

PRENDRE LE TEMPS ET L'ESPACE : AMÉLIORER LA CONNEXION ET LA LISIBILITÉ DE LA GARE DU NORD À LA GARE DE L'EST

Reconsidérer le rayonnement de ces gares dans leur quartier

La gare du Nord et la gare de l'Est représentent une véritable porte d'entrée aux échelles départementales, régionales, nationales et internationales. Grâce à leur proximité géographique de 500 mètres et leur importante fréquentation, elles forment un pôle d'échanges majeur aussi bien pour l'agglomération parisienne que pour Paris intramuros dont la vie locale du 10^e arrondissement en est impactée. Ce quartier est doté d'une faible présence d'espaces publics, de liaisons piétonnes urbaines complexes et peu lisibles. Ces dernières sont coupées par les faisceaux ferroviaires, les axes de circulation automobiles, des croisements et carrefours importants entraînant au final une faible connectivité entre ces deux gares. De plus, elles sont toutes deux orientées vers le centre de Paris, ne permettant pas ainsi aux quartiers situés en amont de profiter de leur rayonnement. Un ensemble de projets porté par différents acteurs sont en cours pour retravailler les liens entre ces deux gares, mutualiser leur fonctionnement et améliorer les filières économiques et commerciales. La gare du Nord est un pôle d'échange majeur avec 700 000 voyageurs par jour dont 500 000 (soit environ 80%) concernent le trafic de la banlieue avec 2100 départs de trains réguliers le long de 28 voies sur une surface de 80 000 m². C'est la 3^e gare mondiale après Tokyo et la première d'Europe avec des destinations variées allant d'Aulnay-sous-Bois à Amsterdam et Londres. Œuvre de l'architecte Jacques-Ignace Hittorff en 1864, sa création avait également un objectif politique et économique qui montrait la supériorité de la France. Au XIX^e siècle c'est avec les trains que l'heure s'harmonise sur le territoire français, les anglais inventent alors le mot « stress ». Listée parmi les monuments historiques depuis 1975 elle est pourtant sujette à un projet de réaménagement colossal de densification allant à l'encontre de sa création. Le projet est financé par Ceetrus, une filiale immobilière des hypermarchés Auchan, qui s'inspire de l'organisation des aéroports : entre passerelles, escaliers et ascenseurs, le voyageur, contraint au cœur d'un nouveau centre commercial en pleine course contre la montre, aura plus de distance à parcourir et des temps d'accès nettement augmentés. Un groupement d'architectes et d'urbanistes renommés dénoncent ce projet paradoxal : 3 fois plus de surface mais 5 fois plus de surface pour les commerces avec seulement deux fois plus pour les voyageurs. La capitale rencontre déjà des problèmes de densité, de qualité de l'air et de déplacement, pourquoi encore densifier ? Pour que la densité fonctionne il faut des vides. La poésie des gares est menacée, la gare du Nord donnait déjà une mauvaise image de la France, source de densité, de stress, lieu de squatte. Roland Castro affirme « On arrive à Paris, et on arrive n'importe où ». La gare Montparnasse est un bon exemple en termes d'échec face à ce type de projet. Sa galerie commerciale va être démolie par manque de développement économique étant fermée sur elle-même. Pourquoi ne pas se servir des erreurs commises ? Ce projet appauvrirait les rues de la Gare du Nord ainsi que le quartier des deux gares déjà très pauvre. C'est contraire au rayonnement des gares dans leur quartier.

Quant à la Gare de l'Est, elle accueille, depuis l'ouverture du TGV Est en 2007, environ 215 000 voyageurs par jour. Pour les riverains et les voyageurs réguliers, le réseau d'espaces publics reliant les deux gares est vécu comme relativement inadapté avec une importante circulation automobile et un fort dénivelé entre les gares avec des escaliers qui créent des difficultés pour les voyageurs portant des bagages. Pour les usagers occasionnels, la signalétique est peu efficace et les petites rues du quartier rendent peu lisible la proximité entre les gares. L'amélioration de la liaison Gare du Nord-Gare de l'Est se justifie aujourd'hui par le nombre important des échanges au sein de l'ensemble du pôle, échanges majoritairement souterrains de par le manque de connexions aériennes. Une véritable fourmilière oppressante, un stress accentué depuis les attentats. Le rôle des gares est fondamental dans le rôle des métropoles, sa fonction première étant la rencontre, c'est un lieu où l'être humain se croise. Elle devrait être un lieu d'accueil accessible en lien avec son quartier. Le paysagiste est en quelque sorte un médiateur qui pourrait transformer ces gares autrement, penser leur connexion et rapport au quartier sous une autre approche. Il utilise l'existant et le transforme. Par exemple, des voies SNCF désaffectées pourraient être des vides ou des couloirs pour relier la biodiversité.