

ANNEXE 18



**Observations complémentaires
de la SA Gare du Nord 2024
sur le rapport des 4 architectes missionnés par la Ville de Paris**

Table des matières

Introduction :	4
Partie 1. Hypothèses fondatrices et choix structurants	6
1. La séparation des flux.....	6
1.1 Diagnostic de la gare actuelle.....	6
1.2 Augmentation de la fréquentation des flux à l’horizon 2030.....	8
1.3 Justification de la séparation des flux.....	9
2. L’Urgence à l’égard des JO 2024.....	11
2.1 Sur la nécessité de transformer la gare du Nord.....	11
2.2 Une urgence confirmée par les principaux intéressés	11
2.3 A propos de l’impact éventuel des travaux	12
3. Les projets connexes et l’amélioration de la gare souterraine	13
Partie 2. Justification de programmation des activités nouvelles	14
1. Offre commerciale.....	16
1.1 Dimensionnement du projet commercial.....	16
1.2 Réversibilité des espaces	18
1.3 Estimation des flux prévisionnels hors voyageurs.....	18
2. Salle de spectacle.....	21
3. Equipements sportifs.....	22
4. Le parc.....	23
5. Hébergement.....	24
6. Populations en détresse	24
Partie 3. Choix d’organisation spatiales internes	26
Partie 4. Insertion urbaine	27
Partie 5. Architecture et patrimoine	31
Annexe 1 : Genèse du projet	32
Annexe 2 : modalités d’association de la Ville de Paris au projet de transformation de la Gare du Nord	35
Annexe 3 : contribution de Claude Atcher (coupe du monde de rugby)	39
Annexe 4 : tribune des élus du Nord	40

Tribune élus du Nord : "Le projet de rénovation de la gare du Nord est un sujet d'intérêt national"	40
Annexe 5 : courrier de Jean Castex Délégué interministériel aux jeux Olympiques et Paralympiques.....	41
Annexe 6 : Protocole d'engagement Ville de Paris, Mairie du 10, SNCF gares et connexions, Sa Gare du Nord 2024	43
Annexe 7 : Compléments d'engagements au protocole ville de paris, mairie du 10eme, sa gare du nord 2024, SNCF gares & connexions du 4 juillet 2019	49
Annexe 8 : Synthèse de l'étude d'impact Mall&Market	52

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 dès la genèse, la Ville de Paris a été associée à la réflexion relative à la transformation de la Gare du Nord, puis à l'appel d'offres organisé par SNCF Gares & Connexions. Un comité de coordination avec les partenaires publics a été mis en place par SNCF Gares & Connexions 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'engagements a été signé entre la Ville de Paris, la Mairie du 10ème 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.

La genèse du projet est rappelée en annexe 1 et les modalités d'association de la Ville de Paris à la conduite du projet le sont en annexe 2.

Dans ce contexte la SA Gare du Nord 2024 souhaite apporter des réponses et des précisions au rapport des quatre personnes mandatées par la Ville de Paris tant sur leur analyse du projet et de ses fondements que sur les « solutions de substitution » proposées dans ce rapport.

Les quatre personnes missionnées (Pierre Veltz, Jean-Louis Subileau, Anne-Mie Depuidt et Caroline Poulin) présentent des profils riches mais qui malgré tout ne permettent pas d'avoir une analyse compétente sur la globalité du dossier. C'est d'ailleurs ce qu'elles soulignent à plusieurs reprises dans leur rapport. Il est vrai qu'elles ne présentent ni référence ni expertise dans la conception de gares. De plus, deux d'entre elles ont développé leur savoir-faire dans des projets datés d'urbanisme sur dalle (La Défense), urbanisme dense de tours (Euralille) ou artificialisation de terre de zones rurales non reliées au système métropolitain par des transports en commun (plateau de Saclay). C'est certainement pour cela, qu'aucune remarque n'est formulée sur l'ambition environnementale particulièrement élevée contenue dans le projet conduit par la SA Gare du Nord 2024.

De plus, les personnes missionnées par la Ville s'indignent à plusieurs reprises qu'elles n'ont pas disposé des éléments suffisants pour conduire leur analyse. Cela est surprenant dans la mesure où le dossier soumis à enquête publique contient plusieurs milliers de pages et plans. Elles n'auraient également pas disposé de suffisamment de temps. Leur mission s'est en effet déroulée sur 6 semaines entre le 07 novembre et le 19 décembre 2019. C'est effectivement un temps extrêmement court, d'autant plus dans le cadre d'une mission bénévole, pour pouvoir espérer analyser, au moins correctement, un projet qui est le résultat de 5 années de travail associant des centaines d'architectes, urbanistes, ingénieurs en infrastructure, ingénieurs en bâtiment, spécialistes des flux, paysagistes,...

Par ailleurs, les personnes missionnées regrettent de ne pas avoir eu d'échange avec la SA Gare du Nord 2024. Cela est faux car la SA Gare du Nord 2024 et Valode et Pistre ont rencontré en octobre messieurs Veltz et Subileau (qui par ailleurs ont eu plusieurs collaborations par le passé avec Ceetrus). Cette rencontre est intervenue pour échanger et surtout tenter comprendre leur point de vue alors qu'ils avaient signé les deux tribunes pamphlets contre le projet StatioNord qui sont parues dans Le Monde en septembre et octobre 2019.

Enfin, il est surprenant de voir de nombreux extraits, présentés sous forme de verbatim, provenant des études contenues dans le dossier de permis de construire sont en fait déformés. Par exemple, la page 28 de dossier de CDAC :

Le programme de commerces, services et restaurations vise à répondre à ces différents types de flux de visiteurs :

- Les 250.000 voyageurs par jour de la gare de surface, qui passeront par les nouveaux espaces commerciaux du terminal départs ; c'est deux fois plus que le centre commercial le plus fréquenté de France, lui-même positionné sur un pôle d'échange majeur de la métropole parisienne : les 4 Temps à La Défense.
- Une partie des 400.000 voyageurs de la gare souterraine, dont une partie est en correspondance, et qui pourront accéder très rapidement aux futurs espaces commerciaux grâce aux nouvelles circulations verticales ;
- Les habitants, actifs et usagers du quartier, qui n'ont accès aujourd'hui qu'à une offre commerciale très limitée sur le plan quantitatif et qualitatif (Cf. infra)

est transformé comme suit à la page 23 du rapport des personnes missionnées par la Ville :

Le cabinet Bérénice écrit : « 250 000 voyageurs de la gare de surface passeront par les nouveaux espaces commerciaux du terminal départ ; 2 fois plus que dans le centre commercial le plus fréquenté de France (Les Quatre temps à la Défense). Le principe moteur du projet est la captation des flux des voyageurs. Il est attendu que 50% des voyageurs de la Gare seront attirés par le centre. Et dans les prévisions des 900 000 personnes présentes en 2030 un ratio de 10% est appliqué pour répondre aux augmentations qui seraient dues à la fréquentation du centre ». Ce chiffre de 50 % nous paraît élevé. Quant aux 900 000 personnes, nous avons déjà signalé nos interrogations sur cette estimation.

Partie 1. Hypothèses fondatrices et choix structurants

Dans leur rapport les personnes mandatées par la Ville de Paris remettent en cause les hypothèses fondatrices qui ont guidées les principaux choix d'organisation spatiale de la gare à savoir :

- l'augmentation massive de la fréquentation de la gare d'ici 2030 et la séparation des flux de départs et d'arrivée qui en a découlé, d'une part ;
- la densification du projet via la création de nouvelles activités d'autre part .

Selon ce rapport, l'estimation de l'augmentation des flux est « opaque » et concerne principalement les flux de la gare souterraine. Ainsi, la séparation des flux de départs et d'arrivées des grandes lignes ne permettrait pas de résoudre les problèmes de saturation de la gare. En outre, la création de nouvelles activités de destination (commerces, salle de spectacle, salle de sport, etc) seraient génératrices de flux supplémentaires et contribueraient à accentuer les problèmes de congestion de la gare.

Il s'agira donc ci-après d'explicitier les éléments de diagnostic et de méthodologie qui ont servi de base aux estimations de fréquentation actuelles et futures de la gare et à l'élaboration du projet dans la temporalité de JO 2024 (réorganisation des flux et des espaces de la gare).

1. La séparation des flux

1.1 Diagnostic de la gare actuelle

Depuis des décennies, l'évolution des besoins de déplacement et la croissance du nombre de voyageurs transportés ont conduit à réaliser de nombreux travaux dans l'emprise de la gare du Nord. **Toutefois, force est de constater que la gare du Nord et ses abords présentent une situation préoccupante en matière d'accueil du public, de propreté, et de sécurité.**

La saturation du quai transversal de la halle Hittorff et du pôle d'échanges :

La saturation du quai transversal aux heures de pointe n'est plus à démontrer. Elle résulte de

- l'apparition de points de congestion sous les panneaux d'affichages des trains
- du croisement des flux de départs et d'arrivées
- des points de congestion aux contrôles de sûreté des lignes internationales (Thalys et Eurostar)
- de la présence d'obstacles divers (charriots d'avitaillement, bagages, etc)

Au niveau du pôle d'échanges, les principaux points de congestion sont liés :

- à la saturation du quai transversal du transilien
- à la saturation des lignes de CAB dans l'angle Sud-Est

Le confort en gare :

Selon le baromètre satisfaction clients, réalisé par SNCF Gares et Connexions en septembre 2019, la gare du Nord est régulièrement la gare la plus mal notée des gares parisiennes sur le confort en gare.



Les principaux points d'insatisfaction concernent :

- la circulation des voyageurs (signalétique peu lisible et peu visible, repérage des parcours compliqués)
- le manque de lisibilité entre les différents espaces de la gare
- les conditions d'attente des voyageurs (peu d'assises, inconfort thermique, etc.)

La sûreté

La Gare du Nord est un site stratégique qui nécessite d'importants moyens pour en assurer la sécurité compte tenu :

- du volume des voyageurs et toutes nature (touristes français et étrangers, trafic pendulaire ...)
- de la présence d'une frontière physique liée au trafic transmanche
- de la vaste étendue de la gare et des nombreux espaces à maîtriser
- des différents niveaux de la gare
- de la présence de phénomènes d'errance et de toxicomanie

Aujourd'hui la sûreté de la gare n'est pas optimale du fait

- des nombreux points de congestion dans la gare
- de l'absence de solution pour isoler une partie de la gare en cas d'incident
- des mauvais usages de nombreux espaces de la gare

En résumé, la gare du Nord est, pour beaucoup de voyageurs, un lieu de transit peu attractif et peu sûr. C'est d'ailleurs pour cette raison que la Gare du Nord est très régulièrement classée au dernier rang des gares parisiennes dans les baromètres satisfaction organisés par SNCF Gares & Connexions.

Une situation qui risque de continuer à se dégrader avec l'augmentation de la fréquentation de la gare à l'horizon 2030.

1.2 Augmentation de la fréquentation des flux à l'horizon 2030

Les fréquentations en situation actuelle et future (en 2030) de la gare du Nord reposent sur les hypothèses suivantes :

- Fréquentation 2014 (issue de la monographie de la Gare du Nord - enquête dans les gares parisiennes et d'interconnexion des gares réalisée dans le cadre de la convention d'étude relative à la décongestion des gares parisiennes réunissant SNCF Gares & Connexions, IDFM, RATP, Réseaux Ferrés de France (devenue SNCF Réseaux), la Préfecture de la Région Ile-de-France et la Préfecture de Paris) : soit 730 000 personnes (pages 14 de la monographie située en annexe 4 de l'enquête publique) décomposées comme suit :
 - o 400 000 voyageurs RER (55%)
 - o 250 000 voyageurs dans la gare de surface (34%)
 - o 80 000 personnes venant de la ville et/ou se dirigeant vers les espaces du métro (11%)
- Estimation d'une augmentation linéaire des flux de voyageurs de 1% par an entre 2015 et 2030, soit environ 16% (estimation partagée entre SNCF Gares & Connexions, RATP, IDFM et AREP), soit environ 117 000 personnes
- Prise en considération de flux exogènes à hauteur de 22 000 personnes par jour pour tenir compte de la création des nouvelles activités au sein de la gare. Ce chiffre est confirmé par l'étude réalisée par le bureau d'études spécialisé en urbanisme commercial Bérénice (cf. ci-après)
- Prise en compte d'une marge de 30 000 personnes pour anticiper les évolutions futures de la gare

Les données de flux identifiées par les projets suivants ont également été pris en compte par le groupe de travail pour élaborer le projet de restructuration de la gare du Nord :

- Grand Paris Express ;
- CDG Express ;
- Le projet d'aménagement Paris Nord – Est ;
- Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis Pleyel ;
- Le prolongement du tramway T8 ;
- Le prolongement de la future ligne 15 ;
- Le prolongement du RER E jusqu'à la Défense.

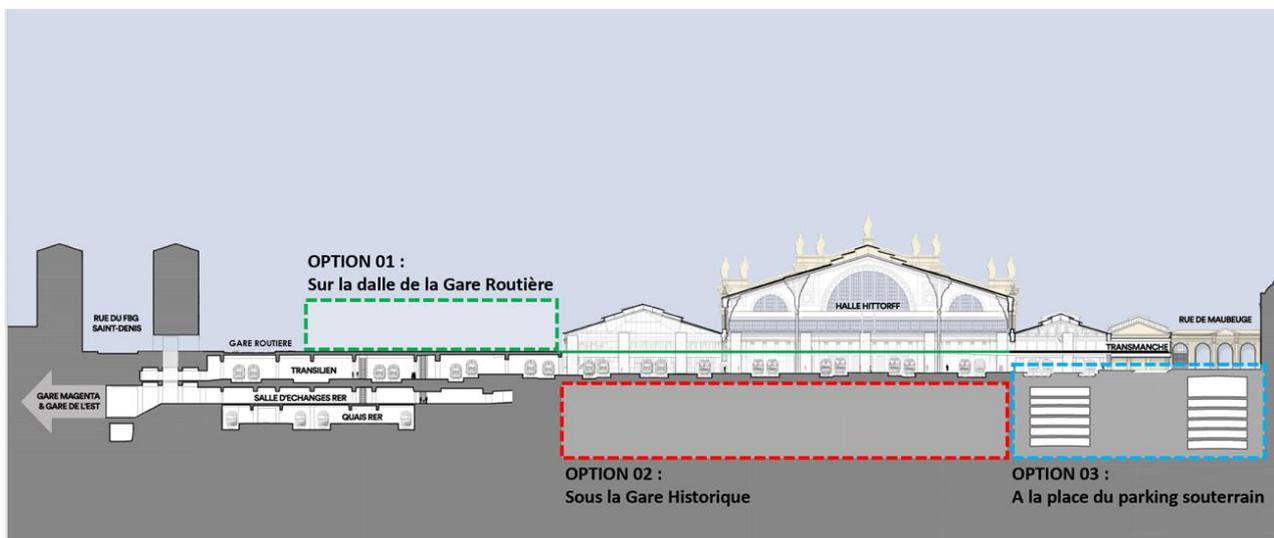
En heure de pointe la fréquentation de la gare a été estimée pour 2030 à :

- 128 000 voyageurs
- + un flux de visiteurs hors voyageurs égal à 10% des flux de la gare en heure de pointe soit 12 800 personnes pour le dimensionnement des espaces de la gare
- Il est à noter que les heures de pointes de fréquentation des nouvelles activités ne se superposent pas avec les périodes de pointe du matin (7h30 à 8h30) ou du soir (17h30 à 18h30) de la gare. Cette analyse des fréquentations permet au contraire d’animer la gare pendant les heures de moindre circulation ferroviaire.

Enfin concernant l’évolution des flux au-delà de 2030, il est possible que l’augmentation du nombre de voyageurs en gare se poursuive au gré des évolutions de matériel et de l’amélioration des technologies sol/bord. C’est la raison pour laquelle les dimensionnements des espaces sont toujours basés sur les fourchettes hautes des hypothèses. Pour autant, des évolutions futures de la gare pourront toujours être envisagées.

1.3 Justification de la séparation des flux

La saturation des espaces de la gare de surface impose de trouver des nouvelles surfaces pour désaturer le quai transversal de la Halle Hittorff. Le besoin de ces nouvelles surfaces est le double de celles qui sont actuellement disponibles sur le quai transversal. Seules trois options permettent d’atteindre cet objectif.



- 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:

- A. Présenter une superficie suffisamment large pour les espaces voyageurs ;
- B. Rendre un bon niveau d’éclairage naturel ;
- C. Favoriser les échanges dans l’angle sud-est avec les lignes de métro, RER, Transilien et bus ;
- D. Présenter une facilité de mise en œuvre compatible avec la mise en service du nouveau terminal avant les J.O. 2024 ;
- E. Limiter les nuisances du chantier pour les riverains et maintenir la continuité de l’exploitation de la gare ;
- F. Mettre en valeur le patrimoine de la gare inscrit aux titres des monuments historique ;
- G. 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	Option 02	Option 03	Option 04
		Au niveau de la Gare Routière	En dessous de la Gare Historique	A la place du parking souterrain existant	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 ferroviaire	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 rédhibitoires : 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.
- **Seule 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. L'Urgence à l'égard des JO 2024

2.1 Sur la nécessité de transformer la gare du Nord

Le rapport des personnes missionnées par la Ville remet en question l'urgence de la réalisation de la transformation de la gare du Nord dans la temporalité des JOPP 2024.

La gare du Nord est située au barycentre des installations sportives des JO. Ainsi, aux objectifs capacitaires de long terme s'ajoutent :

- la nécessité de faire face dès 2024 aux flux induits notamment par les Jeux Olympiques et Paralympiques (et auparavant ceux de la coupe du monde de Rugby en septembre – octobre 2023)
- la nécessité d'améliorer l'image de la Gare du Nord, première vitrine du pays pour des millions de visiteurs

Dans ce contexte, 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 a voté l'**approbation des modalités financières relatives à l'organisation des JOP** et a pris 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 figurent en bonne place.

2.2 Une urgence confirmée par les principaux intéressés

Les caractères indispensable et urgent du projet ont été confirmés 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 (annexe 3)
- Elus et collectivités (régions Hauts de France, Ile-de-France) (annexe 4)
- Délégué interministériel aux Jeux Olympiques et paralympique (annexe 5), etc.

2.3 A propos de l'impact éventuel des travaux

Selon le rapport, les impacts des travaux sur la circulation des trains grandes lignes et banlieues sont sous-estimés et la livraison du projet en 2024 n'est pas réaliste.

Concernant les impacts des travaux sur les conditions de circulation des trains et plus généralement sur le fonctionnement de la gare, il est rappelé que les études menées par SNCF Réseau en lien avec les différents transporteurs ont démontré que les incidences sur le plan de transport seront marginales, aussi bien sur la circulation des trains grandes lignes que celle des Transiliens. Cela est confirmé dans le rapport SMA réalisé à la demande de la Ville (cf. observations complémentaires sur le rapport SMA)anné.

En outre un comité de coordination des travaux de l'axe ferroviaire Paris-Nord mis en place par SNCF Réseau sous la gouvernance du préfet de Région Ile de France associe toutes les parties prenantes (IDFM, SNCF Réseau, Région Hauts de France, Région Île-de-France, Départements, Etat, etc.) pour coordonner les projets du secteur Nord-Est parisien et limiter les impacts sur le plan de circulation est mis en place. L'ensemble des travaux du projet sont validés par ce comité au regard des incidences et des programmations de l'ensemble des projets sur l'axe Nord. Le détail du phasage des travaux et de leurs incidences sur le plan de circulation est présenté dans le corps du mémoire en réponse.

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 JOP 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.

3. Les projets connexes et l'amélioration de la gare souterraine

Selon le rapport le projet ne tient pas compte des flux du quotidien et n'améliorera pas les conditions de circulation et le confort des utilisateurs du transilien et des transports en commun. Le projet accentuerait même les situations de congestion en concentrant les flux dans l'angle Sud Est de la gare déjà en proie à des phénomènes de saturation. Enfin la l'accessibilité des PMR reste un sujet d'interrogation.

Au-delà de la désaturation des espaces et des cheminements rappelée ci-avant, le projet facilite grandement les correspondances entre le niveau mezzanine RER et les autres espaces de la Gare, l'amélioration du confort est une priorité au service de tous les voyageurs et particulièrement ceux du quotidien qui représentent plus de 70% de l'ensemble des usagers. Plusieurs mesures sont mises en œuvre comme par exemple :

- **Les connexions entre la gare souterraine (RER B, D et E et métros des lignes 2, 4 et 5) et la gare de surface seront sensiblement améliorées** tout en assurant une parfaite lisibilité des parcours. **Le mémoire en réponse détaille le nombre de liaisons verticales le nombre de liaisons verticales du projet présenté dans le dossier de demande de permis de construire et le nombre de liaisons verticales de la gare existantes.** A titre d'exemple, des liaisons directes sont créées entre le niveau mezzanine RER et le hall des départs (N01). Notons également que dans le cadre du projet Mass Transit, des études sont en cours pour ajouter encore 5 escaliers mécaniques et 3 escaliers fixes dans la gare souterraine et l'angle sud-est afin de renforcer les flux verticaux dans ces zones critiques.
- **Les lignes de CAB sont améliorées côté Nord (accès M2) et côté Sud (pôle d'échange)**

Concernant les accès PMR rappelons que la sous-commission d'accessibilité a donné un avis favorable et sans observation

Enfin, les quais RER sont hors projet. Leur amélioration nécessiterait des travaux d'infrastructure ayant un impact considérable sur le plan de transport RER.

L'analyse des améliorations pour les voyageurs du quotidien dont détaillées dans les observations complémentaires en réponse à la FNAUT.

Partie 2. Justification de programmation des activités nouvelles

*Le rapport 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. En effet, les nouvelles activités généreraient des flux supplémentaires et une sur saturation des espaces de la gare. **Soulignons que cette analyse et les conclusions de ce rapport ne reposent 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.***

Tout d'abord, Gare du Nord 2024 rappelle qu'elle a tenu compte des inquiétudes formulées par les riverains dans le cadre de la concertation publique en réduisant de 7.000m² GLA son projet, objet de la demande de permis de construire soumis à enquête publique.

Les personnes missionnées par la ville de Paris proposent toutefois de modifier la demande de permis de construire en réduisant la surface de plancher destinée aux commerces de plus de 8.800 m² afin de cantonner le projet au commerce de proximité et de diminuer les programmes sport et culture. Au total, il est demandé de manière incantatoire et sans étude de marché pour le justifier, de diminuer le programme des activités de 15 000 m², soit près de 40% des activités qui sont créées.

Le projet commercial (création de 15321m² dont 1 384m² de surface régularisées) a été autorisé à l'unanimité par la Commission Nationale d'Aménagement Commercial (la **CNAC**). Or, celle-ci a autorisé le projet dans sa totalité (article L. 752-22 du Code de commerce) et en considération d'un volume précis de mètres carrés de surface de vente (article L. 752-15 du Code de commerce).

De même, dans le cadre du processus d'instruction du dossier de permis de construire, plusieurs services instructeurs (dont, outre la CNAC, les commissions de sécurité/accessibilité, la sureté publique, les ABF et DRAC) ont d'ores et déjà émis leurs avis favorables sur le projet tel qu'il existe actuellement.

Aussi, la réduction du programme commercial souhaitée par les personnes missionnées par la Ville de Paris reviendrait à remettre en cause l'ensemble des avis favorables d'ores et déjà obtenus et obligerait de solliciter de nouveaux avis des services instructeurs.

Or, le Code de l'urbanisme ne prévoit pas cette hypothèse dans la mesure où le Préfet doit se prononcer sur la demande de permis de construire sur la base d'un dossier complet et des avis émis avant la tenue de l'enquête publique, dans le délai de deux mois de la remise du rapport du commissaire enquêteur (article R. 423-32 du Code de l'urbanisme).

Ce délai est donc incompatible avec une nouvelle consultation des différents services instructeurs dont les avis sont émis dans des délais compris entre deux et quatre mois.

Les propositions de modification ne sont donc réglementairement pas acceptables.

Au surplus, outre le fait qu'une telle modification du programme aurait très certainement des incidences sur l'équilibre financier du contrat de concession gare du nord 2024, une telle modification serait vraisemblablement entachée d'illégalité.

En effet, conformément au droit des contrats de concession et notamment l'article L. 3135-1 du Code de la commande publique, une modification substantielle d'un contrat de concession ne peut être mise en œuvre dans le cadre de l'exécution dudit contrat.

Or, une réduction trop importante du volume des surfaces commerciales ou une atteinte trop sensible à l'équilibre financier du contrat, voire son bouleversement, ne pourraient pas être mises en œuvre car elles constitueraient assurément des modifications substantielles.

De telles modifications ne pourraient être initiées qu'à la condition de résilier le contrat de concession actuel et de reprendre la procédure d'appel d'offres depuis l'origine.

Une telle perspective serait totalement incompatible avec l'engagement d'une rénovation de la Gare d'ici aux Jeux Olympiques en 2024.

Enfin, il sera enfin rappelé que le projet de transformation, en prévoyant la création de surfaces de commerces et d'activité, répond non seulement au besoin de financement du projet mais aussi aux objectifs identifiés par la SNCF Gares & Connexions s'agissant notamment de créer des surfaces commerces et d'activités diverses contribuant au rayonnement de Paris) ou à ceux identifiés par la CNAC – qui a donné un avis favorable au projet commercial à l'unanimité.

Ensuite, 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 de réflexions partagées avec le public 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

Les résultats du Sondage Odoxa de septembre 2019 monte d'ailleurs que 8 parisiens sur 10 sont favorables au projet de transformation de la Gare du Nord y compris pour l'implantation de commerces.

Enfin, selon les résultats du dernier baromètre réalisé en septembre 2019 par la SNCF, la gare du Nord est une des gares les plus mal notées en termes de confort et de services aux usagers.

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 opérations 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 SNCF Gares & Connexions d'être rétribué au titre de la mise à disposition du domaine public dont elle est délégataire mais également d'être intéressée 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.

Lors de l'enquête publique, plusieurs associations de quartiers se sont exprimées en faveur du 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. Offre commerciale

Selon le rapport 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*

1.1 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 évacuation 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. **Cf annexe 8 Synthèse de l'étude d'impact Mall&Market**

- **La création de commerces répond à une demande des usagers** (source : résultats des baromètres de satisfaction réalisé par SNCF G&C en septembre 2019) **et des riverains** (source campagne de porte à porte LMP janvier 2019) 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 (cf. contribution lors de l'enquête publique)
- Le cabinet Bérénice souligne également que la création de commerces dans la gare Saint Lazare a permis de conforter le tissu commercial du quartier (avec la redynamisation des commerces autour de la gare et du centre commercial du Passage du Havre situé en face de la Gare. Cette création n'a pas non plus eu d'impact sur le dynamisme commercial dans les communes de périphérie qu'elle dessert, et qui ont même accueilli des nouveaux espaces 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)
- **Enfin, le projet a été validé à l'unanimité de ses membres par la Commission Nationale d'Aménagement Commerciale, instance la plus compétente en matière d'urbanisme commercial. Les considérants, particulièrement nombreux et motivés par rapport aux autres décisions sont :**
 - Réduction de la surface de vente demandée de 1 000 m² pour tenir compte de l'avis de la CDAC et des demandes d'améliorations faites par la Ville de Paris
 - Compatibilité avec le SDRIF (schéma directeur de la région IDF) : rayonnement et densification des quartiers des grandes gares parisiennes
 - Attractivité du Projet de part sa position de porte d'entrée de Paris
 - Opportunité de financer par une convention de PUP le réaménagement des abords de la gare
 - Impact positif sur le tissu commercial environnant
 - Accessibilité en transports en commun
 - Projet vertueux sur le développement durable
 - Insertion architecturale et patrimoniale très qualitative
 - Augmentation des espaces dédiés au déplacement et à la circulation des voyageurs
 - 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

1.2 Réversibilité des espaces

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 nuls (source : Retail & Connexions en charge de la commercialisation des locaux commerciaux du patrimoine de la SNCF), ce qui est un gage de garantie importante 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.

1.3 Estimation des flux prévisionnels hors voyageurs

La société Bérénice a estimé les flux prévisionnels de visiteurs hors voyageurs en lien avec les activités de commerces et de restauration.

1.3.1 Méthodologie sur l'estimation des flux

La méthodologie est celle utilisée pour prévoir les flux de fréquentation de projets d'équipements commerciaux. Les hypothèses et 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 retenus 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 annuel 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 :

- Des taux de pénétration 3 mois de l'ordre de 50% pour une zone de proximité parisienne,
- Des taux de pénétration de 20% pour une zone de secondaire,



- Prise en compte sur cette zone de chalandise d'une clientèle occasionnelle, qui va venir au moins une fois par an (« différentiel entre taux de pénétration 3 mois et 12 mois),
- Le rythme de fréquentation correspond aux retours d'expérience pour la clientèle régulière et occasionnelle de centres commerciaux : respectivement 2 fois par mois, et 6 fois par an,
- L'apport extérieur (toujours sans prendre en compte les voyageurs) concerne des habitants venant ponctuellement hors de la zone de chalandise, ou des actifs travaillant dans le quartier et ne résidant pas dans la zone ; cette proportion est relativement importante dans un contexte Paris intra-muros, et elle est estimée ainsi à 20% (vs 10-15% en régions).

1.3.2 Méthodologie sur la répartition journalière et horaire des flux de visiteurs

Concernant la répartition de fréquentation, elle a été établie par recoupement entre :

- Des études relatives à la fréquentation de grands centres commerciaux permettent de déterminer la répartition des entrées par heure dans le centre. Il s'agit de comptages automatiques piétons, ainsi que de comptages de véhicules aux entrées de parking (grands centres commerciaux),
- Le graphique « Horaires d'affluence » de Google¹ pour des centres commerciaux parisiens (Italie 2 et Westfield Forum des Halles).

D'autre part, une hypothèse d'ouverture dominicale a été retenue, du fait de l'intégration du programme commercial dans une gare.

Deux heures de pointe dimensionnantes sont prises en compte :

- L'heure de pointe du jour le plus chargé de la semaine hors samedi et dimanche : vendredi, de 19h à 20h,
- L'heure de pointe du samedi : 16h-17h.

Ces analyses convergent vers les résultats suivants :

- Le samedi représente 21% des flux de la semaine, lorsque le site bénéficie d'une amplitude d'ouverture du lundi au dimanche,
- Le vendredi représente 16% des flux de la semaine,
- L'heure de pointe du vendredi 19h à 20h représente 16% des flux de la journée,
- L'heure de pointe du samedi de 16h à 17h accueille également 16% des flux de la journée.

1.3.3 Fréquentation prévisionnelle globale et en heure de pointe

La modélisation de la fréquentation prévisionnelle des visiteurs (et non voyageurs) du programme commercial est détaillée dans le tableau suivant.

¹ **Graphique des heures d'affluence** : il indique le nombre de personnes généralement présentes dans votre établissement à différents moments de la journée. Pour déterminer les périodes d'affluence, Google s'appuie sur des données de fréquentation des lieux recueillies au cours des dernières semaines. Le graphique indique dans quelle mesure l'établissement est fréquenté chaque heure par rapport à l'heure à laquelle il y a habituellement le plus de monde au cours de la semaine en question.

**Fréquentation prévisionnelle annuelle des visiteurs du programme commercial
(et non usagers de la gare)**

	CLIENTS REGULIERS				CLIENTS OCCASIONNELS			FLUX TOTAL VISITEURS (non voyageurs)
	population	taux de pénétration 3 mois	fréquence mensuelle de visite	flux annuel	différentiel taux de pénétration 12 mois vs 3 mois	fréquence annuelle de visite	flux annuel occasionnel	
zone 1	137 000	50%	2	1 644 000	+ 25%	6	205 500	1 849 500
zone 2	385 000	20%	1,5	1 386 000	+ 25%	6	577 500	1 963 500
TOTAL ZC	522 000			3 030 000			783 000	3 813 000
APPORT ACTIFS & RESIDENTS HORS ZONE					part des flux : 20%		960 000	
FLUX TOTAL hors voyageurs								4 770 000

Le programme commercial devrait donc générer 4,8 millions de visites annuelles supplémentaires.

En ce qui concerne l'heure de pointe, le programme commercial devrait ainsi générer des flux supplémentaires – par rapport au flux de voyageurs – de 2.400 personnes en heure de pointe du vendredi de 19h à 20H, et 3.100 personnes le samedi de 16h à 17h. cf tableau suivant

Ces résultats sont des moyennes, et sont susceptibles d'être plus élevés de 15 à 20% en période « forte » d'animation commerciale.

**Fréquentation prévisionnelle du programme commercial en heure de pointe
par les visiteurs non voyageurs**

flux annuel (*)		4 770 000
flux moyen par semaine	52 semaines	92 000
flux moyen samedi	21% de la semaine	19 300
flux moyen vendredi	16% de la semaine	14 700
flux heure de pointe samedi (16h-17h)	16% de la journée	3 100
flux heure de pointe vendredi (19h-20h)	16% de la journée	2 400

(*) hors voyageurs

2. Salle de spectacle

Selon le rapport, 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,...

Enfin, la CNAC a souligné l'importance de la présence de la salle de spectacle pour assurer la diversité des activités et l'attractivité des activités de la gare.

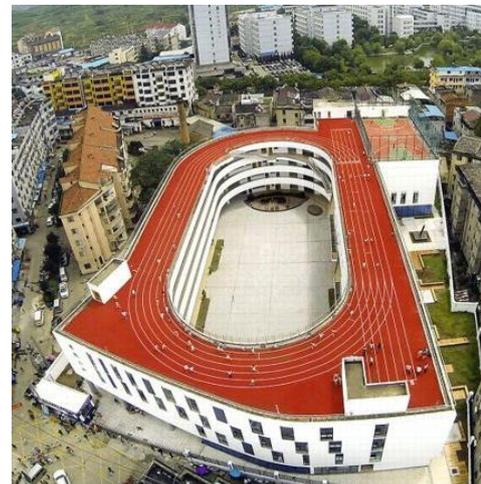
L'impact de la salle sera quasi nul sur le dimensionnement des espaces et la gestion des flux de la gare compte tenu des horaires de fonctionnement différents de celle de la gare et des activités commerciales et de services. Rappelons également que selon les termes du protocole d'engagement signé avec la Ville la SA gare du Nord 2024 un comité de suivi sera organisé pour coordonner les actions culturelles cf. annexes 6 et 7 Protocole d'engagement Ville de Paris, Mairie du 10, SNCF G&C, SA Gare du Nord 2024 du 17 juillet 2019 et compléments d'engagements.

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

3. Equipements sportifs

Selon le rapport les équipements sportifs ne répondent pas à un besoin exprimés par les riverains et leurs conditions d'accessibilité pour les riverains ne sont pas assez précises. En outre, les terrains de sport empièteraient sur l'espace du jardin, d'où la nécessité de réduire cette partie du programme. Cette conclusion ne repose sur aucune étude de besoins et sur une mauvaise compréhension du programme et des conditions d'accessibilité aux espaces situés en toiture.

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 avec des images iconiques).



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. Cf annexe 6 Protocole d'engagement

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 unique au cœur de Paris.

Dans une démarche d'inclusion, ces équipements seront ouverts, sur certains créneaux de la semaine à des associations et des scolaires selon les modalités décrites dans le protocole signé entre la Ville de Paris, la mairie du 10, SNCF Gares & Connexions et SA Gare du Nord 2024 en juillet 2019.

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.

4. Le parc

Selon le rapport le parc urbain est trop « morcelé » ce qui le rend difficilement praticable en termes d'usages. De plus il n'offrirait pas suffisamment d'espaces en pleine terre ce qui ne permettrait pas de planter une végétation en capacité de jouer le rôle apaisant et rafraichissant qu'il est censé procurer. Le parc doit être repensé pour être plus compact et plus riche en espaces végétalisés. Il devra également travaillé pour être connecté au projet de trame verte qui reliera la gare du Nord à Saint Denis.

Tout d'abord, force est de constater que les personnes missionnées ont eu une lecture précipitée de ce dossier dans la mesure où ils confondent surfaces plantées et espaces verts accessibles au public. En effet, pour qu'un espace vert puisse être accessible, il doit être composé de zones plantées et de non circulables, donc non plantées. Les surfaces plantées sont effectivement réparties sur plusieurs bâtiments mais en revanche le parc accessible au public est étagé sur un seul bâtiment donc aisément accessible.

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 termes d'usages. **De plus le parc sera accessible directement à tous, y compris pour les PMR, et gratuitement 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 d'augmenter les surfaces plantées de 400 m² soit près de 5% d'augmentation.

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.

5. Hébergement

Selon le rapport les fonctions d'hébergement devraient être accrues dans le projet que ce soit sous forme de résidence-service, d'hôtel ou de logements.

Ces options n'ont pas été proposées par le maître d'ouvrage dans la mesure où :

- Les résultats de l'étude d'impact ont mis en évidence le fait que l'offre hôtelière est suffisante dans le quartier.
- La concession et plus largement le régime de la domanialité publique ne permet pas la réalisation de logements

6. Populations en détresse

Selon le rapport les équipements destinés aux personnes en grandes difficultés sont insuffisamment dimensionnés pour répondre à cette question essentielle

La gestion des populations 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.

Partie 3. Choix d'organisation spatiales internes

Le rapport remet en question les choix d'aménagements internes de la gare à savoir la séparation des flux de départs et d'arrivées et les parcours qui en découlent. En effet, la nouvelle configuration de la gare rendrait ces parcours plus complexes, plus longs, peu lisibles et génèrerait de nombreux dysfonctionnements.

- **Les conclusions des personnes missionnées par la Ville de Paris se basent sur le rapport SMA dont les données d'entrées sont souvent erronées**
- **Le mémoire en réponse apporte des précisions sur l'ensemble des points abordés dans ce rapport (cf. annexe relative à l'analyse de la contribution de SMA)**

Partie 4. Insertion urbaine

D'une manière générale, le rapport souligne le caractère lacunaire et inachevé des réflexions du projet dans son environnement urbain et un problème de gouvernance entre acteurs publics et privés. Plusieurs pistes de réflexion ont été proposées afin de sortir du périmètre étroit du projet et du permis de construire soumis à l'enquête publique et de favoriser l'insertion urbaine de la gare dont :

- *L'amélioration 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*
- *La création d'une liaison urbaine Est/Ouest*
- *L'amélioration de l'intermodalité via un nouveau scénario d'aménagement pour l'écostation bus et une réflexion approfondie sur la station de vélo (positionnement, stratégie d'offre complémentaire)*
- *L'amélioration du plan de circulation et de stationnement aux abords de la gare*

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

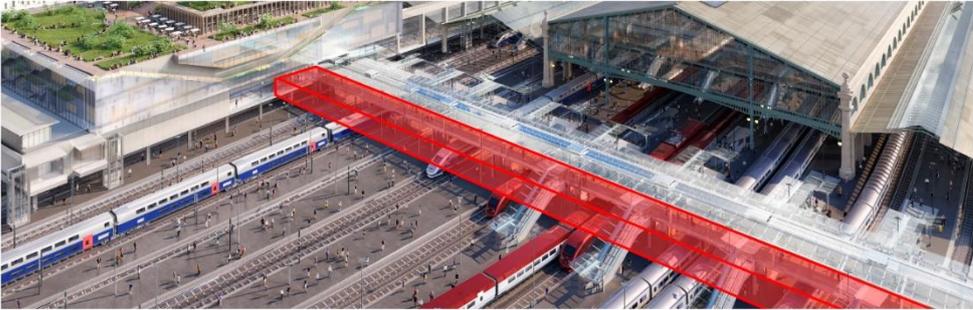
Concernant les interfaces avec l'angle Sud-Est : une reprogrammation des bâtiments n'est pas envisageable car ils sont hors du périmètre de la concession et occupés par des activités sensibles SNCF (locaux techniques, locaux de sûreté etc.) ne pouvant pas être déménageables dans le calendrier des jeux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

Concernant la création d'une liaison directe avec le boulevard de la Chapelle une étude a été réalisée et elle est présentée dans le mémoire en réponse.

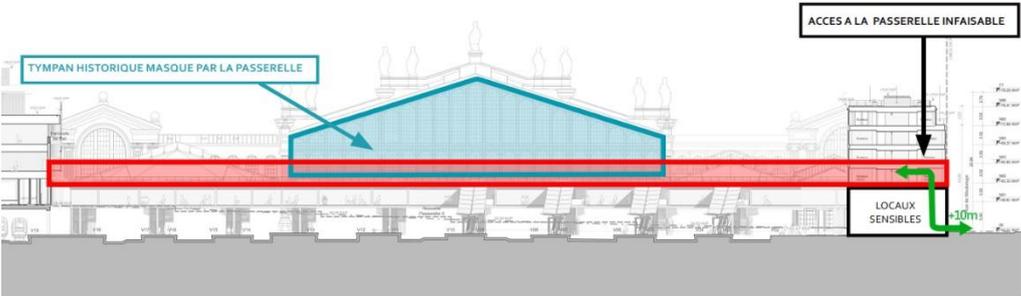
Concernant la Liaison urbaine Est/Ouest :

- **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)

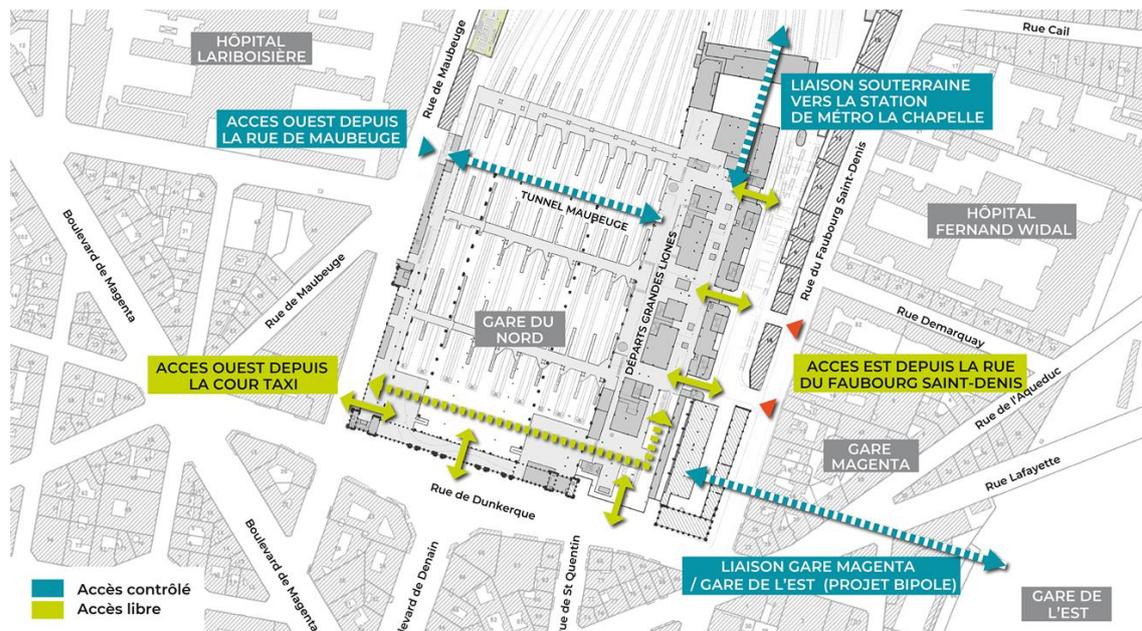
Projection d'une passerelle collée à la passerelle 3



Projection d'une passerelle au dessus de la passerelle 3



- Des opérations sont prévues rue de Maubeuge pour une meilleure insertion dans le quartier avec la création de bureaux
- Enfin, les accès existants de la gare sont maintenus et de nouveaux accès sont créés côté rue du Faubourg Saint Denis (cf. plan ci-après)



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 Eco-station 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). Il y aura donc 3 000 places de vélos surveillées à Gare du Nord quand les autres gares parisiennes en accueilleront 70 à 300.

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 conclue les 23 avril et 9 Mai 2019. Ce projet de 8,7 millions d'euros, 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.

Partie 5. Architecture et patrimoine

Selon le rapport les passerelles portent atteinte au patrimoine historique et la démolition de la Halle Duthilleul n'est pas justifiée

Concernant les passerelles rappelons qu'elles ont été validées par les ABF et les monuments historiques sans réserve (cf. mémoire en réponse)

La Halle Duthilleul n'est pas prévue d'être démolie mais d'être déconstruite pour être reconstruite sur un autre site. Cette pratique est courante dans l'histoire de la SNCF et de la gare du Nord puisque la première gare avait été déconstruite pour être reconstruite à Lille.

Annexe 1 : Genèse du projet

La Genèse du projet

Depuis des décennies, l'évolution des besoins de déplacement et la croissance du nombre de voyageurs transportés ont conduit à réaliser de nombreux travaux dans l'emprise de la gare du Nord. Toutefois, force est de constater que la gare du Nord et ses abords présentent une situation préoccupante en matière d'accueil du public, de propreté, et de sécurité. Fin 2014 le président de la SNCF, en accord avec la Maire de Paris et le gouvernement, soucieux de l'attractivité de la France, demande à ce que des études soient lancées pour situer cette gare au meilleur niveau des gares européennes.

La SNCF a alors confié à AREP et Jean Michel Wilmotte une mission d'études préalables concernant la transformation de la Gare du Nord. Cette étude portait sur un périmètre large comprenant la gare et ses abords. Les orientations correspondant à cette étude ont été présentées fin janvier 2015 lors d'un comité de pilotage comprenant le président de la SNCF, les adjoint(e)s à la Maire de Paris, le préfet de police et la RATP. Elles ont été aussi présentées dans diverses réunions plus restreintes aux responsables de l'Etat, de la Région, de la Ville, du STIF, de la RATP puis lors d'une conférence de presse commune à la Maire de Paris et au président de la SNCF le 24 juin 2015. Le public a ainsi pu prendre connaissance des objectifs poursuivis par la SNCF en accord avec l'Etat et la Ville de Paris. Il apparaît clairement, notamment lors des réunions de la COP21 à Paris, que cette gare est une porte d'entrée majeure en France pour les personnes venant d'Europe du Nord, de l'Est, et de Grande Bretagne et que cette transformation de la Gare fait partie de ce qu'il faut faire pour défendre la candidature de Paris à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

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

La mise en œuvre

L'importance de l'investissement projeté a conduit à envisager la création d'une société ad hoc pour réaliser le projet dans les temps impartis sans obérer les finances de la SNCF. L'article 67 de la loi n°2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain a permis la création d'une Société d'Économie Mixte à Opération unique qui sera bénéficiaire d'un contrat de concession de travaux et d'exploitation des activités de commerces et services pour une durée limitée ; Le capital de la société sera partagé entre SNCF Mobilités et un ou des partenaires privés ou publics. A la suite de la consultation d'opérateurs qui a été lancée en juin 2017, CEETRUS a été désigné à l'été 2018 comme candidat pressenti puis le 20 décembre 2018 le conseil d'administration de SNCF Mobilités a confirmé sa désignation pour devenir le coactionnaire majoritaire de la SEMOP.

Le calendrier des opérations est extrêmement tendu pour achever les travaux avant les JOP de 2024. Le permis de construire doit impérativement être déposé par la SEMOP au 1er trimestre

2019. S'agissant de travaux destinés à un établissement public de l'Etat, il devra être délivré par le préfet.

La Concertation préalable

Conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme, une concertation préalable a été organisée selon les modalités définies le 26 avril 2017 par le conseil d'administration de SNCF Mobilités. Cette concertation préalable s'est déroulée du 12 juin au 13 juillet 2017.

Le dossier de la concertation a été distribué et mis à disposition du public. Une version dématérialisée de ce document a été mise à disposition du public sur les sites de SNCF Gares & Connexions et de la Mairie du 10^e arrondissement. Deux registres papier de recueil d'avis du public étaient également mis à disposition à la gare du Nord et en Mairie du 10^e arrondissement, accompagnés d'un dossier synthétique de concertation.

Un dépliant d'information a été diffusé à plus de 10 000 exemplaires.

Deux équipes d'enquêteurs, positionnées à des endroits stratégiques dans la gare ont aussi dialogué avec les voyageurs et passants pour expliciter le projet, échanger, recueillir les avis et annoncer la réunion publique du 4 juillet 2017 en présence de Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris, de Rémi Féraud, Maire du 10^e et de Patrick Ropert, directeur général de SNCF Gares & Connexions. Plus de cent personnes ont participé à cette réunion, en présence des acteurs institutionnels.

Au total, la concertation préalable de 2017 a recueilli 405 avis individuels. La majorité a été exprimée via les formulaires en ligne (234 sur 405).

SNCF Mobilités a tiré le bilan de la concertation qui est à disposition du public notamment à l'adresse mail suivante :

https://www.gares-sncf.com/sites/default/files/field_files/2018-01/synthese_consultation_publicque_gare_du_nord.pdf

Ce bilan contient la synthèse des observations du public, et la manière dont le maître d'ouvrage entend prendre en considération ces observations dans la conception du projet et lors de sa construction, en particulier :

1. Sur l'intermodalité : les observations portent sur l'accès aux différents modes de transport, et l'intermodalité train/vélo. Il est précisé dans le bilan qu'un travail spécifique est mené avec Ile de France Mobilités, la Ville de Paris et la RATP
2. Sur la séparation des flux : le maître d'ouvrage confirme qu'il s'agit d'une priorité pour fluidifier la circulation au sein de la gare
3. Sur l'architecture : le maître d'ouvrage précise qu'elle sera soumise à l'avis de l'ABF et du conservateur régional des Monuments. Les propositions du public sur l'architecture de la gare sont prises en compte dans la conception qui sera réalisée
4. Sur la végétalisation : le maître d'ouvrage et la Ville de Paris ont confirmé qu'il s'agit d'une obligation et que cela sera intégré au projet
5. Sur la hauteur de l'extension : la conception tiendra compte des observations des riverains de la gare, et la hauteur respectera le PLU. Une attention particulière sera prise pour l'insertion architecturale du projet selon le maître d'ouvrage
6. Sur les nuisances des travaux : le compromis entre la perturbation du trafic ferroviaire et les nuisances sonores pour les riverains étant délicat, le maître d'ouvrage s'engage à effectuer les travaux la journée et ponctuellement hors des horaires de service des trains.



Annexe 2 : modalités d'association de la Ville de Paris au projet de transformation de la Gare du Nord

1. Sur le concours

Dialogue permanent entre SNCF G&C et les différents services de la Ville de Paris (en lien avec les autres partenaires publics) : Secrétariat Général, cabinet de JL.Missika, cabinet de C.Nadjoski, Direction de l'Urbanisme, Direction de la Voierie et des Déplacements...

A noter : dans le contexte concurrentiel extrêmement fort de la consultation menée par G&C pour la transformation de la plus grande gare d'Europe, au même titre que toute personne amenée à prendre connaissance d'éléments relatifs à cette consultation, tous les représentants de la Ville de Paris ont signé un engagement les engageant pour une période de 7 années à la plus stricte confidentialité.

Phase préparatoire à la consultation opérateurs

- **Janvier 2017 - Juillet 2017** : Réunions d'échanges sur le projet avec partage du schéma directeur indicatif auprès de la ville de Paris (DU, DVD, cabinets de la Maire),
- **Mars 2017** : à l'occasion du MIPIM (salon de l'immobilier international), annonce par SNCF G&C du lancement prochain de l'appel à candidatures. Prise de parole de JL.Missika
- **Juin - Juillet 2017** : Concertation préalable règlementaire menée par G&C au titre du code de l'urbanisme : participation de JL.Missika et de Rémi Féraud (alors maire du 10eme) à la réunion publique du 4 juillet 2017.
- **20 juillet 2017** : participation sans voix délibérative de la Ville de Paris au jury de sélection des candidatures du 20 juillet 2017 présidé par SNCF G&C.

Pendant la consultation

- **Sept – nov 2017** : nombreux ateliers de mise au point des préconisations à intégrer dans le Cahier des charges de la consultation (thèmes Flux internes, gare routière, phase chantier, vélostation, circulations routières et logistiques...) entre SNCF G&C, Ville de Paris, RATP et IdFM, transmis fin novembre 2017 aux candidats admis à présenter une offre
- **6 nov 2017** : introduction par la Ville de Paris (cabinet de JM-Missika) lors de l'atelier de présentation du schéma directeur du projet, et des interfaces ferroviaires, auprès des candidats.
- **Février 2018** : partage par SNCF G&C et ses prestataires de l'analyse des offres n°1 reçues le 5 janvier auprès des services de l'Etat, de la Ville de Paris, d'IdFM et de la RATP (ateliers thématiques répartis sur 3 jours consécutifs, sur la base des offres anonymisées).

- **Juin 2018** : mise à disposition pour les services et cabinets de la Ville de Paris (et autres partenaires publics) des offres n°2 en versions anonymisées au siège de SNCF Gares & Connexions, puis partage de l'analyse des offres n°2. Présentation des offres par les candidats en présence de l'ensemble des partenaires publics, dont JL.Missika et A.Cordebard.
- **Juillet 2018** : participation de JL.Missika à la remise du rapport technique d'analyse des offres n° 2 auprès du jury de sélection de SNCF G&C.
- **9 juillet 2018** : Conférence de Presse SNCF (G.Pépy et P.Roport), Ville de Paris (A.Hidalgo), Ceetrus (V.Mulliez) et Valode&Pistre (D.Valode) annonçant la désignation de Ceetrus comme lauréat pressenti de la consultation.
- **Sept 2018 – Février 2019** : entre la désignation de Ceetrus comme lauréat pressenti et la constitution de la SA Gare du Nord 2024, la phase de mise au point du projet et de la documentation contractuelle a été ponctuée de nombreux ateliers d'échanges avec les services de la Ville de Paris sur les thèmes suivants : intermodalité et abords de la gare, logistique, flux, errance, emprises chantier, suivi environnemental, projet paysager, étude d'impact, volet culturel...

2. Comité de coordination des partenaires publics

Instance de dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés par le projet Gare du Nord 2024 mise en place par SNCF Gares & Connexions au printemps 2017 puis a fait l'objet d'un protocole d'accord partenarial du 23 mai 2018.

Piloté par SNCF Gares & Connexions en présence de l'Etat (Préfecture de la Région Ile-de-France), de la Ville de Paris et de la Mairie du Xème arrondissement, ainsi que la RATP et IDFM.

Ce comité est trimestriel, précédé d'un comité technique 15 jours avant.

La SA gare du Nord est associée à ce comité depuis sa constitution en février 2019.

3. Concertation

Lors de sa séance du 10 au 13 décembre 2018 le Conseil de Paris a voté un vœu demande notamment que soit organisé une concertation avec le public sur le projet.

- La SNCF Gares & Connexions a mené une première concertation préalable au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme du 12 juin au 13 juillet 2017².
- La SNCF Gares & Connexions a déposé le 24 octobre 2018 une déclaration d'intention auprès du Préfet de Région, ouvrant la possibilité pour des citoyens ou collectivités de

² <https://www.garesetconnexions.sncf/fr/gare/frpno/paris-gare-du-nord/actualite/15613/concertation-prealable-du-12-juin-au-13-juillet-2017-restructuration-gare-du-nord>

saisir la CNDP via un droit d'initiative et entraînant l'interdiction pour le maître d'ouvrage de procéder à toute forme de concertation, quel qu'en soit la forme.

- La SNCF G&C ainsi que Ceetrus, alors lauréat pressenti, ont accepté de participer à une réunion publique le 29 janvier 2019 organisée par la mairie du Xème arrondissement³.
- Ceetrus s'est engagé, une fois le délai de 4 mois passé, et après la création de la SEMOP, à mener une concertation volontaire. Cette concertation volontaire, organisée par la SA Gare du Nord 2024 s'est déroulé du 1^{er} mars 2019 au 14 mai 2019⁴.

4. Comité de suivi du dialogue actif

Ce comité est issu des engagements pris à l'issue de la concertation volontaire.

Piloté par la SA Gare du NORD 2024 celui-ci est composé de la Ville de Paris, de la Mairie du Xème arrondissement ainsi que d'Ile-de-France Mobilité (IDFM), de la RATP et d'associations de riverains et d'usagers.

Ce comité a été installé le 03 juin 2019. Compte-tenu de la nomination d'une commission d'enquête puis de la tenue de l'enquête publique, il a été décidé que celui-ci ne serait pas réuni avant la remise du rapport et de l'avis de la commission d'enquête.

5. Protocole d'engagements

Une protocole d'engagements entre la SA gare du Nord 2024 et la Ville de Paris a été signé le 02 juillet 2019, complété par un courrier d'engagements cosigné par M Claude Solard, Directeur général de SNCF Gares & Connexions et Mme Aude Landy-Berkowitz, Présidente de la SA Gare du Nord 2024.

Ce protocole et ce courrier font suite aux demandes abordées dans le vœu voté par le Conseil de Paris qui s'est tenu du 10 au 13 décembre 2018 du Conseil de Paris, ainsi qu'aux courriers suivants ayant fait l'objet de réponses (cf PJ) écrites :

- Courrier de Mme Alexandre Cordebar, Maire du Xème arrondissement de Paris, M. Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme et M Christophe Najdovski, adjoint à la Maire de Paris en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public le 18 octobre 2018. Réponse de M. Joël Fabiani, directeur général de Ceetrus France le 04 janvier 2019.
- Courrier de M. Frédéric Lenica du 05 février 2019, directeur de cabinet de Mme Anne Hidalgo, Maire de Paris. Réponse de Mme Aude-Landy-Berkowitz le 19 février 2019.

De nombreuses réunions préalables à la rédaction de ce protocole ont eu lieu avec le secrétariat général de la Ville de Paris, ainsi que les cabinets des adjoints concernés et de la Maire du Xème arrondissement.

³ <https://www.mairie10.paris.fr/actualites/reunion-publique-de-presentation-du-projet-de-la-nouvelle-gare-du-nord-par-sncf-gares-et-connexions-et-ceetrus-mardi-29-janvier-2019-608>

⁴ <https://www.stationord.fr/fr/tous-les-documents>

Un Comité de suivi du protocole a été installé le 10 septembre 2019.

Trois nouveaux comités, à installer, découlent de ce protocole :

- Comité de suivi du PUP. Piloté par la Ville de Paris, celui-ci se tiendra de façon concomitante au comité de suivi du protocole.
- Comité de suivi sur le commerce. Ce comité sera installé à l'issue des élections municipales de mars 2020.
- Comité de suivi des actions culturelles. Ce comité sera installé à l'issue des élections municipales de mars 2020.

6. Conseil de Paris

- Séance du 1^{er} au 04 avril 2019. Vote du Projet Urbain Partenarial (PUP). La convention de PUP a été signée le 23 avril 2019.
- Séance du 08 au 11 juillet 2019. Avis positif sur l'étude d'impact et le permis de construire.

Le vote de ces deux délibérations ont été précédées de nombreuses réunions de travail avec les cabinets et services compétents de la Ville de Paris, notamment la direction de l'urbanisme.

Annexe 3 : contribution de Claude Atcher (coupe du monde de rugby)



Le Directeur Général

**A l'attention des membres de la
Commission d'Enquête publique**

Paris, le 07 janvier 2020

Objet : Projet de transformation de la Gare du Nord / Enquête publique

Madame la Présidente,
Messieurs les membres de la commission d'enquête publique,

En 2023, nous aurons rendez-vous avec le 3^{ème} événement sportif mondial. La France aura en effet la chance d'accueillir la 10^{ème} Coupe du Monde de Rugby de l'histoire, 200 ans après la création de ce sport unique. Ce sont donc 600.000 visiteurs étrangers qui sont attendus sur le territoire national pour assister aux 48 matchs qui seront organisés du 8 septembre au 21 octobre 2023, dans 9 stades (dont le Stade de France) pour 45 jours de fête, de communion et de partage.

Compte tenu des éléments susmentionnés et de l'importance du contingent britannique au sein des supporters attendus, il appert que la Gare du Nord sera le point d'entrée privilégié par ces derniers pour se rendre au Stade de France mais également dans tout le pays. Plus généralement, la gare du Nord représentera la première image de notre pays pour ces personnes.

Dans ce cadre, le projet de transformation de la gare du Nord revêt un enjeu majeur pour la coupe du Monde de rugby 2023 en France. Il est en effet **capital et primordial qu'en 2023, la gare du Nord** permette un accueil, une gestion des flux et une sécurité améliorés des visiteurs. Ainsi, a minima, un terminal transmanche doit être totalement opérationnel avant le début de la coupe du Monde ainsi que les interconnexions qui permettront aux supporters de rejoindre les RER et métros. En effet, il est important de noter que 66% des spectateurs d'un match au Stade de France soit environ 55 à 60.000 personnes s'y rendent en utilisant les transports en commun.

Par ailleurs, la reconfiguration de la gare du Nord doit également impérativement prendre en compte l'adaptation de sa périphérie immédiate. Les enjeux de sécurisation et d'interconnexions modales (gare routière, bus, taxis, VTC etc...) aux abords de la gare du Nord sont connexes à la gestion des voyageurs dans la gare.

Pour finir, tout projet de transformation de la gare du Nord doit prendre en compte et s'inscrire dans un calendrier compatible avec les attentes et aux enjeux posés par le 3^{ème} événement sportif mondial dont les retombées pour le pays sont estimées de 1,2 à 1,5 milliards d'euros.

Avec ma plus sincère reconnaissance, je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'expression de ma haute considération.


Claude ATCHER

COUPE DU MONDE DE RUGBY FRANCE 2023
5, avenue du Coq - 75009 PARIS
Identifiant SIRET : 130 024 78 00011

Annexe 4 : tribune des élus du Nord

Tribune élus du Nord : "Le projet de rénovation de la gare du Nord est un sujet d'intérêt national"

A l'heure où les Français attendent de leurs élus des solutions pour répondre à la fracture territoriale, la mobilité sera l'une de ces solutions. Amsterdam, Bruxelles, Londres, Lille, Amiens, le Stade de France, près de 300 millions de voyageurs, un point commun : la gare du Nord. Depuis plus de deux ans, un projet de rénovation est porté par SNCF Gares & Connexions. Son objectif : transformer la gare pour mieux répondre aux nouveaux enjeux parisiens, franciliens, et faire de la gare du Nord la vitrine de la France dans la perspective des Jeux olympiques 2024. Le projet de rénovation de la gare du Nord n'est pas un sujet uniquement parisien, mais d'intérêt national. Une dimension oubliée par les équipes de la mairie de Paris qui entrent en campagne pour les élections municipales. Alors que le Conseil de Paris avait validé et soutenu publiquement ce projet, il est aujourd'hui rejeté. C'est pourquoi il nous semble nécessaire de rappeler son importance au-delà de la région parisienne. Première gare d'Europe, la gare du Nord est le principal pôle d'échange de France et d'Europe avec ses 700.000 voyageurs quotidiens, dont 200.000 pour les Hauts-de-France. Ces voyageurs du quotidien, soumis aux nombreux imprévus des transports, méritent un haut niveau de confort. Alors que le projet prévoit de désaturer la gare, de multiplier les espaces publics et de favoriser les déplacements des usagers, mettre en difficulté une telle rénovation revient à porter préjudice à la tête de ligne parisienne du réseau ferroviaire desservant le nord de la France. Ainsi, c'est toute une région qui se privera du rayonnement de cette nouvelle gare. Vieille de 155 ans, la gare du Nord est déjà sujette à une intensification des flux de transports, qui ne feront qu'augmenter. Ce projet va dans le sens de l'histoire : il allie patrimoine et modernité. Paris a la vocation d'être une ville en pointe en matière de qualité de vie et de technologies, pour cela il est effectivement nécessaire de la transformer mais aussi de la désenclaver. C'est en défendant des projets utiles, comme celui-ci, que les élus pourront répondre aux attentes des Français et redonner confiance en l'action publique. Nous, élus des Hauts-de-France, signons cette tribune pour souligner l'importance d'avoir une capitale dont tout le monde peut être fier sans que personne ne la trouve inaccessible. Nous la signons également pour rappeler que nos administrés méritent aussi que leur avis soit entendu. Anne-Laure Cattelot, députée (LREM) du Nord ; Paul Christophe, député (Agir) du Nord ; Édouard Courtial, sénateur (LR) de l'Oise ; Olivier Dassault, député (LR) de l'Oise ; Marc-Philippe Daubresse, sénateur (LR) du Nord ; Jean-Pierre Decool, sénateur (LI-RT) du Nord ; Marguerite Deprez-Audebert, députée (MoDem) du Pas-de-Calais ; Julien Dive, député (LR) de l'Aisne ; Christophe Di Pompeo, député (LREM) du Nord ; Pascale Gruny, sénatrice (LR) de l'Aisne ; Olivier Henno, sénateur (UC) du Nord ; Sébastien Huyghe, député (LR) du Nord ; Patrick Kanner, sénateur (PS) du Nord ; Frédéric Marchand, sénateur (LREM) du Nord ; Maxime Minot, député (LR) de l'Oise ; Catherine Osson, députée (LREM) du Nord ; Olivier Paccaud, sénateur (LR) de l'Oise ; Benoit Potterie, député (LREM) du Pas-de-Calais ; Tokia Saïfi (Agir), ancienne députée européenne (Agir) ; Dany Wattebled, sénateur (LI-RT) du Nord.

<https://www.lejdd.fr/Societe/tribune-xavier-bertrand-le-projet-de-renovation-de-la-gare-du-nord-est-un-sujet-dinteret-national-3941044>

Annexe 5 : courrier de Jean Castex Délégué interministériel aux jeux Olympiques et Paralympiques

Le 13 septembre 2017, le Comité International Olympique a décidé d'attribuer l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques 2024 à la France. A cette occasion, treize millions de spectateurs assisteront aux épreuves, et près de quatre milliards de téléspectateurs suivront la compétition en direct.

Comme vous le voyez, c'est un événement international au rayonnement unique et incomparable, qui va porter les regards du monde sur notre pays. Il s'agit ainsi d'une opportunité historique pour valoriser, promouvoir et développer nos savoir-faire dans les domaines économique, touristique et de l'innovation.

Dans ce contexte, il apparaît primordial que nous soyons en capacité d'accueillir ces flux Olympiques dans les meilleures conditions. Cela nécessite, bien évidemment, que les infrastructures de transports utilisées à l'occasion des jeux soient parfaitement opérationnelles.

Au premier rang de ces infrastructures, la Gare du Nord constituera l'une des portes d'entrée majeures, à la fois internationale et nationale, pour les athlètes, la famille Olympique et Paralympique, les journalistes et les spectateurs en provenance du Royaume-Uni, de l'Europe du nord et du nord de la France. Soulignons, à ce propos, qu'afin de minimiser l'impact environnemental des jeux, l'utilisation du train est fortement encouragée.

La gare du Nord est également la première gare parisienne desservie par le RER B pour les voyageurs arrivant de l'aéroport Charles de Gaulle. Or, le RER B restera, en 2024, le seul moyen de transport ferré disponible pour accéder à Paris depuis l'aéroport, suite au report du Charles de Gaulle Express.

La France recevant le monde en 2024, elle ne saurait offrir comme première impression une gare du nord saturée et dans son état actuel fort peu satisfaisant.

La gare du Nord sera par ailleurs un point de passage essentiel pour les flux Olympiques et Paralympiques se rendant par les RER B et D sur les sites de la Seine-Saint-Denis : au village Olympique et Paralympique, vers lequel afflueront quotidiennement des milliers de personnels, au Stade de France, fort de ses 80 000 places, dans lequel se dérouleront les cérémonies d'ouverture et de clôture ainsi que les épreuves d'athlétisme, aux sites de compétition de natation, accueillant plus de 20 000 personnes à côté du stade de France, aux sites de compétition du Bourget (12 000 personnes pour le volley-ball ou encore 2 000 pour le tir sportif), au centre principal des médias qui accueillera plus de 20 000 journalistes ou enfin au village des médias qui hébergera 2 800 journalistes. Ainsi, sur l'ensemble de cette zone, le nombre moyen journalier de spectateurs et de personnels avoisinera les 325 000 personnes. Soulignons ici aussi qu'afin de minimiser l'impact environnemental des Jeux, l'utilisation des transports collectifs, pour les spectateurs notamment, est fortement encouragée et que, pour ce faire, les spectateurs bénéficieront de la gratuité des transports en commun.

Ici aussi, la gare du Nord permettant l'accès aux sites Olympiques et Paralympiques de milliers de spectateurs, d'employés et de bénévoles, et de milliers de journalistes, elle ne saurait demeurer dans son état de saturation ni dans son aspect actuel. J'insiste sur le regard qu'y porteront les journalistes qui ne se contentent pas de couvrir les épreuves sportives mais commentent également les structures d'accueil du pays hôte et notamment la qualité de ses infrastructures de transport. Dès lors, par leur relais, ce seront des millions de lecteurs, d'auditeurs et de téléspectateurs de par le monde qui porteront un regard sur nos infrastructures.

A ce stade, si les diverses autorisations sont délivrées dans les temps, le maître d'ouvrage assure une livraison du projet de la gare du Nord, non seulement pour les Jeux Olympiques et Paralympiques, mais également, pour l'échéance qui la précède de la coupe du monde de rugby, en tout cas pour la partie Tansmanche. Or, je rappelle que le public concerné par cette coupe du monde transitera massivement par la gare du Nord.

Au regard de ces différents enjeux, je réitère qu'il serait dommageable, et pour l'image de la France et pour le bon fonctionnement du plan de transports à la fois des Jeux Olympiques et Paralympiques, mais également de la coupe du monde de Rugby, que cette gare saturée et peu amène ne soit pas restructurée, suffisamment capacitaire, rénovée et répondant aux besoins d'accessibilité universelle, et ceci dans les délais attendus.


Jean CASTEX

Annexe 6 : Protocole d'engagement Ville de Paris, Mairie du 10, SNCF gares et connexions, Sa Gare du Nord 2024

GARE DU NORD – PN 2024 (10^{ÈME} ARRONDISSEMENT)

PROTOCOLE D'ENGAGEMENTS

VILLE DE PARIS – SA GARE DU NORD 2024 – SNCF G&C

D'une part,

La Ville de PARIS, identifiée au SIREN sous le numéro 217 500 016
Représentée par M. Damien BOTTEGHI agissant au nom de Madame Anne HIDALGO, Maire de PARIS,
En vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par la Maire de PARIS par l'arrêté du 3 décembre 2018
régulièrement publié,
Ci-après dénommée la Ville de PARIS ou la VILLE.

D'autre part

La Mairie d'arrondissement du 10^{ème}
Représentée par M. Mathias REGNIER agissant au nom de Madame Anne HIDALGO, Maire de PARIS,
En vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par la Maire de PARIS par l'arrêté du
22 FEV. 2019 régulièrement publié,
Ci-après dénommée la M10 ou la Mairie d'arrondissement

D'autre part,

LA SA Gare du Nord 2024,
La Société dénommée GARE DU NORD 2024, société anonyme, immatriculée au registre du commerce
et des sociétés de Paris sous le numéro 848 138 376, dont le siège social se situe 14-16 rue de
Dunkerque, 75010
Représentée à l'effet des présentes par Madame Aude LANDY-BERKOWITZ, dûment habilitée à cet
effet,
Ci-après dénommée SA Gare du Nord 2024.

Et d'autre part,

SNCF Mobilités,
Établissement Public Industriel et Commercial inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le
numéro RCS Bobigny B 552 049 447, dont le siège est situé 9, rue Jean-Philippe Rameau, CS 20012 –
93212 Saint-Denis Cedex, représenté par Monsieur Claude SOLARD Directeur Général de la branche
Gares & Connexions située 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, dûment habilité à cet effet,
Ci-après dénommée SNCF Gares & Connexions ou SNCF G&C.

DB M AS

Ceci étant rappelé, les parties sont convenues de ce qui suit :

Article 1er : Objet et périmètre du protocole d'engagements

Les Parties conviennent de travailler ensemble sur un périmètre dépassant celui du projet Gare du Nord 2024 et donc de celui défini dans la convention de projet urbain partenarial signé entre la Ville de Paris et la SA Gare du Nord 2024.

Le présent protocole porte ainsi sur des engagements situés à la fois sur le périmètre du projet Gare du Nord 2024 mais aussi en dehors de ce périmètre. Il vient compléter le projet d'ores et déjà détaillé dans la demande de permis de construire déposée le 21 mai 2019 et la convention PUP mentionnée ci-dessus. Plusieurs maîtres d'ouvrages sont susceptibles d'intervenir et sont identifiés comme signataires du protocole d'engagements.

Article 2 : Identification des maîtres d'ouvrages, signataires du présent protocole

La **Ville de Paris** est engagée dans une très ambitieuse politique environnementale et de santé publique. Pour contribuer aux objectifs du plan climat, la moitié de son programme d'investissement 2014-2020 est consacrée aux mobilités durables, au logement, à l'efficacité énergétique ou encore au pilier social du développement durable et représente environ la moitié de sa dépense annuelle d'investissement.

Dans le cadre de cette politique, les spécificités des gares, notamment de la Gare du Nord, doivent être prises en compte avec la problématique des flux difficilement compressibles - PMR et piétons, vélos, LHNS et bus, véhicules de livraison, taxis, cars de tourisme, 2 roues motorisés, VTC, automobiles,...) - et l'espace de parvis de la Gare du Nord particulièrement contraint.

À l'horizon 2024, la Ville de Paris interviendra donc sur le périmètre des espaces publics aux abords de la gare et réalisera les travaux détaillés dans la convention de PUP pour permettre l'amélioration de la desserte de la gare tous modes confondus. Elle s'est d'ailleurs engagée au titre de cette convention « à réaliser les travaux d'espaces publics susvisés au plus tard le 31 mars 2024 dans l'objectif d'une mise en service pour les JOP 2024 sous réserve de leur bonne coordination avec le chantier PNO 2024 ».

D'autres thématiques ont été identifiées dans le respect des objectifs du Plan Climat mais aussi en réponse aux attentes des habitants et usagers de la gare et du quartier, et méritent d'être traités parallèlement au projet de construction de la SA Gare du Nord 2024.

La branche **Gares & Connexions** au sein de SNCF Mobilités a été créée conformément à la loi relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009 et est en charge de l'exploitation et du développement de 3000 gares de voyageurs en France. Gares & Connexions a pour mission :

- d'assurer pour tous les transporteurs ferroviaires de voyageurs, de façon transparente et non discriminatoire, la prestation de base en gare telle que définie par le décret du 20 janvier 2012,
- à ce titre, de gérer un flux de 10 millions de visiteurs et de voyageurs par jour,
- de maintenir, de réparer, de rénover et de développer l'ensemble des gares de voyageurs en France.

SNCF Gares & Connexions a lancé en juin 2017 une consultation visant à désigner un opérateur pour la modernisation et l'extension de la Gare du Nord, sur la base notamment d'un projet architectural, d'une programmation d'usages et d'un bilan prévisionnel des travaux et d'exploitation. SNCF G&C est

3
MB NB

- Les éventuels compléments d'aménagement et l'ensemble de l'équipement du local en bureaux seront à la charge du sous-occupant.
- Les biens seront gracieusement mis à disposition des opérateurs que la Ville de Paris lui désignera comme en charge du «local solidarité de la Gare du Nord » qui devra s'acquitter de sa quote-part de charges, impôts et taxes ;
- Le sous-occupant entretiendra les lieux mis à disposition en bon état et, à l'expiration de la convention, les restituera en bon état.

2/ l'insertion professionnelle et l'emploi : des clauses d'insertion et une charte emploi

Compte tenu de l'ampleur de l'opération de modernisation et d'extension de la Gare du Nord, la SA Gare du Nord 2024 s'engage à insérer des clauses d'insertion dans ses marchés pour la réalisation des travaux (dont prestations d'études et d'ingénierie restant à passer si possible), objet du permis de construire déposé par la SA Gare du Nord 2024 le 21 mai 2019, mais aussi pour les marchés conclus dans la phase d'exploitation.

La SA Gare du Nord 2024 travaillera avec un « facilitateur » qui accompagnera le maître d'ouvrage, les entreprises attributaires (en charge de réaliser les travaux gare du nord 2024) et les exploitants pour la mise en œuvre et le suivi du dispositif. La clause d'insertion constitue une condition d'exécution desdits marchés. Le facilitateur veillera à la réalisation des engagements d'insertion. Ainsi, les entreprises seront assistées dans les recrutements des publics en insertion, le suivi, reporting....

Les Structures d'Insertion par l'Activité Économique Parisiennes seront aussi associées au dispositif notamment pour poursuivre la démarche dans la phase d'exploitation.

Une charte Emploi sera signée avec la SA Gare du Nord 2024, dans le cadre de l'exploitation qui déclinera des actions et engagements spécifiques en faveur de l'emploi local, auprès des exploitants et cotraitants.

SNCF G&C est d'ores déjà engagé dans des démarches d'insertion par l'activité économique.

3/ l'amélioration des dispositifs et équipements en faveur de l'intermodalité

La SA Gare du Nord 2024 s'engage à réaliser, sous réserve de l'obtention des autorisations d'urbanisme nécessaires devenues définitives (purgées de tous recours et droit de retrait) dans le périmètre de la concession ou à proximité immédiate (hors espaces publics de la Ville de Paris) 800 places supplémentaires de stationnement à destination des vélos, sans exclure en sus de ces places, des compléments de stationnements pour les autres mobilités si des besoins nouveaux sont identifiés par la maîtrise d'ouvrage. Cela portera à 2 000 places tous modes confondus, la capacité au sein, et à proximité immédiate le cas échéant (hors espaces publics de la Ville) du projet porté par la SA Gare du Nord 2024.

La Ville de Paris et SNCF G&C s'engagent par ailleurs à étudier ensemble la réalisation d'une ou plusieurs stations de vélos complémentaires aux abords de la Gare du Nord (respectivement sur le domaine public et le domaine ferroviaire) permettant d'augmenter significativement les capacités de stationnements. Il sera notamment étudié par la Ville de Paris la possibilité d'intégrer des stationnements sécurisés aux abords de la station de métro La Chapelle.

DB 5 MB

comparables, celle s'engageant dans une démarche durable et inclusive en cohérence avec les objectifs rappelés ci-avant.

La transformation de la Gare du Nord s'articule autour d'un projet ambitieux afin d'adapter la gare aux évolutions de la société. L'opération de modernisation de la Gare du Nord constituera un véritable quartier de ville doté d'un ensemble de commerces, services et équipements facilitant la vie des voyageurs (francilien et étrangers), des habitants des quartiers environnants, des touristes et des actifs travaillant à proximité de la gare.

Pour répondre à cet objectif, le dossier de demande d'autorisation d'exploitation commerciale, déposé devant la Commission départementale d'aménagement commercial de Paris, tel que figurant au permis de construire sus-mentionné prévoit ainsi que la Gare du Nord disposerait d'une surface de vente totale soumise à autorisation d'exploitation commerciale de 19.890m² dont :

- 1 moyenne surface alimentaire : 392m² de vente ;
- 7 moyennes surfaces non alimentaires : 6. 879m² de vente ;
- 151 boutiques et kiosques : 12.619m² de vente.

A ce jour sont également prévus des activités complémentaires telles que des équipements de loisirs (salle événementielle, équipements sportifs etc) ainsi que des services notamment une crèche, une large offre de restauration, des espaces de co-working un cabinet médical et un service de conciergerie.

Ces principes de programmation permettent de répondre aux attentes du public et d'offrir une diversité commerciale en lien avec le quartier. Pour le suivi de l'application de ces principes, la SA Gare du Nord 2024 et SNCF G&C s'engagent à travailler de concert avec la Ville de Paris et en particulier avec la Mairie du 10^e arrondissement. Ainsi, un comité d'information de la Ville sera mis en place. Celui-ci pourra se réunir à raison de deux fois par an et aura pour rôle principal, dans le respect des termes de la Concession signée entre SNCF Mobilités et la SA Gare du Nord 2024, d'être notamment le lieu d'informations et d'échanges sur la nature des commerces qui seront pressentis.

Par ailleurs, et sous réserve de l'accord exprès de l'Autorité Concédante, la SA Gare du Nord 2024 identifiera un local commercial dédié à l'économie sociale et solidaire et aux jeunes créateurs avec des caractéristiques techniques et un prix de mise à disposition appropriés, dont les porteurs de projets pour l'occupation de ce local seront choisis en concertation entre les signataires du présent protocole.

Enfin, la SA Gare du Nord 2024 étudiera avec les commerçants situés aux abords de la gare la mise en place d'éventuelles actions complémentaires à mettre en œuvre avant ouverture au public des nouveaux espaces de la Gare, afin d'améliorer leur attractivité. La SA Gare du Nord 2024 s'engage à cofinancer ces actions jusqu'à 200 000 (deux cent mille) euros au total.

5/ l'offre sportive

La SA Gare du Nord 2024 souhaite développer la pratique sportive au sein du projet de transformation de la gare du Nord, permettant par la même, de répondre à une ambition forte de la Ville de Paris de promouvoir également le retour au sport du plus grand nombre. Une attention particulière sera portée également aux utilisateurs réguliers de la gare sur des horaires matinaux.

Par ailleurs, sous réserve de l'accord exprès de l'Autorité Concédante, la SA Gare du Nord 2024 veillera à ce que le sous-occupant accorde pour l'utilisation de la piste de trail et les terrains de sport en toiture des tarifs privilégiés, [comparables aux tarifs appliqués par la Ville de Paris pour ses équipements sportifs municipaux] sur des plages horaires à identifier, aux adhérents d'une ou plusieurs associations présentées par la Ville de Paris.

DB⁷ ML MB

9/ la logistique de la gare et de proximité

L'espace de logistique urbain (ELU) créé sur le périmètre de l'opération sous maîtrise d'ouvrage SA Gare du Nord 2024 fait partie des espaces régulés qui seront livrés à SNCF G&C à leur achèvement. Il sera destiné à desservir les commerces environnants avec des véhicules électriques ou autres transports non polluants. Le programme de l'ELU sera défini par SNCF G&C avec le prestataire et en lien avec les services de la Ville de Paris.

La logistique d'approvisionnement centralisé des espaces de la gare exploités par la SA Gare du Nord 2024 étant en cours d'étude et d'approfondissement, la Ville sera consultée à la définition des modalités de fonctionnement et leurs impacts sur l'espace public (horaires, parcours...).

SNCF Gares & Connexions pourra étendre ces études à la problématique de l'avitaillement des trains et consultera au même titre la Ville à la définition des modalités de fonctionnement (horaires, parcours,...).

La mise en œuvre de ces engagements concourra aux externalités positives du projet sur le quartier pour accompagner la requalification urbaine de cette pointe sud du secteur de renouvellement urbain Paris Nord-Est.

Article 4. Délai prévisionnel

L'ensemble des signataires s'engagent à soumettre à leurs instances en tant que de besoin le présent protocole en vue de mettre en œuvre et d'accompagner les dispositifs mentionnés plus avant, à compter de l'obtention du permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale devenu définitif (purgé de tous recours et de droit de retrait) dans le temps de la réalisation du projet Gare du Nord 2024.

Article 5. Conditions suspensives

Le présent protocole d'engagements est conclu par les Parties, dans le cadre de la réalisation du Projet Gare du Nord 2024 par la SA GARE DU NORD 2024, sous la condition suspensive de l'obtention du caractère définitif du permis de construire initial valant autorisation d'exploitation commerciale nécessaire à la réalisation de l'opération PNO 2024.

Article 6. Comité de suivi de la mise en œuvre du protocole d'engagements

Un comité de suivi constitué à l'initiative de la Ville de Paris aura pour mission de suivre l'application des engagements pris par les signataires du présent protocole.

Ce comité comptera un représentant de chaque partie. Il se réunira a minima 1 fois tous les six mois. La fréquence des réunions sera adaptée en fonction de l'avancement de l'opération.

Article 7. Clause de substitution

La Ville de Paris accepte d'ores et déjà toute substitution qui viendrait à être faite au profit d'une filiale de la SA Gare du Nord 2024 et/ou des Établissements publics constituant le Groupe Public Ferroviaire, qui serait chargée de la mise en œuvre de l'opération de construction PN 2024.

La SA Gare du Nord 2024 et SNCF G&C informeront par courrier recommandé avec accusé de réception la Ville de Paris de toute substitution. La substitution au profit d'une personne morale ou physique autre que celles citées ci-dessus ne pourra intervenir sans accord préalable de la Ville de Paris. La substitution devra en tout état de cause porter sur l'ensemble des engagements souscrits dans le cadre du présent protocole.

Annexe 7 : Compléments d'engagements au protocole ville de paris, mairie du 10eme, sa gare du nord 2024, SNCF gares & connexions du 4 juillet 2019

SNCF MOBILITES
9 rue Jean-Philippe Rameau
93212 Saint- Denis

SA Gare du Nord 2024
14-16 rue de Dunkerque
75010 Paris

Mairie de Paris
Place de l'Hôtel de Ville
75196 Paris Cedex 04

A l'attention de Monsieur Jean-
Louis Missika
Adjoint à la Maire de Paris en
charge de l'urbanisme, de
l'architecture, des projets du
Grand Paris, du développement
économique et de l'attractivité

Paris le 4 juillet 2019

**Objet : Gare du Nord 2024 – Complément d'engagements
au protocole Ville de Paris, Mairie du 10e arrondissement,
SA Gare du nord et SNCF Gare & Connexions du 2 juillet
2019**

Monsieur l'Adjoint à la Maire,

En sus des engagements conclus au titre du protocole signé le 2 juillet 2019, certains compléments apparaissent nécessaires afin d'apporter tous les éléments de décision à la Ville de Paris pour l'examen de l'étude d'impact du projet Gare du Nord 2024 lors de la session du Conseil de Paris des 8, 9 et 10 juillet 2019.

A la demande de la Ville de Paris, ces compléments sont les suivants :

1/ EN MATIÈRE D'INTERMODALITÉ - SNCF GARES & CONNEXIONS

SNCF Gares & Connexions s'engage à mobiliser ses emprises, à savoir la cour des taxis et le parc de stationnement - actuellement exploité par EFFIA. L'objectif, partagé avec la Ville, ainsi que la Préfecture de Police de Paris le cas échéant, est de dédier le parvis existant aux piétons, modes doux et bus

(en évitant au maximum toute circulation des véhicules particuliers, taxis et VTC).

Conformément aux décisions annoncées lors du comité partenarial de coordination du 25 juin 2019, le niveau (-2) du parc stationnement SNCF sera ainsi réaménagé pour y intégrer des fonctions de reprise et/ou dépose des taxis et VTC, et les véhicules particuliers (y compris avec le complément des étages inférieurs). Son éclairage par apport de lumière naturelle (au travers d'ouverture zénithale) sera privilégié pour rendre ce dispositif attractif.

Pour améliorer la liaison de la gare vers le Nord et l'Est, la Ville de Paris a exprimé, lors du comité partenarial de coordination du 25 juin 2019, le souhait d'orienter les études, conduites dans le cadre du PUP, vers la refonte de la rue du Faubourg Saint Denis ainsi facilitée. Cette reconfiguration porterait d'une part sur l'élargissement des trottoirs permettant une circulation piétonne apaisée et d'autre part sur l'affectation exclusive de la circulation aux bus et aux vélos pour éviter les déposes sauvages en véhicule motorisé.

Les parcours des voyageurs depuis l'ouest de la gare vers le nouveau Terminal des départs seront étudiés pour privilégier la facilité, le confort et la lisibilité des cheminements.

2/ EN MATIÈRE DE SURFACES COMMERCIALES – SA GARE DU NORD 2024

Il est rappelé au préalable que le projet Gare du Nord 2024 double quasiment les surfaces publiques de la gare (attentes, circulations, services gare) pour les porter à 62 000m².

La Ville, qui a relevé les qualités initiales du projet a cependant demandé à la SA Gare du nord 2024 de réduire une nouvelle fois la surface de vente totale de son projet ce que la SA accepte, s'engageant ainsi à procéder, le cas échéant au travers d'une demande d'autorisation d'exploitation commerciale modificative, à la réduction de la surface de vente de 1000m² portant ainsi la surface de vente totale du site à 18 890 m².

La surface de vente sera reconvertie en surfaces de « pôle de vie » (tels que espace de coworking, sport, culture).

3/ EN MATIÈRE DE COMMERCIALISATION AUPRÈS DES ENSEIGNES – SA GARE DU NORD 2024

Un comité de suivi, instance de gouvernance au sein de laquelle sera partagée la stratégie commerciale sera mis en œuvre dès l'automne 2019. Il associera la Ville de Paris, la mairie du 10^{ème} arrondissement, SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du nord 2024 ; il se réunira 4 fois par an et sera informé de toutes les propositions d'enseignes formulées par la SA Gare du Nord 2024.

Dans le respect du droit afférent aux occupations du domaine public, la liste des enseignes pressenties sera définie en concertation, au sein de cette instance. La SA Gare du Nord 2024 s'engage de plus à étudier les candidatures des commerces qui pourraient être proposées par la Ville de Paris et la Mairie du 10^{ème} arrondissement.

Tels sont les engagements pris par SNCF MOBILITÉS et SA GARE DU NORD 2024, que nous souhaitons porter à votre connaissance.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur l'Adjoint à la Maire, l'expression de notre considération distinguée.

**SNCF MOBILITÉS
DU NORD 2024**

Monsieur Claude Solard
Directeur General Gares & Connexions



SA GARE

Madame Aude Landy-Berkowitz
Présidente du Directoire



Annexe 8 : Synthèse de l'étude d'impact Mall&Market

V ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ANIMATION ET LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

V.1 ANALYSE DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT PROCHE

L'environnement proche de la Gare du Nord est principalement constitué de nombreuses petites boutiques, avec, d'une part une sous-représentation des enseignes nationales, et d'autre part une surreprésentation de certaines activités liées à la présence des gares : hôtels / restaurants / restauration rapide.

D'un point de vue qualitatif, l'offre est médiocre et complètement distincte de l'offre actuellement présente au sein de la Gare du Nord qui s'appuie sur de nombreuses enseignes nationales.

En revanche, ce type de commerce très spécialisé répond aux besoins des consommateurs puisque le taux de vacance est très faible.

Afin de promouvoir la diversification de l'offre commerciale dans ce secteur, la ville de Paris, à travers la Semaest, est intervenue entre 2004 et 2015 pour favoriser le maintien et l'installation des commerces de proximité au sein de plusieurs quartiers du nord de Paris.

Le site Gare du Nord n'est pas inclus dans un périmètre d'intervention mais il s'insère entre deux secteurs Vital'Quartier (entre deux gares et Lancry).

La programmation commerciale proposée au sein du Projet Gare du Nord 2024 sera cohérente avec l'objectif de diversification poursuivi au travers de ce dispositif.

En effet, force est de constater que l'environnement de la Gare est aujourd'hui encore marqué par une **forte spécialisation de l'offre commerciale et un positionnement bas de gamme**. Cette offre ne répond pas à l'ensemble des besoins exprimés par la population.

Certaines attentes ne sont pas couvertes par les commerces proposés et l'évasion commerciale vers d'autres pôles parisiens structurants est forte (Forum des Halles, Opéra / Haussmann, Marais...). A titre d'exemple, la forte proportion de cadres recensée à proximité de la Gare quitte le quartier pour effectuer ses achats particulièrement pour des produits occasionnels type équipement de la personne, culture/loisirs, ...

En proposant une offre diversifiée, tant en formats qu'en activités et enseignes, dans une nouvelle ambiance shopping, Gare du Nord 2024 sera de nature à fixer la clientèle sur le site.

Le projet participera ainsi à relocaliser des dépenses aujourd'hui effectuées à l'extérieur du pôle.

L'écart de positionnement entre la Gare de Nord et son environnement proche sera accentué par la réalisation du projet. En effet, la volonté de la société pétitionnaire est d'implanter de nouvelles enseignes répondant aux tendances actuelles de consommation, rappelons que l'environnement proche de la gare du Nord ne propose qu'un taux extrêmement faible d'enseignes de ce type et que les moyennes surfaces que l'on pourrait qualifier de locomotives pour un quartier commerçant sont quasi inexistantes.

C'est ainsi, que nous pouvons affirmer que l'impact restera très limité sur le périmètre à 500 mètres autour de la Gare du Nord.

A contrario, le projet pourrait servir de catalyseur pour le quartier en créant une dynamique porteuse de renouvellement pour le secteur notamment grâce à la création de liaisons entre les deux gares.

V.2 ANALYSE DES EFFETS SUR LA ZONE DE CHALANDISE

V.2.1 Analyse des effets sur les polarités commerciales parisiennes

L'étude des principaux axes commerçants dans Paris a mis en évidence les spécificités suivantes :

- L'avenue de Flandre est un pôle de proximité pour le quartier proposant une offre alimentaire riche, de nombreux services et des cafés et restaurants ;
- Barbès-Rochechouart : ce quartier présente une offre dense en téléphonie et en prêt-à-porter bas de gamme. Toutefois la renommée du quartier lui permet d'attirer des enseignes nationales et spécialisées ;
- Rosa Parks boulevard Macdonald est un quartier récent proposant une variété de locomotives spécialisées mais aussi une offre de restauration riche ainsi qu'un cinéma UGC.

Le projet de restructuration de la Gare du Nord aura un effet limité sur ces pôles spécialisés, ancrés dans les habitudes de consommation locales. Leur attractivité reste réduite à un périmètre dit de proximité, et la volonté de développer un pôle structurant sur la Gare du Nord ne remettra pas en cause les équilibres commerciaux existants.

V.2.2 Analyse des effets sur les centres-villes

L'analyse des centres-villes de la zone de chalandise réalisée précédemment a mis en exergue le caractère spécialisé de l'offre, avec certains axes ne présentant que quelques types d'activités (ex : téléphonie, cosmétiques, PAP indépendant / bas de gamme, restauration rapide).

Peu d'enseignes nationales y sont implantées.

Une vacance limitée y a été observée.

Par conséquent, le projet qui a vocation à créer un pôle commercial structurant avec l'implantation d'enseignes nationales aux standards actuels du commerce, actuellement peu ou pas présentes sur le territoire, s'inscrira en complémentarité de ces commerces de pied d'immeuble.

V.2.3 Analyse des effets sur les centres commerciaux majeurs

Trois centres commerciaux ont été étudiés dans la zone de chalandise, qui se distinguent par leur récence.

Le centre commercial Vill'Up est orienté autour de la thématique loisirs en cohérence avec l'équipement structurant du secteur La Cité des Sciences et de l'Industrie.

Depuis son ouverture en 2011, le Millénaire n'a pas trouvé sa vitesse de croisière et a souffert de départs successifs (la FNAC, Boulanger, Cultura...). Ses dernières ouvertures (Burger King,

96

Tati...) semblent montrer la capacité du centre à s'adapter et à se renouveler en se positionnant sur une offre entrée de gamme / commerce de flux, en cohérence avec son environnement proche.

Depuis 2007 et la rénovation globale du site de la Gare de l'Est, l'offre commerciale a été renouvelée. Cet ensemble commercial propose désormais une offre variée, adaptée à un espace où transitent de nombreux voyageurs chaque jour.

L'impact du projet de la Gare du Nord sur ces 3 centres commerciaux sera très limité en raison de leur vocation différente.

Par ailleurs, la Gare de l'Est et la Gare du Nord développeront évidemment des synergies du fait de leur gestion et exploitation par un opérateur commun. Ces synergies seront favorisées par la création d'une liaison souterraine piétonne entre les deux pôles.

Annexe 9 : Courrier de soutien du Val d'Oise



Cergy, le 3 - FEV. 2020

La Présidente

CAB/MCG/YE/EMT/13

Préfecture de la Région Ile-de-France
Monsieur Michel CADOT
Préfet
5 rue Leblanc
75911 PARIS CEDEX 15

Monsieur le Préfet,

Le Département du Val d'Oise a participé à l'enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire relatif au projet « Paris Gare du Nord 2024 ».

Malgré quelques remarques d'ordre technique et fonctionnel, cet ambitieux projet architectural permettra d'envisager la Gare du Nord comme un nouveau lieu d'attractivité du Nord Francilien. Il offrira ainsi une expérience voyageur grandement améliorée pour la plus grande satisfaction des milliers de Valdoisiens qui y transitent quotidiennement par la branche nord du RER D et par la ligne H.

Ainsi, le Département du Val d'Oise confirme sa confiance en ce projet porteur d'une nouvelle dynamique territoriale et d'une promesse d'amélioration globale du service à l'utilisateur.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Marie-Christine CAVECCHI

Conseil Départemental du Val d'Oise - 14, rue de la Gare
2 avenue du Parc
95000 Cergy
95002 Cergy-Pontoise Cedex
Tél : 01 39 21 00 00
marc.chevreton@valdoise.fr
www.valdoise.fr