

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE SUR LE PROJET PARIS GARE DU NORD 2024

RÉUNION PUBLIQUE D'ÉCHANGES ET D'INFORMATION
MARDI 3 DÉCEMBRE 2019

COMPTE-RENDU

Durée de la réunion : **3h**

285 participants

1. INTRODUCTION DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur de la réunion, accueille les participants et introduit la réunion réalisée dans le cadre de l'enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire sur le projet de Gare du Nord 2024.

Il présente la tribune.

À la table de la commission d'enquête :

- ◆ Sylviane DUBAIL, présidente
- ◆ Daniel TOURNETTE, membre
- ◆ Jean-François LAVILLONNIÈRE, membre

À la table des porteurs du projet :

- ◆ Stéphane COUGNON, Directeur du programme Paris Gare du Nord 2024, SNCF Gares & Connexions
- ◆ Frédéric CHOUZENOUX, Directeur du développement, SA Gare du Nord 2024
- ◆ Aude LANDY-BERKOWITZ, Présidente du Directoire, SA Gare du Nord 2024
- ◆ Pascal CROCE, Directeur exécutif, SA Gare du Nord 2024
- ◆ Denis VALODE, Architecte, Valode & Pistre

Il annonce le déroulement de la réunion publique :

- ◆ Rappel sur l'enquête publique et son déroulement
- ◆ Présentation du projet soumis à enquête publique
- ◆ Temps d'échanges

La commission d'enquête et l'enquête publique

Sylviane DUBAIL, présidente de la commission d'enquête, remercie le public et rappelle deux éléments importants concernant la commission d'enquête :

- ◆ La commission d'enquête est composée de 3 personnes représentant une formation collégiale, qui est une garantie de débat et de confrontation d'idées, essentielle pour produire un avis objectif ;
- ◆ La nomination par le Président du Tribunal Administratif signifie que la commission d'enquête est totalement indépendante.

L'enquête publique se déroule du 20 novembre 2019 au 8 janvier 2020, soit 50 jours consécutifs. C'est une enquête prescrite par le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, en application du code de l'environnement.

Sylviane DUBAIL rappelle les 5 lieux d'enquête :

- ◆ La préfecture de Paris, siège de l'enquête
- ◆ Et les 4 mairies des 9^{ème}, 10^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements.

Sylviane DUBAIL explique que l'enquête publique s'inscrit dans une démarche de démocratie participative engagée lors des étapes de concertation préalable. Durant toute la durée de l'enquête, le dossier d'enquête est accessible dans les 5 lieux de l'enquête publique, et consultable également sur le site internet dédié à l'enquête. Les observations des contributeurs seront recueillies sur le registre du site dédié à l'enquête, mais également sur les registres papiers mis à disposition dans les 5 lieux d'enquête. Les permanences sont assurées par les commissaires enquêteurs dans les 4 mairies d'arrondissement et en Gare du Nord, soit 12 permanences au total. Ces permanences sont très importantes car elles permettent des échanges poussés. Le rôle du commissaire enquêteur est aussi de garantir la bonne information du public.

À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête rédige un procès-verbal synthétisant les observations recueillies au cours de l'enquête, complété par les propres observations et questions de la commission. Ce document sera remis à la maîtrise d'ouvrage, qui sera invitée à y répondre. La commission va alors travailler sur la rédaction du rapport des conclusions motivées et de son avis, qui peut être favorable, favorable avec réserve ou défavorable. Le rapport sera ensuite remis au Préfet de la région Ile-de-France qui le transmettra au maître d'ouvrage. Finalement, ce sera le Préfet qui se prononcera sur la délivrance du permis de construire. Ces différents documents seront consultables pendant 1 an dans les mairies d'arrondissement, au siège de l'enquête et sur le site internet de la préfecture.

2. PRÉSENTATION DES PORTEURS DU PROJET :

PARTIE 1 : LA GENÈSE DU PROJET

Stéphane COUGNON, Directeur du programme Paris Gare du Nord 2024, SNCF Gares & Connexions, rappelle que le projet s'inscrit dans le cycle de transformation que connaissent toutes les grandes gares parisiennes.

Il revient sur les grandes étapes de la Gare du Nord :

- ◆ Sa création en 1846,
- ◆ Sa première grande transformation par l'architecte Jacques Ignace Hittorff en 1864,
- ◆ La construction d'une gare souterraine pour le RER en 1981,
- ◆ L'accueil des TGV Eurostar et Thalys entre 1993 et 1996,
- ◆ La création d'un nouveau pôle d'échanges en 2001.

Stéphane COUGNON détaille la triple ambition des porteurs de projet et de leurs partenaires pour ce projet d'intérêt général :

- ◆ Répondre à l'urgence d'extension de la gare tout en améliorant l'offre de services et de commerces,
- ◆ Améliorer toutes les correspondances entre les différents modes de transport présents dans et autour de la gare, en facilitant les accès et les cheminements,
- ◆ Améliorer l'image de la gare.

Actuellement, la Gare du Nord représente environ 700 000 voyageurs, mais avec les projections faites par la SNCF, ce serait 900 000 voyageurs attendus à l'horizon 2030. Pour SNCF Gares & Connexions, il apparaît donc impératif de résoudre les problèmes capacitaires de la gare pour améliorer le confort des usagers.

Il s'agit de dissocier les flux grandes lignes, doubler les espaces destinés aux services publics du transport et fluidifier les parcours. Il s'agit de renforcer les améliorations apportées à la gare en 2001, et de doubler les connexions entre la gare souterraine et la gare de surface.

Il présente les enjeux issus du diagnostic et les objectifs retenus dans le programme :

- ◆ **Enjeu 1** : Accueillir plus de voyageurs avec les meilleurs niveaux de confort dans la temporalité des Jeux Olympiques ;
- ◆ **Enjeu 2** : Favoriser l'intermodalité et une meilleure intégration de tous les modes de transport autour de la gare :
 - Le projet permettra une requalification de l'espace public,
 - Un nouveau parvis sera créé à l'est de la gare,
 - La gare de bus actuelle sera reconfigurée en une écostation bus,
 - 1200 places de vélos gardiennées seront créées au cœur du dispositif.
- ◆ **Enjeu 3** : Renforcer les liens avec la ville (la promenade urbaine du Boulevard de la Chapelle, le nouveau Lariboisière...) ;
- ◆ **Enjeu 4** : Mettre la gare au niveau des grandes gares parisiennes et européennes en termes d'usages et de services puisque SNCF Gares & Connexions considère que la Gare du Nord est actuellement sous-équipée.

La priorité reste donnée aux cheminements des voyageurs et aux espaces d'attentes qui leurs sont consacrés.

L'élaboration du projet est le fruit d'une réflexion partagée depuis plus de 4 années. À la fin de l'année 2016, un schéma directeur de transformation de la gare a été validé, un dialogue permanent a été établi avec l'État, la Ville de Paris, la mairie du 10^{ème} arrondissement, Ile-de-France Mobilités et la RATP. Et depuis mai 2017, un comité de coordination partenarial a été installé.

Les principes du montage pour cette 5^{ème} transformation de la gare, ont été entérinés depuis 2017. Le recours à une société d'économie mixte à opération unique est le seul dispositif qui permet à la SNCF de garder le contrôle de l'opération, via un contrat de concession confié à une société de projet, dont SNCF Gares et Connexions est actionnaire à 34%, tout en minimisant son investissement. La gare appartient à la SNCF, et seules les surfaces de services et de commerces seront concédées.

PARTIE 2 : L'ÉLABORATION DU PROJET GARE DU NORD 2024

Aude LANDY-BERKOWITZ, présidente du directoire de la SA Gare du Nord 2024 revient sur la concertation menée du 1^{er} mars au 18 avril 2019. 5 réunions thématiques avaient été organisées, ainsi que 4 visites commentées. 248 contributions ont été rédigées sur la plateforme contributive, et ont permis d'améliorer et de faire évoluer le projet.

Les différentes évolutions ont été présentées le 14 mai lors de la réunion de restitution, qui a permis par la suite de déposer le permis de construire qui intégrait le travail de concertation mené. Les évolutions ont concerné 4 points principaux :

- ◆ Diminution de la volumétrie du bâtiment au nord
- ◆ Augmentation des espaces verts
- ◆ Amélioration des accès aux espaces en toiture
- ◆ Traitement des façades nord et est
- ◆ Le lancement d'études sur une meilleure connexion au nord de la gare et la gestion des flux et des taxis.

Le dialogue actif est désormais interrompu pendant le temps de l'enquête publique. Ce dialogue reprendra le 9 janvier, au lendemain de la clôture de l'enquête publique. Depuis le 21 mai, le dossier de permis de construire est en cours d'instruction.

Diffusion d'un film de présentation du projet disponible sur le site internet : www.stationord.fr

PARTIE 3 : LES COMPOSANTES DU PROJET

Frédéric CHOUZENOUX, Directeur du développement, SA Gare du

Nord 2024, présente les différentes composantes du projet (diapositives 22 à 26 du diaporama de présentation de la réunion publique) :

- ◆ Les entrées actuelles de la gare sont conservées, notamment en ce qui concerne les accès à l'Ouest de la gare sur la rue de Maubeuge
- ◆ La création d'une façade est, qui présentera 3 entrées dans la gare depuis la rue du Faubourg Saint-Denis
- ◆ Le hall d'échanges va être renforcé, avec le doublement des circulations verticales
- ◆ La superficie du quai du terminal transmanche sera doublée en termes de superficie
- ◆ Le hall de départs grande ligne sera équipé de 3 nouvelles passerelles qui desserviront les quais
- ◆ Le réaménagement de la gare routière actuelle en écostation bus, qui accueillera 21 quais de stationnement
- ◆ La station de vélo, de 1200 places, sera créée au cœur de la gare et des principes d'intermodalité.

Diffusion du film expliquant les différents parcours de voyageurs au sein des nouveaux espaces voyageurs du projet, commenté par Frédéric CHOUZENOUX qui détaille différents parcours type (ce film est disponible sur le site internet : www.stationord.fr)

Aude LANDY-BERKOWITZ, détaille l'évolution des surfaces de la gare. Une des grandes ambitions du projet est de construire une gare confortable pour les voyageurs et les usagers du quotidien, et de proposer parallèlement de nouveaux services et activités au sein de la gare pour les habitants du quartier notamment. Le projet prévoit donc la création de 61 000 m² supplémentaires, dont 22 500 m² dédiés aux espaces de circulation et d'attente, et 31 400 m² dédiés aux nouvelles activités (loisirs, culture, bureaux, espaces verts, commerces...) avec 18 900 m² de commerces qui incluent les 5 000 m² actuels, 2 500 m² destinés au transmanche, sous douane. Aude LANDY-BERKOWITZ rappelle qu'il n'y a aucun parcours commercial imposé aux voyageurs.

PARTIE 4 : LE PARTI PRIS ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Denis VALODE, architecte chez Valode & Pistre, rappelle que le projet de transformation de la Gare du Nord est à la fois un projet d'intégration urbaine dans un quartier, mais également un projet de transformation de ce quartier.

Il rappelle les principales modifications concernant les volumes du projet, la facilitation des flux, les ouvertures, les accès à la gare, la lumière (qui descend jusqu'à la mezzanine du RER pour assurer la continuité entre la gare souterraine et la gare de surface) permettant de rendre la gare la plus lisible possible.

Denis VALODE rappelle que le projet apportera au quartier un nouvel espace végétal de plus d'1 ha, notamment sur les toits d'extension qui seront traités en jardins terrasses, accessibles au public.

PARTIE 5 : LES ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET

Aude LANDY-BERKOWITZ, revient sur les atouts environnementaux du projet. Elle rappelle que le souhait des porteurs de projet est de développer un nouveau modèle de gare écoresponsable, bas carbone, avec une empreinte environnementale quasi-nulle lors de la phase construction, mais également en phase d'exploitation (ex : mise en place d'une vélostation et d'une écostation).

L'objectif est également de diviser par 4 le bilan carbone des livraisons. Pour cela, les camions, à faible émission de particules fines ou électrique, passeront de 200 à 165, et passeront uniquement par le nord via le boulevard périphérique.

Le projet privilégie également le recours aux énergies renouvelables. 70% des approvisionnements énergétiques seront assurés via le CPCU. Des panneaux photovoltaïques couvriront 50% des besoins d'éclairage des nouveaux halls.

Il y aura aussi un système de récupération des eaux pluviales mis en place sur les terrasses qui permettra par exemple de nettoyer les sols, ou d'arroser le futur parc.

La création du parc d'1 ha permet la création d'un îlot de fraîcheur, et favorise le retour à la biodiversité du quartier.

Le projet prévoit la mise en place de solutions innovantes concernant l'exploitation, afin de faire de la gare la 1^{ère} gare écoresponsable avec zéro déchet.

Tous les exploitants seront sélectionnés au regard de leur implication dans les questions environnementales.

Le projet va bénéficier de 4 certifications, labels, qui permettront de rendre la gare plus performante d'un point de vue environnemental.

PARTIE 6 : LES TRAVAUX

Frédéric CHOUZENOUX, présente les travaux. Il précise qu'il y aura 4 ans de travaux, entre début 2020 et mars 2024.

Il y aura deux grandes phases de travaux :

- ◆ **Phase 1 : 2020-2022** : elle concernera les interfaces ferroviaires : extension de la gare routière au-dessus des voies ferrées, renforcement des fondations au sein de la gare, renforcement des circulations verticales au sein de la gare, construction des passerelles....

- ◆ **Phase 1 : 2022-2024** : construction des bâtiments plus classiques au-dessus du nouveau hall des départs, et les immeubles de la rue de Maubeuge qui s'élèveront en superstructure.

Frédéric CHOUZENOUX rappelle que la SA Gare du Nord a pris des engagements forts afin d'accompagner les travaux :

- ◆ Préserver l'ensemble des accès et des cheminements de la gare
- ◆ Poursuivre le dialogue continu avec les riverains, avec notamment la mise en place d'un référent chantier
- ◆ Garantir la visibilité et l'accessibilité des commerces présents dans et autour de la gare
- ◆ Adopter des mesures anti-bruit et anti-poussière
- ◆ Mettre en place une coordination de l'ensemble des travaux à l'aide d'un OPC Chantiers urbains.

3. TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC :

Jean-Baptiste POINCLOU, introduit le temps d'échanges.

Philippe GIRAULT, Association « SOS La Chapelle », souhaite obtenir davantage d'informations sur la liaison entre la gare et le boulevard de la Chapelle, qui lui semble être abandonnée si ce n'est pour des usages de logistique et de desserte. Sachant que les voies ont été réduites, il estime que ce boulevard sera embouteillé et que les liaisons entre le Nord de Paris et la Gare du Nord n'existeront pas. Le projet qui prévoit une liaison avec le Nord par le Boulevard Saint-Denis lui semble très optimiste.

Sylvain RAIFAUD, adjoint à la mairie du 10^{ème} arrondissement et membre écologiste dans le 10^{ème} arrondissement, remercie les membres de la Commission d'enquête pour leur travail en souhaitant que l'enquête qui va être menée rassemble plus de monde que les 400 personnes qui ont participé à la concertation menée par Ceetrus sur les 700 000 voyageurs de la Gare du Nord et les 90 000 habitants du 10^{ème} arrondissement. Il estime que l'équilibre global du projet ne pouvait pas être remis en question dans le cadre de cette concertation. Il pense que le « deal » entre la SNCF et Ceetrus est de construire un « grand centre commercial » car les 60 000 m² de commerces correspondent au centre du Millénaire à Aubervilliers qui est un grand centre. 60 000 m² de commerces contre le fait de faire la rénovation de la gare. Cet équilibre-là ne lui semble pas adapté. Il revient sur les circulations prévues dans la gare et soutient que les usagers seront obligés de passer dans le centre commercial et obligés de venir jusqu'au parvis pour circuler à l'intérieur de la gare quelle que soit leur destination. Il pense que le parvis est trop petit parce qu'il y avait une brouille historique entre Hausmann et Hittorff qui fait que l'îlot devant la gare n'est pas adapté. Il pense que c'est pour cette raison que la liaison vers le nord est importante. Il estime que cette enquête publique est une occasion d'améliorer la station de vélo qui semble totalement inadaptée à la demande. Il rappelle que la gare d'Amsterdam, qui n'est pas la plus grande d'Europe, propose 10 000 places de vélos et estime le besoin de places de vélos à 10 000 au regard du travail fait par la Ville de Paris pour développer le vélo. Il ajoute un dernier élément concernant les discussions avec la Métropole qu'il juge insuffisantes. Il pense que les réflexions auraient dû envisager un déport de certains trafics en banlieue comme cela a été fait avec la gare TGV de Massy. Il imagine une gare de Pleyel à Saint-Denis qui prendrait une part du trafic national et international arrivant actuellement à la Gare du Nord de façon à faire baisser la pression sur le quartier.

Jean-Pierre LEROUX, ancien élu communiste du 10^{ème} arrondissement, voit dans la présentation faite par les porteurs du projet, des éléments déjà entendus tels qu'une « gare écocitoyenne », une « gare bas carbone », une « gare qui s'intègre dans le quartier ». Ayant assisté à toutes les réunions sur la Gare du Nord 2024, il rappelle que, contrairement à d'autres, il n'a pas changé d'avis.

Il affirme que ce projet constitue un véritable détournement de la fonction d'une gare, jugeant qu'il ne donne pas suffisamment la priorité à l'amélioration des services ferroviaires et des modalités de déplacement des voyageurs. Il pense que ce projet entraîne une complexification et un rallongement des temps de parcours pour les différents usagers et que la priorité a été de développer un pôle commercial et d'activités diverses dont l'activité ne semble pourtant pas établie. Il rappelle que la Commission Départementale d'Aménagement Commercial s'était prononcée contre le projet alors que la Commission nationale n'a émis que des avis positifs. Il estime que ce projet correspond à un modèle consumériste dépassé qui présente également l'inconvénient de générer des flux supplémentaires dans un quartier déjà complètement saturé et victime de pollutions de tous types. Il pense que la construction de cet énorme bâtiment au-dessus du pôle des bus générera des travaux lourds, de très longues durées, principalement de nuit, qui seront sources de nuisances pour les riverains et les différents usagers. Il estime que la construction de ce bâtiment de 25 mètres de haut va nécessiter de consolider les fondations de la station de bus ce qui entraînerait des travaux lourds au niveau de la gare RER et donc des perturbations de trafic pour les Franciliens. Il propose de dédensifier significativement la Gare du Nord en priorisant l'amélioration des circulations des voyageurs, et encourage la présence de services ferroviaires et de services publics pour tous. Il pense qu'il faut également favoriser l'intermodalité et l'intégration urbaine dans le quartier car, selon lui, l'ouverture du projet vers le nord permettrait de diversifier les flux d'accès à la gare et de dégager le parvis. Il estime que l'extension du périmètre du projet est indispensable pour favoriser la liaison avec les projets alentours (le nouveau Lariboisière, la promenade urbaine...). Enfin, il demande de préserver le patrimoine exceptionnel de la gare.

Agnès GARICHON, riveraine de la rue de Compiègne, précise qu'elle a assisté aux réunions de concertation et n'a eu aucune réponse à ses questions. Elle demande des précisions sur :

- ◆ La circulation autour de la gare
- ◆ Le/les déposes minutes
- ◆ Le projet urbain partenarial (PUP), concernant les requalifications des rues adjacentes.

Réponses du Maître d'ouvrage :

Frédéric CHOUZENOIX, SA Gare du Nord 2024, rappelle que le maître d'ouvrage a pris l'engagement d'étudier les ouvertures vers le nord. Ces études sont en cours et seront présentées au public en début d'année 2020. Le maître d'ouvrage a bien reçu la contribution de Philippe GIRAUD avec le cabinet Lumière des Ateliers Dada et il explique que des échanges auront lieu sur l'ensemble des ouvertures vers le nord, que ce soit par la

rue du Faubourg Saint-Denis, que ce soit par des passerelles ou que ce soit par le cheminement logistique.

Concernant les aménagements autour de la gare, il explique que la SA Gare du Nord 2024 est en attente des éléments du PUP qui sont sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris, qui partage la même ambition que la SA pour pacifier le quartier. Il informe que ce sujet est actuellement en dehors du périmètre du permis de Construire et que M. Valode n'a pas été missionné pour travailler sur les abords de la gare.

Concernant les interventions de Monsieur RAIFAUD, il précise que le projet prévoit 13 000 m² de commerces qui sont créés et non 60 000 m² de commerces créés. Il estime que les gens ne seront pas obligés de passer par le centre commercial car la majorité des commerces seront créés au-dessus de la gare du terminal de départs. Il explique que le projet prévoit la création de 2000 m² dans les espaces de la gare qui se situent au niveau du RER et au niveau du métro (le -1, le RDC Bas en lien avec le parvis et le RDC haut en lien avec la rue du Faubourg Saint-Denis et il y aura 2 500 m² supplémentaires dans la partie Transmanche sous douane.

Concernant la vélostation, Il rappelle que SNCF Gares & Connexions ainsi que la Ville de Paris sont en réflexion pour développer les capacités de vélos. Il indique que les 2 000 places de la vélo station représentent 20% du Plan Vélo Paris 2015-2020 et 30% des places Véligo actuellement disponibles.

Camille COURSAULT, citoyen, souhaite savoir de quelle manière les porteurs de projets seront assurés que les commerces mèneront des actions éco-responsables, dans une démarche environnementale.

Carole MARGERIE, usagère du pôle et citoyenne, revient sur le projet de l'écostation bus et affirme que les images ne présentent aucune intégration paysagère. Elle demande si des réflexions ont été faites pour prévoir la plantation d'arbres en pleines terres. Elle estime que le confort d'attente des usagers sur les images sur le devant de la gare routière ne semble pas correspondre à un véritable confort en période d'intempéries et face aux îlots de chaleur. Elle s'interroge sur la signification réelle des services du quotidien évoqués, hormis le stationnement vélo qui serait créé. Elle demande quelle est la différence avec les commerces. Enfin, concernant le vélo, en partant de l'hypothèse de 900 000 usagers à l'horizon 2030 et que la vélostation compte 2000 places de vélo, elle estime que cela correspond à une place de vélo pour 450 usagers ce qui est loin des standards des pays du Nord, selon elle. Elle s'interroge sur l'ambition de la SNCF pour accueillir tous les usagers au regard de l'ensemble des accès autour du projet, face au développement du vélo en Île-de-France.

Michel BABUT, Association des usagers des transports, rappelle que la FNAUT a déposé un avis détaillé au mois d'avril après la concertation et que peu d'éléments nouveaux sont arrivés depuis. Il estime que le principal défaut de ce projet est que l'angle sud-est, déjà très occupé, sera encore plus saturé car tous les départs de la SNCF, y compris pour le transmanche, se feront à cet endroit dans le cadre du projet. Concernant les circulations verticales, il pense que le doublement annoncé est en soi une bonne chose mais que le problème porte sur le niveau RER qui ne serait pas du tout pris en compte car le projet

est mené par SNCF Gares & Connexions alors que le niveau RER est géré par SNCF Réseau. Il estime regrettable que le niveau RER d'une gare comme celle-là ne soit pas amélioré alors que le trafic RER va croître, qu'un nouveau matériel à deux niveaux arrivera sur ces lignes et que le prolongement du RER E va également amener plus de voyageurs. En ce qui concerne les temps de parcours, il se dit non convaincu par l'annonce d'une diminution des temps de parcours car il estime qu'à part les voyageurs arrivant par l'écostation bus, tous les voyageurs pour les grandes lignes vont devoir monter et descendre un étage de plus donc que les temps de parcours vont forcément augmenter. Il présente un exemple concret en affirmant que le maître d'ouvrage compte un temps de parcours actuel de 5min48 pour un trajet allant de l'écostation bus au départ grandes lignes et un gain de temps, dans le cadre du projet, de 4min09. Cependant, il annonce avoir chronométré ce parcours sur le terrain et, selon ses calculs, ce temps de trajet est actuellement de 3 minutes environ. Il affirme qu'il y aura un allongement des temps de parcours dans le cadre du projet. Enfin, concernant la Ville de Paris, il estime dommage qu'il n'y ait pas de plan ni schéma disponible au sujet des aménagements extérieurs car cela a évidemment une grande importance pour l'arrivée et les départs des voyageurs.

Alexandre DUBOIS, habitant et membre du comité des habitants de la Gare du Nord et de La Chapelle, exprime son désarroi face à la gare actuelle et ses environs, et en particulier concernant le cadre de vie actuel sur la rue du Faubourg Saint-Denis qui ne peut être appréhendé que si l'on y vit. Il pense que la rue est déjà saturée et pleine de voitures et de bus matin et soir. Il estime que les nouveaux trajets évoqués dans la présentation du projet entre la rue et la gare constituent un nouveau flux qui devra être absorbé par la rue du Faubourg Saint-Denis. Concernant les travaux, il demande quelles sont les interventions prévues la nuit, en rappelant que des travaux de revêtement de la gare routière ont déjà été réalisés récemment à 23h45. Il demande comment les habitants proches de la Gare du Nord seront appréhendés pendant les travaux. Par ailleurs, il estime que les trafics générés par les VTC et taxis pourraient être réorientés dans les sous-sols et parkings de la Gare du Nord. Enfin, il s'étonne de ne pas avoir entendu parler de l'impact du projet sur les commerces de proximité.

Réponses du Maître d'ouvrage :

Stéphane COUGNON, SNCF Gares & Connexions, précise que les sujets abordés aujourd'hui dans le cadre de l'enquête publique portent uniquement sur les éléments compris dans le permis de construire. Il rappelle qu'il existe un ensemble d'autres démarches et réflexions qui sont portées par SNCF Gares & Connexions et d'autres maîtres d'ouvrage mais ne portent pas sur le permis de construire. Pour autant, il précise que les porteurs du projet répondront à toutes les questions posées ce soir. Concernant la circulation des voitures, des VTC et des deux roues qui encombre le parvis de la Ville de Paris, il explique que des études ont été lancées et qu'un niveau de faisabilité a été présenté aux partenaires du projet sur lequel le travail se poursuit pour voir dans quelles conditions toutes ces fonctions peuvent être intégrées dans le parking sous la gare. Il explique également que la SNCF travaille à la relocalisation de ces usages à l'intérieur du périmètre ferroviaire et que cela permettra de travailler l'ensemble des espaces publics dans le cadre d'un PUP, qui n'est qu'un outil financier et qui doit s'accompagner d'un projet d'aménagement. Il rappelle que

la Ville a commencé à travailler sur ce sujet et a concerté en début d'année sur un périmètre qui prend en compte la rue du Faubourg Saint-Denis et que des réflexions sont engagées sur les types de fonctions que cette rue serait amenée à ne plus accueillir.

Concernant les circulations verticales et sur l'intégration des quais RER, il confirme que le niveau quai n'est pas impacté dans le cadre de ce projet mais que l'ensemble des partenaires réfléchit à l'amélioration de la situation sur les quais. Il précise que c'est bien le rôle du gestionnaire de gare, SNCF, d'améliorer ces espaces, en collaboration avec l'autorité organisatrice des transports, Île-de-France Mobilités, mais que ce n'est pas porté par la SA Gare du Nord 2024 dans le cadre du permis de construire. Il ajoute que le sujet du stationnement des vélos est également un sujet sur lequel SNCF travaille sachant qu'actuellement, il y a 300 places dans le parking vélo de la gare d'Austerlitz, 70 sur la gare de Lyon, 170 sur la gare Montparnasse et que c'est un sujet difficilement comparable aux pays du Nord qui ont leur propre système. Il précise que la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités sont très moteurs sur ce sujet-là. Dans le cadre des projets sur les transformations de gare, il ajoute que la question des vélos est réfléchi dorénavant en centaines voire en milliers de place. Sur la Gare du Nord, il précise que le chiffre à prendre en compte est celui de 3 000 places puisque SNCF a pris l'engagement de travailler avec la Ville de Paris pour aboutir au positionnement de 1 000 places supplémentaires sur les espaces publics ou les espaces ferroviaires.

Pascal CROCE, SA Gare du Nord 2024, précise, concernant les flux et les temps de parcours, que la saturation de certains quais sera résolue grâce à la séparation des flux de départs et des flux d'arrivée, et donc la suppression des flux qui se croisent sur le quai transversal, car les gens arriveront sur un quai transversal qui sera vidé des personnes qui attendent leur train. Il ajoute que les croisements de flux seront également supprimés sur les quais car, aujourd'hui, quelqu'un qui doit prendre son train sur une voiture à l'avant doit remonter la totalité du quai alors que, demain, il pourra directement accéder à sa voiture grâce à la passerelle associée et un pré-conditionnement des voitures qui sera indiqué sur les tableaux voyageurs. Il estime qu'une meilleure répartition et une plus grande efficacité des informations voyageurs contribuera également à la fluidité et la diminution des temps de parcours. Concernant les temps de parcours mesurés, il précise que sont comparés des parcours similaires, dont des parcours qui sont plus ou moins courts aujourd'hui et qui perdureront dans le projet. Sur l'exemple précis des quais grandes lignes, il a été considéré le temps de parcours entre l'accès actuel par l'angle Sud-Est et par le quai transversal qui a été comparé au temps de parcours par les passerelles. Concernant l'accès direct depuis le niveau RER, il ajoute que des circulations verticales et des escaliers mécaniques dits « express » permettront de rejoindre directement le terminal des départs depuis la mezzanine RER.

Denis VALODE, Valode & Pistre, précise, concernant le paysagement de l'écostation bus, qu'il est impossible de planter en pleine terre à cet endroit puisque le sol correspond à une dalle, et qu'en dessous se trouvent les voies de chemins de fer. Il précise que l'objectif a donc été de paysager ailleurs, là où cela est possible, notamment sur les toitures.

Frédéric CHOUZENOUX, SA Gare du Nord 2024, précise qu'il pourra y avoir tout de même d'autres approches que la plantation en pleine terre. Concernant les confort

d'attente, il ajoute que le projet prévoit un auvent qui protégera des intempéries, ainsi que des zones d'attentes créées, notamment avec des assises en façade et que, l'écostation se trouvant au même niveau que la gare, les usagers auront à leur disposition les assises de la gare en connexion de plain-pied avec l'écostation bus, passant du nombre de 300 à plus de 1 000 places assises.

Concernant les services du quotidien, il répond qu'il y aura par exemple un atelier de réparation et d'achat de matériels de vélos et des services de proximité pour les voyageurs comme actuellement, pour acheter un café par exemple.

Concernant le droit de regard sur les commerces dans la gare, il informe que des engagements seront pris à travers des conventions de sous-occupation conclues entre chaque commerçant et la SA Gare du Nord 2024, avec notamment des mesures de contrôles et de sanctions. Pour la diversité programmatique au sein de la gare, il ajoute que des engagements ont été pris pour constituer un comité de suivi de la commercialisation, composé de SNCF Gares & Connexions, la Ville de Paris et la mairie du 10^{ème} arrondissement.

Concernant l'impact sur les commerces environnants, il explique que les études de marché montrent que l'impact sera marginal : il affirme que l'impact serait de l'ordre de 0,5 % de chiffre d'affaires en moins pour les pôles commerciaux environnants. Il ajoute que l'engagement a été pris de doter un fond de 200 000 euros pour accompagner les commerçants pendant la durée des travaux.

Pascal CROCE, SA Gare du Nord 2024, précise, concernant les travaux de nuits, qu'il y en aura comme cela se fait habituellement sur le réseau de transport ferroviaire car ces travaux de nuit sont inévitables. Il précise que ces nuisances seront limitées puisque le choix d'opter pour une filière sèche sur le mode de construction va limiter l'apport de béton et les interventions sur les fondations et qu'il y aura peu d'extraction et donc très peu de mouvements de déblais. Il ajoute que des outillages adaptés seront mis en place pour réduire les nuisances sonores. Des mesures compensatoires seront également mises en place avec des barrières sonores.

Daniel TOURNETTE, membre de la commission d'enquête, lit une question posée sur une fiche remise à la table de la commission d'enquête : « Quel est l'impact de camions pendant les travaux sur l'arrondissement et de l'exploitation des bus sur l'axe des deux gares de la rue du Faubourg Saint-Denis ? »

Alexandra CORDEBARD, maire du 10^{ème} arrondissement, prend la parole et s'adresse particulièrement à SNCF Gares & Connexions, plutôt qu'à Ceetrus et à l'architecte qui ont répondu à la commande de la SNCF. Elle estime qu'il existe un sujet essentiel concernant la capacité d'intégration de la gare non pas seulement dans le 10^{ème} arrondissement mais dans le Nord-est parisien en affirmant que ce projet engage tous les acteurs en présence pour une cinquantaine d'années. Elle ajoute que les questions d'intermodalité et de densité dans le quartier se posent en priorité en indiquant qu'un projet qui ajoute 15 000 m² de commerces et 13 000 m² de restaurants au sein de la gare amènera forcément un grand nombre de flux supplémentaires (usagers, camions en livraison, déchets, production de gaz à effet de serre, etc.). Elle estime que les réponses apportées par le maître

d'ouvrage sur la notion de projet écoresponsable sont à ce stade des intentions qui sont travaillées mais qui ne sont pas avérées en termes de gains pour le territoire. Elle pense qu'il n'y a pas besoin d'une gare un peu plus haute et un peu plus verte sur le dessus mais d'une gare transformée qui permette de réaménager le quartier complètement puisque c'est actuellement l'arrondissement le plus dense, le plus pollué et le plus chaud de Paris. Elle demande si une climatisation est prévue à l'intérieur de la gare. Concernant la période des travaux, elle demande s'il y aura moins de camions et souhaite connaître les lieux et horaires de passage de ces camions. Elle demande si la possibilité d'utiliser le rail pour le transport de marchandises a été étudié. Elle estime qu'une activité supplémentaire si importante ne peut générer moins de camions qu'à l'heure actuelle. Elle ajoute qu'il n'a pas été fait état, dans la présentation du projet, de la proposition des architectes désignés par la maire de Paris pour retravailler ce projet afin de le rendre intégrable dans le quartier. Elle estime que ces propositions devraient être portées à la commission d'enquête. Elle pense que la présentation faite aujourd'hui est celle d'un modèle hors-sol, déconnecté du quartier, et rappelle que le bâtiment de la Gare du Nord ne sera pas en suspension à plusieurs centaines de mètres du sol mais au sein du quartier. Elle affirme que l'hypothèse de révision du projet est la seule qui puisse être travaillée avec le maître d'ouvrage aujourd'hui.

Fatoumata DIAKITE, étudiante à Paris et habitante de Villiers-le-Bel dans la banlieue nord parisienne, pense que le projet est intéressant dans le sens où il répondra aux questions de sécurité. En tant qu'usagère quotidienne de la Gare du Nord, elle estime que l'on doit faire face à des problèmes importants de sécurité, notamment sur les quais. Elle demande quelle est l'amélioration concrète prévue sur les quais. Elle demande également s'il y aura un travail de réalisé sur l'augmentation du trafic des trains, sans lequel les quais resteront bondés.

Maxime LE BIVIL, collectif Lariboisière Gare du Nord, demande comment seront coordonnés les travaux à l'intérieur de la gare et ceux aux abords de la gare et comment se coordonne l'aménagement des abords de la gare avec la Ville de Paris.

Joelle CHUDY, habitante du quartier, rappelle qu'il y a 20 ans, une sortie de la gare routière avait été créée car il y avait une saturation de la circulation des bus entre la gare routière et la rue du Faubourg Saint-Denis. Elle estime que la gare ne peut pas être désenclavée avec une cour fermée avec une seule sortie. Elle estime qu'à l'augmentation prévue du nombre de bus, s'ajoute l'augmentation la circulation des vélos, la circulation des piétons et de VTC, ce qui pose une question de sécurité sur la sortie Est de la Gare du Nord.

Réponses du Maître d'ouvrage :

Pascal CROCE, SA Gare du Nord 2024, répond, concernant les travaux et l'amélioration des flux de camions, que la filière sèche et l'impact minimum sur les déblais et les bétons permettra d'avoir très peu de matériaux à amener ce qui contribuera à la limitation des flux de camions. Concernant les flux, il précise que des systèmes de régulation de trafic avec des gestionnaires de flux seront intégrés au projet et que la création d'une base arrière permettra la rétention des flux de camions et permettra l'arrivée sur site d'un seul camion à la fois. Il précise qu'il s'agit d'une gestion dynamique avec du personnel dédié

pour éviter que les camions ne perturbent la circulation aux abords de la gare. Concernant l'approvisionnement par voie ferrée, il ajoute que des réflexions sont en cours pour les travaux qui sont en lien direct avec l'infrastructure afin de trouver une organisation qui permettrait d'amener des éléments structurants des travaux par des trains de travaux, notamment sur les gros équipements de quais type escaliers mécaniques. Concernant les impacts sur la circulation, il rappelle qu'il y a actuellement 20 camions par jour estimés en période de pointe pour la période de construction des infrastructures tandis que pour la période un peu plus intensive des aménagements extérieurs qui nécessitent plus de matériaux que les fondations, il est prévu de mettre en place une logistique grâce à une base arrière dédiée et donc un conditionnement des matériaux en fonction des besoins pendant les heures creuses de la journée pour limiter l'impact sur le trafic. Il précise que les quais font partie du périmètre des travaux et qu'une réflexion a été menée sur l'aménagement des quais, ce que l'on appelle un plan d'aménagement des quais. Il ajoute que tous les quais seront aménagés, notamment la signalisation, pour faciliter les flux et limiter les obstacles sur les quais.

Concernant les différents chantiers dans le quartier, **Aude LANDY-BERKOWITZ, SA Gare du Nord 2024**, ajoute qu'un coordinateur de chantiers urbain, la SemPariSeine, a été missionné pour permettre de gérer les flux de camions, y compris ceux des travaux de l'Hôpital Lariboisière. Elle ajoute que cette mission permettra de mettre en place une organisation rationnelle du nombre de camions au pourtour immédiat de la gare.

Concernant la future écostation bus, **Stéphane COUGNON, SNCF Gares & Connexions**, précise que cela ne semble pas être une mauvaise manœuvre que de supprimer la sortie de la gare routière actuelle qui donne sur la rue de Dunkerque au vu de l'ensemble des croisements de flux. Il explique que, dans le cadre du projet de reconversion de la rue du Faubourg Saint-Denis, il a été identifié, sur le périmètre de la SNCF, la nécessité d'élargir le passage pour que deux bus puissent s'y croiser de la façon la plus aisée et qu'il est donc prévu de démolir un bâtiment situé au n°177 de la rue du Faubourg Saint-Denis pour permettre l'élargissement de cet accès et ainsi une meilleure entrée/sortie des bus mais que cela n'est pas compris dans le cadre de ce permis de construire. Il explique que la démolition de ce bâtiment n'est pas dans le permis de construire parce que la SNCF est en train d'acquérir ce bâtiment auprès de ICF Novedis et qu'elle ne sera propriétaire du foncier qu'au début de l'année prochaine, en précisant qu'il reste, dans ce bâtiment, encore deux jeunes colocataires qui s'en vont à la fin de l'année.

Frédéric CHOUZENOUX, SA Gare du Nord 2024, souhaite répondre aux questions de Madame la Maire sur le fonctionnement à terme de la gare. Concernant les chiffres des surfaces, il rappelle qu'il s'agit de 13 000 m² de surfaces commerciales de plus que l'existant et non pas 15 000 m² tandis que la restauration représente 7 000 m² de plus que l'existant et non pas 13 000 m². Il ajoute que la question des livraisons reste un sujet majeur qui a été pris en compte dès la genèse du projet car il estime que livrer ce pôle demain ne peut pas fonctionner si l'organisation reste la même qu'aujourd'hui. Il explique que le projet prévoit un service de livraisons centralisé qui sera imposé aux futurs commerçants et restaurateurs. Pour cela, il rappelle qu'une base arrière sera créée au nord de Paris, que les enseignes amèneront leurs marchandises au sein de cette base et qu'un logisticien unique s'assurera du déconditionnement et amènera les marchandises avec des camions électriques ou à propane qui desserviront la Gare du Nord. Il estime que ce système permet de réduire

par 4 le bilan carbone de la logistique. La situation actuelle génère 200 camions qui viennent desservir tous les jours la Gare du Nord, alors que le nombre de camions sera équivalent à 166 camions par jour demain, soit un gain de 34 camions par jour, grâce à la logistique centralisée des commerces et des restaurants. Il ajoute que des réflexions seront également menées par SNCF Gares & Connexions pour bénéficier de ce service de logistique et ainsi diminuer les contraintes de circulation et d’approvisionnement des services ferroviaires.

Il explique également que le terminal des départs sera géré de manière bioclimatique pour les espaces communs, c’est-à-dire qu’il n’y aura pas de climatisation mais un système de rafraîchissement naturel en été et d’utilisation de la chaleur de la gare et des souterrains en hiver. Pour les périodes qui nécessiteront plus de chaud ou plus de froid, il précise que la gare fera appel au réseau du CPCU (chauffage collectif) et à Climespace pour le froid qui utilise 100% d’énergies renouvelables.

Concernant le groupe de personnalités qualifiées missionnées par la Ville, il précise que des réponses ont été apportées à leurs questions au travers de la procédure de l’enquête publique et que le maître d’ouvrage est en attente de leur rapport pour l’étudier et que s’il y a des bonnes idées compatibles avec l’économie et le planning du projet, il étudiera le moyen de les intégrer.

Concernant le besoin d’un quartier réaménagé, il rappelle que le maître d’ouvrage a signé un PUP à travers lequel la SA Gare du Nord 2024 a investi 7 millions d’euros pour permettre la requalification des abords de la gare.

Alexandre BECHER Association Paris en Selle, souhaite rebondir sur les éléments apportés par M. COUGNON. Il estime que 2000 places pour une station vélo n’est pas un objectif ambitieux puisque c’est la capacité d’une gare de province. Il indique que la gare de Strasbourg propose 2000 places pour 55000 passagers par jour tandis que celle de Grenoble propose 2000 places pour 20 000 passagers par jour. Il se pose la question de la démarche qui a permis d’arriver à ce dimensionnement pour la Gare du Nord. Il ajoute que le dossier d’enquête publique est très complet sur le report de trafic, sur la circulation automobile, sur le comptage des passagers aux arrêts de métro et aux stations de bus mais qu’il l’est beaucoup moins pour ce qu’il s’agit du stationnement de vélo. Il rappelle que la question a été posée par l’Autorité environnementale sur la méthode qui a permis d’arriver à ce dimensionnement et il estime que la réponse apportée par le maître d’ouvrage reste incomplète. Il ajoute que si l’on compare aux ratios de la gare de Strasbourg et de Grenoble, il faudrait que la vélostation soit dimensionnée pour 30 000 places. Il pense que le projet n’a pas pris la mesure du développement du vélo à Paris et rappelle qu’entre 2018 et 2019, 50% de cyclistes en plus à Paris ont été comptés. Il se demande si le projet tel qu’il est présenté aujourd’hui ne va pas freiner le développement de l’intermodalité et la transition écologique.

Régis BRU, riverain du 10^{ème} arrondissement et usager de la gare, s’interroge sur la raison pour laquelle le projet n’aboutit pas au recouvrement des voies jusqu’au boulevard de la Chapelle, qui permettrait de désenclaver la station, et de désengorger la façade de la gare. Il estime que l’espace dégagé au niveau de l’esplanade dans ce cadre permettrait de prévoir beaucoup de choses et notamment une station de vélo plus grande, un dépose-minute et des espaces verts. Il estime important d’améliorer l’environnement de la gare et de mettre en place des mesures concernant la saleté et les incivilités, tandis que la mairie du 10^{ème} arrondissement a montré son incapacité à gérer la

propreté autour de la gare. Il s'interroge sur les effets de l'augmentation du nombre de visiteurs liée aux nouvelles activités (culture, sport) sur les abords de la gare et son environnement.

Mady SEYDI, riveraine et usagère, souhaite partager son expérience de la Gare du Nord et le fait qu'une amélioration de la gare a toujours été souhaitée. Elle pense que les circulations dans la gare sont très désagréables, en particulier quand elles sont utilisées quotidiennement. Elle estime que les inquiétudes des uns et des autres sont parfois légitimes mais, passées les postures idéologiques, elle considère ce projet intéressant. Elle affirme qu'il faut vivre avec son temps et qu'une ville comme Paris ne peut pas se satisfaire de la Gare du Nord actuelle. Elle pense qu'une gare est un lieu de vie et de rencontres mais qu'il y a en effet des questions de sécurité et d'espaces à régler. Elle estime qu'il ne faut pas penser uniquement du point de vue des riverains car il faut également prendre en compte la situation de ceux qui viennent à la Gare du Nord tous les jours, notamment en provenance de banlieue, qui n'ont pas d'autres solutions et qui ont besoin d'une gare spacieuse.

Un membre du conseil de quartier Louis Blanc Aqueduc, indique qu'actuellement, il est simple d'accéder aux quais grandes lignes car il n'y a pas d'obstacle et que tout est à niveau, mais il estime que le projet envisagé va tout compliquer en obligeant les gens à rentrer par l'Est au lieu de pouvoir rentrer par l'Ouest puis à escalader un premier escalier et redescendre par un autre escalier. Il affirme que les trajets seront allongés et que tout sera beaucoup plus compliqué et estime que le maître d'ouvrage ment sur la fluidification des parcours annoncée. Il ajoute que la seule raison de ces parcours est selon lui de faire passer les gens par les commerces et qu'il s'agit donc d'un projet mercantile.

Raphaël UZAN, gérant de l'opticien de la gare, exprime son sentiment d'abandon face aux travaux à venir puisque tous les commerces autour de sa boutique, au niveau du S02 à côté de la ligne 5, sont en train de fermer d'ici fin janvier. En ce qui le concerne, suite à des démarches judiciaires avec la gare, il est censé rester dans la gare. Il demande quels sont les travaux prévus autour du magasin et demande s'il s'agit d'une mise à mort de son commerce.

Jean-Louis MISSIKA, adjoint à la maire de Paris chargé de l'urbanisme, revient sur les espaces publics aux abords de la gare pour lesquels le maître d'ouvrage a expliqué que ce n'était pas dans le périmètre du permis de construire. Il estime que, pour rénover une gare au XXI^{ème} siècle, il est nécessaire de commencer par l'intermodalité, de se poser la question d'où est-ce que les gens vont arriver (taxi, VTC, bus, vélo, à pied, en métro, en RER), et de définir tous les espaces qui permettront de gérer cette relation intermodale. Il pense que ces espaces doivent être des espaces de vide et non pas des espaces construits. Il estime que SNCF Gares & Connexions a fait le contraire en décidant de construire un bâtiment de 61 000 m², de 300 mètres de long d'un seul tenant, de 60 mètres de large et de 31 mètres de haut qui a vocation à accueillir des bureaux et des commerces et de faire circuler les voyageurs de façon beaucoup plus compliquée. Il affirme que la séparation des flux de départs et d'arrivées correspond au modèle d'une aérogare, mais que ça ne doit pas être le cas pour la Gare du Nord 2024. Il pense que les usagers doivent pouvoir entrer par

tous les accès et que les riverains réclament une entrée au nord qui est étudiée mais il trouve anormal de répondre que cela ne relève pas du périmètre du projet mais de la Ville de Paris qui ne pourra, selon lui, rien faire une fois que le bâtiment aura été construit car l'espace aura été contraint. Il explique que, si la Ville de Paris demande que le projet soit révisé en profondeur, c'est parce que ce projet aujourd'hui n'est pas au service des voyageurs ou des riverains mais au service du commerce et que l'intérêt général doit passer avant l'intérêt particulier. Il affirme qu'il s'agit de la principale raison du désaccord entre la Ville de Paris et SNCF Gares & Connexions et StatioNord. Il ajoute que la Gare du Nord n'est pas n'importe quel bâtiment et qu'il s'agit d'un des plus beaux bâtiments historiques du 19^{ème} siècle. Il estime que le projet va défigurer la halle historique avec trois passerelles qui sont présentées comme étant transparentes alors qu'il affirme qu'elles ne le seront pas et qu'elles ne sont pas nécessaires. Il réaffirme sa volonté de revoir ce projet en profondeur et que la commission d'enquête entende la position de la Ville de Paris et ce que disent les experts, notamment les architectes qui ont signé une tribune contre le projet. Il estime que le projet n'est actuellement pas adapté à ce que doit être une gare moderne. Concernant l'intermodalité, il affirme que le projet prévoyait au départ 800 places de vélos et que la Ville de Paris a considéré cela inadmissible. Il ajoute que le projet prévoyait au départ que les taxis chargeraient et déchargeraient leurs clients sur le parvis alors que la Ville de Paris défend l'idée d'une piétonnisation du parvis et propose d'accueillir les taxis et les VTC en sous-sol. Il pense que ce projet n'a pas été pensé de façon urbaine et en ouverture sur la ville. Il affirme que la mairie de Paris ne veut pas que ce projet disparaisse mais qu'il doit changer et que, dans ce cas seulement, la Ville collaborera pour l'améliorer.

Daniel TOURNETTE, membre de la commission d'enquête, lit une question posée sur une fiche remise à la table de la commission d'enquête : « Concernant les travaux, la construction du bâtiment sur la gare des bus va-t-elle nécessiter une consolidation des fondations au niveau du RER, occasionnant des perturbations durables du trafic des RER ? »

Réponses du Maître d'ouvrage :

Stéphane COUGNON, SNCF Gares & Connexions, concernant le dimensionnement des vélos, confirme que, lorsque le cahier des charges a été rédigé, la Ville a demandé à fixer la jauge à 1 000 places et que le candidat Ceetrus a proposé 1200 places dans sa réponse et c'est aujourd'hui le nombre indiqué dans le permis de construire. Il rappelle que des engagements ont été pris pour porter à 2 000 places dans la gare et à 3 000 en prenant en compte les abords. Concernant les comparaisons avec les gares de Strasbourg et de Grenoble, il explique que les 700 000 voyageurs actuels de la Gare du Nord empruntent le hub via ses correspondances mais que le nombre de voyageurs qui échangent avec la ville est de 100 000. Concernant le recouvrement des voies, il estime qu'à l'avenir, les techniques de construction permettront de couvrir les voies au nord mais qu'aujourd'hui cela n'est pas possible dans un souci de préservation de la desserte des trains. Il rappelle que les voies du faisceau nord sont aujourd'hui très contraintes. Pour réaliser ce projet dans une économie et une temporalité raisonnable, il affirme qu'il n'était pas envisageable de couvrir les voies. Il précise que cette temporalité signifie d'avoir une gare désaturée prête à l'horizon des mises en service du prolongement du RER E à l'Ouest, du Grand Paris Express et du Charles de

Gaulle Express. Il rappelle que l'objectif d'aujourd'hui est de remettre la Gare du Nord à niveau dans ce contexte là et dans cette temporalité.

Pascal CROCE, SA Gare du Nord 2024, précise, concernant les flux et les parcours, que tous les accès à la gare seront maintenus dans le cadre du projet, également l'accès actuel à l'ouest tandis qu'un accès supplémentaire est créé de plain-pied au niveau de la gare routière. Concernant le parcours type évoqué pour accéder aux quais depuis le parvis, dire que ce parcours est simple aujourd'hui, c'est omettre selon lui le fait que le quai transversal est souvent occupé par des voyageurs qui attendent leur train et donc que l'accès au quai transversal est difficile et que les flux sortant des trains viennent perturber les déplacements sur le quai. Il précise que les flux sortants se concentreront sur le quai transversal et les quais entrants seront au niveau du nouveau hall des départs et que la séparation de ces flux est un modèle réalisé dans beaucoup de gares et qui fonctionne. Il ajoute que toutes les gares qui ont connu une rénovation de ce type ont vu leur situation s'améliorer. Concernant la connexion avec les quais RER, il précise que le niveau -3, où il y a les quais, n'est certes pas traité mais que le projet prévoit la création de nouvelles liaisons directes entre la mezzanine RER avec le terminal des départs au niveau des passerelles. Il estime que le parcours sur l'angle Sud-Est sera amélioré car les points de congestion auront été éliminés et que le terminal transilien aura été agrandi. Concernant les travaux de fondation, il précise qu'il y a des renforts sur différents niveaux qui sont positionnés sur les radiers et les circulations profondes mais qu'il n'y aura pas de travaux sur les voies et donc pas d'interface avec les trains RER. Concernant les travaux dans les commerces, il ajoute que des travaux sont prévus dans certains espaces commerciaux ainsi que des travaux de réorganisation des flux voyageurs. Ces travaux démarreront en début d'année. Il précise que ces travaux nécessitent la libération de certains espaces comme le prévoient les conventions d'occupation pour mettre à disposition du projet des espaces libres.

Frédéric CHOUZENOIX, SA Gare du Nord 2024, précise que ce n'est pas le projet qui motive l'augmentation de 700 000 à 900 000 voyageurs par jour mais que ce sont les prévisions internes à la gare. Il ajoute que le traitement des déchets à l'intérieur de la gare est un sujet travaillé de façon très sérieuse avec la direction de la gare. Concernant les incivilités, il explique que le projet est validé par la Préfecture de police et qu'il prévoit qu'il y ait des conventions de collaboration plus étroites avec les forces de l'ordre qui interviennent au sein de la gare. Il ajoute que le commissariat sera maintenu et travaillera davantage avec les forces de l'ordre mobilisées par la SNCF.

Concernant la rue du Faubourg Saint-Denis, **Aude LANDY-BERKOWITZ, SA Gare du Nord 2024**, précise qu'un travail important a été mené pour que les rues adjacentes à la gare évoluent et que c'est pour cette raison que la SA Gare du Nord 2024 finance à 75% le Projet Urbain Partenarial, pas seulement au sud de la gare mais également sur toutes les rues adjacentes.

Laurent SAINT-ANDRE, riverain et membre de « Décidons Demain, une démarche nouvelle municipaliste », souhaite faire un retour en arrière à

l'attention de M. MISSIKA en rappelant que le projet de rénovation de la plus grande gare d'Europe a été validé le 9 janvier 2018 pour faire face au triplement prévu de la gare d'ici 2024. Il estime que cette date est importante car c'est celle qui accueillera les Jeux Olympiques. Il dit que c'est la Ville qui a voulu les Jeux Olympiques et que ce projet en est la conséquence. Il affirme que les Jeux sont l'horizon de plusieurs projets inutiles et imposés comme Bercy Charenton et Europa City qui a été abandonné. Il réaffirme que ce projet est fait pour les Jeux Olympiques dans une perspective mercantile. Il propose d'annuler les Jeux Olympiques pour laisser le temps à tout le monde de concerter sur la meilleure des solutions pour rénover la Gare du Nord.

Hugo ROËLS, Décidons Paris, demande si des études d'impact ont été réalisées sur la désertification des centres-villes de banlieue qui sont desservies par les lignes de RER B, D et E.

Mams YAFFA, habitant du quartier de la Goutte d'or, explique que les habitants de la Goutte d'Or sont des voyageurs quotidiens de la Gare du Nord pour rejoindre la banlieue et que c'est un quartier où il y a beaucoup de chômage. Il demande si la notion d'employabilité des jeunes des quartiers dans le projet a été réfléchi. Il demande également si les jeunes seront concertés pour accéder aux emplois créés ainsi que sur l'utilité du projet. Il affirme que les Jeux Olympiques doivent se tenir à Paris et que ce projet se tiendra certainement mais que les jeunes des quartiers alentour doivent participer à la concertation de manière réelle.

Valentina BALBIS, Décidons Paris, demande si le commissaire enquêteur va répondre à toutes les questions inscrites sur le registre de l'enquête publique.

Ali SACKO, étudiant et usager quotidien de la gare, explique qu'il est important de parler de la sécurité sur le RER. Le projet lui semble intéressant pour avoir des emplois pour les jeunes qui en ont besoin. Il ajoute que se donner rendez-vous à la Gare du Nord est actuellement compliqué car il n'y a pas d'endroits libres pour cela.

Serge REMI, membre de l'association France Nature Environnement Paris, rappelle que, lors de la réunion du 29 janvier, M. MISSIKA avait dit « Nous nous réjouissons qu'un projet ambitieux soit enfin engagé pour la Gare du Nord ». Il exprime son sentiment de retenir peu de choses de cette réunion publique. Il estime qu'il y a beaucoup de détails techniques et beaucoup d'éléments de langage. Il explique qu'une gare doit être une façon d'arriver rapidement dans la capitale sans passer par une galerie marchande. Il rappelle qu'il y a eu hier l'ouverture de la COP 25 à Madrid et estime que le temps d'aujourd'hui est celui de la sobriété écologique. Il annonce qu'un collectif d'associations et de citoyens, appelé « Retrouvons le nord de la Gare du Nord », se réunira le 11 décembre pour échanger et proposer un projet plus sobre, plus convivial et plus proche des habitants et de leurs besoins.

Daniel TOURNETTE, membre de la commission d'enquête, lit plusieurs questions posées sur des fiches remises à la table de la commission d'enquête :

- ◆ « Le commissaire enquêteur va-t-il répondre à toutes les questions posées ? » ;

Réponse de Daniel TOURNETTE : le commissaire enquêteur a vocation à faire un procès-verbal de synthèse des questions qui est remis au maître d'ouvrage mais le commissaire enquêteur ne répond pas lui-même.

- ◆ « Si le projet devait être revu, sera-t-il prêt pour les JO 2024 ? » ;
- ◆ « Si le projet devait être revu, sera-t-il prêt pour les JO 2024 ou allons-nous être la risée du monde en 2024 ? La Ville de Paris n'a-t-elle pas manqué d'anticipation ? » ;
- ◆ « Le dossier n'est pas complet. Quel est le trajet type des taxis vers le train et du métro vers le RER ? La rue du Faubourg Saint-Denis va-t-elle accueillir l'ensemble des voyageurs ? Quel est l'impact de la gare sur les commerces existants de proximité ? Quel est l'impact du bâtiment sur l'ensoleillement des immeubles de la rue du Faubourg Saint-Denis ? » ;
- ◆ « À quoi correspondent très précisément les services du quotidien ? Quelle réflexion d'une végétation supplémentaire dans la gare routière ? ».

Jean-Louis MISSIKA, adjoint à la maire de Paris en charge de l'urbanisme, précise que la rénovation de la Gare du Nord ne fait pas partie des objectifs pris par le COJO et la Ville de Paris pour l'organisation des Jeux Olympiques et qu'il n'y a donc aucune raison particulière pour que ce projet soit terminé pour les Jeux Olympiques. Il ajoute que la tribune publiée par un collectif d'experts estimait qu'il ne serait pas possible de terminer les travaux avant 2024 en raison de sa complexité et de la construction des passerelles au-dessus des voies ferrées. Concernant l'intervention lors de la réunion du 29 janvier et du conseil municipal du mois de juin 2019, il explique que les critiques faites dans la tribune du *Monde* étaient déjà présentes dans ses deux interventions mais il lui semblait possible de réviser ce projet. Il estime que le maître d'ouvrage considérait alors que les propositions faites ne pouvaient pas être prises en compte. Il estime que cela est dû au modèle économique et financier du projet.

Réponses du Maître d'ouvrage :

Frédéric CHOUZENOUX, SA Gare du Nord 2024, explique, concernant l'emploi, qu'il y aura 450 emplois en phase chantier et 1 800 emplois créés en phase d'exploitation. Il précise que le choix a été fait de travailler avec le territoire et de favoriser l'emploi pour ceux qui sont desservis par la Gare du Nord et que, pour cela, un travail avec les organismes de l'emploi sera réalisé. Il rappelle qu'il existe des dispositifs pour continuer le dialogue actif avec les habitants, les riverains et les usagers. Concernant l'impact sur les centres commerciaux et le commerce en général, il rappelle que les études de marché indiquent qu'une importante évasion commerciale est à l'œuvre dans le territoire et que cela laisse une possibilité pour le projet d'être complémentaire avec les commerces existants. Au sujet des services du quotidien, il rappelle que ceux-ci concernent les services et les commerces de proximité que l'on trouve dans la ville, un laboratoire médical, etc.

Pascal CROCE, SA Gare du Nord 2024, réaffirme que toutes les dispositions sont prises en matière de planning pour que le projet soit réalisé dans les délais annoncés. Il estime cependant qu'il est difficile de savoir si le planning pourra être tenu si le projet devait être revu et que cela dépendrait de la mesure dans laquelle il serait revu.

Concernant l'ensoleillement, **Frédéric CHOUZENOIX, SA Gare du Nord 2024**, précise que dans le dossier d'étude d'impact, les immeubles concernés par une perte d'ensoleillement sont clairement identifiés et que cela concerne la moitié du 195 rue du Faubourg Saint Denis. Il ajoute que la réduction de la volumétrie du bâtiment réalisée après la concertation permet de limiter davantage la perte d'ensoleillement.

Laurence MUNIER, riveraine, exprime son incompréhension au regard du format de la réunion. Elle estime que celle-ci ne semble pas permettre à tout le monde de s'exprimer comme il se doit et que les porteurs du projet apportent des réponses techniques à des questions importantes sur l'opportunité et le programme prévus dans le cadre du projet. Elle partage le sentiment que le projet ne semble pas pouvoir prendre en compte des modifications. Elle demande quelles sont les suites qui seront données au projet et s'il sera maintenu en l'état. Elle estime qu'il serait important de réfléchir à comment éviter l'augmentation de voyageurs.

Marianne WOLF, présidente du conseil syndical du 193 rue du Faubourg Saint-Denis, rappelle une question posée et restée selon elle sans réponse. Elle redemande dans quel cadre toutes les questions posées par toutes les voies possibles trouveront une réponse et par qui ces réponses seront apportées.

Un intervenant s'interroge sur la question des approvisionnements de la gare après la durée du chantier. Il se demande si, compte tenu de la proposition pour qu'une partie des approvisionnements soient amenée par la voie ferrée, il était possible que tous les approvisionnements soient réalisés de cette manière.

Léa VASA, élue écologiste du 10^{ème} arrondissement, se dit interpellée par l'inéquitable répartition des voyageurs dans la gare. Elle constate que le projet propose un doublement des espaces d'attente dans la zone transmanche alors qu'aujourd'hui tous les bancs ont été remplacés par des écrans publicitaires dans la partie RER. Elle estime qu'il y a beaucoup de publics en errance et de personnes précaires et qu'il faut prévoir des bagageries solidaires et d'autres services d'intérêt général qui sont attendus dans une gare.

Blaise MARTIN, membre du collectif pour le Triangle de Gonesse, rappelle que le projet Europa City, qui a été abandonné, a été également porté par Ceetrus, filiale du groupe Auchan, et que le cabinet Valode & Pistre avait candidaté mais n'avait pas été retenu. Il ajoute que le projet Europa City présentait les mêmes caractéristiques et vantait des qualités environnementales. Il précise que la question qui se posait pendant le débat était de savoir si le projet était un centre commercial et de savoir d'où venait la rentabilité économique du projet. Il indique que la Commission Particulière du Débat Public avait, dans

le cas d'Europa City, forcé le maître d'ouvrage à détailler le modèle économique du projet. Il demande à ce que la commission d'enquête Gare du Nord 2024 oblige Ceetrus à détailler le modèle économique du projet de la Gare du Nord. Il demande également le nombre de flux en plus qui seront générés par les activités commerciales prévues dans la Gare du Nord ?

Sarah LAÏD, nouvelle habitante de paris, souhaite témoigner son soutien au projet, étant une voyageuse quotidienne de la Gare du Nord, également pour rejoindre Londres. Elle estime qu'il existe un énorme fossé entre la Gare du Nord et la gare de Saint-Pancras alors que Londres est beaucoup plus grand. Elle pense qu'il faut comprendre les touristes et les provinciaux à qui il faut montrer une belle image de Paris à travers la Gare du Nord. Elle estime qu'il faut absolument transformer cette gare.

Un intervenant demande quels sont les autres moments où la commission d'enquête est disponible pour poser des questions précises. Il ajoute également concernant la desserte des bus qu'il est surprenant de ne pas vouloir désenclaver la Gare du Nord en pensant à toutes les connexions qu'il y a avec l'extérieur.

Marta GAZEAU, riveraine et usagère de la gare, considère que les questions de l'environnement et de l'emploi portées par le maître d'ouvrage sont des illusions et qu'il faut comprendre que ce projet pose beaucoup de problèmes. Elle estime que ces questions, qu'elles soient idéologiques ou pratiques, trouvent rarement des réponses. Elle redemande ce que va devenir la rue de Compiègne et si elle sera piétonisée ou non.

Julia GAZEAU, riveraine et usagère de la gare, pense qu'il s'agit d'un lieu pratique en tant que pôle intermodal mais qu'à l'échelle locale, il s'agit d'un espace fragmenté avec des gens très riches qui passent à côté de gens précaires qui dorment dehors. Elle demande à ce que ces personnes soient intégrées au projet avec une approche solidaire. Elle estime qu'il est nécessaire d'être solidaire en plus d'être écologique.

Réponses de la commission d'enquête :

Daniel TOURNETTE, membre de la commission d'enquête, revient sur le rôle de l'enquête publique qui doit permettre de recueillir tous les avis, qu'ils soient positifs ou négatifs, de plusieurs manières. Il ajoute qu'il est possible de venir s'adresser à la commission d'enquête lors des permanences dédiées, que des registres papiers sont disponibles en mairie jusqu'au 8 janvier et qu'il existe aussi un registre numérique en ligne. Il explique que le rôle de la commission d'enquête est de s'assurer que le public a bien été informé de l'enquête mais que les questions seront rassemblées par thème et transmises de façon synthétique au maître d'ouvrage qui devra y répondre. Il ajoute que la mission de la commission d'enquête est aussi d'émettre un avis motivé sur l'objet de l'enquête et que, pour cela, ils s'appuieront sur les observations émises par le public.

Réponses du Maître d'ouvrage :

Pascal CROCE, SA Gare du Nord 2024, précise, concernant l’approvisionnement par voie ferrée, que l’on peut utiliser ce système pendant les travaux mais que, pour le fonctionnement de la gare, cela est plus difficile car la gare accueille actuellement 2100 trains par jour et donc que les sillons disponibles ne sont pas nombreux.

Frédéric CHOUZENOIX, SA Gare du Nord 2024, explique, concernant la question des flux de personnes autres que les voyageurs, qu’elle a bien été intégrée à l’élaboration du projet puisque les études de flux dynamiques montrent que l’ensemble des espaces fonctionnerait avec tous les utilisateurs qui viendraient dans la gare. Il ajoute qu’ils ont prévu une marge qui garantirait l’accueil des personnes même si les prévisions sont trop faibles.

Concernant le modèle économique, il explique que les activités d’exploitation (commerce, restauration, loisirs, bureaux) financent une infrastructure publique liée au service d’intérêt général du transport. Il précise que c’est une institution privée qui vient financer une installation publique.

Concernant la rue de Compiègne, il explique qu’elle fait partie du périmètre du Projet Urbain Partenarial et est bien intégrée dans les études conduites par la Ville de Paris pour réussir à pacifier les alentours de la gare. Il indique qu’il n’est aujourd’hui pas possible de dire si la rue de Compiègne sera piétonnisée ou non.

Concernant l’approche sociale du projet, il rappelle que plusieurs réponses sont apportées. Il confirme qu’il existe des publics en très grandes difficultés sur le secteur qui doivent être accompagnés et précise que la SA Gare du Nord 2024 s’est engagée sur plusieurs dispositifs en ce sens. Il détaille que, dans le bâtiment, un local de 200 m² sera mis à disposition d’une association choisie en partenariat avec la Ville de Paris pour s’occuper des publics en grande précarité et que ce local sera mis à disposition à l’euro symbolique et sera aménagé par la SA Gare du Nord 2024. Il ajoute que le projet va également supporter des projets d’entrepreneuriat social et solidaire avec une bourse qui sera mise en place pour subventionner des projets dans le quartier et pour proposer un accompagnement des compétences. Une proposition innovante du 1% social et solidaire sera aussi mise en place, c’est-à-dire que les commerces de la gare reverseront 1% des bénéfices à des associations. Il précise également qu’un rapprochement est en cours avec l’association Carillon pour favoriser l’entraide et les services rendus dans la gare.

Jean-François LAVILLONNIERE, membre de la commission d’enquête, lit une question posée sur fiche :

- ◆ « Sur le sujet vélo, le problème du dimensionnement de la station vélo a été posé mais est-ce qu’il y aura aussi des compléments pour des arceaux en accès libre ? Quelle est la démarche qui pourra conduire en général à l’intermodalité en Gare du Nord ? »

Réponses du Maître d’ouvrage :

Frédéric CHOUZENOUX, SA Gare du Nord 2024, espère que les 2000 places voire les 3000 places soient un détonateur pour qu'il y ait de plus en plus d'espaces de stationnement dans la ville.

Stéphane COUGNON, SNCF Gares & Connexions, rappelle que le sujet de l'intermodalité est au cœur de la genèse de ce projet et que le travail fait actuellement pour modifier le parking de la gare pour que tout soit amélioré et en particulier l'intermodalité, est un geste fort.

4. CONCLUSION :

Sylviane DUBAIL, présidente de la commission d'enquête, remercie l'ensemble des participants pour ses questions qui témoignent de l'intérêt de tous pour ce projet. Elle rappelle que l'enquête publique est une étape très importante car c'est la dernière étape avant la prise de décision concernant un projet. Elle invite le public à poursuivre la participation sur les registres papiers ou le registre numérique et rappelle que la commission d'enquête reste à disposition du public lors des permanences à venir. Elle remercie également le porteur du projet pour l'éclairage et les réponses apportées au public.