

ANNEXE 17



**Observations complémentaires de la SA Gare du Nord
2024 sur la contribution de la Ville de Paris**



Table des matières

Introduction :	3
Enjeu 1. Amélioration des conditions de confort et d'intermodalité des voyageurs	4
1. Justification de la séparation des flux.....	4
2. Amélioration des conditions de circulation et des temps de parcours	7
3. Echéance des JO et calendrier global.....	8
Enjeu 2. Insertion urbaine du projet.....	10
1. Justification de programmation des activités nouvelles.....	10
1.1 Offre commerciale	11
1.2 Salle de spectacle	13
1.3 Equipements sportifs	14
1.4 Le parc urbain	14
1.5 L'accueil des populations en détresse	15
2. Ouverture de la gare sur son quartier	16
Annexe 1 : Analyse des parcours.....	1



Introduction :

Pour rappel, le projet de transformation de la gare du Nord est le fruit d'une véritable concertation de l'ensemble des acteurs publics réunis autour d'un objectif commun d'amélioration des conditions des usagers et d'une mise en valeur durable du quartier. Les équipes de la SA Gare du Nord 2024 et celles de la SNCF Gares & Connexions, travaillent depuis la phase concours avec la volonté d'établir une collaboration fructueuse avec la Ville de Paris. Ainsi un comité de coordination avec les partenaires publics a été mis en place en 2018 et de nombreux ateliers thématiques ont été organisés dans le cadre de cette collaboration avec les services de la Ville de Paris et les autres « partenaires institutionnels » du projet - Ile-de-France Mobilités, la RATP, ABF, Monuments Historiques-, qui ont conduit à amender plusieurs éléments du projet, notamment la volumétrie générale du bâtiment départ (avec une réduction significative des surfaces d'environ 10.000 m²). Enfin, un protocole d'engagement a été signé entre la Ville de Paris et la SA Gare du Nord en juillet 2019 et un comité de suivi des engagements du protocole a été mis en place et s'inscrit en complément du dispositif de gouvernance existant.

Dans ce contexte la SA Gare du Nord 2024 souhaite apporter des réponses et des précisions à l'avis de la Ville de Paris versé dans le cadre de l'enquête publique préalable à la délivrance du Permis de Construire sur le projet Paris Gare du Nord 2024. Cet avis se base sur les conclusions de deux rapports réalisés à la demande de la Ville de Paris par la société SMA (société de conseil dans le domaine des systèmes ferroviaires) et par un groupement de quatre urbanistes.

La SA gare du Nord 2024 a répondu en détail à l'avis des urbanistes dans une note annexée au mémoire en réponse. Outre que les rédacteurs soulignent tous qu'ils n'ont pas disposé de temps suffisant et qu'ils ne sont pas compétents pour une analyse poussée, il apparaît que ces rapports sont incomplets et comprennent de très nombreuses, incertitudes, extrapolations, mauvaises interprétations. Ces rapports ont donc très certainement induit en erreur la Ville au moment de la rédaction de son avis.

Il conviendra de se référer aux analyses faites de ces rapports pour des informations plus détaillées sur les points évoqués ci-après.



Enjeu 1. Amélioration des conditions de confort et d'intermodalité des voyageurs

D'une manière générale la Ville de Paris valide la nécessité de réaménager la gare du Nord afin :

- *de résoudre les phénomènes de congestion,*
- *d'améliorer le confort des voyageurs*
- *de mieux organiser l'intermodalité*
- *d'offrir une plus grande ouverture de la gare sur son environnement*

Toutefois, elle émet de fortes réserves quant à la capacité du projet à répondre à ces enjeux :

- *le principe de la séparation des flux de départs et d'arrivées ne résoudrait pas les phénomènes de congestion dans la gare et tendrait même à les accentuer, notamment concernant les flux de voyageurs de banlieue et du quotidien*
- *la conception du projet entraînerait une externalisation des fonctions d'intermodalités sur l'espace public (dépose taxis/VTC), contribuant ainsi à aggraver la congestion du quartier*

1. Justification de la séparation des flux

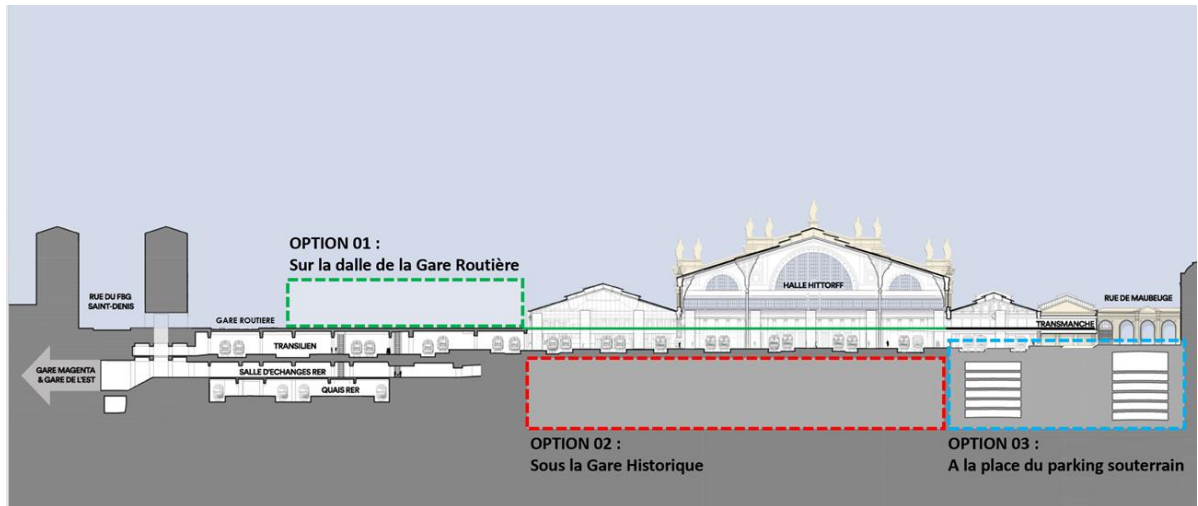
La Ville remet en cause le principe de la séparation des flux qui serait très dimensionnant et très impactant tant pour les voyageurs grandes lignes que pour les voyageurs du quotidien en termes de lisibilité des parcours et de temps de trajet.

Cet avis repose sur les conclusions du rapport de la société SMA dont les données d'entrées sont souvent erronées, notamment quant au fonctionnement futur de la gare. A titre d'exemple l'avis mentionne que les accès actuels au transilien depuis le quai transversal seront supprimés, ce qui est inexact. **Les accès au transilien comme aux espaces de la gare souterraine sont inchangés voire améliorés.**

Le principe de séparation des flux et la création du nouveau terminal des départs répond à la nécessité de trouver de nouvelles surfaces pour désaturer le quai transversal de la Halle Hittorff et celui du transilien afin d'améliorer les conditions de circulation et d'attentes des voyageurs.



Voici les trois uniques options envisageables pour implanter un nouveau hall des départs suffisamment grand pour répondre aux enjeux d'accroissement de flux :



- Option 01 - Hall des Départs créé à l'Est de la Gare Historique au niveau de la Gare Routière avec déploiement des passerelles pour accéder aux quais.
- Option 02 – Hall des Départs créé en dessous de la Gare Historique avec escaliers remontant au niveau des quais.
- Option 03 - Hall des Départs créé à la place du parking souterrain existant à l'Ouest du site, partiellement en dessous de la Gare Historique et partiellement en dessous de la Cour Taxis. Les tunnels similaires au souterrain Maubeuge donneraient accès aux quais.
- Option 04 : le Hall des Départs est implantés au Nord, derrière le Théâtre des Bouffes du Nord. Plusieurs locaux sensibles d'exploitation sensibles (poste d'aiguillage de l'axe Nord) sont situés dans cette zone

Pour être pertinente, l'option choisie doit pouvoir répondre à un certain nombre de critères:

- Présenter une superficie suffisamment large pour les espaces voyageurs ;
- Rendre un bon niveau d'éclairage naturel ;
- Favoriser les échanges dans l'angle sud-est avec les lignes de métro, RER, Transilien et bus ;
- Présenter une facilité de mise en œuvre compatible avec la mise en service du nouveau terminal avant les J.O. 2024 ;
- Limiter les nuisances du chantier pour les riverains et maintenir la continuité de l'exploitation de la gare ;
- Mettre en valeur le patrimoine de la gare inscrit aux titres des monuments historiques ;
- Ne pas impacter l'exploitation ferroviaire future du faisceau de l'axe nord ;



H. Ne pas augmenter les flux dans la gare souterraine existante.

Les options 01 à 04 croisées avec les critères A à H donnent les résultats suivants :

CRITERES		OPTIONS			
		Option 01 Au niveau de la Gare Routière	Option 02 En dessous de la Gare Historique	Option 03 A la place du parking souterrain existant	Option 04 Derrière les Bouffes du Nord
A	Superficie Nécessaire	Oui	Oui	Oui	Non
B	Eclairage Naturel	Oui	Non	Non	Oui
C	Proximité Angle Sud-Est	Oui	Oui	Non	Non
D	Mise en service pour 2024	Oui	Non	Non	Non
E	Limitation des nuisances liées aux travaux pour les riverains	Oui	Non	Non	Oui
F	Mise en valeur du patrimoine	Oui	Neutre	Neutre	Neutre
G	Limiter impact sur exploitation ferrovaire	Oui	Non	Oui	Non
H	Eviter augmentation flux dans gare souterraine existante	Oui	Non	Neutre	Oui

En conclusion :

- L'option 03 est exclue notamment de par son éloignement de l'angle sud-est qui augmenterait considérablement les temps de parcours des voyageurs.
- L'option 04 ne présente pas suffisamment d'espace disponible et est aussi trop éloignée de l'angle Sud-Est et donc de l'intermodalité
- L'option 02 présente d'autres défauts éliminatoires : l'impossibilité pour le terminal souterrain d'être éclairé naturellement, une mise en œuvre extrêmement complexe, longue, coûteuse, les travaux entraînant la fermeture de la gare et des nuisances importantes pour les riverains (évacuation des terres excavées), croissance des flux dans la gare souterraine par la réorientation qui serait faite des flux de surfaces.



- **Uniquement l'option 01 répond favorablement à l'ensemble des critères. Dans ce contexte, la création d'un nouveau terminal des départs est l'option optimale pour séparer les flux et offrir des conditions de confort optimales pour l'ensemble des voyageurs**

2. Amélioration des conditions de circulation et des temps de parcours

Selon l'avis de la Ville la séparation des flux de départs et d'arrivées entraîneraient une dégradation des temps de parcours pour l'ensemble des voyageurs et plus particulièrement pour les voyageurs du quotidien.

Les études réalisées par AREP flux démontrent que l'amélioration des parcours pour la quasi-totalité des parcours vers les grandes lignes est avérée et confirmée que ce soit en distance, en temps, ou en qualité au bénéfice de la décongestion des espaces. **Cf tableau en annexe 1**

Sur la qualité des parcours pour les personnes munies de bagages et/ou les PMR pour rejoindre les quais, il est précisé que chaque point de descente sur les quais depuis les passerelles est systématiquement équipé d'un escalier fixe, d'un ascenseur et d'un escalator.

Pour les voyageurs du quotidien, les analyses AREP démontrent que le projet les traite bien. Aucune congestion n'est créée sur les quais par l'encombrement des accès des passerelles. Toutes les largeurs de passage réglementaires seront respectées entre ces accès et les bords de quai pour permettre un passage fluide des voyageurs et en toute sécurité.

L'accroissement du nombre de circulations verticales et surtout leur positionnement permet de répartir les flux et de supprimer les points de congestion ; l'angle sud sera ainsi soulagé par les liaisons directes créées entre le S2 et le N1 comme avec celles implantées quasi immédiatement après l'entrée depuis le parvis et reliant les niveaux N0 et le N1

Le projet renforce également les liaisons principales (entre les niveaux S2<-> N1 ; S1<-> N0 et N0<->N1). Toujours d'après les études de flux menées par AREP, le renforcement de liaison entre le S01 et le N01 ne s'avère pas nécessaire et n'apportera aucune amélioration.

Le projet permet de soulager des zones particulièrement sollicitées. Par exemple, les voyageurs provenant de la ligne 4 et se rendant aux grandes lignes ne seront plus dirigés vers le niveau -2 (ligne de « CAB bâbord » au S02 et grand X) ce qui améliorera grandement le confort des voyageurs provenant du RER.

Concernant les quais RER, il faut rappeler qu'ils ont fait l'objet d'une requalification par SNCF Gares & Connexions en 2015 (ainsi que de la mezzanine banlieue). Ainsi toutes les liaisons verticales entre le S2 et S3 ont alors été remises à niveau.

De plus des mesures d'exploitation sont actuellement mises en œuvre par SNCF Gares & Connexions pour répartir les flux entre le S3 et le S2 vers le Nord mais ces accès restent



globalement sous-utilisés. Dans ces conditions un renforcement des liaisons entre le S02 et le S03 plus au nord ne paraît pas être adapté.

Les quais RER sont bien hors périmètre du projet car leur traitement par agrandissement nécessite un grand projet d'infrastructure consistant à la création d'un second tunnel RER entre les stations des Halles et de la Gare du Nord. Le coût de ces travaux avait été estimé entre 2 et 4 milliards d'euros. De plus à mise en œuvre, au-delà du problème de financement, nécessiterait une interruption totale de trafic sur les RER B et D pendant plusieurs mois.

Concernant les liens avec le Transilien, le projet propose bien une amélioration des conditions d'accès, avec comme vu ci-avant, un hall au niveau NO libéré et aménagé pour améliorer l'accès au quai transversal transilien.

De plus, la surface du quai transversal transilien a été augmentée de 43% (passant de 1 550 à 2 210 m² environ) et un plan d'aménagement intérieur de cet espace sera conçu pour fluidifier l'accès à chaque quai Transilien.

Par ailleurs, dans le cadre du projet Mass Transit, les études sont en cours pour ajouter 4 escaliers mécaniques et 1 escalier fixe supplémentaire dans la gare souterraine et l'angle sud-est afin de renforcer les flux verticaux depuis le niveau S02 vers le Transilien.

Enfin, la SA Gare du Nord 2024 veille à s'assurer du bon fonctionnement des espaces voyageurs à toutes les étapes des études du projet. Par exemple, s'il s'avère que des obstacles (escalators, ligne de CAB,...) sont de nature à provoquer des congestions, la SA Gare du Nord 2024 étudie la manière d'améliorer les points en question.

3. Echéance des JO et calendrier global

La Ville de Paris reconnaît que la gare du Nord aura un rôle important à jouer dans les déplacements pour les JO de 2024. Toutefois, elle juge la livraison du projet en 2024 peu réaliste et s'interroge sur l'urgence de réaliser les travaux avant les JO. Par ailleurs, elle regrette le refus du maître d'ouvrage de verser au dossier d'enquête publique les éléments relatifs à la consultation des entreprises pour la réalisation des travaux.

Pour rappel, en Juin 2016 une communication au conseil de Paris a présenté 43 mesures d'accompagnement de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 parmi lesquelles, au chapitre « Paris attractif et Innovant » figure l'item : « rénover la Gare du Nord ».

Dans le même esprit, en septembre 2018, le conseil Régional d'Ile de France vote l'approbation des modalités financières relatives à l'organisation des JOP et prend connaissance de la communication de la présidente sur la stratégie d'accompagnement de la Région au JOP de 2024 parmi lesquels la rénovation des transports et la mise en valeur de la destination Ile de France figure en bonne place.



Le caractère indispensable et urgent du projet a été confirmé par les principaux intéressés via plusieurs courriers/contributions dans le cadre de l'enquête publique et plusieurs tribunes :

- Organismes de la coupe du monde de Rugby
- Elus et collectivités (régions Hauts de France, Ile-de-France)
- Délégué interministériel aux Jeux Olympiques et paralympique, etc.

Concernant la livraison du projet en 2024, des moyens très importants sont déployés pour permettre la livraison de l'ouvrage avant les J.O et respecter le phasage dont le détail est présenté dans le mémoire en réponse. Le suivi du chantier permettra à la SA Gare du Nord 2024 de s'assurer tout au long du chantier des dates jalons qui sont l'objet d'une attention particulière dans le cadre du contrat de concessions et qui sont associées à des pénalités de retard. Dans l'hypothèse du non achèvement des travaux avant les JO les travaux des espaces dédiés aux voyageurs seraient priorités et une trêve des travaux pourra être observée pendant les Jeux Olympiques afin de ne pas perturber l'organisation de l'événement.

Concernant les éléments relatifs à la consultation des entreprises les échanges avec les entreprises sont en cours de finalisation ce qui permettra de démarrer les travaux conformément au planning à l'obtention du permis de construire.



Enjeu 2. Insertion urbaine du projet

1. Justification de programmation des activités nouvelles

*La Ville de Paris qualifie le projet de surdimensionné et juge inopportune la création de nouvelles activités qui ne répondraient pas à la demande et qui de surcroît aurait un impact négatif tant sur le tissu commercial existant que sur les flux ou encore les habitants de la rue du Faubourg Saint Denis . En effet, les nouvelles activités généreraient des flux supplémentaires et une sur saturation des espaces de la gare. **La Ville préconise une réduction du projet de 15 000 m² reprenant ainsi les conclusions du rapport des urbanistes missionnés par ses soins qui ne repose sur aucune étude de potentiel ou d'évaluation des besoins des usagers et des riverains de la gare, ni sur aucune étude de cas concret de commerce en gare.***

Le projet de la SA Gare du Nord 2024 a été élaboré et dimensionné sur la base des conclusions de plusieurs études de cabinets spécialisés en urbanisme commercial (études de potentiel, enquêtes de clientèle) et de sondages auprès des usagers et des riverains de la gare (Sondage Odoxa et campagne de porte à porte réalisée en janvier 2019, baromètres clients réalisés régulièrement par la SNCF).

Parallèlement la question des nouvelles activités a fait l'objet d'une réflexion partagée lors de deux phases de concertation (organisées respectivement par la SNCF en juillet 2017 et par la SA Gare du Nord 2024 en mars/avril 2019). Il est ressorti, en autres, de fortes attentes de la part des usagers et des riverains sur

- le développement de nouveaux services et commerces du quotidien en capacité de répondre aux besoins immédiats des usagers de la gare
- le développement d'un projet mixte associant culture, commerces, services, sport accessibles à tous

Plus largement la transformation de la gare du Nord s'inscrit dans un mouvement en lien avec l'évolution des modes de vie et de consommation qui tend à faire des hubs de transport, des lieux de vie où se développent des espaces multifonctionnels. A l'image des grandes gares parisiennes et européennes (Rome Termini, Gare centrale de Berlin, Saint Pancras, Saint Lazare, etc), la gare du Nord doit s'adapter et proposer des services aux voyageurs du XXIème siècle. Une évolution des gares qui s'inscrit dans la politique de SNCF G&C de recourir à des opération immobilières pour financer des travaux conséquents liés à la mission de service publics de transport ferroviaire. Ce type de montage a eu lieu pour la première fois à la gare Saint-Lazare puis a été répliqué dans les gares de Montparnasse, gare de l'Est et Austerlitz, etc. Cela permet à G&C d'être rétribué au titre de la mise à disposition du domaine public dont elle est délégataire mais également d'être intéressé à la réussite économique de l'opération.



Le projet a reçu plusieurs avis favorables dont notamment :

- Avis favorable de la CNAC à l'unanimité en octobre 2019
- Avis favorable du Conseil de Paris des 8, 9 et 10 juillet 2019 sur l'étude d'impact environnementale associée au projet ;
- Avis de la RATP du 1er août 2019 ;
- Accord de la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile de France du 30 août 2019 ;
- Accord de l'Architecte des Bâtiments de France du 5 septembre 2019.

Plusieurs associations de quartiers soutiennent également le projet dont Vivre Gare du Nord Gare de l'Est, le Collectif des Riverains Lariboisière ou encore l'association des commerçants de Gare du Nord, etc

1.1 Offre commerciale

Selon la Ville de Paris l'offre commerciale est surdimensionnée et ne correspond pas aux besoins ni des voyageurs ni à ceux du quartier dont elle serait déconnectée. L'offre commerciale devrait être limitée à une offre de services de proximité afin de ne pas impacter le tissu commercial existant. En outre :

- *la sur densification du projet et son manque d'innovation seraient un frein à la réversibilité des espaces qui pourraient conduire à l'apparition d'une friche commerciale.*
- *la création d'un lieu de destination dans un espace contraint génèrera des flux supplémentaires que la gare ne pourra pas absorber*

Concernant le dimensionnement du projet commercial :

- **Le programme commercial a été dimensionné et élaboré sur la base des études de potentiel réalisées par des cabinets spécialisés en urbanisme commercial indépendants.** Ces études ont démontré que l'offre commerciale actuelle ne répond pas aux besoins de tous les usagers (voyageurs et riverains), d'où une évasion commerciale très forte en direction des pôles commerciaux structurants situés en dehors de la zone de chalandise. Ainsi, l'impact du projet sur les commerces situés dans son environnement proche comme en banlieue sera très limité. Le détail de la méthodologie pour évaluer l'impact du projet sur la zone de chalandise et au-delà est détaillé dans le mémoire en réponse
- **La création de commerces répond à une demande des usagers** (cf résultats des baromètres de satisfaction réalisé par SNCF G&C en septembre 2019) **et des riverains** (campagne de porte à porte) qui plébiscitent la création de nouveaux commerces. De même, l'association des commerçants de Gare du Nord considère la création de nouveaux commerces en gare comme un élément d'attractivité pour le quartier. Soulignons également que la création de commerces dans la gare Saint Lazare a permis de conforter et de dynamiser le tissu commercial du quartier. C'est notamment le cas du centre commercial du Passage du Havre qui avant la transformation de Saint-Lazare était en train de péricliter et qui depuis accueille des magasins aux performances parmi les plus importantes à Paris. Cette transformation n'a également pas eu d'impact sur le dynamisme commercial des banlieues qu'elle dessert avec la création de plusieurs



centres commerciaux (Quartz à Villeneuve la Garenne, So Ouest à Levallois Perret) et des taux de vacances stables dans les centres-villes :

- ✓ Asnières : baisse de la vacance commerciale de 2012 (8,1%) à 2015 (3%) ; taux de vacance actuel de 8,7%
 - ✓ Argenteuil : 9% de vacance en 2012, 8% aujourd'hui,
 - ✓ Colombes : 0,7% de vacance en 2012, 3,3% de vacance commerciale aujourd'hui (ce qui demeure un niveau très faible, quasi incompressible)
 - ✓ Bois-Colombes : un taux de vacance qui a beaucoup fluctué, élevé à la fin des années 2000 (8,7% en 2009), qui retombe à 4,1% en 2011, et 1,4% en 2012 ; aujourd'hui, 6% de vacance commerciale aujourd'hui (soit un niveau très modéré)
- D'une manière générale, **les transformation des gares amène un dynamisme important à l'échelle de leur quartier**. La dernière rénovation majeure de gare a été faite à Rennes. Les résultats sont époustouffants : quelques mois après l'achèvement des travaux et l'ouverture des nouveaux commerces et restaurants, la gare de Rennes est devenu un nouveau lieu de rendez-vous préféré dans la ville.
 - **Enfin, le projet a été validé par l'instance la plus compétente en matière d'urbanisme commercial, la CNAC , en considérant les éléments suivants :**
 - Compatibilité avec le SDRIF (schéma directeur de la région IDF) : rayonnement et densification des quartiers des grandes gares parisiennes
 - Impact positif sur le tissu commercial environnant
 - Accessibilité en transports en commun
 - Projet vertueux sur le développement durable
 - Insertion architecturale et patrimoniale très qualitative
 - Amélioration des liens entre la gare souterraine et de surface
 - Innovation du programme (mixité des usages)
 - Engagement du porteur du projet en matière d'économie sociale et solidaire

Concernant la réversibilité des espaces et le risque de voir apparaître une friche commerciale, l'offre commerciale des gares est très spécifique et ne peut pas être comparée à celle des centres commerciaux « classiques ». Ainsi, l'offre des grandes gares parisiennes affiche des taux de vacances très faibles, voire nul, ce qui est un gage de garanti important pour la pérennité du site. En outre l'attractivité du projet repose sur la mixité du programme et la création d'espaces innovants et flexibles en capacité de se transformer au gré des évolutions du commerce, des modes de consommation et des attentes des usagers.

Concernant la saturation des espaces en lien avec les flux supplémentaires : la société Bérénice a estimé les flux prévisionnels de visiteurs hors voyageurs en lien avec les activités de commerces et de restauration. La méthodologie est celle utilisée pour prévoir les flux de fréquentation de projets d'équipements commerciaux. Les hypothèses et les paramètres retenus sont ceux issus d'enquête clientèle auprès de centres commerciaux existants qui servent ainsi de retour d'expérience. Cette modélisation permet de déterminer la fréquentation prévisionnelle de visiteurs provenant de leur domicile. Les paramètres clés sont :



- Taux de pénétration 3 mois : part des habitants d'une zone donnée qui viennent au moins une fois en 3 mois dans le site étudié
- Taux de pénétration 12 mois : part des habitants d'une zone donnée qui viennent au moins une fois en 12 mois dans le site étudié
- Fréquence mensuelle/annuelle de visite : permet de déterminer le flux brut de visiteurs
- Prise en compte d'un apport « hors zone » : pourcentage forfaitaire de visiteurs qui n'habitent pas dans la zone (et qui ne sont pas voyageurs).

Ces paramètres ont été étalonnés à partir de retours d'expérience sur des sites comparables à Paris (gares)

Sur ces bases et selon les estimations de la société Bérénice, les flux générés par le projet représenteront moins de 2% des flux annuels de l'ensemble de la gare (soit environ 4,8 millions de personnes par an). En outre les nouvelles activités sont principalement concentrées dans les étages supérieurs du nouveau bâtiment, dans le terminal Transmanche ou encore rue de Maubeuge, soit en dehors des espaces dédiés à la circulation des voyageurs. Ainsi, l'angle Sud-Est est libéré des espaces commerciaux situés actuellement au niveau NO. Enfin, soulignons que les heures de pointes de fréquentation des nouvelles activités (les soirs de semaine de 18h30 à 21h00 ou le samedi de 14 heures à 18 heures) ne se superposent pas avec les périodes de pointe du matin (7h30 à 8h30) ou du soir (17h30 à 18h30) de la gare.

Les flux générés par les nouvelles activités ne viendront pas perturber les déplacements des voyageurs. Cette analyse des fréquentation permet au contraire d'animer la gare pendant les heures de moindre circulation ferroviaire.

1.2 Salle de spectacle

Selon la Ville de Paris, la salle de spectacle est peu opportune et mal située et pourrait être supprimée.

Cette conclusion ne repose sur aucune étude de besoins. La salle de spectacle fait partie des éléments du programme plébiscités durant la phase de concertation par les habitants et les usagers de la gare. En outre elle contribuera à la diversification du programme et à l'insertion urbaine du projet via l'émergence de nouveaux usages.

Concernant la localisation de la salle de spectacle rappelons :

- qu'elle bénéficie d'une desserte en transports en commun optimale
- que la localisation de ce type d'équipement est **liée à l'usage et ne nécessite pas de visibilité particulière (lieu de destination)**

Concernant l'offre existante : cette salle sera de dimensionnement intermédiaire offrant une programmation différente de celles des équipements existants dans le quartier (Théâtre des Bouffes du Nord, FGO Barbara) et plus largement le Nord Est de Paris (Philharmonie, Cité de la Musique, etc).



Par ailleurs, plusieurs quartiers de Paris démontrent que l'abondance de salles de spectacles est un signe de vitalité culturelle pour un quartier. Il est possible de citer le parc de La Villette, le secteur Opéra-Mogador-Trinité, la Gaîté-Montparnasse,...

L'impact de la salle sera quasi nul sur le dimensionnement des espaces et la gestion des flux de la gare compte tenu des horaires de fonctionnement différents de celle de la gare et des activités commerciales et de services

Enfin, la gestion de la logistique optimisée permet une cohabitation des différentes fonctions, accès logistique dédié à la salle de spectacle.

1.3 Equipements sportifs

La Ville indique que l'offre en équipements est également à repenser dans le cadre d'une meilleure insertion urbaine du projet.

L'offre en installations sportives du type salle de sport dans le quartier est quasi inexistante et répond aux attentes des riverains et des usagers de la gare. De plus, l'installation d'activités sportives en toiture est un modèle qui se développe de plus à travers le monde. La salle de sport et les terrains de sport seront gérés par un opérateur privé qui proposera des tarifs adaptés à la clientèle du quartier et de la gare.

La surface des terrains de sport situés au N6 représente moins de 200 m². En outre rappelons que ces terrains seront situés dans une zone non accessible librement au public pour des raisons de sûreté. Ainsi, le bilan avantages/ inconvénients de cet espace est largement bénéficiaire en termes d'usages

Enfin, la piste de trail est un choix architectural et iconique du projet permettant d'offrir un nouveau parcours au cœur de Paris.

Ces équipements sont des éléments forts du programme. Ils renforceront l'offre de services pour tous les usagers améliorant ainsi l'expérience en gare et l'insertion urbaine du projet.

1.4 Le parc urbain

La Ville reprend l'avis des urbanistes sur la nécessité de reconfigurer le parc -trop morcelé- et d'augmenter les espaces en pleine terre afin d'améliorer ses qualités paysagères, écologiques et d'usages.

Sur la configuration du parc, le projet paysager a été élaboré en fonction des nombreuses contraintes du site. Il a été travaillé minutieusement en collaboration avec la Direction des espaces verts de la Ville de Paris. Cette configuration « morcelée » se retrouve dans tous les parcs et jardins bâtis à flanc de collines dans Paris (Louise Michel, Buttes Chaumont, Belleville, Parc de la butte du chapeau rouge, etc.) et qu'elle ne pose pas de problèmes



spécifiques en terme d'usages. **De plus le parc sera accessible à tous gratuitement et directement depuis le parvis et à l'intérieur de la nef.**

Sur la surface du parc : le 10ème arrondissement de Paris ne possède que 3,86 hectares, le projet permet une augmentation de 28,5%. Suite à la concertation libre, la réduction de la volumétrie du bâtiment et des surfaces dédiées aux activités de commerces et de loisirs a permis de faire passer le parc accessible au public de 7 700 à 11 000 m².

Sur les espaces en pleine terre : Le paysagiste a conçu son projet sur la base des conclusions de l'étude des charges admissibles en toiture réalisée par les ingénieurs structures de la société VP Green (cf plan et tableau joints). Ainsi, les épaisseurs de terre ont été définies par zone en fonction des charges admissibles dans les souterrains de la gare existante et occupée. En effet, il n'est pas possible de renforcer les fondations dans l'ensemble de la gare souterraine, notamment entre les poteaux situés entre deux voies RER sans interruption temporaire de trafic. La solution qui sera mise en œuvre pour augmenter les espaces en pleine terre est la suppression des deux terrains de Padel au niveau 6 qui permettra de récupérer sur une surface de 400 m² soit :

- un substrat minimal de 20 cm avec végétalisation basse et accessible
- un substrat minimal de 40 cm avec végétalisation type buissons et non accessible

Soulignons que le PLU de Paris ne prévoit aucune contrainte lorsque le projet ne présente aucun espace vert au sens de l'article UG13, ce qui est le cas de la GDN et également aucune contrainte d'espaces de pleine terre lorsque le terrain est occupé par un CINASPIC, ce qui est le cas de la Gare. Le projet tend au respect du coefficient de végétalisation pondéré en prévoyant des terrasses végétalisées.

Enfin, concernant la connexion avec l'aménagement d'une voie verte dans le Nord parisien, actuellement la Gare du Nord n'est reliée à aucune trame verte, une évolution sera possible si elle l'est un jour.

D'une manière générale le projet paysager propose des espaces généreux à l'ensemble des utilisateurs accessibles gratuitement et aisément depuis le parvis comme depuis les espaces intérieurs de la gare.

1.5 L'accueil des populations en détresse

La Ville indique que la programmation du projet doit être repensée afin d'améliorer l'accueil des populations en détresse.

La gestion des population en situation de grande précarité est un sujet qui doit être pris en compte dans le projet mais qui ne peut pas être pris en charge en dehors d'une démarche globale de la Ville. Ainsi, en lien avec la Ville de Paris et la SNCF, signataires du Pacte Parisien de Lutte contre la Grande Exclusion signé le 18 février 2015, le Maître d'Ouvrage s'est engagé aux termes du protocole signé avec la Ville de Paris le 17 juillet 2019 à mettre à disposition gracieusement d'opérateurs désignés par la Ville **un local solidarité de 200m² minimum** (cloisonnés et aménagés par et aux frais du Maître d'ouvrage) au sein de la gare. Le ou les opérateurs désignés devront avoir pour projet de répondre aux besoins des plus démunis



présents dans la gare et aux abords de celle-ci. Les opérateurs et les modalités de fonctionnement de ce lieu ne sont pas définis à ce stade du projet.

Parallèlement la SA Gare du Nord 2024 a mis en place un processus de concertation sur les questions liées à l'errance et à la sécurité dans et aux abords de la gare. Plusieurs ateliers ont eu lieu en 2019 avec la SNCF, les services compétents de la Ville de Paris (DASES) et ceux de la préfecture, les associations en charge des personnes en situation d'errance, ainsi que les associations de riverains et de commerçants afin de réfléchir sur la mise en place d'un dispositif d'aide aux plus démunis pendant la phase travaux et au-delà.

2. Ouverture de la gare sur son quartier

D'une manière générale, la Ville de Paris souligne le caractère lacunaire et inachevé des réflexions du projet dans son environnement urbain qui doivent être multiscale (à l'échelle du quartier et métropolitaine). Outre la densification du projet, la Ville de Paris souhaite que le maître d'ouvrage améliore son projet sur les points suivants

- ✓ *L'insertion hors espaces publics de l'intégralité des fonctions nécessaires au fonctionnement du projet et la mise en œuvre de solutions pour limiter les effets induits de son opération (circulation et stationnement des taxis aux abords de la gare)*
- ✓ *Le renforcement de l'interface du projet avec l'angle Sud Est,*
- ✓ *La création d'une liaison directe de la gare du Nord avec le boulevard de la Chapelle qui pourrait s'inscrire à plus grande échelle dans l'aménagement d'une voie verte reliant la gare du Nord à Saint-Denis*
- ✓ *La création d'une liaison urbaine Est/Ouest*
- ✓ *L'amélioration de l'intermodalité via un nouveau scénario d'aménagement pour l'éco-stationnement bus et une réflexion approfondie sur la station de vélo (positionnement, stratégie d'offre complémentaire)*

Le maître d'ouvrage travaille en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes y compris sur les sujets situés en dehors du périmètre du PC cf. la signature du PUP et le protocole d'engagements signé avec la Ville de Paris en juillet 2019.

Concernant l'amélioration du plan de circulation et de stationnement aux abords de la gare, la SA Gare du Nord 2024 a signé un Projet Urbain Partenarial (PUP) adopté par délibération du Conseil de Paris du 4 Avril 2019 et formalisé par une convention en date du 9 Mai 2019. Ce projet, financé à hauteur de 75 % par le pétitionnaire, doit permettre de créer un espace apaisé, par la requalification du parvis et des rues adjacentes à la gare (cf périmètre du PUP à intégrer).

Parallèlement des études de faisabilité d'aménagement des premiers niveaux du parking EFFIA pour l'accueil des taxis, VTC, dépose-minute, 2 roues motorisés, ont été lancées par la SNCF G&C. La SA Gare du Nord 2024 s'est engagée à étudier l'intégration au projet des solutions de modification de l'interface entre ce dernier et le nouvel aménagement en fonction des résultats des études produites par SNCF G&C.



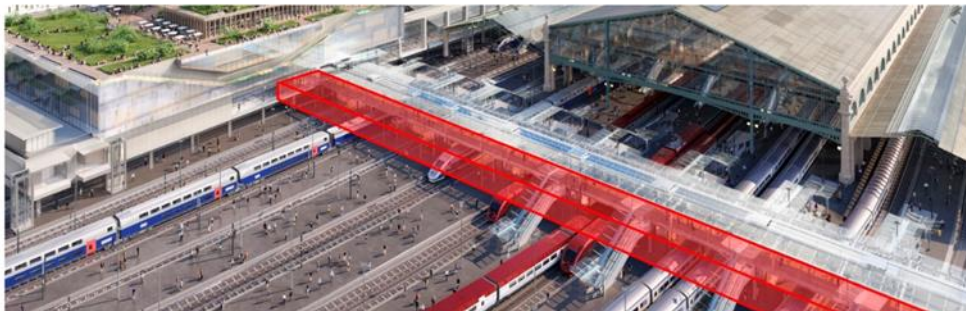
Concernant les interfaces avec l'angle Sud-Est : une reprogrammation des bâtiments n'est pas envisageable car ils sont hors du périmètre de la concession et occupés par des activités sensibles SNCF (locaux techniques, locaux de sûreté etc) ne pouvant pas être déménageables dans le calendrier des jeux olympiques.

Concernant la création d'une liaison directe avec le boulevard de la Chapelle une étude est en cours dont les conclusions sont présentées dans le mémoire en réponse

Concernant la Liaison urbaine Est/Ouest :

- Rappelons que la création d'une passerelle urbaine a été proposée et refusée en phase concours par la Ville de Paris et par les ABF sur la base des considérants suivants :
 - Non indispensable pour le fonctionnement urbain du quartier
 - Incompatible avec les équipements ferroviaires existants (perturberait les flux existants)
 - Ne tenant pas compte la présence des locaux sensibles de la zone logistique
 - Conflit visuel avec le tympan nord de la halle historique (cf. visuels ci-après)

Projection d'une passerelle collée à la passerelle 3



CONFLIT AVEC LES ESCALIERS MECANIQUE
POUR LA DESSERT DES QUAIS



Concernant l'Eco-station bus : le projet est issu d'une concertation avec RATP, IDF Mobilités et la ville de Paris. La surface de la gare routière a été optimisée afin de conserver le nombre de quais nécessaires à l'exploitation de la future écostation tout en créant un nouveau parvis sur le flanc Est de la gare assurant une liaison optimale entre le nouveau hall des départs et la rue du Faubourg Saint Denis.

Concernant la station de vélos : la Localisation au niveau de la rampe actuelle des bus est stratégique. Elle assure à ce nouvel équipement une accessibilité optimale depuis le parvis et la future écostation bus.

L'implantation de places de vélos supplémentaires est à l'étude pour passer de 1 200 places à 2 000 places (assiette StatioNord). SNCF G&C étudie également la possibilité de créer 1 000 places supplémentaires en dehors du périmètre du projet en collaboration avec la Ville de Paris (sur des espaces publics et/ou ferroviaires)



Annexe 1 : Analyse des parcours

	CONFIGURATION EXISTANTE						CONFIGURATION EXISTANTE - EXPLOITATION PROJETEE						CONFIGURATION PROJETEE				ANALYSE COMPARATIVE			Commentaires
	Itinéraires	Distance (m)	Temps (min)	Voyageurs		Itinéraires	Distance (m)	Temps (min)	Voyageurs		Itinéraires	Distance (m)	Temps (min)	Voyageurs		Delta distance	Delta temps	Delta temps tenant compte de la désaturation		
				heure de pointe du matin	heure de pointe du soir				heure de pointe du matin	heure de pointe du soir				heure de pointe du matin	heure de pointe du soir					
Vers terminal départ (hors Eurostar, hors voies 20-21)	Depuis Grandes Lignes	par le quai transversal (N00)	274	03:16	50	62	par le quai transversal (N00)	274	03:16	116	143	par le terminal départ (N01)	477	06:03	116	143	-203	02:47	02:02	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le souterrain Maubeuge (S02)	211	02:57			par le souterrain Maubeuge (S02)	211	02:57			par le souterrain Maubeuge (S02)	211	02:57			0	00:00		
	Depuis Ville	depuis la façade Est (N01)	347	04:19	701	1805	depuis la façade Est (N01)	347	04:19	1309	2755	depuis la façade Est (N01)	214	02:44	1309	2755	-133	-01:35	01:35	Non prise en compte d'un gain de temps de 45 secondes
		depuis la cour des taxis (N00)	241	02:52			depuis la cour des taxis (N00)	241	02:52			depuis la cour des taxis (N00)	389	04:38			148	01:46	01:01	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		depuis le parvis (N00)	194	02:19			depuis le parvis (N00)	194	02:19			depuis le parvis (N00)	341	04:04			147	01:45	01:00	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		depuis le parvis Transilien (N00)	227	02:42			depuis le parvis Transilien (N00)	227	02:42			depuis le parvis Transilien (N00)	198	02:21			-29	-00:21	-01:06	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis Transilien	depuis le souterrain Maubeuge (S02)	201	02:36	35	143	depuis le souterrain Maubeuge (S02)	201	02:36	69	190	depuis le souterrain Maubeuge (S02)	201	02:36	69	190	0	00:00		
		par le quai transversal (N00)	428	05:06			par le quai transversal (N00)	428	05:06			par le terminal départ (N01)	392	05:02			-36	-00:04	-00:49	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis Métro 2	par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:10	125	428	par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:10	270	618	par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:10	270	618	0	00:00		
		par le quai transversal (N00)	851	10:45			par le quai transversal (N00)	851	10:45			par les EM S02 directs puis terminal départ (N01)	642	08:38			-209	-02:19	-02:19	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis Métro 4	par le S01 côté Ouest puis quai transversal (N00)	276	03:36	501	2375	par le S01 côté Ouest puis quai transversal (N00)	276	03:36	1001	3420	par le S01 côté Ouest puis terminal départ (N01)	388	05:18	1001	3420	112	01:42	00:58	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S01 côté Est puis quai transversal (N00)	369	04:42			par le S01 côté Est puis quai transversal (N00)	369	04:42			par le S01 côté Est puis terminal départ (N01)	345	04:47			-24	00:05	-00:40	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S02 puis quai transversal (N00)	357	04:38			par le S02 puis quai transversal (N00)	357	04:38			par le S02 puis terminal départ (N01)	376	05:14			19	00:36	-00:09	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis Métro 5	par le S01 puis quai transversal (N00)	352	04:37	225	1663	par le S01 puis quai transversal (N00)	352	04:37	501	2090	par le S01 puis terminal départ (N01)	330	04:44	501	2090	-22	00:06	-00:51	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S02 puis quai transversal (N00)	339	04:28			par le S02 puis quai transversal (N00)	339	04:28			par le S02 puis terminal départ (N01)	344	04:54			5	00:26	-00:29	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis RER B et RER D	par le S01 puis quai transversal (N00)	426	05:28	801	3230	par le S01 puis quai transversal (N00)	426	05:28	1579	3563	par le S01 puis terminal départ (N01)	376	05:14	1579	3563	-50	-00:14	-00:59	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:07			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:07			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:07			0	00:00		
												par les EM directs puis terminal départ (N01)	323	04:41			-103			Non prise en compte d'un gain de temps de 45 secondes
	Depuis RER E	par le S01 puis quai transversal (N00)	503	06:47	150	808	par le S01 puis quai transversal (N00)	503	06:47	308	903	par le S01 puis terminal départ (N01)	474	06:48	308	903	-29	00:01	-00:46	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S02 puis quai transversal (N00)	428	05:53			par le S02 puis quai transversal (N00)	428	05:53			par les EM directs puis terminal départ (N01)	397	05:47			-31	-00:06	-00:06	Non prise en compte d'un gain de temps de 45 secondes