

GRAND PROJET PARIS GARE DU NORD 2024



12 JUIN - 13 JUILLET 2017

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE





1. LE PROJET PARIS GARE DU NORD 2024 // P.4

1.1 LES OBJECTIFS DU PROJET // P.4

- + Améliorer et fluidifier toutes les circulations en gare et vers le quartier
- + S'adapter aux nouveaux usages du voyage
- + Créer de nouvelles surfaces d'activités et de services
- + Préparer de nouvelles échéances pour Paris

1.2 LE PROGRAMME PARIS GARE DU NORD POUR 2024 // P.6

- 1 Un nouveau terminal Départs
- 2 Le Terminal Transmanche étendu
- 3 De nouvelles liaisons entre la gare souterraine et la gare de surface, ainsi qu'avec la ville
- 4 Se détendre, travailler ou faire ses courses...

1.3 LE PILOTAGE ET LES ACTEURS DU PROJET // P.7

- + Les acteurs du projet
- + Le montage partenarial et financier

2. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE // P.8

2.1 LES MOYENS D'INFORMATION // P.8

- + Le dossier synthétique de concertation
- + Le dépliant d'information
- + L'exposition sous forme de panneaux explicatifs en gare du Nord
- + Les pages web de la concertation
- + Les relations presse

2.2 LES MOYENS DE CONTRIBUER AU PROJET // P.9

- + Les registres écrits
- + Le formulaire en ligne
- + Les carte T

2.3 LES TEMPS D'ÉCHANGES // P.10

- + La rencontre usagers
- + La réunion publique

2.4 LES PARTICIPANTS À LA CONCERTATION // P.11

- + Le profil des participants

3. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS // P.12

3.1 LA CONCERTATION // P.12

3.2 L'OPPORTUNITÉ DU PROJET // P.13

- + Une adhésion aux objectifs du projet
- + La séparation des flux de départs et d'arrivées plébiscitée
- + L'agrandissement de la zone Transmanche approuvé
- + La nécessaire amélioration des connexions entre la gare et son quartier
- + Des débats sur la nouvelle offre d'activités et de services
- + Le calendrier et le coût du projet

3.3 AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DE LA GARE // P.14

- + Des améliorations récentes notables
- + La signalétique et l'information voyageurs
- + La billettique
- + Le confort dans la gare
- + La sécurité dans et autour de la gare
- + L'accessibilité aux PMR

3.4 MIEUX INTÉGRER LA GARE DANS SON ENVIRONNEMENT // P.17

- + L'intermodalité
- + Le stationnement autour de la gare
- + La gare routière
- + Des inquiétudes quant à la hauteur du futur terminal « Départs »
- + La qualité urbaine, architecturale et esthétique de la gare
- + Les parvis
- + La végétalisation
- + L'image de la gare et du quartier
- + Les nuisances dans et autour de la gare

3.5 OFFRIR UNE GAMME DIVERSIFIÉE D'ACTIVITÉS ET DE SERVICES // P.21

- + Une offre complète de commerces et de services
- + La nature de l'offre commerciale : un équilibre à trouver
- + Un nouvel espace culturel de référence pour le quartier
- + Des espaces favorisant les nouvelles formes de travail
- + Le retour du bureau de poste
- + Pour une gare sans publicité

3.6 LES SUJETS CONNEXES // P.23

- + L'offre de service
- + Le CDG Express
- + La liaison avec la gare de l'Est

4. ANNEXES // P.24-P.60

Ce document présente le bilan de la concertation sur le projet Paris Gare du Nord 2024, porté par SNCF Gares & Connexions, qui s'est déroulée du 12 juin au 13 juillet 2017.

La première partie précise les objectifs, les acteurs et les premiers éléments du programme tels que présentés pendant la concertation. La seconde présente le dispositif de concertation et de communication mis en œuvre. La troisième est une restitution thématique des avis exprimés pendant la démarche.

1 LE PROJET PARIS GARE DU NORD 2024

1.1 LES OBJECTIFS DU PROJET

Historiquement, la gare Paris-Nord compte parmi les premières du monde. Elle est aujourd'hui la première gare en Europe en termes de flux voyageurs. Au fil des décennies, elle a su s'adapter à la modernisation du réseau ferroviaire tout en préparant l'arrivée de l'Eurostar et l'ouverture de nouvelles lignes vers l'Europe du Nord. Elle dessert des dizaines de localisations en France et dans quatre pays européens. Avec plus de 2 200 mouvements quotidiens de trains (hors métro/RER), elle assure une jonction multimodale de premier plan au cœur de la région parisienne. L'accueil des voyageurs connaît d'importantes transformations depuis 2013 avec le réaménagement de la salle d'échanges du terminal Eurostar et l'implantation de nouveaux espaces de restauration. Au moment où se déroulait la présente concertation, le quai transversal faisait l'objet d'un chantier de renouvellement de grande ampleur.

SNCF Gares & Connexions souhaite donner un élan supplémentaire à ces évolutions afin de répondre à l'augmentation de la fréquentation dans les 20 prochaines années. Le projet Paris Gare du Nord 2024 consiste à :

- + fluidifier le parcours des voyageurs entre la gare souterraine et la gare de surface ;
- + délester le quai transversal aujourd'hui saturé en séparant les flux Départs et Arrivées ;

- + augmenter les espaces côté Transmanche ;
- + améliorer les connexions entre la gare et le quartier qui l'accueille.

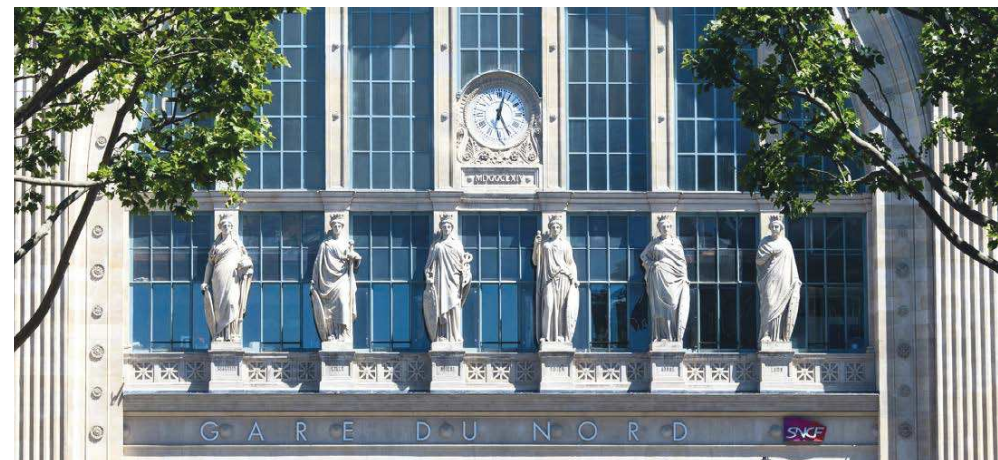
Le projet de transformation de la gare soumis à la concertation répond à plusieurs objectifs complémentaires.

AMÉLIORER ET FLUIDIFIER TOUTES LES CIRCULATIONS EN GARE ET VERS LE QUARTIER

Alors que plus de 700 000 personnes y transitent chaque jour (soit 200 millions de voyageurs par an), la hausse durable de sa fréquentation impacte la qualité de l'accueil. L'amélioration du confort en gare des voyageurs constitue une priorité pour SNCF Gares & Connexions.

S'ADAPTER AUX NOUVEAUX USAGES DU VOYAGE

S'ils améliorent notablement le confort des voyageurs, les aménagements déjà réalisés ne permettent pas de répondre aux besoins d'extension des activités ferroviaires ni aux nouvelles façons de voyager. La sécurité et la sûreté constituent également un sujet d'attention majeur pour SNCF Gares & Connexions. Le tourisme d'affaires, lié au succès des lignes nord-européennes, ainsi que le fort développement des courts séjours, encouragé par l'évolution des offres de transport et de location, nécessitent de rendre les lieux toujours plus agréables, avec de nombreux services à portée de main.



CRÉER DE NOUVELLES SURFACES D'ACTIVITÉS ET DE SERVICES

L'amélioration générale des circulations doit s'accompagner d'une programmation comportant une offre de services et commerces équilibrée et visant à améliorer les échanges entre la gare et le quartier. Il s'agit de répondre aux besoins des voyageurs comme à la clientèle du quartier, à l'exemple de ce qui est entrepris dans les grands pôles d'échanges multimodaux.

PRÉPARER DE NOUVELLES ÉCHÉANCES POUR PARIS

L'arrivée du CDG EXPRESS dans la gare voisine de Paris Gare de l'Est à l'horizon 2024, rend plus que jamais nécessaire une amélioration significative des liens entre ces deux grandes gares parisiennes. Les perspectives des Jeux Olympiques la même année et de l'exposition universelle de 2025 constituent aussi des opportunités à saisir pour engager cette transformation.

LES CHIFFRES CLÉS

200 MILLIONS DE VOYAGEURS/AN

1^{RE} GARE D'EUROPE EN TERMES DE FLUX VOYAGEURS

2 200 TRAINS PAR JOUR

3 000 PERSONNES EN ACTIVITÉ DANS LA GARE

80 000 M² DE SURFACES EXISTANTES

35 000 M² DE SURFACES NOUVELLES dont :

- **10 000 M² à 15 000 M²** consacrés à la circulation en gare (2 halls distincts pour le départ et l'arrivée des grandes lignes)
- **25 000 M² à 30 000 M²** de surfaces dédiées à des activités diversifiées (restauration, commerces, centre d'affaires, co-working, évènementiel, culture...)

1.2 LE PROGRAMME PARIS GARE DU NORD POUR 2024

Le Grand Projet Paris Gare du nord 2024 prévoit quatre opérations principales pour accroître la capacité d'accueil et le confort des voyageurs, offrir à Paris une vitrine nationale et internationale, et accompagner le changement de visage de tout un quartier.

① UN NOUVEAU TERMINAL DÉPARTS

La création d'un nouveau terminal de Départ et de zones d'attente sur le côté Est de la gare permettra de dissocier les flux Grandes Lignes. Pour mettre fin à sa saturation, le quai transversal structurant la gare sera ainsi réservé aux Arrivées. Les Départs des Grandes Lignes seront accessibles via de nouvelles passerelles créées au-dessus des quais. Cette phase majeure prévoit environ :

- + 35 000 m² de zones d'attente et commerces / services (sur 3/4 niveaux) ; dont 12 000 m² de circulations publiques ;
- + Un dispositif de desserte des quais de départs des Grandes Lignes.

② LE TERMINAL TRANSMANCHE ÉTENDU

L'extension du Terminal Transmanche sera entreprise dans la continuité des travaux en cours. Les surfaces seront augmentées grâce à une extension au Nord (niveau 1), au-delà de la zone de contrôle des voyageurs. Cette partie du programme annonce notamment :

- + Un quasi-doublement de la surface globale ;
- + L'étude pour la construction d'une éventuelle 3^e passerelle d'accès aux quais ;
- + De nouveaux équipements d'accueil et de services.

③ DE NOUVELLES LIAISONS ENTRE LA GARE SOUTERRAINE ET LA GARE DE SURFACE, AINSI QU'AVEC LA VILLE

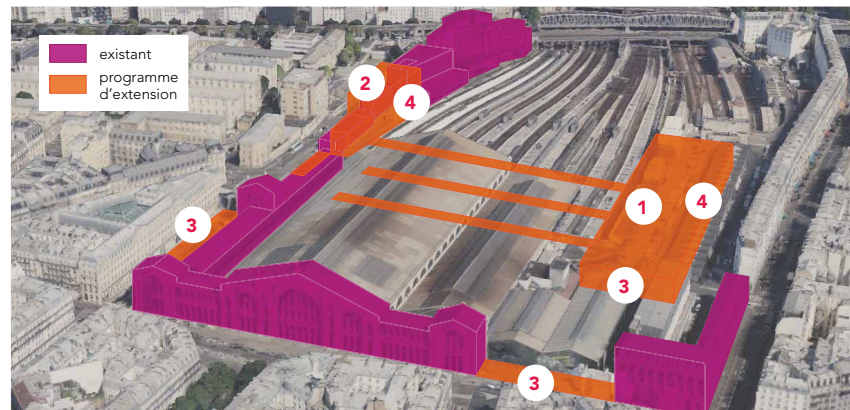
Le projet prévoit la modernisation des accès vers le métro et le RER (augmentation du nombre d'escalators), le réaménagement du hall Transilien, l'optimisation des circulations verticales (gare souterraine / gare de surface). L'ouverture d'une nouvelle façade vers l'Est et la rue du Faubourg-Saint-Denis permettra d'améliorer l'accroche urbaine de la gare tout en créant de nouvelles liaisons avec les quartiers environnants.

④ SE DÉTENDRE, TRAVAILLER OU FAIRE SES COURSES...

La création de zones de services, de restauration, de bureaux et de commerce s'adresse aussi bien aux voyageurs qu'aux riverains et chalands de passage, avec par exemple :

- + Environ 25 000 m² de surfaces nouvelles, dont 23 000 m² dans le Terminal Départs et 1 500 m² dans le Terminal Transmanche ;
- + Des commerces et services ouverts sur la ville, accessibles depuis l'extérieur de la gare ;
- + Eventuellement des espaces de co-working, culture, événements...

Tous les espaces de la gare Paris Gare du Nord seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).



1.3 LE PILOTAGE ET LES ACTEURS DU PROJET

LES ACTEURS DU PROJET

Le Grand Projet Paris Gare du Nord 2024 est piloté par **SNCF Gares & Connexions**, branche autonome de SNCF Mobilités, chargée de la gestion quotidienne des 3000 gares françaises, la modernisation des sites ainsi que de la conception et la mise en place d'espaces pratiques et accueillants.

La Ville de Paris et la Mairie du 10^e arrondissement réfléchissent avec SNCF Gares & Connexions aux interfaces urbaines du projet avec les autres projets en développement dans le quartier (notamment la modernisation de l'hôpital Lariboisière).

La RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) et **Île-de-France Mobilités** (Syndicat des Transports d'Île-de-France) sont partenaires de SNCF Gares & Connexions pour la réorganisation de la gare routière et l'amélioration des circulations avec la gare souterraine.

L'État accompagne également les réflexions pour la conception et la réalisation du projet, notamment au stade des phases d'instruction des autorisations réglementaires.

LE MONTAGE PARTENARIAL ET FINANCIER

Pour mener à bien le projet, il est prévu de créer une Société d'Economie Mixte à Opération Unique. Destinée à rendre certains partenariats public-privé plus opérationnels et performants à la fois, la Société d'Économie Mixte à Opération Unique (SEMOP) est une co-entreprise réunissant un actionnaire public (SNCF Mobilités – Gares & Connexions) et un opérateur économique autour du projet particulier « Gare du Nord 2024 ». Sa création a été autorisée par la loi n° 2017-257 du 28 février 2017 sur le statut de Paris et l'aménagement métropolitain.

Le choix de ce montage innovant répond à plusieurs impératifs :

- + Rendre le projet réalisable dans des délais resserrés (horizon 2024) ;
- + Remplir des objectifs ambitieux en termes de services rendus aux voyageurs ;
- + Proposer des conditions tarifaires équilibrées aux différents opérateurs ferroviaires ;
- + Assurer un investissement de plus de 250 M€ sans impacter sensiblement les comptes de la SNCF.

SNCF Gares & Connexions mène une consultation d'opérateurs (investisseurs, promoteurs, constructeurs, etc.).

Le candidat retenu sera coactionnaire de la société commune, laquelle sera bénéficiaire d'un contrat de concession de travaux et d'exploitation sans délégation de service public, applicable aux activités non régulées (services et commerces), pour une période prévisionnelle de 30 ans.

Un des objectifs principaux de la concertation est de nourrir le cahier des charges qui servira de base de réflexion aux candidats.



2 DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Lors de sa séance du 26 avril 2017, le conseil d'administration de SNCF Mobilités a adopté la délibération jointe en annexe portant sur l'organisation de la concertation préalable au titre du Code de l'urbanisme sur le projet de restructuration de la gare du Nord. Cette délibération fixe les objectifs et les modalités de la concertation qui ont servi de base au dispositif décrit ci-après.

La concertation préalable sur le projet Paris Gare du Nord 2024 s'est déroulée du 12 juin au 13 juillet 2017.



2.1 LES MOYENS D'INFORMATION

LE DOSSIER SYNTHÉTIQUE DE CONCERTATION

Le dossier de la concertation a été distribué et mis à disposition du public à chaque temps de rencontres. Une version dématérialisée de ce document a été mise à disposition du public sur les sites internet de Gares & Connexions et de la Mairie du 10^e arrondissement.

Composé de huit pages, il présente les enjeux, les objectifs, les premières réflexions programmatiques et les acteurs impliqués dans le projet Paris Gare du Nord 2024. Il renseigne également sur les modalités de concertation.

Ce document est joint au bilan dans la partie Annexes.

LE DÉPLIANT D'INFORMATION

Le dépliant, diffusé à plus de 10 000 exemplaires, a permis de relayer une information synthétique sur le projet et la concertation. Il était composé d'un volet carte T détachable, permettant de donner son avis sur le projet. Il a été diffusé par plusieurs moyens :

- + Mise à disposition en gare et en Mairie tout au long de la concertation ;
- + Distribution lors de la rencontre usagers en gare du Nord, le 22 juin 2017 ;
- + Opération de tractage le 30 juin 2017 ;
- + Distribution lors de la réunion publique, le 4 juillet 2017.

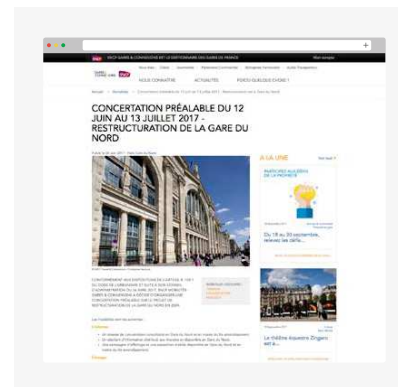
Ce document est joint au bilan dans la partie Annexes.

L'EXPOSITION SOUS FORME DE PANNEAUX EXPLICATIFS EN GARE DU NORD

Une exposition composée de quatre panneaux expliquant le projet a été installée sur le parvis sud de la gare du Nord, devant l'entrée principale.



LES PAGES WEB DE LA CONCERTATION



Capture d'écran de la page : <https://www.gares-sncf.com/fr/actualites/concertation-prealable-du-12-juin-au-13-juliet-2017-restructuration-gare-du-nord-de-communication-et-nombre-davis>

La démarche de concertation a été mentionnée sur deux sites institutionnels. Sur le site de SNCF Gares & Connexions, une page d'actualité lui a été dédiée. Elle a été mise en ligne le 30 mai 2017 pour annoncer la concertation puis actualisée le 28 juin.

La concertation a également été annoncée sur le site de la Mairie du 10^e.



Capture d'écran de la page : <http://www.mairie10.paris.fr/actualites/concertation-sur-le-projet-gare-du-nord-2024-125>

LES RELATIONS PRESSE

La démarche de concertation a fait l'objet d'un encart presse dans le journal CNews du 29 mai 2017. La page contenant l'article est jointe en annexes.

2.2 LES MOYENS DE CONTRIBUER AU PROJET

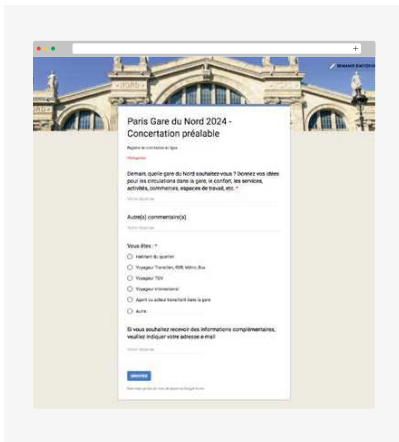
LES REGISTRES ÉCRITS

Comme prévu par la délibération du 26 avril 2017, deux registres de recueil d'avis du public ont été placés à la gare du Nord et en Mairie du 10^e arrondissement. Accompagné du dossier synthétique de présentation du projet, ils ont permis à toute personne intéressée par la démarche de consigner ses remarques et ses idées.



LE FORMULAIRE EN LIGNE

Comme prévu par la délibération du 26 avril 2017, un formulaire de recueil d'avis en ligne a été mis en place tout au long de la démarche. Le lien vers ce formulaire était accessible via les sites de Gares & Connexions et de la Mairie du 10^e arrondissement.



Capture d'écran de la page : https://docs.google.com/forms/d/1EMjvGC94vxB1OGHUIOnPFDWigEIk_BQ-qDzokawQFbn/

Il comprenait les éléments suivants :

- + Une question principale : « Demain, quelle gare du Nord souhaitez-vous ? Donnez vos idées pour les circulations dans la gare, le confort, les services, activités, commerces, espaces de travail » ;
- + Une question secondaire : « Autre(s) commentaire(s) » ;
- + Une question permettant d'identifier le profil du contributeur : « Vous êtes : habitant du quartier, voyageur Transilien, voyageur Grandes Lignes, voyageur international, acteur travaillant dans la gare, autre » ;
- + La possibilité de laisser son adresse mail pour recevoir plus d'information sur le projet et la concertation.

LES CARTE T

Les dépliants déposés et distribués à la Mairie du 10^e et à la gare du Nord comprenaient un volet détachable permettant au public de renvoyer son avis directement à SNCF Gares & Connexions.

Le volet comprenait les mêmes éléments que le formulaire en ligne.

2.3 LES TEMPS D'ÉCHANGES

LA RENCONTRE USAGERS

Une des modalités d'information et de recueil d'avis proposée consistait à aller à la rencontre des usagers, des passants et des activités présentes en gare du Nord.

Le jeudi 22 juin, de 7h à 18h30, deux équipes d'enquêteurs, positionnées à des endroits stratégiques dans la gare ont dialogué avec les passants pour :

- + Expliquer le projet via le dépliant et échanger sur ses enjeux et ses fondamentaux ;
- + Recueillir les impressions, les avis et les idées et répondre aux questions des personnes rencontrées
- + Annoncer la réunion publique du 4 juillet à 19h30

Les rencontres se sont déroulées autour de deux comptoirs d'information dédiés au projet : à l'entrée des quais Transilien et au niveau de la sortie du quai Eurostar. Pendant la journée, les enquêteurs ont également pris le temps de rencontrer les usagers du salon Grand Voyageur, les agents SNCF qui travaillent quotidiennement dans la gare, les commerçants et les hôteliers installés dans et autour de la gare.

La démarche a ainsi permis d'informer, d'échanger et de recueillir les contributions des voyageurs des réseaux francilien, Transilien, TGV, Thalys, Eurostar, ainsi que des passants amenés à transiter en gare du Nord.

Au total, 113 entretiens ont été conduits par les enquêteurs et 3000 dépliants ont été distribués.

Les comptes-rendus des temps de rencontres sont joints en Annexe.

LA RÉUNION PUBLIQUE

La réunion publique s'est déroulée le mardi 4 juillet de 19h30 à 22h dans l'Atrium du bâtiment dit l'Etoile du Nord situé sur le côté Est de la gare du Nord. Organisée en format ateliers, elle a réuni 105 participants, installés par groupes de 4 à 8 personnes. En présence notamment de Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris chargé de l'Urbanisme, de l'Architecture du projet du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité de Rémi Féraud, Maire du 10^e, de Patrick Ropert, directeur général de Gares & Connexions, et de Stéphane Cougnon, Directeur du Programme Paris Nord 2024 chez Gares & Connexions,

la réunion s'est déroulée en trois temps :



- + Introductions et présentations techniques sur le projet ;
- + Temps d'échanges collectifs entre les participants pour faire remonter leurs remarques sur la programmation ;
- + Restitution des participants, questions et réponses des partenaires.

2.4 LES PARTICIPANTS À LA CONCERTATION

Environ 105 personnes ont assisté à la réunion publique du 4 juillet qui a permis de recueillir des avis collectifs sur le projet.

Par ailleurs, 405 avis individuels ont été recueillis. Les réponses au formulaire en ligne constituent la principale source d'avis individuels comme le montre le tableau ci-après :

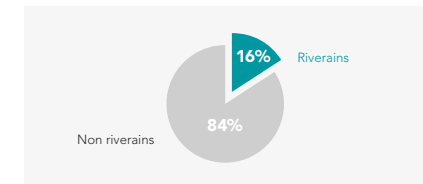
Tableau 1 : Canaux de communication et nombre d'avis individuels

| Canaux de communication | Nombre d'avis |
|-------------------------|---------------|
| Rencontre usagers | 113 |
| Carte T postales | 51 |
| Formulaire en ligne | 234 |
| Courriers | 6 |
| Registres écrits | 5 |
| Total | 405 |

LE PROFIL DES PARTICIPANTS

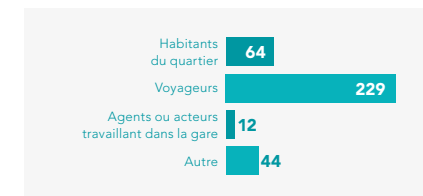
Les statistiques qui suivent ont été élaborées à partir de l'analyse des 398 avis émis lors de la rencontre usagers, en ligne et par retour de Cartes T. Les avis issus des registres écrits et reçus par courrier, ainsi que les avis collectifs en réunion publique ne sont pas comptabilisés dans ces statistiques.

Part des avis émis par des riverains du projet (sur la base de 398 avis)



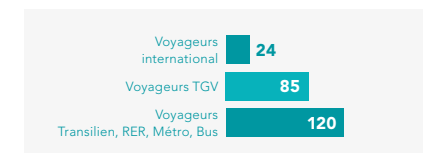
Quel que soit le canal choisi pour participer, chaque répondant pouvait se définir comme habitant du quartier, voyageur des lignes Transilien, des grandes lignes ou des lignes internationales ou acteur œuvrant dans la gare. Plusieurs réponses étaient possibles. Les voyageurs ont été les plus nombreux à s'exprimer en ligne et via la Carte T ; les riverains se sont surtout exprimés lors de la réunion publique et en ligne.

Nombre d'avis exprimés par type de public (sur la base de 398 avis)



Dans le détail, ce sont les voyageurs du réseau francilien qui ont été les plus nombreux à donner leur avis, suivis par les voyageurs des grandes lignes nationales. 24 voyageurs internationaux ont exprimé leur avis.

Nombre d'avis exprimés par type de voyageurs (sur la base de 398 avis)



3 LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS

La synthèse thématique de la concertation se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation qui s'est déroulée du 12 juin au 13 juillet 2017.

Il ressort de la concertation :

- + Quelques remarques sur la démarche en elle-même ;
- + Une large adhésion aux objectifs et aux grands principes du projet à ce stade ;
- + Des retours d'expérience de la part d'usagers concernant le fonctionnement actuel de la gare du Nord ;
- + Des avis motivés pour une meilleure intégration de la gare dans son environnement direct ;
- + De nombreuses idées, parfois originales, pour diversifier l'offre d'activités et de services dans la gare.



3.1 LA CONCERTATION

L'intérêt et la disponibilité des usagers de la gare rencontrés sur le terrain et un certain nombre de retours via le formulaire en ligne montrent que la démarche de concertation a été globalement appréciée par les participants.

Cependant, certains auraient souhaité une concertation plus longue qu'un mois, afin de permettre à chacun de s'informer à la fois sur le projet et sur les modalités de recueil des avis. Plusieurs personnes ont estimé que les informations concernant le projet et la concertation n'étaient pas suffisamment mises en avant. D'autres ont critiqué la nature des questions posées sur le dépliant et sur le formulaire en ligne, estimant qu'elles auraient gagné à être plus précises afin de mieux guider la réflexion des contributeurs.

Certains riverains ont regretté de ne pas avoir été informés plus tôt de la tenue d'une réunion publique sur le sujet. Les locataires de logements gérés par ICF auraient notamment apprécié de recevoir le dépliant dans leurs boîtes aux lettres.

Concernant la communication sur la démarche de concertation, SNCF Gares & Connexions précise que **12 000 dépliant**s ont été distribués et déposés dans la gare du Nord et à la Mairie du 10^e arrondissement.

Des encarts ont été diffusés dans la presse régionale et gratuite et sur le site internet de la gare du Nord. Cependant les représentants de SNCF Gares & Connexions ont entendu les remarques des participants et seront attentifs à l'information des prochaines phases d'échanges sur le projet.

3.2 L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

UNE ADHÉSION AUX OBJECTIFS DU PROJET

La majorité des répondants considère que le projet de transformation de la gare du Nord tel qu'il a été soumis à la concertation est opportun et doit être réalisé. Des dizaines de contributions sur le site ou reçues par voie postale commencent par des commentaires positifs à propos du projet.

De nombreuses contributions font état d'une adhésion forte aux objectifs de transformation de la gare du Nord, tant de la part des usagers quotidiens de la gare que des riverains. La circulation dans la gare et notamment sur le quai transversal est identifiée comme un des points faibles de la gare actuelle et son amélioration doit bien être considérée comme une priorité. L'accueil des voyageurs, quel que soit le type de lignes qu'ils empruntent doit être amélioré en tenant compte de l'évolution constante des formes de voyager.

Par ailleurs, les personnes interrogées ont bien compris que Paris doit préparer des échéances importantes et notamment les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. L'enjeu d'accueillir le monde pendant deux semaines, maintenant que Paris est choisie comme ville hôte, fait écho à l'enjeu d'amélioration de l'image de Paris aux yeux des touristes internationaux. La gare du Nord est considérée par de nombreux usagers et riverains comme une des principales vitrines de Paris. A ce titre, elle doit être exemplaire. Plusieurs voyageurs ont cité la gare londonienne de Saint-Pancras en exemple notamment en termes de confort, de propreté et d'intermodalité.

LA SÉPARATION DES FLUX DE DÉPARTS ET D'ARRIVÉES PLÉBISCITÉE

Dans l'ensemble, les participants ont approuvé l'idée d'une séparation des flux de départs et d'arrivées. Aujourd'hui, ils font remarquer qu'il est parfois très difficile de circuler dans la gare, notamment sur le quai transversal, entre les « flux anarchiques de voyageurs » plus ou moins pressés et les usagers qui attendent leurs trains debout dans le hall. Aux heures de pointe et les jours de grands départs/retours de vacances, il est presque impossible de traverser la gare à pied. Dès à présent sur le quai transversal, certains suggèrent de matérialiser des zones et des sens de circulation pour les départs d'un côté, pour les arrivées de l'autre.

Certains contributeurs ont demandé si l'idée

de séparation des flux était inspirée de gares existantes en France ou dans le monde. Plusieurs exemples de gares dans lesquelles les flux de voyageurs sont organisés de manière efficace ont été cités, notamment via le formulaire en ligne : les gares japonaises, la gare Saint-Pancras à Londres, la gare Lyon Part-Dieu etc.

Les voyageurs internationaux ont souligné que la séparation des flux de départs et d'arrivées était déjà efficace pour la liaison Transmanche puisque les voyageurs de l'Eurostar qui arrivent à Paris ne croisent pas ceux qui en partent. Les usagers de la ligne trouvent cette situation plus confortable que sur les autres lignes (notamment pour le Thalys).

Cependant, la concertation fait ressortir quelques points d'attention à ce sujet :

- + Les passerelles prévues pour permettre aux voyageurs d'accéder aux quais au départ de leurs trains seront-elles en nombre suffisant, suffisamment larges pour absorber les flux de voyageurs ?
- + Les voyageurs (notamment ceux qui arrivent en gare par l'Ouest) mettront probablement plus de temps pour accéder aux trains qu'avec le fonctionnement actuel. Les participants demandent à SNCF Gares & Connexions de bien sensibiliser les voyageurs en amont de la mise en service du nouveau terminal Départs.
- + Les passerelles ne doivent pas dénaturer les perspectives de la gare actuelle.

Concernant l'idée de séparer les flux de départs et d'arrivées, SNCF Gares & Connexions confirme qu'il s'agit d'une des priorités importantes du projet puisqu'elle permettra de rendre les circulations plus fluides et pacifiques dans la gare. Le respect de l'architecture historique de la Gare sera soumis à l'avis du Conservateur Régional des Monuments Historiques et de l'Architecte des Bâtiments de France.

L'AGRANDISSEMENT DE LA ZONE TRANSMANCHE APPROUVÉ

Aujourd'hui, l'accueil pour les voyageurs Eurostar est jugé insuffisant par les personnes qui se sont exprimées : manque de places assises en salle d'attente, files d'attente inconfortables et trop longues, offre de commerces peu diversifiée... L'extension du terminal leur paraît donc effectivement nécessaire. Il convient selon eux de mieux exploiter l'espace qui constitue la porte d'entrée et de sortie de Paris et de la France pour la clientèle internationale.

En parallèle, quelques voyageurs ont demandé une extension de la zone d'accès au Thalys qui mériterait également d'être agrandie compte-tenu des nouvelles normes de sécurité.

Concernant le Thalys, les départs se feront depuis le terminal « Départs », au même titre que les autres trains Grandes Lignes, à l'exception de l'Eurostar. Cependant, les contraintes liées au dispositif de sûreté actuellement en place entraînent un traitement différent des départs vers la Belgique et les Pays-Bas.

LA NÉCESSAIRE AMÉLIORATION DES CONNEXIONS ENTRE LA GARE ET SON QUARTIER

De nombreux riverains se sont exprimés, notamment lors de la réunion publique, pour insister sur la nécessité de ne pas omettre l'intégration de la gare et de ses extensions dans le quartier. La gare du Nord est bien une vitrine de Paris, mais elle est aussi un élément structurant d'un secteur en proie à nombre de difficultés économiques et sociales. Une contribution résume bien ce qui est attendu du projet : « Une gare moderne est une gare qui évolue en améliorant le cadre de vie dans lequel elle est implantée ».

DES DÉBATS SUR LA NOUVELLE OFFRE D'ACTIVITÉS ET DE SERVICES

Alors que le projet prévoit d'apporter 25 000m² de surfaces nouvelles dédiées notamment à l'implantation d'activités dans la gare du Nord, les avis sont partagés sur le sujet. De nombreuses remarques font état d'une réticence à voir s'installer

de nouveaux commerces dans ce qui ressemblerait à un centre commercial. La gare Saint-Lazare a été citée comme un exemple négatif par ceux qui privilégient une gare exclusivement dédiée aux transports.

Au contraire, une partie des participants verrait d'un bon œil une diversification de l'offre commerciale à l'échelle de la gare mais aussi du quartier.

LE CALENDRIER ET LE COÛT DU PROJET

Assez peu évoqués, ces éléments suscitent cependant quelques questions et remarques.

Il ressort une impatience des usagers quant à la transformation en profondeur des espaces intérieurs de la gare. Pour certains, il serait dommage d'attendre 2024 pour fluidifier la circulation et améliorer le confort des voyageurs. Certaines mesures pourraient être prises dès à présent comme la mise en place d'un marquage au sol pour orienter les voyageurs vers les départs et les arrivées.

Des habitués de la gare craignent que des travaux de l'ampleur annoncée lors de la concertation soient très longs. Aménager un espace public aussi visité que la gare du Nord prendra du temps et certains craignent que les délais de 2024 ne soient pas respectés.

Quelques personnes ont trouvé intéressant le montage financier envisagé. Le coût de l'opération semble « bien partagé entre SNCF Gares & Connexions et le secteur privé ».

3.3 AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DE LA GARE

DES AMÉLIORATIONS RÉCENTES NOTABLES

De l'avis général, la gare du Nord s'est considérablement améliorée sur de nombreux aspects liés à l'expérience des usagers. Les voyageurs des lignes Transilien, amenés à se rendre quotidiennement gare du Nord apprécient les résultats des travaux d'amélioration du hall Transilien à l'est de la gare. L'espace est plus large, plus propre, plus lumineux et plus sécurisant qu'auparavant. Même son de cloche concernant la salle d'échange donnant accès au réseau de métro et de RER.

LA SIGNALÉTIQUE ET L'INFORMATION VOYAGEURS

De nombreux usagers ont critiqué les annonces vocales bruyantes pour les riverains et peu audibles par les voyageurs, notamment les touristes.

La signalétique est à améliorer. Elle doit être lisible par tous les publics, y compris les personnes handicapées. Des plans de la gare et du quartier devraient être installés partout dans la gare. Certaines personnes interrogées regrettent que le grand panneau à palettes d'annonce des voies pour les trains nationaux ait été supprimé. Il devrait être remplacé par un aussi grand panneau numérique, lisible de loin.

Par ailleurs, de l'avis de nombreux usagers, il n'y a pas assez d'informations écrites ou sonores en langue étrangère dans la gare. L'accès aux quais Transmanche semble notamment difficile à identifier pour les touristes internationaux. Lors de la rencontre voyageurs, des voyageurs internationaux ont demandé une traduction des annonces sonores en chinois, en arabe, en flamand, etc. Il s'agirait également d'augmenter le nombre d'agents présents en gare pour renseigner les voyageurs.

Enfin, plusieurs usagers ont demandé à avoir accès à une application pour smartphone qui permettrait aux voyageurs de se repérer plus facilement dans la gare. L'idée consisterait à indiquer à l'utilisateur le parcours à effectuer depuis n'importe quel point de la gare, la voie et le numéro du train puis, pendant son voyage les gares desservies en temps réel.

LA BILLETTIQUE

Les usagers ont reproché les temps d'attente trop longs et inconfortables dans les espaces de ventes de billets Transilien ou grandes lignes. Pourquoi ne pas profiter de la réorganisation des flux de circulation pour réorganiser la vente de billets grandes lignes et lignes franciliennes ? Il manque selon eux une salle d'attente avec des sièges. Trop peu de guichets sont ouverts, notamment aux heures de pointe. L'installation de plus nombreux guichets automatiques de vente de billets a également été demandée.

Une voyageuse des grandes lignes a précisé qu'elle préférerait se rendre à la gare Saint-Lazare pour effectuer ses achats de billets alors qu'elle habite à proximité de la gare du Nord.

Concernant la billetterie, SNCF Gares & Connexions explique qu'un nouvel espace de vente comparable à celui de la gare Saint-Lazare sera installé dans la gare du Nord en 2018. Il comprendra des places assises.

Concernant la signalétique, SNCF Gares & Connexions estime qu'il ne s'agit pas d'attendre 2024 pour la parfaire. D'ici deux ans, des investissements importants seront réalisés pour améliorer la sonorisation de la gare et rendre les informations voyageurs plus intelligibles et les annonces moins nuisibles pour les riverains.



LE CONFORT DANS LA GARE

Concernant le confort, les usagers ont indiqué que de nombreux efforts ont été entrepris ces dernières années. Cependant, l'expérience des voyageurs pourraient encore être améliorée :

- + La température à l'intérieur du bâtiment dépend encore trop de la température extérieure : il fait très chaud en été et froid en hiver.
- + Les voyageurs des lignes Transilien et des grandes lignes ont été très nombreux à demander l'ajout d'une zone d'attente ou au moins des sièges ou des bancs pour rendre les temps d'attente plus confortables. Les quelques sièges disponibles dans la gare sont souvent « squattés » par des personnes qui n'attendent pas de train.
- + Il n'y a pas assez de toilettes et ceux qui existent ne sont pas assez visibles et manquent parfois de propreté. Si quelques personnes ont proposé de rendre gratuit l'accès aux sanitaires, la plupart comprennent que contrôler l'entrée aux toilettes est nécessaire dans un lieu aussi passant que la gare du Nord. En revanche, il s'agirait de renforcer le personnel en charge de nettoyer et de contrôler l'accès aux toilettes.
- + Les usagers les plus connectés souhaiteraient avoir accès à des prises électriques et au réseau WIFI dans la gare. Cela constituerait une amélioration importante pour les nombreux travailleurs qui transitent par la gare du Nord dans le cadre de leur activité.
- + Le salon grand voyageur a fait l'objet de commentaires très positifs. L'attente y est agréable et les flux d'usagers entrants et sortants sont bien gérés.
- + Les quais pourraient être munis d'abris sur toute leur longueur.
- + Les fresques et les peintures murales qui ornent certains quais ajoutent au confort visuel des usagers et sont à pérenniser.



LA SÉCURITÉ DANS ET AUTOUR DE LA GARE

La grande majorité des participants ont pris acte que la sécurité dans la gare est devenue essentielle dans le contexte actuel. Les effets du plan Vigipirate (présence de militaires dans la gare, renforcement du nombre de policiers, contrôles d'identité plus fréquents, installation de portiques à l'entrée des quais du Thalys) sont visibles et plutôt bien acceptés. Quelques personnes cependant regrettent que le dispositif de sécurité déployé dans la gare soit aussi visible. Ils craignent notamment que les contrôles de sécurité à l'entrée des quais se rapprochent trop des pratiques à l'œuvre dans les aéroports.

Plusieurs personnes ont regretté le manque de coordination des services de police et des services de sécurité de la SNCF. Il s'agit selon eux d'une question essentielle pour le confort des voyageurs dans la gare. Selon certains avis, les différents services censés assurer la sécurité des usagers de la gare « se renvoient la balle » pour ne pas avoir à gérer certains problèmes, dans et autour de la gare.

L'ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Même si des efforts ont été consentis en la matière ces dernières années, l'accessibilité de la gare du Nord aux personnes à mobilité réduite est encore à parfaire selon les participants. Ces derniers souhaitent multiplier le nombre d'escaliers mécaniques, les élargir et que les ascenseurs soient fonctionnels à toute heure de la journée. Ils proposent de doubler tous les escaliers mécaniques.

Pour quelques usagers, la mise en place de rampe d'accès vers le futur terminal départs permettrait d'éviter aux usagers de trop dépendre des escaliers mécaniques et des ascenseurs qui ont tendance à tomber facilement en panne.

3.4 MIEUX INTÉGRER LA GARE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'INTERMODALITÉ

Selon de nombreux voyageurs, il faudrait rationaliser l'accès aux différents modes de transports qui permettent d'accéder et de partir de la gare : taxis, VTC, taxi-motos, vélos, voitures individuelles. L'accès aux parkings et aux transports en commun doit être facile et bien indiqué. A ce titre, des participants craignent que les flux de départs et d'arrivées se rejoignent au niveau de l'accès aux transports en commun surtout à l'est de la gare ; ils se sont donc demandés comment ces flux autour de la gare, qui risquent de se concentrer entre le sud et l'est seraient gérés à l'issue du projet.

Concernant l'intermodalité avec les lignes de métros et de RER, les participants ont évoqué plusieurs points :

- + Le nombre d'escaliers (mécaniques) permettant d'accéder au réseau de métro et de RER est insuffisant et le sera de plus en plus au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de voyageurs transitant par la gare.
- + Pourquoi ne pas mettre en place un itinéraire direct entre la gare souterraine et le terminal départ ?
- + La gare Magenta est mal indiquée et sa sortie est exigüe. Il s'agirait de remplacer les ascenseurs et les escaliers étroits par des escaliers mécaniques et des escaliers plus larges.
- + L'accès au RER B rassemble « des masses de personnes au niveau des escalators » qui favorisent les phénomènes de vols et les bousculades.
- + Pourquoi ne pas augmenter le nombre de sorties de la gare pour fluidifier la circulation ? La gare du Nord manque de sorties de métro. Une nouvelle bouche pourrait être installée à l'ouest de la gare.

Par ailleurs, de nombreux cyclistes dont des adhérents de l'association Paris en Selle qui militent pour améliorer les conditions de circulation des usagers du vélo dans la métropole du Grand Paris ont profité de la concertation pour faire connaître leurs attentes. Selon eux, le projet Gare du Nord 2024 doit être « à la hauteur du défi de l'intermodalité train-vélo et en phase avec l'ambition de Paris d'être capitale mondiale du vélo. » Pour cela, ils suggèrent plusieurs mesures :

- + Les zones de stationnement des vélos doivent être redimensionnées et réorganisées de façon à réduire le temps nécessaire aux cyclistes pour déposer leurs vélos et prendre leur train. Il s'agirait également d'installer des espaces de stationnement sécurisés.
- + Le nombre de stations Vélib' doit être augmenté autour de la gare.
- + Le stationnement intempéstif des deux-roues aux places normalement réservées aux vélos doit être sanctionné plus systématiquement autour de la gare.
- + Les cyclistes doivent pouvoir circuler de façon plus sécurisée qu'actuellement à proximité directe de la gare et notamment sur les parvis.
- + Le transport de vélos dans les trains devrait être facilité. L'exemple des Pays-Bas en la matière a été cité à de nombreuses reprises.
- + Des goulottes et/ou des rampes d'accès pour accéder aux quais avec des vélos facilement constituerait une amélioration appréciable.

Concernant la possibilité pour les voyageurs de se connecter au réseau WIFI dans la gare, SNCF Gares & Connexions précise que le dispositif est déjà en place. Il s'agira désormais de communiquer l'information à tous les usagers de la gare pour que chacun soit informé de la procédure pour connecter un appareil au réseau WIFI

Concernant l'intermodalité, SNCF Gares & Connexions précise qu'un travail spécifique est mené avec les partenaires : le STIF, la RATP et la Ville de Paris.

L'enjeu est clairement identifié et les attentes exprimées par le public exigent que l'intermodalité soit réussie à l'issue du projet.

LE STATIONNEMENT AUTOUR DE LA GARE

Un participant à la réunion publique a évoqué le problème du stationnement des camions qui amènent les voitures de locations. Ces derniers bloquent parfois la circulation devant la gare. Certains se demandent où stationneront les cars de tourisme qui le font aujourd'hui rue de Maubeuge à l'issue du projet ?

Concernant les deux-roues, des participants souhaitent que le projet éradique le stationnement anarchique devant la gare. Selon ceux-ci, l'ajout d'un parking vers le nord de la gare serait un plus.

SNCF Gares & Connexions explique que les enjeux de circulation des taxis, des cars et des bus pourront être traités par les opérateurs qui feront des propositions dans le cadre de l'appel à projets. Il s'agira d'adapter la circulation autour de la gare, à l'organisation et au fonctionnement interne de la gare. Les réponses à ces questions viendront donc dans un second temps.



LA GARE ROUTIÈRE

L'avenir de la gare routière à l'issue de la construction du terminal « Départs » a suscité de nombreuses interrogations. Sera-t-elle conservée ? Réaménagée ? Amputée en partie ?

Quelles que soient les réponses à ces questions, les participants ont demandé à pouvoir y accéder à pied depuis le boulevard de la Chapelle et le faubourg Saint-Denis plus facilement qu'aujourd'hui où les piétons doivent passer par la même rampe que les bus.

Si la gare routière était amenée à être déplacée à l'issue du projet, certains contributeurs ont proposé de la remplacer par un espace dédié aux commerces avec des cafés avec terrasses.

DES INQUIÉTUDES QUANT À LA HAUTEUR DU FUTUR TERMINAL « DÉPARTS »

Les riverains qui jouissent d'une vue directe sur la gare depuis la rue du faubourg Saint-Denis ont fait part d'une vive inquiétude quant à la hauteur des bâtiments qui seront construits dans le cadre du projet. Ils craignent notamment de ne plus avoir de vue dégagée sur Montmartre et le Sacré-Cœur, ce qui ferait perdre de la valeur à leurs biens immobiliers.

Une préoccupation est également relayée par plusieurs personnes : Que deviendra l'actuel 110 bis rue de Maubeuge, le vieux bâtiment de 2 étages qui semblera coincé derrière un immeuble de 5 étages pour le Transmanche ?

Concernant les hauteurs des bâtiments qui seront construits dans le cadre du projet, il est encore trop tôt pour apporter des réponses précises. Dans le respect du PLU, elles dépendront des propositions des opérateurs. SNCF Gares & connexions prend note des inquiétudes exprimées par les riverains. Une attention particulière sera portée à la qualité et à l'insertion architecturale des nouveaux bâtiments.



LA QUALITÉ URBAINE, ARCHITECTURALE ET ESTHÉTIQUE DE LA GARE

Plusieurs personnes ont estimé que la gare du Nord jouissait d'une qualité esthétique sur le plan architectural qu'il convient de valoriser. Plusieurs avis soulignent l'attachement au bâtiment, comme celui-ci : « La gare du Nord est la plus belle de Paris. Son architecture est célèbre dans le monde entier. » La façade principale et les verrières constituent un patrimoine architectural qu'il s'agit non seulement de préserver mais aussi de mieux mettre en valeur.

Un très grand nombre de propositions visent à maintenir l'architecture historique de la gare bien visible. Les participants réfutent l'idée, issue d'un précédent projet de rénovation de la gare du Nord, d'ajouter une façade en verre à la gare. La gare de Strasbourg, qui a fait l'objet d'un projet de ce type, a été citée comme contre-exemple à plusieurs reprises.

Certains usagers estiment que la gare est très lumineuse tandis que d'autres souhaiteraient qu'elle le soit plus. Certains recoins demeurent sombres et contribuent au sentiment d'insécurité.

Enfin, pour améliorer l'insertion de la gare dans le quartier, pourquoi ne pas couvrir les voies ?

LES PARVIS

Selon l'avis des riverains et des voyageurs, il faudrait redonner aux parvis leur rôle de lieu de vie afin de mieux connecter la gare au quartier. L'ouverture de la gare sur le quartier, ne doit pas seulement se faire vers le sud mais également à l'est, sur le faubourg Saint-Denis et à l'Ouest vers la rue de Maubeuge. Les piétons doivent se sentir accueillis en sortant de la gare, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

De manière générale, les alentours de la gare ne sont pas agréables à traverser à pied. Pourquoi ne pas créer des esplanades piétonnes avec des pots de fleurs, des arbustes, comme sur le parvis de la gare de l'Est ?

Certains participants ont demandé à quoi servait la « Tour de Pise » et l'Ours devant les sorties principales au sud de la gare ?

Sur les parvis, l'éclairage est à améliorer car de nombreux lampadaires sont très anciens « voire vétustes et n'apportent pas suffisamment de luminosité » pour rassurer les passants la nuit.

La Ville de Paris a précisé qu'elle n'est pas défavorable à l'idée de piétonner le parvis de la gare du Nord, même si cela réclame de repenser les flux de circulation qui sont particulièrement denses dans ce secteur.

Par la voix de son maire Rémi Féraud, la Mairie du 10^e arrondissement a constaté que les attentes étaient parfois contradictoires entre les participants concernant les relations entre la gare et son quartier. Si certains participants souhaitent une piétonisation totale des parvis de la gare, d'autres imaginent que ceux-ci pourraient parfaire l'intermodalité dans le secteur. Selon Rémi Féraud, il faut favoriser la deuxième solution tout en pacifiant considérablement la circulation automobile pour que les piétons vivent une expérience agréable en sortant de la gare du Nord.

LA VÉGÉTALISATION

De nombreux contributeurs ont estimé qu'il serait opportun de végétaliser les parvis mais aussi certains espaces intérieurs de la gare du Nord, comme par exemple le futur terminal « Départs ». Des pots de fleurs, des parterres de plantes pourraient être installés. Pourquoi ne pas également végétaliser les toits de la gare, y mettre en place une véritable zone naturelle comme une forêt ou encore créer un jardin suspendu au niveau R+1 de la gare ?

Concernant la végétalisation, SNCF Gares & Connexions confirme qu'il s'agit d'une obligation imposée aux toitures terrasses de tout projet urbain par le Plan Local d'Urbanisme parisien. Pour Paris Gare du Nord 2024, tous les acteurs de l'aménagement urbain et les cabinets d'architectes sont également très en attente.

Lors de la réunion publique, la Ville de Paris a confirmé que cette demande est exprimée dans les documents d'urbanisme. Le projet Paris Gare du Nord 2024 ne dérogera pas à la règle.

L'IMAGE DE LA GARE ET DU QUARTIER

Selon l'avis général, l'image de la gare du Nord et du quartier environnant est très dégradée auprès du public français et international. Le projet est un moyen de redorer le blason de ce lieu emblématique du Nord-Est de Paris. Les participants attendent une gare rénovée et prestigieuse par son patrimoine architectural et ses services, mais également un lieu plus sûr, où il n'y aurait plus d'occupation intempesive de l'espace public par des populations fragilisées (mendiants, toxicomanes). Pour les riverains, la proximité directe de la salle de consommation à moindre risque de la rue Ambroise Paré n'est pas compatible avec la volonté de la SNCF et de la Ville de Paris de faire de la gare du Nord un lieu de prestige.

Le manque de propreté à proximité de la gare nuit également à l'image du quartier, bien que des efforts en la matière aient été notés par les participants.

LES NUISANCES DANS ET AUTOUR DE LA GARE

Les riverains qui jouissent d'une vue directe sur la gare depuis la rue du faubourg Saint-Denis ont fait part d'une vive inquiétude quant à la hauteur des bâtiments qui seront construits dans le cadre du projet. Ils craignent notamment de ne plus avoir de vue dégagée sur Montmartre et le Sacré-Cœur, ce qui ferait perdre de la valeur à leurs biens immobiliers.

Une préoccupation est également relayée par plusieurs personnes : Que deviendra l'actuel 110 bis rue de Maubeuge, le vieux bâtiment de 2 étages qui semblera coincé derrière un immeuble de 5 étages pour le Transmanche ? Les riverains ont évoqué différentes nuisances qu'ils subissent au quotidien :

- + Les nuisances sonores sont revenues fréquemment dans les propos exprimés pendant la réunion. Elles sont notamment dues aux annonces émanant de la gare ferroviaire mais aussi des moteurs allumés des bus qui stationnent dans la gare routière. Certains participants se sont plaints des bruits provoqués par les systèmes de ventilation de la gare et par les travaux. A ce sujet, le fait que certains travaux soient conduits la nuit laisse les riverains perplexes.

Concernant les horaires des travaux et le fait qu'ils se déroulent parfois la nuit, SNCF Gares & Connexions explique que la décision relève d'un arbitrage entre ne pas gêner le trafic et ne pas gêner les riverains. Toutes les gares sont concernées par cette question. Dès que c'est possible, les travaux sont effectués durant la journée. Il arrive cependant ponctuellement que des travaux doivent être réalisés hors des horaires de services des trains pour ne pas perturber le trafic des voyageurs. L'objectif de ces travaux est bien d'améliorer la ponctualité des trains et in fine, le service rendu aux voyageurs.

- + Les nuisances d'une circulation très dense dans le secteur et du stationnement des camions de livraisons sont aussi soulignées. Si le nombre de commerces dans la gare augmente à l'issue du projet, certains participants craignent que cette situation se détériore encore.

- + Plusieurs riverains ont également évoqué les nuisances olfactives aux alentours de la gare, dues notamment à des épanchements d'urine contre les bâtiments.
- + Les incivilités souvent citées appellent des interventions plus marquées de la part des forces de polices et de sécurité.
- + La vente à la sauvette qui gêne la circulation dans et autour de la gare est également évoquée parmi les nuisances.

3.5 OFFRIR UNE GAMME DIVERSIFIÉE D'ACTIVITÉS ET DE SERVICES

Les participants souhaiteraient que l'offre d'activités et de services dans la gare soit plus diversifiée à l'issue du projet.

UNE OFFRE COMPLÈTE DE COMMERCES ET DE SERVICES

Lors des séances de travail organisées pendant la réunion publique, deux groupes de riverains ont insisté sur la nécessité d'harmoniser et de diversifier l'offre commerciale à l'intérieur et à l'extérieur de la gare. Pour reprendre les mots d'un participant : « aujourd'hui, en sortant de la gare, un voyageur ne trouve que des boutiques de mariage et des boîtes d'intérim ». Le manque de diversité porte préjudice au quartier et à son image.

Si la concertation a fait émerger un débat sur l'opportunité ou non d'ajouter des commerces dans la gare, les participants ont imaginé une grande diversité d'activités à implanter dans les nouveaux espaces. Par ordre d'occurrence dans les propos recueillis, sont cités :

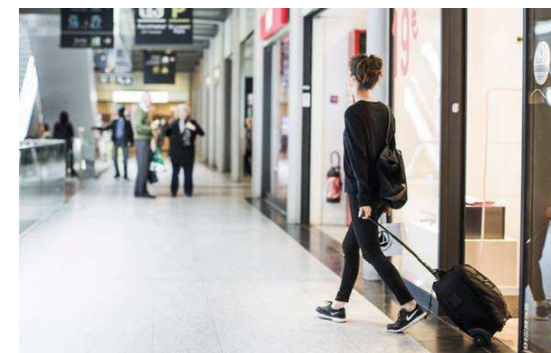
- + Une banque ou au moins un distributeur automatique de billets.
- + Une grande surface, un service de distribution de paniers de produits frais et/ou une épicerie pour les voyageurs qui transitent par la gare et n'ont pas le temps de faire les courses ailleurs que dans le quartier.
- + Une offre de restauration diversifiée qui ne concurrence pas les bistrots authentiques du quartier.
- + Un service de réparation de vélos.
- + Une consigne pour les bagages.
- + Un « espace SNCF » qui viserait par exemple à recueillir des avis des usagers en vue d'une amélioration continue des services de la gare, espace d'exposition pour mettre en avant les métiers et les différents projets (nouvelles gares, nouveaux trains, ...) de la SNCF.

- + Un magasin d'offre culturelle et multimédia type FNAC.
- + Une salle de fitness, une salle de yoga, une piscine un gymnase et/ou une salle d'escalade.
- + Un coiffeur.
- + Une pharmacie.
- + Une boulangerie.
- + Une parfumerie.
- + Un centre de beauté.
- + Un cabinet médical.

LA NATURE DE L'OFFRE COMMERCIALE : UN ÉQUILIBRE À TROUVER

En outre, un débat s'est engagé entre les participants à la réunion publique sur la forme que devait prendre l'offre commerciale et de services au sein de la gare. Les commerçants du quartier ont fait part de leur inquiétude face à la concurrence que représenteraient les commerces installés dans la gare. De l'avis général, il ne faudrait pas créer un nouveau centre commercial dans le quartier, à l'image de celui de la gare Saint-Lazare. Des commerçants présents lors de la réunion ont proposé de créer un collectif de commerçants indépendants qui pourraient être représentés dans la gare. Il s'agirait en effet de mixer l'offre de grandes enseignes à une offre indépendante qui symboliserait le savoir-faire français dans de nombreux domaines (gastronomie, textile etc.)

L'offre de commerces et de services doit également permettre d'accueillir l'ensemble des usagers de la gare, dans leur grande diversité sociale. C'est avec cet objectif en tête que plusieurs groupes ont proposé d'installer une offre culturelle dans la gare. Pourquoi ne pas prendre exemple sur la Gaité Lyrique, dont l'offre diversifiée et innovante touche tous les publics. Pour certains, il ne faudrait pas oublier que les enfants font partie des publics de la gare et pourraient avoir besoin d'un lieu dédié.



UN NOUVEL ESPACE CULTUREL DE RÉFÉRENCE POUR LE QUARTIER

Selon la grande majorité des participants, le quartier pourrait bénéficier d'une offre culturelle plus approfondie. Il s'agirait de profiter du projet pour compléter cette offre via par exemple :

- + Un cinéma.
- + Une bibliothèque.
- + Une salle de concerts.
- + Une galerie d'art pouvant accueillir des expositions temporaires.
- + Un espace réservé aux jeux de société.

Lors de la réunion publique, des participants ont proposé de mettre en place un espace libre que les usagers de la gare et les riverains pourraient s'approprier. A l'issue de sa transformation, la gare doit devenir un lieu de vie autant qu'un lieu de passage. La création d'un espace culturel modulable pourrait y contribuer. Pour résumer, on peut citer la conclusion d'un groupe lors de la réunion publique qui souhaiterait « un lieu différent d'un simple centre commercial, où l'on a envie de passer du temps, que l'on soit usager ou riverain ».

DES ESPACES FAVORISANT LES NOUVELLES FORMES DE TRAVAIL

Quelques participants ont évoqué la question de l'offre de bureaux dans la gare. Puisque le projet vise à moderniser la gare, il devrait offrir des bureaux, des espaces de travail innovants comme un Fab lab ou encore des espaces de co working.



LE RETOUR DU BUREAU DE POSTE

Un bureau de poste, utile à la fois aux voyageurs et aux riverains pourrait être installé dans le terminal Départs. De très nombreux riverains ont été surpris et ont regretté la suppression du bureau de poste qui était un lieu de destination très fréquenté par les riverains mais aussi les personnes travaillant dans le quartier.

POUR UNE GARE SANS PUBLICITÉ

Un groupe de personnes s'est exprimé en ligne pour regretter de trop nombreux messages publicitaires diffusés dans la gare. Dans le cadre de la transformation de la gare, ces personnes souhaiteraient que SNCF Gares & Connexions veuille à limiter au maximum ce phénomène.

SNCF Gares & connexions a souligné que les participants ont émis de nombreuses propositions qui vont dans le sens des réflexions menées. L'idée de faire du terminal « Départs » un lieu de vie dans lequel l'usager peut trouver des services du quotidien est partagée par l'équipe-projet. L'idée d'intégrer des commerçants indépendants et des artisans locaux est déjà mise en œuvre dans le cadre de la phase de travaux actuelle. Par exemple, un restaurateur de la rue de Belsunce occupera un kiosque pour présenter ses produits dans la gare du Nord. L'équilibre économique de l'offre commerciale dans la gare sera le fruit d'une mixité entre une offre de grandes marques et une offre d'artisans locaux.

La Ville de Paris a pris note des nombreuses demandes en matière de services publics et privés. Selon elle, la gare doit être un lieu flexible dans lequel l'usager n'est pas limité à un rôle de voyageur, ni de consommateur. Il doit être en mesure de s'approprier les espaces mis à sa disposition. Elle attend de la SNCF qu'elle offre un lieu de vie plutôt qu'un lieu de passage. Le cahier des charges qui sera transmis aux opérateurs doit insister sur le fait que la nature de l'offre commerciale ne doit pas être exclusivement réservée aux grandes marques.

3.6 LES SUJETS CONNEXES

L'OFFRE DE SERVICE

Les participants ont profité de la concertation sur le projet de restructuration de la gare pour évoquer différents aspects de l'offre de services ferroviaires :

- + Quelques participants se sont plaints des problèmes de régularité des trains, trop souvent en retard ou annulés.
- + Les horaires d'ouverture et de fermeture de la gare ont également été questionnés. Pourquoi ne pas les allonger légèrement ? Il s'agirait surtout de faire en sorte que des agents SNCF en mesure d'informer les voyageurs soient présents dès l'ouverture et jusqu'à la fermeture de la gare, ce qui ne semble pas être toujours le cas aujourd'hui.
- + Des critiques ont été postées concernant la vétusté de certains trains Transilien et surtout de certaines rames de RER. Les nouvelles rames mises en service ne semblent pas non plus faire l'unanimité car elles disposent de places assises en moindre nombre.

Certains sujets sont propres à la gare du Nord :

- + Les usagers des lignes du réseau Francilien souhaitent que les accès vers les lignes du réseau Francilien (H et K) soient agrandis.
- + Plusieurs usagers ont indiqué qu'ils étaient satisfaits de constater que leurs trains partaient presque toujours de la même voie et demandent une systématisation de ce principe.

LE CDG EXPRESS

Quelques personnes ont souhaité s'exprimer pour questionner la pertinence de la ligne CDG Express, arguant que le développement de ce nouvel axe entre Roissy et gare de l'Est se ferait au détriment de celui du RER B.

La liaison avec la gare de l'Est

Quelques participants ont évoqué le projet d'amélioration de la liaison entre les gares de l'est et du nord porté par le STIF. La restructuration de la gare du Nord doit être pensée pour que celle-ci soit mieux connectée à la gare de l'Est.



ANNEXE 1 P.24
Délibération du Conseil d'Administration de SNCF Mobilités du 26 avril 2017 portant sur l'organisation de la concertation préalable au titre du Code de l'urbanisme sur le projet de restructuration de la gare du Nord

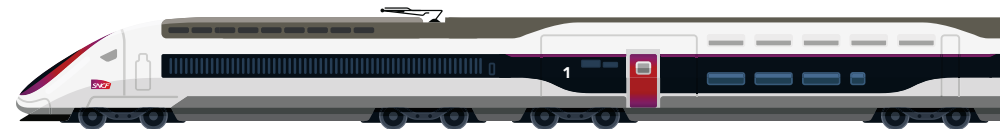
ANNEXE 2 P.28
Le dossier synthétique de concertation

ANNEXE 3 P.37
Le dépliant d'information

ANNEXE 4 P.39
L'annonce légale dans le journal CNews du 29 mai 2017

ANNEXE 5 P.41
Compte-rendu de la rencontre voyageurs du 22 juin 2017

ANNEXE 6 P.50
Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2017



ANNEXE 1

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE SNCF MOBILITÉS DU 26 AVRIL 2017 PORTANT SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION PRÉALABLE AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME SUR LE PROJET DE RESTRUCTURATION DE LA GARE DU NORD

CONSEIL D'ADMINISTRATION SNCF MOBILITES

Séance du 26 avril 2017

DELIBERATION PORTANT ORGANISATION DE LA CONCERTATION PREALABLE AU TITRE DU CODE DE
L'URBANISME POUR LE PROJET DE RESTRUCTURATION DE LA GARE DU NORD

Vu la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

Vu le décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;

Vu les articles L. 103-2 à L. 103-6 et R. 103-1 à R. 103-3 du Code de l'urbanisme ;

Vu le projet de restructuration de la gare du Nord sise dans le dixième arrondissement de Paris ;

Présentation de la gare de Paris-Nord et des objectifs poursuivis par le projet soumis à concertation :

La gare de Paris-Nord est la plus grande gare d'Europe, il y transite environ 200 millions de voyageurs par an. Pour autant sa situation urbaine mal née ne l'a pas dotée d'espaces publics majeurs (parvis presque inexistant) et de réelles emprises foncières lui permettant une expansion régulière au fil du temps et de son développement.

Elle dispose de peu d'espaces intérieurs pour accueillir les voyageurs (50 m seulement séparent les trains de la façade) et ses espaces extérieurs sont resserrés par le tissu urbain environnant. La situation fonctionnelle devient critique, tant d'un point de vue interne à la gare que de celui de ses répercussions dans l'espace de la ville.

Les travaux entrepris dans la gare pour réguler et optimiser les flux ont permis d'améliorer la situation, mais ne suffisent plus à répondre aux besoins d'expansion croissante aux nouveaux modes de voyages, au tourisme d'affaire, à la sécurité et à l'ouverture de nouveaux sillons vers l'Europe du nord qui accroissent encore d'autant sa fréquentation.

Deux événements majeurs qui mobilisent les énergies nationales : la candidature aux Jeux olympiques de 2024 et celle pour l'exposition universelle de 2025, mais également l'arrivée du CDG EXPRESS en gare de l'est, accentuent encore la situation actuelle et la rend intenable tant l'engorgement est important.

SECRETARIAT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
2 place aux Halles - CS 71801
93633 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

SNCF

Eu égard au constat sus-exposé, SNCF Gares & Connexions a pour objectif de restructurer la gare du Nord afin de fluidifier la circulation des voyageurs et d'augmenter les espaces dévolus aux trafics ferroviaires et, en accompagnement, de créer des surfaces d'activités diverses nouvelles.

Aussi, la restructuration majeure de la gare du Nord et de ses abords immédiats est orientée sur les grands axes suivants :

- Un nouveau pôle départ Grandes Lignes situé à l'est de la gare accueillant une vaste zone d'attente et d'embarquement des voyageurs et des commerces ;
- Une extension du Terminal Transmanche via une extension au Nord, offrant ainsi plus de surfaces d'attente et de services pour les voyageurs transmanche ;
- Un quai transversal désaturé et un parvis requalifié grâce à l'orientation des flux voyageurs grandes lignes vers le terminal de départ ;
- L'accessibilité et les circulations améliorées pour les accès métro et RER.

Une telle opération d'aménagement de la gare du Nord est soumise à concertation obligatoire au titre des articles L. 103-2 à L. 103-6 et R. 103-1 à R. 103-3 du Code de l'urbanisme.

L'article R.103-1 dispose en effet que sont soumis à concertation au titre du Code de l'urbanisme l'extension de l'emprise d'une gare ferroviaire de voyageurs lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros.

En l'espèce l'emprise de la gare du Nord sera étendue :

- au Nord,
 - avec la création du pôle départ grandes lignes pour partie sur une emprise actuellement dédiée exclusivement aux voies ferroviaires propriété SNCF Réseau et pour partie sur la dalle routière.
 - avec l'extension côté rue de Maubeuge du terminal Transmanche.
- au Sud, sur le parvis, par un alignement des bâtiments existants.

Ces extensions d'emprise de la gare sont figurées dans le plan joint à la présente délibération.

L'objectif poursuivi par cette concertation est d'informer les habitants, les associations locales et toutes autres personnes concernées, sur les orientations d'aménagement de l'opération et de recueillir leurs avis.

Modalités de la concertation:

L'information du public sera assurée à travers :

2

SECRETARIAT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
2 place aux Étoiles - CS 70001
93653 LA PLAINE ST DENIS CEDEX



- la mise à disposition d'un dossier synthétique disponible sur les sites internet de SNCF Mobilités Gares&Connexions et de la mairie du 10ème arrondissement de Paris;

- la mise en place d'une exposition sous forme de panneaux explicatifs accessible au public à la gare du Nord et à la mairie du 10ème arrondissement de Paris ;

- l'organisation *a minima* d'une réunion publique par SNCF Mobilités Gares&Connexions ;

Dans le cadre de chacune de ces modalités d'information du public ce dernier aura la possibilité de présenter ses observations (registres papiers et dématérialisés, adresse mail, adresse postale).

Lesdites observations seront consignées et permettront à l'issue de la concertation d'en arrêter le bilan.

Mesures de publicité et durée de la concertation:

La durée de la concertation, entendue comme la période de mise à disposition de l'information sur l'opération et des moyens de recueil de l'avis du public, ne pourra être inférieure à un (1) mois.

L'information du public sur la tenue de la concertation et ses modalités sera réalisée par voie de presse, sur les sites internet de SNCF Gares&Connexions et de la mairie du Xème arrondissement de Paris et par affichage en gare du Nord et en mairie du Xème arrondissement, *a minima* 15 jours avant le lancement effectif de la concertation.

Le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités approuve :

- le lancement de la procédure de concertation relative au projet de restructuration de la gare du Nord ;

- les modalités d'organisation de cette concertation ainsi que les objectifs poursuivis.

SECRETARIAT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
2 place aux Étoiles - CS 70001
93653 LA PLAINE ST DENIS CEDEX



3

ANNEXE 2

DOSSIER SYNTHÉTIQUE DE CONCERTATION

TRANSFORMATIONS GRAND PROJET PARIS GARE DU NORD 2024



CONCERTATION PRÉALABLE
DU 12 JUIN AU 13 JUILLET 2017
DOSSIER DE SYNTHÈSE



WWW.GARES-SNCF.COM



POURQUOI TRANSFORMER LA GARE DU NORD À L'HORIZON 2024 ?

La gare Paris Nord compte parmi les premières du monde. Elle est la 1^{re} gare en Europe en termes de flux voyageurs. Au fil des décennies, elle a su s'adapter à la modernisation du réseau ferroviaire tout en préparant l'arrivée de l'Eurostar et l'ouverture de nouvelles lignes vers l'Europe du Nord. Alors que plus de 700 000 personnes y transitent chaque jour (soit 200 millions de voyageurs par an), la hausse durable de sa fréquentation impacte la qualité de l'accueil. La désaturation des espaces voyageurs constitue une priorité pour SNCF Gares & Connexions et passe par une transformation de grande ampleur.

AMÉLIORER ET FLUIDIFIER TOUTES LES CIRCULATIONS EN GARE

La Gare du Nord dessert 4 pays européens. Avec plus de 2 200 mouvements quotidiens de trains (hors métro/RER), elle assure une jonction multimodale de premier plan au cœur de la région parisienne. L'accueil des voyageurs connaît d'importantes transformations depuis 2013 avec le réaménagement de la salle d'échanges du terminal Eurostar et l'implantation de nouveaux espaces de restauration. Le quai transversal fait actuellement l'objet d'un chantier de renouvellement de grande ampleur.

SNCF Gares & Connexions souhaite donner un élan supplémentaire à ces évolutions afin de répondre à l'augmentation de la fréquentation dans les 20 prochaines années. Le projet Paris Gare du Nord 2024 consiste à :

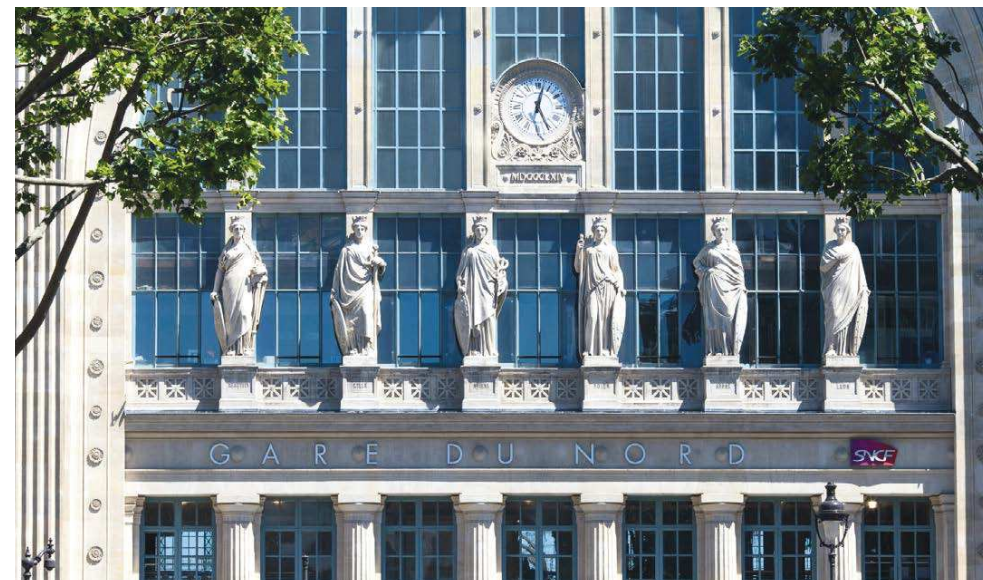
- fluidifier le parcours des voyageurs entre la gare souterraine et la gare de surface ;
- délester le quai transversal aujourd'hui saturé en séparant les flux Départs et Arrivées ;
- augmenter les espaces côté Transmanche ;
- améliorer les connexions entre la gare et le quartier qui l'accueille.



S'ADAPTER AUX NOUVEAUX USAGES DU VOYAGE

S'ils améliorent le confort des voyageurs, les aménagements déjà réalisés ne permettent pas de répondre aux besoins d'extension des activités ferroviaires ni aux nouvelles façons de voyager. La sécurité et la sûreté constituent également un sujet d'attention majeur pour SNCF Gares & Connexions.

Le tourisme d'affaires, lié au succès des lignes nord-européennes, ainsi que le fort développement des courts séjours, encouragé par l'évolution des offres de transport et de location, nécessitent de rendre les lieux toujours plus agréables, avec de nombreux services à portée de main.



CRÉER DE NOUVELLES SURFACES D'ACTIVITÉS

Comme pour les autres gares parisiennes, l'amélioration générale des circulations doit s'accompagner d'une offre commerciale équilibrée. Il s'agit de répondre aux besoins des voyageurs comme à la clientèle du quartier, à l'exemple de ce qui est entrepris dans les grands pôles d'échanges multi-modaux.

PRÉPARER DE NOUVELLES ÉCHÉANCES POUR PARIS

L'arrivée du CDG EXPRESS dans la gare voisine de Paris Gare de l'Est rend plus que jamais nécessaire une amélioration significative des liens entre ces deux grandes gares parisiennes.

Les perspectives des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et de l'exposition universelle de 2025 constituent aussi des opportunités à saisir pour accélérer cette transformation.

LES CHIFFRES CLÉS

200 millions
de voyageurs/an

1^{re}
gare d'Europe en termes de flux voyageurs

2 200
trains par jour

3 000
personnes en activité dans la gare

80 000 m²
de surfaces existantes

environ
35 000 m²
de surfaces nouvelles dont :

- **10 000 m² à 12 000 m²** consacrés à la circulation en gare (2 halls distincts pour le Départ et l'Arrivée des Grandes Lignes)
- **25 000 m²** de surfaces dédiées à diverses activités (restauration, commerces, co-working, événementiel, culture, etc.)

LE PROGRAMME PARIS GARE DU NORD EN 2024

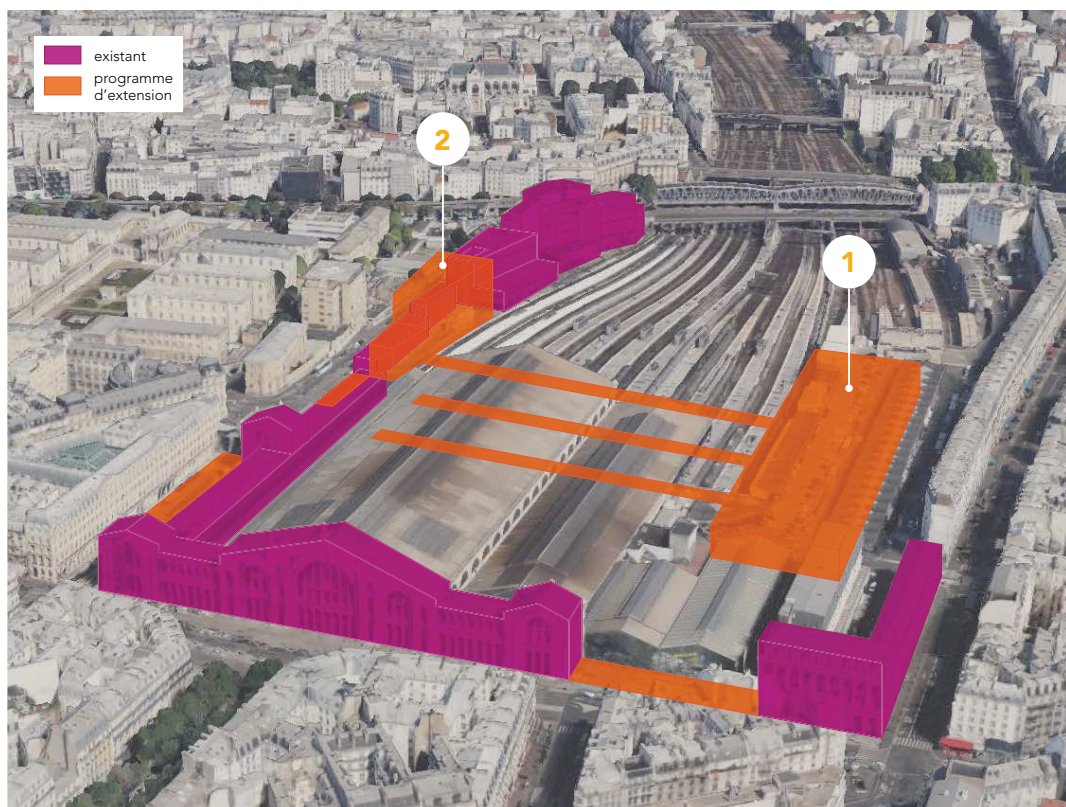
Le Grand Projet Paris Gare du Nord 2024 prévoit 4 opérations principales pour accroître la capacité d'accueil et le confort des voyageurs, offrir à Paris une vitrine nationale et internationale, et accompagner le changement de visage de tout un quartier...

1 UN NOUVEAU TERMINAL DÉPARTS

La création d'un nouveau terminal de Départ et de zones d'attente sur le côté Est de la gare permettra de dissocier les flux Grandes Lignes. Pour mettre fin à sa saturation, le quai transversal structurant la gare sera ainsi réservé aux Arrivées. Les Départs des Grandes Lignes seront accessibles via de nouvelles passerelles créées au-dessus des quais.

Cette phase majeure prévoit :

- environ 35000 m² de zones d'attente et commerces / services (sur 3/4 niveaux), dont 12000 m² de circulations publiques ;
- un dispositif de desserte des quais de départs des Grandes Lignes.



2 LE TERMINAL TRANSMANCHE ÉTENDU

L'extension du Terminal Transmanche sera entreprise dans la continuité des travaux en cours. Les surfaces seront augmentées grâce à une extension au Nord (niveau 1), au-delà de la zone de contrôle des voyageurs. Cette partie du programme annonce notamment :

- un quasi doublement de la surface globale ;
- l'étude pour la construction d'une éventuelle 3^e passerelle d'accès aux quais ;
- de nouveaux équipements d'accueil et de services.

DE NOUVELLES LIAISONS VERS LA VILLE

Le projet prévoit la modernisation des accès vers le métro et le RER (augmentation du nombre d'escalators), le réaménagement du hall Transilien, l'optimisation des circulations verticales (gare souterraine / gare de surface). L'ouverture d'une nouvelle façade vers l'Est et la rue du Faubourg Saint-Denis permettra d'améliorer l'accroche urbaine de la gare tout en créant de nouvelles liaisons avec le tissu urbain l'environnant.

SE DÉTENDRE, DÉJEUNER OU FAIRE SES COURSES...

La création de zones de services, de restauration et de commerce s'adresse aussi bien aux voyageurs qu'aux riverains et chalandes de passage, avec par exemple :

- environ 25000 m² de surfaces nouvelles, dont 23000 m² dans le Terminal Départs et 1 500 m² dans le Terminal Transmanche ;
- des commerces et services ouverts sur la ville, accessibles depuis l'extérieur de la gare ;
- éventuellement des espaces de co-working et d'activités diverses.

Tous les espaces de la gare Paris Gare du Nord seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

LE CALENDRIER

| | | | | | |
|---|---|--|--|---|--|
| <p>2017-2018</p> <p>Phases réglementaires (concertation préalable, enquête publique) et dialogue continu</p> | <p>Été 2017</p> <p>Avis d'appel à candidature, sélection des candidats et lancement de la consultation</p> | <p>Fin 2017 début 2018</p> <p>Réception et étude des offres et projets initiaux</p> | <p>2^e semestre 2018</p> <p>Choix de l'opérateur partenaire et constitution d'une société commune (SEMOP)</p> | <p>2020</p> <p>Lancement des travaux</p> | <p>Fin 2023</p> <p>Ouverture des nouveaux espaces</p> |
|---|---|--|--|---|--|

LA CONCERTATION PUBLIQUE, UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE

QU'EST-CE QU'UNE CONCERTATION ?

La concertation est une procédure légale, appliquée au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme. Cette démarche participative permet à SNCF Gares & Connexions de présenter le programme de transformation de la Gare du Nord et d'approfondir les options d'aménagement avec les riverains, les voyageurs, les associations, les agents de la SNCF travaillant sur le site et autres parties prenantes. Il s'agit d'une étape essentielle pour la réussite du projet et son intégration dans le tissu urbain du X^e arrondissement de Paris.



COMMENT S'INFORMER ?

- La concertation a été annoncée par voie de presse, fin mai 2017.
- Ce **dossier de concertation**, qui synthétise les orientations générales du projet, est consultable en salle voyageurs de la Gare du Nord et en mairie du X^e arrondissement. Sa version numérique est disponible sur les sites internet de SNCF Gares & Connexions et de la mairie du X^e arrondissement.
- Un **dépliant d'information**, présentant le projet et la démarche de concertation, sera distribué aux voyageurs et disponible en mairie pour les riverains. Il peut également être retiré en gare.
- Une **page web** sera dédiée au projet sur le site internet www.gares-sncf.com
- Une campagne d'affichage en gare ainsi qu'une **exposition** présente en gare et en mairie du X^e arrondissement, complètent le dispositif d'information.



OÙ, QUAND ET COMMENT ÉCHANGER ?

À partir du 12 juin 2017 et durant toute la durée de la concertation réglementaire, il vous est possible de donner votre avis :

- Par **carte T** (préaffranchie) jointe au dépliant d'information.
- Dans le **recueil d'avis** en ligne (depuis la page dédiée au projet sur le site internet de SNCF Gares et Connexions.)
- Sur les **registres** en Gare du Nord et en mairie du X^e arrondissement.
- Par simple **courrier**, à adresser à :
SNCF Mobilités – Gares & Connexions
Direction du Développement et des Projets –
Grand Projet Paris Gare du Nord 2024
16 avenue d'Ivry
75013 PARIS

NOUS VOUS DONNONS RENDEZ-VOUS...

- Une **rencontre** en gare est organisée le jeudi 22 juin 2017 de 7h à 18h30, au niveau du quai transversal des Grandes Lignes.
- Une **réunion publique** aura lieu le mardi 4 juillet 2017 de 19h30 à 22h, à l'adresse suivante :
SNCF – L'Étoile du Nord – Salle L'Atrium
Dans la cour, côté Sortie des taxis
18, rue de Dunkerque – 75010 Paris.

LES QUESTIONS ESSENTIELLES... QUI MERITENT VOTRE AVIS

La concertation doit permettre à SNCF Gares & Connexions d'affiner le programme Paris Gare du Nord 2024. Les échanges seront retranscrits dans un bilan de la concertation : les remarques et propositions du public y seront inscrites.

La concertation vise à informer et recueillir l'avis de tous. Elle permettra notamment d'approfondir les thématiques suivantes :

- les circulations dans la gare ;
- la sûreté, la propreté et le confort en gare ;
- les services à venir : activités, commerces, espaces de travail, etc. ;
- l'insertion de la gare dans le quartier.

Acteurs économiques, voyageurs, riverains, associations ou agents de la Gare du Nord, saisissez-vous de la question pour construire un projet utile et agréable à tous !



LA CONCERTATION, CÔTÉ VILLE

Les réflexions sur les espaces publics environnant la gare (parvis principal de la gare, rue du Faubourg Saint-Denis, rue de Maubeuge, etc.) et le projet Paris Gare du Nord 2024 s'inscrivent dans une même dynamique. C'est pourquoi SNCF Gares & Connexions, la Ville de Paris et la mairie du X^e arrondissement envisagent des ateliers communs afin de modéliser les futurs flux de circulation.

ET APRÈS LA CONCERTATION ?

Les propositions retenues seront soumises aux concepteurs. Une fois validé, le bilan de la concertation sera mis en ligne sur le site SNCF Gares & Connexions et versé à l'enquête publique. Tout au long des opérations de transformation de la Gare du Nord, SNCF Gares & Connexions restera à l'écoute du public dans un esprit de concertation continue.

LES ACTEURS DU PROJET

Le Grand Projet Paris Gare du Nord 2024 est piloté par SNCF Gares & Connexions. Sa conception et sa réalisation seront confiées à une société d'économie mixte réunissant SNCF Gares & Connexions et un opérateur choisi sur consultation. Une série de protocoles impliquant la Ville de Paris, le STIF et la RATP s'appliquera à des périmètres précis (liaisons intermodales, espaces publics alentours, etc.).

LES ACTEURS PUBLICS MOBILISÉS SUR DES THÈMES PRÉCIS

SNCF Gares & Connexions

pilote cette phase de concertation.

SNCF Gares & Connexions est chargée de la rénovation et du développement des gares françaises. Elle intègre dans une même mission la gestion quotidienne de l'activité des 3000 gares françaises (15000 départs de trains et 10 millions de voyageurs), la modernisation des sites, ainsi que la conception et la mise en place d'espaces

pratiques et accueillants. Porteur du projet Paris Gare du Nord 2024, elle assure un dialogue permanent entre les acteurs.

La **RATP** (Régie Autonome des Transports Parisiens) et le **STIF** sont partenaires de SNCF Gares & Connexions pour la réorganisation de la gare routière et l'amélioration des circulations verticales avec la gare souterraine.

La **Ville de Paris** et la **Mairie du X^e arrondissement** réfléchissent avec SNCF Gares & Connexions aux différentes interfaces urbaines du projet en liaison avec les développements concomitants du quartier (modernisation de l'hôpital Lariboisière) et de la Gare du Nord.

AVEC LA SEMOP, DES RÔLES BIEN PARTAGÉS

Destinée à rendre certains partenariats public-privé plus opérationnels et performants à la fois, la Société d'Économie Mixte à Opération Unique (SEMOP) est une co-entreprise réunissant un actionnaire public et un opérateur économique autour du projet particulier « Gare du Nord 2024 » (loi n° 2017-257 du 28 février 2017 sur le statut de Paris et l'aménagement métropolitain).

Le choix de ce montage innovant répond à plusieurs impératifs :

- rendre le projet réalisable dans des délais resserrés (horizon 2024) ;
- remplir des objectifs ambitieux en termes de services rendus aux voyageurs ;
- proposer des conditions tarifaires raisonnables aux différents opérateurs ferroviaires ;
- assurer un investissement important sans impacter les comptes de la SNCF.

SNCF Gares & Connexions lance une consultation d'opérateurs (investisseurs, promoteurs, constructeurs, etc.). Le candidat retenu sera co-actionnaire de la société commune, laquelle sera bénéficiaire d'un contrat de concession de travaux et d'exploitation sans délégation de service public, applicable aux activités non régulées (services et commerces), pour une période d'environ 30 ans.





Transformations Grand Paris Gare du Nord 2024
Concertation préalable



2024 PARIS GARE DU NORD STATION: LARGE-SCALE PROJECT

The Gare du Nord station is one of the most important stations in the world, and the most important in Europe in terms of numbers of travellers, with more than 200 million travellers per year.

Over the decades, it has managed to adapt to the modernisation of the rail network, preparing for the arrival of Europe and opening new lines towards Northern Europe. With more than 700 000 people going through the station each day, the quality of its facilities. Preserving what has already been transferred to a priority for SNCF Gares & Connexions.

This transformation, known as the 2024 Paris Gare du Nord Large-Scale Project, includes:

- the creation of a new Depature terminal of approximately 30 000 sqm and a system for accessing the platform;
- the extension of the Cross Channel Terminal (Level 1), which also covered the city modernisation of access to underground and RER trains, redevelopment of the Transfer service concourse, optimisation and modernisation of the platform; the development of a new ground floor, opening up a new facade overlooking the East and the Boulevard des Filles-du-Calcin;
- around 20 000 sqm of surface area devoted to various activities (retailing, shops, etc.).

The 2024 Paris Gare du Nord Large-Scale Project is driven by a foreseeable regular growth in numbers of visitors over the next 20 years, the recovery of Cross Channel and Greater Paris lines, the nearby 2024 Paris Games, the projects of Paris hosting the 2024 Olympic and Paralympic Games and the 2024 World Cup.

SNCF Gares & Connexions is initiating a consultation period in order to present and discuss these planned transformations. This document provides a means for local residents, travellers, SNCF operations, operators, etc., and will take place from 17th June to 17th July 2023.



LES ACTEURS DU PROJET

SNCF Gares & Connexions pilote cette phase de concertation. SNCF Gares & Connexions est dirigée par le groupe québécois de 3000 gens français, la modernisation des sites, ainsi que la conception et la mise en place d'espaces pratiques et accueillants.

Le **RATP** (Régie Autonome des Transports Parisiens) et le **STIF** sont partenaires de SNCF Gares & Connexions pour la réorganisation de la gare autour et l'amélioration des circulations verticales vers la gare souterraine.

La **Ville de Paris** et la **Mairie de 2^e arrondissement** collaborent avec SNCF Gares & Connexions sur certaines surfaces du projet, en liaison avec les autres projets de développement du quartier (modernisation de l'église, La Boissière) et de la Gare du Nord.

UN PILOTTAGE PARTICULIER

La Société d'Entretien Mètre à Gestion Unifiée SEMGUF permet de réaliser dans une même entreprise un astierisme global (SNCF Gares & Connexions) et un astierisme privé (Stm) sur 2017-2021 et 28 février 2017 sur le statut de Paris et l'entretien métropolitain. La société sera bénéficiaire d'un contrat de concession de travaux et d'exploitation sans obligation de service public, applicable aux activités de services et commerces, pour une période d'environ 30 ans. Ce montage innovant permet notamment de réduire le budget important sans impacter les comptes de SNCF Gares & Connexions.

LE CALENDRIER DU PROJET

| 2017-2018 | Été 2017 | Fin 2017 | Fin 2018 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Planification | Planification | Planification | Planification |
| Conception | Conception | Conception | Conception |
| Travaux | Travaux | Travaux | Travaux |
| Exploitation | Exploitation | Exploitation | Exploitation |

www.largescallproject.com



CONCERTATION PRÉALABLE DU 12 JUIN AU 13 JUILLET 2023
DÉPLIANT D'INFORMATION



ANNEXE 3 DÉPLIANT D'INFORMATION

LA GARE DU NORD À L'HORIZON 2024

RÉPONDRE À LA CROISSANCE CONTINUE DU TRAFIC FERROVIAIRE

Avec 200 millions de voyageurs par an, la Gare du Nord compte parmi les 1^{re} de monde et la 1^{re} d'Europe en termes de flux voyageurs. La hausse durable de sa fréquentation impacte la qualité de l'accueil. La désaturation des espaces voyageurs constitue une priorité pour SNCF Gares & Connexions.

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS EN GARE

Le travail des voyageurs est plus facile et plus agréable. Les transformations depuis 2013, un renouvellement supplémentaire est nécessaire pour répondre à l'augmentation de la fréquentation dans les 20 prochaines années.

Le projet consiste à :

- fluidifier le parcours des voyageurs entre la gare souterraine et la gare de surface;
- définir le quel traverser répondra mieux à votre besoin en reliant les flux directs et indirects;
- augmenter les espaces c04 Transmanche;
- améliorer les connexions entre la gare et le quartier qui l'entoure;
- créer de nouveaux espaces de voyage;
- créer de nouveaux espaces d'accueil.

La sécurité est le travail conditionnement également un aspect d'attention majeure. Par ailleurs tous les espaces de Paris Gare du Nord seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

PRÉPARER DE NOUVELLES SCÉNARIOS POUR 2024

La transformation de la Gare du Nord doit permettre d'accueillir :

- le succès des lignes Transmanche;
- l'ouverture de nouvelles lignes vers l'Europe du Nord;
- la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, de l'Exposition Internationale 2025;
- l'arrivée prochaine du train CSD Express à la gare de St-Denis.

LA CONCERTATION PUBLIQUE

QU'EST-CE QU'UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE ?

La concertation est une procédure légale, applicable au titre de l'article 100 du Code de Commerce. Cette dernière permet de consulter les citoyens et de présenter le programme de transformation de la Gare du Nord et d'apporter les conseils d'amélioration avec tous les publics concernés. Il s'agit d'une étape essentielle pour le succès du projet et son intégration dans le tissu urbain du 2^e arrondissement de Paris.

COMMENT S'INFORMER ?

- Le dossier de concertation est consultable en ligne sur le site de la Gare du Nord et en mairie du 2^e arrondissement. Le dossier numérique est disponible sur les sites internet de SNCF Gares & Connexions et de la mairie du 2^e arrondissement.
- Un **page dédiée** sur le site internet www.gares-and.com
- Une **exposition** en gare et en mairie du 2^e arrondissement.

OÙ, QUAND ET COMMENT ÉCHANGER ?

Du 12 juin 2023 au 13 juillet, donnez votre avis :

- Par **Carte 1** (quartier) gratuite.
- Dans le **musée d'été** en ligne sur www.garesand.com
- Sur **un atelier** en gare du Nord et en mairie du 2^e arrondissement.
- Par **simple courrier** adressé à : SNCF Gares & Connexions, Direction du Développement et des Projets – Grand Paris Gare du Nord 2024 - 16, avenue d'Ivry - 75013 PARIS.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Une **rencontre** en gare avec l'équipe projet le 22 juin 2023 de 10h30 à 12h30, en vertu duquel l'ensemble des cartes 1 sera remis.
- Une **réunion publique** le mardi 4 juillet 2023 de 19h30 à 22h, à SNCF - c04 Trans - Salle Atlantic - dans la cour c04. Sortie des taxis - 16, rue de Dunkerque - 75010 Paris.

Les échanges seront retransmis dans un bilan de la concertation mis en ligne et versé à l'assemblée publique.

DE NOUVELLES VARIANTS VERS LA VILLE

- Modernisation des accès vers c04 RER
- Élargissement des passerelles
- Modernisation des passerelles
- Optimisation des circulations entre la gare souterraine et la gare de surface
- Couverture d'une nouvelle façade de la gare vers l'Est et le sud (Boulevard des Filles)

EXTENSION DU TERMINAL TRANSMANCHE NIVEAU 1

- Un usage doublement de surface globale
- Un usage pour le commercial et événementiel
- 2 passerelles d'accès au quai
- De nouvelles façades d'accès et de services

NOUVEAUX TERMINALS DÉVOTÉS

- 4 zones 2000 m² de zones
- Élargissement des passerelles
- Optimisation des passerelles
- Un espace pour le commercial et événementiel
- Un espace public
- Un espace de services
- Un espace de services



| | |
|---------------------------------------|--|
| 200 millions de voyageurs par an | 80 000 m ² de surface nouvelle |
| 2 200 millions de voyageurs par an | 35 000 m ² de surface nouvelle |
| 3 000 millions de voyageurs par an | 35 000 m ² de surface nouvelle |

Vous êtes / Are you a :

Habitant du quartier Voyageur Transmanche, RER, Métro, Bus

Voyageur TGV Voyageur international

Voyageur européen

Conducteur ou agent travaillant en gare

Autre

Autre

Pour recevoir des informations complémentaires / To receive more information :

Nom / Name : _____

Prénoms / First name : _____

Email / Email address : _____

Adresse / Address : _____

Code postal / Post code : _____

Ville / City : _____

**JOINTEZ CE COUPON SANS AFFRANCHISSEMENT
JUSQU'AU 13 JUILLET 2023 / INCLUDE THIS
POSTAGE-PAID FORM BEFORE 13TH JULY 2023**

ANNEXE 4

ANNONCE LÉGALE
DANS LE JOURNAL
CNEWS DU 29 MAI 2017

12 N° 2077 LUNDI 29 MAI 2017 **Monde** www.cnews.fr

«Le Brésil ne s'est pas arrêté et ne va pas s'arrêter, malgré la crise politique que, je le reconnais, nous traversons.»
Le président brésilien Michel Temer, hier, annonçant son intention de poursuivre sa politique malgré les appels à la démission.

146 PERSONNES au moins sont mortes dans les récentes inondations au Sri Lanka, les pires que le pays a connu en dix ans, selon un bilan provisoire donné hier soir par les autorités. Les secours étaient toujours à pied d'œuvre hier pour tenter de venir en aide à plus de 500 000 déplacés.

ATTENTAT DE MANCHESTER
UN APPEL À TÉMOINS LANCÉ

 Le kamikaze de 22 ans, Salman Abedi.

Les enquêteurs poursuivent les investigations, hier, après l'attentat perpétré le 22 mai dernier à Manchester, qui a fait 22 morts et 116 blessés. Dans la matinée, les forces de l'ordre britanniques ont publié deux photos du kamikaze de 22 ans, Salman Abedi, avant de lancer un appel à témoins. Elles espèrent retracer les faits et gestes du terroriste depuis le 18 mai, lorsqu'il serait rentré au Royaume-Uni depuis la Libye. Elles s'intéressent aussi à l'appartement loué par Abedi, où l'engin explosif utilisé pourrait avoir été préparé. Pour ces recherches, 1 000 agents analysent plus de 800 pièces à convictions et fouillent près d'une vingtaine de lieux. Pour l'heure, douze personnes ont été placées en garde à vue au Royaume-Uni, dont un homme de 25 ans arrêté hier. Le père et l'un des frères du kamikaze ont de leur côté été capturés en Libye. En marge de ces avancées, les Mancuniens ont montré une nouvelle fois, hier, leur volonté de ne pas céder à la terreur, alors qu'était organisé le traditionnel semi-marathon de la ville. ■

VENEZUELA : NOUVELLE MANIFESTATION CONTRE LE PRÉSIDENT

Des milliers de manifestants se sont réunis ce week-end à Caracas, la capitale du Venezuela, pour réclamer la liberté d'expression et le départ du président Nicolas Maduro, a-t-on appris hier. Des heurts ont éclaté entre les opposants au gouvernement et la police, notamment lorsque des jeunes ont investi l'Assemblée, où ils ont mis le feu à des camions.

UN ÉTAT INDIEN VEUT À NOUVEAU POUVOIR ABATTRE DES VACHES

L'Etat du Kerala, dans le sud-ouest de l'Inde, a annoncé hier son intention de saisir la Cour suprême du pays. Il souhaite contester l'interdiction fédérale de vendre des bovins à des fins d'abattage. Ce décret, publié vendredi par le gouvernement indien, conforte les mesures prises par le Premier ministre Narendra Modi pour protéger les vaches, sacrées pour les hindous.

ALGÉRIE : UN MINISTRE LIMOGÉ TROIS JOURS APRÈS SA NOMINATION

Le ministre algérien du Tourisme et de l'Étourisme a été limogé, hier, trois jours seulement après sa nomination, a annoncé la présidence, sans expliquer la raison de ce renvoi. Le choix de ce titulaire avait été critiqué par des médias, qui avaient souligné que le nouveau ministre n'avait jamais exercé aucune autre fonction.

BRITISH AIRWAYS : LES PERTURBATIONS CONTINUENT

Des milliers de passagers ont été à nouveau bloqués hier dans les aéroports londoniens de Heathrow et Gatwick. Des dizaines de vols de la compagnie britannique British Airways ont en effet été annulés ou retardés pour le deuxième jour consécutif. En cause, un incident informatique, lui-même lié à une panne d'alimentation électrique.

OTAGES EN RDC
LE FRANÇAIS A ÉTÉ LIBÉRÉ

Près de trois mois de captivité. Un otage français qui avait été enlevé début mars dans l'est de la République démocratique du Congo a été libéré, a annoncé hier l'Élysée, sans préciser son identité. L'homme avait été kidnappé avec quatre autres employés de la société minière canadienne Barrick, qui exploite deux mines d'or dans le pays. Il est le second des cinq à être libéré, après un Tanzanien en avril, mais trois Congolais restent captifs. Les raptos sont fréquents dans l'est du pays, en proie à des conflits armés depuis une vingtaine d'années. Un autre Français avait été enlevé le 8 mai dans le secteur, pendant trois jours. ■

 L'homme avait été capturé en mars.

ASIE DU SUD-EST
LE DÉSORDRE PHILIPPIN

Un pays au bord de l'implosion. Dix-neuf civils sont morts hier dans une offensive menée dans le sud des Philippines par des jihadistes inspirés par Daesh, une attaque qui dure depuis une semaine et a déjà fait 85 morts. Pour reprendre le contrôle, le président Rodrigo Duterte a décrété ce week-end la loi martiale. Cette décision a déplié aux rebelles communistes, qui tentent depuis une trentaine d'années de renverser le régime. Craignant d'être visés par une offensive gouvernementale, ils ont intensifié la guérilla. En réponse, le gouvernement a suspendu les pourparlers de paix, faisant monter d'un cran une tension déjà lourde. ■

CONCERTATION PRÉALABLE DU 12 JUIN AU 13 JUILLET 2017

RESTRUCTURATION DE LA GARE DU NORD

Conformément aux dispositions de l'article R. 103-1 du code de l'urbanisme et suite à son Conseil d'Administration du 28 avril 2017, SNCF Mobilités - Gares & Connexions a décidé d'organiser une concertation préalable sur le projet de restructuration de la gare du Nord en 2024.

Les modalités sont les suivantes :

S'INFORMER

- un dossier de concertation consultable en Gare du Nord et en mairie du X^e arrondissement.
- un dépliant d'information distribué aux riverains et disponible en Gare du Nord.
- une page dédiée au projet sur le site internet de SNCF Gares & Connexions.
- une campagne d'affichage et une exposition mobile disponible en Gare du Nord et en mairie du X^e arrondissement.

ÉCHANGER

- lors de la réunion publique dont la date et le lieu seront communiqués ultérieurement.

S'EXPRIMER

- par carte T préaffranchie et jointe au dépliant d'information.
- dans le recueil d'avis en ligne, depuis la page dédiée au projet sur le site internet de SNCF Gares & Connexions.
- sur les registres en Gare du Nord et en mairie du X^e arrondissement.
- par simple courrier, à adresser à : SNCF Mobilités - Gares & Connexions, Direction du Développement et des Projets - Projet Paris Gare du Nord 2024, 16 avenue d'Ivry 75013 PARIS



ANNEXE 5

SNCF GARES & CONNEXIONS CONCERTATION PRÉALABLE DU GRAND PROJET PARIS GARE DU NORD 2024

COMPTE-RENDU DE LA RENCONTRE EN GARE DU NORD,
LE 22 JUIN 2017

1. LA DÉMARCHE USAGERS :
CONTEXTE ET MÉTHODE ////////////// P.44

1.1 les objectifs de la démarche ////////////// P.44

1.2 le déroulement de la journée ////////////// P.44

1.3 la journée en chiffres ////////////// P.45

2. RESTITUTION THÉMATIQUE
DES ÉCHANGES ////////////// P.46

2.1 l'opportunité du projet ////////////// P.46

2.2 le besoin de signalétique ////////////// P.46

2.3 la vie dans la gare :
confort, propreté, sécurité //////////////P.47

2.4 la préservation architecturale //////////////P.47

2.5 les services en gare //////////////P.47

2.6 l'accessibilité et la circulation
dans et autour de la gare ////////////// P.48

2.7 les sujets connexes ////////////// P.48

1 LA DÉMARCHE USAGERS : CONTEXTE ET MÉTHODE

1.1 LES OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE

Dans le cadre de la concertation Grand projet Paris – gare du Nord 2024, l'une des modalités d'information et de recueil d'avis retenue par SNCF Gares & Connexions consistait à aller à la rencontre des usagers, des passants et des activités présentes en gare du Nord.

Le jeudi 22 juin, de 7h à 18h30, deux équipes d'enquêteurs, positionnées à des endroits stratégiques dans la gare ont dialogué avec les passants pour :

- + Expliquer le projet via le dépliant et échanger sur ses enjeux et ses fondamentaux ;
- + Recueillir les impressions, les avis et les idées et répondre aux questions des personnes rencontrées
- + Annoncer la réunion publique du 4 juillet à 19h30

1.2 LE DÉROULEMENT DE LA JOURNÉE

Les rencontres se sont déroulées autour de deux comptoirs d'information dédiés au projet : à l'entrée des quais Transilien et au niveau de la sortie du quai Eurostar. Pendant la journée, les enquêteurs ont également pris le temps de rencontrer les usagers du salon Grand Voyageur, les agents SNCF qui travaillent quotidiennement dans la gare, les commerçants et les hôteliers installés dans et autour de la gare.

La démarche a ainsi permis d'informer, d'échanger et de recueillir les contributions des voyageurs des réseaux francilien, Transilien, TGV, Thalys, Eurostar, ainsi que des passants amenés à transiter en gare du Nord. A plusieurs reprises dans la journée, l'équipe d'animation est également allée à la rencontre des commerçants et des hôteliers exerçant une activité dans ou autour de la gare.

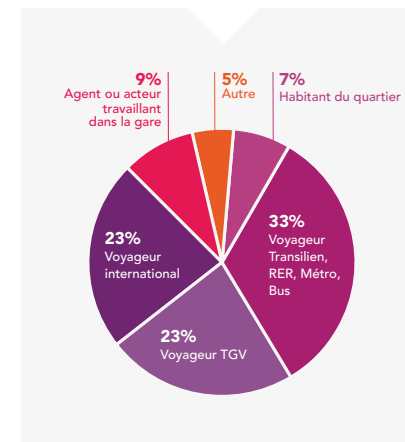
Les deux équipes « d'enquêteurs » étaient composées chacune de plusieurs membres de l'équipe-projet, de représentants de SNCF Gares & connexions et de deux animateurs de Res publica.

Malgré la chaleur, les usagers ont accordé quelques instants aux enquêteurs. Certains voyageurs très pressés de prendre leur train ont renvoyé leur avis par retour de Carte T. En tout, 120 entretiens ont été conduits par les enquêteurs.

1.3 LA JOURNÉE EN CHIFFRES

- + 3 000 dépliant distribués
 - + 120 entretiens conduits par les enquêteurs
- Parmi les personnes rencontrées :
- + 8 habitants du quartier,
 - + 40 voyageurs Transilien,
 - + 28 du réseau TGV,
 - + 27 voyageurs internationaux,
 - + 11 agents ou commerçants travaillant dans la gare,
 - + 1 gérant d'hôtel,
 - + 1 responsable d'association
- Et aussi :
- + Des dizaines de touristes aiguillés par les enquêteurs, notamment vers les quais de l'Eurostar
 - + 39, en °C, la température enregistrée sous la verrière de la gare du Nord pendant la journée

Répartition des types d'usagers de la gare du Nord rencontrés dans le cadre de la démarche usagers



2 RESTITUTION THÉMATIQUE DES ÉCHANGES

2.1 L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Dans l'ensemble, le projet de transformation de la gare du Nord a été accueilli positivement par les personnes rencontrées. Parmi les différentes composantes du projet, la création d'un terminal départs du côté Est de la gare est celle qui a fait le plus réagir. De nombreux voyageurs ont trouvé l'idée « *intéressante* », « *logique* » et « *innovante* ». Selon eux, la séparation des flux de départs et d'arrivées devrait bien fluidifier les déplacements dans la gare : ils confirment spontanément l'intérêt de l'objectif majeur du projet. Pour reprendre les termes d'un usager de la TGV :

« cela évitera de se battre pour monter dans son train ».

Les voyageurs des grandes lignes, qu'ils soient Français ou internationaux, se sont plus exprimés sur ce sujet que les voyageurs du Transilien. Parmi ces derniers, de nombreuses personnes ne se sont pas dites vraiment concernées par la transformation de la gare. Sans doute parce que l'objectif de désaturation est bien perçu pour le quai transversal, moins usité par les usagers des transports en commun.

Quelques personnes ont émis la crainte que les passerelles prévues pour amener les voyageurs vers leurs quais de départ ne suffisent pas pour absorber

les flux de voyageurs.

Quelques voyageurs internationaux qui utilisent régulièrement l'Eurostar ont salué la volonté de la SNCF d'agrandir le Terminal Transmanche, devenu trop exigüe face au succès de la ligne Paris-Londres.

Enfin, de nombreux usagers des lignes Transilien ont souligné à quel point les récents travaux d'amélioration du Hall Transilien avaient rendu cet espace plus agréable et pratique :

« c'est bien éclairé ».

2.2 LE BESOIN DE SIGNALÉTIQUE

Tout au long de la journée, les enquêteurs ont indiqué leur chemin à de nombreux usagers des TER, des TGV et des lignes internationales qui peinaient à trouver le quai de leur train ou l'entrée du métro et du RER. A la sortie des quais Transilien et du métro, les voyageurs à la recherche des quais réservés aux Thalys et à l'Eurostar semblent avoir du mal à se repérer.

Sur le quai Transversal, plusieurs voyageurs qui attendaient leurs trains ont fait remarquer que les annonces sonores étaient difficilement audibles compte-tenu du bruit et de la résonance qui règnent dans le hall principal. Des touristes ont déclaré ne pas comprendre les annonces.

Au départ du Thalys, certains ont même demandé qu'elles soient traduites dans plus de langues, notamment le flamand.

Certains voyageurs ont regretté la disparition du grand panneau d'affichage et souhaiteraient que de plus grands panneaux soient installés. D'autres ont regretté le nombre trop faible de points d'information et de points de ventes de billets.

Cependant, certains usagers ont noté les améliorations récentes apportées à la signalétique dans la gare, notamment pour indiquer le métro et les bus.

2.3 LA VIE DANS LA GARE : CONFORT, PROPRETÉ, SÉCURITÉ

De manière générale, les usagers rencontrés considèrent la gare comme un lieu de transit plutôt qu'un lieu de vie dans lequel on s'attarde.

En cette journée de forte chaleur, de nombreux voyageurs ont regretté de ne pas disposer de places assises pour attendre leur train. Pourquoi ne pas installer des bancs pour améliorer le confort d'attente, ainsi que des fontaines à eau, les jours où cela est nécessaire ? Le manque de toilettes publiques a également été souligné.

Concernant la propreté, plusieurs personnes ont souligné la qualité du travail des agents à l'intérieur de la gare. En revanche, sur les parvis, les habitants du quartier et les usagers quotidiens de la gare estiment que des efforts restent à fournir.

Sur ces mêmes parvis, la présence de « squatteurs et de toxicomanes » nourrit le sentiment d'insécurité exprimée par de nombreux voyageurs. Les usagers ont fait état de nombreuses incivilités subies de façon régulière. Certaines personnes regrettent que la sécurité ne soit pas aussi bien assurée à l'extérieur qu'à l'intérieur de la gare. En priorité dans le cadre du projet, elles souhaitent plus de présence policière car d'une manière générale, les problèmes de sécurité donnent une image négative de la gare et du quartier aux touristes internationaux.

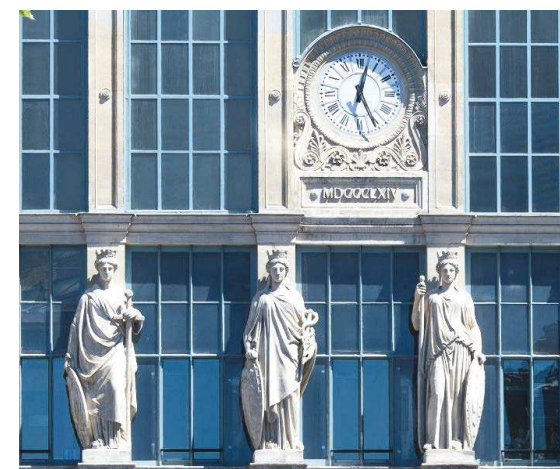
2.4 LA PRÉSERVATION ARCHITECTURALE

Par ailleurs, des touristes ont fait part de leur admiration pour la qualité architecturale et la luminosité dans la gare. Parmi les riverains qui avaient pris connaissance de l'ancienne version du projet de transformation, certains ont demandé le maintien en l'état de la façade principale de la gare. Une personne insiste pour que le bâtiment et la verrière, classée aux monuments historique soit bien préservée et pas « dénaturée ».

2.5 LES SERVICES EN GARE

En termes de service, quelques usagers ont regretté que les commerces installés sur le quai transversal « se ressemblent tous ». D'autres souhaiteraient plus de cafés avec terrasses dans la gare.

Quelques personnes ont appelé de leurs vœux une diversification des commerces dans la gare. Pour autant, l'idée d'ajouter des commerces n'a pas convaincu tout le monde, certains voyageurs estimant que cela ferait de la gare un lieu de destination ce qui entrainerait une augmentation des flux : « les commerces attirent des gens qui ne prennent pas le train et attendent pour rien dans la gare. »



2.6 L'ACCESSIBILITÉ ET LA CIRCULATION DANS ET AUTOUR DE LA GARE

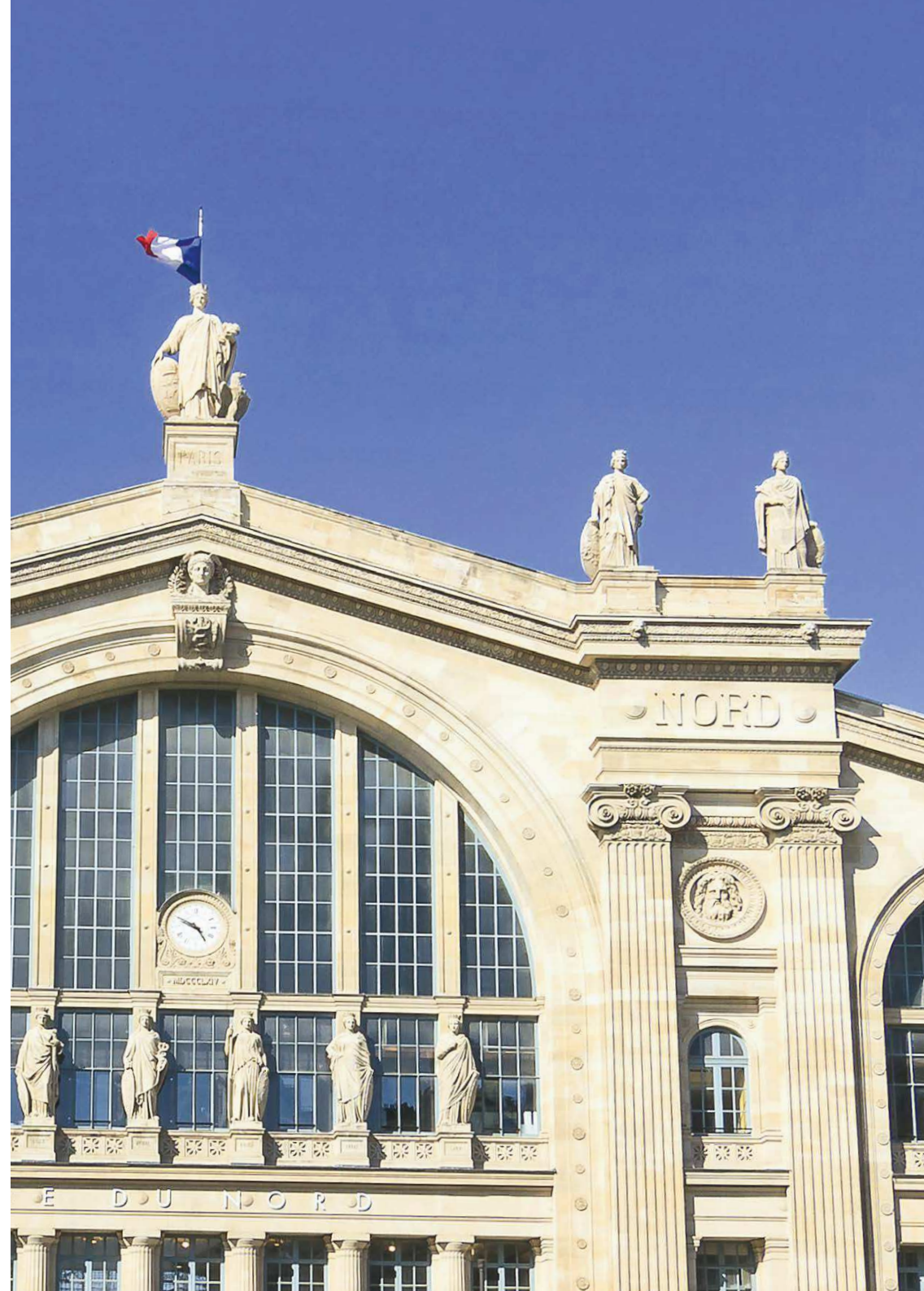
Les différents types de voyageurs rencontrés ont émis des avis différents à propos de la circulation dans la gare. Les voyageurs des grandes lignes, dont les départs et arrivées se font depuis le quai transversal ont souligné le manque d'espace pour circuler. Les voyageurs qui attendent leurs trains et ceux qui circulent doivent se croiser, « ce qui n'est pas pratique ». Les voyageurs Transilien ont fait part des difficultés qu'ils rencontrent pour accéder au métro. Les escaliers mécaniques « sont souvent engorgés et pas assez nombreux. »

Plusieurs personnes ont évoqué des problèmes récurrents de panne des ascenseurs qui permettent d'accéder au niveau -1 de la gare, où se situent l'accès au métro.

Les chauffeurs de taxi se sont montrés globalement intéressés par le projet et demandent un parking avec dépose-minute gratuit ou de faible durée, pour éviter les amendes. Actuellement, certains d'entre eux avouent se garer où ils peuvent dans les rues aux alentours. En outre, les arrêts non autorisés de chauffeurs VTC a été souligné par des policiers, des agents de la gare et des chauffeurs de taxis.

2.6 LES SUJETS CONNEXES

Outre quelques remarques sur le retard des trains, certains participants ont évoqué le projet d'amélioration de la liaison entre les gares de l'Est et du Nord portée par le STIF. Pour ceux qui en avaient entendu parler, voire avaient participé à la concertation sur le projet quelques semaines auparavant, les deux projets sont liés et doivent être élaborés en bonne intelligence entre les partenaires. Même remarque concernant le lien entre la gare et son quartier : le réaménagement de l'intérieur de la gare ne doit pas se faire au détriment d'un travail sur son intégration dans le quartier.



ANNEXE 6

SNCF GARES & CONNEXIONS

CONCERTATION PRÉALABLE DU GRAND PROJET PARIS GARE DU NORD 2024

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE
DU 4 JUILLET 2017



1. INTRODUCTIONS ET PRÉSENTATIONS LIMINAIRES /// P.53

- + PATRICK ROPERT, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF GARES & CONNEXIONS
- + JEAN-LOUIS MISSIKA, ADJOINT À LA MAIRE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS
- + REMI FERAUD, MAIRE DU 10^e ARRONDISSEMENT
- + PRÉSENTATIONS TECHNIQUES

3. REPONSES DE LA TRIBUNE // P.59

- + PATRICK ROPERT
- + JEAN-LOUIS MISSIKA
- + RÉMI FERAUD
- + STÉPHANE COUGNON

4. CONCLUSION // P.60

2. RESTITUTION // P.55

+ LA CIRCULATION DANS LA GARE, LA LISIBILITÉ ET LE CONFORT DE PARCOURS

- La séparation des flux de départs et d'arrivées
- La signalétique
- L'intermodalité
- La billettique
- L'accessibilité aux PMR
- La sécurité dans et autour de la gare

+ LA QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE, L'INTÉGRATION DE LA GARE DANS SON QUARTIER

- Des inquiétudes quant à la hauteur du futur terminal « Départs »
- Les nuisances
- La qualité esthétique
- Les parvis
- La végétalisation
- L'image de la gare et du quartier
- Le stationnement
- La gare routière

+ L'OFFRE D'ACTIVITES ET DE SERVICES

+ QUESTIONS A LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

+ AUTRES REMARQUES

1 INTRODUCTIONS ET PRÉSENTATIONS LIMINAIRES

+ PATRICK ROPERT, — DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF GARES & CONNEXIONS

Patrick Ropert a ouvert la réunion publique organisée par SNCF Gares & Connexions dans le cadre de la concertation préalable sur le projet Paris Gare du Nord 2024. La Gare du Nord, plus grande gare d'Europe en nombre de voyageurs, doit évoluer régulièrement pour maintenir le haut niveau de service rendu par les usagers. Le projet de restructuration mis en concertation s'inscrit dans la suite des travaux déjà engagés pour améliorer l'expérience des voyageurs dans la gare.

La Gare du Nord est aujourd'hui dans une situation d'engorgement importante. Les aménagements prévus ont donc surtout vocation à répondre à des besoins d'organisation pour un meilleur quotidien. Ils doivent aussi permettre d'accueillir des événements exceptionnels envisagés à travers la candidature de Paris aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, et la candidature à l'exposition universelle de 2025. Dans ce cadre l'arrivée dans le quartier de la liaison Charles de Gaulle express est un événement important qui aura des conséquences sur la fréquentation de la Gare du Nord. C'est donc pour le bon fonctionnement d'un hub de transports, composé de la Gare du Nord, de la Gare de l'Est et du pôle Magenta, que la Gare du Nord doit être restructurée (250 millions de passagers par an).

Une première esquisse de projet avait été présentée en 2016 : elle s'est révélée infaisable d'ici 2024 pour des raisons financières et des contraintes techniques et parcellaires. De ce fait, une nouvelle concertation est relancée qui sera suivie d'une

consultation auprès de groupements d'entreprises, pour trouver des solutions faisables et adaptées dans les délais requis. Ce que nous devons parvenir à construire ensemble est un pôle urbain qui réponde aux besoins des usagers, des riverains, des services, des commerces et des bureaux présents dans la gare. A commencer par gérer l'optimisation des flux de transports. Il faut également répondre aux transformations de la gare de l'Est et du pôle Magenta avec l'arrivée du CDG Express. Enfin, l'insertion et l'ouverture de la gare sur la ville et le quartier est un enjeu majeur pour les riverains mais aussi pour les usagers et les voyageurs internationaux. Nous souhaitons aussi améliorer l'expérience client.

Pour financer toutes ces améliorations sans peser sur les finances d'Etat qui subventionne plusieurs améliorations, le programme du projet doit trouver un équilibre financier. La concertation fera émerger des idées que nous devons donc ensuite confirmer en fonction des capacités de financement. La communication sur ces choix sera faite toute au long du projet.

+ JEAN-LOUIS MISSIKA, — ADJOINT À LA MAIRE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS

Jean-Louis Missika a remercié les participants pour leur présence en nombre. Il a réaffirmé la volonté de la Ville de Paris de travailler main dans la main avec la SNCF sur le projet de transformation de la Gare du Nord. Selon lui, pour bien appréhender la transformation de la gare, il convient d'observer plus largement le territoire qui l'accueille. Le secteur Paris Nord-Est est un vaste territoire de plusieurs

centaines d'hectares qui s'étend du bipôle Gare de l'Est-Gare du Nord au boulevard périphérique, en passant par les quartiers de la Chapelle, Barbès Rochechouart et Marx Dormoy notamment.

Depuis plusieurs années, la Ville de Paris, les mairies d'arrondissements et leurs partenaires mènent un travail de restructuration de la périphérie nord-est de Paris, de porte de la Chapelle à porte de la Villette. Un plan guide stratégique a été réalisé par l'agence François Leclerc en 2015. Il récapitule les grands projets d'aménagements de la Ville de Paris dans le secteur ainsi que de nombreux projets portés par des entreprises privées.

Jean-Louis Missika évoque l'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est, portée par le STIF et dont la concertation publique s'est déroulée en mars 2017. L'objectif de ce projet est de mieux relier deux des plus grandes gares d'Europe pour qu'elles constituent un pôle d'échange multimodal d'envergure internationale.

La restructuration du réseau de bus parisien est également en cours et concerne directement la Gare du Nord puisque la modification de la ligne 91 devrait permettre de poser les bases d'une rocade des gares, qui améliorera sensiblement la desserte des différentes gares parisiennes.

Enfin, l'hôpital Lariboisière fait lui aussi l'objet d'un projet de modernisation dont il s'agit de tenir compte.

La transformation de la Gare du Nord s'inscrit donc dans un vaste ensemble de projets visant l'amélioration du secteur Paris Nord-est. Jean-Louis Missika rappelle ensuite les objectifs fondamentaux du projet Paris - Gare du Nord 2024 :

Améliorer le fonctionnement et les circulations au sein de la Gare du Nord. La concertation porte sur l'évolution des espaces dans la gare mais aussi des interfaces qui doivent devenir efficaces pour que la gare fonctionne bien.

Améliorer l'accès vers les différents modes de transport et vers le quartier. Ce point fait l'objet d'une forte attente exprimée par les riverains qui souhaitent des parvis et des espaces publics apaisés et sécurisés.

La Ville de Paris est consciente que la SNCF conduit ce projet sous une certaine contrainte financière qui oblige à une augmentation des espaces construits pour accueillir des activités à même de conduire à un équilibre financier. Cet aspect du projet ne doit pas se faire au détriment de l'objectif premier qui est bien l'amélioration du fonctionnement de la gare et des services ferroviaires qu'elle abrite.

Jean-Louis Missika cite l'exemple de métamorphose réussie de la gare Saint-Lazare dont les nouvelles fonctions commerciales ont amélioré la gare.

Pour le projet Paris Gare du Nord 2024, il faut anticiper les nouveaux modèles économiques et les nouveaux usages. Un appel à projet sera lancé prochainement et les partenaires seront attentifs à ce que les opérateurs proposent des solutions innovantes en matière d'offre de services et d'activités.

Le projet en est à ses prémices et la phase de programmation n'a pas encore débuté. La concertation est donc bien l'occasion pour chacun, riverains, usagers, acteurs travaillant dans la gare, commerçant d'exprimer ses idées et son avis sur le projet de transformation de la Gare du Nord.

+ RÉMI FERAUD, — MAIRE DU 10^e ARRONDISSEMENT

Rémi Féraud remercie SNCF Gares & Connexions pour l'organisation de la concertation sur ce projet. Comme l'a rappelé Jean-Louis Missika, la Gare du Nord est une porte de Paris et une vitrine internationale. Mais elle est aussi enclavée dans un quartier d'habitation très dense. Le projet doit permettre d'améliorer la situation actuelle et de mieux insérer la gare dans son quartier.

Par ailleurs, ce projet est l'occasion de repenser les enjeux d'intermodalité dans un des secteurs les plus desservis de Paris. Le projet d'amélioration de la liaison Gare du Nord - Gare de l'Est, la rocade des gares, le Balcon Vert sont autant de projets qui devraient permettre de faire monter en gamme le secteur de la Gare du Nord et de mieux le connecter au reste de Paris.

La Mairie du 10^e arrondissement réitère sa volonté de participer à la concertation sur le projet Paris Gare du Nord 2024.

+ PRÉSENTATIONS — TECHNIQUES

Benoît Brunot, Directeur du Développement et des Projets chez SNCF Gares & Connexions a présenté le programme de travaux en cours à la Gare du Nord.

Stéphane Cougnon, Directeur du Programme Grand Projet Paris Nord 2024 / Paris Est chez SNCF Gares & Connexions a présenté le programme du projet, ses ambitions, ses objectifs et la spécificité du montage financier et partenarial.

Leurs présentations sont consultables sur le diaporama annexé au compte-rendu.

2 RESTITUTION

Pendant près d'une heure, la centaine de participants présents ont répondu collectivement aux questions suivantes :

Demain quelle Gare du Nord souhaitez-vous en termes de :

+ **Circulation dans la gare, de lisibilité et de confort de parcours** : Comment améliorer l'intermodalité et le passage à la Gare du Nord ?

+ **Qualités urbaine et architecturale** : comment mieux intégrer la gare dans le quartier ? Qu'est ce qui doit changer / être conservé ?

+ **Offre d'activités et de services** : Quels usages et quelle offre d'activités, de services et de commerces souhaiteriez-vous trouver dans la gare ?

Ci-après, on trouve la synthèse de leurs propos restitués à l'oral et consignés sur les fiches de contribution remplies pendant la réunion.

+ LA CIRCULATION DANS LA GARE, LA LISIBILITÉ ET LE CONFORT DE PARCOURS

LA SÉPARATION DES FLUX DE DÉPARTS ET D'ARRIVÉES

Les usagers réguliers de la gare ont approuvé l'idée d'une séparation des flux de départs et d'arrivées. Aujourd'hui, il est parfois très difficile de circuler dans la gare, notamment sur le quai transversal, entre les flux anarchiques de voyageurs plus ou moins pressés et les usagers qui attendent leurs trains debout dans le hall. Aux heures de pointe et les jours de grands départs/retours en/de vacances, il est presque impossible de traverser la gare à pied. Dès à présent sur le quai transversal, pourquoi ne pas matérialiser des zones avec sens de circulation pour les départs d'un côté, pour les arrivées de l'autre ?

Un participant a demandé si cette idée était inspirée de gares existantes en France ou dans le monde. Un autre a précisé qu'en termes

d'organisation des flux, les gares japonaises pouvaient être des modèles à suivre.

Par ailleurs, des participants souhaitent que les accès vers les lignes du réseau Francilien (L, P et H) soient agrandis. La zone d'accès au Thalys mériterait également d'être agrandie compte-tenu des nouvelles normes de sécurité.

LA SIGNALÉTIQUE

La signalétique écrite est à améliorer et doit être privilégiée aux annonces vocales bruyantes pour les riverains et peu audibles par les voyageurs, notamment les touristes. La signalétique doit être lisible par tous les publics, y compris les personnes handicapées. Des plans de la gare et du quartier devraient être installés partout dans la gare.

Certaines personnes regrettent que le grand panneau d'annonce des voies pour les trains nationaux ait été supprimé. Il devrait être remplacé par un grand panneau numérique, lisible de loin.

Pourquoi ne pas développer une application pour smartphone qui permettrait à l'utilisateur de se repérer facilement dans la gare ?

L'INTERMODALITÉ

Plusieurs tables ont insisté sur la nécessité de rationaliser l'accès aux différents modes de transports qui permettent d'accéder et de partir de la gare : taxis, VTC, taxi-motos, vélos, voitures individuelles. L'accès aux parkings et aux transports en commun doit être facile et bien indiqué. A ce titre, des participants craignent que les flux de départs et d'arrivées se rejoignent au niveau de l'accès aux transports en communs à l'est de la gare et ont demandé comment ces flux seraient gérés à l'issue du projet.

Concernant la desserte de la gare en vélo, il s'agirait de multiplier le nombre de pistes cyclables desservant la gare et de les rendre plus sécurisées qu'elles le sont actuellement (boulevard Magenta). Pourquoi ne pas également mettre en place des espaces de stationnement sécurisés réservés aux vélos ?

Concernant l'intermodalité avec les lignes de

métros et de RER, les participants ont regretté que la gare Magenta soit mal indiquée et que sa sortie soit si exigüe. Selon eux, il faudrait remplacer les ascenseurs et les escaliers étroits par des escaliers mécaniques et des escaliers plus larges.

En outre, pourquoi ne pas augmenter le nombre de sorties de la gare pour fluidifier la circulation ? La Gare du Nord manque notamment de sorties de métro. Une nouvelle bouche pourrait être installée à l'ouest de la gare.

Enfin, quelques personnes ont évoqué le projet d'amélioration de la liaison entre les gares de l'est et du nord porté par le STIF. La restructuration de la Gare du Nord doit être pensée pour que celle-ci soit mieux connectée à la gare de l'Est.

LA BILLETTEQUE

Pourquoi ne pas profiter de la réorganisation des flux de circulation pour réorganiser la vente de billets grandes lignes et lignes franciliennes. Les usagers ont fustigé les temps d'attente trop longs et inconfortables. Il manque une salle d'attente avec des sièges. Trop peu de guichets sont ouverts, notamment aux heures de pointe. Une autre table a demandé l'installation de plus nombreux guichets automatiques de vente de billets.

Une usagère des grandes lignes a précisé qu'elle préférerait souvent se rendre à la gare Saint-Lazare pour effectuer ses achats de billets alors qu'elle habite à proximité de la Gare du Nord.

L'ACCESSIBILITÉ AUX PMR

Même si des efforts ont été consentis en la matière ces dernières années, l'accessibilité de la Gare du Nord aux personnes à mobilité réduite est encore à parfaire. Il s'agirait de multiplier le nombre d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs et de les rendre fonctionnels à toute heure de la journée. Des groupes ont même proposé de doubler tous les escaliers d'escalators.

La sécurité dans et autour de la gare

Plusieurs groupes ont regretté le manque de coordination des services de police et des services de sécurité de la SNCF. Il s'agit pourtant d'une question essentielle pour le confort des voyageurs dans la gare. Selon certains avis, les différents services censés assurer la sécurité des usagers de la gare « se renvoient la balle » pour ne pas avoir à gérer certains problèmes, dans et autour de la gare.

+ LA QUALITÉ URBAINE ET ARCHITECTURALE, L'INTÉGRATION DE LA GARE DANS SON QUARTIER

DES INQUIÉTUDES QUANT À LA HAUTEUR DU FUTUR TERMINAL « DÉPARTS »

Les riverains qui jouissent d'une vue directe sur la gare depuis la rue du faubourg Saint-Denis ont fait part d'une vive inquiétude quant à la hauteur des bâtiments qui seront construits dans le cadre du projet. Ils craignent notamment de ne plus avoir de vue dégagée sur Montmartre et le Sacré-Cœur, ce qui ferait perdre de la valeur à leurs biens immobiliers.

LES NUISANCES

Les riverains ont évoqué les différentes nuisances qu'ils subissent au quotidien du fait de la présence de la gare.

Les nuisances sonores sont revenues fréquemment dans les propos exprimés pendant la réunion. Elles sont notamment dues aux annonces sonores émanant de la gare ferroviaire mais aussi des moteurs allumés des bus qui stationnent dans la gare routière. Certains participants se sont plaints des bruits provoqués par les systèmes de ventilation de la gare et par les travaux. A ce sujet, le fait que certains travaux soient conduits la nuit laisse les riverains perplexes.

Les nuisances sonores sont également provoquées par la circulation très dense dans le secteur et par le stationnement des camions de livraisons. Si le nombre de commerces dans la gare augmente à l'issue du projet, certains participants craignent que cette situation se détériore.

Plusieurs riverains ont également évoqué les nuisances olfactives qu'ils subissent aux alentours de la gare, dues notamment à des épanchements d'urine contre le bâtiment gare.

LA QUALITÉ ESTHÉTIQUE

Plusieurs groupes ont estimé que la Gare du Nord jouit d'une qualité esthétique sur le plan architectural qu'il convient de valoriser. La façade principale et les verrières du bâtiment intérieur constituent notamment un patrimoine remarquable à mieux mettre en valeur et préserver.

Certains usagers estiment que la gare est très lumineuse tandis que d'autres souhaiteraient qu'elle le soit plus car selon eux certains recoins demeurent sombres et contribuent au sentiment d'insécurité.

Enfin, pour améliorer l'insertion de la gare dans le quartier, pourquoi ne pas couvrir les voies ?

LES PARVIS

Selon l'avis des riverains et des voyageurs, il faudrait redonner aux parvis leur rôle de lieu de vie afin de mieux connecter la gare au quartier. L'ouverture de la gare sur le quartier, ne doit pas seulement se faire vers le sud mais également à l'est, sur le faubourg Saint-Denis et à l'Ouest vers la rue de Maubeuge. Les piétons doivent se sentir accueillis en sortant de la gare, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

De manière générale, les alentours de la gare ne sont pas agréables à traverser à pied. Pourquoi ne pas créer des esplanades piétonnes avec des pots de fleurs, des arbustes, comme sur le parvis de la gare de l'Est ?

Certains participants ont demandé à quoi servait la sculpture qu'ils baptisent la « Tour de Pise » et l'Ours devant les sorties principales au sud de la gare ?

LA VÉGÉTALISATION

Plusieurs tables ont estimé qu'il serait opportun de végétaliser les parvis mais aussi certains espaces intérieurs de la Gare du Nord, comme par exemple le futur terminal « Départs ». Des pots de fleurs, des parterres de plantes pourraient être installés. Pourquoi ne pas également végétaliser les toits de la gare ? Cela apaiserait notamment la vue des riverains qui vont avoir un nouveau bâtiment à la place de l'horizon vers Montmartre.

L'image de la gare et du quartier

Selon l'avis général, la Gare du Nord et le quartier environnant ont une image dégradée auprès du public français et international. Il est peu sécurisé et occupé de manière intempesive par des populations fragilisées (mendiants, toxicomanes). Pour les riverains, la proximité directe de la salle de consommation à moindre risque de la rue Ambroise Paré n'est pas compatible avec la volonté

de la SNCF de faire de la Gare du Nord un lieu de prestige. Le projet doit être un moyen de redorer le blason de ce lieu emblématique du nord-est de Paris. Il s'agira de valoriser la gare rénovée et prestigieuse par son patrimoine architectural, ainsi que par ses services.

Le manque de propreté à proximité de la gare nuit également à l'image du quartier, bien que des efforts aient été notés par les participants en la matière.

LE STATIONNEMENT

Un participant a évoqué le problème du stationnement des camions qui amènent les voitures de locations. Ces derniers bloquent parfois la circulation devant la gare. En outre, où stationneront les cars de tourisme qui le font aujourd'hui rue de Maubeuge à l'issue du projet ?

Concernant les deux-roues, il s'agirait d'éviter le stationnement anarchique devant la gare comme c'est souvent le cas actuellement. L'ajout d'un parking vers le nord de la gare serait un plus.

LA GARE ROUTIÈRE

L'avenir de la gare routière à l'issue de la construction du terminal « Départs » a suscité de nombreuses interrogations : Sera-t-elle conservée ? Réaménagée ? Raccourcie ?

Quelles que soient les réponses à ces questions, les participants ont demandé à pouvoir y accéder à pied depuis le boulevard de la Chapelle et le faubourg Saint-Denis plus facilement qu'aujourd'hui où les piétons doivent passer par la même rampe que les bus.

+ L'OFFRE D'ACTIVITÉS ET DE SERVICES

Les participants souhaiteraient que l'offre d'activités et de services dans la gare soit plus diversifiée à l'issue du projet. Ils proposent :

- + Un bureau de poste, utile à la fois aux voyageurs et aux riverains. De très nombreux riverains ont été surpris et ont regretté la suppression du bureau de poste qui était un lieu de destination très fréquenté par les riverains mais aussi les personnes travaillant dans le quartier.
- + Une offre commerciale diversifiée qui pourrait comprendre une banque ou au moins un distributeur automatique de billets, une épicerie, un coiffeur, une pharmacie, une boulangerie,

un magasin d'offre culturelle et multimédia type FNAC.

- + Une offre de restauration diversifiée mais qui ne concurrence pas les bistrotis authentiques du quartier.
- + Des services comme un cabinet médical, une bibliothèque, une salle de fitness, une salle d'escalade, un centre de beauté, un réparateur de vélos, des consignes pour les bagages.
- + Une offre de bureaux et d'espaces de travail innovants, un fab lab, des espaces de co working.
- + Une offre culturelle complémentaire de celle du quartier : un cinéma, une salle de concerts, galerie d'art pouvant accueillir des expositions temporaires, un espace réservé aux jeux de société. Des participants ont proposé de mettre en place un espace libre que les usagers de la gare et les riverains pourraient s'approprier.

Deux groupes de riverains ont insisté sur la nécessité d'harmoniser et de diversifier l'offre commerciale à l'intérieur et à l'extérieur de la gare. Pour reprendre les mots d'un participant : « aujourd'hui, en sortant de la gare, un voyageur ne trouve que des boutiques de mariage et des boîtes d'intérim ». Le manque de diversité porte préjudice au quartier et à son image.

Un débat s'est engagé entre les participants sur la forme que devait prendre l'offre commerciale et de services au sein de la gare. Les commerçants du quartier ont fait part de leur inquiétude face à la concurrence que représenteraient les commerces installés dans la gare. De l'avis général, il ne faudrait pas créer un nouveau centre commercial dans le quartier, à l'image de ce qui a été installé à la gare Saint-Lazare. Des commerçants présents lors de la réunion ont proposé de créer un collectif de commerçants indépendants qui pourraient être représentés dans la gare. Il s'agirait en effet de mixer l'offre de grandes enseignes à une offre artisanale qui symboliserait le savoir-faire français dans de nombreux domaines (gastronomie, textile etc.)

L'offre de commerces et de services doit également permettre d'accueillir l'ensemble des usagers de la gare, dans leur grande diversité sociale. C'est avec cet objectif en tête que plusieurs groupes ont proposé d'installer une offre culturelle dans la gare. Pourquoi ne pas prendre exemple sur la Gaité Lyrique, dont l'offre diversifiée permet de toucher tous les publics. Certains ont souligné que les enfants font partie des publics de la gare et pourraient avoir besoin d'un lieu dédié.

Pour résumer, un groupe a précisé le besoin d'« un lieu différent d'un simple centre commercial, où l'on a envie de passer du temps, que l'on soit usager ou riverain ».

+ QUESTIONS À LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La réflexion sur l'aménagement du secteur de la Chapelle est-elle intégrée dans le plan de réaménagement de la Gare du Nord. Une nouvelle liaison directe à la ligne 2 en plus du tunnel existant est-elle prévue ?

La rue de Maubeuge à l'ouest de la gare demeurera-t-elle réservée aux taxis une fois le projet réalisé ?

Où se trouveront les quais du Thalys à l'issue du projet ? Les voyageurs devront-ils emprunter le terminal « Départs » ?

Où se situera la zone de dépose-minute en situation de projet ?

Que va devenir le bâtiment anciennement occupé par l'Hôpital Fernand-Widal ?

+ AUTRES REMARQUES

Certains riverains ont regretté de ne pas avoir été informés plus tôt de la tenue d'une concertation publique sur le sujet. Les locataires de logements gérés par ICF auraient notamment apprécié de recevoir le dépliant dans leurs boîtes aux lettres.

Un groupe a remis en cause la pertinence de la ligne CDG Express, arguant que le développement de ce nouvel axe entre Roissy et gare de l'Est se ferait au détriment de celui du RER B.



3 RÉPONSES DE LA TRIBUNE

Lors de la réunion, les intervenants ont apporté des éléments de réponses à certaines questions ou problématiques posées par les participants. Faute de temps, toutes les interrogations n'ont pas pu être traitées à l'oral mais les partenaires apporteront les réponses manquantes dans le bilan de la concertation.

+ PATRICK ROPERT

Concernant la communication liée à la démarche de concertation, le directeur de Gare & Connexions rappelle que 12 000 dépliants ont été distribués et déposés dans la Gare du Nord et à la Mairie du 10e. Des encarts ont été diffusés dans la presse régionale et gratuite et sur le site web de la Gare du Nord. Il entend les remarques des participants et en prend acte pour les prochaines phases de concertation sur le projet.

Concernant les horaires des travaux et le fait qu'ils se déroulent parfois la nuit, la décision relève d'un arbitrage entre ne pas gêner le trafic et ne pas gêner les riverains. Toutes les gares sont concernées par ce phénomène. Quand cela est possible, les travaux sont effectués durant la journée. Il arrive cependant ponctuellement que des travaux doivent être réalisés hors des horaires de services des trains pour ne pas perturber le trafic des voyageurs. L'objectif de ces travaux est bien d'améliorer la ponctualité des trains et in fine, le service rendu aux voyageurs.

Concernant la billetterie, un nouvel espace de vente comparable à celui de la gare Saint-Lazare sera installé dans la Gare du Nord en 2018. Il comprendra des places assises.

Concernant le Thalys, les départs se feront depuis le terminal « Départs », au même titre que les autres trains Grandes Lignes, à l'exception de l'Eurostar. Cependant, les contraintes liées à l'état d'urgence entraînent un traitement différent des départs vers la Belgique et les Pays-Bas.

Les enjeux de circulation des taxis, des cars et des bus seront approfondis par les propositions des opérateurs dans le cadre de l'appel à projets. Il s'agira d'adapter la circulation autour de la gare à l'organisation et au fonctionnement interne de la gare. Les réponses à ces questions viendront donc

dans un second temps.

Concernant la nature de l'offre d'activités et de services dans la gare, les participants ont émis de nombreuses propositions dont la plupart vont dans le sens des réflexions menées par SNCF Gares & Connexions. L'idée de faire du terminal « Départs » un lieu de vie dans lequel l'usager peut trouver des services du quotidien est partagée par l'équipe-projet. L'idée d'intégrer des commerçants indépendants et des artisans locaux est déjà mise en œuvre dans le cadre de la phase de travaux actuelle ; un restaurateur de la rue de Belsunce occupera un kiosque pour présenter ses produits dans la Gare du Nord. L'équilibre économique de l'offre commerciale dans la gare sera le fruit d'une mixité entre une offre de grandes marques et une offre d'artisans locaux.

Concernant l'idée de séparer les flux de départs et d'arrivées, il s'agit d'une des priorités importantes du projet puisqu'elle permettra de rendre les circulations plus fluides et pacifiques dans la gare. Patrick Ropert se réjouit que la plupart des groupes aient semblés d'accord avec ce principe.

Concernant la végétalisation, il s'agit d'une obligation imposée à tout projet urbain par le Plan Local d'Urbanisme. C'est un des éléments essentiels de tout projet comme Paris Gare du Nord 2024, défendu par tous les acteurs de l'aménagement urbain et par les cabinets d'architectes.

+ JEAN-LOUIS MISSIKA

Concernant la végétalisation, il confirme que cette demande est exprimée et intégrée dans le cadre de tous les projets d'aménagement parisiens. Le projet Paris Gare du Nord 2024 ne dérogera pas à la règle.

Il retient les nombreuses remarques concernant les mobilités douces : piétonnisation des parvis, multiplication des pistes cyclables, stationnement

des vélos et des deux-roues. Un travail avec la RATP et les compagnies de taxis et VTC est mené dans le cadre de tous les projets d'aménagement pour parfaire l'intermodalité partout où cela est possible.

La Ville de Paris n'est pas défavorable à l'idée de piétonniser le parvis de la Gare du Nord, même si cela implique de repenser les flux de circulation qui sont particulièrement denses dans ce secteur.

Concernant la nature de l'offre de services, il est intéressant de noter les nombreuses demandes en matière de services publics et privés. La gare doit être un lieu flexible dans lequel l'usager n'est pas limité à un rôle de voyageur, ni de consommateur. Il doit être en mesure de s'approprier les espaces mis à sa disposition.

La volonté de la SNCF doit bien être de faire de la gare un lieu de vie plutôt qu'un lieu de passage. Le cahier des charges qui sera transmis aux opérateurs doit insister sur la nature de l'offre qui ne doit pas être exclusivement réservée aux grandes marques.

Concernant la signalétique, il s'agit d'un enjeu essentiel du projet, comme pour les projets connexes ayant cours dans le secteur. Des progrès restent à faire en la matière.

+ RÉMI FÉRAUD

Rémi Féraud a noté des attentes parfois contradictoires entre les différents groupes concernant les relations entre la gare et son quartier. Si certains participants souhaitent une piétonnisation totale des parvis de la gare, d'autres imaginent qu'ils pourraient servir à améliorer l'intermodalité dans le secteur. Selon lui, c'est bien la deuxième solution qui est à privilégier tout en pacifiant considérablement la circulation

automobile pour que les piétons vivent une expérience agréable en sortant de la Gare du Nord.

Au sujet du besoin d'ouverture sur la ville, il pense que le projet doit servir à améliorer les accès à la gare au Nord, à l'Ouest et à l'Est.

Concernant la définition des espaces, une identification plus claire des usages devrait limiter les problèmes d'ordre public, de nuisances et de saleté. Cette remarque fait écho à celle concernant la coordination des services de police et de sécurité. Il conviendrait de clarifier les responsabilités afin d'éviter les effets de coins et de cul-de-sac qui favorisent les nuisances.

+ STÉPHANE COUGNON

Concernant l'intermodalité, un travail spécifique est mené avec les partenaires de SNCF Gares & Connexions : le STIF, la RATP et la Ville de Paris. L'enjeu est clairement identifié et les attentes exprimées par le public exigent que l'intermodalité soit réussie à l'issue du projet.

Concernant la signalétique, il ne s'agit pas d'attendre 2024 pour la parfaire. D'ici deux ans, des investissements importants seront réalisés pour améliorer la sonorisation de la gare et rendre plus intelligibles les informations pour les voyageurs et moins nuisibles les annonces pour les riverains.

Concernant la hauteur des bâtiments qui seront construits dans le cadre du projet, il est encore trop tôt pour apporter des réponses précises. Elles dépendront des propositions des opérateurs. SNCF Gares & Connexions prend note des inquiétudes exprimées par les riverains. Une attention particulière sera portée à la qualité et à l'insertion architecturale des nouveaux bâtiments.

4 CONCLUSION

Jean-Louis Missika remercie les participants pour leur présence et la qualité du dialogue. La Ville de Paris sera attentive à ce que la rénovation de la Gare du Nord se fasse en concertation avec les Parisiens et les usagers de la gare.

Patrick Ropert remercie également le public pour la qualité de ses contributions. Le projet Paris Gare du Nord 2024 est indispensable à la fois

pour les voyageurs et les riverains. Les objectifs du projet sont partagés par tous les partenaires et par le public. Il s'agit désormais de construire un projet innovant tant sur le contenu que dans la manière de le concevoir. Bien que le calendrier soit contraint, tout est réuni pour que la Gare du Nord se modernise rapidement.



Crédits Photos : Médiathèque SNCF – Yann Audic - Brigitte Baudesson - Letizia Le Fur - Le Duo / SNCF.
Réalisation : sennse +13040

