

# **Rapport 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<sup>ème</sup>**

**Enquête du 20 novembre 2019 au 8 janvier 2020**

Commission d'enquête :

Sylviane Dubail : présidente

Jean-François Lavillonnière : membre

Daniel Tournette : membre





## Sommaire

<b>1. Généralités.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte général.....	5
1.2. Objectifs du projet.....	6
1.3. Objet et cadre juridique de l'enquête publique.....	7
1.4. Composition du dossier.....	10
1.5. Historique du projet.....	12
<b>2. Organisation et modalités de l'enquête.....</b>	<b>17</b>
2.1. Désignation de la commission d'enquête.....	17
2.2. Modalités de l'enquête.....	17
<b>3. Déroulement de l'enquête.....</b>	<b>21</b>
3.1. Publicité de l'enquête publique.....	21
3.2. Réunions et entretiens.....	22
3.3. Permanences des commissaires enquêteurs.....	23
3.4. Réunion publique du 3 décembre 2019.....	23
3.5. Clôture de l'enquête.....	23
3.6. Participation du public.....	23
3.7. Rédaction et remise du procès-verbal de synthèse.....	24
3.8. Demande d'un délai supplémentaire pour rendre le rapport.....	24
3.9. Remise du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.....	25
3.10. Appréciation du déroulement de l'enquête.....	25
<b>4. Avis émis avant l'enquête publique.....</b>	<b>27</b>
4.1. Avis de la MRAe et le mémoire en réponse.....	27
4.2. Avis relatifs à l'autorisation d'exploitation commerciale.....	35
4.3. Avis de l'architecte des bâtiments de France et de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC).....	37
4.4. Avis de la RATP et annexes.....	37
4.5. Avis de la préfecture de police.....	38
4.6. Avis de l'inspection générale des carrières.....	38
4.7. Archéologie préventive.....	39
4.8. Avis du Conseil de Paris sur l'étude d'impact.....	39
4.9. Avis de la mairie de Paris sur le permis de construire.....	39
<b>5. Analyse des observations du public.....</b>	<b>41</b>
Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage.....	41
5.1. Thème : fonctionnement de la gare et les déplacements.....	43
5.2. Thème : nouveaux services et activités.....	93
5.3. Thème : effets du projet sur l'environnement.....	117
5.4. Thème : architecture et patrimoine.....	149
5.5. Thème : travaux.....	179

5.6. Thème : montage de l'opération.....	214
5.7. Projets environnants.....	220
5.8. Autres sujets.....	225
<b>6. Appréciation du projet.....</b>	<b>229</b>
6.1. Déroulement de l'enquête.....	229
6.2. Appréciation par thème.....	229
<b>Annexes.....</b>	<b>235</b>
Réunion publique du 3 décembre 2019.....	235
Contributions.....	235
Compléments du maître d'ouvrage en réponse aux questions posées.....	235
<b>Table des matières.....</b>	<b>237</b>



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.

A 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<sup>er</sup> 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<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

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

## 1. Généralités

### 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<sup>ème</sup> 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'entoure.

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 StationNord 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

### 1.3.1. Objet 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 m<sup>2</sup> 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 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 000m<sup>2</sup>

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).

## **1.3.2. Mention des textes régissant l'enquête publique**

### **1.3.2.1. Textes relatifs à l'enquête publique :**

- Les articles L.123-1 et L.123-2 et R.123-1 du Code de l'environnement relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique ;
- Les articles L.123-3 à L. 123-18 et R.123-2 à R.123-27 du Code de l'environnement relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique ;
- Les articles L.103-2, L.103-6 et R.103-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

### **1.3.2.2. Textes relatifs aux autorisations d'urbanisme :**

- Les articles L.111-1 à L.111-13 du Code de l'Urbanisme et R.111-1 et suivants du Code de l'Urbanisme relatifs aux règles générales de l'urbanisme ;
- Les articles R.423-57 et R.423-58 relatifs aux permis de construire soumis à enquête publique et plus généralement le livre IV de la partie réglementaire du Code de l'urbanisme titres II et III.
- Les articles L. 421-1 et suivants, et R. 421-1 et suivants du Code de l'urbanisme

- Les articles L. 111-7 et suivants et L.123-1 et suivants du Code de la Construction et de l'Habitation, et les articles R. 111-19 et suivants R123-1 et suivants de ce même code, définissant les modalités de protection contre les risques d'incendie et de panique dans les immeubles recevant du public, ainsi que leurs conditions d'accessibilité aux personnes handicapées ;
- Les articles L. 114-1 et suivants, et R. 114-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

#### **1.3.2.3. Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement :**

- Les articles L.122-1 à L.122-3-3 du Code de l'environnement relatifs aux études d'impacts des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- Les articles R.122-1 à R.122-14 du Code de l'environnement relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement ;
- Les articles L.571-1 à L.571-20 du Code de l'environnement relatifs à la lutte contre le bruit et les R.1336-4 à R.1336-11 du Code de la santé publique relatif aux bruits de voisinage ;
- art. L. 521-1 et suivants, art. R. 522-1 et suivants du Code du patrimoine et art. R. 531-1 et suivants du même code.

#### **1.3.2.4. Textes relatifs à la protection du patrimoine :**

- art. L. 341-1 et suivants, et R. 341-9 et suivants du Code de l'environnement ;
- Les articles L.611-1 et suivants ;
- Les articles L.621-1 à L.621-33 du Code du patrimoine relatifs aux monuments historiques ;
- Les articles R.621-1 à R.621-97 du Code du patrimoine au titre des monuments historiques ;
- Les articles R.631-1 à D.632-1 du Code du patrimoine au titre des sites patrimoniaux remarquables.

#### **1.3.2.5. Textes relatifs aux installations classées pour la protection de l'environnement :**

- Les articles L.511-1 et suivants du Code de l'environnement relatifs aux installations classées pour la protection de l'environnement ;
- Les articles R.511-9 et suivants du Code de l'environnement, et 512-47 relatifs aux installations classées pour la protection de l'environnement, et en particulier à la nomenclature des installations classées et aux installations classées soumises à la procédure de déclaration.

#### **1.3.2.6. Textes relatifs à l'évaluation socio-économique :**

- Art. 17 de la Loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;
- Le décret d'application n°2013-1211 du 23 décembre 2013 ;

- Les articles L. 1511-1 et R. 1511-1 et suivants du Code des transports.

### **1.3.2.7. Textes relatifs à la déclaration de projet :**

- Les articles L. 126-1 et R. 126-1 à R126-4 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**
  - Informations juridiques et administratives
  - Présentation du cadre de l'enquête
- **Pièce B : ÉTUDE D'IMPACT ET AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**
  - Résumé non technique de l'étude d'impact
  - Étude d'impact (PC11)
  - Annexes de l'étude d'impact
  - Avis de l'Autorité environnementale (Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France)
  - Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale et ses annexes
- **Pièce C : PERMIS DE CONSTRUIRE**

Dossier de demande de Permis de Construire :

Liste de composition du dossier :

- Formulaire de demande de permis de construire
- PC1 : Plan de situation
- PC2 : Plans de masse / Raccordements
- PC3 : Coupes avec implantation du projet
- PC4 : Notice décrivant le terrain et présentant le projet
- PC5 : Plans des toitures et des façades
- PC6-7-8 Insertion du projet dans son environnement / Photos du terrain dans son environnement
- PC9 : État initial et état futur de chacune des parties du bâtiment faisant l'objet de travaux
- PC10 : Accord du gestionnaire du domaine

- PC10-1 : Notice complémentaire des matériaux
- PC13 : Attestation de l'architecte certifiant que l'étude de Prévention des Risques a été réalisée et que le projet la prend en compte
- PC 14 : Agrément
- PC16-1 : Attestation réglementation thermique et étude de faisabilité relative aux approvisionnements en énergie
- PC25 : Récépissé du dépôt de la demande de déclaration ICPE
- PC27 : Demande de permis de démolir
- PC31-2 : Extrait de la convention de PUP
- PC33-1 : Formulaire de déclaration de la redevance bureau
- PC39 : Conformité aux règles d'accessibilité
- PC40 : Conformité aux règles de sécurité incendie
- **Pièce D : AUTORISATION D'EXPLOITATION COMMERCIALE**
  - Dossier de demande d'Autorisation d'Exploitation Commerciale (PC43)
  - Avis de la CDAC
  - Mémoire complémentaire au recours devant la CNAC
  - Avis de la CNAC
- **Pièce E : ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE**
  - Annexe 8 de l'étude d'impact : évaluation socio-économique
- **Pièce F : DÉLIBÉRATIONS ET AUTORISATIONS**
  - Délibération de la SNCF :
    - Déclaration d'intention
  - Délibérations de la Ville de Paris :
    - Approbation de la convention de PUP
    - Avis relatif à l'étude d'impact
- **Pièce G : BILAN DE LA CONCERTATION**
  - Bilan de la concertation réglementaire de 2017
  - Bilan de la concertation volontaire de 2019
- **Pièce H : AUTRES AVIS LIÉS A L'INSTRUCTION DU PERMIS DE CONSTRUIRE**

Avis émis sur le projet dans le cadre de l'instruction du Permis de Construire :

  - Avis de la Mairie de Paris
  - Avis de l'Inspection générale des Carrières
  - Archéologie préventive

- Avis de l'Architecte des Bâtiments de France
- Avis de la RATP
- Avis de la Préfecture de Police (Sécurité Incendie et accessibilité)
- Avis du conservatoire régional des monuments historiques
- Annexes de l'avis de la RATP

## 1.5. Historique du projet

### 1.5.1. Les différentes étapes avant le concours

Fin 2014, la SNCF a confié à l'AREP, structure d'études interdisciplinaire, et Jean-Michel Wilmotte une mission d'études préalables portant sur la transformation de la Gare du Nord.

Les orientations de cette étude ont été présentées en janvier 2015 lors d'un comité de pilotage associant le président de la SNCF, les adjoints à la maire de Paris, le préfet de police et la RATP. Elles ont également été présentées aux responsables de l'État, de la région, de la ville, du STIF, de la RATP puis lors d'une conférence de presse commune à la maire de Paris et au président de la SNCF, le 24 juin 2015. Le public a ainsi pu prendre connaissance des objectifs poursuivis par la SNCF, en accord avec l'État et la Ville de Paris.

En juin 2016 une communication au Conseil de Paris a présenté 43 mesures d'accompagnement de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 parmi lesquelles, au chapitre « Paris attractif et Innovant », figure la mesure « rénover la Gare du Nord » soulignant encore plus l'enjeu de calendrier.

### 1.5.2. Le concours

Sur la base des conclusions des études préalables et de la volonté affichée par l'ensemble des pouvoirs publics, SNCF a organisé une consultation d'opérateurs en juin 2017. Dans ce cadre, un dialogue permanent s'est instauré entre SNCF Gares & Connexions et les services de la Ville de Paris, en lien avec les autres partenaires publics.

#### **Phase préparatoire à la consultation opérateurs (janvier 2017 à juillet 2017)**

Préalablement au lancement de la consultation menée par SNCF Gares & Connexions, le schéma directeur indicatif avait été présenté à l'ensemble des parties prenantes publiques du projet de transformation de la gare du Nord, dans le cadre du comité de coordination partenarial). Par ailleurs, il a fait l'objet de la concertation publique préalable menée par SNCF Gares & Connexions en juin/juillet 2017 au titre du code de l'urbanisme. Ci-dessous les différentes étapes :

Janvier 2017-juillet 2017 : réunions d'échanges sur le projet avec partage du schéma directeur indicatif auprès de la Ville de Paris.

Mars 2017 : à l'occasion du MIPIM (salon de l'immobilier international), annonce par SNCF Gares & Connexions du lancement prochain de l'appel à candidatures. Prise de parole de Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris.



Juin-juillet 2017. **Concertation préalable réglementaire** menée par Gares & Connexions au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme (Cf. 1.5.4. ci-dessous). Participation de Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris, et de Rémi Féraud, alors maire du 10<sup>ème</sup> arrondissement, à la réunion publique du 4 juillet 2017.

20 juillet 2017. Participation, sans voix délibérative, de la Ville de Paris au **jury de sélection des candidatures du 20 juillet 2017**, présidé par SNCF Gares & Connexions.

**Pendant la consultation** (septembre 2017 à février 2019)

Septembre-novembre 2017. Ateliers de mise au point des préconisations à intégrer dans le cahier des charges de la consultation (thèmes : flux internes, gare routière, vélo-station, phase chantier, circulations routières et logistiques, etc.). Ces ateliers associaient SNCF Gares et Connexions, la Ville de Paris, la RATP et Île-de-France Mobilités. Ces préconisations ont été transmises fin novembre 2017 aux candidats admis à présenter une offre.

6 novembre 2017. Introduction par la Ville de Paris (cabinet de Jean-Louis Missika) lors de l'atelier de présentation du schéma directeur du projet, et des interfaces ferroviaires, auprès des candidats.

Février 2018. Ateliers thématiques pour l'analyse des offres n°1 anonymisées (SNCF Gares & Connexions, l'État, la Ville de Paris, Île-de-France Mobilités et la RATP).

Juin 2018. Mise à disposition des offres n°2 (au siège de SNCF Gares & Connexions) des services et cabinets de la Ville de Paris et autres partenaires publics, puis partage de l'analyse des offres n°2. Présentation des offres par les candidats, en présence des partenaires publics, dont l'adjoint à la maire de Paris chargé de l'urbanisme et la maire du 10<sup>ème</sup> arrondissement.

Juillet 2018. Remise du rapport technique d'analyse des offres n°2 auprès du jury de sélection de SNCF Gares & Connexions, avec la Ville de Paris.

**9 juillet 2018, conférence de presse SNCF** (Guillaume Pépy et Patrick Ropert), Ville de Paris (Anne Hidalgo), Ceetrus (Vianney Mulliez) et Valode & Pistre (Denis Valode) **annonçant la désignation de Ceetrus comme lauréat pressenti de la consultation.**

Septembre 2018-février 2019. Ateliers d'échanges avec la ville de Paris sur les thèmes suivants : intermodalité et abords de la gare, logistique, flux, errance, emprises chantier, suivi environnemental, projet paysager, étude d'impact, volet culturel, etc.

### **1.5.3. Le comité de coordination des partenaires publics**

Mise en place au printemps 2017, cette instance de dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés par le projet de transformation de la Gare du Nord a fait ensuite l'objet d'un protocole d'accord partenarial du 23 mai 2018.

Le comité de coordination, des partenaires publics est piloté par SNCF Gares & Connexions en présence de l'État (préfecture de la région Île-de-France), de la Ville de Paris, de la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement, de la RATP et de Île-de-France Mobilités. Il se réunit tous les trimestres. SA Gare du Nord 2024 est associé à ce comité.

### 1.5.4. La concertation

Le bilan de la concertation réglementaire de 2017 et le bilan de la concertation volontaire de 2019 figuraient au dossier d'enquête publique.

- SNCF Gares & Connexions a mené une première **concertation préalable au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme du 12 juin au 13 juillet 2017**.  
Le projet a été présenté via plusieurs supports (dossier de concertation, dépliants, site internet de la Gare du Nord, encarts dans la presse régionale et gratuite, affiches, etc.). Une réunion publique a été organisée le 4 juillet 2017 à l'Atrium de la Gare du Nord, en format ateliers, réunissant 105 participants. Par ailleurs, 405 avis individuels ont été recueillis via des formulaires en lignes, des registres papier, des courriers, etc.
- Le 24 octobre 2018, SNCF Gares & Connexions a déposé une déclaration d'intention auprès du préfet de région, ouvrant la possibilité pour les citoyens ou collectivités de saisir la commission nationale du débat public (CNDP) via un droit d'initiative qui n'a pas été exercé.
- SNCF Gares & Connexions ainsi que Ceetrus ont participé à une réunion publique le 29 janvier 2019 organisée par la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement.
- **Concertation volontaire engagée par SA Gare du Nord 2024 du 1<sup>er</sup> mars 2019 au 18 avril 2019.**

La concertation volontaire a été organisée sous l'égide d'un garant inscrit sur la liste des garants de la commission nationale du débat public (CNDP).

Fondée sur un large dispositif d'annonce (dossier de concertation, dépliants d'information, affiches, écrans en gare, site internet dédié, etc.), la concertation de 2019 a permis de recueillir 248 observations.

Au cours de la concertation, cinq réunions publiques ont été organisées et 398 personnes y ont participé.

D'importantes modifications ont été apportées par SA Gare du Nord 2024 pour tenir compte des résultats de la consultation : réduction de la volumétrie pour dédensifier le projet ; modification des façades Est et Nord ; augmentation des espaces verts accessibles au public ; amélioration de l'accessibilité aux espaces en toiture, nouveau traitement architectural des façades Est et Nord, engagements sur une nouvelle augmentation du nombre de places de vélos, sur l'implantation d'un local « solidarité », la participation à un plan urbain partagé, l'engagement dans un protocole avec la ville de Paris pour favoriser l'emploi local et l'insertion sociale, l'appui à l'implantation d'entreprises sociales et solidaires, l'appui à l'activité économique et commerciale du quartier, etc.

### 1.5.5. Le comité de suivi du dialogue actif

Ce comité est issu des engagements pris à l'issue de la consultation volontaire. Piloté par SA gare du Nord 2024, il est composé de la Ville de Paris, de la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement, de Île-de-France Mobilités, de la RATP et des associations de riverains et d'usagers.

### 1.5.6. Le protocole d'engagements

Un protocole d'engagements entre SA gare du Nord 2024 et la Ville de Paris a été signé en juillet 2019, complété par un courrier d'engagements cosigné par le directeur général de SNCF Gares & Connexions et la présidente de SA Gare du Nord 2024. Un comité de suivi du protocole a été installé en septembre 2019. Trois comités découlent de ce protocole :

- le comité de suivi du projet urbain partenarial (PUP), piloté par la Ville de Paris. La convention de PUP a été signée le 23 avril 2019 ;
- le comité de suivi sur le commerce ;
- le comité de suivi des actions culturelles.



## 2. Organisation et modalités de l'enquête

### 2.1. Désignation de la commission d'enquête

Par décision en date du 3 juin 2019, Monsieur le vice-président du tribunal administratif de Paris a constitué une commission d'enquête composée de :

- présidente : Madame Sylviane Dubail
- membres : Monsieur Jean-François Lavillonnière et Monsieur Daniel Tournette.

### 2.2. Modalités de l'enquête

L'arrêté préfectoral n° 75-2019-10-29-003 du 29 octobre 2019 fixe les modalités suivantes :

L'enquête sera ouverte du mercredi 20 novembre 2019 de 8h30 au mercredi 8 janvier 2020 à 17 h, soit pendant 50 jours consécutifs

Le siège de l'enquête se situe à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris – Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement de Paris – Service utilité publique et équilibres territoriaux – Pôle urbanisme d'utilité publique – 5, rue Leblanc – 75911 Paris Cedex 15.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire papier du dossier d'enquête sera mis à la disposition du public dans les lieux d'enquête mentionnés ci-dessous, aux horaires d'ouverture habituels :

- Préfecture de Paris et d'Île-de-France – 5, rue Leblanc – 75015 Paris, siège de l'enquête
- Mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement de Paris – 72, rue Faubourg Saint-Martin
- Mairie du 9<sup>ème</sup> arrondissement de Paris – 6 Rue Drouot
- Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris – 1, Place Jules Joffrin
- Mairie du 19<sup>ème</sup> arrondissement – 5-7 Place Armand Carrel

sous une forme dématérialisée via le site dédié à l'enquête publique :

<https://registre-numerique.fr/garedunord-2024>

et le site internet de la préfecture de Paris et d'Île-de-France :

<http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>

(thème : Enquêtes publiques).

Un registre d'enquête à feuillets non mobiles, côté et paraphé par les membres de la commission d'enquête, sera également déposé dans chaque lieu d'enquête précité ainsi que dans les lieux de permanences et mis à la disposition du public qui pourra y consigner ses observations et ses propositions.

De plus, les observations et propositions pourront aussi être déposées, de manière électronique, sur un registre dématérialisé du mercredi 20 novembre 2019 de 8h30 au mercredi 8 janvier 2020 à 17h via :

- le site internet dédié à l'enquête : <https://registre-numerique.fr/garedunord-2024>
- l'adresse de courriel : [garedunord-2024@mail.registre-numerique.fr](mailto:garedunord-2024@mail.registre-numerique.fr)

Ces observations et propositions déposées de manière électronique seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

Les observations et propositions pourront également être adressées par courrier pendant toute la durée de l'enquête, au siège de l'enquête, à l'attention de madame Sylviane DUBAIL, présidente de la commission d'enquête Gare du Nord, Préfecture de Paris et d'Île-de-France, UDEA 75 – 5, rue Leblanc, 75911 Paris Cedex 15.

Les observations adressées par courrier seront annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et seront consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête.

Les observations du public déposées sur les registres d'enquête publique sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

De plus, un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public dans les lieux mentionnés ci-dessous, aux jours et heures suivants :

- à la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement, 72, rue du Faubourg Saint-Martin :
  - le mercredi 20 novembre 2019 de 9h à 12h
  - le jeudi 28 novembre 2019 de 16h à 19h
  - le mercredi 18 décembre de 14h à 17h
  - le mardi 7 janvier 2020 de 9h à 12h
- à la mairie du 9<sup>ème</sup> arrondissement de Paris – 6 Rue Drouot
  - le jeudi 5 décembre 2019 de 14h à 17h
- à la mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris – 1, Place Jules Joffrin
  - le vendredi 13 décembre 2019 de 14h à 17h
  - le lundi 6 janvier 2020 de 9h à 12h
- à la mairie du 19<sup>ème</sup> arrondissement – 5-7 Place Armand Carrel
  - le mercredi 11 décembre 2019 de 9h à 12h
- à la gare du Nord (Entrée salon grands voyageurs, face à la voie 14 – salle Régus)
  - le mardi 26 novembre 2019 de 8h à 11h
  - le lundi 2 décembre 2019 de 16h à 19h
  - le jeudi 19 décembre 2019 de 16h à 19h
  - le mercredi 8 janvier 2020 de 8h à 11h.

Une réunion d'information et d'échanges avec le public est 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. À l'issue de la réunion, un compte rendu est établi par la présidente de la commission d'enquête puis adressé au maître d'ouvrage et au préfet de la région de Paris et d'Île-de-France, autorité organisatrice de l'enquête publique. Il sera procédé, aux fins d'établissement de ce compte rendu, à son enregistrement audio et à la production d'un verbatim. Le public présent en est averti.

Publicité : Le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis comprenant les indications mentionnées à l'article R.123-9 du code de l'environnement, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et sera rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de Paris. En outre, l'avis sera publié dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête.

Ce même avis sera également publié par voie d'affichage quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, à la Préfecture de Paris et d'Île-de-France, siège de l'enquête et dans les mairies du 9e, 10e, 18e et 19e arrondissements. L'accomplissement de cette mesure incombera au maire d'arrondissement, par délégation de la Maire de Paris, et sera certifié par lui. En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, il sera procédé, par les soins du maître d'ouvrage, à l'affichage du même avis, sur le lieu de l'opération.

En application de l'article R.123-11 du code de l'environnement, cet avis sera également publié sur le site internet de la préfecture de Paris et d'Île-de-France :

<http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>

(thème : Enquêtes publiques).





## 3. Déroulement de l'enquête

### 3.1. Publicité de l'enquête publique

#### 3.1.1. Publication dans la presse

L'avis a été publié quinze jours avant l'ouverture de l'enquête :

- Lundi 4 novembre 2019 : Les Echos, Le Monde, Le Parisien ;
- Mardi 5 novembre 2019 : Libération

Le second avis a été publié dans les huit premiers jours de l'enquête :

- Mercredi 20 novembre 2019 : Le Parisien édition 75, Libération.

#### 3.1.2. Affichage

Ce même avis a été affiché, quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée, à la préfecture de Paris et d'Île-de-France et dans les mairies des 9<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements ainsi qu'en Gare du Nord et dans les lieux situés à proximité (74 points d'affichage sur les lieux de l'opération, dont 53 en voie publique et 21 en Gare du Nord).

La société CDV Evénements, mandaté par le maître d'ouvrage, a assuré la mise en place des avis. Elle en a également assuré le suivi et aucun problème n'a été à signaler.

#### 3.1.3. Communication complémentaire

La SA Gare du Nord 2024 a fait réaliser deux documents de communication complémentaire :

- Un dépliant en trois volets annonçant les dates de l'enquête, des permanences de la commission d'enquête et de la réunion. En quelques photos et plans, ce document permettait d'avoir une approche relativement simple et rapide des axes essentiels du projet.
- 15 890 exemplaires ont été utilisés dans le cadre des différentes actions de communication complémentaires conduites au cours de l'enquête publique. Ce dépliant a notamment été distribué en Gare du Nord et aux abords de la Gare du Nord au cours de trois « opérations de tractage ».
- Une plaquette d'information de 32 pages.

Ces deux documents ont été conçus de façon volontairement synthétique afin de ne pas dissuader le public de prendre connaissance du dossier d'enquête qui pouvait être consulté en format papier dans les différents lieux d'enquête et en ligne sur le site internet dédié à l'enquête.

### **3.1.4. Outils mis à disposition des mairies d'arrondissement et de la préfecture**

En accompagnement des dossiers d'enquête et des registres d'enquête livrés aux quatre mairies d'arrondissement et à la préfecture de région Île-de-France, le prestataire en charge de la communication légale a joint des exemplaires du dépliant et de la plaquette d'information ainsi que vingt affiches (format A3) pour annoncer les dates de l'enquête et de la réunion publique.

De plus, pour accompagner spécifiquement le temps des permanences, SA gare du Nord 2024 a livré en mairies et en Gare du Nord trois panneaux d'information (80/200 cm).

Enfin, le site internet dédié au projet (stationord.fr) a été actualisé pour annoncer l'enquête et renvoyer vers le site officiel.

## **3.2. Réunions et entretiens**

### **3.2.1. Réunions avec l'autorité organisatrice de l'enquête et avec la maîtrise d'ouvrage**

Dès la désignation de la commission d'enquête, des réunions de travail ont été organisées avec l'autorité organisatrice de l'enquête et la maîtrise d'ouvrage.

Ces réunions se sont déroulées de juin à la fin du mois d'octobre 2019, l'objectif de la commission d'enquête étant d'avoir une connaissance précise du projet dans toutes ses composantes avant le début de l'enquête.

Une visite des lieux a été organisée le 3 juillet 2019 par SA Gare du Nord 2024.

### **3.2.2. Autres entretiens de la commission**

La commission d'enquête a enrichi sa connaissance et sa compréhension du projet en sollicitant des entretiens avec :

- la Ville de Paris (l'adjoint chargé de l'urbanisme, le directeur de l'urbanisme de la Ville de Paris et la directrice adjointe de cabinet ; l'adjoint chargé de la propreté) ;
- la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement (la maire du 10<sup>ème</sup> arrondissement, le directeur de cabinet et un conseiller technique);
- les associations de riverains (« Vivre Gares du Nord et Est », « Demain La Chapelle », « SOS La Chapelle », « Association des commerçants Gare du Nord »);
- la FNAUT Île-de-France (le vice-président) ;
- la RATP (le directeur de l'agence de développement territorial de Paris et les représentants des services en charge du projet) ;
- SNCF Gares & Connexions (le directeur du programme Gare du Nord) ;
- les experts urbanistes mandatés par la Ville de Paris ;

- Île-de-France Mobilités (la directrice générale adjointe et la direction des infrastructures) ;
- le Conseil régional Île-de-France (le conseiller transports et le conseiller développement économique, tourisme et grands projets) ;
- le MEDEF Paris (la directrice générale et le responsable Grand Paris) ;
- le GIP France 2023, organisation de la coupe du monde de rugby (le directeur général, le directeur délégué aux politiques publiques et le directeur de la sécurité) ;
- la délégation interministérielle aux Jeux olympiques et paralympiques (le délégué interministériel et la conseillère infrastructure).

L'entretien avec le président de la commission du Vieux Paris, prévue le 12 décembre 2019, n'a pu avoir lieu.

### **3.3. Permanences des commissaires enquêteurs**

Les douze permanences des commissaires enquêteurs ont permis d'accueillir un public nombreux, y compris durant la période marquée par les grèves de transport.

Une aide à la compréhension du projet a pu être apportée et les échanges se sont toujours déroulés dans un bon climat.

55 personnes ont été reçues au cours des permanences des commissaires enquêteurs : 28 en mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement ; 2 en mairie du 9<sup>ème</sup> arrondissement ; 7 en mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement, 7 en mairie du 19<sup>ème</sup> arrondissement et 11 en Gare du Nord.

### **3.4. Réunion publique du 3 décembre 2019**

Une réunion d'information et d'échanges avec le public a été organisée le 3 décembre 2019, de 20h à 23h, à l'Atrium de l'Étoile du Nord, cour des taxis de la Gare du Nord, 18 rue de Dunkerque. La participation du public a été importante (285 participants) et les échanges ont été très constructifs.

Jean-Baptiste Poinclou, de la société Parimage mandatée par le maître d'ouvrage, a assuré l'animation et la médiation de la soirée.

Le compte rendu de cette réunion est joint en annexe au présent rapport.

### **3.5. Clôture de l'enquête**

À l'issue de l'enquête, les registres ont été transmis à la présidente de la commission d'enquête, en préfecture de région Île-de-France. Les registres ont été clos et signés par ses soins.

### **3.6. Participation du public**

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** (les statistiques figurent en annexe)
- 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 (la liste des contributions ainsi que les pièces annexées à celles-ci figurent en annexe)

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 (la liste des signataires figure en annexe).

- 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 (la liste des signataires figure en annexe).

### 3.7. Rédaction et remise du procès-verbal de synthèse

La commission d'enquête a alors rédigé le procès-verbal de synthèse des observations formulées au cours de l'enquête publique.

Le 21 janvier 2020, elle a présenté et remis le procès-verbal de synthèse à SA Gare du Nord 2024 et l'a invitée à répondre aux questions posées dans un délai de quinze jours, conformément à l'article 8 de l'arrêté préfectoral n°75-2019-10-29-003 du 29 octobre 2019.

### 3.8. Demande d'un délai supplémentaire pour rendre le rapport

Compte tenu de la complexité du projet et du nombre de contributions du public recueillies au cours de l'enquête (plus de 3 000 contributions), et en application de l'article L 123-15 du code de l'environnement, la commission d'enquête a sollicité le 21 janvier 2020 de l'autorité organisatrice de l'enquête un délai supplémentaire pour rendre son rapport au plus tard le 2 mars 2020.

Ce délai lui a été accordé par lettre du 24 janvier 2020. Une copie de ces courriers a été adressée à M. le président du tribunal administratif de Paris et SA Gare du Nord 2024 a été informée.

### **3.9. Remise du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse**

Le 5 février 2020, SA Gare du Nord 2024 a remis et commenté son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête. Cette réunion s'est déroulée en préfecture de région Île-de-France, en présence de la commission d'enquête et de représentants du préfet.

Au cours des échanges, et sur la base d'un mémoire particulièrement précis et documenté, la commission d'enquête a pu obtenir les précisions utiles à la formulation de ses conclusions et de son avis. Le PV de synthèse et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sont intégrés dans le présent rapport (chapitre 5).

### **3.10. Appréciation du déroulement de l'enquête**

L'enquête publique s'est déroulée dans un bon climat et aucun incident n'est venu en perturber le déroulement.

Les permanences et la réunion publique ont permis de rencontrer des personnes particulièrement intéressées, quelle que soit leur position sur le projet. Les échanges ont toujours porté sur le fond du dossier, sans polémiques et dans un bon climat de confiance.

De la même façon, il a toujours été donné une suite positive aux différents entretiens sollicités (Cf. 3.2.2) et les interlocuteurs de la commission d'enquête lui ont beaucoup apporté, notamment pour une bonne compréhension du contexte du projet.

Il est important de préciser que le projet de transformation de la Gare du Nord s'est largement politisé à l'approche des élections municipales. Cela est tout à fait perceptible dans les contributions recueillies après la réunion publique du 3 décembre 2019 et après les études des experts mandatés par la ville et leur audience donnée dans la presse (Cf. procès-verbal de synthèse).



## 4. Avis émis avant l'enquête publique

Avant l'ouverture de l'enquête publique, un certain nombre d'avis ont été recueillis : l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe), les avis relatifs à l'autorisation d'exploitation commerciale et les avis liés à l'instruction du permis de construire.

**L'ensemble de ces avis figurait au dossier d'enquête mis à disposition du public.**

### 4.1. Avis de la MRAe et le mémoire en réponse

La mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe) a émis un avis le 4 septembre 2019 sur l'étude d'impact du projet dans lequel elle émet onze recommandations.

Le maître d'ouvrage a répondu le 25 octobre 2019, point par point, à ces recommandations.

Ces recommandations et la réponse du maître d'ouvrage sont développées ci-dessous.

#### 4.1.1. Contexte et description du projet

Recommandation n°1 :

A) mieux illustrer le volet aménagement des abords de la gare du nord

Réponses du maître d'ouvrage :

- il est proposé des photos des rues avoisinantes

B) développer dans l'étude d'impact l'articulation des démarches d'évaluation environnementale entre le projet d'aménagement urbain de la Ville de Paris et le projet de transformation de l'ensemble du site.

Réponses du maître d'ouvrage :

- Les projets peuvent être développés indépendamment.
- La contribution du maître d'ouvrage est uniquement financière.
- la réalisation des études est prévue en 2020

Recommandation n°2 :

- prendre en compte le projet d'aménagement du site Haubert (1) dans l'étude d'impact au titre des effets cumulés sur l'environnement(2).

Réponses du maître d'ouvrage :

- Les travaux du site Haubert, prévus de 2019 à 2023, n'ont aucun effet cumulé significatif.

## 4.1.2. Les conditions de déplacement

### Recommandation n°3 :

1. clarifier l'état actuel des conditions de circulation en gare, en présentant des résultats contextualisés à partir d'une méthodologie unifiée par un travail de compilation des différentes études ;
2. déduire une caractérisation argumentée des enjeux liés aux déplacements.

#### Réponses du maître d'ouvrage :

- L'enquête dans les gares parisiennes et d'interconnexion (2014) a permis de mettre en avant des problèmes de saturation importants et une sollicitation forte de l'ensemble des espaces de la Gare du Nord. Ces résultats ont conduit la SNCF à envisager une nouvelle configuration de la gare permettant de pallier les saturations et les situations d'inconfort actuellement observées.
- L'étude prospective 2030 réalisée en 2016 a permis de mettre à jour l'étude de 2014 (sur la fréquentation de la Gare en 2013) et de fournir des données avec une échelle de temps cohérentes entre elles. À partir d'hypothèses fournies par les différents transporteurs, elle estime la fréquentation future de la gare en 2030.
- Ces différentes données ont permis par la suite d'établir l'étude de flux dont l'objectif est d'analyser le bon fonctionnement des flux d'usagers au sein du projet de la Gare du Nord 2024 (voir recommandation 4 ci-après).

### 4.1.2.1. Évolution de la fréquentation

#### Recommandation n°4 :

1. approfondir l'estimation des évolutions attendues de la fréquentation, en précisant la justification des données présentées (1),
2. en détaillant la prise en compte des effets cumulés (2),
3. en évaluant la contribution des activités développées par rapport à un scénario uniquement consacré au transport (3)
4. et en identifiant les conflits d'usage potentiels (4).

#### Réponses du maître d'ouvrage :

- L'augmentation du flux est de 740 000 à 864 000 usagers/jour, soit environ + 17% en 2030.
- A l'heure de pointe du matin (HPM), la fréquentation de la gare devrait passer de 110 000 usagers en 2013 à 128 000 usagers en 2030, soit une augmentation de 16 % .
- Les estimations ont pris en compte l'ensemble les effets cumulés des projets.
- La séparation des flux des usagers voyageurs et de ceux utilisant les nouvelles activités du projet permet d'éviter les conflits d'usages.



- En conservant la configuration actuelle à l'horizon 2030, vu les augmentations de fréquentation attendues, la sollicitation des espaces de la gare sera plus intense

#### 4.1.2.2. Incidences potentielles

##### recommandation n°5 :

1. approfondir les interactions entre les projets de transformation de la gare du nord, d'aménagement de ses abords et d'amélioration de ses connexions avec la gare de l'est (1),

##### Réponses du maître d'ouvrage :

- L'étude prend donc en compte une évolution à la baisse de - 1,5 % / an sur les trois axes principaux (Magenta, La Fayette et Boulevard de la Chapelle) afin d'intégrer les éventuels flux supplémentaires générés par les projets environnants.
- la station vélo, accessible au niveau 0 disposera de 2 000 places.
- Le projet aura peu d'impact sur l'accessibilité piétonne par le parvi.

2. ainsi que la problématique d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (2).

##### Réponses du maître d'ouvrage :

- le projet a su donner du sens pour faciliter l'interconnexion entre les différents modes de transport aux personnes en situation de Handicap tout en augmentant leur confort dans la compréhension des espaces et leur permettre de vivre leur voyage positivement comme tous les autres usagers.

#### 4.1.3. La protection du cadre de vie

##### 4.1.3.1. Nuisances engendrées par le projet

##### recommandation n°6 :

1. exposer les modalités de mise en œuvre de l'électrification des bus (calendrier, lignes concernées...);

##### Réponses du maître d'ouvrage :

- Le projet bus de la RATP va conduire à 100 % en 2025.

2. préciser la justification des hypothèses retenues et d'évaluer les incidences du projet de transformation de la gare en matière de nuisances (bruit et qualité de l'air) en tenant compte des incertitudes ;

##### Réponses du maître d'ouvrage :

- Les hypothèses trafic routier : estimation trafic actuel, débits horaire SETRA => modélisation
- voir étude trafic (annexe étude d'impact) p 49 :

- évolution à la baisse de - 1,5 % / an sur les trois axes principaux
- évolution fil d'eau de la fréquentation de la Gare du Nord de + 1 % / an

3. évaluer les nuisances potentiellement engendrées par les activités projetées ;

Réponses du maître d'ouvrage :

- Les modifications de trafics, aux alentours de la Gare du Nord, découlant de la mise en place du projet gare routière n'induiront pas de nuisances sonores supplémentaires perceptibles sur les voies routières adjacentes au projet.
- le niveau de bruit engendré par les activités humaines sur les terrains de sport et les différentes terrasses est nettement plus faible que les niveaux de bruit induits par les autres sources sonores.

4. présenter, dans l'étude d'impact, la modélisation de l'ambiance acoustique future, en tenant compte de l'ensemble des composantes du projet ;

Réponses du maître d'ouvrage :

- les simulations des niveaux de bruit ont été réalisés à partir d'un modèle de calcul toutes sources (trafics routiers et ferroviaires), dit « résiduel » auquel s'est intégré un modèle dit « ambiant » des nouvelles activités.
- les riverains seront soumis à un niveau de bruit ambiant (toutes sources) supérieur de 2 dB(A) à celui auquel ils sont soumis actuellement.
- L'analyse des résultats sur les rues voisines de la gare routière montre que les écarts entre les situations initiale et future de la gare routière varient de -0,5 dB(A) (donc diminution du niveau de bruit) à un écart maximum de 1,5 dB(A).
- Les modifications de trafics, aux alentours de la Gare du Nord, découlant de la mise en place du projet gare routière n'induiront pas de nuisances sonores supplémentaires perceptibles sur les voies routières adjacentes au projet.
- l'impact sonore des nouveaux bâtiments tels que retenus dans l'étude est négligeable. La principale raison est l'environnement sonore bruyant actuel dans lequel vient s'insérer les nouveaux bâtiments.
- **l'impact acoustique des nouveaux bâtiments sera faible.**
- **Le projet, n'engendrera pas de nuisances sonores notables sur le voisinage.**

5. définir, le cas échéant, des mesures d'isolation acoustique des logements impactés ;

Réponses du maître d'ouvrage :

- le projet n'impacte pas de logements qui nécessitent par conséquent aucune mise en œuvre d'isolations acoustiques particulières.

6. mettre en place des mesures de suivi des niveaux sonores et de la qualité de l'air dans le cadre de l'exploitation du projet.

Réponses du maître d'ouvrage :

- 11 stations d'acquisition (bruit, pollutions) seront mises en place pour le chantier, dont 2 capteurs sonores situés rue du faubourg Saint-Denis seront maintenues en exploitation.
- Les émissions de polluants atmosphériques dus au trafic routier vont globalement diminuer.
- Le projet de transformation de la gare n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air.
- Des mesures de réduction : des espaces végétalisés et 150 arbres
- Des mesures de compensation : projet de reboisement en Île-de-France
- Une mesure de suivi : mise en place d'une station de mesure par AIRPARIF

#### 4.1.3.2. Espaces verts et conditions climatiques

##### Recommandation n°7 :

1. garantir l'accessibilité des terrasses plantées (1),

##### Réponses du maître d'ouvrage :

- création totale d'un parc urbain accessible de 1,1 ha avec 150 arbres et 8 626 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés avec 3 accès par escalier et ascenseurs

2. développer la question des épaisseurs de substrat disponibles (2),

##### Réponses du maître d'ouvrage :

- 20 cm à 100 cm, plusieurs zones
- épaisseurs de substrat bien plus généreuses que la plupart des espaces paysagers réalisés

3. évaluer les incidences du bâtiment sur l'effet d'îlot de chaleur urbain (3).

##### Réponses du maître d'ouvrage :

- évaluer l'impact de l'évapotranspiration des zones végétalisées : gain de 1° C
- stratégie bioclimatique :
  - choix des matériaux : verre, bois,
  - choix énergétiques et techniques : réduction des besoins (chaud, froid, éclairage),
  - énergies renouvelables : CPCU, panneaux photovoltaïques, ventilation double flux, 100 m<sup>2</sup> de dalles piézoélectriques,
- Les espaces verts, par leur qualité et leur quantité compenseront bien l'effet îlot de chaleur du bâtiment,
- Impact sur l'ensoleillement : évolution du bâtiment après la concertation (gaine de temps).

## 4.1.4. La transformation du paysage

### 4.1.4.1. Densification et patrimoine

#### Recommandation n°8 :

- produire des vues d'insertion du projet plus proches de la perception effective des futurs équipements (façade, passerelles et ensemble des dispositifs d'accès) et plus nombreuses, depuis la rue et l'intérieur de la gare ;

#### Réponses du maître d'ouvrage :

- De nombreuses vues complémentaires à partir de la position effective d'un piéton sont produites. Elles comparent l'existant avec le projet.

- prendre en compte le projet d'aménagement des abords de la gare ;

#### Réponses du maître d'ouvrage :

- Le projet des abords conduit par la Ville de Paris n'a pas fait l'objet de perspective (voir recommandation n°1).

- justifier, eu égard à son impact paysager, le choix d'une structure à la géométrie organique au regard de l'architecture historique de la gare ;

#### Réponses du maître d'ouvrage :

- Le choix de la verrière avec structure Voronoï a été fait pour permettre de s'appuyer sur les poteaux existants implantés de manière irrégulière pour faire face aux contraintes des voies en sous-sol.
- Le projet a été conçu pour s'intégrer dans son environnement proche et lointain. Il ne perturbe ni le patrimoine protégé, ni les perceptions du grand paysage urbain.
- La concertation avec l'architecte des bâtiments de France et le conservateur des monuments historiques a permis d'aboutir à un **avis favorable, sans réserve de la part de ces services.**
- La halle Transilien sera démontée et remontée.

- évaluer précisément l'impact visuel des futures passerelles transversales aux quais.

#### Réponses du maître d'ouvrage :

- Les passerelles s'intègrent parfaitement à leur environnement urbain. Leur impact visuel a été minimisé de telle sorte qu'elles ne perturbent ni la perception visuelle des riverains, ni l'architecture historique de la Gare du Nord.

## 4.1.5. La gestion de la phase chantier – démolitions

### 4.1.5.1. Démolitions

#### Recommandation n°9 :

- justifier plus précisément la démolition-reconstruction des halles du Transilien au regard des enjeux environnementaux liés à la durabilité des installations :

Réponses du maître d'ouvrage :

- Les scénarii de démolition ou réutilisation ont été comparés :
- démolition et construction d'une nouvelle halle en Île-de-France : 189,78 teqCO<sub>2</sub>,
- réutilisation sur un autre site en Île-de-France : 0,797 teqCO<sub>2</sub>
- => gain = 645 teqCO<sub>2</sub>

- préciser les modalités ou non de réemploi des matériaux issus de cette démolition.

Réponses du maître d'ouvrage :

- Aucun réemploi de la halle Transilien n'est prévu.

#### 4.1.5.2. Nuisances

#### Recommandation n°10 :

Compte tenu des milliers d'usagers fréquentant quotidiennement la gare, évaluer précisément l'impact cumulé des chantiers de transformation de la gare du Nord et d'aménagement de ses abords.

Réponses du maître d'ouvrage :

- mise en place une organisation spécifique pilotée par un directeur de programme dédié à la coordination générale des projets à l'échelle du quartier (OPC Urbain, OPC inter chantiers)
- communication pour une information cohérente du public

### 4.1.6. Justification du projet retenu

#### Recommandation n°11 :

- approfondir la justification du projet, en ce qui concerne l'amélioration des conditions de déplacement (1),

Réponses du maître d'ouvrage :

- plus de confort et une meilleure répartition des espaces dédiés aux usagers :
- une signalétique adaptée et efficace (notamment aux moyens de communication individuels embarqués ou bien à destination des personnes à mobilité réduite).
- le projet augmente de manière significative les espaces destinés au service public du transport et il fluidifie les parcours tout en améliorant le confort des usagers. La priorité a été donnée aux cheminements des voyageurs et aux espaces d'attente qui leur sont consacrés.

- les flux sont dissociés avec la création d'un hall des départs grandes lignes : cela évite le croisement des flux et donc les congestions actuellement subies et qui ne vont que s'amplifier.
- les améliorations déjà apportées à la gare en 2001 sont renforcées : les connexions entre la gare souterraine (RER B, D et E et métros des lignes 2, 4 et 5) et la gare de surface seront quasiment doublés.
- la large place réservée à la station de vélo et de mobilités douces toujours en devenir et en expansion. Les capacités prévues dans le projet correspondent à 20 % des places de stationnement de surfaces inscrites dans le plan vélo 2015-2020 de la Ville de Paris ou encore à 30 % des places Véligo existantes en 2019.
- le quasi doublement des circulations verticales desservant les différents modes de transport présents au sein de la gare ;
- l'aménagement de l'éco station offrant un accès direct au hall des départs ;
- la mise en place des passerelles permettant un accès confortable et efficace à l'ensemble des quais (et compatible avec l'information donnée individuellement aux voyageurs dans un contexte de billets dématérialisés) ;
- le traitement particulier apporté au terminal Transmanche qui offre plus de capacités de contrôles aux frontières et plus d'espaces d'attente ;
- une porosité plus urbaine avec une nouvelle façade Est accessible depuis la rue Faubourg Saint-Denis. D'un bâtiment qui était quasi exclusivement tournée vers le Sud (la gare a été implantée au 19<sup>ème</sup> à la limite de l'urbanisation de l'époque et n'était tournée que vers Paris située au Sud), la Gare du Nord devient un espace mieux intégré à son environnement urbain ;
- les toitures accessibles directement depuis le parvis.

## 2. du cadre de vie (2)

### Réponses du maître d'ouvrage :

- sons : lutter contre les caisses de résonance souvent inhérentes aux halls de gare et améliorer les ambiances acoustiques,
- vent : réduction des effets venturi ou cheminée,
- sûreté : espaces et des sous espaces lisibles et accessibles pour les usages, d'où découlent les vertus sécuritaires,
- ambiance lumineuse : « meilleur accès » à la lumière naturelle. (jusqu'à la salle des échanges au S02).

## 3. et des perceptions paysagères attendues (3)

### Réponses du maître d'ouvrage :

- création d'un espace vert,
- respect des architectures remarquables,
- matériaux utilisés.

## 4.2. Avis relatifs à l'autorisation d'exploitation commerciale

La demande de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale a été déposée le 21 mai 2019 et enregistrée, pour le volet commercial, au secrétariat de la CDAC de Paris, le 24 mai 2019.

SA Gare du Nord 2024 envisageait initialement la création de 16 321 m<sup>2</sup> de vente portant la surface totale soumise à autorisation d'exploitation commerciale à 19 890 m<sup>2</sup> de vente.

Aux termes de nombreux échanges avec la Ville de Paris, SA Gare du Nord 2024 s'est engagée à réduire en CNAC la jauge de l'opération de 19 890 m<sup>2</sup> à 18 890 m<sup>2</sup> répartis en :

- 1 moyenne surface alimentaire (existant) : 392 m<sup>2</sup> ;
- 6 moyennes surfaces alimentaires (aucune existante) : 5 794 m<sup>2</sup> ;
- 159 boutiques et kiosques (dont 47 existants) : 12 704 m<sup>2</sup> ;

### 4.2.1. Avis de la commission départementale d'aménagement commercial de Paris (CDAC)

Réunie le 27 juin 2019, la commission départementale d'aménagement commerciale de Paris a rendu un avis défavorable à la demande d'extension de 16 321 m<sup>2</sup> de l'ensemble commercial situé au sein de la Gare du Nord, portant sa surface totale de vente à 19 890 m<sup>2</sup>. L'autorisation a été refusée par deux voix défavorables et six abstentions, sur un total de huit membres présents.

L'avis défavorable de la CDAC est fondé sur les arguments suivants :

- *« au regard de l'aménagement du territoire (...) le projet n'apporte pas de réponse satisfaisante en proposant une surface commerciale surdimensionnée, avec une augmentation de 457% de la surface de vente » ;*
- *« au regard de l'insertion urbaine, le projet est particulièrement étanche (...) et il conduit à la diminution de la surface dévolue à la gare routière, divisée par 3, et placée dans une cour désormais enfermée plutôt que connectée sur l'espace public » ;*
- *« au regard de la préservation du tissu commercial de la Ville de Paris (...) ; les nouvelles activités pourraient porter atteinte au tissu commercial environnant et avoir un impact négatif sur l'animation de la vie urbaine du quartier » ;*
- *« les coûts indirects supportés par la collectivité demeureront importants pour la Ville de Paris (reste à charge d'environ 2,2 millions d'€) bien qu'ils soient pris en charge à 75% par SA Gare du Nord 2024 dans le cadre d'une convention de projet urbain partenarial (PUP) » ;*
- *« la variété de l'offre proposée par le projet, notamment par le développement de concepts novateurs et la valorisation de filières de productions locales n'est pas établi » ;*
- *« l'extension du centre commercial de la Gare du nord ne permettra pas d'assurer une proximité de l'offre par rapport aux lieux de vie dans la mesure où la transversalité et la*

*profondeur de la nouvelle construction (300 mètres) pourraient décourager les futurs consommateurs, voyageurs ou riverains » ;*

- *« l'attractivité commerciale de ce vaste projet n'est pas établie, ce qui interroge sur la viabilité et la pérennité de cet ensemble commercial de 19 890 m<sup>2</sup> de surface de vente. »*

#### **4.2.2. Avis de la commission nationale d'aménagement commerciale (CNAC)**

SA Gare du Nord 2024 a présenté un recours, enregistré le 4 juillet 2019, contre l'avis défavorable de la CDAC de Paris.

Dans sa séance du 10 octobre 2019, la CNAC a émis un avis favorable, à l'unanimité de ses membres (12), au projet porté par SA Gare du Nord 2024 d'extension de 15 321 m<sup>2</sup> de surface de vente de l'ensemble commercial situé au sein de la Gare du Nord portant la surface de vente totale de 3 569 m<sup>2</sup> à 18 890 m<sup>2</sup>.

L'avis favorable de la CNAC est fondé sur les arguments suivants :

- la réduction de 1 000 m<sup>2</sup> de la surface de vente pour tenir compte de l'avis défavorable de la CDAC ;
- la compatibilité avec le SDRIF (*« rayonnement et dynamisme de Paris »*);
- *« le projet commercial est principalement destiné à une clientèle en transit (...); il constitue un élément important pour l'attractivité de Paris (...); il est peu susceptible de faire évoluer le tissu et la cartographie commerciale du secteur (...); l'environnement commercial de la Gare du Nord souffre d'un déficit qualitatif et la réalisation du projet viendra renforcer l'attractivité du secteur » ;*
- *« 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 (...); il prévoit également le réaménagement de la gare routière en Ecostation Bus sur 5 400 m<sup>2</sup>, pour y développer de meilleures fonctionnalités et des connexions plus simples et confortables avec les autres moyens de transports collectifs » ;*
- *« le site bénéficie d'une excellente accessibilité par les transports en commun ; les accès par les modes doux sont repensés et sécurisés ; le projet intègre une vélo-station de 1 200 places (...); le projet aura un impact quasi nul sur les conditions de circulations routière » ;*
- *« le projet sera vertueux sur le plan du développement durable » ;*
- *« le projet a été conçu de manière à ce que l'architecture intérieure soit restituée dans son état initial dans le respect et la mise en valeur du patrimoine historique ; (l'insertion architecturale et paysagère est très qualitative » ;*
- *« les surfaces dédiées aux déplacements et à l'attente des voyageurs seront augmentées afin de permettre l'accueil des 30% de voyageurs supplémentaires attendus à l'horizon 2030 ; le projet vise également à améliorer les liens entre la gare souterraine et la gare de surface, à cette fin, les liaisons escalators et ascenseurs ont été doublés depuis la gare RER » ;*
- *« de nombreuses dispositions ont été envisagées pour limiter les nuisances de chantier » ;*



- « le projet permettra de diversifier les usages dans la gare (...) et vise plus globalement à la convertir en un lieu de mixité d'usages (...) attrait complémentaire majeur pour les consommateurs » ;
- le projet permet d'améliorer la sécurité ;
- « les porteurs du projet ont pris des engagements auprès de la Ville de Paris (...), notamment pour la requalification urbaine du projet, pour un développement au sein de l'ensemble commercial de locaux affectés à des activités innovantes de l'économie sociale et solidaire, de mutualiser la logistique nécessaire à l'approvisionnement des commerces afin de réduire les nuisances engendrées par le projet sur la circulation dans le quartier. »

### 4.3. Avis de l'architecte des bâtiments de France et de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC)

Depuis le 15 janvier 1975, la Gare du Nord est inscrite au titre des monuments historiques. Aussi sa modification doit-elle être effectuée dans le respect de son caractère patrimonial.

L'architecte des bâtiments de France et la direction régionale des affaires culturelles ont été consultés et ont émis des recommandations sur l'aspect architectural du projet. Ces recommandations concernaient l'aspect de la façade, la volumétrie et le volume transformé à l'intérieur du monument historique.

L'évolution de la volumétrie et de l'architecture du projet a permis d'assurer que l'élément dominant du projet soit bien la gare historique. Ainsi, le pavillon de verre de l'entrée du nouveau hall de départs se situe en retrait de l'alignement de la façade en pierre de la gare afin d'en conforter la primauté et sa façade n'excède pas la hauteur de la corniche de la gare historique.

La volumétrie générale du terminal de départs, et en particulier celle des pavillons en structure bois des niveaux 4 et 5, ont fait l'objet de modifications à la suite de plusieurs réunions avec l'ABF et la DRAC.

Enfin, le projet a été conçu pour que l'architecture intérieure de la Halle Hittorff soit restituée dans son état initial, débarrassée des mezzanines qui encombraient la halle centrale.

Le 30 août 2019, le conservateur régional des monuments historiques d'Île-de-France a donné son accord au projet sous la réserve suivante : « Dans le cadre du contrôle scientifique et technique, le service chargé des monuments historiques sera averti du démarrage des travaux et associé au suivi du chantier, les prototypes et échantillons de teintes et de matériaux lui seront présentés pour validation préalable. »

Le 5 septembre 2019, l'architecte des bâtiments de France a donné « son accord au vu des pièces modificatives de juillet 2019 ».

### 4.4. Avis de la RATP et annexes

L'avis de la RATP, daté du 1<sup>er</sup> août 2019, est favorable avec réserve. Les réserves de la RATP sont de deux ordres :

- les réserves concernant la conception et la réalisation des ouvrages du projet vis-à-vis des ouvrages existants de la RATP,

- les réserves concernant les modifications induites par le projet sur les espaces voyageurs exploités par la RATP.

#### **4.4.1. Ouvrages existants de la RATP**

L'ensemble des plans des ouvrages impactés de la RATP (génie civil, câbles haute tension, poste éclairage et force) est fourni au maître d'ouvrage, ainsi que les correspondants avec lesquels se concerter pour parvenir à ce que la conception et la réalisation des ouvrages du projet soient faites sans porter atteinte à ceux de la RATP, notamment pour les fondations nécessaires à la descente de charges du nouveau bâtiment. Les précautions et les distances de sécurité minimales à respecter sont rappelées, de même que les mesures à mettre en place pendant les travaux pour la surveillance de la géométrie du tunnel RER BD, pour l'accès permanent aux ouvrages abritant des équipements techniques assurant la continuité du service, ou pour la non-dégradation des conditions d'évacuation incendie des lignes M4 et M5 qui se font vers les espaces SNCF.

#### **4.4.2. Espaces voyageurs de la RATP**

Des études complémentaires de flux se sont avérées nécessaires pour mesurer l'impact du projet, du fait de la concentration des flux dans l'angle Sud-Est de la gare. Les réserves de la RATP concernent le traitement des problèmes générés, notamment celui du flux de voyageurs venant du Métro vers le Transilien. Par ailleurs, des réserves sont émises concernant l'exploitation de la gare routière, notamment en période de travaux.

### **4.5. Avis de la préfecture de police**

L'avis de la Préfecture de Police concernant la sécurité incendie et l'accessibilité est daté du 13 novembre 2019. Il est favorable, sous réserve de l'exécution par le maître d'ouvrage de 31 prescriptions, qui sont des dispositions complémentaires nécessaires au respect de la réglementation, soit pour le projet tel qu'il est défini actuellement, soit pour les parties du projet qui seront développées ultérieurement avec les exploitants des différentes zones (commerces, vélo-station, bureaux, salle de sport, salle de spectacles). Certaines de ces prescriptions concernant également des vérifications de conformité qui ne pourront être faites qu'après production d'études d'ingénierie non encore disponibles (désenfumage, stabilité au feu, résistance au feu).

L'avis comporte également les réponses, toutes avec avis favorable, aux 3 demandes de dérogation et aux 3 points particuliers.

### **4.6. Avis de l'inspection générale des carrières**

L'inspection générale des carrières de la Ville de Paris, dans son avis, indique que la parcelle est située dans un périmètre de risque en précisant :

- le terrain est situé dans le périmètre de recherche des poches de dissolution de gypse antédiluvien, mais ne nécessite pas de travaux d'injection

- le terrain est situé dans une zone d'anciennes carrières à ciel ouvert avec des remblais de 5 à 30 m
- des travaux de confortation ont déjà été réalisés dans la zone du hall départ et de la gare routière.

## 4.7. Archéologie préventive

Le service régional de l'archéologie de la DRAC Ile-de-France a émis un avis favorable le 27/06/2019 (sans prescription particulière en termes d'archéologie préventive)

## 4.8. Avis du Conseil de Paris sur l'étude d'impact

Dans sa séance des 8, 9, 10 et 11 juillet 2019, Le Conseil de Paris a émis un **avis favorable** sur l'étude d'impact du projet tout en relevant que la Ville de Paris restera extrêmement vigilante sur les points suivants :

- *« le respect des ambitions environnementales du projet sur le long terme par la préservation des espaces verts créés dans le projet, le respect de la vie locale et des mesures prises pour lutter contre l'Îlot de Chaleur urbains ; »*
- *« la qualité de l'aménagement des espaces accessibles au public et la gestion des flux de desserte piétons/taxis/vélos/véhicules particuliers/livraisons sur les voies adjacentes et sur les accès logistique situés boulevard de la Chapelle compte-tenu de la proximité de l'hôpital Lariboisière et des secteurs et des secteurs d'habitation ; »*
- *« la gestion de la phase chantier en coordination avec les projets en cours de réalisation à proximité (Nouveau Lariboisière, requalification des espaces publics) et l'approfondissement des mesures nécessaire pour éviter, réduire ou compenser toutes formes de nuisances (via un comité de suivi du chantier associant les habitants et usagers du quartier et de la gare). »*

## 4.9. Avis de la mairie de Paris sur le permis de construire

Le 23 octobre 2019, la maire de Paris a émis un avis défavorable à la délivrance du permis de construire. Elle a estimé *« qu'il n'a pas été répondu aux points d'alerte soulevés par le Conseil de Paris en juillet 2019 et repris entre autres dans l'avis de la MRAe »*.

En effet, lors de sa séance des 8, 9, 10 et 11 juillet 2019, le Conseil de Paris avait assorti son avis favorable sur l'étude d'impact à la prise en compte d'un certain nombre de points de vigilance auxquels *« il n'a pas été apporté de réponses claires »*.

Ces points de vigilance, développés dans l'avis sur l'étude d'impact (Cf. chapitre 4.7), concernent le respect des ambitions environnementales, la qualité de l'aménagement des espaces accessibles au public et la gestion des flux de desserte piétons/taxis/vélos/véhicules particuliers/livraisons ainsi que la gestion de la phase chantier.

Lors de l'entretien du 15 novembre 2019 à la mairie de Paris, l'adjoint chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité a remis à la commission d'enquête le vœu de la Commission du Vieux Paris, exprimé le 26 avril 2019. La commission *« s'alarme de la densité du projet (...) et demande expressément la*

*conservation du hall d'échanges Transilien œuvre de l'architecte-ingénieur Jean-Marie Duthilleul (...). Elle juge tout à fait regrettable le projet actuel de construction au-dessus des voies de passerelles closes qui, en coupant le volume des nefs historiques, altéreront les perspectives et porteront atteinte à la légèreté du grand vide central qui est une des œuvres les plus remarquables d'Hittorff. »*

## 5. Analyse des observations du public

Les contributions du public ont été analysées selon 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.

Pour chacun des thèmes, l'analyse présente :

- une synthèse des éléments du dossier,
- une analyse et une synthèse des observations recueillies,
- les questions posées par le public et la commission d'enquête,
- les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage(en bleu dans le texte),
- l'avis de la commission d'enquête.

### Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage

Sur la demande de la commission d'enquête publique le document intègre sous forme de réponses aux questions les observations de la SA Gare du Nord 2024 sur le procès-verbal de synthèse. Ces observations sont également complétées par des annexes auxquelles renvoie le procès-verbal de synthèse. Elles ont été formulées dans un délai de 15 jours conformément aux dispositions de l'article R123-18 alinéa 2 du code de l'environnement.

Au cours de l'enquête publique qui s'est tenue du 20 novembre 2019 au 08 janvier 2020, un total de 3 260 contributions a été recueilli. Ce nombre important comporte **une pluralité d'expression sur l'ensemble des aspects du projet.**

Le maître d'ouvrage constate donc que le large dispositif souhaité par la Commission d'Enquête et mis en place par l'autorité organisatrice a été pleinement efficient. Le périmètre de l'enquête, la durée même de l'enquête, le nombre important de lieux d'enquête et de permanences, jusqu'en gare du Nord, la multiplicité des vecteurs d'expression, et en particulier la mise à disposition d'un registre numérique, ont permis d'assurer le recueil d'une expression citoyenne très dense. Au-delà de l'information légale, une information complémentaire par affiches, par tractage en grandes quantités d'un dépliant d'annonce à l'intérieur et aux abords de la gare et par mise à disposition de plaquettes synthétiques de présentation du projet a été réalisée. **Il paraît donc indéniable que tout citoyen qui souhaitait déposer une contribution à cette enquête a bénéficié de l'opportunité de le faire.**

La réunion publique du 3 décembre 2019 dont l'organisation avait été souhaitée par la commission d'enquête et dont l'animation avait été confiée à un professionnel extérieur a également offert une possibilité d'expression largement utilisée par les citoyens, les associations diverses et de nombreux élus parisiens.

L'organisation de l'enquête, tant sur l'information que sur les moyens mis en œuvre n'a appelé de la part des citoyens et associations aucune récrimination. Quelques représentants politiques ou du monde associatif auraient souhaité que l'enquête dure plus longtemps, notamment au regard de l'importance et de la richesse du dossier d'enquête publique, mais le délai habituel avait déjà été allongé pour tenir compte de la période des vacances de Noël.

Au regard des dépôts sur les registres et des courriers adressés au siège de l'enquête, les porteurs du projet s'interrogent sur la **pétition** d'origine associative, développant par définition une argumentation unique, et signée de personnes semblant, de par leur origine géographique, particulièrement peu concernées par le projet.

Ainsi, si un décompte par orientation devait être calculé sans que soit sommée aux avis l'expression des pétitionnaires, le résultat obtenu serait le suivant (sur la base du calcul opéré par la Commission d'enquête) :

Orientation	Nombre de contributions hors pétition	%
Favorable	514	49,6 %
Favorable avec réserve(s)	94	9,1 %
Défavorable	287	27,7 %
Neutre / demande de précision	108	10,4 %
Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée	20	1,9 %
Autres	13	1,3 %
Total	1 036	100 %

Dans ce décompte, le maître d'ouvrage constate alors que la part des avis favorables ou favorables avec réserve atteint 58,7%, tandis que la part des avis défavorables ou réservés ne représente que 29,6%.

D'un point de vue qualitatif, le maître d'ouvrage tient ici à apporter trois commentaires additionnels :

- Sur la provenance des contributions, le maître d'ouvrage souligne l'importance des **contributions d'institutions et de corps constitués provenant de différents territoires concernés par le faisceau ferroviaire de la gare du Nord**, montrant l'importance de ce projet pour l'ensemble des territoires concernés par la desserte de la gare du Nord, et non exclusivement les arrondissements parisiens.

- Sur l'équilibre et le clivage des prises de position : le maître d'ouvrage ne peut que constater **l'écart marquant entre les observations et les prises de position exprimées lors de l'enquête publique avec celles exprimées lors de la concertation volontaire** organisée au premier semestre 2019. Pour rappel, cette concertation volontaire, organisée du 1<sup>er</sup> mars au 18 avril 2019 (avant le changement de contexte observé à partir des prémices de la campagne pour les élections municipales de mars 2020) , sous l'égide d'un garant inscrit sur la liste des garants de la CNDP, venait elle-même s'ajouter à la concertation réglementaire menée par SNCF Gares & Connexions à l'été 2017.
  - Comme les porteurs de projet l'avaient souligné dans le bilan établi à l'issue de la concertation volontaire ainsi que le garant l'avait dans son propre bilan (deux documents joints au dossier d'enquête publique), la concertation de 2019 avait été menée dans un climat d'écoute serein et constructif. Fondée sur un dispositif d'annonce de la même envergure que celui adopté pour l'enquête publique (dossier de concertation, dépliant d'information, affiches, écrans en gare, site internet dédié avec espace d'expression en ligne, 8 500 flyers distribués pour annoncer les réunions publiques...) et un dispositif d'expression très conséquent (5 réunions publiques, maison du projet en gare, 4 visites de la gare...) cette concertation avait conduit à l'expression de 248 observations dont la plupart ont trouvé réponse dans les enseignements adoptés à l'issue de la concertation : diminution de la volumétrie du nouveau bâti dans sa partie nord, augmentation des espaces paysagers, amélioration de l'accessibilité aux espaces en toiture, nouveau traitement architectural des façades Est et Nord, engagements sur une nouvelle augmentation du nombre de places de vélo, sur l'implantation d'un local « solidarité », la participation financière à un Plan Urbain Partagé, l'engagement dans un protocole avec la Ville de Paris pour favoriser l'emploi local et l'insertion sociale, l'appui à l'implantation d'entreprises sociales et solidaires, l'appui à l'activité économique et commerciale du quartier, etc.
- Cf. Annexes 00 et 01 – Bilan du Tiers indépendant et Concertations

## 5.1. Thème : fonctionnement de la gare et les déplacements

### 5.1.1. Synthèse des éléments du dossier

Le projet va doubler les espaces destinées au service public du transport qui passeront de 30 000 à 60 000 m<sup>2</sup> pour offrir plus de confort aux usagers, avec la création de nouveaux espaces d'attentes proposant des places assises gratuites, des services aux voyageurs (billetterie, points d'informations, services voyageurs, etc.).

Parallèlement, un nouveau fonctionnement, où les départs et les arrivées des grandes lignes sont différenciés, a été adopté. En évitant le croisement des flux et les situations de congestion actuellement subies, la gare pourra faire face à la hausse du trafic de voyageurs. Le quai transversal de la halle Hittorff sera exclusivement dédié aux arrivées, tandis qu'un nouveau terminal pour les départs grandes lignes est créé au niveau de la rue du Faubourg Saint-Denis. Enfin, un nouveau circuit logistique - distinct des flux voyageurs - sera également mis en place.

### **5.1.1.1. Le nouveau terminal des départs**

La dernière évolution de la gare, réalisée en 2001, a consisté en la création du hall d'échanges entre la gare de surface et la gare souterraine située sous la verrière latérale. Ce hall d'échanges repose sur une conception datant du milieu des années 1990 et a été dimensionné pour un trafic estimé à l'époque à 500 000 voyageurs par jour. Le principal objectif de cet aménagement était d'apporter plus de lumière naturelle dans la gare et d'améliorer le confort visuel des usagers.

Avec 700 000 visiteurs par jour, cet aménagement est aujourd'hui sous dimensionné et le développement prévisionnel du trafic (900 000 voyageurs par jour attendus en 2030) impose une réorganisation fonctionnelle de la gare. Seule la différenciation des départs et des arrivées avec la création d'un nouveau hall des départs permettant la desserte des TGV, Thalys, TER et Intercités par des passerelles, est de nature à résoudre les problèmes capacitaires de la gare. Cette organisation proposée par l'atelier d'architecture SNCF et stipulée dans le cahier des charges SNCF résulte de l'analyse des flux par AREP et porte l'objectif de créer des surfaces de circulation et d'attente complémentaires au quai transversal actuel. Enfin, outre les questions capacitaires, la verrière construite en 2001 présente des carences en matière acoustique et d'isolation thermique provoquant des situations d'inconfort pour les usagers et de surconsommation énergétique. L'ensemble n'est ainsi plus compatible avec les enjeux environnementaux d'aujourd'hui.

Le terminal des départs s'étendra jusqu'à la trémie d'accès au RER de l'angle Sud-Est et se terminera sur la loggia vitrée du hall d'entrée principale, largement ouverte sur le parvis rue de Dunkerque. Il accueillera également des nouvelles activités de loisirs, de culture, de co working, de restauration et de commerces dans les niveaux supérieurs, qui se développeront en super structure, au-dessus du nouveau terminal (dans les niveaux 2 à 6).

A l'image du dispositif Transmanche, l'accès au terminal des départs se fera au niveau 1. L'accès aux quais du hall des départs grandes lignes se fera ensuite par trois passerelles, franchissant successivement les voies ferrées pour rejoindre chaque quai en contre-bas par des escalators, des escaliers et des ascenseurs. Le terminal Départs regroupera tous les accès aux trois passerelles et aux trémies qui distribueront les quais des lignes TER, Intercités, grandes lignes TGV et Thalys. Les deux premières passerelles, situées dans la halle Hittorff, seront des extensions des deux passerelles Transmanche existantes. La troisième, située à l'extérieur, sera entièrement neuve et couverte. Elle sera connectée au hall d'embarquement Thalys. Le terminal Transmanche sera accessible depuis le hall des départs.

Le nouveau hall des départs grandes lignes aura ainsi une surface d'accueil et d'attente supérieure à celle du quai transversal actuel qui sera désormais dédié aux arrivées. Les services d'accueil, d'information, d'achats de billets, seront augmentés et optimisés. Les boutiques de vente des billets SNCF seront regroupées dans des espaces fermés confortables, situés au niveau du hall départ des grandes lignes.

### **5.1.1.2. La reconfiguration et l'extension du terminal Transmanche**

Le terminal transmanche, occupé par l'Eurostar, sera accessible depuis le hall d'échanges, à l'Est de la halle Hittorff, et sera contigu au terminal des départs. Le bénéfice est double : les flux de ce terminal ne se mélangeront plus à ceux de l'actuel hall d'échanges et le terminal sera plus proche des accès majeurs du RER et du métro d'où proviennent 80% des voyageurs à destination de Londres.



Un espace d'attente de près de 1 000 m<sup>2</sup>, situé avant la zone de contrôle douanier, sera créé en surplomb du hall d'échanges. Son dimensionnement permettra de contenir, sans perturber les autres espaces de la gare, les voyageurs qui ne pourront pas pénétrer dans le terminal Transmanche en cas d'événements anormaux.

La zone de contrôle douanier sera située à proximité et dimensionnée de manière à limiter au maximum les temps d'attente.

À l'Ouest, un vaste espace comportant des zones d'attente, des boutiques Duty Free et une offre de restauration permettra aux voyageurs de patienter avant l'embarquement sur les passerelles. Le dimensionnement des espaces tient compte de l'augmentation de 50% du nombre de passagers Eurostar prévue d'ici 2030 aux heures de pointe.

La surface du terminal Transmanche sera quasiment doublée, permettant de mieux répondre au défi du renforcement des contrôles douaniers et de faire la connexion avec la troisième passerelle pour mieux distribuer la partie Nord des quais.

### **5.1.1.3. L'implantation de l'équipement de logistique urbaine (ELU)**

Un Équipement de Logistique Urbaine (ELU) de 500 m<sup>2</sup> et une zone de traitement des déchets seront implantés, conformément aux prescriptions du Plan Local d'Urbanisme. Ils seront positionnés au sein de l'actuelle zone logistique/ zone de déchets, dont l'entrée est située au droit du boulevard de la Chapelle. L'accès existant ne sera pas modifié. La zone de déchets actuelle est en plein air, visible depuis les fenêtres des riverains. La future zone de déchets sera fermée, donnant une vue sur un espace vert aux riverains.

L'ELU permet de massifier les acheminements au plus près des lieux de destination et d'expédition pour la réparation, la distribution et la collecte écologique de colis et de marchandises. Situé au plus près des destinataires finaux et mutualisant les espaces de livraison, l'ELU contribue à réduire le nombre de camions nécessaires à la logistique du dernier kilomètre. A ce stade, il est estimé qu'environ 35 véhicules de 19t/ jour seront nécessaires pour approvisionner la gare (au lieu de 68 actuellement), malgré l'augmentation des surfaces et la diversification des activités. Au total la gare sera approvisionnée quotidiennement par 176 véhicules de livraison, toutes activités confondues (contre 204 aujourd'hui).

Cet ELU abritera sous un auvent végétalisé :

- un bureau équipé de locaux sociaux (sanitaires, vestiaires, etc.) ;
- une aire de manutention et de stockage pour l'éclatement des tournées avec un espace au sol suffisant pour une bonne fluidité des échanges entre un poids lourd et des véhicules utilitaires électriques ;
- un espace de remisage et de recharge des véhicules électriques.

L'ELU et la zone de traitement des déchets présenteront un seul niveau de plain-pied.

### **5.1.1.4. L'intermodalité renforcée**

Le projet StatioNord vise à renforcer l'intermodalité entre les différents modes de transport : grandes lignes, Transilien, RER, métro, vélo, bus, taxis, VTC.

La superficie totale de la gare sera augmentée (passant de 30 000 à 60 000 m<sup>2</sup>), et notamment les espaces de circulation et d'attente des voyageurs qui passeront de 1515 000 m<sup>2</sup> à plus de 37 000 m<sup>2</sup>.

L'accessibilité entre la gare souterraine (RER B, D et E et métros des lignes 2,4 et 5) et la gare de surface sera renforcée avec la multiplication par 2,5 des liaisons verticales (au total la gare comptera 61 ascenseurs et 113 escaliers mécaniques). Des escalators express seront créés entre le RER, le terminal des départs et l'écostation bus.

Les accès vers les trois niveaux de sous-sol (RER et métros) seront améliorés, en coordination avec la RATP et Île-de-France Mobilités. Pour ce faire, une solution complexe et performante sera mise en œuvre à l'angle Sud-Est de la gare pour garantir une desserte fiable et différenciée de l'ensemble des modes de transport.

Tous les espaces de la gare seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR et PSH) avec une amélioration sensible des parcours par rapport à la situation actuelle. Pour les personnes en situation d'handicap, la logique de cheminement est encore plus importante que pour les personnes valides. Le projet prévoit une simplification des cheminements ainsi qu'une signalétique FALC (facile à lire et à comprendre) et des aides à la circulation adaptées, notamment via des balises sonores implantées aux droits des entrées.

Enfin un autre enjeu du projet consiste à augmenter la capacité des liaisons verticales (escalators, ascenseurs et escaliers) sans réduire les trémies qui permettent de faire pénétrer la lumière naturelle dans les niveaux inférieurs et d'assurer une liaison visuelle entre eux.

En 2024, le nouveau terminal des départs sera accessible depuis :

- le hall d'échanges ouvert sur le parvis et directement relié au hall transilien et à la gare souterraine dans l'angle Sud-Est
- la rue de Dunkerque via le quai transversal dédensifié rendant sa traversée d'Est en Ouest nettement plus rapide et confortable par rapport à aujourd'hui où ce cheminement est très difficile aux heures de pointe.
- deux nouvelles entrées créées sur son flanc Est pour les voyageurs en provenance de l'écostation bus, les usagers de la vélo-station et les piétons arrivant par la rue du Faubourg Saint-Denis
- le passage piéton souterrain Maubeuge, rénové en 2017, est conservé pour permettre un accès à la Gare RER depuis l'Ouest (rue de Maubeuge) et accéder aux quais, à la montée et à la descente des trains TER et Intercités, et uniquement en descente pour les trains TGV et Thalys.

### **5.1.1.5. Le réaménagement de la gare routière en écostation bus**

La gare routière accueille aujourd'hui 13 lignes de bus et 7 dessertes Noctilien. La future écostation bus sera directement connectée au nouveau terminal des départs apportant une amélioration de la qualité de l'attente pour l'ensemble des voyageurs de la RATP, sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités.

Le quai de départ de l'écostation bus sera mitoyen et relié de plain-pied au nouveau terminal des départs. Elle sera abritée par le porte-à-faux du bâtiment, à proximité des salles d'attente des voyageurs, des services et des commerces. Le quai d'arrivée de l'écostation bus sera situé du côté du passage couvert qui donne accès à la rue du Faubourg Saint-Denis et aux 3 ascenseurs qui distribuent la salle d'échange des RER et de Magenta, ainsi que le hall Transilien.

### **5.1.1.6. Une station vélos au service des mobilités douces**

Le développement de la multimodalité implique la création d'espaces adaptés aux nouvelles mobilités. Ainsi, une vélo-station de grande capacité est installée au cœur même de la gare.

Située à l'emplacement actuel de la rampe des bus qui sera démolie dans le cadre du projet, la nouvelle station vélos de la gare du Nord sera construite sur deux niveaux, en accès direct par la rue de Dunkerque ou par la rue du Faubourg Saint-Denis et l'éco station de bus.

La station à vélos est conçue pour accueillir 1 200 places. 800 places de stationnement supplémentaires seront également disponibles, dont les emplacements sont à l'étude.

Un espace de services de 85 m<sup>2</sup> (recharge, réparation, de location, conciergerie) complétera le dispositif.

### **5.1.1.7. Un projet urbain partenarial avec la Ville de Paris pour requalifier les espaces publics**

La Ville de Paris souhaite réaliser différents aménagements publics aux abords de la gare du Nord. Ces aménagements publics seront financés dans le cadre d'un projet urbain partenarial conclu entre la SA Gare du Nord 2024 et la Ville, adopté par délibération du Conseil de Paris du 4 avril 2019 et formalisé par une convention en date du 9 mai 2019.

Cette participation de la SA Gare du Nord 2024 à la requalification des espaces publics s'inscrit dans une volonté forte de transformer le quartier aux bénéfices de ses riverains.

Le programme des interventions est le suivant :

- Élargissement du parvis de la gare du nord (place Napoléon III) et réaménagement de la rue de Dunkerque pour permettre l'intégration de la station bus, d'une dépose minute, d'aires de livraison, a minima d'une file de circulation générale, et la création d'un parvis piéton côté nouveau Hall des départs ;
- Adaptation de la rue de Saint-Quentin afin d'accueillir potentiellement une dépose taxi, et de guider les flux piétons vers le parvis et l'entrée de la Gare du Nord ;
- Requalification du boulevard Denain dans la continuité du parvis de la Gare du Nord pour aménager un espace apaisé majoritairement piéton avec un aménagement paysager ;
- Adaptation de la rue de Compiègne visant à adresser sur le boulevard Magenta l'entrée du parking souterrain de la gare ;
- Requalification de la rue de Maubeuge afin de restructurer les cheminements piétons depuis et vers la gare et les autres fonctions support de la Gare du Nord si possible (cars groupes, stockage taxi...);
- Adaptation de la rue du Faubourg Saint-Denis avec un traitement complémentaire du carrefour Dunkerque/Lafayette et de l'entrée de la gare routière bus.

Les aménagements des abords de la gare représenteront un investissement de 8 687 500 € TTC dont 75 % seront pris en charge par la SA Gare du Nord 2024.

## **5.1.2. Analyse et synthèse des observations recueillies**

Certaines contributions sont reprises ci-dessous et une attention particulière a été portée par la commission sur des contributions constituant des analyses techniques du projet :

- la contribution de la Ville de Paris et des experts qu'elle a mandatés ;
- la contribution de l'architecte Jean-Marie Duthilleul, auteur du bâtiment « gare Transilien » actuel ;

- la contribution de la FNAUT.

Par ailleurs, la commission d'enquête a pu recueillir lors de ses contacts avec les institutions concernées (Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions, RATP) des informations sur les diverses études et mises au point pouvant influencer sur le projet.

Les particuliers partisans du projet trouvent globalement dans la transformation de la gare, les principes de la résolution des problèmes constatés aujourd'hui : image dégradée, saturation des espaces, manque de propreté, mauvaise accessibilité ou mauvaise connexion avec certains modes de transport, manque de services, insécurité, trafics illicites ...

- *« J'apprécie la possibilité de rejoindre les trains de grande ligne facilement en arrivant par RER »*
- *« Tenant compte du maelström journalier des 700 000 utilisateurs journaliers aujourd'hui, ceux entrant et ceux sortant de la gare, de l'absence de fluidité et confort, de la signalisation intérieure absente ou inadéquate, il nous paraît essentiel qu'il y ait refonte totale de la gare, en prévision de l'accroissement prévisionnel annoncé par la SNCF de + de 900 000 utilisateurs / jour dans les années à venir.*
- *« Je suis très favorable au projet de rénovation de la gare du Nord. Cette gare doit pouvoir présenter un visage ayant de la tenue pour les JO 2024, et plus généralement doit permettre aux millions d'usagers de prendre le train dans de bonnes conditions. »*
- *« Enfin une gare qu'on ne sera pas pressé de quitter à peine descendu du train, un environnement rassurant et humain avec des trajets simples pour s'orienter et se diriger, voir même pouvoir faire une pause après un long voyage avant d'affronter les tumultes de la ville. »*

Pour les particuliers adversaires du projet, le raisonnement est inverse car ils soulignent que, du fait du principe retenu incluant une intervention centrée sur la gare de surface et l'adjonction de nombreux services (commerces ou autres) annexes à la fonction de base de la gare, les problèmes actuels ne seront pas traités ou aggravés, notamment pour les usagers du quotidien.

- *« Le projet de transformation et d'agrandissement de la gare du Nord, en l'état, ne bénéficie pas à ses usagers, à savoir les centaines de milliers de voyageurs quotidiens,*
- *puisqu'elle prévoit de leur imposer des trajets plus longs pour l'accès au quai, donc du temps, à consacrer, sur le modèle de n'importe quel centre commercial labyrinthique, au commerce. »*
- *« Incompatibilité du projet intérieur de la gare et des espaces publics du quartier : tout est concentré à l'angle Sud-Est de la gare dans le projet StatioNord, or c'est là que l'on a tous les flux en surface et en souterrain : on congestionne l'intérieur et l'extérieur de la gare. »*

Les observations sur le fonctionnement de la gare portent principalement sur 3 sujets :

- l'accessibilité à la gare pour les piétons ou les vélos,
- l'accessibilité à la gare en taxi, VTC ou dépose-minute,
- les flux.

Pour le premier sujet, de nombreux particuliers, comme les experts mandatés par la Ville de Paris demandent d'améliorer les possibilités d'accès à partir du Nord ou s'inquiètent de la disparition avec le projet de l'accès direct à certains quais depuis le souterrain Maubeuge.

- *« Je m'oppose à la délivrance du permis de construire à la SEMOP, car il n'a pas été envisagé d'ouverture de la gare vers le Nord (boulevard de la Chapelle). »*

La concertation avait déjà mis en avant la demande de création d'un accès hors contrôle à partir du boulevard de la Chapelle, en plus de l'actuel souterrain de correspondance avec la station M2 La Chapelle. Le projet ne répond pas à cette demande : depuis le Nord, seules existeront les trois entrées sur la façade Est du bâtiment au niveau N01, mais elles ne seront accessibles depuis la rue du Faubourg Saint-Denis que par les accès actuels, en traversant l'Écostation bus.

Pour l'intermodalité avec le vélo, de nombreuses observations portent sur le dimensionnement de la Vélo-station projetée.

- *« 1 000 stationnements pour 700 000 passagers jours cela semble très peu (1 cycliste pour 700 passagers). A Utrecht aux Pays-Bas les récents travaux de la gare ont permis d'avoir 12 000 places pour moins de 300 000 passagers/jour. La Ville se fixe un objectif de 30 000 places pour 2030 pour permettre d'absorber l'augmentation du nombre de passagers. Le projet de la gare du Nord propose donc 1 stationnement contre 30 à Utrecht, alors que le nombre de passagers y est 3 fois plus important à la gare du Nord. »*

Pour les taxis, VTC ou dépose-minute, beaucoup soulignent que le projet ne propose pour l'instant aucun aménagement spécifique, mais renvoie implicitement à l'utilisation de l'angle Sud-Est du parvis qui correspond à une zone souffrant de graves problèmes de saturation de la circulation automobile.

- *« Concernant l'intermodalité et la gestion des circulations le projet me paraît très imprécis sur la gestion des circulations autour de la gare. Où déposeront les taxis / VTC ? Comment s'assurer qu'ils n'engorgeront pas encore plus la rue du faubourg Saint-Denis et la rue La Fayette en essayant de déposer les clients au plus près du hall des départs ? »*

À partir des simulations réalisées pour évaluer les conséquences de la nouvelle séparation des flux « arrivées » et « départs » sur les espaces du projet, les experts mandatés par la Ville de Paris ont cherché à vérifier les conséquences de cette nouvelle organisation sur les temps de parcours des voyageurs et sur la saturation des espaces. Ils en concluent que les temps de parcours sont globalement peu impactés, en général avec un faible accroissement, mais pointent des allongements plus conséquents pour certaines liaisons. Ils concluent également que les problèmes de saturation des espaces ne sont pas résolus par l'organisation choisie pour les flux :

- bien sûr, là où il n'y a pas intervention du projet, alors que les prévisions de trafic y prévoient un accroissement significatif des flux (mezzanine RER, quais Transilien, quais RER B/D),
- mais aussi, dans des parties du projet essentielles de la nouvelle organisation (passerelles et leurs accès).

La FNAUT, comme de nombreuses contributions, fait remarquer que la transformation de la gare ne concernera principalement qu'une part très minoritaire des 900 000 voyageurs /jour censés dimensionner le projet. Elle pointe également les variations induites par le projet dans le nombre de liaisons par escaliers fixes, escaliers mécaniques et ascenseurs entre les différents niveaux.

L'architecte Jean-Marie Duthilleul analyse certains points de l'organisation des liaisons entre les niveaux souterrains et les niveaux supérieurs (changement d'orientation d'escaliers, création ou suppression d'escaliers). Différents problèmes sont détectés ayant pour conséquence des risques d'exploitation : proximité entre débouchés d'escaliers mécaniques et lignes de contrôle ou lieux déjà saturés par des croisements de flux, création de zones en cul de sac, ...

Il indique également que l'amélioration du confort des voyageurs, apportée par la création de la liaison par escaliers mécaniques « express » entre le niveau S02 et le niveau N01 ne concernera que les voyageurs « grandes lignes, TGV, Thalys, TER » qui constituent une part minoritaire des flux actuels, et surtout futurs puisque l'accroissement des flux du quotidien sera beaucoup plus important.

Île-de-France Mobilités, même si son avis est globalement favorable au projet, signale ses points d'attention vis-à-vis du fonctionnement de la gare :

- la gestion optimisée des flux en gare : elle évoque à ce sujet les mises au point restantes à partir des simulations complémentaires effectuées par la RATP qui font apparaître certains impacts, négatifs sur les espaces métro, de la concentration des activités en souterrain à l'angle Sud-Est de la gare ;
- l'impact du chantier sur les circulations ferroviaires ;
- le fonctionnement de la gare routière en phase chantier ;
- le fonctionnement de la gare routière en phase définitive, notamment le problème de l'entrée/sortie des bus par l'unique accès sur la rue du Faubourg Saint-Denis ;
- la problématique des rabattements vélo, notamment l'accès à la Vélo-station par la rue du Faubourg Saint-Denis.

### **5.1.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête**

#### **5.1.3.1. L'accessibilité à la gare pour les piétons ou les vélos :**

- **01-** À partir des études de faisabilité d'un accès Nord-Est, quel engagement le maître d'ouvrage peut-il prendre vis-à-vis de l'intégration au projet ou de la modification de l'interface entre le projet et cette éventuelle création ?
- **02-** Quels aménagements seraient envisageables pour sécuriser l'accès des piétons et des vélos depuis la rue du Faubourg Saint-Denis vers les trois portes d'accès au niveau N01 du nouveau bâtiment ? Quelle conséquence précise peut apporter à cet égard la démolition envisagée du 177 rue du Faubourg Saint-Denis ?
- **03-** Quels engagements le maître d'ouvrage peut-il prendre vis-à-vis de l'intégration au projet ou de la modification de l'interface entre le projet et l'ensemble du projet urbain partenarial (PUP) qui sera mené avec la Ville de Paris ?

#### **5.1.3.2. L'accessibilité à la gare en taxi, VTC ou dépose-minute :**

- **04-** À partir des études de faisabilité d'aménagement des premiers niveaux du parking EFFIA pour l'accueil des taxis, VTC, dépose-minute, 2 roues motorisés, quel engagement le maître d'ouvrage peut-il prendre vis-à-vis de l'intégration au projet ou de la modification de l'interface entre le projet et cet éventuel aménagement ?
- **05-** Quelles autres solutions d'intégration de ces fonctions au projet seraient envisageables ?

### 5.1.3.3. Les flux

- **06**-Confirmer ou corriger précisément les décomptes de liaisons présentés dans l'avis de la FNAUT :

Escaliers Mécaniques (EM)								
départ	N01		N00		S01		S02	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
N01			1	6	0	0	3	2
N00					7	15	9	11
S01							2	5

Total EM	Avant	Après
	22	39

Ascenceurs								
départ	N01		N00		S01		S02	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
N01			0	4	1	2	3	3

Total Asc	Avant	Après
	4	9

Escaliers Fixes (EF)								
départ	N01		N00		S01		S02	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
N01			1	3	0	0	3	1
N00					3	2	12	14
S01							2	5

Total EF	Avant	Après
	22	21

- **07**-Présenter sous forme de tableaux clairs les évaluations de temps de parcours pour les différentes liaisons avec, en regard, les flux concernés (avant et après la réalisation du projet).
- **08**-Des mises au point de l'agencement des liaisons entre niveaux sont en cours entre Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions et RATP, à partir des simulations réalisées par la RATP mettant en évidence des sursaturations (notamment au niveau S02 dans la correspondance avec M4), induites par la suppression d'un escalier fixe de 4 m de large entre N0 et S01, et au niveau S01 par la disposition des diverses trémies ou débouchés d'escaliers mécaniques. Quels engagements le maître d'ouvrage peut-il prendre vis-à-vis de l'intégration au projet des modifications éventuellement induites par ces mises au point, notamment en liaison avec l'implantation des renforcements de fondations nécessitées par le projet StatioNord ?
- **09**-Quelles dispositions ou procédures le maître d'ouvrage a-t-il prévu, en liaison avec la Ville de Paris, Île-de-France Mobilités et la RATP, pour garantir une dégradation minimale des conditions d'exploitation (tant pour les voyageurs que pour l'exploitant) des lignes de bus de la gare routière et de celles dont les arrêts sont à proximité de la gare ?
- **10**-Quels engagements le maître d'ouvrage peut-il prendre vis à vis de l'intégration au projet ou de la modification de l'interface entre le projet et l'ensemble du projet Urbain Partagé qui sera mené avec la Ville de Paris ?
- **11**-Gares & Connexions, en liaison avec Île-de-France Mobilités et la RATP, mène des études pour un projet dénommé « Mass transit » visant à adapter certains espaces de la gare souterraine à l'accroissement de trafic « du quotidien ». Quels engagements le maître d'ouvrage peut-il prendre vis-à-vis de l'intégration au projet des modifications éventuellement induites par ces études ?
- **13**-Le maître d'ouvrage peut-il évaluer la faisabilité et les conséquences d'une banalisation de l'accès aux passerelles pour les voyageurs au départ de tous les trains ?
- **14**-Expliciter clairement les impacts de l'organisation des différentes phases de travaux à proximité des voies sur le graphique d'occupation des voies (GOV) qu'il sera possible de pratiquer, avec ses conséquences sur les suppressions de circulation de différents types de trains. Cette explicitation doit être indépendante des problèmes qui seront également induits par les travaux devant se dérouler concomitamment sur le faisceau de la gare du Nord.
- **15**-Le maître d'ouvrage peut-il communiquer une étude de 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 évènements sportifs programmés (Coupe du Monde de Rugby en 2023, Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024) ?
- **16**-Justifier l'estimation du nombre de camions par jour en relation avec l'ELU.



## 5.1.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage

### 5.1.4.1. L'accessibilité à la gare pour les piétons ou les vélos

Tout d'abord au sujet de la vélo-station, la SA Gare du Nord 2024 confirme l'engagement pris 10ème, 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 en juillet 2019 dans le protocole d'engagements signé entre la Ville de Paris, la mairie du 10ème arrondissement et SNCF Gares & Connexions (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 SA Gare du Nord 2024 prend l'engagement de créer ces nouvelles places de stationnement vélos pour porter le nombre de places créées à 2 000 places.

Toujours au titre du protocole d'engagements signé entre la Ville de Paris, la mairie du 10ème arrondissement, la SA Gare du Nord 2024 et SNCF Gares & Connexions, la Ville de Paris et SNCF Gares & Connexions se sont engagées à créer, sur l'espace public et/ou le domaine ferroviaire, 1 000 places de vélos complémentaires.

Au total, ce sont donc 3 000 places de stationnement vélos qui devraient être créées dans ou à proximité immédiate de la gare du Nord.

#### 5.1.4.1.1. Engagements du maître d'ouvrage vis-à-vis de la modification de l'interface entre le projet et l'éventuelle création d'un accès Nord-Est

**01- À partir des études de faisabilité d'un accès Nord-Est, quel engagement le maître d'ouvrage peut-il prendre vis à vis de l'intégration au projet ou de la modification de l'interface entre le projet et cette éventuelle création ?**

Dans le cadre de la concertation libre qui s'est tenue du 1<sup>er</sup> mars au 18 avril 2019 et dont les conclusions ont été rendues le 14 mai dernier et suite au comité partenarial du 10 avril 2019, organisé par la SNCF en présence de la Préfecture, de la RATP, d'Île de France Mobilités et la Ville de Paris, la question d'un accès par le Nord à la gare a été posée. Ainsi par la décision exprimée dans le bilan de concertation présenté le 14 mai 2019, le maître d'ouvrage s'est

engagé à poursuivre les études portant sur l'opportunité et la faisabilité d'une meilleure liaison de la gare du Nord au boulevard de la Chapelle à travers les trois scénarios suivants :

- Par la création d'une liaison au droit du domaine ferroviaire existant ;
- Par la création d'un aménagement au niveau de la voie dédiée à la logistique ;
- Au titre du réaménagement de la rue du Faubourg Saint-Denis prévu au PUP, dont les études seront portées par la Ville de Paris.

Les paragraphes suivants présentent la synthèse de l'étude de faisabilité relative à un accès à la gare par le Nord qui a été confiée à Valode & Pistre par la SA Gare du Nord 2024.

## Scénario 1 : Un cheminement au sein de la rue Maubeuge et de la rue du Faubourg Saint-Denis

### Les avantages

- Ce scénario ne nécessite ni la construction d'ouvrages lourds ni le gel des lignes de transport ;
- Le parcours depuis la rue du Faubourg Saint-Denis donne accès de plain-pied au hall des départs grandes lignes (TGV, Thalys, Transmanche) via la nouvelle façade est ;
- Ce parcours permet aux usagers de déposer leurs vélos dans la station de vélos directement à leur arrivée ;
- La requalification de la rue Maubeuge, la modernisation de l'hôpital Lariboisière permettent d'améliorer l'espace public et rendent le trajet des usagers agréable.

### Les inconvénients

- Si l'utilisateur n'a pas de titre de transport, le parcours est plus long du côté de la rue Maubeuge (cas marginal);
- Pour le confort des usagers, ce scénario nécessite un réaménagement urbain prévue dans le cadre du PUP.

### Conclusion

Ce scénario présente peu d'inconvénients. Il ne nécessite aucune construction et permet à l'utilisateur d'accéder au hall des départs rapidement.



## Scénario 2 : Création d'une liaison aérienne au droit du faisceau ferré existant

Ce scénario propose un parcours piéton sur une passerelle qui débutera depuis le pont de la Chapelle, survolera d'importantes installations ferroviaires, et les voies ferrées pour arriver dans la façade nord du projet.

Le site est caractérisé par d'importantes installations ferroviaires. Une multitude de poteaux, de câbles électriques et de caténaires créent des obstacles difficiles à franchir tout en assurant la sécurité du public. Cela limite donc grandement les possibilités d'implantation d'un tel ouvrage (cf. plan page suivante).

### Les avantages

- L'entrée de la passerelle est écartée de l'entrée logistique de la gare évitant ainsi des croisements de flux avec les camions de livraisons et de déchets ;
- L'entrée de la passerelle se trouve au centre du pont de la Chapelle, permettant l'équilibre du temps de trajet pour le public venant du nord-ouest ou du nord-est.

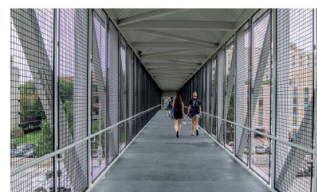
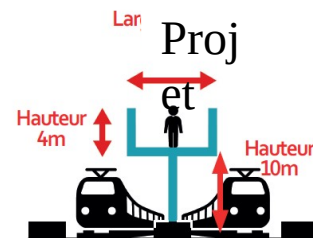
### Les inconvénients

- L'entrée de la passerelle ne se greffe sur aucune trame urbaine ;
- Pour monter au-dessus des voies, des rampes, des escaliers, et des ascenseurs seront nécessaires. L'accès pour les personnes à mobilité réduite est techniquement difficile à assurer : l'installation des ascenseurs est infaisable, du fait de l'impact de la cuvette sur les voies en dessous de la passerelle ;
- La réalisation de la passerelle aura un impact sur le trafic ferroviaire, nécessitant l'arrêt temporaire des trains.
- Ce parcours n'offre pas une expérience très agréable, voire peut-être un repoussoir, car l'utilisateur doit marcher plus de 180 m sur une passerelle haute et étroite. Cela générerait notamment un sentiment d'insécurité ;
- Ce parcours ne permet pas aux usagers de déposer leurs vélos dans la station de vélos ;
- L'arrivée de la passerelle dans le hall des départs nécessite une modification substantielle du projet dû à la présence de locaux techniques et de la salle événementielle.

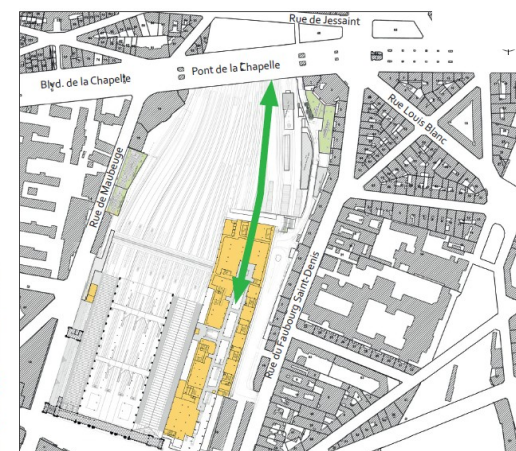
### Conclusion

Au-delà des inconvénients mentionnés, ce scénario demandé par les associations est techniquement le plus complexe. Sa faisabilité nécessite d'être confirmée (résistance aux chocs ferroviaires et fondations notamment) par des études niveau AVP et une analyse

complète des équipements ferroviaires entre le pont de la Chapelle et la gare. Ce scénario nécessite également des modifications substantielles de la conception de la partie nord du projet. Ces travaux sont incompatibles en matière d'ITC avec celles déjà programmées et devraient être réalisés après 2024 avec des risques élevés de perturbations sur le réseau Transilien et plus généralement l'axe Nord. Le budget de ce scénario est estimé à ce stade à une vingtaine de millions d'euros.



Exemple de passerelle piétonne, échangeur A23 Valenciennes



Arrivée de la liaison aérienne au N02

Parcours projeté

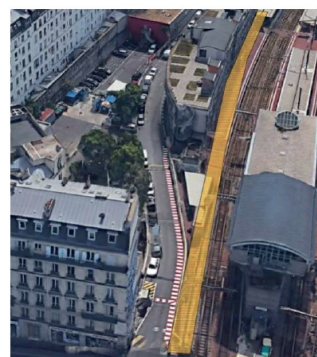
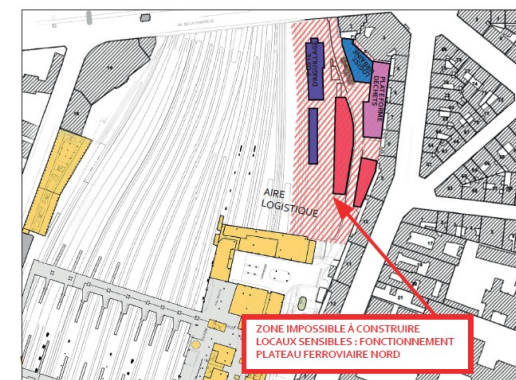


Schéma de l'association des habitants en conflit avec les équipements ferroviaires existants



Des contraintes spatiales au sein de la zone logistique



## Scénario 3 : Création d'un cheminement au sein de la voie logistique

Ce scénario propose l'aménagement d'un parcours piéton le long de la voie logistique, qui débute depuis l'entrée logistique de la gare sur le boulevard de la Chapelle et qui se prolonge jusqu'à l'aire de livraison et la zone de régulation des bus.

Le piéton entre dans l'aire logistique par une première rampe. Il longe la plateforme déchets et le bureau de traction de la SNCF. Il continue ensuite jusqu'à une deuxième rampe qui monte vers l'aire de livraison où circulent des camions d'approvisionnement. Son parcours se poursuit dans la zone de régulation de bus RATP. Il s'agit d'un espace où stationnent les bus avant et après leur mise en circulation. Finalement, il arrive à l'entrée de la gare située sur sa droite.

### Les avantages

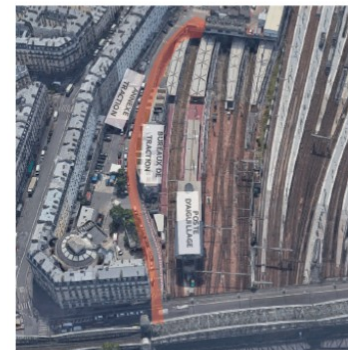
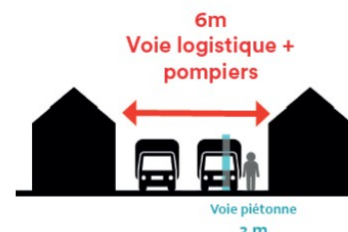
- Ce scénario ne nécessite pas la construction d'ouvrages lourds.
- Ce parcours permet aux usagers de déposer leurs vélos dans la station de vélos.

### Les inconvénients

- Ce parcours représente un danger pour le public, car il passe par la voie logistique, incitant des conflits d'usage entre les piétons et les camions de livraison et déchets ;
- Le parcours protégé d'une grille sécurisée, altère la circulation des camions logistique. Car avec le projet les flux de camions seront accentués dans ce secteur et ils devront pouvoir circuler en double sens sur une voie de 6m de large ;
- Le parcours piéton passe à proximité de locaux sensibles interdits au public (centre de gestion du trafic ferroviaire, bureaux de traction, espace logistique urbaine, plateforme déchets, annexe traction, etc.) et à proximité des voies ferrées dont il faudra sécuriser les accès ;
- La pente de 7,7 % sur la voie logistique nécessite des aménagements lourds (paliers, circulations verticales) pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

### Conclusion

Ce scénario ne permet pas d'assurer la sécurité des piétons qui traverseraient une zone d'exploitation SNCF sensible et dangereuse (conflit avec les flux des camions logistiques, proximité avec les voies ferrées). Il est effet impossible d'assurer une largeur d'usage nécessaire pour la voie logistique et la voie pompier, tout en assurant la sécurité des piétons.



Vue aérienne du scénario 3 Implantation de la liaison

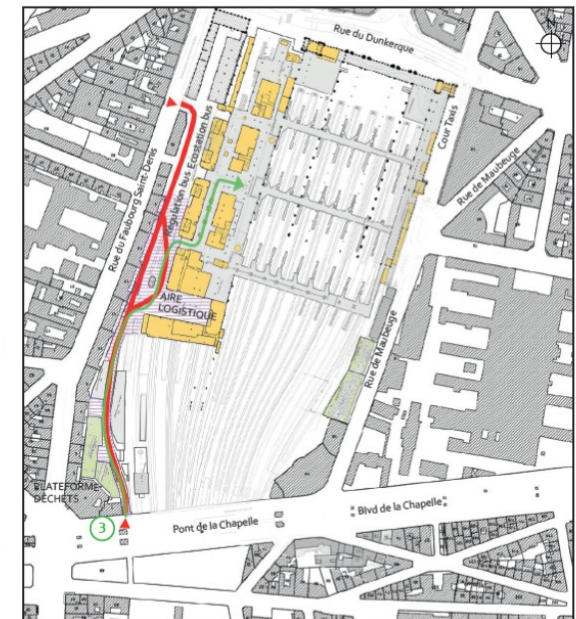
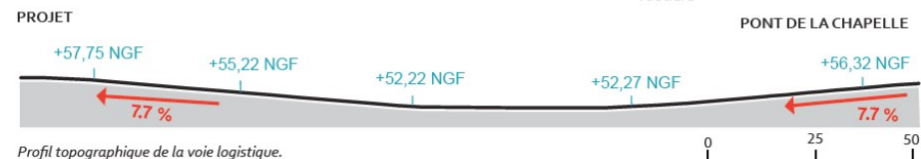


Schéma du conflit entre la voie des pompiers et le flux voyageurs projetés dans la zone logistique

— Voie pompiers  
— Parcours projeté  
— Zone de conflit d'usage avec l'aire logistique, l'ELU, la zone déchet et la gare routière



Profil topographique de la voie logistique.

## 4. Analyse des temps de parcours vers la gare du Nord depuis le nord-est

Le tableau ci-dessous montre les temps de parcours pour accéder à différents lieux de la gare (départs lignes du quotidien, départs grandes lignes).

Temps de parcours depuis le nord-est

	Mezzanine RER	Départ grandes lignes	Départ lignes du quotidien	Ecostation Bus Quais voyageurs	Transmanche	MOYENNE
Scénario 1 : Entrée rue de Faubourg Saint-Denis	7min	5min15	7min20	4min45	7min	6min15
Scénario 2 : Liaison aérienne	9min10	7min30	9min5	8min	9min45	8min30
Scénario 3 : Via la voie logistique	7min10	5min30	7min30	5min10	7min45	6min35

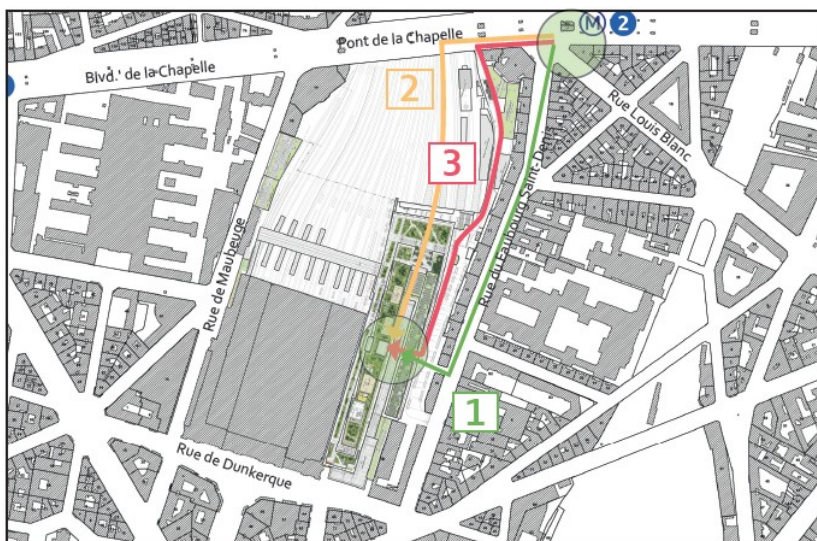
Distances de parcours depuis le nord-est

	Mezzanine RER	Départ grandes lignes	Départ lignes du quotidien	Ecostation Bus Quais voyageurs	Transmanche	MOYENNE
Scénario 1 : Entrée rue de Faubourg Saint-Denis	476m	445m	563m	400m	588m	494m
Scénario 2 : Liaison aérienne	551m	520m	638m	565m	708m	596m
Scénario 3 : Via la voie logistique	491m	460m	578m	430m	648m	521m

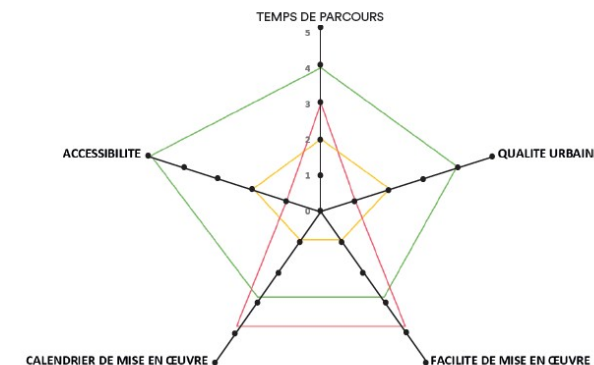
### Méthodologie :

Chaque voyageur a une vitesse nominale propre de 1.4 m/s  
 En montée, la vitesse moyenne linéaire d'un escalier mécanique est de 0,3 m/s.  
 Le trajet de référence est celui partant de la sortie du métro la Chapelle et arrivant au niveau 01 des départs grandes lignes.

- Scénario 1 : Entrée rue du Faubourg Saint-Denis
- Scénario 2 : Liaison aérienne
- Scénario 3 : Via la voie logistique



Représentation des scénarios venant du nord-est



Le diagramme permet de comparer les différents scénarios sur le plan qualitatif. Les critères d'appréciation sont : le temps du parcours, l'accessibilité, le calendrier de mise en œuvre, et la facilité de mise en œuvre. Venant du nord-est, le scénario 1 paraît plus réaliste.

## **RAPPEL DES CONCLUSIONS D'ETUDES**

### **Un cheminement au sein de la rue de Maubeuge et de la rue du Faubourg Saint -Denis (scenario 1)**

Dans le cadre d'un projet Urbain Partenarial conclu les 23 avril et 9 mai 2019, la rue du Faubourg Saint-Denis et la rue de Maubeuge seront réaménagées ce qui pourrait ainsi constituer une réponse à la demande d'amélioration d'accès par le Nord. Ce scénario ne nécessite ni la construction d'ouvrages lourds ni le gel des lignes de transport ferroviaire.

D'une part, le parcours depuis la rue du Faubourg Saint-Denis donne accès de plain-pied au hall des départs grandes lignes (TGV, Thalys, Transmanche) via la nouvelle façade est. Il permet également aux usagers de déposer leurs vélos dans la station de vélos directement à leur arrivée. D'autre part, la requalification de la rue Maubeuge et la modernisation de l'hôpital Lariboisière permettent d'améliorer l'espace public et rendent le trajet des usagers agréable. Si l'utilisateur n'a pas de titre de transport, le parcours est plus long du côté de la rue Maubeuge.

**Ce scénario présente peu d'inconvénients. Il ne nécessite aucune construction et permet à l'utilisateur d'accéder au hall des départs rapidement. La SA Gare du Nord 2024 s'engage à poursuivre sa collaboration avec la Ville de Paris dans le cadre du PUP.**

**La SA Gare du Nord 2024 s'engage à étudier une augmentation de sa participation financière 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 StatioNord.**

### **Création d'une liaison aérienne au droit du faisceau ferré existant (scenario 2)**

Ce scénario propose un parcours piéton sur une passerelle qui débute au centre du pont de la Chapelle, survole d'importantes installations ferroviaires et les voies ferrées pour arriver dans la façade nord du projet. Il permet d'équilibrer le temps de trajet pour le public venant du nord-ouest ou du nord. La passerelle dispose d'une entrée écartée de l'entrée logistique de la gare évitant ainsi des croisements de flux avec les camions de livraisons et de déchets. Néanmoins, le site est caractérisé par d'importantes installations ferroviaires.

Les contraintes sont les suivantes :

- L'entrée de la passerelle ne se greffe sur aucune trame urbaine ;
- Pour monter au-dessus des voies ; des rampes, des escaliers, et des ascenseurs seront nécessaires. l'accès pour les personnes à mobilité réduite est techniquement difficile à assurer. En effet, l'installation des ascenseurs est infaisable, du fait de l'impact de la cuvette sur les voies en dessous de la passerelle ;
- La réalisation de cette passerelle doit être confirmée au regard des contraintes de sécurité ferroviaire (résistance aux chocs des structures, implantation des fondations, descente de charges) ;
- La réalisation de la passerelle aura un impact sur le trafic ferroviaire, nécessitant l'arrêt temporaire des trains et notamment du plateau Transilien, incompatible avec les ITC actuelles ; les travaux devront être réalisés après 2024.

- Ce parcours n'offre pas une expérience piétonne très agréable car l'utilisateur doit marcher plus de 180 m sur une passerelle haute et étroite ;
- Ce parcours ne permet pas aux usagers de déposer leurs vélos dans la station de vélos ;
- L'arrivée de la passerelle dans le hall des départs nécessite une modification substantielle du projet dû à la présence de locaux techniques et de la salle événementielle ;
- Le coût de cet ouvrage est prohibitif (estimé à ce jour à une vingtaine de millions d'euros).

**Compte tenu de l'ensemble de ces contraintes techniques, urbaines, d'usages, économiques et des perturbations sur la circulation des trains, cette solution n'est pas retenue. En effet, une multitude de poteaux, de câbles électriques et de caténaires créent des obstacles difficiles à franchir tout en assurant la facilité d'accessibilité pour tous et ne permet pas d'assurer la sécurité du public.**

### **Création d'un cheminement au sein de la voie logistique (scenario 3)**

Ce scénario propose l'aménagement d'un parcours piéton le long de la voie logistique, qui débute depuis l'entrée logistique de la gare sur le boulevard de la Chapelle et qui se prolonge jusqu'à l'aire de livraison et la zone de régulation des bus. Le piéton entre dans l'aire logistique par une première rampe. Il longe la plateforme déchets et le bureau de traction de la SNCF. Il continue ensuite jusqu'à une deuxième rampe qui monte vers l'aire de livraison où circulent des camions d'approvisionnement. Son parcours se poursuit dans la zone de régulation de bus RATP.

Il s'agit d'un espace où stationnent les bus avant et après leur mise en circulation. Finalement, il arrive à l'entrée de la gare située sur sa droite. Ce scénario ne nécessite pas la construction d'ouvrages lourds et permet aux usagers de déposer leurs vélos dans la station de vélos mais il ne permet pas de garantir la sécurité des usagers.

Les contraintes sont les suivantes :

- Le parcours représente un danger pour le public, car il passe par la voie logistique, incitant des conflits d'usage entre les piétons et les camions de livraison et déchets ;
- Le parcours protégé d'une grille sécurisée altère la circulation des camions logistiques. Car avec le projet les flux de camions seront accentués sur cette voie d'accès et ils devront pouvoir circuler en double sens sur une voie de 6m de large;
- Le parcours piéton passe à proximité de locaux sensibles interdits au public (centre de gestion du trafic ferroviaire, bureaux de traction, espace logistique urbaine, plateforme déchets, annexe traction, etc.) et à proximité des voies ferrées dont il faudra sécuriser les accès.
- La pente de 7,7 % sur la voie logistique nécessite des aménagements lourds (paliers, circulations verticales) pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

**Compte tenu de l'ensemble de ces contraintes urbaines et sécuritaires, la création d'un cheminement au sein de la voie logistique n'est pas retenue. En effet, le scénario ne permet pas de maintenir une largeur d'usage pour la voie logistique, tout en assurant la sécurité des piétons.**



**5.1.4.1.2. Les aménagements envisageables pour sécuriser les piétons et les vélos depuis la rue du Faubourg Saint-Denis vers les 3 portes d'accès au niveau N01 et les conséquences sur la démolition envisagée du 177 rue du Faubourg Saint-Denis**

**02-Quels aménagements seraient envisageables pour sécuriser l'accès des piétons et des vélos depuis la rue du Faubourg Saint-Denis vers les trois portes d'accès au niveau N01 du nouveau bâtiment ? Quelle conséquence précise peut apporter à cet égard la démolition envisagée du 177 rue du Faubourg Saint-Denis ?**

**LES AMENAGEMENTS ENVISAGES POUR SECURISER L'ACCES DES PIETONS ET DES VELOS DEPUIS LA RUE DU FAUBOURG SAINT-DENIS**

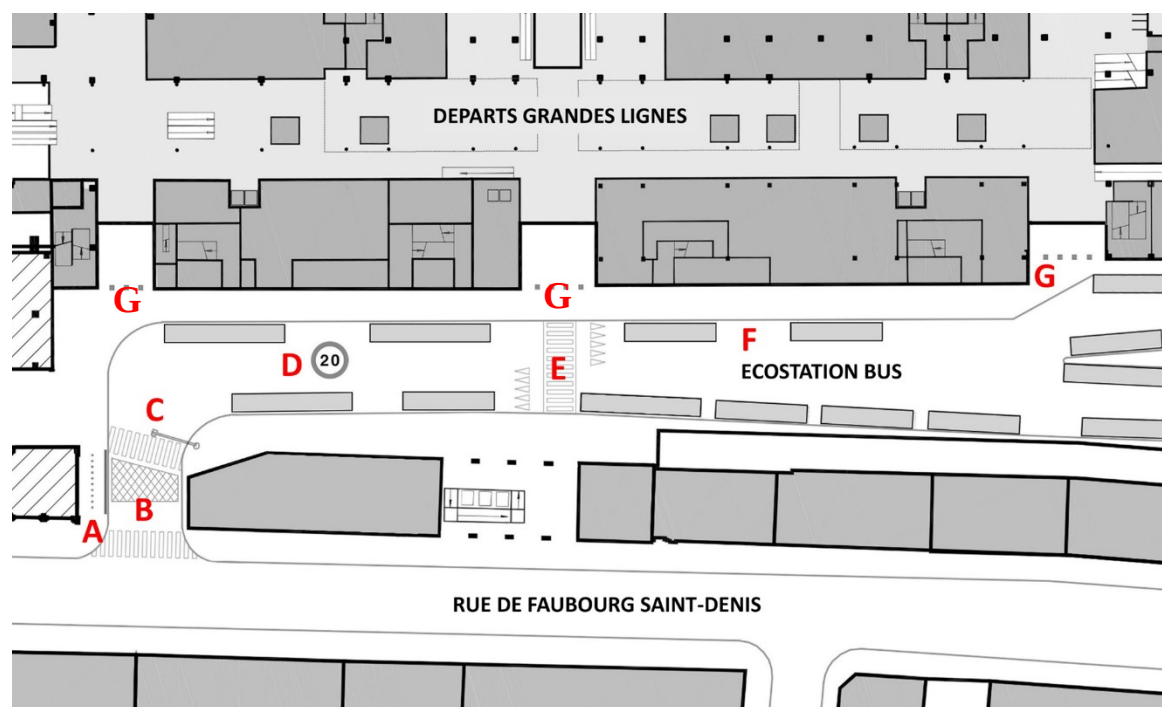
La gare routière accueillera en situation future 6 lignes de bus en terminus (43, 48, 302, 39, 46 et 91) et n'abritera pas de station de bus Noctilien.

Sur l'espace public, 8 autres lignes et 2 lignes de Noctilien desserviront la gare du Nord.

Il est fondamental pour le maître d'ouvrage que le projet permette d'assurer la sécurité du public dans les espaces de l'Eco-station Bus. Les piétons et cyclistes arrivant depuis la rue de Faubourg Saint-Denis passeront, soit au droit de l'entrée/sortie bus entre les numéros 173ter/177, soit à travers le porche au RDC de numéro 181. **Dans la configuration actuelle du projet, la sécurité des piétons et des cyclistes est assurée.** En effet, les deux accès qui se trouvent à proximité des circulations des bus nécessitent des dispositifs de sécurité suivants:

- A. l'accès au droit de l'entrée/sortie bus est séparé de la zone de circulation des bus par une barrière physique en acier. De plus, cet accès large de 4m sera séparé par les plots en deux parties afin de dissocier les flux piétons/vélos et ainsi éviter des conflits et accidents entre eux ;
- B. Un marquage au sol spécifique au niveau de l'entrée/sortie bus sert à augmenter la vigilance des conducteurs de bus dans cette zone critique ;
- C. Un feu tricolore sert à gérer les entrées et les sorties de bus ;
- D. La circulation au sein de l'Eco-station Bus sera limitée à une vitesse maximale autorisée de 20 km/h afin de favoriser la cohabitation des usagers et de limiter le risque d'accident ;
- E. La traversée des piétons dans l'axe de l'entrée centrale sera réalisée sur un grand ralentisseur. La traversée, par sa couleur, matérialité et surélévation, sera très visible pour les conducteurs de bus ;
- F. Les trottoirs d'une hauteur minimum de 12 cm participent à la séparation des zones de circulations bus/piétons ;
- G. Les bornes anti-bélier seront mises en place devant chacune des trois entrées.





- A – Protection de l’entrée par une barrière physique et séparation des flux piétons/vélos.
- B – Marquage au sol spécifique pour augmentation de vigilance des conducteurs de bus.
- C – Feu tricolore.
- D – Limitation de vitesse à 20 km/h.
- E - Traversée des piétons sur ralentisseur.
- F - Trottoirs minimum 12 cm de haut.
- G – Bornes anti-béliers devant chacune des trois entrées.

Figure 1 : Plan de l'Eco-station Bus avec repérage des dispositifs prévus pour assurer la sécurité des piétons

## Les apports de la démolition de l'immeuble 177 rue du Faubourg Saint-Denis

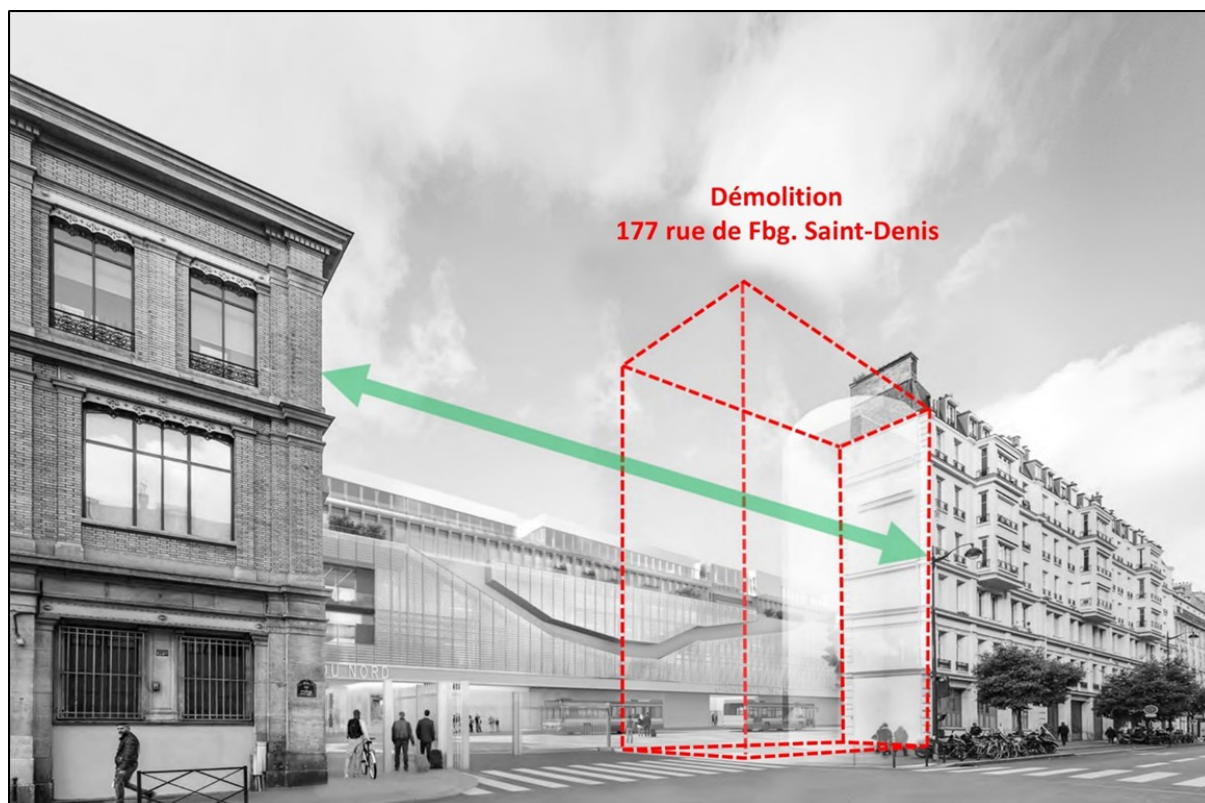
La démolition de l'immeuble 177 rue du Faubourg Saint-Denis est une opportunité prévue dans le contrat de concession signé entre SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du Nord 2024. Cette démolition a pour objet, d'une part de faciliter l'accès à l'actuelle gare routière et le croisement des bus, notamment en vue de la suppression de la rampe d'accès desservant la rue de Dunkerque ; et d'autre part, de permettre une meilleure accroche urbaine du nouveau bâtiment du hall des départs à la rue du Faubourg Saint-Denis.

Lors de la réunion publique du 3 décembre 2019, la SA Gare du Nord 2024 a précisé au public que des réflexions étaient en cours sur l'opportunité de démolir l'immeuble de logement du 177 rue du Faubourg Saint-Denis appartenant à ICF Novédis et étudiait un élargissement de l'accès piétons et vélos depuis la rue du Faubourg Saint-Denis. Il a été précisé que des locataires y vivaient encore, que l'acquisition par SNCF Gares & Connexions et les travaux ne pourraient donc se faire dans l'immédiat.

D'après les premières études, la démolition de l'immeuble au 177 rue de Faubourg Saint-Denis offre plusieurs avantages :

- Une meilleure visibilité sur le hall des Départs et l'Eco-station Bus pour les piétons depuis l'espace public ;

- Plus de visibilité pour les conducteurs de bus à l'entrée/sortie de l'Eco-station bus ;
- Une emprise possible pour l'éventuelle création d'une tour de stockage de vélos ;
- Un accès plus large et confortable pour les piétons arrivant depuis l'Est.



*Figure 2 : Vue depuis la rue de Faubourg Saint-Denis vers l'Eco-station Bus et le hall des Départs avec la démolition de l'immeuble au numéro 177*

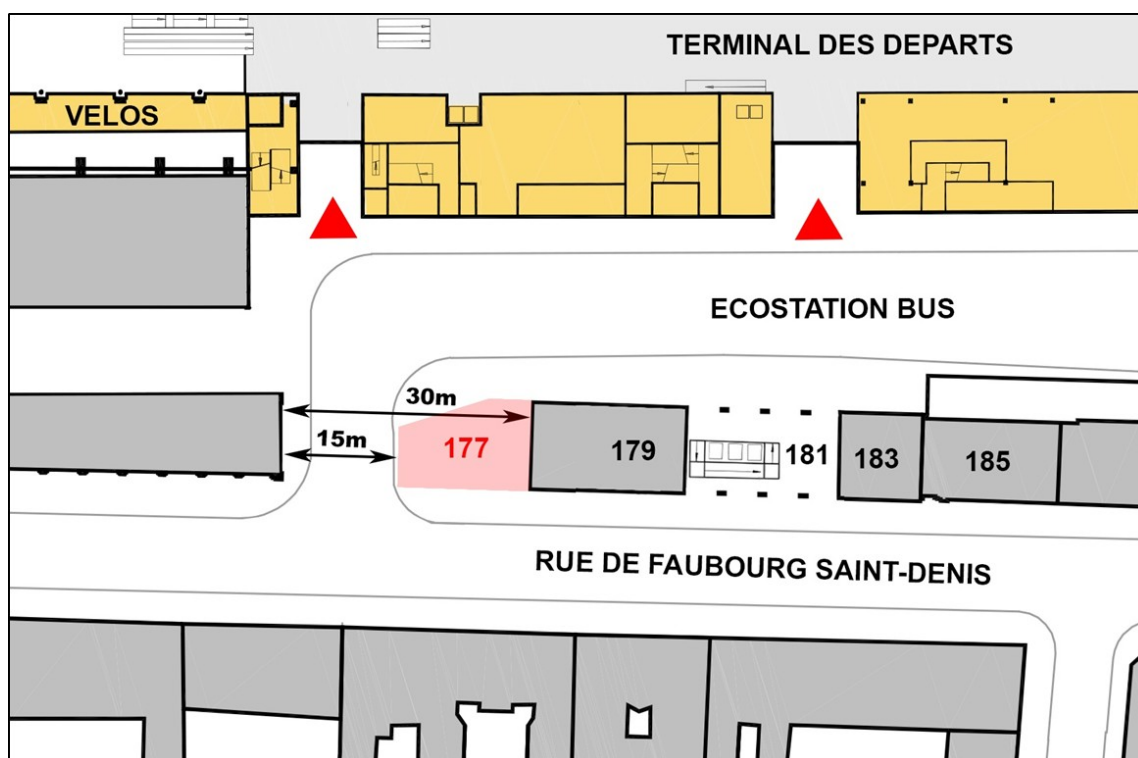


Figure 3 : Plan montrant l'emprise du 177 rue du Faubourg Saint-Denis et la potentielle augmentation de l'accès à l'Eco-station Bus et hall des Départs depuis la ville

L'immeuble, qui appartient à ICF Novédis, filiale du groupe SNCF est maintenant en cours d'acquisition par SNCF Gares & Connexions (Cf Annexe 02 – Courrier d'engagement cession du 177 rue du Faubourg Saint-Denis de ICF Novédis à SNCF Gares & Connexions en date du 9 avril 2019 et Annexe 03 - Avis des Domaines). La signature de l'acte d'acquisition est prévue au 1er trimestre 2020, étant donné qu'ICF Novédis a déjà donné congé à l'ensemble des occupants qui sont tous relogés à ce jour.

SNCF Gares & Connexions a sollicité la SA Gare du Nord 2024 pour réaliser les études permettant de s'assurer de la faisabilité technique, économique et environnementale de la démolition ainsi que son chiffrage. La SA Gare du Nord 2024 sera en mesure de restituer les études au mois de mars 2020 au plus tard.

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.

#### 5.1.4.1.3. Engagements du maître d'ouvrage vis-à-vis de l'intégration du PUP mené par la Ville de Paris au projet ou de son interface avec le projet

**03- Quels engagements le maître d'ouvrage peut-il prendre vis-à-vis de l'intégration au projet ou de la modification de l'interface entre le projet et l'ensemble du projet urbain partenarial (PUP) qui sera mené avec la Ville de Paris ?**

Une convention de PUP est un contrat conclu entre une collectivité locale compétente en matière de planification urbaine et un pétitionnaire d'une autorisation d'urbanisme. Son cadre est celui défini à l'article L 332-11-3 du code de l'urbanisme. Son objet consiste à ce que le bénéficiaire des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager) participe financièrement à la réalisation d'équipements publics en lien avec son projet. C'est la collectivité locale qui définit le programme des équipements publics dont elle assure la maîtrise d'ouvrage et le bénéficiaire participe financièrement à hauteur des besoins du projet.

C'est dans ce cadre que la Ville de Paris et la SA Gare du Nord 2024, pétitionnaire de la demande de permis de construire du projet de transformation de la gare du Nord ont conclu les 23 avril et 9 mai 2019 une convention de PUP approuvée par le conseil municipal de Paris portant sur les aménagements des abords de la gare du Nord définis par la Ville de Paris. Le PUP conclu permet ainsi de mobiliser un investissement de 8 687 500 euros, dont 6 509 375 euros sont financés par la SA Gare du Nord 2024 et 2 178 125 euros par la Ville de Paris. Si ce PUP n'avait pas été conclu, la Ville de Paris n'aurait disposé que de la taxe d'aménagement dont le montant est estimé à 2.4 millions d'euros.

Comme il l'a été précisé dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse MRAE, le projet d'aménagement des abords de la Ville de Paris nécessite la réalisation d'études techniques qu'elle s'est engagée à réaliser. La SA Gare du Nord 2024 n'a pas connaissance à ce jour de leur état d'avancement.

Le maître d'ouvrage confirme à nouveau auprès du public et de la commission d'enquête publique sa volonté de poursuivre ce travail partenarial avec la Ville de Paris et de participer à l'intégration des interfaces du projet de transformation de la gare du Nord et du projet urbain de la Ville.

**La SA Gare du Nord 2024 s'engage à étudier une adaptation de sa participation financière 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 StatioNord.**

#### 5.1.4.2. L'accessibilité à la gare en taxi, VTC ou dépose-minute

5.1.4.2.1. Engagements du maître d'ouvrage vis-à-vis de l'intégration de l'aménagement des premiers niveaux du parking EFFIA au projet ou de son interface avec le projet

**04- À partir des études de faisabilité d'aménagement des premiers niveaux du parking EFFIA pour l'accueil des taxis, VTC, dépose-minute, 2 roues motorisés, quel engagement le maître d'ouvrage peut-il prendre vis-à-vis de l'intégration au projet ou de la modification de l'interface entre le projet et cet éventuel aménagement ?**

Au titre 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 (**cf Annexe 04 - Protocole d'engagements Ville de Paris, SA Gare du Nord 2024, SNCF G&C et Annexe 05 Compléments d'engagements au protocole Ville de Paris, SA Gare du Nord 2024, SNCF G&C**) cette dernière a pris l'engagement de « *mobiliser ses emprises, à savoir la cour des taxis et le parc de stationnement actuellement exploité par Effia. L'objectif, partagé avec la Ville, ainsi que la Préfecture de Police de Paris le cas échéant, est de dédier le parvis existant*

*aux piétons, modes doux et bus (en évitant au maximum toute circulation des véhicules particuliers, taxis et VTC).*

*Conformément aux décisions annoncées lors du comité partenarial de coordination du 25 juin 2019, le niveau (-2) du parc stationnement SNCF sera ainsi réaménagé pour y intégrer des fonctions de reprise et/ou dépose des taxis et VTC, et des véhicules particuliers (y compris avec les compléments des étages inférieurs). »*

Une étude de faisabilité a ainsi été engagée par SNCF Gares & Connexions et présentée à l'ensemble des partenaires publics dans le cadre du comité de coordination partenarial d'octobre 2019. Cette étude de faisabilité menée, 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 **(cf. Annexe 06 - Note SNCF G&C sur le projet de réaménagement du parc souterrain de la gare du Nord)**.

Compte tenu de l'état d'avancement des études engagées par SNCF Gares & Connexions sur ses emprises et celles de la Ville de Paris sur l'espace public, le projet doit encore être étudié pour être finalisé. **Toutefois 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 résultats des études produites par SNCF Gares & Connexions.**

#### 5.1.4.2.2. Les autres solutions d'intégration envisageables

##### **05-Quelles autres solutions d'intégration de ces fonctions au projet seraient envisageables ?**

La SA Gare du Nord 2024 comprend qu'il lui est demandé si les fonctions Taxis, VTC, dépose-minute, peuvent être intégrées dans le périmètre du projet.

Les deux plans suivants montrent qu'il n'est pas envisageable d'intégrer l'accessibilité des taxis et VTC's (à l'exception de la cour des taxis déjà existante et qui intègre déjà cette fonction pour les taxis) dans le périmètre du projet aux niveaux N00 et N01 car les accès au site sont déjà dédiés aux fonctions suivantes :

- les accès piétons dédiés aux usagers de la gare tels que marqués sur les plans ;
- l'Eco-station Bus réservée à l'exploitant délégataire de Ile de France Mobilités ;
- les accès logistiques à la gare via le 39 boulevard de la Chapelle et via le 112 rue de Maubeuge ;
- les voies des trains et les quais pour y accéder ;
- les locaux sensibles d'exploitation de la gare localisés aux 108 et 110 rue de Maubeuge non déplaçables.



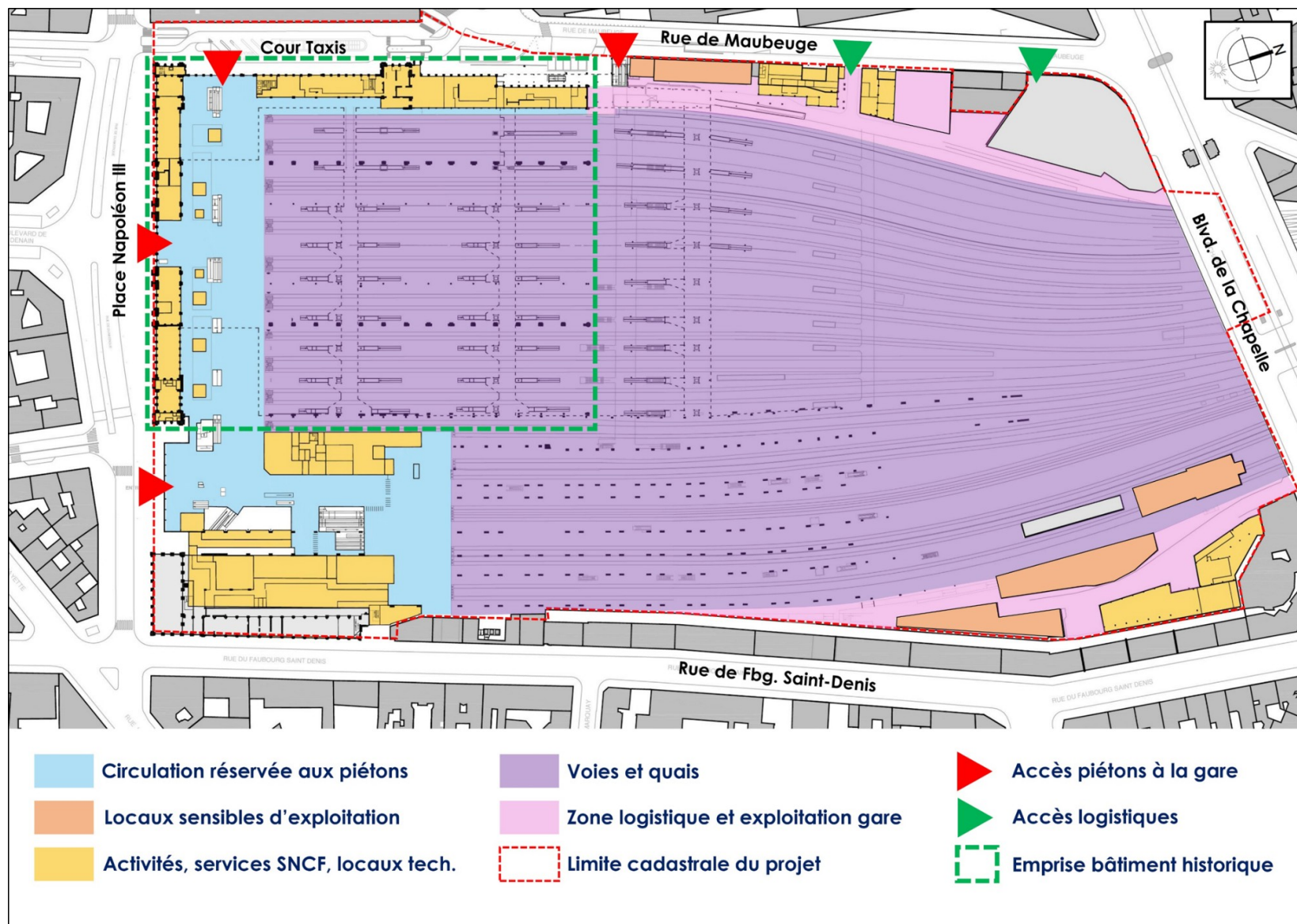


Figure 4 : Plan du niveau N00 montrant l'occupation du site

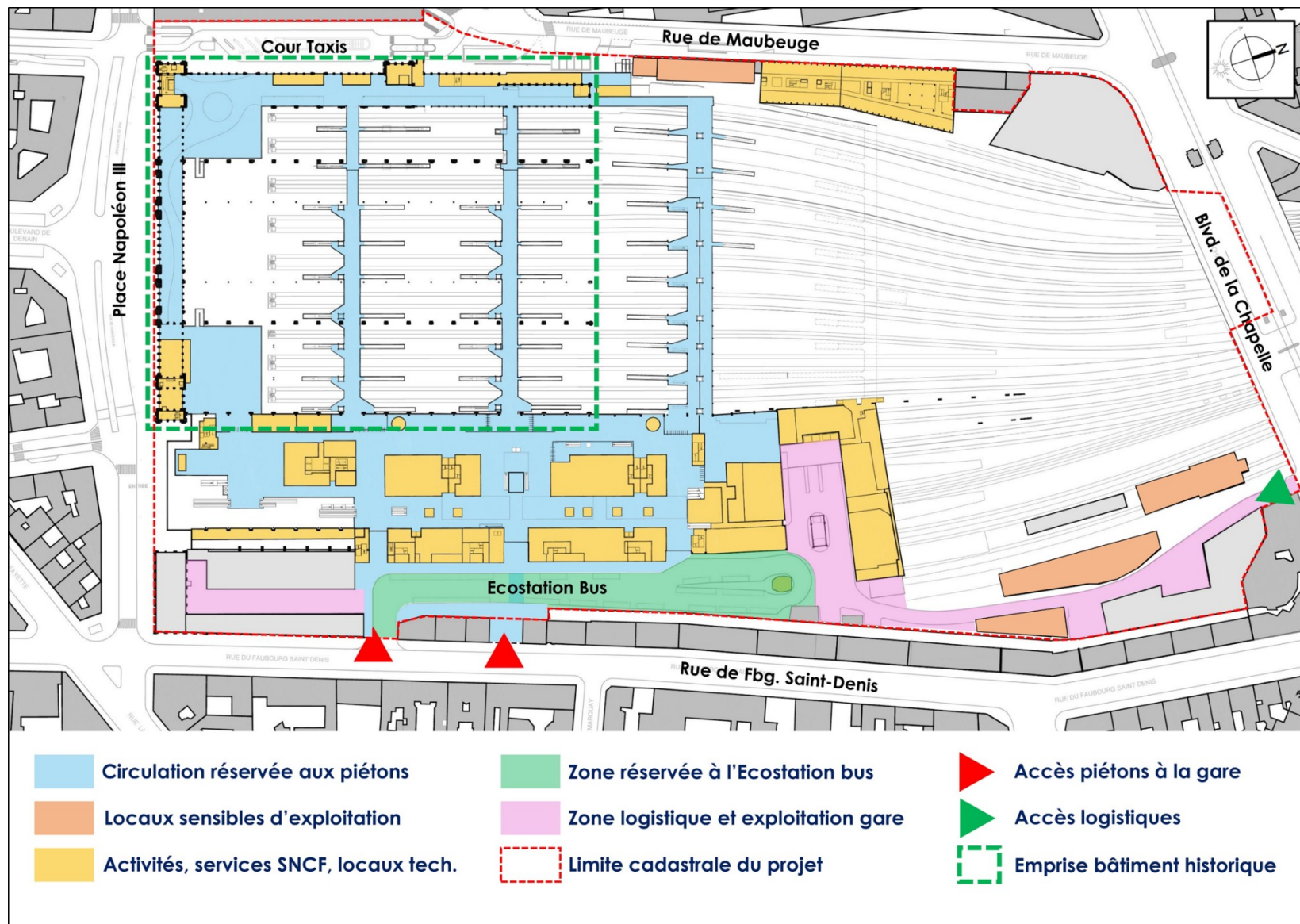


Figure 5 : Plan du niveau N01 montrant l'occupation du site

### 5.1.4.3. Les flux

#### 5.1.4.3.1. Décomptes de liaisons

**06 Confirmer ou corriger précisément les décomptes de liaisons présentés dans l'avis de la FNAUT**

La SA Gare du Nord 2024 confirme les tableaux transmis à la FNAUT Ile-de-France et qui ont été repris dans le PV de synthèse de l'enquête publique (cf. **Annexe 07 - Observations complémentaires du maître d'ouvrage sur la contribution de la FNAUT Ile de France**).

Puis, il est à noter que dans le cadre du projet Mass Transit (présentation du projet Mass Transit à l'article 2.4.3.6), conduit par SNCF Gares & Connexions et en partenariat avec Ile-de-France Mobilités et RATP, les études sont en cours pour ajouter 4 escaliers mécaniques et 1 escalier fixe supplémentaires dans la gare souterraine et l'angle sud-est afin de renforcer les flux verticaux et permettant de relier directement la mezzanine RER (niveau S02) au Transilien.

#### 5.1.4.3.2. Tableaux d'évaluation des temps de parcours pour les différentes liaisons avant et après projet

**07-Présenter sous forme de tableaux clairs les évaluations de temps de parcours pour les différentes liaisons avec, en regard, les flux concernés (avant et après la réalisation du projet).**

Les temps de parcours ont été évalués pour toutes les origines / destinations et au regard des parcours en configuration actuelle et en configuration projet.



		CONFIGURATION EXISTANTE					CONFIGURATION EXISTANTE - EXPLOITATION PROJETEE					CONFIGURATION PROJETEE					ANALYSE COMPARATIVE			Commentaires
		Itinéraires	Distance (m)	Temps (min)	Voyageurs		Itinéraires	Distance (m)	Temps (min)	Voyageurs		Itinéraires	Distance (m)	Temps (min)	Voyageurs		Delta distance	Delta temps	Delta temps tenant compte de la désaturation	
					heure de pointe du matin	heure de pointe du soir				heure de pointe du matin	heure de pointe du soir				heure de pointe du matin	heure de pointe du soir				
Vers terminal départ (hors Eurostar, hors voies 20-21)	Depuis Grandes Lignes	par le quai transversal (N00)	274	03:16	50	62	par le quai transversal (N00)	274	03:16	116	143	par le terminal départ (N01)	477	06:03	116	143	203	02:47	02:02	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le souterrain Maubeuge (S02)	211	02:57			par le souterrain Maubeuge (S02)	211	02:57			par le souterrain Maubeuge (S02)	211	02:57			0	00:00		
	Depuis Ville	depuis la façade Est (N01)	347	04:19	701	1805	depuis la façade Est (N01)	347	04:19	1309	2755	depuis la façade Est (N01)	214	02:44	1309	2755	-133	-01:35	01:35	Non prise en compte d'un gain de temps de 45 secondes
		depuis la cour des taxis (N00)	241	02:52			depuis la cour des taxis (N00)	241	02:52			depuis la cour des taxis (N00)	389	04:38			148	01:46	01:01	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		depuis le parvis (N00)	194	02:19			depuis le parvis (N00)	194	02:19			depuis le parvis (N00)	341	04:04			147	01:45	01:00	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		depuis le parvis Transilien (N00)	227	02:42			depuis le parvis Transilien (N00)	227	02:42			depuis le parvis Transilien (N00)	198	02:21			-29	-00:21	-01:06	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		depuis le souterrain Maubeuge (S02)	201	02:36			depuis le souterrain Maubeuge (S02)	201	02:36			depuis le souterrain Maubeuge (S02)	201	02:36			0	00:00		
	Depuis Transilien	par le quai transversal (N00)	428	05:06	35	143	par le quai transversal (N00)	428	05:06	69	190	par le terminal départ (N01)	392	05:02	69	190	-36	-00:04	-00:49	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:10			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:10			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:10			0	00:00		
	Depuis Métro 2	par le quai transversal (N00)	851	10:45	125	428	par le quai transversal (N00)	851	10:45	270	618	par les EM S02 directs puis terminal départ (N01)	642	08:38	270	618	-209	-02:19	-02:19	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le souterrain Maubeuge (S02)	627	08:05			par le souterrain Maubeuge (S02)	627	08:05			par le souterrain Maubeuge (S02)	627	08:05			0	00:00		
	Depuis Métro 4	par le S01 côté Ouest puis quai transversal (N00)	276	03:36	501	2375	par le S01 côté Ouest puis quai transversal (N00)	276	03:36	1001	3420	par le S01 côté Ouest puis terminal départ (N01)	388	05:18	1001	3420	112	01:42	00:58	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S01 côté Est puis quai transversal (N00)	369	04:42			par le S01 côté Est puis quai transversal (N00)	369	04:42			par le S01 côté Est puis terminal départ (N01)	345	04:47			-24	00:05	-00:40	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S02 puis quai transversal (N00)	357	04:38			par le S02 puis quai transversal (N00)	357	04:38			par le S02 puis terminal départ (N01)	376	05:14			19	00:36	-00:09	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis Métro 5	par le S01 puis quai transversal (N00)	352	04:37	225	1663	par le S01 puis quai transversal (N00)	352	04:37	501	2090	par le S01 puis terminal départ (N01)	330	04:44	501	2090	-22	00:06	-00:51	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S02 puis quai transversal (N00)	339	04:28			par le S02 puis quai transversal (N00)	339	04:28			par le S02 puis terminal départ (N01)	344	04:54			5	00:26	-00:29	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis RER B et RER D	par le S01 puis quai transversal (N00)	426	05:28	801	3230	par le S01 puis quai transversal (N00)	426	05:28	1579	3563	par le S01 puis terminal départ (N01)	376	05:14	1579	3563	-50	-00:14	-00:59	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:07			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:07			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:07			0	00:00		
	Depuis RER E	par le S01 puis quai transversal (N00)	503	06:47	150	808	par le S01 puis quai transversal (N00)	503	06:47	308	903	par le S01 puis terminal départ (N01)	474	06:48	308	903	-29	00:01	-00:46	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S02 puis quai transversal (N00)	428	05:53			par le S02 puis quai transversal (N00)	428	05:53			par les EM directs puis terminal départ (N01)	397	05:47			-31	-00:06	-00:06	Non prise en compte d'un gain de temps de 45 secondes

Tableau 1 : Analyse comparative des distances et des temps de parcours des usagers depuis le Transilien, la ville, les métros, les RER en situation actuelle, dans la configuration existante avec l'exploitation projetée et dans la configuration projetée

**Méthodologie** : les temps de parcours ont été évalués pour toutes les origines / destinations et au regard :

- Des parcours en configuration existante avec la fréquentation existante et l'exploitation des trains Grandes Lignes existante ;
- Des parcours en configuration existante avec la fréquentation projetée et l'exploitation des trains Grandes Lignes projetée ;
- Des parcours en configuration projetée avec la fréquentation projetée et l'exploitation des trains Grandes Lignes projetée.

L'analyse des temps de parcours prend en compte tous les itinéraires possibles depuis chacune des origines vers chacune des destinations.

Les vitesses considérées sont de 1.4 mètre par seconde pour les cheminements horizontaux et 0.3 mètres par seconde pour les cheminements verticaux.

Les temps de parcours détaillés concernent uniquement les temps vers les trains Grandes Lignes, hors Eurostar et hors voies 20-21. Dans ce tableau il est précisé :

- Le cheminement horizontal (en mètre) pour chacun des itinéraires possibles pour le couple origine / destination, ainsi que le delta entre la configuration de référence et la configuration projetée ;
- Le cheminement vertical (en mètre) pour chacun des itinéraires possibles pour le couple origine / destination, ainsi que le delta entre la configuration de référence et la configuration projetée ;
- Le temps de parcours pour chacun des itinéraires présentés ;
- Le volume global des voyageurs pour le couple origine / destination en situation existante et en situation projetée, ainsi que le delta entre les deux ;

Il n'y a pas de variation de temps de parcours pour les parcours vers et depuis le pôle Francilien, depuis le hall des arrivées et vers le nouveau hall des départs. *Les données de répartition par transporteurs sont des données confidentielles.*

Le temps de parcours tenant compte de la décongestion des espaces sont estimés à dire d'expert du fait de la désaturation des espaces. Le gain de temps lié à cette désaturation est estimé à 45 secondes de gain de temps. Ce gain de temps est considéré pour tous les parcours vers les grandes lignes à l'exception de :

Depuis la ligne 2 du métro et ligne B, D et E du RER via les escalators express - Depuis l'Eco-station Bus En effet ces parcours dans la gare sont nouveaux et ne peuvent donc pas être considérés comme présentant actuellement des saturations

La quasi-totalité des parcours vers les grandes lignes est améliorée que ce soit en distance, en temps, ou en qualité. La réduction des distances d'une très grande majorité des parcours est d'autant plus notable que les espaces de déambulation des voyageurs sont augmentés très sensiblement avec plus de 22 000 m<sup>2</sup> de surfaces supplémentaires.

Ce gain de temps est également possible grâce à la fluidification des circulations verticales, à la création de nouveaux parcours et à la localisation du nouveau hall des départs grandes lignes qui le rapproche d'autres fonctions de transports et favorise l'intermodalité : Eco-station bus, toutes les lignes de RER, les lignes de métro localisées à l'Est ou au Nord. La localisation de la station de vélos à l'angle Sud-Est accessible depuis les niveaux 0 et 1 contribue grandement à simplifier les parcours et à placer les nouvelles mobilités au cœur de la gare.

Il est primordial d'apprécier la qualité des parcours au regard de l'expérience du voyageur en gare au moment de l'attente car les voyageurs grandes lignes arrivent 30 minutes en moyenne avant le départ du train et ceux de l'Eurostar 1 heure avant le départ. Avec le projet, les voyageurs disposeront de confort d'attente nettement amélioré :

- nombre de places qui passe de 300 à un millier de places ;
- confort bioclimatique au sein du nouveau hall des départs alors que le hall actuel ne présente aucune amélioration thermique par rapport à l'extérieur donc pouvant être particulièrement froid en hiver et chaud en été ;
- nouveaux commerces et services dont la présence en gare est plébiscitée dans tous les baromètres de satisfaction menés par SNCF Gares & Connexions (la gare du Nord est régulièrement en bas de classement dans ces baromètres) ;
- amélioration de l'ambiance sonore et de la sûreté des nouveaux espaces.

Concernant la qualité des parcours des personnes munies de bagages et/ou des personnes à mobilité réduite, il est précisé que chaque point de descente sur les quais depuis les passerelles est systématiquement équipé d'un ascenseur et d'un escalier mécanique.

La situation actuelle de la gare du Nord, avec son augmentation attendue du nombre de personnes au sein du quai Transversal, soit pour prendre un train (Départ), soit pour attendre un train (Arrivée), crée une perception peu lisible du fonctionnement de la gare, qui génère un stress important d'autant plus pénalisant pour des personnes en situation de Handicap.

Pour les personnes en situation d'handicap, la logique de cheminement est encore plus importante., et cela sera renforcé par une signalétique FALC<sup>[1]</sup> et des aides à la circulation qui seront adaptées notamment via des balises sonores implantées aux droits des entrées afin de permettre une localisation des entrées plus efficiente

Demain depuis les transports en commun, il sera encore plus simple de se diriger soit vers le hall des départs soit vers le hall d'arrivées. Comme le site possède plusieurs entrées, une attention particulière est apportée aux différents points d'intermodalités pour avoir systématiquement ce choix Départ/Arrivée simplifié et lisible.

Dans ce cas, une Bande de guidage, avec la possibilité d'un code couleur sur chaque ligne (Départ/Arrivée) est mise en œuvre en plus d'être associée à une signalétique de « zone avec code couleur » pour doubler l'indication de la direction à suivre.

---

[1] <sup>[1]</sup> Facile A Lire et à Comprendre

<sup>2</sup> Personne à Mobilité Réduite

<sup>3</sup> Personne en Situation de Handicap

Cependant la gare du Nord est avant tout aujourd'hui, un ensemble de niveaux superposés et dont la connectivité des flux verticaux est primordiale. Le projet est l'occasion de reposer la fonctionnalité verticale de la gare pour (1) l'améliorer, (2) la simplifier. Le détail du projet en matière d'accessibilité PMR<sup>2</sup> figure dans la pièce PC39 du dossier de demande de permis de construire. Ceci étant précisé, il est ici rappelé les principaux aménagements prévus.

Indépendamment de créer des ascenseurs spécialement dédiés à l'accès des PSH<sup>3</sup> l'ensemble de gestion des flux verticaux a été optimisée comme les tableaux figurant dans la contribution de la FNAUT Ile-de-France l'indique et rappelé au point 2.3.3 du présent document.

De plus, toutes les descentes sur les quais depuis chaque passerelle sont dotées d'un ascenseur.

A ce quantitatif de nouveaux ascenseurs, viendra s'ajouter la fonctionnalité même de la gare avec tous les ascenseurs d'accessibilités aux quais. Au nombre de trois pour chaque quai, ils sont, répartis sur la longueur du quai, et optimisent ainsi les trajets pour accéder aux voitures voyageurs.

Afin de simplifier et d'optimiser les déplacements d'une PAM, tous les ascenseurs accessibles au public possèdent une balise sonore permettant de les localiser. Ils sont répartis de manière à limiter le cheminement entre eux, la distance maximale d'une batterie d'ascenseur à une autre sera de 90 mètres en ligne droite.

Le projet donne du sens pour faciliter l'interconnexion entre les différents modes de transport aux personnes en situation de Handicap tout en augmentant leur confort dans la compréhension des espaces et leur permettre de vivre leur voyage positivement comme tous les autres usagers.

**La séparation des flux de départs et d'arrivées permettra de rendre lisible le fonctionnement de la gare, de faciliter les déplacements, d'orienter les flux et d'optimiser les croisements des voyageurs, augmentant ainsi la perception de confort des usagers.**

**(Cf. Annexe 22 - Observations complémentaires sur la contribution d'Ile-de-France Mobilités et Annexe 07 - Observations complémentaires sur la contribution de la FNAUT Ile-de-France)**

#### **5.1.4.3.3. Engagements du maître d'ouvrage vis-à-vis de l'intégration au projet des modifications d'agencement des liaisons entre les niveaux**

**08-** Des mises au point de l'agencement des liaisons entre niveaux sont en cours entre Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions et RATP, à partir des simulations réalisées par la RATP mettant en évidence des sursaturations (notamment au niveau S02 dans la correspondance avec M4), induites par la suppression d'un escalier fixe de 4 m de large entre N0 et S01, et au niveau S01 par la disposition des diverses trémies ou débouchés d'escaliers mécaniques. Quels engagements le maître d'ouvrage peut-il prendre vis-à-vis de l'intégration au projet des modifications éventuellement induites par ces mises au point, notamment en liaison avec l'implantation des renforcements de fondations nécessités par le projet StatioNord.

Certains espaces RATP sont aujourd'hui très fréquentés notamment au niveau du couloir d'accès menant au quai Sud du métro 4 au S02 de la gare du Nord. L'augmentation des flux de voyageurs à l'horizon 2030, pourrait aggraver les congestions d'ores et déjà constatées au niveau de l'escalier donnant au accès au Métro 4 direction Sud, au niveau S02.

Une étude est en cours, en collaboration avec la RATP, pour établir un diagnostic partagé entre SNCF Gares & Connexions et la RATP sur la sollicitation de ces espaces de correspondance et ainsi identifier les potentielles futures saturations à l'horizon projeté.

La méthodologie de l'étude en cours est la suivante :

L'objectif de l'étude est d'identifier la quantité de voyageurs empruntant l'escalier fixe pour prendre l'accès ligne 4. Il a été convenu, entre RATP et SNCF, qu'un comptage de cette population serait effectué.

#### **La première phase de l'étude concerne la mission terrain.**

La mission terrain sera réalisée sur la période de 7h30-9h30 un mardi et/ou jeudi. Elle sera répétée 2 fois pour permettre d'obtenir un échantillon représentatif.

Elle est composée :

- Des enquêtes auprès des voyageurs qui effectuent la correspondance Transilien > Métro 4 au niveau des zones de correspondance au S01 et au S02. 8 enquêteurs sont prévus dont 6 au S02 et 2 au S1 (en tenant compte de la répartition existante des voyageurs entre ces deux niveaux).
- Des comptages par tranche de 5 minutes par tapis au niveau des accès aux quais Métro 4 côté Sud et côté Nord aux niveaux S01 et S02.

La mission terrain sera réalisée hors périodes de vacances scolaires et hors perturbations.

#### **La seconde phase de l'étude concerne l'analyse de ces données.**

Une analyse quantitative permettra d'identifier les parcours de correspondance entre les voyageurs Transilien et Métro 4 (par sens)

Par ailleurs, le projet nécessite l'implantation de poteaux dans le couloir d'accès au métro M4, ce qui constituerait des obstacles supplémentaires, situés dans la partie la plus large du couloir de correspondance. Pour autant, la largeur de couloir qui en résulte restera supérieure au dimensionnement nécessaire au nombre de voyageurs attendus vers le Métro 4 direction Sud. La configuration avec les poteaux dans le couloir du M4 a été prise en compte dans l'étude de simulation dynamique (présentée dans l'annexe 4 de l'étude d'impact) et aucune saturation de cet espace n'a été observée. La saturation apparaissant sur l'illustration suivante est liée à la capacité insuffisante de l'escalier fixe vers le M4. (Cf. **Annexe 21 - Note SNCF G&C, accès ligne 4**)

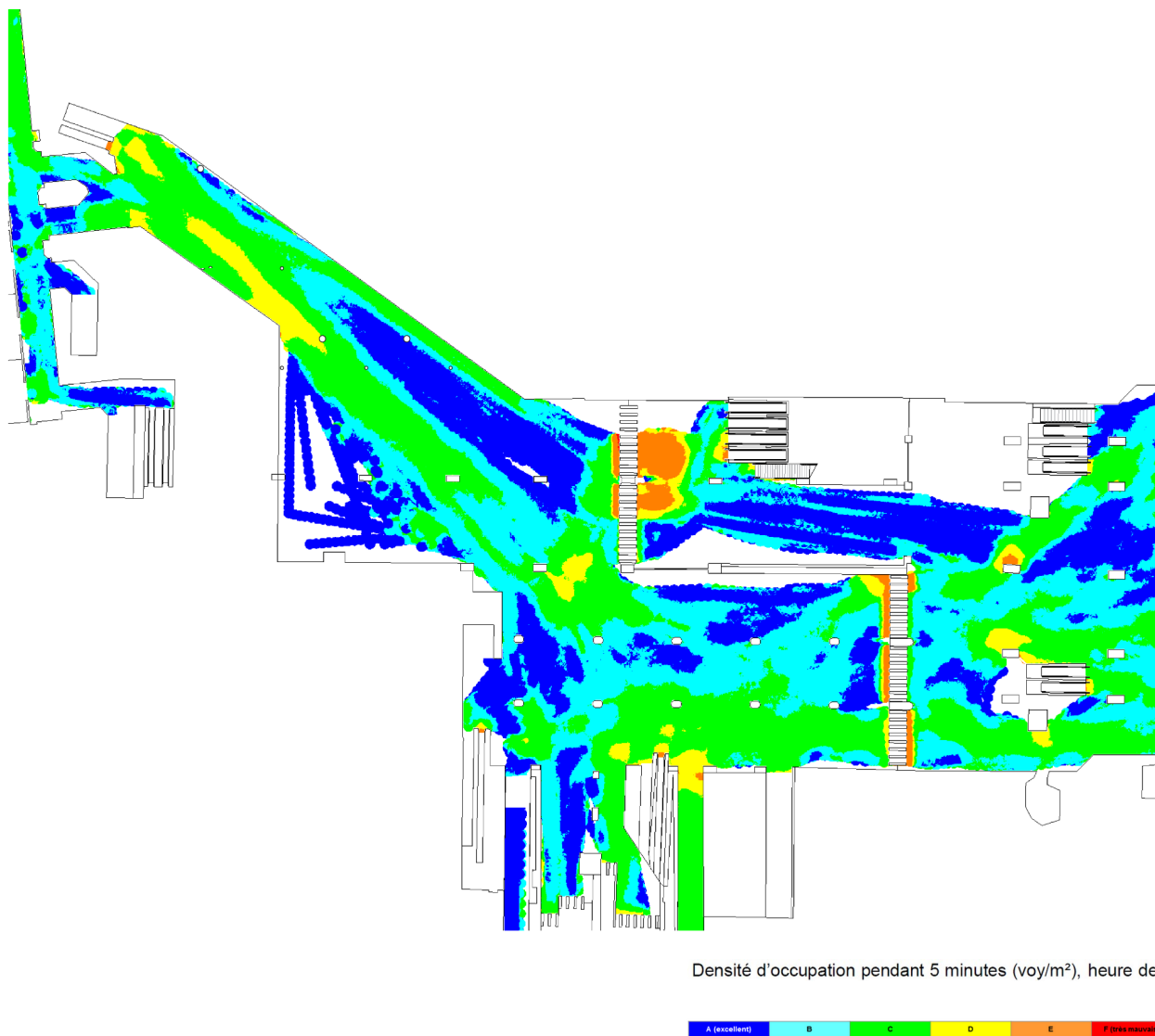


Figure 6 : Simulation dynamique des flux au sein du couloir d'accès au métro ligne 4

#### 5.1.4.3.4. Engagements du maître d'ouvrage pour garantir une dégradation minimale des conditions d'exploitation de la gare routière

**09-Quelles dispositions ou procédures le maître d'ouvrage a-t-il prévu, en liaison avec la Ville de Paris, Île-de-France Mobilités et la RATP, pour garantir une dégradation minimale des conditions d'exploitation (tant pour les voyageurs que pour l'exploitant) des lignes de bus de la gare routière et de celles dont les arrêts sont à proximité de la gare ?**

Le projet prévoit la reconfiguration totale de la gare routière pour permettre d'accueillir une nouvelle génération d'Eco-station Bus selon les critères et le cahier des charges définis par Ile de France Mobilités. Les travaux de transformation vont se dérouler dans une gare routière en fonctionnement. Des études ont été conduites par la RATP, pour le compte de la SA Gare du Nord 2024, pour définir le phasage des travaux permettant d'assurer le fonctionnement de la gare routière pendant les travaux. Ce phasage a été validé par le comité de circulation en présence de la Préfecture de Police, Ile-de-France Mobilités, la RATP et la Ville de Paris.

Les principes fondamentaux retenus sont les 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.

Les études conduites par la RATP ont permis de montrer que le niveau de service d'exploitation restera assuré pendant les travaux. Concernant les conditions d'exploitation, seule la ligne 91, qui est un bus articulé, ne pourra être accueillie dans la gare routière (dépose, régulation et départ) pendant les travaux. Toutes les autres lignes pourront être maintenues dans leur fonctionnement existant. Ainsi, dans la description du phasage prévu par la RATP et décrit ci-dessous, une attention particulière a été portée au traitement de la ligne 91 pour garantir sa fonctionnalité, en compatibilité avec la gestion de l'espace public et la circulation du quartier.

Il a été privilégié d'éviter le « tourne à gauche » du bus 91 (bus jaune sur schémas) sur la rue de Dunkerque. Ainsi, dès la phase 2 (étant précisé que le 91 n'est pas impacté en phase 1), le 91 empruntera l'entrée de l'Eco-station Bus, uniquement en transit, pour reprendre aussitôt la rampe Dunkerque (feu tricolore de régulation du trafic en sortie de raquette), avec une dépose qui sera aménagée sur le parvis et avec un terminus qui sera situé dans la rue de Saint-Quentin. L'aménagement des arrêts et/ou terminus provisoires sera réalisé par le projet, en lien avec la RATP, Ile de France Mobilités, les services de voirie de la Ville de Paris et la Préfecture de Police. L'instruction formelle est en cours dans le cadre de la procédure d'occupation du domaine public de voirie.

Dans un second temps, en phase 3 (rampe Dunkerque supprimée), le bus 91 empruntera la raquette et procédera à sa dépose et à sa régulation rue du Faubourg Saint-Denis (partie en double sens).

À partir de la phase 4, le 91 retrouvera sa place au sein de la gare routière.



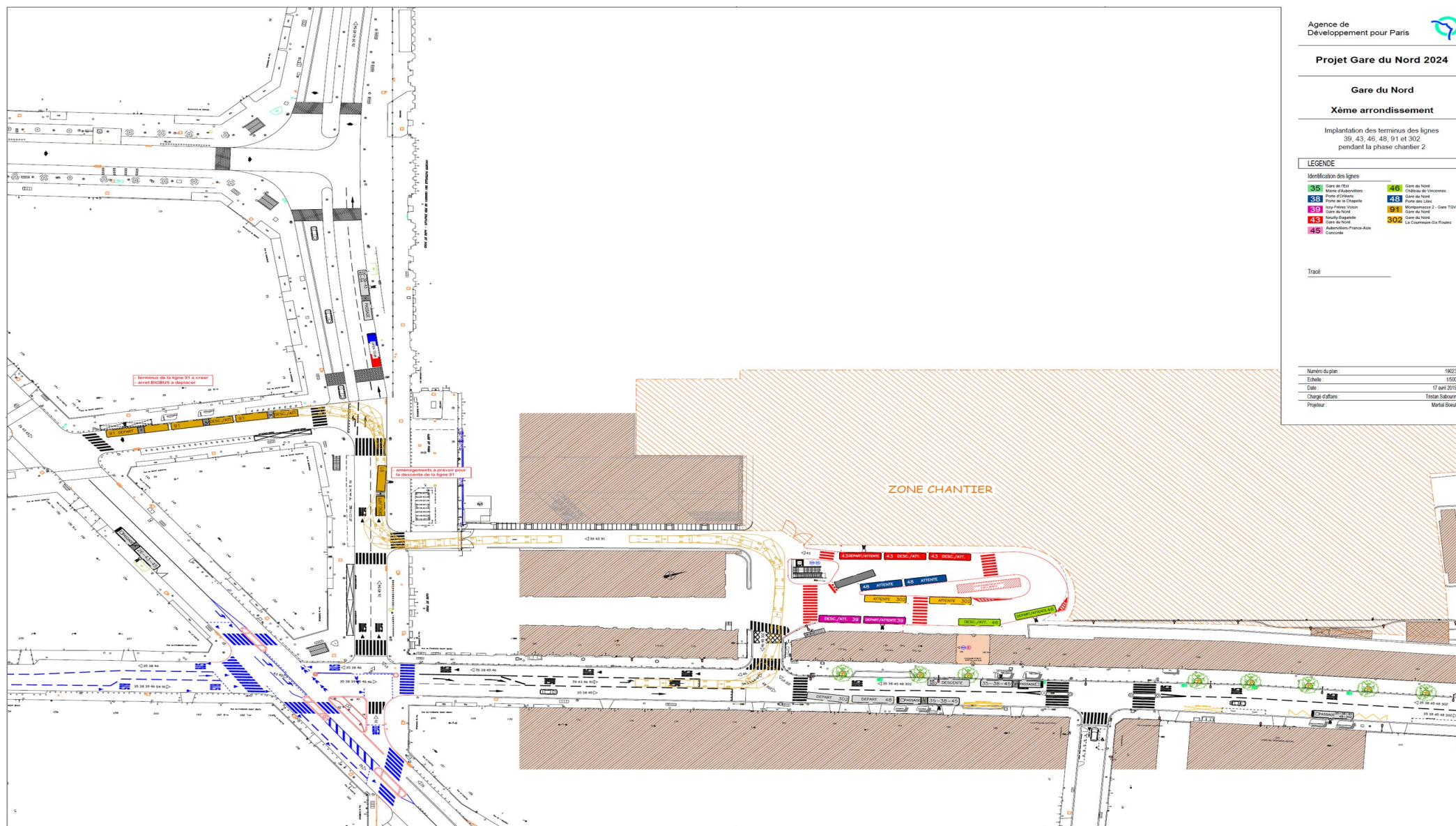


Figure 7 : Plan d'insertion des terminus des lignes 39, 43, 46, 48, 91 et 302 pendant la phase de chantier 2



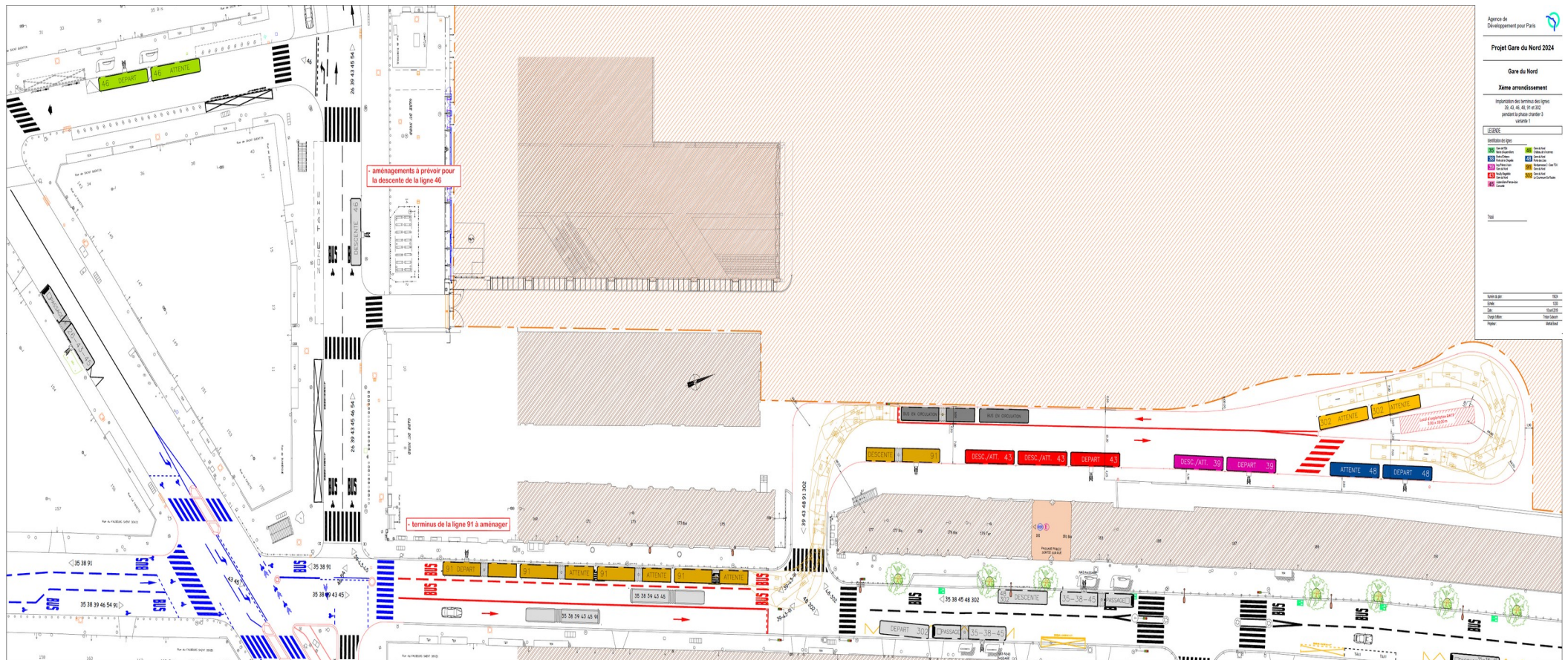


Figure 8 : Plan d'insertion des terminus des lignes 39, 43, 46, 48, 91 et 302 pendant la phase de chantier 3

Les travaux permettant de passer d'une phase à une autre seront réalisés par le maître d'ouvrage après validation par la RATP et Ile-de-France Mobilités. Il s'agira notamment d'aménagements provisoires afin de permettre la dépose et la reprise des voyageurs dans de bonnes conditions ainsi que la régulation des bus et l'accueil des agents RATP :

- L'inversion du sens de circulation dans la gare routière ;
- La création de quais provisoires ;
- La création d'un espace vie bus (locaux sociaux RATP) provisoire ;
- La création de cheminements publics provisoires.

Un exemple de phase est représenté sur la figure suivante.

Enfin, afin de faciliter les circulations des voyageurs pendant les phases de travaux, un effort particulier sera porté à la signalétique fixe. Des outils de guidage digitaux sont aussi à l'étude. En outre, une présence humaine (type gilets rouges/personnel de régulation) pourra être prévue lors des changements de phase pour guider au mieux les voyageurs, qu'il s'agisse de ceux du quotidien (qui devront s'approprier les éventuelles évolutions de parcours) ou de visiteurs occasionnels.



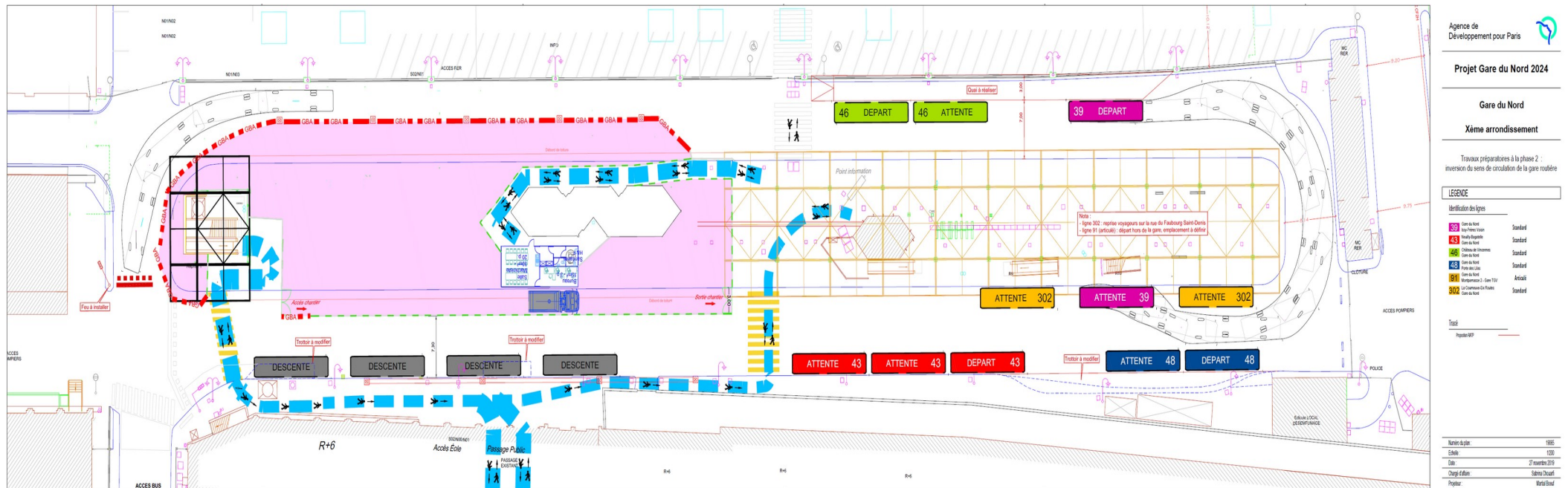


Figure 9 : Travaux préparatoires à la phase 2 – Inversion du sens de circulation de la gare routière

#### 5.1.4.3.5. Engagements du maître d'ouvrage vis-à-vis du PUP

**10-Quels engagements le maître d'ouvrage peut-il prendre vis à vis de l'intégration au projet ou de la modification de l'interface entre le projet et l'ensemble du projet Urbain Partagé qui sera mené avec la Ville de Paris ?**

Une convention de PUP est un contrat conclu entre une collectivité locale compétente en matière de planification urbaine et un pétitionnaire d'une autorisation d'urbanisme. Son cadre est celui défini à l'article L 332-11-3 du code de l'urbanisme. Son objet consiste à ce que le bénéficiaire des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager) participe financièrement à la réalisation d'équipements publics en lien avec son projet. C'est la collectivité locale qui définit le programme des équipements publics dont elle assure la maîtrise d'ouvrage et le bénéficiaire participe financièrement à hauteur des besoins du projet.

C'est dans ce cadre que la Ville de Paris et la SA Gare du Nord 2024, pétitionnaire de la demande de permis de construire du projet de transformation de la gare du Nord ont conclu les 23 avril et 9 mai 2019 une convention de PUP approuvée par le conseil municipal de Paris portant sur les aménagements des abords de la gare du Nord définis par la Ville de Paris.

Comme il l'a été précisé dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse MRAE, le projet d'aménagement des abords de la Ville de Paris nécessite la réalisation d'études techniques qu'elle s'est engagée à réaliser. La SA Gare du Nord 2024 n'a pas connaissance à ce jour de leur état d'avancement.

Le maître d'ouvrage confirme à nouveau auprès du public et de la commission d'enquête publique sa volonté de poursuivre ce travail partenarial avec la Ville de Paris et de participer à l'intégration des interfaces du projet de transformation de la gare du Nord et du projet urbain de la Ville.

**La SA Gare du Nord 2024 s'engage à étudier une adaptation de sa participation financière 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 StatioNord.**

#### 5.1.4.3.6. Engagements du maître d'ouvrage vis-à-vis de la prise en compte du « Mass transit »

**11-Gares & Connexions, en liaison avec Île-de-France Mobilités et la RATP, mène des études pour un projet dénommé « Mass transit » visant à adapter certains espaces de la gare souterraine à l'accroissement de trafic « du quotidien ». Quels engagements le maître d'ouvrage peut-il prendre vis-à-vis de l'intégration au projet des modifications éventuellement induites par ces études ?**

En complément du projet StatioNord confié par SNCF Gares & Connexions à la SA Gare du Nord 2024 dans le cadre du contrat de concession de travaux et services, SNCF Gares & Connexions poursuit sa politique d'investissement et d'entretien de son patrimoine dans l'objectif d'amélioration continue de l'exploitation de la gare. SNCF Gares & Connexions a notamment engagé avec SNCF Transilien un programme dénommé Mass Transit 2024 dont les études visent à améliorer :

- la robustesse de l'écoulement des flux des voyageurs du quotidien ;

- l'orientation des voyageurs et la canalisation des flux ;
- les cheminements PMR ;
- les services des transporteurs en gare.

Ce programme, dont les études de faisabilité sont achevées, a été partagé avec Ile de France Mobilités et la RATP. Le contenu de ce programme et ses modalités de mise en œuvre font l'objet d'un travail partenarial avec la SA Gare du Nord 2024 pour permettre d'apporter des réponses concrètes aux enjeux identifiés ci-dessus.

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 NO) 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.**

#### 5.1.4.3.7. Références des systèmes de pré-orientation existantes

**12-Existe-t-il des références de réalisation de systèmes de pré-orientation des voyageurs, comme prévu dans le projet pour l'accès aux passerelles, pour conforter sa faisabilité ?**

Les dispositifs de pré-orientation des voyageurs sont une réalité dans plusieurs grandes gares, notamment les gares parisiennes. Les dispositifs mis en place, sont à chaque fois spécifiques et adaptés au lieu, que ce soit :

- Sur les quais (par exemple les panneaux de composition des rames et les repères permettent aux voyageurs de se pré-positionner sur les quais en fonction de leur voiture)
- En gare (par exemple à gare de Lyon - où les voyageurs sont orientés vers les halls 1, 2 et 3 - à la gare St Lazare ou à gare de l'Est).



Figure 10 : Gare de Lyon, Exemple de pré-positionnement des trains (différenciation des halls, quais avec chiffres ou lettres)



Figure 11: Exemple de panneaux de composition de rames



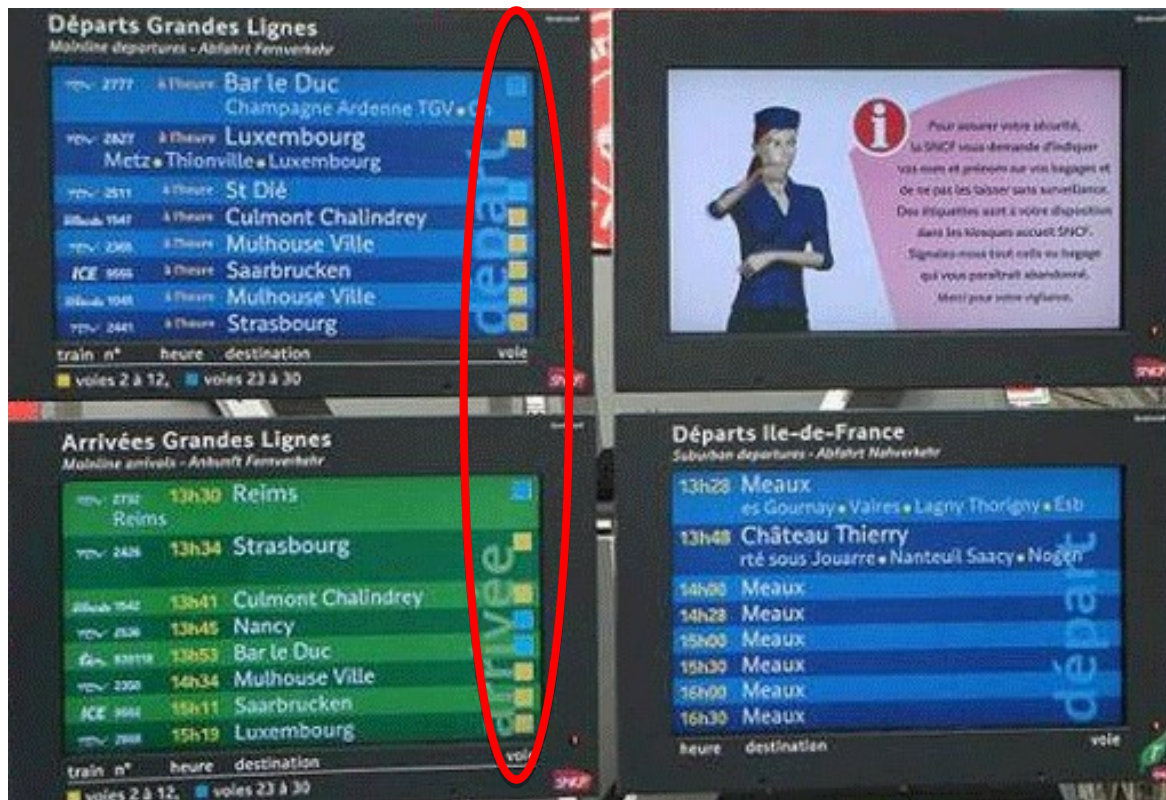


Figure 12 : Gare Saint-Lazare, exemples de pré-positionnement des quais de départs en fonction des destinations Grandes Lignes ou Ile-de-France par couleur

Les hypothèses de pré-orientation qui ont été simulées dans les études de flux d'AREP correspondent à une hypothèse d'exploitation considérée comme la plus contraignante : l'hypothèse d'une spécialisation des passerelles pour les grandes lignes.

Or, à ce stade, hormis pour les voyageurs de l'Eurostar qui nécessitent un contrôle de sécurité pour l'embarquement, les modalités d'exploitation, définies par SNCF Gares & Connexions en partenariat avec les entreprises de transport ferroviaire, ne sont pas encore arrêtées et le seront suffisamment en amont de la mise en service.

Le projet présente une configuration permettant différentes solutions d'exploitation qui pourront s'adapter aux besoins futurs des transporteurs.

#### 5.1.4.3.8. Faisabilité et conséquences d'une banalisation de l'accès aux passerelles pour les voyageurs au départ de tous les trains

**13-Le maître d'ouvrage peut-il évaluer la faisabilité et les conséquences d'une banalisation de l'accès aux passerelles pour les voyageurs au départ de tous les trains ?**

La configuration du projet permet la banalisation de l'accès aux passerelles. Les modalités d'embarquement précises sont examinées et travaillées par SNCF Gares & Connexions avec les transporteurs concernés. Des ateliers spécifiques sur ce sujet sont en cours et se poursuivront pour appréhender les dispositifs qui seront les plus efficaces au moment de la mise en service du hall des départs et qui permettront écoulement optimal des flux tout en prenant en compte les conditions de sûreté et de contrôle demandées par les entreprises ferroviaires. En effet,

SNCF Gares & Connexions, gestionnaire de la gare du Nord, met en place le dispositif de lutte anti-fraude à la demande des Transporteurs qui le sollicitent. En l'occurrence, l'entreprise ferroviaire SNCF Voyages a exprimé ce besoin, aujourd'hui mis en œuvre dans la gare et pris en compte dans le projet du nouveau Hall des Départs Grandes Lignes. C'est l'occasion pour ces transporteurs de faire évoluer le métier des « contrôleurs » vers une mission de services, d'accueil et d'information orientée vers leurs clients.

Il est à noter que le projet présente une configuration permettant la mise en place de différentes solutions d'exploitation qui pourront s'adapter aux besoins futurs des transporteurs, au-delà de 2024.

#### 5.1.4.3.9. Impact de l'organisation des différentes phases de travaux à proximité des voies

**14- Expliciter clairement les impacts de l'organisation des différentes phases de travaux à proximité des voies sur le graphique d'occupation des voies (GOV) qu'il sera possible de pratiquer, avec ses conséquences sur les suppressions de circulation de différents types de trains. Cette explicitation doit être indépendante des problèmes qui seront également induits par les travaux devant se dérouler concomitamment sur le faisceau de la gare du Nord.**

En 2020, les travaux à réaliser ont pour objectif, d'une part l'extension de l'infrastructure de la dalle existante au nord au-dessus des voies 30/36 et d'autre part l'extension de la même dalle vers l'ouest au-dessus des voies 30 à 18 ; la réalisation des massifs de poteaux des passerelles se déroulera en 2021 avec l'objectif de poser les premiers tabliers en fin d'année 2021.

Les travaux d'extension de la dalle au nord se réalisent de nuit à la faveur d'interception de voie dans les plages horaires naturellement libres de toute circulation.

Les travaux d'extension de la dalle à l'Ouest se déroulent au-dessus du plateau Grandes Lignes et nécessiteront les affectations temporaires de quais en 2020 :

- quai V20/21 de S14 à S34 ;
- quai V18/19 de S35 à S50.

Les travaux de réalisation des massifs de poteaux de passerelles, des fosses pour les escaliers mécaniques et les ascenseurs des passerelles se dérouleront sur le plateau Grandes Lignes et nécessiteront des affectations temporaires de quais en 2021 :

- quai V8/16/17 de S51 2020 à S11 2021 ;
- puis sur 2021 Quai 13/14/15 S12 à S24 et Quai 10/11 de S26 à S37 2021.

Les travaux de mutualisation de la voie 6 du terminal Transmanche engagés par SNCF Gares & Connexions à l'automne 2019 ont permis de récupérer cette voie pour améliorer l'organisation du GOV Grandes Lignes et limiter les impacts des travaux pour les voyageurs.

Les études précises, jour par jour, de chacune des phases de travaux sont réalisées par SNCF RESEAU en lien étroit avec les Transporteurs. Un comité de coordination des travaux de l'axe ferroviaire Paris-Nord a été mis en place par SNCF RESEAU sous la gouvernance du préfet de Région Ile-de-France, en présence de toutes les parties prenantes (Région Ile-de-France, Région Hauts-de-France, départements, Ile-de-France Mobilités, État, etc.). L'ensemble des dispositions envisagées pour la réalisation des travaux du projet StatioNord sont validées par ce comité au regard des incidences et des programmations de l'ensemble des projets présents sur l'axe nord.



Les travaux du projet StatioNord en interface ferroviaire, sont essentiellement programmés entre 2020 et 2021. De ce fait, ils ne viendront pas se cumuler avec les travaux les plus structurants des autres projets de l'Axe Nord.

Par ailleurs, les études permettent également de confirmer qu'il n'y aura aucune neutralisation de quais sur le plateau de voie « transilien » (voies 30 à 36) et que les travaux n'auront pas d'impact sur les circulations des Transiliens.

Enfin, les fondations profondes au niveau S3 (quai RER) seront réalisées dans des locaux techniques et ne nécessiteront pas de mesures d'interdiction de circulation sur les voies souterraines des RER B et D ; les travaux du projet StatioNord n'auront donc aucun impact sur les circulations des RER B et D, ni sur les cheminements des voyageurs au niveau de ces quais.

#### **5.1.4.3.10. Étude de phasage de l'opération permettant le fonctionnement de la gare en phase travaux**

**15-Le maître d'ouvrage peut-il communiquer une étude de 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 évènements sportifs programmés (Coupe du Monde de Rugby en 2023, Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024) ?**

Le phasage détaillé des travaux est décrit à l'annexe 9 de l'étude d'impact conformément aux dispositions du code de l'environnement applicable aux évaluations environnementales.

La SA Gare du Nord 2024 est en capacité de mettre à jour le phasage pour ajuster le démarrage des travaux à l'obtention du permis de construire (date prévisionnelle : mars 2020). Afin de respecter le calendrier général de l'opération, les travaux d'infrastructure, réalisés en 2020 et 2021, pourront être optimisés.

#### **État de la gare pour la coupe du Monde de Rugby à l'automne 2023**

Par ailleurs, un phasage particulier a été élaboré dans le cadre de la poursuite des études, pour les travaux de la zone Transmanche. Ce phasage permet de maintenir l'activité de cette zone en garantissant :

- le confort des voyageurs : gestion des flux (études de flux en phase travaux), continuité des services,
- la continuité du niveau de sécurité lié à la spécificité de cette liaison vers la Grande-Bretagne,
- les conditions de travail des agents d'Eurostar et des services de douanes françaises et britanniques : phasage des travaux travaillés avec ces entités et formellement validé par leurs soins *in fine*,
- L'organisation des grands évènements sportifs.

Des ouvrages provisoires sont prévus afin de garantir ces fonctionnalités :

- estacade provisoire,
- lignes de contrôle provisoires,
- aménagement des circulations voyageurs.

Les grandes phases de ces travaux sont décrites ci-dessous.

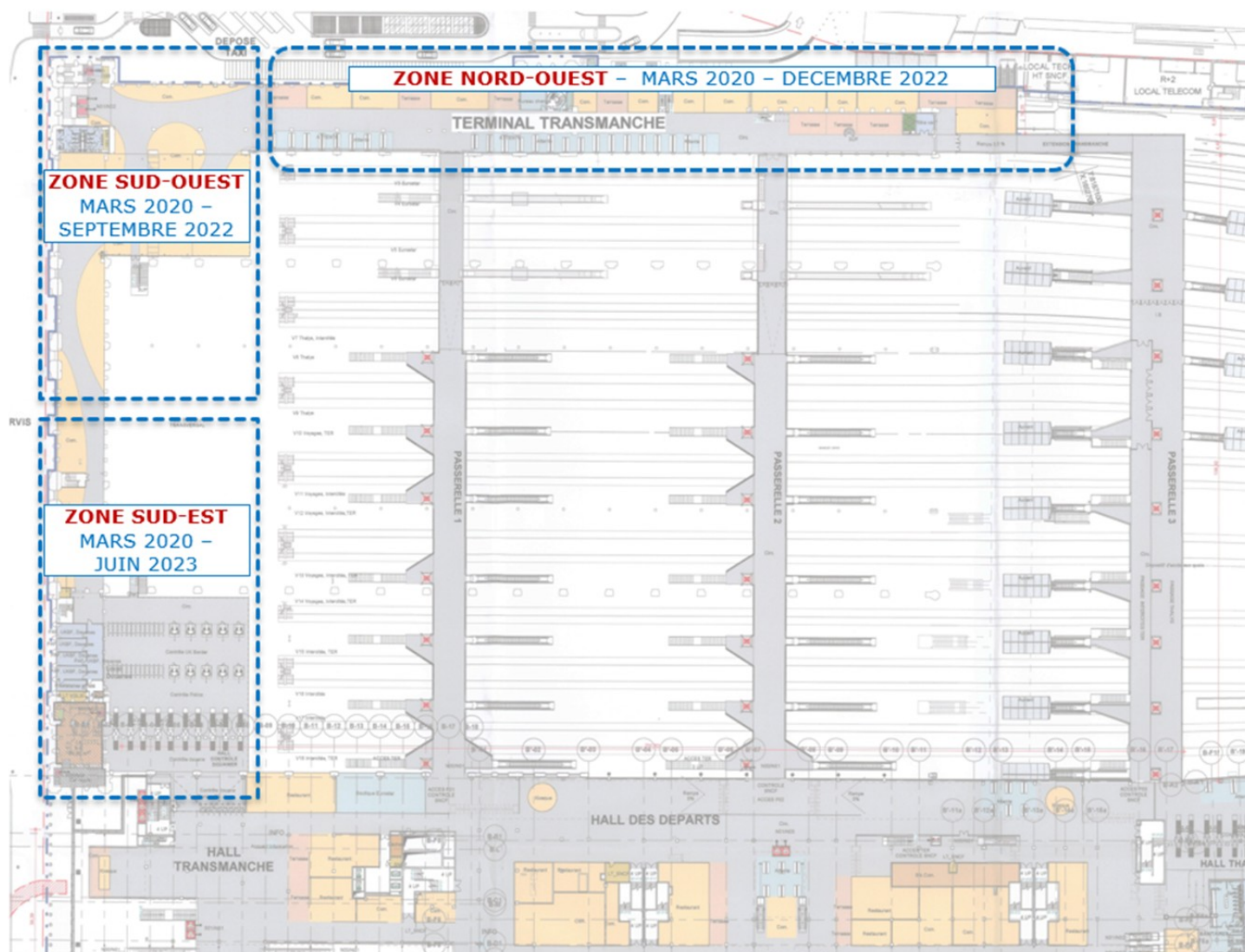


Figure 13 : Plan schématique des grandes phases de travaux de l'extension du Terminal Transmanche

Ainsi, la mise en service de l'extension du Transmanche est prévue en juin 2023, conformément à la date jalon posée par le traité de concession. Ces installations seront donc prêtes pour accueillir le public et les participants de la Coupe du Monde de Rugby qui se déroulera du 8 septembre au 21 octobre 2023. L'ensemble du projet ne sera pas achevé à cette date. Des dispositions provisoires seront mises en œuvre pour accueillir le public en toute sécurité et dans de bonnes conditions, notamment au niveau de l'accès du terminal Transmanche situé au Sud du hall des départs :

- clos et couvert seront réalisés,
- une séparation étanche avec les zones encore en chantier sera installée,
- les accès seront fonctionnels (escaliers fixes, escaliers mécaniques, ascenseurs),
- les lignes de contrôles seront également fonctionnelles.

Ces dispositions sont décrites dans l'extrait de plan ci-dessous :

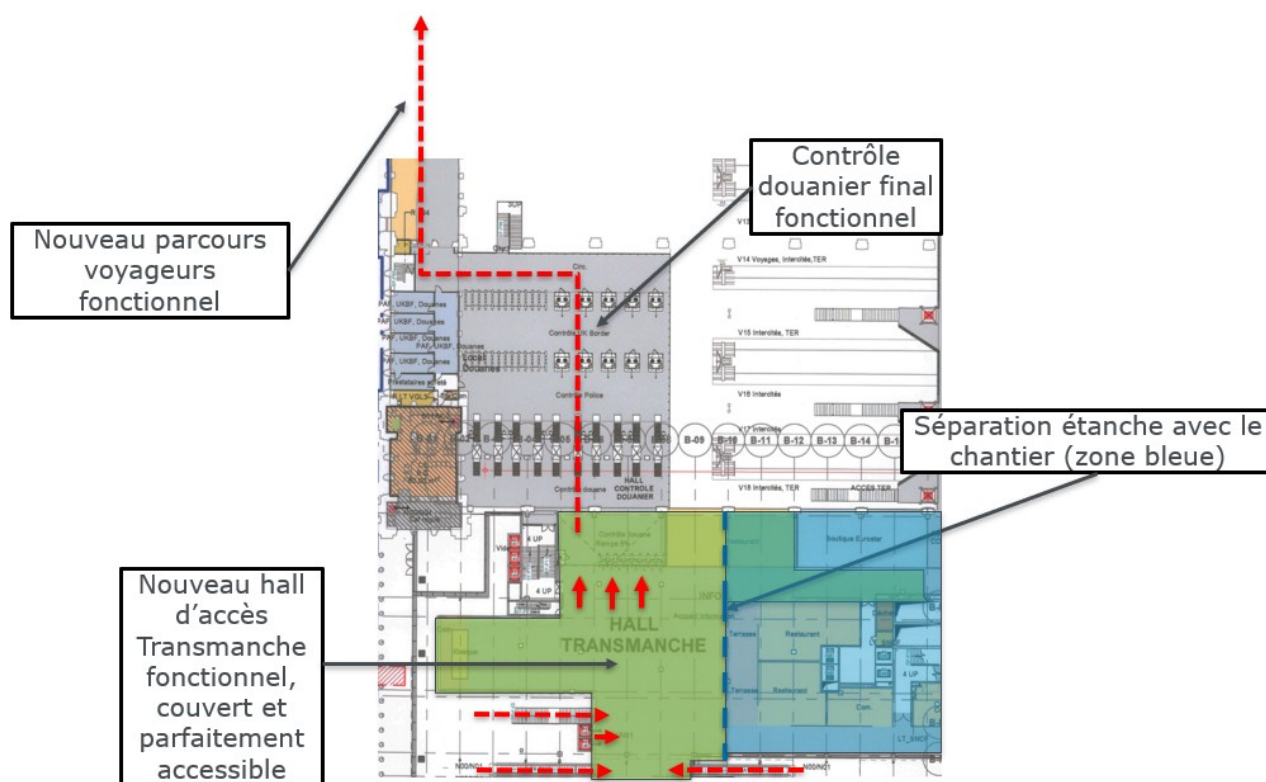


Figure 14 : Plan des dispositions provisoires pour l'accueil du public au niveau du terminal Transmanche lors de la coupe du monde de rugby de 2023

#### État de la gare pour les JOP à l'été 2024

La mise en service du Hall des Départs et des passerelles est prévue pour la fin du mois de novembre 2023. Enfin, la mise en service du reste du projet (commerces et services notamment) est prévue pour le mois de mars 2024 pour les JOP qui se tiendront du 26 juillet au 11 août 2024 (28 août au 8 septembre pour les jeux paralympiques).

Ces jalons font l'objet d'une attention particulière dans le cadre du contrat de concession.

Le suivi du chantier permettra à la SA Gare du Nord 2024 de s'assurer tout au long du chantier du respect des dates « jalon ». En cas de constat de dérive, le phasage pourra être repris avec

comme objectif principal l'achèvement des zones d'accueil du public (hall des départs), éventuellement au détriment des niveaux supérieurs qui seraient achevés, si nécessaire, après les JOP.

En tout état de cause, 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 à ce que les travaux dédiés aux espaces voyageurs soient priorisés par rapport aux espaces consacrés aux nouvelles activités. Ensuite, si cela ne suffisait pas, une interruption des travaux interviendrait au moment des jeux.**

#### 5.1.4.3.11. Justification du nombre de camions par jour en relation avec l'ELU

##### **16- Justifier l'estimation du nombre de camions par jour en relation avec l'ELU.**

###### Livraison des nouvelles activités créées (hors ELU)

Dans le cadre du projet, comme indiqué dans l'étude d'impact, les livraisons complémentaires dues à la création des nouvelles activités sont basées sur une conception logistique optimisée par rapport à la situation actuelle.

Grace à cette nouvelle organisation, la logistique des commerces, restaurants, activités culturelles et de loisir de la gare du Nord nécessitera quotidiennement 35 véhicules de 19T contre 68 camions actuellement.

Au total (y compris une estimation de 5 camions pour l'ELU), cette nouvelle organisation permettra de faire diminuer le nombre de camions desservant la gare du Nord (toutes activités confondues) de 204 à 176 camions par jour en 2024.

L'organisation actuelle des livraisons est gérée individuellement par chaque exploitant et à tendance à se faire de manière anarchique : les camions de livraison arrivent de tous les côtés de la gare et se garent sur le parvis, la gare routière, la rue de Maubeuge, etc., et sans plage horaire définie.

La création d'un seul point d'entrée pour les camions de livraison depuis le boulevard de la Chapelle permettra de réguler et d'organiser les flux de camions à l'échelle du quartier et ainsi de diminuer les nuisances aux riverains.

En outre, l'impact de cette organisation sur le trafic du boulevard de la Chapelle a été pris en compte dans l'étude trafic menée par Acc-s pour le maître d'ouvrage (annexe 6 de l'étude impact).

	Situation Actuelle		Projet Gare du Nord 2024	
	Nb	Zone de livraison	Nb	Zone de livraison
Activités ferroviaires de la Gare y compris avitaillement des trains	42	Rue de Maubeuge	42	Rue de Maubeuge
Activités de bureaux de la gare	90	Rue de Maubeuge	90	Rue de Maubeuge
Déchets	4	Rue du Faubourd St Denis & Boulevard de la Chapelle	4	Rue du Faubourd St Denis & Boulevard de la Chapelle
Activités de commerces restaurants culture et services	68	Eurostar & Parvis & Commerce (Parvis) & Rue du Faubourd St Denis & Boulevard de la Chapelle	35	Boulevard de la Chapelle
Dont commerces alimentaires	9	Eurostar & Parvis & Commerce (Parvis) & Rue du Faubourd St Denis & Boulevard de la Chapelle	4	Boulevard de la Chapelle
Dont commerces non alimentaire	29	Eurostar & Parvis & Commerce (Parvis) & Rue du Faubourd St Denis & Boulevard de la Chapelle	18	Boulevard de la Chapelle
Dont restaurants	22	Eurostar & Parvis & Commerce (Parvis) & Rue du Faubourd St Denis & Boulevard de la Chapelle	7	Boulevard de la Chapelle
Dont sport et culture	7	Eurostar & Parvis & Commerce (Parvis) & Rue du Faubourd St Denis & Boulevard de la Chapelle	5	Boulevard de la Chapelle
Dont services	1	Eurostar & Parvis & Commerce (Parvis) & Rue du Faubourd St Denis & Boulevard de la Chapelle	1	Boulevard de la Chapelle
ELU	0	Boulevard de la Chapelle	5	Boulevard de la Chapelle
<b>TOTAL</b>	<b>204</b>		<b>176</b>	

Pour arriver à déterminer ce nombre de véhicules, la méthodologie de calcul basée sur un ratio de chiffre d'affaires par bac livré en magasin alimentaire et non alimentaire a été utilisée.

Pour maîtriser ces flux, les produits seront tout d'abord extraits de leur emballage primaire (exemple palettes cartons et films plastiques) pour être conditionnés dans les bacs plastiques réutilisables. L'expérience des logisticiens permet d'estimer le nombre de bacs nécessaires pour livrer quotidiennement un magasin selon son chiffre d'affaires.



*Exemple de Bac*

Une fois le nombre de bacs déterminés, les bacs sont placés dans des rolls qui sont à leur tour livrés dans les magasins. Les rolls et bacs de la livraison précédente seront récupérés à chaque rotation pour être ramenés sur la base arrière en vue des préparations suivantes. Chaque roll contient le même nombre de bacs.





### *Exemple de Roll*

Ainsi, la méthodologie d'estimation du nombre de camion est la suivante :

- Détermination du nombre de bacs selon le montant du chiffre d'affaires des activités
- Détermination du nombre de bacs par roll
- Détermination du nombre de rolls par camion (19T)

Une marge a été intégrée dans le calcul

### **Livraison de l'Espace de Logistique Urbaine**

Conformément au PLU de Paris, le projet intègre une zone ELU au niveau de l'entrée logistique 39 boulevard de la chapelle.

Cette zone est une servitude de localisation d'une installation d'intérêt général (L151-41 du code de l'urbanisme), réservée à la logistique du quartier et dont le fonctionnement sera défini par la Ville de Paris.

La Ville de Paris n'a pas fourni d'étude sur le fonctionnement de cet équipement. Cependant, la SA Gare du Nord 2024 a pris pour hypothèse dans le cadre de l'étude du projet le trafic journalier un flux de 5 camions par jour pour cette zone.

## **5.1.5. Avis de la commission d'enquête**

Les commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage sur les trois sujets concernant le thème « Fonctionnement de la gare et des déplacements » sont très détaillés et permettent d'apporter des réponses précises aux questions posées par le public et la commission d'enquête.

Sur le sujet « L'accessibilité à la gare pour les piétons ou les vélos » :

- Le maître d'ouvrage confirme son engagement pris en juillet 2019 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). Il rappelle par ailleurs que la Ville de Paris et SNCF Gares & Connexions se sont engagées

- à créer, sur l'espace public et/ou le domaine ferroviaire, 1 000 places de vélos complémentaires. Au total, ce sont donc 3 000 places de stationnement vélos qui devraient être créées dans ou à proximité immédiate de la gare du Nord.
- Le maître d'ouvrage présente l'étude de faisabilité relative à un accès à la gare par le Nord, qui mène à ne retenir que le seul scénario d'un cheminement au sein de la rue de Maubeuge et de la rue du Faubourg Saint-Denis. Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre sa collaboration à ce sujet avec la Ville de Paris, dans le cadre du PUP et à étudier une augmentation de sa participation financière, s'il s'avérait nécessaire de faire évoluer les caractéristiques des aménagements publics pour améliorer les cheminements piétons.
- Pour les accès piétons et vélos depuis la rue du Faubourg Saint-Denis, le maître d'ouvrage rappelle les dispositions de sécurité prévues pour la traversée de la gare routière dans le dossier actuel et confirme qu'une amélioration est possible si l'immeuble situé au 177 rue du Faubourg Saint-Denis est démoli. Il est envisagé également d'utiliser une part de cette emprise pour implanter le stationnement des 800 vélos supplémentaires. La SA Gare du Nord 2024 intégrera cette démolition dans le dossier de demande de permis de construire délivré par le biais d'un permis de construire modificatif.

Sur le sujet « L'accessibilité à la gare en taxi, VTC ou dépose-minute » :

- Le maître d'ouvrage cite les engagements de juillet 2019 d'implanter cette fonction dans les étages supérieurs du parking EFFIA, opération qui sera menée par SNCF Gares & Connexions. La SA Gare du Nord 2024 s'engage à étudier l'intégration au projet des modifications d'interface avec ce nouvel aménagement qui résulteront des études en cours.
- Il confirme également qu'il est impossible d'implanter cette fonction à l'intérieur du périmètre de la concession, et donc de la demande de permis de construire.

La commission d'enquête prend acte des réponses du maître d'ouvrage sur ces deux sujets. Ces réponses montrent dans quelle mesure il s'engage à amender ou compléter le projet pour répondre aux demandes ou aux critiques concernant l'interface de fonctionnement de la gare avec la ville.

Sur le sujet « Flux » :

- Le maître d'ouvrage fournit toutes les données souhaitées sur les différents parcours de correspondance, leur mécanisation, leur métré et leur temps de parcours et l'évolution attendue dans le cadre du projet. Ces données sont accompagnées de l'indication des quantités de flux concernées. Elles démontrent que :
  - Par essence, du fait de la création des passerelles et de la séparation des flux arrivée/départ, le projet influence directement sur les parcours ayant pour origine ou destination les grandes lignes, les TGV, Thalys, Transmanche, ou TER. Les flux concernés sont minoritaires dans le volume global des échanges du pôle, et l'accroissement de ces flux à l'échelle du projet est moins important que l'accroissement du reste des flux.
  - Le projet influence aussi, indirectement, sur les parcours de correspondance entre les modes de transport « Île-de-France ». Les flux concernés sont plus importants et l'accroissement de ces flux à l'échelle du projet est plus important.



- Néanmoins l'appréciation de cette influence, parfois mesurée sous l'angle du nombre de trémies mécanisées ou non par le maître d'ouvrage, parfois mesurée sous l'angle de la complication et de l'accroissement du temps de parcours par les opposants au projet, n'est pas réductible à l'examen d'un seul paramètre. En fait, les temps de parcours ne subissent que peu de variation, dans un sens ou l'autre. Le problème se situe beaucoup plus dans le ressenti du parcours par le voyageur : lisibilité du parcours, confort de circulation par la mécanisation, absence ou non de congestion, présence ou non de services. À cette aune, on constate que le projet apporte évidemment une amélioration, à l'exception de cas particuliers comme l'accès au Thalys pour les utilisateurs du souterrain Maubeuge, pour les parcours sur lesquels il influe directement. Pour les autres parcours, diverses simulations sont encore en cours pour vérifier le degré de saturation des espaces concernés, et ainsi permettre une mise au point éventuelle de certains éléments du projet. Par ailleurs, le maître d'ouvrage confirme que dans le cadre des projets connexes « Mass Transit » des liaisons complémentaires seront créées. La SA Gare du Nord 2024 s'engage à les intégrer dans un permis modificatif.
- Le maître d'ouvrage communique les études réalisées pour garantir une dégradation minimale des conditions d'exploitation de la gare routière pendant les travaux. Les dispositions prévues apportent a priori cette garantie, mais elles comportent évidemment certains reports en dehors de la gare routière, dont l'instruction est en cours dans le cadre de la procédure d'occupation du domaine public de voirie.
- Le maître d'ouvrage indique que les problèmes d'exploitation des passerelles sont résolus au vu des simulations réalisées, en tenant compte notamment d'un système (à développer) de préorientation des voyageurs. Le fonctionnement étudié dépend évidemment des principes actuellement prévus par SNCF Gares et Connexions et les exploitants actuels, mais ces principes pourront évoluer dans le temps selon les choix d'exploitants futurs. Les principes d'exploitation actuels semblent les plus contraignants. L'infrastructure des passerelles projetées permet de toute façon une exploitation avec accès banalisé.
- Le maître d'ouvrage communique l'impact du phasage prévu des travaux sur le graphique d'occupation des voies (GOV). On constate que les travaux réalisés avant le projet permettent de mutualiser une voie et ainsi compenser en partie les contraintes induites. On constate que les suppressions de circulations seront limitées mais non nulles en 2020 et 2021. Elles ne concerneront pas les quais du Transilien.
- Le maître d'ouvrage rappelle les engagements sur les conditions d'exploitation prévues pour les périodes de la Coupe du Monde de Rugby en 2023 et des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, en cohérence avec le phasage des travaux. Néanmoins, cette adéquation dépend de la date de démarrage des travaux. Une optimisation serait en tout état de cause nécessaire puisque la date initiale de démarrage des travaux prévue dans ce phasage (octobre 2019) est dépassée.
- Le maître d'ouvrage indique la méthode de calcul du nombre de camions nécessaires aux livraisons des nouvelles activités, selon l'organisation prévue avec une base logistique déportée. Ces performances seront sous la responsabilité de l'entreprise de logistique à laquelle la SA Gare du Nord 2024 confiera cette exploitation.

Le maître d'ouvrage, dans les annexes de son mémoire en réponse analyse également les contributions de la Ville de Paris, des personnes mandatées par la Ville de Paris, des experts

SMA, de la FNAUT et de l'architecte Jean-Marie Duthilleul. Ces analyses, pour ce qui concerne le fonctionnement de la gare et les déplacements, illustrent de façon détaillée les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions posées par le public et la commission d'enquête.

La commission d'enquête prend acte des positions et engagements du maître d'ouvrage sur le sujet des flux. Elle note en particulier les divers aménagements complémentaires qui sont envisagés dans le cadre de la demande de permis de construire actuelle, ou dans le cadre de permis modificatifs, ou encore dans le cadre d'opérations menées par SNCF Gares & Connexions. L'ensemble de ces aménagements va dans le sens de l'amélioration du fonctionnement, et tend en particulier à résoudre les effets induits par la concentration des flux dans l'angle Sud-Est.

## 5.2. Thème : nouveaux services et activités

### 5.2.1. Synthèse des éléments du dossier

#### 5.2.1.1. Les commerces, services et autres activités

Comme dans d'autres grandes gares européennes, la Gare du Nord a l'ambition d'accueillir de nouveaux services et d'en faire un lieu de vie en lien avec la ville : commerces, espaces de bureaux et de coworking, salle événementielle, équipements sportifs, piste de trail et locaux associatifs. S'y ajoute la création d'un parc urbain de plus d'un hectare, en toiture, accessible à tous.

Pour ce faire, cinq niveaux en superstructure seront organisés autour de la rue intérieure centrale, au-dessus du nouveau terminal des départs.

**N02.** Commerces et services de tailles différentes : moyennes surface aux extrémités et commerces de petite taille le long des galeries. Des restaurants seront installés en mezzanine au-dessus du hall des départs, de manière à bénéficier des vues sur le hall. Au Nord, un accès est prévu à la salle événementielle.

**N03.** Il alliera services mais aussi espaces culturels et salle événementielle. Les salons Grand Voyageur et Thalys bénéficieront également à ce niveau d'une vue panoramique sur le tympan de la Halle Hittorff, les quais et le Sacré Cœur.

**N04 et N05.** Concentrés dans les pavillons en bois construits sur le jardin, ils seront dédiés aux lieux de vie, de rencontre, de partage mais au et de détente. On y trouvera : la salle de sport, les restaurants, les espaces de coworking et un jardin public.

**N06.** Il sera dédié à la pratique sportive de plein air avec des terrains de padel et de basket. Un parcours « trail » reliera ces différents espaces avec les terrasses des étages inférieurs où seront aménagées des aires d'entraînement physique. L'ensemble des espaces de jardins, des terrasses végétalisées et des terrains de sport en extérieur occuperont une surface de 7 000 m<sup>2</sup>.

### 5.2.1.2. Surfaces de ventes

A la suite de la concertation publique de mai 2019 et des échanges avec la Ville de Paris, la surface de vente créée a été réduite, passant de 16 321 m<sup>2</sup> à 15 321 m<sup>2</sup>. Il n'y aura pas de création de moyenne surface alimentaire.

Cette extension de 15 321 m<sup>2</sup> de la zone commerciale de la Gare du Nord portera la surface exploitée autorisée à 18 890 m<sup>2</sup> de vente :

- Une moyenne surface alimentaire (existant) : 392 m<sup>2</sup> de vente ;
- 6 moyennes surfaces non alimentaires (aucune existante) : 5 794 m<sup>2</sup> de vente ;
- 159 boutiques et kiosques (dont 47 existants) : 12 704 m<sup>2</sup>.

Les 18 890 m<sup>2</sup> de commerces seront répartis ainsi :

- 2 900 m<sup>2</sup> de commerces de proximité pour les voyageurs du quotidien dans la zone sous contrôle du RER et du métro ;
- 5 240 m<sup>2</sup> de commerces pratiques et de vente à emporter pour les autres usagers de la gare dans les niveaux du métro, du Transilien et des départs grandes lignes ;
- 2 500 m<sup>2</sup> de commerces au niveau du terminal Transmanche ;
- 8 250 m<sup>2</sup> dans les étages supérieurs de la gare, entre le nouveau hall des départs grandes lignes et le parc urbain situé en toiture.

Selon l'étude d'impact, le projet apportera une réponse en termes de déplacements pour les voyageurs, mais aussi une réponse à des besoins locaux en termes de commerces et de services. La nouvelle offre aidera à dynamiser le territoire et à créer un pôle connecté au reste du territoire.

En outre, les commerces en gare ont le même potentiel de captation des flux que dans les centres-villes et donc un flux important de consommateurs potentiels. L'offre bien adaptée aux besoins quotidiens des voyageurs mais aussi des riverains est corrélée avec le développement économique envisagé et transforme la gare dans un lieu de vie. Les commerces au sein du projet apportent une contribution directe et indirecte à l'économie française, en contribuant au développement économique local (cf. annexe de l'étude d'impact).

Les nouveaux espaces comprendront également 12 restaurants (7 191 m<sup>2</sup>), des espaces de co-working (4 855 m<sup>2</sup>), une salle de sport (4 337 m<sup>2</sup>) et une piste de trail, un parc urbain (1,1 hectare en toiture), un espace dédié aux pratiques culturelles (1 582 m<sup>2</sup>), une salle événementielle de (2 800 places), un local dédié aux solidarités (environ 200 m<sup>2</sup>, 110 bis rue de Maubeuge), un espace dédié aux associations de quartier, etc. Notons que des démarches sont entreprises pour réimplanter un bureau de poste.

L'ambition du maître d'ouvrage est d'améliorer le lien avec la ville. Ainsi, le projet de parc urbain améliorera le cadre de vie du quartier et la qualité de vie des riverains, du point de vue environnemental et paysager.

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

## 5.2.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Pour les partisans du projet, les commerces, les services et la salle événementielle apporteront du lien avec la ville et participeront au **rayonnement de Paris et de la France**. Certains font des propositions intéressantes (privilégier le « made in France », le commerce équitable, créer des espaces « petite enfance », etc.) et beaucoup insistent sur la **sécurité** apportée par le projet dans et en dehors de la gare :

- *« L'implantation de bureaux et d'espaces de coworking offre des solutions dédiées aux entreprises et à leurs salariés. »*
- *« Les gares ne sont plus seulement des gares, ce sont des lieux de vie. Partout dans le monde, les gares accueillent des commerces et des activités de loisirs et partout ces activités contribuent à redynamiser les quartiers environnants. Pourquoi cela ne pourrait-il pas fonctionner ? »*
- *« Les commerces et les services sont une excellente chose pour mettre la Gare du Nord au niveau des autres grandes gares européennes, notamment de Saint-Pancras (...). Il serait bon d'avoir aussi des espaces « petite enfance et autres services pour les familles. »*
- *« Au sujet de l'aspect promotion et rayonnement de la France, il serait judicieux d'avoir des critères de commerce qui donnent à la gare la part belle aux produits de marque française, sans exclusion des autres. »*
- *« Soyons vigilants sur la nature des commerces et leur éthique. »*
- *« Pour que la Gare du Nord reste la première gare d'Europe, elle doit se transformer. »*
- *« Ce projet est une nécessité absolue pour plus de sécurité dans la gare et ceux des abords. »*
- *« Enfin un projet d'envergure qui va permettre de renouer avec les commerces de proximité et affaiblir la puissance d'Amazon. »*
- *« Les commerces en accès direct comme à Saint-Lazare sont une réelle opportunité d'exploiter le temps" en attente de son train. »*
- *« Au-delà d'un véritable pôle multimodal, la gare doit se renforcer en tant que lieu de vie et de services pour les voyageurs. »*
- *« Concernant le débat sur les superficies allouées aux commerces et aux services, elles sont en réalité comparables, voire même inférieures si l'on tient compte de l'exceptionnelle fréquentation de la gare, à celles qui sont installées Gare Saint-Lazare ou bientôt Gare d'Austerlitz, et constituent seulement 30 % des nouvelles surfaces créées. »*

La transformation de la Gare du Nord pourrait être **créateur d'emplois et être un vecteur de transmission de la culture** :

- *« Les commerces vont enfin apporter une vie de quartier plus solide comme à la Gare Saint-Lazare et cela va créer des emplois dans ce quartier. (...). Les commerces permettent également de voir arriver de nouvelles activités sur Paris et laisser libre l'esprit de création d'entreprises. »*
- Pourquoi des commerces, des brasseries à la Gare Saint-Lazare et pas à la Gare du Nord ? *« A la gare Saint-Lazare, je vais pouvoir profiter demain des arts ludiques et donc*

*d'un musée moderne et sympa entre le bureau et chez moi (...). Arrêtons les faux-semblants, le commerce c'est pratique, la culture doit être accessible à tous, et où de mieux pour rendre tout ça accessible que dans une gare ? »*

- *« Favorable au projet avec ses différentes activités, des espaces verts et la culture plus accessible aux habitants des banlieues. »*
- *« Oui aux commerces et à la culture. »*

Les réserves et les critiques, souvent très vives, sont nombreuses. Tout d'abord, beaucoup estiment qu'une **gare doit avant tout être réservée aux voyageurs et non être dédiée aux commerces** :

- *« Une gare n'est pas un centre commercial. »*
- *« La Gare du Nord doit rester une gare et ne pas devenir ni un temple de l'ultra marchandisation, ni un aéroport. »*
- *« Le projet vise des projets commerciaux et non des améliorations pour les voyageurs. Autres effets néfastes : des problèmes de circulation et de pollution, l'augmentation des loyers et expulsion, défiguration de la gare, et augmentation des temps de parcours. »*
- *« Le projet prévoit de contraindre le voyageur à monter à 6 mètres de hauteur dans un centre commercial, tout à l'est de la gare, pour accéder aux quais par des passerelles, des escaliers et des ascenseurs, ce qui implique pour lui davantage de distance à parcourir et des temps d'accès nettement augmentés. »*
- *« Les commerces vont générer des flux supplémentaires dans un quartier déjà saturé et pollué. »*
- *« Importante opération immobilière et commerciale sans rapport avec la fonction initiale de la gare pour sa transformation en centre de consommation. »*

Ces commerces porteraient **atteinte aux commerces du quartier et de banlieues** :

- *« Ce nouveau pôle commercial (alors que le quartier n'en manque pas) va non seulement concurrencer les commerces en proximité de la gare mais aussi et surtout concurrencer les commerces des gares et centre-villes de banlieue les transformant en villes-dortoirs sans vie. »*
- *La nouvelle organisation des flux de voyageurs peut avoir un impact « sur l'avenir de la dizaine d'implants commerciaux qui encombrant aujourd'hui le quai transversal et qui verront leur chiffre d'affaires chuter très fortement puisque leur clientèle est essentiellement constituée de voyageurs attendant leur train pour un départ Grandes Lignes. »*

Selon certains, ce **vaste programme commercial serait voué à l'échec** :

- *« La programmation prévue de 30 000 m<sup>2</sup> de commerces et de 13 000 m<sup>2</sup> de bureaux apparaît excessive dans un quartier déjà très dense, le projet obéit à un modèle de développement largement dépassé, il rappelle les principes d'un autre projet porté par le groupe Ceetrus, celui d'Europacity dont l'État a lui-même stoppé le développement, en invoquant la nécessaire transition écologique que les acteurs publics et privés appellent aujourd'hui de leurs vœux. »*
- *FNE Paris « s'oppose à un projet démesuré qui ne répond pas aux besoins des usagers des transports, qui méprise le patrimoine architectural parisien et illustre une politique*

*d'urbanisme commercial qui appartient au passé et contredit les appels à la sobriété environnementale et financière. »*

- « *Le temps d'aujourd'hui est celui de la sobriété écologique. »*
- « *projet anachronique au regard de l'écologie ».*

#### **Les experts mandatés par la Ville de Paris mettent l'accent sur :**

- Un **programme surdimensionné**, conçu pour « *dégager des recettes financières à la hauteur des transformations de la Gare envisagées par Gares et Connexions* ».
- Un « *principe moteur du projet qui est la **captation des flux des voyageurs*** ».
- « *La **captation** par le nouveau centre commercial de la gare du nord d'une partie de **pouvoir d'achat des voyageurs habitant la banlieue nord***. »
- « *Enfin, la **conception même du centre commercial ne paraît guère innovante**. Développé dans un site enclavé, perché sans visibilité depuis l'extérieur aux étages supérieurs d'un espace ferroviaire très contraint, avec des accès étroits et encombrés, ce centre commercial a-t-il tous les éléments pour réussir ? »*

### **5.2.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête**

#### **5.2.3.1. Commerces**

- **17-** Beaucoup redoutent l'installation de « commerces de luxe », en inadéquation avec les besoins des voyageurs et du quartier :
  - Quels **types de commerces** est-il envisagé d'installer dans les nouvelles coques commerciales ?
  - Est-il envisagé de privilégier le « made in France », le commerce équitable ?
  - Que précise le « book partenaires » joint à présentation à la CNAC ?
- **18-** Quelle est la composition du **comité de suivi de la commercialisation** ? Quel sera son mode de fonctionnement et quand devrait-il se réunir pour la première fois ?
- **19-** Il est annoncé que les exploitants des commerces seront sélectionnés au regard de leur **implication dans les questions environnementales**.
  - Quel est le contenu de la charte de commerce éco-responsable que chaque exploitant devra signer ?
  - Quel contrôle sera mis en œuvre pour s'assurer du respect de cette charte et quelles sanctions seront appliquées en cas de non-respect des engagements ?
- **19- bis-** Pouvez-vous fournir les extraits, traitant des clauses d'insertion sociale, du cahier des charges des commerces ?
- **20-** La SA Gare du Nord 2024 a pris des engagements pour « **accompagner les commerçants du quartier** ». Des précisions peuvent-elles être apportées sur les différentes mesures d'accompagnement et les engagements pris ?

- **21-** Les mesures annoncées, notamment au cours de la réunion publique du 3 décembre 2019, concernent : la mise en place d'un fonds de 200 000 €, une aide apportée aux projets d'entrepreneuriat social et solidaire (bourse pour subventionner des projets dans le quartier et accompagner les compétences), une proposition innovante du 1% social et solidaire via les commerces de gare qui reverseront 1% des bénéfices à des associations, etc. Dans quelles conditions et sous quelles formes les mesures ont-elles été formalisées ?
- **22-** **L'impact sur les commerces environnants** a été évalué à 0,5 %, selon une étude demandée par SA Gare du Nord 2024. Les résultats de cette étude sont contestés par les opposants au projet. Comment et sur quelles bases a été réalisée cette étude ? L'expérience des autres grandes gares parisiennes (Saint-Lazare, Montparnasse, ...) a-t-elle servi de référence pour évaluer cet impact ?
- **23-** **L'impact de la modification des flux de voyageurs sur la dizaine d'implants commerciaux installés aujourd'hui sur le quai transversal** a-t-il été évalué ?
- **24-** **L'impact sur les commerces de la banlieue Nord** a-t-il été évalué ? De la même façon, l'exemple de l'impact sur les commerces de banlieues des autres grandes gares parisiennes a-t-il servi de référence ?
- **25-** Nous allons vers une « société plus frugale » et certains s'interrogent sur un « **concept commercial dépassé** », redoutant d'avoir à terme des « friches commerciales » dans la gare du Nord. L'avenir des commerces en gare du Nord est-il fiabilisé ? A préciser à partir des études faites.

### 5.2.3.2. Services et autres activités

- **26-** Quelle est l'estimation des flux supplémentaires apportés par la salle de spectacles ? Existe-t-il un risque de conflit de gestion avec les flux de voyageurs ?
- **27-** Un local de 200 m<sup>2</sup> sera mis à disposition d'une ou plusieurs associations choisies en collaboration avec la Ville de Paris pour s'occuper des publics en grande difficulté. Des contacts ont-ils déjà été pris ? Quelles précisions pouvez-vous d'ores et déjà donner sur la mise en œuvre de ce projet ?
- **28-** Où en sont les démarches entreprises pour réimplanter un bureau de poste ?
- In fine, et comme le proposent les experts mandatés par la Ville de Paris, **un « allègement de la volumétrie du projet » pourrait-elle être envisagée ?**

Les propositions concernent :

- **29-** les commerces (« *il serait plus raisonnable que les surfaces construites nouvelles dédiées aux commerces soient limitées aux commerces « de proximité » et aux commerces « pratiques » prévus ainsi qu'au terminal Eurostar (sans qu'il soit obligatoire de doubler ces dernières). Ceci représenterait de l'ordre de 10 000 m<sup>2</sup> de SDP, au lieu des 18 890 m<sup>2</sup> figurant au permis de construire.* ») ;
- **30-** la salle événementielle ;
- **31-** les équipements sportifs.



- **32**-Quelles seraient les incidences d'un allègement éventuel du programme sur l'équilibre financier de la concession ? De plus, cela permettrait-il d'avoir un impact positif sur les propriétés riveraines (vue, ensoleillement) ?

## 5.2.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage

### 5.2.4.1. Commerces

#### 5.2.4.1.1. La programmation commerciale vis-à-vis des craintes sur l'installation des commerces de luxe

**17**-Beaucoup redoutent l'installation de « commerces de luxe », en inadéquation avec les besoins des voyageurs et du quartier

#### QUELS TYPES DE COMMERCES EST-IL ENVISAGE D'INSTALLER DANS LES NOUVELLES COQUES COMMERCIALES ?

##### La programmation commerciale

La programmation commerciale du projet (dimensionnement de l'offre et définition du concept) a été définie sur la base de plusieurs études réalisées par des sociétés de conseil spécialisées en urbanisme commercial (Bérénice ; Cushman & Wakefield). Par ailleurs, la SA Gare du Nord 2024 a précisé ses orientations programmatiques en tenant compte des éléments issus de la concertation libre menée du 1<sup>er</sup> mars au 18 avril 2019 et dont les conclusions ont été rendues le 14 mai dernier, des études qualitatives de terrain menées par la société LMP (campagne de porte à porte) et des échanges avec la Ville de Paris. Le volet commercial a fait l'objet d'une étude d'impact par le cabinet Mall&Market et a été autorisé en Commission Nationale d'Aménagement Commercial à l'unanimité (12 votes favorables 0 abstention) le 10 octobre 2019.

Ainsi, la programmation comprendra une extension nette de 13 937 m<sup>2</sup> de vente portant la surface totale de vente soumise à autorisation à 18 890 m<sup>2</sup> et répartie comme suit :

- 1 moyenne surface alimentaire (existante) : 392 m<sup>2</sup> de vente ;
- 6 moyennes surfaces non alimentaires : 5 794 m<sup>2</sup> de vente ;
- 159 boutiques et kiosques (dont 47 existants) : 12 704 m<sup>2</sup> de vente.

À cette offre purement commerciale viendront s'ajouter environ 7 100 m<sup>2</sup> de restauration. La programmation commerciale du projet n'inclut pas l'installation de « commerces de luxe ». En effet, l'objectif de la programmation commerciale est à la fois de répondre aux besoins des usagers qui présentent des profils différents ainsi que de proposer des commerces de proximité agréables et qualitatifs à l'intention des riverains afin de créer un lieu de vie.

**La gare du Nord accueille des profils de voyageurs très différents qui présentent chacun des besoins différents et d'un temps disponible spécifique** : voyageurs du quotidien, voyageurs des grandes lignes, voyageurs internationaux. L'ambition étant aussi de transformer la gare en lui faisant désormais jouer un rôle d'animation urbaine majeure, les riverains et les parisiens sont aussi susceptibles de se rendre à la gare du Nord.

**Pour répondre à cette grande variété de profils de consommateurs, les espaces de commerces seront adaptés aux différents profils de personnes fréquentant la gare**

**permettant d'apporter un niveau de services très important et de couvrir toutes les formes du commerce de demain.**

Le tableau ci-après indique le type d'offre (catégorie de commerce) et le positionnement des commerces envisagé (niveau de gamme) dans les différents espaces de la gare.

Niveau	Rappel situation actuelle	Situation projetée				
		Programme commercial	Type de visiteurs de la gare	Positionnement des commerces		
R+5	-	160 m <sup>2</sup>	Habitants quartier	Commerces de destination urbaine, achats plaisirs et responsables : équipement de la personne, de la maison, loisirs, concept stores commerces en lien avec la vitalité locale : incubateur jeunes talents et artisans, filières alimentaires locales		
R+4		0 m <sup>2</sup>	Paris & Métropole			
R+3		2 963 m <sup>2</sup>	Voyageurs, touristes			
R+2		5 141 m <sup>2</sup>	flux équipements sportifs et culturels (salle de spectacles) des étages supérieurs			
R+1		3 074 m <sup>2</sup>	Voyageurs Grandes Lignes départ, quartier, touristes		Commerces services en lien avec le voyage achats plaisirs	
R+1 Transmanche		279 m <sup>2</sup>	2 455 m <sup>2</sup>		Voyageurs Eurostar	Commerces "premium", achats plaisirs, savoir-faire français et authenticité commerces en lien avec le voyage
RDC		1 375 m <sup>2</sup>	1 347 m <sup>2</sup>		Voyageurs Grandes Lignes arrivées, "commuters", quartier	Commerces du quotidien achats d'impulsion (cadeaux, loisirs)
R-1	671 m <sup>2</sup>	829 m <sup>2</sup>	"commuters", flux pendulaires RER/métro	Commerces pratiques (Casino), services rapides, prix abordables		
R-2 / R-3 (sous contrôle d'accès)	2 942 m <sup>2</sup>	2 921 m <sup>2</sup>				
<b>TOTAL</b>	<b>5 267 m<sup>2</sup></b>	<b>18 890 m<sup>2</sup></b>				

Tableau 2 : Répartition du programme par niveau

**Le projet permet également de compléter et de renforcer l'offre commerciale du quartier environnant**, caractérisée par des surreprésentations de certaines activités : hôtellerie, restauration, services à la personne, réparation de téléphonie, prêt-à-porter de mariage et cérémonie, au positionnement peu élevé.

### **Cohabitation de commerces classiques et de formats innovants**

Ainsi, le projet sera composé d'une offre hybride portée par des enseignes « classiques » mais attractives et des concepts novateurs. L'offre proposée comprendra un commerce de gare de proximité, simplificateur du quotidien, mais également des formats innovants, renouvelés, flexibles. Le commerce « traditionnel » sera porté par des enseignes nationales et

internationales en capacité de proposer des concepts conçus spécifiquement pour le lieu en fonction des attentes et des besoins et porteurs d'une offre exclusive, à l'image de collection capsules comme sur le modèle d'animation marketing développé dans les grands magasins. Ces enseignes seront spécialisées en équipement de la personne et/ou en équipement de la maison (type petite décoration) ou encore en culture/sport/loisirs. Elles seront positionnées sur un créneau principalement moyenne gamme afin de s'adapter à tous les budgets. Une offre plus « haut de gamme » sera proposée dans la seule partie réservée au transmanche. Enfin, nous rappelons qu'aucune moyenne surface alimentaire supplémentaire n'est prévue dans le cadre du projet, c'est un engagement pris par la SA Gare du Nord 2024. Le seul magasin alimentaire qui est actuellement exploité sera conservé. Il s'agit d'un Carrefour City de 392 m<sup>2</sup>.

En parallèle, des espaces flexibles et modulables (curation, animation, déambulation) sont réservés pour absorber les évolutions et les changements de la programmation, au fil des évolutions technologiques à venir.

### **Des formats réinventés au service de la théâtralisation et de la déambulation**

Le projet de transformation de la gare du Nord accueille des espaces de vente mis en scène, dédiés à une thématique spécifique. A mi-chemin entre le commerce, le concept store et le média, les curateurs sont chargés de renouveler leur offre en fonction des saisons, de façon mensuelle, hebdomadaire voire en partie quotidienne. Différents espaces avec des styles, des thématiques et des univers distincts et différenciants prendront forme au sein du projet par exemple :

- Un espace « seulement à Gare du Nord 2024 », avec des objets exclusifs spécialement conçus à l'image de l'univers de la gare pourront porter la marque, le « label Gare du Nord 2024 », gage de qualité et de renouveau ;
- un espace « La maison des régions » : un ensemble de corners d'artisanat « made in France », représentant chacun un territoire en mettant en avant différentes facettes : mode, décoration, cosmétique, alimentaire ;
- un espace « talents de Seine-Saint-Denis » : un espace mettant en avant des œuvres, photos et objets conçus par des artistes tels que JR (artiste urbain) dans un univers industriel, s'adressant à une audience urbaine et jeune.

### **EST-IL ENVISAGE DE PRIVILEGIER LE « MADE IN FRANCE », LE COMMERCE EQUITABLE ?**

Le commerce développé sera **labélisé, responsable et solidaire**. Une charte Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE) spécifique, annexée aux contrats de sous-occupation, sera élaborée sur l'alimentation (circuits courts, respect des saisons, vrac...), la mode (conditions de fabrication, impact environnemental, offre de seconde main), la beauté (ingrédients naturels et équitables, packaging éco-conçus...) et les autres catégories d'offre. Les enseignes seront sélectionnées sur la base de critères d'engagements.

Par exemple, l'offre de restauration intégrera des concepts tels que Meet my Mama, proposant des plats préparés par des femmes réfugiées ou alors United Kitchen qui permettra de relocaliser une partie de la production alimentaire sur site. La gare du Nord fera la part belle au savoir-faire français en réunissant des boutiques labellisées "Fabriqué à Paris ou en France" ainsi que des créateurs. Cette offre sera à même de satisfaire l'ensemble des usagers de la gare (voyageurs et visiteurs dans leur diversité sociale) en quête de fabrication française de qualité.

## QUE PRÉCISE LE « BOOK PARTENAIRES » JOINT A LA PRÉSENTATION A LA CNAC ?

Dans le cadre de la phase concours, de nombreux acteurs du commerce, du sport et de la culture ont exprimé leur intérêt pour le projet et son caractère exceptionnel. Tous se sont orientés dans une offre innovante et présentant une forte identité. Les enseignes qui se sont manifestées proposent une offre très diversifiée tant en termes de catégories que de niveau de gamme. (cf planche ci-après)



Planche book Partenaires en phase appel d'offre (2017 – 2018)

### 5.2.4.1.2. Composition, mode de fonctionnement et calendrier du comité de suivi de la commercialisation

**18-Quelle est la composition du comité de suivi de la commercialisation ? Quel sera son mode de fonctionnement et quand devrait-il se réunir pour la première fois ?**

Conformément aux engagements formulés dans le protocole d'engagements et courrier d'engagements complémentaires des 4 et 17 juillet 2019, un comité de suivi de commercialisation regroupera la SA Gare du Nord 2024, SNCF Gares & Connexions, la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement et la Ville de Paris.

Le comité sera créé après les élections municipales au printemps 2020, ainsi que cela a été convenu lors du dernier comité du suivi des engagements au projet StatioNord du 10 septembre 2019, avec la Ville de Paris

Ce comité se réunira 4 fois par an et sera informé de toutes les propositions d'enseignes formulées par la SA Gare du Nord 2024. La SA Gare du Nord 2024 s'est également engagée à étudier les candidatures des commerces qui pourraient être proposées par la Ville et la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement (cf. Annexe 04 - Protocole d'engagements Ville de Paris, SA Gare du Nord 2024, SNCF G&C, Annexe 05 - Compléments d'engagements au protocole Ville de Paris, SA Gare du Nord 2024, SNCF G&C).

### 5.2.4.1.3.L'implication des exploitants des commerces au regard des questions environnementales

**19-Il est annoncé que les exploitants des commerces seront sélectionnés au regard de leur implication dans les questions environnementales.**

#### QUEL EST LE CONTENU DE LA CHARTE DE COMMERCE ECO-RESPONSABLE QUE CHAQUE EXPLOITANT DEVRA SIGNER ?

Une charte RSE spécifique, annexée aux contrats de sous-occupation, sera élaborée sur l'alimentation (circuits courts, respect des saisons, vrac...), la mode (conditions de fabrication, impact environnemental, offre de seconde main), la beauté (ingrédients naturels et équitables, packaging éco-conçus...) et les autres catégories d'offre. Les enseignes seront sélectionnées en priorité parmi les plus engagées et respectueuses. Par exemple, l'offre de restauration intégrera des concepts tels que Meet my Mama, proposant des plats préparés par des femmes réfugiées ou alors United Kitchen qui permettra de relocaliser une partie de la production alimentaire sur site. Les enseignes les plus engagées en matière de développement durable, responsables, seront sélectionnées dès la conception de leur espace, pour l'utilisation de matériaux biosourcés, et leur capacité à limiter leur consommation énergétique.

Ce document explicite les obligations d'aménagement à caractère environnemental garantissant la faible consommation d'énergie, la facilité de gestion et de suivi.

Cette charte contiendra des dispositions relatives à :

Interdiction du plastique à usage unique ;

- **La gare du Nord, une gare « banque alimentaire » - « zéro déchet alimentaire » :** tous les restaurateurs devront s'engager à confier leurs invendus alimentaires à des associations solidaires pour les redistribuer entre autres aux personnes en précarité. Notre objectif est de faire en sorte que la gare du Nord devienne la première gare labellisée Banque Alimentaire. Pour ce faire la SA Gare du Nord 2024 s'appuiera sur le digital et plus particulièrement sur l'intelligence artificielle. Le principe sera de travailler au quotidien avec les enseignes vendant des produits périssables, en leur fournissant les données de flux prévus (trains, évènements et spectacles, météo...), et de travailler sur les modèles historiques de vente des enseignes, pour prévoir le plus finement possible la demande de produits. Plus généralement, les commerces seront systématiquement mis en relation avec des associations d'aide au plus précaires à l'image du Carillon (services aux sans-abris) ;
- **La gestion des déchets et des emballages non biodégradables :** l'économie circulaire sera encouragée dans la gestion des déchets, alors qu'actuellement seuls 5 % des déchets de la gare sont recyclés contre 35 % sur Montparnasse et à 52 % à Saint-Lazare. La gestion des déchets s'appuiera sur la collecte, le tri, le compactage, l'utilisation en continu d'un composteur électro mécanique et une gestion centralisée des évacuations ;
- **La logistique centralisée :** les livraisons se feront de manière mutualisée via une plateforme de logistique centralisée, située en banlieue Nord de Paris, qui acheminera tous les produits en gare dans des bacs réutilisables, afin de faire disparaître les emballages primaires et de réduire sensiblement le nombre de camions de livraisons. Cette plateforme devrait permettre de diviser par 4 le bilan carbone des livraisons et la limitation par des véhicules à faible émission ou électriques des émissions de particules fines.



En outre, dans le cadre de l'aménagement de leur coque, les preneurs devront respecter un cahier des charges environnemental annexé à leur contrat de sous-occupation du domaine public afin de garantir leur intégration dans la démarche environnementale portée par le maître d'ouvrage.

Celui-ci contraindra les preneurs à respecter un certain nombre de mesures relatives à la performance environnementale, au confort ou à la santé des usagers.

Un exemple de cahier des charges est joint (**cf. Annexe 10 - Cahier des charges preneurs hall des départs**)

Aussi, afin de garantir le respect dans le temps des performances environnementales, le projet fera également l'objet d'une certification environnementale en exploitation : la certification BREEAM IN USE. Cette certification complète permettra d'intégrer l'ensemble des acteurs de l'exploitation dans un système de management environnemental qui sera réévalué tous les 2 ans. L'obtention de la certification sera garantie par la mise en place de plans d'actions concrets. Les grandes mesures visées sont les suivantes :

Un pilotage efficace du bâtiment : accompagnement à l'usage de la GTB afin de garantir le maintien des performances énergétiques ;pilotage des équipements, analyses des factures, etc.

La réalisation d'Interview des usagers pour analyser leur niveau de confort,

Gestion écologique des espaces verts : zéro phyto sanitaires, etc.

La certification BREEAM in USE constitue également une démarche d'amélioration continue. Ainsi, elle garantit la définition de mesures améliorant en continu les performances environnementales.

## **QUEL CONTROLE SERA MIS EN ŒUVRE POUR S'ASSURER DU RESPECT DE CETTE CHARTE ET QUELLES SANCTIONS SERONT APPLIQUEES EN CAS DE NON-RESPECT DES ENGAGEMENTS ?**

Le maître d'ouvrage missionnera un bureau de contrôle externe et indépendant spécialisé qui contrôlera le respect des engagements de la charte annuellement et de façon aléatoire. Suite à ce contrôle, le ou les preneurs qui ne seraient pas en conformité avec la charte seront mis en demeure. À défaut de mise en conformité, le preneur fautif, qui ne bénéficie pas d'un renouvellement de bail, ne sera pas réinterrogé dans le cadre du nouvel appel à candidature lancé sur le site.

Par ailleurs, pour garantir le respect de ses obligations, les preneurs pourront être amenés à verser un dépôt de garantie ou être sanctionnés par une pénalité.

### **19 bis -Pouvez-vous fournir les extraits, traitant des clauses d'insertion sociale, du cahier des charges des commerces ?**

Le cahier des charges des commerces est en cours de rédaction. Toutefois ce dernier retiendra notamment les principes suivants :

- mise en place d'une plateforme de diffusion des offres d'emploi ;

- aide à l'écriture des fiches de poste ;
- aide au 1er tri des Curriculum vitae ;
- organisation d'une bourse d'emploi où les candidats viennent rencontrer les enseignes ;
- mise en place d'outils numériques permettant aux candidats de se présenter virtuellement aux recruteurs ;
- etc.

Le projet va créer pas moins de 1 800 emplois. L'objectif sera d'encourager le recrutement de personnes résidant dans le bassin d'emploi Nord-Est parisien et communes desservies par la gare du Nord.

Par ailleurs, pour garantir le respect de ses obligations, les preneurs pourront être amenés à verser un dépôt de garantie ou seront sanctionnés par une pénalité en cas de non-respect.

#### **5.2.4.1.4.Engagement du maître d'ouvrage sur les mesures d'accompagnements pour les commerçants du quartier**

**20-SA Gare du Nord 2024 a pris des engagements pour « accompagner les commerçants du quartier ». Des précisions peuvent-elles être apportées sur les différentes mesures d'accompagnement et les engagements pris ?**

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€).**

#### **5.2.4.1.5.Formalisation des mesures d'accompagnement ; conditions et formes**

**21-Les mesures annoncées, notamment au cours de la réunion publique du 3 décembre 2019, concernent : la mise en place d'un fonds de 200 000 €, une aide apportée aux projets d'entrepreneuriat social et solidaire (bourse pour subventionner des projets dans le quartier et accompagner les compétences), une proposition innovante du 1% social et solidaire via les commerces de gare qui reverseront 1% des bénéfices à des associations, etc. Dans quelles conditions et sous quelles formes les mesures ont-elles été formalisées ?**

La création d'un fonds de 200 000 € est un engagement pris par la SA Gare du Nord 2024 et formalisé au travers du protocole d'engagement signé avec la Ville de Paris, la mairie du 10<sup>ème</sup> et SNCF Gares & Connexions, en juillet 2019. Ce fonds sera destiné à mener des actions de promotion et d'animation pour améliorer l'attractivité des commerces situés aux abords de la gare.



La SA Gare du Nord 2024 réfléchit par ailleurs à un dispositif innovant le « 1% social et solidaire » : financement, sous forme de bourse, de projets d'entrepreneuriat social et solidaire en mobilisant une partie de la surperformance des commerces et restaurants.

La gare du Nord accueillera également un incubateur de jeunes talents d'artisans locaux qui se verront offrir la possibilité d'avoir une première implantation commerciale à moindre frais.

Enfin, la SA Gare du Nord 2024 étudie actuellement la création d'une foncière sociale et solidaire afin que la péréquation dépasse les murs mêmes de la gare du Nord. Cet outil efficace au service du développement responsable du commerce dans le quartier permettrait d'éviter une hyper « gentrification » avec l'acquisition de locaux pour y implanter des enseignes solidaires et équitables.

#### 5.2.4.1.6.Méthodologie et bases de l'étude relative à l'impact du projet sur les commerces environnants

**22-L'impact sur les commerces environnants a été évalué à 0,5 %, selon une étude demandée par SA Gare du Nord 2024. Les résultats de cette étude sont contestés par les opposants au projet. Comment et sur quelles bases a été réalisée cette étude ? L'expérience des autres grandes gares parisiennes (Saint-Lazare, Montparnasse, ...) a-t-elle servi de référence pour évaluer cet impact ?**

L'évaluation de l'impact du projet sur les commerces environnants (**Annexe 08 - Etude Impact loi ELAN - Mall&Market**) a été réalisée par la société Mall&Market (bureau d'études indépendant habilité par la Préfecture de Paris) en anticipation de l'entrée en vigueur de la loi Elan qui n'était pas encore applicable à la demande de permis de construire valant AEC. Une synthèse de cette étude a été jointe au dossier de demande d'autorisation d'exploitation commerciale présentée et obtenue en CNAC le 10 octobre 2019.

L'impact du projet correspond à la part de chiffre d'affaires que ce dernier devra capter sans impacter les commerces existants dans sa zone de chalandise pour réaliser un chiffre d'affaires économiquement viable. Soulignons que le chiffre d'affaires prévisionnel des futurs commerces a été estimé par Mall&Market en procédant par analogie avec les rendements moyens constatés dans des magasins évoluant sur des formats et des implantations similaires notamment en gare Saint-Lazare, livrée et en fonctionnement depuis 2012. L'expérience des autres gares n'avait pas de pertinence pour l'étude, celles-ci faisant l'objet de travaux ou d'études en cours.

Dans ces études, le cabinet Bérénice souligne que la création de commerces dans la gare Saint-Lazare a permis de conforter le tissu commercial du quartier avec la redynamisation des commerces autour de la gare et du centre commercial du Passage du Havre situé en face de la gare.

Sur la base des hypothèses Mall&Market et à la demande de la SA Gare du Nord 2024, la société Bérénice a estimé l'impact théorique du projet à environ 0,5% pour les activités non alimentaires de la zone de chalandise. Un niveau quasiment indétectable au regard des fluctuations annuelles du marché à Paris (démographie, tourisme, conjoncture...).

Ainsi ce projet n'aura pas d'impact négatif sur les commerces du quartier comme cela ressort de l'étude d'impact réalisée par Mall&Market pour les raisons suivantes :

Une minorité seulement de l'acte d'achat sera réalisée par des non voyageurs (résidents et actifs du quartier : environ 25 %) ;

Pour ces non voyageurs, le projet permettra de diversifier et d'enrichir l'offre très peu qualitative du quartier qui est à l'origine d'une évasion commerciale massive des résidents et des actifs (l'étude d'impact estime que les flux d'évasion représentent l'équivalent de 600 000 m<sup>2</sup> de vente) ;

L'offre de commerce pour les non voyageurs est essentiellement localisée dans le pôle de vie (niveaux 2 et 3 du nouveau bâtiment), ce qui représente environ 8 250 m<sup>2</sup> de surface de vente (soit 43 % de la surface totale des commerces). Le reste est réparti dans trois zones, à savoir (i) les espaces voyageurs aux niveaux S01, N00 et N01 (environ 5 300 m<sup>2</sup>), (ii) la zone Transmanche (environ 2 500 m<sup>2</sup>), (iii) dans la mezzanine RER (environ 3 000 m<sup>2</sup>). Il est à noter que ces deux dernières zones sont uniquement accessibles aux voyageurs munis d'un titre de transport ;

Le projet aura un effet limité sur le commerce existant, car soit ces commerces sont spécifiques par leur offre et leur clientèle (Barbès-Rochechouart), soit leur attractivité reste réduite à un périmètre de proximité (Rosa Parks, Avenue de Flandres). L'environnement proche de la gare du Nord ne propose en effet qu'un taux extrêmement faible d'enseignes telles que celles qui seront implantées au sein de la gare et les moyennes surfaces (que l'on pourrait qualifier de locomotives) sont quasi inexistantes. L'offre proposée sera totalement différente de l'offre présente dans le quartier. Elle sera donc complémentaire et n'aura pas d'effet négatif sur le tissu commercial.

#### 5.2.4.1.7. Impact de la modification des flux voyageurs sur la dizaine d'implants commerciaux du quai transversal

**23-L'impact de la modification des flux de voyageurs sur la dizaine d'implants commerciaux installés aujourd'hui sur le quai transversal a-t-il été évalué ?**

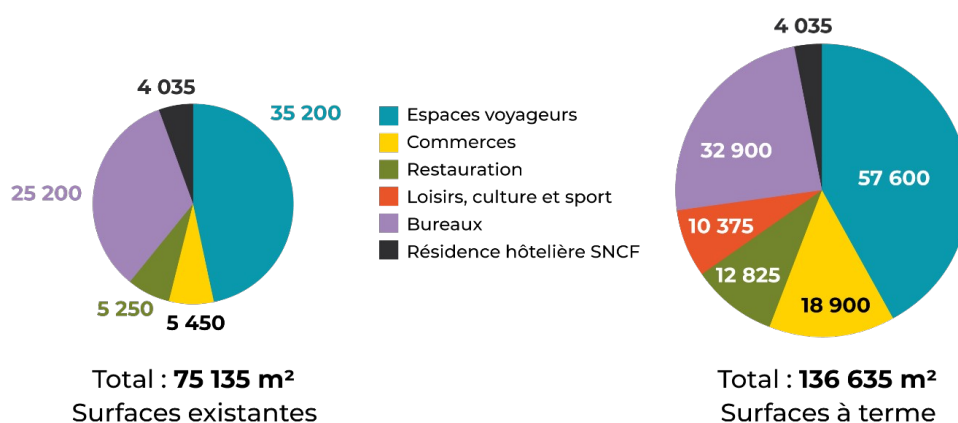
L'impact de la modification des flux a été intégrée dans le projet :

- l'ensemble des entrées/sorties de la gare historique est conservé, ce qui devrait atténuer l'impact de la modification des flux de voyageurs sur les commerces installés sur le quai transversal. Le positionnement des commerces sera revu afin d'être en adéquation avec les besoins du quartier (service de proximité, etc.) ;
- concernant les commerces ayant une façade sur rue, le réaménagement des espaces publics aux abords de la gare (désencombrement et piétonnisation du parvis notamment) leur confèrera une meilleure visibilité renforçant ainsi leur attractivité. Sous réserve des autorisations d'occupation domaniale instruites par la Ville de Paris, la création de terrasses sur le parvis pourrait également être envisagée.

#### 5.2.4.1.8. Impact sur les commerces de banlieue

**24-L'impact sur les commerces de la banlieue Nord a-t-il été évalué ? De la même façon, l'exemple de l'impact sur les commerces de banlieues des autres grandes gares parisiennes a-t-il servi de référence ?**

La SA Gare du Nord 2024 souligne que le projet de transformation de la gare est avant tout un projet destiné aux voyageurs avec 22 000 m<sup>2</sup> supplémentaires qui leurs sont destinées. La programmation des activités au sein de l'emprise de la gare est équilibrée entre commerces (18 900 m<sup>2</sup> environ), restaurants (12 825 m<sup>2</sup> environ), espaces de bureaux et coworking (32 900 m<sup>2</sup> environ) loisirs, culture et sport (10 375 m<sup>2</sup> environ).



Les effets du projet sur les commerces de la banlieue Nord ont été analysés dans l'étude d'impact réalisée par la société Mall&Market. Il faut rappeler que les centres-villes de la banlieue Nord sont exclus de la zone de chalandise du projet compte tenu de la double barrière physique et psychologique que constituent le boulevard périphérique et les boulevards des Maréchaux. Cette étude a mis en exergue le caractère spécialisé de l'offre dans les centres-villes (Saint-Denis, Pantin, Aubervilliers, etc.), avec :

- certains axes ne présentant que quelques types d'activités (ex : téléphonie, cosmétiques, PAP indépendant / bas de gamme, restauration rapide) ;
- peu d'enseignes nationales ;
- une vacance limitée.

Par conséquent, le projet qui a vocation à créer une offre commerciale diversifiée et innovante avec l'implantation d'enseignes nationales adaptées aux standards actuels du commerce (actuellement peu ou pas présentes sur le territoire) associées à des concepts inédits, s'inscrira en complémentarité de ces commerces de pied d'immeuble.

Concernant l'impact des autres grandes gares parisiennes sur les commerces de banlieue, la société Bérénice a pu fournir un retour d'expérience sur l'impact du projet commercial de Saint Lazare (ouvert en 2012) sur les centres-villes de banlieue desservis par la gare Saint Lazare :

- Asnières : baisse de la vacance commerciale entre 2012 et 2015 ;
- Argenteuil : 9% de vacance en 2012, 8% aujourd'hui ;
- Colombes : 3% de vacance commerciale aujourd'hui ;
- Bois-Colombes : 6% de vacance commerciale aujourd'hui (soit un niveau très modéré).

Globalement, le déploiement de l'offre commerciale en gare Saint-Lazare n'a donc pas eu d'impact sur les commerces des centres-villes de banlieue.

**Concernant les centres commerciaux de la banlieue Nord, Mall&Market estime également que l'impact du projet sera négligeable** compte tenu de l'éloignement des sites et de leur positionnement de centres commerciaux « classiques ». En effet, les grands centres commerciaux de la banlieue Nord (Qwartz à Villeneuve-la-Garenne, Le Millénaire à Aubervilliers), fonctionnent sur un registre différent de celui du projet : présence d'un hypermarché qui joue le rôle de locomotive marchande, forte proportion des déplacements motorisés corrélée avec un niveau de desserte assez faible par les transports en commun (**cf. Annexe 08 - Etude Impact loi ELAN - Mall&Market**).

### 5.2.4.1.9. Concept commercial du projet et la fiabilisation des commerces en gare

**25-**Nous allons vers une « société plus frugale » et certains s'interrogent sur un « concept commercial dépassé », redoutant d'avoir à terme des « friches commerciales » dans la gare du Nord. L'avenir des commerces en gare du Nord est-il fiabilisé ? À préciser à partir des études faites.

Par nature, le commerce s'est historiquement installé dans des zones de concentration et de convergence des activités et des déplacements. Les lieux de passage que constituent les axes marchands mais aussi les gares et les aéroports sont donc naturellement des lieux d'animation et de commerce.

Ainsi, le projet sera pérenne du fait de sa localisation au sein d'une gare, lieu de flux naturels. Cette situation permet en effet non pas de tenter de capter la clientèle [comme c'est le cas des centres commerciaux classiques], mais d'être facilitateur puisque la clientèle est naturellement présente sur site. Il est donc possible de poursuivre une démarche de réponse individualisée auprès d'une clientèle par nature fidèle.

En outre, le projet s'inscrit dans la dynamique de modernisation des grandes gares parisiennes. Les opérations les plus marquantes à Paris concernent la gare de l'Est (environ 4 000 m<sup>2</sup> de vente - 2007) et Saint-Lazare (environ 8 000 m<sup>2</sup> de vente - 2012). Ces opérations commerciales sont moins importantes que le projet présenté, mais elles ont pu à l'époque, et à leur échelle, susciter des interrogations concernant l'impact sur l'environnement proche.

Plusieurs années après leur ouverture, ces deux opérations affichent de bons résultats, tels que communiqués par leur gestionnaire, et contribuent à incarner le dynamisme du commerce en gare et dans leur quartier :

- Une amélioration de leur image, avec au-delà du renforcement de l'offre de services, une mise en valeur des espaces destinés aux voyageurs, et donc un impact positif sur l'animation ;
- Un taux de vacance très faible, voire nul (source Retail & Connexions) ;
- 67 M€ de chiffre d'affaires pour 6 160 m<sup>2</sup> de surface commerciale pour la gare de l'Est ;
- 168 M€ de chiffre d'affaires pour 12 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale pour la gare Saint-Lazare ; le rendement (chiffre d'affaires au mètre carré) est l'un des plus élevés en France pour un ensemble commercial.

Enfin, la mixité du programme du projet de transformation de la gare du Nord comme son concept architectural limitent sensiblement le risque de friche. En effet, le projet permet l'innovation commerciale et c'est une chance unique de mettre en place de nouvelles pratiques commerciales, de prototyper de nouveaux commerces et ce, dans la durée de l'exploitation. Ainsi, la gare du Nord accueillera des nouvelles formes de commerces qui se déploieront dans des espaces flexibles et modulables qui pourront être aisément reconvertis le cas échéant pour d'autres activités comme du coworking ou des activités de loisirs par exemple.

### 5.2.4.2. Services et autres activités

#### 5.2.4.2.1. Les flux de la salle de spectacles et le risque de conflit de gestion avec les voyageurs

**26-**Quelle est l'estimation des flux supplémentaires apportés par la salle de spectacles ? Existe-t-il un risque de conflit de gestion avec les flux de voyageurs ?

Les événements pourront accueillir jusqu'à 2 800 spectateurs (soit l'équivalent d'une rame de RER), ce qui représente environ 2 % de la fréquentation en voyageurs de la gare répartie sur une heure de pointe. Ces événements auront lieu majoritairement en dehors des heures de pointe du matin en semaine (07h45 – 8h45) et des heures de pointe du soir en semaine ou le vendredi (17h30 – 18h30). Ainsi, les flux supplémentaires de la salle de spectacle ne traverseront pas la gare lors de la période la plus intense.

**Il n'y aura donc pas de conflit de gestion avec les flux de voyageurs.**

#### 5.2.4.2.2. Précisions sur la mise en œuvre du local des associations pour les publics en grande difficulté

**27-Un local de 200 m<sup>2</sup> sera mis à disposition d'une ou plusieurs associations choisies en collaboration avec la Ville de Paris pour s'occuper des publics en grande difficulté. Des contacts ont-ils déjà été pris ? Quelles précisions pouvez-vous d'ores et déjà donner sur la mise en œuvre de ce projet ?**

La gestion des populations en situation de grande précarité est un sujet qui doit être pris en compte dans le projet mais qui ne peut pas être pris en charge en dehors d'une démarche globale et collaborative avec la Ville. Ainsi, en lien avec la Ville de Paris et la SNCF, signataires du Pacte Parisien de Lutte contre la Grande Exclusion signé le 18 février 2015, **le Maître d'Ouvrage s'est engagé aux termes du protocole signé avec la Ville de Paris le 17 juillet 2019 à mettre à disposition gracieusement un local solidarité de 200 m<sup>2</sup> minimum** (cloisonnés et aménagés par et aux frais du Maître d'ouvrage) au sein de la gare pour un/des opérateur(s) désigné(s) par la Ville. Le ou les opérateurs désignés devront avoir pour projet de répondre aux besoins des plus démunis présents dans la gare et aux abords de celle-ci.

Parallèlement, la SA Gare du Nord 2024 a mis en place un processus de concertation sur les questions liées à l'errance et à la sécurité dans et aux abords de la gare. Plusieurs ateliers ont eu lieu en 2019 avec la SNCF, les services compétents de la Ville de Paris (DASES) et ceux de la préfecture, les associations en charge des personnes en situation d'errance, ainsi que les associations de riverains et de commerçants afin de réfléchir sur la mise en place d'un dispositif d'aide aux plus démunis pendant la phase travaux et au-delà.

#### 5.2.4.2.3. Ré-implantation d'un bureau de poste

**28-Où en sont les démarches entreprises pour réimplanter un bureau de poste ?**

La SA Gare du Nord 2024 s'attache à trouver une solution pour réinstaller un service traditionnel de Poste/banque. Cette démarche n'est pas inscrite dans ses obligations contractuelles mais la SA Gare du Nord 2024 tient à apporter sa collaboration pour répondre aux attentes du public.

A la suite de la concertation libre de mars/avril 2019, un premier rendez-vous a rapidement eu lieu, avec les services de la poste, le 20 mai 2019, au cours duquel ils ont exposé leurs objectifs et leur nouveau projet.

Depuis, les échanges se sont poursuivis avec les équipes exploitation et immobilières de la Poste, par téléphone (dernier échange le 28 janvier 2020 avec le Directeur Régional Ile-de-France) et par mails. Un prochain rendez-vous est programmé fin février 2020.

La SA Gare du Nord 2024 poursuit donc sa démarche de recherche de solutions.



#### 5.2.4.2.4. Position du maître d'ouvrage sur l'allègement de la volumétrie du projet

In fine, et comme le proposent les experts mandatés par la Ville de Paris, un « allègement de la volumétrie du projet » pourrait-elle être envisagée ?

Les propositions concernent :

- 29 - Les commerces,
- 30 - La salle événementielle,
- 31 - Les équipements sportifs.

Il est tout d'abord rappelé que le projet issu de la procédure de consultation lancée par Gares & Connexions a résolument souhaité s'insérer bien en-deçà des limites permises par le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris.

Par ailleurs, sa volumétrie a fait l'objet de réductions successives, tenant compte des différentes étapes de concertation.

À l'été 2018, tenant compte des enseignements de la concertation réglementaire menée par SNCF Gares & Connexions, des premières modifications ont été apportées au projet afin d'en diminuer les volumes :

- la réduction de la largeur du Hall des départs de 8,50 mètres côté est afin d'éloigner le bâtiment des immeubles voisins : la distance entre les bâtiments est ainsi passée de 12,15 à 20,65 mètres à l'endroit le plus défavorable, soit 8,50 mètres de largeur supplémentaire ;
- la réduction de la hauteur d'un étage (3,50 mètres) du hall des départs aux extrémités sud-ouest, nord-ouest et nord-est du bâtiment ainsi qu'au nord grâce au déplacement du volume de la salle événementielle du niveau N04 au niveau N03, pour préserver au maximum la vue du Sacré Cœur depuis les logements de la rue du Faubourg Saint-Denis ;
- la réduction de la surface de plancher du projet de 9% (soit 7 563 m<sup>2</sup>) et de la surface locative brute ou surface commerciale utile de 8% (soit 6 783 m<sup>2</sup>).

De nouvelles modifications ont été apportées au projet en octobre et novembre afin de réduire les volumes proposés dans le respect de la gare historique. Ce travail a fait diminuer les surfaces du projet de 1 250 m<sup>2</sup> supplémentaires. L'ensemble des modifications ont été effectuées en collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

La SA Gare du Nord 2024 rappelle qu'elle a également tenu compte des inquiétudes formulées par les riverains dans le cadre de la concertation publique de 2019 en réduisant de 7 000 m<sup>2</sup> GLA son projet, pour aboutir au projet final objet de la demande de permis de construire soumis à enquête publique.

Les personnes missionnées par la Ville de Paris proposent toutefois de modifier la demande de permis de construire en réduisant la surface de plancher destinée aux commerces de plus de 8 800 m<sup>2</sup> afin de cantonner le projet au commerce de proximité.

Le projet commercial (création de 15 321 m<sup>2</sup> dont 1 384 m<sup>2</sup> de surface régularisées) a été autorisé à l'unanimité par la Commission Nationale d'Aménagement Commercial (la **CNAC**). Or, celle-ci a autorisé le projet dans sa totalité (article L. 752-22 du Code de commerce) et en considération d'un volume précis de mètres carrés de surface de vente (article L. 752-15 du Code de commerce).

De même, dans le cadre du processus d'instruction du dossier de permis de construire, plusieurs services instructeurs (dont, outre la CNAC, les commissions de sécurité/accessibilité, la sûreté publique, les ABF et DRAC) ont d'ores et déjà émis leurs avis favorables sur le projet tel qu'il existe actuellement.

Aussi, la réduction du programme commercial souhaitée par les personnes missionnées par la Ville de Paris reviendrait à remettre en cause l'ensemble des avis favorables d'ores et déjà obtenus et obligerait à solliciter de nouveaux avis des services instructeurs.

Or, le Code de l'urbanisme ne prévoit pas cette hypothèse dans la mesure où le Préfet doit se prononcer sur la demande de permis de construire sur la base d'un dossier complet et des avis émis avant la tenue de l'enquête publique, dans le délai de deux mois de la remise du rapport du commissaire enquêteur (article R. 423-32 du Code de l'urbanisme).

Ce délai est donc incompatible avec une nouvelle consultation des différents services instructeurs dont les avis seraient émis dans des délais compris entre deux et quatre mois.

Les propositions de modification ne sont donc règlementairement pas acceptables ni fondées sur des études de marché.

Enfin, il est enfin rappelé que le projet de transformation répond tant aux objectifs identifiés par SNCF s'agissant notamment de créer des surfaces commerces et d'activités diverses contribuant à l'amélioration du confort des voyageurs en gare, au rayonnement de Paris, comme au financement du projet qu'à ceux identifiés par la CNAC qui a donné un avis favorable au projet commercial à l'unanimité.

Les propositions de modifications ne peuvent être prises en compte dans le cadre juridique et réglementaire actuel.

#### **5.2.4.2.5. Incidence de l'allègement éventuel du programme sur l'équilibre financier de la concession et impact sur les propriétés riveraines**

**32-Quelles seraient les incidences d'un allègement éventuel du programme sur l'équilibre financier de la concession ? De plus, cela permettrait-il d'avoir un impact positif sur les propriétés riveraines (vue, ensoleillement) ?**

##### **Incidences sur l'équilibre financier de la concession**

Un allègement éventuel du programme aurait très certainement des incidences sur l'équilibre financier du contrat de concession avec un risque d'illégalité.

En effet, conformément au droit des contrats de concession et notamment l'article L. 3135-1 du Code de la commande publique, une modification substantielle d'un contrat de concession ne peut être mise en œuvre dans le cadre de l'exécution dudit contrat.

Or, une réduction trop importante du volume des surfaces commerciales ou une atteinte trop sensible à l'équilibre financier du contrat, voire son bouleversement, ne pourraient pas être mises en œuvre car elles constitueraient assurément des modifications substantielles.

De telles modifications ne pourraient être initiées qu'à la condition de résilier le contrat de concession actuel et de reprendre la procédure d'appel d'offres depuis l'origine. Une telle perspective serait totalement incompatible avec l'engagement d'une rénovation de la gare du Nord d'ici aux JOP.



### Impact sur les propriétés riveraines

Ainsi qu'il l'a été exposé à la question précédente, le projet a été travaillé afin de réduire ses impacts en termes de vue et d'ensoleillement et de préserver les vues sur Montmartre et le Sacré-Cœur depuis les logements sur la rue de Faubourg Saint-Denis, le nouveau hall des départs grandes lignes à l'Est de la gare existante. L'analyse des impacts en matière de vue et d'ensoleillement et les mesures de réduction des impacts a été décrite dans l'étude d'impact et dans le mémoire en réponse à la MRAE.

Un allègement du programme n'aurait pas d'impact positif significatif sur les propriétés riveraines ainsi qu'illustré par le schéma ci-dessous qui indique que seule l'absence de constructions au-dessus du hall des départs aurait un réel effet.

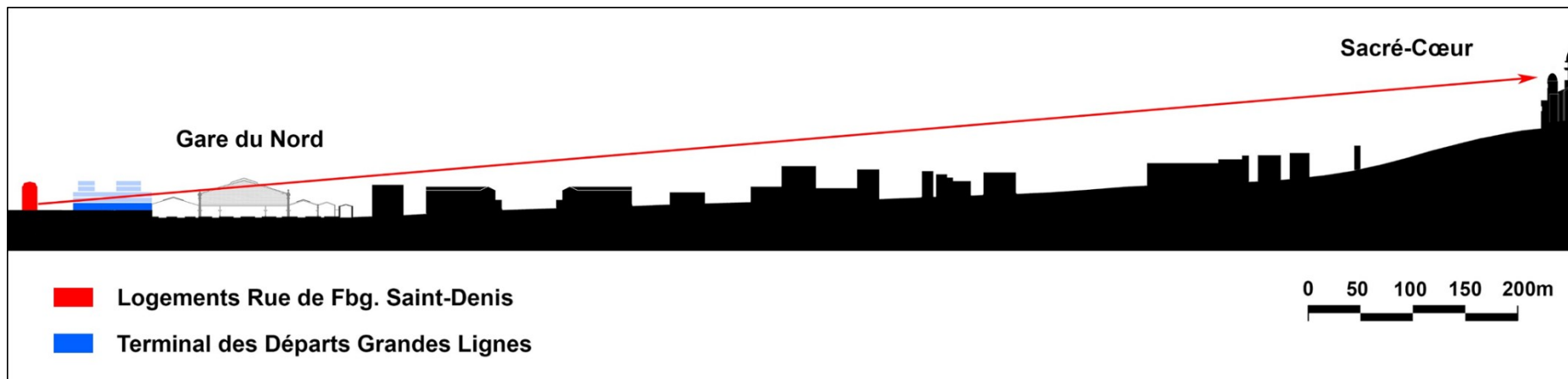


Figure 15 : Coupe depuis la gare du Nord vers le Sacré-Cœur

Compte-tenu des implantations et orientations des bâtiments, l'impact positif suggéré par les personnes missionnées par la Ville de Paris ne peut résulter d'une réduction des 15 000 m<sup>2</sup> de surface.

## 5.2.5. Avis de la commission d'enquête

La programmation commerciale vise un double objectif : répondre à la fois aux besoins des usagers de la gare qui, par nature, ont des profils différents (voyageurs du quotidien, voyageurs des grandes lignes, voyageurs internationaux) et aux besoins des riverains en complétant l'offre du quartier. Elle n'inclut pas l'installation de « commerces de luxe » (hors de la partie sous douane), contrairement à ce qui a pu être lu dans la presse et repris dans les observations du public. L'ambition est aussi de faire jouer à la gare un rôle d'animation urbaine.

La commission d'enquête note que le type de commerces proposés répond à ces objectifs. Elle considère que les engagements pris par la maîtrise d'ouvrage sont particulièrement intéressants. Il s'agit de faire cohabiter des commerces classiques et des commerces innovants, et de développer des commerces labellisés, responsables et solidaires.

La commission d'enquête note que SA Gare du Nord 2024 s'engage à travailler en étroite relation avec la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement et la Ville de Paris dans le cadre du comité de suivi de la commercialisation.

Le maître d'ouvrage s'engage à impliquer les exploitants des commerces dans les questions environnementales. À ce stade, et en attente de la validation du projet et de la délivrance du permis de construire, la charte RSE (responsabilité sociétale des entreprises) qui sera annexée aux contrats de sous-occupation n'est pas encore rédigée mais ses principales dispositions sont présentées dans le mémoire en réponse. Il en est de même pour le cahier des charges environnemental et du cahier des charges des commerces traitant des clauses d'insertion sociale.

De plus, afin de garantir la définition de mesures d'amélioration en continu des performances environnementales, la certification environnementale en exploitation (BREEAM in USE) sera demandée.

La commission d'enquête considère qu'il s'agit de mesures essentielles à la construction d'une « gare éco-responsable » et, lorsque le projet sera en phase d'exploitation, les engagements pris devront être mis en œuvre : implication des exploitants des commerces dans une démarche éco-responsable, environnementale et sociale ; obtention de la certification BREEAM in Use.

La commission d'enquête note les engagements du maître d'ouvrage pour accompagner les commerçants du quartier.

Il collabore avec les associations de commerçants du quartier et, conformément au protocole d'accord signé avec la Ville de Paris le 17 juillet 2019, il s'est engagé à cofinancer des actions complémentaires pour améliorer l'attractivité des commerces aux abords de la gare (200 000 €).

La commission d'enquête relève tout l'intérêt des réflexions engagées par SA Gare du Nord 2024 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,

- 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* ».

La commission d'enquête prend acte des conclusions du maître d'ouvrage sur l'impact du projet sur les commerces environnants. Ces conclusions sont fondées sur l'étude d'impact de Mall & Market :

le projet n'aura pas d'impact négatif sur les commerces du quartier ;

- il n'en aura pas davantage sur les commerces de la banlieue Nord, « *compte tenu de l'éloignement des sites et de leur positionnement de centres commerciaux classiques (...) qui fonctionnent sur un registre différent du projet* ».

Le faible impact des autres grandes gares parisiennes sur les commerces environnants et les commerces de banlieue viennent conforter les résultats de cette étude.

La modification des flux impactera peu les commerces installés sur le quai transversal et la nouvelle organisation de l'espace public pourrait leur offrir une meilleure visibilité aux commerces ayant une façade sur rue.

La commission d'enquête prend acte de la démonstration de SA Gare du Nord 2024 sur la pérennité du projet commercial. Les gares sont en effet des lieux de concentration, de convergence des activités, des déplacements et donc d'animation et de commerces.

Le projet s'inscrit dans la dynamique de modernisation des grandes gares parisiennes (Saint-Lazare, Gare de l'Est) qui, « *plusieurs années après leur ouverture (...), affichent de bons résultats et contribuent à incarner le dynamisme du commerce en gare et dans leur quartier* ».

De plus, la Gare du Nord accueillera des commerçants innovants, mettant en œuvre de nouvelles pratiques commerciales développées dans des espaces pouvant être facilement reconvertis.

La commission d'enquête estime que le risque de « friches commerciales » n'est pas à craindre dans ce contexte-là.

Elle prend également note de l'absence de risque de conflit de gestion entre les flux supplémentaires générés par la salle de spectacles et les flux de voyageurs, compte tenu à la fois du nombre de spectateurs potentiels et des horaires des événements qui auront lieu majoritairement en dehors des heures de pointe.

SA Gare du Nord 2024 s'est engagée à mettre gracieusement à disposition un local solidarité de 200 m<sup>2</sup> minimum, au sein de la gare, pour un ou des opérateur(s) désigné(s) par la Ville (protocole signé avec la Ville de Paris le 17 juillet 2019).

Parallèlement, et en concertation 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, SA Gare du Nord 2024 a lancé une réflexion sur les questions liées à l'errance et à la sécurité dans et aux abords de la gare. Ces réflexions doivent conduire à la mise en place d'un dispositif d'aide aux plus démunis, pendant la phase travaux et au-delà.

La commission d'enquête relève avec beaucoup d'intérêt cette initiative et forme le vœu qu'elle puisse être poursuivie afin que des actions concrètes soient mises en œuvre.

Dans la même logique, la commission d'enquête forme le vœu de voir aboutir les actions engagées auprès des équipes exploitation et immobilières 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.

Le 7 janvier 2020, la Ville de Paris a transmis à la commission d'enquête les études des experts qu'elle a mandatés pour travailler sur le projet de transformation de la Gare du Nord et proposer notamment un « *allègement de la volumétrie du projet* ».

Dans son mémoire en réponse, SA Gare du Nord précise que le projet s'insère « *bien en deçà des limites permises par le plan local d'urbanisme de la Ville de Paris. Par ailleurs sa volumétrie a fait l'objet de réductions successives, tenant compte des différentes étapes de concertation* », des inquiétudes des riverains (concertation de 2019) et des modifications apportées en collaboration avec l'architecte des bâtiments de France.

Le maître d'ouvrage rappelle également que le projet répond à la fois aux objectifs identifiés par la SNCF (création de commerces et services contribuant à l'amélioration du confort des voyageurs en gare, au rayonnement de Paris, au financement du projet) et à ceux de la CNAC qui a formulé un avis favorable à l'unanimité.

Les personnes mandatées par la Ville de Paris proposent de réduire la surface de plancher destinée aux commerces de plus de 8 800 m<sup>2</sup> afin de cantonner le projet au commerce de proximité. Cela reviendrait à modifier le permis de construire et à remettre en cause l'ensemble des avis favorables d'ores et déjà obtenus.

La commission d'enquête considère que, à ce stade, il n'est pas envisageable de remettre en cause la demande de permis de construire déposé en mai 2019 et fruit d'une réflexion engagée depuis 2014 avec différents partenaires, dont la Ville de Paris. Il n'est pas non plus envisageable de remettre en cause l'ensemble des avis favorables obtenus avant l'enquête publique.

## **5.3. Thème : effets du projet sur l'environnement**

### **5.3.1. Synthèse des éléments du dossier**

Les effets du projet sur l'environnement ont été analysés selon la proximité :

- dans son environnement large en termes de développement durable
- dans son environnement immédiat en termes d'insertion urbaine

#### **5.3.1.1. Développement durable**

Tel qu'il est présenté dans l'étude d'impact, le projet Paris Gare du Nord 2024 s'intègre dans un tissu urbain très dense. Les incidences de ce projet sur l'environnement naturel sont conséquemment très faibles aussi bien sur le milieu physique, le milieu naturel, que le cadre de vie.

Pour faire face aux enjeux du changement climatique le projet prévoit un bâtiment "bas carbone" en utilisant pour la construction des matériaux isolants ; et pour le fonctionnement ; des sources d'énergie non fossiles :

- le chauffage urbain (CPCU, annoncé à 50 % d'énergie renouvelable),
- la production de froid urbain (CLIMESPACE, annoncé à 100 % d'énergie renouvelable)
- 1 200 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques .
- 100 m<sup>2</sup> de dalles piezo électriques (dans le couloir de liaison de la ligne 4)

En vue d'économie d'énergie, les espaces publics ne seront ni chauffés ni refroidis.

De plus, le projet vise des agréments internationaux en termes de haute performance environnementale.

Pour lutter contre les effets des changements climatiques, les terrasses plantées permettront de réduire l'effet de l'îlot de chaleur centré sur la gare de 1 °C (par évapo-transpiration)

Afin de réduire, les pollutions liées aux livraisons et à l'évacuation des déchets, un prestataire unique traitera l'ensemble de ces prestations à partir d'une base arrière.

De plus en matière de préservation des ressources, le maître d'ouvrage a annoncé qu'il prévoit le recyclage des eaux pluviales pour les sanitaires, le nettoyage et l'arrosage des plantes.

### 5.3.1.2. Insertion urbaine

Suivant Richard Zeleny, (Insertion urbaine des pôles d'échanges : outil d'un urbanisme orienté vers le rail – octobre 2013), les principaux enjeux de l'insertion urbaine d'un pôle d'échanges appliqués à la gare du Nord, site existant, nous retiendrons les sujets suivants :

- l'accessibilité extérieure entrante et sortante,
- la contribution à l'animation du quartier, notamment par la création d'espaces et d'animation absentes ou mal exploités.

Pour ce faire :

- des accès ont été créés pour une liaison directe à la gare de bus, côté est ;
- l'entrée principale sur le parvis, côté sud a été concentrée à l'angle sud-est ;
- un local solidarité ;
- une offre sportive ;
- une offre événementielle, salle de 2 800 places ;

L'amélioration des abords se fait par la participation au PUP (projet urbain Partenarial) avec la Ville de Paris. Aucune information sur ce projet n'est disponible.

### 5.3.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les inquiétudes exprimées relèvent de généralités et sont en lien direct avec les économies d'énergie, la production de gaz à effet de serre et le changement climatique :

- « catastrophe écologique dans laquelle nous nous engageons »
- « l'amélioration des modes de transports alternatifs à la voiture est un enjeu écologique majeur, elle devrait guider ce projet »

- « *Tout objet en vente est un émetteur d'énergie grise inutile.* »
- « *le bilan sera négatif pour la planète tant au niveau carbone que celle de matériaux rares ou en danger de l'être, notamment le sable et le béton* »
- « *faire disparaître tous ces écrans publicitaires lumineux et ultra-énergivores* »
- « *dégradation de nos écosystèmes* »

Toutefois, on retrouve quelques points spécifiques au projet et au quartier :

- « *Un non-sens écologique, car il va falloir chauffer, refroidir, éclairer les 40 000 mètres carrés d'espaces de services et commerciaux supplémentaires. [...] c'est toujours embouteillé.* »
- « *Toutes les nuisances vont augmenter pour les riverains qui sont absolument délaissés* »
- « *mettre en place de vrais services ferroviaires dans le cadre d'un projet responsable et durable* »
- « *Ce projet n'est pas cohérent avec les engagements de la France en matière de protection de l'environnement (accord de Paris)* »
- « *la création d'un parking à vélo est également une excellente chose* »
- « *aucun déchet produit* »

Pour les aspects positifs, nous retrouvons la même distinction, soit des généralités :

- « *Une grande gare est une réponse à l'enjeu climatique de demain* »
- « *Du transport propre, une métropole dense, les voitures hors de la ville* »
- « *Favoriser un réseau eco-responsable avec le tissu économique de proximité immédiate* »
- « *respect des engagements en termes de développement durable* »
- « *respecter les attentes des citoyens en termes d'écologie* »

soit des points favorables, propres au projet :

- « *Soyez également exemplaire dans la construction du bâtiment s'il vous plaît ! Il y a tant de possibilité aujourd'hui quand on prend le temps de réfléchir. (Isolation, matériaux bio sourcés ou récupérés, bâtiments à énergie positive, locaux modulables et facilement réutilisable par tout type d'activité)* ».
- « *fortes ambitions éco-responsables* »
- « *électricité verte, gestion modelé de l'eau et des eaux de pluie partout.* »
- « *extraordinaire le fait de pouvoir bénéficier d'un parc au-dessus de la Gare du Nord* »

On y trouve aussi quelques conseils ou recommandations :

- « *Pour la zone logistique : restreindre l'utilisation de la voie aux véhicules utilitaires électriques/hydrogène et de limiter le nombre et la zone d'utilisation de poids lourds et utiliser un revêtement au sol spécial anti-bruit* »
- « *utilisation de matériaux recyclés pour la construction* »



- « soit en faveur de l'augmentation des espaces verts »

On peut y trouver également des observations sur l'insertion urbaine :

- « Favoriser l'intégration urbaine du projet dans le quartier :
  - En organisant une meilleure répartition des différents flux d'accès à la gare et une meilleure gestion du stationnement (dépose minute, taxis, VTC, motos...);
  - En limitant au maximum le développement des surfaces commerciales et d'activités diverses, génératrices d'un accroissement des flux de circulation et des pollutions dans un quartier déjà saturé et qui risqueraient de déstabiliser le commerce existant aux abords »
- « Aménager, signaler et éclairer l'axe de transit entre les deux gares (Dunkerque/Alsace) »
- « pour de nombreuses personnes en errances, Il faut absolument que le projet intègre des espaces d'accueil dans la gare »
- « impact favorable sur la qualité de vie des riverains et des visiteurs »
- « Employabilité réelle des jeunes de quartiers » [pour les travaux et les commerces]
- « se préoccuper des espaces de vie »
- « réhabilitation nécessaire de ses abords »
- « agrandissement de l'ouverture de la station Bus RATP rue du faubourg Saint Denis »
- « il existait jusqu'à il y a 2 ans une poste très fréquentée. Elle a été fermée les boîtes à lettres extérieures ont même été supprimées. »
- « superbe opportunité de désenclaver le secteur »
- « créer de nouveaux accès à la Gare par le Nord »
- « Préserver le lien social que créent les commerces de proximité »
- « l'impact positif qu'a eu la création d'un grand équipement commercial de qualité sur le quartier autour de la gare de Londres »
- « absence de vision globale du quartier, du plan de circulation, du traitement de l'espace public en l'absence de parvis »

### **5.3.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête**

#### **5.3.3.1. Températures – Îlot de chaleur – effet de serre**

Les différentes cartes publiées sur les îlots de chaleur dans Paris, mettent en évidence une température estivale maximale de 38 à 40 °C. La multiplication des périodes caniculaires va rendre ces températures, considérées comme hors normes aujourd'hui, plus régulières. Aussi :

- **33**-Quelle est l'incidence de cette température sur le confort des usagers sous la verrière du hall départ en prenant également en compte l'effet de serre généré par les vitrages ?

- **34**-Quelle est l'incidence de cette température sur le modèle d'évapotranspiration ? Comment augmenter la performance de la terrasse arborée ?
- **35**-Comment faire évoluer le projet pour atteindre le bilan "zéro carbone" ?
- **36**-Comment cette température est-elle prise en compte dans le bilan énergétique ?
- **37**-Pouvez-vous apporter des indications précises sur les mesures compensatoires annoncées pour répondre au Plan climat de Paris (zéro carbone) ?

### 5.3.3.2. Eaux pluviales

Vous avez annoncé en réunion publique, votre volonté de réaliser des économies des ressources en eaux et pour cela le recyclage des eaux pluviales pour les sanitaires, le nettoyage et l'arrosage des plantes.

- **38**-Quelles sont les dispositions pratiques :
  - Pour traiter le 1<sup>er</sup> mm de pluie pollué ?
  - Pour stocker et distribuer cette eau brute ?
- **39**-Comment prendre en compte les eaux pluviales provenant de la halle Hittorff ?

### 5.3.3.3. Déchets

L'augmentation de l'activité va générer une augmentation des déchets jusqu'à 2 500 T par an. Cette quantité mérite une prise en charge à l'instar des entreprises éco-responsable.

- **40**-Quelles dispositions seront réellement prises pour faire face à l'enjeu "zéro déchet" : centre de tri multiflux, composteur ... ?
- **41**-Pouvez-vous apporter des indications précises sur les mesures compensatoires annoncées pour répondre au Plan "zéro déchet" ?

### 5.3.3.4. Jardins Publics

- **42**-Comment augmenter les espaces en pleine terre, où il est possible de planter des arbres tels que décrits dans la notice paysagère, soit 1,00 m mini ?
- **43**-Quelle surface réellement accessible gratuitement au public et comment l'augmenter ?

### 5.3.3.5. Entretien des panneaux photovoltaïques et des verrières

- **44**-Qui prend en charge les coûts liés à leur nettoyage régulier (sinon pertes sensibles de rendement), à leur remplacement tous les 10 ans environ et aux opérations de tri sélectif des différents éléments dangereux (et rares) contenus dans les panneaux usagés ?

## 5.3.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage

### 5.3.4.1. Températures – Îlot de chaleur – effet de serre

Les différentes cartes publiées sur les îlots de chaleur dans Paris, mettent en évidence une température estivale maximale de 38 à 40 °C. La multiplication des périodes caniculaires va rendre ces températures, considérées comme hors normes aujourd'hui, plus régulières. Aussi :

#### 5.3.4.1.1. Incidence des températures estivales caniculaires sur le confort des usagers sous la verrière du hall des départs

**33-Quelle est l'incidence de cette température sur le confort des usagers sous la verrière du hall départ en prenant également en compte l'effet de serre généré par les vitrages ?**

La principale incidence potentielle des températures estivales caniculaires identifiée pour le projet est l'inconfort thermique.

Afin de répondre à cet enjeu, l'ensemble des espaces à occupation prolongée du hall des départs grandes lignes (boutiques fermées, bureaux, salle polyvalente...) disposera de systèmes de climatisation.

Les espaces de transit ou à occupation temporaire (mails, zones d'attentes ouverts) ne disposeront pas de système de rafraîchissement. En effet, dans le cadre de la mise en place d'une conception bioclimatique, la SA Gare du Nord 2024 a fait le choix d'un hall ouvert en toiture qui permet un rafraîchissement par une ventilation naturelle. Climatiser ces espaces ventilés naturellement constituerait une ineptie écologique. En effet, l'un des principes fondamentaux de la stratégie du projet est la sobriété énergétique : l'impact écologique d'un système de climatisation pour un tel volume serait disproportionné au regard du faible temps passé dans les allées du hall des départs par les voyageurs.

Les dispositions « passives » (ne nécessitant pas d'énergie) suivantes sont prévues pour favoriser le confort d'été :

- Le vitrage mis en place en toiture sera à « contrôle solaire ». Il s'agit d'un vitrage spécifique qui filtre 80% du rayonnement solaire tout en laissant pénétrer la lumière naturelle à l'intérieur pour bénéficier d'une luminosité maximale ;
- La forte présence de végétaux en toiture (plus de 10 000 m<sup>2</sup>) qui renforce l'inertie de l'enveloppe et permettra de favoriser le confort d'été. Aussi, ces végétaux, par le phénomène d'évapotranspiration, créeront une « bulle de fraîcheur » autour du bâtiment qui limitera également la montée en température du bâtiment.

Pour tenir compte de la demande de la commission d'enquête, la SA Gare du Nord 2024 a mené une simulation thermique dynamique pour étudier l'impact des fortes chaleurs sur le confort des voyageurs dans le hall des départs grandes lignes. Cette étude est jointe en **Annexe 23 (Etude STD)**.

Dans cette étude, le confort de différentes zones a été étudié. Ces zones ont été retenues car elles représentent les cas les plus défavorables du bâtiment en termes de confort thermique estival pour les raisons suivantes :

Zone avec des apports solaires importants (directement située sous la verrière) et éloignée des zones commerces puisque ces dernières sont traitées thermiquement et ouvertes sur la circulation. Donc pour que la zone étudiée ne bénéficie pas de leurs frigories ;

Zone avec des apports solaires importants (directement située sous la verrière) et où la vitesse d'air relevée est relativement faible, réduisant ainsi le seuil de confort thermique ;

Zone isolée où l'air chaud est susceptible de stagner.

Les différentes zones sont identifiées en rouge dans les plans ci-dessous :

R+1 : Zone d'attente



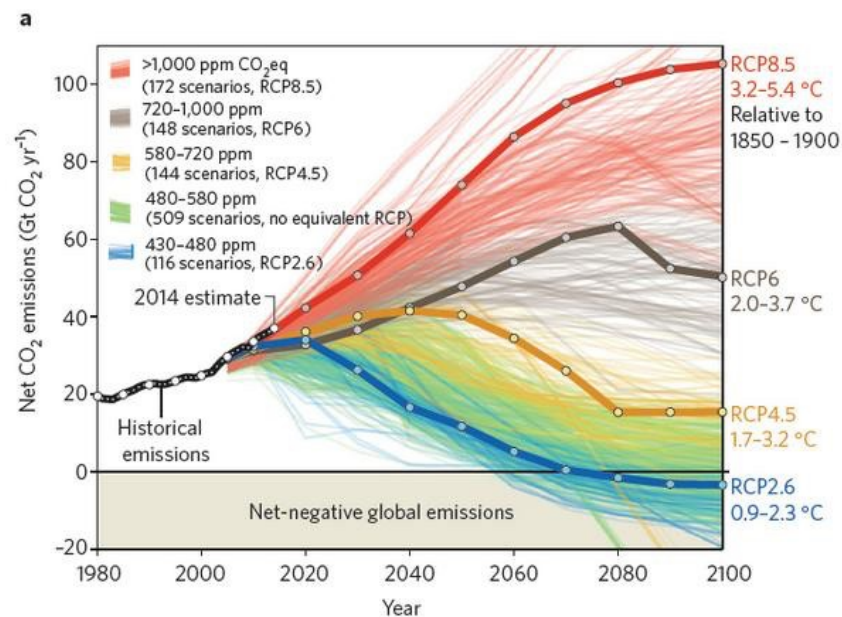
R+2 : Zones de circulation



R+3 : Zones de circulation



Le scénario météo de comparaison retenu correspond au scénario le plus pessimiste de réchauffement climatique défini par le GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Expert sur le Climat) : le scénario RCP 8,5.



Scénarios de réchauffement climatique identifiés par le GIEC

Les résultats d'inconfort thermique pour chacune de ces zones, calculés selon la norme EN 15251-2007, sont présentés dans le tableau ci-après :

	Zones	Temps d'inconfort	
		Nombre de jours d'inconfort	% d'heures d'occupation
Scenario actuel	N01_Zone d'attente1	1,65	1%
	N02_Circulation1	1,05	1%
	N02_Circulation2	2,25	1%
	N02_Circulation3	1,9	1%
	N03_Circulation4	3,95	2%
	N03_Circulation5	2,8	2%
Scenario futur RCP 8,5	N01_Zone d'attente1	4,65	4%
	N02_Circulation1	4,3	3%
	N02_Circulation2	5,45	3%
	N02_Circulation3	4,25	3%
	N03_Circulation4	6,9	4%
	N03_Circulation5	6,3	4%

En 2050, le temps d'inconfort dans les zones étudiées variera entre 3% et 4% du temps d'occupation annuel, ce qui est relativement faible sur un scénario météo sévéré.

Il est également important de préciser que ces temps d'inconfort ne sont pas constatés en période de canicule, mais principalement en période de mi-saison. En effet, le confort adaptatif tel que calculé dans la norme EN 15251-2007 tient également compte du delta de température entre l'intérieur et l'extérieur. Or en période de mi-saison, ce delta est quasiment nul alors qu'il est important en période estivale, ce qui accroît la sensation de confort.

Enfin, le cas échéant, la SA Gare du Nord 2024 mettra en place une stratégie de rafraîchissement basée sur des dispositions « passives » ou faiblement consommatrices d'énergie, conformément à l'objectif de sobriété recherché. Les dispositions seront les suivantes :

- Mise en place d'un Velum sous la verrière
- Installation de brumisateurs, associés à systèmes de ventilation et de déstratificateurs d'air.
- Mise à disposition de fontaines à eau gratuites

#### 5.3.4.1.2. Incidence des températures caniculaires sur le modèle d'évapotranspiration

**34-Quelle est l'incidence de cette température sur le modèle d'évapotranspiration ? Comment augmenter la performance de la terrasse arborée ?**



## Incidence des températures caniculaires sur le modèle d'évapotranspiration

• Les essences mises en place sur le projet sont issues du *Guide de la flore régionale par strates*, conformément à la demande de la Ville de Paris et répondent à de nombreux critères écologiques :

- Elles sont indigènes ;
- Elles répondent au besoin de la faune locale (essences mellifères, ...).

Une augmentation des températures jusqu'à 38°C n'aura pas d'impact sur le modèle d'évapotranspiration pour les raisons suivantes :

- le projet paysager serait alors revu avec des essences adaptées à ces températures ;
- les espaces verts disposeront toujours d'une irrigation optimale (raccordement au réseau d'eau non potable de la Ville de Paris et/ou réutilisation des eaux de pluie)

La SA Gare du Nord 2024 a par ailleurs réalisé une étude de l'analyse du phénomène d'évapotranspiration à une température de 38°C.

La SA Gare du Nord 2024 a par ailleurs réalisé une étude de l'analyse du phénomène d'évapotranspiration à une température de 40°C, en plein épisode caniculaire, avec un faible vent (conditions très défavorables).

Les résultats sont présentés dans la cartographie ci-dessous.

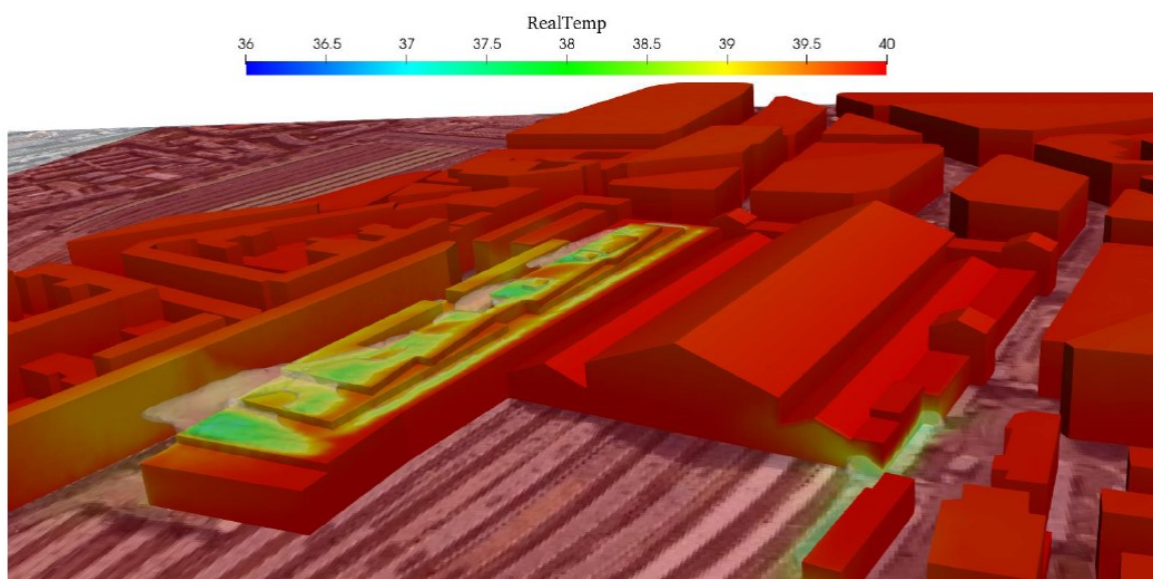


Figure 16 : Températures de l'air à 1 mètre des différentes surfaces

Les résultats montrent que le projet crée des « bulles » de rafraîchissement, à l'intérieur desquelles la température est abaissée de manière significative. Le gain en température a une étendue spatiale suffisamment importante pour que les usagers du nouveau hall des départs situés sur les différentes terrasses bénéficient d'une baisse de l'ordre de 1 à 2°C.

Comment augmenter la performance de la terrasse arborée ?



Pour augmenter la performance de la terrasse arborée, la SA Gare du Nord 2024 prend l'engagement de végétaliser 400 m<sup>2</sup> 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.

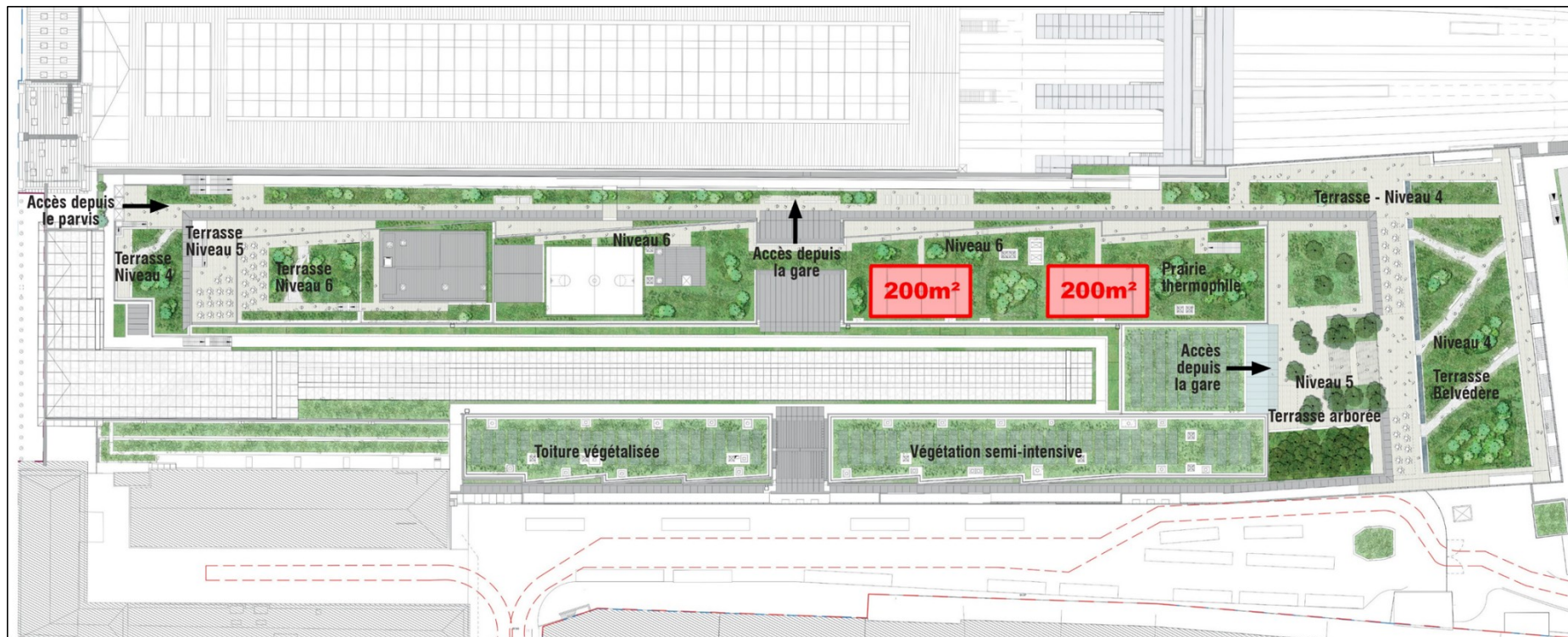


Figure 17 : La localisation des deux terrains de padel supprimés pour augmentera les surfaces végétalisées en toiture de 400 m<sup>2</sup>

### 5.3.4.1.3. Le positionnement du projet vis-à-vis de l'objectif « zéro carbone »

#### 35-Comment faire évoluer le projet pour atteindre le bilan "zéro carbone" ?

Le projet atteint la neutralité carbone pour l'ensemble des surfaces neuves créées.

La réduction de l'impact carbone, en construction et en exploitation, constitue l'un des enjeux majeurs du projet de rénovation / extension de la gare du Nord.

Ainsi, dès le lancement des études, un calcul du Bilan Carbone des surfaces neuves créées l'opération a été réalisé afin qu'il constitue un outil d'aide à la décision. L'ambition du projet étant de s'intégrer dans l'un des plus grands objectifs portés par le Plan Climat de la Ville de Paris pour 2050 : atteindre la neutralité carbone. Pour cela, la réflexion mise en place a été structurée en 2 axes :

- Éviter et Réduire les émissions carbone du projet
- Compenser l'ensemble des émissions carbone.

#### **Bilan carbone des bâtiments neufs :**

Le calcul des émissions de Carbone a été réalisé suivant la méthode du référentiel technique du label E+C- pour le bâtiment rue de Maubeuge et les espaces de coworking au N04 et N05 du hall des départs. Les émissions des autres espaces du hall des départs ont été calculés par ratios.

Ce label définit les niveaux de performance Carbone suivant deux indicateurs :

- 1- Émissions de gaz à effet de serre des produits de construction et équipements : EGES PCE. Cet indicateur évalue les émissions de gaz à effet de serre de tous les matériaux déployés sur le projet. Ainsi, sont comptabilisées les émissions des matériaux du gros œuvre, du second œuvre et des lots techniques et ce sur l'ensemble du cycle de vie du projet
- 2- Émissions de gaz à effet de serre totales : EGES. Cet indicateur évalue les émissions de gaz à effet de serre totales du bâtiment. Ainsi, en plus du contributeur « produits de constructions et équipements », cet indicateur tient compte des contributeurs suivant :
  - Consommations énergétiques sur une durée de vie de 50 ans ;
  - Chantier ;
  - Consommations d'eau sur une durée de vie de 50 ans .

Le bilan carbone de l'opération (surfaces neuves créées intégrant 50 ans d'exploitation) a été calculé et est présenté sur le tableau suivant :

	EGES (T <sub>eq</sub> CO2/50ans)
rue de Maubeuge	4 924
Coworking Est	6 140
Coworking Ouest	2 476
Hall des départs	115 023
<b>Total</b>	<b>128 563</b>

Les dispositions mises en œuvre sur le projet pour optimiser le bilan carbone sont les suivantes :

Dispositions	Commentaires	Bénéfices
Utilisation du bois	Structure du 110 bis Plancher des coworking	L'impact carbone à du bois est inférieur de 40% à celui du béton
Intégration de dalles de faux-plancher de réemploi	Le réemploi permet de réduire de 90% les émissions carbonées	Le réemploi permet d'inscrire le projet dans une démarche d'économie circulaire et de réduire l'impact de ce lot de 90%.
Renforcement de l'isolation	Permet de limiter les consommations	Impact carbone, préservation des ressources
Absence de climatisation du hall des départs		
Raccordement aux réseaux de chaleur CPCU et Climespace	CPCU : Energies 50% renouvelables Climespace : énergies 100% renouvelables	66 kg eqCO <sub>2</sub> / m <sup>2</sup> SDP
Installation de panneaux solaires photovoltaïques	1 200 m <sup>2</sup> installés sur le projet	Autoconsommation de l'énergie

### **Compensation :**

**En plus des mesures de réduction et d'évitement mentionnées ci-avant, le maître d'ouvrage s'engage à atteindre la neutralité carbone des nouvelles constructions en recourant à un projet de compensation carbone.** La compensation carbone consiste, après avoir réduit les émissions CO<sub>2</sub>, à mettre en place des projets de réduction (projets d'efficacité énergétique, énergies renouvelables) ou de capture et de séquestration carbone (reboisement) en un autre lieu. Cette démarche repose sur le fait que l'action des gaz à effet de serre est globale : quel que soit l'endroit où le CO<sub>2</sub> est émis, diminué ou capturé, il a le même effet sur le climat.

Ainsi, plusieurs porteurs/développeurs de projets de compensation ont été consultés et 4 ont été présélectionnés. Ils offrent des possibilités de compensation disponibles et correspondant aux recommandations consultables sur la plateforme <http://www.info-compensation-carbone.com/> (cf. **Annexe 11 - Compensation Carbone**). Cette plateforme d'information et de sensibilisation est publique et soutenue par l'ADEME et le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Deux types de montages de compensation carbone sont possibles :

- 1) Les tonnes de compensation déjà réalisées et disponibles sur le marché (et non saturées),
- 2) Les tonnes de compensation à développer sur mesure.

Les porteurs de projets présélectionnés sont les suivants

Nom du Porteur du projet	Localisation des projets	Type
Pur projet	Pérou, Vietnam, Kenya, France	Séquestration carbone / efficacité énergétique
Ecoact	Brésil, Inde, Cambodge, Indonésie, Chine, Kenya	Séquestration carbone / énergies renouvelables / efficacité énergétique
Microsol	Pérou	Efficacité énergétique
Fondation Good Planet	Afrique de l'Ouest, Amérique centrale, Asie	Développement de projets sur-mesure

Aujourd'hui il y a peu de projets sous label « bas carbone » en France car ce label n'a été lancé que très récemment (23/04/19). Ce label n'encadre que les projets de séquestration carbone liés aux forêts et aux secteurs de l'agriculture. A l'heure actuelle, seuls 5 projets sont labellisés bas carbone en France et ils compensent des volumes assez faibles, autour de 1 000 tonnes eq CO<sup>2</sup>. Enfin, la compensation en France ne permet pas de co-générer autant de bénéfices que dans un pays émergent : lutte contre la pauvreté, parité hommes / femmes, etc. Néanmoins des études seront approfondies.

#### 5.3.4.1.4.Prise en compte de la température caniculaire dans le bilan énergétique

##### **36-Comment cette température est-elle prise en compte dans le bilan énergétique ?**

Cette température n'est pas prise en compte dans le bilan énergétique actuel. Toutefois, une estimation du bilan froid a été réalisée en prenant en compte une température extérieure de 38/40 °C afin d'évaluer les conséquences en termes de puissance nécessaire et d'équipements.

#### **Principes de prise en compte d'une température extérieure de 38/40°C**

La prise en compte d'une température extérieure de référence de 38/40°C est basée sur les données d'entrée suivantes :

- Conditions extérieures : remplacement des hypothèses du projet (température extérieure de 32°C, hygrométrie de 40%) par une température de 40°C et une hygrométrie de 27% (poids d'eau considéré identique). Il n'est pas considéré d'hygrométrie supplémentaire, seule la température extérieure étant modifiée pour établir le bilan froid ;
- Conditions intérieures : données d'entrées du projet non modifiées (26°C dans les locaux traités en période estivale) ;
- Apports solaires : données d'entrées du projet non modifiées, la température extérieure n'influant que très peu sur la donnée rayonnement solaire ;
- Apports internes : données d'entrées du projet non modifiées, considérant la conservation de la température intérieure de 26°C ;
- Apports externes : données d'entrées modifiées pour bilan froid :
  - Augmentation des apports par conduction (différence de température entre paroi extérieure et paroi intérieure)

- Augmentation des apports par infiltration d'air extérieur (car air extérieur à 40°C)

### Bilan Froid comparatif :

Bilan FROID APD 32°			Bilan FROID ESTIMATIF 40°			Delta FROID 32° - 40°			Installations concernées
kW	kW	kW							
79	96	17	CTA et Terminaux concédés arrivée						
60	60	0	Provision process transmanche						
59	59	0	Process arrivée						
220	220	0	Réalimentation sous-station existante : puissance à déterminer avec le DIAG						
135	191	57	CTA et Terminaux concédés Transmanche						
1 190	1 400	210	CTA et Terminaux régulés Transmanche						
440	440	0	Réalimentation sous-station existante : puissance à déterminer avec le DIAG						
<b>2 182</b>	<b>2 467</b>	<b>284</b>	<b>Sous-station CLIMESPACE CF-1</b>						
13%									
4 929	6 334	1 405	CTA et Terminaux concédés départ						
205	290	84	CTA et Terminaux régulés départ						
234	290	56	PRR Coworking départ						
238	243	5	Process départ						
2 000	2 000	0	Réalimentation sous-station existante LT11						
<b>7 605</b>	<b>9 157</b>	<b>1 551</b>	<b>Sous-station CLIMESPACE CF-2</b>						
20%									
62	84	22	CTA Maubeuge PSO 2						
20	20	0	Process Maubeuge PSO 2						
58	80	21	PRR Maubeuge PSO 2						
19	20	1	CTA et Terminaux régulés Maubeuge PSO 2						
<b>159</b>	<b>204</b>	<b>45</b>	<b>CLIMESPACE 110 Maubeuge PSO 5</b>						
28%									
<b>9 947</b>	<b>11 827</b>	<b>1 880</b>	<b>TOTAL FROID</b>						
19%									

D'après le bilan comparatif, la prise en compte des températures extrêmes impliquerait à l'installation d'une puissance de production de froid de 2 MW supplémentaire (soit 20 %).

Au stade actuel des études, la puissance froide globale à souscrire pour le projet de base (32°C extérieur / 26°C intérieur) est de 10 MW. Pour assurer une température intérieure de 26°C dans l'ensemble des espaces par 40°C extérieur, il serait nécessaire de souscrire une puissance froide globale de près de 12 MW (pour les espaces traités du bâtiment hall des départs, de la zone transmanche complète et du bâtiment 110bis rue de Maubeuge).

En cas d'augmentation des températures, si avec 10 MW le confort devait ne pas être assuré, il sera aisé techniquement de passer le cas échéant à 12MW pour assurer un confort équivalent.

### Approche environnementale

Pour rappel les dispositions « passives » (ne nécessitant pas d'énergie) suivantes sont prévues pour favoriser le confort d'été :

- Le vitrage mis en place en toiture sera à « contrôle solaire ». Il s'agit d'un vitrage spécifique qui filtre 80% du rayonnement solaire tout en laissant pénétrer la lumière naturelle à l'intérieur pour bénéficier d'une luminosité maximale.



- Une forte présence de végétaux en toiture (plus de 10 000 m<sup>2</sup>) qui renforce l'inertie de l'enveloppe et permettra de favoriser le confort d'été. Aussi, ces végétaux, par le phénomène d'évapotranspiration, créeront une « bulle de fraîcheur » autour du bâtiment qui limitera également la montée en température du bâtiment.

Enfin, la SA Gare du Nord 2024 mettra en place une stratégie de rafraîchissement basée sur des dispositions « passives » ou faiblement consommatrices d'énergie, conformément à l'objectif de sobriété recherché. Les dispositions seront les suivantes :

- Mise en place d'un Velum sous la verrière
- Installation de brumisateurs, associés à des déstratificateurs d'air.
- Mise à disposition de fontaines à eau

#### 5.3.4.1.5. Précisions sur les mesures compensatoires pour répondre au « zéro carbone »

**37-Pouvez-vous apporter des indications précises sur les mesures compensatoires annoncées pour répondre au Plan climat de Paris (zéro carbone) ?**

Afin de garantir la neutralité carbone des espaces créés, la totalité des émissions carbone sera compensée dans le cadre de projets de compensation carbone. La compensation carbone consiste, après avoir réduit les émissions CO<sub>2</sub>, à mettre en place des projets de réduction (projets d'efficacité énergétique, énergies renouvelables) ou de capture et de séquestration carbone (reboisement) en un autre lieu. Cette démarche repose sur le fait que l'action des gaz à effet de serre est globale : quel que soit l'endroit où le CO<sub>2</sub> est émis, diminué ou capturé, il a le même effet sur le climat.

Ainsi, plusieurs porteurs/développeurs de projets de compensation ont été consultés et 4 ont été retenus suivant les recommandations consultables sur la plateforme <http://www.info-compensation-carbone.com/> (cf. **Annexe 11 - Compensation Carbone**). Cette plateforme d'information et de sensibilisation est public et soutenue par l'ADEME et le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Deux types de montages de compensation carbone sont possibles :

- 1) Les tonnes de compensation sont déjà réalisées et disponibles sur le marché (et non saturées),
- 2) Les tonnes de compensation sont à développer sur mesure.

#### 5.3.4.1.6. Dispositions pour traiter le 1er mm de pluie pollué - Principes et stockage de l'eau brute

**38-Quelles sont les dispositions pratiques :**

- Pour traiter le 1er mm de pluie pollué ?
- Pour stocker et distribuer cette eau brute ?

La SA Gare du Nord 2024 affiche la 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 ainsi que potentiellement pour le nettoyage des sols. Les bâtiments concernés par cette réutilisation sont essentiellement le hall des départs et les bâtiments de bureaux des 110 bis / 112 rue de Maubeuge.



Les eaux de pluies concernées seront issues de surfaces inaccessibles c'est-à-dire des toitures des espaces verts protégés et des zones techniques, qui représentent environ 2 030 m<sup>2</sup>. Elles sont situées en toitures des bâtiments 110bis et 112 rue de Maubeuge ainsi que du bâtiment du hall des départs. Les eaux de pluies seront collectées, filtrées et stockées avant d'être redistribuées

#### Dispositif de stockage

Les bâches de stockage seront accessibles, nettoyables, vidangeables, fermées par un accès sécurisé protégées des pollutions extérieures et conformes à la norme NF P 16-005.

Les principes du dispositif prévu sont les suivants :

Trois bâches de stockage de récupération des eaux de pluie seront installées en sous-sol de chacun des trois bâtiments précités. Les volumes respectifs de ces bâches répondent à plusieurs objectifs réglementaires :

- abattre au moins le volume restant vis-à-vis des prescriptions du zonage d'eaux pluviales de la Ville de Paris, lorsque les terrasses végétalisées (la mesure privilégiée) ne réalisent pas la totalité de l'objectif réglementaire d'abattement. A ce stade des études, l'abattement réglementaire est entièrement réalisé par la surface et l'épaisseur de substrat des terrasses végétalisées,
- pouvoir être vidées en 24 h maximum.

De plus, le volume de bâche sera, si la faisabilité technique est confirmée, augmenté au-delà de sa valeur minimum.

En première approche, les volumes respectifs de ces bâches de stockage sont de 150 m<sup>3</sup> pour le bâtiment du hall des départs, 10 m<sup>3</sup> pour le 110bis et 20 m<sup>3</sup> pour le 112 rue de Maubeuge. Ces volumes (ainsi que l'ensemble du dispositif) seront affinés dans les phases ultérieures de conception.

#### **Les dispositifs de récupération**

Les gouttières et entrées d'eaux pluviales de récupération seront conformes aux modalités relatives à la mise en œuvre et aux supports définies dans les normes DTU.

#### **Le dispositif de filtration**

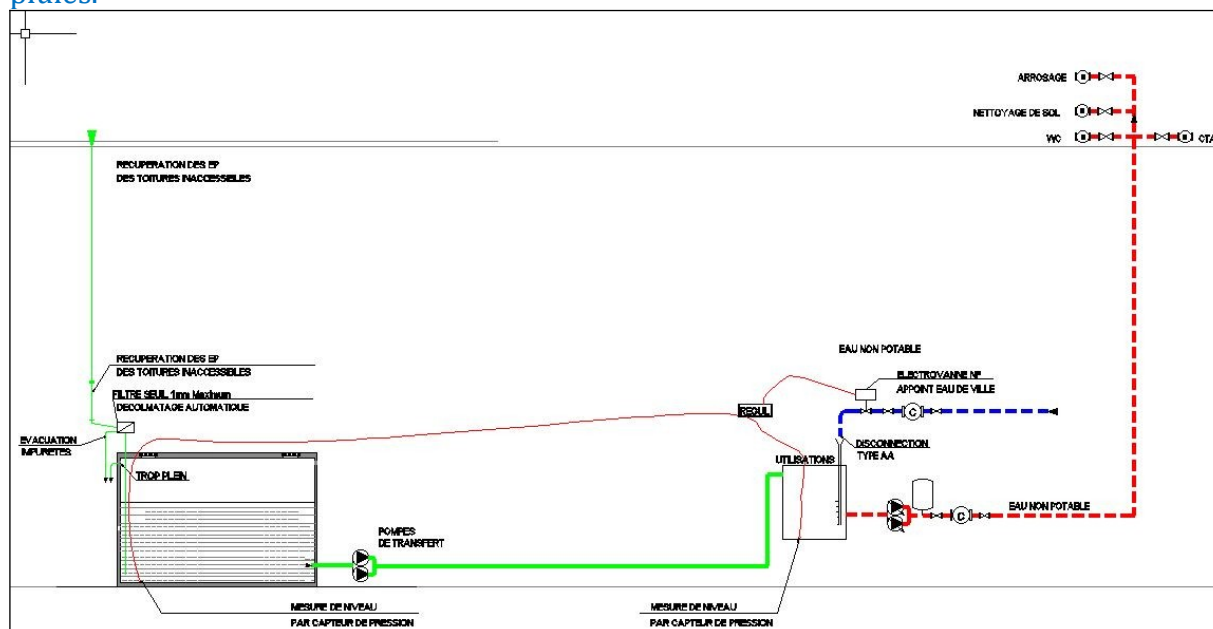
Après cette collecte mais avant le stockage, en amont de la cuve, l'eau sera filtrée (jusqu'à 1 mm) et subira un prétraitement pour limiter l'entrée de matières organiques et minérales. A ce stade, le système de filtration envisagé est le suivant :

- Crépine sur les dispositifs de collecte pour éviter l'entrée des matériaux les plus gros ;
- 1 filtre de 1 mm avant la cuve. Il s'agira de filtre de type AQUAE ou AQUALITY ;
- 1 filtre complémentaire afin de protéger l'équipement, notamment les pompes et les canalisations de distribution ;
- 1 filtre en sortie de la cuve placé sur la canalisation de soutirage.

## Le réseau de distribution

Le réseau de distribution, en aval de la bêche sera composé de canalisations non corrodables, repéré par une signalisation spécifique ; d'un système de mise en pression (pompe en immersion ou pompe de surface) et, le cas échéant, d'un appoint en eau du réseau destiné à assurer la continuité de l'alimentation.

Le schéma suivant synthétise le dispositif mis en œuvre pour la réutilisation des eaux de pluies.



## Conception générale du projet

De façon générale, l'installation de récupération d'eaux pluviales conçue en conformité avec l'arrêté du 21 août 2008 respecte les dispositions principales suivantes :

- Collecte depuis les toitures inaccessibles, par un réseau de collecte spécifique à destination des stockages destinés à la réutilisation,
- Création d'un réseau de distribution spécifique des eaux pluviales collectées, séparé du réseau de distribution d'eau potable,
- Usage des eaux pluviales récupérées suivant la liste de l'arrêté : arrosage d'espaces verts (en dehors des périodes de fréquentation du public pour l'arrosage des espaces verts accessibles au public), évacuation des excréta et lavage des sols ;
- Stockages des eaux pluviales à pression atmosphérique, faciles d'accès, installation permettant de vérifier en tout temps leur étanchéité, avec aérations munies de grille anti-moustiques de mailles de 1 millimètre au maximum, tout point intérieur pouvant être atteint pour nettoyage, facilement vidangeable, équipé d'un trop-plein. Sont prévues des réservoirs maçonnés avec étanchéité, implantés en zones de locaux techniques avec accès sécurisé à ces zones. La vidange s'effectue par pompe immergée du fait de l'implantation en infrastructure, le trop-plein étant également réalisé par pompes permettant l'évacuation au plein débit de calcul de l'arrivée d'eau ;
- Filtration en amont du stockage au seuil d'un millimètre au maximum ;

- Arrivée d'eau pluviale en partie basse du stockage ;
- Appoint en eau (eau destinée à la consommation humaine) avec disconnexion par surverse totale avec garde d'air visible, complète et libre, installée de façon permanente et verticalement entre le point le plus bas de l'orifice d'alimentation en eau destinée à la consommation humaine et le niveau critique (type AA ou AB selon norme NF EN 1717) ;
- Comptages permettant de connaître le volume d'eau de pluie utilisé dans le bâtiment, par installation de compteurs d'eau raccordés à la GTB, l'un sur le départ d'eau vers les utilisations et l'autre sur l'appoint en eau destinée à la consommation humaine ;
- Aucun ajout de produit antigel ;
- Signalisation du réseau intérieur de distribution d'eau de pluie, constitué de réseaux non corrodables (typiquement PVC-U pression), comme « Eau non potable », par pictogramme et indication en texte, sur la base minimum d'un repérage au moins en entrée et sortie de vannes et des appareils, sur les deux côtés des passages de cloisons et murs ;
- Signalisation des points d'usage d'eau de pluie, par indication textuelle « Eau non potable » (en plusieurs langues dans les sanitaires) et pictogramme explicite :



- Pas d'utilisation prévue de colorant pour différencier l'eau pluviale ;
- Établissement, par la personne responsable de la mise en service, de la Fiche d'attestation de conformité établie à la mise en service des équipements de distribution des eaux de pluie à l'intérieur d'un bâtiment. Rédaction par le chargé d'affaire ou le metteur au point de l'entreprise ayant effectué la pose et les raccordements des équipements, sur document reprenant, a minima, les informations listées dans l'annexe de l'arrêté du 21 août 2008 ;
- Rédaction par l'entreprise dans son DIUO (Dossier d'Intervention Ultime sur les Ouvrages) des obligations d'entretiens réguliers, *a minima* ceux de l'arrêté du 21 août 2008 dans la périodicité demandée :
  - évacuation régulière des refus de filtration,
  - semestriellement : vérification de la propreté des équipements de récupération des eaux de pluie, du bon fonctionnement du système de disconnexion et de l'existence de la signalisation d'eau non potable,
  - annuellement : nettoyage des filtres, vidange, nettoyage et désinfection de la cuve de stockage, manœuvre des vannes,
  - un carnet sanitaire sera établi et tenu à jour.

#### 5.3.4.1.7. Gestion des eaux pluviales de la halle Hittorff

### 39-Comment prendre en compte les eaux pluviales provenant de la halle Hittorff?

### Option de récupération des eaux pluviales de la couverture de la halle historique

Le projet ne prévoit pas actuellement la récupération des eaux pluviales en provenance des toitures de la halle historique. La récupération des eaux pluviales impliquerait la création de bassins de stockage. L'étude de cette récupération serait à envisager sur les bases ci-après.

Les surfaces de couverture de la halle historique correspondant aux deux lignes basses de toiture les plus centrales sont les suivantes :

- Pour la ligne de collecte sur quai de la voie 5 : environ 9 200 m<sup>2</sup>,
- Pour la ligne de collecte sur quai de la voie 14 : environ 10 600 m<sup>2</sup>.

Ces surfaces n'incluent pas la demi-toiture des petites halles Ouest et Est.

L'extrait de plan ci-dessous représente les 2 ensembles :

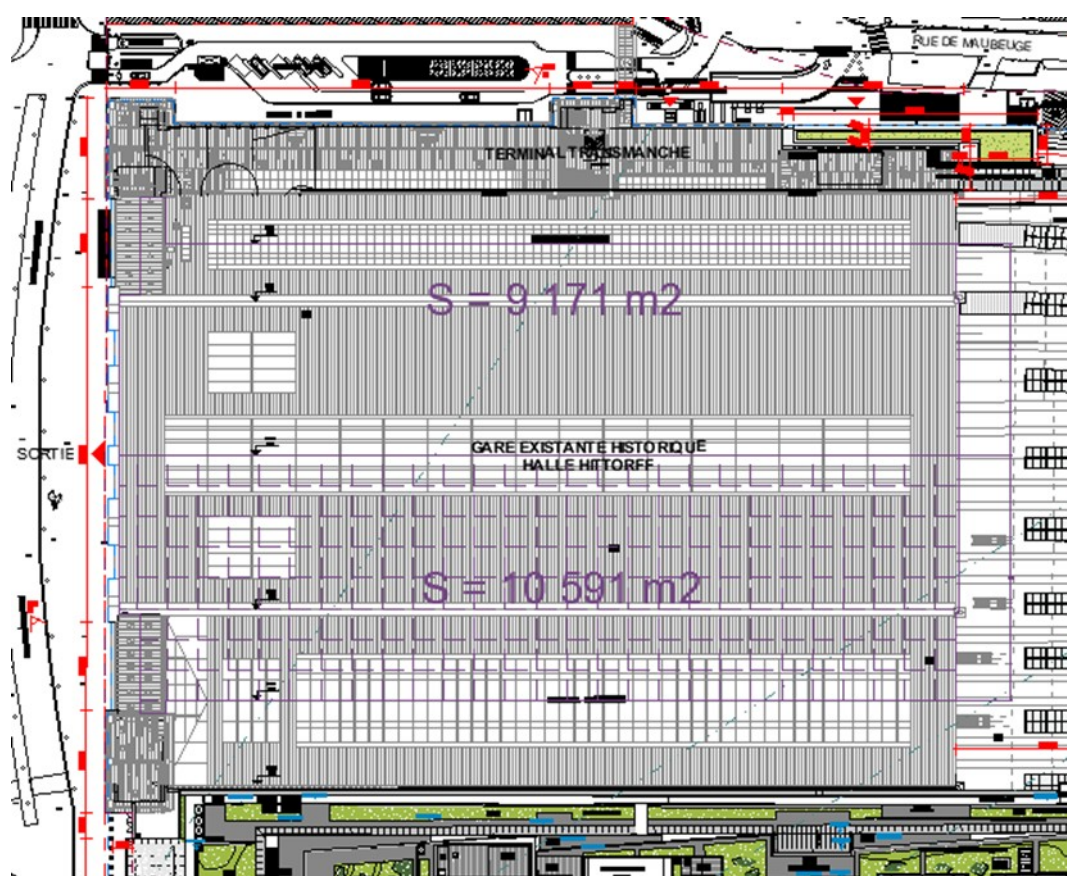


Figure 18 : Surfaces de collecte des eaux pluviales de la couverture de la halle historique

Actuellement, la collecte des Eaux Pluviales est dirigée vers la rue de Maubeuge.

Les verrières de couverture de la halle historique étant des surfaces inaccessibles, elles sont éligibles à la récupération d'eau pluviale pour réutilisation (évacuation des excréments des sanitaires publics transmanche, nettoyage des sols et arrosage à proximité). Elles seront supposées, pour la présente approche, sans éléments constitutifs en plomb ni amiante-ciment, ce qui serait à confirmer par des investigations spécifiques. Si la présence de ce type de pollution est avérée, la réutilisation des eaux sera impossible.

Des usages localisés côté est de la gare (bâtiment départs par exemple) nécessiteront des constructions particulièrement complexes. Les objectifs de certification environnementale pourront amener des compléments d'usages.

L'enjeu vis-à-vis de la réutilisation des eaux pluviales de la halle est constitué par la possibilité/ capacité de stockage de ces eaux pluviales. Plusieurs solutions sont abordées ci-dessous.

- **Création d'un stockage en toiture**

L'actuelle constitution des verrières de couverture (structure légère, chéneaux en ligne basse entre deux pans inclinés de toiture) ne permet pas de stockage en toiture à moins de travaux structurels importants dont une grande part aurait un impact sur l'exploitation des trains. L'option d'un stockage en toiture n'est donc pas retenue.

- **Création d'un stockage dans le volume de la halle Hittorff**

À partir des chéneaux de ligne basse entre pans de toiture, l'évacuation actuelle des eaux pluviales des verrières est réalisée par des descentes verticales positionnées sur certains quais et raccordées sur des collecteurs enterrés sous quais. Ces descentes sont parfois intégrées dans des poteaux en fonte de la halle Hittorff. L'optique d'une récupération d'EP dans le volume de la halle supposerait une modification de ces descentes par création de dévoiements et de collecteurs aériens horizontaux à grande échelle, ce qui est difficilement envisageable à proximité envisageable en lien ou à proximité immédiate d'ouvrages classés au titre des monuments historiques. Par ailleurs ces travaux auraient un impact sur l'exploitation des trains. L'option d'une récupération d'EP dans le volume de la halle n'est donc pas retenue.

- **Création d'un stockage sur le réseau d'évacuation**

À partir du niveau des quais, la création d'un stockage d'EP se ferait par interposition d'un bassin de stockage sur le réseau d'évacuation menant aux branchements concessionnaires rue de Maubeuge.

Le trop-plein de ce stockage devant être impérativement gravitaire (il serait déraisonnable d'envisager des pompes démarrant en cascade pour éviter le débordement du stockage au débit entrant), le stockage sera à positionner au 1<sup>er</sup> sous-sol.

Ce trop-plein gravitaire ou un « déversoir d'orage » (tout le débit d'EP n'irait pas vers le stockage), dimensionnés sur le plein débit entrant, doivent être privilégiés sur le trajet final de l'ovoïde h1500 dirigé vers la rue de Maubeuge. En l'état des dispositions existantes (locaux en sous-sol, liaisons à la rue de Maubeuge, etc.), cette localisation présente de fortes difficultés de réalisation. L'étude de ces ouvrages est aussi dépendante de la conception des branchements au réseau concessionnaire.

L'option de réutilisation des eaux pluviales de la Halle Hittorff n'est pas envisageable soit en raison de difficultés techniques soit en raison du classement monument historique.



### 5.3.4.2. Déchets

L'augmentation de l'activité va générer une augmentation des déchets jusqu'à 2 500 T par an. Cette quantité mérite une prise en charge à l'instar des entreprises éco-responsable.

#### 5.3.4.2.1. Dispositions pour faire face à l'enjeu « zéro déchets »

**40-Quelles dispositions seront réellement prises pour faire face à l'enjeu "zéro déchet" : centre de tri multiflux, composteur ... ?**

La gare du Nord opère une gestion des déchets à ce jour dans un schéma historique classique. À ce stade du projet, il est estimé que les déchets actuels de la gare du Nord sont répartis ainsi : 1 900 tonnes de DIB (Déchet Industriel Banal) et 100 tonnes de déchets recyclables. Avec les nouvelles activités marchandes, les déchets de la gare devraient passer à un total d'environ 2 550 tonnes par an dont une part de bio déchets, de DIB et de matières recyclables. La zone de traitement est dimensionnée pour accueillir ces nouveaux besoins et elle permet d'envisager :

- environ de 50% de matière recyclée ;
- une gestion des bios déchets ;
- une protection des nuisances liées à l'espace déchets par la mise en place d'un auvent de couverture végétalisé ;
- des locaux déchets intermédiaires proches des commerces bien dimensionnés ;
- un local tampon de collecte des déchets sur l'aire de livraison.

La gestion des déchets reste à la charge de la SA Gare du Nord 2024. Elle désignera un exploitant qui sera opérationnel dès la mise en service du projet.

Le hall des départs grandes lignes et les bâtiments de bureaux font l'objet d'une certification BREEAM niveau OUTSTANDING et doivent ainsi respecter des exigences en termes de gestion des déchets :

- Un dimensionnement aisé des locaux de stockage ;
- Une gestion des flux qui limite les nuisances des usagers.

Ainsi, le dimensionnement des locaux déchets des surfaces neuves (hall des départs grandes lignes et bâtiment de bureaux) a été réalisée sur la base des données issues de divers rapports de l'administration écoresponsable, Veolia Propreté, ADEME, CERAA et de la mairie de Paris.

Pour les espaces de Co-Working et les bureaux, les ratios pris en compte pour garantir un dimensionnement aisé des locaux et permettre ainsi un tri à la source sont les suivants :

Type déchet	Prod (kg/pers/an)	Densité (kg/m <sup>3</sup> )	Taille bac (L)
Papier/Carton	63,3	183	660
DIB	20,2	191	660
Canettes	2,5	29	660
Plastiques	3,8	41	660
Verre	2,5	385	660
DEEE	10,0	710	825
	Prod (L/pers/an)		Taille bac (L)
Filtres 1 CTA (chaîne de 3 filtres)	1,9		660
Filtres 1 VC	3,6		660
Cartouches	4,32		108

Tableau 3 : ratios utilisés pour le dimensionnement des locaux déchets des espaces de co-working et bureaux

Pour les espaces commerciaux, les ratios pris en compte sont les suivants :

Type déchet	Moyenne surface (L/m <sup>2</sup> /jour)
DIB	0,2
Papier/Carton	1
Bois (en palette/m <sup>2</sup> /jour)	0,005
Plastiques/emballages	0,5
Métaux	0,0067
Verre	0,005
Déchets verts	0

Tableau 4 : ratios utilisés pour le dimensionnement des locaux déchets des espaces commerciaux

Enfin, pour améliorer la capacité de stockage des déchets, des compacteurs seront installés pour chaque local déchet principal afin de diminuer leur volume et le volume produit.

Concernant la gestion des flux, le projet est conçu de façon à éviter au maximum le croisement des flux déchets avec les cheminements usagers.

La production de déchets étant directement liée à l'activité concernée, la commercialisation sera soucieuse de la politique RSE des preneurs et plus particulièrement de la quantité, typologie et mode de gestion de déchets correspondant à leurs engagements. Cette attention sera partagée par les partenaires du comité de suivi de commercialisation et débattue en séance en amont des choix. Les critères suivants feront l'objet des analyses :



- la capacité intrinsèque à réduire la quantité de déchets ;
- la capacité de diminution de la nocivité des déchets ;
- la capacité d'augmentation des déchets recyclables.

A noter que le choix très engageant de la SA Gare du Nord 2024 de réaliser une banque alimentaire aux fins d'éviter d'insoutenables gâchis alimentaires est évidemment de nature à réduire, pour cette part restauration, les déchets fermentescibles.

Ces dispositions visent à traiter le sujet très en amont et éviter une surproduction de déchets.

La SA Gare du Nord 2024 va établir un plan de prévention et de gestion des déchets, inspiré des PLPD des collectivités locales encadrés par la loi. Seront ainsi suivies les productions de déchets et encouragées les initiatives vertueuses à l'instar des expériences menées par le zéro déchet rue du Paradis depuis cet automne. Ce plan fixera les objectifs qui seront upgradés périodiquement au fur et à mesure des évolutions technologiques et des progrès en la matière.

La contractualisation auprès de tous les commerçants, restaurateurs et prestataires de services de leur gestion de déchets suivant le cahier des charges spécifiques à l'opération. Ce cahier des charges précisera les conditions de gestion des déchets auprès d'exploitants

spécialisés incontournables donnant périodiquement les objectifs à atteindre dans le cadre du plan de prévention et de gestion des déchets :

- les preneurs établissent préalablement le diagnostic de production de déchets ;
- les indicateurs de suivi sont définis contrairement avec l'exploitant ;
- les axes de prévention et d'amélioration sont fixés annuellement.

Les objectifs seront réévalués périodiquement. Ils comprendront la définition du pourcentage de réduction annuelle, la quantification de la valorisation des déchets organiques quand cela est possible.

D'ores et déjà le plastique et ses dérivés à usage unique seront proscrits notamment pour la restauration ou la vente à emporter au profit d'usages plus vertueux (couverts et pailles en bambous par exemple, gobelets carton 100% recyclables ou en bambous, ...).

Les preneurs qui ne respecteraient pas le cahier des charges verraient leur contrat de sous-concession résilié.

Les espaces de gestion dédiée seront centralisés, protégés et dimensionnés pour assurer à minima 50 % de matière recyclée, la gestion sélective des bio-déchets. Un composteur permettra de gérer les déchets végétaux et ménagers. Les locaux de proximité sont répartis à bon escient. Leur connexion avec le local principal sera réalisée par des trains de chariot et les approvisionnements seront réalisés en heures décalées afin de réduire les nuisances. Les moyens de transports seront électriques ou au gaz pour les mêmes raisons.

Un local excentré au nord de la Chapelle permettra en outre de pré-trier des déchets en amont des livraisons pour limiter l'impact sur la zone habitée.

Toutes les évolutions technologiques liées à la limitation de déchets seront étudiées par la SA Gare du Nord 2024 en étroite collaboration avec l'exploitant, pendant la durée de la concession et instruites par la commercialisation à l'occasion des renouvellements des sous-

concessions, actualisant par conséquent les cahiers des charges évolutifs et engageants, annexés aux contrats de sous-concessions.

#### 5.3.4.2. Mesures compensatoires pour répondre au Plan « zéro déchets »

##### 41-Pouvez-vous apporter des indications précises sur les mesures compensatoires annoncées pour répondre au Plan "zéro déchet" ?

La Ville de Paris a lancé de nombreuses expérimentations, telle que la « rue zéro déchet » rue de Paradis, le « défi familles zéro déchets » ou l'expérimentation de la collecte des déchets alimentaires chez l'habitant dans les 2<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements.

Ces actions sont déclinées de la « stratégie zéro déchet » adoptée en 2014 qui vise à mettre fin à l'enfouissement et à l'incinération des déchets pouvant être valorisés.

D'un point de vue réglementaire, la Ville de Paris a formalisé sa trajectoire de réduction des volumes de déchets et ses objectifs de prévention, de recyclage et de réemploi dans un Programme Local de Prévention des Déchets. Les orientations de la Ville devront elles-mêmes s'insérer dans les orientations définies dans le futur Plan Régional de Prévention et de Gestion des déchets (PRPGD) établi par la Région Île-de-France, tel que prévu dans la loi sur la transition écologique pour la croissance verte (LTECV).

Les actions proposées par le maître d'ouvrage en matière de prévention, de réemploi et de valorisation des déchets répondant aux obligations réglementaires existantes et à la trajectoire visée par la Ville de Paris et par la Région Île-de-France, elles n'appellent pas de « mesures compensatoires ». Dans le domaine des déchets, cette notion réglementaire visant à compenser les impacts sur l'environnement naturel, sylvoicole et agricole ne concerne que les installations de traitement des déchets.

#### 5.3.4.3. Jardins Publics

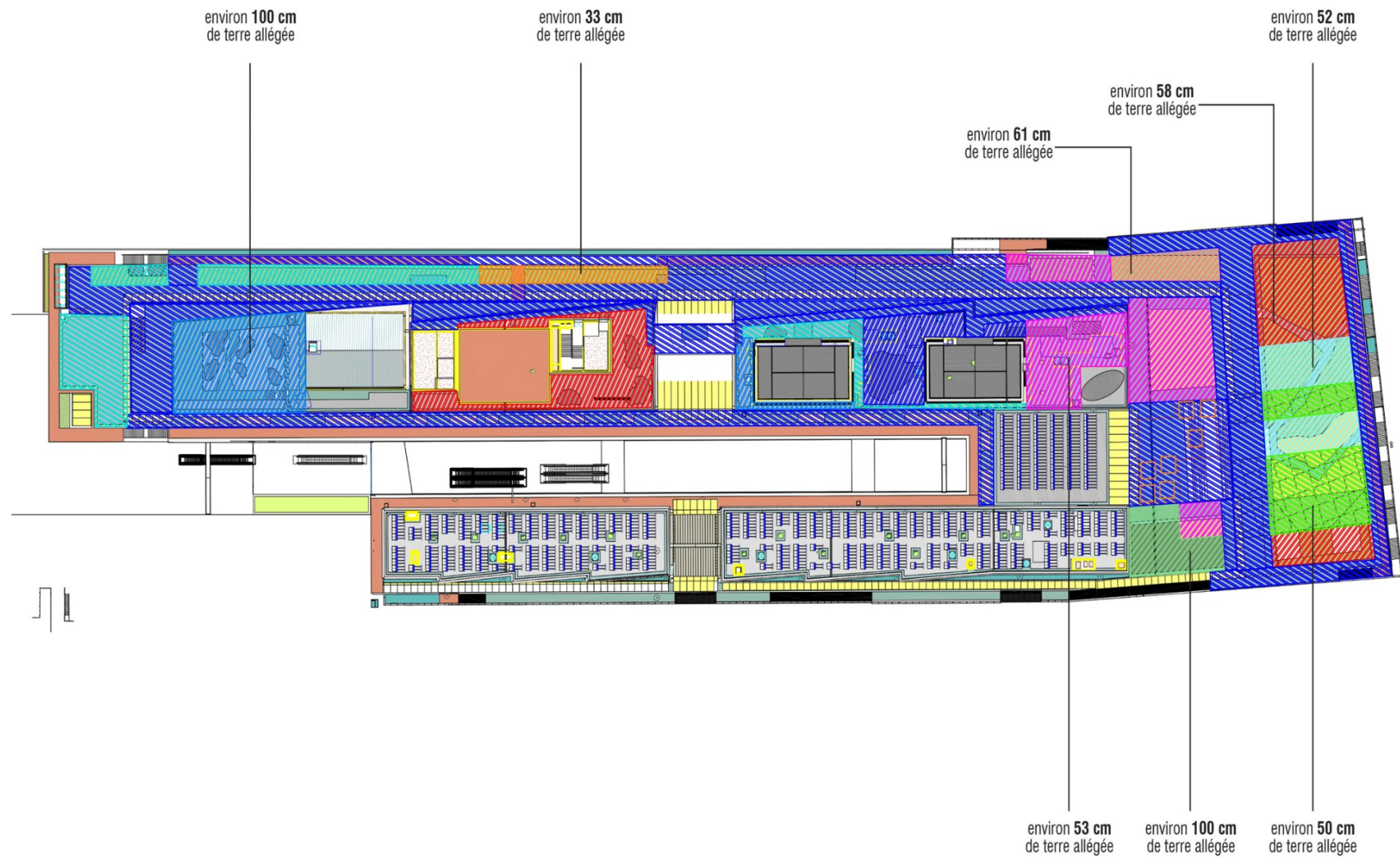
##### 5.3.4.3.1. Augmentation des espaces de pleine terre

##### 42-Comment augmenter les espaces en pleine terre, où il est possible de planter des arbres tels que décrits dans la notice paysagère, soit 1,00 m mini ?

Le PLU de Paris ne prévoit aucune contrainte en matière de pleine terre lorsque le projet ne présente aucun espace vert au sens de l'article UG13 ce qui est le cas de la gare du Nord. Par ailleurs aucune obligation en termes de pleine terre lorsque le terrain est occupé par un CINASPIC, ce qui est le cas de la gare. Le projet respecte le coefficient de végétalisation pondéré en prévoyant des terrasses végétalisées.

Le paysagiste a conçu son projet sur la base des conclusions de l'étude des charges admissibles en toiture réalisée par les ingénieurs structures de la société VP Green (cf. plan et tableau joints). Ainsi, les épaisseurs de terre ont été définies par zone en fonction des charges admissibles dans les souterrains de la gare existante et occupée. En effet, il n'est pas possible de renforcer les fondations dans l'ensemble de la gare souterraine, notamment entre les poteaux situés entre deux voies RER sans interruption temporaire de trafic.

**Sur ces espaces il n'est pas possible d'augmenter le substrat. La SA Gare du Nord 2024 prend l'engagement de végétaliser 400 m<sup>2</sup> supplémentaires en lieu et place des 2 terrains de padel.**



Complexe type	composition	charge	total	seuil indiqué
zone de circulation sur Gril	dalle sur plot, gravier ou autre	150 kg/m <sup>2</sup>	1065	1065
	isolation et étanchéité	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond acoustique	75 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	Gril (salle événementielle)	250 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	555 kg/m <sup>2</sup>		
zone de végétalisée sur Gril 30	végétalisation basse	10 kg/m <sup>2</sup>	1089	1065
	terre humide 30cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	630 kg/m <sup>2</sup>		
	étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond acoustique	75 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	250 kg/m <sup>2</sup>		
zone de circulation sur S. Evenementielle	dalle sur plot, gravier ou autre	180 kg/m <sup>2</sup>	845	848
	isolation et étanchéité	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond acoustique	75 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	555 kg/m <sup>2</sup>		
	végétalisation moyenne	15 kg/m <sup>2</sup>		
terre humide 30cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	630 kg/m <sup>2</sup>			
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>			
Faux plafond acoustique	75 kg/m <sup>2</sup>			
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>			
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>			
zone de végétalisée sur S. Evenementielle	dalle sur plot, gravier ou autre	150 kg/m <sup>2</sup>	785	785
	isolation et étanchéité	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>		
	divers (gardes corps ou autre)	20 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	555 kg/m <sup>2</sup>		
zone de végétalisée 39	végétalisation moyenne	15 kg/m <sup>2</sup>	983	988
	terre humide 39cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	819 kg/m <sup>2</sup>		
	étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>		
zone de végétalisée 31	végétalisation moyenne	15 kg/m <sup>2</sup>	815	803
	terre humide 31 cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	651 kg/m <sup>2</sup>		
	étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>		
zone de végétalisée 35	végétalisation moyenne	15 kg/m <sup>2</sup>	899	900
	terre humide 35 cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	735 kg/m <sup>2</sup>		
	étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>		
zone de végétalisée 19	végétalisation basse	10 kg/m <sup>2</sup>	558	569
	terre humide 19 cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	399 kg/m <sup>2</sup>		
	étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>		
zone de végétalisée 60	végétalisation haute	60 kg/m <sup>2</sup>	1469	1488
	terre humide 60 cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	1260 kg/m <sup>2</sup>		
	étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>		
zone de végétalisée accessible 39	végétalisation haute	15 kg/m <sup>2</sup>	1449	1455
	terre humide 39 cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	819 kg/m <sup>2</sup>		
	étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	555 kg/m <sup>2</sup>		
zone de végétalisée 77	végétalisation haute	60 kg/m <sup>2</sup>	1826	1828
	terre humide 77 cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	1617 kg/m <sup>2</sup>		
	étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>		
bac à arbre	végétalisation haute	60 kg/m <sup>2</sup>	2309	2309
	terre humide 100 cm - 2,1 t/m <sup>3</sup>	2100 kg/m <sup>2</sup>		
	étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>		
	Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>		
	flocage	25 kg/m <sup>2</sup>		
	exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>		

en bleu les charges adaptables  
en noir les charges fixes

végétalisation moyenne	15 kg/m <sup>2</sup>	1064
terre allégé humide 50cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	600 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond acoustique	75 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	250 kg/m <sup>2</sup>	
Gril (salle événementielle)	250 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>	

végétalisation moyenne	15 kg/m <sup>2</sup>	838
terre allégé humide 52cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	624 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond acoustique	75 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>	

végétalisation moyenne	15 kg/m <sup>2</sup>	980
terre allégé humide 68cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	816 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>	

végétalisation moyenne	15 kg/m <sup>2</sup>	800
terre allégé humide 53cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	636 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>	

végétalisation moyenne	15 kg/m <sup>2</sup>	896
terre allégé humide 61cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	732 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>	

végétalisation basse	10 kg/m <sup>2</sup>	555
terre allégé humide 33cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	396 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>	

végétalisation haute	60 kg/m <sup>2</sup>	1409
terre allégé humide 100cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	1200 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>	

végétalisation haute	15 kg/m <sup>2</sup>	1446
terre allégé humide 68cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	816 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	555 kg/m <sup>2</sup>	

végétalisation haute	60 kg/m <sup>2</sup>	1409
terre allégé humide 100 cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	1200 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>	

végétalisation haute	60 kg/m <sup>2</sup>	1409
terre allégé humide 100 cm: 1,2 t/m <sup>3</sup>	1200 kg/m <sup>2</sup>	
étanchéité et drainage	10 kg/m <sup>2</sup>	
Faux plafond	25 kg/m <sup>2</sup>	
flocage	25 kg/m <sup>2</sup>	
exploitation x 1.11	88,8 kg/m <sup>2</sup>	

Figure 19 : répartition et superficie des zones végétalisées



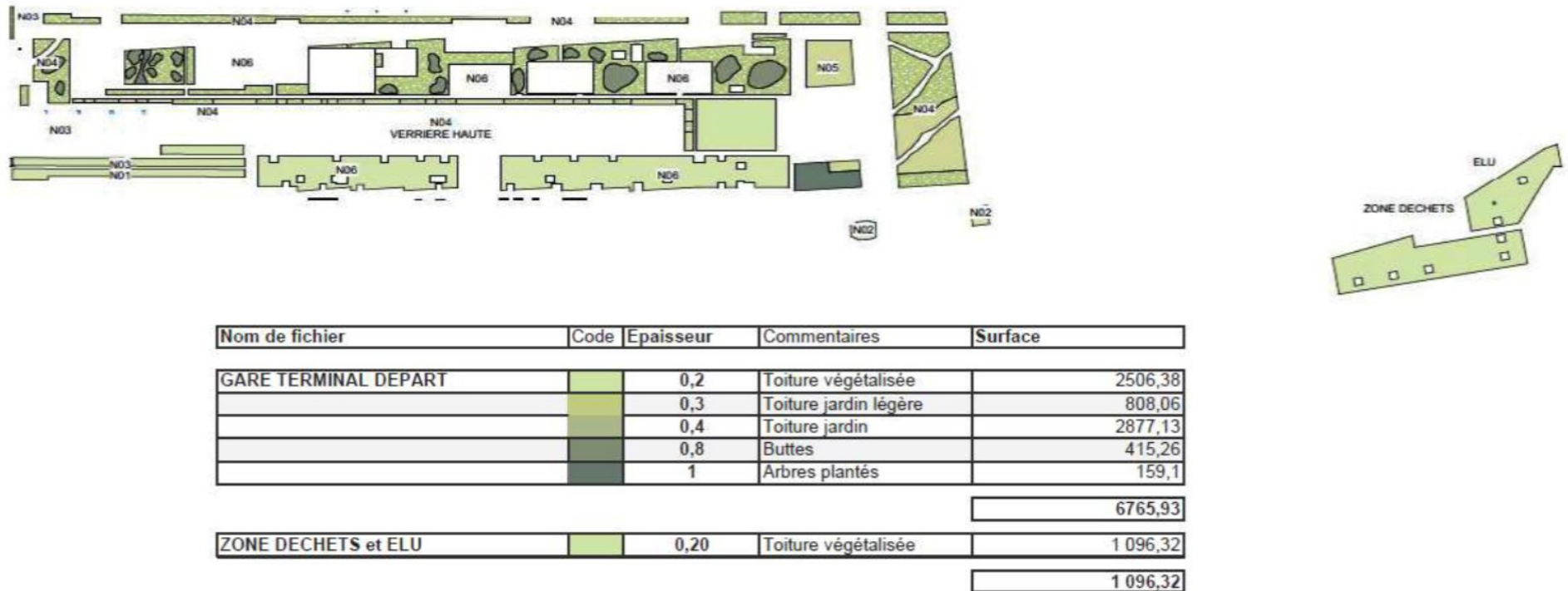


Figure 20 : Plan de localisation des différents types de végétation

Ce plan issu de la notice paysagère du dossier de permis de construire et repris dans l'étude impact, identifie les espaces dans lesquels les arbres peuvent être plantés (1 mètre minimum).

### 5.3.4.3.2. Surface accessible gratuitement au public et son augmentation

#### 43-Quelle surface réellement accessible gratuitement au public et comment l'augmenter ?

La surface du parc situé en toiture accessible gratuitement au public est de 6 050 m<sup>2</sup>. Les autres surfaces du parc correspondent à des surfaces accessibles mais en lien avec :

- les activités de restauration (790 m<sup>2</sup> accessibles en accès contrôlé) ;
- les activités sportives (2 600 m<sup>2</sup> correspondant aux terrains de sport du niveau 6). Nous soulignons que compte tenu des contraintes en termes de charges admissibles et des normes très strictes en matière de sécurité incendie et d'évacuation du public, ces surfaces ne peuvent pas être mise à disposition du public sans restriction.

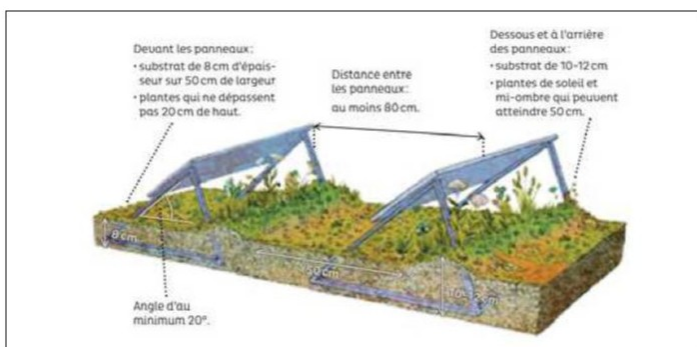
Enfin, certains espaces ne sont pas accessibles au public (environ 2 030 m<sup>2</sup>) correspondant à des espaces verts « protégés » et des zones techniques.

La SA Gare du Nord 2024 ne prévoit pas d'augmenter encore les espaces accessibles au public, car elle a déjà apporté des modifications au projet en ce sens suite à la concertation libre de 2019 en augmentant de 1 800 m<sup>2</sup> d'espaces accessibles au public, sur un total de 11 400 m<sup>2</sup> d'espaces paysagers pour le hall des départs uniquement et selon la figure 21, ci-après

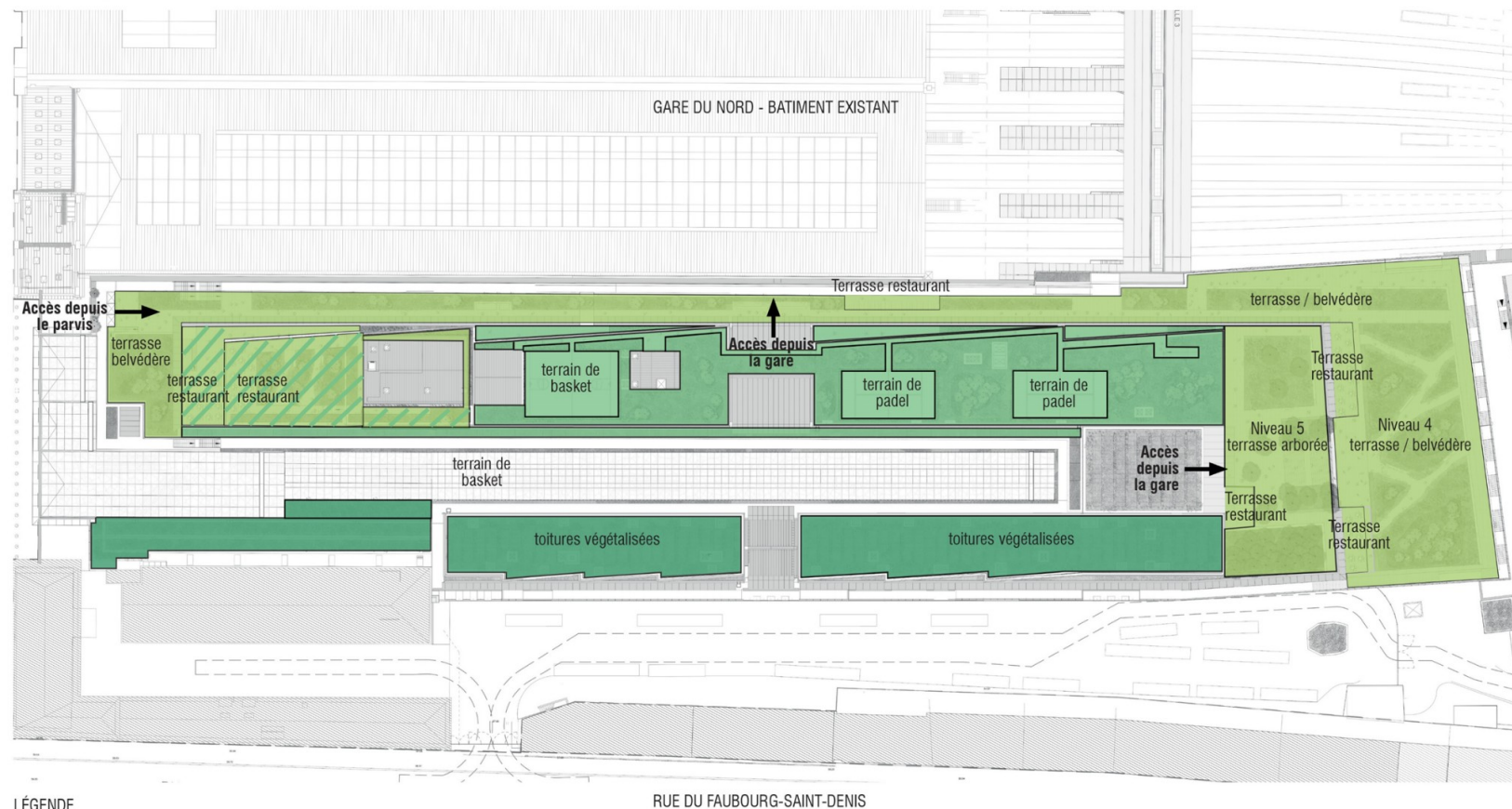
Par ailleurs les parcs et jardins de la Ville de Paris présentent en général des surfaces qui ne sont pas accessibles gratuitement (jardin du Luxembourg, parc des Buttes Chaumont, jardin d'acclimatation, jardin des plantes, etc.). Enfin les espaces verts situés à flanc de relief sont étagés et donc « morcelés » (parc de Belleville, square Louise Michel, parc de la butte du Chapeau Rouge, etc.).

Concernant les toitures végétalisées non accessibles (espaces verts protégés et zones techniques), la solution envisagée par la SA Gare du Nord 2024, suite aux recommandations de la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la Ville de Paris, est la combinaison de la végétalisation avec les installations photovoltaïques. Cette solution est bénéfique à la fois aux plantes et aux panneaux solaires. Les plantes et le substrat permettent le rafraîchissement des panneaux par leur évaporation, ce qui réduit les pertes de rendement énergétique. Les panneaux solaires, quant à eux, procurent de l'ombre et de l'humidité aux plantes.

Source : Toitures végétalisées - Guide de recommandations  
 ▼ Pourquoi et comment accueillir la nature sur son toit - Lausanne



### ACCESSIBILITÉ DES TERRASSES NIVEAU 4, NIVEAU 5 ET NIVEAU 6



- LÉGENDE
- ACCESSIBLE - 6 050 M<sup>2</sup>
  - ACCESSIBLE (Accès contrôlés) - 790 M<sup>2</sup>
  - ACCESSIBLE DANS LE CADRE D'UNE ACTIVITÉ (Terrains de sports) - 2 600 M<sup>2</sup>
  - NON ACCESSIBLE (espaces verts protégés et zones techniques) - 2 030 M<sup>2</sup>

Figure 21 : L'accessibilité des surfaces végétalisées dans le cadre du projet



#### 5.3.4.4. Entretien des panneaux photovoltaïques et des verrières

**44- Qui prend en charge les coûts liés à leur nettoyage régulier (sinon pertes sensibles de rendement), à leur remplacement tous les 10 ans environ et aux opérations de tri sélectif des différents éléments dangereux (et rares) contenus dans les panneaux usagés ?**

L'entretien des panneaux photovoltaïques et des verrières est de la responsabilité de la SA Gare du Nord 2024 qui pourra soit l'assurer en direct soit le confier à des exploitants spécialisés.

L'ensemble des études réalisées depuis plus de 10 ans démontre que les capteurs des panneaux solaires ont désormais une durée de vie de l'ordre de 30 ans. Pour preuve, la plupart des fabricants garantissent la puissance des panneaux photovoltaïques de 80 à 90% de la puissance initiale après 25 ans d'utilisation.

Les opérations de tri sélectif des différents éléments dangereux et rares contenus dans les panneaux usagés seront traités par des exploitants spécialisés.

#### 5.3.5. Avis de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage apporte des réponses détaillées à l'essentiel des questions posées.

Il expose la prise en compte de l'îlot de chaleur centré sur la gare du Nord qui conduit à une augmentation de 20 % de l'énergie pour produire du froid.

La commission d'enquête prend acte des propositions complémentaires :

- une augmentation de 400 m<sup>2</sup> des espaces plantés en toiture pour augmenter l'évapotranspiration propre à réduire la température de l'îlot de chaleur de 1°
- des dispositions pour le confort des usagers :
  - mise en place de velums sous la verrière,
  - installation de brumisateurs associés à des destratificateurs d'air,
  - mise à disposition de fontaines d'eau.

En vue d'économiser l'eau potable, le maître d'ouvrage complète le projet par la collecte, le stockage et l'emploi de l'eau brute des toitures en vue d'un usage pour les sanitaires, le nettoyage des sols et l'arrosage des jardins. Un complément d'eau brute aurait pu être apportée via la collecte des eaux de la halle Hittorff ; le maître d'ouvrage justifie l'impossibilité de celle-ci.

La commission d'enquête prend acte de cette proposition complémentaire.

De plus, en ce qui concerne l'objectif « zéro carbone », le maître d'ouvrage a prévu des mesures de réduction à travers l'utilisation de matériaux à faible impact carbone et des mesures de compensation via la présélection de quatre programmes internationaux, faute d'offres suffisantes en France.

En ce qui concerne le traitement des déchets sur site, le maître d'ouvrage n'apporte pas les précisions attendues, se reportant sur le futur exploitant et sur une base arrière déportée.

Enfin, il confirme l'accès public gratuit et non contrôlé à 6 050 m<sup>2</sup> de jardins en terrasse.

## 5.4. Thème : architecture et patrimoine

### 5.4.1. Synthèse des éléments du dossier

Conçu par l'agence d'architectes Valode & Pistre, le traitement architectural du projet a pour objectif de valoriser le patrimoine de la gare historique et de l'intégrer au mieux dans son environnement.

#### 5.4.1.1. Un patrimoine inscrit au titre des monuments historiques

La Gare du Nord fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques depuis le 15 janvier 1975.

Sa construction entre dans le grand plan de transformation de Paris engagé sous la direction du baron Haussmann. Elle remplace une première gare, inaugurée en 1846, un « embarcadère du Chemin de Fer du Nord » qui était la deuxième gare parisienne après Saint-Lazare.

Jacques Ignace Hittorff est alors chargé de réaliser « *une gare correspondant aux besoins de l'avenir* » : la surface de la gare triple (36 000 m<sup>2</sup>) et son nombre de voies quadruple (8 voies). Elle arbore une façade de 180 mètres de long ornée d'un pavillon central de 30 mètres de haut et de statues symbolisant les principales destinations européennes et régionales desservies.

Inaugurée en 1864, la structure du bâtiment est restée quasiment à l'identique jusqu'à nos jours, alors que l'intérieur a dû subir d'innombrables remaniements pour répondre à l'augmentation constante du trafic.

Les grandes expositions universelles de 1889 et 1900 ont constitué des opportunités de travaux d'agrandissement rendus par ailleurs nécessaires par la forte croissance de sa fréquentation.

Tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle, la gare connaîtra une fréquentation croissante liée notamment à son interconnexion à d'autres réseaux (métro, RER), à l'arrivée de nouveaux sillons (banlieue, Europe) ou encore des progrès technologiques (électrification).

#### 5.4.1.2. projet architectural conçu par Valode & Pistre

La programmation de SNCF Gares & Connexions portait sur des « éléments obligatoires » parmi lesquels figuraient :

- la création d'un terminal de départs et des espaces logistiques associés sur l'actuelle dalle routière ;
- la création de dispositifs d'accès aux trains (passerelles) reliant le nouveau terminal des départs aux quais et à l'extension du terminal Transmanche.

Le projet architectural a pour ambition de révéler le patrimoine historique tout en inscrivant la Gare du Nord dans la modernité.

Ainsi, le **nouveau pavillon de verre** (terminal de départs) qui constituera l'entrée principale de la gare sur le parvis de la rue de Dunkerque, se situera en retrait de l'alignement de la façade en pierre de la gare historique pour en conforter la primauté. La hauteur du nouveau pavillon n'excédera pas celle de la corniche de rive de la halle historique.

La grande verrière est présentée ainsi dans le dossier d'enquête : *« La verrière, telle une dentelle finement ciselée en forme d'aile de libellule, filtre la lumière. La toiture elle-même est une vaste verrière qui fait abondamment pénétrer la lumière zénithale. Dans ce projet, la lumière naturelle devient le matériau essentiel de l'architecture. Conçue selon la géométrie d'un diagramme de Voronoï, la verrière associe son tracé à une triangulation de Delaunay qui en fait une surface apparemment aléatoire mais dont les propriétés géométriques sont directement exploitables en structure. Cette association d'une expression à la fois scientifique, naturelle et artistique caractérise l'esprit du projet. Ces diagrammes sont très présents dans la nature, comme par exemple le tracé des nervures des ailes de libellule, si légères et efficaces. »*

Une vaste rue intérieure s'étendra du Sud vers le Nord, parallèlement au nouveau terminal des départs, et donnera accès à tous les départs de train, aux lignes de RER et de métros et à l'écostation bus. Son ouverture sur toute la hauteur et la longueur du projet permettra de faire entrer la lumière à travers la verrière. Cette nouvelle artère de 20 m de large et de plus de 120 m de long permettra à chaque voyageur et passant de voir l'ensemble des commerces et services.

La halle Polonceau et la petite halle qui coiffe l'espace transilien (œuvre de Jean-Marie Duthilleul et de l'AREP, l'agence d'architecture de la SNCF) seront démontées et repositionnées sur des sites à définir, ce qui entre dans la tradition des chemins de fer. Ainsi, Jacques Ignace Hittorff a lui-même démonté la façade existant à l'époque pour en faire celle de la Gare de Lille-Flandres.

Les architectes ont voulu valoriser **la grande halle historique**, de reconstituer et de rendre visible dans sa version d'origine la façade historique intérieure de la halle Hittorff. Ainsi, la mezzanine d'accès au terminal Transmanche, qui masquait cette façade historique, sera démontée.

Se posait cependant le problème des passerelles d'accès reliant le nouveau terminal des départs aux quais, tel que cela est prévu par le programme initial d'aménagement défini par SNCF Gares & Connexions. Traversant le volume de la halle Hittorff, les passerelles ont été conçues pour être les plus fines et transparentes possible. Dans le mémoire en réponse à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe), des précisions sont données sur les contraintes de conception et les solutions adoptées à l'issue de plusieurs séances de travail avec l'architecte des bâtiments de France et la direction régionale des affaires culturelles, l'objectif étant de veiller à l'insertion de ces constructions aussi bien dans la gare historique qu'à l'extérieur par rapport à la perception du tympan de la grande halle depuis le boulevard de La Chapelle au Nord.

Le dossier d'enquête publique, dans la partie consacrée à l'étude d'impact du projet, précise que *« cette gare, préservée dans sa forme originelle, sera mise en valeur par la place qu'elle trouvera dans ce nouveau contexte où elle exprimera sa singularité entre des bâtiments végétalisés. Les nouveaux bâtiments qui l'entoureront seront de véritables belvédères qui permettront d'apprécier l'architecture d'Hittorff sous de nouveaux angles : vue sur le tympan de la grande halle depuis la passerelle la plus au Nord ; vue sur les statues qui couronnent la façade Sud à partir des restaurants et des terrasses en « roof tops » ; vue des colonnes de fonte arborescentes et de la magnifique structure depuis les passerelles intérieures ; révéler et rénover la façade Est, actuellement cachée. »*

Notons que le travail réalisé pour affiner la volumétrie du bâti a été effectué en collaboration avec l'architecte des bâtiments de France et le conservateur régional des monuments historiques qui ont tous deux rendu un avis favorable au projet.

## 5.4.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les partisans du projet affirment que la Gare du Nord, porte d'entrée majeure dans Paris, **participera au rayonnement de la France et de sa capitale et valorisera le patrimoine architectural :**

- « *Le rayonnement de la région capitale passera aussi par une gare du Nord renouvelée qui réponde aux attentes des Parisiens mais aussi des centaines de milliers de Franciliens et de visiteurs français et étrangers qui l'empruntent chaque jour.* »
- « *Les gares parisiennes et franciliennes (...) doivent être des vitrines de nos territoires et participer ainsi à l'expérience vécue par l'ensemble des touristes nationaux et internationaux.* »
- « *Une opportunité à ne pas manquer pour Paris, ses habitants, ceux de la banlieue et de province, pour démontrer notre capacité à accueillir les grands événements internationaux tels les JO pour lesquels nous nous sommes battus.* »
- « *Première gare d'Europe, avec ses 700 000 voyageurs par jour, la Gare du Nord est aujourd'hui dans une situation qui n'est pas à la hauteur de la première région économique d'Europe, et nuit donc fortement à l'attractivité de notre destination.* »
- « *Le contraste avec la gare de St Pancras, à Londres, est à ce titre extrêmement fort.* »
- « *Le projet met en valeur le patrimoine architectural de la gare.* »
- « *Revalorisation du quartier avec la valorisation du patrimoine.* »

Le projet des architectes Valode & Pistre apporte de la **modernité :**

- « *Le patrimoine architectural sera respecté tout en ajoutant la modernité indispensable. Un grand bravo pour ce projet qui va améliorer la vie des habitants du quartier, des usagers et donner enfin une belle image de Paris aux touristes qui arriveront de surcroît pour les JO.* »
- « *Le projet apporte la modernité dont le quartier a tant besoin.* »
- « *Ce projet apporte de la modernité à ce lieu majestueux, sans toutefois négliger la construction historique. On comprend même que les architectes ont cherché à mettre en valeur ce précieux patrimoine, en redonnant une importance à la façade intérieure actuellement masquée par l'Eurostar.* »
- « *L'approche architecturale du projet garde à la fois les grands repères visuels d'une gare parisienne et celui d'un centre commercial moderne, connecté, respectant les lux urbains.* »
- « *Le nouveau pavillon de verre trouve sa parfaite place dans ce contexte urbain dense, en toute légèreté, sans dépasser la hauteur de la gare, et en retrait de la façade de pierre. Le projet permet vraiment de reconstituer et de rendre visible dans sa version d'origine la gare de Jacques Ignace Hittorff.* »

Les opposants estiment au contraire que le **projet va porter atteinte à l'intégrité de l'œuvre de Jacques Ignace Hittorff** :

- « *Je m'oppose à la délivrance du permis de construire à la SA Gare du Nord 2024 car le projet va défigurer la plus illustre et la plus belle gare de Paris, chef-d'œuvre de l'architecte Jacques Ignace Hittorff, figurant à l'inventaire des monuments historiques, par la construction sur le flanc Est d'un parallélepède de 300 m de long et 60 m de large sur 6 niveaux et par la multiplication sous la halle Hittorff de coursives et de passerelles.* »
- « *Le projet va défigurer la halle historique avec trois passerelles, présentées comme transparentes alors qu'elles ne le seront pas et qu'elles ne sont pas nécessaires.* »
- « *Le projet avec ses passerelles défigure la nef de la gare créée par Hittorff.* »
- D'autres considèrent qu'il « *est absurde de détruire l'entrée lumineuse du hall d'échanges grandes lignes/banlieue/RER qui ne date que de 2001.* »
- Jean-Marie Duthilleul lui-même s'interroge : « *Le nouveau fonctionnement imaginé pour la Gare du Nord nécessite-t-il de démolir la gare Transilien actuelle ?* »

Enfin, certains redoutent une **augmentation du prix de l'immobilier dans le quartier** :

« *Le projet entraînera des expulsions, et des hausses de loyers.* »

Quant aux **experts mandatés par la Ville de Paris, ils mettent en évidence les points suivants** :

- « *Le dégât esthétique majeur créé par les deux massives passerelles intérieures, et l'altération de la vue de la façade Nord de la Gare que constituera la nouvelle passerelle extérieure destinée au Thalys.* »
- *Par ailleurs, la démolition de la halle construite par JM Duthilleul et AREP pour la gare Transilien, double nef lumineuse qui a su réinterpréter de manière contemporaine la structure de Hittorff et qui se raccorde parfaitement avec les nefs existantes, est difficile à comprendre (...). Enfin il nous paraît regrettable que la nouvelle façade proposée par Valode et Pistre s'avance presque au nu de celle de Hittorff, contribuant à réduire l'espace du parvis déjà très restreint. La conservation de la halle de Duthilleul serait donc préférable, quitte à l'adapter légèrement dans la partie Nord pour permettre une articulation fine avec de nouveaux programmes.* »

### 5.4.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

- **45**-Une alternative aux passerelles a-t-elle été étudiée ? Quels sont les arguments qui justifient le choix des passerelles ?
- **46**-Beaucoup doutent de la réalité de la « transparence » des passerelles et des explications fournies sur leur faible impact visuel. Quels sont les éléments techniques qui permettent d'affirmer que leur impact visuel demeurera faible ?
- **47**-Quel sera réellement l'impact visuel de la machinerie des ascenseurs associés aux passerelles ?

- **48**-Comme le proposent les experts mandatés par la Ville de Paris, la halle de la gare Transilien construite en 2001 pourrait-elle être conservée ?

## 5.4.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage

### 5.4.4.1. Alternative aux passerelles

#### **45- Une alternative aux passerelles a-t-elle été étudiée ? Quels sont les arguments qui justifient le choix des passerelles ?**

Pour mémoire, le schéma directeur indicatif fourni aux candidats dans le cadre de la consultation menée par SNCF Gares & Connexions en 2017/2018 prévoyait entre autres, deux solutions fortes afin de soulager les flux voyageurs dans la gare du Nord, déjà saturée et dont le nombre de voyageurs continue d'augmenter :

- une séparation des flux voyageurs entrants/sortants pour éviter les croisements de flux qui génèrent la congestion des espaces voyageurs. Celle-ci implique que les voyageurs passent soit au-dessus, soit en dessous des voies avant de redescendre/remonter sur les quais. Cette solution des passerelles était exigée dans le cadre de la consultation ;
- la création d'un nouveau hall des départs grandes lignes afin d'augmenter les surfaces de circulation et d'attente dédiées aux voyageurs.

Préalablement au lancement de la consultation menée par SNCF Gares & Connexions, ce schéma directeur indicatif avait été présenté à l'ensemble des parties prenantes publiques du projet de transformation de la gare du Nord (dans le cadre du Comité de coordination partenarial) ; il a par ailleurs fait l'objet de la concertation publique préalable menée par SNCF

Gares & Connexions en juin/juillet 2017 au titre du code de l'urbanisme, recueillant une large adhésion du public.



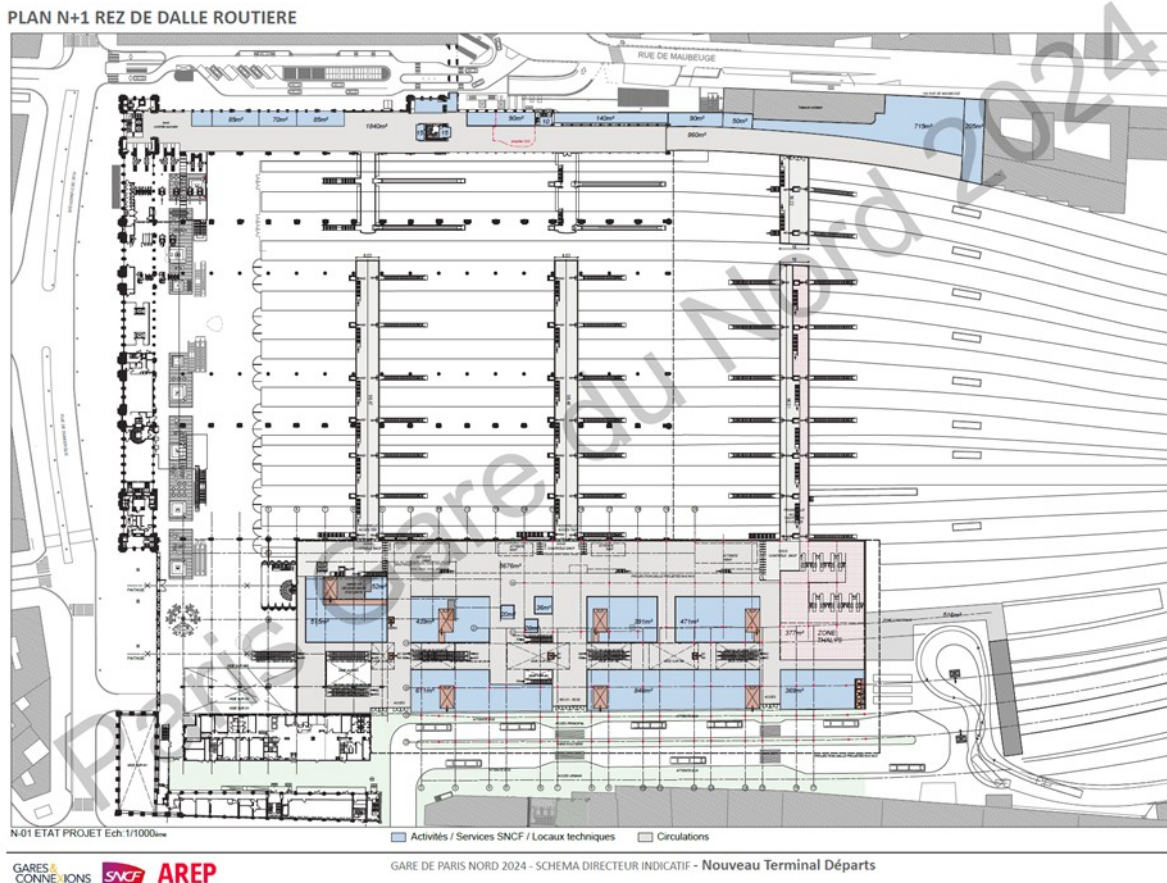


Figure 22 : Extrait du schéma directeur avec préconisation d'un hall des départs au niveau de la gare routière et le déploiement des passerelles

Trois options alternatives se présentent pour la mise en œuvre de ces solutions :

- Option 01 - Hall des départs grandes lignes créé à l'Est de la gare historique au niveau de la gare Routière avec déploiement des passerelles ;
- Option 02 - Hall des départs grandes lignes créé en dessous de la gare historique avec escaliers remontant au niveau des quais ;
- Option 03 - Hall des départs grandes lignes créé à la place du parking souterrain existant à l'Ouest du site, partiellement en dessous de la gare Historique et partiellement en dessous de la Cour Taxis. Les tunnels similaires au souterrain Maubeuge donneraient accès aux quais.
- Option 04 – Implantation du hall des départs grandes lignes derrière les Bouffes du Nord à la place de la zone logistique et du poste d'aiguillage de l'axe Nord (cf. contribution de l'ASA PNE).

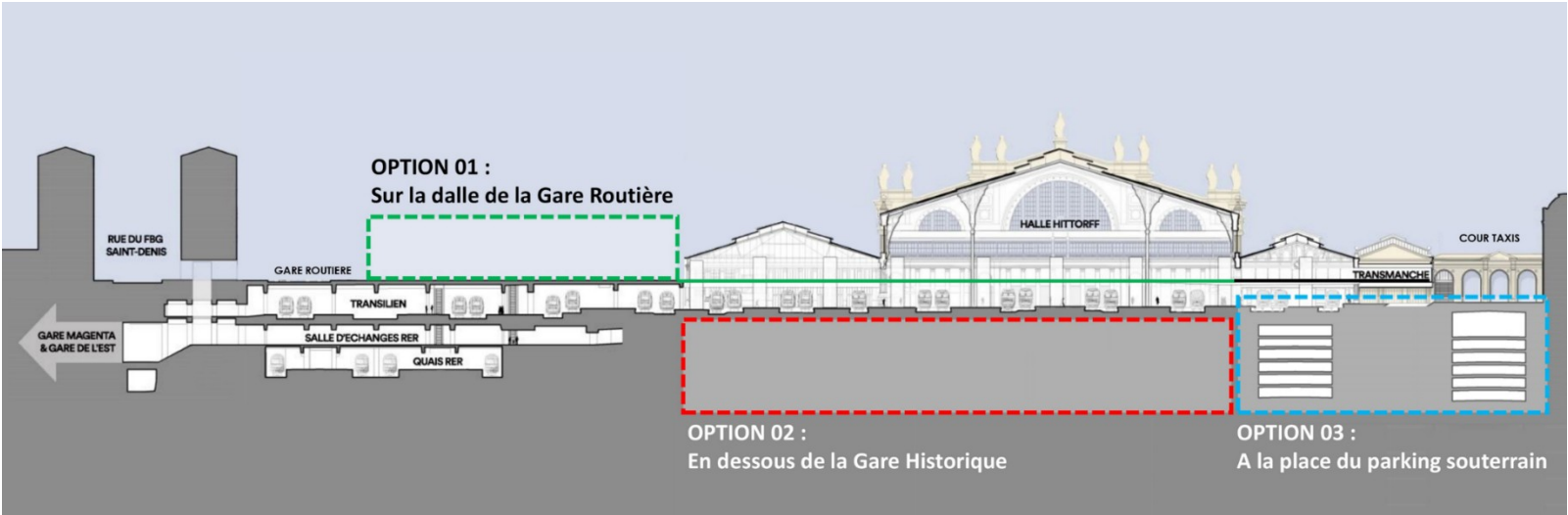


Figure 23 : Option 1, 2 et 3 pour l'emplacement d'un nouveau hall des départs grandes lignes



Figure 24 : Option 4 pour l'emplacement d'un nouveau hall des départs grandes lignes

Pour être pertinente, l'option choisie devrait répondre à un certain nombre de critères :

- A) Présenter une superficie suffisamment large pour les espaces voyageurs ;
- B) Rendre un bon niveau d'éclairage naturel ;
- C) Favoriser les échanges dans l'angle sud-est avec les lignes de métro, RER, Transilien et bus ;
- D) Présenter une facilité de mise en œuvre compatible avec la mise en service du nouveau hall des départs avant les JOP ;
- E) Limiter les nuisances du chantier pour les riverains et maintenir la continuité de l'exploitation de la gare ;
- F) Mettre en valeur le patrimoine de la gare inscrit aux titres des monuments historique ;
- G) Ne pas impacter l'exploitation ferroviaire future du faisceau de l'axe nord ;
- H) Ne pas augmenter les flux dans la gare souterraine existante.

Les options 01 à 04 croisées avec les critères A à H donnent les résultats suivants :

CRITERES		OPTIONS			
		Option 01 Au niveau de la Gare Routière	Option 02 En dessous de la Gare Historique	Option 03 A la place du parking souterrain existant	Option 04 Derrière les Bouffes du Nord
<b>A</b>	<b>Superficie Nécessaire</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>B</b>	<b>Eclairage Naturel</b>	Oui	Non	Non	Oui
<b>C</b>	<b>Proximité Angle Sud-Est</b>	Oui	Oui	Non	Non
<b>D</b>	<b>Mise en service pour 2024</b>	Oui	Non	Non	Non
<b>E</b>	<b>Limitation des nuisances liées aux travaux</b>	Oui	Non	Non	Oui
<b>F</b>	<b>Mise en valeur du patrimoine</b>	Oui	Neutre	Neutre	Neutre
<b>G</b>	<b>Limiter impact sur exploitation future</b>	Oui	Non	Oui	Non
<b>H</b>	<b>Eviter augmentation flux dans gare souterraine existante</b>	Oui	Non	Neutre	Oui

Tableau 5 : Comparaison des options pour l'implantation du nouveau hall des départs grandes lignes

---

L'analyse comparative des différents critères pour chaque option est présentée ci-dessous :

**A. Présenter une superficie suffisamment large pour les espaces voyageurs :**

- Les options 1, 2 et 3 présentent une surface suffisante pour la création d'un nouveau hall des départs.

L'option 4 ne présente pas une surface suffisante.

**B. Rendre un bon niveau d'éclairage naturel :**

- Un hall des départs souterrain (options 02 et 03) ne pourrait pas être éclairé naturellement rendant la qualité des espaces voyageurs moins attractives et les besoins en éclairage artificiel plus élevés. Les options 01 et 04 permettent un éclairage naturel.

**C. Favoriser les échanges dans l'angle sud-est avec les lignes de métro, RER, Transilien et bus :**

- Le nouveau hall des départs est positionné à l'est de la gare historique afin de réduire les temps de parcours et de promouvoir l'intermodalité au sein du projet. En interface avec l'Eco-station Bus et au-dessus du quai Transilien, les accès aux lignes du métro 4 et 5, et au RER, cette position favorise les flux de voyageurs entre les différents réseaux de transport. Cette position à l'est de la gare historique favorise également les flux de voyageurs qui passent entre la gare du Nord, la gare de Magenta et la gare de l'Est.
- Les options 03 et 04 augmenteraient les temps de parcours et de ce fait doit être exclue comme potentielle solution visant à améliorer les flux voyageurs dans la gare du Nord.



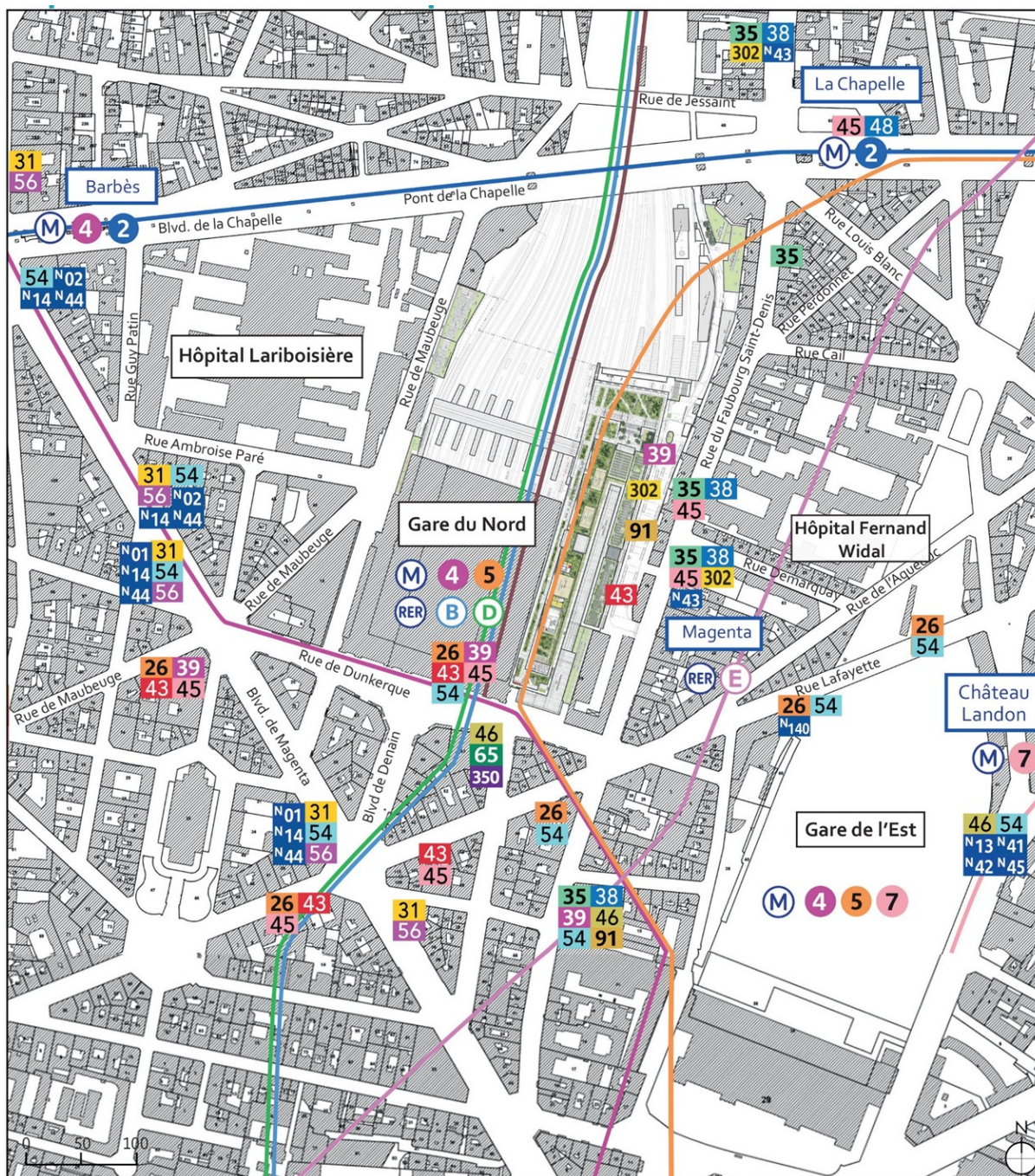


Figure 25 : Plan du quartier des deux gares et les modes de transport en commun



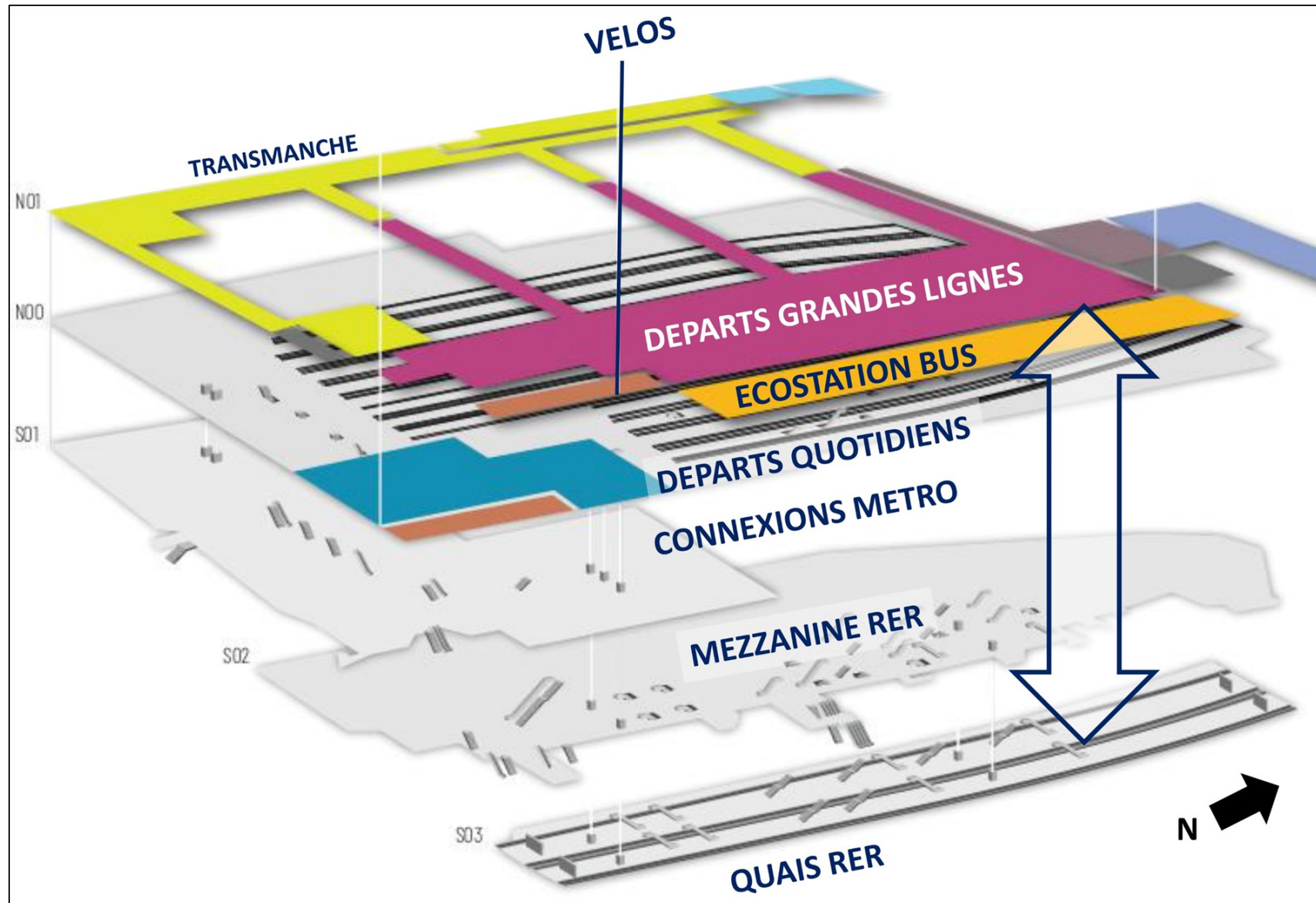


Figure 26 : Le nouveau hall des départs superposé sur la gare souterraine et à proximité de l'Eco-station bus qui est de plain-pied



**D. Présenter une facilité de mise en œuvre compatible avec la mise en service du nouveau hall des départs avant les JOP :**

- Les projets souterrains (options 02 et 03) présentent des nombreuses complications et de ce fait sont plus longs à réaliser. Les travaux d'excavation de terre, surtout en dessous d'une gare qui doit rester en activité, seraient très complexes à faire et présenteraient des risques imprévisibles. Ajouter à ça, la mise en œuvre des constructions cuvelées en béton. Un chantier si complexe ne pourrait pas respecter l'échéance visée.
- L'option 04 nécessite de déplacer des locaux très sensibles pour l'exploitation de l'axe Nord (poste d'aiguillage), ce qui est techniquement difficilement envisageable (risque élevé d'interruption de trafic) et incompatible avec l'objectif JOP.
- L'option 01 propose une solution plus sûre présentant moins de risques, et compatible avec l'objectif du calendrier des JOP.

**E. Limiter les nuisances du chantier pour les riverains et maintenir la continuité de l'exploitation de la gare :**

- Les projets souterrains schématisés par les options 2 et 3 créeraient des nuisances importantes sur le parvis sud, à proximité du boulevard Magenta et rue de Maubeuge. Comme expliqué ci-dessus, les projets souterrains nécessitent les travaux d'excavations et les quantités importantes de béton pour le cuvelage. À cause de leur profondeur et position vers le sud-ouest, les seuls points d'accès envisageables pour les camions enlevant la terre ou ramenant le béton seraient depuis le parvis sud. Ceci produirait les nuisances dans une zone sensible, à la fois pour les riverains et pour les voyageurs.
- Les options 01 et 02 peuvent être approvisionnées depuis le Nord par la voie logistique existante. La structure métallique de l'option 01, facile et rapide à monter, limite la durée des travaux et ainsi les nuisances pour les riverains et les voyageurs.

**F. Mettre en valeur le patrimoine de la gare inscrit aux titres des monuments historique :**

- Une gare souterraine (options 02 et 03) ne pourrait pas contribuer à la mise en valeur du patrimoine historique. L'option 04 est trop éloignée de la halle Hittorff pour la mettre en valeur.
- En revanche, l'option 01 permet de révéler et rénover la façade historique est pour que celle-ci devienne le visage du futur hall des départs. Par la mise en valeur des arcades de pierre, le nouveau hall des départs est visible, lisible et compréhensible pour tous. Discrètes et respectueuses, les passerelles qui traversent les voies offriront des nouveaux points de vue sur le monument historique.

**G. Ne pas impacter l'exploitation ferroviaire future du faisceau de l'axe nord :**

- Afin de respecter la réglementation ferroviaire en vigueur, les trains entrant en gare au-dessus d'un nouveau hall des départs souterrain (comme pour l'option 02) seront soumis à une vitesse maximale de 40km/h par rapport à 60km/h actuellement. Cette exigence impacterait lourdement l'exploitation de la gare avec un ralentissement du trafic ferroviaire sur le faisceau de l'axe nord.
- L'option 04 porte le risque d'interrompre le trafic, le temps notamment de déplacer le poste d'aiguillage.

## H. Ne pas augmenter les flux dans la gare souterraine existante :

- Les options 01, 03 et 04 devraient éviter l'augmentation des flux dans la gare souterraine existante.
- À cause de sa position au droit de la gare souterraine, un hall des départs souterrain comme illustré par l'option 02 impliquerait inévitablement les flux supplémentaires dans les niveaux dédiés aux lignes RER, Transilien et les connexions métro.



Figure 27 : Les passerelles existantes dans la gare historique qui desservent les quais Eurostar

**En conclusion, seule l'option 01 répond favorablement à l'ensemble des critères et c'est pourquoi elle a été retenue.**

**L'option 03 est exclue à cause de son éloignement de l'angle sud-est qui augmenterait considérablement les temps de parcours des voyageurs.**

**L'option 02 présente des critères éliminatoires : l'impossibilité pour le hall des départs souterrain d'être éclairé naturellement, une mise en œuvre extrêmement complexe et longue, les travaux trop nuisibles, croissance des flux dans la gare souterraine et un ralentissement de l'exploitation future de la gare.**

### 5.4.4.2. Éléments techniques permettant un impact visuel faible des passerelles

**46-Beaucoup doutent de la réalité de la « transparence » des passerelles et des explications fournies sur leur faible impact visuel. Quels sont les éléments techniques qui permettent d'affirmer que leur impact visuel demeurera faible ?**

Les passerelles ont fait l'objet de plusieurs séances de travail avec les Architectes des Bâtiments de France (ABF) et le Conservateur des Monuments Historique, afin de s'accorder

sur l'insertion de ces constructions aussi bien dans la gare historique pour les passerelles 1 et 2 qu'à l'extérieur pour la passerelle 3, notamment par rapport à la perception du tympan de la grande halle depuis le boulevard de la chapelle au nord. Il est à noter que tous les deux ont donné un avis favorable sur ces passerelles dans le cadre de la demande du permis de construire.

Les contraintes de conception furent nombreuses : gabarits ferroviaire, caténares, flux de voyageurs, méthodologies de chantier, etc. mais maîtrisées afin de garantir des passerelles les plus fines possible. Les solutions architecturales et techniques qui seront mises en œuvre afin de réduire l'impact visuel des passerelles sont les suivantes :

- la multiplication des poutres du tablier permettra de rendre celui-ci très mince avec seulement 40cm d'épaisseur ;
- les poutres de rives seront facettées pour obtenir des effets d'ombres et de reflets et ainsi réduire l'impact visuel des champs verticaux de ces éléments ;
- la structure métallique sera peinte en gris clair réfléchissant participant au jeu de reflets recherchés, ce qui allégera la perception de ces constructions dans le volume de la gare ;
- les cages des ascenseurs jouent un rôle structurel portant le tablier des passerelles afin de limiter les appuis sur les quais et le nombre d'éléments structurels visibles dans l'espace ;
- les ascenseurs, escaliers fixes et escaliers mécaniques sont tous alignés afin de réduire leur impact visuel dans le sens longitudinal de la gare historique ;
- les passerelles 1 & 2 sont implantées pour ne pas toucher et ainsi préserver les piles en pierre, en laissant un vide significatif entre tout élément nouveau et les pierres existantes. Ainsi, les passerelles s'intègrent de manière harmonieuse dans la gare historique ;
- les passerelles 1 & 2 sont dans l'alignement des passerelles existantes côté terminal Transmanche ;
- les matériaux constituant les garde-corps et protections caténares ont été sélectionnés pour leur transparence. Les garde-corps seront réalisés en verre et les protections caténares en maille inox.

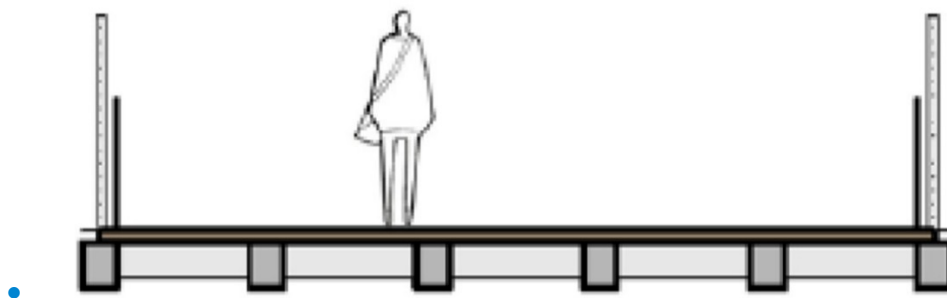


Figure 28 : La multiplication des poutres permettra de rendre le tablier très fin

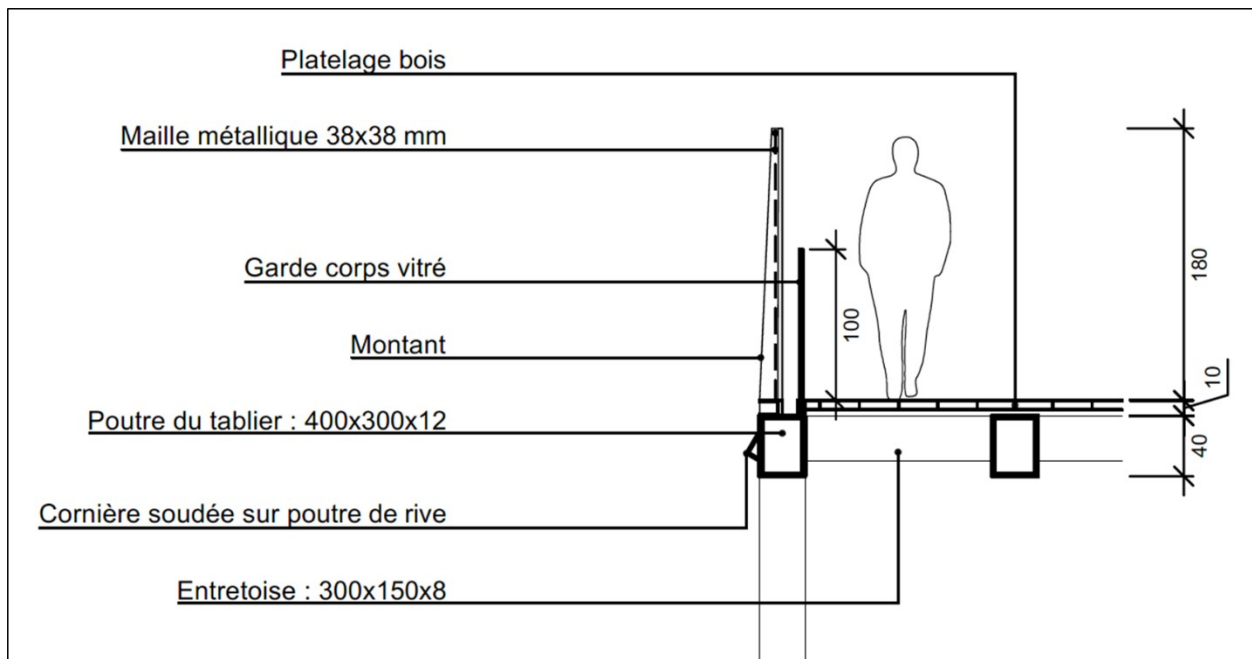


Figure 29 : Coupe transversale sur une passerelle à l'intérieure de la gare historique

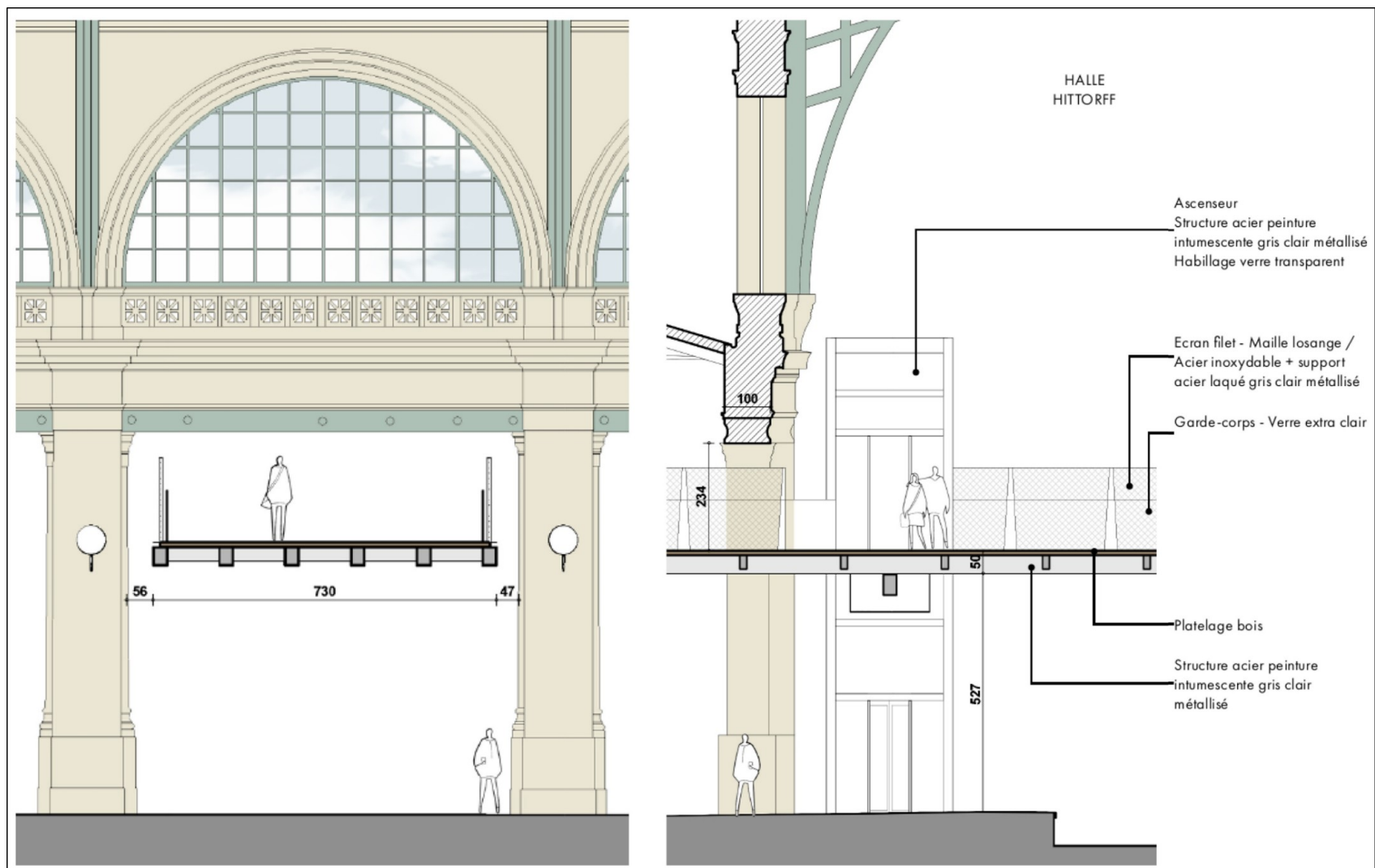
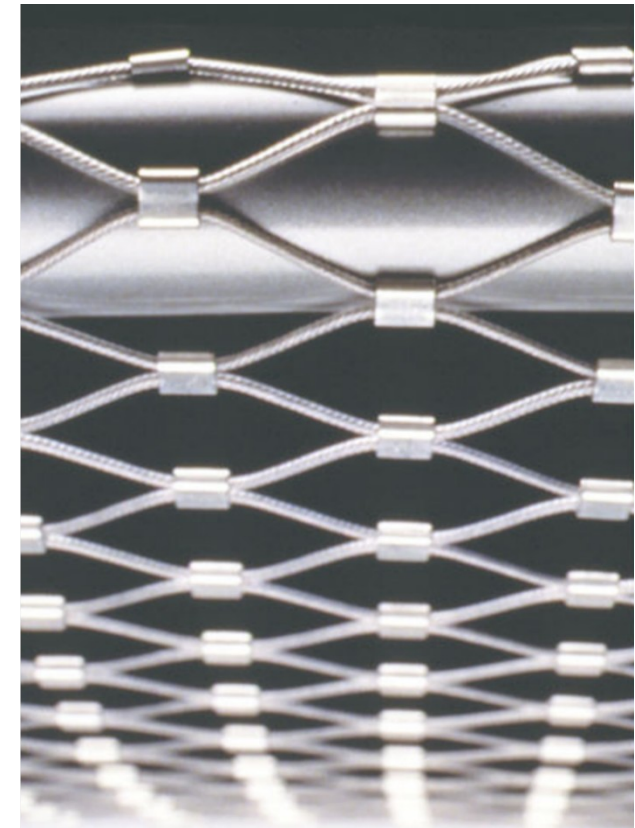


Figure 30 : Implantation des passerelles à l'intérieur de la gare sans impacter les piles en pierre





*Figure 31 : Passerelle Créteil Pompadour (AREP) avec garde-corps en maille métallique. La finesse de la maille apporte de la transparence et les garde-corps sont quasiment invisibles*





*Figure 32 : Alignement des ascenseurs, escaliers fixes et escaliers mécaniques afin de réduire leur impact visuel dans le sens longitudinal de la gare historique*





Figure 33 : Les poutres de rives seront facettées et la structure métallique peinte en gris clair réfléchissant pour obtenir des effets d'ombres et de reflets qui allègeront la perception des passerelles dans le volume de la gare

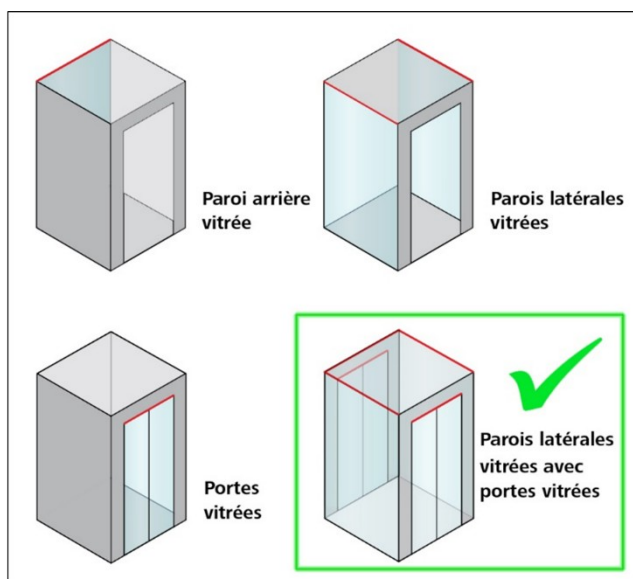
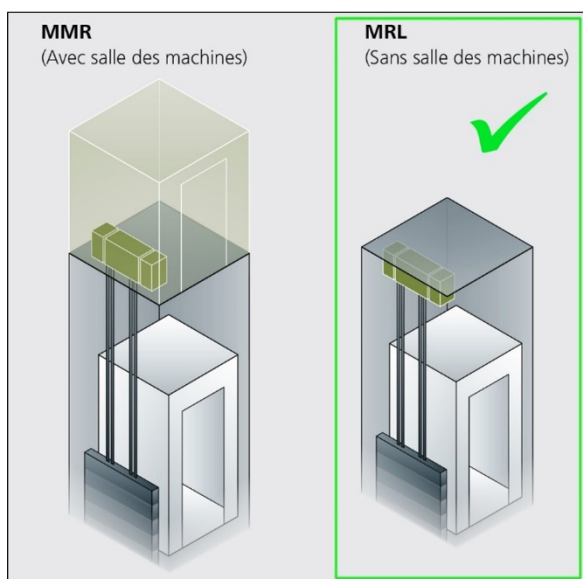


### 5.4.4.3. Impact visuel de la machinerie des ascenseurs associés aux passerelles

#### 47- Quel sera réellement l'impact visuel de la machinerie des ascenseurs associés aux passerelles ?

Afin de réduire au maximum l'impact visuel des cages d'ascenseurs desservant les quais dans la gare historique, plusieurs préconisations sont envisagées :

- la structure porteuse des gaines d'ascenseurs est dimensionnée pour être la plus fine possible de manière à augmenter la surface des parois vitrées sur les quatre côtés de la gaine. Le vitrage est extra-clair ;
- les cabines sont programmées pour être systématiquement redescendues au niveau des quais après usage. Ainsi dégagé du volume de la cabine, la partie haute des cages vitrées laissera apparaître les structures de la halle historique. Les cabines sont-elles mêmes entièrement vitrées sur les quatre côtés y compris les portes ;
- les ascenseurs seront du type MRL (machine-room-less) ce qui veut dire que la machinerie est embarquée dans la cabine d'ascenseur. Moins encombrante, elle n'a pas besoin d'être installée dans un édicule technique généralement situé en partie haute de la gaine. Le volume construit est ainsi minimisé et l'impact visuel considérablement réduit ;
- les éléments de garde-corps de sécurité fixés en partie haute de la cabine et nécessaires à la maintenance technique des appareils, auront par leur design un impact visuel réduit. Une solution technique sera étudiée avec les fabricants pour les rendre rabattable ;
- les cabines ont leurs parois et portes vitrées. Leurs sous-faces et leurs couvertures seront capotées pour offrir une meilleure finition ;
- les panneaux de commandes seront réduits au minimum des possibilités que laisse la réglementation pour les personnes en situation de handicap de manière à augmenter autant que possible les parties vitrées des portes palières.



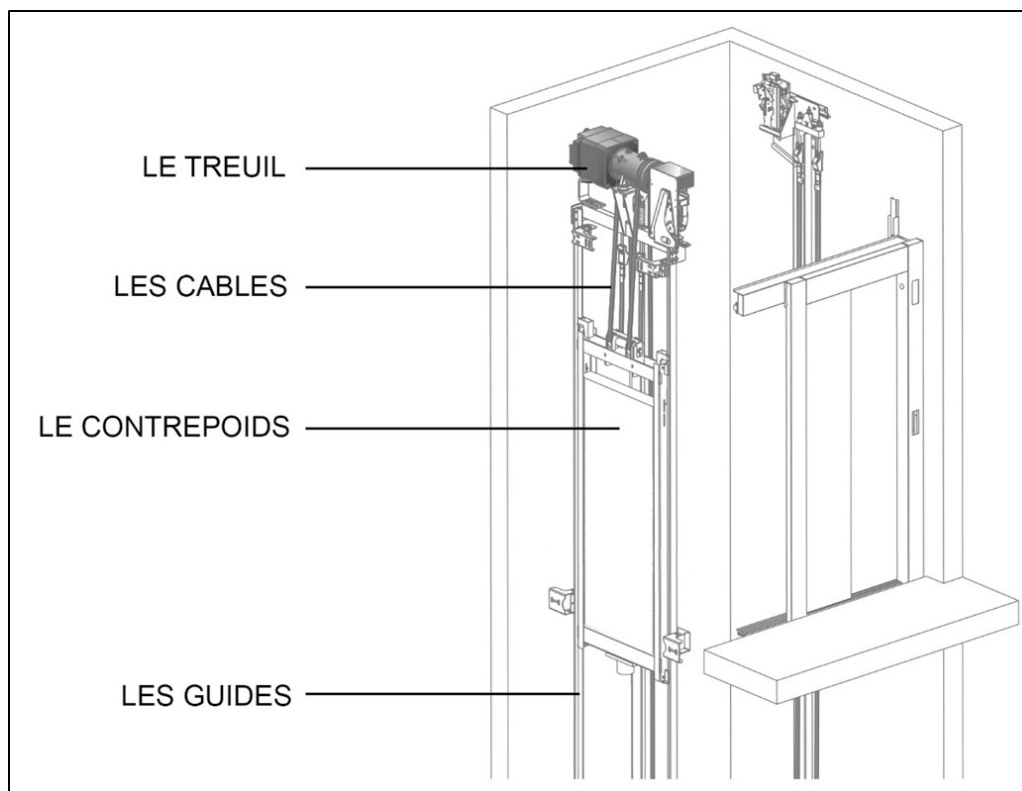


Figure 34 : Installation d'un système MRL dans une gaine d'ascenseur

#### 5.4.4.4. Réponse du maître d'ouvrage vis-à-vis de la conservation de la halle de la gare du Transilien

**48-Comme le proposent les experts mandatés par la Ville de Paris, la halle de la gare Transilien construite en 2001 pourrait-elle être conservée ?**

La SA Gare du Nord 2024 a d'ores et déjà dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE justifié les raisons pour laquelle la halle ne pouvait pas être conservée sur site et sont ici repris in extenso.

##### Halle Transilien

Le hall des départs est situé au premier étage sur le côté Est de la gare, jouxtant la façade de la halle des arrivées de 1877. Le volume est aujourd'hui occupé par des locaux techniques, qui dénaturent et rendent aveugles les baies cintrées de la façade. La halle Transilien n'offre donc aucune perception paysagère intéressante de ce point de vue.



Figure 35 : État initial de la façade ouest, coté extérieur (nouveau hall des départs)



Figure 36 : État initial de la façade ouest, vue depuis les quais

Celle-ci ne sera pas démolie mais **démontée et est prévue d'être remontée** dans un autre lieu, ce qui entre dans la tradition de ces architectures du fer que l'on démontait et déplaçait.

Par ailleurs, les raisons de la dépose de cette halle sont justifiées dans le paragraphe 4.1.1 partie 2 de l'étude d'impact (pages 3 à 7) par son inadaptation à l'augmentation des flux attendue et aux performances énergétiques.

La SA Gare du Nord 2024 a pu confirmer la possibilité de réutiliser halle du Transilien sur un autre site SNCF situé en Ile de France.

La façade historique qui se trouve dans le futur hall des départs est révélée et rénovée. Par la mise en valeur des arcades de pierre de la gare Hittorff, le nouveau hall des départs est visible, lisible et compréhensible par tous.



Figure 37 : État futur de la façade est, vue depuis le futur hall des départs

Le mémoire en réponse fait référence aux paragraphes de l'étude d'impact ci-dessous :

### **Etude d'impact / partie 2**

La configuration actuelle ainsi que la mixité d'usages entraînent rapidement des situations de congestion et d'inconfort (cf. partie 3.4.4. Infrastructures et réseaux).

Par ailleurs la gare dans sa configuration et son architecture ne répond plus ni aux enjeux du développement durable, ni aux nouvelles exigences de sécurité dans les espaces publics. L'adaptation aux nouvelles normes environnementales, aux usages du public obligent à concevoir et anticiper l'adaptabilité des espaces publics pour demain. De tels enjeux conduisent nécessairement à la suppression de certains éléments architecturaux de la gare dans le respect de sa protection patrimoniale. Ainsi le maintien sur site des halles dites Polonceau déjà remaniées à l'occasion de l'édification de la halle édifée par la SNCF en 2001 n'est pas envisageable pour les raisons exposées ci-dessous :

#### **1. Halle dans son contexte historique**

La mise en service de la première ligne LGV Nord jusqu'à Arras en 1993 pour permettre la réalisation d'une dizaine de liaisons quotidiennes entre Paris et Lille, marque le début de mutations structurantes et continues dans l'aménagement même de la gare du Nord. Pour répondre aux enjeux des lignes à grande vitesse, la SNCF en sa qualité de prestataire public, n'hésite pas à reconsidérer les investissements les plus récents. Parmi ceux-là, les parkings multi-niveaux SETEX, ainsi que la rampe de sortie des autobus édifés à l'occasion de la construction de la gare de banlieue sont détruits, 20 ans seulement après leur mise en service. C'est cette capacité constante de la SNCF, à l'écoute des nouveaux critères de mobilité et des



choix des usagers, qui caractérisent la réactivité forte de l'opérateur au service du public dans l'aménagement des gares en général et de la gare du Nord en l'espèce.

Conçus pour répondre à la préoccupation du moment dès le début des années 90, deux modules verriers, fermés visent à apporter, en 2001, la lumière sur les 5 niveaux exploités conjointement par la SNCF et la RATP. Ces éléments verriers sont insérés par AREP, maître d'œuvre sous la direction de la SNCF, entre la prestigieuse Halle historique Hittorff et le bâtiment de la rue du Faubourg Saint-Denis. Ces espaces butent néanmoins sur la gare routière en fond d'équipement. La fonction initiale est remplie dans un périmètre étroit, d'où la mise en place d'éléments très vitrés.

## **2. Nécessité impérieuse d'un nouvel aménagement**

### **Pour ce qui concerne la mobilité des piétons :**

En projection, la gare du Nord va voir ses flux de voyageurs de 220 millions de personnes par an à 260 millions en 2024 et 300 millions en 2030.

Plus précisément, à l'occasion du nouveau projet de transformation de la gare du Nord, la SNCF et AREP ont été amenés à étudier simultanément les flux actuels et projetés en 2024.

Selon les sources (2016) établies en travail collaboratif par le STIF (Ile-de-France mobilité), la RATP, la SNCF Transilien et SNCF Gares & Connexions, il est estimé que le flux horaire passerait de 109 881 personnes à 127 715 personnes. L'essentiel de l'augmentation (plus de 51 %) estimée, intéresse le transit effectué par le RER E appelé à desservir plus largement encore l'Ouest parisien, objet d'un prolongement de connexion vers Nanterre et la multiplication des correspondances avec le T11 express, les lignes 11, 15 et 16 du métro et la ligne T8. Enfin la création de l'orbitale Grand-Paris express, engagée dès 2009, contribue à accréditer les augmentations attendues dans l'Est et le Nord parisiens.

Les augmentations escomptées sont respectivement de 46%, 9%, 7%, 11%, 7%, 4% et 8% pour les grandes lignes, pour le Transilien, pour les lignes M2, M4, M5, et pour les RER B et D. Ces transitions verticales doivent impérativement se répartir horizontalement à tous les niveaux et principalement au N01, première zone d'échanges et ne peuvent y trouver place librement dans le périmètre actuel.

L'espace très contraint actuellement, même avec des aménagements des circulations verticales, ne permet pas de répondre aux augmentations de trafic envisagé. Le volume trop serré ne facilite pas l'accessibilité aux quais notamment pour rejoindre la première passerelle projetée (la plus au sud) qui est pourtant directement liée au volume.

L'aménagement précédent apparaît donc clairement obsolète face aux enjeux de demain et aux fortes mutations des besoins des usagers. Tout comme la démolition du parking SETEX, 20 ans après sa réalisation annonçait la volonté de créer une gare des mobilités interconnectées, SNCF-RATP, excluant déjà préventivement les véhicules privés en superstructure, la restructuration complète de la halle actuelle, conçue près de 30 ans avant les JO de 2024, s'impose dans le calendrier accéléré des transformations urbaines à l'instar des autres grands équipements européens (Saint Pancras a été restructurée en 2007 pour les Eurostar et a permis de donner une vitrine à la capitale britannique avant les JO de Londres de 2012).

### **Pour ce qui concerne l'éco-station et la station de vélos**

- **Station de vélos** : Ces dernières années ont vu le fort développement des mobilités douces, supportées et promues à la fois par la SNCF mais aussi par la Ville de Paris pour les déplacements intra-muros. En retard, par rapport aux capitales européennes du nord connectées avec Paris-gare du Nord, mais aussi avec plusieurs grandes villes

françaises comme Lille ou Grenoble, le projet de transformation de la gare du Nord se veut être un modèle sur ce mode de déplacement, par la réalisation d'une station de vélos d'ampleur.

- Les surfaces disponibles dans l'emprise de la gare elle-même sont extrêmement contraintes, périmètre et trains en sous-sol. La solution permettant un lien direct et simple entre les deux usages train et vélos engage naturellement à une solution de stockage des vélos en silo en superstructure, au plus près des accès à l'Eco-station Bus et au hall des départs. La solution optimum retenue étant celle proposée dans le projet Valode & Pistre, avec une capacité sollicitée de 1200 places (vélos et autres modes de mobilité) qui prend sa place à l'emplacement actuel de la rampe des bus et nécessite une modification majeure de la façade Est du hall des échanges.
- **Le positionnement de la gare routière**, autrefois renvoyé au premier étage de la gare, trouve à présent sa pleine expression par sa connexion de plain-pied avec le hall d'accès aux trains. Cette nouvelle disposition améliore la fluidité des intermodalités entre trains et bus mais aussi avec la station de vélo, sortie ainsi qu'entrée secondaire. Cette nouvelle disposition évite de nombreuses ruptures de charges par l'amélioration de la fluidification du trafic. Le premier étage projeté est de taille inédite, complété par le nouvel accès au terminal transmanche, et est conforme à la croissance des besoins de la gare. Il nécessite néanmoins d'anticiper son emprise et son accès assez tôt dans l'actuelle halle Transilien.

**Deux raisons majeures qui conduisent à s'inspirer de la transparence de l'architecture de la halle actuelle sans pouvoir hélas en conserver la volumétrie adaptée à un flux horizontal mais dont l'enjeu du schéma directeur nécessite un volume adapté aux flux ascendants demain.**

#### **Pour ce qui concerne l'environnement :**

La halle actuelle est composée de deux éléments contigus dont le volume le plus à l'Est est entièrement vitré. Outre les deux tympans côté parvis et côté Eco-station-gare routière, la toiture représente une surface vitrée de plus de 2 050m<sup>2</sup> environ de VEA de génération 1998.

Les volumes de part et d'autre n'offrent pas d'ombres portées.

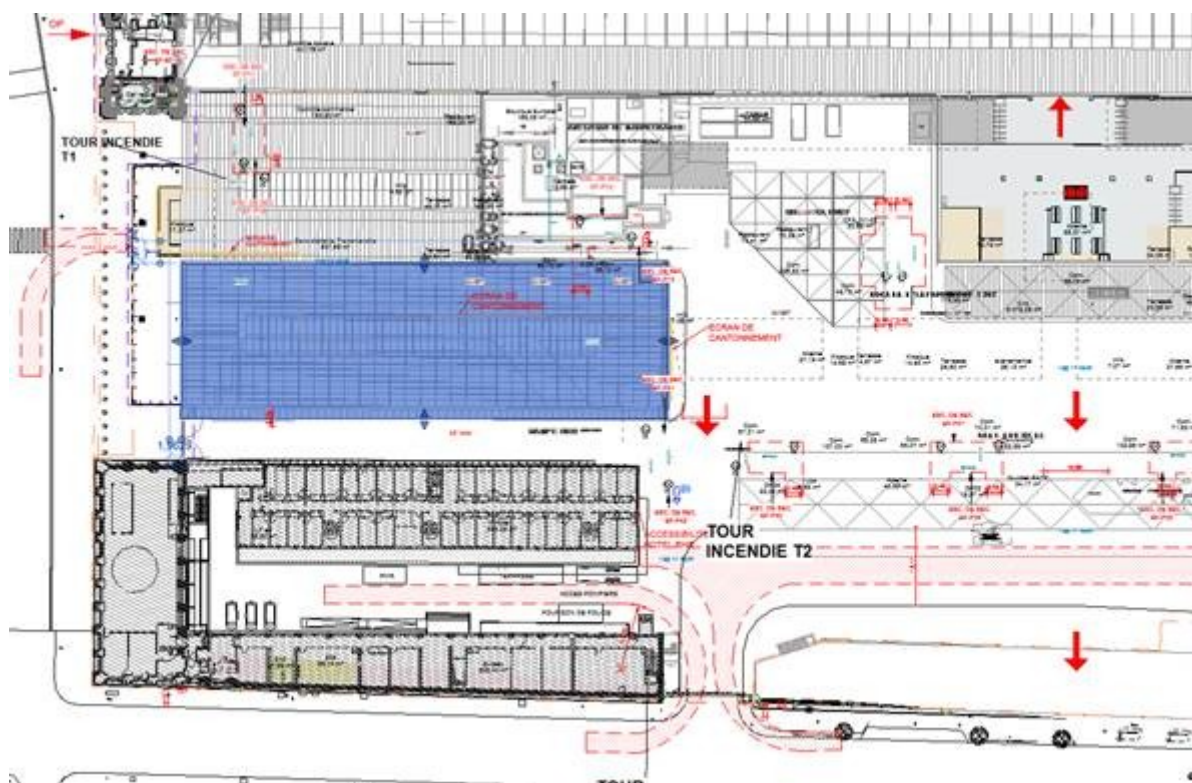


Figure 38 : Localisation existante des VEA génération 1998

L'ensemble constitue un volume favorable aux apports de chaleur en été.

**L'ensemble n'est plus compatible avec les enjeux environnementaux d'aujourd'hui où la volonté affichée de la Ville de Paris notamment est de réduire autant que possible les « serres urbaines ».**

A contrario, si le projet propose une surface vitrée comparable, c'est l'ensemble de la dalle N01 étendue, qui bénéficie de l'apport de lumière sans apport substantiel de chaleur. En effet, la juste étroitesse de la faille vitrée et les structures porteuses (arbres), les vitrages nouvelle génération, sont autant d'éléments qui tout en assurant la pénétration de lumière naturelle jusqu'aux niveaux inférieurs, diminuent considérablement l'apport de chaleur perçue dans la halle précédente.



Figure 39 : Localisation de la nouvelle verrière

Pour ce qui concerne l'impact architectural

Le projet s'inscrit dans les grandes rénovations de gares historiques urbaines comme Saint Pancras l'a été à partir d'octobre 2007 pour accueillir les Eurostar, la Hauptbanhoff de Berlin ou bien Atocha à Madrid. Néanmoins, la gare du Nord se distingue par son volume capacitaire qui lui donne le privilège de première gare d'Europe. La réponse architecturale doit être à la hauteur de l'enjeu et prendre en considération l'ensemble des préoccupations urbaines et de transports dont certaines ont clairement été exprimées dans le cadre de la concertation.

Ainsi il a été demandé de :

- Privilégier des espaces verts accessibles :

Le volume proposé dans le projet, puisqu'il réalise des toitures terrasses au nord et à l'ouest de la nouvelle faille de la rue intérieure, permet justement d'accueillir des espaces végétalisés dont une large part sera ouverte au public. En aucun cas la continuation ou la préservation, même partielle de la halle d'aujourd'hui, n'aurait pu répondre à cette attente vivement accentuée pendant les ateliers de concertation et qui a d'ailleurs fait l'objet d'une augmentation des surfaces allouées au végétal.

- Intégrer des surfaces liées au bien-être et au sport :

Là encore, l'insertion d'une piste de trail et les équipements proposés ne sont réalisables que dans la mesure où l'on se soustrait à la création d'un élément vitré à deux pans sur toute la longueur et/ou encore moins en préservant un espace existant qui interdit toute activité en toitures du fait même de l'absence d'accessibilité possible.

- Rendre des espaces accessibles au plus grand nombre :

Par leur nature même les espaces vitrés de la halle existante sont inaccessibles et le maintien partiel de la halle aurait constitué un cruel manque de surface pour satisfaire les demandes exprimées. L'implantation de toitures terrasses accessibles permet d'accueillir des programmes ouverts, multifonctionnels et modifiables au fil de la vie du bâtiment. Les évolutions des activités commerciales, de restauration ou culturelles sont aisées dans les modules souples du projet proposé. En aucune manière le volume existant ne pourrait, par le



mode de fonctionnement unique dans lequel il s'inscrit, satisfaire les évolutions programmatiques conséquentes sur les 40 ans à venir : réduction des surfaces commerciales, modification des formats de restauration et des activités culturelles et sportives, nouveaux concepts, ... à l'instar des évolutions considérables vécues ces 20 dernières années.

Le parti adopté côté parvis sud, permet la mise en fonction de circulations verticales directement liées aux toitures en terrasse et aux aménagements publics qui y sont proposés. Elles répondent pleinement aux souhaits exprimés par la Ville de Paris et aux remarques formulées pendant la concertation. Un tel aménagement ne pourrait être réalisé sans impacter de manière considérable la halle existante. En effet, pour accéder aux nouveaux volumes au-delà de cette halle, il conviendrait de la traverser jusqu'aux nouvelles circulations verticales, rendant ainsi l'accès direct impossible.

- Harmoniser les volumes et les architectures :

Il faut noter que les deux premières passerelles de connexion aux quais exigées dans le programme pour améliorer la fluidité, doivent, elles aussi, se raccorder à la dalle de la gare routière actuelle sur laquelle repose la halle actuelle dans sa partie Nord. Le prolongement du volume actuel, outre qu'il ne permet pas par sa nature entièrement verrière de réaliser des compléments de programmation en superstructure, supposerait la réalisation d'une nouvelle architecture entre la Halle Hittorff, le bâtiment du faubourg Saint-Denis, la verrière actuelle soit une quatrième facture architecturale qui pourrait nuire à l'ensemble architectural de la gare et surtout à la lisibilité de l'ensemble de l'ouvrage pour les usagers.

Le projet propose une seule et même identité architecturale claire et lisible et dispense de réaliser un objet pour répondre à une programmation simple dans deux volumes différents, un nouveau et un ancien réhabilité partiellement. Pour les usagers, la gare du Nord comprend essentiellement deux espaces distincts : le volume nouveau, intermodal et d'échanges avec une architecture unique, moderne et la halle historique Hittorff destinée à l'accueil des trains dont la primauté est assurée.

- Assurer les confort pour les usagers :

Les enquêtes clients comme les ateliers de concertation ont clairement mis en évidence les besoins des usagers de bénéficier d'équipements pratiques et confortables, avec une signalétique très adaptée pour une facilité d'information d'accueil et d'accès aux trains ou aux métros. Parmi les confort les plus exigés figurent les qualités acoustiques et thermiques des volumes souvent difficiles à satisfaire en gare par la nature-même des espaces ouverts sur les quais. La halle actuelle n'échappe pas à cette critique, les façades et couvertures entièrement vitrées participant pleinement à la réverbération des bruits ambiants. Dès lors, la durée d'un bruit perçu est prolongée, à contrario de celui perçu dans un volume plus massif avec des matériaux plus absorbants et de facto oblige l'opérateur à renforcer l'intelligibilité des messages d'information émis. De surcroît, la tendance actuelle exprime la nécessité de créer des environnements apaisants pour les espaces publics.

- Distinguer les flux entrant et sortant aux trains, critère de programme :

Parmi les enjeux de fonctionnement structurants et fondamentaux figurent l'amélioration et la requalification de la zone d'accueil transmanche depuis le volume accessible du parvis. Cet aménagement nécessite la réalisation d'un nouveau volume qui ne peut s'inscrire dans la halle existante au risque d'en amoindrir le volume et la perspective et le confort ressenti par les usagers.

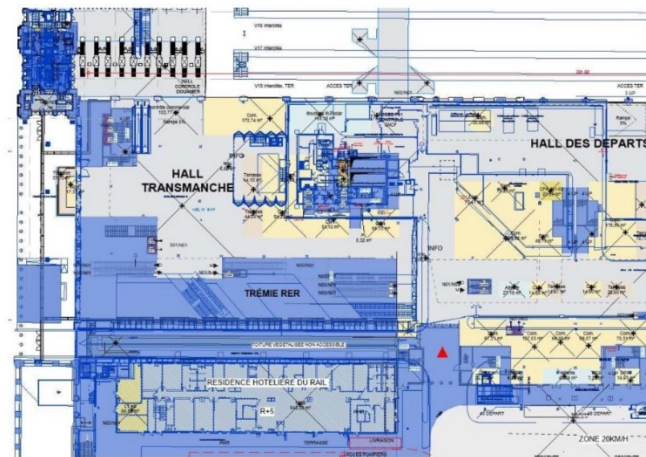


Figure 40 : Emprise du nouveau volume au niveau N01

- répondre aux nouvelles exigences de sécurité dans les espaces publics :

Les réglementations de sûreté concernant les constructions des ERP après les attentats de début du siècle s'appliquent à partir d'octobre 2007 ; elles prévalent aujourd'hui. Les nouvelles préoccupations liées à la sûreté dans les règles de construction obligent à reconsidérer ce qui a été fait au préalable au regard des menaces modernes, notamment depuis 2015 et la vague d'attentats qui sévit depuis en France.

Ainsi, la halle actuelle doit être observée au regard de cette vision contemporaine de la prévention situationnelle et des règles de construction qui s'imposent aujourd'hui :

Pour ce qui concerne les cheminements

La conception des cheminements piétons au sein de la halle est datée et présente des sujets de sûreté en termes d'intervention, de surveillance et d'efficacité des forces de sécurité. Basée sur des espaces larges et ouverts, le plus linéaire possible, cette conception se heurte aux croisements de flux nombreux inhérents aux différents modes de transports juxtaposés. La conjugaison de la linéarité avec les sens de flux croisés crée des espaces de recoins et de stationnement favorisant les mésusages : observations, repérage de victimes par des criminels statiques, occupation passive ou active de réduits ou de niches, etc... La conception permet des actes de prédation à l'égard des usagers au lieu de les limiter.

Au-delà, la largeur des circulations, non rythmée par des points de canalisation des flux, rend tout contrôle extrêmement complexe à mettre en œuvre et livre ainsi l'espace à des pratiques déviantes et criminelles en complexifiant toute intervention de sûreté, quelles que soient les forces concernées. L'importance des moyens humains à déployer pour contrôler des espaces si larges est nécessairement très « anticipable » et évitable par les criminels qui parviennent alors facilement à échapper aux opérations ponctuelles et volumineuses déployées par les forces de l'ordre ou leurs partenaires.

Pour ce qui concerne les compartimentages

L'absence de compartimentage, inhérente à la volonté de fluidité et de transparence maximum recherchée lors de la conception vieille de près de 30 ans, augmente très significativement les risques de propagation d'un espace à l'autre de difficultés éventuelles sur un des espaces. La conception moderne de ces mêmes préoccupations de transparence et de fluidité se traduit aujourd'hui par des structures très différentes avec des compartimentages nombreux qui permettent de limiter les problèmes à des zones circonscrites sans perturber le



fonctionnement des espaces contigus et de limiter les risques liés aux mouvements de foules, objectif atteint dans le projet 2024.

Pour ce qui concerne l'observation et la surveillance

L'ambiance sonore et visuelle créée par les hauteurs des surfaces et l'absence de traitement acoustique, génère un risque majeur lié à la difficulté d'entendre les messages d'alerte qui peuvent être lancés dans cette halle. Là encore, la possibilité d'informer rapidement et efficacement les usagers est un des seuls moyens de limiter les risques de panique et d'écrasement de foule. Le « suraccident » lié à des événements majeurs ou mineurs est un risque fort induit par la structure architecturale et à la conception sonore de cet espace. Les matériaux utilisés génèrent également un volume sonore de transit très important qui gêne encore l'audibilité des messages diffusés par la gare.

Les risques de sûreté publique sont déjà très présents à la gare du Nord, de l'occupation passive ou agressive d'espaces aux vols et agressions, jusqu'aux phénomènes plus graves de crime organisé, d'émeutes urbaines voire de menaces terroristes majeures. La conception des espaces de la halle actuelle n'a évidemment pas été réalisée dans une période où la conscience de ces risques était aussi prégnante qu'aujourd'hui et n'a que faiblement répondu à ces problématiques.

Pour autant, les besoins auxquels cette conception répondait ont aggravé un certain nombre de risques (occupations, prédatons, maîtrise criminelle des espaces) et surtout de conséquences en cas d'occurrence d'un événement majeur : « suraccident, survictimisation », extrêmes difficultés d'intervention pour les forces de l'ordre, risques majeurs liés aux mouvements de foules, propagation des menaces entre tous les espaces de la gare sont autant de caractéristiques structurelles de la halle dans son état actuel.

La SA Gare du Nord 2024 a tenu à apporter des observations complémentaires à la contribution de Jean-Marie Duthilleul (cf. **Annexe 12 – Observations complémentaires de la SA Gare du Nord 2024 sur la note de JMD**).

### **5.4.5. Avis de la commission d'enquête**

La commission apprécie que le projet remette en valeur la halle Hittorff notamment par la restitution de la façade intérieure et l'équilibre trouvé en façade avec le nouveau hall des départs. 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.

La création de dispositifs d'accès aux quais par des passerelles faisait partie du schéma directeur indicatif fourni aux candidats dans le cadre de la consultation lancée par SNCF Gares & Connexions. Ce schéma directeur indicatif a été présenté à l'ensemble des parties prenantes publiques au projet (dans le cadre du comité de coordination partenarial) et il a fait l'objet de la concertation publique de juin et juillet 2017.

Diverses options ont été étudiées et la solution des passerelles est apparue comme la plus pertinente, compte tenu des critères à respecter. Leur insertion dans la gare historique (solutions architecturales et techniques) a été étudiée en étroite relation avec l'architecte des bâtiments de France et le conservateur des monuments historiques afin d'en minimiser l'impact visuel. Il en est de même pour la machinerie des ascenseurs associés aux passerelles.

La commission d'enquête prend acte des arguments développés par SA Gare du Nord 2024 pour limiter l'impact visuel des passerelles et de la machinerie des ascenseurs associés.

La commission d'enquête note que la halle du Transilien est inadaptée à l'augmentation des flux attendus et aux performances énergétiques. De plus, son démontage permet une remise en valeur de la façade Est. La commission d'enquête note l'engagement du maître d'ouvrage sur les possibilités de son transfert vers un autre site.

## 5.5. Thème : travaux

### 5.5.1. Synthèse des éléments du dossier

Les travaux, tels que décrits dans la partie 2 de l'étude d'impact, impliquent les interventions suivantes sur les constructions existantes :

- l'extension de la dalle routière à l'Est et au Nord, au-dessus des voies du terminal Transilien, et la création de deux monte-charges en liaison avec le tunnel d'avitaillement.
- Le réaménagement de la gare routière en ecostation bus à l'Est.
- Le réaménagement de la trémie d'accès au RER de l'angle Sud-Est, pour renforcer les liaisons d'intermodalités entre les différents modes de transports (métros, RER, trains, bus, taxis et vélos). Le démontage et le remontage sur un autre site de la petite halle historique de 1877 et de la halle contemporaine de 2001.
- La déconstruction de la passerelle d'accès au terminal Transmanche, pour restituer la façade intérieure de Halle Hittorff dans sa version d'origine.
- La déconstruction-reconstruction des bâtiments situés 110 bis et 112 rue de Maubeuge, pour requalifier la rue de Maubeuge. Le projet propose la création d'un ensemble d'immeubles contemporains, en vis-à-vis du futur hôpital Lariboisière.
- La construction d'un Equipement Logistique Urbain et d'une plateforme des déchets.
- l'adaptation de la Résidence Hôtelière du Rail (RHR) pour répondre aux exigences de sécurité Incendie.

Le démarrage prévisionnel des travaux est envisagé en octobre 2019 et la livraison du projet pour fin mars 2024, soit une durée totale de travaux d'environ 4 ans.

Les démolitions vont générer 885 mouvements de poids-lourds qui emprunteront la rue du Faubourg Saint-Denis, la rue Ambroise Paré ainsi que la voie logistique interne débouchant sur le boulevard de la Chapelle.

L'extension de la dalle de la gare routière qui accueillera le terminal départ ainsi que les passerelles nécessiteront des interventions sur les quais notamment pour les fondations sur micro-pieux.

La réalisation de l'ecostation bus, obligera de déporter momentanément des arrêts des lignes de bus desservant la gare sur la rue du Faubourg Saint-Denis.

Les installations de chantiers sont prévues au niveau de la rue Maubeuge et dans les emprises SNCF en accédant par le boulevard de la Chapelle.

La concomitance des travaux de la gare du Nord avec ceux de l'hôpital Lariboisière et ceux sur l'espace public, notamment ceux liés au PUP, nécessitent une coordination. Cette mission a été confiée à un prestataire indépendant.

Afin de réduire les nuisances durant les travaux, notamment le nombre de camions de béton, il a été annoncé en réunion publique que le maximum de travaux seraient réalisés par voie sèche.

Des dispositifs de surveillance des pollutions liées aux chantiers seront mis en place : mesures acoustiques, mesures de la qualité de l'air.

## 5.5.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

Les principales contributions concernent les inquiétudes ou les nuisances liées aux travaux

- *« Présence d'amiante dans la dalle des bus »*
- *« Risque d'affecter de manière importante les commerces de la rue »*
- *« Quels sont les travaux qui vont être faits aux niveaux des sorties LIGNE 4, 5 et RER E »*
- *« Les allers et retours des camions vont aussi créer des nuisances : bruit, pollution, vibrations, ... qui vont impacter ces mêmes riverains. »*
- *« Le renforcement des fondations et la construction d'un énorme bâtiment de 25 à 30 m de haut vont générer des quantités considérables d'émissions de GES et de pollutions de tous types. »*
- *« Le chantier ne doit pas faire passer les camions des travaux par cette rue, la voie ferrée est le seul moyen alternatif à cela »*

Quelques contributions émettent des souhaits ou font des propositions :

- *« Recours à des entreprises d'insertion pour la réalisation des travaux »*
- *« Il faut que ce chantier profite des techniques de génie civil qui évoluent et se perfectionnent en permanence. C'est peut-être l'occasion d'expérimenter des nouvelles techniques »*
- *« La durée et les modalités des travaux doivent être optimisés »*
- *« Le chantier de la future gare de Champigny dispose d'un système qu'ils ont là-bas et qui permet aux gens d'être informés plusieurs jours à l'avance des nuisances sonores qui seront générées par le chantier. Ils appellent ça la météo des chantiers »*
- *« Utiliser un revêtement au sol spécial anti-bruit pour la voie logistique »*
- *Concernant les travaux de nuit, les avis sont partagés entre les usagers pour lesquels il est mieux de ne pas créer de gêne au trafic des trains et les riverains pour lesquels ces travaux vont créer des nuisances, notamment nocturnes, difficiles à supporter :*
- *« Il n'est pas imaginable de faire des travaux de nuit (bruit, poussière) »*
- *« Faire [des travaux] de nuit et il n'y aurait pas d'impact sur les voyageurs »*
- *« Un phasage des travaux permettant de maintenir le fonctionnement de la gare »*

### 5.5.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

#### 5.5.3.1. Valorisation des déchets

- **49**-Quelles parts des éléments démontés seront réemployés dans le projet ?
- **50**-Indiquer les espaces de réemploi de ces éléments sur site et fournir les extraits, traitant de ce sujet, du cahier des charges des entreprises en charge de réaliser les travaux.
- **51**-Indiquer précisément les lieux de réemploi hors site, notamment pour le remontage de la halle Polonceau ainsi que la halle de la gare Transilien.

#### 5.5.3.2. Travaux

- **52**-Indiquer précisément les lieux de renforcements des fondations ainsi que la gêne aux usagers que génèrent leur réalisation et l'exploitation ultérieure des espaces.
- **53**-Expliquer précisément la construction par voie sèche et quels avantages et inconvénients en découlent pour les usagers et les riverains.
- **54**-La présence d'amiante est-elle effective, dans la dalle ou ailleurs ? Quelle incidence sur la réalisation des travaux et leur planning ?
- **55**-Indiquer précisément les espaces prévus pour les installations de chantier ainsi que pour les installations déportées, les autorisations préalables à obtenir et la gêne éventuelle aux riverains et aux usagers.
- **56**-Préciser les modalités pratiques d'organisation de la circulation des camions.
- **57**-Préciser les dispositions prises pour l'utilisation des voies ferrées dans le cadre des travaux.
- **58**-Quels dispositifs anti-bruit et anti-poussière ont été pris, surtout pour les travaux de nuit ?
- **59**-Quels dispositifs dynamiques et interactifs d'information des riverains et des usagers sont prévus ?
- **60**-Quelles sont les dispositions contractuelles et techniques pour garantir le respect des délais, aussi bien pour la SA Gare du Nord 2024 que pour les entreprises réalisant les travaux ?
- **61**-Fournir les extraits, traitant des clauses d'insertion sociale, du cahier des charges des entreprises en charge de réaliser les travaux.
- **62**-Indiquer l'état d'avancement des procédures de consultation des entreprises.

## 5.5.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage

### 5.5.4.1. Valorisation des déchets

#### 5.5.4.1.1. Part des éléments démontés réemployés dans le projet

##### **49-Quelles parts des éléments démontés seront réemployés dans le projet ?**

Un diagnostic ressources, permettant d'identifier les éléments réutilisables des parties rénovées, a été réalisé en amont du projet. Il identifie clairement des éléments réemployables sur site et des éléments réemployables hors site. (cf. Annexe 13 - Diagnostic Ressources des matériaux).

#### 5.5.4.1.2. Espaces de réemploi sur site

##### **50-Indiquer les espaces de réemploi de ces éléments sur site et fournir les extraits, traitant de ce sujet, du cahier des charges des entreprises en charge de réaliser les travaux.**

La part des éléments réemployables sur site est identifiée dans l'annexe. La part qui sera réemployée sur site est actuellement en cours d'étude.

(cf. Annexe 13 - Diagnostic Ressources des matériaux)

#### 5.5.4.1.3. Espaces de réemploi hors site

##### **51-Indiquer précisément les lieux de réemploi hors site, notamment pour le remontage de la halle Polonceau ainsi que la halle de la gare Transilien.**

La totalité des éléments identifiés comme réemployables hors site sera dirigé vers des plateformes de réemploi spécialisé qui assureront la revente après les avoir, le cas échéant, remis en état.

Le cahier des charges des entreprises prévoit le respect du diagnostic relatif aux matériaux réemployables et le démontage des éléments pour leur remise en plate-forme.

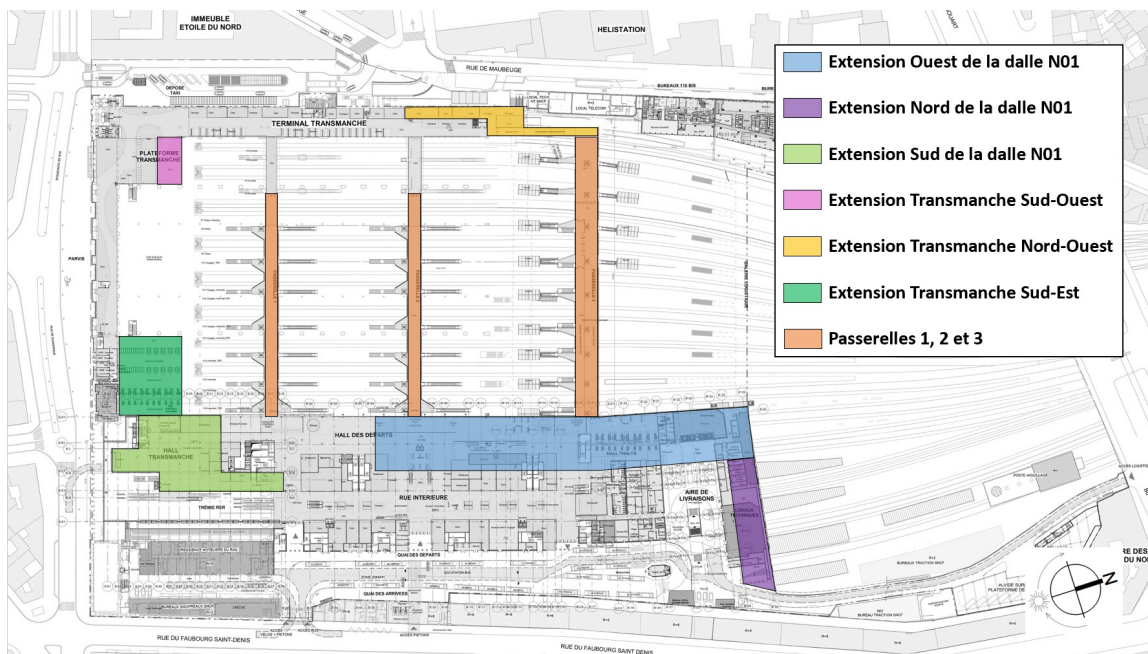
Une étude de faisabilité a également été engagée par SNCF Gares & Connexions pour identifier les conditions de démontage et de remontage de la halle Polonceau et de la halle Transilien. Cette étude a été transmise à la SA Gare du Nord 2024 afin qu'elle puisse indiquer aux entreprises de déconstruction les dispositions à prendre en vue du démontage et du stockage de ces éléments. À titre exploratoire, SNCF Gares & Connexions a engagé dans cette étude, une étude sommaire pour apprécier les possibilités de relocalisation de ces ouvrages dans les emprises SNCF situées à Paris ou en Ile de France.

### 5.5.4.2. Travaux

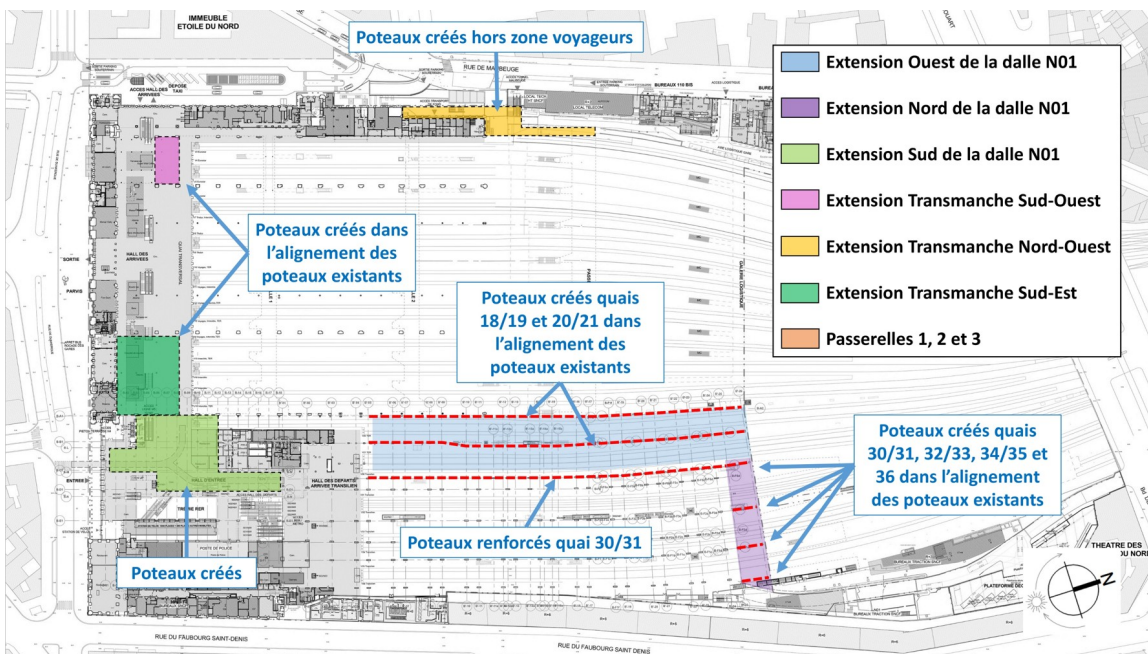
#### 5.5.4.2.1. Localisation des secteurs de renforcement des fondations

##### **52-Indiquer précisément les lieux de renforcements des fondations ainsi que la gêne aux usagers que génèrent leur réalisation et l'exploitation ultérieure des espaces.**

Les plans suivants indiquent précisément les lieux de renforcement des fondations :



PLAN N01 DE LA GARE FUTURE - REPERAGE INTERVENTIONS STRUCTURELLES



PLAN N00 DE LA GARE FUTURE - REPERAGE INTERVENTIONS STRUCTURELLES

Figure 41 : Repérage des interventions structurelles aux N00 et N01



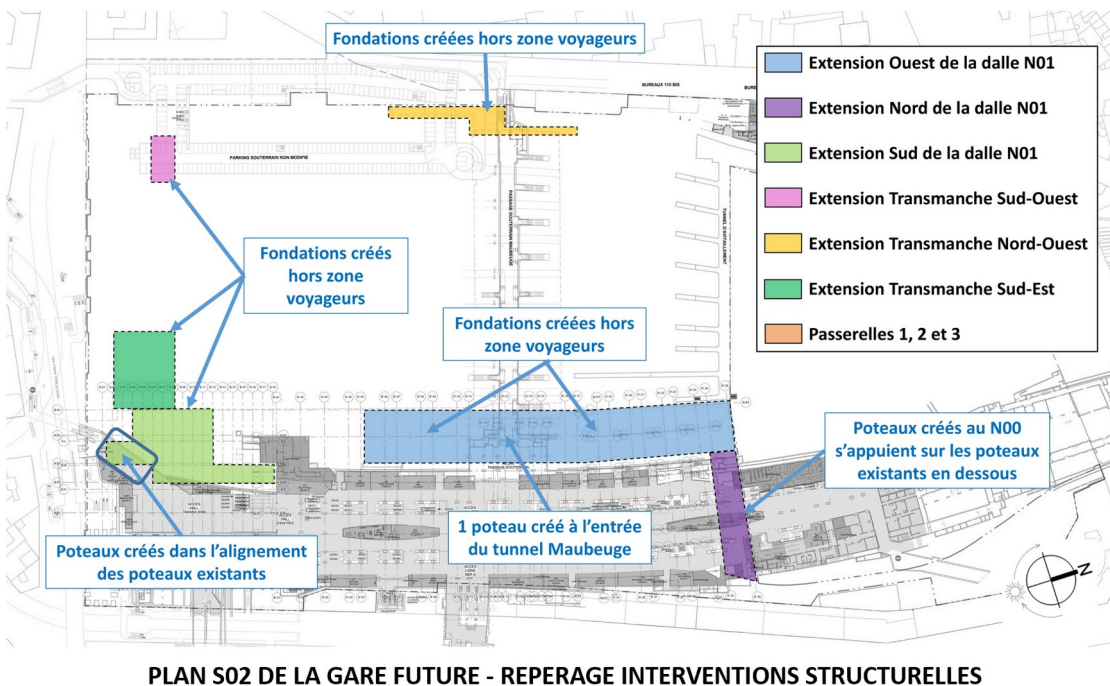
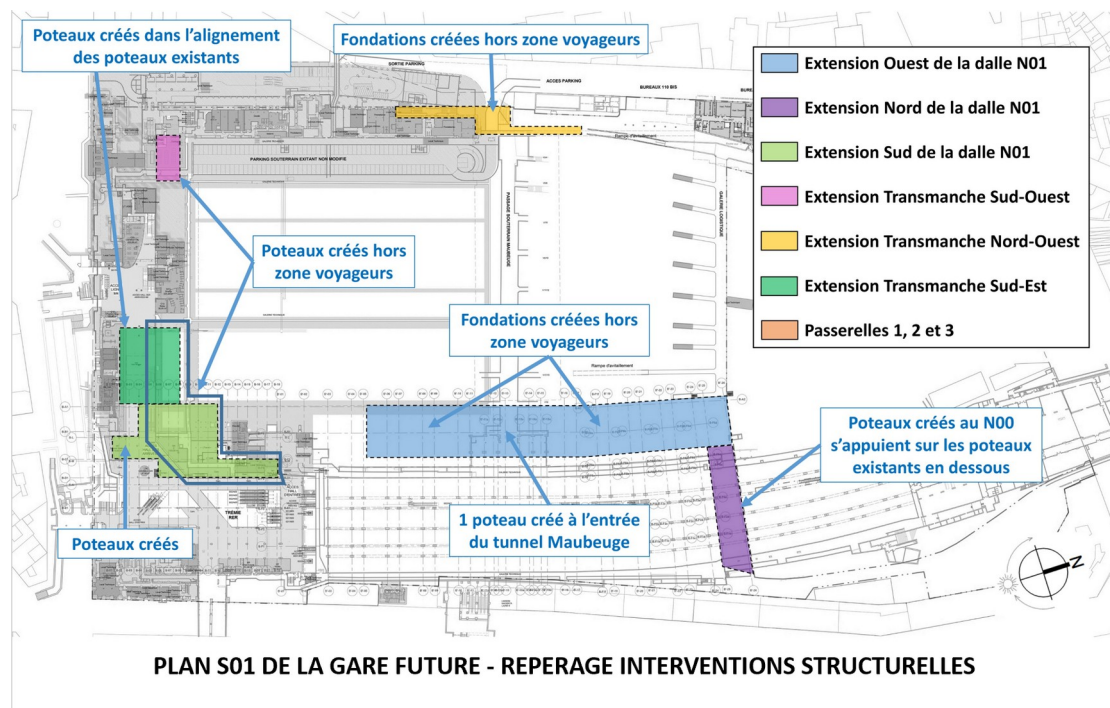


Figure 42 : Repérage des interventions structurelles aux S01 et S02

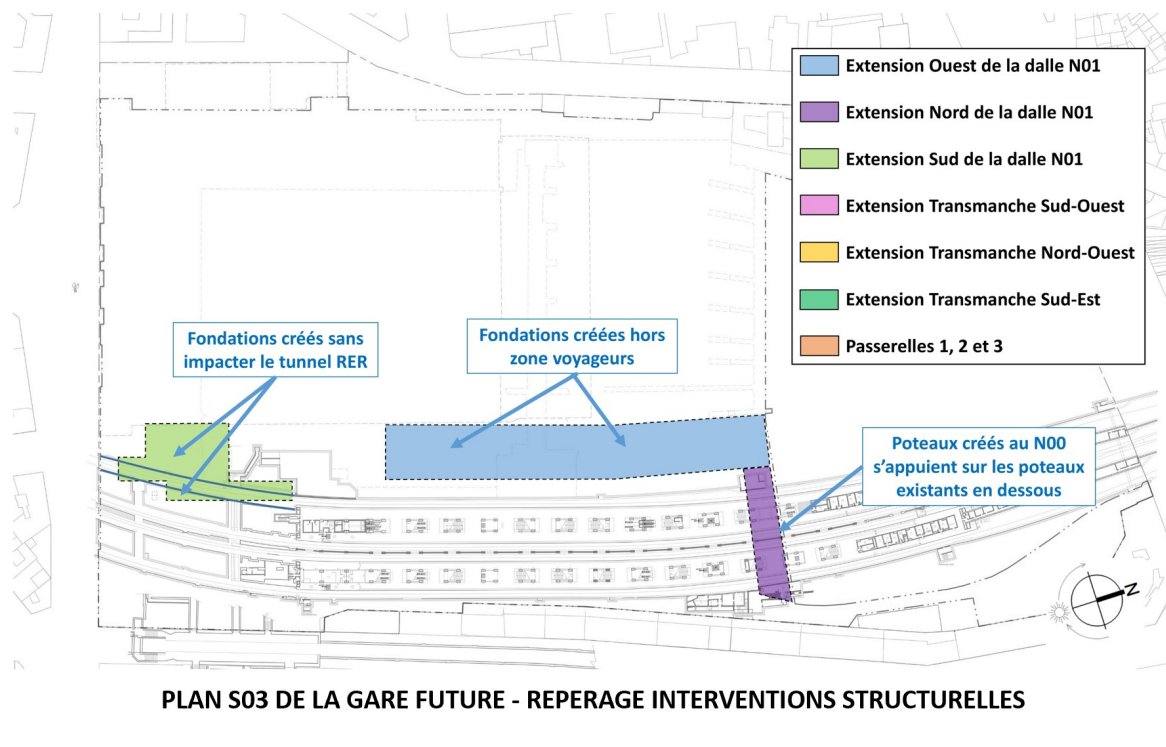


Figure 43 : Repérage des interventions structurelles au S03

### Gestion des travaux dans les espaces souterrains

De par sa nature, le projet nécessite des interventions sur les structures existantes de la gare. En effet, les nouvelles structures créées s'appuient sur la structure existante (poutres, poteaux, fondations). Il est donc nécessaire de la renforcer ou de créer de nouveaux éléments structurels. Ces travaux se déroulent en particulier au sein des niveaux souterrains de la gare, lieux d'échanges entre les différents modes ferrés (métros, RER et Transilien).

Depuis la conception jusqu'à la mise au point des méthodologies des entreprises, une attention particulière a été portée à limiter l'impact de ces interventions. Cela concerne à la fois :

- La phase travaux : éviter que les travaux, en particulier les emprises chantier, viennent gêner le fonctionnement de la gare souterraine et notamment l'écoulement des flux ;
- La phase exploitation : éviter que les renforcements ou les structures créées viennent constituer des obstacles aux cheminements.

Pour ce faire, le parti pris dans la conception a été d'éviter autant que possible d'implanter les nouvelles structures dans les zones de circulation. Ainsi les travaux sont concentrés dans les zones de commerces ou les locaux d'exploitation (locaux techniques, locaux sociaux, billetteries, etc.).

NB : les coûts induits par ce parti-pris (coût d'éviction des commerces, modification ou relogement des locaux d'exploitation pour maintenir le même niveau de service) sont intégrés au projet

Ces travaux nécessitent cependant des emprises, même limitées dans les zones de circulation. Afin de s'assurer que les zones de travaux ne viennent pas gêner l'écoulement des flux, chaque

phase de travaux fait l'objet d'une analyse particulière sur ce point précis. Cette analyse s'appuie sur une étude de flux permettant de s'assurer de l'acceptabilité des travaux sur le fonctionnement des circulations à la fois dans la zone concernée et globalement dans toute la gare (pour éviter les effets collatéraux). Cette analyse conduira parfois à revoir l'ordonnancement des travaux.

Le contrat de concession prévoit une validation expresse de cette analyse par l'autorité concédante, SNCF Gares & Connexions, avant tout démarrage d'une nouvelle phase de chantier.

Ces analyses sont actuellement en cours dans le cadre de la réalisation par les entreprises des phasages et méthodologies de réalisation. La zone de l'angle Sud-Est, et en particulier la zone d'accès au métro 4 au niveau -2, dont les études sont encore en cours, peut cependant être citée en exemple.

NB : les planches ci-dessous sont montrées à titre indicatif et sont encore en cours de mise au point

Afin de maintenir une largeur de passage suffisante, les travaux sont réalisés selon le phasage suivant (chaque phase étant vérifiée par une étude de flux)

**Phase 0** : Structures créées ou renforcées dans la zone, localisées au sein des commerces ou des locaux d'exploitation existants ou en limite de circulation

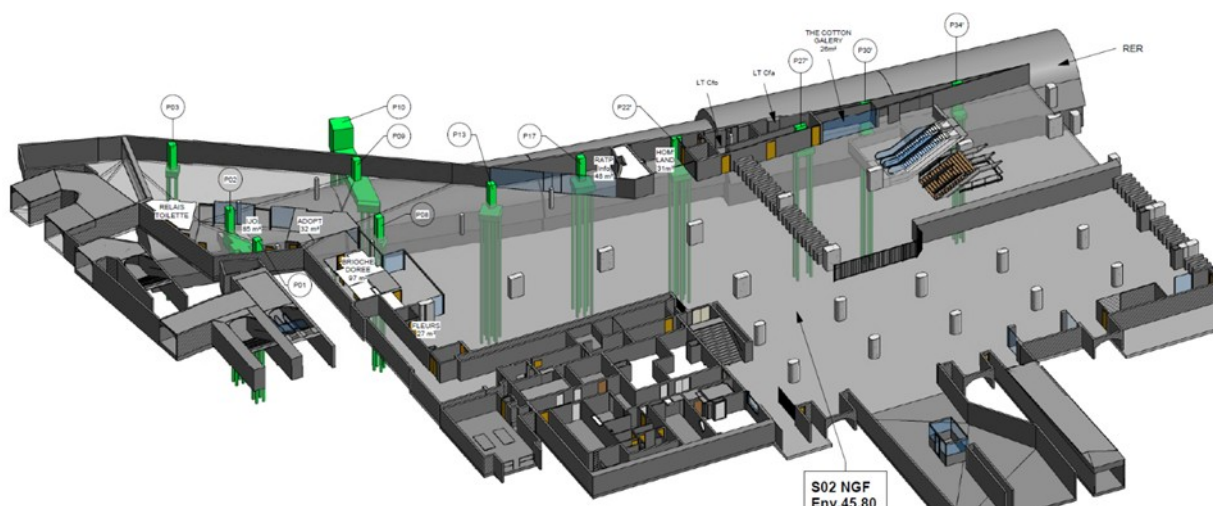


Figure 44 : Phase 0 - Localisation des structures créées ou renforcées dans la zone Sud-Est (accès au métro 4 au niveau -2)



### Phase 1 : Démolition des locaux situés au Sud-Est de la circulation

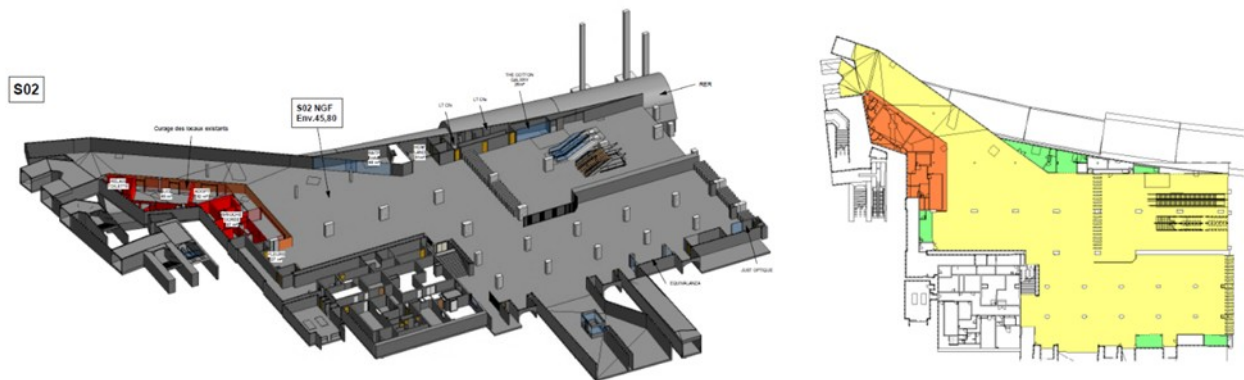


Figure 45 : Phase 1 - Localisation des locaux démolis situés au Sud-Est de la circulation

### Phase 2 : Travaux de génie civil au Nord-Ouest de la circulation, la zone au Sud-Est étant utilisée pour maintenir un passage suffisant

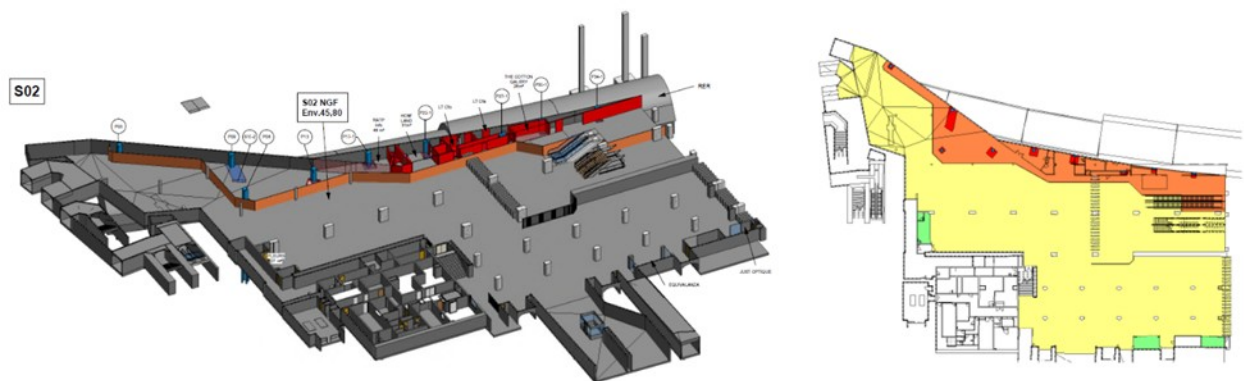


Figure 46 : Phase 2 - Localisation de la zone de travaux de génie civil et de la zone de circulation maintenue

### Phase 3 : travaux de génie civil au Sud-Est de la circulation

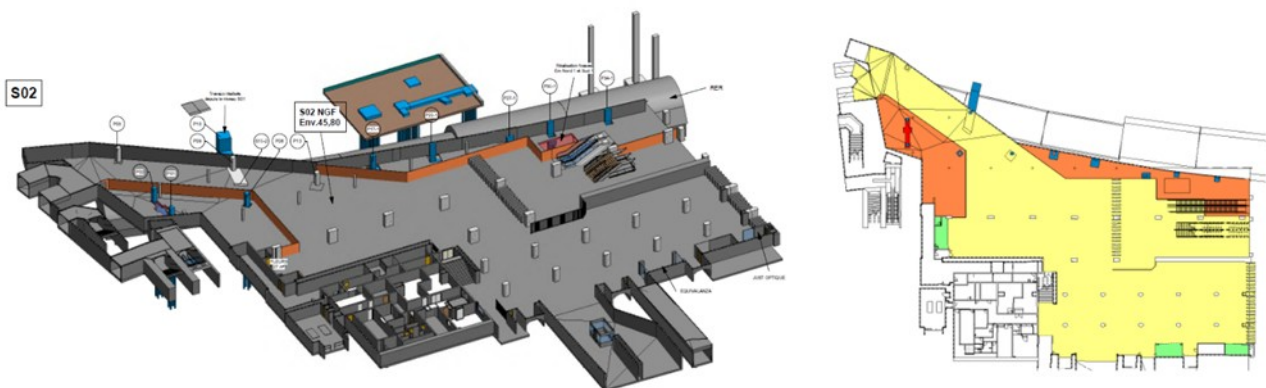


Figure 47 : Phase 3 - Localisation des travaux de génie civil au Sud-Est de la zone de circulation

## Phase finale : reconstitution des locaux

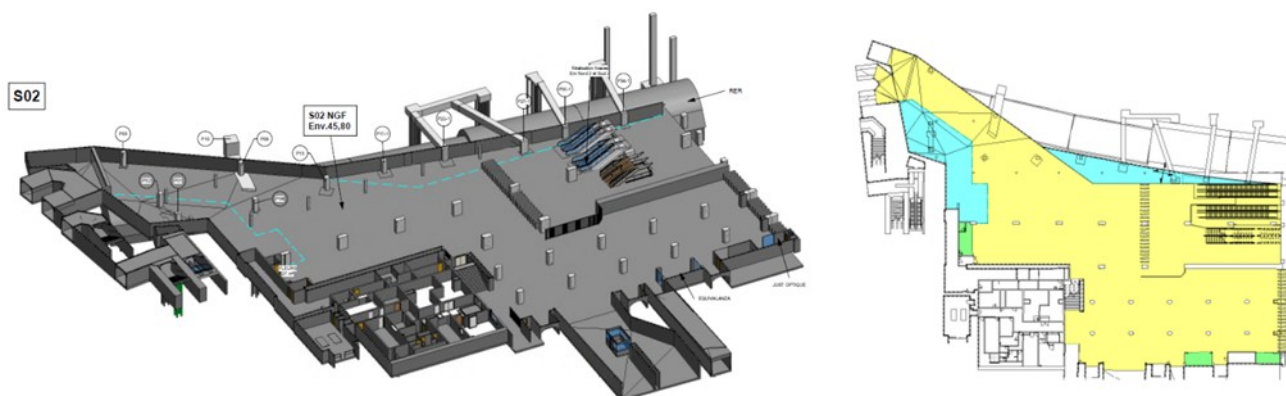


Figure 48 : Phase finale - Localisation des travaux de reconstitution des locaux

Enfin, afin de faciliter les circulations des voyageurs pendant les phases de travaux, un effort particulier sera porté à la signalétique fixe. Des outils de guidage digitaux sont aussi à l'étude. En outre, une présence humaine (type gilets rouges/personnel de régulation) sera prévue lors des changements de phase pour guider au mieux les usagers, qu'il s'agisse des voyageurs du quotidien (qui devront s'approprier des éventuelles évolutions de parcours) ou des visiteurs occasionnels.

### 5.5.4.2.2. Avantages et inconvénients de la construction par voie sèche

**53-Expliquer précisément la construction par voie sèche et quels avantages et inconvénients en découlent pour les usagers et les riverains.**

La principale différence entre la filière classique, dite filière humide, et la filière sèche concerne l'utilisation d'eau. En effet si la filière humide utilise principalement du béton et du ciment, sous forme de parpaing ou coulé en remplissage associé à du métal (armatures du béton armé), la filière sèche utilise principalement 3 matériaux : le bois, le plâtre et l'acier. La filière sèche évite ainsi l'étape délicate du séchage, souvent responsable de mal façons et qui peut engendrer des dégâts si elle n'est pas correctement respectée. Ainsi, la filière sèche consomme beaucoup moins d'énergie et d'eau à chantier de taille équivalente.

Une autre différence majeure entre la construction humide et la construction sèche est la préfabrication en usine. En effet, avec la construction sèche, tous les éléments constitutifs de la construction sont fabriqués à l'avance et n'ont plus qu'à être assemblés sur le chantier. Les systèmes constructifs utilisés permettent ainsi d'éviter l'utilisation de colle ou de ciment. Seul le transport est à prévoir, mais il reste moins énergivore puisque proportionnellement, un bâtiment en construction sèche est 5 fois moins lourd qu'une construction humide.

Les avantages de la construction sèche sont nombreux et recouvrent plusieurs domaines :

- Respect de l'environnement : en raison de sa faible consommation en eau, le chantier en construction sèche est toujours plus respectueux de l'environnement qu'un chantier classique ;

- Rapidité et économie : la préfabrication permet de mieux maîtriser le planning du chantier. En effet, une fois que tous les éléments constitutifs sont produits en usine, il reste seulement à gérer le transport et l'assemblage sur place sans avoir à se soucier des conditions climatiques. La durée de chantier est donc raccourcie. Concernant les engins, il n'est pas nécessaire d'en avoir beaucoup et ce sont généralement des petites machines.
- Économe en place : optimisation des emprises de chantier, absence d'installations lourdes (ex : centrale à béton pour la filière humide), optimisation des phasages travaux (permet des interventions simultanées dans le temps et l'espace des autres lots).

La construction sèche offre un chantier propre et est source d'une très faible quantité de déchet.

Pour les riverains et les usagers :

- Elle nécessite moins de place au sol ce qui permet de contenir les emprises de chantier au sein de la parcelle SNCF, et de ne pas impacter l'espace public par des occupations de chantier ;
- Elle émet peu, voire pas, de poussières ;
- Elle nécessite moins de camions (moins de volume de matériaux). En outre, en l'absence d'une centrale à béton sur site (implantation impossible en termes de place et de nuisances pour les tiers), les livraisons de béton (« toupies »), pour la filière humide, qui auraient dû se faire en continu se prêtent moins aux dispositifs d'aires déportées. La construction sèche permet d'optimiser et de programmer les livraisons : convois plus gros, programmation sur des créneaux précis, etc.
- Elle émet moins de nuisances sonores. De plus, celles-ci durent moins longtemps.

La filière humide sera peu utilisée, les seuls ouvrages réalisés en filière humide seront :

- Les fondations des poteaux créés (injections pour renfort de terrain, pieux, micropieux, semelles, etc.) qui utilisent du béton ou du coulis
- Les poteaux dans les niveaux souterrains et au niveau 0 réalisés en béton armé. Ces poteaux créés ou renforcés supportent les structures créées (nouveau bâtiment et passerelles)
- Le remplissage en béton des planchers collaborant (structure de plancher « mixte » composée d'un bac acier rempli de béton). Cette technique sera utilisée pour tous les planchers créés.

L'ensemble des autres éléments structurels (poteaux et poutres dans les étages supérieurs charpentes, passerelles, toitures, façades, etc.) sera réalisé en métal ou en bois.

#### 5.5.4.2.3. Présence d'amiante et incidence sur les travaux

**54-La présence d'amiante est-elle effective, dans la dalle ou ailleurs ? Quelle incidence sur la réalisation des travaux et leur planning ?**

La présence d'amiante sur le site est très limitée. En effet, sur la base des diagnostics réalisés, les matériaux amiantés sont l'enrobé de la partie ouest des voiries de la gare routière et une



canalisation en fibrociment d'une longueur de 5 m située dans un local technique concerné par les travaux (figure suivante).

Les interventions sur matériaux amiantés sont :

- Dépose de l'enrobé amianté de la partie Ouest des voiries de la gare routière : ces travaux en cours sont réalisés par SNCF Gares & Connexions et s'achèveront mi-février 2020 ;
- Dépose d'une canalisation amiantée : intervention marginale intégrée au planning.

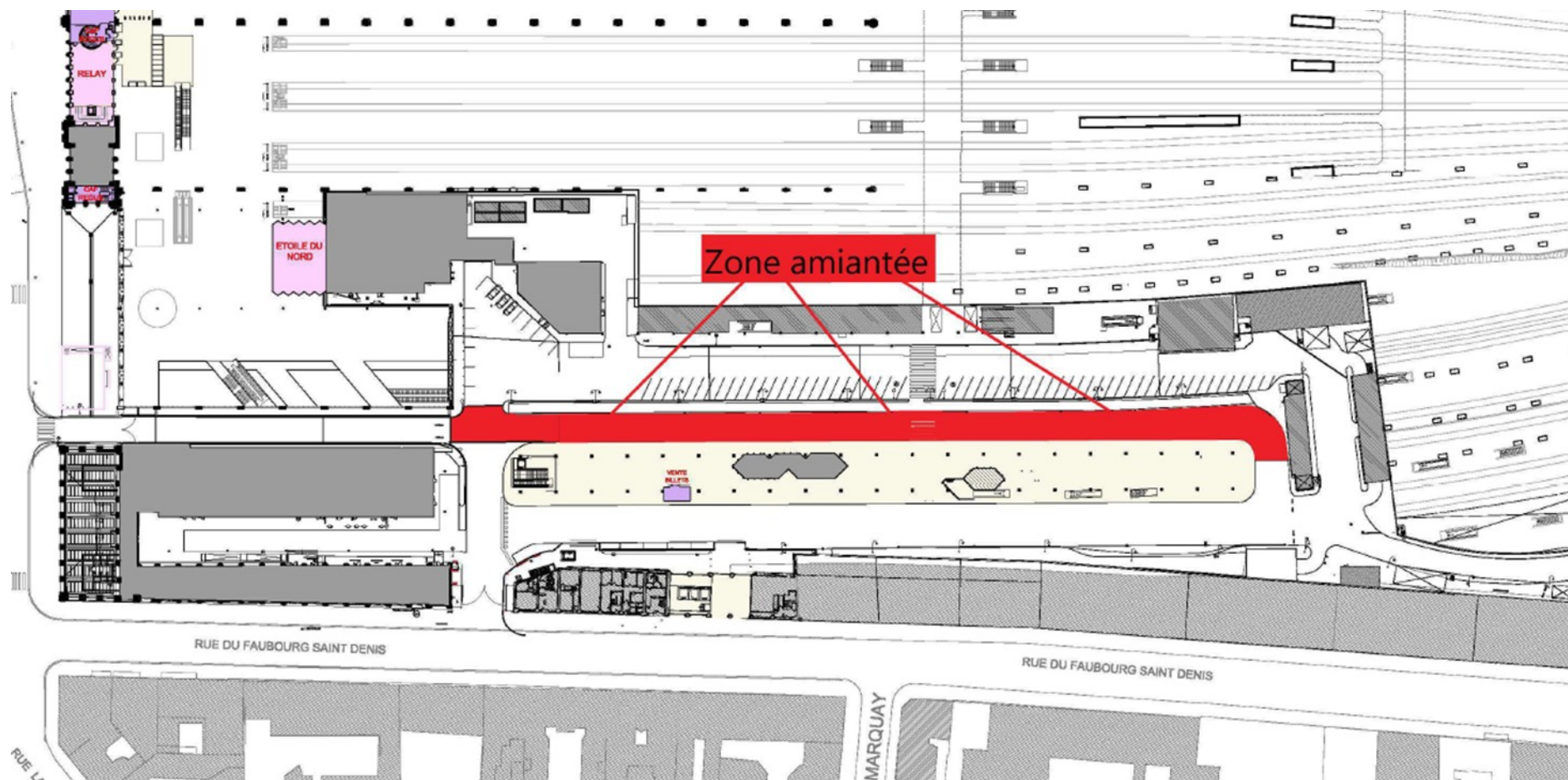


Figure 49 : Localisation des zones amiantées

#### 5.5.4.2.4. Localisation des installations de chantier et autorisations préalables

**55-Indiquer précisément les espaces prévus pour les installations de chantier ainsi que pour les installations déportées, les autorisations préalables à obtenir et la gêne éventuelle aux riverains et aux usagers ?**

##### Les bases de vie et les nuisances pour les riverains

Le plan général synthétique des installations de chantier est présenté ci-dessous :

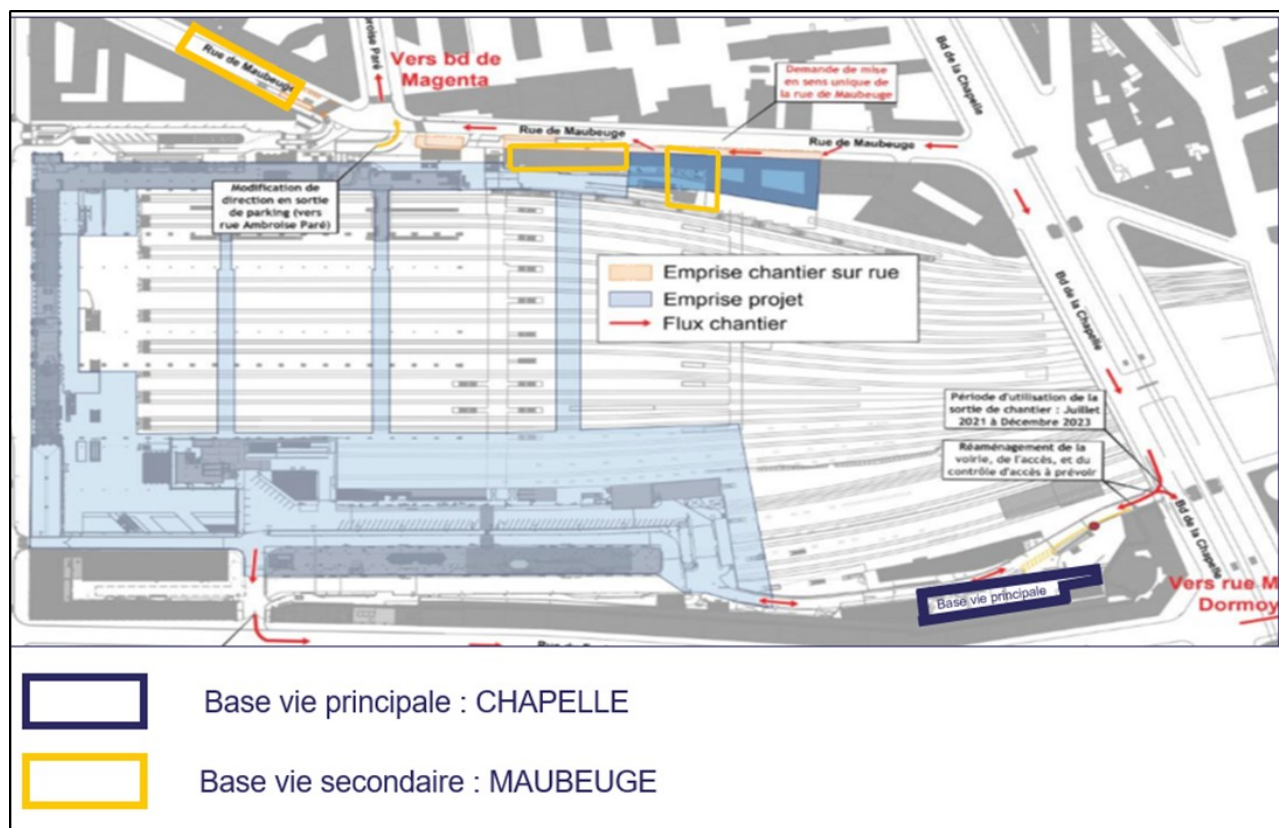


Figure 50 : Plan des installations de chantier

Afin de limiter l'impact de travaux sur l'espace public, la base vie principale du projet est située à l'Est du faisceau de voies dans les emprises SNCF (derrière le théâtre des Bouffes du Nord). La figure suivante présente une vue en coupe de la base vie principale « Chapelle ».

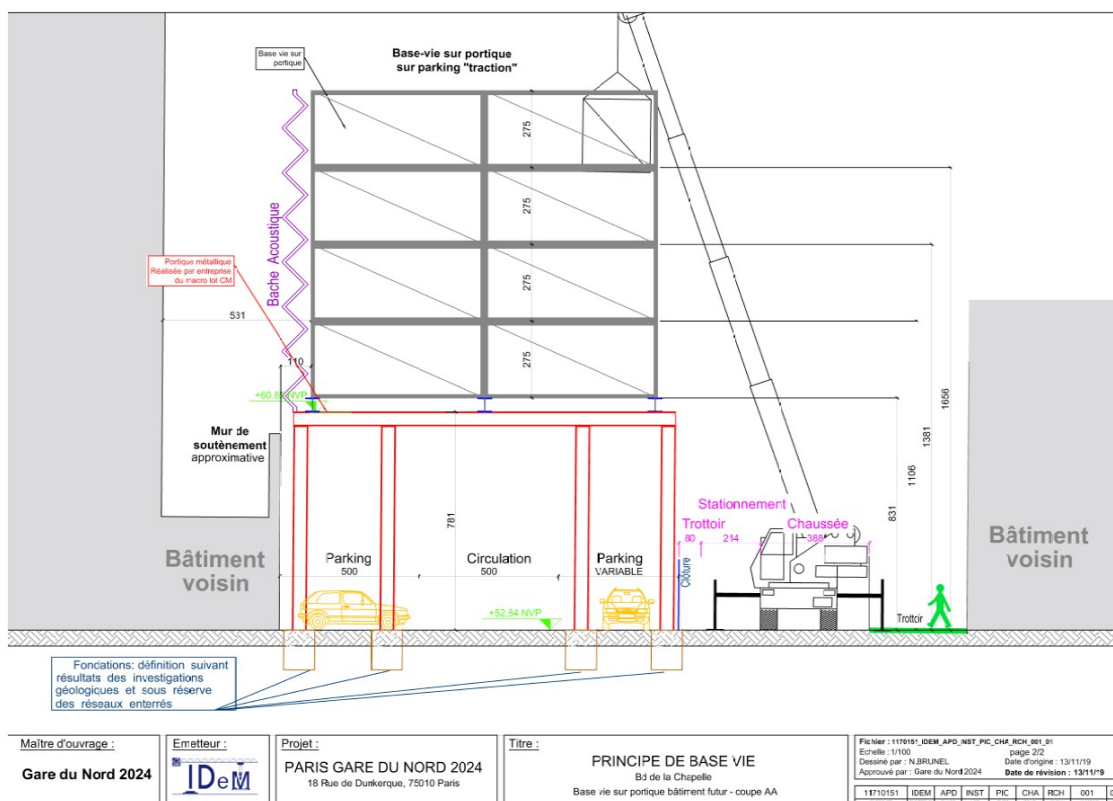


Figure 51 : Vue en coupe de la base vie principale (Chapelle)

L'implantation de ces bungalows, en particulier vis-à-vis du bâtiment voisin le plus proche, sera réalisée conformément aux règlements d'urbanisme, notamment en termes de conservation de l'ensoleillement. Afin de limiter la gêne visuelle (co-visibilité), la localisation des activités présentant la plus faible amplitude horaire (comme les réfectoires) sera privilégiée du côté des habitations. Pour éviter toute gêne sonore, les locaux, climatisés, garderont leurs fenêtres fermées.

Une base vie secondaire sera positionnée à l'Ouest, au niveau de la rue de Maubeuge comme indiqué au dossier de PC (cf. Annexe 9 - de l'étude d'impact). En effet, les travaux sur le Transmanche nécessitent une base vie à proximité, conformément au Code du Travail, et aux recommandations de la CRAMIF (Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Île de France) et de l'INRS (Institut National du Risque Sanitaire).



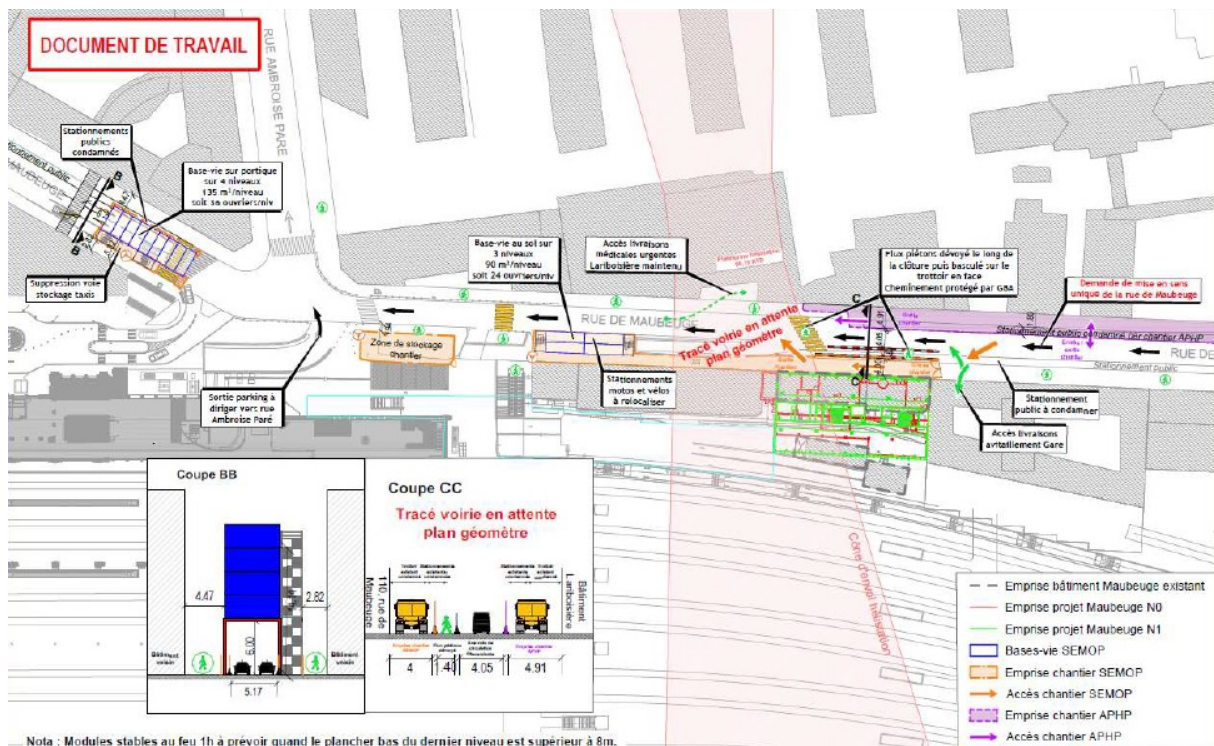


Figure 52 : Plan de localisation de la base vie secondaire

Cette implantation ne génère que très peu de nuisances pour les riverains et usagers car :

3. les mêmes prescriptions que celles prévues pour la base vie Chapelle, précisées ci-dessus, seront appliquées ;
4. l'impact sur l'espace public est limité et a été étudié pour que les cheminements routiers et piétons soient maintenus à tout moment sur la rue de Maubeuge.

Afin de rationaliser l'usage de l'espace pour les cantonnements de l'ensemble des chantiers du site de la gare du Nord, il a été décidé d'inclure dans ces bases vies, les équipes des travaux de Gares & Connexions sur la gare du Nord, ainsi que celles des travaux des preneurs des locaux d'activité créés par le projet StatioNord.

Par ailleurs, ces bases vies seront gérées par une unique entreprise (lot 0), en charge des installations de chantier, afin de respecter un haut niveau d'exigence de gestion de chantier et de services rendus aux entreprises. Ainsi, le lot 0 est en charge de :

- l'installation, l'entretien, le nettoyage et la maintenance des bungalows (aux standards CRAMIF et INRS) ;
- la pose, l'entretien et le nettoyage des clôtures et voies (dissociation et protection des flux piétons et engins) ;
- l'aménagement et le nettoyage des espaces (zones de stockage, etc.) ;
- le contrôle d'accès et le gardiennage du chantier (chaque ouvrier sera pourvu d'un badge nominatif) ;
- l'installation et l'entretien des réseaux (eaux usées, eau potable, électricité, télécom) ;
- la gestion des flux camions (voir question 56, Cheminement des camions).

Afin d'intégrer au mieux le chantier et de réduire la pollution visuelle pour les riverains, ces installations de chantier respecteront une charte chantier exemplaire qui comprend notamment les préconisations suivantes :

- des clôtures et bungalows de chantier conformes à la charte graphique ou intégrés à l'environnement ;
- des ouvertures en grillage ou barrière de chantier, placées à des endroits pertinents pour permettre aux riverains d'observer l'avancement du chantier depuis l'extérieur ;
- des éclairages orientés vers le sol, à puissance limitée et asservis à une horloge afin de garantir leur extinction pendant les horaires de fermeture du chantier ;
- une signalétique claire et distincte ;
- le maintien des entrées et accès au chantier, des clôtures et des bungalows dans un état de propreté impeccable, nettoyés de tous tags.

L'ensemble de ces exigences seront inscrites dans les contrats des entreprises et leur respect sera contrôlé par la maîtrise d'œuvre et le pilote de chantier. Des pénalités seront appliquées en cas d'infraction. Afin de s'assurer que chaque intervenant du chantier soit sensibilisé, ces thématiques seront détaillées dans le livret d'accueil du chantier.

### **Les installations déportées**

Les installations déportées concernent (i) les aires d'attente déportées des camions et (ii) la plateforme logistique de chantier déportée. Le principe des aires d'attente déportées est décrit au point b de la question suivante et celui de la plateforme logistique au point e la question suivante.

Leur localisation est en cours de définition en lien avec la Ville de Paris et SNCF, au Nord de Paris ou en proche banlieue. Elles seront situées hors des zones urbaines denses et seront facilement accessibles depuis les axes de circulation imposés.

Ces aires génèrent peu de nuisances car elles servent uniquement à stationner des camions qui auront coupé leur moteur. De plus les localisations préférentielles sont des zones industrielles ou des délaissés urbains ou routiers, donc à bonne distance des habitations. Les flux d'arrivée et départ de ces zones sont étudiées pour éviter les rues étroites ou très fréquentées.

Le bilan avantages/inconvénients de ces aires est donc très largement positif puisque que leur utilisation limite considérablement l'impact des flux de camions du chantier sur l'environnement direct de la Gare et ses riverains directs

### **Les autorisations préalables**

Les autorisations nécessaires sont des autorisations d'occupations temporaires de voirie pour :

- l'installation de chantier côté Maubeuge ;
- les arrêts de bus provisoires de la ligne 91 dans la rue de Dunkerque et dans la rue de Saint Quentin ;



- les aires d'attentes déportées des camions. La localisation de ces aires d'attente déportée est en cours de définition en lien avec la Ville de Paris et SNCF, au Nord de Paris ou en proche banlieue. Elles seront localisées hors des zones urbaines denses et seront facilement accessibles depuis les axes de circulation imposés.

#### 5.5.4.2.5. Modalités pratiques d'organisation de la circulation des camions

##### 56-Préciser les modalités pratiques d'organisation de la circulation des camions.

Une attention particulière a été portée à la gestion des camions pendant la phase chantier. Celle-ci repose sur les dispositions suivantes.

#### a) Gestion centralisée (logiciel et équipe d'hommes trafics)

Le lot 0, évoqué au chapitre précédent relatif aux bases vie, a également en charge la gestion centralisée des livraisons.

Il s'agit de la régulation et de la gestion des livraisons programmées par les entreprises intervenant pour les travaux de l'opération. Ce dispositif est mis en œuvre pour organiser (ordonnancer, programmer, piloter) et également assurer un suivi quotidien de la circulation des camions au droit de l'accès, de la sortie et dans l'emprise du chantier y compris aux abords directs et indirects du site.

Véritable régulateur des livraisons, le lot 0 sera garant de l'organisation, du nivellement, et de la régularité des livraisons, notamment pour éviter les congestions et perturbations de trafic routier dans le quartier ou des stationnements de camions sur la voie publique.

La cellule logistique mettra en œuvre un système informatisé de surveillance et d'enregistrement des livraisons qui assurera la collecte hebdomadaire des jours et heures de livraison (15 jours à l'avance), la compilation, la résolution des conflits, etc.

NB : Ce système permettra d'enregistrer, entre autres, le nombre total de livraisons, les modes de transport et les kilomètres parcourus pour toutes les livraisons. Ces données seront transmises aux personnes (MOA, AMO ou MOE) en charge du suivi du bilan carbone du projet.

Le lot 0 assurera le contrôle du respect du dispositif par les entreprises ainsi que l'identification des entreprises contrevenantes auprès des maîtrises d'ouvrages, d'œuvre et pilotes de chantier.

Le lot 0 sera en charge de faire respecter les principes suivants :

- l'utilisation systématique des voiries choisies pour les accès et sorties des véhicules à destination et en partance du chantier ;
- l'interdiction stricte de stationnement des véhicules en dehors des emplacements prévus ;
- le passage systématique des véhicules par l'aire d'attente déportée ;
- le respect du calendrier prévisionnel des livraisons qui sera conçu de manière partenariale et anticipée avec les entreprises.

## **b) Aires d'attente déportées**

Afin d'éviter que le quartier subisse les nuisances liées au stationnement des camions de livraison en attente de leur prise en charge au sein du chantier, un système de livraison en « flux tendu » est mis en place. Il suit le déroulement suivant :

- Réservation à J-15 du créneau de livraison (jour et heure) selon le process prévu ci-dessus ;
- Arrivée du camion le jour J sur l'aire d'attente déportée.
- Contrôle du respect du créneau par l'agent logistique situé sur l'aire d'attente déportée ;
- Feu vert donné au départ du camion vers le chantier lorsqu'un emplacement de stationnement pour le déchargement se libère au sein du chantier ;
- Prise en charge du camion au sein du chantier ;
- Déchargement/chargement réalisé sur une plage préétablie ;
- Départ du camion immédiatement après déchargement/chargement.

NB : les dispositions relatives à la gestion centralisée et aux aires d'attente déportées présentées ci-dessus ont été mises en œuvre sur plusieurs grands chantiers en zone urbaine (ex : Réaménagement des Halles – Paris 1<sup>er</sup>) et ont démontré leur efficacité pour limiter la congestion des rues attenantes par des camions en attente.

## **c) Prise en compte des flux livraisons liés à l'exploitation de la gare**

La gestion des livraisons conduite par le lot 0 intègrera les livraisons de la gare (approvisionnement des commerces, avitaillement des trains, transport de fonds, etc.). Le maintien de ces flux sera assuré notamment via la préservation des accès aux montes-charges. Par ailleurs, un travail de rationalisation des livraisons existantes, conduit en collaboration avec SNCF Gares & Connexions, sera mené afin, notamment, de fiabiliser les circuits et les horaires.

## **d) Principe général d'approvisionnement du chantier par le boulevard de la Chapelle**

Comme indiqué dans le dossier de PC (PC11), les entrées et sorties du chantier se feront essentiellement sur le boulevard de la Chapelle, principalement directement (accès de l'emprise SNCF au 39, Boulevard de la Chapelle) et aussi, mais dans une bien moindre mesure, via la rue de Maubeuge pour l'emprise de chantier à l'Ouest.

Une unique phase nécessite quelques sorties de camion sur la rue du Faubourg Saint-Denis (1 à 3 camions par jour en moyenne, 5 au maximum). Il s'agit de la phase de montage des façades du bâtiment sur la dalle routière. Cette phase s'étendra sur toute l'année 2022. En effet, comme présenté dans le plan ci-dessous, les livraisons doivent être faites au pied de la façade Est des zones 5, 6 et 7. Ces camions ne pouvant faire marche arrière (interdiction formelle de l'inspection du travail et de la CRAMIF), ni remonter vers l'Ouest, ils devront sortir dans la gare routière et rejoindre la rue.

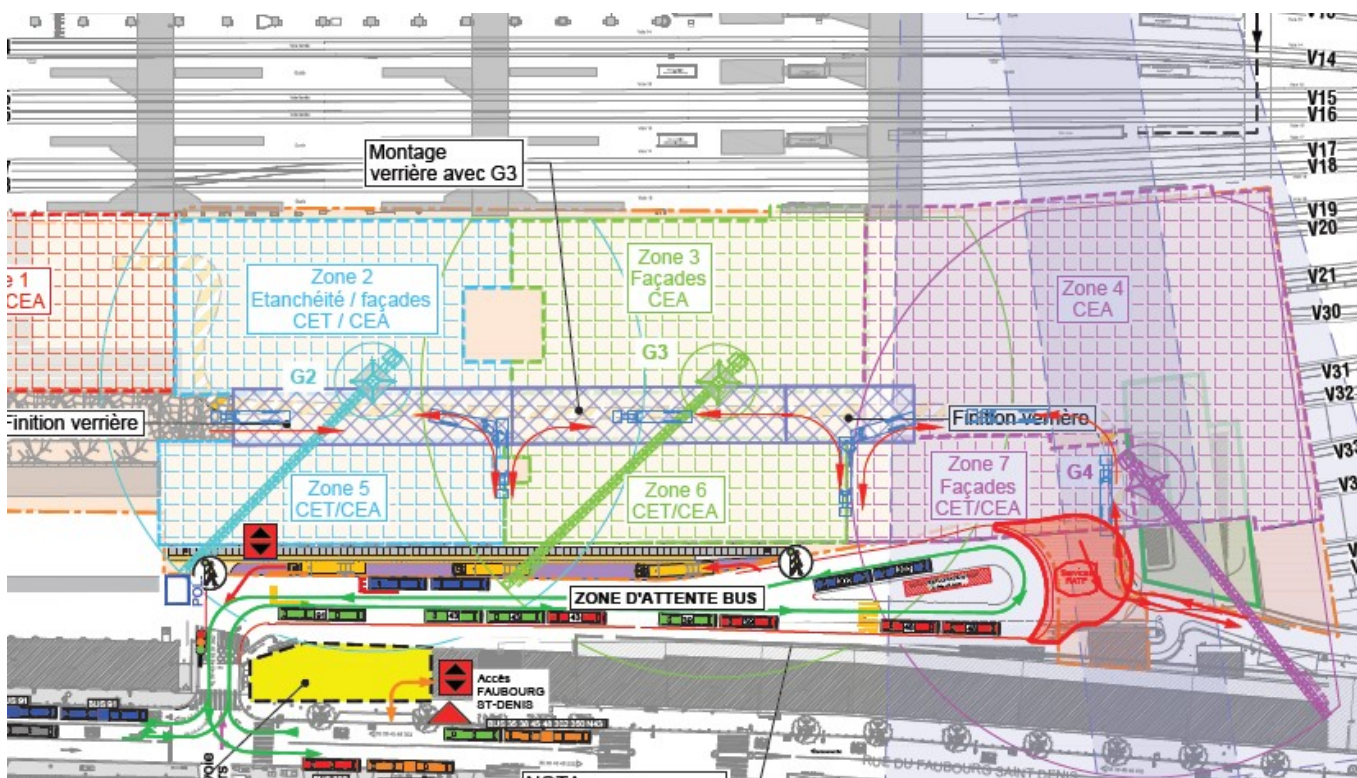


Figure 53 : Localisation des zones de travaux nécessitant quelques sorties de camions sur la rue du Faubourg Saint-Denis

Une attention particulière sera portée à la réduction au strict nécessaire du nombre de camions et au fait d'imposer leur circulation sur les créneaux horaires les plus favorables (à définir avec la RATP et la Ville de Paris) pour éviter notamment les conflits avec les bus et plus généralement avec la circulation dans le quartier. De plus, ces camions seront accompagnés par des hommes-traffic au sein de la gare routière.

Les itinéraires d'entrée/sortie de Paris depuis/vers le Boulevard de la Chapelle ont été étudiés et seront imposés aux entreprises. Compte tenu du risque de saturation au niveau de la Porte de la Chapelle du fait des nombreux chantiers prévus dans cette zone (Charles De Gaulle Express, Arena, ZAC Chapelle internationale, Chapelle Charbon, Hébert, ...), les services de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police préconisent que les camions des chantiers du secteur de la gare du Nord évitent de passer par cette porte. De même, un accès par la porte d'Aubervilliers, voisine, est déconseillé. Une entrée dans Paris par la Porte de Pantin, qui est déjà saturée, est également déconseillée par les services de la Préfecture de Police. Par conséquent, deux options d'itinéraires dans Paris ont été identifiés : soit par la Porte de Clignancourt ou soit par la Porte de la Villette.

Le plan ci-dessous présente les deux itinéraires envisagés ainsi que les aires d'attentes déportées pressenties. L'entrée/sortie principale du chantier est marquée par une étoile rouge.



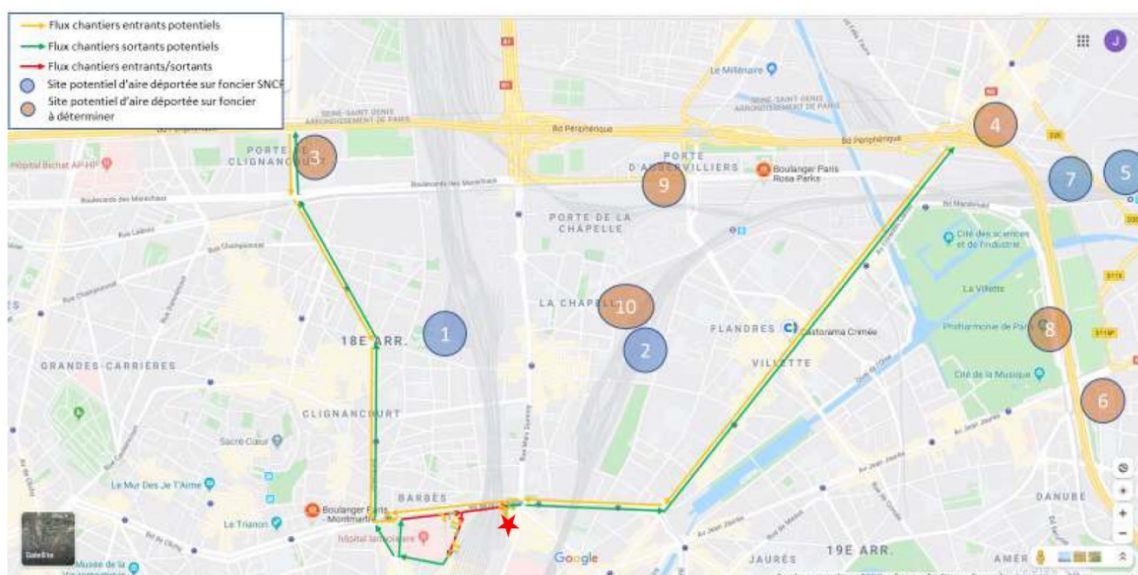


Figure 54 : Itinéraires envisagés pour les camions et aires d'attentes déportées pressenties

### e) Logistique approvisionnement/déchets mutualisée

Une analyse précise des natures des flux de camions a été conduite. Plusieurs phases distinctes ont été identifiées :

- Travaux de génie civil : ces travaux seront conduits par un nombre limité d'entreprises. Par conséquent, les livraisons seront rationalisées ;
- Travaux des corps d'état techniques et corps d'états architecturaux : ces phases se caractérisent par un foisonnement du nombre d'entreprises, chacune ayant ses propres camions de livraison ;
- Travaux des preneurs des locaux d'activités : ces travaux génèrent classiquement un flux diffus et soutenu de livraison, avec un degré d'organisation assez faible.

Fort de ce constat, il a été décidé de mettre en place une logistique mutualisée pour les phases 2 (Corps d'état) et 3 (preneurs des locaux d'activités). Ainsi, l'ensemble des entreprises concernées livrera ses matériaux dans une plateforme localisée en banlieue parisienne. Un opérateur logistique unique gèrera cette plateforme et mettra à disposition les matériaux des entreprises, sur site, via des navettes « vertes » (camions électriques). Cette disposition permettra d'optimiser le remplissage des navettes et donc leur nombre. Ce logisticien unique de chantier aura aussi en charge la gestion des déchets de chantier de ces entreprises.

### f) Train logistique à l'étude pour des livraisons spécifiques

Ce point fait l'objet de la question suivante.

#### 5.5.4.2.6. Dispositions prises pour l'utilisation des voies ferrées dans le cadre des travaux

**57-Préciser les dispositions prises pour l'utilisation des voies ferrées dans le cadre des travaux.**

La SA Gare du Nord 2024 a sollicité Systra et SMA, sociétés spécialisées dans le domaine ferroviaire (ingénierie, logistique, exploitation), afin d'étudier la faisabilité d'un recours au fer

pour l'approvisionnement de ses chantiers. (cf. **Annexes 14 et 20 - Etude de faisabilité schéma logistique SMA**)

En préambule, il est nécessaire de préciser que les chantiers conduits par la SA Gare du Nord 2024 présentent deux natures très différentes :

- un chantier d'infrastructure au niveau des voies ferrées pour réaliser les appuis des extensions de dalle et des passerelles ;
- un chantier de bâtiment sur la dalle routière soit un niveau au-dessus des voies ferrées.

Il apparaît clairement que le chantier de bâtiment ne se prête pas du tout à l'approvisionnement ferroviaire. En effet, la différence de niveau avec les voies génère un important besoin en levage ce qui viendrait à la fois complexifier et rallonger le montage du bâtiment. Ce point a donc été écarté de l'étude.

En ce qui concerne les travaux d'infrastructure, l'étude indique que, compte tenu des travaux conduits par la SA Gare du Nord 2024, il peut être envisagé de recourir au mode ferroviaire dans deux cas de figure distincts :

- les colis lourds / volumineux en approvisionnement, correspondants aux éléments de construction lourds et préfabriqués tels que les poutres, les escaliers fixes, les escaliers roulants et les ascenseurs, pour lesquels un prémontage en amont pourrait représenter un gain par rapport à la livraison et à l'acheminement au sein du site par rapport au fait de recevoir les éléments en pièces détachées puis de les monter sur place ;
- les matériaux de déconstruction pour leur évacuation, car ils sont le plus souvent conditionnés en big bag.

L'évacuation des déchets de déconstruction doit être réalisée régulièrement en fonction du planning des différents chantiers afin de ne pas impacter le cadencement des opérations et ne pas générer de retard dans l'avancement du projet. Concernant les travaux de fonctions sur les quais, compte tenu du faible volume de déblai évacué, il apparaît peu pertinent de prévoir une logistique ferroviaire.

L'étude conclut donc que :

- la pertinence d'un recours au fer pour les colis lourds/volumineux (en particuliers les escaliers mécaniques/fixes ou les ascenseurs) semble avérée. Les volumes à transporter resteront a priori faibles : les flux devraient relever de trafics « spot » n'entraînant pas de circulations régulières et récurrentes. Par conséquent, ce trafic et la réservation de capacité correspondante sur le réseau ferroviaire pour la circulation des trains (sillon) pourraient atteindre un maximum de deux allers-retours par semaine ;
- A contrario, ce mode de transport ne semble pas approprié aux livraisons de matériaux ou à l'évacuation des déchets de déconstruction du projet StatioNord.

Fort de ces conclusions, le maître d'ouvrage s'est rapproché des entreprises pressenties, notamment celle en charge du lot élévatique (ascenseurs et escaliers métalliques), pour privilégier une logistique ferroviaire.



#### 5.5.4.2.7. Dispositifs anti-bruit et anti-poussières, notamment pour les travaux de nuit

##### 58-Quels dispositifs anti-bruit et anti-poussière ont été pris, surtout pour les travaux de nuit ?

#### Les mesures de réduction des nuisances acoustiques du chantier

Les dispositions retenues en vue de réduire les nuisances sonores des travaux sont :

- Les engins et les matériels utilisés seront conformes aux normes en vigueur sur le bruit et disposeront de certificats de contrôle. Les engins motorisés du chantier respecteront les normes européennes en vigueur (protections phoniques, etc.) et seront régulièrement entretenus. À caractéristiques techniques égales, il sera privilégié l'utilisation des équipements et des engins de chantier les moins bruyants ;
- Le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux. Les équipements les plus bruyants et situés à proximité des habitations seront confinés dans une enceinte acoustique (capotage) ;
- L'adaptation des matériels et modes opératoires des travaux bruyants (essentiellement la démolition). Ainsi, l'utilisation de brise roche hydraulique (BRH) sera interdite (sauf infaisabilité technique d'alternatives) pour privilégier les méthodes moins bruyantes telles que : pince à béton, sciage, éclatement ou sciage hydraulique, oxycoupage pour la découpe des aciers, etc ;
- D'autres dispositions viseront à limiter les nuisances acoustiques du chantier à la source : limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier, capotage du matériel bruyant, arrêt des moteurs pour les engins en stationnement, limitation des bruits de chute de gravats ou d'éléments métalliques (emploi de pneus ou d'autres matelas amortissants, emploi le cas échéant des goulottes d'évacuations de gravats insonorisées), etc ;
- Des bâches acoustiques seront installées pour cloisonner les bruits ;
- L'utilisation d'engins équipés d'un dispositif de signalisation sonore de type « cri du Lynx » sera imposée. Il s'agit d'un dispositif permettant de diffuser le signal de recul uniquement dans la zone de danger et l'axe de celle-ci. Le signal n'est pas ou peu audible tant à l'avant que sur les côtés de l'engin équipé (contrairement aux signaux de recul classiques) ;
- La sensibilisation du personnel de chantier à la problématique de bruit de chantier pour éviter les mauvais comportements : fourniture de Talkies Walkies pour éviter les instructions « criées », limitation de l'usage des avertisseurs sonores autant que possible (qu'il s'agisse des grues comme des engins roulants).

#### L'organisation des travaux de nuit

Les travaux seront réalisés majoritairement de jour, c'est-à-dire dans les plages autorisées par l'arrêté préfectoral n° 01-16 855 du 29 octobre 2001 réglementant à Paris les activités bruyantes (art 7) :

« Les travaux bruyants et gênant le voisinage sont interdits, en tous lieux, à l'intérieur des immeubles comme sur le domaine public, aux heures suivantes :

- avant 7 h 00 et après 22 h 00 les jours de semaine;
- avant 8 h 00 et après 20 h 00 le samedi ;

- les dimanches et jours fériés. »

Toutefois, en raison des enjeux liés à la sécurité ferroviaire et afin de maintenir la circulation des trains en semaine, les travaux en interface avec les voies ferrées (réalisés en 2020 et 2021) se feront majoritairement de nuit et durant les week-ends. **Néanmoins, ils seront réalisés dans l'enceinte de la gare, donc isolés de l'extérieur soit par les halles, soit du fait de la distance ou de la présence de la dalle routière comme figuré dans la coupe ci-dessous :**

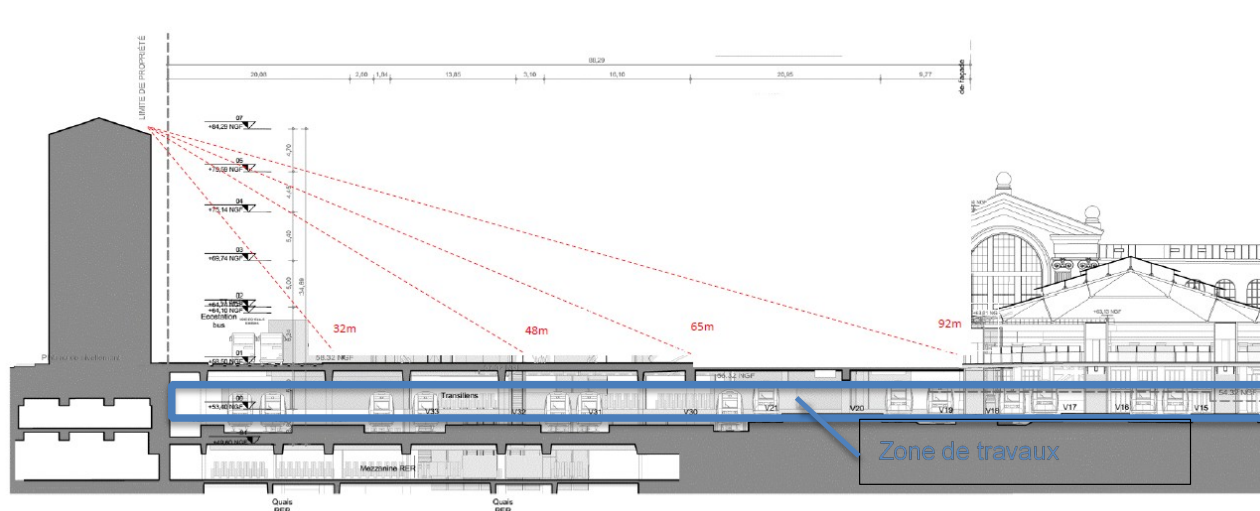


Figure 55 : Distance des travaux sur les quais par rapport au bâtiment le plus proche

Préalablement aux travaux qui se dérouleront de nuit ou le week-end, des dérogations seront demandées et obtenues pour ces travaux de nuit sur la base de dossier décrivant la nature des travaux et les mesures de réduction des nuisances mises en œuvre. Il convient de préciser que les phases bruyantes des travaux ferroviaires représentent une partie limitée de ces travaux. Il s'agit des travaux de démolition préparatoires aux travaux de fondation qui dureront environ 4 mois répartis sur 2 ans.

### Mesures de suivi acoustique

Il sera déployé un système de surveillance acoustique lors des travaux. Le système sera composé de multiples capteurs acoustiques mesurant en temps les niveaux sonores issus du chantier. L'ensemble de ces capteurs sera « assemblé » dans le système de surveillance – ce système gèrera les alarmes et alertes – une page WEB dédiée permettra la lecture en temps réel des données ainsi que l'exploitation des archives. Des seuils acoustiques sont fixés en fonction de la nature des travaux et de la zone surveillée. En cas de dépassement, une alerte sera émise aux acteurs du chantier, le poste de travail concerné sera immédiatement arrêté et l'entreprise devra sous 48 h faire parvenir à la MOE des propositions d'amélioration des opérations de chantier de manière à respecter les objectifs ci-dessus. Dans le cas contraire, des pénalités sont prévues.

### Mesures de réduction pour les émissions de poussières

Les poussières sur le chantier, en extérieur, seront limitées par les dispositions suivantes :

- il sera créé une aire de stockage pour les matériaux volatils et sensibles, tels que les produits pulvérulents (sac de plâtre ou ciment) à l'abri du vent. La zone de stockage sera rangée et nettoyée de tout emballage ;
- les bennes de stockage des déchets des matériaux légers sur le chantier seront couvertes pour éviter la dispersion des poussières. De plus, toutes les bennes de tri devront obligatoirement être bâchées avant leur évacuation par camion ;
- les scies circulaires seront reliées à des aspirateurs.

Pour la phase de déconstruction des éléments émettant de la poussière, il sera demandé :

- l'utilisation de croqueuses reliées à l'arrosage pour abaisser les poussières volatiles ;
- la mise en place de plusieurs systèmes de brumisation annexes (type Turbo-Ram) ;
- l'installation de Géotextile.

Par ailleurs, la filière sèche qui est prévue pour les travaux limite fortement les émissions de poussières.

### **Mesures spécifiques supplémentaires liées à la démolition des 110 bis et 112 rue Maubeuge**

Les émissions de poussière ne peuvent être tolérées à proximité d'un bâtiment hospitalier en fonctionnement. La proximité quasi-immédiate de l'hôpital Lariboisière rend indispensable la mise en œuvre de prescriptions permettant de s'assurer de l'absence de diffusion de poussière et d'aspergillose vers l'hôpital durant les différentes phases du chantier, la SA Gare du Nord 2024 a un engagement de résultats sur ce point.

Parmi les prescriptions qui seront retenues, (non exhaustives) :

- une captation à la source des poussières ;
- un abattage humide des poussières ;
- une humidification continue des gravats ;
- une mise en place d'un système de brumisation fixe qui sera installé en tête de l'échafaudage de protection (avec bâche anti-poussière) sur le périmètre du bâtiment ;
- un mur de brumisation.

En cas d'utilisation d'engins lourds :

- la mise en œuvre de système de brumisation embarqué sur le bras de l'engin permettra la diminution de l'émission de poussière à la source ;
- la mise en œuvre d'une brumisation d'appoint depuis le sol ou en hauteur grâce à la mise en place d'appareils type Turbo-Ram ou équivalent, en nombre suffisant, qui quadrilleront la totalité de la parcelle.

Les pelles hydrauliques seront équipées de rampes de brumisation situées au plus proche des outils afin d'optimiser la réduction des poussières. Des opérateurs équipés de lance à eau pourront être amenés à humidifier fortement les zones en cours de démolition pour renforcer la brumisation.

Le chargement des gravats se fera à l'aide de pelles hydrauliques dans l'emprise du chantier. Cette aire sera brumisée en permanence lors des phases de chargement. Les contenants de gravats seront immédiatement bâchés.

En cas de vents importants, certaines tâches de démolition seront arrêtées afin d'éviter toute diffusion de poussières hors enceinte du chantier.

Les horaires de chantier pourront par ailleurs être adaptés.

Enfin, les démolitions nécessiteront la mise en œuvre d'échafaudages bâchés (filets à micro-maillles ou bâches thermo-soudées) permettant de limiter l'envol des poussières.

#### 5.5.4.2.8. Dispositifs d'information des riverains et des usagers prévus

##### 59- Quels dispositifs dynamiques et interactifs d'information des riverains et des usagers sont prévus ?

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 StatioNord 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.

Chacune de ces mesures est détaillée ci-après.

### **La mise en place d'un contact permanent pour le public**

Il s'agira de garantir la possibilité à l'ensemble des personnes impactées par les travaux (commerçants, riverains, voyageurs, agents en gare, visiteurs, etc.) d'obtenir des réponses à leur question et de disposer de l'ensemble des informations nécessaires.

Pour ce faire, un référent chantier sera désigné dès l'année 2020. Cette personne aura pour mission de faire remonter les questions et/ou les attentes du public auprès du maître d'ouvrage et de trouver des solutions pour que les travaux cohabitent le mieux possible avec son environnement. Faisant partie intégrante de l'équipe projet, il devra pouvoir répondre à toutes les questions sur le déroulement et l'organisation du chantier au jour le jour. Il disposera d'une adresse mail propre et d'un numéro de téléphone direct.

En complément, et pour que chaque personne ne soit jamais sans réponse à une question, une ligne téléphonique dédiée au chantier sera mise en place 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Cette ligne téléphonique, gérée par le maître d'ouvrage, permettra de joindre l'équipe projet en dehors des horaires de travail du référent chantier ou lorsque celui-ci ne sera pas disponible.

### **La Maison de projet**

La maison du projet définitive sera mise en place dès le début des travaux et perdurera jusqu'à la mise en service du projet StatioNord. Actuellement, un point d'information est déjà en place (en face des voies 12 et 13 dans la gare de surface) depuis le 9 avril 2019. Il a permis de créer un lien spécifique avec les voyageurs et de faire remonter leurs attentes vis-à-vis du projet.

La maison du projet définitive aura, en phase travaux, pour objectif de **devenir le lieu privilégié pour l'information sur le projet et le dialogue avec le public**, qu'il s'agisse des riverains, des voyageurs, des visiteurs de la gare du Nord, des passants ou des commerçants du quartier et de la gare.

À ce stade, plusieurs éléments sont envisagés pour équiper la maison du projet :

- un présentoir mettant à disposition du public l'ensemble des documents d'information produits sur le projet ;
- des bornes d'information connectées et interactives ;



- une salle de réunion et de projection pour des séances d'information autour des travaux ;
- une maquette 3D du projet ;
- un lieu d'exposition artistique et culturelle qui évoluera au fur et à mesure des travaux.

À noter : la salle de réunion et de projection sera suffisamment dimensionnée pour accueillir le cas échéant des événements artistiques et culturels.

La maison du projet sera située à proximité immédiate de la gare du Nord, sur la rue de Dunkerque.

### **Les visites chantier**

Les visites chantier permettront à chacun de constater les avancées des travaux et de se rendre compte des moyens techniques mis en place pour réaliser les travaux mais aussi de l'ensemble des mesures de sécurité et de réduction des nuisances mises en place.

Elles accompagneront la vie du projet et permettront d'expliquer ses différentes étapes ainsi que de partager l'ensemble des détails que les participants souhaiteraient connaître. Elles se tiendront en petit groupe et seront encadrées par l'équipe projet pour garantir la sécurité des participants.

L'un des objectifs de ces visites est d'ouvrir le chantier aux voyageurs et aux riverains et d'éviter que celui-ci ne devienne une opération opaque et source d'inquiétude pour les publics qui le côtoient.

En complément de ces visites, des balades découvertes seront organisées dans la gare et dans le quartier, dans une démarche incluant les acteurs de la vie économique, associative et culturelle locale.

### **Le comité de suivi et les réunions d'information**

Dès le début des travaux, la SA Gare du Nord 2024 organisera un nouveau comité de suivi du projet composé par des membres des associations environnementales, des riverains et des usagers des transports en commun et de vélos qui se sont mobilisés pendant les différentes phases de concertation. Un premier comité a été organisé le 3 juin 2019, à la suite de la concertation volontaire du printemps 2019, pour échanger sur le calendrier du projet et permettre aux personnes mobilisées de suivre le projet de près.

Il a réuni :

- l'équipe projet et la direction de la SA Gare du Nord 2024 ;
- des représentants de l'autorité concédante SNCF Gares & Connexions ;
- des élus et des représentants des services techniques de la Ville de Paris et de la mairie du 10<sup>ème</sup> ;
- les services techniques de la RATP et d'Île-de-France Mobilités ;
- un représentant de l'association de riverains SOS La Chapelle ;
- des représentants de l'association Vivre Gares du Nord et Est ;

- des représentants de l'association de riverains Demain La Chapelle ;
- un représentant de l'association Riverains Lariboisière Gare du Nord ;
- un représentant de l'association d'usagers des transports FNAUT Île-de-France.

Ce comité a donc vocation à se poursuivre pour informer et prendre en compte les demandes et attentes des parties prenantes du projet. Il sera également élargi aux représentants des associations de commerçants.

Par ailleurs, la SA Gare du Nord 2024 organisera autant que de besoin des réunions d'information, génériques ou thématiques, pendant les travaux afin d'informer et de rester à l'écoute des riverains mais aussi des professionnels en gare.

### **Le site internet projet**

Le site internet dédié au projet restera public et accessible à tous du début à la fin des travaux à l'adresse <http://www.stationord.fr>. Ce site internet constitue le socle du dispositif d'information et concentrera l'ensemble des documents d'informations mis à disposition du public. Il comprendra également une rubrique contact qui permettra au public d'interpeller directement l'équipe projet et d'obtenir rapidement des réponses à ses différentes interrogations et des informations sur le déroulé du chantier. Des comptes sur les réseaux sociaux tels que Facebook, Twitter et LinkedIn viennent compléter ce dispositif d'information sur le projet et sur les travaux.

### **Le magazine d'information**

Le magazine d'information du projet, publié à un rythme régulier et diffusé aux riverains autour du chantier de StatioNord, comprendra des dossiers centraux pour approfondir des aspects liés au chantier : les démarches mises en place pour le respect de l'environnement, la mise en lumière d'un métier, les avancements des travaux, etc.

Il sera également composé d'interviews et d'articles connexes pour traiter de la vie du quartier et de la gare pendant les travaux.

### **Les Flash Info**

Le Flash Info s'adressera spécifiquement à un public concerné par des travaux particuliers, impactant la voirie, la circulation, le stationnement et/ou les espaces de circulations dans la gare.

Le Flash Info donnera des informations précises sur la nature des travaux, les lieux d'intervention, les dates et la durée, ainsi que sur les solutions proposées le cas échéant.

Il sera boîté dans les habitations concernées en cas d'impact des travaux pour les riverains et il sera également tracté dans les espaces de la gare pour garantir un haut niveau d'information des voyageurs, notamment en cas de travaux en interface avec les espaces voyageurs.

### **La signalétique pendant les travaux**

La signalétique de chantier constitue un enjeu majeur pour l'accompagnement des travaux. Celle-ci doit impérativement garantir, pendant les travaux, un niveau de repère et

d'orientation des voyageurs, *a minima* équivalent au niveau actuel de la gare. Elle sera encadrée par une charte dédiée, composée de règles simples, explicites, qui s'imposeront à toutes les entreprises intervenant sur le chantier. Elle pourra être mise en place sur les palissades de chantier ainsi que sur les supports disponibles et visibles de la gare (panneaux d'information existants, murs, commerces, etc.).

Elle regroupera l'ensemble des panneaux de signalétiques qui seront utilisés sur le chantier :

- Signalétique directionnelle ;
- Signalétique dédiée aux commerçants ;
- Signalétique dédiée aux voyageurs ;
- Signalétique dédiée à la voirie et aux bus.

La charte formalisera les contraintes techniques de chaque panneau (format, système de fixation, etc.) afin de garantir la cohérence et l'exactitude des informations déployées sur le terrain.

### **Les dispositifs d'information dédiés aux voyageurs**

Les travaux du projet de transformation de la gare du Nord auront des impacts sur l'exploitation des lignes de transport et sur les espaces disponibles au sein de la gare pour la circulation des voyageurs.

Chaque impact sur l'exploitation de la gare par SNCF Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la RATP sera accompagné par un dispositif d'information élaboré en amont et comprenant l'ensemble des prérogatives de chacun des exploitants pour répondre au mieux aux besoins des publics voyageurs.

Ces dispositifs d'information comprendront notamment :

- Affiches aux abords des zones impactées ;
- Flash info ;
- Annonces localisées sur les applications de trafic sur smartphone (SNCF.fr et RATP.fr) ;
- Annonces dans les trains à l'arrivée en gare du Nord ;
- Signalétique d'orientation ;
- Affichages spécifiques dans les trains (si nécessaire) ;
- Supports bus de remplacement (si nécessaire).

Ces dispositifs seront mis en place sur différents supports disponibles dans la gare comme les outils d'information voyageurs existants mais aussi sur les palissades de chantier qui seront en interface avec les espaces voyageurs.

Ce dispositif pourra également être mis en place pour des fermetures ponctuelles de rues aux abords de la gare. Dans ce cas, le dispositif sera réalisé et déployé en coordination avec les services techniques de la Ville de Paris.

#### 5.5.4.2.9. Dispositions contractuelles et techniques des entreprises travaux

**60-Quelles sont les dispositions contractuelles et techniques pour garantir le respect des délais aussi bien pour la SA Gare du Nord 2024 que pour les entreprises réalisant les travaux ?**

Le contrat de concession conclu entre SNCF Gares et Connexions et la SA Gare du Nord 2024 porte une attention particulière aux engagements sur le respect des délais. Ainsi, le contrat de concession prévoit un certain nombre de jalons contractuels auxquels sont rattachées des pénalités de retard.

En outre le contrat de concession prévoit des dispositions afin d'assurer le fonctionnement de la gare pendant les JOP, même en cas de retard en suspendant le chantier :

*« Dans l'hypothèse où les Travaux n'auraient pas tous fait l'objet, au 15 juin 2024, d'une Réception pour ce qui concerne les Espaces Non Régulés ou d'une Livraison à l'Autorité Concédante pour ce qui concerne les Espaces Régulés, la réalisation de tout ou partie des Travaux, y compris les travaux d'aménagement intérieur des Espaces Non Régulés, pourra être interrompue sur simple demande de l'Autorité Concédante sur la période du 15 juin au 30 septembre 2024, sans indemnité de part et d'autre, ni de pénalités pour le Concessionnaire. »*

Ces dispositions sont reportées dans les contrats de travaux conclus par la SA Gare du Nord 2024.

Techniquement, la fiabilisation du planning de travaux repose sur différentes actions conduites au cours du deuxième semestre 2019 :

- la finalisation des études par la maîtrise d'œuvre ;
- la finalisation de la planification par le pilote de chantier et vérification par les entreprises pressenties ;
- la planification précise des travaux ferroviaires en lien avec SNCF Réseau ;
- la mise au point des méthodologies et phasage par les entreprises ;
- la poursuite des diagnostics permettant de parfaire la connaissance des ouvrages et installations existantes afin de circonscrire les risques de découvertes et aléas y afférents ;
- la mise au point des contrats de travaux avec les entreprises pressenties ;
- la confirmation, en lien avec Gares & Connexions, du planning de libération des locaux nécessaires aux chantiers ;
- le calage des interfaces temporelles et techniques avec les autres projets, dans et en dehors de la gare ;
- la mise au point d'une analyse de risques sur le projet, partagée avec tous les acteurs du projet, avec un volet spécifiquement lié au respect du planning.

En phase chantier, le planning sera suivi par une équipe de pilotes de chantier (OPC : ordonnancement pilotage coordination). Celle-ci aura en charge la mise à jour du planning détaillé et son suivi. Elle identifiera les dérives éventuelles et proposera, le cas échéant les mesures de rattrapage. L'analyse de risques sera aussi poursuivie avec un suivi des actions de maîtrise des risques, notamment ceux portant sur le respect du planning.

#### 5.5.4.2.10. Clauses d'insertion sociales du Cahier des Charges des entreprises de travaux

##### **61-Fournir les extraits, traitant des clauses d'insertion sociale, du cahier des charges des entreprises en charge de réaliser les travaux.**

Les clauses suivantes sont prévues au contrat des entreprises. Elles prévoient les obligations quantitatives et qualitatives en termes d'insertion, le mode de suivi et de contrôle et enfin, les mesures coercitives en cas de non-respect. :

*Clause d'insertion par l'activité économique*

*Afin de promouvoir l'emploi et combattre l'exclusion, Le maître d'ouvrage a décidé d'intégrer dans ses différents marchés une clause obligatoire d'insertion par l'activité économique.*

*Cette clause est applicable à l'ensemble du présent marché.*

*L'entreprise devra réaliser une action d'insertion qui permette l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières.*

*Les publics visés sont :*

- *les demandeurs d'emploi de longue durée (plus de 12 mois d'inscription au chômage)*
- *les allocataires du RSA (Revenu de Solidarité Active) ou leurs ayants droit*
- *les allocataires de l'AAH (Allocation Adulte Handicapé), de l'ASS (Allocation de Solidarité Spécifique), de l'AV (Allocation Veuvage)*
- *les personnes percevant une pension d'invalidité*
- *les publics reconnus travailleurs handicapés, au sens de l'article L 5212-13 du Code du travail, fixant la liste des bénéficiaires de l'obligation d'emploi*
- *les demandeurs d'emploi de plus de 50 ans*
- *les jeunes de moins de 26 ans, de niveau infra 5, c'est-à-dire de niveau inférieur au CAP/BEP, et sortis du système scolaire depuis au moins 6 mois, les jeunes en suivi renforcé de type PACEA, SMA, SMV, en sortie de dispositif Garantie Jeunes ou sous contrat EPIDE, dans un parcours de l'École de la Deuxième Chance (E2C)*
- *les personnes prises en charge dans le dispositif IAE (Insertion par l'Activité Économique), c'est-à-dire les personnes mises à disposition par une Association Intermédiaire (AI) ou par une Entreprise de Travail Temporaire d'Insertion (ETTI), ainsi que des salariés d'une Entreprise d'Insertion (EI), d'un Atelier et Chantier d'Insertion (ACI), ou encore des Régies de quartier agréées, ainsi que les personnes prises en charge dans des dispositifs particuliers, par exemple « Défense 2ème chance »*
- *les personnes employées dans les GEIQ (Groupements d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification) et dans les associations poursuivant le même objet*
- *les personnes placées sous mains de justice employées en régie, dans le cadre du service de l'emploi pénitentiaire / régie des établissements pénitentiaires (SEP / RIEP) ou affectées à un emploi auprès d'un concessionnaire de l'administration pénitentiaire*
- *les demandeurs d'emplois résidants dans un Quartier Prioritaire de la politique de la Ville (QPV)*

*En outre, d'autres personnes rencontrant des difficultés particulières pourront être considérées comme relevant des publics les plus éloignés de l'emploi.*

*Les bénéficiaires de l'action d'insertion devront impérativement relever de ces catégories.*

*Le volume horaire de travail minimum leur étant obligatoirement réservé est calculé selon la formule suivante :*

$$\text{Heures insertion} = MT \times 0.45 \times PI / 33$$

*Avec :*

*MT = Montant Hors Taxe du marché en euros ;*



*0.45 = 45%, la part de main d'œuvre moyenne du secteur ;*

*PI = taux d'insertion réservé au lot en question, 5% ;*

*33 = 33€, coût moyen horaire du secteur.*

### **Les modalités de mise en œuvre des actions d'insertion**

*L'entreprise s'engage à réaliser une action d'insertion, au minimum à hauteur des objectifs horaires d'insertion fixés ci-dessus. L'ensemble des actions mises en œuvre doivent s'inscrire entre la date de signature du présent marché et la livraison des travaux.*

*L'entreprise désignera un responsable qui sera l'interlocuteur privilégié du maître d'ouvrage ou d'une personne qu'il aura dûment désigné (un « facilitateur ») pour mettre en œuvre les actions d'insertion.*

*Cet objectif peut être réalisé en utilisant une ou plusieurs des modalités définies ci-après ;*

- **1ère modalité : l'embauche directe par l'entreprise**

*L'entreprise peut recruter notamment en contrat à durée indéterminée [CDI], en contrat à durée déterminée [CDD] ou par le biais de contrats en alternance (contrat de professionnalisation ou contrat d'apprentissage) des publics définis préalablement.*

*Les heures travaillées des personnes embauchées en CDI par l'entreprise, pourront être comptabilisées pour l'exécution de la clause sociale d'insertion, pendant toute la durée restante du marché, pour une période maximale de 4 ans (période entre la date d'embauche en CDI et la fin du marché).*

*Un tuteur sera nommé pour faciliter l'intégration des personnes en insertion au sein de l'entreprise et pour assurer leur suivi en liaison avec le maître d'ouvrage ou une personne qu'il aura dûment désigné (un « facilitateur »).*

- **2ème modalité : la mise à disposition de salariés**

*L'entreprise peut faire appel à un organisme extérieur qui met à sa disposition des salariés en insertion pendant la durée du marché. Il peut s'agir d'une Entreprise de travail temporaire d'insertion, d'une Association intermédiaire ou d'un Groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification.*

- **3ème modalité : le recours à la sous-traitance ou à la cotraitance avec une Entreprise d'insertion, un Atelier et Chantier d'insertion ou d'une Entreprise adaptée.**

*L'entreprise peut sous-traiter ou co-traiter des prestations en lien avec l'objet du marché à une Entreprise d'insertion, un Atelier et Chantier d'insertion ou une Entreprise adaptée.*

### **Le dispositif d'accompagnement pour la mise en œuvre des clauses sociales**

*Afin de faciliter la mise en œuvre de la démarche d'insertion, le maître d'ouvrage pourra mettre en place une procédure spécifique d'accompagnement coordonnée par un facilitateur.*

*Dans ce cadre, le facilitateur aura pour mission :*

- *Informers l'entreprise attributaire des modalités de mise en œuvre de la clause sociale ;*
- *Accompagner l'entreprise dans la recherche de candidats éligibles à la clause sociale (fiche de poste établie conjointement entre l'entreprise et le facilitateur ;*
- *Accompagner l'entreprise dans la mise en œuvre d'actions de formation ;*
- *Organiser le suivi des publics jusqu'à la fin de la période d'intégration dans l'emploi avec le concours de structures spécialisées ;*
- *Informers et orienter l'entreprise en direction des structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) du territoire parisien concerné par la spécificité du marché ;*
- *Suivre la bonne exécution de la clause d'insertion.*

### **Les modalités de contrôle de l'action d'insertion**

*Un contrôle de l'exécution des actions d'insertion est effectué par le maître d'ouvrage ou une personne qu'il aura dûment désigné (un « facilitateur »), à deux niveaux : un contrôle de l'éligibilité des publics et un contrôle de l'exécution des heures.*

*Le contrôle de l'éligibilité des publics exige la transmission par l'entreprise au maître d'ouvrage ou à la personne qu'il aura dûment désigné (un « facilitateur ») de pièces justificatives.*

*A la demande du maître d'ouvrage, l'Entreprise fournit, mensuellement, tous les renseignements qui permettent le contrôle de l'exécution et l'évaluation des actions réalisées au cours du trimestre conformément à la liste qui lui a été fournie.*

*Ces éléments sont envoyés au maître d'ouvrage (interlocuteurs à désigner) et, le cas échéant au facilitateur.*

*L'absence ou le refus de transmission de ces renseignements entraîne l'application de pénalités prévues à l'article pénalités du présent marché.*

*En tout état de cause, le prestataire doit informer le maître d'ouvrage, par courrier recommandé avec AR, s'il rencontre des difficultés pour faire face à son engagement d'insertion. Dans ce cas, le maître d'ouvrage ou une personne qu'il aura dûment désigné (un « facilitateur ») étudiera avec l'entreprise les moyens à mettre en œuvre pour parvenir aux objectifs d'insertion auxquels il s'est engagé.*

*A l'issue du marché, l'entreprise s'engage à étudier toutes les possibilités d'embauches ultérieures des personnes en insertion formées pendant l'exécution du marché.*

*Article- Retenue provisoire pour non mise en œuvre de la clause d'insertion*

*Si, à 50% de l'avancement du marché, sur simple constatation du maître d'ouvrage confirmée, le cas échéant, par le facilitateur par le biais de la délivrance d'une attestation, aucune heure d'insertion n'a été réalisée, le titulaire se verra appliquer une retenue provisoire d'un montant égal à :*

*50% X [nombre d'heures d'insertion prévues au marché] X 60 (montant de la pénalité par heure d'insertion non réalisée prévue à l'article pénalités du CCA)*

*Article - Pénalités pour non-respect de l'engagement d'insertion par l'activité économique*

*En cas de non-respect par l'entreprise des obligations relatives au nombre d'heures d'insertion à réaliser, il sera appliqué une pénalité de 60 euros par heure d'insertion non réalisée.*

*En cas de non-transmission des attestations et des justificatifs propres à permettre le contrôle de l'exécution des actions d'insertion, l'Entreprise subira une pénalité égale à 50 euros par jour de retard à compter de la mise en demeure par le maître d'ouvrage.*

#### **5.5.4.2.11. État d'avancement des procédures de consultation des entreprises**

##### **62-Indiquer l'état d'avancement des procédures de consultation des entreprises.**

Courant 2019, il a été signé des contrats d'études pour les lots principaux Infrastructure / Génie Civil, Structure bâtiment, Corps d'état techniques (courants forts/faibles, ventilation, etc.).

L'objet de ces contrats d'études, achevé fin 2019, était d'accompagner la maîtrise d'œuvre au cours des études d'avant-projet définitif (APD) pour la partie bâtiment et de projet (PRO) pour la partie Infrastructure afin de :

- fiabiliser la définition technique du projet ;
- parfaire l'organisation du chantier par la réalisation de méthodologies, phasages et plannings détaillés ;
- anticiper la réalisation des études d'exécution.

Cette procédure engage les entreprises sur le contenu des études et met à contribution leur expertise, ce qui permet de fiabiliser le projet et son calendrier.

Les échanges avec les entreprises sont en cours de finalisation ce qui permettra de démarrer les travaux à l'obtention du permis de construire.

### **5.5.5. Avis de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage a apporté des précisions sur les conditions de réalisation des travaux, précisions propres à rassurer les riverains ainsi que les usagers, notamment par les conditions d'information.

L'inventaire des éléments démontés pour leur réemploi a été réalisé ; mais aucune précision n'a été apportée sur les lieux de réemploi aussi bien sur le chantier que à l'extérieur du chantier.

La présence d'amiante dans les enrobés de gare routière a été anticipée ; elle ne générera pas de retard sur le planning des travaux.

Le choix de la construction par voie sèche, en réduisant l'utilisation d'eau sur le chantier, apporte de nombreux avantages à la réalisation des travaux.

L'organisation des travaux est déjà réfléchie pour la réduction des nuisances pour les riverains et les usagers aussi bien les installations de chantier, la circulation des camions, l'emprise et le phasage des travaux dans les circulations, sur les quais et dans la gare routière.

La commission note qu'une possibilité d'utilisation des voies ferrées est confirmée par le maître d'ouvrage : pour la livraison de certains éléments du chantier (escalier mécaniques et fixes, ascenseurs).

Des précisions ont été apportées sur les moyens mise en place pour le respect des délais et pour favoriser l'insertion sociale.

## 5.6. Thème : montage de l'opération

### 5.6.1. Synthèse des éléments du dossier

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).

### 5.6.2. Analyse et synthèse des observations recueillies

De très nombreuses contributions ont porté sur le montage de l'opération.

Pour les uns, le montage de l'opération est pertinent :

- « *Les surfaces commerciales et de services prévues ont le mérite de permettre que ce projet soit autofinancé sans recours à l'impôt ni à des augmentations de tarifs ferroviaires qui seraient payées au final par les usagers.* »

D'autres, au contraire, stigmatisent le désengagement de l'État et l'abandon du service public au profit d'investisseurs privés :

- « *L'intérêt général est bafoué au profit de l'intérêt des investisseurs du centre commercial.* »
- « *Le transport ferroviaire étant un bien commun, je m'oppose à ce projet qui n'est en fait qu'une privatisation déguisée au profit des actionnaires du groupe Auchan.* »
- « *Ce projet pharaonique (...) est une nouvelle preuve de l'abandon par les gouvernements successifs de la responsabilité de l'État dans l'aménagement du territoire.* »
- « *Processus de privatisation de ce lieu public.* »
- « *Opposition à la « privatisation de la gare qui est prévisible à terme.* »
- « *Au sujet du changement de statut de la SNCF : « Comment sera garantie la priorité du service public si la gare est totalement privatisée ? »* »

### 5.6.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête

- **63**-Des précisions sont attendues sur :
  - le montage financier,

- la répartition des responsabilités au sein de la gare, après travaux, entre la SNCF, la SA Gare du Nord 2024 ou d'autres opérateurs (exploitation, entretien, sécurité publique, sécurité incendie),
- la propriété foncière.
- **64**-Des questions portent aussi sur le modèle économique choisi avec des interrogations sur l'abandon du service public au privé. Quelles réponses pouvez-vous apporter ?
- **65**-Quelles conséquences a le changement de statut de la SNCF au 1<sup>er</sup> janvier 2020 ?

## 5.6.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage

### 5.6.4.1. Précisions sur le montage financier et la répartition des responsabilités au sein de la gare après travaux et la propriété foncière

**63**-Des précisions sont attendues sur :

- le montage financier,
- la répartition des responsabilités au sein de la gare, après travaux, entre la SNCF, la SA Gare du Nord 2024 ou d'autres opérateurs (exploitation, entretien, sécurité publique, sécurité incendie),
- la propriété foncière.

#### 5.6.4.1.1. Le montage financier

Comme pour d'autres grandes gares parisiennes, SNCF Gares & Connexions a fait le choix de recourir à une opération immobilière pour financer les travaux conséquents liés à la mission de service public de gestionnaire de gares de voyageurs. Ce type de montage a eu lieu pour la première fois à la gare Saint-Lazare puis a été mené dans la gare de l'Est, de Montparnasse et d'Austerlitz. À la différence de ces dernières opérations, SNCF Gares & Connexions a choisi d'intégrer la société de projet (SA Gare du Nord 2024), lui permettant d'être rétribuée au titre de la mise à disposition du domaine public dont elle est délégataire mais également d'être intéressée à la réussite économique de l'opération.

Il est à souligner que l'intégralité des fonds propres investis par la société de projet est apportée par le partenaire privé (Ceetrus).

Plus précisément, la société de projet a conclu un contrat de concession de 46 ans en vue de financer, concevoir et réaliser les travaux de transformation de la gare du Nord ainsi que d'exploiter limitativement des surfaces d'activité et de service au sein de la gare.

L'ensemble des surfaces d'intérêt général affectées à la mission de service public de gestionnaire des gares de voyageurs reste et restera géré par SNCF Gares & Connexions. Les nouvelles surfaces d'intérêt général construites dans le cadre du projet seront livrées dès leur achèvement à SNCF Gares & Connexions.

À la fin de la concession, la totalité des ouvrages réalisés revient à SNCF Gares & Connexions, gratuitement. Par comparaison aux autres schémas des grandes gares parisiennes, et pour la première fois grâce à ce montage, SNCF Gares & Connexions est co-actionnaire de la société de projet ; à l'avenir, SNCF Gares & Connexions pourrait par ailleurs remonter au capital de la



société jusqu'à 85% si son partenaire souhaitait faire évoluer sa part du capital, à son initiative.

Les recettes générées par ce type d'opération, essentiellement sur les grandes gares parisiennes, permet à SNCF Gares & Connexions de mettre en œuvre un dispositif de péréquation à destination des gares de moindre importance.

#### **5.6.4.1.2. La répartition des responsabilités**

En phase travaux, SNCF Gares & Connexions reste responsable de la gestion des espaces de la gare hormis ceux mis à disposition de la SA Gare du Nord 2024 pour la réalisation de ses travaux.

La SA Gare du Nord 2024 est responsable de la réalisation des travaux et du chantier clos et indépendant.

En phase exploitation, SNCF Gares & Connexions sera responsable de la gestion, de la maintenance, des travaux de gros entretien de renouvellement et de l'exploitation des espaces régulés. De manière schématique, les espaces régulés sont :

- tous les espaces de circulation et d'attente dédiés aux voyageurs (localisés aux niveaux S03, S02, S01, N00, N01 ainsi que les salons Grands Voyageurs situés au N03) ;
- les bureaux et locaux d'exploitation dédiés au fonctionnement de la gare ;
- les bureaux et locaux d'exploitation dédiés aux entreprises de transport ferroviaire ;
- les locaux techniques et les locaux de maintenance qui y sont afférents.

En phase exploitation, SA Gare du Nord 2024 sera responsable de la gestion, de la maintenance, des travaux de gros entretien, de renouvellement et de l'exploitation des espaces non régulés. De manière schématique, les espaces non régulés sont :

- locaux destinés à recevoir des activités et des services (commerces, station vélos, salle de spectacle, restauration, loisir, co-working, bureaux autres que ceux occupés actuellement par la SNCF) ;
- les espaces de circulation situés dans les niveaux N02, N03, N04 et N05 ;
- les espaces situés en toiture ;
- le clos et couvert des nouveaux bâtiments.

#### **5.6.4.1.3. Propriété foncière**

La SA Gare du Nord 2024 sera occupante (et non propriétaire) pour une durée de 46 ans des espaces dits « non régulés ». SNCF Gares & Connexions conserve totalement les missions de service public, il ne s'agit donc pas d'une délégation de service public, encore moins d'une privatisation. La gare du Nord n'a pas d'actionnaire. La gare du Nord est un bien appartenant à l'État dont la gestion et l'exploitation est confiée à SNCF Gares & Connexions.

SNCF Gares & Connexions est libre de faire appel à des fournisseurs ou partenaires privés pour l'aider à réaliser ses missions, comme cela a déjà été fait pour des grandes opérations complexes en 2007 à Saint Lazare, et plus récemment à Paris Montparnasse (travaux en cours) et à Paris Austerlitz.

## **Périmètre du contrat de concession Gare du Nord 2024**

Par le biais du contrat de concession pour la gare du Nord, SNCF Gare & Connexions confie à la SA Gare du Nord 2024 certaines missions de conception-construction et d'exploitation. Toutefois le contrat de concession n'inclue pas l'ensemble des activités réalisées dans la gare et s'exerce sur un périmètre plus limité que celui de la gare du Nord. Le concessionnaire ne peut ainsi en principe intervenir en dehors de ses missions ou du périmètre définis par le contrat de concession.

La gare est divisée entre (i) les espaces ferroviaires qui sont destinés à accueillir l'activité de gestionnaire de gare de SNCF Gares & Connexions et (ii) les espaces commerciaux.

### **Missions de conception-construction confiées à la SA Gare 2024 du Nord**

Le contrat de concession délègue à la SA Gare du Nord 2024 la réalisation du projet « StatioNord », à savoir :

1. la construction du nouveau hall des départs grandes lignes sur la dalle routière étendue, comprenant le hall d'échanges, le hall des départs, l'espace Thalys, la station de vélos, la zone logistique et la transformation des accès aux niveaux souterrains. Il convient de souligner que :
  - une rue intérieure qui s'étend du sud vers le nord sera créée pour accompagner les déplacements des voyageurs en donnant accès à tous les départs de trains, aux lignes de RER et de métros et à l'éco-station bus. Au-dessus de cet espace, cinq nouveaux niveaux en superstructure seront créés (services, commerces, coworking, espaces verts en terrasses) ;
  - au sein des trois niveaux de sous-sol actuels S01, S02, S03 (métro, RER B et RER D) la SA Gare du Nord 2024, en lien avec la RATP, Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions, intervient pour faciliter les interconnexions avec les lignes de métro et de RER.
2. la création de 3 nouvelles passerelles au-dessus des voies ferrées équipées de liaisons avec les quais ;
3. la reconfiguration et l'extension du terminal Transmanche, ainsi que la déconstruction de la mezzanine existante et la mise en valeur de la façade historique intérieure ;
4. la reconfiguration de la gare routière pour permettre sa transformation en éco-station bus ;
5. le programme de valorisation immobilière (reconstruction des 110bis et 112 rue de Maubeuge pour créer de nouveaux bâtiments d'activités) ;
6. La démolition du 177 rue du Faubourg Saint-Denis.

Le concessionnaire a ainsi pour mission de réaliser les travaux de transformation de la gare pour les JOP, tant s'agissant des espaces ferroviaires que des espaces commerciaux (sans toutefois concerner tout le périmètre de la gare).

### Missions d'exploitation confiées à la SA Gare du Nord 2024

En contrepartie de la réalisation du projet « StatioNord », le concessionnaire s'est vu confier la gestion des activités de commerces et de services sur les espaces existants et nouvellement créés de la gare jusqu'au terme du contrat de concession.

Le concessionnaire n'a aucune prérogative contractuelle sur les espaces ferroviaires de la gare durant cette phase d'exploitation.

À la fin de la concession, la totalité des ouvrages réalisés revient à 100% à SNCF Gares & Connexions, gratuitement.

#### **5.6.4.2. Modèle économique choisi**

**64-Des questions portent aussi sur le modèle économique choisi avec des interrogations sur l'abandon du service public au privé. Quelles réponses pouvez-vous apporter ?**

Comme pour d'autres grandes gares parisiennes, SNCF Gares & Connexions a fait le choix de recourir à une opération immobilière pour financer les travaux conséquents liés à la mission de service public de gestionnaire de gares de voyageurs. Ce type de montage a eu lieu pour la première fois à la gare Saint-Lazare puis a été mené dans la gare de l'Est, de Montparnasse et Austerlitz. À la différence de ces dernières opérations, SNCF Gares & Connexions a choisi d'intégrer la société de projet (SA Gare du Nord 2024), lui permettant d'être rétribuée au titre de la mise à disposition du domaine public dont elle est délégataire mais également d'être intéressée à la réussite économique de l'opération.

Il est à souligner que l'intégralité des fonds propres investis par la société de projet est apportée par le partenaire privé (Ceetrus)

Plus précisément, la société de projet a conclu un contrat de concession de 46 ans en vue de financer, concevoir et réaliser les travaux de transformation de la gare du Nord ainsi que d'exploiter limitativement des surfaces d'activité et de service au sein de la gare.

L'ensemble des surfaces d'intérêt général affectées à la mission de service public de gestionnaire des gares de voyageurs reste et restera géré par SNCF Gares & Connexions. Les nouvelles surfaces d'intérêt général construites dans le cadre du projet sont livrées dès leur achèvement à SNCF

À la fin de la concession, la totalité des ouvrages réalisés revient à SNCF Gares & Connexions, gratuitement. Par comparaison aux autres schémas des grandes gares parisiennes, et pour la première fois grâce à ce montage, SNCF Gares & Connexions est co-actionnaire de la société de projet ; à l'avenir, SNCF Gares & Connexions pourrait par ailleurs remonter au capital de la société jusqu'à 85% si son partenaire souhaitait faire évoluer sa part du capital, à son initiative.

Les recettes générées par ce type d'opération, essentiellement sur les grandes gares parisiennes, permet à SNCF Gares & Connexions de mettre en œuvre un dispositif de péréquation à destination des gares de moindre importance.

### 5.6.4.3. Conséquences du changement de statut de la SNCF au 1er janvier 2020

#### 65-Quelles conséquences a le changement de statut de la SNCF au 1<sup>er</sup> janvier 2020 ?

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les contrats ont été transférés par l'EPIC SNCF Mobilités à la société anonyme SNCF Gares & Connexions, en vertu de l'article 18 de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 *portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF*.

En effet au titre de cet article :

***L'établissement public SNCF Mobilités transfère, par voie d'apport à la valeur nette comptable, à une société anonyme dont il détient l'intégralité du capital l'ensemble des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de voyageurs, relevant du périmètre de ses comptes dissociés relatifs à la direction autonome chargée de la gestion des gares de voyageurs à la date du 31 décembre 2019, ainsi que les autorisations de toute nature qui y sont liées. Le transfert de la***

*dette financière interne affectée prévue dans ces comptes dissociés s'opère sans changement de débiteur, l'établissement public SNCF Mobilités demeurant seul débiteur des créanciers concernés.*

***Les titres de cette société sont immédiatement cédés à l'établissement public SNCF Réseau à la valeur nette comptable, la créance de prix correspondante devant être compensée au plus tard le 31 décembre 2020 dans le cadre d'une augmentation de capital de la société SNCF Réseau après les opérations de transformation en société anonyme mentionnées au 3° du présent I.***

***l'établissement public SNCF Réseau transfère ensuite, par voie d'apport à la valeur nette comptable, à cette société anonyme ses biens, droits, obligations et autorisations de toute nature attachés à la gestion des gares de voyageurs. Dès réalisation de la transformation prévue au a du 3° du présent I, la société bénéficiant des transferts mentionnés au présent a est la société mentionnée au 5° l'article L. 2111-9 du code des transports dans sa rédaction applicable à compter du 1er janvier 2020. [...] »***

S'agissant des filiales et participations détenues par SNCF Mobilités, l'arrêté du 17 décembre 2019 *portant approbation du périmètre de transfert des biens, droits et obligations et des filiales de la société SNCF B1 (Gares & Connexions)* a précisé que la participation de 34% au capital de la SA Gare du Nord 2024 avait été transférée le 1<sup>er</sup> janvier 2020 par l'établissement public SNCF Mobilités à la SA SNCF Gares & Connexions.

Vous trouverez ci-joint le K bis de la SA SNCF Gares & Connexions ainsi que l'arrêté visé (**cf. Annexe 15 – Arrêté SNCF**).

Il ressort de ces éléments que si la SA SNCF Gares & Connexions est de par l'effet de la Loi subrogée dans les droits et obligations de SNCF Mobilités, les contrats conclus n'ont pas été modifiés et restent applicables dans leur rédaction originelle.

### 5.6.5. Avis de la commission d'enquête

Comme pour d'autres grandes gares parisiennes (Gare Saint-Lazare, Gare de l'Est, Gare Montparnasse, Gare d'Austerlitz), SNCF Gares & Connexions a décidé de recourir à une opération immobilière pour financer les importants travaux nécessités par la transformation de la Gare du Nord.

Sa Gare du Nord 2024 précise que, à la différence des montages réalisés dans ces gares parisiennes, « SNCF Gares & Connexions a choisi d'intégrer la société de projet (SA Gare du Nord 2024), lui permettant d'être rétribuée au titre de la mise à disposition du domaine public dont elle est délégataire, mais également d'être intéressée à la réussite économique de l'opération (...). L'intégralité des fonds propres investis par la société est apportée par le partenaire privé (Ceetrus) (...). La société a conclu un contrat de concession de 46 ans en vue de financer, concevoir et réaliser les travaux de transformation de la Gare du Nord ainsi que d'exploiter limitativement des surfaces d'activité et de service au sein de la gare. »

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.

Les recettes générées par ce type d'opérations permettent à SNCF Gares & Connexions de mettre en œuvre un dispositif de péréquation qui bénéficie aux gares de moindre importance.

Au-delà des réponses précises et documentées sur le montage de l'opération, le maître d'ouvrage apporte un éclairage sur la répartition des responsabilités au sein de la gare après travaux et sur la propriété foncière, SA Gare du Nord 2024 étant occupante (et non propriétaire) pour une durée de 46 ans des espaces dits « non régulés ».

La commission d'enquête note également que, au premier janvier 2020, « les contrats ont été transférés par l'EPIC SNCF Mobilités à la société anonyme SNCF Gares & Connexions. »

## 5.7. Projets environnants

Afin de rendre plus acceptable le projet aussi bien pour les usagers de la gare (grand voyageurs et voyageurs du quotidien) que pour son insertion dans le quartier, il apparaît nécessaire que le maître d'ouvrage s'assure de l'avancement des projets conduits dans l'environnement de la gare et en lien avec celle-ci notamment :

- **66-** Les aménagements intérieurs :
  - La démolition du 177 rue du faubourg Saint-Denis (élargir l'accès à l'écostation) ;
  - l'aménagement du Parking sous terrain géré par EFFIA, pour stationnement taxis, VTC, 2 roues motorisées, avec récupération de 3 niveaux sur 7 ;
  - Le déplacement de la ligne de CAB du tunnel de liaison vers la ligne 2 (station La Chapelle) vers la mezzanine RER ;
  - La liaison verticale entre mezzanine RER et zone Transilien ;
  - La sécurisation des quais RER ;
  - L'amélioration de la sécurité publique dans les circulations et quais des voies en sous-sol (notamment les "zones mortes" ;
  - L'amélioration de la sécurité incendie dans les circulations et quais des voies souterraines, notamment par la mise en place d'arroseurs "sprinklers" ;
  - L'amélioration de la sécurité publique dans les abords de la gare ;
- **67-** La réalisation du lien bi-pôle Gare du Nord Gare de l'Est ;



- **68**-L'aménagement des espaces publics notamment :
  - le parvis, la rue du faubourg Saint-Denis,
  - la création d'une liaison Gare du Nord au réseau Express vélo de Paris (en cohérence avec la taille de la vélo-station),
  - un parking pour les 2 roues motorisés,
  - l'assistance au développement des commerces autour de la gare,
  - la réimplantation d'un bureau de poste.

Pour chacun de ses sujets, le maître d'ouvrage voudra bien préciser les dispositions prises afin de faciliter l'avancement de ceux-ci, leur financement et leur date de mise en service ainsi que les incidences sur le projet.

### 5.7.1. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage

Ces points qui concernent l'environnement de la gare sont situés en dehors du périmètre du permis de construire. À l'invitation de la Commission d'Enquête, le maître d'ouvrage s'est rapproché des différentes parties prenantes pour apporter les éléments de réponse demandés.

Aménagements intérieurs	Entité en responsabilité ou maître d'ouvrage	Dispositions prises afin de faciliter l'avancement	Financement	Date de mise en service	Incidence sur le projet
<b>66-les aménagements intérieurs :</b>					
Démolition du 177 rue du Fbg Saint-Denis	SNCF G&C (acquisition) SA Gare du Nord 2024 (démolition)	Acquisition en cours par SNCF G&C et études en cours par la SA Gare du Nord 2024	SNCF G&C et SA Gare du Nord 2024	Objectif : avant la démolition de la rampe d'accès à la gare routière	Le projet fonctionne sans cette démolition. Toutefois elle permettrait d'apporter plus de confort et améliorerait l'insertion urbaine du projet
Aménagement du parking souterrain EFFIA	SNCF G&C	Engagement pris par SNCF G&C au titre du protocole de juillet 2019 et étude en cours	SNCF G&C	Concomitamment au PUP	Non identifiée à ce stade
Déplacement de la ligne CAB	SNCF G&C	Etude en cours par RATP, SNCF G & C et IDFM	Plan quadriennal d'investissement des gares d'Ile-de-France	Avant fin 2023	Amélioration du temps de parcours entre la station de métro La chapelle et la gare du Nord
Liaison verticale entre mezzanine RER et zone transilien	SNCF G&C (maîtrise d'ouvrage pouvant être déléguée à la SA Gare du Nord 2024)	Etude en cours par SA Gare du Nord 2024	SNCF G&C	Concomitamment au projet (2024)	Amélioration du confort des parcours pour les voyageurs du quotidien entre la mezzanine banlieue et le Transilien
Sécurisation des quais RER	SNCF G&C	Réflexion en cours chez SNCF G&C, IDFM et Transilien	Non déterminé	Non déterminée	Sans incidence
Amélioration de la sécurité publique dans	SNCF G&C	Pour ce qui est hors du périmètre du PC <sup>1</sup> :	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet

Aménagements intérieurs	Entité en responsabilité ou maître d'ouvrage	Dispositions prises afin de faciliter l'avancement	Financement	Date de mise en service	Incidence sur le projet
les circulations et quais des voies en sous-sol (zones mortes)		compétences relèvent de la SUGE (quais SNCF), du GPRS (quai RATP), de la Police des Transports sur tous les espaces			
Amélioration sécurité incendie dans les circulations et quais des voies souterraines notamment par la mise en place d'arroseurs/sprinklers	SNCF G&C	Ce point n'est pas identifié par l'Inspection Générale de Sécurité Incendie de la SNCF ni par la commission de sécurité	Sans Objet	Sans Objet	Sans Objet
Amélioration sécurité publique dans les abords de la gare non prévues au PC	Ville de Paris	Convention PUP signée entre la SA Gare du Nord 2024 et la VdP	La convention PUP est financée à : 75% SA Gare du Nord 2024 25% VdP	Concomitamment au projet	Contribution à l'amélioration de l'image de la gare du Nord
<b>67-La réalisation du lien bi-pôle gare du Nord/gare de l'Est</b>					
Bipôle gare du Nord / gare de l'Est	IDFM / SNCF Réseau / SNCF G&C / CDG Express / VdP	Comité de coordination inter-maîtres d'ouvrage mis en place à l'initiative de la SA Gare du Nord 2024	IDFM / SNCF Réseau / SNCF G&C / CDG Express / VdP / CPER	Au plus tard à la date de mise en service du CDG Express	Amélioration des correspondances à l'échelle du bipôle

1 Concernant plus largement le sujet de la sécurité publique liée au projet : Outre la conception architecturale du projet favorisant la lumière, la question de la sécurisation de la gare a été appréhendée par la SA Gare du Nord 2024 via le recours à un conseil spécialisé et un travail en collaboration avec les services de l'État. Ainsi, le poste de police situé au sein de la gare du Nord est entièrement préservé dans le cadre du projet. Les forces de police ferroviaire (SUGE) et le poste de police présent au sein de la gare ont été associés à des études de sécurité qui ont permis de définir un dispositif important : il est par exemple prévu un renfort d'effectif adapté au projet ainsi que l'installation de 500 nouvelles caméras de vidéosurveillance.

Aménagements intérieurs	Entité en responsabilité ou maître d'ouvrage	Dispositions prises afin de faciliter l'avancement	Financement	Date de mise en service	Incidence sur le projet
		Etudes en cours par les maîtres d'ouvrage			
<b>68-L'aménagement des espaces publics notamment</b>					
Parvis et rue du Fbg Saint-Denis	Ville de Paris	Convention PUP signé entre la SA Gare du Nord 2024 et la VdP	La convention PUP est financée à : SAGND 2024 (75 %) Ville de Paris (25 %)	Concomitant au projet	Amélioration des espaces publics
Création liaison gare du Nord au réseau Express vélo de Paris	Ville de Paris	projet non connu à ce jour	Sans objet	Sans objet	Optimisation de l'usage de la station de vélos
Augmentation du nombre de stationnement pour les 2 roues motorisées au sein du parking souterrain de la gare	SNCF G&C	Engagement pris par SNCF G&C et études en cours	SNCF G&C	Concomitamment au PUP	Amélioration des abords, de la circulation et des esp
Assistance au développement des commerces autour de la gare	SA Gare du Nord 2024	Engagement pris dans le protocole d'engagement SA Gare du Nord 2024, VDP de juillet 2019	SA Gare du Nord 2024	Lancement de la démarche dès l'obtention du PC	Accompagner le développement du dynamisme commercial du quartier durant les travaux
Réimplantation d'un bureau de poste	SA Gare du Nord 2024	Échanges en cours avec la direction immobilière et la direction des solutions intégrées de proximité	Sans Objet	Objectif : 2024	Amélioration de l'inclusion du projet dans le quartier

## 5.7.2. Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de l'avancement des opérations qui sont de nature à augmenter l'acceptabilité et la qualité du projet.

Elle note également les précisions sur l'implication du maître d'ouvrage dans ces projets environnants.

## 5.8. Autres sujets

D'autres sujets ont été abordés par le public au cours de l'enquête publique et la commission d'enquête doit les prendre en considération. Il s'agit notamment du rayonnement de Paris, de la France et des enjeux politiques du projet.

La commission d'enquête ne formule pas de questions sur ces sujets, mais elle invite le maître d'ouvrage à formuler ses commentaires s'il le souhaite.

### 5.8.1. **69**-Rayonnement de Paris et de la France

Le sujet du rayonnement de Paris et de la France est lié à l'impact du projet dans sa globalité, bien au-delà de l'architecture, du patrimoine et des commerces : fonctionnement de la gare, sécurité, propreté, confort, commerces et services, etc. Ce rayonnement doit notamment répondre à la notion « d'héritage » promu par les organisateurs des événements sportifs mondiaux (coupe du monde de rugby 2023 ; Jeux olympiques et paralympiques 2024).

- « *Le contraste entre la gare du Nord et d'autres grandes gares européennes où transitent des visiteurs internationaux est assez saisissant : à titre d'exemple la gare de Saint Pancras à Londres a été entièrement rénovée avec un hall neuf et une vaste galerie marchande. La gare du Nord est une porte d'entrée qui donne une image moins avantageuse de la France.* »
- « *La rénovation de la gare du Nord est vraiment nécessaire au regard du nombre d'étrangers qui ne cesse de croître ces dernières années. Il faut une gare plus grande pour continuer à accueillir les voyageurs dans des conditions dignes de la place de la gare du Nord à l'échelon international (...). C'est une opportunité à ne pas manquer pour Paris, ses habitants, ceux de banlieue et de province, pour démontrer notre capacité à accueillir les grands événements internationaux tels les JOP pour lesquels nous nous sommes battus.* »
- « *Le projet SA Gare du Nord 2024 contribuera au rayonnement de Paris.* »

## Commentaires du maître d'ouvrage

Le retard entre la gare du Nord et les gares qu'elle dessert s'est largement creusé, notamment avec les gares de Saint-Pancras à Londres, Amsterdam ou Anvers, gare du midi à Bruxelles...

Conscients des enjeux et de cette responsabilité, dans la perspective des événements sportifs mondiaux que la France s'apprête à accueillir, SNCF et Ceetrus ont opté pour une ambition



juste qui doit dans tous les registres relayer les performances nationales souvent enviées mais quelquefois aussi méconnues.

### **Pour ce qui concerne le rayonnement culturel et artistique**

Paris revendique traditionnellement sa place de capitale mondiale des arts et de la culture au prix d'un investissement conséquent et d'une politique qui vise à renforcer les richesses et la diversité de l'offre, le soutien aux artistes et à la création, l'accessibilité au plus grand nombre au-delà des frontières, ce qui est particulièrement le propre des arts. Pour y parvenir, il faut créer des espaces nouveaux et différents, favorables à l'épanouissement et au partage. C'est ainsi que ces dernières années ont été ouverts, la Place, les Plateaux Sauvages, le Grand Parquet, la villa Vassilieff et la Philharmonie, principalement dans l'est parisien, pour rééquilibrer la répartition géographique des accès à la culture. En cohérence avec cette ambition culturelle dynamique et géographique, le projet StatioNord propose un équipement complémentaire démocratisé qui permet un renouveau et un positionnement multi-activités, en créant et exploitant une salle modulable de 2800 places. Cette modularité lui permet de :

- Accueillir mensuellement des concertistes classiques ou de jazz pour des spectacles gratuits auprès des clients et usagers de la gare, des classes de lycéens pour des éveils pédagogiques aux métiers des arts et techniques des spectacles.
- Accueillir trimestriellement des auteurs pour des conférences thématiques en proximité avec le public, le festival *Au bout des voies*, en partenariat avec la SNCF, qui promeut l'expression culturelle nord-européenne du 21<sup>ème</sup> siècle.
- Accueillir les artistes nouveaux exclus des salles historiques en quête de l'ensemble des productions quel qu'en soit le genre (classique, hip-hop, jazz, ...), les entreprises et associations de quartier désirant réaliser un événement, des créations et rencontres culturelles de proximité à moindre coût, des conférences, des animations culinaires pour promouvoir des produits de terroir, sportives pour l'épanouissement des valeurs, et bien évidemment culturelles pour leur créativité.
- Accueillir annuellement la fête de la musique en partenariat avec les associations et conservatoires d'arrondissements.
- Accueillir des expositions temporaires pour des artistes peintres, plasticiens, photographes...qui bénéficieront ainsi d'une lisibilité considérable par son amplitude.

### **Pour ce qui concerne le rayonnement des commerçants-artisans :**

Considérant la fréquentation escomptée de la gare du Nord, le projet StatioNord entend devenir un lieu privilégié de la French Touch et de la mise en valeur des talents et savoir-faire caractéristiques des créativité et qualité françaises, qu'elles concernent les restaurateurs ou les commerçants. En effet cette fréquentation hors des cadres classiques confère à la SA Gare du Nord 2024 une responsabilité assumée qui interdit toute comparaison avec un quelconque centre commercial urbain. La Commission Nationale d'Aménagement Commercial, collège incontestable d'experts, ne s'y est pas trompé, en accordant justement au projet un avis favorable à l'unanimité (12 voix pour, 0 abstention). A cet objectif de long terme, s'ajoute à très court terme, la nécessité de faire face dès 2024 aux flux exceptionnels induits notamment par les JOP ; la gare du Nord, première vitrine du pays pour nombreux visiteurs, permettra de favoriser efficacement le rayonnement des artisans et commerçants, sans grand renfort de marketing dispendieux, répondant ainsi aux souhaits de la mairie de Paris qui, dès juin 2016, avait anticipé en proposant parmi les 43 mesures d'accompagnement de la candidature de Paris au JOP, la rénovation de la gare du Nord au chapitre « Paris attractif et innovant ».

### **Pour ce qui concerne les techniques et technologies**

Le cabinet Valode & Pistre, qui réalise des opérations particulièrement spectaculaires et multiples (Hôpitaux, Parc d'expositions, gares, tours de bureaux, équipements, aménagements urbains, ...) et appréciées en Chine, Russie, Europe, Afrique du Nord, est un ambassadeur du savoir-faire français dans le monde. Le projet de transformation de la gare du Nord qui allie justement toutes les caractéristiques reconnues internationalement est une vitrine parisienne permanente ouverte et par conséquent une occasion de fierté retrouvée :

- La justesse d'une réponse sachant concilier une architecture remarquable historique existante avec une restructuration et une création d'espaces nouveaux, modernisés, élégante; exercice particulièrement périlleux salué par un avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France. ;
- La prouesse technique qui répond aux exigences multiples d'éclairément, de confort, de mise en valeur des espaces conquis, par un geste sobre et justement proportionné ;
- La performance sécuritaire dans un lieu de fréquentation quotidienne inégalable, objet de toutes les attentions notamment dans la perspective des JOP ou de la Coupe du monde de Rugby et qui a été saluée par un avis favorable de la commission de sécurité dont on connaît l'exigence et le professionnalisme ;
- L'élégance du geste ni ostentatoire, ni introverti, vertu de la culture nationale.

Concernant les technologies digitales, le projet StatioNord, propose une cohérence unique et évolutive qui permet à tous les usagers, visiteurs, consommateurs ou touristes d'apprécier puis de s'approprier la nouvelle gare comme un lieu de référence dont la praticité devrait faire école. C'est cette expérience cohérente qui constitue en soi une marque de fabrique exportable.

### **5.8.2. 70-Projet devenu très politique à l'approche des élections municipales.**

Le projet de transformation de la gare du Nord est devenu très politique à l'approche des élections municipales et les prises de position médiatiques ont amené le public à réagir de diverses façons via le registre numérique.

Si certains saluent les positions exprimées notamment par la Ville de Paris, d'autres expriment leurs craintes de voir la gare du Nord « être la grande perdante des calculs électoraux. ».

#### **Commentaires du maître d'ouvrage**

Le pétitionnaire ne peut que confirmer ce constat. A ce titre, et dans la droite ligne de la démarche partenariale engagée depuis 2018 qui se poursuit encore avec les services techniques de la Ville de Paris, la RATP, SNCF et Ile-de-France Mobilités, **le maître d'ouvrage souhaite pouvoir, à l'issue de l'enquête publique, renouer un dialogue constructif avec la Ville de Paris, une fois les échéances électorales passées** La Ville de Paris a toujours été en soutien et en accompagnement du projet jusqu'aux prémices de la campagne électorale comme le montre l'historique du projet. **(cf Annexe 16 - Historique de participation de la ville au projet)**. Le maître d'ouvrage a souhaité formuler des observations complémentaires sur les contributions de la Ville de Paris **(cf. Annexe 17)**, sur le rapport des 4 personnes missionnées par la Ville de Paris **(cf. Annexe 18)** et le rapport de SMA **(cf. Annexe 19)**.



## 6. Appréciation du projet

### 6.1. 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 termes de l'arrêté préfectoral n°75-2019-10-29-003 ont été respectés. Les précisions sur ces modalités et le déroulement de l'enquête ont été données aux chapitres 2 et 3.

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

### 6.2. Appréciation par thème

#### 6.2.1. 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.

La commission d'enquête constate ainsi que le projet apporte une amélioration au fonctionnement du pôle multimodal Gare du Nord. 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.

## 6.2.2. 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 m<sup>2</sup> 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 (chapitre 5.2).

Compte tenu des études, de l'expérience des autres grandes gares parisiennes et des arguments développés par la maîtrise d'ouvrage, la commission d'enquête considère 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 est essentiel 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 projet urbain partenarial et du protocole du 17 juillet 2019 signé avec la Ville de Paris, la commission d'enquête estime que 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.

### 6.2.3. 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 m<sup>2</sup>. De plus, cette terrasse permettra l'ouverture d'un jardin public de 6 000 m<sup>2</sup>.

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.

La commission d'enquête prend acte de ces propositions complémentaires qui améliorent le projet.



Le maître d'ouvrage propose de limiter la consommation de la ressource en eau est réalisée 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.

La commission d'enquête constate que, 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.

## **6.2.4. 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 son transfert 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<sup>ème</sup> siècle.

## **6.2.5. 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'ouvrages, pénalités qui seront reportées sur les entreprises retenues pour les travaux. Dans le contrat de concession, ce délai est associé à des pénalités importantes pour le maître d'ouvrages, 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.

La commission d'enquête constate que l'ensemble de ces dispositions sont à la mesure d'un chantier de cette envergure et que les nuisances vis-a-vis des usagers et des riverains restent limitées.

## 6.2.6. 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).

La commission d'enquête note que le choix 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.

La commission d'enquête constate que le montage de l'opération permet de financer le projet sans impacter les finances publiques. Elle estime que ce montage ne remet pas en cause les principes de propriété et de gestion du patrimoine public.

\*

\* \*

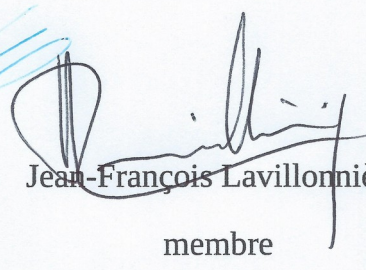
\*

Fait à Paris, le 25 février 2020,

La commission d'enquête

  
Sylviane Dubail,

présidente

  
Jean-François Lavillonnière,

membre

  
Daniel Tourette,

membre

## **Annexes**

### **Réunion publique du 3 décembre 2019**

Introduction

Présentation du projet

Compte rendu

### **Contributions**

Statistiques

Le tableau des contributions

les pièces jointes aux contributions

2 listes des signataires des pétitions

### **Compléments du maître d'ouvrage en réponse aux questions posées**

Annexe 0 - Bilan du Tiers indépendant

Annexe 1 – Concertations

Annexe 2 - Courrier d'engagement cession du 177 rue du Faubourg Saint-Denis de ICF Novédis SNCF Gares & Connexions en date du 9 avril 2019

Annexe 3 - Avis France Domaine

Annexe 4 - Protocole d'engagements Ville de Paris, SA Gare du Nord 2024 SNCF G&C

Annexe 5 - Compléments d'engagements au protocole Ville de Paris, SA Gare du Nord 2024 SNCF G&C

Annexe 6 - Note SNCF G&C projet réaménagement parc souterrain gare du Nord

Annexe 7 - Observations complémentaires contribution FNAUT

Annexe 8 - Étude Impact loi ELAN (Mall & Market)

Annexe 10 - Cahier des charges preneurs hall des départs

Annexe 11 - Compensation Carbone

Annexe 12 - Observations complémentaires sur la contribution de JMD

Annexe 13 - Diagnostic Ressources des matériaux

Annexe 14 - Etude de faisabilité schéma logistique SMA

Annexe 15 - Arrêté SNCF

Annexe 16 - Historique de participation de la ville au projet

Annexe 17 - complémentaires sur VdP

Annexe 18 - Observations complémentaires sur le rapport des 4 missionnés

Annexe 19 - Observations complémentaires SMA

Annexe 20 - Etude SMA approvisionnement chantier par train

Annexe 21 - Note SNCF Gares & Connexions\_ Accès ligne 4

Annexe 22 - Observations complémentaires contribution IDFM

Annexe 23 - Etude STD

## Table des matières

<b>Sommaire.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Généralités.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte général.....	5
1.2. Objectifs du projet.....	6
1.3. Objet et cadre juridique de l'enquête publique.....	7
1.3.1. Objet de l'enquête publique.....	7
1.3.2. Mention des textes régissant l'enquête publique.....	8
1.3.2.1. Textes relatifs à l'enquête publique :.....	8
1.3.2.2. Textes relatifs aux autorisations d'urbanisme :.....	8
1.3.2.3. Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement :.....	9
1.3.2.4. Textes relatifs à la protection du patrimoine :.....	9
1.3.2.5. Textes relatifs aux installations classées pour la protection de l'environnement : .....	9
1.3.2.6. Textes relatifs à l'évaluation socio-économique :.....	9
1.3.2.7. Textes relatifs à la déclaration de projet :.....	10
1.4. Composition du dossier.....	10
1.5. Historique du projet.....	12
1.5.1. Les différentes étapes avant le concours.....	12
1.5.2. Le concours.....	12
1.5.3. Le comité de coordination des partenaires publics.....	13
1.5.4. La concertation.....	14
1.5.5. Le comité de suivi du dialogue actif.....	14
1.5.6. Le protocole d'engagements.....	15
<b>2. Organisation et modalités de l'enquête.....</b>	<b>17</b>
2.1. Désignation de la commission d'enquête.....	17
2.2. Modalités de l'enquête.....	17
<b>3. Déroulement de l'enquête.....</b>	<b>21</b>
3.1. Publicité de l'enquête publique.....	21
3.1.1. Publication dans la presse.....	21
3.1.2. Affichage.....	21
3.1.3. Communication complémentaire.....	21
3.1.4. Outils mis à disposition des mairies d'arrondissement et de la préfecture.....	22
3.2. Réunions et entretiens.....	22
3.2.1. Réunions avec l'autorité organisatrice de l'enquête et avec la maîtrise d'ouvrage...22	22
3.2.2. Autres entretiens de la commission.....	22
3.3. Permanences des commissaires enquêteurs.....	23
3.4. Réunion publique du 3 décembre 2019.....	23
3.5. Clôture de l'enquête.....	23
3.6. Participation du public.....	23



3.7. Rédaction et remise du procès-verbal de synthèse.....	24
3.8. Demande d'un délai supplémentaire pour rendre le rapport.....	24
3.9. Remise du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.....	25
3.10. Appréciation du déroulement de l'enquête.....	25
<b>4. Avis émis avant l'enquête publique.....</b>	<b>27</b>
4.1. Avis de la MRAe et le mémoire en réponse.....	27
4.1.1. Contexte et description du projet.....	27
4.1.2. Les conditions de déplacement.....	28
4.1.2.1. Évolution de la fréquentation.....	28
4.1.2.2. Incidences potentielles.....	29
4.1.3. La protection du cadre de vie.....	29
4.1.3.1. Nuisances engendrées par le projet.....	29
4.1.3.2. Espaces verts et conditions climatiques.....	31
4.1.4. La transformation du paysage.....	32
4.1.4.1. Densification et patrimoine.....	32
4.1.5. La gestion de la phase chantier – démolitions.....	32
4.1.5.1. Démolitions.....	32
4.1.6. Justification du projet retenu.....	33
4.2. Avis relatifs à l'autorisation d'exploitation commerciale.....	35
4.2.1. Avis de la commission départementale d'aménagement commercial de Paris (CDAC) .....	35
4.2.2. Avis de la commission nationale d'aménagement commerciale (CNAC).....	36
4.3. Avis de l'architecte des bâtiments de France et de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC).....	37
4.4. Avis de la RATP et annexes.....	37
4.4.1. Ouvrages existants de la RATP.....	38
4.4.2. Espaces voyageurs de la RATP.....	38
4.5. Avis de la préfecture de police.....	38
4.6. Avis de l'inspection générale des carrières.....	38
4.7. Archéologie préventive.....	39
4.8. Avis du Conseil de Paris sur l'étude d'impact.....	39
4.9. Avis de la mairie de Paris sur le permis de construire.....	39
<b>5. Analyse des observations du public.....</b>	<b>41</b>
Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage.....	41
5.1. Thème : fonctionnement de la gare et les déplacements.....	43
5.1.1. Synthèse des éléments du dossier.....	43
5.1.1.1. Le nouveau terminal des départs.....	44
5.1.1.2. La reconfiguration et l'extension du terminal Transmanche.....	44
5.1.1.3. L'implantation de l'équipement de logistique urbaine (ELU).....	45
5.1.1.4. L'intermodalité renforcée.....	45
5.1.1.5. Le réaménagement de la gare routière en écostation bus.....	46
5.1.1.6. Une station vélos au service des mobilités douces.....	46

5.1.1.7. Un projet urbain partenarial avec la Ville de Paris pour requalifier les espaces publics.....	47
5.1.2. Analyse et synthèse des observations recueillies.....	47
5.1.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête.....	50
5.1.3.1. L'accessibilité à la gare pour les piétons ou les vélos :.....	50
5.1.3.2. L'accessibilité à la gare en taxi, VTC ou dépose-minute :.....	50
5.1.3.3. Les flux.....	51
5.1.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage.....	53
5.1.4.1. L'accessibilité à la gare pour les piétons ou les vélos.....	53
5.1.4.2. L'accessibilité à la gare en taxi, VTC ou dépose-minute.....	64
5.1.4.3. Les flux.....	68
5.1.5. Avis de la commission d'enquête.....	90
5.2. Thème : nouveaux services et activités.....	93
5.2.1. Synthèse des éléments du dossier.....	93
5.2.1.1. Les commerces, services et autres activités.....	93
5.2.1.2. Surfaces de ventes.....	94
5.2.2. Analyse et synthèse des observations recueillies.....	95
5.2.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête.....	97
5.2.3.1. Commerces.....	97
5.2.3.2. Services et autres activités.....	98
5.2.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage.....	99
5.2.4.1. Commerces.....	99
5.2.4.2. Services et autres activités.....	109
5.2.5. Avis de la commission d'enquête.....	115
5.3. Thème : effets du projet sur l'environnement.....	117
5.3.1. Synthèse des éléments du dossier.....	117
5.3.1.1. Développement durable.....	117
5.3.1.2. Insertion urbaine.....	118
5.3.2. Analyse et synthèse des observations recueillies.....	118
5.3.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête.....	120
5.3.3.1. Températures – Îlot de chaleur – effet de serre.....	120
5.3.3.2. Eaux pluviales.....	121
5.3.3.3. Déchets.....	121
5.3.3.4. Jardins Publics.....	121
5.3.3.5. Entretien des panneaux photovoltaïques et des verrières.....	121
5.3.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage.....	122
5.3.4.1. Températures – Îlot de chaleur – effet de serre.....	122
Bilan carbone des bâtiments neufs :.....	129
Compensation :.....	130
5.3.4.2. Déchets.....	139
5.3.4.3. Jardins Publics.....	142
5.3.4.4. Entretien des panneaux photovoltaïques et des verrières.....	148
5.3.5. Avis de la commission d'enquête.....	148

5.4. Thème : architecture et patrimoine.....	149
5.4.1. Synthèse des éléments du dossier.....	149
5.4.1.1. Un patrimoine inscrit au titre des monuments historiques.....	149
5.4.1.2. projet architectural conçu par Valode & Pistre.....	149
5.4.2. Analyse et synthèse des observations recueillies.....	151
5.4.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête.....	152
5.4.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage.....	153
5.4.4.1. Alternative aux passerelles.....	153
5.4.4.2. Éléments techniques permettant un impact visuel faible des passerelles.....	161
5.4.4.3. Impact visuel de la machinerie des ascenseurs associés aux passerelles.....	168
5.4.4.4. Réponse du maître d'ouvrage vis-à-vis de la conservation de la halle de la gare du Transilien.....	169
5.4.5. Avis de la commission d'enquête.....	178
5.5. Thème : travaux.....	179
5.5.1. Synthèse des éléments du dossier.....	179
5.5.2. Analyse et synthèse des observations recueillies.....	180
5.5.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête.....	181
5.5.3.1. Valorisation des déchets.....	181
5.5.3.2. Travaux.....	181
5.5.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage.....	182
5.5.4.1. Valorisation des déchets.....	182
5.5.4.2. Travaux.....	182
5.5.5. Avis de la commission d'enquête.....	213
5.6. Thème : montage de l'opération.....	214
5.6.1. Synthèse des éléments du dossier.....	214
5.6.2. Analyse et synthèse des observations recueillies.....	214
5.6.3. Questions posées par le public et la commission d'enquête.....	214
5.6.4. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage.....	215
5.6.4.1. Précisions sur le montage financier et la répartition des responsabilités au sein de la gare après travaux et la propriété foncière.....	215
5.6.4.2. Modèle économique choisi.....	218
5.6.4.3. Conséquences du changement de statut de la SNCF au 1er janvier 2020.....	219
5.6.5. Avis de la commission d'enquête.....	219
5.7. Projets environnants.....	220
5.7.1. Commentaires et avis techniques du maître d'ouvrage.....	221
5.7.2. Avis de la commission d'enquête.....	225
5.8. Autres sujets.....	225
5.8.1. 69-Rayonnement de Paris et de la France.....	225
Commentaires du maître d'ouvrage.....	225
5.8.2. 70-Projet devenu très politique à l'approche des élections municipales.....	227
<b>6. Appréciation du projet.....</b>	<b>229</b>
6.1. Déroulement de l'enquête.....	229
6.2. Appréciation par thème.....	229

---

6.2.1. Fonctionnement de la gare et déplacements.....	229
6.2.2. Nouveaux services et activités.....	230
6.2.3. Effets du projet sur l'environnement.....	231
6.2.4. Architecture et patrimoine.....	232
6.2.5. Travaux.....	232
6.2.6. Montage de l'opération.....	233
<b>Annexes.....</b>	<b>235</b>
Réunion publique du 3 décembre 2019.....	235
Contributions.....	235
Compléments du maître d'ouvrage en réponse aux questions posées.....	235