

Conclusions et avis de la commission d'enquête

**Enquête publique préalable à la délivrance du permis de
construire portant sur le projet de transformation de la
Gare du Nord, Paris 10^{ème} arrondissement**

Enquête du 20 novembre 2019 au 8 janvier 2020

Commission d'enquête :

Sylviane Dubail : présidente

Jean-François Lavillonnière : membre

Daniel Tournette : membre



1. Cadre général de l'opération

Le projet de transformation de la Gare du Nord est le résultat d'un processus qui a démarré en 2014 lorsque le président de la SNCF, en accord avec la maire de Paris et le Gouvernement, a demandé que des études soient lancées pour situer cette gare au meilleur niveau des gares européennes.

À l'issue des études et des différentes phases d'échanges et de concertation, le conseil d'administration de SNCF Mobilités a validé, le 20 décembre 2018, la restructuration de la Gare du Nord qui sera mise en œuvre par la Semop (société d'économie mixte à opération unique) « Gare du Nord 2024 » qui a été créée le 6 février 2019 et réunit un actionnariat public (SNCF Gares & Connexions) et un opérateur privé (Ceetrus).

SNCF Gares & Connexions a organisé une concertation réglementaire au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme du 12 juin au 13 juillet 2017, puis une concertation volontaire a été menée du 1^{er} mars 2019 au 18 avril 2019 par SA Gare du Nord 2024

L'enquête publique, qui s'est déroulée du 20 novembre 2019 à 8h30 au 8 janvier 2020 à 17h, est une enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale sur le projet de transformation de la Gare du Nord dans le 10^{ème} arrondissement de Paris.

Le demandeur du permis de construire est la Semop « Gare du Nord 2024 ».

1.1. Contexte général

Première gare européenne en termes de trafic, la Gare du Nord est aujourd'hui confrontée à des problématiques de congestion et des difficultés de circulation : prévue pour accueillir 500 000 voyageurs par jour, elle en accueille donc déjà plus de 700 000, générant ainsi des situations d'inconfort ainsi que d'insécurité.

Or la gare va connaître une augmentation continue de sa fréquentation puisque les études indiquent une augmentation des flux de 30 % à l'horizon 2030 pour dépasser 900 000 voyageurs par jour. Cette forte augmentation est liée à la fois au transport de passagers de longue distance sur l'axe du Nord de la France, à la croissance du nombre de passagers Eurostar (+ 50% aux heures de pointe), à l'accélération tout aussi significative du nombre de voyageurs du quotidien avec le prolongement de la ligne du RER E à l'ouest de Paris. Cette augmentation tient compte des effets cumulés de l'ensemble des projets de transport qui peuvent concerner la Gare du Nord d'ici à 2030.

La transformation de la Gare du Nord est donc une nécessité et ce d'autant plus dans la perspective de l'organisation de la coupe du monde de rugby en 2023 et des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. En effet, vitrine de Paris et de la France dont elle est une des principales portes d'entrée, la gare du Nord est aujourd'hui sous équipée en matière de services en comparaison avec les gares de Berlin, de Saint Pancras ou encore de Rome Termini. Dans ce contexte, le projet de transformation de la Gare du Nord est également un enjeu d'image essentiel pour notre pays.

1.2. Objectifs du projet

Le projet entend transformer la Gare du Nord en un complexe au fonctionnement optimal et apaisé pour les voyageurs.

Dans cette optique, les principaux objectifs sont :

- de désaturer le quai transversal, où converge aujourd'hui l'ensemble des flux de départs et d'arrivées des trains grandes lignes et des TER/Intercités, avec la création d'un nouveau hall de départs,
- d'augmenter les zones de circulation, les espaces d'attente et les commerces / services pour les voyageurs,
- d'augmenter les espaces dévolus au terminal dédié à l'Eurostar pour améliorer le confort et accompagner l'augmentation du nombre de voyageurs.
- de fluidifier le parcours des voyageurs entre la gare souterraine (RER, métro) et la gare de surface.

Résoudre les problématiques capacitaires actuelles et anticiper les problématiques futures

La Gare du Nord nécessite d'être reconfigurée afin de proposer des espaces de circulation adaptés aux flux prévisionnels de la gare.

Offrir un fonctionnement optimal pour les voyageurs et utilisateurs de la gare

La gare accueille à la fois des voyageurs et d'autres utilisateurs (services internes SNCF, prestataires, entités extérieures présentes sur le site comme la Police, les Douanes...). Il s'agira alors de disposer d'espaces fonctionnels, ergonomiques et de circuits adaptés aux voyageurs et utilisateurs de la gare.

Améliorer le lien avec la ville

Un autre enjeu du projet consiste à améliorer le lien entre la gare et la ville, en optimisant les accès aux lignes de métro et de RER internes à la gare, ainsi que l'intermodalité avec les bus, les vélos et les mobilités douces.

Améliorer la qualité des services en gare

Le projet constitue également une opportunité d'améliorer la qualité des services présents en gare. Ainsi, des surfaces commerciales et d'activités diverses, répondant aux besoins des voyageurs et riverains seront réalisées.

Au-delà de la forte augmentation du trafic, de la transformation de la gare en hub multimodal, ce sont les aspirations mêmes et les pratiques des usagers qui ont profondément évolué. Dans un tel lieu, les attentes du public sont considérables :

- L'aspiration à plus de sécurité, de fluidité, de confort.
- Le besoin de services diversifiés, d'un véritable lieu de vie associant le commerce, le sport, la culture et le travail aujourd'hui disséminés.
- Le désir d'un rapport étroit avec le monde naturel et végétal.
- Et bien sûr, le développement du numérique.

La Gare du Nord, implantée à l'origine à la limite de la ville, a été dès la fin du XIX^{ème} siècle la pierre angulaire d'un nouveau quartier urbain. Carrefour des mobilités, elle constitue un nouveau pôle d'attractivité et sa transformation s'accompagne d'une mutation du quartier qui l'environne.

Pour cela, il s'agit de créer, en complément de la gare actuelle, un nouvel ensemble architectural, d'une autre nature, qui ne rentre pas en concurrence avec l'architecture originelle de Jacques Ignace Hittorff.

En réponse à ces objectifs, le projet Gare du Nord 2024 implique notamment la réalisation de travaux de transformation de la Gare du Nord existante, un réaménagement de la gare routière, et la démolition et reconstruction de bâtiments de bureaux 110bis-112 rue Maubeuge (face au nouveau Lariboisière) qui sont obsolètes.

1.3. Objet et cadre juridique de l'enquête publique

Cette enquête a pour objet la demande de permis de construire n° PC 075 110 19 P 0019, déposée le 21 mai 2019, valant autorisation d'exploitation commerciale et concernant la construction nette d'une surface de plancher de 61 515 m² sur l'emprise de la gare du Nord. Le projet prévoit notamment :

- la construction d'un nouveau terminal des départs « Grandes Lignes » au 14-16, rue de Dunkerque,
- la restructuration du « terminal Transmanche »
- la déconstruction des halles surplombant le hall d'échanges,
- la création de 5 niveaux en superstructures au-dessus du terminal de départs (niveaux N+2 au N+6), qui accueilleront des activités commerciales, culturelles, sportives et de co-working. Des jardins suspendus seront également réalisés à certains niveaux (N+4 à N+6),
- la réalisation de 3 passerelles franchissant les voies ferrées, permettant d'accéder à ces voies au niveau N+1,
- la démolition et la reconstruction construction de 2 bâtiments de bureaux au 110bis et 112, rue de Maubeuge,
- le réaménagement de la gare routière,
- la réalisation d'un parking à vélos (« vélo-station »),
- la réalisation d'un équipement logistique urbain (ELU) et l'agrandissement de la plateforme des déchets au 39 boulevard de la Chapelle,
- l'adaptation de la résidence hôtelière du rail (RHR) pour répondre aux exigences de sécurité incendie au 173 rue du Faubourg Saint-Denis.

En vertu de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une

étude d'impact en application de l'article L.122-1 font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du chapitre III du titre II, du livre 1er, de la partie législative du Code de l'environnement, préalablement à leur autorisation, approbation ou adoption.

L'enquête publique du projet de transformation de la Gare du Nord est nécessaire compte tenu de la soumission du projet soumis à évaluation environnementale (étude d'impact) - Annexe à l'article R122-2 CE :

- Au titre de la rubrique 5° : travaux de construction de la gare
- Au titre de la rubrique 39° : surface de plancher supérieure à 40 000m²

En application de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, les projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagements publics ou privés susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

L'étude d'impact sera portée par la procédure de permis de construire en application de l'article R.421-14 du Code de l'urbanisme.

Ainsi, le projet s'inscrit dans le cadre d'une enquête publique environnementale régie par le Code de l'environnement (art. L. 123-1 du Code de l'environnement).

1.4. Composition du dossier

Le dossier d'enquête publique comprend notamment :

- Pièce 0 : Guide de lecture
- Pièce A : Informations juridiques et administratives
- Pièce B : Étude d'impact et avis de l'autorité environnementale
- Pièce C : Permis de construire
- Pièce D : Autorisation d'exploitation commerciale
- Pièce E : Évaluation socio-économique
- Pièce F : Délibérations et autorisations
- Pièce G : Bilan des concertations de 2017 et de 2019
- Pièce H : Autres avis liés à l'instruction du permis de construire

1.5. Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du 20 novembre 2019 à 8h30 au 8 janvier 2020 à 17h, soit durant 50 jours consécutifs.

- Les membres de la commission ont été désignés le 3 juin 2019 par le vice-président du tribunal administratif de Paris.
- Les modalités de cette enquête ont été définies par l'arrêté préfectoral n° 75-2019-10-29-003 du 29 octobre 2019.

- Les termes de l'arrêté ayant organisé l'enquête ont été respectés.
- Les membres de la commission d'enquête ont étudié le dossier, rencontré le maître d'ouvrage et visité le site.
- Les membres de la commission d'enquête ont également rencontré des personnalités susceptibles de les éclairer sur le projet et le contexte.
- L'avis d'enquête a été affiché dans les 9^{ème}, 10^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris.
- L'avis d'enquête a été publié dans la presse, quinze jours avant le début de l'enquête, soit le 4 novembre 2019 (Le Monde, Les Echos, le Parisien) et le 5 novembre 2019 (Libération).
- Ce même avis a été publié dans les huit jours, soit le 20 novembre 2019 (Le Parisien édition 75, Libération).
- Des brochures d'information complémentaires ont été mises à la disposition du public et 15 890 exemplaires d'un dépliant ont été distribués à l'intérieur et autour de la Gare du Nord.
- Un registre numérique, accompagné du dossier d'enquête, était accessible sur le site Internet dédié à l'enquête à l'adresse : <https://registre-numerique.fr/garedunord-2024>.
- Il a été tenu douze permanences dans les mairies 9^{ème}, 10^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements ainsi qu'en Gare du Nord.
- Des dossiers et registres ont été mis à la disposition du public dans ces mairies, au siège de l'enquête et en Gare du Nord.
- Une réunion d'information et d'échanges avec le public a été organisée par la commission d'enquête le 3 décembre 2019 de 20h à 22h30, Atrium de l'Étoile du nord – 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS.

La commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.

Au cours de ces derniers mois, le projet de transformation de la Gare du Nord s'est trouvé au cœur de débats qui ont trouvé leur expression dans la presse, mais aussi dans les observations recueillies au cours de l'enquête publique.

Il appartient aujourd'hui à la commission d'enquête de replacer l'intérêt général au cœur du débat et d'établir un bilan de l'opération en toute sérénité et avec la plus grande objectivité avant d'émettre son avis.

1.6. Participation du public

Les observations du public ont été recueillies via le registre numérique, les courriers envoyés à la commission d'enquête au siège de l'enquête et les registres papier mis à disposition au siège de l'enquête (préfecture) et en mairies des 9^{ème}, 10^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris.

Le public a largement participé à l'enquête publique en exprimant ses attentes, ses inquiétudes ou son opposition :

- 1040 contributions sur le registre numérique,
 - 2188 contributions par courriel,
 - 62 contributions sur les registres papier,
 - 8 contributions par courrier.
 - **3298 contributions au total**
-
- 5 contributions déposées sur le registre numérique avant 17h00 et validées entre 17h00 et 17h04 ont été acceptées.
 - 38 contributions ont été considérées en double à partir de l'adresse courriel, du nom et du contenu de la contribution ou du contenu de la pièce jointe.
 - **3260 contributions sont validées**

Parmi ces contributions, il convient de noter les particularités suivantes :

- Une pétition, intitulée : « **Gare du Nord : gare au non !** », considérée comme une cyberaction portée par un groupe d'associations. Celle-ci se présente sous la forme d'un formulaire contenant un texte modifiable dont le titre est « **Gare du Nord : gare au non !** » et envoyé sous forme de courriels sur la plateforme numérique.

Elle comprend 2171 participations.

- une deuxième pétition intitulée : « **Retrouvons le Nord pour la gare du Nord** » portée par un autre groupe. Celle-ci se présente sous la forme d'un formulaire à choix multiples (de 1 à 31) dont les items commencent tous par « **Je m'oppose à la délivrance du permis de construire à la SA GARE DU NORD 2024** » posté sur le registre numérique comme émanant de la personne signataire.

Elle comprend 53 participations.

Le traitement de ces deux pétitions n'a pas été individualisé, l'avis et l'affectation aux thématiques ont été identiques pour toutes.

2. Conclusions de la commission d'enquête

2.1. Analyse du projet

La commission d'enquête a analysé le projet à partir des avis recueillis avant l'enquête, des contributions du public et des entretiens qu'elle a eus avec :

- la Ville de Paris ;
- la mairie du 10^{ème} arrondissement ;
- les associations de riverains ;
- la FNAUT Île-de-France ;
- la RATP ;
- SNCF Gares & Connexions ;
- les experts urbanistes mandatés par la ville de Paris ;
- Île-de-France Mobilités ;
- Le Conseil régional Île-de-France ;
- le MEDEF Paris ;
- GIP France 2023 (coupe du monde de rugby) ;
- la délégation interministérielle aux Jeux olympiques et paralympiques 2024.

Cette analyse de la commission a porté sur les six thèmes suivants :

- Fonctionnement de la gare et déplacements
- Effets du projet sur l'environnement
- Nouveaux services et activités
- Architecture et patrimoine
- Travaux
- Montage de l'opération.

2.1.1. Fonctionnement de la gare et déplacements

Du point de vue du thème « Fonctionnement de la gare et des déplacements », l'appréciation du projet doit se faire selon l'angle de l'efficacité du pôle multimodal que constituera, après transformation, la Gare du Nord en relation avec son environnement urbain.

Le projet Gare du Nord 2024 a bien pour objectif d'améliorer le fonctionnement de la gare aujourd'hui déjà confrontée à des problématiques de congestion et des difficultés de circulation, et qui va connaître une augmentation continue de sa fréquentation (augmentation des flux de 30 % à l'horizon 2030 pour dépasser 900 000 voyageurs par jour).

Les études nécessaires ont bien été menées par le maître d'ouvrage pour concevoir les espaces et vérifier par des simulations leur bon fonctionnement. Le projet prévoit aussi la création de fonctions intermodales complémentaires, notamment la vélo-station. Il facilite la correspondance avec la gare routière.

Néanmoins, la présente enquête publique a permis de mettre en évidence les appréciations diverses des parties prenantes que sont, comme pour tout pôle multimodal :

- les voyageurs,
- les gestionnaires des infrastructures et de l'exploitation des divers modes de transport public,
- l'autorité organisatrice des transports d'Île-de-France,
- les gestionnaires de l'espace public environnant,
- les riverains.

Parmi ces appréciations, la contribution de la Ville de Paris, avec l'intervention des experts qu'elle a mandatés (SMA), ainsi que d'autres avis, ont souligné que le projet est particulièrement orienté vers les voyageurs « grandes lignes » et que certains problèmes de saturation des espaces ne sont pas résolus ou pourraient être aggravés. Des fonctions restent à développer pour la relation du pôle avec son environnement urbain.

Même si ces parties prenantes ont été associées au développement du projet, le dossier de demande de permis de construire soumis à la présente enquête ne peut que répondre aux objectifs particuliers des porteurs du projet, dans le cadre du contrat de concession et ne concerne directement que le périmètre de cette concession.

Le projet apporte une amélioration au fonctionnement du pôle multimodal Gare du Nord dans son environnement urbain. Néanmoins, le traitement global de son fonctionnement, notamment pour répondre à certains problèmes des voyageurs du quotidien, nécessitera, au-delà des travaux inclus dans la présente demande de permis de construire :

- **des modifications ou compléments à ces travaux eux-mêmes, dont l'étude est toujours en cours,**
- **des adaptations d'interface avec des projets d'autres parties prenantes du pôle,**
- **la réalisation d'autres projets, par d'autres parties prenantes du pôle, en dehors du périmètre de la concession.**

Points négatifs

- Un projet essentiellement tourné vers les voyageurs des grandes lignes et qui nécessite des compléments pour les voyageurs du quotidien.

- Un projet dont l'insertion urbaine nécessite le développement de projets complémentaires.

Points positifs

- Un projet qui place le fonctionnement de la Gare du Nord, première gare en termes de circulation de voyageurs, au niveau de celui des grandes gares européennes.
- Un projet qui permet de faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs.
- Un projet qui améliore l'intermodalité (vélo-station et correspondance avec la gare routière).

2.1.2. Nouveaux services et activités

SA Gare du Nord 2024 affiche l'ambition d'accueillir de nouveaux services et de faire de la Gare du Nord « *un lieu de vie en lien avec la ville* » avec des commerces, des espaces de bureaux et de coworking, une salle événementielle, un parc urbain en toiture, des équipements sportifs, une piste de trail et des locaux associatifs.

Selon ses concepteurs, cette reconfiguration devrait améliorer le lien avec la ville et transformer l'image de la Gare du Nord pour la rendre digne des grandes gares européennes, notamment Saint-Pancras à laquelle elle est souvent comparée, et lui donner ainsi un véritable statut international.

Le sujet des commerces et services a suscité de nombreux débats, avant et pendant l'enquête publique, le projet commercial étant jugé surdimensionné. Or, selon les chiffres de la SNCF, la surface commerciale de la future Gare du Nord représentera 63 mètres carrés par million de voyageurs, contre 77 à Saint-Lazare et 121 à Montparnasse. Il n'est pas inutile de préciser que les plans fournis dans le dossier d'enquête montrent bien que le voyageur n'a pas à traverser le centre commercial pour prendre son train, contrairement à ce que certains ont pu redouter.

Dans le cadre de l'enquête publique, la Ville de Paris a transmis les études des experts qu'elle a mandatés pour travailler sur le projet de transformation de la Gare du Nord et proposer un « *allègement de la volumétrie du projet* ». Il est notamment proposé de réduire la surface de plancher destinée aux commerces de plus de 8 800 m² afin de cantonner le projet « *aux commerces de proximité et aux commerces pratiques* ». Cela reviendrait à modifier le permis de construire et à remettre en cause l'ensemble des avis favorables obtenus sur le projet soumis à l'enquête qui, rappelons-le, est le fruit d'une réflexion engagée depuis 2014 avec différents partenaires, dont la Ville de Paris. Cette étude a fait l'objet d'une analyse détaillée dans le rapport, au chapitre 5.2.

Quant à la nature des commerces et à leur impact sur les commerces existants, ils ont fait l'objet d'un développement largement documenté dans la réponse du maître d'ouvrage.

Aussi, au vu des études réalisées, de l'expérience des autres grandes gares parisiennes et des arguments développés par la maîtrise d'ouvrage, nous considérons que ces nouveaux services et activités sont un élément essentiel du projet de transformation de la Gare du Nord.

Néanmoins, le point fondamental, sur lequel il convient de progresser, est la création d'un lien fort avec la ville et une véritable ouverture de la gare sur le quartier. Il s'agit de donner une réalité tangible à l'ambition affichée par SA Gare du Nord : faire de la Gare du Nord « *un lieu de vie en lien avec la ville* », un lieu où chacun pourra

s'approprier les différents espaces offerts, les commerces et les restaurants, certes, mais aussi les espaces de coworking, les équipements sportifs et culturels, le parc urbain et les locaux associatifs.

Au-delà du protocole du 17 juillet 2019 signé avec la Ville de Paris et du projet urbain partenarial, la mise en œuvre des engagements pris par SA Gare du Nord 2024 dans sa réponse permettront de créer ce lien indispensable de la gare avec son environnement.

Point négatif

- Un projet qui doit davantage s'ouvrir sur le quartier en poursuivant notamment le travail partenarial avec la Ville de Paris et la mairie du 10^{ème} arrondissement.

Points positifs

- Un projet qui propose un large complément de services et de commerces aux voyageurs, aux riverains et à d'autres visiteurs.
- Un projet qui améliorera le confort et la sécurité des voyageurs. Il améliorera également l'image de la Gare du Nord pour la rendre digne des grandes gares européennes, notamment Saint-Pancras à laquelle elle est souvent comparée, et lui donnera ainsi un véritable statut international.

2.1.3. Effets du projet sur l'environnement

Au titre de ce thème, l'« environnement » s'entend comme l'environnement « naturel », à savoir la protection des milieux naturels et la préservation de ses ressources. Les autres volets de l'environnement tel que le milieu humain, les infrastructures, le patrimoine et le cadre de vie sont traités à travers les autres thèmes retenus.

Ainsi, le projet tel qu'il est proposé répond à l'enjeu climatique de notre époque. La neutralité carbone est obtenue par plusieurs mesures de réduction dans la conception des bâtiments (matériaux isolants, espaces verts en terrasse pour limiter l'effet de l'îlot de chaleur), par l'utilisation de sources d'énergies (chauffage et climatisation, photovoltaïque) renouvelables et par des mesures de compensation.

La création d'une terrasse plantée d'arbres et d'espaces vert est un point positif du projet aussi bien pour le confort des usagers par la réduction de l'effet de l'îlot de chaleur que pour les riverains par la création d'un poumon vert dans ce quartier très urbanisé. Le maître d'ouvrage propose même de remplacer des terrains de sport par une surface plantée supplémentaire de 400 m². De plus, cette terrasse permettra l'ouverture d'un jardin public de 6 000 m².

Le hall des départs, avec une grande verrière longitudinale et une façade entièrement vitrée, apporte la lumière naturelle jusque dans les premières circulations des sous-sols. Si cette proposition est très bénéfique aux usagers de la gare, voyageurs ou non, elle entraîne un effet de serre lors de températures extérieures très chaudes. Aussi le maître d'ouvrage a proposé de compenser cette gêne par la pose de velums, des brumisateurs et des fontaines d'eau.

Nous prenons acte de ces propositions complémentaires qui améliorent le projet.

Le maître d'ouvrage propose de limiter la consommation de la ressource en eau par le réemploi des eaux pluviales collectées.

De plus, plusieurs mesures en faveur de la protection de l'environnement ont été proposées :

- des matériaux de déconstruction réemployés, même si leur destination n'est pas précisée,
- une charte éco-responsable des futurs commerçants,
- une logistique organisée par un opérateur unique,
- la limitation et le traitement des déchets induits par les travaux et l'exploitation des commerces.

Grâce aux dispositions prises et aux propositions complémentaires, l'impact du projet sur l'environnement reste limité et ainsi il est globalement vertueux sur le plan du développement durable.

Point positif

Un projet vertueux au titre du développement durable et qui propose notamment :

- Un recyclage des eaux pluviales,
- des terrasses plantées bénéfiques :
 - au quartier en réduisant la pollution atmosphérique et en améliorant la qualité de l'air,
 - aux riverains en leur offrant un jardin public sur une partie de ces terrasses.

2.1.4. Architecture et patrimoine

La Gare du Nord est inscrite au titre des monuments historiques depuis le 15 janvier 1975.

Le projet de transformation de la gare a fait l'objet de plusieurs séances de travail avec l'architecte des bâtiments de France et la direction régionale des affaires culturelles, pour affiner la volumétrie du bâti et pour améliorer la conception des passerelles d'accès reliant le nouveau terminal des départs aux quais et tous deux ont rendu un avis favorable.

La commission d'enquête comprend l'émotion suscitée par le démontage de la halle du Transilien, inadaptée aux flux attendus et aux performances énergétiques. Elle note cependant que ce démontage et son utilisation sur un autre site permettra une mise en valeur de la façade Est de la halle Hittorff.

La commission apprécie que le projet remette en valeur la halle Hittorff notamment par :

- la restitution de la façade intérieure,
- l'équilibre trouvé en façade avec le nouveau hall des départs,
- le choix des matériaux et des équipements pour assurer la meilleure insertion possible des passerelles dans le volume intérieur.

De plus, la proposition architecturale pour la structure de la verrière du hall des départs apporte une note de modernité cohérente avec l'ouvrage historique.

Le projet de transformation de la Gare du Nord permet de préserver le chef-d'œuvre de Jacques Ignace Hittorff tout en faisant entrer la Gare du Nord, porte d'entrée majeure dans Paris, dans le XXI^{ème} siècle.

Point négatif

- Un projet qui conduit au démontage d'un ouvrage récent : la halle du Transilien.

Point positif

- Un projet architectural qui met en valeur le patrimoine de Jacques Ignace Hittorff tout en l'inscrivant dans la modernité.

2.1.5. Travaux

Le programme de travaux est situé dans un délai contraint par l'organisation de la coupe du monde de rugby à XV en 2023 et par les jeux olympiques et para-olympiques en 2024, dates auxquelles le fonctionnement normal de la gare devra être assuré. Dans le contrat de concession, ce délai est associé à des pénalités importantes pour le maître d'ouvrage, pénalités qui seront reportées sur les entreprises retenues pour les travaux. Toutefois le planning présenté prévoyait un démarrage des travaux en octobre 2019 et devra donc être optimisé.

La deuxième difficulté est la réalisation des travaux dans des espaces en activité. Ces travaux devront perturber le moins possible le trafic des trains, des RER, des métros et des bus ainsi que la desserte par taxis, VTC et vélos.

Pour ce faire, le maître d'ouvrage a retenu une construction par voie sèche (sans mise en œuvre d'eau sur le chantier) qui réduit les nuisances liées au chantier : temps d'intervention, gêne au trafic routier sur les voies environnantes, poussières et nuisances sonores.

Un dispositif multi média important sur le déroulement du chantier sera mis en place à destination des usagers et des riverains, dispositions propres à répondre aux besoins d'informations des riverains et des usagers.

L'ensemble des dispositions prises par le maître d'ouvrage pour réaliser le projet sont à la mesure d'un chantier de cette envergure. Les nuisances vis-à-vis des usagers et des riverains devraient rester limitées.

Point négatif

- Un projet très contraint en termes de planning, dont la dérive pourrait avoir un impact négatif sur l'accueil des événements sportifs internationaux en 2023 et 2024.

2.1.6. Montage de l'opération

SA Gare du Nord 2024 est constituée en vue de la conclusion et de l'exécution d'un contrat de concession avec SNCF Mobilités dont l'objet unique est, d'une part, la réalisation d'une opération de restructuration et de transformation majeure de la Gare du Nord et, d'autre part,

l'exploitation et la gestion limitée à des activités de commerces et de services dans l'enceinte de la gare (pendant 46 ans).

Lechoix fait par SNCF Gares & Connexions de recourir à une opération immobilière pour financer les travaux liés à la mission de service public de gestionnaire de gares de voyageurs a déjà été adopté pour d'autres grandes gares parisiennes : la Gare Saint-Lazare, la Gare de l'Est, la Gare Montparnasse et la Gare d'Austerlitz.

Les surfaces d'intérêt général affectées à la mission de service public de gestionnaires des gares de voyageurs resteront gérées par SNCF Gares & Connexions. Il en est de même des nouvelles surfaces d'intérêt général construites dans le cadre du projet et qui seront livrées à Gares & Connexions en fin de travaux.

Enfin, le projet sera l'occasion de financer, par une convention de projet urbain partenarial, le réaménagement des espaces publics et d'améliorer l'accessibilité aux abords de la gare, SA Gare du Nord 2024 participant à 75 % sur un montant prévisionnel de 8,7 M€. De plus, si aux termes des études qu'elle doit mener, la Ville de Paris estimait que les caractéristiques des aménagements publics devaient évoluer pour permettre d'améliorer les cheminements piétons depuis la gare vers le Nord via les rues du Faubourg Saint-Denis et de Maubeuge et cela dans un sens favorable au projet, SA Gare du Nord 2024 s'engage à étudier une augmentation de sa participation financière.

Le montage de l'opération permet de financer le projet sans impacter les finances publiques. Il ne remet pas en cause les principes de propriété et de gestion du patrimoine public.

Point positif

- Un montage financier qui permet de financer le projet sans impacter les finances publiques et sans remettre en cause les principes de propriété et de gestion du patrimoine public.

2.2. Bilan de l'analyse

Compte tenu de ce qui précède, la transformation de la Gare du Nord est indispensable pour lui permettre de faire face aux enjeux d'augmentation du nombre de voyageurs et ainsi la faire apparaître comme une gare moderne pour accueillir les participants et visiteurs lors des prochains événements sportifs internationaux de 2023 et 2024.

En effet, comme nous l'avons développé dans notre rapport, le projet de transformation de la Gare du Nord est un projet qui :

- a été mûri depuis 2014, a fait l'objet d'un dialogue partenarial et de concertations avec le public,
- dans le cadre de l'instruction du permis de construire, a recueilli les avis favorables réglementaires de tous les services et commissions concernés,
- permet de faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs et développe l'intermodalité (vélo-station et correspondance avec la gare routière),
- place la Gare du Nord, première gare en termes de circulation de voyageurs, au niveau des grandes gares européennes (fonctionnement, confort, sécurité et services offerts),

- est globalement vertueux sur le plan du développement durable,
 - met en valeur le patrimoine historique tout en l'inscrivant dans la modernité,
 - permet d'accueillir les grands événements sportifs internationaux de 2023 et 2024,
 - adopte un montage qui permet de le financer sans impacter les finances publiques.
-

Ce permis de construire, par nature, ne traite pas l'ensemble des aspects du pôle multimodal dans son environnement urbain. Il doit donc :

- améliorer son insertion urbaine en poursuivant les relations collaboratives avec les différents partenaires (projet urbain partenarial avec la Ville de Paris, projet concernant le parking EFFIA de SNCF Gares & Connexions),
- être complété pour prendre en compte certaines circulations verticales du projet « Mass transit » de SNCF Gares & Connexions,
- adapter certains de ses composants pour le calage fin des circulations voyageurs, en poursuivant le travail partenarial avec la RATP, Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions.

Nous considérons que l'ensemble des engagements de SA Gare du Nord 2024, pris au cours du développement du projet et pendant la présente enquête publique, sont de nature à améliorer le projet et son acceptabilité globale.

3. Avis de la commission d'enquête

Nous constatons que l'enquête publique a montré que le projet Gare du Nord 2024 n'est pas encore pleinement partagé par toutes les parties prenantes habituelles d'une telle opération (les voyageurs, les gestionnaires des infrastructures et de l'exploitation des divers modes de transport public, l'autorité organisatrice des transports d'Île-de-France, les gestionnaires de l'espace public environnant, les riverains). Néanmoins, un grand nombre de fonctions du projet participeront à une amélioration globale du pôle multimodal dans son environnement urbain.

Les principales critiques portent sur son insertion urbaine et son impact sur l'environnement local ou régional. À ce stade, l'hypothèse d'une reprise complète du projet nous semble inenvisageable, au vu des délais qu'elle nécessiterait. Il nous apparaît plus judicieux de poursuivre le projet tel qu'il est défini dans la présente demande de permis de construire, ce qui permettra notamment de respecter les échéances des événements sportifs internationaux de 2023 et 2024, et d'apporter des solutions dans un délai raisonnable aux problèmes subis actuellement.

Afin de travailler à la nécessaire insertion de la Gare du Nord dans l'espace urbain, nous recommandons à SA Gare du Nord 2024 :

Recommandation 1. Renouer le dialogue avec la Ville de Paris afin de mettre en œuvre les dispositions du projet urbain partenarial (PUP) et du protocole d'accord de juillet 2019 signé entre la Ville de Paris, la mairie du 10^{ème} arrondissement, SNCF Gares & Connexions et SA Gare du Nord 2024.

Recommandation 2. Poursuivre les réflexions engagées pour la mise en œuvre d'un dispositif « 1% social et solidaire », l'accueil d'un incubateur de jeunes talents d'artisans locaux avec la possibilité d'obtenir une première implantation commerciale à moindres frais, et la création d'une foncière sociale et solidaire, « *au service du développement responsable dans le quartier (...) avec l'acquisition de locaux pour y implanter des enseignes solidaires et équitables* ».

Recommandation 3. Poursuivre la dynamique engagée avec la SNCF, la Ville de Paris, la préfecture, les associations en charge des personnes en situation d'errance, les associations de riverains et de commerçants sur les questions liées à l'errance et à la sécurité dans et aux abords de la gare. Ces réflexions devraient conduire à la mise en place d'un dispositif d'aide aux plus démunis, pendant la phase travaux et au-delà.

Recommandation 4. Poursuivre les actions engagées auprès des équipes de la Poste afin de répondre aux attentes du public, exprimées au cours de la concertation libre du printemps 2019 et au cours de l'enquête publique.

Recommandation 5. Poursuivre le travail partenarial avec la RATP, Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions pour le calage fin des circulations de voyageurs afin d'adapter certains composants du projet.

Nous formulons à l'unanimité un **avis favorable** à la délivrance du permis de construire portant sur le projet de transformation de la Gare du Nord dans le 10^{ème} arrondissement de Paris, sous la réserve suivante :

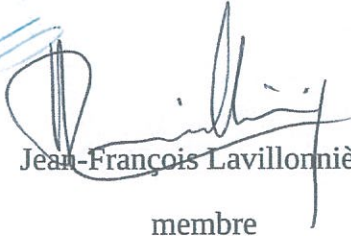
Réserve. Les engagements pris par le maître d'ouvrage, au cours du développement du projet et lors de l'enquête publique, sont de nature à améliorer ce projet et son acceptabilité globale. En conséquence, SA Gare du Nord 2024, maître d'ouvrage, doit formaliser l'ensemble de ses engagements, tels qu'ils figurent dans la liste jointe. Ces engagements seront assortis d'un calendrier prévisionnel de réalisation et pourront être annexés au permis de construire.

Fait à Paris, le 25 février 2020,

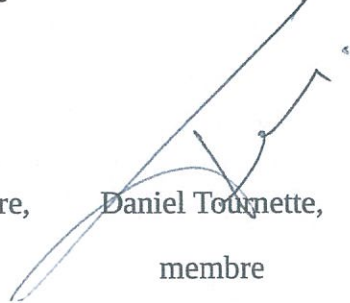
La commission d'enquête



Sylviane Dubail,
présidente



Jean-François Lavillonnière,
membre



Daniel Toupinette,
membre

Liste des engagements du maître d'ouvrage, SA Gare du Nord 2024

Rappel du projet urbain partenarial (PUP), portant sur les aménagements des abords de la Gare du Nord, signé le 23 avril 2019 avec la Ville de Paris

- Participation financière fixée à 75% du coût global des travaux d'espaces publics estimé à 8 687 500 € TTC.

Rappel du protocole d'engagements signé en juillet 2019 avec la Ville de Paris, la mairie du 10^{ème} arrondissement et SNCF Gares & Connexions

- Création d'un local Solidarité.
- Insertion professionnelle et emploi : clauses d'insertion et charte emploi.
- Amélioration des dispositifs et équipements en faveur de l'intermodalité.
- Typologie des commerces.
- Offre sportive.
- Offre culturelle.
- Usages au sein de la gare.
- Développement durable.
- Logistique de la gare et de proximité.

Rappel du complément au protocole : courrier du 4 juillet 2019 de SA Gare du Nord 2024 et SNCF Gares & Connexions à la mairie de Paris.

- Intermodalité.
- Surfaces commerciales.
- Commercialisation auprès des enseignes.

Engagements pris dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique.

Le présent chapitre reprend les engagements pris par la SA Gare du Nord 2024 en réponse aux questions posées par le public et la commission d'enquête publique, à la demande de cette dernière lors de la transmission du procès-verbal de synthèse.

1. Engagement sur le nombre de places de vélo (porté à 2 000)

La SA Gare du Nord 2024 confirme l'engagement pris en juillet 2019 dans le protocole d'engagements signé entre la Ville de Paris, la mairie du 10^{ème}, la SA Gare du Nord 2024 et SNCF Gares & Connexions concernant l'augmentation des capacités de stationnement vélos au sein du projet qui seront portées à 2 000 places contre 1 200 places inscrites dans le permis de construire (1 000 places étaient demandées dans le cahier des charges de la consultation). Les études sont en cours pour déterminer l'implantation de ces 800 places supplémentaires.

La réalisation de ces places sera effective à la livraison des nouveaux espaces de la gare de la gare prévue en 2024.

2. Engagements sur un éventuel accès Nord-Est et sur la convention de projet urbain partenarial

Après analyse des différents scénarii, le cheminement au sein de la rue de Maubeuge et de la rue du Faubourg Saint -Denis (scenario 1 présenté dans le mémoire en réponse à l'enquête publique) est le scénario adapté aux enjeux d'un éventuel nouvel accès Nord-Est.

La SA Gare du Nord 2024 s'engage à étudier une adaptation de sa participation financière à la convention de projet urbain partenarial si, aux termes des études qu'elle doit mener, la Ville de Paris estimait que les caractéristiques des aménagements publics devaient évoluer pour permettre d'améliorer les cheminements piétons depuis la gare vers le Nord via les rues du faubourg Saint-Denis et de Maubeuge et cela dans un sens favorable au projet StationNord.

L'éventuelle adaptation de la participation financière à la convention de projet urbain partenarial doit être étudiée concomitamment à la réalisation des études menées par la Ville de Paris et devant s'inscrire dans le calendrier général prévu à la convention de PUP prévoyant la fin des travaux sur les espaces publics aux abords de la gare du Nord fin 2023.

3. Engagement sur l'élargissement de l'accès à l'Eco-station bus en lien avec la démolition du 177 rue du faubourg Saint-Denis

Après avoir recueilli l'accord des copropriétés voisines, la SA Gare du Nord 2024 intégrera la démolition du 177 rue du Faubourg Saint-Denis dans le dossier de demande de permis de construire délivré, par le biais d'un permis de construire modificatif, dont la demande sera déposée au printemps 2020 pour s'inscrire dans le planning général de l'opération.

4. Engagement sur l'aménagement du parking EFFIA

A la suite du protocole d'engagements et de son courrier complémentaire du mois de juillet 2019, conclu entre la Ville de Paris, la SA Gare du Nord 2024 et SNCF Gares & Connexions, cette dernière a engagé une étude de faisabilité pour l'aménagement des premiers niveaux du parking EFFIA en vue d'accueillir la dépose minute taxis, VTC et véhicules particulier ainsi que le stationnement pour les 2 roues motorisées. Les études d'avant-projet seront à articuler finement avec les études de conception à engager par la Ville de Paris dans le cadre des aménagements des espaces publics aux abords de la gare prévus dans le PUP de telle sorte que le projet puisse être réalisé dans la même temporalité.

Une fois que les études de SNCF Gares & Connexions et celles de la Ville dans le cadre de la convention de projet urbain partenariales seront finalisées, la SA Gare du Nord 2024 s'engage à étudier l'intégration au projet des solutions de modification de l'interface entre ce dernier et le nouvel aménagement en fonction des études produites par SNCF Gares & Connexions.

5. Engagement du maître d'ouvrage pour garantir une dégradation minimale des conditions d'exploitation de la gare routière

Pendant les travaux, la SA Gare du Nord 2024 s'engage à suivre les principes fondamentaux suivants :

- maintenir le maximum de lignes desservant la gare du Nord afin d'assurer le même niveau de desserte pour les usagers ;
- maintenir le maximum de lignes de bus dans la gare routière pour éviter le report de lignes sur l'espace public autour de la gare du Nord, celui-ci étant déjà largement occupé par les bus mais aussi par les places réservées aux taxis, les places pour les véhicules de livraison, les stationnements deux roues et vélos.

La mise en œuvre de cet engagement sera continue pendant les travaux.

6. Engagement du maître d'ouvrage vis-à-vis de la prise en compte du « Mass transit »

A la demande de SNCF Gares & Connexions, la SA Gare du Nord 2024 a d'ores et déjà pris l'engagement de réaliser les études visant à renforcer le nombre d'escaliers (fixes et ou mécaniques) reliant le plateau des voies 30 à 36 (au N0) à la salle d'échanges RER située au niveau -2. Les esquisses, qui ont nécessité des études techniques approfondies, ont conclu à la possibilité de réaliser 5 circulations verticales complémentaires qui permettront un écoulement plus rapide pour les voyageurs correspondants entre les lignes H et K, et les RER et métros, à savoir, 60% des utilisateurs H et K.

Une fois les études finalisées au printemps 2020, et si le cas échéant SNCF Gares & Connexions délègue sa maîtrise d'ouvrage à la SA Gare du Nord 2024, cette dernière s'engagerait alors à intégrer cette modification après la délivrance du permis de construire, dans un dossier de demande de permis de construire modificatif.

7. Engagement sur un phasage de l'opération permettant un fonctionnement de la gare avant terminaison complète des travaux, mais bénéficiant déjà d'une optimisation des flux, d'un confort et d'une image générale, acceptables pour les grands événements sportifs programmés (Coupe du Monde de Rugby en 2023, Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024)

Dans l'hypothèse d'un non-achèvement des travaux avant les JOP, plusieurs dispositions seront prises afin de garantir le confort d'accueil de voyageurs et plus largement du public et des participants aux jeux.

La SA Gare du Nord 2024 s'engage ainsi à ce que les travaux dédiés aux espaces voyageurs soient priorités par rapport aux espaces consacrés aux nouvelles activités. Ensuite, si cela ne suffisait pas, une interruption des travaux interviendrait au moment des jeux.

La mise en œuvre de cet engagement est inhérente à l'opération.

8. Engagement sur l'accompagnement des commerces

Le maître d'ouvrage a souhaité renforcer l'effet de levier que constituera par lui-même la création d'un pôle commercial en gare sur le tissu commercial environnant à l'instar de l'impact favorable constaté aux abords de la gare Saint-Lazare ou de Saint-Pancras, par la mise en place des mesures d'accompagnement des commerçants du quartier.

Le maître d'ouvrage collabore ainsi avec les associations de commerçants du quartier et s'est engagé aux termes du protocole d'accord signé avec la Ville de Paris le 17 juillet 2019 à cofinancer des actions complémentaires permettant d'améliorer l'attractivité des commerces situés aux abords de la gare dès l'ouverture au public du projet et ce pour un montant de deux cent mille euros (200 000 €).

Cet engagement sera mis en œuvre à compter de l'obtention du permis de construire.

9. Engagements pour l'augmentation de la performance de la terrasse arborée et celle des espaces végétalisés

Pour augmenter la performance de la terrasse arborée, la SA Gare du Nord 2024 prend l'engagement de végétaliser 400 m² supplémentaires en lieu et place des 2 terrains de padel.

Ces surfaces resteront pour autant à usage sportif. Cette modification aura pour effet d'augmenter le coefficient de végétalisation du projet. Elle sera actée après la délivrance du permis de construire dans un dossier de demande de permis modificatif.

Cet engagement sera effectif à la délivrance du permis de construire modificatif.

10. Engagement sur l'objectif de neutralité carbone des nouvelles constructions

En plus des mesures de réduction et d'évitement, le maître d'ouvrage s'engage à atteindre la neutralité carbone des nouvelles constructions en recourant à un projet de compensation carbone.

Cet engagement sera contractualisé en 2020.

11. Engagement sur le dispositif d'information vis-à-vis des riverains

Pour limiter au maximum les impacts des travaux, la SA Gare du Nord 2024 s'engage à mettre en place, en complément des mesures d'accompagnement pour la réduction des nuisances, un dispositif d'information et de dialogue d'envergure à destination de l'ensemble des publics impactés par les travaux :

- les riverains particuliers ;
- les riverains professionnels, et notamment les commerçants situés dans et autour de la gare ;
- les usagers des transports en commun, et en particulier ceux de la gare routière ;
- les professionnels en gare hors commerces :
 - ✓ les agents SNCF
 - ✓ les agents RATP
 - ✓ les fonctionnaires de police
 - ✓ les agents de sécurité prestataires des transporteurs
 - ✓ les services de douane liés à la gestion du terminal Transmanche
- les services techniques de la Ville de Paris ;
- les visiteurs de la gare du Nord ;
- les automobilistes, et en particulier les taxis et les VTC.

De plus, le projet étant concerné par des interfaces avec les usagers des réseaux alentours (réseau ferroviaire, métro, bus, voirie, etc.), le dispositif d'information mis en place dans le cadre des travaux de réalisation du projet Station Nord sera élaboré en étroite collaboration avec les différents exploitants de transport ou de voirie en présence : SNCF, la RATP, Île-de-France Mobilités, la Préfecture et la Ville de Paris.

Le dispositif d'information et de participation du public comprendra *a minima* les mesures suivantes :

- la mise en place d'un contact permanent pour le public ;
- une maison du projet ;
- des visites de chantier ;
- des réunions d'information et des comités de dialogue ;
- un site internet adapté à l'information sur les travaux ;
- un magazine sur le projet ;
- des Flash Infos ponctuels ;
- des outils de signalétique dédiés aux déplacements autour des travaux ;
- des dispositifs d'information à destination des voyageurs.

Cet engagement sera mis en œuvre à partir de l'obtention du permis de construire.

12. Engagement concernant le démontage de la halle Transilien

La SA Gare du Nord confirme son engagement pris dans l'étude d'impact et rappelé dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de démonter la halle Transilien dans des conditions permettant son remontage ultérieur sur d'autres sites.

Cet engagement est inhérent au projet.

13. Engagement sur le réemploi de l'eau de pluie

La SA Gare du Nord 2024 confirme sa volonté de couvrir 25 % des besoins en eau potable du projet par la réutilisation de l'eau de pluie pour un usage non potable à savoir l'arrosage des surfaces végétalisées, des chasses d'eau des WC sur un autre site ainsi que potentiellement pour le nettoyage des sols.

Cet engagement est inhérent au projet.

Table des matières

1. Cadre général de l'opération.....	3
1.1. Contexte général.....	3
1.2. Objectifs du projet.....	4
1.3. Objet et cadre juridique de l'enquête publique.....	5
1.4. Composition du dossier.....	6
1.5. Déroulement de l'enquête.....	6
1.6. Participation du public.....	7
2. Conclusions de la commission d'enquête.....	9
2.1. Analyse du projet.....	9
2.1.1. Fonctionnement de la gare et déplacements.....	9
2.1.2. Nouveaux services et activités.....	11
2.1.3. Effets du projet sur l'environnement.....	12
2.1.4. Architecture et patrimoine.....	13
2.1.5. Travaux.....	14
2.1.6. Montage de l'opération.....	14
2.2. Bilan de l'analyse.....	15
3. Avis de la commission d'enquête.....	17
Liste des engagements du maître d'ouvrage.....	19
Rappel du projet urbain partenarial (PUP), portant sur les aménagements des abords de la Gare du Nord, signé le 23 avril 2019 avec la Ville de Paris.....	19
Rappel du protocole d'engagements signé en juillet 2019 avec la Ville de Paris, la mairie du 10ème arrondissement et SNCF Gares & Connexions.....	19
Rappel du complément au protocole : courrier du 4 juillet 2019 de SA Gare du Nord 2024 et SNCF Gares & Connexions à la mairie de Paris.....	19
Engagements pris dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique.....	20

