

PJ obs 5





Pourquoi les salles de change ?

Le développement de l'accès aux établissements publics des personnes en situation de handicap crée aujourd'hui un nouveau besoin : **LA SALLE DE CHANGE**.

Leur offrir l'accès à tous les établissements qui accueillent du public est un grand pas, mais il faut leur donner la possibilité d'aller aux toilettes ou de se changer dignement grâce à des installations adaptées. Dans le cas contraire, de nombreuses personnes handicapées ne pourront profiter d'activités car les toilettes publiques pour handicapés ne leur suffisent pas ou ne conviennent pas à leur accompagnant. Imaginez devoir changer votre enfant ou conjoint sur le sol des toilettes publics !

C'est la réalité pour de nombreuses familles qui n'ont pas d'autre choix.

Les personnes lourdement handicapées, qui se déplacent en fauteuil roulant ont besoin d'un espace toilettes aménagé spécialement : il s'agit de la salle de change ou salle de bain publique pour handicapés.

Qu'est-ce qu'une salle de change ?

C'est un concept 3 en 1 : toilettes publiques, vestiaire, salle de bain publique pour handicapés

C'est un lieu où l'accompagnant va pouvoir aider un enfant, un adolescent ou un adulte :

- Pour aller aux toilettes
- Pour changer une couche
- Pour changer de vêtements
- Pour doucher une personne handicapée

Les toilettes handicapés aujourd'hui

► Taille moyenne **3m²**

- Des WC
- Des accoudoirs muraux relevables/barres d'appui
- Un lavabo





Les salles de change HANDIROOM

► Taille moyenne 12m²

Elles se composent au minimum de :

- Un WC
- Une table de change à hauteur variable
- Un paravent
- Un lève-malade plafonnier ou mobile
- Des accoudoirs muraux relevables
- De barres d'appui
- Un dérouleur de draps jetables
- Un lavabo fixe ou à hauteur variable

En fonction de l'établissement et de la taille de la salle, il est possible d'intégrer d'autres matériels :



Un bloc douche avec WC intégré et un chariot douche

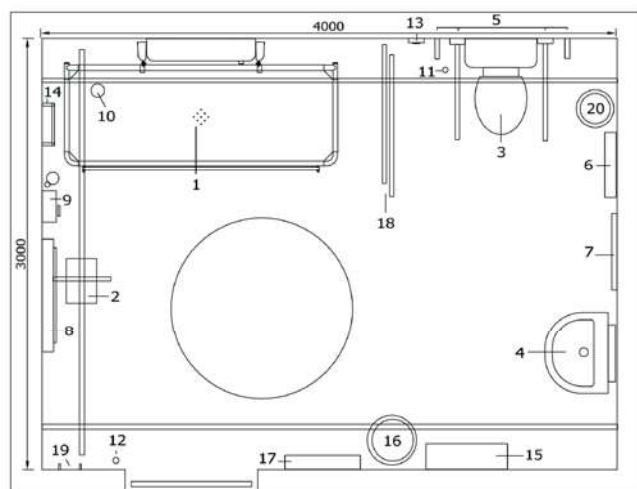


Une baignoire et un lève malade mobile

Les associations se mobilisent de plus en plus pour développer ces salles de change qui sont indispensables pour les personnes qui ont un handicap lourd et surtout pour aider les accompagnants et les familles.

Au Royaume Uni, une association mène un combat depuis plusieurs années pour développer ces "Changing places".

En 2017, on dénombrait plus de **900 salles de change de ce type** au Royaume Uni. L'Australie et l'Allemagne suivent le pas.



Ces salles peuvent être installées dans tous les lieux qui accueillent du public :

- Les infrastructures sportives (gymnases, piscines, stades de foot, etc.)
- Les aéroports
- Les gares
- Les aires d'autoroutes
- Les musées
- Les salles de concert
- Les parcs publics

Quelques réalisations...







PJ obs 18

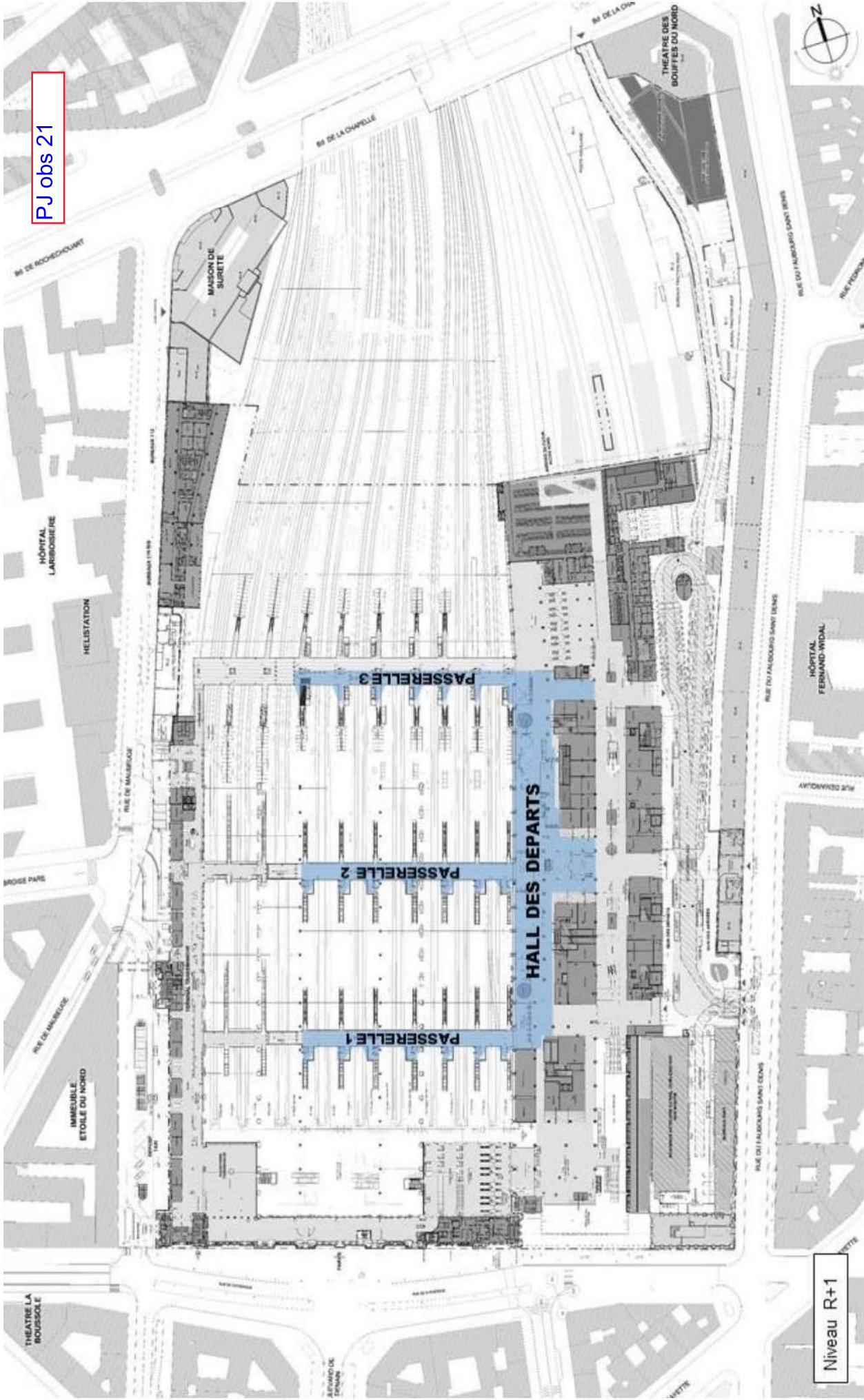
PJ obs 18



PJ obs 18



PJ obs 21



Niveau R+1

Plan du hall des départs projeté – Niveau N01

GARE DU NORD – PN 2024 (10^{ÈME} ARRONDISSEMENT)**PROTOCOLE****VILLE DE PARIS – SNCF G&C –SA GARE DU NORD 2024**

Entre :

La Ville de PARIS, identifiée au SIREN sous le numéro 217 500 016, représentée par Madame Anne HIDALGO, Maire de PARIS, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par délibération du 3 juillet 2020 régulièrement publiée,
Ci-après dénommée la Ville de PARIS ou la VILLE.

Et,

La société nationale **SNCF**, société anonyme au capital de 1.000.000.000 euros, immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est situé 2 place aux Etoiles à Saint-Denis (93200), représentée par Monsieur Jean-Pierre FARANDOU, Président Directeur Général, dûment habilitée à cet effet,
Ci-après dénommée Groupe SNCF.

Et,

SNCF Gares et Connexions, société anonyme au capital de 77.292.590 euros, immatriculée au registre du commerce de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège est situé 16 avenue d'Ivry à Paris (75013), représentée par Madame Marlène DOLVECK, Directrice Générale, dûment habilitée à cet effet,
Ci-après dénommée SNCF G&C.

Et enfin,

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

La Ville de PARIS, le Groupe SNCF, SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 sont ensemble ci-après désignés les Parties.

EXPOSÉ PRÉALABLE

Le secteur de la Gare du Nord (la **Gare**) est situé dans le 10ème arrondissement de la Ville de PARIS. Il est en lien direct avec d'autres grands équipements publics que sont l'Hôpital Lariboisière (en cours de rénovation et d'extension), l'hôpital Fernand Widal et la Gare de l'Est. Il est bordé au Nord par le boulevard de la Chapelle, à l'Est par la rue du Faubourg Saint Denis, au Sud par le boulevard Magenta et la rue La Fayette et à l'Ouest par la rue de Maubeuge. Il représente une emprise d'environ 12 hectares.

SNCF Gares & Connexions, gestionnaire de l'ensemble des gares françaises de voyageurs, a ainsi pour projet de transformer la Gare aux fins, d'une part, de fluidifier la circulation des voyageurs et d'augmenter les espaces dévolus aux trafics ferroviaires – également ceux du transmanche –, et, d'autre part, de créer de nouvelles surfaces destinées à des activités de commerces et de services telles qu'activités diverses, restauration, commerces, centre d'affaires, co-working, événementiel, culture, etc. (le **Projet**).

Le Projet doit ainsi répondre aux enjeux d'une gare du XXIème siècle en visant à améliorer les conditions de transport et d'accueil des usagers en synergie avec le tissu environnant.

Pour la réalisation du Projet, aux termes de l'article 67 de la loi n° 2017-257 du 28 février 2017 *relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain*, SNCF MOBILITÉS a été autorisée à créer, « avec au moins un actionnaire opérateur économique, sélectionné après une mise en concurrence et dans les conditions définies ci-après, une société d'économie mixte à opération unique dénommée « Gare du Nord 2024 » », constituée en vue « de la conclusion et de l'exécution d'un contrat de concession avec SNCF MOBILITÉS », ayant pour objet unique, « d'une part, la réalisation d'une opération de restructuration et de transformation majeure de la gare et, d'autre part, l'exploitation et la gestion limitée à des activités de commerces et de services dans l'enceinte de la gare du Nord à Paris », à l'exclusion des services de base ou des prestations complémentaires au sens de l'article L. 2123-1 du code des transports.

Au terme de la procédure de publicité et de mise en concurrence prévue par la disposition précitée, menée conformément aux règles prévues par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 ainsi que son décret d'application n° 2016-86 du 1^{er} février 2016, SNCF MOBILITÉS a décidé de retenir l'offre de la société Ceetrus France (à laquelle s'est substituée la société dédiée Ceetrus Paganor) pour constituer avec elle la SA Gare du Nord 2024.

SNCF MOBILITÉS a désigné la SA Gare du Nord 2024 en qualité de concessionnaire du Projet, aux termes d'un contrat de concession (le **Contrat de Concession**) et d'une convention d'occupation domaniale (la **COT**) conclus le 22 février 2019.

Dans le cadre de l'exécution du Contrat de Concession, la SA Gare du Nord 2024 a déposé le 21 mai 2019 une demande de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale en vue de pouvoir réaliser le Projet. La Commission Nationale d'Aménagement Commercial a émis un avis favorable le 10 octobre 2019. Le Projet a ensuite fait l'objet d'une enquête publique à l'issue de laquelle la commission d'enquête publique a émis un avis favorable avec une réserve et des recommandations.

Le permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale n° 075 110 19 P0019 a été délivré le 6 juillet 2020 par le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris à la SA Gare du Nord 2024 et autorise :

- la construction d'un nouveau Terminal des Départs au 14-16 rue de Dunkerque,
- la restructuration du terminal Transmanche au 16-18 rue de Dunkerque et 4-8 place Napoléon III,
- la démolition reconstruction de bâtiments de bureaux au 110 bis et 112 rue de Maubeuge,
- la réalisation d'un Equipement Logistique Urbain (ELU) et l'agrandissement de la plateforme des déchets au 39 boulevard de la Chapelle,
- l'adaptation de la Résidence Hôtelière du Rail (RHR) pour répondre aux exigences de sécurité incendie au 173 rue du Faubourg Saint-Denis ;

En application des articles L. 332-11-3 et s. du Code de l'urbanisme, il a été prévu qu'une partie des équipements publics autour de la Gare du Nord, nécessaires à la réalisation du Projet, soit financée au travers d'une convention de projet urbain partenarial (**PUP**). Celle-ci a été conclue entre la Ville de PARIS et la SA Gare du Nord 2024 le 9 mai 2019. Au titre du PUP, la Ville de PARIS réalisera les travaux détaillés dans la convention de PUP pour permettre l'amélioration de la desserte de la Gare tous modes de transport confondus « *au plus tard le 31 mars 2024 dans l'objectif d'une mise en service pour les JOP 2024 sous réserve de leur bonne coordination avec le chantier PNO 2024* ». La SA Gare du Nord 2024 a accepté quant à elle d'apporter un financement maximum non révisable de 6.509.375 euros TTC (soit 75 % du coût estimé des équipements), sous réserve notamment de l'obtention du permis de construire initial purgé de tout recours et du retrait administratif.

Par ailleurs, à la suite de demandes de la Ville de PARIS, un protocole d'engagements a été conclu le 2 juillet 2019 entre SNCF G&C, la SA Gare du Nord 2024 et la Ville de PARIS, laquelle l'a signé le 17 juillet 2019. Un courrier d'engagements a également été conjointement adressé le 4 juillet 2019 par SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 à la Ville de PARIS. Ce courrier et ce protocole tripartite comportent les engagements suivants :

- La SA Gare du Nord 2024 a consenti à mettre gracieusement à disposition des opérateurs que la Ville de PARIS lui désignera un local « solidarité de la Gare du Nord » ;
- La SA Gare du Nord 2024 s'est engagée à ce que les marchés conclus en phase de travaux puis d'exploitation contiennent des clauses d'insertion professionnelle ; elle a accepté d'être accompagnée par un « facilitateur » pour la mise en œuvre et le suivi de ce dispositif, d'associer les « Structures d'Insertion par l'Activité Économique Parisiennes » et de signer une charte de l'emploi avec les exploitants et cotraitants en faveur de l'emploi local en phase d'exploitation du Projet ;
- La SA Gare du Nord 2024 a accepté de réaliser, sous réserve de l'obtention des autorisations d'urbanisme nécessaires devenues définitives, 800 places supplémentaires de stationnement pour les vélos dans le périmètre du Contrat de Concession ou à proximité immédiate (soit 2.000 places de vélos au total). La Ville de PARIS et SNCF G&C se sont quant à elles engagées à étudier ensemble la réalisation d'une ou plusieurs stations complémentaires de vélos aux abords de la Gare du Nord permettant d'augmenter significativement les capacités de stationnements ;
- Les Parties ont également accepté de poursuivre les études portant sur l'opportunité et la faisabilité d'une meilleure liaison de la Gare du Nord au boulevard de la Chapelle ;

- SNCF G&C s'est engagée à réaménager le niveau -2 parking exploité par Effia pour y intégrer des fonctions de reprise/dépose des taxis et VTC, et les véhicules particuliers, ainsi qu'à étudier les parcours des voyageurs depuis l'Ouest de la Gare vers le nouveau terminal des départs pour privilégier la facilité, le confort et la lisibilité des cheminements ;
- La SA Gare du Nord 2024 a consenti à réduire les surfaces de vente du Projet de 1.000 mètres carrés, pour les reconvertir en surfaces de « pôles de vie » ;
- La SA Gare du Nord 2024 s'est engagée à insérer dans le processus de sélection des enseignes intégrant la programmation commerciale du Projet un critère d'appréciation afin de privilégier entre les enseignes présentant des conditions économiques et de qualité d'activité comparables, celle s'engageant dans une démarche durable et inclusive en cohérence avec les objectifs rappelés ci-avant ;
- SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 ont accepté de mettre en place un comité de suivi avec la Ville de PARIS sur la programmation commerciale du Projet. En outre, la SA Gare du Nord 2024 s'est engagée à étudier les candidatures des commerces qui pourraient être proposées par la Ville de PARIS ;
- La SA Gare du Nord 2024 a ensuite consenti, sous réserve de l'accord de SNCF G&C, à identifier un local commercial dédié à l'économie sociale et solidaire et aux jeunes créateurs avec des caractéristiques techniques et un prix de mise à disposition appropriés ;
- La SA Gare du Nord 2024 s'est par ailleurs engagée à étudier et à financer dans la limite de 200.000 euros, la mise en place d'éventuelles actions complémentaires pour améliorer l'attractivité des commerçants situés aux abords de la Gare ;
- La SA Gare du Nord a accepté, sous réserve de l'accord de SNCF G&C, que le sous-occupant de la piste de trail et des terrains de sport en toiture accorde des tarifs privilégiés aux adhérents d'une ou plusieurs associations présentées par la Ville de PARIS, sur des plages horaires spécifiques ;
- La SA Gare du Nord 2024 s'est engagée à faire ses meilleurs efforts pour promouvoir la diversité de la programmation musicale aux sien de la salle de spectacle ;
- La SA Gare du Nord 224 a consenti à ce que les terrasses des niveaux 4 et 5 soient accessibles au public à certaines conditions, ainsi que d'installer des toilettes gratuites dans les espaces créés. SNCF G&C s'est engagée à compenser la disparition des urinoirs situés sur l'emprise de la gare routière. La Ville de PARIS a indiqué qu'elle installerait sur le domaine public des toilettes gratuites supplémentaires pour compléter le dispositif ;
- Les Parties se sont engagées à respecter les documents d'orientations du territoire parisien, notamment en matière de développement durable, dans la mise en œuvre et l'exploitation du Projet. En particulier, la SA Gare du Nord 2024 a indiqué qu'elle désignerait un référent « Ordonnancement, Pilotage et Coordination » afin de limiter les nuisances, de faciliter et d'optimiser le chantier. En outre, elle a accepté de coordonner ses actions en faveur de l'environnement avec la Ville et de lui transmettre l'ensemble des rapports de suivi annuels des labels environnementaux ;
- SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 se sont engagées à consulter la Ville de PARIS pour la définition des modalités de fonctionnement de l'espace logistique urbain (ELU).

Lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 20 novembre 2019 au 8 janvier 2020 puis d'une note adressée au Préfet puis à SNCF G&C le 7 mai 2020, la Ville de PARIS a exprimé son souhait de voir évoluer le Projet autour des cinq thèmes suivants :

- **Le planning et le phasage des travaux du Projet** : la Ville de PARIS propose qu'un calendrier soit établi en commun afin de définir précisément quels sont les éléments qui doivent être réalisés impérativement ou priorité d'ici 2024. La priorité serait donnée aux améliorations du quotidien ;
- **L'abandon de la séparation obligatoire des flux d'entrée et de sortie des voyageurs** : la Ville de PARIS souhaite que les voyageurs soient libres de leur accès d'entrée et de sortie dans la gare et d'accès aux trains, afin qu'il n'y ait pas d'engorgement de certains pôles et que les trajets en gare ne soient pas rallongés ;
- **L'intermodalité** : la Ville de PARIS demande que SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 s'engagent conjointement et financièrement sur les éléments suivants : l'implantation des nouvelles places de stationnement vélo et les modalités de gestion ; les modalités de dépose des Taxis / véhicules privés / VTC, des cars de groupe et des emplacements de deux roues. Enfin, la Ville de PARIS demande qu'un engagement ferme soit pris sur la transformation du parking Effia afin d'y accueillir des déposes de passagers par véhicules ;
- **La dé-densification du Projet** : la Ville de PARIS ne remet pas en cause le principe d'une gare mixte mais le nombre et la taille de fonctions non essentielles au projet (salle de spectacle, très nombreux commerces et espaces de bureaux, etc.). Elle demande de supprimer des mètres carrés non essentiels au Projet ; et
- **L'ouverture de la Gare sur le quartier** : la Ville de PARIS demande à la SA Gare du Nord 2024 de s'engager fermement sur le financement de l'ouverture du Projet vers le Nord (Bd de la Chapelle).

La Ville de PARIS a ainsi indiqué dans cette note qu'elle ne pourrait s'engager à réaliser des travaux sur l'espace public que dès lors que ces lignes rouges auront été levées. Elle estime que le périmètre du Projet étant incomplet, la négociation et la prise en charge d'éléments hors périmètre sont nécessaires.

A titre conservatoire, la Ville de PARIS a alors introduit, le 3 septembre 2020, un recours gracieux auprès du Préfet de Paris, Préfet de la Région Ile-de-France, contre le permis de construire délivré le 6 juillet 2020 à la SA Gare du Nord 2024.

C'est dans ce contexte que les Parties se sont rapprochées en vue d'étudier les conditions de l'adhésion de la Ville de PARIS au Projet, en s'accordant sur les concessions réciproques ci-après définies :

CECI ÉTANT RAPPELÉ, LES PARTIES SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}. Objet et périmètre du Protocole

Les Parties conviennent de travailler ensemble à l'adaptation du Projet Gare du Nord 2024, et donc de celui défini dans le PUP, afin d'atteindre dans la mesure du possible les objectifs de la Ville de PARIS, tels que rappelés dans l'exposé préalable du présent Protocole.

De même, le Groupe SNCF, SNCF G&C et la Ville de PARIS conviennent d'élargir leur travail de concertation à l'ensemble des gares de voyageurs exploitées par SNCF G&C à Paris ainsi qu'à certains espaces ferroviaires du Groupe SNCF situés dans la capitale, afin de prendre en compte les objectifs de la Ville de PARIS.

Le présent Protocole vient compléter le projet d'ores et déjà détaillé dans la demande de permis de construire déposée le 21 mai 2019, la convention PUP mentionnée ci-dessus ainsi que le courrier d'engagements du 4 juillet 2019 et le protocole conclu le 17 juillet 2019, lesquels demeurent en vigueur pour les stipulations qui ne sont pas modifiées ou rendues caduques par le présent Protocole.

Article 2. Engagements de la SA Gare du Nord 2024, de SNCF G&C et du Groupe SNCF

En contrepartie des engagements de la Ville de PARIS mentionnés à l'article 3 du Protocole, la SA Gare du Nord 2024, SNCF G&C et le Groupe SNCF prennent les engagements suivants.

Article 2.1. Engagements liés au phasage et au calendrier des travaux du Projet

2.1.1. En vue de l'accueil des Jeux Olympiques 2024, la SA Gare du Nord 2024 et SNCF G&C s'engagent à ce que le phasage du Projet permette, conformément aux stipulations du Contrat de Concession, la mise en service des espaces de la Gare dédiés aux voyageurs avant le début des Jeux Olympiques 2024, soit à titre prévisionnel le 30 juin 2024.

2.1.2. La SA Gare du Nord 2024 s'engage également à préserver, dans la mesure du possible, en phase travaux, les emprises nécessaires à la circulation des voyageurs pendant la durée des restrictions sanitaires imposées par la lutte contre l'épidémie de Covid-19.

2.1.3. Dans l'hypothèse où une disposition légale ou réglementaire imposerait, en raison des conditions sanitaires, l'interruption des activités dans les zones de la Gare restées en exploitation, la SA Gare du Nord 2024 s'engage à arrêter pendant la période correspondante l'ensemble des travaux affectant ces zones exploitées et à revoir l'ordonnancement du planning, étant souligné que le phasage et le calendrier ainsi modifiés devront permettre, dans la mesure du possible, l'ouverture au public au plus tard pour le début des Jeux Olympiques 2024, soit à titre prévisionnel le 30 juin 2024 *a minima* des zones suivantes :

- les nouvelles circulations verticales entre les niveaux S3, S2, NO et N1 de la nouvelle partie de la Gare ;
- le nouveau hall des départs situé au niveau 1 et ses passerelles d'accès aux quais ainsi que les espaces de commerces et de services y attenants.

Compte tenu de ces éventuels décalages, les travaux d'aménagement des commerces dans les niveaux supérieurs du hall des départs pourront n'être achevés qu'après la tenue des Jeux Olympiques 2024.

Article 2.2. Assouplissement de l'organisation des circulations pour les voyageurs TER

2.2.1. SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 s'engagent à modifier le Contrat de Concession afin d'assouplir l'organisation des circulations pour les voyageurs TER, notamment en élargissant le dispositif des flux départs/arrivées pour les TER au quai transversal, pour faciliter l'accès aux trains.

2.2.2. SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 s'engagent à permettre aux voyageurs des TER d'accéder aux quais indifféremment (i) depuis le tunnel de Maubeuge (parcours préférentiels pour les voyageurs arrivant par les RER B/D et M2), (ii) depuis le Terminal des Départs et (iii) depuis le Quai Transversal de la Gare de surface (QT), conformément au schéma de circulation joint en **Annexe 1**.

2.2.3. SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 s'engagent à réaliser, sur le plateau Grandes Lignes, des circulations verticales complémentaires, lesquelles permettront de relier la passerelle n° 3 aux quais des voies 7/8, 9/10, 11/12, 13/14, 14/15 afin de compléter le dispositif avec escaliers fixes et escaliers mécaniques systématiques pour desservir le nord et le sud de la passerelle, conformément au plan joint en **Annexe 2**.

2.2.4. SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 s'engagent à compléter le dispositif Mass Transit, selon des modalités à convenir entre elles, par des liaisons verticales entre le plateau Transilien des voies 30 à 36 et la salle d'échanges située au deuxième sous-sol de la gare souterraine. Cinq escaliers fixes ou mécaniques seront ainsi réalisés dans ce cadre, conformément au plan joint en **Annexe 3**.

Toutes les modifications du permis de construire nécessaires au respect des engagements visés aux articles 2.2.2., 2.2.3. et 2.2.4. seront intégrées à la demande de permis de construire modificatif visée à l'article 4.1. du présent Protocole.

Article 2.3. Engagements liés à l'intermodalité

2.3.1. Dépose taxis

Dans le cadre d'un accord à négocier avec la société Effia, SNCF G&C s'engage à réaménager la « cour des taxis » et le parking souterrain de la Gare à l'angle Sud-Ouest afin de recevoir les déposes/reprises des taxis et VTC, conformément au schéma directeur visé en **Annexe 4** et d'aménager au moins deux cents places supplémentaires de parking pour deux roues motorisées.

Les travaux devront être réalisés au plus tard à la livraison des aménagements définitifs des espaces publics prévus au PUP sur le Parvis de la Gare du Nord.

2.3.2. Emplacements vélos

2.3.2.1. La SA Gare du Nord 2024 s'engage à réaliser 800 places supplémentaires de vélos portant leur nombre à réaliser dans le cadre du Projet à 2.000, nombre maximal de places de vélos pouvant être réalisées compte-tenu du périmètre du Contrat de Concession, avant le début des Jeux Olympiques 2024, soit à titre prévisionnel le 30 juin 2024.

Toutes les modifications du permis de construire nécessaires au respect de cet engagement seront intégrées à la demande de permis de construire modificatif visée à l'article 4.1. du présent Protocole.

2.3.2.2. SNCF G&C s'engage à réaliser 1.000 places supplémentaires de stationnements vélos aux différents points d'accès de la Gare avant le début des Jeux Olympiques 2024, soit à titre prévisionnel le 30 juin 2024.

Article 2.4. Engagements de dé-densification du nouveau Terminal départ

La SA Gare du Nord 2024 et SNCF G&C s'engagent à modifier le Projet de la manière suivante :

- une réduction d'environ 7.500 m² des surfaces de plancher du Projet situées dans les deux derniers étages supérieurs du nouveau Terminal des départs, incluant notamment la suppression de la salle événementielle ;
Cette réduction de surfaces aura pour conséquence :
 - la suppression du niveau 5 du Projet face aux immeubles de riverains de la rue du faubourg Saint-Denis et la réduction partielle du niveau 4 ;
 - la réduction de la hauteur du bâtiment comprise entre 1,5 mètre et 12,45 mètres, émergences comprises;
- la modification des façades du bâtiment prévues dans le permis de construire initial, laquelle modification devra renforcer la composante bois de la façade, conformément au projet joint en **Annexe 5** ;
- l'augmentation d'environ 1.700 m² de la surface librement accessible de plain-pied depuis le niveau 4 du parc paysager de plus d'un hectare.

Toutes les modifications du permis de construire nécessaires au respect de ces engagements seront intégrées à la demande de permis de construire modificatif visée à l'article 4.1. du présent Protocole.

Article 2.5. Transfert partiel et réaffectation de l'immeuble 112 rue de Maubeuge

2.5.1. La partie du permis de construire initial n° 075 110 19 P0019 en date du 6 juillet 2020 délivré par le Préfet de Paris, préfet de la Région Ile-de-France, portant sur la démolition-reconstruction du bâtiment situé 112, rue de Maubeuge, représentant une surface bâtie d'environ 7.100 m², sera transférée à SNCF G&C.

2.5.2. SNCF G&C s'engage, concomitamment au dépôt de la demande de permis de construire modificatif visé à l'article 4.1 du présent protocole, à déposer une demande de transfert partiel à son bénéfice du permis de construire n° 075 110 19 P0019 en date du 6 juillet 2020, délivré par le Préfet de Paris, préfet de la Région Ile-de-France. Le bâtiment du 112 rue de Maubeuge aura vocation à accueillir en tout ou partie les locaux la Police Régionale des Transports (PRT) et/ou le Centre de Commandement Unifié (CCU) des RER B et D.

Article 2.6. Engagements liés à l'ouverture de la Gare au nord

2.6.1. La possibilité de créer un accès à la Gare du Nord par des aménagements sur la rue du Faubourg Saint-Denis a fait l'objet d'une étude qui a conclu que ce projet est très complexe et ne peut pas être traité comme un projet connexe au Projet, mais doit être traité comme un nouveau programme, complémentaire mais reposant sur ses propres sources de financement.

En conséquence, SNCF G&C s'engage, en collaboration avec la Ville de PARIS et en concertation avec la SA Gare du Nord 2024, à étudier la faisabilité d'une passerelle entre le boulevard de la Chapelle et le nouveau bâtiment de la Gare du Nord. Outre le besoin de financement, cette analyse intégrera une étude urbaine relative à l'intégration dans la Ville de cette ouverture de la gare au nord depuis le Boulevard de la Chapelle.

Cette étude de faisabilité sera financée par SNCF G&C et réalisée par la société AREP au plus tard pour le 30 juin 2021. Concernant l'étude urbaine, SNCF G&C associera en tant que de besoin la Direction de l'urbanisme de la Ville de PARIS.

Dans l'hypothèse où cette étude confirmerait la faisabilité de cette ouverture selon les modalités prévues au présent article 7, un plan de financement des travaux, impliquant notamment SNCF G&C et la Ville de PARIS, devra être mis en place afin d'assurer le financement complet du coût des travaux.

Etant d'ores et déjà prévu que, pour la réalisation des études préalables et des travaux qui seraient décidés à l'issue de ces études préalables, SNCF G&C mettra en place un financement sur fonds propres du projet d'ouverture de la gare au nord dans la limite de 20 millions d'euros toutes taxes comprises (20.000.000 € TTC).

Sous réserve de la confirmation de la faisabilité de cette ouverture et du financement complet de ce projet, SNCF G&C et la Ville de PARIS envisagent que la réalisation et la mise en service de l'ouverture de la gare au Nord soient concomitantes avec le Projet.

Les mesures conservatoires nécessaires pour permettre, le cas échéant, la réalisation de l'accès nord, seront intégrées à la demande de permis de construire modificatif visée à l'article 4.1. du présent Protocole.

2.6.2. La SA Gare du Nord 2024 s'engage à augmenter à hauteur de deux millions d'euros TTC sa participation financière au titre du PUP, afin de contribuer aux aménagements complémentaires réalisés par la Ville de PARIS sur la rue du Faubourg Saint-Denis afin d'ouvrir la Gare vers le nord et permettant la réalisation d'une dépose minute taxis.

Cet engagement sera traduit dans l'avenant à la convention de PUP visé à l'article 4.1. du présent Protocole.

Article 2.7. Engagements de poursuivre un dialogue actif avec le public et la Ville de PARIS

La SA Gare du Nord 2024 et SNCF G&C s'engagent à poursuivre un dialogue actif sur le Projet avec le public et la Ville de PARIS.

Dès la signature du présent Protocole, la SA Gare du Nord 2024 désignera un « Référent chantier », qui sera l'interlocuteur des associations d'habitants, des élus et des services de la Ville. Sa désignation et ses coordonnées feront l'objet d'une large publicité.

La SA Gare du Nord 2024 et SNCF G&C s'engagent à associer les représentants de la Ville de PARIS, au sein des comités suivants :

- un comité de suivi autour des usages et des fonctions en phase chantier, qui se réunira chaque trimestre ou à la demande d'une des parties si nécessaire ; le premier comité de suivi devra se tenir avant le 31 mars 2021 ;

- un comité technique avec les services de la Ville dédié au suivi de chantier pendant la phase travaux, qui se réunira chaque trimestre ou à la demande d'une des parties si nécessaire ; le premier comité technique devra se tenir avant le 31 mars 2021 ; ce comité technique, en lien avec le comité de coordination des chantiers de la Ville de Paris, sera attentif à la mise en œuvre des objectifs appelés à être promus dans la future Charte Chantier Durable de la Ville de Paris ;
- des réunions de coordination avec la SEM PARISEINE et l'OPC urbain, permettant notamment de présenter les dispositions d'accès chantier et d'occupations des espaces publics, qui se tiendront chaque trimestre ou à la demande d'une des parties si nécessaire ; la première réunion devra se tenir avant le 31 mars 2021.

Article 2.8. Engagements en faveur de l'emploi

La SA Gare du Nord 2024 s'engage à prévoir des clauses d'insertion dans ses marchés pour la réalisation des travaux (dont les prestations d'études et d'ingénierie restant à passer si possible), objet du permis de construire n° 075 110 19 P0019 du 6 juillet 2020 et des permis de construire modificatifs obtenus, le cas échéant, mais aussi pour les marchés conclus dans la phase d'exploitation.

La SA Gare du Nord 2024 s'engage à travailler avec un « facilitateur » qui accompagnera le maître d'ouvrage, les entreprises attributaires (en charge de réaliser les travaux du Projet) et les exploitants pour la mise en œuvre et le suivi du dispositif la clause d'insertion. Le facilitateur veillera à la réalisation des engagements d'insertion.

Ainsi, les entreprises seront assistées dans les recrutements des publics en insertion, le suivi, le *reporting*...

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

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

Pour l'application du présent Protocole (définition des méthodes et des objectifs), la SA Gare du Nord 2024 s'engage à collaborer avec l'EPEC (Ensemble Paris Emploi Compétences), qui a pour mission la mise en œuvre et la déclinaison sur le territoire parisien des politiques publiques de l'emploi.

Article 2.9. Engagements en faveur de l'environnement

En convergence avec les objectifs du Plan Climat Air Énergie de la Ville de PARIS et ceux de la COP 21 qui s'est tenue à Paris en 2015, le Projet a été conçu pour limiter au maximum son impact sur l'environnement et mettre en œuvre une démarche développement durable ambitieuse tout au long de sa vie, qui se traduira notamment par l'obtention de 4 certifications parmi les plus exigeantes : BREEAM Outstanding, Well Gold, Label Energie Carbone (E+C-) niveau E3C1 et Biodiversity.

Le Projet entend s'affirmer comme un modèle de développement durable ancré dans le souhait de relance verte des Français.

La SA Gare du Nord 2024 ambitionne à cet effet :

- une construction bas carbone ;
- le recours aux énergies renouvelables ;
- un projet anti-gaspillage en consommation d'eau ;
- la sobriété énergétique ;
- le recours à l'économie circulaire ; et
- la réduction du nombre de camions de livraison en phase d'exploitation.

La SA Gare du Nord 2024 s'engage à signer la Charte en faveur d'une logistique urbaine durable de la Ville de Paris, jointe en **Annexe 6**, au plus tard à la date de dépôt du permis de construire modificatif visé à l'article 4.1 du présent Protocole.

La SA Gare du Nord 2024 s'engage à communiquer dès que possible pour accord à la Ville de PARIS une localisation pour l'aire d'attente de stationnement déportée pour la logistique du chantier du Projet qui sera différente de celle initialement envisagée à la Porte de la Villette.

Enfin le parc paysager en toiture de plus d'un hectare représentera un îlot de fraîcheur au sein de la Gare et du quartier. Il permettra de créer une zone perméable, favorisera le retour de la biodiversité et permettra de développer une activité d'agriculture urbaine conformément au projet joint en **Annexe 7**.

Toutes les modifications du permis de construire nécessaires au respect de ces engagements seront intégrées à la demande de permis de construire modificatif visée à l'article 4.1. du présent Protocole.

Article 2.10 Engagements en faveur de la culture

Pour répondre aux attentes des usagers et à la demande de la Ville de PARIS, SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024 s'engagent à intégrer une dimension culturelle dans l'aménagement et l'exploitation des espaces de la Gare accessibles au public.

Article 3. Engagements de la Ville de PARIS

En contrepartie des engagements pris par SNCF G&C et la SA Gare du Nord 2024, mentionnés à l'article 2 du Protocole, la Ville de PARIS prend les engagements suivants.

Article 3.1. Engagement de renoncer à contester le Projet

3.1.1. La Ville de PARIS renonce irrévocablement :

- à former un recours contentieux aux fins d'annulation du permis de construire n° 075 110 19 P0019 en date du 6 juillet 2020, délivré par le Préfet de Paris, préfet de la Région Ile-de-France à la SA Gare du Nord 2024 ;
- à former un recours administratif ou contentieux contre les permis de construire modificatifs qui pourraient être déposés par la SA Gare du Nord 2024, en particulier celui

visé à l'article 4.1 du présent Protocole, ainsi que contre les avis ou accords délivrés dans le cadre de l'instruction de ces demandes de permis de construire modificatifs, à la condition que ces autorisations ne remettent pas en cause les engagements pris par la SA Gare du Nord 2024 et SNCF G&C au titre du présent Protocole ;

- à former un recours administratif ou contentieux contre le transfert partiel au bénéfice de SNCF G&C du permis de construire n° 075 110 19 P0019 en date du 6 juillet 2020 ;
- à former un recours administratif ou contentieux contre les permis de construire qui seraient délivrés pour l'aménagement des locaux pouvant accueillir la Police Régionale des Transports (PRT) et le Centre de Commandement Unifié (CCU) des RER B et D ;
- à former un recours contre le Contrat de Concession et/ou la COT ;
- à former un recours contre tout avenant ou contrat accessoire au Contrat de Concession et/ou à la COT, à la condition que ces actes ne remettent pas en cause les engagements pris par la SA Gare du Nord 2024 et SNCF G&C au titre du présent Protocole.

3.1.2. La Ville de PARIS s'engage à n'apporter aucun soutien aux recours formés, le cas échéant, par des associations, riverains ou autres contre :

- les autorisations administratives nécessaires à la construction du Projet ;
- les autorisations administratives nécessaires aux projets connexes et complémentaires prévus au titre des engagements réciproques du présent Protocole, notamment l'aménagement de l'immeuble situé 112 rue de Maubeuge ;
- contre le Contrat de Concession et/ou la COT ;
- tout avenant ou contrats accessoires au Contrat de Concession et/ou à la COT ;

à la condition que ces autorisations et conventions ne remettent pas en cause les engagements pris par la SA Gare du Nord 2024 et SNCF G&C au titre du présent Protocole.

Article 3.2. Engagement relatif à l'instruction des demandes et des autorisations administratives liées au Projet

Le chantier de transformation de la Gare du Nord ainsi que les projets connexes et complémentaires prévus au titre des engagements réciproques du présent Protocole requièrent plusieurs types de décisions (retrait de la sculpture « Maison fond » située sur le parvis SNCF de la Gare du Nord) et d'autorisations notamment des autorisations d'occupation domaniales (emprise voirie notamment pour base vie Maubeuge, déport de l'arrêt de bus de la ligne 91 et aire d'attente déportée des camions), des décisions d'urbanisme (déclaration d'intention d'aliéner concernant l'acquisition de l'immeuble situé 177 rue du Faubourg Saint Denis, etc.), des autorisations de montage et mise en service de grues et silos, des dérogations pour travaux de nuit/bruyants, des autorisations liées à la police de la circulation (en ce compris les interventions sur signalisation lumineuse), des modifications de circulations de ligne de bus (91 notamment). Ces autorisations relèvent de la compétence de la Ville de PARIS et/ou de la Préfecture de Police de Paris.

La Ville de PARIS accepte, dès la signature du présent protocole, et sous réserve du respect des lois et règlements, d'instruire avec diligence les demandes d'autorisations en lien avec le Projet et les projets connexes et complémentaires prévus au titre des engagements réciproques du présent Protocole dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les délais requis par les textes. Elle s'engage à ne pas garder le silence sur ces demandes.

En particulier, afin de permettre le dépôt du Permis de Construire Modificatif prévu à l'article 4.1 du présent Protocole, SNCF G&C déposera dans les [8] jours ouvrés de la conclusion du présent Protocole une déclaration d'intention d'aliéner l'immeuble situé 177 rue du Faubourg Saint Denis. La Ville de PARIS s'engage à statuer sur cette demande dans les meilleurs délais, et en tout état de cause avant le 1^{er} décembre 2020.

A ce titre également, la ville de PARIS s'engage à retirer la décision implicite de rejet intervenue le 28 octobre 2020 sur la demande d'autorisation d'occupation domaniale enregistrée sous le numéro 131734 et intitulée « rue de St-Quentin -dévoisement ligne 91 ». La ville de Paris s'engage à statuer sur ladite demande dans les meilleurs délais, et en tout état de cause avant le 28 décembre 2020.

La ville de Paris, s'engage à statuer sur la demande d'autorisation d'occupation domaniale enregistrée le 2 octobre 2020 sous le numéro 249379 et intitulée « rue de Maubeuge - Base vie Maubeuge » dans les meilleurs délais, et en tout état de cause avant la fin de l'année 2020.

Article 3.3 Démarrage des travaux

Afin de permettre la réalisation des engagements prévus au présent Protocole, et plus particulièrement ceux pour lesquels les Parties se sont engagées à leur exécution avant le début des Jeux Olympiques 2024, soit à titre prévisionnel le 30 juin 2024, la SA Gare du Nord 2024 doit démarrer les travaux d'extension de la dalle routière avant la fin de l'année 2020, ce dont la Ville de PARIS prend acte. La Ville de PARIS s'engage à instruire avec diligence les autorisations nécessaires pour permettre le respect de ce délai.

Article 3.4. Engagement relatif à la réalisation de places de stationnement pour vélos

La Ville de PARIS confirme sa volonté d'aménager sur les espaces publics autour de la Gare et d'ici à l'achèvement des travaux du Projet 3.000 places de stationnement vélos, dans les conditions qui seront définies par l'avenant à la convention de PUP visé à l'article 4.1. du présent Protocole.

Article 3.5. Engagement relatif à la requalification de la rue du Faubourg Saint-Denis

La Ville de PARIS réitère son engagement de réaliser les aménagements nécessaires à la dépose taxis dans ce secteur (dite dépose taxis est), sans gêner les travaux de la SA Gare du Nord 2024, dans les conditions qui seront définies par l'avenant à la convention de PUP visé à l'article 4.2. du présent Protocole.

Article 4. Modalités de réalisation des engagements

Article 4.1. Dépôt d'une demande de permis de construire modificatif

Afin de matérialiser et de permettre la réalisation des engagements visés aux articles 2.2.3., 2.2.4., 2.3.2.1., 2.5.1., 2.6.1. et 2.9 du présent Protocole, notamment ceux pris en matière :

- de réalisation de circulations verticales complémentaires pour les voyageurs TER issues du dispositif Mass Transit ;
- de stationnement vélos;

- de dé-densification du nouveau du Terminal des départs ;
- de modification des façades du Terminal des départs ;
- de transfert partiel du permis de construire valant permis de démolir à SNCF G&C des travaux relatifs au bâtiment du 112 rue de Maubeuge ;
- d'extension du parc en accès libre de plain-pied au niveau 4 ;
- de développement d'une activité d'agriculture urbaine sur la toiture du Terminal des départs ;
- de mesures conservatoires prises pour garantir l'ouverture de la Gare au nord ;

la SA Gare du Nord 2024 s'engage à déposer une demande de permis de construire modificatif et toutes les pièces complémentaires qui s'avèreraient nécessaires, adaptant le Projet selon les vœux de la Ville de PARIS et, après obtention du permis de construire modificatif, à réaliser les travaux conformément à ces plans.

Le dépôt de la demande de permis de construire modificatif visée ci-dessus devra intervenir au plus tard le 4 janvier 2021.

Sans préjudice de l'avis ultérieur de la Ville de PARIS au titre de l'instruction du permis de construire modificatif et afin de lui permettre de vérifier la matérialisation de ses engagements, la SA Gare du Nord 2024 s'engage à transmettre à la Ville de PARIS les pièces architecturales du dossier de demande de permis de construire modificatif suivantes :

- PC2 : plans de masse,
- PC3 : plans de coupe,
- PC4 : notice architecturale,
- PC5 : plans de façade et de toiture,
- PC6 : insertion graphique,
- au plus tard le 15 décembre 2020.

Le contenu de ces pièces sera susceptible d'adaptations rendues nécessaires par des études techniques et les consultations en amont des services en charge du patrimoine historique ainsi que des commissions de sécurité et d'accessibilité. En ce cas, et sans préjudice de l'avis ultérieur de la Ville de PARIS au titre de l'instruction du permis de construire modificatif, la SA Gare du Nord 2024 s'engage à transmettre à la Ville de PARIS toutes les pièces complémentaires et/ou substitutives du dossier de demande de permis de construire modificatif.

Article 4.2. Conclusion d'un avenant à la convention de PUP

Afin de permettre la réalisation des engagements visés aux articles 2.6.2 et 3.4 du présent Protocole, un avenant à la convention de PUP décrivant les aménagements sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de PARIS, fixant leur calendrier d'exécution et actant de l'augmentation de la participation de la SA Gare du Nord 2024 à hauteur de deux millions d'euros toutes taxes comprises (2.000.000 € TTC) sera conclu entre la SA Gare du Nord 2024 et la Ville de PARIS au plus tard le 30 avril 2021.

Article 4.3 Conclusion d'un protocole de mise en œuvre du Plan Climat pour les gares parisiennes

La Ville de PARIS est engagée dans une très ambitieuse politique environnementale et de santé publique. Pour contribuer aux objectifs du Plan Climat adopté en 2018 par le Conseil de Paris,

son programme d'investissement a notamment pour objet de favoriser les mobilités durables et d'atteindre les objectifs de neutralité carbone dans le cadre d'une politique de développement durable.

SNCF G&C, qui est en charge de l'exploitation et du développement des gares de voyageurs en France, a notamment pour mission de maintenir, de réparer, de rénover et de développer l'ensemble des gares de voyageurs en France. A Paris, les gares de voyageurs exploités par SNCF G&C sont les suivantes :

- Gare d'Austerlitz
 - Gare de Bercy
 - Gare de l'Est
 - Gare de Lyon
 - Gare de Montparnasse
 - Gare du Nord
 - Gare Saint Lazare
- (ensemble, les « Gares »)

La Ville de PARIS et SNCF G&C s'engagent à conclure, au plus tard le 31 juillet 2021, un protocole d'engagements relatif à la mise en place de dispositifs visant à accélérer la transition énergétique et climatique des gares parisiennes afin de répondre aux attentes en matière de mobilités durables de la Ville de PARIS, des habitants, des riverains et des usagers des Gares.

Article 4.4 Conclusion d'un nouveau protocole foncier entre la Ville de PARIS et le Groupe SNCF

La Ville de PARIS et le Groupe SNCF ont signé le 28 novembre 2016 un protocole foncier pour permettre de transformer des terrains ferroviaires en nouveaux quartiers urbains, équilibrés et durables, dans le nord et le sud-est de Paris.

La Ville de PARIS et le Groupe SNCF s'engagent à conclure, au plus tard le 31 décembre 2021, un nouveau protocole foncier actualisant le protocole de 2016 au vu de l'avancement des différents projets et intégrant les attentes de la Ville de PARIS.

Article 5. Condition résolutoire et conséquences du refus, du retrait ou de l'annulation du permis de construire modificatif visé à l'article 4.1

5.1. Les engagements souscrits au titre du présent Protocole forment un tout indissociable. L'une des parties ne peut unilatéralement renoncer à ses engagements sans délier les autres parties de leurs propres engagements, et sans rendre caduc le présent Protocole.

5.2. Le présent Protocole est conclu sous la condition résolutoire (i) du retrait ou de l'annulation du permis de construire n° 075 110 19 P0019 en date du 6 juillet 2020, délivré par le Préfet de Paris, préfet de la Région Ile-de-France à la SA Gare du Nord 2024, ainsi que (ii) du retrait par l'autorité administrative sur demande d'un tiers intéressé ou de l'annulation du permis de construire modificatif visé à l'article 4.1 du présent Protocole

5.3. En cas de refus, de retrait ou d'annulation du permis de construire modificatif visé à l'article 4.1 du présent Protocole :

- les engagements du présent Protocole qui ne sont pas dépendants de ce permis de construire modificatif, demeurent en vigueur ;
- la SA Gare du Nord 2024 s'engage à déposer avec diligence un nouveau permis de construire modificatif permettant la mise en œuvre des engagements dépendants de ce permis de construire, sauf en cas d'impossibilité directement liée à l'un des motifs de retrait ou d'annulation du permis de construire modificatif.

Article 6. Comité de suivi de la mise en œuvre du Protocole

Le comité de suivi constitué dans le cadre du protocole conclu le 17 juillet 2019 sera chargé d'examiner la mise en œuvre des engagements du présent Protocole.

Article 7. Caractère exécutoire

Le Protocole est exécutoire à compter de sa signature par l'ensemble des Parties.

Article 8. Élection de domicile

Pour l'exécution du Protocole et de ses suites, chacune des Parties fait élection de domicile en son siège social.

Toute modification du domicile d'une des Parties est communiquée par celle-ci dans les plus brefs délais aux autres Parties.

Article 9. Enregistrement de la transaction

Le présent accord est soumis aux dispositions de l'article L. 600-8 du Code de l'urbanisme selon lesquelles :

« Toute transaction par laquelle une personne ayant demandé ou ayant l'intention de demander au juge administratif l'annulation d'un permis de construire, de démolir ou d'aménager s'engage à se désister de ce recours ou à ne pas introduire de recours en contrepartie du versement d'une somme d'argent ou de l'octroi d'un avantage en nature doit être enregistrée conformément à l'article 635 du code général des impôts.

La contrepartie prévue par une transaction non enregistrée dans le délai d'un mois prévu au même article 635, est réputée sans cause et les sommes versées ou celles qui correspondent au coût des avantages consentis sont sujettes à répétition. L'action en répétition se prescrit par cinq ans à compter du dernier versement ou de l'obtention de l'avantage en nature.

Les transactions conclues avec des associations ne peuvent pas avoir pour contrepartie le versement d'une somme d'argent, sauf lorsque les associations agissent pour la défense de leurs intérêts matériels propres.

Les acquéreurs successifs de biens ayant fait l'objet du permis mentionné au premier alinéa peuvent également exercer l'action en répétition prévue à l'alinéa précédent à raison du préjudice qu'ils ont subi. »

Article 10. Publication

La Ville de PARIS publiera le présent Protocole au Bulletin Officiel de la Ville de PARIS dans les cinq (5) jours suivant sa signature.

Article 11. Autorité de la chose jugée

Le présent Protocole vaut transaction au sens des articles 2044, 2048 et 2052 du Code Civil et dispose, à ce titre, de l'autorité de la chose jugée en dernier ressort entre les parties.

Les Parties déclarent expressément avoir eu leur attention attirée sur le caractère irrévocable et définitif de la présente transaction qui a l'autorité de la chose jugée en dernier ressort entre les Parties et ne pourra, en outre, être remise en cause pour quelque cause que ce soit.

Pour une information complète, il est rappelé que, selon l'article 2052 du Code Civil, « *La transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet.* »

Article 12. Annexes

- **Annexe 1** : Plan « Assouplissement plan TER » (2.2.2)
- **Annexe 2** : Plan Escalier-Passerelle 3 (2.2.3)
- **Annexe 3** : Plan circulation supplémentaires (2.2.4)
- **Annexe 4** : Plan parking Effia (2.3.1)
- **Annexe 5** : Façade Perspective (2.4)
- **Annexe 6** : Charte en faveur d'une logistique urbaine durable de la Ville de Paris (2.9)
- **Annexe 7** : Plan des espaces paysagers de la Toiture du terminal des départs (2.9)

Article 13. Droit applicable – Clause attributive de juridiction

Le Protocole est rédigé en français et est régi par le droit français.

A défaut de règlement amiable, tout différend découlant de la conclusion, de la validité, de l'interprétation, de l'exécution ou inexécution, de la résiliation du Protocole et de ses avenants éventuels sera soumis au Tribunal Administratif de Paris, nonobstant la pluralité des défendeurs ou appel en garantie.

Fait à Paris,

Le 5 novembre 2020, en quatre exemplaires originaux

Pour la Ville de PARIS

Pour le Groupe SNCF

Pour SNCF G&C

Pour la SA Gare du Nord 2024

#1600BUS

PJ obs 37

Nous, habitantes et habitants de la rue du Faubourg Saint Denis, commerçants, professionnels, parents d'enfants en poussette et en trousse, usagers des transports en commun, personnes à mobilité limitée, simples passants, nous sommes exténués, asphyxiés et en colère.

Sur un tronçon de 400 mètres de la rue du Faubourg Saint Denis, depuis septembre 2019, c'est **1600 bus** qui circulent chaque jour, et cela, sans qu'aucune concertation des habitants et usagers du quartier n'ait été organisée.

À pieds, à vélo ou en bus, le parcours est dangereux, lent, assourdissant, suffoquant. Les conducteurs sont à bout, les infractions au code de la route et les pollutions sont permanentes, 7 jours sur 7, et quasi sans interruption.

Notre rue est devenue un centre bus.

Nous sommes asphyxiés par la situation, les moteurs diesel, et l'absence totale de perspectives à court-terme. À l'heure où nous ne pouvons que nous sentir concernés par les questions environnementales et l'urgence climatique, nous nous sentons abusés.

Notre rue est un tombeau à ciel ouvert, un torrent de bruits, de fureur et de diesel.

Dégradant massivement nos conditions de vie comme nos conditions de travail et de libre circulation dans l'espace public, nous réclamons une prise de conscience rapide ainsi qu'un changement aussi radical que massif de cette situation insupportable.

Nous exigeons qu'une véritable réunion de concertation soit organisée avec les riverains, les responsables politiques et RAPT mobilisés pour une évolution du plan de circulation et sa réalisation avant décembre 2020.

Nous réclamons :

- **L'allègement significatif** de la circulation des bus qui remplit la rue du faubourg St Denis à vide
- Le remplacement des bus hybrides ou diesel par des bus électriques le plus rapidement possible
- Des mesures visant à diminuer le caractère hautement **dangereux** de la rue



**Vous souhaitez vous exprimer sur le sujet, faites le via twitter grâce au #1600bus
Vous pouvez aussi accrocher une banderole à vos fenêtres (pas d'insultes SVP)
Vous souhaitez nous contacter : 1600busfsd@gmail.com**

"ne pas jeter sur la voie publique"

COMPTE RENDU REUNION A LA MAIRIE DU X^{EME}

Date	22 juillet 2020 14h00-16h00	
Ordre du jour	Désordres dans le tronçon de la rue du fbg st Denis entre Gare de l'Est et Gare du Nord suite à la mise en œuvre du nouveau plan de circulation.	
Participants	<u>Mairie du Xème</u> Mme Alexandra CORDEBARD, Maire (jusqu'à 15h00) M. Nicolas VIGNAUD, cabinet de la Maire	<u>Collectif #1600 BUS</u> Jean-Paul AMELINE Jean-François GACOGNE Gheorghe MOLNAR Marine TIMSIT

POINTS ABORDES

Introduction par JP Ameline, puis tour de table des membres du collectif présents :

Situation :

Retour sur les nuisances subies depuis la mise en place du nouveau plan de circulation et son inefficacité, notamment : bruit des moteurs des bus à deux voitures, pollution (diesel), vibrations à leur passage (fenêtres, planchers, murs des immeubles riverains), fragilisation de la chaussée, bouchons quasi permanents, dangerosité de la rue pour les piétons, inefficacité du plan de circulation, un bus pouvant mettre 30 mn entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord...

Actions engagées :

- Mention du tweet de soutien aux riverains par Christophe Najdovski (délégué d'Anne Hidalgo et vice-président d'IDF-Mobilités jusqu'en juin 2020, remplacé à cette date par David Belliard).
- Lettre à Valérie Péresse, présidente d'IDF-Mobilités avec copies à Anne Hidalgo, Alexandra Cordebard, David Belliard.

A la date d'aujourd'hui, seule Alexandra Cordebard a répondu aux riverains, ce qui a motivé la réunion.

A. Cordebard :

Premier « butin » : révision prochaine des terminus des lignes 46 et 35.

A. Cordebard nous assure de sa parfaite connaissance de la situation.

« Rien de ce que vous faites ne nous dérange » « Nous vous soutenons ».

Va relayer nos préoccupations et notre action auprès de D. Belliard.

A. Cordebard liste les actions réalisées :

- Démarches auprès de la RATP pour lui demander de travailler sur des alternatives
- Courrier au Préfet

A. Cordebard pense qu'il est envisageable d'obtenir en plus :

- **Le terminus du bus 91 à Gare de l'Est contre Gare du Nord actuellement.**
- L'accélération du calendrier de passage des bus à l'électrique, en particulier du 38

Piste de travail envisageable :

Aménager le sens montant en l'interdisant aux véhicules autres que les transports en commun, taxis et riverains.

NB : Cette stratégie de coupure d'une voie avec inversion de sens est clairement la doctrine envisagée par la ville afin d'éviter des lignes droites pénétrantes.

Concernant l'annulation du double sens :

Fait partie des pistes de travail, mais paraît délicat à envisager. En effet, le nouveau plan de circulation visait notamment à fluidifier les carrefours St Quentin/Magenta et 8 Mai / Magenta.

Digression sur la vie de quartier, les nuisances qui se sont développées, le deal et la dégradation du quartier. La Mairie pense que l'amélioration ne pourra venir que de la mise en place de la Police municipale de quartier, la Préfecture de police de Paris ayant déserté ce sujet.

Nous avons rappelé que notre action se focalise sur les effets désastreux du nouveau plan de circulation, mais que ce point – majeur – constitue un des points traduisant la dégradation du quartier (propreté, sécurité, circulation, etc...).

Q : Comment se répartissent les attributions et les responsabilités entre la ville (Mairie centrale et du Xème) d'une part et les autres parties prenantes (Préfecture, IDF Mobilités, RATP, SNCF...)?

La ville dit pouvoir se concentrer sur les feux et les traversées piétons (gros problèmes de sécurité à toutes les traversées, en particulier au niveau de la rue du 8 mai 1945).

En revanche la décision sur le double sens incombe à IDF – Mobilités.

Q : Quelles sont les adhérences entre le projet Gare du Nord et notre problématique ?

A. Cordebard et la Mairie de Paris sont résolument contre ce projet, en particulier pour l'impact négatif qu'il créera entre la grande verrière donnant sur le parvis (entrée banlieue) et le carrefour fg st Denis / Lafayette, qui n'est pas calibré pour gérer tous les flux (piétons, vélos, Bus, Taxis, VTC, véhicules particuliers...) induis par la séparation des départs et des arrivées de la Gare.

Nous avons demandé à ce que la Ville pèse plus encore afin que le chantier soit au maximum approvisionné et desservi par voie ferrée afin de limiter les nuisances et les impacts.

Jean-Paul Ameline insiste sur notre demande de rencontrer dès que possible David Belliard, le nouveau représentant d'Anne Hidalgo à IDF-Mobilités.

AUTRES POINTS

En complément de l'ordre du jour de la réunion, Nicolas Vignaud présente le réaménagement de la rue d'Alsace.

Tenir compte / souligner la particularité de la rue d'Alsace : liaison inter-gares + quartier d'habitation.

NB : Installation d'une nouvelle boulangerie à la place de Bhai Bhai sweets suite au rachat du local par la ville.

L'escalier va être rénové par la ville.

La SNCF finance et réalise un escalator en doublement de l'escalier ainsi qu'un escalator entre le quai et la rue d'Alsace au niveau du nouveau jardin public. Retard et flou, car en liaison avec le projet Ile de France Mobilités « Bi-pôle » de liaison Gare de l'Est – Gare du Nord par tunnels et du CDG Express (CDG Express pas avant 2026, voire risque d'annulation du projet).

Particularités :

- 1 seule voie de circulation vers le fbg st Denis via la rue des 2 gares
- Pas de stationnement (sauf emplacements de livraison), y compris rue des 2 gares
- 1 seul niveau de sol (pas de trottoirs) avec revêtement minéral clair lisse (favoriser le transit de voyageurs avec valises sans générer de bruit)
- Mobilier urbain démontable (remplacement, voire installation d'autres usages si besoin) : potelets, attache-vélos
- Sur le muret de la partie haute : lisse en acier émaillé (avec indication des points d'intérêt et directions) inclinée (anti-verre pour éviter le phénomène « bar de plein air ») intégrant un éclairage
- Sanisettes : 2 en partie basse, 1 a priori en partie haute
- Protection du mur du 25 rue d'Alsace (passage Delanos)
- Végétalisation en bacs (avec alimentation en eau) pour la partie haute (contraintes techniques) et en pleine terre pour la partie basse
- Eclairage : lampadaires « arbre »

Planning :

- Partie haute : hiver 2020-21 (retard Covid 19)
- Partie basse : non connu, car impact de chantiers préalables dans la Gare de l'Est...

➔ Précisions sur le site internet de la Mairie.

=====

ENSEIGNEMENTS – SUITE A DONNER

La Mairie est clairement dans une optique d'amélioration du schéma mis en place mais pas dans une optique du retour au sens unique de notre tronçon du faubourg st Denis, qui ne semble pas une option pour elle pour l'instant.

Ce qui guide l'action de la Ville est la réduction de la voiture dans Paris, la suppression de longues avenues rectilignes reliant le centre et le périphérique (en créant des sens uniques, des inversions de sens, etc...).

Par exemple, la suppression de la circulation (hors transports en commun) entre Stalingrad et Gare du Nord est à l'étude. La piétonisation du pont de la rue de l'Aqueduc est engagée.

Elle n'expose en revanche pas de projet, pas de cible claire pour le quartier.

L'impact du projet Gare du Nord sur le quartier à court terme n'est pas non plus très clair

Malgré tout, il semble crucial que notre collectif poursuive la revendication du retour à sens unique du faubourg quelles que soient les oppositions.

⇒ Nos actions doivent donc continuer jusqu'à satisfaction des trois points énoncés dans la lettre à Valérie Péresse.

Piste d'actions :

- Création d'un fichier de synthèse (contenus vidéo photos, pétitions, photos banderoles, tracts...) ?
➔ Il pourrait être diffusé auprès des membres d'IDF Mobilités dans l'optique de leur prochain CA à la rentrée.
- Interpellation (polie) de V. Pécresse, comme nous l'avons fait avec A. Hidalgo ?

COMPTE-RENDU Réunion Mairie - 28 septembre 2020

Rencontre avec :

- Alexandra Cordebard - Maire du 10e arrondissement
- Catherine Moreau - Directrice-adjointe de cabinet
- Pauline Joubert - Maire-adjointe déplacement / voirie

&

- Marine Timsit
- Catherine Teuler
- Gheorghe Molnar
- Jean Michel Peyrin
- Thierry Anselot-Caundle

Riverains de la rue du Faubourg Saint Denis

Rappel du contexte : L'objectif principal de cette réunion est la demande de la remise en voie unique / passage en voie montante unique et la réutilisation de la rue de St-Quentin pour les services descendants de bus / taxi vers le sud suite à 2 accidents piétons ayant eu lieu fin aout et mi-septembre 2020.

La réunion commence par une prise de parole d'une résidente indiquant les problèmes de pollution, le danger permanent pour traverser à l'angle du bd de Magenta et de la rue 8 mai (feu piéton non visible) ainsi que le passage face au 146 rue du fg St-Denis. La riveraine rappelle l'existence de la rue de Saint Quentin, vide de trafic.

Mme Cordebard rappelle la raison pour laquelle la rue de St-Quentin n'est plus utilisée : le passage des bus par cette rue implique une double traversée sur le boulevard de Magenta, bloquant sa circulation. (Choix conjoint de la RATP et de la Direction de la Voirie et des Déplacements décidé au moment du nouveau plan bus).

Des échanges ont lieu afin de déterminer si le trafic est bloqué du fait des voitures particulières ou des bus, en excès sur le tronçon. Les avis riverains divergent sur ce sujet.

Mme Cordebard nous assure militer activement pour que l'itinéraire de la ligne 91 soit déplacé de la Gare du Nord à la Gare de l'est (bus majoritairement vides sur notre portion).

Mme Cordebard indique une étude en cours (Direction de la Voirie et des Déplacements en charge) pour installer un panneau interdisant l'accès à la rue du fg St-Denis sauf bus/taxi, véhicules d'urgence et résidents. Dans les faits - information post réunion de la part de P. Joubert - seule une étude de l'effet-report de la piétonisation partielle des quais du canal St-Martin serait commandée auprès de la DVD.

Concernant la pollution : Mme Cordebard souhaite demander à la RATP des bus électriques plus rapidement dans une logique « ville de Paris = ville la plus polluée d'IDF » donc bus électriques prioritaires. La Maire est toutefois consciente qu'Île de France Mobilités (autorité organisatrice des transports en IDF) est seule financeur en la matière.

De nombreuses vidéos diffusées par des résidents tentent de démontrer la dangerosité des traversées. On y voit des bus stagnants sur les passages piétons devant le 146, ou des voitures circulant à vive allure angle 8 mai.

▪La maire va prendre attache avec la RATP sur le fait que les conducteurs ne respectent pas le code de la route en s'engageant dans la circulation embouteillée et en s'arrêtant sur les passages.

▪Un feu indispensable va être posé en bas de la rue du 8 mai 45 et doit arriver très rapidement.

Ainsi, malgré nos documents tentant de prouver la dangerosité structurelle de la rue (liée selon nous, à sa mise en double sens), La Mairie contre-argumente en soutenant que les 2 accidents de la circulation sont liés à des traversées ayant eu lieu en dehors des passages piétons.

De plus, les bus stagnant sur les passages piétons sont le fait d'attitudes inadaptées de conducteurs de bus, qu'il s'agirait de corriger.

En parallèle, il est probable que la DVD retravaille sur le réglage des feux ainsi que leur surélévation.

Madame Cordebard dit avoir bien conscience de la frustration des riverains, commerçants et usagers, liée au rythme très lent des changements de la rue.

Une proposition d'un résident concerne la mise en place de croix de Saint-André autour des passages piétons ainsi que le réglage des feux tricolores. À voir.

En conclusion, toujours 3 axes :

- La limitation des voitures personnelles sur le tronçon (mais les délais sur le sujet sont très flous)
- Le Lobbying pour l'électrification des bus parisiens (la difficulté étant qu'idf mobilités est une autorité régionale souvent en désaccord avec les orientations VDP, notamment sur ce point-là)
- Le 91 terminus gare de l'est (actuellement en débat auprès de la région et de la RATP)

Pour info complémentaire : les travaux (gaz) devraient s'arrêter le 30 octobre.

Post réunion : l'abri voyageurs situé au plus près de l'angle rue du fg St-Denis et la rue Valenciennes a été démonté par JC Decaux (avec une année de retard) mais devrait faciliter la traversée piétonne au niveau du 146, soulager la circulation sur le trottoir ainsi que la terrasse du Catrina.

COMPTE-RENDU

19 octobre 2020 | Thierry Anselot-Caundle

Rencontre avec :

Alexandra Cordebard - Maire du 10e arrondissement
Catherine Moreau - Directrice-adjointe de cabinet
Pauline Joubert - Maire-adjointe déplacement / voirie
&

Marine Timsit

Catherine Teuler

Gheorghe Molnar

Jean-Michel Peyrin

Thierry Anselot-Caundle

(tous résidents du Passage Delanos sis 148 rue du fg St-Denis - 25 rue d'Alsace)

Le 28 septembre de 17h30 à 18h30.

La réunion commence par une prise de parole d'une résidente indiquant les problèmes de pollution, le danger permanent pour traverser notamment à l'angle du bd de Magenta et de la rue 8 mai (feu piéton non visible) ainsi que le passage face au 146 rue du fg St-Denis : les bus articulés cachent le feu provoquant plusieurs presque accidents. À cela se rajoutent les étals de vente à la sauvette ainsi que les vendeurs de cigarettes.

La demande principale est la remise en voie unique / passage en voie montante unique et la ré utilisation de la rue de St-Quentin pour les services descendants de bus / taxi vers le sud.

Mme Cordebard rappelle la raison pour laquelle la rue de St-Quentin n'est plus utilisée : le passage des bus par cette rue implique une double traversée sur le boulevard de Magenta, bloquant sa circulation.

Mme Cordebard souhaiterait militer contre l'itinéraire de la ligne 91 entre la Gare de l'Est et Gare du Nord, considérant que personne ne monte à l'arrêt Valenciennes pour se rendre à la Gare du Nord. Nota : cette analyse est partagée, il est connu que le dernier arrêt avant terminus est classiquement un arrêt de descente. Les voyageurs quittant les bus de la ligne 91 à cet arrêt ne sont pas cités dans les propos de la Mairie. La Mairie ne s'exprime pas non plus sur l'arrêt Valenciennes dans le sens opposé - arrêt utilisé par de nombreux voyageurs pour se rendre au sud de la ligne.

Mme Cordebard indique souhaiter une étude (Direction de la Voirie et des Déplacements en charge) pour installer un panneau interdisant l'accès à la rue du fg St-Denis sauf bus/taxi, véhicules d'urgence et résidents, suite à étude.

Dans les faits - information post réunion de la part de P. Joubert - seule une étude de l'effet-report de la piétonisation partielle des quais du canal St-Martin serait commandée auprès de la DVD.

Concernant la pollution : Mme Cordebard souhaite demander à la RATP des bus électriques plus rapidement dans une logique « ville de Paris = ville la plus polluée d'IDF » donc bus électriques prioritaires. La Maire est toutefois consciente qu'Île de

France Mobilités (autorité organisatrice des transports en IDF) est seule financeur en la matière.

De nombreuses vidéos diffusées par des résidents tentent de démontrer la dangerosité de la traversée, notamment hors passages piétons. Les bus s'arrêtent sur les passages piétons (à cause des embouteillages) : la maire va prendre attache avec la RATP sur le fait que les conducteurs ne respectent pas le code de la route en s'engageant dans la circulation embouteillée et s'arrêterait sur les passages.

Une proposition d'un résident concerne la mise en place de croix de Saint-André autour des passages piétons ainsi que le réglage des feux tricolores. À voir.

Pour info complémentaire : les travaux (gaz) devraient s'arrêter le 30 octobre.

Post réunion : l'abri voyageurs situé au plus près de l'angle rue du fg St-Denis et la rue Valenciennes a été démonté par JC Decaux (avec une année de retard mais devant faciliter le passage des piétons désormais).

Les riverains de la rue du Fg-St-Denis
(Tronçon Boulevard Magenta- rue Lafayette)

Paris, le 6 juillet 2020

A Mme Valérie Péresse, Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France
Présidente du Conseil d'Ile-de-France-Mobilités

Madame la Présidente,

Depuis avril 2019, suite aux modifications intervenues sur les trajets des autobus dans notre secteur du 10^{ème} arrondissement de Paris et notamment à l'introduction invraisemblable d'un double sens dans une rue totalement inadaptée à cet usage, le tronçon de la rue du Fg-St-Denis située entre le boulevard de Magenta et la rue Lafayette connaît une situation inédite.

Chaque jour, 1630 bus appartenant aux lignes montantes et descendantes 35, 38, 39, 46, 54, 91, N 43 y circulent, à raison d'un bus toutes les trente secondes à la montée comme à la descente, dans un défilé incessant, en particulier aux jours ouvrables de 8h du matin à 21 h le soir, et se trouvent bien souvent bloqués dans un embouteillage quasi-permanent du fait de l'étroitesse de la rue. La situation est aggravée par les travaux qui se succèdent au carrefour rue du Fg-St-Denis-rue Lafayette suite à l'effondrement -pour la deuxième fois en six mois- de la chaussée, peut-être fragilisée par cette circulation.

L'« effet canyon » dans cette rue est alors à son maximum tant sur le plan sonore que sur le plan de la qualité de l'air. Un bruit incessant (la majorité des bus – souvent des voitures doubles - utilisant leurs moteurs diesel pour la montée), des vibrations qui font trembler les sols et les fenêtres des immeubles et une pollution permanente s'ajoutent aux dangers que courent les piétons quand ils veulent traverser ce boyau surencombré. Pour les riverains, la situation tourne au cauchemar puisqu'ils doivent vivre fenêtres fermées durant la plus grande partie de la journée et subir ce chaos en bas de chez eux.

Ils se sont donc mobilisés dès la rentrée 2019 et ont fait part le 16 octobre 2019 de leur exaspération à la Maire du 10^{ème} arrondissement, Madame Alexandra Cordebard, en présence d'un représentant d'IDF-Mobilités. Il leur a alors été répondu qu'IDF-Mobilités allait étudier d'éventuelles modifications aux parcours suivis. Cela aurait été d'ailleurs une décision de bon sens pour la régularité du trafic car il n'est pas rare que les bus qui « montent » de la Gare de l'Est à la Gare du Nord (pour nombre d'entre eux vides) effectuent ce parcours en plus de trente minutes. En outre, le double sens dans une rue aussi étroite est une aberration qui ne peut avoir que des conséquences catastrophiques sur la fluidité de la circulation puisque véhicules privés, taxis et camions de livraison se retrouvent bloqués sur une seule file montante, la descente étant réservée aux bus.

Il y a une semaine, lassés de ne voir rien venir, les riverains se sont donc à nouveau mobilisés. Ils ont bloqué la rue dans la matinée du 24 juin 2020 et déployé des banderoles sur les façades de leurs immeubles. Partiellement entendus –puisque la Mairie de Paris leur a indiqué, par la voix de Christophe Najdovski que, dans sa séance du 10 juin 2020, le Conseil d'Ile de France-Mobilités avait mis cette affaire à son ordre du jour- ils ont appris qu'une inversion des terminus des bus 35 et 46 serait prévue pour septembre 2020 afin d'alléger le trafic. Ils estiment toutefois que cette modification sera loin de suffire à faire revenir la circulation à un rythme compatible avec la santé et la sécurité des habitants. Tout en rappelant aux élus de Paris et de la Région Ile-de-France que le 10^{ème} arrondissement est l'une des zones les plus polluées de Paris, ils maintiennent donc intégralement leurs revendications :

- annulation du double sens de circulation dans le tronçon de la rue du Faubourg-Saint-Denis située entre le boulevard de Magenta et la rue Lafayette ;
- réduction radicale et immédiate du nombre de bus circulant sur ce tronçon ;
- électrification totale des véhicules subsistants.

Décidés à ne pas cesser leur action jusqu'à satisfaction de leurs revendications, ils demandent à IDF-Mobilités de revenir sur les modifications de trajets mises en place par cet organisme au cours de l'année 2019 car elles conduisent à un enfer pour les riverains du tronçon Magenta-Lafayette.

Copies :

Mme Anne Hidalgo, Maire de Paris

M. David Belliard, Adjoint au Maire de Paris en charge de la Transformation de l'Espace public, des Transports, des Mobilités, du Code de la rue et de la Voirie

Mme Alexandra Cordebard, Maire du 10^{ème} arrondissement de Paris.

Pour les riverains : Jean-Paul Ameline, 90 bd de Magenta 75010 Paris (tel 06 23 93 50 16)















PARIS GARE DU NORD 2024
Permis de construire modificatif
Participation du public

OBSERVATIONS
de l'Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile de France
Septembre 2021

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

En janvier 2020, la FNAUT IdF a émis un avis critique dans le cadre de l'enquête publique sur le projet Gare du Nord 2024.

Par définition, un permis de construire modificatif ne remet pas en cause les objectifs du projet.

Les principales modifications que nous avons relevées sur les aspects transports sont les suivantes :

- "Passage par le niveau N01 non obligatoire pour accéder aux quais TER".

C'est une modification souhaitée et positive. Concrètement, nous souhaitons que cet accès se fasse librement et directement, comme aujourd'hui, sans obligation particulière de passage par l'angle sud-est de la gare. Or, nous notons qu'une analyse est en cours "afin de vérifier la possibilité de séparer les flux TER/intercités des flux TN"

- "Création d'accès supplémentaires aux quais depuis la passerelle 3".

L'accès aux quais par ces passerelles est lié à la création du départ Grandes Lignes au niveau N01, que nous contestons. Face à cet état de fait, toute amélioration des liaisons entre passerelles et quais est positive. (Nous avons relevé l'absence des liaisons proposées dans ce PC modificatif).

- "Intégration de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison nord....".

Cette liaison a été demandée par de nombreuses associations et riverains de la gare. L'étude en cours par SNCF devra être présentée au public et faire l'objet d'échanges.

- "Elargissement de l'accès à l'écostation bus....".

C'est un point positif qui ne suffit pas à apaiser notre inquiétude sur le fonctionnement futur de cette gare routière réduite.

- "Augmentation des liaisons verticales dans la gare souterraine."

L'ajout de ces liaisons, particulièrement si elles sont mécanisées, est positif.

Mais :

- 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 "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".....

- Doublement des parkings vélo (2000 places au lieu de 1000)

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

Nous en sommes réduits à relever, ici et là, quelques informations fragmentaires.

Ainsi, nous apprenons que

- Un dépose-minute et une station bus seraient créés rue de Dunkerque
- Une dépose taxis pourrait être mise en place rue de Saint Quentin.
- Une dépose taxis serait intégrée rue du Faubourg Saint Denis.
- "Une dépose minute taxis, VTC, et véhicules particuliers ainsi que le stationnement pour les 2 roues motorisées", déjà annoncés dans le parking souterrain Effia, font l'objet d'une étude de faisabilité.....

Bref, une présentation globale des futurs aménagements extérieurs et des échanges avec les autres modes est absolument indispensable et manque cruellement !

Si certaines modifications s'avèrent positives, elles ne concernent que des points mineurs par rapport à l'ampleur du projet.

Et, surtout, évidemment, elles ne remettent nullement en cause la "philosophie" globale du projet concrétisée par la création du nouveau bâtiment et du terminal Départs Grandes Lignes.

Aussi, les défauts majeurs du projet, que nous dénonçons depuis l'origine, 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.

Enfin, l'ignorance des futurs aménagements extérieurs qui, bien qu'à la charge de la Ville, sont partie intégrante de ce projet, est de plus en plus inacceptable pour juger totalement du projet.



PJ obs 105

M. le Préfet de Région,
Préfet de Paris
Préfecture de Paris et d'Île-de-France
5 rue Leblanc
75015 Paris

Objet : Demande d'annulation d'une participation du public par voie électronique devant l'insuffisance ou l'absence des pièces nécessaires à l'examen du dossier de transformation de la gare du Nord.

Paris, le 01 septembre 2021,

Monsieur le Préfet de région,

L'arrêté préfectoral que vous avez signé le 27/07/2021 prescrit la tenue d'une 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 dans le Xe arrondissement de Paris. Cette participation a débuté le mardi 17 août à 8h30 et sera close le vendredi 17 septembre 2021 à 17h.

L'association « Retrouvons le Nord de la gare du Nord » tient à vous faire part de sa surprise à la lecture des considérants de cette consultation du public. Initiée durant les congés d'été elle se terminera en pleine rentrée scolaire et professionnelle des usagers et des habitants.

En outre, elle reste circonscrite aux arrondissements parisiens alors que les usagers franciliens sont également concernés par la transformation de la gare du Nord et ignorent tout de cette consultation, selon les avis que nous sommes en train de collecter auprès des voyageurs d'Île-de-France.

De plus, il est question de se prononcer uniquement sur les onze (11) points susceptibles de modifier le projet initial, ce en suivant le protocole d'accord signé le 23 novembre 2020 par madame la Maire de Paris et le Président de SNCF S.A. Or les modifications demandées ont un impact certain sur l'économie générale du projet de transformation de la gare du Nord.

A ce titre, 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.* »

Sur une demande pressante défendue par les habitants et leurs associations, 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.** »



Finalement, l'autorité organisatrice demande aux habitants des arrondissements parisiens de se prononcer à partir de documents incomplets ou manquant uniquement sur quelques points modifiant le projet initial et listé dans le protocole d'accord « Ville de Paris-SNCF ». Nous avons bien noté que la Ville de Paris n'a, à ce jour, produit aucun des documents demandés pour éclairer le public.

Par conséquent, constatant l'imprécision, l'insuffisance ou le manque des pièces motivant ladite enquête publique, 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.

Notre association entend le faire savoir par tous moyens permettant aux usagers et aux habitants de se prononcer sur un projet d'intérêt national.

C'est aussi pour éclairer le public que nous réclamons la tenue d'un débat public sur le projet global conformément à la législation en vigueur, d'autant que l'autorité organisatrice et les porteurs de projet ont décorrélé le dossier StatioNord de la tenue des Jeux olympiques en 2024.

Veuillez croire, Monsieur le Préfet de région, en l'assurance de notre parfaite considération.

Serge REMY
Président,
Retrouvons le nord de la Gare du Nord
42, rue de Saintonge 75003 Paris
secretariat@retrouvonslenord.fr
www.retrouvonslenord.fr
[@_RN2GN](https://www.instagram.com/_RN2GN)
Tel : 06 73 93 14 84

La gare du Nord, un patrimoine à préserver, réellement...

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France souligne à juste titre la « grande envergure » du projet « Gare du Nord 2024 » dont le projet modificatif est présenté à la consultation du public par voie électronique du 17 août au 17 septembre 2021.

On comprend combien la perspective d'une rénovation de cet équipement si essentiel - pour la ville de Paris, pour la France, pour l'Europe – peut soulever espoirs et attentes chez les usagers de la gare et chez les Parisiens.

La richesse et le caractère volumineux des dossiers mis à la disposition du public témoignent des efforts investis par les maîtres d'œuvre dans ce programme si complexe.

Il n'empêche que pour ce qui concerne la gare en tant que patrimoine architectural, industriel, technique et urbain, **l'inquiétude reste grande**, même après modification, notamment face à :

1. **La 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.

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 voute 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 2021.)

2. **La création d'une troisième passerelle traversante à l'extérieure de la gare**, devant la façade côté voies, dont les dessins originaux de la main de Hittorff témoignent de l'importance pour la conception initiale de la gare et qui constituait la « porte d'entrée » dans Paris depuis le Nord.
3. **La démolition d'une halle latérale datant de 1877**
4. **La démolition de la halle « Transilien », œuvre de l'architecte Jean-Marie Duthilleul**, datant de 2001, qui préservait et intégrait la halle de 1877
5. **La démolition d'une mezzanine à l'intérieur de la façade principale de la gare Hittorff (façade sud), datant vraisemblablement de 1912.**

Les documents mis à disposition du public et notamment l'Étude d'Impact Actualisé soulignent que pour les maîtres d'œuvre « l'élément dominant du projet est bien la gare historique » ; ils soulignent aussi la régularité des consultations menées avec l'Architecte des Bâtiments de France et la DRAC concernant les aspects du projet touchant à des enjeux patrimoniaux. On ne peut que saluer cette ouverture et ces efforts, même si la présentation du projet laisse l'impression que les spécialistes consultés ont surtout porté leur attention sur les effets de volumétrie extérieure et de « skyline », moins sur la matérialité physique du bâtiment historique et la qualité de ses volumes intérieurs.

Plusieurs points nous semblent ainsi toujours susceptibles de soulever interrogations et inquiétudes.

1. **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 « 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 ?

2. 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.

3. 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, « inadapte 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 : « Ainsi conservées, elles rentreront dans la tradition des architectures du fer que l'on démontait et déplaçait (Halles Eiffel, Baltard, etc. et comme la première gare du Nord de 1846 démontée puis remontée à Lille Flandres). »

Remarquons d'abord que le **Hall de 2001 et la halle de 1877 sont tous les deux des structures de valeur et d'intérêt patrimoniaux** mais à des titres différents : le Hall de 2001 relève du patrimoine contemporain, la halle de 1877 relève d'une prolongation de l'œuvre de Hittorff, monument historique. Leur conservation ne relève pas des mêmes logiques.

Mentionnons aussi que si la première gare du Nord ait bien été démontée et remontée à Lille Flandre, il s'agissait de la partie maçonnée de la gare et vraisemblablement pas de sa halle (mixte métal et bois).

Mais surtout, **il nous semble erroné de considérer qu'un objet devenu patrimoine doit être traité aujourd'hui selon les pratiques en cours à l'époque de sa création initiale.**

Nous trouvons aussi paradoxale l'évocation des halles de Baltard dans ce contexte. Leur démolition ne peut être considérée comme une réussite pour la conservation et la mise en valeur d'un exemple primordial de construction métallique française au XIX^e siècle : la préservation d'un seul élément décontextualisé reconstruit à Nogent-sur-Marne ne permet pas d'évoquer le sens de l'ensemble détruit et elle est considérée comme un échec sur le plan patrimonial.

Enfin, 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.

4. Mentionnons enfin la volonté plusieurs fois évoquée de « restituer halle Hittorff à l'état initial » :

« Le projet a été conçu pour que l'architecture intérieure de la Halle Hittorff soit restituée dans son état initial et débarrassée des mezzanines qui encombraient la halle centrale. Ainsi réapparaîtra une très belle façade, bien ordonnancée, qui n'était pas visible. »

Nous nous interrogeons d'une part sur l'opportunité de viser « l'état initial » d'un monument historique, **une démarche qui ne correspond pas aux meilleurs pratiques d'intervention** telles qu'établies par l'ICOMOS par exemple (Charte de Venise).

D'autre part, selon les documents de l'époque, la face intérieure de la grande halle de Hittorff était, dès son ouverture au service, pourvue de constructions en bois, de bureaux ; **rien n'indique que dans son « état d'origine » elle ait été visible depuis l'intérieur de gare.**

5. **On s'interroge enfin sur le sens de l'avis « sans objet » de la Conservation régionale des monuments historiques signé par le Préfet de Région le 02/07/2021** (pièce D du dossier) , précisant que « le projet modificatif ne porte pas sur les parties protégées au titre des MH, la CRMH n'a donc pas d'avis à délivrer ». (L'avis de la CRMH sur le permis de construire initial ne figure pas dans le dossier).

Soulignons en conclusion que la construction des passerelles et la démolition du hall Transilien, comme la « grande envergure » du projet dans son ensemble, sont vraisemblablement imposées par la « nécessité impérieuse » de répondre à « l'augmentation des flux prévue » à l'horizon 2024 et 2030. **Or, les prévisions sur lesquelles reposent le projet semblent dater, pour les plus récentes, de 2018.**

Depuis cette date nous avons connu **une pandémie** dont l'évolution n'est pas encore maîtrisée et dont il n'est pas certain qu'elle ne sera pas suivie d'autres. Nous avons eu connaissance aussi du dernier **rapport du GIEC d'août 2021**. Dans cet état des choses, on est en droit de se demander, il nous semble, si les prévisions de 2018 sont toujours pertinentes concernant l'évolution de nos modes de consommation et de la demande en matière de transports.

De se demander, en somme, s'il ne serait pas judicieux de **réduire encore la voilure du programme en faveur d'un projet plus sobre, économe et respectueux de l'existant.**

Karen Bowie, Historienne de l'architecture, professeure émérite des Ecoles Nationales Supérieures d'Architecture ; comité scientifique Rails & Histoire ;

Florence Hachez-Leroy, Historienne, Présidente du CILAC-TICCIH France : Comité International pour la Préservation du Patrimoine Industriel ;

Paul Smith, Historien, Secrétaire général du CILAC - Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel.

**Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) préalable à la
délivrance du permis de construire
modificatif sur le projet « Paris Gare du Nord 2024 »**

Avis défavorable de FNE Paris

Notre avis sur le projet présenté à la consultation publique s'appuie principalement sur les avis de la MRAE, sur celui de la FNAUT dont nous reconnaissons la grande expertise en matière de transport et sur les réunions de travail avec les associations de riverains et l'association Retrouvons le Nord de la Gare du Nord.

Si l'idée affichée est d'intégrer la gare dans la Ville et de constituer un nouveau quartier en développant un pôle associant activités économiques, services aux voyageurs, logements, infrastructures fonctionnelles, en lien avec son environnement immédiat, **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.

Plusieurs points expliquent notre position:

1- Une enquête publique en fin d'été et à cheval sur la rentrée est un déni de démocratie:

France Nature Environnement Paris

7.

Fédération parisienne des associations de protection de la nature et de l'environnement
2, rue du Dessous des Berges – 75013 PARIS
01 45 82 42 34 – contact@fne-paris.fr

Malgré la demande adressée au Préfet de Paris par l'association Retrouvons le Nord d'annuler cette participation du public par voie électronique face à l'insuffisance ou l'absence des pièces nécessaires à l'examen du dossier de transformation de la gare du Nord le 01 septembre 2021, le calendrier de l'enquête publique n'a pas été remis en cause et elle s'est déroulée du 17 août au 17 septembre 2021.

Une fois de plus des projets centraux et de grande ampleur ne bénéficient pas des conditions optimales de communication et d'accessibilité à l'information pour les parisiens.

Par ailleurs, **le périmètre de l'enquête est une fois de plus restreint à Paris alors que les communes limitrophes et plus lointaines sont impactées** et ont leur avis à donner sur ce sujet d'importance pour les Franciliens. C'était aussi le cas lors de l'enquête publique concernant la Gare d'Austerlitz.

Il s'agit de plus dans cette enquête de se prononcer uniquement sur les 11 points susceptibles de modifier le projet initial, suivant le protocole d'accord de novembre 2020 entre la Maire de Paris et le Président de SNCF S.A. Or les modifications demandées ont un impact certain sur l'économie générale du projet de transformation de la gare du Nord.

Pour la bonne information du public et pour que ce projet trouve une forme conforme à l'intérêt général, nous réclamons aux côtés de nombreuses associations la tenue d'un débat public sur le projet global et ce, conformément à la législation en vigueur.

Cette proposition est d'autant plus légitime que l'autorité organisatrice et les porteurs de projet ont décorrélé le chantier StatioNord du calendrier des Jeux olympiques Paris 2024.

2-Le projet présenté est issu d'un modèle urbain dépassé, en contradiction complète avec l'accélération actuelle de la crise climatique.

France Nature Environnement Paris

7.

Fédération parisienne des associations de protection de la nature et de l'environnement
2, rue du Dessous des Berges – 75013 PARIS
01 45 82 42 34 – contact@fne-paris.fr

La crise sanitaire rend nécessaire un autre modèle urbain. Une actualisation de l'étude d'impact est indispensable.

Malgré ses modifications à la marge, le projet reste vecteur d'une densification extrême du bâti qui augmente les impacts environnementaux négatifs au lieu de les atténuer : îlots de chaleur, congestion des transports, bruit, etc. **Ce type de projet n'est plus soutenable.** Le projet actuel ne prend pas suffisamment en compte la dégradation de situation environnementale. Il ne compense pas l'impact environnemental du projet qui n'est pas suffisamment évalué.

Au vu des enjeux de santé publique actuels, il est anormal de ne pas trouver dans le dossier une quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation et la démonstration de l'inscription du projet dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement, ainsi que la déclinaison de la conformité avec les orientations et engagements des plans Climat, Biodiversité, Métropolitain de l'Habitat.

Enfin l'étude d'impact reste insuffisante et nécessite une nouvelle actualisation selon la MRAE.

Voici en italiques, les points que nous avons relevés dans l'Avis délibéré de la MRAE Île-de-France en date du 8 avril 2021 sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du projet de transformation de la gare du Nord, Paris 10ème :

Au total, le projet prévoit que la gare du Nord développe environ 137 000 m² de surface de plancher, contre 75 100 m² aujourd'hui.

(Un doublement de surface insuffisamment justifié !)

Page 2

L'avis de la MRAE en date du 4 septembre 20193 recommandait d'apporter des approfondissements à l'étude d'impact, portant notamment sur la justification du projet compte-tenu de son

France Nature Environnement Paris

7.

Fédération parisienne des associations de protection de la nature et de l'environnement
2, rue du Dessous des Berges – 75013 PARIS
01 45 82 42 34 – contact@fne-paris.fr

ampleur et de ses impacts potentiels, sur les conditions de déplacement dans la gare, sur l'insertion du projet dans son environnement et sur les nuisances.

Page 9

L'évaluation environnementale est un processus continu, progressif et itératif, qui a notamment pour vocation d'éclairer le maître d'ouvrage, le public et les autorités compétentes sur les incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé, ceci à chaque étape d'évolution du projet.

L'avis de la MRAe émis sur le projet en date du 4 septembre 2019, dans le cadre d'une demande de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale, incluait des recommandations sur le projet, ses caractéristiques, ses incidences, et sa justification.

Le mémoire en réponse à la MRAe produit lors de l'enquête publique a permis d'apporter des précisions sur le projet (architecture, végétalisation) et quelques modifications mineures au projet. Ces modifications ont ainsi été portées à la connaissance du public qui a été en mesure de s'exprimer sur ces modifications.

Par contre de nombreuses modifications apportées ultérieurement au projet, désormais décidées ou encore à l'étude, sont notables eu égard aux enjeux environnementaux du projet. La MRAe note que ces évolutions portent sur les enjeux les plus forts du projet (notamment la programmation des locaux, les déplacements des voyageurs, l'insertion dans l'environnement), concernent des aménagements significatifs et affectant la plupart des secteurs de la gare. Elles n'ont pu être portées à la connaissance du public lors de l'enquête publique.

De même, sur certains enjeux, des expertises et études complémentaires ont été réalisées postérieurement à l'enquête publique, d'autres méritent des approfondissements (les conditions effectives de circulation, les nuisances pour les riverains, l'accessibilité au parking Effia, l'accès des piétons depuis le nord).

Page 10

Ces modifications ont pour but d'améliorer le projet. Elles devraient donc contribuer globalement à une réduction des impacts du projet initial. Elles sont néanmoins susceptibles de générer des impacts négatifs notables

France Nature Environnement Paris

7.

Fédération parisienne des associations de protection de la nature et de l'environnement
2, rue du Dessous des Berges – 75013 PARIS
01 45 82 42 34 – contact@fne-paris.fr

qu'il convient, pour la MRAe, d'analyser dans une actualisation de l'étude d'impact.

Au vu de ces éléments, la MRAe estime qu'une actualisation de l'étude d'impact du projet de transformation de la gare du Nord située dans le 10e arrondissement de Paris est nécessaire.

Par ailleurs, la MRAe estime que :

- l'étude d'impact actualisée doit porter sur le projet, dans sa globalité, y compris la passerelle nord projetée par SNCF Gare et Connexions et le projet urbain de la Ville de Paris aux abords de la gare. Si les impacts de ces composantes ne peuvent être complètement identifiés et appréciés lors de la présente actualisation, ils devront l'être dans une actualisation ultérieure ;
- l'actualisation de l'étude d'impact doit plus particulièrement porter sur :
 - la justification de l'évolution du programme du projet et des modifications induites,
 - les impacts des modifications du projet pour les usagers de la gare (conditions de déplacement pour les trajets quotidiens, perceptions de la gare, accessibilité aux vélos, bus, taxis)
 - l'impact des modifications du projet pour les riverains (paysage, bruit) ;

Les avis de l'Autorité environnementale ont très clairement pointé les principaux risques environnementaux du projet et les points d'ombre ou les carences de l'étude d'impact.

3-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

France Nature Environnement Paris

7.

Fédération parisienne des associations de protection de la nature et de l'environnement
2, rue du Dessous des Berges – 75013 PARIS
01 45 82 42 34 – contact@fne-paris.fr

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. »

Par ailleurs, le développement des projets d'aménagements de Paris Nord Est impose la création d'une liaison nord qui aurait dû être intégré au projet global.

4-Les modifications apportées au projet n'améliorent pas de façon significative les vraies difficultés de mobilité au sein de la gare pour les voyageurs franciliens.

La création du départ grandes lignes au niveau N01 est contesté par les associations dont celles de voyageurs, notamment la FNAUT qui relève qu'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 et émet elle aussi un avis défavorable:

Si certaines modifications s'avèrent positives, elles ne concernent que des points mineurs par rapport à l'ampleur du projet. Et, surtout, évidemment, elles ne remettent nullement en cause la "philosophie" globale du projet concrétisée par la création du nouveau bâtiment et du terminal Départs Grandes Lignes. Aussi, les défauts majeurs du projet, que nous dénonçons depuis l'origine, 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.*

France Nature Environnement Paris

7.

Fédération parisienne des associations de protection de la nature et de l'environnement
2, rue du Dessous des Berges – 75013 PARIS
01 45 82 42 34 – contact@fne-paris.fr

- *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.*

Enfin, l'ignorance des futurs aménagements extérieurs qui, bien qu'à la charge de la Ville, sont partie intégrante de ce projet, est de plus en plus inacceptable pour juger totalement du projet.

La Mission régionale d'autorité environnementale, elle-même, demande "des éléments plus clairs pour illustrer l'amélioration des déplacements en gare pour les voyageurs".

5-Le projet modifié continue de porter atteinte au patrimoine

Ce projet modifié continue à porter atteinte à l'harmonie des bâtiments et à la halle de la gare d'origine, inscrite au titre des Monuments historiques. Plusieurs menaces pèsent sur l'intégrité du bâtiment existant, démontage du hall Transilien de 2001 et impact sur la halle de 1877, avec un remontage hypothétique sur un nouveau site ferroviaire. L'histoire récente montre que contrairement aux engagements, ces éléments patrimoniaux finissent par disparaître. La démolition de certains éléments du bâtiment de Hittorf notamment une voûte en plein cintre et la mezzanine intérieure aurait dû être évités et des alternatives étudiées.

Par ailleurs, l'impact visuel des structures neuves semble minimisé dans les dessins et ne reflètent pas leurs réels dimensionnements (passerelles 1, 2).

6-La dérive financière du projet remet en question son équilibre économique. Selon nos informations, le projet passe de 800 Millions d'euros à 1 milliard 6 et les justifications manquent.

France Nature Environnement Paris

7.

Fédération parisienne des associations de protection de la nature et de l'environnement
2, rue du Dessous des Berges – 75013 PARIS
01 45 82 42 34 – contact@fne-paris.fr

Conclusion

Nous demandons la mise en débat public et la remise à plat du projet afin de concilier la modernisation nécessaire des espaces ferroviaires et des services aux usagers des transports avec la sobriété environnementale que la situation climatique exige, tout en prenant en compte les réels besoins des habitants.

Christine Nedelec, Présidente de FNE Paris

France Nature Environnement Paris

7.

Fédération parisienne des associations de protection de la nature et de l'environnement
2, rue du Dessous des Berges – 75013 PARIS
01 45 82 42 34 – contact@fne-paris.fr

Contribution au projet d'aménagement de la Gare du Nord (permis de construire modificatif)

La gare du Nord accueille aujourd'hui plus de 700 000 voyageurs par jour, ce qui en fait la gare la plus fréquentée d'Europe. À l'horizon 2030, ce sont plus de 900 000 voyageurs par jour qui y sont attendus.

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**



*Parking à vélos souterrain à la gare d'Utrecht, Pays-Bas.
12 500 places pour une gare qui accueille 225 000 voyageurs/j*

[Photos : CU2030.nl](https://www.cu2030.nl)



Vélostations

Le permis de construire modificatif prévoit la construction de deux vélostations, dotées d'une capacité totale de stationnement de 2000 places (dont 94 places sont réservées aux espaces de coworking, soit un total de 1906 places effectivement disponibles pour les usagers lambdas) :

- une vélostation située au sud, dont l'entrée principale se fera par le parvis de la gare, avec une entrée secondaire par la rue du Faubourg Saint-Denis, d'une capacité de 1000 places, sur deux niveaux
- une vélostation située au nord, d'une capacité de 1000 places

Les 2000 places annoncées sont un progrès par rapport au Permis de Construire original, qui ne prévoyait que 1200 places de stationnement vélo. Cependant, ce chiffre nous paraît largement insuffisant au regard du développement de l'usage du vélo comme mode de transport quotidien à Paris et en Île-de-France, en particulier à l'horizon 2024, date de livraison prévue du projet StatioNord.

Dans le projet StatioNord, Paris en Selle estime à 7000 le nombre de places nécessaires pour répondre aux besoins des usagers de la gare.

Dimensionner le stationnement vélo en fonction du trafic de la gare et de la part modale vélo

Un total de 5000 places de stationnement vélo sont aujourd'hui prévues : 2 000 places sur le site StatioNord (vélostations sud et nord) et 3 000 dans les alentours immédiats de la gare (responsabilité Ville de Paris et SNCF Gares & Connexions).

La capacité proposée dans le projet actuel paraît largement sous-dimensionnée, au vu du développement de l'usage du vélo comme mode de transport quotidien à Paris et en Île-de-France, en particulier à l'horizon 2024, date de livraison prévue du projet StatioNord.

En 2020 à Paris, la part modale du vélo est de 6%. Dans son scénario volontariste sur l'évolution de la pratique utilitaire du vélo, l'ADEME projette que la part modale du vélo à Paris pourra atteindre 14,9% en 2024, et 28,5% en 2030¹.

Parallèlement, il est prévu que le trafic de la gare du Nord augmente à 800 000 usagers/j en 2024 et 900 000 usagers/j en 2030.

	2020	2024		2030	
Part modale du vélo à Paris	6%	Scénario de "rattrapage" (ADEME)	Scénario "volontariste" (ADEME)	Scénario de "rattrapage" (ADEME)	Scénario "volontariste" (ADEME)
		≈ 9%	14,9%	21,9%	28,5%

¹ ADEME, [Rapport sur l'impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020](#), page 274



Trafic voyageur en gare du Nord par jour	700 000 voyageurs/j	800 000 voyageurs/j	900 000 voyageurs/j
--	---------------------	---------------------	---------------------

Les dernières avancées réglementaires imposent aux trains construits ou rénovés à partir de mars 2021 d'inclure huit emplacements pour les vélos. La capacité d'emport de vélo dans les trains restera donc très limitée : les voyageurs seront de plus en plus nombreux à se rendre à la gare en vélo sans pour autant prendre leur vélo dans le train. Le stationnement en gare doit donc être pensé massivement pour répondre à cette demande croissante d'intermodalité.

Pour la gare du Nord, nous recommandons de prévoir un stationnement capacitair qui sera en mesure de répondre aux attentes des usagers de la gare en 2024 puis en 2030, en anticipant à la fois l'augmentation de la part modale du vélo à Paris et l'augmentation du nombre d'usagers de la gare, **c'est-à-dire un minimum de 10 000 places de stationnement.**

Nous proposons de répartir ces places de la manière suivante :

- $\frac{2}{3}$ en vélostations (7000 places)
- $\frac{1}{3}$ en extérieur (1500 arceaux, soit 3000 places)

Ces 10 000 places ne sont qu'un premier palier, et de nouveaux espaces doivent d'ores et déjà être identifiés afin d'augmenter la capacité de stationnement de la gare dans un futur proche.

À titre de comparaison, nous avons réuni les chiffres sur le stationnement en gare dans les villes d'Utrecht (Pays-Bas), Grenoble et Strasbourg à la fin de ce document.

Vélostation sud

Fonctionnement de la vélostation sud

La pièce B1 - Résumé non technique de l'étude d'impact actualisée, décrit le système envisagé pour la vélostation sud (page 89, point 5.1.2.3.1) :

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.

Le choix de ce système automatisé ne nous semble pas adapté. Cette solution technique a été abandonnée dans les gares des Pays-Bas après plusieurs essais non concluants : coûts d'investissement et de gestion très élevés, délais importants de maintenance et d'entretien,



inadaptation de certains modèles aux dimensions des vélos non standards (vélos avec panier ou caisse, siège enfant, vélo cargo...), temps d'attente et création de files d'attente aux heures de pointe du soir et du matin². Dans d'autres pays, les usagers désertent à cette solution de stationnement dès lors qu'ils peuvent garer gratuitement leur vélo à proximité³.

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, à l'image des solutions éprouvées aux Pays-Bas.

Les racks vélo à double étage sont utilisés dans la plupart des parkings vélo grande capacité et répondent aux critères de simplicité et de robustesse. Des racks de dimensions différentes doivent être utilisés pour le stationnement de vélos avec des paniers, des caisses et des sièges enfants (compter 20% des vélos). Nous détaillons les principes généraux de fonctionnement d'une vélostation fonctionnelle plus loin dans cette note.

Accès à la vélostation sud

L'accès principal à la vélostation sud est prévu côté parvis, au plus près des itinéraires cyclables naturels. Paris en Selle se félicite de ce choix : il est en effet fondamental que l'accès à la vélostation soit facile et efficace pour garantir son utilisation par les cyclistes du quotidien. Cette entrée principale côté parvis est située au niveau de la rue (niveau N00). Les cyclistes devront pouvoir se rendre au plus près de la vélostation à vélo : **il faudra donc penser et préciser les cheminements leur permettant de quitter le parvis pour entrer dans la vélostation.**

Une entrée secondaire est prévue par la rue du Faubourg Saint-Denis et sera très utile pour les cyclistes venant du nord par la même rue. Cette entrée est située au niveau N01. Les documents présentés ne précisent pas s'il est 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) : cela nous semble pourtant indispensable.

Le cheminement entre la rue du Faubourg-Saint-Denis et l'entrée nord de la vélostation ne nous semble pas adapté. Dans la pièce "Gare-du-Nord-2024-PPVE-Pièce B-6- mémoire en réponse à l'avis de l'Ae sur EI actualisée" et la pièce du permis de construire modificatif "Gare-du-Nord-2024-Dossier PPVE-Pièce C-PC6", l'accès à la vélostation se fait par un trottoir de faible largeur (4m), vélo à la main, partagé avec les piétons. Pour garantir le confort et la sécurité des usagers, il est important de ne pas mélanger piétons et cyclistes sur le même espace. **Nous suggérons de retravailler cet accès pour une meilleure prise en compte des flux vélos en dédiant un espace de voirie aux cyclistes, bien séparé des bus comme des piétons.**

Enfin, nous rappelons qu'**il est essentiel de concevoir un cheminement dédié entre le parking vélo et la gare** pour garantir aux usagers un accès rapide et le plus direct possible aux trains. Ce cheminement n'est aujourd'hui pas détaillé dans les documents du permis de construire modificatif.

² Folkert Piersma, Wout Ritzema, "Fietsparkeren bij stations", ed. Thoth, 2021, pp. 224-226

³ Jean Iau, "[Singapore's first automated underground bicycle parking system to cease operation due to low take-up](#)", The Straits Times, 27 octobre 2019.

Vélostation nord

Le système non automatisé retenu pour la vélostation nord (un système stationnement de vélos en double rack) nous semble tout à fait fonctionnel. En revanche, nous sommes très dubitatifs vis à vis de l'emplacement de la vélostation et des accès prévus, à l'extrémité nord du projet, comme décrit dans le paragraphe ci-dessous :

À l'extrémité Nord du projet se trouve une deuxième station de vélos d'une capacité de 1000 places.

Elle est accessible depuis le hall des départs au N01 depuis la rue du Faubourg Saint-Denis. La passerelle Nord, en dehors du périmètre du permis de construire et dont l'emprise figure à titre conservatoire, pourra constituer le cas échéant un deuxième accès depuis le pont de Saint Ange situé au Nord du projet. À date de l'étude d'impact, la réalisation de la passerelle est en cours d'étude menée par SNCF Gare & Connexions. La SA Gare du Nord 2024 n'est pas le Maître d'Ouvrage de cette passerelle.

Pièce B1 -Résumé non technique de l'étude d'impact actualisée, page 99

Emplacement de la vélostation nord

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 schéma ci-dessous montre, en rouge, le cheminement alambiqué que devront emprunter les cyclistes qui arriveront par le parvis ou la rue du Faubourg Saint-Denis pour rejoindre la vélostation nord. Nous avons matérialisé en bleu la trajectoire naturelle des cyclistes depuis le parvis et via le hall des départs (les usagers de ce hall préféreront sans doute la vélostation nord à la vélostation sud, dans un souci de proximité).



En résumé : le projet actuel semble prévoir que les usagers de la vélostation nord accèderont au bâtiment depuis le parvis de la gare, en traversant le hall de la gare à pied. 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.

C'est avant tout la présence d'un accès direct et rapide depuis la rue jusqu'au parking vélo, puis du parking vélo jusqu'aux quais, qui fait le succès des vélostations. Ces conditions ne sont pas remplies pour la vélostation nord.

Paris en Selle appelle à repenser l'emplacement de cette vélostation nord : des accès directs depuis la rue, et jusqu'aux quais doivent être intégrés au projet. La circulation sécurisée des vélos au sein de l'écostation n'est à ce stade pas traitée : cet angle mort devra nécessairement être pris en compte avant la réalisation des travaux.

Un atelier de réparation vélo au sein de la vélostation

Nous notons qu'un service "de recharge, réparation et location" est prévu dans le dispositif (Pièce B1, page 90). C'est une excellente idée pour encourager les cyclistes à utiliser la vélostation, et cela permettra d'encourager le développement de l'écosystème vélo.

Ce service existe dans de très nombreux parkings vélos aux Pays-Bas sous le nom de Fiets en Service.

Principes généraux pour des vélostations fonctionnelles

Fonctionnement et tarifs des vélostations

Le dossier ne donne aucune précision sur les conditions d'accès des vélostations ni sur leur grille tarifaire. **Paris en Selle rappelle que les vélostations doivent répondre aux besoins des usagers quotidiens comme aux besoins de stationnement vélo sécurisé plus ponctuels.** Le fonctionnement par abonnement longue durée, retenu pour les vélostations des gares de Lyon et Montparnasse ne prend pas en compte l'ensemble des pratiques.

L'abonnement est une formule utile pour les usagers réguliers de la gare (pendulaires), qui souhaitent poursuivre leur trajet dans Paris en vélo. Mais il faut également proposer un fonctionnement à la carte, avec des tickets à la journée et un tarif par tranche de 24h pour les usagers qui souhaitent laisser leur vélo en gare de manière ponctuelle, par exemple pour le week-end.

Aux Pays-Bas, de plus en plus de parkings vélos en gare ont mis en place la gratuité pour les premières 24 heures d'utilisation. Ce système favorise l'utilisation des parkings par les voyageurs pendulaires car le parking est gratuit pour eux, et permet aussi de réduire le nombre de vélos tampons. Dans la ville d'Amsterdam, par exemple, l'utilisation des parkings vélo sécurisés est gratuite pour les premières 24h, puis le tarif est de 0,50€ par tranche de 24 h. Le paiement se fait à une borne de paiement, comme dans un parking auto classique.

Pour les usagers du quotidien qui empruntent le réseau ferré avant de récupérer leur vélo à la gare du Nord (ou inversement), il serait idéal de pouvoir utiliser le pass Navigo comme moyen d'accéder au parking vélo sécurisé.



Rendre les vélostations visibles : informer, baliser et signaler

Les expériences des gares de Lyon et Montparnasse montrent que les vélostations sont peu connues des usagers, et donc sous utilisées.

Il faut rendre les vélostations de la gare du Nord visibles et facilement identifiables, même pour des usagers non réguliers, à la fois à l'intérieur de la gare mais aussi en dehors. **Une signalétique dédiée et un balisage devront être installés.** La signalétique doit être conforme aux standards du design des gares afin de créer une identité visuelle, facilement identifiable par les voyageurs.

À l'extérieur, des panneaux indiquent le nombre de places libres, tandis qu'à l'intérieur un système permet aux usagers de savoir d'un coup d'œil où se trouvent les places disponibles (un système indiquant le nombre de places disponibles, placés en début de chaque rangée de racks, nous semble particulièrement indiqué). L'affichage dynamique permet d'identifier le nombre de places pour vélos ordinaires et le nombre de places pour vélos de formes différentes (vélos avec panier, caisse, siège enfant).

Une vélostation sûre, pour toutes et tous

Les usagers de la vélostation doivent s'y sentir en sécurité (on parle de *sécurité sociale*). Cela est particulièrement vrai pour les femmes ou les usagers vulnérables. Sans cela, il y a fort à parier que la vélostation ne rencontrera pas son public.

À ce titre, les choix opérés en matière de construction et d'aménagement (emplacement des piliers ou poteaux, recours à des parois vitrées, conception de cheminements sans impasse, etc...) sont primordiaux et devront favoriser la visibilité à l'intérieur de la vélostation.

Pour renforcer ce sentiment de sécurité, une attention particulière devra également être portée au confort de la vélostation : lumière naturelle, éclairage artificiel par LED, couleurs des murs ni blanche ni grise.

La sécurité de la vélostation (sécurité des personnes et des biens) est assurée à la fois par la surveillance vidéo mais aussi par du gardiennage.

Dans certaines vélostations des Pays-Bas, du personnel dédié est chargé de l'accueil, de l'information et de l'orientation du public. Ce "manager de vélostation" est plus précisément chargé des questions liées aux abonnements et de la maintenance de la vélostation.

Prévoir des places pour les vélos spéciaux

Des places spécifiques avec arceaux ou attaches seront aménagées pour les vélos spéciaux : vélo cargo biporteurs ou triporteurs, tricycles, etc.

S'inspirer de l'expérience néerlandaise

Les Pays-Bas ont mis en place, depuis plus de 20 ans, une politique unique au monde sur le stationnement vélo en gare, afin de favoriser la multimodalité. Il paraît indispensable de



s'inspirer des bonnes pratiques étrangères pour faire de StatioNord un exemple français en la matière.

À ce titre, l'ouvrage *Fietsparkeren bij stations* de Folkert Piersma, Wout Ritzema (ed. Thoth, 2021), est un ouvrage de référence.

Voici quelques vidéos qui montrent le fonctionnement global de parkings vélo sécurisés, pour la plupart souterrains, aux Pays-Bas :

- Cette première vidéo (7 minutes) nous emmène dans plusieurs grands parkings vélo sécurisés, et détaille les grands principes qui font le succès des vélostations : sécurité, protection contre les éléments, signalétique claire, rampe d'accès en pente douce sur laquelle les vélos peuvent circuler.
<https://www.youtube.com/watch?v=9HdqTZs3vjU>
- Utrecht (Pays-Bas) possède le plus grand parking vélo sécurisé au monde, qui compte aujourd'hui 12 500 places et dont la capacité sera bientôt doublée. C'est le standard qualitatif qu'il faut viser pour la gare du Nord : excellente connexion au réseau cyclable existant, accès direct aux quais, fluidité de la circulation à vélo et facilité d'utilisation, possibilité d'utiliser sa carte de transport, service de location de vélo au sein du parking. Fonctionnement général (1 min) : https://www.youtube.com/watch?v=vgw6nclKa_Y.
- Cette vidéo tournée dans un parking vélo souterrain à Amsterdam montre une signalétique lumineuse efficace, qui indiquent aux utilisateurs où se trouvent les places disponibles (2min48) : <https://www.youtube.com/watch?v=y3-tUMgwCt8>

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 :

- 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 à 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.

Les abords de la gare doivent être dotés de panneaux d'affichage dynamiques indiquant le nombre de places libres dans chacun des parkings vélos afin que l'utilisateur à vélo repère rapidement le parking où il a une chance de trouver une place et puisse rejoindre son train en



quelques minutes. Ce système se développe de plus en plus aux Pays-Bas sous la dénomination de Fiets Route Informatie Service (FRIS).

Stationnement en surface gratuit

1500 arceaux vélo, soit un total de 3000 places, seront déployés à proximité immédiate de la gare pour compléter l'offre de stationnement sécurisée. Ces arceaux vélos pourront être dotés d'un toit afin que les usagers qui laissent leur vélo pendant de longues heures (pendulaires) retrouvent un selle sèche à leur retour.

Accès à la gare à vélo

La gare du Nord est entourée d'un réseau cyclable assez dense. **Il faudra donc viser une interconnexion la plus simple, la plus directe et la plus confortable possible avec ce réseau** afin d'inviter les cyclistes à venir jusqu'à la vélostation.

Réserver le parvis aux piétons et aux vélos

Le parvis, situé devant la gare, sera l'un des enjeux majeurs pour garantir une circulation fluide et un accès efficace à la gare et à sa vélostation sud.

Réserver le parvis de la gare aux piétons et aux vélos permettrait de pacifier cet espace et de sécuriser le déplacement des piétons et des cyclistes. La création d'une piste cyclable sera cependant nécessaire, même dans une configuration sans circulation motorisée : avec un stationnement vélo de plusieurs milliers de places accolé à la gare, les cyclistes seront très nombreux à circuler sur le parvis, notamment aux heures de pointe. Pour assurer le confort de tous, nous demandons une séparation des flux entre piétons et cyclistes.

Une attention toute particulière devra être portée à l'implémentation de cette piste :

- **Un contraste visuel entre la piste cyclable et le trottoir est garantie d'une bonne lisibilité de l'aménagement pour tous**, et contribue à prévenir les conflits d'usage entre piétons et cyclistes.
- **Les pistes seront séparées de l'espace piétonnier par une différence de niveau.** Une différence de niveau de 5 cm constitue un minimum mais suffit en général à séparer les espaces.
- Les bordures seront chanfreinées (bordure pardonnante).

Ces principes, défendus de longue date par Paris en Selle, suivent les dernières recommandations du CEREMA :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>



Compléter le réseau cyclable autour de la Gare du Nord

Il manque aujourd'hui autour de la Gare du Nord deux axes cyclables pourtant très fréquentés par les cyclistes : la rue La Fayette et la rue du Faubourg Saint-Denis, qui devront être dotées de pistes cyclables.

L'aménagement de la rue de Saint-Quentin pour donner un accès direct depuis Magenta et le REV Nord jusqu'à la gare nous semble également pertinent.

Assurer la circulation et la sécurité des cycles pendant les travaux

Le dossier s'intéresse aux impacts cumulés en phase travaux (pièce B1, page 204).

Paris en Selle réaffirme la nécessité de maintenir la circulation sécurisée des cycles pendant toute la durée du chantier, sur l'ensemble des axes concernés par les travaux.

Une attention particulière devra également être portée au stationnement des vélos : des solutions temporaires et sécurisées devront être mises en place.



Annexe

Quelques chiffres sur le stationnement vélo sécurisé en gare à Utrecht (Pays-Bas) et dans deux villes françaises en pointe sur le vélo : Grenoble et Strasbourg.

Utrecht

- Trafic voyageur en gare d'Utrecht : 225 000 voyageurs/j
- 12 500 places de vélo actuellement (bientôt porté à 22 000 places)
- soit entre 5 (bientôt 10) places vélo pour 100 voyageurs

Grenoble

- Trafic voyageur en gare de Grenoble : 28 000 voyageurs/j (chiffres SNCF 2018)
- 1400 places de stationnement sécurisées (chiffre métropole Grenoble : [1150 en silos](#) et 250 en consigne souterraine)
- soit 5 places vélo pour 100 voyageurs

Strasbourg

- Trafic voyageur en gare de Strasbourg : 62 000 voyageurs/j
- 2750 places de stationnement (1450 sécurisées + 1300 en accès libre en surface, chiffres Eurométropole de Strasbourg)
- soit 4 places vélo pour 100 voyageurs

Sources

Usagers par jour Grenoble, Strasbourg et Gare du Nord 2018 et 2019 :

SNCF Open Data - Fréquentation Gare :

<https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/>

Prévision usagers par jour Gare du Nord 2024 et 2030 : dossier d'enquête publique

Stationnement vélo Grenoble et utilisation :

https://portail.cykleo.fr/metrovelo/presentation?t=service_park

<http://carfree.fr/index.php/2017/04/13/grenoble-ouvre-le-plus-grand-parc-a-velos-de-france/>

Stationnement vélo Strasbourg :

1440 places de stationnement sécurisées : <https://www.veloparc.strasbourg.eu/>

1300 places de stationnement en surface :

<https://www.dna.fr/edition-de-strasbourg/2019/05/31/3-000-places-de-velos-pour-la-gare>

3000 places bientôt déployées (chiffres Mairie) :

<https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1084289/0/b3fb3dac-3170-6921-a7c6-240844dd5b20>



Application des ratios de stationnement vélo des autres villes françaises et européennes à Paris

Afin de tenir des comptes des écarts de part modale vélo entre les villes ci-dessus, il est utile de s'intéresser aux places vélos utilisées rapportées au nombre d'utilisateurs vélos. En tenant compte de ces facteurs, on obtient :

- Grenoble, avec 28 000 usagers/j et 10% de part modale vélo compte 450/1200 places effectivement utilisées soit:
 $450 / (28\ 000 * 10\ %) = \mathbf{16\ places\ utilisées\ pour\ 100\ usagers-vélo/j}$
- Strasbourg, avec 62000 usagers/j et 15% de part modale en ville, voit 1000/1450 places sécurisées utilisées plus 1300 places utilisées, soit 2300 places utilisées ou encore :
 $2300 / (62\ 000 * 15\ %) = \mathbf{25\ places\ utilisées\ pour\ 100\ usagers-vélo/j}$

Ainsi les besoins en stationnement vélo de la Gare du Nord peuvent être estimés comme ci-dessous, en comptant entre 16 et 25 places pour 100 usagers-vélo de la gare :

Année	Usagers Vélo (nb voyageurs * part modale)	Places de stationnement vélo à prévoir
2019	750 000 X 5% = 37 500 usagers-vélo/j	6000 à 9000 places
2024	800 000 X 10% = 80 000 usagers-vélo/j	13 000 à 20 000 places
2030	900 000 X 15% = 135 000 usagers-vélo/j	22 000 à 33 000 places