

# RÉUNION CONDUITE DES TRAVAUX MARDI 2 AVRIL 2019

## COMPTE - RENDU

Durée de la réunion : 1h35  
88 participants

Le diaporama projeté en séance est en ligne et accessible à tous sur le site internet [www.garedunord2024.fr](http://www.garedunord2024.fr)

\*\*\*

### 1. INTRODUCTION

**Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur de la réunion**, présente les intervenants de la réunion du jour qui porte sur la conduite des travaux :

- ⊗ Frédéric CHOUZENOUX, directeur du développement et des programmes, SEMOP
- ⊗ Gilles-Thomas FAROUX, Directeur de projet ARC PM, assistant à Maitrise d’Ouvrage
- ⊗ Shiva Barimani, Directrice de programme, SEMOP
- ⊗ François DESMAZIERE, tiers indépendant

Il rappelle que la concertation - préalable au dépôt du permis de construire - se tient jusqu’au 18 avril et se déroule à travers plusieurs modalités : visites de la gare, réunions thématiques, etc. (Cf. page 3 du diaporama en annexe).

**François DESMAZIERE** explique qu’il est un tiers indépendant de la SEMOP dont le rôle est :

1 - Observer la façon dont se passe la concertation

- ⊗ Veiller à ce que l’information diffusée soit accessible, de qualité, sincère
- ⊗ Veiller à ce que les engagements pris soient respectés

2 - Rendre compte de la concertation en produisant son propre bilan

3 - Etre artisan du dialogue. Il est à disposition des parties prenantes pour échanger sur le projet si elles le souhaitent.

Il précise être attentif, dans le cadre de la réunion, aux questions du public, comment elles sont écoutées, entendues et aux réponses qui seront apportées.

**Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur de la réunion**, rappelle que le public dispose de plusieurs moyens pour poser une question/ faire part d’une contribution, soit via la plateforme contributive du site internet ou par mail.

Il présente ensuite le déroulé de la réunion :

1 / Présentation du projet ;

2/ Le calendrier et le phasage ;

3 / L'organisation du chantier ;

4 / Les mesures pour limiter les impacts. Il indique que la Société du Grand Paris a été invitée par la SEMOP pour présenter la manière dont se déroulent les chantiers du Grand Paris Express, dont la gestion des nuisances, le dialogue avec le public ;

5 / Temps d'échange.

## 2. LA PRÉSENTATION DU PROJET

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, rappelle les ambitions du projet :

- ⊗ Être positif pour les voyageurs, les usagers, les riverains ;
- ⊗ Être exemplaire dans la conduite des travaux en faisant tout pour garantir la continuité de l'exploitation de la gare pendant le chantier, ce qui suppose de maintenir le dialogue avec les usagers, les riverains et les partenaires (SNCF, Ile-de-France Mobilités, Ville de Paris).

Les mesures qui sont présentés dans le cadre de la réunion sont des hypothèses développées par la SEMOP et qui seront à acter avec la Ville de Paris mais également avec la SNCF. Des études de flux (camions de livraison mais aussi voyageurs à l'intérieur de la gare, par exemple) viendront confirmer/infirmes ces hypothèses.

Le projet s'insère dans un quartier dynamique en termes de projets :

- ⊗ La promenade urbaine, sur le boulevard de la Chapelle, en cours de finalisation
- ⊗ Les travaux de l'hôpital Lariboisière (livraison 2023)
- ⊗ La liaison gare du Nord / Gare de l'Est (livraison 2023)
- ⊗ Réaménagement des abords de la gare porté par la Ville (livraison concomitante au projet gare du Nord 2024)

Tout ceci nécessite une coordination particulière. Un partenariat est en cours d'élaboration avec l'hôpital Lariboisière notamment pour recourir à un coordonnateur de chantier que l'on appelle « OPC urbain » (*Cf. page 8 du diaporama*), qui permettra d'avoir une gestion centralisée des flux de logistique et de faire en sorte que les camions de chantier de Lariboisière et de gare du Nord n'arrivent pas tous en même temps.

## 3. CALENDRIER ET PHASAGE

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP** et **Gilles-Thomas FAROUX, ARC PM, Assistant à Maitrise d'Ouvrage**, décrivent les 5 grandes zones d'intervention (*Cf. pages 10 à 26 du diaporama*) sont les suivantes :

### ⊗ **Zone 1 - Terminal des départs (décembre 2019 – mars 2024)**

Après une phase de travaux préparatoires réalisés par la SNCF, les travaux de la SEMOP commenceront en décembre 2019 : démolition de la rampe suivie de l'extension de la dalle de la gare routière existante. Cette extension se fera au Nord et à l'Est. Commencera ensuite la construction du terminal sur l'emprise de la dalle routière.

### ⊗ **Zone 2 - Construction des passerelles d'accès aux quais (janvier 2021- juin 2022)**

Les travaux seront réalisés en même temps que les travaux d'élévation du terminal de départ. Les passerelles seront réalisées en 2 étapes (Cf. page 17 du diaporama) :

- Première étape : création des piliers sur les quais
- Deuxième étape : « lançage » des modules (le tablier) des passerelles sur les piliers, depuis le niveau N+1 du futur terminal des départs. Les tabliers seront assemblés et lancés depuis la dalle de la gare routière sur les piliers.

### ⊗ **Zone 3 - Travaux terminal transmanche (avril 2020 - décembre 2021)**

2 natures de travaux :

- Extension du terminal actuel et création de nouvelles surfaces ;
- Travaux de réaménagement des volumes actuels.

### ⊗ **Zone 4 – Ecostation bus (décembre 2019 à mars 2024)**

Il y a aura 3 phases principales de travaux :

- Réorganisation - Phase de fonctionnement transitoire (décembre 2019 – juin 2021). Pendant cette phase, l'emprise de la gare routière va devoir être réduite. La SEMOP vérifie auprès des partenaires (RATP, Ile-de-France Mobilités, Préfecture) que cela ne pose pas de problème d'exploitation. Pendant les travaux, les accès aux trains depuis la gare routière seront maintenus.

- Seconde phase de fonctionnement transitoire (juillet 2021 à août 2023). À partir de juillet 2021, la surface de l'ecostation sera à 80% de sa surface définitive.

- 3<sup>ème</sup> phase : configuration définitive à septembre 2023 jusqu'à la fin des travaux.

### ⊗ **Zone 5 - Les immeubles de bureaux 110 bis et 112 rue de Maubeuge (avril 2020 - janvier 2026)**

Ces travaux sont réalisés en 2 phases. La première concernera le 110 bis (avril 2020 - avril 2022) tandis que la deuxième concernera le 112 (janvier 2024 – janvier 2026). Il s'agit d'opérations de démolition – reconstruction.

## 4. L'ORGANISATION DU CHANTIER

(Cf. pages 28-31 du diaporama).

La définition des flux entrants et sortants du chantier sont en cours d'élaboration. Il est prévu pour l'instant :

- ⊗ Les flux entrants proviendront du boulevard périphérique, emprunteront boulevard Ornano, boulevard Barbès puis la gare ;
- ⊗ Les flux sortants emprunteront la rue Max Dormoy et la rue de La Chapelle pour rejoindre le boulevard périphérique.

Deux aires de livraison sont envisagées :

- ⊗ Rue de Maubeuge. Les camions arriveront depuis le boulevard de La Chapelle ; emprunteront la rue de Maubeuge puis repartiront par la rue Ambroise Paré.
- ⊗ Au niveau du 39 boulevard de La Chapelle, qui sera la zone de livraison principale. Les entrées et sorties de camions se feront via la voie logistique existante

De manière conservatoire, la SEMOP envisage aussi une sortie supplémentaire des camions par la rue du Faubourg Saint-Denis, mais uniquement sous horaires aménagés.

Afin de réduire les flux de transport, la SEMOP envisage de recourir un maximum à la filière sèche qui consiste à favoriser l'utilisation de matériaux préfabriqués en usine ou en atelier, les entreprises n'ayant plus qu'à assembler les pièces sur site ensuite. Par opposition, la filière humide consiste à réaliser le coulage béton sur place pour réaliser la base de la structure. Le recours à la filière sèche permet de réduire les flux de transports mais également d'optimiser les temps de construction.

En ce qui concerne l'installation des bases chantier, au stade des discussions actuelles avec la ville de Paris, il est prévu :

- ⊗ Une base principale, avec accès depuis le 39 boulevard de La Chapelle, qui se situera à l'intérieur des limites de propriété de la gare ; elle devrait être mise en place à partir de fin 2019.
- ⊗ A partir du second semestre 2020, une deuxième base vie chantier devrait voir le jour rue de Maubeuge, vers l'immeuble l'Etoile du Nord (sous réserve des échanges avec la Ville).

## 5. LES MESURES POUR LIMITER LES IMPACTS

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP** présente les engagements de la SEMOP en phase chantier :

- ⊗ Préserver l'ensemble des accès et des cheminements de la gare ;
- ⊗ Garantir la visibilité et l'accessibilité des commerces présents dans et autour de la gare ;
- ⊗ Adopter des mesures anti-bruit et anti-poussière ;
- ⊗ Continuer le dialogue avec les riverains, tout au long du chantier, grâce à une information continue et un dispositif de communication qui sera mis en place.

**Gilles-Thomas FAROUX, ARC PM, Assistant à Maitrise d'Ouvrage**, donne ensuite quelques exemples de méthode de sécurisation en gare pendant les travaux :

- ⊗ L'angle sud-est de la gare, très fréquenté. Pour assurer une complète sécurité des usagers, il est envisagé de sécuriser toutes les zones de travaux avec un « platelage », sorte de boîte géante, qui servira de protection pour les passants à proximité de la zone de travaux qui se dérouleront au-dessus de cette boîte. Il s'agit également d'assurer une étanchéité durant toute la durée des travaux. Ce dispositif a déjà été mis en place dans des grandes gares parisiennes.
- ⊗ Une signalétique exhaustive provisoire sera mise en place pour informer les publics et les guider au mieux pendant les travaux.

Le chantier comporte peu de travaux de démolition (*Cf. page 35 du diaporama*) dans la gare. Ils seront réalisés avec des méthodologies faiblement émettrices d'ondes vibratoires. En complément, des écrans acoustiques mobiles seront déployés à la source de l'émission pour absorber les ondes sonores.

En ce qui concerne les travaux de démolition rue de Maubeuge, la SEMOP utilisera une méthode traditionnelle dite « par grignotage » en utilisant des machines appelées « croqueuses ». Compte tenu de la proximité des riverains et de l'hôpital, une tolérance 0% en matière d'émission de poussière sera appliquée. Pour ce faire, seront utilisés soit des

canons à eau, soit des machines de chantier équipées de lances à eau pour rabattre les poussières. Des écrans à poussières mobiles pourront aussi être employés.

Enfin, bien que le projet ne nécessite pas de terrassement, par mesure de prévention, des systèmes de nettoyage seront mis en œuvre à la sortie des bases chantier.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, explique qu'une communication de chantier sera mise en place pour égayer ce dernier et apporter de l'information (Cf. exemples pages 38-39 du diaporama).

Le dispositif d'information prévu à ce jour comprend :

- ⊗ Une **Maison du Projet** tout au long des travaux, qui sera localisée dans l'immeuble de l'ancienne Poste. Elle ouvrira à la fin 2019. En attendant, une maison du projet provisoire va être ouverte très prochainement au droit du quai transversal. Les usagers y trouveront des informations sur le chantier, son calendrier et le projet en tant que tel.
- ⊗ Un **site internet** évolutif et en permanence adapté à l'information travaux.
- ⊗ Une **application** comprenant le magazine du projet, des Flash Infos, le calendrier des travaux, les rappels des réunions, activités et comités de dialogue pour la préfiguration des nouveaux espaces.
- ⊗ Un **lien permanent entre le public et le chantier** sera organisé avec visites de chantier, numéro vert, adresse mail de contact, information continue.
- ⊗ Une **signalétique adaptée et évolutive** ainsi qu'un affichage important des informations à connaître dans les espaces de circulation SNCF / RATP.

## 6. INTERVENTION DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Isabelle Rivière, Directrice des relations territoriales, présente les mesures d'accompagnement des chantiers du Grand Paris Express.

- ⊗ **Les mesures de prévention des nuisances** : installation de palissades acoustiques ; capotage des sources sonores ; calfeutrage du bruit des machines à la source avec des matelas acoustiques ; ventilateurs avec piège à son ; boîtier dit « cri du lynx » qui s'installe sur les camions pour amoindrir les « bips » de recul en les remplaçant par un crissement.
- ⊗ **Les mesures d'accompagnement sont gérées au cas par cas par une « unité riverains »** pour trouver les solutions les plus adaptées aux besoins de ces derniers. Les mesures d'indemnisation sont traitées par le service juridique.
- ⊗ Création d'un **médiateur** pour gérer les conflits et trouver une solution à l'amiable.
- ⊗ **L'installation des base vie** : la SGP regarde systématiquement quelles sont les activités/machines les plus bruyantes et réfléchit où les placer pour qu'elles soient le plus éloignées possible des habitations.
- ⊗ **Réalisation de dossiers « bruit »** : mesures du bruit avant le démarrage du chantier et pendant le chantier ; installation de sonomètres pour vérifier que les entreprises du chantier appliquent bien les horaires indiqués pour exécuter leur travail.
- ⊗ **Création de zones tampons** éloignées du chantier où stationnent les camions.



📌 **Dispositif d'information :**

- > Organisation de nombreuses réunions de quartier ou à l'échelle d'une ville ou encore chez les habitants pour pouvoir mieux comprendre leurs problématiques ;
- > Des visites de chantier ;
- > Des agents de proximité à disposition que l'on peut joindre par téléphone ;
- > Formulaire de contact sur internet ;
- > Maisons des projets
- > Des films pédagogiques
- > Un dispositif d'information innovant : « [la météo des chantiers](#) ». Il s'agit d'une application disponible sur smartphone pour savoir quand il y aura du bruit et donc aider les riverains à s'organiser / à mieux anticiper. Elle est développée avec Bruitparif, à l'aide de capteurs. La SGP fait le relai de ce dispositif, notamment à l'aide de webcams qui permettent de voir le chantier.

## 7. TEMPS D'ÉCHANGE

**Michel BABUT, AUT/FNAUT**, fait remarquer que le chantier, qui a lieu dans une gare, n'utilise pas les voies ferrées pour acheminer les matériaux de construction. Il souhaiterait savoir si la construction des passerelles au-dessus des voies/quais ne va pas entraîner la fermeture de ces derniers au fur et à mesure de l'avancement du chantier. Par ailleurs, il demande si la RATP a validé les 3 configurations progressives (2 étapes provisoires et la définitive) de la gare routière. Enfin, la construction du bâtiment R+5, qui se situera au-dessus des voies du TRANSILIEN et des voies de RER, va forcément créer des interférences, ne serait-ce que pour poser les fondations du bâtiment, avec des risques non négligeables compte-tenu des tunnels des RER qu'il est important de laisser en bon fonctionnement pendant les travaux. Il souhaite donc connaître les conséquences du chantier sur le fonctionnement des trains et quelles mesures de précaution vont être prises.

**Alexandre DUBOIS, riverain** souhaiterait savoir comment la SEMOP compte s'y prendre pour faire circuler des camions de chantier alors que la circulation est déjà extrêmement dense, notamment sur la rue du Faubourg Saint-Denis. Il pense que cela va être extrêmement difficile. Il se demande donc pourquoi ne pas avoir pensé à utiliser les voies ferrées pour évacuer les déblais.

**Sur le sujet de l'utilisation des voies ferrées pour le transport de matériaux de chantier, Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP** répond que cela n'est pas possible car au quotidien 2 200 trains circulent dans la gare du Nord et il n'y a pas suffisamment de réserves de faisceaux ferrés pour ajouter de nouveaux trains logistiques. La priorité est donnée aux trains de voyageurs.

**Concernant l'incidence des travaux sur la circulation des trains**, il explique que lors des travaux à proximité ou sur les voies ferrées, comme lors de la construction des passerelles, il sera nécessaire de procéder à des interceptions de circulation pendant quelques heures sur une voie, voire même condamner des quais. Il y aura des perturbations de circulation, mais pas de suppression de trains.

**Quant à la gare routière**, il indique que les plans sont travaillés avec la RATP qui réalise des études pour s'assurer que l'exploitation des lignes de bus soit maintenue. Le schéma présenté en séance permet ce maintien. Ensuite, le schéma est validé par la Ville de Paris, la Préfecture et Ile-de-France Mobilités. Les échanges sont donc en cours.

**Sur le sujet des fondations, Frédéric CHOUZENOUX**, confirme que le tunnel du RER B passe bien sous le futur terminal des départs mais le projet a été conçu afin qu'il soit préservé de toute intervention de travaux et donc que les travaux ne nécessitent pas d'interruption de trafic.

**Sur le sujet de la circulation sur la rue du Faubourg-Saint-Denis**, il indique que les camions, pour arriver sur le chantier, devront passer sur une base logistique « tampon » située à proximité de la gare. Un « homme trafic » sera en charge de réguler les flux en autorisant ou non les camions à quitter la base.

Alexandre DUBOIS souhaiterait également savoir comment va faire la SEMOP pour intégrer les avis/propositions, émis pendant la concertation, dans le projet alors que le permis de construire va être déposé dans moins de 30 jours.

**Frédéric CHOUZENOUX et Shiva BARIMANI, SEMOP**, expliquent qu'un bilan de la concertation, regroupant tous les observations/propositions émises, va être rédigé très rapidement. Le 18 avril prochain, suite à ce bilan, la SEMOP rendra sa décision et indiquera ses engagements. Tout ce qui pourra être intégré au permis de construire avant son dépôt, le sera.

**Gérard LAUDY, riverain**, souhaiterait savoir ce que cela signifie des « camions qui circulent en horaires aménagés ».

**Gilles-Thomas FAROUX, société ARC-PM, AMO de la SEMOP**, explique que les horaires aménagés pour la sortie des camions rue du Faubourg Saint-Denis signifient qu'ils circuleront en dehors des heures de pointe des bus (7h30-9h30 /17h30-19h30).

**Danielle ESCANDE, riveraine**, souhaite savoir ce qu'il va advenir de la verrière actuelle.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, explique que la verrière sera démontée et reconstruite dans un autre lieu. La SEMOP est en pleine réflexion avec la SNCF et son architecte pour identifier ce lieu.

**Nathalie LEQUEUX, habitante du 191 rue du Faubourg Saint-Denis**, comprend que l'ouverture au Nord, contrairement à ce qui a été présenté lors de la réunion « Architecture », où il a été dit que le projet restait ouvert, ne sera pas possible.

**Shiva BARIMANI, SEMOP**, explique que ce qui est présenté en séance, c'est le projet initial, qui n'intègre donc pas les observations du public sur l'aménagement éventuel de la façade nord. La SEMOP les a bien entendues et précisera, le 18 avril, à la clôture de la concertation, les solutions envisagées pour prendre en compte ces demandes d'aménagement au Nord.

**Jean-Baptiste POINCLOU, le modérateur** réprecise les prochaines étapes : le 12 avril, lors de la réunion de synthèse, la SEMOP présentera les premiers enseignements qu'elle tire de la concertation ; le 18 avril, la SEMOP, dans une déclaration publique, indiquera les modifications éventuelles qu'elle apporte à son projet.

**François DESMAZIERE, tiers indépendant**, complète l'explication en indiquant que le 18 avril n'est pas une date butoir où le dialogue s'arrêterait.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, confirme que la SEMOP s'est engagée à maintenir le dialogue avec les riverains.

**Ruth GROSRIECHARD, du collectif « Riverains Lariboisière –Gare du Nord »** souhaiterait savoir ce qu'il est prévu pour la circulation des camions en horaires aménagés au niveau de la rue de Maubeuge, mais également boulevard de La Chapelle, rue Max Dormoy, des secteurs où la circulation est dense constamment. Elle demande qu'une attention particulière soit portée aux riverains car, malgré toutes les mesures protectrices proposées, ils vont subir des nuisances très importantes à cause du ballet des camions.

**Un riverain, habitant rue Saint-Vincent de Paul**, souhaite savoir comment vont être gérés en même temps les travaux de la gare et ceux de l'hôpital Lariboisière.

**Frédéric CHOUZENOUX et Shiva BARIMANI, SEMOP**, rappellent que les flux de camions seront gérés par un ordonnateur/coordonnateur entre les différents chantiers, notamment entre celui de l'hôpital Lariboisière et celui de la gare du Nord qui auront lieu en même temps. La SEMOP a travaillé avec l'hôpital en mettant en place un comité de suivi, en amont de la désignation du coordinateur, afin que les principes d'intervention et le phasage prévus soient coordonnés entre les 2 équipes. Ce travail de coordination se poursuivra tout au long des deux chantiers.

**Une riveraine habitant au 189 rue du Faubourg Saint-Denis** souhaite savoir ce qu'il est prévu pendant les travaux pour minimiser la pollution de l'air (poussières) et si une pollution est constatée, comment et avec qui les riverains pourront interagir.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, explique que la filière sèche limitera les émissions de poussières, qu'il y aura des canons à eau pour rabattre ces dernières mais aussi des bâches anti-poussières. Tout cela permettra de limiter l'émission et la propagation des poussières. Il indique un ordre de grandeur du nombre de camions qui circuleront par jour : entre 10 à 20.

**Marta GAZEAU, habitante de la rue de Compiègne** demande si les travaux auront lieu majoritairement la nuit ou pas et ce qui sera fait pour le bruit.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, confirme qu'un dossier bruit sera constitué, avec des outils de mesure, sur le même modèle de ce qui a été présenté par la Société du Grand Paris. **Gilles-Thomas FAROUX, société ARC-PM**, AMO de la SEMOP, explique que les travaux qui auront un impact sur le domaine ferroviaire seront réalisés de nuit (réalisation des appuis et des travaux de lancement des passerelles ainsi que ceux de l'extension de la dalle de la gare routière). Le reste des travaux sera réalisé de jour, dans des horaires normaux de chantier (exemple, la réalisation du terminal des départs). En ce qui concerne le niveau de bruit des travaux de nuit, **Shiva BARIMANI, SEMOP**, précise qu'ils seront réalisés à l'intérieur de la gare, sous la halle historique, zone d'interventions importantes, et donc, a priori, cela permettra de restreindre l'impact sonore du chantier pour les riverains.

**Bengaly DENFAKHA, du conseil citoyen du 10<sup>e</sup> arrondissement**, souhaiterait savoir ce qui sera entrepris pour soutenir l'emploi local dans le cadre des travaux car le quartier est classé prioritaire dans le cadre des politiques de la Ville.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, indique que la SEMOP signera une convention emploi avec les structures locales d'aide à l'emploi, pour favoriser notamment le recours à des heures d'insertion, c'est-à-dire aider des personnes qui sont à la recherche d'un emploi d'en trouver un sur le chantier. Les entreprises qui interviendront sur le chantier devront suivre cet engagement de la SEMOP.

**Jérôme DE GERMAIN, habitant du 18<sup>e</sup> arrondissement**, voudrait avoir des détails sur ce qui sera mis en place pour garantir une bonne circulation des piétons pendant les travaux, de jour et de nuit ; et souhaite savoir ce que la SEMOP compte faire en matière de signalétique / fléchage et pour le déplacement des personnes à mobilité réduite. Il souhaite savoir si un personnel de nuit sera présent pour aider les usagers.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, indique que les cheminements piétons resteront viables de jour comme de nuit pendant les travaux. Les déviations d'itinéraires seront clairement indiquées, fléchées, une information sera produite sur le site internet et disponible à la Maison du projet où seront expliquées les grandes phases de travaux. Les circulations dans la gare réservées pour les PMR seront maintenues et si jamais une intervention sur un



ascenseur était nécessaire, par exemple, des itinéraires de substitution seront prévus. Quant à la présence d'un personnel pour orienter les gens, cela n'existe pas actuellement. Toutefois, si l'expérience, pendant le chantier, montre qu'il y a un besoin ponctuel de personnel, la SEMOP avisera. Il précise que la signalétique provisoire, pendant le chantier, est décidée par la SNCF.

**Un riverain habitant au 193 rue du Faubourg Saint-Denis** voudrait savoir ce qui est prévu, en termes de dédommagement, pour les propriétaires des appartements vivant dans son immeuble, car leur vue imprenable sur le Sacré-Cœur va complètement disparaître à cause de la construction du nouveau terminal de départ, qui s'élèvera à plus de 25 m de haut, et qui, en plus, est un bâtiment à usage commercial et non d'intérêt général. Il souhaite savoir s'il y aura un médiateur à qui s'adresser.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, indique, qu'actuellement, il existe déjà la possibilité de contacter la SEMOP à travers le formulaire de contact du site Internet pour être identifié, rappelé et rencontré par la SEMOP et lui exposer sa situation.

**Un riverain, habitant au 197 rue du Faubourg Saint-Denis** souhaite savoir où se trouvera la zone tampon/de stationnement des camions avant leur arrivée sur le chantier. Par ailleurs, il aimerait que soient précisés les outils de communication qui seront mis en place pour faire remonter les problèmes ou des doléances pendant le chantier. Enfin, il souhaite savoir si une application sera mise en place pour connaître le niveau de bruit, à l'instar de ce que fait la SGP.

**Concernant les outils de communication, Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, rappelle qu'il y aura la Maison du projet, le site Internet, une application, des réunions publiques, tout ce dispositif permettra de maintenir le contact avec le public.

**Quant à la question du bruit**, un diagnostic de la situation avant travaux sera réalisé et des capteurs de bruit et de vibrations seront installés pour mesurer l'impact sonore du chantier. Cela permettra de voir si l'entreprise en charge des travaux respecte ou non les normes et de la rappeler à l'ordre le cas échéant.

**Un participant** réagit et souhaite savoir si ces données sur le bruit seront rendues publiques.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, répond qu'il faudra voir dans quelle mesure elles pourront être rendues publiques. C'est une suggestion intéressante qui va être étudiée.

**Un participant** demande si des toilettes provisoires aux abords de la gare sont prévues dès la phase des travaux.

**Shiva BARIMANI, SEMOP**, indique que, pour l'instant, rien à prévu à ce sujet. Elle prend bonne note de cette remarque et espère pouvoir apporter une réponse favorable.

**Jean-Pierre LEROUX, membre du conseil de quartier**, souligne que les travaux vont contribuer à saturer davantage le quartier, en particulier le secteur de La Chapelle. Si le projet s'était limité à simplement améliorer les flux dans la gare, en créant seulement deux terminaux et des passerelles supplémentaires, la gêne pour les riverains aurait été plus limitée. Or, la SNCF a fait le choix de confier à Ceetrus la construction d'un bâtiment énorme, ce qui va compliquer encore plus la vie des riverains. Il n'est pas complètement sûr d'ailleurs que les usagers de la gare soient satisfaits de ces aménagements. Par ailleurs, il souhaiterait avoir des précisions sur les bureaux rue de Maubeuge et leur utilisation.

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, indique qu'il s'agit d'une opération de démolition-reconstruction de bureaux qui va permettre l'implantation, dans le quartier, de nouvelles entreprises et de nouveaux emplois. Cette opération va permettre d'améliorer la qualité du bâti, en lien avec le nouvel hôpital de Lariboisière qui sera juste en face.

**Un participant**, faisant référence à l'explosion récente d'une conduite de gaz rue de Trévis, souhaiterait savoir si la SEMOP va travailler en relation étroite avec les entreprises concessionnaires, notamment du réseau de gaz.

**Gilles-Thomas FAROUX, société ARC-PM**, AMO de la SEMOP, explique que les entreprises qui interviendront sur le chantier se sont déjà rapprochées des concessionnaires, notamment pour démarrer les études. En amont des travaux, les entreprises réaliseront des « déclarations d'intention de travaux » auprès de chaque concessionnaire, ce qui permet au maître d'ouvrage de leur notifier sa volonté de réaliser certains travaux sur certaines emprises. En retour, le concessionnaire doit fournir l'intégralité des plans des réseaux nécessaires à porter à la connaissance du maître d'ouvrage.

## 8. CONCLUSION

**Jean-Baptiste POINCLOU** indique que la prochaine rencontre sera la réunion de synthèse du 12 avril, durant laquelle la SEMOP et François DEMAZIERE présenteront ce qu'ils retiennent de la concertation

**Frédéric CHOUZENOUX, SEMOP**, remercie les participants et indique que la SEMOP s'efforcera d'apporter un maximum de réponses favorables aux suggestions émises. Il insiste enfin sur le fait que les remarques qui pourront être intégrées au permis de construire le seront.