

PARIS GARE DU NORD 2024

Enquête publique

AVIS

DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS

FNAUT ILE-DE-FRANCE

Janvier 2020

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

Rappel du contexte et des objectifs du projet

La Gare du Nord, plus petite des "grandes gares" parisiennes en superficie, est la plus importante d'Europe par le flux de voyageurs quotidiens : 740 000 provenant des RER B, D, E, des métros M2, M4 et M5, des Transilien, TER, trains Grandes Lignes, Thalys, Eurostar et de la gare routière RATP (6 lignes en terminus).

SNCF prévoit un trafic de 900 000 voyageurs en 2030 compte tenu, entre autres, de l'apport du RER E prolongé à l'ouest.

Le projet Gare du Nord 2024 est annoncé comme devant "résoudre les problématiques capacitaires actuelles...et futures", offrir "un fonctionnement optimal, plus fluide et plus pratique.....pour les voyageurs et utilisateurs de la gare" et "améliorer la qualité des services en gare".

Début 2019, la Semop, devenue ensuite Stationord, a été créée pour concrétiser ce projet puis l'exploiter pendant 46 ans, Ceetrus en détenant 66%, SNCF 34%.

Notre association a œuvré pour la tenue de la concertation tenue début 2019 compte tenu de l'ampleur du projet (600M€) pour la gare elle-même et pour le quartier, à terme et en phase travaux.

Situation actuelle

Selon les données fournies :

L'extrémité sud-est de la gare concentre 75% de l'ensemble des flux.

Plus de 80% des voyageurs sont des "voyageurs du quotidien".

60% sont des usagers des RER B et D (gare souterraine).

Les principaux éléments du projet

Un nouveau bâtiment

Le projet consiste essentiellement à construire un bâtiment R+6 en lieu et place de la rampe de sortie de la gare routière et du bâtiment/verrière (fin des années 90) existants à l'angle sud-est de la gare.

Ce bâtiment abritera :

- Un niveau départ Grandes Lignes (TER, TGV, Thalys et Eurostar), au premier étage (N01)
- Cinq niveaux de commerces, services, coworking, salle de spectacle, le niveau supérieur étant végétalisé.

Des flux modifiés et concentrés

Pour ce qui est des aspects purement transports et mobilités :

- Les départs Grandes Lignes s'effectueront désormais par le niveau N01 du nouveau bâtiment, et non plus directement depuis le quai transversal, puis par des passerelles enjambant les voies.
- Les circulations verticales entre les niveaux S02, S01 (les quais des RER se situent au S03) et la surface doivent être améliorées.
- Les départs Eurostar seront transformés par l'incorporation de la circulation/passerelle actuelle dans le bâtiment historique (disparition de la passerelle actuelle), à partir du nouveau hall départ du N01.
- La gare routière RATP sera totalement réaménagée (en écostation !)

En résumé, tous les flux voyageurs bus, métro, RER, Transilien, TER, Grandes Lignes, Thalys, Eurostar seront concentrés dans l'angle sud-est de la gare, à la seule exception des arrivées Grandes Lignes !

La Gare du Nord est la première d'Europe par son trafic. Nulle autre ne connaît une concentration de flux comparable à celle que connaîtra cet espace sud-est.

Concentrer pour désaturer !?

Les accès à la gare / L'insertion dans la Ville

Des accès à la gare globalement inchangés

Existent, pour les piétons, depuis la voirie :

- Le tunnel Maubeuge qui permet, depuis la rue du même nom, d'accéder à la salle d'échange souterraine RER-Métro et aux quais Grandes Lignes (sauf Thalys et Eurostar)
- Un second accès sur la façade ouest (cour des taxis)
- L'accès principal par le parvis rue de Dunkerque
- Un accès, confidentiel car très mal signalé, depuis le 181 rue du Faubourg Saint Denis, commun avec celui de la gare routière.

Gare du Nord 2024 ne prévoit aucune amélioration notable de ces différents accès.

Ainsi, la gare resterait totalement tournée vers le sud, l'activité et les flux se trouvant même renforcés, davantage concentrés à son angle sud-est.

Le dossier d'enquête publique l'exprime ainsi : *"Avec le nouveau fonctionnement de type aéroportuaire, il est proposé une entrée principale dans le volume verrier de la partie neuve à l'angle sud-est du parvis. Cette entrée distribue directement : le hall Transilien au niveau N00, le hall du Transmanche et le hall des Départs au niveau N01, l'accès au métro et à la salle des échanges du RER."*

Une insertion dans la Ville quasi inchangée

"Créer un véritable lieu de vie ouvert sur la ville", "faire entrer la ville dans la gare" ne se concrétiseront donc pas. Nous le regrettons, particulièrement depuis et vers les quartiers nord, qui méritent de nouveaux accès vers le boulevard de la Chapelle. Aucune proposition n'a été faite depuis la concertation au cours de laquelle cette question a été souvent abordée.

D'autre part, à l'heure où cet avis est déposé, la Mairie de Paris n'a toujours fait connaître aucun projet d'aménagement futur des espaces extérieurs. C'est tout à fait regrettable. Comment apprécier le fonctionnement futur de la gare dans la Ville sans de telles études ? La gare n'est pas un équipement vivant en vase clos (ouverture sur la Ville ?)!

Enfin, la réalisation de la liaison avec la Gare de l'Est (en surface et en souterrain) est urgente, s'accompagnant de l'amélioration de l'accès (aujourd'hui très mal signalé) à la gare par la rue du faubourg Saint Denis. Nul ne le conteste, sans pour autant pouvoir constater une avancée de ce projet !

Notons que l'objectif du projet de créer un *"lieu de vie"* accueillant de nouveaux services et activités dans son angle sud-est, en lien avec le quartier et la Ville, *"d'améliorer l'attractivité de la Gare"* (!), devrait accroître la fréquentation de la gare, qui n'en a guère besoin, en contradiction avec l'objectif affiché de désaturation.....

D'ailleurs, la fréquentation des futurs espaces commerciaux et services autres reste très peu décrite. Il est simplement dit qu'elle majorerait les flux internes à la gare de 10%.....

Les liens entre les différents modes de transport

Avec métro et RER :

- Avec les lignes M4, M5, RER B et D, par les circulations verticales.
- Avec la ligne M2 La Chapelle, par un long couloir souterrain existant.
- Avec le RER E (Magenta), qui sera prolongé à l'ouest dans les toutes prochaines années.

Les circulations verticales entre les niveaux S02, S01 (métro et RER) et les niveaux supérieurs sont prévues être améliorées (escalators, ascenseurs).

Des informations communiquées par Stationord sont résumées dans les tableaux suivants :

Escaliers Mécaniques (EM)

| départ | N01 | | N00 | | S01 | | S02 | |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Avant | Après | Avant | Après | Avant | Après | Avant | Après |
| N01 | | | 1 | 6 | 0 | 0 | 3 | 2 |
| N00 | | | | | 7 | 15 | 9 | 11 |
| S01 | | | | | | | 2 | 5 |

| | | |
|----------|-------|-------|
| Total EM | avant | après |
| | 22 | 39 |

Ascenseurs

| | N01 | | N00 | | S01 | | S02 | |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Avant | Après | Avant | Après | Avant | Après | Avant | Après |
| N01 | | | 0 | 4 | 1 | 2 | 3 | 3 |

| | | |
|-----------|-------|-------|
| Total asc | avant | après |
| | 4 | 9 |

Escaliers Fixes (EF)

| | N01 | | N00 | | S01 | | S02 | |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Avant | Après | Avant | Après | Avant | Après | Avant | Après |
| N01 | | | 1 | 3 | 0 | 0 | 3 | 1 |
| N00 | | | | | 3 | 2 | 12 | 14 |
| S01 | | | | | | | 3 | 1 |

| | | |
|----------|-------|-------|
| Total EF | avant | après |
| | 22 | 21 |

Le niveau N01 n'existe aujourd'hui que par l'accès Eurostar. Nous n'avons pas eu confirmation de sa desserte actuelle par 4 escaliers mécaniques, 4 escaliers fixes et 4 ascenseurs.

Nous avons noté deux affirmations dans le dossier de l'enquête publique et dans le bilan de la concertation (pièce G) :

- *"Le nombre d'escaliers mécaniques dans le puits d'accès au RER est doublé"*
- *"le nombre d'ascenseurs et d'escalators sera quadruplé dans l'angle sud-est et des accès directs seront créés entre le RER et le hall des départs justement afin de capter les flux plus au nord de la gare."*

Doublement !? Quadruplement !? Ces objectifs quelque peu irréalistes ne sont pas atteints.... L'accroissement de 77% du nombre d'escaliers mécaniques, que nous croyons constater, est néanmoins conséquent.

Mais en quoi l'accroissement du nombre de circulations verticales pourrait-il permettre de capter des "flux plus au nord de la gare" ?

Quelques interrogations :

- Aucune liaison directe n'est prévue (EM et EF) entre S01 et N01.
- Le nombre de liaisons entre S02 et N01 (EM et EF) diminuerait, au total de 6 à 3 !?
- Entre S01 et N00, le nombre d'EM augmenterait de 7 à 15 (non vus sur les plans) mais le nombre d'EF baisserait de 3 à 2 ! Très étonnant, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité.
- Le nombre d'escaliers fixes desservant le N01 (aujourd'hui limité à Eurostar, demain accueillant tous les départs Grandes Lignes) n'est pas modifié !?
- Le nombre total d'EF baisserait alors que les flux vont augmenter !

Le niveau S03 (quais RER) n'apparaît pas dans ces tableaux puisque "hors projet". Ce qui est tout-à-fait regrettable et nous conduit à déplorer l'absence de toute amélioration des quais RER B et D, en nombre de circulations verticales, mais également l'absence persistante d'accès au nord des quais. Les accès sud sont saturés en heure de pointe. Le trafic des RER est prévu augmenter, au fil de l'eau. Et deux événements importants vont accroître les flux sur ces quais :

- Le prolongement du RER E (EOLE) va augmenter les échanges entre RER B et D, d'une part, et EOLE, d'autre part,
- La mise en service du futur matériel roulant du RER B, à deux niveaux, va accroître le flux instantané à l'arrivée en gare.

Il est donc tout à fait indispensable que SNCF et Stationord proposent une amélioration des accès à ces quais ! L'argument selon lequel le niveau S03 est hors projet n'est pas audible par les voyageurs du quotidien ! Faut-il rappeler que ces RER sont les émetteurs de plus de la moitié des flux quotidiens !?

Le seul accès souterrain existant avec M2, depuis la station La Chapelle, très fréquenté, mérite sa requalification, une nette amélioration de son environnement. Le déplacement envisagé de la ligne de contrôle depuis la Chapelle vers le débouché dans la gare SNCF va dans le bon sens.

Avec le Transilien :

Si l'accès au départ Grandes Lignes se trouve raccourci, par contre la saturation des quais Transilien en heure de pointe n'est pas traitée par le projet. Et l'évolution de la ligne de validation et de son environnement mérite d'être précisée, voire revue. (Cf. page 10)

Avec les bus :

- La gare routière, terminus de six lignes, va être totalement reconfigurée. Nul ne regrettera la gare actuelle.
- Mais le projet va réduire son emprise !
- Les plans publiés ne nous permettent pas de porter un jugement détaillé sur l'écostation.
- Il est souhaitable que tous les cheminements piétons soient abrités des intempéries, ce qui ne semble pas être le cas sur le projet actuel, en particulier pour les voyageurs arrivant par bus.
- La sécurité des usagers doit être garantie lors de la traversée des voies bus.
- Des places d'attente assises doivent être prévues en nombre suffisant.
- La rampe de sortie actuelle des bus vers la rue de Dunkerque devant être démolie, le futur accès (entrée et sortie) des bus est très préoccupant compte tenu du trafic observé rue du faubourg Saint Denis (embouteillages quasi permanents). Le minimum est de pourvoir cet accès de feux rouges donnant la priorité aux bus. L'élargissement de cet accès serait également le bienvenu. La démolition du bâtiment situé 177 rue du Faubourg Saint Denis, au nord de cet accès, hors projet, est-elle confirmée ?
- Quoi qu'il en soit, cette future gare routière ne doit en aucun cas être réalisée sans accord préalable d'IdFM, de la RATP, de la Ville, des usagers. Toutes les parties prenantes (y compris les représentants des usagers !) doivent valider la future exploitabilité de cette éco station.
- Des arrêts bus doivent être prévus devant la gare, rue de Dunkerque. En effet, il n'est pas envisageable que les voyageurs, arrivant par les grandes lignes sur le quai transversal, aient à traverser la gare, avec bagages, jusqu'à la gare routière.

Avec les taxis, VTC, véhicules particuliers, vélos, deux-roues motorisés (2RM) :

- Seule la vélostation figure au projet ! C'est un point positif, même si une seconde vélostation est souhaitée au nord de la gare. Ces vélostations seraient liées au réseau REVe (et à la promenade urbaine du boulevard de la Chapelle).
- Qu'en est-il des autres modes (dépose, arrivées, départs) ? Rien n'est étudié, proposé !?
- Une dépose taxis, VTC, véhicules particuliers doit être prévue à proximité de l'angle sud-est de la gare, tous les départs voyageurs s'effectuant dans cette zone.
- Le départ taxis est bien situé à l'ouest de la gare, à proximité des arrivées grandes lignes. Un départ VTC doit être clairement implanté.
- Le stationnement actuel des 2RM, anarchique et envahissant devant la gare, ne peut plus être toléré. Une solution doit être recherchée, dans toute la mesure du possible en sous-sol.

Les flux et les parcours voyageurs

Une concentration accrue des flux

Nous avons déjà évoqué les cheminements depuis et vers les RER B et D (accès S03), le métro M2, la Gare de l'Est, tous à améliorer concomitamment avec ce projet Gare du Nord 2024.

Le prolongement, dans les prochaines années, du RER E (Eole) vers l'ouest va encore accroître les flux de voyageurs du quotidien et, en particulier, les échanges entre le RER E, d'une part, les RER B et D, d'autre part.

Dans ces conditions, concentrer davantage tous les flux voyageurs dans l'angle sud-est de la gare, en y faisant venir les départs TER, grandes lignes, Thalys et Eurostar nous semble une mauvaise idée.

Nous constaterons alors un quai transversal comparativement vide, furtivement occupé à l'arrivée d'un train, côtoyant un angle sud-est sur-saturé !

On peut d'ailleurs s'interroger sur l'avenir de la dizaine d'implants commerciaux qui encombrant ce quai et qui verront leur chiffre d'affaires chuter très fortement puisque leur clientèle est essentiellement constituée de voyageurs attendant leur train pour un départ Grandes Lignes.

(Nous ne pouvons manquer de regretter l'absence de toute étude par SNCF d'un réaménagement du quai transversal en faveur de l'attente des voyageurs au départ : ré-allocation des surfaces "en dur" du bâtiment historique, disparition ou diminution/réaménagement des implants commerciaux qui encombrant le quai, création d'espaces d'attente dignes de ce nom, meilleure gestion de l'affichage des trains. Cela aurait peut-être évité de transformer un quai aujourd'hui très fréquenté en un espace demain quasi désert et, plus largement, ce vaste projet Gare du Nord 2024.)

La motivation avancée (encombrement actuel du quai transversal) de la nouvelle organisation est donc peu convaincante. Elle aura surtout le mérite d'attirer davantage les voyageurs vers les commerces....

Un accroissement des flux par les commerces et services

Vouloir attirer de nouveaux "utilisateurs de la gare" par les commerces et services nouveaux va à l'encontre d'une désaturation, fluidification des échanges internes à la Gare. Imaginons un spectacle attirant jusqu'à 2800 personnes en début de soirée.....

Les études de flux ne détaillent en rien cette problématique, se contentant d'affirmer que "*la séparation des flux des usagers voyageurs et de ceux utilisant les nouvelles activités du projet permet d'éviter les conflits d'usage*". Affirmation non fondée, laissant croire que les voyageurs ne fréquenteront pas les commerces et services et réciproquement. En quoi un promoteur d'activités commerciales serait-il alors intéressé par l'implantation de ces nouvelles activités dans la gare ? Globalement, il est conclu que "*le fonctionnement des flux ne sera pas dégradé par rapport à l'état initial*" (p.38 du mémoire en réponse à l'avis de l'AE). Nous voilà rassurés.....

La comparaison des flux 2030 à ceux d'aujourd'hui a été faite (Cf. évaluation socio-économique).

Certaines hypothèses semblent étonnantes : Les flux liés à l'Eurostar, aux Grandes Lignes et aux TER évolueraient fortement. Les échanges avec le RER E également (prolongement à l'ouest). Notons que ces derniers se produisent essentiellement en heures de pointe. Par contre, les autres échanges entre ville/bus, Transilien, M2, M4, M5, RER B et D seraient totalement invariants dans les dix prochaines années (Sauf augmentation au fil de l'eau de +1%/an) !

Conclusion de l'étude : *"L'étude des flux piétons réalisée par AREP montre que, pour une majorité de parcours piétons, la nouvelle configuration de la gare n'engendre pas de gain de temps de parcours." "L'amélioration du ressenti de l'utilisateur par rapport à son trajet dans la future gare du Nord représente donc le principal gain qui accompagne et justifie l'allongement des distances de parcours dans la gare."*

En clair, les distances à parcourir seront pour la plupart allongées et, par voie de conséquence, également les temps de parcours. Seule la moindre congestion des espaces, qui reste à démontrer en dehors du quai transversal, améliorerait le ressenti des voyageurs.....

La désaturation étant évoquée comme l'un des bienfaits de ce projet, nous regrettons de n'avoir pas connaissance d'informations claires relatives à l'état futur de saturation ou non saturation des espaces d'échange entre modes dans l'angle sud-est. Il est donc permis d'en douter.

Une évolution des parcours et de leur durée contestables, voire regrettables, vers une zone trop dense, davantage saturée

L'évolution des parcours est donc préoccupante, le temps d'accès aux trains grandes lignes s'en trouvant a priori allongé, comme indiqué dans un dossier de concertation ("*...alerter les voyageurs sur les délais supplémentaires pour rejoindre leur train...*"). Dans le document "bilan de la concertation", Stationord indique que *"les temps de parcours entre les différents modes de transport seront équivalents à ceux d'aujourd'hui"*. Depuis, StatioNord affirme que les temps de parcours seront globalement abaissés. Belle évolution !

Plus récemment, d'autres éléments nous ont été fournis par Stationord. Ils ont varié dans le temps.

- En distance, seuls les parcours depuis M4 seraient allongés (ce que nous contestons) ! Mais les parcours, en durée, augmenteraient avec Transilien et M5 le matin et M5 le soir ? Quelles explications ?
- La distance entre les RER B et D et les quais Grandes Lignes serait divisée par deux ! Très impressionnant ! Mais ce ne serait pas le cas en temps de parcours. Etonnant !
- Des éléments visant à montrer des gains "socio-économiques" concluent à un gain global de plus de 2800 heures/jour pendant les seules heures de pointe. Sur l'heure de pointe du soir, 1568 heures/jour seraient gagnées, selon Stationord, dont 632h vers les Grandes Lignes (c'est l'un des objectifs annoncés du projet), 303h de "tous les modes vers Transilien" et 633h "tous modes vers les RER et les métros" ! Ces derniers contribueraient donc pour 40% aux gains de temps (que nous contestons). C'est totalement inexplicable ! (La répartition 40/40/20 entre ces trois circuits est étonnante....)

Curieusement, certains parcours vers les départs Grandes Lignes n'ont pas été étudiés, en particulier ceux qui seront le plus pénalisés par rapport à la situation actuelle, depuis :

- Rues Ambroise Paré/Maubeuge (Obligation de faire le tour de la gare par le quai transversal !)

- Cour taxis Maubeuge
- Entrée parvis
- Arrivée Eurostar
-

Quand c'est flou.....

Pour notre part, nous considérons que la plupart des trajets vers les quais Grandes Lignes seront allongés par le passage au niveau N01, ne serait-ce que par la montée puis la descente de ce niveau, non compensées par la suppression de certains tronçons à parcourir (comme entre l'arrivée des escalators au N00 et l'extrémité est du quai transversal). Deux exceptions : les voyageurs provenant de la gare routière et de la rue du Faubourg Saint Denis, dont l'accès au terminal départ sera direct, au même niveau, et, dans une moindre mesure, ceux provenant du Transilien.

Notons que la perte de temps sera accrue ou le gain de temps très réduit en heures creuses puisque, selon le Maître d'Ouvrage, l'évolution, positive selon lui, sera davantage imputable au décongestionnement de l'espace (évaluée à "dire d'expert", non prouvée) qu'à la réduction de certains trajets.....

En l'état actuel du projet, la modification de l'accès Eurostar, est positive par disparition de la passerelle actuelle qui dégagera le volume du quai transversal. Par contre, son positionnement, repoussé dans l'angle sud-est, dans le hall départ, viendra lui aussi participer à la saturation de cet espace ! Rien ne justifie de situer cet accès au sud-est alors que la descente vers les quais se situe à l'ouest.

Comme lu dans l'enquête socio-économique, la surface d'attente, telle qu'envisagée, serait insuffisante en période de pointe. Il en serait de même des espaces de circulation vers les passerelles. Ces points sont donc à revoir.

En conséquence, nous émettons un certain nombre de remarques, d'interrogations et de souhaits :

- Pour la majorité des voyageurs TER, Grandes Lignes et Thalys, le parcours et le temps d'accès au train seront allongés par le passage par le nouveau niveau départ, particulièrement pour ceux arrivant à la gare par l'ouest et la rue de Maubeuge : façade ouest + quai transversal + montée au niveau 1 + passerelle d'accès au quai + descente sur le quai + parcours sur le quai (éventuellement vers le quai transversal !). C'est tout à fait regrettable, particulièrement pour des voyageurs avec bagages ou PMR. Aussi, nous regretterions très vivement que l'accès aux Grandes Lignes (Thalys, TGV, IC et TER ?) soit rendu impossible depuis le souterrain Maubeuge. Pour quelles raisons ? Faut-il vraiment qu'aucun voyageur Grandes Lignes n'échappe au futur niveau départ, même à son détriment ? ("L'entrée par le hall des départs devient un passage obligé").
- Des informations doivent être apportées sur l'évolution de la saturation des différents espaces qui ne nous semble pas diminuer pour les voyageurs du quotidien.
- Le futur "hall des échanges" (N00) semble peu vaste et très encombré compte tenu de l'importance des flux attendus (entre niveaux souterrains, N00, les étages et le Transilien). Deux zones attirent particulièrement l'attention :
 - o A proximité des batteries d'escaliers mécaniques. Selon les plans tels qu'on peut les lire dans le dossier d'enquête, des escaliers situés dans la "trémie RER", relierait S01 et N00, sans contrôle d'accès au N00. Mais

trois autres escaliers mécaniques relieraient ces mêmes niveaux, plus proches de la zone Transilien. Or, une ligne de 10 CAB (Contrôleur Automatique de Billets) se trouverait en haut de ces EM ! Ces configurations étonnent. De plus, l'espace situé entre ces EM et la ligne de CAB semble très réduit pour les flux provenant des sous-sols en heures de pointe. Cette configuration nous semble dangereuse et doit être ré-étudiée.

Nous considérons que l'ensemble de la zone accueillant au N00 les trois batteries d'EM doit être revu. L'ensemble est trop dense et les espaces trop réduits pour les flux qui y transiteront.

- Les lignes de validation Transilien.
Elles comportent aujourd'hui 34 CAB, en plus de l'accès en zone contrôlée depuis le S02. Le projet ne prévoit que 10 CAB ! Situation ingérable ! D'autant plus que l'accès aux quais TER 20 et 21 se ferait par la zone Transilien, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Nous considérons que l'ensemble du N00, tel que présenté, ne fonctionne pas !

- A défaut d'informations plus précises, la surface d'attente, au niveau N01, en particulier pour les départs Thalys, nous semblait insuffisante. Son agrandissement semble être envisagé. Une confirmation serait bienvenue.
- 320 places assises d'attente ont été annoncées au N01. Où seront-elles précisément situées ?
- Les salons Grand Voyageur et Thalys seraient situés au N03, (deux étages plus haut que le niveau départ !), plus proches des commerces, mais éloignés des passerelles de départ ! Ils doivent être implantés à ce niveau N01.
- L'accès à la passerelle 1 depuis le N01 nous semble peu vaste et doit être davantage ouvert. Plus largement, la partie sud du N01, qui accueille l'entrée Eurostar, des accès depuis les sous-sols, l'accès à la passerelle 1, va connaître une concentration de flux inquiétante.
- L'accès au Thalys ne se ferait que par la seule passerelle 3 (partagée avec les autres Grandes Lignes ?). Cela nous paraît poser problème en cas d'affluence ou d'annonce tardive de mise à quai du train. Plus largement, ne faudrait-il pas banaliser davantage les trois passerelles, une seule d'entre elles ne pouvant accueillir l'ensemble des voyageurs d'un train ? Quoi qu'il en soit, l'utilisation des trois passerelles pour les différents types de trains doit être clairement explicitée.
- Nous attirons l'attention sur l'encombrement des quais par l'arrivée des passerelles qui réduira la largeur disponible des quais pour l'écoulement des flux à l'arrivée d'un train.

Les services aux voyageurs

N'oublions pas que la Gare du Nord est.....une gare.

Nos demandes :

- Le dossier projet, tel que présenté à ce jour, ne permet pas d'identifier précisément l'emplacement et le nombre des points d'information, de renseignement, de délivrance des

billets, qu'il s'agisse de guichets (présence humaine indispensable, particulièrement pour les voyageurs Grandes Lignes dans une gare internationale) ou de distributeurs.

- Une signalétique particulièrement étudiée, par des concepteurs se mettant à la place du voyageur, sur le terrain. Trop souvent, dans les grands pôles multimodaux (ex : Chatelet les Halles), cette signalétique s'avère, à l'usage, défailante (Directions importantes non signalées, interruption dans le jalonnement d'un parcours). La taille et la couleur des polices de caractères sont des éléments importants. Dans une gare internationale, les informations doivent être indiquées en plusieurs langues (français, anglais, allemand). Les usagers doivent être consultés avant déploiement.
- Il est à la mode de parler "digitalisation", reportant ainsi sur chaque individu le devoir d'aller chercher l'information sur son smartphone. Les outils numériques doivent être considérés comme un complément à la signalétique physique, et non l'inverse. Surtout pour des voyageurs avec bagages ou peu à l'aise avec le numérique.....
- L'information sonore doit être clairement audible, spatialement ciblée en fonction des usages.
- Dans une gare, ne pas oublier des horloges.....
- Les lignes de validation vers les différents modes doivent être largement dimensionnées.
- Des toilettes publiques, suffisamment nombreuses, aux différents niveaux, sont indispensables.

La phase travaux

Le chantier de ce projet doit se dérouler, théoriquement, de 2020 à 2024.

Pendant la même période, se dérouleront d'importants travaux de régénération sur le faisceau SNCF nord ainsi que pour le CdG express.

Les perturbations pour les usagers de la gare et les riverains sont inévitables. Elles doivent être minimisées au mieux. SNCF, partie prenante dans tous ces chantiers, et Stationord se doivent d'y veiller particulièrement. C'est une priorité pour un chantier aussi lourd et long, sur un pôle multimodal de cette importance, en milieu urbain dense.

Quatre zones seront particulièrement impactées :

- Le hall d'échange et la gare banlieue (niveau N00), pour les Transilien, et les circulations vers les bus, métro et RER. Un platelage "étanche" (sécurité et poussière) doit être posé au plafond de cette zone. Il doit vraiment permettre une circulation des voyageurs en toute sécurité, dans un milieu le moins bruyant et poussiéreux possible.
- Contrairement à de premières déclarations, des interruptions temporaires de circulation des trains, des condamnations de quais sont inévitables, concernant les Grandes Lignes mais, également, TER et Transilien, et seront d'ampleur non précisée. En particulier, la construction des passerelles au-dessus des voies et de leurs accès aux quais se ferait par fermeture de quais (et donc des voies desservies) pendant des durées non indiquées. Le "lancement" des passerelles proprement dit se ferait de nuit. Nous doutons que cela soit

sans conséquences pour les voyageurs et souhaitons avoir des éclaircissements et des engagements de la SNCF sur ce point.

- Les fondations du nouveau bâtiment. Situées à la verticale du tunnel des RER B et D, tout accident de chantier est scrupuleusement à éviter, ayant potentiellement des conséquences extrêmement graves sur la circulation des deux RER (Cf. RER A Porte Maillot). Pour nous rassurer, il a été dit par Stationord que tout risque de ce type est exclu, le futur bâtiment reposant sur les fondations des structures actuelles. Nous aimerions en être convaincus par une confirmation écrite, d'autant plus que nous avons appris par ailleurs que des fondations profondes seront nécessaires.
- La gare routière va vivre plusieurs phases travaux pendant lesquelles sa surface sera divisée par deux. Comment, dans ces conditions, le service bus pourra-t-il être satisfaisant ? Comment toutes les lignes y ayant leur terminus pourront-elles s'y loger ? Nous sommes inquiets et demandons des explications et des plans par phase validés par RATP, IdFM et Ville de Paris.

Plus largement, le quartier connaîtra simultanément d'autres chantiers importants : Hôpital Lariboisière et Boulevard de la Chapelle.

Et il faudra bien, un jour, réaliser les travaux d'aménagement extérieur de la gare, dont nous avons rappelé que nous n'en avons aucune connaissance à ce jour. La simultanéité de travaux intérieurs et extérieurs ne manque pas d'inquiéter par ses conséquences sur les cheminements des voyageurs.

On mesure les nuisances (encombrements, approvisionnement chantiers, bruit, poussière) pour les habitants du quartier et les conséquences pour tous les accès à la gare. Toutes les mesures doivent être prises pour les minimiser. Et des cheminements piétons et autres modes, très bien jalonnés et sécurisés, doivent être mis en place tout au long de ces chantiers.

Les mouvements de camions doivent être particulièrement organisés et coordonnés, la SNCF ayant refusé la voie ferrée pour l'approvisionnement du chantier. Nous le regrettons vivement.

Nous ne percevons pas les avantages que les usagers-clients des réseaux SNCF et RATP vont retirer de ce vaste projet, proportionnellement à son ampleur.

Des évolutions, négatives pour la plupart des voyageurs, sont regrettables.

La plus forte concentration des flux dans un secteur de la gare déjà saturé inquiète.

La saturation des espaces fréquentés par les voyageurs du quotidien n'est pas traitée.

L'incidence de la création de commerces et autres services sur les flux internes à la gare, et donc sur son fonctionnement, n'est pas clairement identifiée.