



Coupe du monde de rugby, Jeux olympiques Les échéances de la gare du Nord

Après avoir renoncé au projet de rénovation très contesté de la gare du Nord qu'elle portait avec Ceetrus (filiale d'Auchan), la SNCF réalise son plan B : le projet Horizon 2024 cherche à gagner de la place pour accueillir les supporters de la Coupe du monde de rugby et des JO.

Le compte à rebours a commencé : à un peu plus de 17 mois du lancement des JO, qui doivent se tenir à partir du 26 juillet 2024 à Paris, les équipes travaillant sur le chantier de transformation de la gare du Nord cherchent à tenir un planning serré. Avec l'objectif que tout soit terminé en avril 2024. Pour avoir un peu de marge au cas où...

Tous les chantiers ne sont pas encore engagés. « *Il reste trois gros appels d'offres à lancer* », précise Hélène Marbach, la directrice, côté

SNCF, de « *Horizon 2024* », nom du nouveau projet de modernisation de la gare du Nord, conçu par Gares & Connexions et sa filiale Arep. Un projet beaucoup moins radical que celui prévu initialement dans le contrat conclu avec Ceetrus (filiale immobilière de Auchan) unilatéralement résilié en septembre 2020 par la SNCF, en raison, selon elle, de dérives financières et de calendrier. Le dossier est maintenant devant la justice. Le projet Horizon 2024, défini en concertation notam-

ment avec la Ville de Paris (très critique sur le précédent projet) et Ile-de-France Mobilités, cherche avant tout à s'adapter à la hausse prévisible du trafic de la première gare d'Europe en terme de trafic : 700 000 voyageurs par jour actuellement, 900 000 attendus à l'horizon 2030. Et, d'ici là, un nombre accru de visiteurs au moment des JO, sans oublier auparavant la Coupe du monde de rugby, du 8 septembre au 28 octobre. Le tout sur un espace contraint de 80 000 m².

Gagner de la place

D'où un calendrier calqué sur ces deux grandes échéances, avec des opérations qui doivent s'échelonner dans le temps. Certaines étaient déjà identifiées dans le cadre du précédent projet, ce qui a fait gagner du temps. Les travaux ont ainsi déjà commencé pour réaménager le parking Effia. L'infrastructure sera complètement prête au printemps 2024. A ce moment-là, de nouvelles règles de dépose (en sous-sol) et de prise de clients (en surface) seront

appliquées par les taxis.

La gare routière sera aménagée à peu près au même moment pour accueillir une station de bus et un espace vélos doté de 1200 places avec des services (du gonflage par exemple). La toiture de la halle vélos comprendra des panneaux photovoltaïques. Pour accéder à ce nouveau parvis, qui sera végétalisé, un escalier fixe et un escalier mécanique ainsi qu'un ascenseur vont être installés. L'entrée sera élargie depuis la rue du Faubourg Saint-Denis.

La fin des aménagements dans la gare Transilien, là où les flux sont les plus importants, est prévue dans ce même calendrier: il y aura de nouveaux espaces de vente des billets, de nouvelles lignes de contrôle, une signalétique repensée et des commerces. Les correspondances seront facilitées grâce à de nouveaux escaliers roulants plus directs pour rejoindre les transports en souterrain et la station de bus juste au-dessus.

Auparavant, pour accueillir les supporters de la Coupe du monde de rugby, les principaux aménagements visent à faire de la place et à redonner plus de lisibilité pour mieux guider les voyageurs. Le terminal Eurostar va être agrandi. Et sur le long quai transversal Grandes lignes, il va falloir faire de la place. Deux boutiques vont disparaître pour proposer de nouveaux espaces d'attente et améliorer l'information voyageurs. Les voyageurs peuvent déjà remarquer une nouvelle signalétique avec des

panneaux beaucoup plus grands et lumineux, donc plus visibles, qui les orientent vers le métro et le RER.

Des espaces commerciaux qui avaient dû fermer du fait des travaux vont réouvrir d'ici cet automne. Une boutique Relay et un café vont ainsi remplacer l'ancienne brasserie Thierry Marx, ce qui permettra d'autres déménagements. Quand la gare aura été totalement rénovée, elle retrouvera le même nombre de commerces qu'avant, indique la SNCF.

L'idée consiste aussi à travailler sur la notion de halls (hall 1, hall 2...) comme c'est le cas en gare de Lyon. « Au niveau -1, il y a de la place. Donc nous travaillons sur les flux par rapport aux espaces. La signalétique doit être repensée depuis la gare RER. Pour simplifier les parcours de haut en bas, nous travaillons sur les circulations verticales », souligne Hélène Marbach. « Si on peut éviter les mouvements parasites de clients qui sont perdus, on gagne de l'espace », ajoute-t-elle.

De grandes terrasses sur le parvis

A l'extérieur, le parvis devrait devenir une véritable extension de la gare. Doté de panneaux d'information, il pourrait constituer un lieu d'attente pour les voyageurs. « Nous proposons que le parvis, propriété de la ville de Paris, puisse accueillir des terrasses », explique Hélène Marbach.

Il doit aussi devenir un « hub d'intermodalité »,

A l'extérieur, le parvis devrait devenir une véritable extension de la gare. Doté de panneaux d'information, il pourrait constituer un lieu d'attente pour les voyageurs.

également propice aux cheminements piétons. « L'objectif, c'est que le parvis reprenne vie », explique Gaël Desveaux, responsable chez Arep d'une équipe d'une quinzaine d'architectes qui travaillent sur le projet. Les voitures ne devraient plus pouvoir passer devant, ne laissant la place qu'aux vélos et aux bus, dont les circulations seraient réorganisées. « Nous voulons apaiser tout le système et créer une autre ambiance. La gare doit devenir plus fluide, plus verte, plus visible, et plus ouverte sur la ville », affirment les promoteurs du projet. En espérant mettre fin aux critiques sur

l'image dégradée de la gare du Nord souvent comparée, pour mieux en souligner les contrastes, à l'élégante gare Saint-Pancras à Londres.

Au total, le projet représente un coût de 85 millions d'euros (dont 30 millions pour les travaux sur le parvis). Plus tard, à l'horizon 2030, voire à un horizon plus lointain, d'autres évolutions pourraient être décidées. « Nous travaillons sur un schéma d'amélioration continue après 2024. Nos interventions sont raisonnées pour pouvoir accueillir de nouveaux programmes », conclut le représentant d'Arep.

Marie-Hélène POINGT



De nouveaux panneaux plus grands, donc plus visibles, doivent mieux guider les voyageurs.