

RÉUNION FONCTIONNEMENT DE LA GARE ET INTERMODALITÉ SAMEDI 16 MARS 2019

COMPTE - RENDU

Diaporama projeté en séance en annexe

Durée de la réunion : 2h40 min

Nombre de participants : 56

1 - INTRODUCTION

Thierry CHANTRIAUX, directeur exécutif de la SEMOP accueille les participants en rappelant qu'il s'agit du premier atelier, sur quatre prévus, dans le cadre de la concertation, qui a démarré le 1^{er} mars, et qu'il porte sur le thème de l'intermodalité et du fonctionnement de la gare. Il rappelle que la concertation a pour objectif de présenter le projet et de recueillir les observations des participants, dans le cadre d'échanges clairs et approfondis.

Il précise que la SEMOP est la société créée pour construire et exploiter la transformation de la gare du Nord.

Il présente les autres membres de la tribune :

- ⊗ Frédéric CHOUZENOUX, directeur du développement et des programmes, SEMOP
- ⊗ Stéphane COUGNON, directeur du programme grands projets, SNCF Gares & Connexions. Il travaille sur le réaménagement des gares du Nord et de l'Est.

Il introduit ensuite le déroulé de la réunion :

- 1 - La présentation du projet
- 2 - Un temps d'échanges
- 3 - Un temps de travail en sous-groupes puis de restitution des propositions

Il précise ensuite le cadre de la concertation : le projet Gare du Nord 2024 s'inscrit dans la continuité de la concertation menée par SNCF Gares & Connexions en 2017 au titre du code de l'urbanisme. Le périmètre du projet s'inscrit dans les emprises dont SNCF Gares & Connexions est propriétaire. Les espaces extérieurs et la voirie publique situés aux abords de la gare relèvent de la mairie de Paris, de même que les espaces RATP et les espaces régulés (lignes 2, 4 et 5 du métro + quais des RER B et D) ne sont pas inclus dans le périmètre de la concertation, même s'ils sont bien pris en compte.

Après une présentation des emprises du projet et des projets environnants (pages 6-7 du diaporama), il ajoute que le projet gare du Nord réussira seulement si tous ces projets sont coordonnés.

Enfin, il présente les modalités de concertation (page 8 du diaporama) : 3 visites de la gare, 4 réunions thématiques et une réunion publique de synthèse le 12 avril. Il explique que la SEMOP a

souhaité faire appel à un tiers indépendant, François DESMAZIERE, présent en tribune, afin de vérifier que les principes de la concertation sont appliqués, que chacun peut s'exprimer.

A l'issue de la phase de concertation, le tiers indépendant produira un rapport qui rendra compte du déroulement de la concertation. Il est joignable à tiers.independant.gdn2024@gmail.com.

2 - LA PRÉSENTATION DU PROJET

Thierry CHANTRIAUX rappelle que le projet gare du Nord 2024 représente pour la SEMOP une véritable transformation de la gare, un projet ambitieux au service de l'intérêt général, avec deux grands enjeux :

- ⊗ Améliorer le quotidien des voyageurs ;
- ⊗ Ouvrir la gare sur le quartier et aux riverains.

Thème 1 : le fonctionnement de la gare

Voir pages 10-15 du diaporama en annexe.

Stéphane COUGNON, directeur du programme grands projets, SNCF Gares & Connexions, présente l'organisation de la gare. La gare du Nord est la 1^{ère} gare d'Europe avec 700 000 voyageurs / jour. Quelques chiffres clés à retenir :

- ⊗ L'entrée depuis le parvis / le domaine public représente 25% des flux.
- ⊗ Les lignes de métro 4 & 5 ainsi que le RER E représente 60% des flux.
- ⊗ 80% des flux de voyageurs sont issus des transports en commun et les 20% restant sont issus des « grandes lignes ».

Ces chiffres datent de 2014 (étude réalisée par Arep, le bureau d'études interne de la SNCF). Ils seront réactualisés en 2019.

La fréquentation de la gare va continuer de croître : de 700 000 voyageurs / jour actuellement, elle passerait à plus de 800 000 en 2024 puis à plus de 900 000 en 2030, notamment en raison du prolongement du RER E à l'Ouest qui va contribuer à grossir les flux de voyageurs arrivant/transitant par la gare. Cela représente une augmentation d'environ 30% par rapport à aujourd'hui. Il est donc nécessaire de transformer cette gare pour faire face à cette augmentation de la fréquentation. Les enjeux sont donc de :

- ⊗ Fluidifier les circulations dans la gare / désaturer le quai transversal ;
- ⊗ Améliorer tous les circulations verticales sur l'angle sud-est et entre la gare souterraine et la gare de surface car cela touche le quotidien d'environ 80% des usagers.

Il y a également des visiteurs, des riverains dans la gare, qui ne viennent pas prendre les transports et donc le projet doit aussi répondre à leurs besoins.

Frédéric CHOUZENOUX, directeur du développement et des programmes, SEMOP présente les différents niveaux de la gare et les transformations qui y seront entreprises dans le cadre du projet (*voir pages 20-27 du diaporama en annexe*).

- ⊗ Les sous-sols S02 et S01, en dehors de l'installation d'ascenseurs et d'escalators, ne sont pas modifiés ;

- ⊗ Niveau 0 / rez-de-chaussée : sa configuration n'est pas modifiée (quai transversal conservé dans sa forme actuelle). Toutefois, il est prévu :
 - l'intégration de la vélostation,
 - un agrandissement au niveau des petites halles qui seront remplacées par une grande loggia de verre,
 - la suppression de la mezzanine Eurostar,
 - amélioration des accès à l'espace Transilien.

A l'extérieur, la gare de bus est complètement reconfigurée, côté rue du Faubourg Saint-Denis.

Les différences majeures se font à partir du niveau +1 (nouvelle construction) :

- ⊗ Niveau +1 : création du terminal des départs.
- ⊗ Niveau +2 / +3 / +4 : présence des commerces, des activités culturelles et de loisirs.
- ⊗ Dernier étage (N+5) : les espaces verts/ de loisirs.

Le nouveau bâtiment sera construit sur la partie est de la gare (voir page 18 du diaporama), le long de la gare routière existante. Pour cela, une partie des voies ferrées sera recouverte, ce qui va permettre de gagner de l'espace pour le confort des voyageurs. Les principales améliorations au fonctionnement de la gare se concentre donc sur cette partie est.

Le nouveau fonctionnement de la gare reposera sur une dissociation des flux des départs et des arrivés (voir page 29 du diaporama) afin de proposer une meilleure organisation spatiale et ainsi répondre à l'enjeu de l'augmentation des flux de voyageurs, autant pour les « grandes lignes » que pour les voyageurs du quotidien.

- ⊗ **Les arrivées** se feront par le parvis, rue de Dunkerque, via le quai transversal actuel.
- ⊗ **Les départs** se feront au niveau +1 (rez-de-chaussée haut), en liaison directe avec la station de bus. L'entrée se situera au niveau du Starbucks. Ce sera l'entrée principale mais il sera toujours possible d'entrer par la cour des taxis ou par la partie centrale. En entrant, les voyageurs arriveront sur **le hall des échanges** qui permettra soit de descendre aux étages inférieurs ou de monter au niveau +1 pour aller prendre son train « grandes lignes » (voir pages 30-31 du diaporama). **Le hall des départs** (cf. pages 33-34 du diaporama) accueillera des services, des commerces, sous une lumière naturelle (verrière). Le quai transversal sera d'une surface importante (150 m de long x 20 m de large) et permettra d'accéder à **3 passerelles** pour descendre sur les quais.
- ⊗ **Le nouveau hall Thalys** (voir page 35 du diaporama), qui se trouvera sur la partie droite du quai « grandes lignes », a été dimensionné pour augmenter le nombre de points de contrôle des bagages (8 ou 9 portiques installés contre 2 actuellement) et ainsi fluidifier l'embarquement.
- ⊗ **Le terminal Transmanche/Eurostar** sera reconfiguré (voir pages 32 et 36 du diaporama). L'accès se fera par la rue de Dunkerque, les voyageurs prendront ensuite un escalator pour arriver à une plateforme d'attente d'environ 900 m². Viendra ensuite la zone de contrôle. Une fois passée la zone de contrôle, ils rejoindront le bâtiment historique pour rejoindre la zone d'embarquement actuelle puis pourront accéder ensuite aux différentes passerelles.
- ⊗ **L'espace Transilien** (voir page 41 du diaporama). L'espace d'attente, une fois passé les portiques de validation, sera agrandi d'un tiers environ par rapport à l'espace actuel.

La gare routière sera optimisée et reconfigurée pour accueillir autant de bus qu'aujourd'hui. Tous les plans des architectes ont été validés au regard des résultats des études de flux menées par le bureau d'études de la SNCF, Arep, afin de s'assurer qu'ils soient optimum en termes de confort pour les voyageurs.

La gestion des déplacements verticaux dans la gare (entre le niveau - 2 et + 5) sera assurée grâce à 47 ascenseurs, 59 escalators et 25 monte-charges (voir pages 42-43 du diaporama). Le travail porte sur des liaisons directes entre les niveaux souterrains <> et rez-de-chaussée ; RER <> « grandes lignes » ; parvis <> dernier étage.

Tous ces équipements ont été également positionnés selon les études de flux.

La fluidification globale au sein de la gare repose sur une amélioration des flux à chaque étage (voir pages 45-51 du diaporama):

- ⊗ Niveau - 2 (RER): ajout de 4 escalators. Quelqu'un qui arrive en RER, et qui a besoin de prendre un train en gare, va pouvoir passer directement de la mezzanine RER aux trains « grandes lignes », évitant ainsi de renvoyer des flux vers le centre névralgique au Sud-Est.
- ⊗ Niveau - 1 (accès métro): ajout de 5 escalators, notamment pour absorber l'augmentation des flux depuis le niveau - 2 (RER E).
- ⊗ Niveau 0 (« grandes lignes » / Transilien) : ajout de 7 escalators.
- ⊗ Niveau + 1 (hall des départs en liaison avec l'écostation bus) : les escalators rejoignent directement le RER E.

L'ensemble de ces aménagements permettent d'améliorer le confort des voyageurs mais également de ne pas impacter outre mesure les temps de parcours au sein de la gare (voir page 52 du diaporama) et de proposer des parcours plus fiables et plus confortables.

Thème 2 : l'intermodalité

Les principes directeurs (voir page 54 du diaporama) sont les suivants :

- ⊗ **La zone taxis / VTC** est travaillée avec la Ville de Paris car elle se trouve sur le domaine public.

- ⊗ **L'écostation bus**, à la place de la gare routière actuelle.

Elle répond aux enjeux de transformation et de valorisation des gares routières voulus par Île-de-France Mobilités. La gare du Nord fait partie des projets les plus importants en la matière au niveau régional. (voir page 57 du diaporama).

Les 3 ascenseurs qui permettent de rejoindre le RER depuis la rue du faubourg Saint-Denis sont maintenus dans le projet. Le dimensionnement et le fonctionnement de la gare routière ont été contrôlés avec la RATP et Île-de-France Mobilités.

- ⊗ **La création d'une vélostation** (voir page 59 du diaporama).

Elle se trouvera en lieu et place du Starbucks. Elle offrira 1200 emplacements (1 000 pour les vélos et 200 pour les nouvelles mobilités, par exemple les trottinettes). Elle sera dotée d'une entrée à double niveau:

- depuis la rue du faubourg Saint-Denis/écostation bus avec un cheminement protégé ;
- depuis le parvis rue de Dunkerque.

Ce sera un espace gardienné. Des discussions sont en cours avec Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris pour qu'elle entre dans le plan Véligo. Compte-tenu de la complexité du lieu dans lequel elle vient s'insérer, la vélostation sera sur plusieurs étages, toute en verticalité. Un système de motorisation, à l'instar de ce qui se pratique au Japon ou dans les pays du nord de l'Europe,

permettra de stocker son vélo. La vélostation offrira des services divers: entretien / atelier de réparation, vente d'accessoires.

3 - ÉCHANGES

Ruth GROSRIEUX, du collectif « Riverains Lariboisière –Gare du Nord », fait remarquer que le couloir souterrain rue de Maubeuge est très encombré à certains moments et qu'il est extrêmement difficile de circuler. Compte-tenu de l'augmentation des flux à venir, elle souhaite savoir quel aménagement est prévu pour ce couloir ou si d'autres choses/d'autres solutions sont prévues. Par ailleurs, elle regrette qu'il n'y ait qu'une seule station de taxis dans le projet, côté des arrivées et suggère donc de créer une station côté départs. Enfin, elle estime que la façade nord-est de la gare n'est absolument pas prise en compte dans le projet. Elle propose ainsi qu'une station de taxis y soit implantée ainsi que des dépose-minute pour les VTC et les véhicules particuliers.

Stéphane COUGNON, SNCF Gares & Connexions, explique que la saturation du couloir Maubeuge est essentiellement due aux usagers TER qui arrivent de la plateforme d'échanges « banlieue » et qui prennent ce raccourci, le couloir, pour monter directement sur les quais et, effectivement, ont tendance à attendre dans ce couloir lorsque les conditions météo sont mauvaises. Il rappelle que le futur terminal des départs « grandes lignes » ainsi que les TER se trouvera côté est. Cela permettra de réorienter le flux et donc contribuera à désaturer le tunnel Maubeuge, même si l'accès à la gare via ce dernier sera toujours possible.

Bernard GOBITZ, AUT-FNAUT Île-de-France, fait remarquer que 50 % du flux voyageurs est assuré par la gare souterraine (RER B et D) or il regrette que, dans le projet présenté, cette gare souterraine ne fait l'objet d'aucune amélioration alors qu'elle est saturée aux heures de pointe. Il estime donc nécessaire de l'améliorer en vue de l'augmentation des flux à venir avec le prolongement du RER E à l'Ouest. Il pense qu'il serait souhaitable d'offrir des accès supplémentaires aux quais de la gare souterraine, en particulier sur la partie nord de ces quais, où il y a aucun accès aujourd'hui. Ceci permettrait de mieux répartir les passagers sur l'ensemble de la rame et raccourcirait les distances avec le tunnel permettant d'accéder à la station La Chapelle (ligne 2).

Stéphane COUGNON, SNCF Gares & Connexions, confirme que la gare du Nord est avant tout une gare des voyageurs du quotidien. Il rappelle que sur l'angle sud-est, le centre névralgique de la gare, le projet va significativement renforcer les circulations verticales avec un nombre d'escalators, d'escaliers fixes et d'ascenseurs assez conséquent. Pour résoudre la congestion de ce secteur sud-est, le mieux est encore d'éviter que les gens y transitent en leur donnant la possibilité d'avoir des liaisons directes plus étalées dans le nord de la gare plutôt que de venir à chaque fois se rabattre sur cet angle sud-est.

Il explique que la SEMOP continue d'étudier les possibilités pour améliorer les circulations entre les quais du niveau - 3 (RER B et D) et la salle d'échanges du niveau - 2 et pour déplacer les flux plus au Nord afin de raccrocher la liaison avec la ligne 2 et le tunnel de La Chapelle. C'est un sujet qui est étudié avec les transporteurs car il y a un projet de changement de matériel roulant sur les RER permettant de faire monter à bord plus de personnes. Les études, très lourdes, sont en cours. SNCF Gares & Connexions pourra les partager avec la FNAUT.

Concernant l'augmentation des flux dans la gare due au prolongement du RER E à l'Ouest, des études sont également en cours pour voir comment la gare Magenta va absorber cette augmentation des flux.

Loic GUEZO, président de l'association Demain La Chapelle, note que sur la façade nord-est, le flux piétons est de 90 000 personnes et se répartit entre la rue du faubourg Saint-Denis et l'accès par le métro où se concentre le flux ; en comparaison sur la façade ouest, le flux est de moitié

environ. Pour autant, il constate que côté nord-est, les flux piétons ne sont pas vraiment pris en compte, de même que l'accès à la gare via la voiture. Enfin, il souhaite rappeler, qu'en termes d'accès vélos, sur la façade nord, il y a deux axes :

- l'axe Est-Ouest, sur le boulevard de La Chapelle (Barbès-La Chapelle-Stalingrad),
- l'axe Nord-Sud, le REVe (Réseau express vélo) – rue de Château Landon – à quelques centaines de mètres.

Ces accès en vélos, à l'angle de la façade nord-est, sont bien identifiés dans le dossier de concertation. Le projet propose une vélostation, des services or cela est déjà porté dans le projet de promenade urbaine de la Ville qui inclut cet aspect vélo. Pour lui, ne pas intégrer tout ce secteur nord-est, ce projet vélo, c'est instaurer une coupure en terme d'usages et ne pas inclure correctement la gare dans la ville.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, précise qu'il y a une dynamique d'ensemble entre les différents partenaires (RATP, SNCF Gares & connexions, SNCF Réseau, Ville, Île-de-France Mobilités) qui se traduit par des études sur le RER E, sur des liaisons facilitées métro - gare du Nord. Sur le sujet de l'intermodalité dans les espaces publics, des échanges se poursuivent entre la SEMOP et la Ville de Paris pour établir :

- un cahier des charges en vue de lancer une étude globale qui puisse permettre d'accompagner jusqu'en 2024 les évolutions des espaces publics ;
- un plan de financement des travaux sur les espaces publics dans lequel la SEMOP interviendra de manière très importante (plusieurs millions d'euros).

Concernant l'accès nord-est de la gare pour les piétons, il se fera par des cheminements protégés jusqu'à l'accès éco-station / accès grandes ligne niveau +1. La création de ce nouvel accès rue du Faubourg Saint-Denis ne répond certes pas complètement à l'enjeu d'une ouverture sur la façade nord-est et il conviendra de creuser le sujet.

Il rappelle que la SEMOP tient à ce que le projet ait des externalités positives et travaille à l'améliorer en collaboration avec tous les partenaires.

Michel BABUT, AUT-FNAUT Île-de-France, explique que, lors de la réunion du 29 janvier 2019, à la mairie du 10^e, l'association était intervenue fermement pour souligner l'absence de concertation et se félicite donc qu'elle ait lieu. Il souhaiterait être rassuré sur le fait que les remarques et les suggestions qui seront faites pendant cette concertation soient prises en compte avant le dépôt du permis de construire.

Thierry CHANTRIAUX, SEMOP, rappelle que la réunion du 29 janvier a eu lieu alors que le projet gare du Nord 2024 se trouvait dans une phase administrative dite « d'initiative » qui ne permettait d'organiser une concertation à ce moment-là. Cette phase s'est terminée fin février et donc la phase de concertation a pu démarrer au 1^{er} mars. Il explique par ailleurs que l'enjeu de la concertation est bien d'échanger et de prendre en compte un certain nombre de sujets afin de nourrir le projet.

Michel BABUT fait remarquer qu'il y a un paradoxe entre le fait d'indiquer qu'actuellement le gros du flux d'usagers se concentre dans la partie est et de vouloir ramener encore plus du monde sur cette façade est en y organisant les départs « grandes lignes ». Il pointe également une contradiction entre ce qui est présenté en séance sur les temps parcours qui n'augmenteraient pas et ce qui est écrit dans le dossier de concertation, à savoir que les temps de parcours seraient allongés pour les départs « grandes lignes », ce qui lui semble vraisemblable, encore plus notamment pour les Thalys: actuellement on y accède directement depuis le quai transversal ; demain il faudra monter au niveau +1, traverser une passerelle, redescendre sur le quai.

Stéphane COUGNON rappelle que l'un des objectifs est bien d'améliorer la qualité des temps de parcours et que tout ne se gère pas en « temps » mais aussi en termes de qualité et de confort. Par exemple, les voyageurs du Thalys, qui actuellement doivent attendre longuement pour leur embarquement sur le quai transversal et qui sont dérangés par des flux de voyageurs traversant la file d'attente, accepteront probablement d'allonger un peu leur temps de parcours pour avoir en échange une certaine qualité d'attente en gare.

Lionel FAVIER, AUT Île-de-France, aimerait savoir sur quel critère a été arrêté le chiffre de 1200 places pour la vélostation qu'il juge sous-dimensionné, d'autant plus qu'*a priori* la pratique du vélo se développera davantage dans le futur. Il souhaiterait donc savoir s'il est prévu que le nombre d'emplacements proposé puisse évoluer /augmenter. Enfin, il se demande si tous les TER pourront être accueillis en gare du Nord dans le futur ou si certaines lignes risquent d'être supprimées (par exemple les lignes Paris <> Soissons ou Paris <> Lens) ?

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, explique que c'est l'intérêt de la concertation de réfléchir ensemble, sur le projet de vélostation, sur son bon dimensionnement, si son emplacement est idéal ou s'il faut le modifier, etc.

Stéphane COUGNON, SNCF Gares & Connexions, explique que le projet est dimensionné pour prendre en compte l'offre de service « grandes lignes » actuelle et ne peut répondre à la place du transporteur (TER/TGV...) sur les futures dessertes. Pour l'instant, tous les trains peuvent être accueillis.

Sandrine LEMAIRE, riveraine et usagère de la ligne Paris-Soissons déplore l'absence de traitement de la partie ouest de la gare dans le programme. Selon elle, rien ne semble d'être prévu ni présenté, notamment sur le maintien des deux entrées rue de Maubeuge. Elle estime par ailleurs que pour les usagers venant de la rue Ambroise Paré ou de la rue de Maubeuge, il faudra prévoir un doublement du temps de parcours pour accéder aux quais « grandes lignes »/Transilien. Elle attire l'attention de la SEMOP sur le fait d'être attentif à ce que la gare ne devienne pas un « bunker » propre, attractif et sécurisé, avec des flux bien gérés en interne, mais déconnecté des extérieurs où se posent actuellement de gros problèmes de sécurité et de propreté qui desservent l'image de Paris pour les touristes transitant par la gare. Elle suggère sur ce point d'installer des toilettes publiques, à maintenir propres, afin de résoudre ce problème persistant d'odeurs d'urine aux abords de la gare,

Pierre COULOGNER, association Vivre Gare du Nord et Est, comprend que les usagers de l'Eurostar n'entreront ni ne sortiront par la rue de Maubeuge puisqu'ils passeront par l'entrée principale rue de Dunkerque, et se demande donc ce que deviendra la sortie rue de Maubeuge car les gens souhaiteront continuer de l'utiliser. Il souhaite également savoir ce que devient la station de taxi dans le projet et si des modifications particulières sont prévues pour fluidifier éventuellement les mouvements de circulation. Il aimerait aussi avoir plus de précisions sur les accès PMR.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP explique que les accès actuels resteront ouverts et donc que les usagers pourront continuer d'accéder à la gare via la cour des taxis. Il n'y aura aucun cloisonnement, ils pourront continuer à passer par l'intérieur de la gare. Il précise que la SEMOP a fait appel à deux sociétés spécialisées sur les questions de sécurité : Alain Bauer, qui a réalisé l'étude de sécurité publique dans le cadre du permis de construire, et la société Serenity qui est spécialisée dans la sécurité d'ouvrages complexes. Les forces de police ferroviaire (SUGE), le commissariat présent au sein de la gare ont également été associés à ces études de sécurité qui ont permis de définir un dispositif important : il est par exemple prévu d'installer 500 caméras de vidéosurveillance dans le cadre du projet.

Enfin, sur le sujet personnes à mobilité réduite, le projet répond aux normes en vigueur. La SEMOP a également fait appel à deux sociétés pour avoir un regard croisé sur la manière d'améliorer les déplacements des personnes en situation de handicap (malvoyants, malentendants) et pour proposer différentes réponses à ces problématiques.

Stéphane COUGNON, estime que SNCF Gares & Connexions a déjà fait beaucoup pour améliorer la sécurité et la propreté au sein de la gare et comprend bien les interrogations et inquiétudes des usagers / riverains sur ce qui se passe à l'extérieur de la gare, notamment sur le parvis qui relève de l'espace public municipal. Il précise que SNCF Gares & Connexions mène un travail conjoint important avec la Ville afin que les projets de transformation de la gare et celui de transformation des espaces publics à proximité, notamment rue de Maubeuge, soient menés en cohérence mais aussi en lien avec les autres projets en cours dans le quartier. Tous ces projets sont gérés à travers un protocole de partenariat avec Ile-de-France Mobilités, la RATP, la SNCF, la Ville. Cette dynamique doit continuer à être améliorée.

En ce qui concerne la rue de Maubeuge, la Ville travaille à un projet de requalification immobilière, concomitamment au projet de développement de Lariboisière, des constructions un peu anciennes appartenant à la SNCF le long de la rue de Maubeuge. L'objectif est de réaménager cette façade ouest de la gare (rénovation // démolition-reconstruction d'immeubles) et de pérenniser l'accès à la gare depuis cette rue.

Franck DUMARAIS, association **SOS LA CHAPPELLE**, souhaite savoir quel est le statut du tiers indépendant, s'il est commissaire enquêteur dans le cadre d'une enquête publique. Il regrette que sur la présentation des principes directeurs (*voir page 54 du diaporama*) ne soit pas mentionnée la sortie vers la ligne 2 du métro. Il souhaite également savoir le lieu et l'heure de la réunion de synthèse du 12 avril et enfin s'il y a un représentant de la RATP dans la salle.

François DESMAZIERE, tiers indépendant explique qu'il n'est pas commissaire enquêteur car le projet n'est pas en phase d'enquête publique. Il est inscrit sur la liste des garants de la Commission nationale du débat public, il ne peut toutefois pas prétendre non plus au titre de garant puisque la phase de concertation préalable a déjà eu lieu. La SEMOP ayant souhaité engager une phase de concertation complémentaire avant le dépôt du permis de construire, elle a donc sollicité un tiers indépendant inscrit sur cette liste.

4 - RESTITUTION DU TRAVAIL SUR TABLE

*Sont synthétisées ici les observations des participants remises sur des grilles de travail en séance. Est indiqué entre parenthèses et **surligné en vert** le nombre d'occurrence de la même proposition/réaction.*

Thème « fonctionnement de la gare »

Réactions

- > Pas de prise en compte de la façade nord de la gare. (2)
- > Aucune proposition sur l'intermodalité avec la station La Chapelle.
- > Pas de prise en compte de la charge très lourde des accès aux quais de la gare souterraine (50% des voyageurs) et de leur saturation à venir (avec le RER E prolongé à La Défense en 2022)
- > Accentuation de la pression sur les espaces publics rue de Dunkerque, rue du Faubourg Saint-Denis, en concentrant l'entrée principale à l'Est, alors que les trottoirs de la rue du Faubourg Saint-Denis sont déjà encombrés.
- > Allongement des cheminements internes à la gare pour les départs « grandes lignes » // accentuation des temps de trajet entre les RER et les « grandes lignes ».

Points de vigilance / Suggestions

Confort des usagers

- > Vigilance sur l'attente avant l'embarquement pour l'Eurostar à l'intérieur du hall. Eviter un encombrement du rez-de-chaussée jusqu'à la salle d'embarquement.
- > Vigilance sur le fonctionnement/cheminement des flux entre point information /achats de billets aux guichets
- > Faire que les lignes TER soient en accès direct avec le RER E en direction de la Défense (dans le cadre du prolongement à l'Ouest).
- > autoriser l'accès aux quais « grandes lignes » depuis le tunnel de Maubeuge afin de valoriser l'accès ouest.
- > Améliorer les échanges entre lignes RER et niveau + 1.
- > Améliorer le couloir de correspondance entre la ligne 2 du métro et la gare (2).
- > Rénovation de la station La Chapelle dans le cadre du projet d'aménagement.

Façade nord / nord-est

- > Création d'un nouvel accès au Nord (piétons, taxis) par la réouverture de l'ancien accès au 39 bd de La Chapelle (2); Créer une sortie vers Lariboisière.
- > Création d'une station de taxis + 1 zone dépose-minute.
- > Aménagement d'une passerelle Est-Ouest (Maubeuge > La Chapelle) sur la façade nord // un entrée Nord reliée par passerelle au bd La Chapelle.
- > Envisager la couverture des voies pour gérer les problématiques côté Nord.

Côté « départ »

- > Créer une seconde station de taxi côté « départs ».
- > Création d'une station de taxi et d'un dépose-minute au niveau « départs » en sous-sol.

Parvis de la gare

Le piétonner : seulement laisser l'accès aux véhicules d'urgence et aux bus.

Abords de la gare

- > Installer des toilettes publiques en plusieurs endroits autour de la gare.
- > Le projet doit impérativement prendre en compte les abords aujourd'hui très dégradée : saleté, insécurité, toxicomanie.

Thème « Vélostation »

Réactions

- > 1200 places sont insuffisantes/sous-dimensionnées / trop faible (5).
- > pourquoi mettre l'entrée de la vélostation sur la rue du Faubourg Saint-Denis qui est déjà saturée et sans piste cyclable prévues ?
- > Risque de conflit d'usage entre vélos/taxis/ 2 roues types motos/scooters.

Points de vigilance / Suggestions

Confort des usagers

- > Prévoir un système de rangement des vélos pratique pour les personnes âgées.
- > Proposer un système facile pour retrouver son vélo.
- > S'assurer que l'espace d'attente pour garer son vélo soit pratique et confortable (notamment si plusieurs personnes attendent pour garer leur vélo).
- > Prévoir des parkings pour les scooters en très grand nombre pour 2024 (pour l'instant, oublié dans le projet).
- > Augmenter la surface de la vélostation.

Localisation / ajout de vélostations supplémentaires

- > Etudier la possibilité d'une grande station Véligo / Velostation sur l'emprise SNCF au 39 bd de La Chapelle, complétant l'accès piéton Nord // Créer une 2^e vélostation côté Nord reliée par passerelle au bd de La Chapelle.
- > Ajouter une seconde station à l'Ouest, au niveau de la station de taxi actuelle, également en mode silo.
- > Penser l'articulation avec le projet d'aménagement vélo de la promenade urbaine // Profiter des aménagements de la promenade en la reliant à la vélostation via une passerelle ou la couverture des rails.
- > Ajouter une 2^e voire une 3^e vélostation pour des usages différents :
 - utilisateurs quotidiens qui veulent laisser leurs vélos à la journée, il faut un système sécurisé et rapide.
 - Utilisateurs occasionnels qui veulent laisser leur vélo plusieurs jours, il faut un système encore plus sécurisé.

Thème « Ecostation bus »

Réactions

- > Coordination nécessaire avec la RATP en raison de la réorganisation du réseau bus à partir du 20 avril.
- > Risque de blocage/saturation de la circulation bus au carrefour rue du Faubourg Saint-Denis et rue de Dunkerque.

Points de vigilance / Suggestions

- > Prévoir plusieurs ascenseurs qui descendent et montent dans les différents niveaux en partant de la gare routière.
- > Pour l'accès entre les bus et la gare, soigner les cheminements piétons: passage adapté aux PMR, y compris les personnes avec de gros bagages ; prévoir un éclairage suffisant ; imaginer un préau/passage couvert (anticiper les intempéries)

> Le fait que la station soit uniquement ouverte sur la rue du Faubourg Saint-Denis va l'encombrer encore plus par rapport au trafic de bus actuel. Le fait que la vélostation donne aussi sur la même rue ne va rien arranger.

> Projet sous-dimensionnée par rapport à la projection d'augmentation générale des flux dans la gare du Nord.

> Dimensionnement des espaces de retournement de bus suffisant ?

> Etudier l'impact des flux de bus sur la rue du Faubourg Saint-Denis où il y a des problèmes de stationnement (double et triple file fréquents).

> Suggestion que la rue du Faubourg Saint-Denis soit réservée aux bus, vélos et taxis ainsi qu'aux riverains.

> Organiser une sortie supplémentaire de bus côté Nord, côté boulevard de la Chapelle. Utiliser la rampe souterraine le long du préfabriqué SNCF qui dans le projet est prévu pour les livraisons

> Demande que tous les bus soient hybrides.

> Envisager un arrêt Roissybus.

5 - CONCLUSION

Après avoir remercié les participants pour leurs contributions, Thierry CHANTRIAUX les incite à déposer des contributions sur le site internet s'ils le souhaitent. Il rappelle que la réunion fait l'objet d'un compte-rendu qui est mis en ligne.

Il conclut en rappelant que le projet sera parfaitement réussi que s'il s'articule pleinement en lien avec les autres projets d'aménagement.