

RÉUNION ARCHITECTURE MERCREDI 20 MARS 2019

COMPTE - RENDU

Diaporama projeté en séance en annexe

Durée de la réunion : 2h

Nombre de participants : 82

1. INTRODUCTION

Aude Landy-Berkowitz, Présidente du directoire de la SEMOP Gare du Nord 2024, accueille les participants et les invite à communiquer leurs coordonnées de manière à recevoir des informations sur le projet.

Elle explique que le projet est porté par la SEMOP, une société d'économie mixte détenue à 66% par le groupe immobilier CEETRUS et à 34% par SNCF Gare & Connexions. Elle rappelle que la création de la SEMOP, en février 2019, fait suite au concours remporté par CEETRUS et lancé par SNCF Gare & Connexions en juin 2017.

La SEMOP est donc composée d'un acteur privé et d'un acteur public, rassemblés dans le but de mutualiser leur savoir-faire.

Elle présente les autres personnes présentes en tribune :

- ⊗ Frédéric CHOUZENOUX, directeur du développement et des programmes, SEMOP
- ⊗ Michel DESVIGNE, paysagiste du projet, agence Michel Desvigne
- ⊗ Denis VALODE, architecte du projet, agence Valode et Pistre
- ⊗ François DESMAZIÈRE, tiers indépendant

Enfin, elle explique que la concertation est menée de manière volontaire en présence d'un tiers neutre et indépendant chargé de garantir la sincérité de la démarche.

François DESMAZIÈRE, tiers indépendant, précise son rôle :

- ⊗ Observer la manière dont se passe la concertation, c'est-à-dire la qualité des informations fournies et la manière dont le public est écouté et entendu
- ⊗ Rendre compte de la concertation via un bilan distinct de celui de la SEMOP
- ⊗ Être l'intermédiaire du dialogue, notamment via une adresse mail dédiée¹

Aude Landy-Berkowitz, SEMOP, précise le cadre dans lequel s'inscrit la démarche. En 2017, une concertation réglementaire a été menée par Gare & Connexions et a permis d'exprimer les attentes du public. Suite à la réunion publique qui s'est déroulée en janvier 2019, la

¹ tiers.independant.gdn2024@gmail.com

SEMOP a échanges a souhaité organiser une concertation libre préalablement au dépôt du permis de construire.

Elle rappelle que la réunion portera sur l'architecture du projet et annonce les réunions à venir :

- ⊗ Réunion sur les usages de la gare, le 27 mars 2019
- ⊗ Réunion sur la conduite des travaux, le 2 avril 2019
- ⊗ Réunion publique de synthèse, le 12 avril 2019

Elle invite le public à participer également sur le site internet dédié au projet² et annonce le déroulé de la réunion :

- ⊗ Présentation du projet
- ⊗ Manipulation d'une maquette 3D sur des bornes mises à disposition
- ⊗ Temps d'échanges

Avant le début de la présentation, elle rappelle que le projet présenté a été élaboré à partir des conclusions tirées de la concertation de 2017 et des études d'évolution de la fréquentation de la gare.

2. LA PRÉSENTATION DU PROJET

THEME N°1 : LES CHOIX ARCHITECTURAUX

Denis VALODE, architecte du projet, explique que l'architecture joue un rôle essentiel dans la poursuite des objectifs du projet.

Enjeu n°1 : une gare fluide qui répond à l'augmentation de sa fréquentation

Pour répondre à cet enjeu, le projet a développé :

- ⊗ **Une entrée et une sortie principale** pour éviter les conflits de cheminement. Cela permet une meilleure organisation et un plus grand espace. L'entrée principale de la gare sera ainsi une vaste verrière ouverte sur la ville et qui donnera accès à la totalité des transports (transmanche, trains, métro, RER) via le hall des échanges qui intervient comme une plateforme de distribution.
- ⊗ **La création d'un hall des départs** à l'est de la gare existante, comprendra des passerelles desservant les quais Le hall des départs est un grand espace de près de 200 mètres de long, largement éclairé car plus haut que la toiture de la halle latérale de la gare historique. Le hall des départs a été pensé progressivement grâce à des simulations faites sur les déplacements des usagers. Par ailleurs, le quai transversal actuel deviendra le quai d'arrivée. Les passerelles ont été pensées en collaboration avec les Architectes des bâtiments de France afin de les intégrer au mieux dans la gare historique.
Aux extrémités du hall de départ : le hall nord est affecté au Thalys, le hall sud au train transmanche. L'espace dédié à ce dernier occupe deux mezzanines protégées par des verrières.

² <https://www.garedunord2024.fr/fr/>

Enjeu n°2 : une relation satisfaisante entre la gare souterraine et la gare de surface

Les cheminements entre les deux espaces ont été considérablement augmentés, le nombre d'ascenseurs et d'escalators a été multiplié par deux. Le passage entre les deux gares est rendu agréable grâce à une continuité dans l'éclairage et l'espace.

Une attention particulière est portée à la multimodalité :

- ⊗ **L'éco-station bus** : elle correspond à l'actuelle gare routière. Elle a été travaillée pour améliorer sa proximité avec la rue intérieure et le hall des départs. La gare routière est ouverte sur la rue du Faubourg Saint-Denis. La façade est en verre et travaillée par stratification avec les différents niveaux. La piste de trail court le long de la façade.
- ⊗ **La vélo-station** : elle est implantée au centre de la gare et accessible depuis la rue de Dunkerque et depuis la rue du Faubourg Saint-Denis et pourra accueillir 1200 emplacements..

Enjeu n°3 : une gare vivante et sûre

L'objectif est de faire une gare qu'on ne subit pas mais qu'on vit. Sur le côté de la gare historique, un bâtiment est créé qui rassemblera des activités tertiaires, commerciales, culturelles, sportives, des restaurants, etc. Toutes les activités seront réunies autour d'une grande nef mesurant entre 20 mètres et 15 mètres de large.

Dans une volonté de faire entrer la lumière, la nef est surplombée par une verrière. Elle distribue ensuite les quatre niveaux de la gare. En partie supérieure se trouveront des terrasses publiques, des jardins.

THEME N°2 : LA VÉGÉTATION

Michel DESVIGNE, paysagiste du projet, explique que le projet prévoit un véritable nouvel espace végétalisé dans la ville, d'une surface de 7700m². Il comprend deux enjeux majeurs :

- ⊗ Prendre en compte les contraintes techniques pour optimiser l'accès
- ⊗ Créer un milieu vivant qui ait un sens du point de vue écologique et capable d'anticiper des conditions climatiques particulières

De manière générale, certains espaces seront accessibles à tous, d'autres seront accessibles dans le cadre d'activité, et d'autres ne seront pas accessibles.

On accède au niveau 4 via deux accès principaux : depuis le parvis et depuis le centre de la gare. Les deux sont rendus accessibles pour les Personnes à mobilité réduite (PMR).

À l'extrémité nord se trouve une terrasse de près de 200 mètres de long. Le sol est constitué d'un mélange entre un plancher de béton et de végétation. Il s'agit d'une prairie thermophile d'une grande durabilité. Des plantes à fleurs seront sans doute ajoutées. Les éléments mobiliers et des éléments de jeux seront intégrés à cette structure.

Côté sud, on retrouve le même dispositif. Au niveau supérieur, la charge autorisée est plus importante, ce qui permet d'implanter un petit bois. On retrouvera donc à ce niveau une terrasse publique avec des restaurants, des clairières avec vue sur Paris, une mare où les écoles pourront amener leurs élèves, des éléments de jeux.

Sur le toit terrasse, le système de prairie thermophile est reproduit. On y trouvera également des plantes grimpanes.

THEME N°3 : LES VOLUMES

Denis VALODE, architecte du projet, explique que la hauteur des volumes est réglementée par le Plan local d'urbanisme (PLU) de la ville et que le gabarit du bâtiment est inférieur au volume autorisé par le PLU. Le projet actuel a une emprise plus réduite que ce qui était envisagé à la base. Dans sa partie la plus haute, le bâtiment projeté est moins haut que le bâtiment actuel. Par ailleurs, il se trouve à une distance qui varie de plus de 20 mètres à 35 mètres des bâtiments d'habitations.

De plus, sur la question de l'ensoleillement, les immeubles étant orientés nord/sud, ils seront ensoleillés matin et après-midi.

Il ajoute que, côté rue de Maubeuge, l'espace dédié au train transmanche sera agrandi. Par ailleurs, des immeubles de bureau seront construits au 110 bis et 112 rue de Maubeuge pour apporter de l'activité.

THEME N°4 : LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

Denis VALODE, architecte du projet, explique que les matériaux utilisés seront des matériaux traditionnels : fer, verre, pierre. La grande nef sera ainsi rendue plus lisible.

Sur la façade est, un travail est mené avec les Architectes des bâtiments de France pour faire fonctionner l'ancien et le nouvel ensemble.

La mise en valeur du patrimoine se donne aussi comme objectif d'accueillir les touristes de manière plaisante.

3. LA MAQUETTE 3D

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, présente la maquette 3D de présentation du projet.

Le public est invité à manipuler la maquette sur les bornes mises à disposition dans la salle.

4. ÉCHANGES

Michel BABUT, AUT-FNAUT Île-de-France, note que, si l'objectif est de fluidifier et de faciliter les cheminements dans la gare, l'idée de renvoyer les personnes qui attendent un départ vers l'est de la gare ne semble pas pertinente dans la mesure où cette partie accueille déjà 80% des flux de la gare au quotidien. Par ailleurs, il souhaite savoir comment sera entretenu le bâtiment et qui en aura la charge.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, explique qu'en effet, 80% des flux actuels sont concentrés sur le sud-est de la gare. Or, la fluidité sera améliorée pour l'ensemble de la gare. Il rappelle que le nombre d'escalators sera multiplié par deux et le nombre d'ascenseurs augmenté. Concernant l'entretien, il explique que l'entretien, des espaces intérieurs et extérieurs, sera assuré par la SEMOP. Seuls les espaces gérés par SNCF au titre de sa mission de service public ne seront pas à la charge de la SEMOP.

Pascal ROUSSERAU, copropriété du 193, se demande pourquoi les dimensions du projet sont aussi importantes.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, indique que les dimensions du projet sont moins importantes que ce qui est permis par le Plan local d'urbanisme de la ville et que le projet a été amendé pour maintenir au maximum la vue et l'ensoleillement. Toutefois, certaines fenêtres dans les immeubles de la rue du Faubourg Saint-Denis seront en effet susceptible de perdre la vue sur le Sacré-Cœur.

Marianne WOLF, copropriété du 193, s'inquiète des nuisances sonores causées par les travaux et demande ce qui est prévu pour les maîtriser. Par ailleurs, elle note que le projet EOLE a ébranlé les structures des immeubles de la rue du Faubourg Saint-Denis et souhaite savoir comment cette préoccupation sera pris en compte.

Denis VALODE, architecte du projet, précise qu'il n'y a pas de projet en excavation à proximité des immeubles. Le chantier de la Gare du Nord n'entraînera aucune perturbation de ce genre.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, ajoute qu'un référé préventif sera mis en place. Il s'agit d'un état des lieux établi par la SEMOP sous encadrement judiciaire en présence d'un expert nommé. Cette procédure vise à l'état des avoisinants et à identifier les éventuels dégradations pouvant être causés par un chantier. D'autres mesures de maîtrise des risques seront mises en œuvre et le sujet sera abordé lors de la réunion publique du 2 avril consacrée aux travaux.

Joëlle LAUDY, riveraine, note qu'aucune étude de marché n'a été présentée concernant l'installation de commerces. Par ailleurs, concernant la circulation des bus, elle se demande comment sera gérée l'entrée et sortie des bus rue du Faubourg Saint-Denis.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, explique que le projet n'est pas un projet de centre commercial mais fait l'équilibre entre plusieurs types d'activité : culture, loisirs, restauration, activités tertiaires, etc. Par ailleurs, compte-tenu des études de marché, le projet aurait pu se permettre d'être deux voire trois fois plus important en termes d'offre commerciale. Concernant l'éco-station bus, celle-ci fait l'objet d'une étude de faisabilité de la RATP et d'Ile-de-France Mobilités, en discussion avec la Préfecture de Paris, la Préfecture de police et la Ville de Paris.

Paul Arnaud souhaite savoir quel est le coût du projet et comment est assuré son financement. Il fait le lien avec le projet de gare de Stuttgart pour lequel le budget est dépassé. Il demande également quand vont débiter les travaux.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, indique que le financement est assuré à 100% par la SEMOP (détenue à 66% par CEETRUS et 34% par SNCF Gare & Connexions). L'intégralité des fonds propres est apportée par l'opérateur privé CEETRUS. Par ailleurs, aucune garantie n'est demandée à aucun acteur public en cas de dépassement de budget. Il précise que le coût d'investissement s'élève à 600 millions d'euros.

Mme COMIN signale que le quartier est particulièrement saturé par tous les modes de circulation routière. Par ailleurs, elle fait remarquer que la cour située à l'ouest de la gare, là où se trouve la file pour les taxis, comprend un large espace qui n'est pas utilisé.

Frédéric CHOUZENOIX, SEMOP, explique que, d'après les études menées, il n'y a pas suffisamment de résistance au sol à cet endroit pour y intégrer de nouvelles constructions.

Lionel Favier souhaite savoir quel est le grand bâtiment recouvert de panneaux photovoltaïques et ce pourquoi il est prévu. Il souhaite savoir s'il n'est pas possible, à partir de ce bâtiment, de réaliser une passerelle pour assurer une connexion avec le métro La Chapelle ou de prolonger la rue intérieure. Par ailleurs, à l'endroit de l'extension prévue pour le train transmanche, il demande s'il est envisageable d'y installer une vélo-station car d'après lui, les 1200 places déjà prévues ne suffisent pas.

Denis VALODE, architecte du projet, explique que le bâtiment désigné par la question est la salle événementielle qui entre dans la dimension culturelle du projet et participe à la mixité des activités proposées. Concernant l'éventuel prolongement de la nef, si celle-ci est envisageable à long terme elle ne fait pas partie du projet. Sur la question des vélo-stations, si le projet prévoit 1200 places, il sera étudié l'installation d'autres vélo-stations aux abords de la gare.

Aude Landy-Berkowitz, SEMOP, ajoute que l'objectif est de développer de nouveaux usages de la gare et d'effacer la barrière urbaine créée par les voies.

Frédéric CHOUZENOIX, SEMOP, indique que, pour améliorer les abords de la gare, un travail est mené conjointement par la SEMOP, la Ville de Paris, Ile-de-France Mobilité, SNCF Gare & Connexions. Il fait savoir que la SEMOP et la Ville de Paris sont en train d'étudier la mise en place d'un projet urbain partenarial qui permettra d'investir des millions d'euros dans les abords de la gare.

Danielle MARTY note que le projet va tripler la surface de la gare actuelle. Par ailleurs, elle pense que l'arrivée des commerces va perturber la vie du quartier. De plus, elle estime que les matériaux utilisés sont « froids » et demande comment pousseront les végétaux sur des surfaces bétonnées.

Denis VALODE, architecte du projet, explique que les matériaux utilisés sont des matériaux traditionnels de l'architecture des gares. Cela permet de respecter le patrimoine tout en proposant une architecture contemporaine.

Michel DESVIGNE, paysagiste, explique que la végétation choisie avec la Ville de Paris ne demande que très peu de terre, à l'exception du bois créé.

Aude Landy-Berkowitz, SEMOP, ajoute que cela permet d'apporter une végétalisation importante et de la rendre accessible dans un quartier où il y a très peu d'espaces verts.

Péroline BOUSQUET, riveraine, pense que la façade qui donne sur la rue du Faubourg Saint-Denis n'est pas réussie. Par ailleurs, elle estime que la piste de trail est un gadget. Elle souhaite également faire remarquer que les habitants des banlieues qui transitent par la Gare du Nord ne sont pas représentés dans le projet.

Frédéric CHOUZENOIX, SEMOP, rappelle que le projet intègre la population francilienne, une partie de celle des Hauts-de-France et de la Picardie. Il rappelle la dimension inclusive du projet qui souhaite apporter des solutions pour les riverains, les parisiens tout comme les banlieusards. Un programme d'action est mené en parallèle pour rapprocher Paris et la banlieue.

Kamel SLIMANI, habitant du Val-d'Oise, se dit d'accord avec la proposition de Denis Valode de créer une gare qu'on ne subit pas mais qu'on vit. Il note que le projet propose une dimension

d'échange et d'ouverture. Il fait savoir qu'il encourage le projet et félicite les intervenants. Il demande quelle est la plage horaire d'ouverture des espaces dédiés au sport.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, indique que les espaces sportifs devraient être ouverts entre 7/8h du matin et 23h.

Alain GRORICHARD souhaite des détails concernant les lieux d'attente pour le départ des trains.

Denis VALODE, architecte du projet, précise que, dans le projet, la notion d'attente est élargie. Il y a différents types d'attente. Aussi, la surface du niveau 1 a été doublée et permet de répartir l'attente. Par ailleurs, les lieux de restauration seront optimisés de manière à améliorer le temps d'attente.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, ajoute que près de 1000 places assises dédiées à l'attente seront créées. De même, les espaces de la gare seront utilisés pour éviter aux usagers d'attendre devant les panneaux comme c'est le cas actuellement. Le digital sera également utilisé pour fluidifier tous les cheminements.

Nathalie LEQUEUX, habitante du 191 rue du Faubourg Saint-Denis, signale que les cours présentes dans les bâtiments de la rue du Faubourg Saint-Denis n'apparaissent pas sur les plans projetés. Elle signale également l'existence d'un théâtre et d'une piscine dans le quartier. Par ailleurs, elle pense que les espaces végétalisés pourraient être implantés au sol et non pas en hauteur.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, explique que la projection est schématique et ne fait pas apparaître les cours.

Denis VALODE, architecte du projet, ajoute que les cours ne sont en aucun cas impactées par le projet.

Concernant la vie du quartier, **Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, indique que la vie actuelle du quartier est bien prise en compte. Le projet se donne comme objectif de l'enrichir davantage.

Chafik AIROUD, usager quotidien du RER D, fait part de son enthousiasme vis-à-vis du projet et félicite l'effort architectural. Il souhaite des précisions concernant l'amélioration des flux pour les usagers du RER D. Il demande également quel est le bilan écologique du projet à terme.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, précise que le nombre d'escalators sera doublé et le nombre d'ascenseurs augmenté. Cinquante escalators seront créés. Par ailleurs, des accès directs seront créés entre le RER et le hall des départs.

Concernant l'aspect écologique, le projet se veut exemplaire en matière de développement durable. Les meilleures certifications sont recherchées.

Aurélien JOGA demande si un dispositif est prévu pour éviter les épanchements d'urine car cela risque d'avoir des conséquences sur la piste de trail.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, indique que les sanitaires actuels seront conservés et que de nouveaux pourraient être créés. L'accès à la piste de trail sera contrôlé.

Gérard LAUDY souhaite savoir si une amélioration est prévue entre La Chapelle et la Gare du Nord.

Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP, explique que la RATP a lancé des études à ce sujet et doit avancer pour trouver des solutions.

Mme COMIN souhaite savoir si des douches sont prévues pour les usagers de la vélo-station.

Frédéric CHOUZENOIX, SEMOP, indique qu'un dispositif de services et de commerces est prévu dans le cadre de la vélo-station. De même, l'idée de la mise à disposition de douches est à l'étude.

5. CONSULTATION DES BORNES INTERACTIVES PROPOSANT UNE IMMERSION DANS LA MAQUETTE DU PROJET

SUR LA MAQUETTE 3D :

De manière générale, les participants ont montré un fort intérêt pour la maquette 3D du projet de la Gare du Nord 2024. L'expérience d'utilisation de la maquette a ainsi été saluée à plusieurs reprises.

Quelques participants ont demandé d'ailleurs si cette maquette sera mise à disposition du grand public, notamment sur le site internet du projet.

Représentant de la SEMOP : Les caractéristiques techniques de la maquette 3D présentée pendant la réunion ne permettent pas pour l'instant une mise en ligne sur le site internet du projet. Cette maquette 3D sera néanmoins mise à disposition du public au sein de la Maison du projet qui sera installée. Il est par ailleurs rappelé, qu'au stade de la concertation, les aménagements proposés dans la maquette sont amenés à évoluer.

SUR LES ACCES A LA GARE :

Une question est posée quant au maintien du tunnel de Maubeuge.

Représentant de la SEMOP : Tous les accès actuels de la gare seront maintenus. L'accès via le tunnel de Maubeuge sera donc conservé.

Une participante se demande comment se fera l'accès au jardin depuis la rue du Faubourg Saint-Denis.

Représentant de la SEMOP : L'accès se fera par le hall des départs, puis par les escalators.

Des interrogations ont été formulées concernant les emplacements des bornes de taxis. Un participant souhaiterait que l'accès aux taxis puisse se faire à différents endroits autour de la gare et ne soit pas restreints à la seule cour des taxis prévue dans le projet.

Représentant de la SEMOP : Le positionnement des stations de taxis sera précisé en concertation avec les autres projets connexes à celui de la gare, notamment ceux portés par la Ville de Paris.

La question de l'accès au RER a également été évoquée. Un participant souhaite connaître les modalités d'accès au RER.

Représentant de la SEMOP : L'accès aux lignes du RER B et D s'effectuera, comme dans la situation actuelle, par le biais de trémies situées dans le hall des départs. Une attention toute particulière sera donnée pour éviter autant que possible les croisements de flux. Il est rappelé que le nombre d'escalators seront par ailleurs doublés à l'échelle de la gare.

Une participante demande si l'emplacement de la gare routière sera modifié.

Représentant de la SEMOP : La gare routière conservera le même emplacement.

Des interrogations ont été formulées concernant les emplacements des bornes de taxis. Un participant souhaiterait que l'accès aux taxis puisse se faire à différents endroits autour de la gare et ne soit pas restreint à la seule cour des taxis prévue dans le projet.

Représentant de la SEMOP : Le positionnement des stations de taxis sera précisé en concertation avec les autres projets connexes à celui de la gare, notamment ceux portés par la Ville de Paris.

SUR LES USAGES PROPOSES PAR LE PROJET :

Une participante se demande s'il sera possible d'utiliser la piste de trail pour de la marche.

Représentant de la SEMOP : Les usages n'étant pas arrêtés, ils seront définis au regard des besoins exprimés. L'objectif sera néanmoins de ne pas créer de conflits d'usages entre les différents utilisateurs de la piste.

Une personne demande si le parc prévu dans le projet de la gare du Nord est plus ou moins grand que celui situé au-dessus de la gare Montparnasse.

Représentant de la SEMOP : La superficie du parc situé au-dessus de la gare Montparnasse est plus grand que celui prévu en toiture de la gare du Nord.

Une participante souhaite savoir comment seront définis les usages du toit de la gare et s'il s'agira au final d'un parc ou d'une zone dédiée aux activités sportives.

Représentant de la SEMOP : Il est rappelé qu'un atelier sera organisé le 27 mars 2019 pour traiter la question des usages de la gare, l'objectif étant que l'offre qui sera faite puisse profiter au plus grand nombre et correspondre aux besoins exprimés.

Un participant à la réunion souhaite en savoir plus sur le « food court » et sur le type d'enseignes prévues.

Représentant de la SEMOP : Le « food court » correspond à plusieurs espaces au sein de la gare qui seront dédiés aux activités de restauration. A ce stade du projet, les enseignes qui composeront le « food court » ne sont pas encore connues.

SUR LES CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES DU PROJET :

La hauteur des bâtiments de la gare a suscité quelques interrogations de la part des riverains présents lors de la réunion. Il est notamment question de la vue sur le Sacré Cœur depuis certains appartements de la rue du Faubourg Saint-Denis qui ne sera plus possible avec le projet soumis à la concertation. Les riverains qui se sont exprimés à ce sujet expliquent, qu'au-delà de la perspective sur le Sacré Cœur, le principal est de conserver une vue qui soit la plus dégagée possible.

Représentant de la SEMOP : la distance entre les bâtiments riverains et la gare sera comprise entre 20 et 35 mètres afin de garantir un dégagement et limiter le vis-à-vis.

Un participant demande si les terrasses seront ouvertes à tous.

Représentant de la SEMOP : certains espaces sont accessibles à tous et d'autres accessibles dans le cadre d'activités.

SUR LA VOIRIE ET LA CIRCULATION :

Une participante souhaite qu'une solution soit trouvée pour investir l'espace qui se trouve devant l'Atrium, actuellement dédié à la file taxi et qui rencontre de gros problèmes de saturation.

Représentant de la SEMOP : le projet ne prévoit pas d'aménagements à cet endroit car non inclus dans le périmètre du projet

SUR LES TRAVAUX :

Un participant demande quand débiteront les travaux.

Représentant de la SEMOP : il est précisé que les travaux pourraient débiter en 2020.

6. CONCLUSION

Aude Landy-Berkowitz remercie les participants pour leur présence. Elle explique que toutes les questions et suggestions trouveront réponse pendant ou à l'issue de la concertation. Elle invite le public à participer à la réunion sur les usages prévues le 27 mars et annonce les réunions à venir.