arrivée.

### *La fiabilité insuffisante des escalators et des ascenseurs*

Dans les gares suisses, l'installation de rampes d'accès est obligatoire. La plupart des gares sont d'ailleurs déjà équipées. Cette solution basique a le mérite d'être simple et totalement fiable, beaucoup plus que des escalators ou des ascenseurs qui finissent toujours par se dégrader et par tomber en panne.

En cas d'affluence, même avec trois passerelles, **si un escalator ou un ascenseur est en panne, c'est aussitôt la galère pour des centaines de voyageurs chargés et de personnes à mobilité réduite**.

### *Les allongements de parcours des voyageurs pour accéder aux trains grandes lignes*

**Pour les voyageurs venant des RER ou des bus**, le souterrain Maubeuge permet actuellement un accès direct aux trains grandes lignes. Mais ce souterrain ne sera utilisable à l'avenir que pour quitter la gare. **La solution des passerelles obligatoires rallonge donc les trajets**, puisqu'il faut monter un étage de plus et redescendre ensuite.

**Pour les voyageurs venant à pied, en surface, la plupart des trajets seront allongés.** Pour ceux venant des quartiers situés à l'ouest de la gare et qui se rendent sur les quais grandes lignes, l'allongement de parcours sera d'environ 300 m. Pour ceux qui viennent du sud, l'allongement sera d'environ 150 m. Seuls ceux qui viennent de l'est auront un trajet réduit de peut-être 50 m, mais toujours avec un étage supplémentaires à gravir.

### *Un vaste hall traversant sous-utilisé*

Les parcours des piétons pour quitter la gare seront, certes, facilités, puisque les flux sortants ne croiseront plus les voyageurs attendant le train ou se dirigeant vers les quais. C'est bien le seul avantage tangible apporté par la séparation des flux.

Mais **ce problème de croisement des flux peut être largement résolu en débarrassant le vaste hall traversant (34 m x 122 m) des diverses activités commerciales qui l'encombre** sans être indispensables aux voyageurs. Que font là, par exemple, une maison de thé (Kusmi Tea), un chocolatier chic (deNeuville) ou de vastes terrasses de restaurant ?

### *Conclusion : beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages à séparer les flux entrants et sortants*

**Pour les voyageurs**, le bilan ne fait aucun doute : **le projet aboutit à une solution absurde** : allongement et complexité accrue des parcours, lisibilité moindre des espaces, utilisation accrue d'escalators ou d'ascenseurs qui seront parfois en panne. Ce constat rejoint celui de Jean-Marie Duthilleul, spécialiste reconnu mondialement pour son expertise dans la conception des gares (voir son entretien dans la Vie du Rail d'octobre 2019).

### *Conclusion générale : un projet avant tout mercantile, qui n'est pas d'abord au service des voyageurs, ni au service des habitants du quartier*

Gare du Nord 2024 prétend être « Un projet au service de l'intérêt général » (p. 3 de la brochure destinée au grand public). C'est manifestement inexact. **Les objectifs ne visent pas d'abord à assurer les fonctions d'une gare.**

Mais quel est alors le but premier du projet ? Il y a visiblement une autre raison que les promoteurs considèrent comme supérieure à l'intérêt général lui-même. Cette raison est forcément celle qui intéresse le financeur principal du projet, c'est-à-dire Auchan : **les flux entrants de voyageurs seront contraints de passer ou d'attendre dans le centre commercial.** On comprend soudain pourquoi il n'est pas question d'éviter la concentration des flux de voyageurs dans cette gare déjà gigantesque. Les promoteurs cherchent, au contraire, avant tout à orienter et à canaliser ces flux vers les commerces. Ce programme commercial excessif va dénaturer l'espace public de la gare qui doit rester un bien commun, un lieu de mélange de publics très différents et de tolérance démocratique.

Gare du Nord 2024 est donc avant tout **un projet mercantile qui se fera au prix de parcours inutilement compliqués pour les voyageurs, d'un engorgement du quartier et d'une fuite en avant dans la surconsommation ostentatoire, non sans répercussion à terme sur la gentrification du quartier.**

## ***Annexe. Esquisse d'un projet alternatif, facilitant vraiment l'accès à la gare et aux trains***

### ***1/ Éviter que tous les flux de voyageurs passent par la gare du Nord***

- Réaliser la gare Pleyel TGV, à l'image de celle de Massy TGV au sud.
- Ne pas trop augmenter les surfaces commerciales et de loisir pour éviter d'attirer une clientèle lointaine.

### ***2/ Multiplier les accès à la gare***

- Réaliser le souterrain entre la gare du Nord et la gare de l'Est.
- Améliorer les accès par l'est, à l'endroit de la gare routière actuelle.
- Étudier l'intérêt d'un accès par le nord et le bd de La Chapelle, en élargissant le périmètre du projet aux immeubles propriété de la SNCF, le long de ce boulevard.
- Inclure dans le périmètre les immeubles de bureaux de la SNCF situés à l'ouest et à l'est de la gare.

### ***3/ Améliorer l'accès aux quais en évitant tout allongement de parcours***

- Dégager le hall grandes lignes des activités commerciales inutiles qui l'encombrent.
- Créer des escalators et des ascenseurs (voire des rampes d'accès) pour monter plus facilement du souterrain Maubeuge vers les quais.
- Etudier s'il serait possible et pertinent de créer un souterrain supplémentaire, plus au nord.

### ***4/ Améliorer l'intermodalité***

- Créer une grande vélostation à la hauteur des besoins croissants des cyclistes.
- Améliorer les circulations entre les quais des trois RER et les quais de la gare de surface.
- Réhabiliter la gare routière.
- Revoir l'accessibilité en taxi.

### ***5/ Améliorer l'offre commerciale***

- Ajouter des commerces utiles aux habitants du quartier et aux voyageurs de banlieue.
- Éviter les commerces favorisant les achats coups de cœur.

### ***6/ Valoriser le patrimoine***

- Supprimer la publicité omniprésente, ou au moins la publicité lumineuse, éblouissante et dangereuse pour les voyageurs photosensibles (surtout les personnes âgées).
- Supprimer la passerelle vers le terminal Eurostar et faire passer les voyageurs par le bâtiment.
- Ne pas construire de passerelles.

Hormis la gare Pleyel TGV, un tel projet pourrait même être réalisé à temps pour les Jeux Olympiques.