

En annexe, d'autres remarques et questionnements qui peuvent être soulevés à la lecture du dossier.

Sécurité Incendie

Dans le permis de construire, il apparaît que c'est la même entreprise qui est coordinateur SSI et maître d'œuvre sécurité incendie. Sans un regard extérieur, comment s'assurer de la bonne conception de la sécurité incendie du projet ?

Usage des espaces

Dans la conception du projet, il est envisagé que la moitié de la passerelle 3 sera affectée aux départs Thalys. Une autre solution est-elle possible, permettant d'utiliser toute la passerelle en cas de grand départ, de forte affluence ou de situation dégradée ?

Pourquoi ne pas faire financer, par Thalys, le privilège de disposer d'une passerelle dédiée ou par Eurostar, pour son terminal Transmanche affecté ?

Programmation commerciale envisagée

Quelle programmation commerciale des espaces dans le terminal départ ?

En effet, beaucoup de commerces non alimentaires sont prévus, les commerces alimentaires de la gare sont situés assez loin du terminal départ (le Casino est situé au dans la gare RER, le Carrefour dans le couloir d'accès aux métros). Pourquoi ne pas prévoir des commerces alimentaires (sur une grande surface) pour permettre aux voyageurs en partance de se restaurer, eux qui seront contraints d'arriver assez tôt dans le terminal départ ?

De nombreux restaurants sont prévus dans les espaces supérieurs de la gare. Ces activités génèrent de nombreux déchets, du gaspillage alimentaire. Comment s'articule cette programmation avec l'ambition écologique du projet ?

Bâtiments rue de Maubeuge

La démolition reconstruction de ces bâtiments n'apporte rien à l'ambition de permettre un meilleur fonctionnement de la gare. Ils créent juste des bureaux (donc des flux financiers pour le projet).

Une rénovation performante, voire une extension en bois du 110 bis rue de Maubeuge, ne sont même pas détaillés à l'appui de l'affirmation qu'il est nécessaire de démolir ces bâtiments.

Quel est le bilan carbone de la démolition de ces deux bâtiments ?

Les produits issus de la démolition des murs seront ils réutilisés ou mis en décharge ?

Réemploi des matériaux

Il est envisagé des réemplois de matériaux lors des démolitions – déconstructions. Il est trop facile pour un maître d'ouvrage, qui se veut exemplaire, de s'exonérer de ses responsabilités et de reporter sur les entreprises de curage, la charge de trouver une solution de réemploi des éléments issus de la démolition.

Le maître d'ouvrage peut-il s'engager sur la valorisation des matériaux et bien effectuer lui-même un suivi de ces réemplois, en communiquant ce suivi au public au cours du chantier ?

Réutilisation des halles Polonceau et Transilien

Quel usage est pressenti pour la halle Polonceau de 1877 et de la halle vitrée de 2001, qui doivent être démontées puis remontées dans le cadre du projet ?

Avec la gare Litsch, la SNCF ne s'est rendu que tristement célèbre en Ile de France pour sa gestion des gares démontées – remontées. Une solution doit être trouvée avant tout démontage, au risque que les deux halles connaissent le même (triste) sort.

Une partie des colonnes de fonte de la halle Polonceau ont été découpées à l'occasion de la construction de la gare routière et des bureaux d'exploitation associés. Si la SNCF connaît le lieu de stockage des fûts de colonne et si leur état le permet, est-il prévu de reconstituer les colonnes en fonte lors du nouvel usage de cette halle ?

Flux financiers

Pièce B 2a, page 198, le porteur du projet se dispense de communiquer l'évaluation financière du projet. Dans le respect du secret des affaires, il pourrait toutefois être communiqué certains chiffres de manière globale. Ainsi, pour les différentes parties du projet, est-il possible de transmettre les différents coûts et grands postes pour les études, la conception la démolition, la construction, la maintenance prévisionnelle ?

Les flux financiers prévisionnels perçus par l'exploitant par ensemble pourraient être aussi détaillés par grands ensembles : quels sont les revenus envisagés des bureaux (en particulier pour les opérations de démolition reconstruction rue de Maubeuge), de la salle de spectacle ou des commerces (par famille de commerce : non alimentaire, restaurant, kiosque) ?

Ces informations pourront-elles être communiquées au public pour permettre la compréhension du projet ?

Régime juridique (I)

Pièce B 2a, page 198, il est affirmé que la SA Gare du Nord 2014 relèverait (probablement) du droit privé. Cette société sera gestionnaire, des espaces en gare qui relèvent de la domanialité publique et qui seront affectés à un service public. Cette affirmation peut-elle être étayée, en particulier sur la nature juridique des contrats conclus avec les exploitants des différentes activités en gare ?

Les bureaux, la salle de spectacle, les commerces feront ils l'objet de baux ou d'autorisations d'occupation du domaine public ?

Étude de flux

Indépendance de l'AREP

L'Étude de flux dans le cadre de l'enquête publique et l'Enquête dans les gares parisiennes et d'interconnexion dans le cadre de la convention « étude relative à la décongestion des gares parisiennes », qui diagnostique les problèmes de flux dans la Gare du Nord, ont été réalisés par la même entreprise (AREP).

L'AREP a aussi participé en 2014 à l'étude préalable concernant la transformation de la Gare du Nord (avec l'architecte Jean-Michel Wilmotte).

Le projet soumis à l'enquête publique est conçu par Valode et Pistre Architecte, en collaboration avec l'Atelier d'architecture SNCF Gare et Connexion, dont l'adresse et le numéro de téléphone sur le permis de construire sont les mêmes que ceux de l'AREP (!), qui est aussi 'assistant flux' pour ce projet.

L'AREP, est une entreprise filiale de la SNCF Gare et Connexion, actionnaire du projet.

Quelle est la garantie de la pertinence de cette étude de flux par rapport à l'enquête sur les flux de 2014 ou bien par rapport à l'étude préalable de 2014 ?

Dans cette situation, quelle est la garantie d'impartialité et d'objectivité de l'étude de flux présentée dans le cadre de cette enquête publique ?

Comment s'assurer de l'indépendance de l'AREP vis-à-vis de la SNCF, actionnaire de la société portant le projet de refonte de la Gare du Nord et dont l'atelier d'architecture collabore à la conception du projet ?

Au vu de l'importance du projet, pour éviter tout risque de conflit d'intérêt ou éviter de donner le sentiment d'un mélange des genres, l'étude de flux aurait dû être réalisée par une structure indépendante de la SNCF ou de Auchan.

Identification des modifications apportées par le projet et prise en compte des usages

Dans l'étude de flux pour les nouveaux espaces, il n'est pas identifié les modifications apportées aux

espaces de la gare et leur influence sur les flux (pour celles qui ont le plus d'impact).
Les modifications apportées par le projet peuvent-elles être identifiées dans les schémas et analysées ?

L'étude de flux est difficilement intelligible car elle n'analyse pas l'équilibre entre la gestion des flux dans la gare (qui est la raison de ce projet) et les espaces commerciaux créés dans le hall départ.

La pertinence des emplacements commerciaux voir les activités dans ces espaces n'est pas abordée : par exemple l'impact sur les circulations d'un commerce générant une file d'attente en dehors du magasin (cas du Burger King à Saint-Lazare ou d'un commerce créant un évènement). L'étude devrait être reprise et complétée sur ces points.

Pièce B 2a

Page 53 : les nombres de montées descentes s'appuient sur des comptages de 2013 à 2015. Ces données peuvent être obsolètes. Pour un projet d'une telle ampleur, pourquoi n'a-t-il pas été procédé à une actualisation de ces données ?

P 58 : l'étude constate que la lisibilité des circulations est entravée par les commerces, dans ce cas, pourquoi vouloir implanter des commerces dans les flux du nouveau terminal départ créé ?

Pièce B 2b, pages 105 et suivantes, suite à l'étude des flux sur le périmètre transilien, aucune optimisation du projet n'est envisagée pour répondre aux problématiques soulevées par l'étude de flux. Des dysfonctionnements nombreux sont listés, notamment :

Au niveau N00 :

- l'organisation des espaces au niveau N00,
- l'implantation des trémies A1, A2 et A3
- la largeurs des trémies existantes entre les niveaux S02 et N00, donc la capacité des voyageurs à sortir des quais 30 à 36.

Au niveau S01 : prévoir l'ajout d'un escalier fixe vers le RER B sud, afin de répondre à la croissance des flux.

Au niveau S02 : l'extension des trémies existantes en têtes des quais RER B et D.

Pourquoi réduire la largeur d'un l'escalier fixe menant aux quais RER B et D Nord, ce qui crée des congestions ?

Pièce B 2b, page 212, la synthèse pour les quais longitudinaux et le terminal arrivée relève 3 éléments médiocres et un élément mauvais (pour le quai 19 : encombrement du quai et très faible largeur de passage)

La gare du nord n'ayant pas vocation à être en chantier tous les 10 ans, serait-il possible que le projet soit optimisé pour répondre à ces 4 éléments pour le terminal arrivée (en particulier le fonctionnement du quai 19) ?

Pièce B 2b, page 233, la synthèse de l'étude de flux pour la nouvelle configuration du terminal départ relève 7 points problématiques lors du fonctionnement de la gare. Seuls 4 points sont positifs (dont la circulation dans la rue commerçante, mais il ne faut surtout pas dire que le projet vise à transformer la gare en centre commercial !).

L'ampleur du projet (impact, montant des travaux) devrait là aussi conduire à un projet plus ambitieux et à la prise en compte des préconisations formulées pour le terminal départ : la gare doit fonctionner, il ne doit pas y avoir de congestions devant les passerelles, les passerelles doivent être plus larges, les usagers doivent pouvoir arriver à prendre leur train.

Un nouveau projet optimisé pour le terminal départ est attendu à minima pour ce projet, même si les surfaces commerciales doivent être réduites, même si le projet doit être décalé dans le temps.

Document de demande d'autorisation d'exploitation commerciale.

Création d'un centre commercial – terminal départ

Il est asséné en préambule, par la société Bérénice, des 'nouveaux besoins' pour les usagers :

- L'aspiration à plus de sécurité, de fluidité, de confort...
- Le besoin de services diversifiés, d'un véritable lieu de vie associant commerce, sport, culture et travail ;
- Le désir d'un rapport étroit avec le monde naturel et végétal ;
- Et bien sûr, l'accès au développement exponentiel du numérique et de toutes ses applications.

Ces besoins qui servent à justifier le projet ne sont pas appuyés par une quelconque étude ou analyse. Ils sont juste affirmés dans ce document par la société Bérénice pour la Ville et le Commerce (tout est dit) et doivent donc servir de justificatif pour le projet.

Si l'objectif n'est plus de construire des gares austères uniquement tournées vers le transport, les autres besoins relèvent plus de la communication et de l'amusement du voyageur. Au vu des études de flux produites, il semble préférable de construire une gare permettant de prendre son train avant de privilégier la construction d'une gare permettant 'l'accès au développement exponentiel du numérique'. La gare reste avant tout un lieu où l'on accède à des moyens de transports, même si les consultants en commerce du porteur de projet semblent l'avoir oublié.

L'étude ne démontre jamais la pertinence de construire autant de commerces dans une gare.

Matériaux

Il est prévu l'emploi de matériaux bio-sourcés, lesquels ?

Au-delà des exemples de l'étude et des déclarations d'intention, cette partie peut être développée ?

Les études sont assez avancées (notamment les détails des matériaux en annexe du document) pour connaître les matériaux envisagés pour la construction du bâtiment

Régime juridique (II)

Il est affirmé page 25, qu'actuellement 'Certains magasin [sont] soumis à autorisation et dispos[e]nt de droits commerciaux'. Comment des commerces localisés sur du domaine public peuvent-ils bénéficier de droits commerciaux ?

Dans l'annexe, à la présentation de CEETRUS, il est détaillé la signature de baux. Le bâtiment étant une gare, il devrait relever de la domanialité publique dans son ensemble. Est-il prévu de conclure des baux (avec constitution de droits réels) ou s'agira-il de conventions d'occupation du domaine public (cf. interrogation sur le régime juridique des espaces en gare) ?

Flux logistiques dans la gare.

Il est prévu une mutualisation des flux pour les approvisionnements des commerces/restaurant. A l'occasion du projet, pourquoi cette démarche n'a pas l'ambition d'être étendue à l'ensemble des autres flux, afin de minimiser les circulations des poids lourds vers la gare ?