



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et du transport d'Île-de-France**

Unité départementale de Paris

TRANSFORMATION DE LA GARE DU NORD

PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

**PRÉALABLE À LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE
MODIFICATIF PORTANT SUR LE PROJET DE TRANSFORMATION
DE LA GARE DU NORD À PARIS**

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

**SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS RECUEILLIES
DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC
PAR VOIE ÉLECTRONIQUE (PPVE)
PRÉALABLE À LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE MODIFICATIF
PORTANT SUR LE PROJET DE TRANSFORMATION DE LA GARE DU NORD À PARIS
(PPVE DU 17 AOÛT AU 17 SEPTEMBRE 2021)**

Table des matières

1	Préambule.....	4
1.1	Le cadre réglementaire.....	4
1.1.1	Les permis de construire.....	4
1.1.2	La participation par voie électronique.....	4
1.2	Le projet de transformation de la gare du Nord.....	5
1.2.1	La mise en œuvre.....	5
1.2.2	Les objectifs et les principales caractéristiques du projet.....	5
1.2.3	Les évolutions du projet.....	6
1.3	Les précédentes phases de participation du public relatives au projet.....	7
1.3.1	Les deux concertations préalables.....	7
1.3.2	L'enquête publique.....	8
1.3.3	La poursuite du dialogue en amont de la PPVE.....	8
2	Déroulement de la PPVE.....	8
2.1	Ouverture et publicité légale et complémentaire.....	8
2.1.1	Publicité légale.....	8
2.1.2	Publicité complémentaire.....	9
2.2	Le dossier.....	9
2.3	Le registre dématérialisé.....	12
3	Les observations et propositions recueillies.....	13
3.1	Analyse quantitative.....	13
3.2	Les contributeurs.....	13
3.3	Analyse des observations.....	14
3.3.1	Thème 1 : Procédures et calendrier.....	15
3.3.2	Thème 2 : Fonctions de la gare, services et activités.....	23

3.3.3 Thème 3 : Déplacements en gare et intermodalité.....	34
3.3.4 Thème 4 : enjeux environnementaux.....	60
3.3.5 Thème 5 : Insertion architecturale et paysagère.....	64
3.3.6 Thème 6 : Abords de la gare.....	73
3.3.7 Thème 7 : Coût du projet et financement.....	78

CONCLUSION.....	80
------------------------	-----------

ANNEXES (dans un document séparé) :

Annexe 1 :

Arrêté préfectoral n° 75-2021-07-27-00002 du 27 juillet 2021 prescrivant l'ouverture d'une participation du public par voie électronique préalable à la délivrance du permis de construire modificatif portant sur le projet de transformation de la Gare du Nord

Annexe 2 :

Sommaire du dossier de participation du public par voie électronique (PPVE)

Annexe 3 :

Guide de lecture du dossier de PPVE préalable à la délivrance du PCM

Annexe 4 :

Observations portées sur le registre électronique

Annexe 5 :

Pièces jointes des observations du registre électronique

Annexe 6 :

Tableau de classement des observations par thème

1 Préambule

Le présent document constitue le bilan de la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis de construire modificatif sur le projet porté par SA Gare du Nord 2024. Il est dressé par la Préfecture d'Île-de-France.

À ce titre, il a vocation à rendre compte des contributions du public, de manière synthétique, et a vocation à préciser les réponses apportées par le maître d'ouvrage. **Le 22 septembre 2021, SNCF GARES & CONNEXIONS a annoncé qu'elle mettait fin au contrat de concession de la Gare du Nord conclu avec CEETRUS EN 2019. Les réponses du maître d'ouvrage n'ont donc pas été finalisées ni validées.**

Le projet de transformation de la Gare du Nord, objet de la PPVE, a fait l'objet d'un dépôt pour instruction, lors de sa demande de permis de construire initiale, sous son appellation originelle « Gare du Nord 2024 », nom de la Société Anonyme demandeur du permis de construire.

À l'issue de la concertation libre menée au printemps 2019, les porteurs de projet ont décidé de renommer le projet « StatioNord ». C'est sous cette nouvelle appellation qu'il est mentionné dans la suite de cette pièce.

1.1 Le cadre réglementaire

1.1.1 Les permis de construire

Le projet de transformation de la gare du Nord, soumis à la présente participation du public par voie électronique (PPVE), a fait l'objet d'un permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale déposé le 21 mai 2019 par la société anonyme gare du Nord 2024, maître d'ouvrage. Une enquête publique a été organisée du 20 novembre 2019 au 8 janvier 2020. A l'issue de cette enquête, la commission d'enquête a émis le 25 février 2020 un avis favorable sur le projet assorti de cinq recommandations et d'une réserve levée par courrier du maître d'ouvrage du 16 mars 2020.

Le 6 juillet 2020 le permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale a été délivré par arrêté préfectoral.

Depuis le dépôt du permis de construire, des modifications ont été apportées au projet. Afin d'acter ces modifications, le maître d'ouvrage a déposé une demande de permis de construire modificatif le 4 janvier 2021 et complété le 29 avril 2021.

Dans le cadre de dépôt de ce permis de construire modificatif, une actualisation de l'étude d'impact a été réalisée le 14 mai 2021, complétée le 18 mai 2021 et a donné lieu le 15 juillet 2021 à un avis délibéré de l'Autorité environnementale, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) sur l'étude d'impact actualisée, inclus dans le dossier soumis au public dans le cadre de la PPVE.

En application de l'article L122-1-1-III du code de l'environnement, la présence de l'étude d'impact actualisée au dossier de demande de permis de construire modificatif a pour effet, lorsque l'étude d'impact a déjà fait l'objet d'une enquête publique, de soumettre la demande de permis de construire modificatif à une procédure de participation par voie électronique.

1.1.2 La participation par voie électronique

La procédure de participation du public par voie électronique a été créée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016, relative à la participation du public aux décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Elle a, par la suite été modifiée par la loi n°2018-727 du 10 août 2018. Elle remplace la procédure de mise à disposition du public prévue à l'ancien article L1222-1-1 du code de l'environnement, en la modernisant et la dématérialisant.

La participation du public par voie électronique est organisée par l'autorité selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 du code de l'environnement. Elle est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour autoriser ces projets ou approuver ces plans et programmes.

Le dossier soumis à la présente procédure comprend les mêmes pièces que pour une enquête publique Il est

mis à disposition du public par voie électronique.

Le public est informé par un avis mis en ligne ainsi que par un affichage en mairie ou sur les lieux concernés et, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale quinze jours avant l'ouverture de la participation électronique du public pour les plans, programmes et projets.

Le projet de décision ne peut être définitivement adopté avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions. Sauf en cas d'absence d'observations et propositions, ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la consultation.

Les dépenses relatives à l'organisation matérielle de cette participation sont à la charge du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du plan ou du programme.

Les observations et propositions du public, déposées par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité administrative concernée dans un délai qui ne peut être inférieur à trente jours à compter de la date de début de la participation électronique du public.

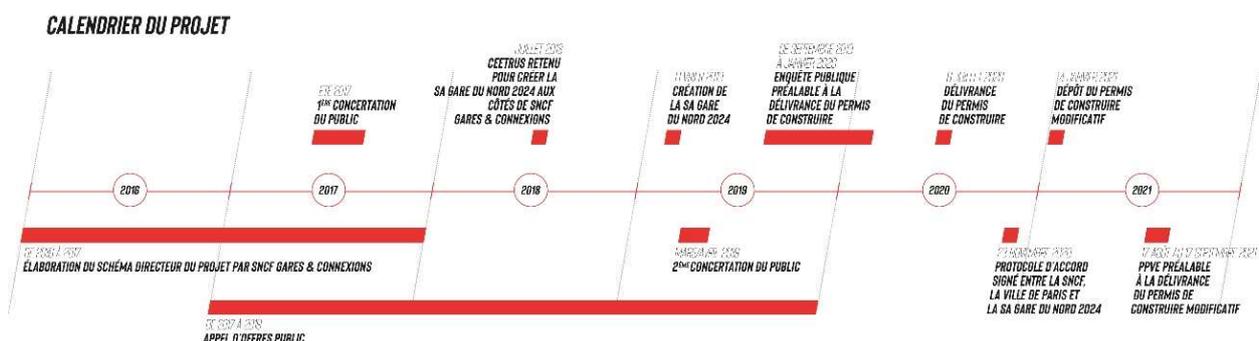
Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.

1.2 Le projet de transformation de la gare du Nord

1.2.1 La mise en œuvre

La SA Gare du Nord 2024, créée en février 2019, est une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) ayant pour actionnaires SNCF Mobilités et Ceetrus. Elle est le maître d'ouvrage du projet. Elle conçoit, finance et réalise l'ensemble des études et des travaux de réalisation du projet, et exploitera, à terme, les espaces non dédiés aux voyageurs et au transport dans le cadre d'une concession dont la durée est fixée à 46 ans. La gare reste propriété de la SNCF.

À l'issue de cette période, les espaces exploités par la SA Gare du Nord 2024 seront entièrement restitués à SNCF Gares & Connexions. Les espaces dédiés au transport demeurent exploités par SNCF Gares & Connexions dès leur réalisation.



1.2.2 Les objectifs et les principales caractéristiques du projet

Les objectifs du projet modifié restent identiques à ceux du projet initial.

Résoudre les problématiques capacitaires actuelles et anticiper les problématiques futures : la Gare du Nord nécessite d'être reconfigurée afin de proposer des espaces de circulation adaptés aux flux prévisionnels de la gare. Dans sa conception actuelle, la gare est prévue pour accueillir 500 000 voyageurs par jour. Aujourd'hui,

la gare accueille déjà plus de 700 000 voyageurs par jour, et d'ici 2030 une augmentation des flux de 30 % a été estimée selon différentes données venant de SNCF, RATP, IDFM, soit plus de 900 000 voyageurs par jour.

Améliorer le fonctionnement optimal pour les voyageurs et utilisateurs de la gare : la gare accueille à la fois des voyageurs et d'autres utilisateurs (services internes SNCF, prestataires, entités extérieures présentes sur le site comme la Police, les Douanes...). Il s'agira alors de disposer d'espaces fonctionnels, ergonomiques et de circuits adaptés aux voyageurs et utilisateurs de la gare. L'accent sera mis sur l'amélioration des temps de parcours qui bénéficiera à 90 % des voyageurs.

Ouvrir la gare sur la Ville : pour cela, le projet souhaite optimiser les accès aux lignes de métro et de RER internes à la gare, ainsi que l'intermodalité avec les bus, les vélos et les deux roues motorisées. De même, le projet permettra d'ouvrir la gare sur l'Est avec une nouvelle façade et une meilleure liaison avec l'écostation bus. Le projet comprend également les réservations nécessaires pour permettre, en cas de réalisation, une parfaite connexion avec la passerelle Nord qui à l'étude par SNCF Gares & Connexions.

Améliorer la qualité des services en gare : le projet constitue également une opportunité d'améliorer la qualité des services présents en gare. Ainsi, des commerces, de la restauration, des activités de loisir et de sport, des solutions pour travailler et un parc urbain de 1,3 hectare, le tout en répondant aux besoins des voyageurs et riverains, seront réalisés.

Les principales caractéristiques du projet modifié restent identiques à celles du projet initial. Le projet s'organise ainsi autour des trois grands principes suivants : une réorganisation de la gare avec notamment la séparation des flux d'arrivées et de départs pour les voyageurs grande ligne ; un renforcement de l'intermodalité en favorisant les liens dans la gare et avec les mobilités autres que ferroviaires ; la création d'un nouveau pôle de vie, construit au-dessus de la gare routière (à l'Est de la Halle historique conçue par l'architecte Jacques Ignace Hittorff) et la restructuration de deux immeubles de bureaux rue de Maubeuge (face à l'hôpital Lariboisière).

1.2.3 Les évolutions du projet

Les modifications apportées au projet de transformation de la Gare du Nord portent sur :

- la suppression de 7 500 m² de surface de plancher de commerces et services,
- la suppression de la salle événementielle (remplacée par un espace de co-working),
- l'agrandissement du parc paysager et introduction de surfaces dédiées à l'agriculture urbaine,
- doublement du nombre de places du parking vélos de 1 000 à 2 000 places,
- l'intégration de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison Nord depuis le boulevard de la Chapelle,
- la modification des façades Est, Nord et Ouest de la gare,
- l'aménagement intérieur,
- la création d'accès supplémentaires aux quais depuis la passerelle 3,
- l'augmentation des liaisons verticales dans la gare souterraine,
- le passage par le niveau N01 non obligatoire pour accéder aux quais TER,
- l'élargissement de l'accès à l'écostation bus par la démolition de l'immeuble situé au 177, rue du Faubourg Saint-Denis (hors sous-sol).

Évolutions destinées à optimiser les conditions de déplacement

Amélioration des conditions de circulation en gare

Le permis de construire modificatif prévoit d'améliorer les conditions de circulation des voyageurs au sein de la gare.

- Renforcement de la circulation entre les quais des RER et ceux des transiliens avec l'augmentation du nombre d'escaliers fixes et mécaniques (1 escalier fixe et 4 escaliers mécaniques supplémentaires notamment entre la mezzanine RER et le quai transilien).
- Possibilité pour les voyageurs TER de continuer à embarquer depuis le quai transversal historique et amélioration des communications entre le quai transversal historique et le hall d'échanges.
- Amélioration des conditions de circulations de la passerelle 3 qui sera équipée de 3 escaliers mécaniques et de 5 escaliers fixes complémentaires afin d'améliorer les accès aux quais TER, Intercités, TGV et Thalys.
- Amélioration des circulations verticales : les escaliers mécaniques sont réorganisés pour être plus

- facilement repérables avec un enchaînement plus intuitif pour le public. Des ascenseurs ont été ajoutés.
- Dynamiser les circulations entre le niveau 2 et 3 : la circulation du public a été repensée afin de varier les parcours. Le sens purement Nord/Sud de la circulation dans le projet initial a été modifié au 2ème et au 3ème étage pour donner la possibilité aux visiteurs de rejoindre, via des « boucles », les coursives côté ouest situées en surplomb du Hall des Départs. L'ensemble des espaces sont mis en relation visuelle. Une place centrale a été créée au deuxième étage, au centre du hall du terminal de départs.

Amélioration de l'intermodalité

- Intégration de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison Nord depuis le boulevard de la Chapelle.
- Augmentation des places de mobilités douces : un deuxième parking vélo d'une capacité de 1 000 places sera créé au Nord du projet, en complément du parking vélo déjà prévu dans le permis de construire initial (1000 places également).
- Élargissement de l'accès à l'éco-station bus : l'accès bus est élargi par démolition de l'immeuble situé au 177 rue du faubourg Saint-Denis.
- Modifications liées au fonctionnement du projet : la plateforme des déchets a été reconfigurée pour ne pas impacter le parking existant.

Évolutions destinées à optimiser la valorisation du cadre de vie et du paysage

Dé-densification du projet

Le permis de construire modificatif prévoit la suppression de 7 500 m² de surface de plancher de commerces et services au 5ème niveau, ainsi que le déplacement des espaces de coworking à la place de la salle événementielle, cette dernière étant supprimée du projet.

La modification des façades de la gare.

L'agrandissement de l'accès à l'éco-station bus suite à la démolition de l'immeuble du 177 Faubourg Saint-Denis entraîne une modification du statut de la façade Est du Terminal des Départs. Celle-ci a été repensée comme une façade plus urbaine avec des références à matériaux naturels comme le bois.

En prévision de la réalisation éventuelle de la passerelle, une liaison entre le hall du terminal de départs au niveau 1 et une place couverte au Nord du projet ont été créées.

La façade Ouest devient vitrée pour éclairer naturellement le Hall Thalys au niveau 1 et les espaces de coworking aux niveaux 2 et 3.

Augmentation des surfaces végétalisées

Le permis de construire modificatif prévoit enfin l'augmentation de la taille du parc qui passe à 1,3 hectare environ. L'espace accessible de plain-pied au 4ème étage est lui augmenté d'environ 1 200 m². Enfin, 200 m² seront réservés à l'agriculture urbaine.

1.3 Les précédentes phases de participation du public relatives au projet

1.3.1 Les deux concertations préalables

Une première concertation préalable au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme a été menée par SNCF Gares & Connexions du 12 juin au 3 juillet 2017. Une nouvelle phase de concertation volontaire a été organisée par le maître d'ouvrage, SA Gare du Nord 2024 du 1er mars au 18 avril 2019.

La SA Gare du Nord 2024 a, dans son bilan, présenté ses enseignements et les suites à donner pour la poursuite du projet, notamment : une diminution de la volumétrie du nouveau hall des départs grandes lignes dans sa partie Nord ; une augmentation des espaces paysagers ; une amélioration de l'accessibilité aux espaces en toiture ; un nouveau traitement des façades Est et Nord.

Ces évolutions ont été présentées au public lors d'une réunion publique, le 14 mai 2019, et ont été intégrées dans la demande de Permis de construire.

1.3.2 L'enquête publique

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique du 20 novembre 2019 au 8 janvier 2020, après le dépôt du dossier de demande de permis de construire initial. Prenant en compte les avis déposés par le public durant l'enquête, la Commission d'enquête a émis 5 recommandations et une réserve sur le projet : renouer le dialogue avec la Ville de Paris ; poursuivre les réflexions engagées pour la mise en œuvre d'un dispositif « 1 % social et solidaire » ; poursuivre la dynamique engagée avec la SNCF, la Ville de Paris, la préfecture, les associations en charge des personnes en situation d'errance, les associations de riverains et de commerçants sur les questions liées à l'errance et à la sécurité dans et aux abords de la gare ; poursuivre les actions engagées auprès des équipes de la Poste afin de répondre aux attentes du public ; poursuivre le travail partenarial avec la RATP, Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions pour le calage fin des circulations de voyageurs afin d'adapter certains composants du projet.

La réserve émise par la Commission d'enquête consiste à demander à la SA Gare du Nord 2024 de formaliser les engagements pris dans son mémoire en réponse pour améliorer son projet et de proposer un calendrier prévisionnel de réalisation de ces engagements. Cette réserve a été levée par la SA Gare du Nord 2024. Le permis de construire initial a été délivré par arrêté du Préfet de la région Île-de-France le 6 juillet 2020. Par la suite, la SA Gare du Nord 2024 s'est attachée à suivre les recommandations de la commission d'enquête publique en poursuivant le travail avec les parties prenantes du projet. Cette démarche s'est notamment traduit pas la signature d'un accord avec la Ville de Paris en vue de la poursuite du projet.

1.3.3 La poursuite du dialogue en amont de la PPVE

Depuis le dépôt du permis de construire, la SA Gare du Nord 2024 a communiqué sur les évolutions du projet présentes dans le permis de construire modificatif : diffusion d'un communiqué de presse le 14 janvier 2021, ayant donné lieu à 23 articles de presse ; communication sur les réseaux sociaux ; tenue d'une réunion publique en ligne le 21 janvier 2021, rassemblant 287 participants ; présentation aux transporteurs (Eurostar, Thalys, TGV, TER Hauts-de-France, Transilien) ; poursuite des comités de suivi du dialogue sur le projet.

2 Déroutement de la PPVE

La participation du public par voie électronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis de construire modificatif déposé le 4 janvier 2021 et complétée le 29 avril 2021 par la société anonyme Gare du Nord 2024, portant sur le projet de transformation de la Gare du Nord dans le 10^e arrondissement, a été ouverte du 17 août au 17 septembre 2021 inclus, soit pendant 32 jours consécutifs, par arrêté préfectoral n°75-2021-07-27-00002 du 27 juillet 2021.

2.1 Ouverture et publicité légale et complémentaire

2.1.1 Publicité légale

L'arrêté préfectoral d'ouverture de la participation du public par voie électronique a été publié au recueil des actes administratifs du département de Paris le 27 juillet 2021 sous le numéro 75- 021-388.

L'arrêté préfectoral et l'avis d'enquête ont été publiés sur le site internet de la préfecture de région d'Île-de-France à compter du 2 août 2021 : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications> ; et sur le site internet de la SA Gare du Nord 2024 : <https://www.stationord.fr>.

L'affichage de l'avis d'ouverture de la PPVE a été réalisé en 72 points d'affichage sous contrôle d'huissier :

- 53 points sur sites notamment à la préfecture de région d'Île-de-France et en mairies du 9^e, 10^e, 18^e, 19^e arrondissement de Paris du 30 juillet 2021 au 17 septembre 2021,
- 18 points à proximité immédiate de la Gare du Nord du 2 août 2021 au 17 septembre 2021

L'avis au public a été publié dans 4 titres de presse :

- **Le Monde** et **Les Échos** en presse nationale le 30 juillet

- **Libération et Le Parisien 75** en presse locale le 30 juillet.
- Deux rappels ont été effectués le jour de l'ouverture de la PPVE, soit le 17 août 2021, dans la presse locale (Libération et Le Parisien 75).

2.1.2 Publicité complémentaire

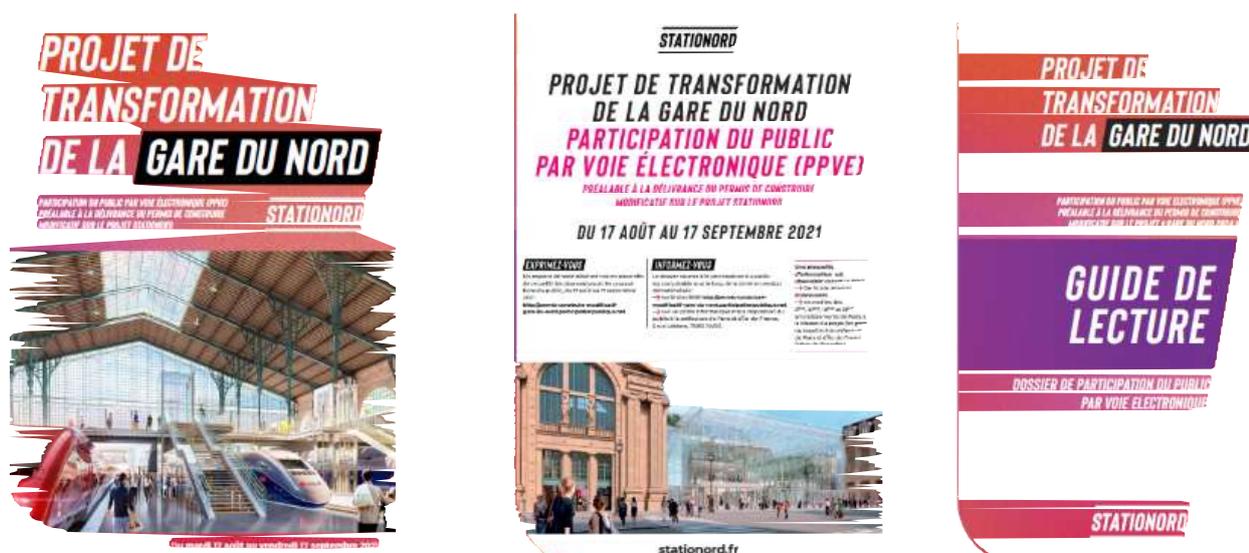
Un site internet hébergé chez le maître d'ouvrage, www.stationord.fr, la SA Gare du Nord 2024 a été ouvert à partir du 2 août 2021 et renvoie le public sur le site internet de la préfecture de région d'Île-de-France ainsi que sur le site dédié à la participation du public par voie électronique : <https://permis-construire-modificatif-gare-du-nord.participationpublique.net>

Ainsi, une page d'actualité du site www.stationord.fr a été dédiée à la PPVE pour relayer les informations relatives à son organisation et les outils de communication complémentaires téléchargeables depuis le site.

Une version imprimée du dossier de PPVE a été disposée à la préfecture de Paris et d'Île-de-France, située 5 rue Leblanc 75015 Paris. Ce dossier a été accompagné d'un guide de lecture, également téléchargeable en ligne, permettant au lecteur de se repérer dans les différentes pièces du dossier. Une demande de consultation de la version imprimée du dossier a été formulée. La personne a été accueillie dans les locaux de la préfecture le 15 septembre 2021.

Une plaquette d'information soulignant les évolutions du projet présentes dans le Permis de construire modificatif et présentant de manière pédagogique la procédure de PPVE a été diffusée en 500 exemplaires en mairies des 9^e, 10^e, 18^e, 19^e arrondissements ; au sein de la Préfecture de la Région d'Île-de-France ; et à la maison du projet en gare à partir du 24 août.

Une affiche communicante a été déployée en gare, et dans les mairies des arrondissements concernés (9^e, 10^e, 18^e, 19^e) ainsi qu'en préfecture.



2.2 Le dossier

Le dossier soumis à la participation du public était consultable sur le site dédié :

<https://permis-construire-modificatif-gare-du-nord.participationpublique.net> comportait les pièces suivantes :

- les informations juridiques et administratives,
- l'étude d'impact actualisée du 14 mai 2021, complétée le 18 mai 2021,
- l'avis de l'autorité environnementale sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact,
- l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact actualisée,
- le mémoire en réponse et ses annexes,
- les pièces du dossier de demande de permis de construire modificatif,
- les avis des services consultés sur le permis de construire modificatif,
- le bilan de la concertation réglementaire de 2017,
- le bilan de la concertation volontaire de 2019,
- le rapport d'enquête publique du 25 février 2020

Le sommaire et le guide de lecture du dossier de PPVE (annexes 2 et 3) détaillaient la composition du dossier mis à la disposition du public dans le cadre de la participation du public par voie électronique.

Le dossier de participation du public par voie électronique était mis à la disposition du public du 17 août au 17 septembre 2021 inclus sur le site internet dédié :

<https://permis-construire-modificatif-gare-du-nord.participationpublique.net>

Les **accès au site internet** se répartissent de la manière suivante d'après les statistiques fournies par l'hébergeur de ce site dédié à la PPVE :

Répartition de la consultation des pages sur la durée de l'enquête

	Total des connexions pendant la durée de l'enquête	Total des connexions pendant la durée de l'enquête (en connexions uniques par jour)
Page « accueil »	3269	1914
Page « Informations »	346	292
Page « Dossier »	3267	643

Vu le nombre de **connexions et de consultations du dossier**, et au-delà des 149 observations portées sur le registre électronique, on constate **l'intérêt d'un large public** sur le projet de transformation de la gare du Nord.

Tous les documents ont été téléchargés, avec un nombre de téléchargements très variable, allant d'une dizaine de téléchargements pour certains documents du permis de construire, jusqu'à **184 téléchargements pour le résumé non technique de l'étude d'impact actualisée** ou 170 pour le guide de lecture.

Le tableau ci-dessous présente le détail du **nombre de téléchargements** par document du dossier de PPVE.

Affiche	108 téléchargements
2021-07-27 Gare du Nord arrêté préfectoral d'ouverture de PPVE	97 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE- Guide de lecture	170 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE- Sommaire	95 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE- Pièce A- Informations juridiques et administratives	66 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE- Pièce D- Avis	70 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE- Pièce E-Procédures de participation du public précédentes	40 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce B- Étude d'impact actualisée et avis de l'autorité environnementale	
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B1-Résumé non technique de l'étude d'impact actualisée	184 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-2a-Etude d'impact actualisée	73 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-2b-Etude d'impact actualisée	53 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-2c-Etude d'impact actualisée	60 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-3a- annexes étude d'impact actualisée	51 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-3b- annexes étude d'impact actualisée	47 téléchargements

Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-3c- annexes étude d'impact actualisée	39 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-3d- annexes étude d'impact actualisée	56 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-3e- annexes étude d'impact actualisée	41 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-3f- annexes étude d'impact actualisée	44 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-3g- annexes étude d'impact actualisée	32 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-4- avis Ae sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact	27 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-5- avis de l'Ae sur l'étude d'impact actualisée	34 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-6 – mémoire en réponse à l'avis de l'Ae sur l'étude d'impact actualisée	37 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C- Permis de construire modificatif	
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-Cerfa	80 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC1	61 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC2a	60 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC2b	51 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC3	41 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC4a	59 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC4b	38 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC4c	41 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC4d	32 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC4e	29 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC4f	28 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC4g	28 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC4h	29 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC5	41 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC6	45 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC10	22 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC10-1	21 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC13a	22 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC13b	23 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC13c	22 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC16-1	21 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC27a	21 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC27b	19 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC31-2	14 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC33-1	15 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC39-40-Formulaire cerfa	15 téléchargements

Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC39-40-Plan de situation	47 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC39a	30 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC39b	23 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC40a	26 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC40b	27 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC40c	28 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC40d	20 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC40e	29 téléchargements
Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC40f	33 téléchargements

2.3 Le registre dématérialisé

Un registre électronique était mis à la disposition du public du 17 août (à partir de 8h30) au 17 septembre 2021 (jusqu'à 17 h) afin de recueillir ses observations et ses propositions sur le site internet dédié :

<https://permis-construire-modificatif-gare-du-nord.participationpublique.net>

D'après les statistiques fournies par l'hébergeur de ce site dédié à la PPVE, une part du public intéressé a fréquemment pris connaissance des observations déposées, ainsi on dénombre au total 814 connexions pour consulter les observations émises. Durant la période de la participation du public par voie électronique, 149 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé.

Répartition de la consultation des pages sur la durée de l'enquête

	Total des connexions pendant la durée de l'enquête	Total des connexions pendant la durée de l'enquête (en connexions uniques par jour)
Page « Consulter les observations »	3770	814
Page « Déposer une observation »	1250	548

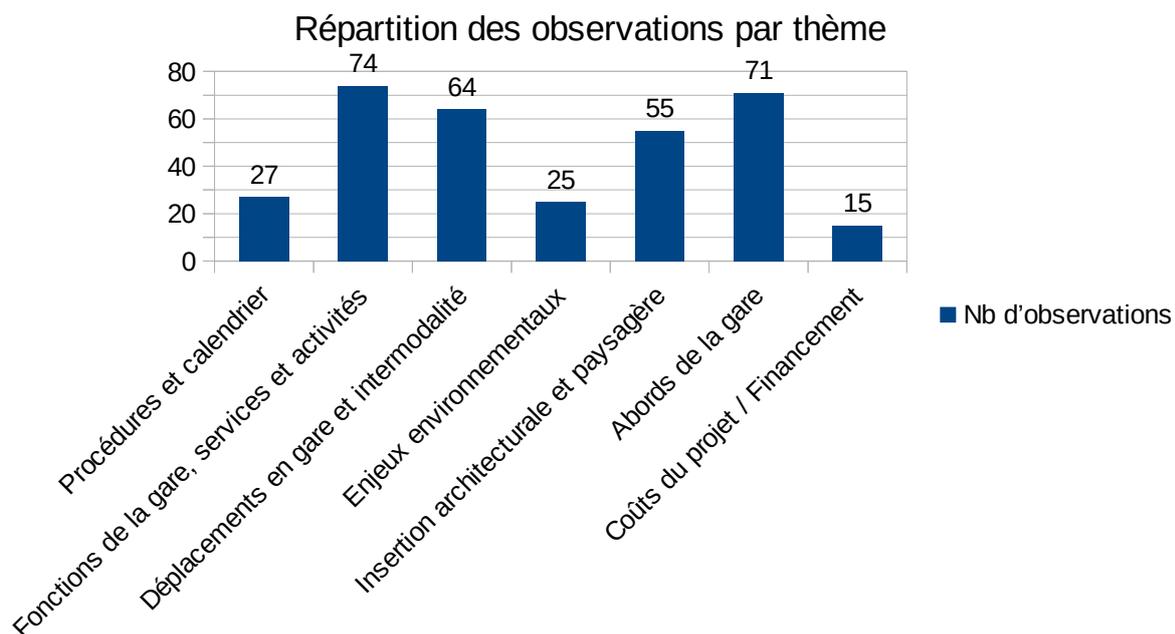
3 Les observations et propositions recueillies

3.1 Analyse quantitative

Au cours de procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis de construire modificatif sur le projet porté par SA Gare du Nord 2024, **149 observations** ont été portées par le public sur le registre électronique.

Afin de permettre l'analyse des observations, elles ont été regroupées selon 7 thèmes, une même observation pouvant aborder différents thèmes.

Le diagramme ci-après présente le nombre d'observations recueillies pour chaque thème :



3.2 Les contributeurs

Les contributeurs à cette participation publique par voie électronique sont **très majoritairement des particuliers**. Le registre électronique prévoyait que le public n'avait aucune obligation de déclarer son identité pour contribuer à la PPVE. Certains l'ont toutefois mentionné.

Les **associations ou collectifs** suivants ont déposé des observations :

- #1600 bus (observation n°36 et 37)
- Association des Usagers des Transports FNAU Ile-de-France (observation n°75)
- Retrouvons le Nord de la Gare du Nord - RNGN (observation n°105)
- Comité des habitants gare du nord La Chapelle (observation n°107)
- La gare du nord (observation n°118)
- Association pour le suivi de l'aménagement Paris Nord (observation n°120)
- France Nature Environnement Paris (observation n°143 et 144)
- Association Vivre gare du Nord et Est (observation n°145)
- Paris en selle (observation n°147)

Des représentants (ou ex-élus) ont formulé des observations :

- Jean-Pierre Leroux, ancien maire adjoint du 10e arrondissement de Paris (observation n°96)
- Bastien Brunis, président du Medef de l'Est parisien (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) (observation n°106)

3.3 Analyse des observations

Tout d'abord, il convient de rappeler que la participation a été importante lors de l'**enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire initial**, qui s'est déroulée du 20 novembre 2019 au 8 janvier 2020.

Le rapport d'enquête daté du 25 février 2020, établi par la commission d'enquête, a dressé le décompte des participations du public :

- 1040 contributions sur le registre numérique,
- 2188 contributions par courriel,
- 62 contributions sur les registres papier,
- 8 contributions par courrier.

Soit 3 298 contributions au total.

Le rapport précisait que « le public a largement participé à l'enquête publique en exprimant ses attentes, ses inquiétudes ou son opposition ».

Bien que la participation soit moins massive, cet intérêt ne s'est pas démenti lors de la participation du public par voie électronique (PPVE) relative au permis de construire modificatif puisque **149 observations ont été consignées sur le registre électronique**.

Chacune des observations a été analysée pour proposer une grille de lecture qui recouvre, le plus fidèlement possible, les préoccupations exprimées par le public lors de la PPVE. En effet, **cette synthèse ne prétend pas à l'exhaustivité mais se veut néanmoins complète et représentative**, sur le fond et dans l'expression, du dialogue qui aura été engagé entre le porteur de projet et le public au travers de la procédure de participation.

À partir de ce travail d'analyse, une grille thématique a ainsi été élaborée, distinguant 7 thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et des questionnements de celui-ci.

L'ensemble des observations est reproduit en annexe 4. Certaines observations comprenaient des pièces jointes visibles en annexe 5. La grille d'analyse des observations figure en annexe 6.

Il convient toutefois de souligner que **de nombreuses observations ne portent pas spécifiquement sur le permis de construire modificatif** mais ont trait à des éléments généraux, relevant parfois du permis de construire initial délivré le 6 juillet 2020 par arrêté préfectoral. C'est notamment le cas pour ce qui a trait aux caractéristiques principales du projet, à son programme.

De plus, quantité de contributions abordent des **thèmes qui ne relèvent pas directement de la responsabilité du maître d'ouvrage**, par exemple les questions de sécurité et de propreté aux abords de la gare, les éléments relatifs au plan de circulation des bus qui desservent la gare, etc.

Ainsi l'analyse des observations a été établie de façon à **distinguer**, pour chaque thème, **les contributions relatives au permis de construire modificatif (PCM), faisant l'objet de la présente procédure de participation du public par voie électronique (PPVE), des observations plus générales ou n'entrant pas dans le périmètre d'action du maître d'ouvrage**. Pour autant, il a été demandé au maître d'ouvrage que s'exprimer sur l'ensemble des sujets abordés par les observations du public. **Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.**

AVERTISSEMENT : Le 22 septembre 2021, SNCF GARES & CONNEXIONS a annoncé qu'elle mettait fin au contrat de concession de la Gare du Nord conclu avec CEETRUS EN 2019. Les réponses du maître d'ouvrage n'ont donc pas été finalisées ni validées.

7 thèmes ont été identifiés. Il s'agit des thèmes suivants :

- Thème 1 : Procédures et calendrier
- Thème 2 : Fonctions de la gare, services et activités
- Thème 3 : Déplacements en gare et intermodalité
- Thème 4 : Enjeux environnementaux
- Thème 5 : Insertion architecturale et paysagère
- Thème 6 : Abords de la gare
- Thème 7 : Coûts du projet / Financement

3.3.1 **Thème 1 : Procédures et calendrier**

Le thème 1, relatif aux procédures et au calendrier de la participation du public par voie électronique, a recueilli 27 observations.

A/ Observations liées à des modifications apportées par le PCM

Organisation de la PPVE

Plusieurs contributions mettent en cause l'organisation de la PPVE, en contestant notamment **la complétude du dossier, la période retenue ou le format électronique de la PPVE**.

Par exemple, « l'association « Retrouvons le Nord de la gare du Nord » demande l'annulation de la présente participation du public par voie électronique tant que tous les documents n'auront pas été réunis, transmis et soumis à délibéré de façon préalable aux autorités compétentes puis au public »¹.

L'association ASA-PNE (Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord-Est) déclare : « Sur la forme, nous déplorons que cette consultation ait été organisée en plein de cœur de l'été uniquement par voie électronique sans que rien n'ait été prévu pour permettre des contributions sur registre à proximité de la gare. Il est regrettable que cette consultation n'ait pas été étendue aux communes d'Île-de-France dont de nombreux usagers utilisent la gare du Nord »².

Un participant à la PPVE déclare : « J'ai découvert à mon retour de vacances le lancement de cette participation du public par voie électronique préalable à la délivrance du permis de construire du projet « Gare du Nord 2024 ». Initiative lancée au milieu du mois d'août pendant laquelle la majorité des Parisiens sont absents et s'appuyant uniquement sur l'internet, un outil qui est loin d'être utilisé par tous. Un prolongement de cette consultation est incontournable qui devra être complétée par d'autres outils d'information »³.

Un autre estime que « cette consultation présente [...] deux défauts importants : La date de son lancement durant les congés d'été et d'autre part qu'elle soit uniquement par voie électronique alors que beaucoup de Parisiens, en particulier dans le 10^e arrondissement, maîtrisent peu le numérique »⁴.

Certaines observations font ressortir une certaine lassitude vis-à-vis des consultations régulières sur le projet, estimant, soit que les avis défavorables sont écartés au profit des contributions favorables, soit que le projet devrait avancer plus vite :

« on fait des enquêtes pour essayer de glaner quand même quelques remarques positives, le plus souvent intéressées, sur un projet inutile. Quel dommage ! »⁵.

« S'il faut encore trouver une autre date pour encore déplier les mêmes arguments on risque de tourner encore plus en rond et les usagers de la Gare du Nord vont devoir subir encore longtemps l'inconfort et l'insécurité. Il est temps cette fois de faire la synthèse de ce qui a été formulé et de passer à l'action. Cette transformation est aussi nécessaire pour les habitants de ce quartier qui mérite mieux que ce qu'on leur offre actuellement »⁶.

, « L'autorité en charge de la participation du public (la préfecture d'Île-de-France) laisse un mois pour lire les documents (mi-août à mi-septembre), sans identifier les modifications apportées par rapport aux premiers documents ou présenter une note de synthèse sur les modifications apportées »⁷.

1 Voir observation n°105.

2 Voir observation n°120.

3 Voir observation n°31.

4 Voir observation n°35.

5 Voir observation n°60.

6 Voir observation n°108.

7 Voir observation n°131.

Les questions suivantes sont soulevées. **Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.**

- **Pourquoi cette procédure de participation du public par voie électronique a-t-elle été mise en place ?**

Le projet de transformation de la Gare du Nord a fait l'objet d'un permis de construire initial, déposé le 21/05/2019. Le permis de construire initial a été délivré par arrêté préfectoral du Préfet Paris, Préfet de la région Île-de-France le 06/07/2020. Depuis le dépôt du permis de construire, des modifications ont été apportées au projet. La SA Gare du Nord 2024 a ainsi déposé une demande de permis de construire modificatif le 04/01/2021, complétée le 29/04/2021.

La participation du public par voie électronique (PPVE) est une procédure administrative habituelle, organisée par la Préfecture dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire modificatif en application de l'article L122-1-1-III du code de l'environnement. En effet, lorsqu'un projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité compétente pour rendre la décision d'autorisation organise une PPVE selon les modalités prévues à l'article L123.19 du code de l'environnement. L'objet de la PPVE est donc de permettre au public de s'informer et de s'exprimer sur le projet modifié, tel que présenté dans les pièces du permis de construire modificatif et sur ses impacts et leur maîtrise, tels que décrits dans l'étude d'impact actualisée.

Au terme de la PPVE, conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme, le préfet d'Île-de-France, préfet de Paris, se prononcera par arrêté sur la demande de permis de construire modificatif.

- **Pourquoi avoir choisi ces dates qui empiètent sur la période estivale ?**

La SA Gare du Nord 2024 a déposé une demande de permis de construire modificatif le 04/01/2021, complétée le 29/04/2021. Le délai réglementaire d'instruction du dossier de demande de permis de construire modificatif est de 5 mois maximum. **Afin de respecter ce délai, le préfet d'Île-de-France, préfet de Paris, doit se prononcer par arrêté sur la demande de permis de construire modificatif au plus tard le 29/09/2021.**

En complément des délibérations et autorisations nécessaires à l'instruction de la demande de permis de construire modificatif, (Accord de l'ABF, avis de la DRAC, avis de la RATP, de l'IGC, de la CSI et avis tacite de la ville de Paris), le dossier de PPVE devait contenir l'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact actualisée.

L'autorité environnementale, en l'espèce la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe), a rendu son avis sur l'étude d'impact actualisée le 15/07/2021⁸.

Sur le fondement de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, la SA Gare du Nord 2024 a rédigé un mémoire en réponse à l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France. Ce mémoire en réponse a été rendu le 26/07/2021.⁹

La publication de ce mémoire en réponse a permis de compléter le dossier de PPVE et de commencer la préparation de la procédure de PPVE.

Les publications légales permettant d'annoncer la PPVE ont été publiées le 30/07/2021 et le 02/08/2021 et la PPVE a pu être ouverte 15 jours plus tard. En effet, il faut respecter un délai réglementaire de 15 jours entre les publications légales et l'ouverture de la PPVE, pour la bonne information du public. La PPVE s'est ainsi ouverte le 17/08/2021 pour une durée d'un mois.

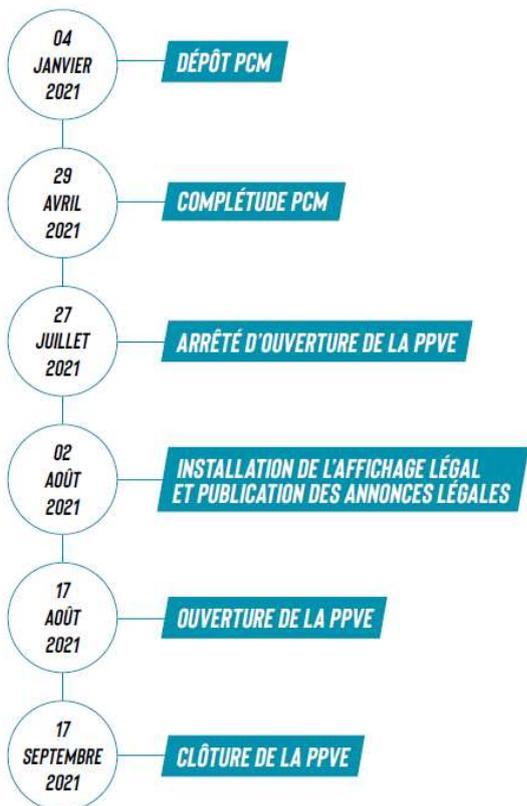
LA PPVE s'est clôturée le 17/09/2021, la préfecture publiera sur son site internet la synthèse des avis de la PPVE, présent document:

Par ailleurs, le maître d'ouvrage souhaite souligner que la PPVE s'est tenue durant 17 jours sur le mois de septembre.

⁸ Conformément à l'article L. 122-1-1 III du Code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale a été recueilli dans le cadre de l'instruction du dossier de permis de construire modificatif sur l'étude d'impact actualisée.

⁹ L'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur l'étude d'impact actualisée ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sont joints au dossier de PPVE.

Calendrier de la procédure de PPVE



- Comment a été construit le dossier soumis à participation du public par voie électronique ?

N°	Gare du Nord 2024 / Dossier de PPVE
0	<ul style="list-style-type: none"> • Guide de lecture
A INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES	<ul style="list-style-type: none"> • Informations juridiques et administratives • Présentation du cadre de la PPVE
B ETUDE D'IMPACT ACTUALISEE ET AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	<ul style="list-style-type: none"> • Résumé non technique de l'Etude d'impact • Etude d'impact (PC11) et ses annexes • Avis de l'Autorité environnementale (Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Île-de-France) sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact (n°MRAe IDF-2021-6205) • Avis de l'Autorité environnementale (Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Île-de-France) sur l'étude d'impact actualisée (n°MRAe 2021 – 1706) • Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale et ses annexes
C permis de construire modificatif	<ul style="list-style-type: none"> • Dossier de demande de Permis de Construire modificatif : Formulaire de demande de permis de construire modificatif PC1 : Plan de situation PC2 : Plans de masse / Raccordements PC3 : Coupes avec implantation du projet / Eco-station bus PC4 : Notice décrivant le terrain et présentant le projet PC5 : Plans des toitures et des façades PC6 : Insertion du projet dans son environnement PC10 : Accord du gestionnaire du domaine PC10-1 : Notice complémentaire des matériaux PC13 : Attestation de l'architecte certifiant que l'étude de

	Prévention des Risques a été réalisée et que le projet la prend en compte PC16-1 : Attestation réglementation thermique et étude de faisabilité relative aux approvisionnements en énergie PC27 : Demande de permis de démolir PC31-2 : Extrait de la convention de PUP PC33-1 : Formulaire de déclaration de la redevance bureaux Formulaire de conformité ERP Plan de situation PC39 : Conformité aux règles d'accessibilité PC40 : Conformité aux règles de sécurité incendie
D DÉLIBÉRATIONS ET AUTORISATIONS	<ul style="list-style-type: none"> • Accord de l'Architecte des Bâtiments de France • Avis de la Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France • Avis de l'Autorité environnementale • Avis de la RATP • Avis de l'Inspection Générale des Carrières • Avis de la Commission Sécurité Incendie • Avis tacite de la Ville et du Conseil de Paris
E PROCÉDURES DE PARTICIPATION DU PUBLIC PRÉCÉDENTES	<ul style="list-style-type: none"> • Bilan de la concertation réglementaire de 2017 • Bilan de la concertation volontaire de 2019 • Rapport, conclusions et avis de la commission d'enquête de l'enquête publique de novembre 2019 – janvier 2020

- Pourquoi s'appuyer uniquement sur l'internet, un outil qui est loin d'être utilisé par tous ?

La participation du public par voie électronique (PPVE) est une procédure administrative habituelle, organisée par la Préfecture dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire modificatif en application de l'article L122-1-1-III du code de l'environnement. En effet, lorsqu'un projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité compétente pour rendre la décision d'autorisation organise une PPVE selon les modalités prévues à l'article L123.19 du code de l'environnement. L'objet de la PPVE est donc de permettre au public de s'informer et de s'exprimer sur le projet modifié, tel que présenté dans les pièces du permis de construire modificatif et sur ses impacts et leur maîtrise, tels que décrits dans l'étude d'impact actualisée.

- Quelles mesures ont été prises pour permettre la participation des personnes concernées par la fracture numérique ?

Les personnes n'ayant pas accès à du matériel informatique pouvaient :

- Demander à consulter une version papier du dossier de PPVE à la Préfecture d'Île-de-France ;
- Consulter le dossier de PPVE en version numérique sur un poste informatique mis à disposition dans les locaux de la Préfecture d'Île-de-France.

- Est-ce que les travaux se poursuivent pendant l'instruction du permis de construire modificatif et la PPVE ?

Les travaux ont débuté en août 2020, par la réalisation des opérations préparatoires, notamment :

- La construction d'un portique qui recevra les groupes froids provisoires au niveau de la zone logistique située entre le 39 boulevard de la chapelle et la dalle routière. Ces travaux permettront de démonter les groupes froids existant et de mener les travaux du futur Hall des Départs Grandes Lignes.
- Les travaux de désamiantage des enrobés dans le secteur nord de la gare routière (zone fermée au public).
- Les études de reconnaissance des réseaux sous quais, sur les voies du Transilien. Des opérations de préfoilles sont réalisées via des terrassements de faible profondeur. Ces travaux se déroulent la nuit.

- Comment le dialogue avec le public va-t-il se poursuivre à l'issue de la PPVE ? Quelles sont les modalités de communication envisagées ?

La SA Gare du Nord 2024 a pris des engagements lors de la concertation afin de favoriser l'information du public au cours des travaux : une information régulière sur le phasage des travaux et la mise en place d'une hotline pour les riverains. Ces engagements sont toujours valables. De plus, la Maison du Projet est ouverte au 8 rue de Dunkerque, 75010 Paris. Toutes les informations relatives au projet y sont consultables et il est possible de déposer un avis sur le projet.

À l'issue de la PPVE, et dans la continuité de la démarche de communication engagée depuis 2019 la SA Gare du Nord met en place un dispositif d'information et de dialogue d'envergure à destination de l'ensemble des publics :

- Un contact permanent pour le public,
- Une maison du projet,
- Des visites de chantier,
- Des réunions d'information et comités de dialogue,
- Un site internet adapté à l'information sur les travaux,
- Un magazine sur le projet,
- Des flash infos ponctuels,
- Signalétiques,
- Dispositifs d'informations pour les voyageurs.

▪ La PPVE est-elle uniquement à destination des riverains ?

La PPVE est une procédure ouverte à toute personne souhaitant s'exprimer sur le Projet, via un registre numérique. Il n'est en aucun cas obligatoire d'habiter Paris ou d'être riverain ou usager du Projet pour s'exprimer.

Si le dispositif de communication légale par voie d'affichage s'est fait sur les arrondissements des 9^{ème}, 10^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème}, l'information par voie de presse a été faite à la fois dans les pages régionales des journaux Libération et Le Parisien 75 et dans la presse nationale (Le Monde et Les Echos)

• Quels documents permettent d'identifier les modifications apportées au projet ?

Les modifications apportées au projet sont présentées dans les documents suivants :

- L'étude d'impact actualisée, en partie 2, chapitre 4, point 4.2.5 « détails des évolutions du Projet portées par le PCM » (page 38)
- Le PC4 : Notice décrivant le terrain et présentant le projet

Convention de Projet urbain partenarial (PUP)

Selon la pièce A du dossier de PPVE¹⁰, « la Ville de Paris et la SA Gare du Nord 2024 ont conclu les 23 avril et 9 mai 2019 une convention de Projet Urbain Partenarial (PUP)¹¹ approuvée par le conseil municipal de Paris portant sur les aménagements des abords de la gare du Nord définis par la Ville de Paris. Sous la compétence de la Ville de Paris, l'aménagement des abords de la Gare concerne le périmètre au Nord de la rue La Fayette et du boulevard Magenta, situé entre la rue de Maubeuge pour sa limite Ouest et la rue du Faubourg Saint-Denis pour sa limite Est. Il comprend également les abords Sud de l'hôpital Lariboisière ».

Cette convention de Projet Urbain Partenarial a pour objet la **participation financière de la SA Gare du Nord 2024 à la réalisation de divers équipements publics.**

La pièce A rappelle que « la SA Gare du Nord 2024 s'est engagée à l'issue de l'enquête publique à étudier une adaptation de sa participation financière à la convention de Projet Urbain Partenarial ». Le **21 avril 2021, un avenant à la convention du PUP a été signé** modifiant la convention sur les éléments suivants :

- Augmentation de la participation financière de la SA GDN à hauteur de deux millions d'euros ;
- Précisions sur les équipements qui seront réalisés par la Ville de Paris.
- Précisions sur le calendrier de réalisation des travaux.

10 Voir pièce A du dossier de PPVE : Informations juridiques et administratives : présentation du cadre de la Participation du public par voie électronique (PPVE), pages 13 et 14

11 Une convention de PUP est un contrat conclu entre une collectivité locale compétente en matière de planification urbaine et un pétitionnaire d'une autorisation d'urbanisme. Son cadre est celui défini à l'article L 332-11-3 du code de l'urbanisme. Son objet consiste à ce que le bénéficiaire des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager) participe financièrement à la réalisation d'équipements publics en lien avec son projet. C'est la collectivité locale qui définit le programme des équipements publics dont elle assure la maîtrise d'ouvrage et le bénéficiaire participe financièrement à hauteur des besoins du projet.

Certaines **observations du public** abordent le sujet de la convention de PUP. Soit elles estiment que **l'avenant n'a pas modifié fondamentalement le projet**, soit elles **demandent des informations complémentaires**. Enfin, le sujet de l'aménagement des abords de la gare du Nord est abondamment commenté mais fera l'objet d'un thème d'analyse spécifique, développé plus loin.

Les contributions suivantes illustrent **les avis et questionnements sur les impacts de l'avenant à la convention de PUP sur le projet** et par conséquent sur le permis de construire modificatif ainsi que sur l'aménagement des abords de la gare par la Ville de Paris.

« UN PROTOCOLE QUI NE CHANGE PAS L'ORIENTATION DU PROJET INITIAL : Le protocole d'accord signé en novembre 2020 par le Président de la SNCF et la Maire de Paris n'a en rien modifié la nature du projet. C'est d'ailleurs l'avis de StatioNord qui précise dans son communiqué publié le 14 janvier 2021 que « L'ADN du projet reste inchangé » ! Effectivement, la finalité essentiellement commerciale du projet « Gare du Nord 2024 » est sauvegardée, au profit de l'actionnaire majoritaire (66%) de StatioNord, à savoir Ceetrus, filiale immobilière d'Auchan. Le protocole, signé sans concertation avec les élus et les associations, vise à relancer le projet vivement controversé, en contrepartie de quelques aménagements à la marge »¹².

« QUESTION CONCERNANT LE PUP : Je déplore l'absence d'informations et d'éléments concernant la requalification des abords de la gare par la mairie de Paris dont les objectifs sont pourtant prévus depuis de longue date dans le cadre du PUP. J'attire donc l'attention afin d'éviter d'éventuels retards qui seraient liées à une absence d'anticipation de la part de la municipalité. À titre d'exemple :

- Les sites potentiels pour l'installation des 3 000 places de parkings vélos sécurisés ne sont pas identifiés et/ou mentionnés alors que pour rappel, des associations, comme Demain La Chapelle, proposent judicieusement une installation notamment sur la promenade urbaine, sur le pont saint ange, aux alentours de l'emprise de la future passerelle nord

- Les enjeux climatiques et la lutte contre les îlots de chaleur devraient également inciter la mairie de Paris à préciser les aménagements des espaces publics aux alentours et notamment la rue du faubourg saint Denis, qui du fait de la largeur actuelle de la voirie, pourrait bénéficier d'une végétalisation intensive et de la plantation d'un nouvel alignement d'arbres a minima tout en mettant en valeur la future place au 177 rue du Faubourg Saint-Denis.

- Enfin, la requalification de l'axe Porte de La Chapelle / Rue de la Chapelle / Rue Marx Dormoy réalisée en parallèle doit impérativement être pensée en cohérence avec les aménagements du PUP de la Gare du Nord afin de tirer profit des synergies et opportunités d'optimisation de gestion des flux (ex : continuité cyclable, piétonne, paysagère et architecturale entre la rue marx dormoy et la rue du faubourg saint denis)

QUESTION : Avez-vous des informations à communiquer ? »¹³.

« Je voudrais dire ma profonde amertume d'une convention signée entre les initiateurs du projet et la Maire de Paris. Ce faisant elle renie sa parole, elle accorde plus d'importance à la sollicitation du groupe Auchan, porteur de ce projet, qu'à l'intérêt des habitants du quartier. Pour tout dire qu'elle ait apposée sa signature dans un document qui acte sa renonciation à soutenir les associations de quartier y compris s'agissant des nuisances sonores »¹⁴.

Les questions suivantes sont soulevées. **Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.**

- En quoi le protocole signé avec la ville de Paris a-t-il modifié le projet ?

Suite à la concertation, la SA Gare du Nord a souhaité renouer le dialogue avec la Ville de Paris et poursuivre la coopération avec les parties prenantes du projet. Ainsi, des négociations avec la Ville de Paris ont conduit à la conclusion de deux protocoles :

- Un protocole VILLE DE PARIS / SNCF / SNCF G&C / SA GARE DU NORD 2024 signé le 27 novembre 2020
- Un protocole SNCF G&C / SA GARE DU NORD 2024 signé le 16 novembre 2020 (cet accord donnera lieu à la signature le 4 janvier 2020 d'un avenant 2 à la Concession et d'une convention de transfert partiel de permis de construire).

Ces deux protocoles ont entraîné la modification de certains points du projet.

¹² Voir observation n°31.

¹³ Voir observation n°8.

¹⁴ Voir observation n°127.

Les modifications du projet font également suite :

- Aux remarques de l'Autorité environnementale
- Aux demandes de l'Enquête Publique
- Aux commentaires de la Commission Nationale d'Aménagement Commercial (CNAC), réunie en séance le 10/10/2019
- Aux mises au point techniques et fonctionnelles du Projet développées depuis le dépôt du PC initial pour améliorer le fonctionnement du Projet.

Ainsi, la SA Gare du Nord 2024 a ajusté son projet, conformément aux différents engagements pris, et a déposé une demande de permis de construire modificatif.

Les évolutions portées par le permis de construire modificatif ont pour objectif général d'améliorer les caractéristiques du projet sur les principaux enjeux environnementaux, soit : les conditions de déplacement, la protection du cadre de vie pour les riverains, la transformation du paysage et la gestion de la phase chantier.

Le projet a essentiellement évolué sur les dispositions suivantes :

- Suppression de 7 500 m² de SDP (suppression du N05 et partiellement du N04)
- Suppression de la salle événementielle
- Agrandissement du parc paysager et introduction de surfaces dédiées à l'agriculture urbaine
- Doublement du nombre de places du parking vélos de 1 000 à 2 000 places
- Intégration de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison Nord depuis le boulevard de la Chapelle
- Modification des façades Est, Nord et Ouest de la gare
- Création d'accès supplémentaires aux quais depuis la passerelle 3
- Augmentation des liaisons verticales dans la gare souterraine
- Possibilité d'accéder aux quais TER par le quai transversal au N0
- Élargissement de l'accès à l'écostation bus par la démolition de l'immeuble situé au 177, rue du Faubourg Saint-Denis
- Création d'un niveau de sous-sol pour des locaux techniques au 110 bis rue Saint-Denis.
-

Calendrier

Le public s'interroge aussi sur le **respect du calendrier**, et/ou son **évolution** notamment au regard de l'accueil des jeux olympiques de 2024

« Les Jeux Olympiques de Tokyo viennent à peine de se terminer que les regards sont déjà tournés vers ceux de Paris 2024. Trois ans c'est demain, et si c'est bien lu dans la presse que le projet ne pourrait être entièrement finalisé pour les JO, j'espère que ce sera le cas du hall de l'eurostar comme des principaux espaces voyageurs et de la rénovation des escalators et escaliers pour accéder aux RER qui desservent les sites olympiques en Seine-Saint-Denis »¹⁵.

« Le projet initial, intitulé "Gare du Nord 2024" devait être terminé à temps pour les JO 2024. De plus, l'essentiel des travaux devait être terminé à temps pour la coupe du monde de Rugby 2023 qui commence le 8 septembre 2023. (Voir Pièces B – Étude d'impact). Le projet modifié, rebaptisé "StatioNord" (qui ne mentionne plus de date) risque de ne pas être terminé pour ces deux événements majeurs. En effet, vu le contexte sanitaire actuel et suite aux diverses étapes de la vie du projet, un retard considérable a été pris, et les phases de travaux qui devaient débiter en 2020 et 2021 ne sont toujours pas démarrées. De plus, le chantier risque de prendre du retard en raison des problèmes de main d'œuvre et de pénurie de matériaux de construction. Sans compter qu'il est courant que ce type de projet d'envergure prenne du retard. Est-il judicieux de démarrer ces travaux en sachant qu'ils ne seront très certainement pas finis pour les JO 2024 et encore moins pour la CM de Rugby 2023 ? Accueillir autant de public dans une gare en pleine phase de travaux très lourds sera déplorable pour la qualité de l'accueil, pour la sécurité et pour l'image renvoyée. Par conséquent, il faut revoir le calendrier et mettre le projet en pause jusqu'en septembre 2024, pour accueillir le public dans de bonnes conditions »¹⁶.

15 Voir observation n°26.

16 Voir observation n°91.

- Quelles sont les évolutions calendaires du projet ?

Les travaux ont débuté en août 2020 et la livraison du projet pour fin 2025, soit une durée totale de travaux **d'environ 5 ans et demi** en incluant les travaux du 112 rue de Maubeuge (dernière phase du chantier). Rappelons en effet que le PC concernant le 112 rue de Maubeuge a été transféré partiellement à SNCF Gares & Connexion et ne concerne pas le Permis de Construire Modificatif déposé.

Les travaux se déroulent selon les phases suivantes :

Phase 1 – Août à Novembre 2020

Travaux préparatoires d'injections au niveau de l'ELU et travaux préparatoires de réduction de la gare routière (étape 1) ;

Phase 2 – de Janvier à Juin 2021

Suite des travaux préparatoires de réduction de la gare routière (étape 1), travaux préparatoires sur les quais en zone d'extension de la dalle, travaux préparatoires de groupes froids provisoires, installations des bungalows de la base vie en zone Chapelle ;

Phase 3 – de Juillet à Décembre 2021

Installations de chantier en zone Maubeuge, travaux préparatoires aux travaux en génie civil (déposes marquises / préfouilles) en zone d'extension de la dalle Nord, travaux préparatoires de la tour incendie de la Résidence Hôtelière du Rail, installations des bungalows en zone Chapelle, installations de chantier sur la dalle N01 (voie de chantier / grues / centrale béton / dépose marquise nord de la GR /...), réalisation des extensions de dalle Transmanche Nord-Ouest, travaux de génie civil sur le quai A, travaux de fondations en sous-sols (S02/S01) en zone d'angle Sud-Est, travaux de démolition/reconstruction de la file Z, démolition de l'étoile du nord et des locaux N01, réalisation des extensions de dalle Transmanche Sud-Est et Sud-Ouest ;

Phase 4 – de Janvier à Juin 2022

Suite de la réalisation des extensions de dalle Transmanche Sud-Est, Sud-Ouest et des travaux de fondations en sous-sols (S02/S01), réalisation des extensions de dalle Transmanche Nord-Ouest, démolition du 110 bis rue de Maubeuge, du 177 rue du Faubourg Saint-Denis et de la rampe bus, démontage des verrières du hall transilien, travaux de génie civil sur le quai B, Réalisation du tablier entre file Z et quai A et travaux de génie civil sur les quais transiliens ;

Phase 5 – de Juillet à Décembre 2022

Reprise génie civil du bâtiment historique Sud et Ouest, réalisation de la superstructure de l'angle Sud-Est du terminal, réalisation des appuis des passerelles, réalisation du tablier entre quai A et quai B, réalisation des tabliers de l'extension de dalle Nord, terrassement du 110 bis rue de Maubeuge, aménagement des extensions de dalle Transmanche Sud-Ouest, Sud-Est et Nord-Ouest ;

Phase 6 – de Janvier à Juin 2023

Reprise génie civil au niveau du bâtiment historique, travaux de génie civil du 110 bis rue de Maubeuge, réalisation des tabliers au niveau des passerelles, réalisation de la superstructure du Hall des départs, réalisation de la superstructure de l'angle Sud-Est et transformation de la gare routière (étape 2 – réduction à l'est) ;

Phase 7 – de Juillet à Décembre 2023

Réalisation de la superstructure, clos couvert et corps d'état techniques du Hall des départs, curage et aménagement du bâtiment historique Sud et Ouest, travaux d'aménagement de l'ASE, travaux clos et couverts et corps d'état techniques du 110 bis rue de Maubeuge, finitions des passerelles, pose d'élévateurs et travaux caténaires, travaux VRD et finitions de la gare routière définitive ;

Phase 8 – de Janvier à Juin 2024

Aménagement et finitions toutes les zones Transmanche, travaux des corps d'état secondaires du 110 bis rue de Maubeuge, travaux des corps d'état secondaires (techniques et architecturaux) du hall des départs, réalisation du bâtiment de gestion logistique et déchets de la gare ;

Phase 9 – de Juillet à Décembre 2024

Travaux d'aménagement et finition du hall des départs, démolition de la passerelle existante et ravalement de la façade historique intérieure, réalisation du bâtiment de gestion logistique et déchets de la gare ;

Phase 10 – de Janvier à Juin 2025

Finitions au niveau du Hall des départs (Opérations préalables à la réception et à la livraison et travaux réalisés par les preneurs) et début des travaux du 112 rue de Maubeuge ;

Phase 11 – De Juillet 2025 à Décembre 2025

Suite des travaux du 112 rue de Maubeuge.

Phase 12 – année 2026

Finalisation des travaux du 112 rue de Maubeuge

Toutes ces phases ont fait l'objet d'un **cahier détaillé de phasage (prévisionnel)**, présenté en annexe 9 de l'étude d'impact actualisée, conformément aux dispositions du code de l'environnement applicable aux évaluations environnementales.

- Le projet sera-t-il achevé pour les JO de 2024 ?

Le phasage et le calendrier des travaux du Projet figure dans l'étude d'impact actualisée et prévoit de « mettre en service les espaces de la gare dédiés aux voyageurs avant le début des JO, soit à titre prévisionnel le 30 juin 2024. »

3.3.2 Thème 2 : Fonctions de la gare, services et activités

Le thème 2, relatif aux fonctions de la gare, aux services et activités qui y seront déployées, est celui qui a suscité le plus d'observations, puisque **74 observations sur 149 ont abordé ce thème**.

A/ Observations liées à des modifications apportées par le PCM

Les avis du public sont tranchés en ce qui concerne les évolutions du projet présentées par le permis de construire modificatif sur la répartition des surfaces entre les différentes activités et services.

Certaines contributions considèrent que le **projet a été excessivement revu à la baisse** comme suite aux prises de position de certaines associations ou de la Ville de Paris. Par exemple :

« Compte tenu de la fréquentation et de l'état de propreté des abords immédiats de la gare, on aurait aimé un projet aussi ambitieux que possible, suscitant autant que possible des usages nouveaux et du passage. Cela n'était, hélas, pas du goût des personnes auto-proclamées « collectifs » « citoyens », qui ne représentent qu'elles-mêmes mais s'arrogent le droit de parler au nom de tous (Retrouvons le Nord, ASA PNE, etc.) On ne peut que regretter la disparition, suite à leur « intervention », des équipements culturels initialement inclus et de certains espaces verts accessibles à tous (une partie seulement subsiste). Pour ces associations, l'essentiel était avant-tout le symbole : faire reculer Auchan et lui faire rendre quelques mètres carrés. Construire quelque chose d'ambitieux à Paris ? Mais vous n'y pensez pas ! »¹⁷.

D'autres contributions estiment que les **évolutions sont profitables au projet**. Ainsi les observations 98 et 93 indiquent que :

« Le projet "Stationord" me semble être désormais raisonnable. Raisonnable dans ses nouvelles surfaces commerciales, revues à la baisse. Raisonnable car les revendications de la mairie du X^{ème} arrondissement et des associations d'usagers comme de riverains ont été pour une bonne partie entendue, et cela se voit sur l'ouverture au nord comme les vélos. Raisonnable car il n'y a plus de religion au sujet de la séparation des flux. Réduire la saturation de l'actuel quai des départs et arrivées est une nécessité, mais recréer un point de congestion en basculant tout le monde sur les passerelles pour les départs était une fausse bonne idée. Laisser le choix pour les TER d'accéder à leur train depuis l'actuel quai comme depuis les passerelles est une bonne solution, en somme raisonnable ! »¹⁸.

« Je suis très satisfaite de la prise en compte des avis exprimés par les habitants depuis 2 ans maintenant et des avancées arrachées par la ville de Paris, notamment la suppression de 7 600 m² de commerces. Espérons maintenant que les commerces qui s'implanteront seront qualitatifs pour bien représenter l'art de vivre à la française »¹⁹.

17 Voir observation n°9.

18 Voir observation n°98.

19 Voir observation n°93.

D'autres, à l'instar du « Comité des habitants Gare du Nord – La Chapelle » estiment que les modifications sont insuffisantes et n'améliorent pas significativement le projet :

« Le permis de construire modificatif a pour objet d'intégrer les modifications du projet initial résultant de la première enquête publique et de la signature du protocole entre la SA Gare du Nord 2024, et la Ville de Paris et la SNCF. Il ne modifie en rien la nature du projet qui, sous le terme de « Rénovation de la Gare du Nord », et est en fait l'occasion de la construction d'un immense bâtiment principalement dédié à des activités commerciales dont la justification sociale n'est pas prouvée »²⁰.

Enfin certaines observations mettent en avant des points particuliers présentés dans la demande de permis de construire modificatif :

« La réduction des surfaces prévues dans le protocole sont dérisoires comprenant notamment la salle de spectacles de plus de 2 500 m² »²¹.

« La suppression de 7 500 m² de commerces est le résultat des négociations avec la ville de Paris. Si c'était le prix à payer pour débloquer la situation alors c'est une bonne nouvelle »²².

« L'association Vivre gare du Nord et Est adhère pleinement à ce projet et le soutiendra jusqu'à son terme. Elle veillera à ce que les objectifs généraux notamment économiques que sociaux valoriseront tant les commerces que la qualité de vie des habitants du quartier ainsi que des usagers ».²³

Les questions suivantes sont soulevées. Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.

- Quelles surfaces ont été réduites dans le cadre du permis de construire modificatif ?

Afin de tenir compte des observations émises par le public lors de l'enquête publique, l'évolution du projet se traduit par une réduction de la volumétrie du projet et ses surfaces commerciales. Le total des surfaces de plancher supprimées est de -7 500m² SDP mais l'économie générale du projet ne s'en trouve pas affectée.

Cette modification se traduit par :

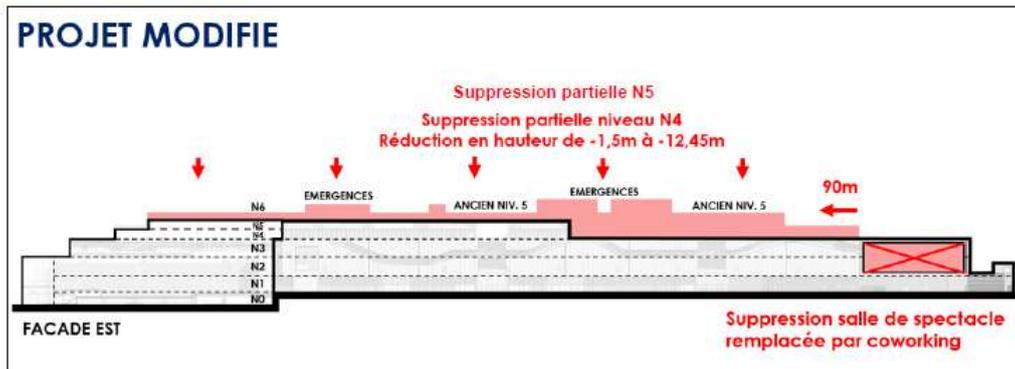
- La suppression quasi-totale du niveau N05 du nouveau hall des départs (qui n'est conservé que sur l'extrémité sud)
- La suppression partielle niveau N04.
- Le déplacement de certains éléments de programme comme les espaces de coworking (anciennement localisés dans les niveaux N04 et N05) à la place de la salle événementielle qui est supprimée. Cette nouvelle organisation programmatique entraîne la modification des façades nord et ouest afin de permettre un éclairage naturel des espaces de coworking. Malgré la suppression de la salle événementielle, la surface de plancher totale des équipements de proximité reste supérieure à 400m².

20 Voir observation n°107.

21 Voir observation n°31.

22 Voir observation n°110.

23 Voir observation n°145.



Coupe schématique de la volumétrie du projet modifiée



Vue aérienne Nord avant et après modification. DPC (gauche) et PCM (droite)

- Le projet de permis de construire modificatif fait-il disparaître des équipements culturels initialement inclus dans le projet ?

La salle événementielle a été supprimée dans le cadre du protocole signé entre la Ville de Paris, SNCF et la SA Gare du Nord le 27 novembre 2020.

En revanche, les activités culturelles sont maintenues avec une programmation ambitieuse basée sur :

- La mise en valeur des Arts numériques via la projection d'œuvres sur des écrans géants et l'organisation d'une biennale en partenariat avec Le Fresnoy Studio National des Arts contemporains
- La création d'un parcours d'œuvres contemporaines dans le mail
- La création d'un espace culturel de 1 500 m²

Durant la phase chantier, un programme culturel est mis en place, avec notamment des balades urbaines, des expositions en gare sur les palissades, etc.

B/ Autres observations relatives aux fonctions de la gare, services et activités

De nombreuses observations traitent de la répartition des surfaces entre les différentes activités et services de la gare, **sans se référer au permis de construire modificatif**. Ces contributions s'inscrivent **dans la lignée des débats qui avaient été soulevés lors de l'enquête préalable à la délivrance du permis de construire initial en 2020**, en particulier s'agissant des caractéristiques principales du projet et son programme. Les sous thèmes abordés concernent les surfaces dévolues aux commerces, aux bureaux, la prise en compte des impacts de la crise sanitaire sur les activités et la fréquentation de la gare, les services en gare et les modalités de maintenance et de propreté.

Espaces commerciaux

Au sujet des espaces commerciaux, la synthèse des observations de l'enquête publique pourrait être reprise pour l'analyse des contributions de la présente PPVE : « Pour les partisans du projet, **les commerces**, les services [...] **apporteront du lien avec la ville et participeront au rayonnement de Paris** et de la France. [...] La transformation de la Gare du Nord pourrait être **créateur d'emplois** et être un vecteur de transmission de la culture [...] Les réserves et les critiques, souvent très vives, sont nombreuses. Tout d'abord, beaucoup estiment qu'une **gare doit avant tout être réservée aux voyageurs et non être dédiée aux commerces**. [...] Ces commerces porteraient atteinte aux commerces du quartier et de banlieues. [...] Selon certains, ce vaste programme commercial serait voué à l'échec »²⁴.

« *Le commerce standard de grands groupes va nuire à celui du quartier et des villes desservies (cf. La Commission départementale d'aménagement commercial, la CDAC, qui avait pointé ce risque et s'était prononcée le 27 juin 2019 contre ce projet)* »²⁵.

« *L'arrivée des nombreux nouveaux commerces va poser deux grands problèmes : les livraisons par camion (le projet ne prévoit pas d'utiliser le fret ferroviaire) et l'affaiblissement des commerces du quartier et des villes de banlieues desservies, qui n'avaient vraiment pas besoin de cette concurrence* »²⁶.

Des propositions sont formulées concernant les types de commerce qui pourraient être intéressants sur le site :

« *Parmi les nouveaux commerces, cela serait bien qu'il y ait un emplacement pour une Ruche qui dit Oui et des producteurs locaux* »²⁷.

« *Le bâtiment ancien à l'angle des rues de Dunkerque et du Faubourg Saint-Denis pourrait s'intégrer au projet et devenir un magasin de produits locaux* »²⁸

« *Concernant les commerces prévus, il est selon moi plus utile d'ouvrir des lieux de vie (bar, restaurants, voire même boîte de nuit ?) ou des commerces de bouche que des commerces de vêtements dont une part majoritaire et croissance des ventes se fait aujourd'hui par internet* »²⁹.

Les questions suivantes sont soulevées. **Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.**

- Pourquoi construire une zone commerciale ?

Le développement de l'offre commerciale du projet StatioNord vise à répondre aux besoins et aux attentes de la clientèle actuelle et future représentée par les clients de la gare et les riverains, sur la base d'un programme diversifié tant en termes de catégories de commerces, que de niveaux de gamme ou encore de positionnement. L'objectif est de moderniser l'offre de proximité pour répondre aux besoins immédiats d'une clientèle captive comme de passage qui s'inscrira en complémentarité de l'offre existante dans la gare et plus largement dans le quartier.

- Quel sera l'impact de la zone commerciale sur les commerces de proximité implantés autour de la gare ?

Les études d'impacts ont démontré que la création de nouvelles surfaces commerciales dans la gare n'aura qu'un impact très limité sur le tissu commercial existant.

Le projet a été configuré de telle sorte qu'il n'y ait pas de parcours commercial imposé et le développement de l'offre commerciale du projet StatioNord vise à répondre aux besoins et aux attentes de la clientèle actuelle et future représentée par les clients de la gare et les riverains, sur la base d'un programme diversifié tant en termes de catégories de commerces que de niveaux de gamme ou encore de positionnement. L'objectif est de moderniser l'offre de proximité pour répondre aux besoins immédiats d'une clientèle captive comme de passage.

24 Voir Rapport de la commission d'enquête, Enquête préalable à la délivrance permis de construire Gare du Nord, 25 février 2020, pages 93 à 99

25 Voir observation n°61.

26 Voir observation n°27.

27 Voir observation n°89.

28 Voir observation n°87.

29 Voir observation n°14.

Cette offre de proximité s'inscrit en complémentarité de l'offre existante dans la gare et dans le quartier. Les surfaces commerciales et les typologies de commerces ont été calibrées sur la base des études de potentiels réalisées par des cabinets indépendants spécialisés en urbanisme commercial. La programmation commerciale a également tenu compte des remarques des usagers et des riverains qui ont participé aux différentes concertations.

▪ Quels types de commerces viendraient s'implanter ?

Les surfaces commerciales et les typologies de commerces ont été calibrées sur la base des études de potentiels réalisées par des cabinets indépendants spécialisés en urbanisme commercial. La programmation commerciale s'est faite en réponse aux besoins exprimés par les voyageurs et les riverains et a tenu compte des remarques des participants aux différentes concertations.

Du niveau RER au Niveau Hall de départ, l'offre est essentiellement pensée pour les différents types de voyageurs : plus marquée par une consommation du quotidien en -2 et -1 et plus travel retail pour les niveaux 0 et +1 (vente à emporter, cadeaux, relais presse...).

Les Niveaux 2 et 3 répondent complètement aux attentes des habitants du quartier, comme un prolongement de la ville à l'intérieur de la gare :

- Le niveau 2 sera une prolongation de la rue parisienne avec ses boutiques mode (équipements de la personne, équipements de la maison...). Mais pas seulement : le projet s'attachera à proposer des espaces conceptuels et innovants et nouveaux projets fondés sur l'économie sociale et solidaire (espaces créateurs, seconde main).
- Le niveau 3 est conçu comme une destination du quotidien : on y viendra pour travailler, se cultiver et aussi pour y trouver tous ses services du quotidien pharmacie, cabinet médical, offre alimentaire bio/raisonnée et le bureau de poste (en cours de négociation).

Le projet proposera ainsi une programmation commerciale riche et variée.

▪ Le maître d'ouvrage a-t-il une visibilité plus précise sur les futurs preneurs de coques commerciales et/ou la répartition par type de commerce ?

La commercialisation en est à ses prémices et nous ne pouvons pas à ce jour donner des noms d'enseignes. Toutefois, la répartition des types de commerces et de leurs surfaces respectera l'autorisation d'exploitation commerciale obtenue en CNAC en octobre 2019, à savoir 18 890 m² de surface de vente.

Le programme prévoit une moyenne surface alimentaire (existante : 392 m²), 5 700m² de moyennes surfaces non alimentaires et 12 700 m² de vente de boutiques (dont existants)

Ce programme a été conçu de manière à répondre aux besoins spécifiques des différents profils d'utilisateurs existants et futurs :

- ✓ Les navetteurs (utilisateurs des réseaux franciliens)
- ✓ Les riverains de la gare (habitants et travailleurs)
- ✓ Les voyageurs grandes lignes (nationales et internationales)
- ✓ Les touristes

▪ Qu'en est-il de la construction d'un important ensemble commercial alors que se déploie le e-commerce ?

Avec 63 m² de surface de vente par million de voyageurs après la réalisation des travaux de transformation, la Gare du Nord, plus grande gare d'Europe en termes de flux, aura la plus faible densité de commerces des gares parisiennes. Elle présentera même une densité inférieure à la gare Saint-Lazare dans sa situation actuelle, étant rappelé que la gare Saint-Lazare accueille une très grande majorité de visiteurs Transilien (87%), peu de voyageurs TER/Intercité (13%), et pas de voyageurs grande vitesse³⁰. Or, les voyageurs grande vitesse sont plus contributeurs à l'activité du commerce en gare : temps d'attente plus long, profil plus aisé, etc.

Le projet commercial a été dimensionné pour répondre aux besoins des quelques 900.000 voyageurs qui passeront chaque jour par la gare à l'horizon 2030, et qui réaliseront la grande majorité – 75% - de l'activité des

30 Enquête « La fréquentation des gares parisiennes » élaborée par SNCF Gares & Connexions et le STIF dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil – mars 2015)

commerces.

Si la part du e-commerce progresse en France (notamment en lien avec la crise sanitaire), le commerce physique est loin d'être dépassé. A titre d'exemple, des pure player ouvrent désormais des boutiques physiques (ex : Miliboo, spartoo, Free...)

+ retour progressif au bureau et dans les transports après la pandémie (situation en cours)

Notre projet offrira ainsi de nouvelles expériences aux usagers et aux riverains. Le recours au click and collect sera toutefois possible en gare.

- Quels seront les impacts des commerces en termes de circulation automobile (nombre de livraison par jour, type de véhicule, horaires de livraison...)?

Les principes définis à l'heure actuelle permettent de garantir le bon fonctionnement de cette logistique à destination des commerces. L'objectif recherché est de rendre l'ensemble des flux logistiques aussi discrets que possible.

Principes de gestion

- Désynchroniser les livraisons des heures d'ouverture de la gare
Désynchroniser, c'est faire en sorte que les livraisons se fassent en dehors des heures d'ouvertures de la gare. Faire vivre la gare la nuit, pour qu'en ouverture les voyageurs et le public puissent circuler sans encombre, avec des commerces toujours achalandés. Il s'agira pour cela :
 - D'établir un chronogramme des heures de livraisons ;
 - De faire respecter ce cadencier qui sera la clé de la réussite de cette orchestration.

Centraliser et consolider

- L'objectif est d'organiser une gestion des flux simple mais également maîtrisée. Autrement dit, proposer une organisation qui permette de concentrer les flux sera indispensable pour éviter l'afflux de livreurs avec des moyens divers aux heures d'affluence, et donc réduire le nombre de véhicules de livraison. Cette organisation devra permettre de faire cohabiter les flux alimentaires, non alimentaires et de marchandises générales, aux contraintes différentes.
- Le travail de préparation des livraisons, de cadencement et de livraison doit s'organiser en coulisse. Et pour ce faire une organisation en deux temps est indispensable :
 - Une base arrière, située en banlieue de la gare, destinée à réceptionner l'ensemble des flux non alimentaires. Ces flux seront organisés et cadencés pour des livraisons en boutique avec le moins de déchets et de gêne possible ;
 - Une organisation logistique dans l'enceinte de la gare, structurée autour de zones servant uniquement d'espaces de régulation et de transit, pilotée par un chronogramme défini.

Cette logistique dans l'enceinte de la gare sera elle-même subdivisée pour prendre en compte la dualité des flux logistiques :

- Des flux Hors Transmanche, ouverts à l'ensemble des voyageurs, usagers et riverains de la gare, articulés autour d'espaces commerciaux accessibles à tous. Ces espaces seront logistiquement desservis depuis une zone logistique in-situ ;
- Des flux Transmanche, restreint au terminal Transmanche, et accessibles aux seuls voyageurs de l'Eurostar. Les commerces de cette zone seront approvisionnés en direct depuis la base arrière sans transiter par la zone logistique in-situ, via des accès livraisons spécifiques et protégés.

Dans le cadre du projet, comme indiqué dans l'étude d'impact actualisée, les livraisons complémentaires dues à la création des nouvelles activités sont basées sur une conception logistique optimisée par rapport à la situation actuelle.

Ainsi, la nouvelle organisation permettra de faire diminuer le nombre de camions desservant la gare du Nord (toutes activités confondues) de 204 camions actuellement à 176 camions par jour en 2024 (compris une estimation de 5 camions pour l'ELU).

- Quel est l'avis de la CNAC sur le projet ?

Le 10 octobre 2019, la Commission Nationale d'Aménagement Commercial (CNAC) a formulé un avis favorable au projet d'extension de 15 321 m² de la surface de vente de la Gare du Nord porté par la SA Gare du Nord 2024, portant sa surface de vente totale de 3 569m² à 18 890 m², comprenant une régularisation de 1384m².

Les évolutions du projet objet de la demande de permis de construire modificatif déposée le 4 janvier 2021 s'inscrivent dans l'autorisation d'exploitation de commerce obtenue.

Espaces culturels et autres activités

Plusieurs contributions **regrettent la disparition de la salle de spectacle** tandis que **d'autres s'en réjouissent**. La question des **activités culturelles proposées** est abordée plusieurs fois, notamment au travers des exemples suivants :

« Je m'interroge sur la place faite à la culture consumériste alors que cette gare historique, patrimoine architectural d'exception, située dans un quartier populaire dépourvu d'espace d'expositions, pourrait accueillir un espace muséal. Une préfiguration aux itinéraires patrimoniaux des destinations proposées : la Picardie avec Chantilly, Senlis, Compiègne, Beauvais... Et plus loin Lens avec le Musée du Louvre. Rien sur un centre d'interprétation des relations avec l'Angleterre (la construction du Tunnel par exemple) ou la tradition des chemins de fer du Nord..., etc. Ce ne sont pas les aspects culturels qui manqueraient... »³¹.

« j'aurais préféré (et je l'espère toujours), qu'un grand espace culturel lui sera associé après la disparition de la salle de spectacle ».³².

Certains participants à la PPVE s'expriment sur d'autres activités :

« la piste de trail et le parc aérien sont des initiatives intéressantes et dans l'air du temps »³³.

Les questions suivantes sont soulevées. **Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.**

- Pourquoi ne pas avoir proposé un espace muséal ?

Le projet culturel de la Gare du Nord est ambitieux, basé sur :

- La mise en valeur des Arts numériques via la projection d'œuvres sur des écrans géants et l'organisation d'une biennale en partenariat avec Le Fresnoy Studio National des Arts contemporains
- La création d'un parcours d'œuvres contemporaines dans le mail ;
- La création d'un espace culturel de 1 500 m², qui est un espace dédié aux expositions et à la création artistique
- Quelles activités sont prévues sur les espaces végétalisés en toiture ?

Notre projet conduit à réintroduire des espaces verts dans un quartier très minéral.

Accessible à tous gratuitement la surface du parc urbain a été augmentée passant de 1,1 hectare à 1,27 hectare dont 7.720 m² d'espaces verts. Cet espace permettra de créer un îlot de fraîcheur et le retour de la nature et de la biodiversité dans un quartier aujourd'hui très minéral. C'est un lieu conçu pour les voyageurs et les habitants du quartier avec des activités sportives et de loisirs (aires de détente et de pique-nique, aires de jeux pour les enfants, tables de ping-pong, des aires de work out pour les sportifs) auxquelles viendront s'ajouter des parcours pédagogiques et 200 m² d'agriculture urbaine.

- Des concerts pourraient-ils avoir tout de même lieu sur le toit ?

Dans le cadre de l'organisation d'une biennale en partenariat avec Le Fresnoy Studio National des Arts contemporains, des événements pourront avoir lieu en toiture, de façon encadrée et dans le respect des riverains.

31 Voir observation n°15.

32 Voir observation n°138.

33 Voir observation n°127.

Bureaux

Une nouvelle fois, les appréciations s'opposent concernant la construction de bureaux prévue dans le cadre du projet :

« **Quelle tristesse de voir encore des bureaux** ou un nombre incalculable de commerces se construire au coeur de Paris »³⁴.

« Je tenais à faire connaître mon avis favorable pour la « mise à jour » nécessaire du projet de nouvelle Gare du Nord, suite aux conclusions de l'enquête publique [...] Le **maintien du coworking est également un très bon signal** envoyé à tous ceux qui transitent par la Gare du Nord pour travailler, qu'ils viennent de l'étranger, de province, de la banlieue ou de Paris. Il aurait d'ailleurs été intéressant d'augmenter encore davantage les surfaces concernées compte tenu de l'évolution des pratiques de travail depuis le début de la pandémie »³⁵.

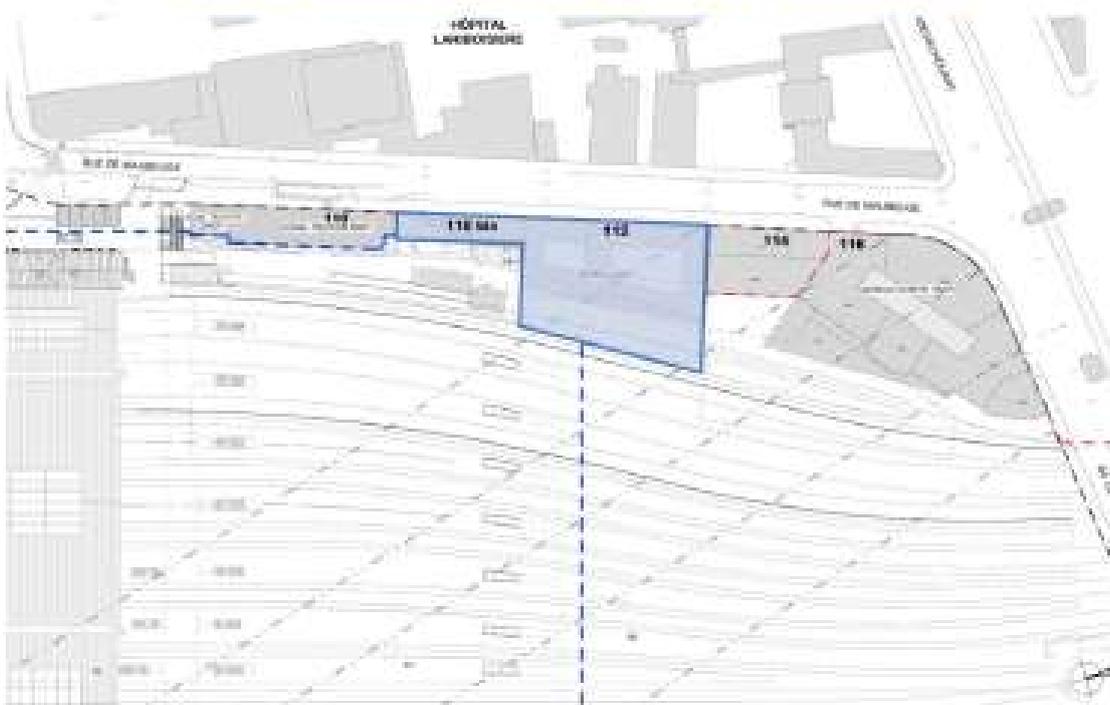
Les questions suivantes sont soulevées. Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.

- Comment justifiez-vous la construction de bureaux ?

La construction de bureaux figurait dans le programme initial de Gares et connexions, figurant dans le schéma directeur indicatif soumis lors de la consultation : Il s'agissait de valoriser les immeubles 110 bis et 112 rue de Maubeuge en bureaux en les démolissant et en les reconstruisant .

L'immeuble situé au 110 bis rue Maubeuge accueille actuellement trois services de la SNCF sur une surface de 1 000 m², disposée sur deux étages (R+2). Le 112 rue de Maubeuge d'une surface utile d'environ 5 000 m² répartie sur cinq étages (R+5), accueille 150 postes de travail, des vestiaires et un restaurant d'entreprises de la gare. Ces espaces seront en partie relocalisés dans les futurs bâtiments 110 bis et 112. Les sous-sols comportant des locaux techniques sensibles seront conservés en place, ainsi que les activités de bagagerie de la gare.

Figure 129 : localisation des Immeubles 110 bis et 112 rue de Maubeuge (VPA)



Les immeubles du 110 bis du 112 rue de Maubeuge seront entièrement démolis et reconstruits pour accueillir des

34 Voir observation n°4.

35 Voir observation n°108.

bureaux sur une surface de plancher totale de 10 070 m².

- Le bâtiment situé au 110 bis rue de Maubeuge dispose d'une surface de plancher de 2 979 m² de bureaux.
- Le bâtiment situé au 112 rue de Maubeuge dispose d'une surface de plancher de 5 400 m² de bureaux.

Cette démolition/reconstruction contribue à requalifier la rue de Maubeuge.

Contexte sanitaire

Le public souhaite savoir de quelle façon le maître d'ouvrage a **pris en compte les enseignements et les retombées de la crise sanitaires** sur les modes de travail et de déplacement.

« Les prévisions sur lesquelles repose le projet, notamment par rapport à l'augmentation des flux prévue, datent pour les plus récentes de 2018. Or, depuis cette date nous avons connu une pandémie »³⁶.

- Les estimations économiques, financières et des flux ont-elles été revues à l'aune du contexte sanitaire ?

- La création de plus de 6 000 m² d'espaces de co-working face au risque de propagation des pandémies et au recours accru au télétravail, a-t-il du sens ?

La création des activités de coworking s'inscrit pleinement dans la philosophie du projet qui vise à créer un véritable lieu de vie pour les habitants comme pour les usagers de la gare et répond aux nouvelles pratiques concernant les modes de travail. La création de l'espace de coworking de plus de 4000 m² contribuera à créer un écosystème favorable au développement des start up innovante et insuffler une dynamique positive à l'ensemble du quartier.

En effet, les entreprises vont devoir changer leurs espaces de travail pour leur donner plus de **flexibilité**. L'optimisation des **coûts immobiliers** est aussi à l'ordre du jour. C'est d'autant plus vrai que l'instabilité générée par la crise rend les entreprises réticentes à s'engager de nouveau dans un bail commercial classique.

Le coworking apparaît donc comme la solution idéale pour répondre à ces problématiques. Il permet aux télétravailleurs de travailler dans de bonnes conditions et aux entreprises de réduire leurs coûts. Les espaces de coworking se sont aussi adaptés pour respecter les mesures sanitaires préconisées par le gouvernement : distanciation sociale, port du masque, planning de présence pour éviter de surcharger les lieux.

- Les espaces seront-ils adaptés à une situation sanitaire de pandémie ?

Le Projet mettra en place les normes sanitaires obligatoires dans un contexte convivial et solidaire.

Services en gare

Plusieurs observations évoquent sur le **manque de services offerts aux voyageurs** au sein de la gare du Nord, en particulier en ce qui concerne les espaces d'attente et les toilettes publiques.

« Il n'y a pas un espace d'attente confortable à proximité du quai des départs, ni de terrasse agréable pour lire la presse avant de prendre son train »³⁷.

³⁶ Voir observation n°116.

³⁷ Voir observation n°100.

« Il est impossible aujourd'hui de trouver ne serait-ce qu'une place assise, les quelques bancs sont occupés par des hommes qui semblent passer là leurs journées »³⁸.

« Le projet ne prévoit pas assez de toilettes dans une gare qui en manque cruellement. Seulement un petit espace est prévu au niveau du départ Thalys niveau 1. Il faut en ajouter d'autres, et si possible les rendre gratuites »³⁹.

Des propositions sont formulées visant à l'installation de nouveaux services en gare :

« Outre les cafés et la restauration qui sont utiles et conviviaux, on peut subsidiairement compléter par des services tels que poste, coiffeur, labo d'analyse, pressing, cordonnier... et des commerces de dépannages traditionnels qui ont leur place dans une gare, tels que pharmacie, presse »⁴⁰.

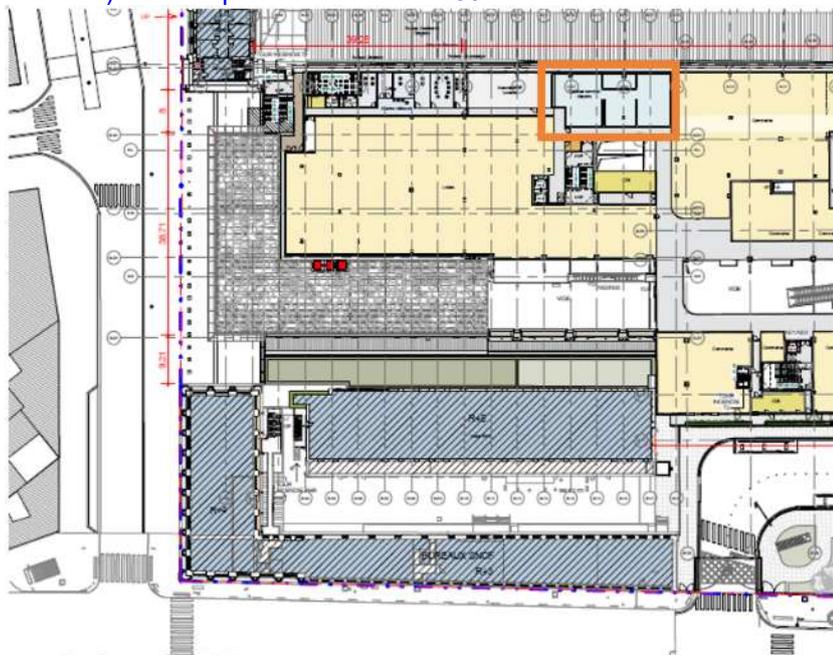
« Il serait utile de remettre une boîte à lettre dans ce couloir [i.e. accès souterrain depuis la rue de Maubeuge]. Et un bureau de poste dans la gare »⁴¹.

Enfin, la future destination de l'immeuble à l'angle des rues de Dunkerque et du Faubourg Saint-Denis suscite des interrogations :

« Le bâtiment ancien à l'angle des rue de Dunkerque et du Faubourg Saint-Denis pourrait s'intégrer au projet [...] Mais pitié pas une poste ! on a connu dans le passé et cela a entraîné une foule supplémentaire dans un coin qui mérite de respirer. De vraies plantations (une cour oasis !)... Des postes il y en a Bld de la Chapelle, rue du Fg StMartin, gare de l'est ...Peut être à l'intérieur de Stationord mais pas dans ce beau bâtiment abandonné »⁴².

▪ **Des toilettes gratuites et accessibles à tous sont-elles envisagées ? Combien (avant/après) ?**

Le projet crée des toilettes publiques, accessibles à tous, au Niveau N03 du Terminal Départ (cf capture ci-dessous), d'une superficie d'environ 180 m²



38 Voir observation n°73.

39 Voir observation n°92.

40 Voir observation n°61.

41 Voir observation n°89.

42 Voir observation n°87.

- **Quelles solutions seront mises en œuvre pour faciliter l'accès aux toilettes PMR (cheminement, indication accessible...)? Quelle sera la dimension des toilettes PMR? Et quels sont les équipements prévus?**

Un des objectifs du projet est d'améliorer les conditions de circulations dans la gare pour tous les usagers. Nous avons dès la phase de conception du projet fait appel à des experts, eux-mêmes en situation de handicap, afin de proposer des parcours simples et les plus directs possibles pour accéder aux différents espaces de la gare. Ainsi Le nombre d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques sera doublé et de nouveaux accès pour les personnes en situation de handicap seront créés. L'accès aux quais sera direct grâce au hall des départs des grandes lignes. Le Projet prévoit également la création de services spécifiques pour les personnes en situation de handicap, comme par exemple l'accompagnement pour l'achat de billets.

Le projet s'inscrit ainsi dans le respect de la réglementation relative aux PMR. La Commission d'accessibilité a d'ailleurs émis un avis favorable sur le Projet et les échanges avec la Maîtrise d'Ouvrage se poursuivront sur les prochaines étapes.

Enfin, la question des toilettes handicapées est bien évidemment traitée dans le cadre du Projet. Les sanitaires existants actuellement dans la gare ne sont pas modifiés par le Projet. Au N00, un espace d'attente et d'aide aux PMR comprenant les dispositifs nécessaires reste accessible.

- **Que prévoit le projet pour les espaces d'attente (superficie avant/après, mobilier...)**

Les enquêtes clients comme les ateliers de concertation ont clairement mis en évidence les besoins des usagers de bénéficier d'équipements pratiques et confortables, avec une signalétique très adaptée pour une facilité d'information d'accueil et d'accès aux trains ou aux métros.

Les espaces de circulations et d'attentes des voyageurs du terminal de départs, ont été dimensionnés en tenant compte des études de flux d'AREP

Le projet prévoit ainsi le doublement de la surface de circulation et d'attente.

Le terminal des Départs a une surface d'accueil et d'attente supérieure à celui des Arrivées. Les nombreux services d'accueil, d'informations, d'achats de billets, de boutiques et de restauration sont intégrés à la rue intérieure pour ne pas encombrer le hall d'embarquement.

- **« Quelle sera la destination finale de l'immeuble faisant le coin de la rue du faubourg saint Denis et de la rue de Dunkerque ? »⁴³.**

Le bâtiment de l'ancienne poste fait partie de notre projet de réhabilitation. Il est occupé depuis 2019 par nos équipes de maîtrise d'œuvre et par la Maison du Projet. Leur départ est prévu environ 9 mois avant la livraison de l'ouvrage. Il abritera par la suite une coque commerciale.

Maintenance et propreté

Le public s'interroge sur les **dispositifs de maintenance, de mise en propreté ou d'entretien des espaces verts mis en œuvre durant la phase exploitation.**

« Il est prévu d'augmenter le nombre d'escalators, mais cela serait surtout bien qu'ils fonctionnent »⁴⁴.

« La rénovation de cette gare me semble indispensable tant cette dernière se révèle vétuste et sale »⁴⁵.

« Quels que soient les réaménagements, il ne faut pas perdre de vue que notre quartier est une zone où chaque pot de fleur, bac à plante font l'objet de nombreux dépôts sauvages. Beaucoup de détritux jonchent autour des grands bacs à plantes installés rue du faubourg saint Denis par exemple, donc au lieu de parfaire notre environnement cela finit par le rendre beaucoup plus sale »⁴⁶.

43 Voir observation n°76.

44 Voir observation n°89.

45 Voir observation n°100.

46 Voir observation n°114.

« On peut se poser la question de comment sera géré le jardin prévu. En effet l'insécurité qui règne aujourd'hui au jardin Eole est bien connue et ce n'est guère mieux dans les autres petits espaces verts du quartier (Louise de Marilhac, Murielle Franco, Alain Bashung...). L'état et la municipalité se renvoient sans cesse la responsabilité et les habitants se retrouvent avec des jardins infréquentables. Ce futur jardin sera-t-il "jardin public municipal" avec tout ce que cela implique? Comment y sera assurée la tranquillité ? Espérons que ce sera là aussi une gestion novatrice et efficace »⁴⁷.

Les questions suivantes sont soulevées. Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.

- Quels sont les dispositifs de maintenance des équipements de la gare, tels que les escalators ?

La conception du projet est pensée pour répondre au mieux aux contraintes d'entretien et de maintenance.

- Comment est assurée la mise en propreté de la gare actuellement ? Y aura-t-il des évolutions à la livraison du projet ?

Actuellement, la mise en propreté de la gare est assurée par l'unité gare.

Lorsque le Projet sera livré, en phase exploitation :

SNCF Gares & Connexions sera responsable de la gestion, de la maintenance, des travaux de gros entretien de renouvellement et de l'exploitation des espaces régulés. De manière schématique, les espaces régulés sont :

- tous les espaces de circulation et d'attente dédiés aux voyageurs (localisés aux niveaux S03, S02, S01, N00, N01 ainsi que les salons Grands Voyageurs situés au N03) ;
- les bureaux et locaux d'exploitation dédiés au fonctionnement de la gare ;
- les bureaux et locaux d'exploitation dédiés aux entreprises de transport ferroviaire ;
- les locaux techniques et les locaux de maintenance qui y sont afférents.

La SA Gare du Nord 2024 sera responsable de la gestion, de la maintenance, des travaux de gros entretien, de renouvellement et de l'exploitation des espaces non régulés. De manière schématique, les espaces non régulés sont :

- les locaux destinés à recevoir des activités et des services (commerces, station vélos, salle de spectacle, restauration, loisir, co-working, bureaux autres que ceux occupés actuellement par la SNCF) ;
- les espaces de circulation situés dans les niveaux N02, N03, N04 et N05 ;
- les espaces situés en toiture ;
- le clos et couvert des nouveaux bâtiments.

- Qui veillera à l'entretien des espaces verts créés par le projet ? Selon quelles modalités ?

Tous les espaces verts créés par le projet seront entretenus par les concessionnaires.

Un accès indépendant sera dédié au personnel entretenant les espaces verts des toitures (monte-charge logistique spécifique). La sécurité des toitures accessibles sera assurée par des agents de sécurité (rondes aléatoires) et les cheminements piétons bénéficieront d'une vidéo-surveillance.

3.3.3 Thème 3 : Déplacements en gare et intermodalité

Le thème des déplacements en gare et de l'intermodalité constitue une **forte préoccupation du public** puisque 64 observations de la PPVE sur 149 **ont concerné ce sujet** qui a déjà été largement abordé lors des concertations précédentes et lors de l'enquête publique.

« S'il y a projet de transformation de la Gare du Nord,[...] Cela implique également une considération

47 Voir observation n°86

des parcours, de l'articulation entre les modes de transport (aspect multimodal comprenant des parkings abrités et ombragés pour les deux roues), des modalités d'orientation sans renfort de signalétique souvent inopérant, et prenant en compte les mal voyants et les handicapés de manière sensorimotrice, [...] Il s'agit aussi de ne pas mettre encore plus d'obstacle à la fluidité des pratiques et des usages de la gare »⁴⁸.

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France qui constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) a contribué à la PPVE à travers l'observation n°77 en s'exprimant sur les principales modifications apportées par le PCM en matière de déplacement en gare et d'intermodalité.

A/ Observations liées à des modifications apportées par le PCM

À la lecture de certaines contributions, on constate que **certains éléments constitutifs du permis de construire modificatif n'ont pas été assimilés par l'ensemble des participants à la PPVE**. Ainsi, quelques observations se prononcent sur des dispositions prises dans le permis de construire initial qui, depuis, ont été amendées dans le permis de construire modificatif.

Les **principaux sous-thèmes** concernent les cheminements en gare et la gestion des flux, les accès à la gare et l'intégration de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison Nord, ainsi que l'intermodalité avec le vélo

Cheminements en gare

Les observations reportées ci-dessous illustrent la diversité des préoccupations du public. Les **liaisons entre les trains régionaux et le métro ou l'extérieur de la gare** font l'objet des inquiétudes des voyageurs pendulaires du quotidien qui semblent parfois rassurés par les mesures du PCM.

*« En tant qu'utilisateur du **Ter Hauts de France**, nous devons pouvoir accéder aux quais et à nos trains de manière rapide et immédiate en évitant les contournements inutiles, comme la traversée sans fin d'une galerie commerciale. Fermer les accès directs aux quais est une erreur. La gare est déjà très grande cela va doubler le temps de passage »⁴⁹.*

*« En tant qu'utilisateur des transports en Île de France, je suis rassurée de constater que les **accès aux trains régionaux** pourront toujours se faire depuis les quais actuels »⁵⁰.*

*« J'étais inquiète de cette histoire de **séparation des flux** et de **passerelles au-dessus des voies** qu'il faudrait prendre pour rejoindre mon train. J'ai vu en gare les affichettes annonçant cette possibilité de s'exprimer et je tenais à vous indiquer que je suis rassurée de voir qu'il sera désormais possible d'accéder à mon train par le quai actuel sans être obligée de monter au futur nouveau 1er étage. Je pense que ces passerelles sont bien pour les gens qui prennent le tgv mais seront moins pratiques pour les gens comme moi qui prennent les **TER** »⁵¹*

Au sujet de l'**augmentation des liaisons verticales** dans la gare souterraine, la FNAUT émet un **avis positif** mais soulève en plusieurs **questionnements**, repris par divers particuliers :

- *Aucune amélioration n'est apportée aux **accès aux quais des RER B et D**, amélioration que nous avons réclamée à de très nombreuses reprises. Ces accès sont d'ores et déjà saturés aux heures de pointe. Or, les flux induits par ces RER vont augmenter "naturellement" mais également en lien avec le prolongement du RER E (Eole) vers l'ouest. De plus, le futur matériel roulant à deux niveaux, qui arrivera sur le RER B dans les prochaines années, accroîtra les flux induits par un train !*
- *Le **couloir de correspondance avec la ligne M4** reste **réduit** par les infrastructures du projet.*
- *On note que certaines évolutions du PC modificatif permettent de retrouver "la largeur initiale" de telle trémie, vont **réduire en largeur des escaliers mécaniques**, que "des ralentissements pourront toujours apparaître lors de la période de forte affluence", que les modifications apportées par le "PCM n'ont pas d'impact négatif sur les flux", que "des conflits pourront apparaître", que "la répartition des flux est aussi plus compliquée", qu'on "pourra observer un fonctionnement acceptable", que le dispositif arrêté*

48 Voir observation n°46.

49 Voir observation n°30.

50 Voir observation n°79.

51 Voir observation n°74.

"n'engendrera pas de congestion notable", que "des études sont en cours par SNCF" pour le contrôle des voyageurs au N00... Ces informations, figurant dans le dossier, ne préfigurent en rien un fonctionnement globalement fluide, amélioré de ces liaisons.

– Surtout, **aucune étude de flux actualisée ne permet de juger de la fluidité des échanges, de l'éventuelle saturation des espaces du niveau des RER au niveau 00 lui-même !** La Mission régionale d'autorité environnementale, elle-même, demande "des éléments plus clairs pour illustrer l'amélioration des déplacements en gare pour les voyageurs" »⁵².

« **Augmentation des liaisons verticales dans la gare souterraine** : L'ajout de ces liaisons nous semble positif (conformément à l'avis de la FNAUT). Toutefois, nous regrettons vivement l'absence d'intégration du **couloir de liaison souterrain avec la Ligne 2**, sans parler de la rénovation attendue de la station La Chapelle, 2 points majeurs exclus du périmètre de ce projet. Nous continuerons à nous mobiliser pour la prise en compte de la jonction avec cette station La Chapelle : cette station est et restera une entrée/sortie de fait, majeure, de la Gare du Nord »⁵³.

Les questions suivantes sont soulevées. Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.

- Pourquoi n'admettre les accès directs aux quais que pour les usagers des trains de banlieue, alors que certains voyageurs utilisent quotidiennement les autres lignes et seront contraints d'accéder aux quais via le 1er étage ?⁵⁴
- L'accès au hall des départs TGV/Europe sera-t-il complexifié ? Quelles modifications ont été apportées par le PCM ?
- Le permis de construire modificatif permet-il l'accès direct aux quais depuis le niveau 0 ?

La saturation des espaces de la gare de surface a imposé de trouver des nouvelles surfaces pour désaturer le quai transversal de la Halle Hittorff.

En effet, 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.

Dans ce contexte, la **création d'un nouveau terminal des départs est l'option optimale** pour permettre de fluidifier la circulation interne.

Le projet prévoit ainsi de séparer les flux de voyageurs de départ et d'arrivée des trains Grandes Lignes en créant un nouveau terminal de Départs au niveau N01. Ainsi, le quai Transversal accueillera les flux d'arrivée des trains ainsi que les voyageurs TER au départ. Une nouvelle entrée à l'est de la gare permettra d'avoir un accès direct aux terminaux de départs du niveau N01. Les usagers peuvent également accéder aux TER par le souterrain de la rue de Maubeuge.

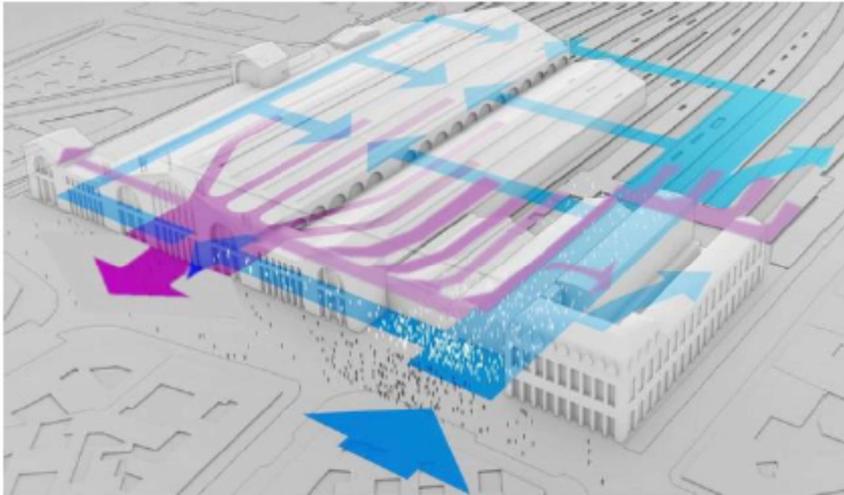
Ainsi, le niveau N00 dont le quai Transversal actuel n'accueillera plus que les flux de voyageurs d'arrivée des trains ainsi que les voyageurs TER au départ

52 Voir observation n°77.

53 Voir observation n°111.

54 Voir observation n°107.

Figure 95 : Schéma du fonctionnement de type aéroportuaire



Flèches bleues : flux d'arrivée
Flèches violettes : flux de départ

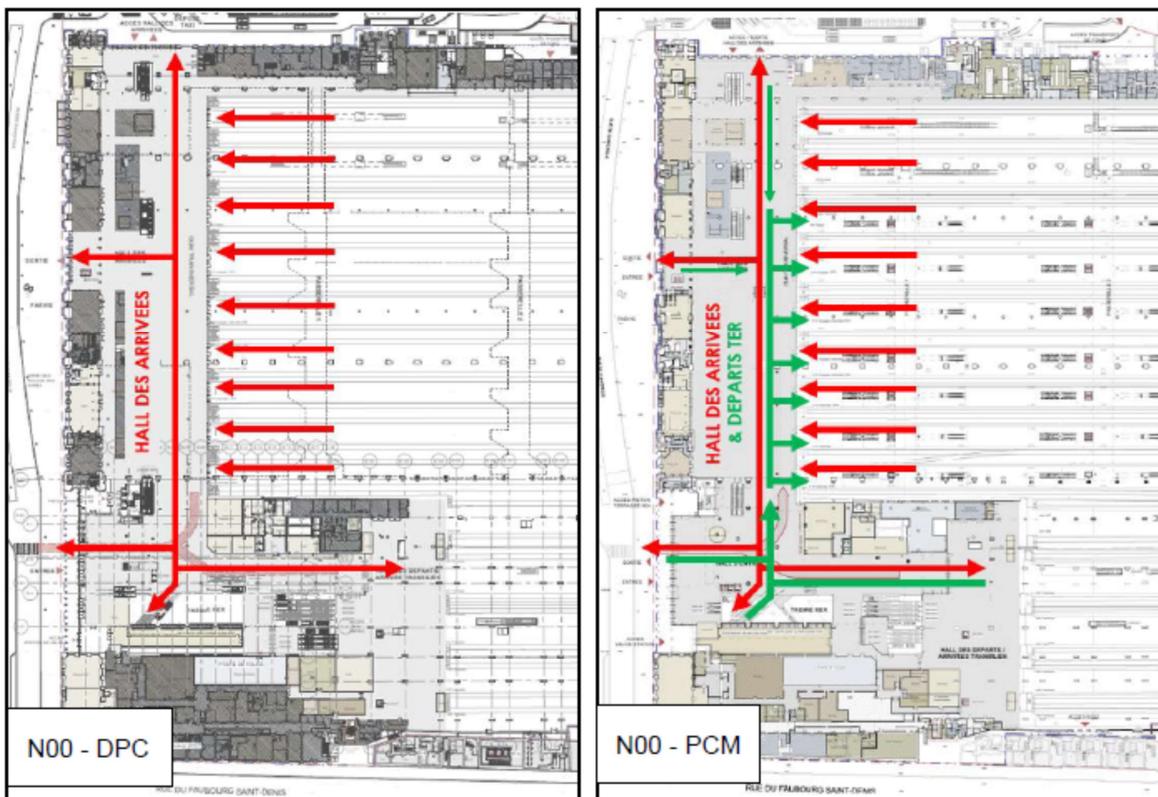


Schéma sur base du plan niveau N00 montrant les accès aux trains TER avant et après modification.

- Quel est le temps de déplacement entre le hall et le premier étage ? Entre le métro et le hall ? Quel document synthétique présente l'évolution des évaluations de temps de parcours entre la situation actuelle, la situation dans le PC, la situation dans le permis de construire modificatif ?

Dans le cadre de l'enquête publique, les temps de parcours entre le PC et la situation actuelle ont été présentés (cf XX).

Dans la partie 3 de l'étude d'impact actualisée, une synthèse sur les temps de parcours a été ajoutée en pages 90 et 91, suite à une recommandation de la Commission d'Enquête Publique.

Pour répondre à la recommandation de l'avis de l'AE de juillet 2021, pour prendre en compte les évolutions des temps de parcours suite aux modifications induites par le PCM, nous avons indiqué que les futurs temps de parcours devraient correspondre, à dire d'expert d'AREP flux, à :

- Temps de parcours TN, RER et métro = équivalent aux temps de parcours PC
- Temps de parcours grandes lignes :
 - o Voyageurs grandes lignes à l'arrivée = équivalent aux temps de parcours PC
 - o Voyageurs grandes lignes aux départs
 - HPM (heure de pointe du matin) :
Les voyageurs TER/IC représentent 15% des voyageurs grandes lignes (au départ). Sachant que 48% embarquent par le QT, cela correspond donc à 7% de l'ensemble des voyageurs grandes lignes. Ces 7% auront un temps de parcours équivalent à la situation actuelle.
A l'HPM, pour les voyageurs grandes lignes au départ, le delta calculé entre les temps de parcours Actuel vs plans PC devrait diminuer de 5% à 10% avec la mise à jour.
 - HPS (heure de pointe du soir) :
Les voyageurs TER/IC représentent 51% des voyageurs grandes lignes (au départ). Sachant que 48% embarquent par le QT, cela correspond donc à 24% de l'ensemble des voyageurs grandes lignes. Ces 24% auront un temps de parcours équivalent à la situation actuelle.
A l'HPS, pour les voyageurs grandes lignes au départ, le delta calculé entre les temps de parcours Actuel vs plans PC devrait diminuer de 15% à 40% avec la mise à jour.

En complément, nous précisons le résultat de l'étude réalisée par nos experts :
XXX

- Comment se fait l'accès au Thalys ?

Concernant le Thalys, les départs se feront depuis le terminal « Départs », au même titre que les autres trains Grandes Lignes, à l'exception de l'Eurostar.

Le hall d'embarquement Thalys se trouvera ainsi à l'extrémité nord du hall du terminal de départs, en contact direct avec la passerelle d'accès aux quais n°3, qui sera équipée de 3 escaliers mécaniques et de 5 escaliers fixes complémentaires afin d'améliorer les accès aux quais. La séparation des flux d'arrivées et de départs, avec la création d'un nouveau terminal des départs permettra de fluidifier la circulation interne.

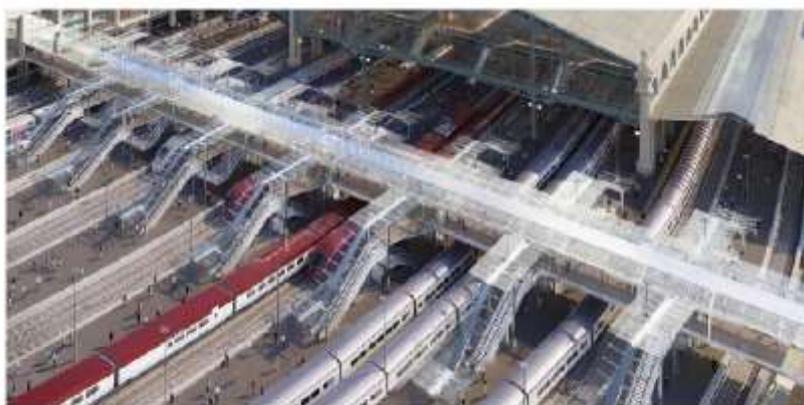


Figure 34 : Les accès aux quais depuis la passerelle N°3 – Permis de Construire Modificatif

- Où seront localisés les nouveaux escalators ? Seront-ils réduits en largeur ? Pourquoi ?

Dans le cadre du PCM, les circulations sont améliorées de façon globale. Les circulations verticales sont particulièrement visées : entre la gare souterraine et le N00, entre le N01 et le N04 ou encore depuis la passerelle 3 vers les quais de départ.

De plus, la prise en compte des remarques issues de l'Enquête Publique sur les flux de voyageurs a conduit à

repenser les accès aux quais TER.

L'ensemble de ces dispositifs sont précisés dans L'étude d'impact actualisée Partie 2. Chapitre 4.2.5 dont nous précisons ceux concernant les escaliers mécaniques :

Modifications consécutives à l'enquête publique

- **Renforcement des circulations verticales entre les niveaux S02 et N00 (Projet Mass Transit)**

Conformément à l'engagement pris par la SA Gare du Nord 2024 suite à l'enquête publique, le projet du Mass Transit a été intégré dans le dossier PCM. Ce projet prévoit un escalier fixe (repéré en bleu ci-dessous) et quatre escaliers mécaniques (repérés en vert ci-dessous) supplémentaires entre le niveau S02 (mezzanine RER) et le niveau N00 (quai Transilien).

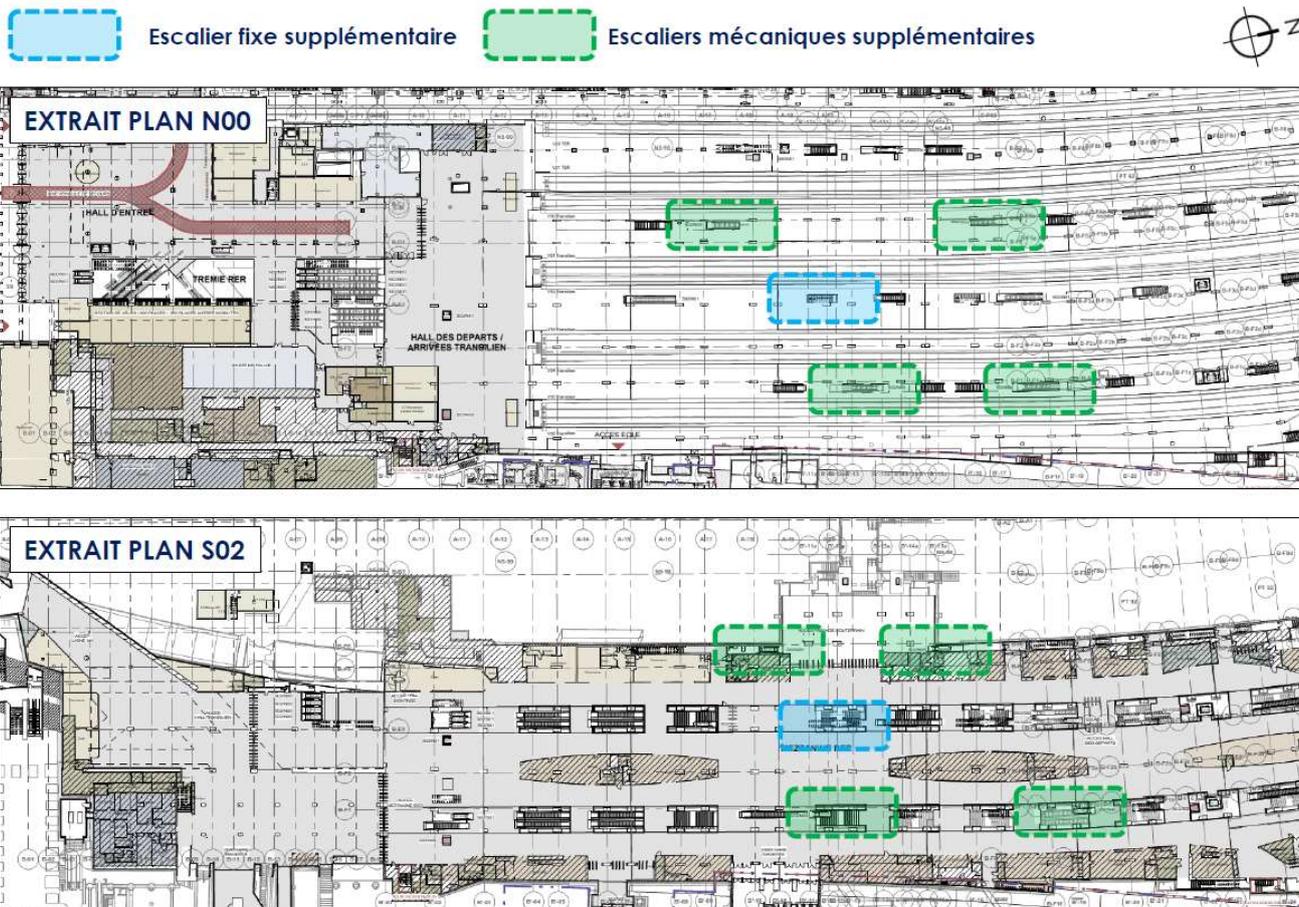


Figure 25 : Liaisons verticales supplémentaires du PCM

Dans la continuité du projet Mass Transit, le projet est aussi adapté pour améliorer les flux voyageurs dans la gare souterraine. Un escalier mécanique et un escalier fixe ont été ajoutés dans la trémie RER desservant les étages S01/N00

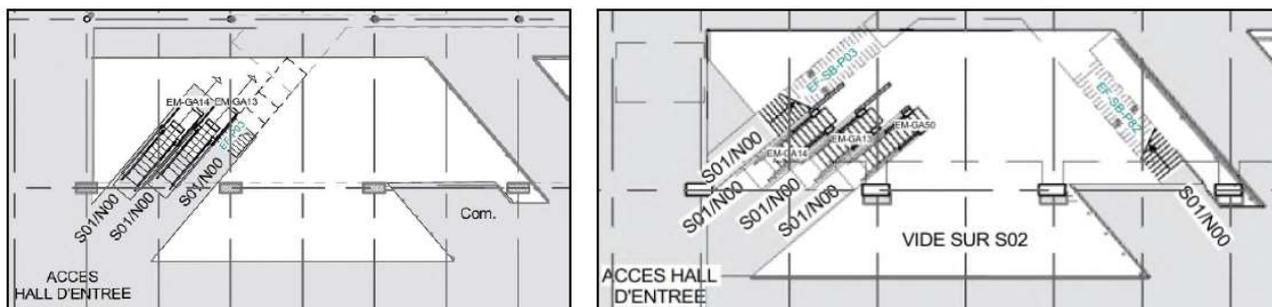
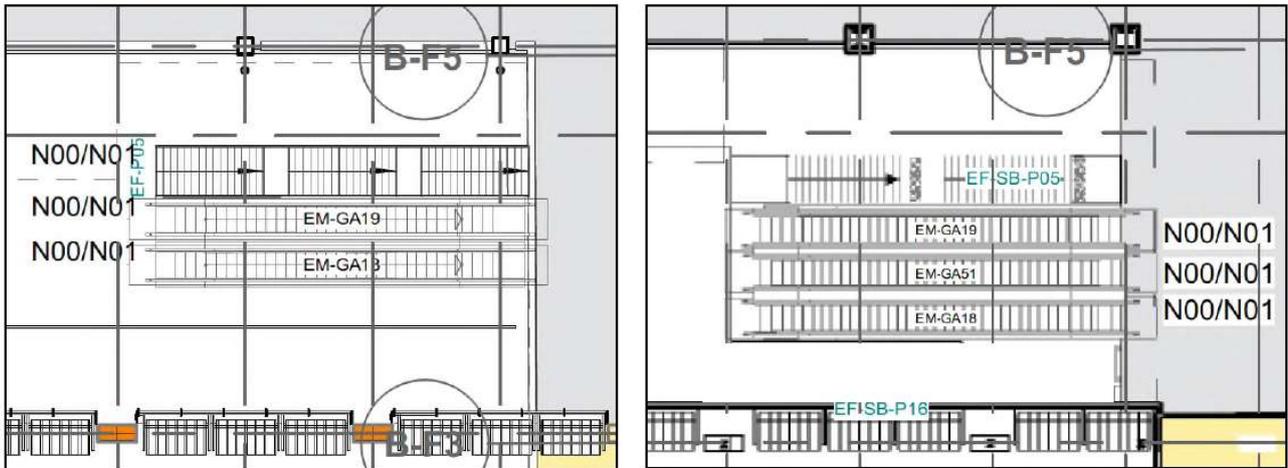


Figure 27 : Extrait PC4 – Plan S01 du DPC (gauche) et du PCM (droite)

Également dans la trémie RER, un escalier mécanique desservant les étages N00/N01 a été ajouté.



- **Amélioration des conditions de circulations de la passerelle 3**

La passerelle 3 sera équipée de 3 escaliers mécaniques et de 5 escaliers fixes complémentaires afin d'améliorer les accès aux quais TER, Intercités, TGV et Thalys.

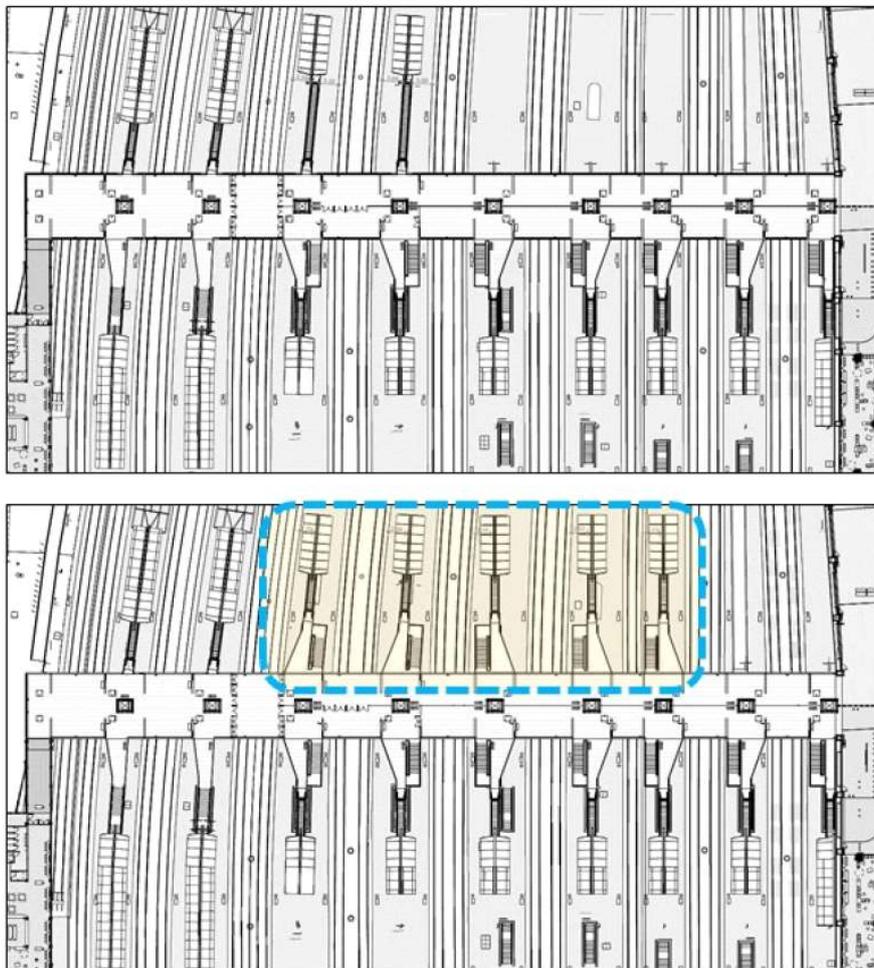


Figure 34 : Extraits PC4 du DPC (haut) et PCM (bas) montrant la création des accès supplémentaires aux quais

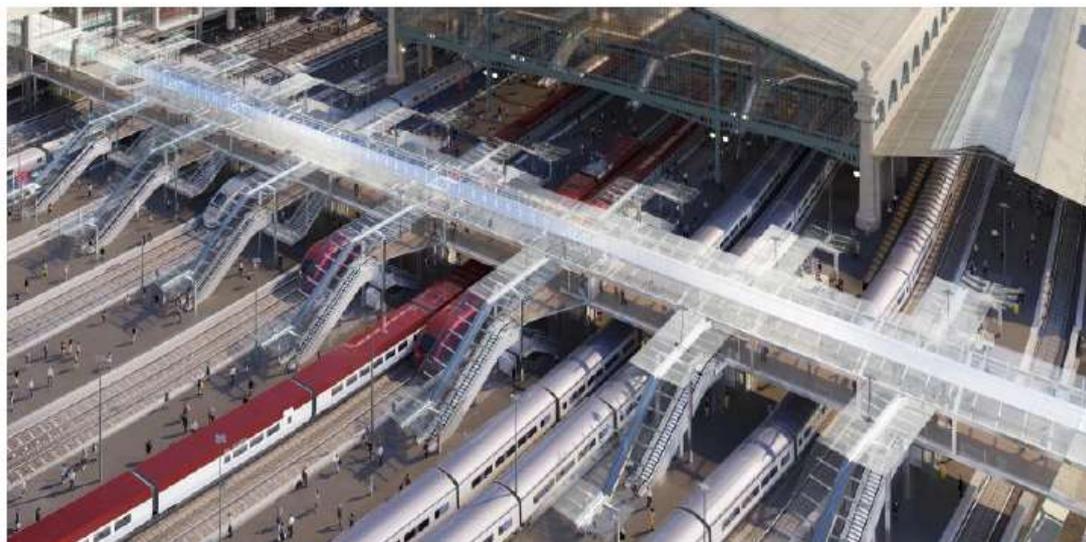


Figure 35 : Les accès aux quais depuis la passerelle N°3 – Permis de Construire Modificatif

- **Amélioration des circulations verticales entre le N01 et le N04**

La circulation verticale dans l'atrium Nord a été repensée pour être plus claire et rapide pour le public. L'ascenseur au nord du hall du Terminal de Départs dessert désormais tous les étages du N01 au N04. Dans le projet du PC initial cet ascenseur ne desservait pas le niveau N01. Les escaliers mécaniques sont réorganisés pour être plus facilement repérables avec un enchaînement plus intuitif pour le public. Ces évolutions améliorent l'accessibilité des espaces paysagers.

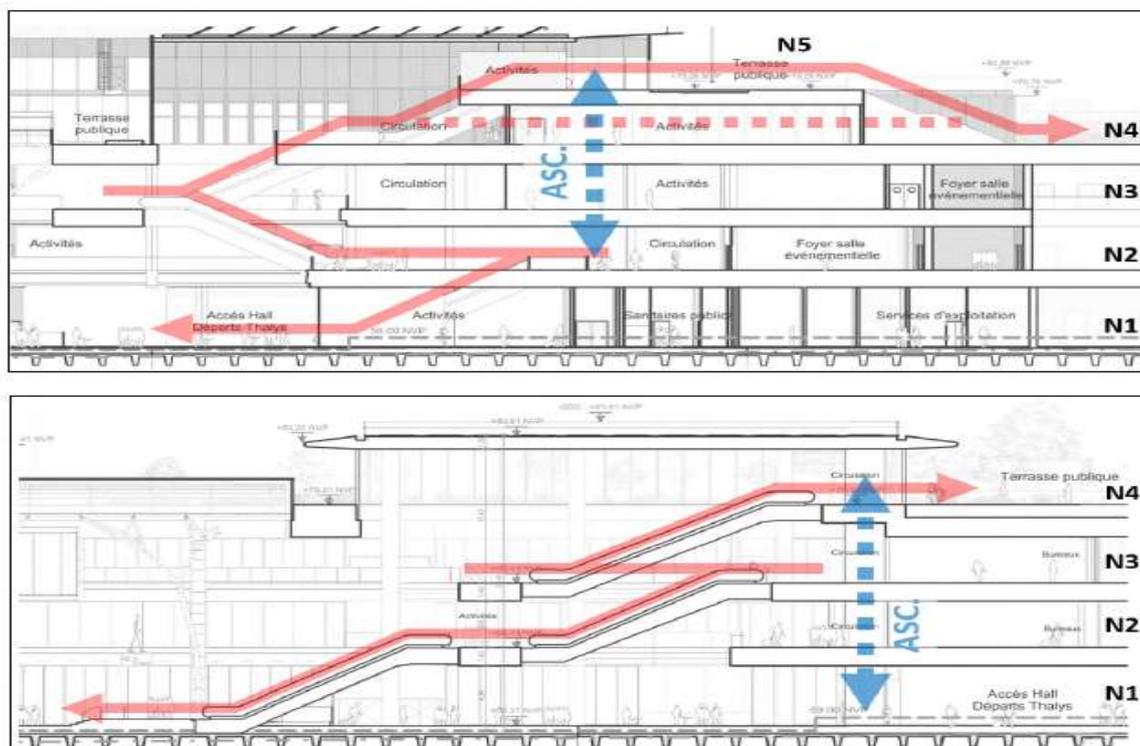


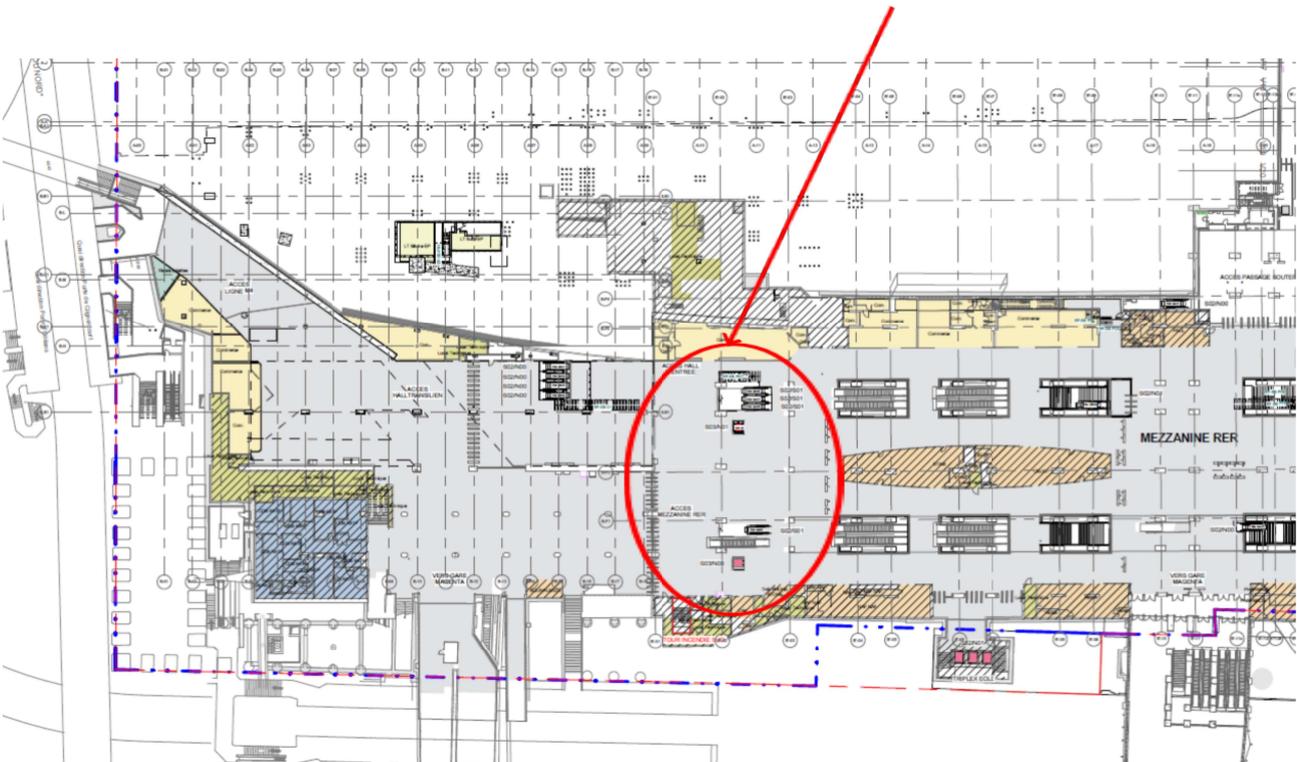
Figure 38 : Coupes schématiques montrant l'amélioration de la circulation verticale dans l'atrium Nord entre le projet du DPC (haut) et le projet modifié PCM (bas)

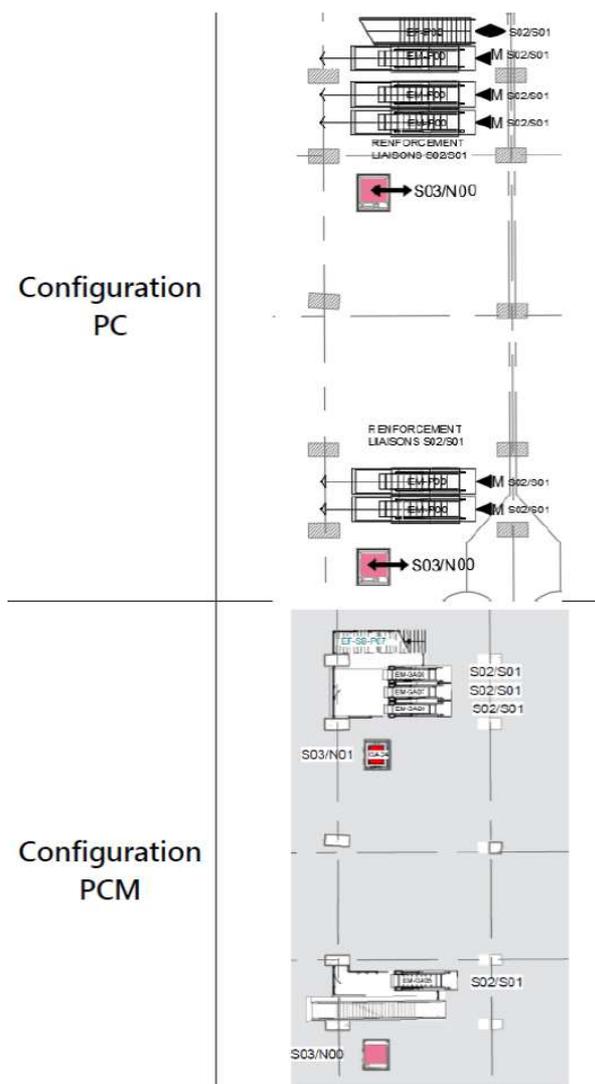


Figure 39 : Plan N01 du DPC (haut) et PCM (bas) avec repérage des escaliers mécaniques (EM's) repositionnés pour être plus facilement repérables et accessibles pour le public

Concernant la largeur des escalators, le projet respecte les dimensions nécessaires pour répondre aux enjeux liés à la gestion des flux attendue. Ces dimensions sont validées par les études de flux réalisée pare Arep flux.

Le PCM, comprend uniquement une modification sur la largeur des escaliers mécaniques au S02, suite aux contraintes de l'existant identifiées par les études techniques. Pour prendre en compte cette infaisabilité technique, la largeur des 3 escaliers mécaniques est réduite à 0.80m au lieu de 1m :





Cette modification a été fait l'objet d'une analyse par les experts (Arep Flux) concluant que cette réduction n'impacte pas les flux (Cf : mémoire en réponse à l'avis de la MRAE de juillet 2021).

Les accès à la gare et l'intégration de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison Nord

De nombreuses observations portent sur les accès à la gare, notamment sur la **préservation de l'accès à la gare par la rue de Maubeuge** et l'éventuelle réalisation d'une **passerelle permettant un accès au Nord** depuis le boulevard de la Chapelle :

« Actuellement, les voyageurs TGV ou Thalys peuvent joindre directement leur train au niveau N00 depuis les entrées ouest et sud ; ou via l'entrée du souterrain Maubeuge à l'ouest. L'illustration du hall des départs TGV/Europe dans la pièce PC4a page 40/234 ci-jointe me laisse penser qu'un accès depuis l'est de la gare à l'embarquement des grandes lignes deviendra significativement plus compliqué. L'accès par le sud à ce hall me paraît aussi être contraint par un passage forcé à l'est. La pièce PC4a page 210/234 nous dit que "le **passage souterrain Maubeuge** [...] est modifié uniquement pour l'accès aux quais des grandes lignes, qui seront condamnés et qui ne pourront fonctionner qu'en sortie"

1/ En tant que voyageur du quotidien sur TGV, je ne peux que déplorer un tel choix ; nous allons être contraint à un détour de plusieurs minutes. Il est d'ailleurs surprenant de voir que les TER ne subiront pas un tel choix, et ce malgré un flux de voyageurs conséquent. Le projet ne peut-il pas prévoir un accès secondaire direct aux TGV via le N00 ?

2/ Cela veut-il dire qu'un voyageur voulant accéder au RER E depuis l'hôpital Lariboisière sera contraint

de faire le tour de la gare par le sud ou le nord ? »⁵⁵.

« Il me paraît important de conserver un **accès à la gare par la rue de Maubeuge** au niveau de l'hôpital Lariboisière »⁵⁶.

« La requalification de la gare ne peut être pensée indépendamment de celle de TOUS les quartiers environnant la gare, Y COMPRIS AU NORD. Or, force est de constater que le projet a été conçu, et le reste, en refusant PAR PRINCIPLE de travailler sur l'**accès en gare depuis le nord**, en permettant ainsi enfin aux habitants du XVIII^{ème} arrondissement, ou arrivant via la ligne 2, un accès direct, facile et rapide aux quais sans avoir à se traîner jusqu'aux accès sud et sud-est pour réussir à accéder aux trains. Depuis le début, cette option a été écartée d'office, le jeu de la MOA consistant à trouver des prétextes pour justifier ce refus: l'engagement pris il y a quelques mois concernant l'aménagement de cette zone est simplement "d'étudier" la faisabilité, nullement de permettre RÉELLEMENT aux habitants un tel accès. Et l'étude d'impact (partie 4, page 28) acte le maintien de la position de la SNCF: l'option 4 (accès par le nord) est de nouveau rejetée, notamment au motif que..elle ne remplit pas le critère de "trop éloignée de l'angle Sud-Est et donc de l'intermodalité." Par définition, si un accès à la gare par le Nord est exigé par les résidents du XVIII^{ème} arrondissement populations, C'EST BIEN parce que ceux PAR LE SUD et le SUD-EST sont LONGS et PÉNIBLE CAR TROP ELOIGNES du nord de la gare. Refuser de nouveau cette option pour ce motif est donc une CONTRADICTION DANS LES TERMES, et marque bien le caractère fictif des affirmations d'étude complémentaires par la MOA sur le sujet. Quant à la question de la place disponible l'ASA PNE a établi un contre-projet, basé sur la transformation du pont actuel en "pont-access à la gare" dont la SNCF ne démontre aucunement qu'il n'est pas viable et ne correspond aux besoins de la population du XVIII^{ème} arrondissement »⁵⁷.

« Étant donné le développement des projets d'aménagement de Paris Nord-Est dans le 18^e (Ordener-Poissonniers, Chapelle International, Gare des Mines-Fillettes...) qui vont générer un accroissement de population donc d'usagers potentiels, il est indispensable que cette liaison vers le nord soit intégrée au projet de transformation de la gare ».

Les questions suivantes sont soulevées. **Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.**

- Le passage souterrain Maubeuge a-t-il été modifié ? Si oui, cela veut-il dire qu'un voyageur voulant accéder au RER E depuis l'hôpital Lariboisière sera contraint de faire le tour de la gare par le sud ou le nord ?

Le passage souterrain Maubeuge assure les liaisons entre la gare de surface, la gare souterraine et les quais des grandes lignes et TER. Il permet également de relier la rue de Maubeuge et au-delà l'hôpital Lariboisière.



L'entrée au passage souterrain Maubeuge existant

55 Voir observation n°21.

56 Voir observation n°89.

57 Voir observation n°120 de l'association ASA PNE.



Le passage souterrain Maubeuge

L'accès secondaire par le passage souterrain Maubeuge, qui relie la salle des échanges du RER à la rue de Maubeuge, a fait l'objet d'une rénovation récente. La SNCF a mené des travaux d'éclairage et du traitement de son ambiance. Il est modifié uniquement pour l'accès aux quais des grandes lignes, qui seront condamnés et qui ne pourront fonctionner qu'en sortie. **Les accès aux quais TER depuis le passage souterrain sont maintenus en montée et en descente.**

- Qu'en est-il de la passerelle Nord entre la gare et le Boulevard de La Chapelle ? ⁵⁸

Lors de l'enquête publique, des avis se sont exprimés pour qu'un **accès de la gare par le Nord soit étudié**. Afin

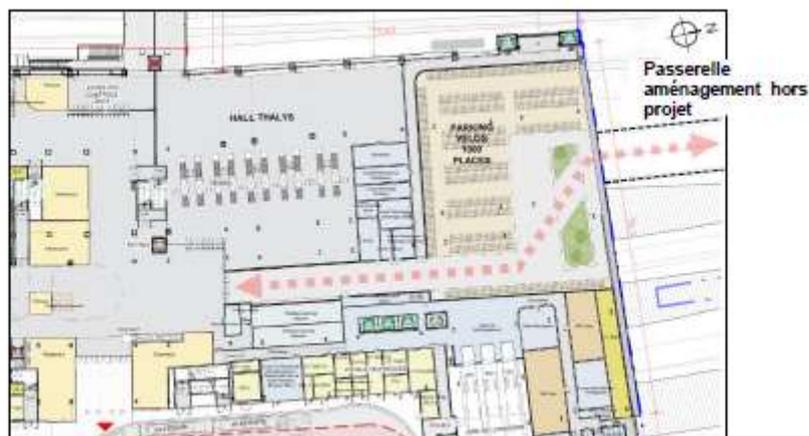
⁵⁸ Voir observation n°107.

de tenir compte desdites remarques, la SNCF a décidé d'étudier la création d'une passerelle reliant le pont de la Chapelle à la Gare du Nord. **Ce nouvel accès est hors périmètre du Permis de Construire Modificatif** et sera étudié par la SNCF et ses équipes de maîtrise d'œuvre. La passerelle est indiquée dans les visuels du dossier de demande de permis de construire à titre indicatif.



Vue aérienne Nord avant et après modification. DPC (gauche) et PCM (droite) (passerelle hors périmètre du projet)

En prévision de la réalisation éventuelle de cette passerelle, des mesures conservatoires sur la zone nord ont été mises en place. Une liaison entre le hall du terminal des départs au N01 et une place couverte au nord du projet ont été créées dans le cadre du permis de construire modificatif.



Extrait PC4 du PCM avec indication de l'arrivée de la future passerelle en cours d'étude par la SNCF

Comme cela est rappelé dans la partie 3 de l'étude d'impact actualisée, ce projet est encore à l'étude. C'est pourquoi la SA Gare du Nord n'est pas en mesure de communiquer des éléments complémentaires de ce projet en l'état des informations disponibles.

- Les informations concernant les études de faisabilité de la passerelle Nord ont-elles été communiquées en juin ? Si oui, que concluent-elles ?

L'étude d'impact actualisée intègre l'ensemble des éléments disponibles à date.
Ce sujet relève d'une maîtrise d'ouvrage SNCF, dont les études sont toujours en cours.

- Si la passerelle Nord venait à être réalisée, des pistes cyclables seront-elles créées ?

Ce sujet relève d'une maîtrise d'ouvrage SNCF, dont la programmation est toujours en cours.

Des mesures conservatoires sont prises dans notre projet, sur la façade Nord, afin d'accueillir cette potentielle liaison vers le pont St Ange.

Vélo :

Le projet StatioNord vise à renforcer l'intermodalité entre les différents modes de transport, notamment avec le vélo. Les observations sur ce sous-thème portent principalement sur **les évolutions apportées par le permis de construire modificatif (PCM) par rapport au permis initial en matières d'aménagements prévus, et d'emplacements**. D'autres contributions sur le vélo, qui ne portent pas spécifiquement sur les modifications issues du PCM, sont présentées ci-après dans les observations générales.

« *La gare du nord doit avant tout être un pôle efficace de transport. Ce qui veut dire que l'intermodalité avec d'autres modes de transport doit être le but premier de ce projet. [...] Il est essentiel que le projet comporte un parking sécurisé (surveillé) pour les cyclistes de plusieurs milliers de places sur le modèle de ce qui se fait aux Pays-Bas (Utrecht : 350 000 hab pour 12 500 places de parking vélo dans la gare). Avec un accès simple au parking depuis la rue et un accès simple aux quais depuis ce parking. Afin qu'on puisse laisser son vélo à la gare où l'emmenner avec soi dans le train. C'est un mode de transport qui a de l'avenir en Île-De-France et qui fonctionne très bien avec le train. L'infrastructure doit être dimensionnée pour 2030, pas pour 2010 ou 2020* »⁵⁹.

« **Doublement des parkings vélo** (2000 places au lieu de 1000 à l'intérieur ; 4000 places à l'extérieur) : Nous somme dubitatifs face au flou des implantations proposées »⁶⁰.

La contribution de l'association Paris en Selle⁶¹ soulève plusieurs interrogations :

« *StatioNord, le projet de transformation de la gare, est une opportunité pour faire de la gare du Nord une vitrine de l'intermodalité train/vélo, en intégrant la gare au réseau cyclable parisien et en proposant des solutions capacitaires de stationnement pour les cyclistes, aux abords de la gare, mais aussi dans un parking vélo (vélostation) accolé à la gare.*

* Synthèse des demandes de Paris en Selle *

– **7000 places de stationnement en vélostation** pour répondre aux besoins des usagers de la gare : les 2000 places en vélostation aujourd'hui prévues dans le projet semblent largement insuffisantes

– un fonctionnement simple et robuste, et des **accès directs aux vélostations**, ce qui n'est aujourd'hui pas le cas

– 3000 places de stationnement aux abords de la gare

– la bonne intégration de la Gare du Nord et des vélostations dans le réseau cyclable parisien

* Vélostation sud : Le choix d'un système automatisé de rangement des vélos ne nous semble pas adapté. Cette solution technique a été abandonnée dans les gares des Pays-Bas après plusieurs essais non concluants [...] Il nous semble essentiel de retravailler ce projet de vélostation sud et de privilégier un système simple mais robuste, sur le modèle de ce qui est prévu dans la vélostation nord. [...]

* Vélostation nord :[...] nous sommes très dubitatifs vis-à-vis de l'emplacement de la vélostation et des accès prévus, à l'extrémité nord du projet. La vélostation nord est placée dans un recoin et ne bénéficie pas d'un accès direct aux rues alentour. Sans l'assurance que la passerelle nord sera réalisée, cette vélostation risque d'être complètement inutilisée. [...] Le cheminement depuis la rue du Faubourg Saint-Denis jusqu'à la vélostation nord est également difficilement lisible. La circulation via le hall des départs ou les quais bus générera inexorablement des conflits d'usage importants avec les piétons pressés »⁶².

- Quelles sont les évolutions prévues dans le permis de construire modificatif pour améliorer l'accessibilité à la gare pour les cyclistes et l'intermodalité avec les vélos ? Où seront situés précisément les parkings vélo ? Quelle sera leur capacité ?

Sur les vélos : cf étude d'impact actualisée, partie 4, point 5.1.2.3 sur les stations de vélos de la gare p89

Le projet inclut deux espaces de parking vélos, un au Sud accessible depuis les niveaux N00 et N1 avec une capacité de 1 000 places + 200 places pour les nouvelles mobilités (trottinettes, segway, etc.) et un deuxième au Nord au niveau N01 avec une capacité de 1 000 places. En effet, à l'issue de l'enquête publique, la SA Gare du Nord 2024 s'est engagée à augmenter les capacités de stationnement vélos au sein du Projet. La création d'un deuxième parking vélo permet de porter la capacité en stationnement vélos à 2 000 places au lieu des 1 200 places inscrites dans le Permis de Construire (pour rappel seules 1 000 places étaient demandées dans le cahier des charges de la consultation).

59 Voir observation n°18.

60 Voir observation n°111.

61 Voir observation n°147 de l'association « Paris en selle ».

62 Voir observation n°147 de l'association « Paris en selle ».

Figure 121 : Localisation des stations vélos

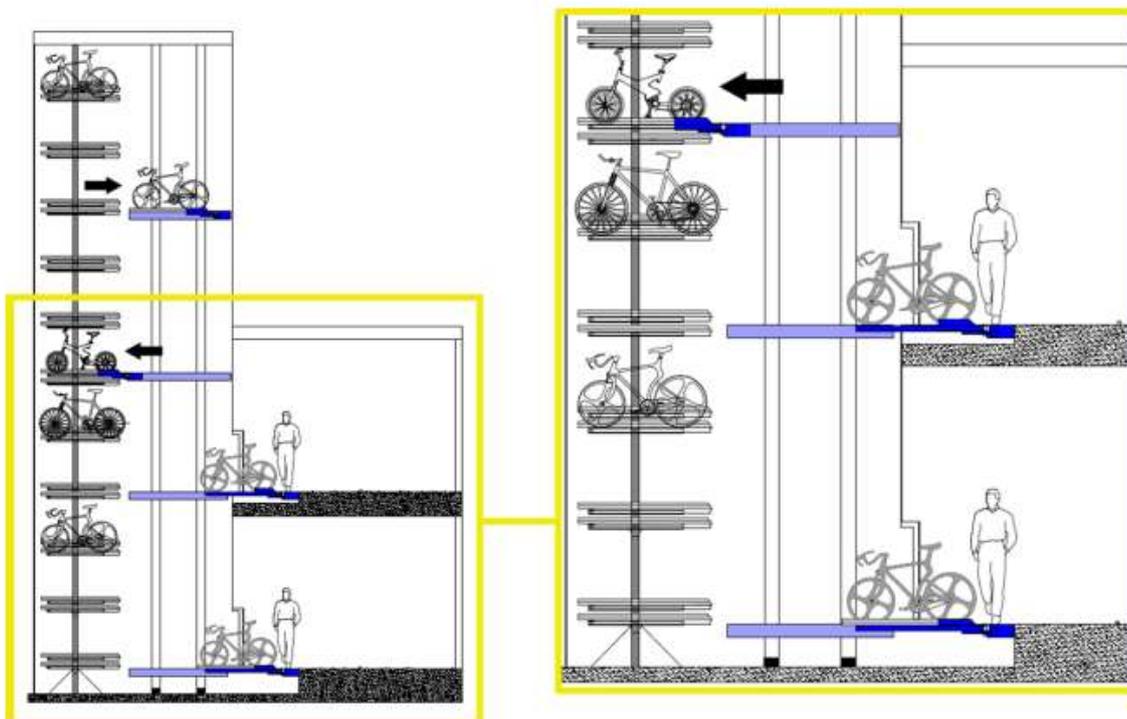


LA STATION VELO SUD

La station de vélos située au Sud sera équipée d'un système automatisé afin d'optimiser sa capacité. L'automatisation permet de stocker les vélos en hauteur, sur un espace plus adapté et limite l'emprise des voies de circulation nécessaire à la pose/reprise du vélo. Le fonctionnement prévu, décrit dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe est le suivant : la zone de station de vélos sera équipée d'un système mécanique, comme illustré ci-dessous, intégrant les espaces nécessaires (375 mm sur deux hauteurs, décalés de 200 mm à chaque niveau) et les voies de circulation pour la pose/ reprise d'un vélo. Pour une capacité de 1 000 places, 15 sas d'injection / récupération sont prévus.

Des systèmes similaires, déjà éprouvés, existent en Allemagne, au Pays Bas et au Japon.

Figure 122 : Illustration de la station vélo automatisée (Source mémoire en réponse à la MRAe)



Un service de recharge, réparation et location complète le dispositif.

Figure 123 : Vue de la vélo-station depuis le hall d'entrée de la gare (parvis) (VPA)



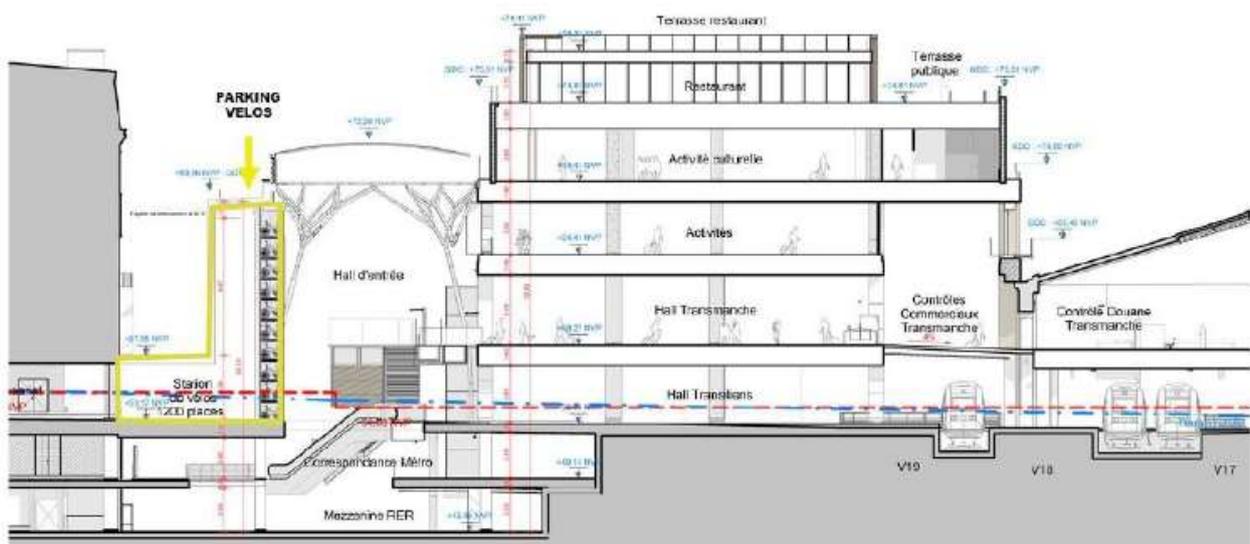
LA STATION VELO NORD

À l'extrémité Nord du projet, la deuxième station de vélos est non automatisée et est basée sur un principe de stationnement de vélos en double rack. Ce principe permet de doubler la capacité de stockage des vélos et de réduire les surfaces au sol des locaux de stationnement.

Figure 124 : Image de référence : exemple de rack à vélos



Figure 125 : Coupe de principe sur le terminal des départs avec la station de vélos sud (VAP)



Les places de stationnement vélos dédiées aux utilisateurs des espaces de coworking sont incluses dans la capacité de la station de vélos de 2 000 places. La surface de plancher des espaces de coworking est de 4 700 m². Une place de stationnement de vélo est proposée pour chaque tranche de 50 m² de surface de plancher, soit 94 places dédiées aux espaces de coworking.

Les bâtiments de bureaux disposeront chacun d'un local vélo situé au niveau N00. Chaque local sera accessible directement depuis la rue de Maubeuge, par le passage sous porche ou par le hall. Ces bâtiments disposeront également d'une zone de vestiaires équipés de douches, sanitaires et casiers conformément aux exigences du label BREEAM.

Le bâtiment situé au 110 bis rue de Maubeuge dispose d'une surface de plancher de 2 979 m² de bureaux. Une place de stationnement de vélo est proposée pour chaque tranche de 50 m² de surface de plancher, soit un local d'une capacité de 60 places vélos. Le bâtiment situé au 112 rue de Maubeuge dispose d'une surface de plancher de 5 400 m² de bureaux. Une place de stationnement de vélo est proposée pour chaque tranche de 50 m² de surface de plancher, soit un local d'une capacité de 108 places vélos.

- Les dispositifs envisagés font l'objet d'études approfondies avec les futurs exploitants et les différents spécialistes consultés.

- Le nombre de place de stationnement en vélostation à l'intérieur de la gare peut-il encore progresser ?

Notre Projet a atteint sa capacité maximale de stationnement vélos à l'intérieur de la gare.

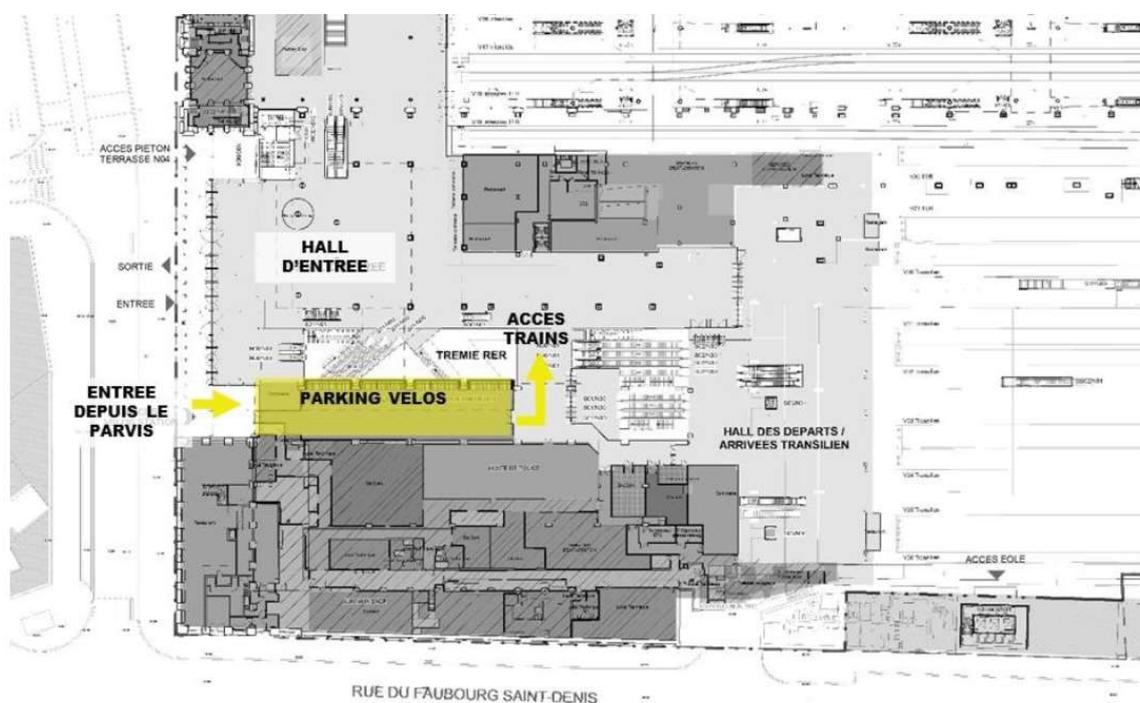
- Pourquoi un choix de système automatisé de rangement des vélos a-t-il été opéré pour la vélostation sud ? Ce choix peut-il évoluer vers le même système qu'en vélostation nord (système de stationnement de vélos en double rack) ?

Cf développement ci-dessus

- Quels cheminements permettront aux cyclistes de quitter le parvis pour entrer dans la vélostation Sud ?

Cf PC 4, notice architecturale

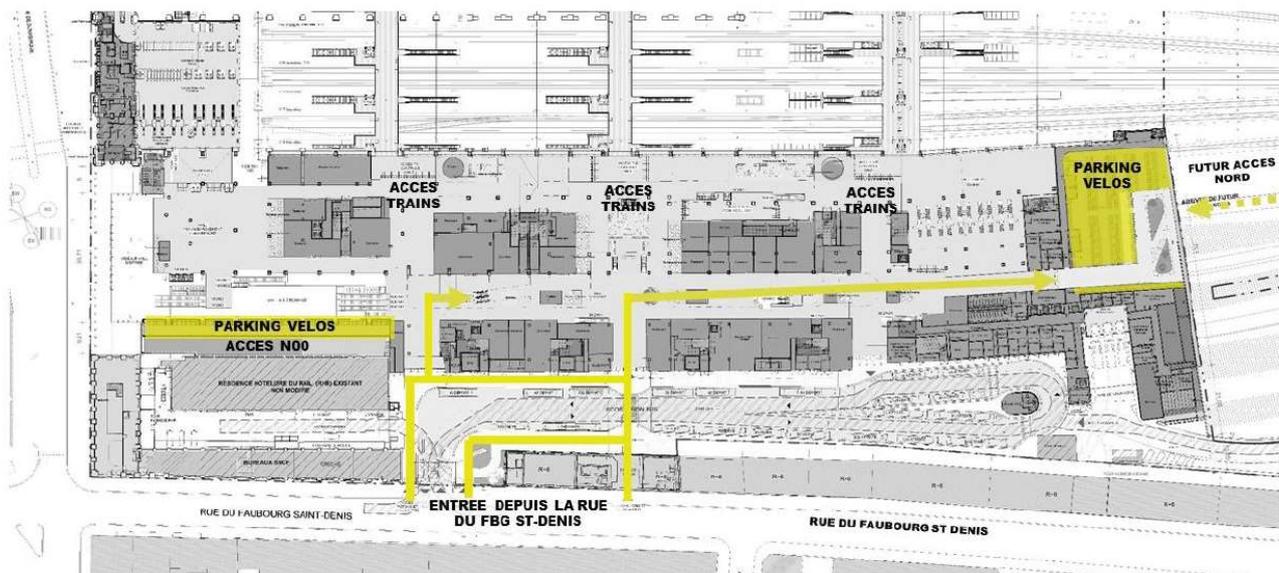
La station de vélos au N00 est directement accessible depuis le parvis – pour les usagers du Transilien. La station de vélos est très visible et facilement repérable depuis le hall d'échanges et la trémie RER.



Accès à la station de vélos depuis le parvis de la gare, niveau N00

- Quels cheminements permettront aux cyclistes d'entrer dans la vélostation Sud par la rue du Faubourg Saint-Denis au N01 ? Est-il prévu de relier entre eux les deux niveaux de la vélostation (escalier avec rampe vélo ou pente adaptée pour se déplacer entre les niveaux, vélo en main) ?

Les personnes entrant dans le Terminal des Départs par les trois accès depuis la Rue du Faubourg Saint-Denis devront avoir le pied à terre et le vélo à la main pour assurer des conditions d'accès sécurisées.



Niveau R+1

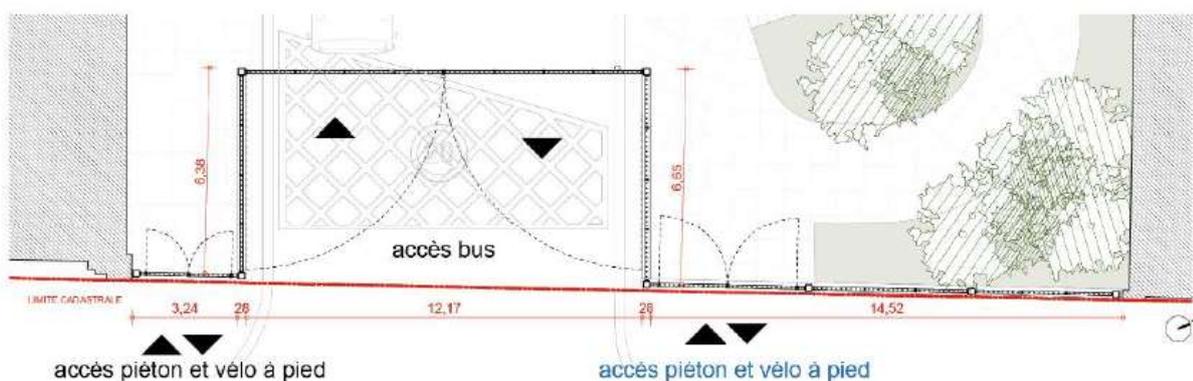
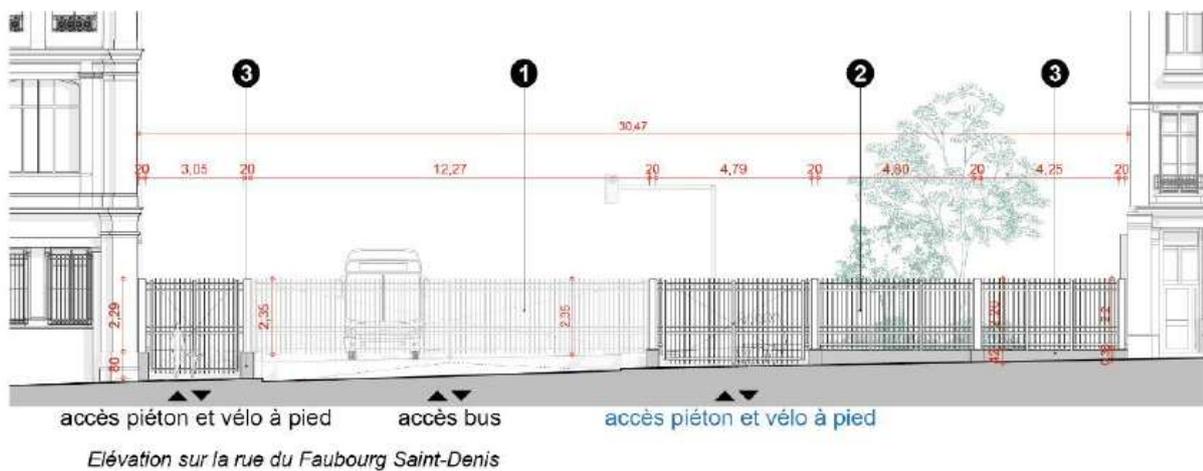
Accès à la station de vélos depuis l'Ecostation, niveau N01 et le futur accès nord

- Quelles mesures seront prises pour faciliter le cheminement des cyclistes entre la rue du Faubourg-Saint-Denis et l'entrée nord de la vélostation sud (trottoir de faible largeur – 4 m) ? Un cheminement dédié aux cyclistes, indépendant du flux piéton, est-il prévu ?

L'accès des modes doux depuis la rue du Faubourg Saint-Denis est réaménagé, pour permettre le passage sécurisé des vélos et des piétons vers l'Ecostation bus, le hall des départs et la station de vélos.

L'entrée de l'Ecostation est élargie, pour permettre un passage sécurisé des piétons et des vélos. Une protection latérale type muret est prévue entre le flux des bus et le flux des modes doux. Une deuxième protection type potelet métallique est mise en place, pour sécuriser les piétons des passages des vélos. Des feux sont mis en place pour sécuriser l'accès des bus.

Un nouvel accès est créé en lieu et place du 177 rue du Faubourg Saint-Denis améliorant l'accessibilité au site. Cette nouvelle entrée est séparée des voies de bus par une clôture, un aménagement paysager permet de guider les visiteurs vers un cheminement sécurisé.



- Y aura-t-il un cheminement dédié entre le parking vélo sud et la gare pour garantir aux usagers un accès rapide et le plus direct possible aux trains ?

Cf dito

- La vélostation nord sera-t-elle construite si la passerelle nord n'est pas réalisée ? Son emplacement peut-il être revu avec des accès directs depuis la rue, et jusqu'aux quais ?

Oui pour le maintien de la seconde vélo station au Nord. cf détail sur accès vélo station nord ci-dessus, qui sera possible via le FSD.

- Qu'est-il prévu pour favoriser la sécurité des cyclistes et pour limiter les conflits d'usage, notamment avec les piétons ?

Cf dito

- Quelles seront les grilles tarifaires de l'accès aux vélostations ?

Ce sujet sera déterminé par l'exploitant, qui est en cours de consultation.

- Une signalétique spécifique pour les cyclistes est-elle prévue ?

Une signalétique est effectivement envisagée pour les cyclistes.

- Est-il possible d'ajouter des emplacements vélo au parking souterrain de la Gare du Nord, au 1^{er} sous-sol ?

Dans le cadre du Protocole, SNCF plantera 1000 nouvelles places de vélo dans la gare.

Intermodalité avec les bus et modification de l'entrée de l'écostation de bus

Les contributions sont nombreuses au sujet des circulations en bus à partir de la gare ou dans ses abords. La plupart des questions posées sont analysées dans le thème des abords de la gare. Toutefois, la question spécifique de l'**intermodalité avec les bus** et donc de la nouvelle entrée de l'éco-station de bus sera traitée dans ce chapitre. Globalement, **cette nouvelle entrée reçoit un accueil positif** même si quelques avis n'approuvent pas la démolition de l'immeuble du 177 rue du Faubourg Saint-Denis.

*« La configuration de la nouvelle entrée de la station de bus rue du Faubourg St-Denis est une **avancée positive**. En effet, la précédente était étroite, et avec la même difficulté que le passage de bus aujourd'hui allait poser des problèmes de sécurité plus important. En effet, avec plus de monde accédant par ce côté à la fois à la nouvelle station de bus, plus propre et plus attractive donc plus de monde viendra y prendre le bus, et l'accès au nouveau hall des départs de train le risque était d'avoir plus de gens marchant sur la route pour y entrer. La cohabitation entre les bus et les piétons ou les cyclistes s'avéraient dangereuse. **En supprimant un immeuble et en créant un passage piéton large la sécurité des piétons est mieux assurée** »⁶³.*

*« **Élargissement de l'accès à l'écostation bus** ; C'est un **point positif** qui malheureusement nécessitera la démolition d'un beau bâtiment (177 rue du Faubourg Saint-Denis), que nous découvrons ici. Par ailleurs, les schémas graphiques d'illustration comportent une grille de séparation entre la voirie et la gare qui contredit ce besoin de démolition »⁶⁴.*

*« Dans le permis de construire modificatif il est indiqué qu'un immeuble sera détruit pour agrandir l'accès à la gare routière et donc à la gare tout court, cela semble être une solution de bon sens. D'où le débat du traitement de la rue du Faubourg Saint-Denis à cet endroit précis et de la liaison avec les aménagements de la gare de l'est, dans une logique de cheminement cohérent pour les piétons et cyclistes. D'un point de vue de l'aménagement urbain, **ce nouvel accès est à la gare est en tout cas un aspect positif du projet**, renforçant l'ouverture de la gare sur son quartier et vers sa voisine »⁶⁵.*

*« **Je préférerais le projet initial qui était plus cohérent**, je suis à 100% **contre la destruction du bâtiment** 177 rue du faubourg saint Denis, l'immeuble est remarquable et dans un état très bon. On pourrait le garder et faire du logement social. À une époque où l'on ne sait plus où construire on se permet de démolir alors que c'est pas indispensable. Il faut rénover la Gare du Nord pas détruire un beau bâtiment »⁶⁶.*

- Quelle modification le permis de construire modificatif a-t-il apporté à l'écostation bus ?

Cf étude d'impact actualisée, partie 4, point 5.1.2.2 p86 et s

L'implantation du terminal de départ contigu à l'Ecostation bus facilitera les échanges entre les différents modes de transport (vélos, trains, bus...).

L'entrée de la gare routière, depuis la rue du Faubourg Saint Denis, sera élargie pour permettre un passage sécurisé des vélos vers la vélostation qui sera implantée au niveau hall des Départs. Des feux seront mis en place pour sécuriser l'accès des bus.

Le quai d'arrivées de l'Eco station sera implanté du côté du passage couvert qui donne accès à la rue du Faubourg Saint-Denis et à la batterie des trois ascenseurs qui distribueront la salle d'échange des RER et de Magenta, ainsi que le hall Transilien. Le quai de départ sera contigu au hall des Départs. Il sera abrité par le porte-à-faux du bâtiment et animé par les façades des commerces et les salles d'attente des voyageurs.

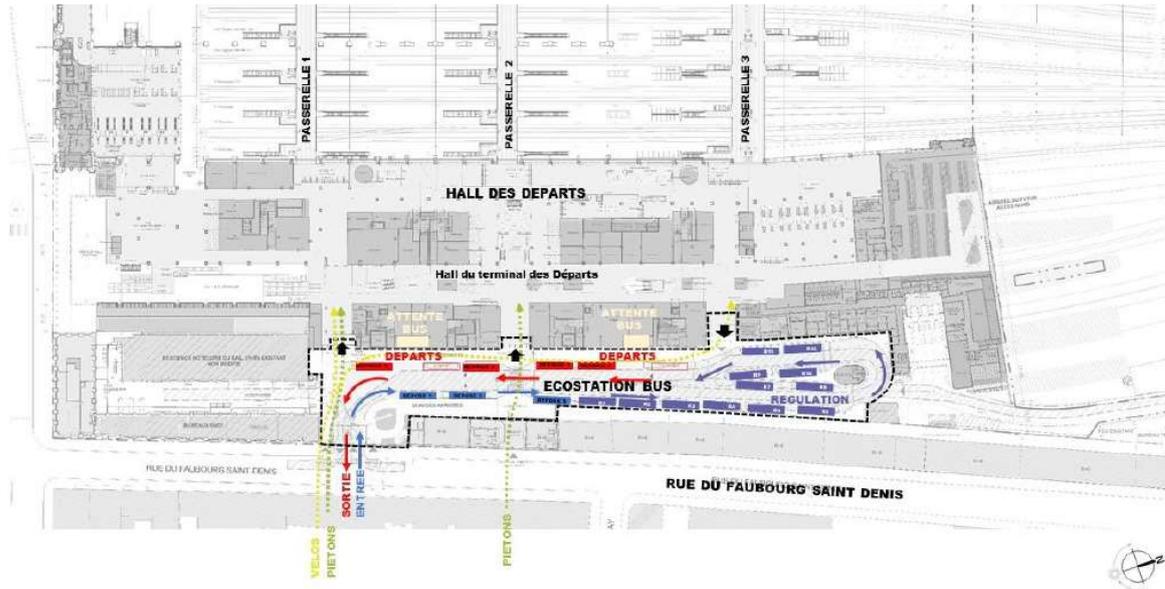
63 Voir observation n°104.

64 Voir observation n°111.

65 Voir observation n°107.

66 Voir observation n°113.

Figure 115 : l'Ecostation bus (VPA)



À noter que la configuration de l'Ecostation bus a été étudiée de manière à prendre en considération les évolutions des itinéraires de bus de la gare dans le cadre du projet de nouveau réseau de bus parisien (projet porté par la RATP suite aux décisions du Conseil d'Ile-de-France Mobilités et la Ville de Paris), présenté dans la partie 1 de l'étude d'impact).

- Pourquoi l'immeuble du 177 rue du Faubourg Saint Denis est-elle prévue dans le PCM ? Ne pouvait-on pas prévoir une autre solution ?

Au 177 rue du Faubourg Saint-Denis, le projet prévoit la démolition d'une partie du bâtiment afin d'agrandir l'accès à l'Ecostation bus et d'élargir le champ de vision sur les accès au Terminal des Départs depuis la rue du Faubourg Saint-Denis. Une petite place est aménagée, et des végétaux y sont plantés. L'accès à la tour incendie limitrophe au bâtiment du 177 est conservée.

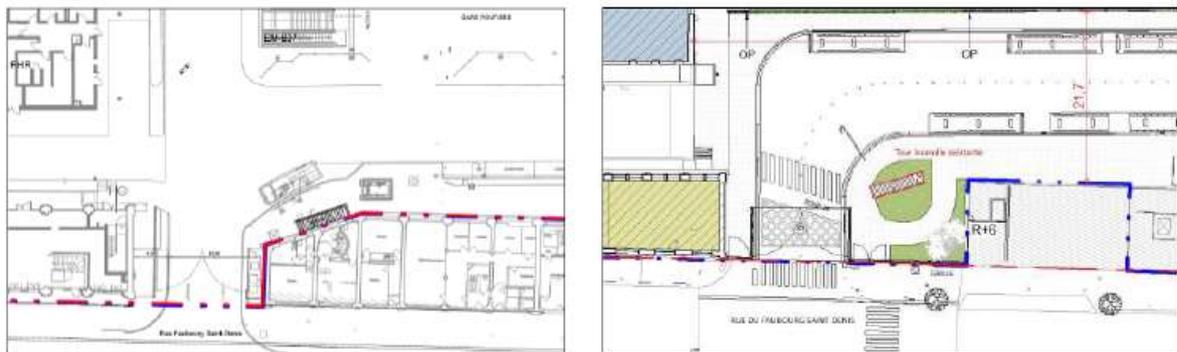


Figure 117 : Accès à la gare routière : Etat existant (gauche) Etat projeté (droite)

Figure 118 : vue de la gare routière depuis le Faubourg Saint-Denis en situation actuelle en haut et en situation projet en bas (VPA)



Figure 119 : aménagement de l'Ecostation bus (RATP)



Une grille périphérique permet de sécuriser l'enceinte de la gare routière la nuit.

L'entrée de l'Ecostation est élargie, pour permettre un passage sécurisé des piétons et des vélos. Une protection latérale type muret est prévue entre le flux des bus et le flux des modes doux. Une deuxième protection type potelet métallique est mise en place, pour sécuriser les piétons des passages des vélos. Des feux sont mis en place pour sécuriser l'accès des bus.

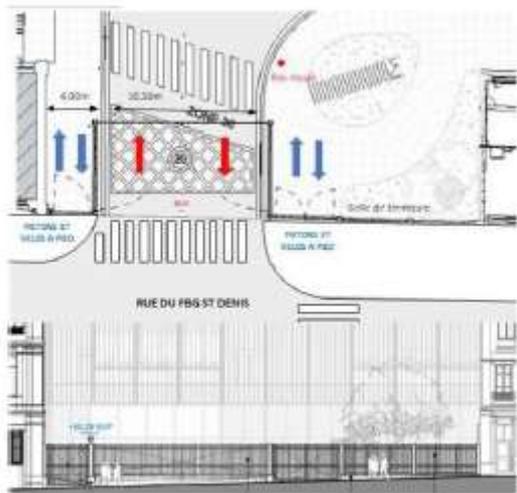


Figure 120 : Détail en plan sur l'accès de l'Ecostation bus

B/ Autres observations sur les déplacements en gare et l'intermodalité

Circulations et intermodalité (bus, piéton, taxi, vélos)

Les adversaires du projet considèrent que l'opération va complexifier les trajets au sein de la gare :

« C'est en premier lieu une incohérence de détruire la nouvelle gare construite il y a 10 ou 15 ans et dans laquelle on circule assez bien »⁶⁷.

« La construction d'un énorme bâtiment de plusieurs étages est toujours prévue sur la gare des bus, ainsi que l'aménagement d'une galerie commerciale de 300 mètres de long, **rallongeant le parcours de beaucoup d'usagers** »⁶⁸.

« Le projet présenté reste un projet commercial et non pas un projet visant à améliorer la circulation et le confort des voyageurs. Les preuves les plus flagrantes en sont l'obligation de passage par le centre commercial pour accéder aux trains et le temps supplémentaire de marche associé à ce parcours du combattant qui est de plusieurs minutes ! Comment vont faire les personnes âgées ? Celles avec de nombreux bagages ? Avec des enfants ? [...] Ce projet doit être annulé et remplacé par un véritable travail **d'amélioration de la circulation dans la gare en prenant en particulier en compte les entrées Nord et Est**. Ce doit être un projet pour les voyageurs grandes lignes et les voyages quotidiens en transports en commun et qui doit tenir compte du quartier »⁶⁹.

« L'évolution de la fréquentation de la gare est liée principalement à l'extension du RER E (projet Éole). Le nouveau bâtiment ne concernera que la gestion des flux grandes lignes et RER B/D. Mais il n'est toujours entretenu un **flou dans la justification du besoin d'agrandir la Gare du Nord**. Il est navrant de constater qu'il a fallu une évolution du projet pour que les résultats de l'étude de flux soient un peu moins mauvais. **Le fonctionnement restera non optimal** : répartition des voyageurs entre les passerelles Eurostar et incapacité à remplir un Thalys complet. L'étude de flux n'analyse pas le fonctionnement de la zone commerciale qui répartira les flux entre les différentes entrées et passerelles

67 Voir observation n°31.

68 Voir observation n°61.

69 Voir observation n°69.

(Eurostar, Thalys, passerelles générales). **Il n'est pas déterminé si l'effet de faire transiter des flux de voyageurs par une surface commerciale sera positif ou négatif** »⁷⁰.

« **Les flux** : il ne peut être décemment soutenu que la conciliation d'une surface commerciale de 15 000 m² au sein de la 1^{ère} gare d'Europe n'aura pas d'impacts sur le cheminement des usagers de transport.. La Tribune du 3 septembre 2019 d'un collectif d'architectes, d'urbanistes et d'historiens de l'art (dont Jean Nouvel et Roland Castro) reste plus que jamais d'actualité (https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/09/03/le-projet-de-transformation-de-la-gare-du-nord-est-inacceptable_5505639_3232.html): "Le projet prévoit d'interdire l'accès direct aux quais tel qu'il se pratique aujourd'hui. Qu'il aille à Soissons (Aisne) ou à Bruxelles, le voyageur devra d'abord monter à 6 mètres de hauteur dans le centre commercial, tout à l'est de la gare, puis accéder aux quais par des passerelles, des escaliers et des ascenseurs. Cela veut dire : plus de distance à parcourir, des temps d'accès nettement augmentés." => **Les contre-arguments du PCM ne sont pas à la hauteur de cet enjeu** »⁷¹.

« **L'accès au Hall Thalys**, situé au nord du nouveau bâtiment, semble loin du métro et de l'arrivée des taxis, Ceci va prolonger les temps d'accès aux trains pour les voyageurs qui prennent le Thalys. Actuellement les Thalys partent des voies 5-6 et sont à proximité des arrivées taxis et métro ligne 4. Avec le nouveau projet il faudra traverser toute la gare et le nouveau bâtiment pour accéder à la zone de départ, puis emprunter la passerelle et descendre sur le quai. Cette option ne semble pas du tout pratique »⁷².

Pour la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), malgré les modifications apportées par le PCM, les défauts majeurs du projet demeurent :

« – **Sur-saturation de l'angle sud-est de la gare** en ajoutant aux flux du quotidien ceux des Grandes Lignes, du Transmanche et des commerces et activités abrités par le nouveau bâtiment.
– **Complexification et allongement des accès aux Grandes Lignes.**
– **Aucune certitude d'amélioration des flux du quotidien**, prenant en compte l'augmentation des flux voyageurs dans les prochaines années...et la clientèle propre aux commerces. »⁷³.

Les partisans du projet estiment quant à eux que la transformation de la gare est nécessaire tant la situation est dégradée :

« **Projet indispensable pour la première gare d'Europe qui n'est plus à la hauteur** »⁷⁴.

« **Non la gare ne va pas devenir une immense centre commercial qu'il faudra traverser pour pouvoir prendre son train. Le projet présenté ici montre bien au contraire que les activités commerciales sont nettement séparées des activités ferroviaires.** »⁷⁵.

« **Prendre un train doit être une expérience agréable et la Gare du Nord ne le permet pas actuellement. Nous sommes des voyageurs fréquents sur la ligne jusqu'à Lille et nous déplorons l'absence d'espaces pour s'asseoir de salles calmes pour travailler et de commerces (le gros et vilain mot) . Stationord selon ce que nous observons pallie à ces manques et devrait permettre de rendre nos voyages moins pénibles lors de nos attentes. Nous sommes ravis de la séparation des arrivées et des départs** »⁷⁶.

Quelques contributions évoquent des points particuliers concernant par exemple les déposes-taxis, les parkings à vélo ou les attroupements autour des tableaux d'affichage.

« **Opposition à une nouvelle dépose taxis rue du faubourg saint-Denis, source d'engorgement supplémentaire et de bruits par rapport à un trafic déjà saturé** »⁷⁷.

« **La présence d'un parking à vélo couvert et sécurisé vient compléter le dispositif, mais il faudrait savoir combien pourront également être accueillis en extérieur pour compléter et tenir compte de l'accroissement exponentiel de cyclistes sur Paris qui ne devrait pas baisser au cours des prochaines**

70 Voir observation n°131.

71 Voir observation n°20.

72 Voir observation n°92.

73 Voir observation n°77.

74 Voir observation n°90.

75 Voir observation n°110.

76 Voir observation n°112.

77 Voir observation n°64.

années »⁷⁸.

« Pour les usagers de la gare du Nord e, plus particulièrement ceux de la ligne H auxquels j'appartiens, ce projet de transformation de la gare du Nord est aussi coûteux qu'inutile. Nous préférons, de loin, une réelle connection avec Paris, des trains de nuits, des horaires respectés. Depuis plus d'un an, les travaux sur la ligne sont incessants, compliquant fortement la vie des banlieusards »⁷⁹

« les **tableaux d'affichage des trains ridiculement petits qui créent des effets d'agglutinement** alors même que des écrans publicitaires géants occupent les points de vue de la gare »⁸⁰.

Les questions suivantes sont soulevées. Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.

- L'étude de flux a-t-elle été mise à jour dans le cadre du permis de construire modificatif ? De quand date-t-elle ?

L'étude d'impact actualisée intègre les études de flux mises à jour selon les modifications du Projet dans le cadre du PCM.

Cette étude est présentée dans la Partie 5, en Annexe 4.

- L'Eco-station bus serait réduite en surface d'accueil des véhicules. Le retour des lignes dont les arrêts sont actuellement reportés serait-il envisagé dans la gare ? Dans l'affirmative, comment sera organisée l'attente de prise en charge des passagers dans l'espace réduit ?

Le permis de construire modificatif ne modifie pas l'aménagement général de l'écostation bus (configuration, desserte, zones d'attente etc). Cependant, il prévoit **d'élargir l'accès à l'écostation bus** depuis la rue du Faubourg Saint-Denis afin de tenir compte des recommandations de la Commission d'Enquête Publique et des engagements pris par la SA Gare du Nord 2024. Le bâtiment du 177 rue du Faubourg Saint-Denis est démoli (hors sous-sol), l'accès bus est élargi et une place urbaine est créée permettant un nouvel accès pour les piétons et les vélos.

La configuration de l'écostation bus en phase cible reste inchangée, par rapport au Permis de Construire.

- Pourquoi ne pas avoir prolongé la rampe bus de l'éco station vers le nord jusqu'au pont pour désengorger la circulation ?

La solution proposée est incompatible avec le projet et les contraintes de site, sur les points suivants :

- Le maintien de la rampe de bus et son prolongement ne pourraient pas être réalisés compte tenu de la localisation du nouveau bâtiment.

Nous rappelons que la localisation de ce nouveau bâtiment est justifiée par nos réponses en phase d'enquête publique (cf annexe 18 de la CEP)

- Le prolongement de la rampe bus vers le nord jusqu'à l'entrée de la Chapelle est incompatible avec le calibrage de la voie logistique et l'accès principal des livraisons de la gare, situé à cet endroit (39 chapelle). Par ailleurs, la présence d'un certain nombre de bâtiments et dispositifs d'équipements ferroviaires ne permettrait pas de faire les travaux nécessaires à la circulation des bus.

78 Voir observation n°57.

79 Voir observation n°103.

80 Voir observation n°33.

3.3.4 Thème 4 : enjeux environnementaux

Le thème 4, relatif aux enjeux environnementaux du projet, a concerné 25 observations parmi les 149 observations recueillies au cours de la PPVE.

A/ Observations liées à des modifications apportées par le PCM

Impacts du projet modifié sur l'effet d'« îlot de chaleur »

Les contributions suivantes illustrent les questionnements du public, parfois sur des aspects assez techniques, concernant les conséquences du projet sur les effets d'îlots de chaleur, pour les usagers de la gare comme pour les riverains de la rue du Faubourg Saint-Denis qui craignent les phénomènes de réverbération. L'impact des nouvelles constructions et/ou démolitions sur les courants d'air, ou sur les structures des bâtiments avoisinants sont aussi questionnés :

*« L'étude d'impact actualisée [...] décrit une diminution prévisible de « l'effet chaleur » pour les usagers de la gare, mais en ce qui concerne les immeubles de la rue du Faubourg Saint-Denis, elle ne prend pas en compte la construction d'un **bâtiment de plusieurs étages** qui va bloquer une arrivée de vent du Sud-Ouest. L'îlot de chaleur sera aussi aggravé par la démultiplication de la réverbération solaire dans cette zone »⁸¹.*

« LES SURFACES VITRÉES DU NOUVEAU BÂTIMENT : UN ÎLOT DE CHALEUR POUR LES IMMEUBLES DU FG SAINT-DENIS :Le nouveau bâtiment qui sera construit sur la station de bus comporte des surfaces vitrées importantes qui, lors des périodes chaudes, renverront la chaleur vers les immeubles d'habitation du faubourg Saint-Denis. Le verdissement prévu sur le toit n'empêchera pas ce phénomène »⁸².

*« Dans le cadre de la demande de permis de construire modificatif, une **étude a été produite sur les possibles modifications de températures locales** que pourrait induire la nouvelle architecture. N'étant pas un « spécialiste de la spécialité » j'aimerais savoir si l'on parle d'un effet physique et, si c'est le cas quel est cet effet. **Ne risque-t-il pas d'être amoindri, voire annulé par un effet contradictoire, à savoir la réverbération des rayons solaires entre deux façades réfléchissantes ?** Cette étude décrit la modification de circulation de l'air engendrée par la construction des terrasses végétalisées et l'impact positif de l'espace vert sur la température ambiante de la gare. Elle présente les conséquences positives en terme de confort au niveau des variations de température pour les usagers et riverains. Je ne mets pas en cause la possibilité d'obtenir un tel effet de rafraîchissement de l'air chaud récupéré dans le bâtiment additionnel à cinq niveaux dans la zone située à l'ouest du nouveau bâtiment observé à la verticale du projet. En revanche si l'observation est faite par un sujet se situant au niveau de la gare RATP bus, l'effet attendu ne sera pas identique. En effet, le nouveau bâtiment supportant l'espace vert déjà cité formera avec la barre d'immeubles de la rue du faubourg Saint-Denis (177 et suivants) un « canyon » dans lequel un îlot de chaleur sera renforcé:*

*1-Actuellement, au sud de la gare routière il existe une **descente de bus**, ouverte sur la rue de Dunkerque. Cette ouverture est appelée à être condamnée pour laisser place à une partie de la nouvelle construction. En conséquence, le **courant d'air participant actuellement au rafraîchissement de ce canyon sera réduit, voire annulé** . La **végétalisation en couverture** qui a pour une de ses fonctions un abaissement de température de la zone de la gare ne bénéficiera pas aux riverains les plus proches. Ils peuvent craindre au contraire une augmentation de la température de leur lieu d'habitation, en particulier l'été*

2-Autre incidence de la hauteur et du positionnement du nouvel immeuble :le vent d'ouest dominant qui rafraîchit actuellement les habitations rue du faubourg Saint-Denis sera détourné de son parcours.

*3-Du fait des revêtements en façade des deux bâtiments parallèles cités, nouvelle construction et immeubles riverains du fb St-Denis du numéro 177 au boulevard de la Chapelle, la course solaire induira une **réflexion partielle des rayons solaires** et des rebonds, plus ou moins amortis en fonction de leur angle d'incidence vers les surfaces concernées. Une partie de l'énergie solaire sera au passage absorbée par les façades arrières des immeubles riverains. Quant à la façade du nouveau bâtiment de la gare parallèle à la rue du faubourg Saint-Denis, elle n'absorbera que peu d'énergie solaire puisque construite selon les normes actuelles, ce que je ne conteste absolument pas.*

Par rapport à la situation actuelle mais aussi par rapport à celle attendue au niveau de l'espace vert du sommet de l'immeuble à construire, l'effet de rafraîchissement n'existera pas pour les riverains situés entre le 177 de la rue du faubourg Saint-Denis et son intersection avec le boulevard de La Chapelle. La

81 Voir observation n°107.

82 Voir observation n°31.

construction nouvelle, surtout sa hauteur, bien que réduite, sera cause d'un nouvel inconfort pour les riverains directs. Cet effet îlot de chaleur s'ajoute aux risques d'augmentation de bruits, diurnes et nocturnes, que risque de provoquer la création du « canyon » tracé entre la barre d'habitation et la nouvelle construction qui supportera un futur espace vert. Cet espace vert serait bienvenu dans le quartier mais pas à cette altitude »⁸³.

« L'étude d'impact sur la création de **bulles de rafraîchissement** (Note 5.1.4 pièce B1 et annexe B-3g) sur le quartier par l'aménagement paysager est très hypothétique également du fait que ce phénomène est possible si il existe une irrigation parfaite des surfaces végétalisées et si la végétalisation est principalement du jardin de couverture du type boulevard périphérique. Or pour la grande majorité du choix paysager fait par StatioNord, il s'agit de toiture végétalisée extensive avec de la mousse ou du sédum et un seul point d'eau (une mare pédagogique) donc qui généreront peu d'effets de régulation thermique »⁸⁴.

« La démolition de l'immeuble au 177 Rue du Faubourg Saint-Denis ainsi que la construction du terminal départ seront-elles la source d'**impact sur les structures des immeubles** de la rue du Faubourg Saint Denis à moyen ou long terme comme il l'a été constaté lors des travaux du RER E »⁸⁵.

Les questions suivantes sont soulevées. **Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.**

- Les surfaces vitrées seront-elles aptes à s'adapter au climat (forte chaleur/ vague de froid) pour en limiter les effets ? L'architecture pourrait-elle modifier les températures locales notamment via la mise en œuvre d'espaces végétalisés ? Quels seront les nouveaux courant d'air créés et ceux ayant vocation à disparaître ? Le projet va-t-il engendrer une hausse des températures dans le quartier ?

La dé-densification du projet réduit l'accumulation et la restitution de chaleur par le bâti. L'augmentation significative de la surface d'espaces verts renforcera le potentiel de rafraîchissement déjà mis en évidence dans le projet initial.

Une étude visant à quantifier le rafraîchissement induit par un nouveau projet architectural et paysager a d'ailleurs été réalisée en mars 2021 par Resalliance. L'objectif était de déterminer quelles modifications le nouveau projet architectural et paysager apporte en termes de rafraîchissement par rapport aux nouveaux choix d'aménagement. Cette étude figure en annexe de l'étude d'impact actualisée.

Ces résultats montrent l'existence de « bulles » de rafraîchissement, à l'intérieur desquelles la température est abaissée de manière significative. L'extension spatiale de ces bulles permet de conclure à un rafraîchissement potentiel compris jusqu'à 3°C pour les usagers des terrasses du nouveau terminal lors de la survenue de fortes chaleurs et jusqu'à 2°C en cas de très fortes chaleurs. Le bénéfice des « bulles » de rafraîchissement concerne la quasi-intégralité de la toiture du nouvel aménagement, mais également sa façade orientale. Par ailleurs, le volume ces bulles s'étend de manière plus importante dans le cadre du nouveau projet paysager.

Pour plus d'informations : Étude d'impact actualisée, partie 2, pages 56 et suivantes.

- La végétalisation prévue dans le cadre du permis de construire modificatif aura-t-elle un impact ? Est-elle suffisante ?

B/ Autres observations relatives aux enjeux environnementaux

La participation du public par voie électronique a donné lieu à diverses prises de position déclarant que **le projet ne coïncide pas avec les enjeux du développement durable en manquant de sobriété** :

« ce projet est totalement anachronique. Il va à l'encontre de nos besoins : une ville moins énergivore et plus sobre »⁸⁶.

« Je demande la remise à plat du projet afin de concilier la modernisation nécessaire des espaces

83 Voir observation n°32.

84 Voir observation n°109.

85 Voir observation n°109.

86 Voir observation n°60.

ferroviaires et des services aux usagers des transports avec la sobriété environnementale que nous devons mettre en place pour faire face au changement climatique ».

« on n'a rien appris des échecs des grands centres commerciaux, totalement anti-écologiques et anti-économiques »⁸⁷.

Certains participants estiment que les impacts du projet n'ont pas totalement été évalués, principalement car les sujets relatifs aux aménagements des abords de la gare (parvis, passerelle, plan de bus...) ne sont pas traités dans le dossier puisqu'ils ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage de StatioNord. Ainsi, France Nature Environnement (FNE) relève que :

*« L'avis du public est demandé sur un **projet inabouti rendant l'appréciation globale du projet et ses impacts sur l'environnement et la santé impossibles***

Dans son avis daté du 15 juillet 2021, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (Mrae) sur le projet de transformation de la gare du Nord se réfère à l'article L.122-1 du code de l'environnement qui précise que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux (...), il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ». La Mrae souligne que « ...concernant la passerelle Nord, il s'agit d'un projet potentiel en cours d'étude de faisabilité porté par Gares & Connexions. Pour cette raison, il n'est pas possible de la prendre en compte à ce stade dans un projet global. » Elle précise enfin qu'à ce jour « la Ville de Paris conduit un projet d'aménagement des abords de la gare du Nord, le long du parvis et des rues adjacentes. Ce projet n'est pas finalisé »⁸⁸.

Le projet de transformation de la gare du Nord est vu par certains comme une **source importante de nuisances** :

*« Ce centre commercial est un projet du passé, générateur de chômage, de **pollution**, de surconsommation, de **dépenses énergétiques**, de **nuisances sonores** »⁸⁹.*

*« L'étude d'impact fait état d'une baisse générale de la **pollution** due à la limitation de la vitesse à 30 km à l'heure sur l'ensemble de Paris, mais cela ne concernera pas la rue du Faubourg Saint-Denis puisque la construction de cet immense centre commercial ne peut qu'induire une **hausse du trafic automobile** (poids lourds de livraison, clientèle automobiliste) »⁹⁰.*

*« La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint-Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) cause des nuisances sans précédent: **embouteillages**, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos »⁹¹.*

*« Les travaux vont entraîner une forte **croissance de la circulation** dans le quartier, en particulier des camions et la circulation sera encore plus saturée par les approvisionnements nécessaires à cet énorme pôle de commerces et de restaurants »⁹².*

*« Cela présage beaucoup de **nuisances que subiront les riverains durant les travaux**, comme celles liées aux travaux qui durent depuis 18 mois rue d'Alsace et rue des Deux Gares »⁹³.*

*« Le projet modificatif indique que les commerces prévus dans le nouveau bâtiment de la Gare du Nord seront "alimentés" par pas moins de 38 poids lourds de 19 tonnes. S'ajoutant aux 68 poids lourds œuvrant déjà le jour (pièce B3d p 73/91). Or ces 38 nouveaux véhicules entrèrent et sortiront sur la dalle routière (environ 500 m² dédiés à cet effet) entre 1 h et 4h30 du matin. Soit environ 1 camion toutes les 6 minutes.... Aux **nuisances sonores nocturnes** provenant de ces camions s'ajouteront celles des **transpalettes**, bruits de voix, etc. qui seront amplifiées dans ce goulot d'étranglement que constitueront d'un côté les immeubles d'habitation de la rue du Faubourg Saint-Denis et de l'autre ce bâtiment de 300 m de long »⁹⁴.*

87 Voir observation n°61.

88 Voir observation n°144.

89 Voir observation n°69.

90 Voir observation n°109.

91 Voir observation n°68.

92 Voir observation n°61.

93 Voir observation n°128.

94 Voir observation n°142.

L'opportunité du projet est questionnée par certains :

« **L'actuel projet de restructuration de la Gare du Nord est un non-sens** : il s'agit de dépenser beaucoup d'énergie pour construire et densifier toujours plus. [...] Quel sens cela a-t-il alors que la société de consommation nous a conduit dans la situation environnementale catastrophique que nous connaissons ? [...] il nous faut moins consommer de ressource et laisser de l'espace libre dans nos villes pour la végétation en pleine terre qui est salvatrice en période de canicule »⁹⁵.

Enfin, les bénéfices de la végétalisation sont remis en cause par certaines contributions :

« **Quid de la végétalisation hors sol avec mare alors que le dérèglement climatique va entraîner des phénomènes extrêmes dont des canicules nécessitant un arrosage en continu ?** »⁹⁶.

Les questions suivantes sont soulevées. **Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.**

- Quelles réponses peuvent être apportées à ceux qui estiment que les impacts du projet sur l'environnement sont excessifs ? Comment ces impacts ont-ils été évalués ? Quels choix sont opérés pour éviter, réduire ou compenser ces impacts, notamment en ce qui concerne la pollution, les nuisances sonores, les dépenses énergétiques, ou la circulation routière ?

Le projet Gare du Nord 2024 porte l'ambition d'être exemplaire sur le plan environnemental, de répondre aux enjeux planétaires et locaux, aux besoins et attentes des usagers et à l'évolution de leur mode de vie.

Au regard de l'ampleur du projet et de son importance stratégique sur le territoire parisien, le projet a pour ambition de devenir un véritable lieu de sensibilisation au développement durable, notamment dans le contexte du nouveau Plan Climat de la ville de Paris définissant la période 2020-2030 comme primordiale. Nous souhaitons donc intégrer l'ensemble de ces ambitions dans notre projet afin de l'inscrire durablement dans les objectifs environnementaux de la Ville de Paris.

Ainsi notre projet contribuera à répondre aux objectifs suivants :

- Réduire les émissions locales de gaz à effet de serre par rapport à 2004 ;
- Favoriser la réduction de l'empreinte carbone du territoire par rapport à 2004 ;
- Réduire la consommation d'énergie sur le territoire par rapport à 2004 ;
- Privilégier les énergies renouvelables dans la consommation ;
- Se passer des carburants fossiles et du fioul domestique ;
- Respecter les recommandations de l'OMS sur la qualité de l'air ;
- Garantir un cadre de vie agréable et adapté au climat pour tous les Parisiens.

Dans le cadre du PCM, l'étude d'impact actualisée a permis de mettre à jour l'évaluation des impacts environnementaux et les mesures prises pour y répondre.

Les conclusions montrent que notre Projet modificatif est positif pour la réduction de ces derniers.

- Comment le public sera-t-il informé de la progression des travaux et ses impacts pour la gare et le quartier ?⁹⁷

La SA Gare du Nord 2024 a pris des engagements lors de la concertation et l'enquête publique afin de favoriser l'information du public au cours des travaux.

Ainsi, une information régulière sur le phasage des travaux est prévue, au travers les dispositifs suivants :

- Référent chantier
- Adresse email dédiée
- Ligne téléphonique 24/24, 7/7
- Lettre d'information chantier
- Page dédiée sur le site internet du projet
- Informations via les réseaux sociaux
- Informations via des flash infos, distribués aux usagers et riverains autant que de besoin
- Signalétique dédiée en gare et affichage palissades

95 Voir observation n°117.

96 Voir observation n°10.

97 Voir observation n°14.

- Comité de suivi participatif avec les associations d'usagers et de riverains, ainsi que les pouvoirs publics
 - Ateliers de proximité avec les riverains, directement impactés par le chantier
 - Maison du projet ouverte au 8 rue de Dunkerque, 75010 Paris. Toutes les informations relatives au projet y sont consultables et il est possible de déposer un avis sur le projet.
- Pourquoi le projet s'appuie-t-il sur de la végétalisation hors sol nécessitant un arrosage en continu alors que le dérèglement climatique va entraîner des phénomènes extrêmes dont des canicules ?

La palette végétale choisie pour les espaces verts est riche et adaptée justement aux conditions climatiques projetées (ensoleillement, sécheresse, canicule...) et aux épaisseurs de substrat possibles. Il s'agit d'un travail précis de composition végétale avec des associations de couleurs, feuillages et textures, dont la majeure partie des espèces sélectionnées sont indigènes et donc adaptées au climat parisien. Les surfaces végétalisées accueilleront des installations favorisant la biodiversité comme les nichoirs, une mare pédagogique et des hôtels à insectes.

Des réseaux d'arrosage automatique sont installés sur toutes les parties sur dalles. Ce choix a été fait afin de diminuer les interventions manuelles, coûteuses et aléatoires. **L'arrosage manuel a été limité par la nature des plantes et des sols choisis, et par le contrôle des besoins à l'aide de sondes hygrométriques asservissant les programmeurs.** Une bache de **récupération des eaux pluviales**, couplée aux bâches de rétention, complète le besoin en eau d'arrosage.

- En matière de construction d'ensemble commercial, quelles sont les conséquences de la « loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets » ? Est-ce applicable à Paris ? Des éléments de cette loi ont-ils été anticipé par le projet ?
- Quelles sont les dispositions prévues pour limiter les nuisances sonores en phase travaux et exploitation (mesures ? Qualification « certibruit ?...)
- Quelles mesures seront mises en œuvre pour s'assurer que les travaux de construction et de démolition n'auront pas d'impact sur les structures des avoisinants ?

3.3.5 **Thème 5 : Insertion architecturale et paysagère**

Il y a 55 observations qui ont porté sur le thème 5, relatif à l'insertion architecturale et paysagère du projet.

La gare du Nord, œuvre de l'architecte Hittorff, inaugurée en 1864, fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historique depuis le 15 janvier 1975. Le projet architectural de transformation de la gare du Nord a été conçu par l'agence d'architectes Valode & Pistre. Son insertion architecturale et paysagère a fait l'objet de nombreuses contributions qui manifestent des positions contrastées et un fort intérêt sur les enjeux de préservation du patrimoine et de végétalisation.

L'observation n° 118, émanant d'historiens de l'architecture, note que « *que pour ce qui concerne la gare en tant que patrimoine architectural, industriel, technique et urbain, l'inquiétude reste grande, même après modification* »⁹⁸.

A/ Observations liées à des modifications apportées par le PCM

98 Voir observation n°118.

Remaniements successifs de la façade Est

« **La gare historique est magnifique, le hall transilien qui la jouxte fait pâle figure. Celui qui devrait le remplacer selon les photos est un peu moins quelconque et ses dimensions s'intègrent de façon plus harmonieuse. C'est l'est de la gare qui est à revoir, il est actuellement négligé** »⁹⁹

Plusieurs contributeurs ont noté que le PCM conduit à des modifications de la façade Est mais les avis sont partagés :

« **J'habite rue du Faubourg St-Denis je suis satisfaite de voir que le bâtiment sera moins imposant et surtout que la façade a été modifiée. Cela ne remplacera pas la perte de la vue sur le Sacré Cœur mais au moins il y aura un peu de verdure devant nos fenêtres** »¹⁰⁰.

« **La gare Hittorff est une merveille, les touristes se font photographier devant, sensibles à cette architecture qui est le bâtiment historique essentiel du 10e. L'adjonction proposée ne fait pas le poids, elle manque un peu d'envergure et on aurait aimé davantage d'ambition créatrice. A force d'être revu à la baisse le projet risque d'être complètement anodin** »¹⁰¹.

- Quelles sont les principales caractéristiques de l'évolution de la façade est entre le permis de construire initial et le permis de construire modificatif ?

Les modifications apportées par le PCM, concernant la perception du Projet dans l'environnement proche concernent surtout la façade Est du Terminal des Départs. L'agrandissement de l'accès à l'éco-station bus suite à la démolition de l'immeuble du 177 Faubourg Saint-Denis entraîne une modification du statut de la façade Est du Terminal des Départs. Celle-ci a été repensée comme une façade plus urbaine, en interface direct avec la rue du Faubourg Saint-Denis. Sa matérialité évolue avec la mise en place d'une double peau en bois et métal, en rappel au plafond de la gare historique. Des bacs plantés s'insèrent par ailleurs dans cette double peau rythmant la façade.



Figure 66 : Extraits du PC6 DPC (gauche) et PCM (droite) montrant l'évolution de la façade Est donnant sur l'éco-station bus et les logements situés sur la rue de Faubourg Saint-Denis

99 Voir observation n°102.

100 Voir observation n°77

101 Voir observation n°12



Figure 67 : Vue de la gare routière depuis le Faubourg Saint-Denis dans le cadre du PC initial (gauche) Vue de la gare routière depuis le Faubourg Saint-Denis dans le cadre du PCM (droite)

La volumétrie et l'architecture du projet gare du Nord 2024 ont pour objectif de maintenir la gare historique en tant qu'élément dominant.

Une grande simplicité et une grande rigueur prévalent dans le dessin extérieur de ce nouveau bâtiment pour faciliter sa coexistence avec le monument historique. Enfin, le projet a été conçu pour que l'architecture intérieure de la halle Hittorff soit restituée dans son architecture d'origine et débarrassée des mezzanines qui encombraient la halle centrale. Ainsi réapparaîtra une très belle façade, bien ordonnancée, qui n'est actuellement pas visible.

La gare du Nord, préservée dans sa forme originelle, sera mise en valeur par la place qu'elle trouve dans ce nouveau contexte où elle exprime sa singularité entre des bâtiments végétalisés. Les nouveaux bâtiments qui l'entoureront seront de véritables belvédères permettant d'apprécier l'architecture d'Hittorff sous de nouveaux angles : vue sur le tympan nord de la grande halle depuis la troisième passerelle créée à l'extérieur de la halle Hittorff ; vue sur les statues remarquables qui couronnent la façade sud à partir des restaurants et des jardins publics ; vue des colonnes de fonte arborescentes et de la structure depuis les passerelles intérieures.

De plus, le projet a été approuvé par les ABF (avis du 10/06/2021)

Végétalisation

« Je souhaitais faire part de ma satisfaction quant au parc urbain sur la **toiture du nouveau bâtiment**. Déjà convaincu du bienfait d'un tel parc, j'étais inquiet sur les images précédentes que celui-ci soit morcelé sur plusieurs niveaux, et l'accessibilité de l'ensemble n'était pas claire. On pouvait craindre ainsi que des surfaces ne soient pas accessibles ou ne soient réservées qu'aux consommateurs des terrasses ou de la salle de sport. L'évolution de plain-pied montre un **espace plus vaste**, ressemblant de faire et enfin a un vrai parc. On peut souhaiter que celui-ci sera correctement sécurisé et entretenu »¹⁰².

- Quelles sont les conséquences du projet de permis de construire modificatif sur les espaces végétalisés présentés dans le projet initial ?

Sensible aux attentes visant à augmenter les espaces verts et devant l'impossibilité d'augmenter les surfaces de pleine-terre pour des raisons de charge admissible du fait de la présence de niveaux en sous-sol, le Maître d'Ouvrage s'est engagé à améliorer la performance de la terrasse arborée et des espaces végétalisés.

Le PCM augmente la surface d'espaces végétalisés d'environ 1 200 m² en mettant à profit la dé-densification du projet des niveaux N04 à N06 qui permet d'étendre le parc paysager et en convertissant les deux terrains de padel en surface végétalisée. La surface végétalisée dans le cadre du PCM est donc d'environ 10 000 m².

¹⁰² Voir observation n°86.

Le projet paysager du PCM conserve le principe général de végétalisation des toitures terrasses sur le Terminal Transmanche, la station vélos qui est au Sud du projet, les bâtiments de bureaux de la rue de Maubeuge et l'ELU/plateforme des déchets.

Le parc paysager accessible de plain-pied au public au N04 a été augmenté. Ces espaces ont été portés de 6 050 m² au permis de construire à 7 720 m² dans le projet modifié, une augmentation de 1 670 m², dont 200 m² pour développer une zone d'agriculture urbaine. Les surfaces végétalisées accueilleront des installations favorisant la biodiversité comme les nichoirs, une mare pédagogique et des hôtels à insectes.



Figure 75 : Extrait du PC6 – Comparatif des terrasses accessibles entre le permis de construire et le projet modifié

Le PCM améliore ainsi l'accessibilité des espaces paysagers avec un cheminement depuis le niveau N01 rendu plus lisible.

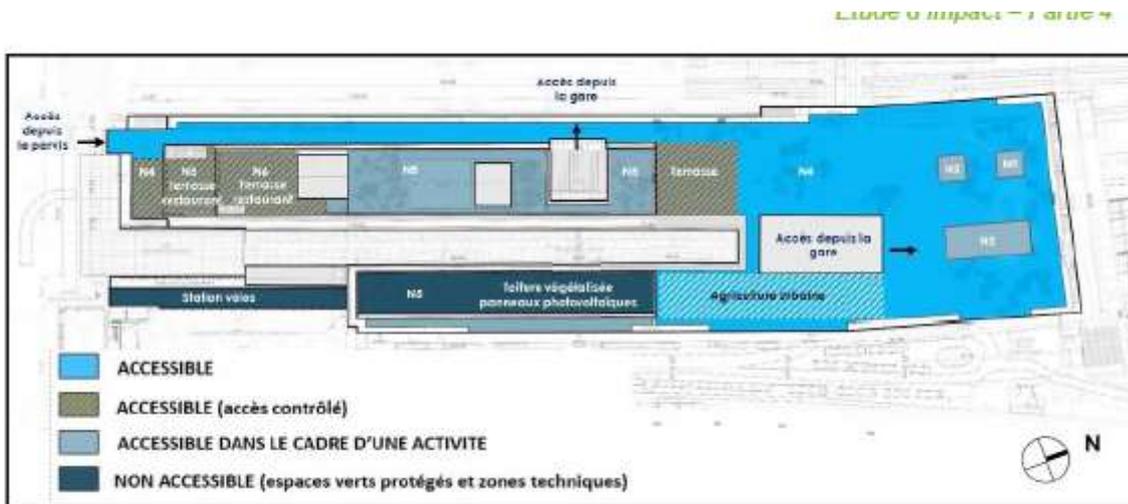


Figure 76 : Schéma montrant l'accessibilité des terrasses du projet modifié

Au niveau N06, les deux terrains de padel sont supprimés participant à l'augmentation des espaces végétalisés d'une surface de 400 m².



Figure 77 : Extrait PC5a du DPC

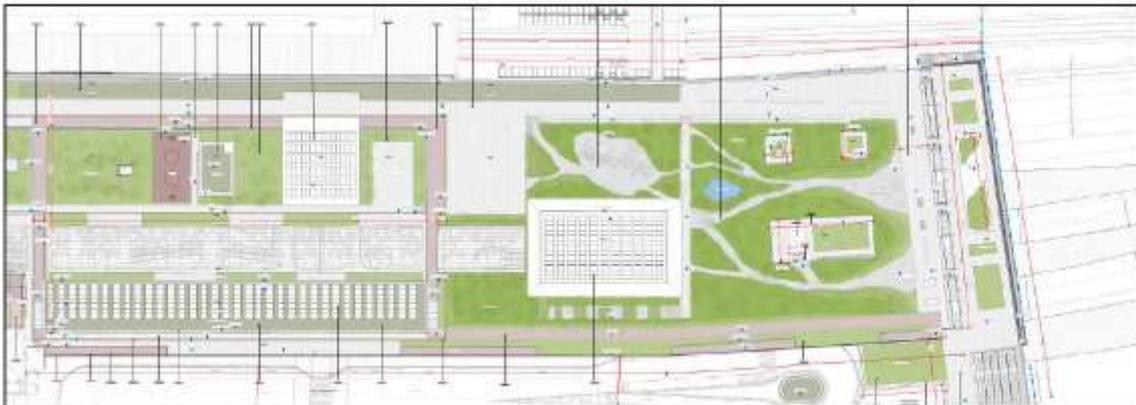


Figure 78 : Extrait PC5a du PCM

B/ Autres observations relative à l'insertion architecturale et paysagère

Les partisans du projet estiment qu'il valorisera le patrimoine architectural :

« Je suis tout à fait favorable à ce projet qui va venir donner une vigueur nouvelle à la gare du nord. Ce n'est pas une transformation comme l'indique la société en charge du projet mais bien un renouveau, et même une 3ème vie pour cette vieille gare si belle mais oubliée par les affres du temps, des modifications successives qui sont venues l'empoter. On ne rase pas pour faire du neuf, on ne gâche pas pour faire du moderne, ici l'architecte vient épurer la gare en son cœur historique et la nettoyer de ses scories acquises au fil du temps, et **le nouveau bâtiment par la sobriété de son dessin et la mesure de ses propositions viendra compléter l'édifice sans lui nuire**. Le parc en toiture, imposant mais à hauteur de statue, n'écrase pas la perspective et ouvre des perspectives pour contempler Paris. Avec cette nouvelle ouverture sur la rue du Faubourg Saint-Denis, la gare du nord se rapproche de sa sœur de l'est, et il faudra renforcer les liens qui les unissent pour en faire un pôle de transport continu. La perspective d'une passerelle pour rejoindre le pont Saint Ange qui enjambe les voies de la gare du nord, viendra achever l'ancrage de la gare du nord qui au contraire de séparer les quartiers en sera au cœur »¹⁰³.

« Le projet est très bien repensé, la nouvelle gare mêle **modernité et ancienne architecture** pour garder tout son charme »¹⁰⁴

Les opposants considèrent plutôt que le projet va porter atteinte à l'œuvre d'Hittorff :

« L'architecture de la gare du Nord mérite autant de respect que celle des cathédrales : la beauté des nefs ne peut être détériorée par des passerelles incongrues, véritables verrues à l'intérieur comme à

¹⁰³ Voir observation n°45.

¹⁰⁴ Voir observation n°83.

l'extérieur »¹⁰⁵.

« D'un point de vue historique et patrimonial, plusieurs questions voire **menaces semblent peser sur l'intégrité du bâtiment existant**, en particulier :

– la volonté de démolir ou « **déconstruire** » le **hall Transilien de 2001 et avec lui la halle de 1877**, prévoyant que ces structures soient « **démontées dans le but de pouvoir être remontées sur un nouveau site ferroviaire** ». Plusieurs exemples récents montrent que l'absence de réflexion sur la réutilisation d'une structure patrimoniale démontée ne permet pas d'en assurer la conservation à long terme.

– **l'impact visuel des structures neuves** (dont les dessins ne semblent pas refléter leurs réels dimensionnements) en particulier pour les passerelles 1, 2 et 3.

– la **démolition de certains éléments du bâtiment de Hirtoff notamment une voûte en plein cintre et la mezzanine intérieure** »¹⁰⁶.

« le style **ikéa jure avec le style environnant**, et, avis purement personnel, très laid et extrêmement ennuyeux (du déjà vu partout dans le monde) »¹⁰⁷.

« Étant architecte moi-même je suis effaré par la somme de travail qu'a nécessité ce projet pour rendre acceptable une vulgaire opération commerciale sous prétexte de restructurer une gare du XIX^e. **Tous les poncifs cosmétiques auront été utilisés: choucroute verte sur les toits, façades en verre évanescentes sur le parvis de la gare, passerelles transparentes dans les halles historiques, etc...** »¹⁰⁸.

« **esthétisme : le projet doit être repensé dans un style néo – parisien et non standardisé** »¹⁰⁹.

« Au lieu de complexifier et densifier l'espace de la gare, nous devons la **désencombrer et mettre en valeur son architecture du 19^e siècle** »¹¹⁰.

« S'il y a projet de transformation de la Gare du Nord, Il s'agit de privilégier de ne pas ajouter à la chaleur, qu'il soit peu énergivore, aéré, accueillant pour les voyageurs et les habitants, qu'il donne envie de venir et qu'il reste dans la mémoire comme un lieu d'hospitalité pour les voyageurs venant de loin et qui arrivent à Paris peut-être pour la première fois et pour ceux qui l'empruntent régulièrement ou tous les jours. **La qualité architecturale et lumineuse est primordiale** avec celle de la qualité de l'air et de sa circulation »¹¹¹.

« Pour les **espaces paysagés créés**, il convient de tenir compte du caractère historique de la gare : **éviter tout fouillis** désordonné de plantes diverses comme on en voit trop souvent dans les aménagements récents, publics ou privés »¹¹².

« Non à la **couverture des voies**. L'environnement deviendra glauque et sombre. Couvrez les voies d'une jolie verrière, comme sa jumelle Saint-Pancras »¹¹³.

L'observation n° 118, émanant d'historiens de l'architecture, soulève plusieurs sujets spécifiques, dont :

« L'implantation de la passerelle 2 implique, selon le dossier déposé le 04/01/2021 et présentée en séance de la Commission du Vieux Paris le 04/03/2021, la **démolition d'une voûte en plein cintre** remplacée par un linteau entre les voies 13 et 14. (Cette démolition ne semble pas être mentionnée dans le dossier mis à disposition du public pour la consultation par voie électronique en août et septembre 202) »¹¹⁴.

« création à l'intérieur de la halle centrale de la gare XIX^e siècle, protégée au titre des monuments historiques, de **deux passerelles transversales (passerelles 1 et 2) donnant accès aux quais grandes lignes**. [...] Il nous semble profondément regrettable que le projet impose l'adjonction à l'intérieur de cet espace exceptionnel d'imposantes structures dont la principale qualité serait vraisemblablement qu'elles ne se verraient pas (!), les textes de présentation soulignant leur peu

105 Voir observation n°130.

106 Voir observation n°116

107 Voir observation n°24.

108 Voir observation n°115.

109 Voir observation n°19.

110 Voir observation n°84.

111 Voir observation n°46

112 Voir observation n°80.

113 Voir observation n°25.

114 Voir observation n°118.

« d'impact visuel ». Mais comment croire que des structures jouant un rôle si important dans le fonctionnement de la gare puissent ne pas se remarquer ? À cet égard, les vues des architectes montrant ces passerelles en place mais avec quelques voyageurs clairsemés, entièrement dépourvus de bagages, peuvent être considérées comme étant trompeuses. Nous nous interrogeons sur la nécessité réelle d'encombrer et de dénaturer le volume d'une structure protégée au titre des monuments historiques par l'implantation de deux ouvrages supplémentaires. On comprend que la situation des sous-sols de la gare rend compliqué l'aménagement de passages souterrains. **Mais n'y aurait-il vraiment pas d'autres solutions ?**

Concernant la **passerelle 3**, passant devant la **façade côté voies**, les documents de présentation insistent sur le fait que son profil et son hauteur aient été étudiés pour ne pas occulter la perception du pignon de la halle depuis le boulevard de la Chapelle. Elle devrait en fait permettre aux voyageurs qui l'empruntent une meilleure appréciation de la qualité exceptionnelle de la gare historique. Comme pour les passerelles 1 et 2, il nous paraît **peu vraisemblable qu'une structure de cette importance soit en quelque sorte invisible** et n'occulte pas la perception de la façade d'autres points de vue que la passerelle elle-même, de personnes qui ne soient des usagers immédiats de la gare.

Nous nous interrogeons aussi sur la réelle nécessité de démolir ou de « déconstruire » le **hall Transilien de 2001** et avec lui la halle de 1877 qu'il incorpore, « inadapté à cause de ses performances énergétiques et inapproprié à l'augmentation des flux prévue ». Le projet prévoit que ces structures seront « démontées dans le but de pouvoir être remontées sur un nouveau site ferroviaire ». Le propos appuyant cette démarche nous surprend à plusieurs titres [...] Soulignons que le fait de démonter une structure en vue de la remonter à une date ultérieure sur un site non identifié permet rarement de la protéger ou de la mettre en valeur. L'exemple de la halle des Batignolles semble édifiant à cet égard »¹¹⁵ ..

« j'espère que pour une fois on va penser aux personnes qui ont le vertige. Passerelles, escalators, ascenseurs, tout est transparent et ça nous empêche de voyager »¹¹⁶.

- Comment le projet cherche-t-il à concilier préservation du patrimoine et transformation de la Gare du Nord ? Quelles sont les réponses apportées aux remarques soulevées sur ce thème ?

La gare du Nord a été inscrite monument historique par l'arrêté du 15 janvier 1975. Dans le cadre du projet, l'architecture d'Hittorff sera entièrement conservée et revalorisée. La halle Polonceau et la halle Transilien, attenantes à la halle d'Hittorff, seront démontées. La volumétrie et l'architecture du projet ont pour objectif de maintenir la gare historique en tant qu'élément dominant.

Une grande simplicité et une grande rigueur prévalent dans le dessin extérieur de ce nouveau bâtiment pour faciliter sa coexistence avec le monument historique. Enfin, le projet a été conçu pour que l'architecture intérieure de la halle Hittorff soit restituée dans son architecture d'origine et débarrassée des mezzanines qui encombraient la halle centrale. Ainsi réapparaîtra une très belle façade, bien ordonnancée, qui n'est actuellement pas visible.

La gare du Nord, préservée dans sa forme originelle, sera mise en valeur par la place qu'elle trouve dans ce nouveau contexte où elle exprime sa singularité entre des bâtiments végétalisés. Les nouveaux bâtiments qui l'entoureront seront de véritables belvédères permettant d'apprécier l'architecture d'Hittorff sous de nouveaux angles : vue sur le tympan nord de la grande halle depuis la troisième passerelle créée à l'extérieur de la halle Hittorff ; vue sur les statues remarquables qui couronnent la façade sud à partir des restaurants et des jardins publics ; vue des colonnes de fonte arborescentes et de la structure depuis les passerelles intérieures.

De plus, le projet a été approuvé par les Architectes des Bâtiments de France (avis du 10/06/2021)

- Pourquoi couvrir les voies et ne pas préférer la mise en place d'une verrière ?

Le projet ne prévoit qu'une couverture partielle des voies et notre ambition est d'en faire une gare :

- Plus « ouverte » en mettant en valeur ce patrimoine historique :
 - o la nef intérieure,
 - o la façade,
 - o les vues exceptionnelles sur Montmartre et Paris
- Plus lumineuse grâce à une conception architecturale exceptionnelle avec notamment la création d'une grande verrière et la mise en lumière de la gare par Yann Kersalé
- Plus verte grâce à la création de terrasses végétalisées qui contribueront à « aérer » un quartier

115 Voir observation n°118.

116 Voir observation n°140.

aujourd'hui très minéral

De plus, la création d'un vaste hall du Terminal des Départs s'étend du sud vers le nord et accompagne les déplacements des voyageurs. Ce dispositif donne accès à tous les départs des trains, aux lignes de RER, aux métros et à l'Écostation bus.



Vue du hall d'entrée principale côté parvis



Vue du hall du Terminal des Départs

L'ouverture du hall, sur toute la hauteur et la longueur du projet, est l'occasion de faire entrer systématiquement et abondamment la lumière du jour à travers une vaste verrière. Cette nouvelle artère de 20 mètres de large et plus de 150 mètres de long donne à voir, directement pour chaque voyageur et chaque passant, l'ensemble des services et des activités mis à disposition du public. Un jeu d'escalators, de passerelles et de galeries dessert les différents niveaux. La verrière, telle une dentelle finement ciselée en forme d'aile de libellule, filtre la lumière.

- Quelles mesures seront mises en œuvre pour s'assurer que les travaux de construction et de démolition n'auront pas d'impact sur les structures des avoisinants ?

[Référé préventif en cours](#)

Sur l'impact de la démolition du 177 rue du Faubourg Saint Denis

Le PCM ne modifie pas l'aménagement général de l'écostation bus (configuration, desserte, zones d'attente etc). Cependant, il prévoit d'élargir l'accès à l'écostation bus depuis la rue du Faubourg Saint-Denis afin de tenir compte des recommandations de la Commission d'Enquête Publique et des engagements pris par la SA Gare du Nord 2024.

Le bâtiment du 177 rue du Faubourg Saint-Denis est démoli (hors sous-sol), l'accès bus est élargi et une place urbaine est créée permettant un nouvel accès pour les piétons et les vélos.

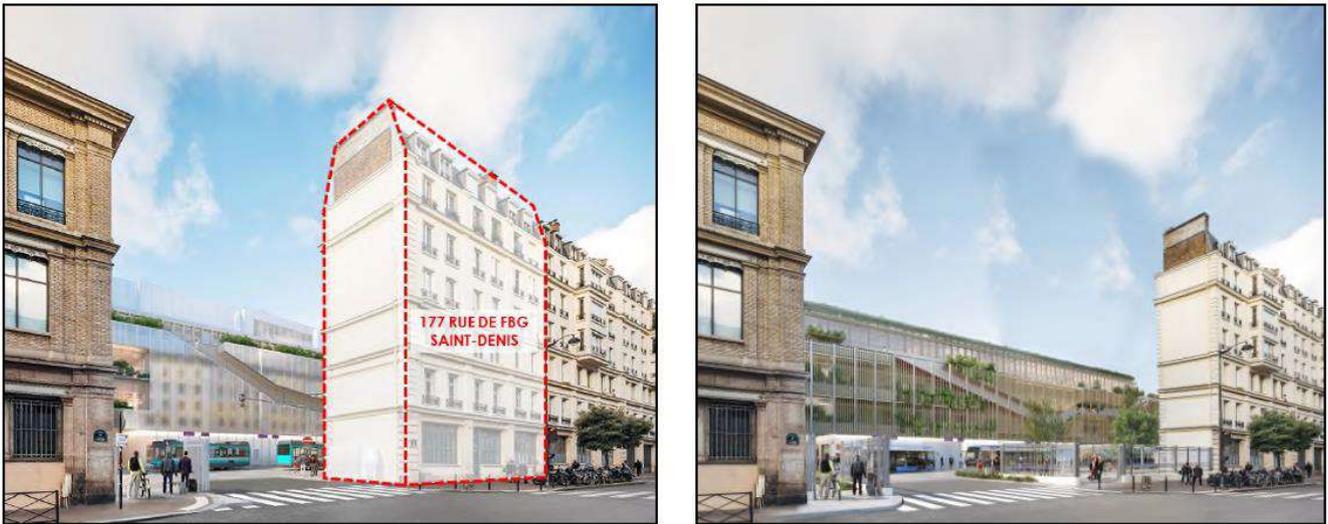


Figure 53 : Vue sur l'Ecostation bus du DPC (gauche) et PCM (droite) avec indication de la démolition de l'immeuble situé à 177 rue de Faubourg Saint-Denis et l'élargissement de l'accès

Cet ouvrage est prévu démoli du RDC au R+6 (Sous-sol conservé et restructuré) de manière à garantir la stabilité du 179 rue du Faubourg Saint-Denis ainsi que de la sécurité des flux piétons et automobiles. Une désolidarisation complète et soignée sera réalisée entre les bâtiments à démolir et les bâtiments conservés. La méthodologie de démolition sera choisie de façon à ne pas mettre en péril les bâtiments voisins conservés et à maintenir leur activité

Afin de limiter les nuisances liées aux travaux, le MOA rappelle l'inscription à une charte chantier de toutes les entreprises et que le maximum de travaux sera réalisé par voie sèche.

De plus, un Sciage préventif des planchers avant la démolition du bâtiment situé au 177 Faubourg Saint-Denis est prévu pour limiter les nuisances vibratoires.

Des études structures approfondies sont en cours de réalisation par nos équipes de MOE, objet de contrôles complémentaires par un bureau de contrôle indépendant. Les études seront réalisées sur la base des études d'exécution menée par l'Entreprise et validées par l'avis du bureau de contrôle.

- Quelle est l'ambition architecturale du projet, notamment pour les passerelles ? Quelles sont les réponses aux critiques formulées ?

Le fonctionnement de type aéroportuaire, où les départs et les arrivées des grandes lignes sont différenciés pour apporter toute la fluidité nécessaire au bon fonctionnement de la gare, se traduit par la mise en place de passerelles. Ces ouvrages franchissent les quais des différentes halles de la gare historique.

Il s'agit de créer, en complément de la gare actuelle, un nouvel ensemble architectural d'une autre nature, qui préserve l'architecture originelle de Jacques Ignace Hittorff. L'architecture des passerelles a pour objectif de s'assurer que l'élément dominant du projet est bien la gare historique.

Le traitement des passerelles, des escaliers, des escalators et des appareils élévateurs, avec la contrainte de la proximité des trains et des caténaires qui les alimentent, est un enjeu d'intégration majeur à l'architecture de la halle centrale Hittorff.



Vue de la passerelle 2

La structure des passerelles 1 et 2 est composée de tubes rectangulaires aux sections les plus fines possibles pour franchir les voies ferrées. Ils apportent à la structure une finition plus soignée et une pureté esthétique. Pour limiter au maximum l'impact des points porteurs et de leurs fondations sur les ouvrages existants des quais, les cages d'ascenseurs sont utilisées systématiquement comme appuis principaux. Les cages d'ascenseurs sont entièrement vitrées pour favoriser leur transparence.

Pour la passerelle 3, La légèreté des structures et la transparence des matériaux utilisés ne nuisent pas la perception de l'architecture de la Gare Hittorff depuis les quais et le boulevard de la Chapelle. Pour permettre la vue du magnifique tympan de la Halle Hittorff, la couverture de la passerelle 3 est réalisée en produit verrier. Le confort des voyageurs est assuré par la création de parois vitrées pour protéger contre le vent et la pluie.

- Quelles sont les mesures prévues pour faciliter la circulation des personnes assujetties au vertige ?

3.3.6 Thème 6 : Abords de la gare

Le thème des abords de la gare du Nord a fortement mobilisé le public puisque 71 observations sur 149 ont abordées ce thème.

A/ Observations liées à des modifications apportées par le PCM

La démolition de l'immeuble 177 rue du Faubourg Saint Denis et l'accès à l'écostation bus sont abordés dans le thème « déplacements en gare et intermodalité ».

Toutefois :

*« La démolition de l'immeuble au 177 Rue du Faubourg Saint-Denis ainsi que la construction du terminal départ seront-elles la source d'**impact sur les structures des immeubles** de la rue du Faubourg Saint Denis à moyen ou long terme comme il l'a été constaté lors des travaux du RER E »¹¹⁷.*

- Quelles mesures seront mises en œuvre pour s'assurer que les travaux de construction et de démolition n'auront pas d'impact sur les structures des avoisinants ?

¹¹⁷ Voir observation n° 109.

Cf réponse ci-dessus

B/ Autres observations relatives au traitement des abords de la gare du Nord

Le public s'est fortement mobilisé sur le thème du traitement des abords de la gare du Nord, que ce soit en termes de **circulation, de propreté ou de sécurité**. Les contributions reflètent des avis tranchés sur ces différentes questions.

Circulation aux abords de la gare /bus /pistes cyclables

De nombreuses contributions reprennent l'observation du collectif #1 600 bus¹¹⁸ qui déclare :

« le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint-Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite.

Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis, soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

À l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord ».

Ainsi l'observation n°102 estime que :

« les remarques sur la circulation démente de la rue du Fg St-Denis sont tout à fait fondées et de mettre le terminus du 91 à la Gare de l'Est ne suffira pas , il faut sans doute permettre une circulation de certaines lignes rue de Saint-Quentin et rue de Maubeuge le long de Lariboisière et revoir le sens à adopter. On pourrait très vite rendre la rue du Fg St-Denis (du Bld de Magenta à La Chapelle) plus apaisée avec des plantations en pleine terre comme rue du Delta, des lampadaires anciens comme sur le Magenta. Cela permettrait de diminuer l'espace des vendeurs à la sauvette qu'on ne peut apparemment pas empêcher et les piéton.n.e.s pourraient enfin cheminer plus tranquillement dans un Paris « en commun ».

Le thème de la congestion du quartier et des aménagements à mettre en œuvre est exploré dans de nombreuses contributions :

« La suppression de la rampe descendante de la gare des bus contraint à faire circuler les bus dans les deux sens de la rue du Faubourg Saint-Denis, représentant plus de 1600 bus par jour, provoquant des nuisances considérables pour les résidents ».¹¹⁹

« Le parvis de la gare doit être apaisé et agir comme une place s'inscrivant dans la vie du quartier et mettant en valeur le patrimoine plutôt que comme un parking de scooters/ taxis / voitures à ciel ouvert comme c'est le cas actuellement »¹²⁰

« Oui à une meilleure circulation autour de la Gare avec piste cyclable (les voies de circulation environnantes sont toujours en travaux ou coupées, stationnement anarchique) »¹²¹

« Stationnements capacitaires autour de la gare : Outre la vélostation, il faut créer d'autres lieux de stationnement vélo sécurisés, pour développer la capacité totale de stationnement vélo et mieux répondre aux différents usages possibles. Paris en Selle a identifié les lieux suivants :

118 Voir notamment les observations n° 36, 62, 63,67, 96, etc

119 Voir observation n°107

120 Voir observation n°18

121 Voir observation n°16

- 1er sous-sol des parkings souterrains (Gare du Nord et Lariboisière), pour lesquels il faut prévoir un accès vélo et grillager des espaces actuellement occupés par des voitures
- rue de Maubeuge : plusieurs espaces ou bâtiments pourraient potentiellement accueillir du stationnement vélo, les quelques arceaux actuels, non sécurisés, ne sont pas utilisés car non adaptés
- côté Faubourg Saint-Denis/boulevard de la Chapelle : plusieurs espaces, inutilisés ou consacrés des activités logistiques, pourraient également être utilement transformés en stationnement vélo (sous le métro boulevard de la Chapelle), entre le boulevard et l'extrémité de la gare, derrière le Faubourg Saint-Denis). Ces espaces accueilleront naturellement les cyclistes venant ou allant plutôt vers le nord de Paris. [...] 1500 arceaux vélo, soit un total de 3000 places, seront déployés à proximité immédiate de la gare pour compléter l'offre de stationnement sécurisée»¹²²..

- Comment améliorer la circulation aux abords de la gare?

La requalification des espaces publics environnants permettra de pacifier les circulations aux abords de la gare. Ces aménagements publics seront financés dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial (PUP) conclu entre la SA Gare du Nord 2024 et la Ville de Paris. Ils représentent un investissement de plus de 10 millions d'euros dont 75% sont pris en charge par la SA Gare du Nord 2024.

Sur ce point, le Maître d'Ouvrage a consacré un développement en partie 3, page 123 de l'étude d'impact actualisée et a rappelé dans son mémoire en réponse MRAe de juillet 2021 l'engagement pris par SNCF Gares & Connexions de mobiliser ses emprises, à savoir la cour des taxis et le parc de stationnement actuellement exploité par Effia pour dédier le parvis existant aux piétons, modes doux et bus. SNCF a engagé une étude de faisabilité pour le réaménagement du parking EFFIA.

Compte tenu de l'état d'avancement des études engagées par SNCF Gares & Connexions sur ses emprises et celles de la Ville de Paris sur l'espace public (dans le cadre du PUP), le projet doit encore être étudié pour être finalisé.

La SA Gare du Nord 2024 réitère ici son engagement à étudier l'intégration au projet des solutions de modification de l'interface entre ce dernier et le nouvel aménagement du parking en fonction des résultats des études produites par SNCF Gares & Connexions.

Propreté

Certains riverains attendent beaucoup de ce nouveau projet et soulignent la saleté des abords de la gare :

« Nous, habitants du quartier nous le voulons plus propre et plus accueillant et espérons que ce projet contribuera à cette amélioration attendue depuis trop longtemps ». ¹²³

« Demande d'un renforcement du dispositif de nettoyage des rues devant et autour de la gare du Nord » ¹²⁴

- Dans quelle mesure le maître d'ouvrage peut-il participer à l'amélioration de la qualité des abords de la gare, notamment en matière de propreté ?

La question des abords de la gare est traitée dans le cadre du PUP.

Sûreté / sécurité

D'autres s'inquiètent de l'insécurité du quartier :

« Demande de mise en place d'un dispositif efficace pour **lutter contre les divers trafics** qui s'étalent de plus en plus dans cette portion de la rue du faubourg saint Denis ,angle rue Lafayette (bagarres récurrentes, attroupement, dangerosité, saletés jetées au sol...) » ¹²⁵

« J'espère que la hideur du projet de transformation de la Gare du Nord sera au moins accompagné d'un

122 Voir observation n°147 de l'association « Paris en selle ».

123 Voir observation n°11

124 Voir observation n°64

125 Voir observation n°64

volet "tranquillité publique" dans les rues aux abords de la gare. J'habite au croisement de la rue d'Alsace et de la rue de Dunkerque. [...] le quotidien est un enfer[...] Chaque soir, le haut de la rue est envahie de jeunes qui écoutent de la musique à fond, dealent et fument de la drogue, insultent les passants et parasitent la vie de quartier. Il est inadmissible que la peur nous étreigne quand nous rentrons du travail. [...] Et chaque matin, la rue d'Alsace est une porcherie. Nous nous sentons oubliés des pouvoirs publics et ignorés des autorités ». ¹²⁶

« Pensez aussi à sécuriser la circulation piétonne Fg St-Denis est bondée par les vendeurs de cigarettes et vendeurs à la sauvette et commerces qui élargissent leurs étals. C'est infernal ! ». ¹²⁷

« Les futurs aménagements extérieurs, à la charge de la Ville, n'ont toujours fait l'objet d'aucune présentation ou réunion de concertation, ce qui est fort regrettable pour les habitants du quartier mais également pour les usagers des transports ! » ¹²⁸

Des observations dénoncent l'inaction de la Ville de Paris ;

« Projet qui devrait améliorer le quartier **encore faut-il que la municipalité fasse un effort**. En effet l'intérieur de la gare est propre et sécurisé mais dès qu'on franchit la sortie c'est tristement sale et extrêmement inquiétant. **Pourquoi la ville ne fait-elle rien ?** Il faut penser les abords de concert avec ces travaux et ne pas en faire une gare forteresse d'où l'on n'ose à peine sortir (trafics de cigarettes, comportements misogynes, saleté, odeur de pisse ...) Quelle honte ! » ¹²⁹

Les questionnements suivants émergent des contributions du public :

« L'aménagement des abords de la gare (notamment zone sud de la gare, parvis et rue annexes) est, selon le protocole, laissée à l'initiative de la Ville de Paris. Il concerne notamment la création de parkings à vélo et l'aménagement de la dépose taxi rue du Faubourg Saint-Denis...En même temps, dans l'arrondissement des projets de création de rues piétonnes sont prévues aux abords de la Gare ainsi que la mise à sens unique de voies de circulation importantes (rue La Fayette). Comment concilier ces opérations avec la hausse des flux de circulation que va générer le nouveau centre commercial » ? ¹³⁰

« Sur la transformation de l'hôpital Larboisière qui se déroule dans le très proche voisinage. Y a-t-il une coordination entre les deux équipes managériales? si,oui comment est-elle organisée?pour le présent et l'avenir ?Comment seront maintenues et améliorées les liaisons pédestres entre les deux mastodontes?(notamment si Lariboisière déplace ses locaux affectés aux urgences). Quelle autorité (gare,hôpital,police municipale, police nationale)est-elle compétente sur la zone actuellement occupée par les taxis , qui longe le hall actuel d'embarquement vers l'étranger et qui ,de l'autre côté comporte un monument aux morts?. » ¹³¹

Les questions suivantes sont soulevées. Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.

▪ Comment lutter contre l'insécurité ?

La question de la sécurité en gare est pour nous une priorité. L'architecture du nouveau bâtiment a été pensée dès sa conception pour rendre la gare sûre et réduire les mésusages avec comme éléments clés de l'apaisement :

- la fluidité
- la luminosité
- des espaces ouverts et visibles
- le développement d'activités variées pour animer la gare

126 Voir observation n°55

127 Voir observation n°59

128 Voir observation n°111

129 Voir observation n°2

130 Voir observation n°107

131 Voir observation n°122

Parallèlement, nous avons fait appel à deux sociétés spécialisées pour apporter des réponses aux questions liées à la sécurité : AB Conseil qui a réalisé l'étude de sécurité publique dans le cadre du permis de construire et la société Serenity qui est spécialisée dans la sécurité d'ouvrages complexes. Les forces de police ferroviaire (SUGE) et le commissariat présents dans la gare ont été également associés à ces études qui ont permis de définir un dispositif de sécurité important avec par exemple l'installation de 500 caméras de surveillance prévue dans le projet. Enfin le poste de police présent dans la gare restera en place et occupera une position plus centrale dans la gare reconfigurée.

Un avis favorable de la Préfecture de Police sur l'étude de sécurité publique a d'ailleurs été reçu sur le Projet en date du 13 juillet 2021.

Le quartier fait déjà l'objet d'une forte pression et ce sujet de l'errance est intégré dès la conception.

Un travail est en cours avec la SNCF, la ville de Paris et la mairie du X^e arrondissement pour trouver de nouveaux dispositifs qui permettront notamment aux travailleurs sociaux de mener leurs missions dans les meilleures conditions. Un espace spécifique sera prévu et mis à disposition des associations et partenaires sociaux, pour accueillir, soutenir, orienter et accompagner les situations individuelles les plus fragiles. Des solutions co-construites peuvent être trouvées. Ainsi dans le 19^{ème} arrondissement le conseil de quartier a décidé la création d'une bagagerie solidaire gérée par les habitants.

Nous souhaitons aussi valoriser les initiatives associatives solidaires.

Un important travail est mené pour assurer la sécurité de l'ensemble de la gare, qui en raison de sa configuration et des flux quotidiens nécessite des réponses adaptées.

- La requalification de l'axe Porte de La Chapelle / Rue de la Chapelle / Rue Marx Dormoy sera-t-elle pensée en cohérence avec les aménagements prévus dans le cadre du projet ? Quelles informations peuvent être communiqués à ce propos ?

La relation entre le Projet et les abords relevant du domaine public de la Ville de Paris sont traités dans le cadre du PUP et sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris.

- Est-il possible que le tronçon de la rue du Faubourg Saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) soit de nouveau mise en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette ?

La relation entre le Projet et les abords relevant du domaine public de la Ville de Paris sont traités dans le cadre du PUP et sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris.

- Ce projet sera-t-il fait en cohérence avec la liaison piétonne avec la gare de l'Est / Gare Magenta / Château Landon prévue dans le cadre du CDG Express ?

La SA Gare du Nord 2024 a approfondie les interactions entre le projet de transformation de la gare, le projet d'aménagement des abords et le projet Bipôle des gares en traitant des conditions de circulations en gare, en précisant l'étude de trafic automobile, en développant les modalités d'accès et de fonctionnement de la station de vélo en évaluant les impacts sur les circulations piétonnes dans sa réponse à l'avis de l'autorité environnementale de juillet 2021.

- Quel est la conséquence de la livraison par camion des centres commerciaux sur la circulation routière aux abords de la gare ?

Dans le cadre du projet, comme indiqué dans l'étude d'impact actualisée, les livraisons complémentaires dues à la création des nouvelles activités sont basées sur une conception logistique optimisée par rapport à la situation actuelle.

Ainsi, la nouvelle organisation permettra de faire diminuer le nombre de camions desservant la Gare du Nord (toutes activités confondues) de 204 camions actuellement à 176 camions par jour en phase cible.

Les modalités de circulation des camions sont les suivantes :

- Gestion centralisée

- Aires d'attente déportées
 - Prise en compte des flux de livraison de la gare
 - Principe d'approvisionnement du chantier depuis Bd de la Chapelle
 - Logistique approvisionnement/déchet mutualisée
 - Trains logistiques à l'étude pour des livraisons spécifiques
- Quel sera le traitement du parvis de la Gare du Nord (circulation, sécurité) ?¹³²

La requalification des espaces publics environnants permettra de pacifier les circulations aux abords de la gare. Ces aménagements publics seront financés dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial (PUP) conclu entre la SA Gare du Nord 2024 et la Ville de Paris. Ils représentent un investissement de plus de 10 millions d'euros dont 75% sont pris en charge par la SA Gare du Nord 2024.

- Quel est le rôle de la mairie quant à l'amélioration des abords ? Quels sont les aménagements prévus par la mairie aux abords en termes de végétalisation ?

La requalification des espaces publics environnants permettra de pacifier les circulations aux abords de la gare. Ces aménagements publics seront financés dans le cadre d'un Projet Urbain Partenarial (PUP) conclu entre la SA Gare du Nord 2024 et la Ville de Paris. Ils représentent un investissement de plus de 10 millions d'euros dont 75% sont pris en charge par la SA Gare du Nord 2024.

- Qui est décisionnaire en matière de stationnement capacitaire vélo autour de la gare ? Les propositions formulées par l'association « Paris en Selle » pourront-elles être étudiées ?

3.3.7 Thème 7 : Coût du projet et financement

Le thème 7, relatif au coût du projet et au financement, a concerné 15 observations parmi les 149 observations recueillies au cours de la PPVE.

A/ Observations liées à des modifications apportées par le PCM

L'évolution des coûts liée au permis de construire modificatif a été interrogé par quelques observations :

*« La réduction des surfaces n'entraîne pas de diminution du coût du projet et de durée de la concession. Comment ce miracle est possible ? Le concessionnaire accepte une réduction des surfaces de son projet sans compensation. Comment ce miracle est possible ? Une telle modification du projet ne remet pas en question la mise en concurrence initiale. Les autres groupements candidats n'ont pas pu faire d'offre sur ce second format de projet. Comment ce miracle est possible ? »*¹³³.

Les questions suivantes sont soulevées. Les réponses provisoires (en date du 20/09/201) apportées par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), sont indiquées en bleu.

- La diminution des surfaces a-t-elle des impacts sur les coûts du projet ? Lesquels ? La SNCF doit-elle verser des compensations la SA Gare du Nord 2024 ?
- Les modifications du PCM remettent-elles en question l'économie générale du projet ? Une nouvelle mise en concurrence est-elle nécessaire ?

Les évolutions financières dues au PCM ont été cadrées dans un avenant n°2 au contrat de concession signé le 4 janvier 2021

¹³²Voir observation n°101

¹³³ Voir observation n°131.

B/ Autres observations sur le coût du projet et le financement

Comme lors de l'enquête publique, le montage financier de l'opération a fait l'objet de diverses prises de position.

Dans sa contribution, France Nature Environnement (FNE) déclare par exemple :

« En réalité il s'agit, selon nous et comme pour tous les autres projets de gares parisiennes, de réaliser des opérations financières de promotion immobilière, sous prétexte de moderniser la gare ou l'ensemble des fonctionnalités propres à l'activité ferroviaire et à l'intermodalité, sans apporter d'améliorations notables au fonctionnement des gares elles-mêmes et ici au fonctionnement des transports franciliens qui nécessitent des actions urgentes. Nous émettons donc un avis défavorable au projet soumis à cette enquête publique »¹³⁴

Certaines observations mettent en cause le coût du projet et son financement en contestant notamment le désengagement de l'État au profit d'investisseurs privés :

« une gare est un lieu public, confier un tel projet à une entreprise privée revient à la privatiser »¹³⁵

*« les aménagements à prévoir ne nécessitent pas des investissements pharaoniques. Ils doivent être orientés vers la satisfaction d'intérêts généraux pour répondre aux besoins fondamentaux d'une gare] : faciliter les déplacements des usagers, en particulier ceux des personnes âgées et des personnes handicapées, améliorer les liaisons entre les différents modes de transports au sein de la gare, renforcer tous les services utiles aux usagers (information, billetteries...), améliorer l'ouverture de la gare sur les quartiers, en particulier vers le Nord et l'hôpital Lariboisière.].En raison de sa nature d'intérêt général et afin qu'elle ne soit pas dévoyée par des intérêts privés, **une telle rénovation ne peut être réalisée que par des investissements publics** (SNCF, Région, Etat...) »¹³⁶.*

A contrario, d'autres contributeurs y sont favorables considérant l'incapacité pour l'État de supporter les coûts du projet :

« Quel dommage que des gens refusent une participation du privé pour financer des travaux que l'état ne peut se permettre »¹³⁷.

*« Un projet nécessaire en effet et avec **un financement original**. Difficile de croire aujourd'hui qu'une économie exclusivement publique puisse supporter des travaux d'envergure »¹³⁸.*

D'autres insistent sur son coût trop important :

« des coûts de construction qui explosent »¹³⁹.

Enfin, certaines des observations considèrent qu'il y a lieu d'apporter une révision du projet sur le plan économique et financier pour tenir compte notamment des impacts de la pandémie, du brexit et des JO 2024 :

« Les estimations économiques, financières, mais aussi de flux de transports du projet doivent être impérativement révisées à l'aune de la pandémie, de ses impacts (ainsi la ligne 16 du Grand Paris Express aura 2 ans de retard et ne sera achevée qu'en 2026); mais aussi du Brexit ou de la perspective des JO 2024 »¹⁴⁰.

- Concernant le coût du projet, quel est le pourcentage dédié aux rails et aux fonctions primaires de la gare ?

- Combien de temps durera la concession à Auchan ?

134 Voir observation n°144.

135 Voir observation n°69.

136 Voir observation n°85.

137 Voir observation n°12.

138 Voir observation n°86.

139 Voir observation n°1.

140 Voir observation n°20.

La gestion des espaces (commerces, activités) est confiée à la SA Gare du Nord 2024 sous forme d'une concession de 46 ans. L'ensemble des bénéfices tirés de la concession seront partagés avec la SNCF, en tant qu'actionnaire. A l'issue des 46 ans la SNCF, propriétaire unique de la gare, prendra la gestion du bâtiment dans sa globalité.

- Comment sera financé le projet ? Quelle est la part du financement privé ? Pourquoi ne pas s'appuyer entièrement sur un financement public ?

La SA GDN 2024 est en charge des travaux de rénovation de la gare, mais n'en sera en aucun cas propriétaire. Ce montage est une opération vertueuse qui permet à la SNCF de ne pas s'endetter pour payer l'investissement et ainsi de pouvoir consacrer ses ressources financières à d'autres missions, comme l'entretien du réseau ferroviaire.

La SA Gare du Nord a conclu avec la SNCF Gares & Connexions un contrat de concession et une convention d'occupation temporaire du domaine public le 22 février 2019.

Ledit contrat de concession confie à la SA Gare du Nord 2024 la conception, le financement et l'exécution des travaux de restructuration et de transformation de la Gare ainsi que l'exploitation et la gestion limitée à des activités de commerces et de services dans l'enceinte de la Gare.

CONCLUSION

Les observations et contributions recueillies pendant la participation du public par voie électronique se sont donc concentré autour de 7 thèmes principaux : Fonctions de la gare, services et activités, Déplacements en gare et intermodalité, Enjeux environnementaux, Insertion architecturale et paysagère, Abords de la gare et Coûts du projet / Financement.

Le public a largement exprimé son opinion sur le projet, qu'il le soutienne ou le conteste. Les participants ont formulé leurs questions sur le projet, qu'il s'agisse de sujets liés aux modifications apportées par le PCM faisant l'objet de la consultation, ou de questions relevant du permis de construire initial ou de sujets plus larges touchant par exemple à la vie du quartier.

Il a été demandé au pétitionnaire et maître d'ouvrage du projet de tirer un bilan de cette participation du public par voie électronique. **Toutefois, le 22 septembre 2021, SNCF GARES & CONNEXIONS a annoncé qu'elle mettait fin au contrat de concession de la Gare du Nord conclu avec CEETRUS EN 2019. Les réponses du maître d'ouvrage n'ont donc pas été finalisées ni validées.** Les éléments provisoires apportés par le maître d'ouvrage, la SA Gare du Nord 2024 (StatioNord), **sont indiqués en bleu.**

- Quels enseignements le maître d'ouvrage tire-t-il de la PPVE ? En quoi conduiront-ils à une évolution du projet ?

Le PCM porte sur des évolutions issues des recommandations de la CEP, de l'arrêté de délivrance du PC et du protocole d'accord avec la Ville de Paris qui en découlait.

Les modifications apportées par ce PCM ne sont pas remises en cause par le public ayant contribué à la PPVE.

Le grand nombre de contributions portant sur des sujets en dehors du périmètre du Projet modificatif confirme notre souhait d'un dialogue continu avec l'ensemble des parties prenantes (institutionnelles, usagers, riverains, associations...) afin de renforcer les synergies entre le projet et son environnement.

Fait à Paris, le 23 septembre 2021

Pour le préfet et par délégation,
le directeur régional et interdépartemental adjoint
de l'environnement, de l'aménagement et des transports
de la région Île-de-France,
directeur de l'unité départementale de Paris

Raphaël HACQUIN