

# PROJET DE TRANSFORMATION DE LA GARE DU NORD

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉLIVRANCE DU PERMIS  
DE CONSTRUIRE SUR LE PROJET « PARIS GARE DU NORD 2024 »

DU 20 NOVEMBRE 2019 AU 8 JANVIER 2020



# Sommaire

**PAGE 2**

POURQUOI **TRANSFORMER**  
LA GARE DU NORD ?

**PAGE 6**

LES **CARACTÉRISTIQUES**  
PRINCIPALES DU PROJET

**PAGE 22**

L'**INTÉGRATION** DE LA GARE  
DANS SON **ENVIRONNEMENT**

**PAGE 28**

LA **MAÎTRISE DES IMPACTS**  
EN PHASE TRAVAUX

**PAGE 31**

L'**ENQUÊTE PUBLIQUE**  
SUR LE PROJET STATIONORD

# Préambule

Le présent document est un support d'information complémentaire à la publicité légale entrant dans le cadre de l'enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire sur le projet porté par la SA Gare du Nord 2024. À ce titre, il a vocation à délivrer les principales informations sur le projet de transformation de la Gare du Nord mais ne se substitue pas au Dossier d'Enquête Publique, document d'information de référence de l'enquête publique (voir les modalités de diffusion de ce dossier d'enquête publique en page 32 du présent document).

Pour la parfaite information du lecteur la SA GARE DU NORD 2024 a déposé le nom StatioNord lequel est utilisé à titre de nom d'usage et de marque. Ce nom est indifféremment utilisé avec « Paris Gare du Nord 2024 » ou « Projet de transformation de la Gare du Nord ».

# POURQUOI TRANSFORMER LA GARE DU NORD ?

## Une transformation indispensable

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 déjà plus de 700 000, générant ainsi des situations d'inconfort et 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 voyageurs longue distance sur l'axe du Nord de la France, à la croissance du nombre de voyageurs 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.



AUJOURD'HUI

plus de  
**700 000**  
visiteurs par jour

DEMAIN

plus de  
**800 000**  
visiteurs par jour  
en 2024

plus de  
**900 000**  
visiteurs par jour  
en 2030

## Un projet au service de **l'intérêt général**

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 à ce que des études soient lancées pour situer cette gare au meilleur niveau des gares européennes.

En 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.

En conséquence, la SNCF a engagé des études préalables. Encadré par le texte réglementaire et la volonté affichée de l'ensemble des pouvoirs publics, sur la base des conclusions de ses études préalables qui en ont constitué le socle, SNCF a organisé une consultation d'opérateurs en juin 2017 et retenu Ceetrus pour devenir coactionnaire de la société chargée de réaliser le projet.

Pour s'assurer de la plus étroite intégration urbaine, deux phases de concertation ont été diligentées d'une part par SNCF du 12 juin au 13 juillet 2017 puis par la SA Gare du Nord 2024 du 1<sup>er</sup> mars au 18 avril 2019.

Les objectifs du projet en découlant sont :

- ◆ Améliorer le confort des voyageurs dans la gare par dissociation des zones d'arrivées et de départs grandes lignes pour éviter les phénomènes de congestion sur les quais grandes lignes et les cheminements depuis les grandes lignes vers les autres modes de transport en limitant les croisements.
- ◆ Renforcer l'intermodalité via l'adaptation fonctionnelle de la gare, la multiplication des circulations verticales, la création de nouveaux cheminements pour améliorer la connexion entre les trains, RER, métros, bus..., l'aménagement d'une écostation bus en accès direct depuis le terminal des départs, la réalisation d'une station pour vélos et l'ouverture de la Gare sur l'Est.
- ◆ Proposer de nouveaux services pour les différents publics de la gare : les franciliens fréquentant la gare quotidiennement, les riverains, les parisiens, ainsi que les touristes. Il s'agit de faire de la Gare du Nord un lieu que l'on a plaisir à pratiquer. Aujourd'hui, elle est davantage perçue comme un lieu subi sans autres fonctions que celles strictement nécessaires aux voyageurs.



## Un projet **concerté**

Le projet a fait l'objet de deux concertations depuis son lancement.

**Une première concertation préalable** au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme a été menée par SNCF Gares & Connexions du 12 juin au 13 juillet 2017.

**Une nouvelle phase de concertation volontaire** a été organisée par le maître d'ouvrage, SA Gare du Nord 2024, en amont du dépôt du dossier de demande de permis de construire, du 1er mars au 18 avril 2019. Organisée autour de cinq réunions publiques et de cinq visites de la gare, les participants ont pu prendre connaissance du projet au travers d'un dossier de concertation et d'un site internet dédié. La concertation libre s'est par ailleurs appuyée sur des dispositifs innovants tels qu'une maquette numérique 3D et une plateforme contributive en ligne.

Par rapport à ce qui avait été présenté en concertation, la SA Gare du Nord 2024 a, dans son bilan, synthétisé l'ensemble des expressions recueillies lors de la concertation et a présenté ses enseignements et les suites à donner pour la poursuite du projet, notamment :

- ◆ une diminution de la volumétrie du nouveau hall des départs grandes lignes dans sa partie Nord ;
- ◆ une augmentation des espaces paysagers ;
- ◆ une amélioration de l'accessibilité aux espaces en toiture ;
- ◆ un nouveau traitement des façades Est et Nord.

Ces évolutions ont été présentées au public lors d'une réunion publique, le 14 mai 2019, et ont été intégrées dans la demande de Permis de Construire.

De plus, conformément aux engagements pris lors de la concertation libre, les porteurs de projet ont engagé la poursuite du dialogue actif par l'installation d'un premier Comité de suivi, le 3 juin 2019, rassemblant les parties prenantes associatives (usagers et riverains) et institutionnelles mobilisées lors de la concertation libre. **Les réunions du Comité de suivi reprendront à l'issue de la phase d'enquête publique.**



Retrouvez toutes les informations sur les deux périodes de concertation autour du projet dans le **Dossier d'Enquête Publique** (Pièce F – Bilans de concertation).



## Le **maître d'ouvrage** du projet - un montage unique permis par le pouvoir législatif

La SA Gare du Nord 2024, créée en février 2019, est une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) ayant pour actionnaires l'établissement public SNCF Mobilités et Ceetrus. Elle est le maître d'ouvrage du projet. Elle conçoit, finance et réalise l'ensemble des études et des travaux de réalisation du projet, et exploitera, à terme, les espaces non dédiés aux voyageurs et au transport dans le cadre d'une concession dont la durée est fixée à 46 ans. La gare reste propriété de SNCF.

À l'issue de cette période, les espaces exploités par la SA Gare du Nord 2024 seront entièrement restitués à SNCF Gares & Connexions. Les espaces dédiés au transport demeurent exploités par SNCF Gares & Connexions dès leur réalisation.

### Un **montage inédit** pour la réalisation de l'opération

La Société d'Économie Mixte à Opération Unique (SEMOP), autorisée par la Loi du 1<sup>er</sup> septembre 2014, est un nouveau modèle d'association entre les collectivités territoriales et des opérateurs privés. L'opération est principalement effectuée dans l'intérêt de SNCF. Elle permet de mobiliser aux côtés de la personne publique un opérateur privé qui lui apporte des garanties financières et une sécurité à travers des règles de gouvernance de projet strictes tout en lui assurant un partage du retour sur investissement.

Le pouvoir législatif a donc créé les conditions nécessaires à cette modernisation de la gare via l'article 67 de la loi n° 2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain.

Ce montage innovant permet de :

- ◆ rendre le projet réalisable dans des délais resserrés (horizon 2024) ;
- ◆ remplir des objectifs ambitieux en termes de services rendus aux voyageurs ;
- ◆ proposer des conditions tarifaires raisonnables aux différents opérateurs ferroviaires ;
- ◆ assurer un investissement important sans affecter les comptes de SNCF Gares et Connexions.

STATION<sup>+</sup>NORD

À l'issue de la concertation libre menée au printemps 2019 à l'initiative de la SEMOP, il a été décidé de renommer le projet « StatioNord » (prononcer Station Nord), afin de ne pas créer de confusion avec la Gare du Nord au quotidien et d'affirmer l'identité singulière du projet. C'est sous cette nouvelle appellation que le projet est donc cité.

# LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

Le projet Gare du Nord 2024 est un projet ambitieux développé autour des trois grands principes suivants :

- ◆ Une **réorganisation de la gare** avec notamment la séparation des flux d'arrivées et de départs
- ◆ Un **renforcement de l'intermodalité** en favorisant les liens dans la gare et avec les mobilités autres que ferroviaires
- ◆ La création d'un **nouveau pôle de vie**, construit sur 3 à 4 nouveaux niveaux au-dessus de la gare routière (à l'Est de la Halle historique conçue par l'architecte Jacques Ignace Hittorff) et la restructuration de deux immeubles de bureaux pour 9 000 m<sup>2</sup> environ rue de Maubeuge (face à l'hôpital Lariboisière)

**61** ascenseurs (dont 33 créés) **113** escaliers mécaniques (dont 44 créés)  
pour relier l'ensemble des espaces

**3** lignes de **RER**  
(B, D, E)

**3** lignes de **métro**  
(2, 4 et 5)

**2** lignes **Transilien** (H et K)

**+2 200** trains/jour desservant le Nord de la France et 4 pays européens

	Surface existante	Surface à terme	Création
Surfaces d'intérêt général	35 200	57 600	22 400
Commerces, restaurants, loisirs, culture et sport	10 700	42 100	31 400
Bureaux	25 200	32 900	7 700
Résidence hôtelière SNCF	4 035	4 035	0
<b>Total</b>	<b>75 135</b>	<b>136 635</b>	<b>61 500</b>



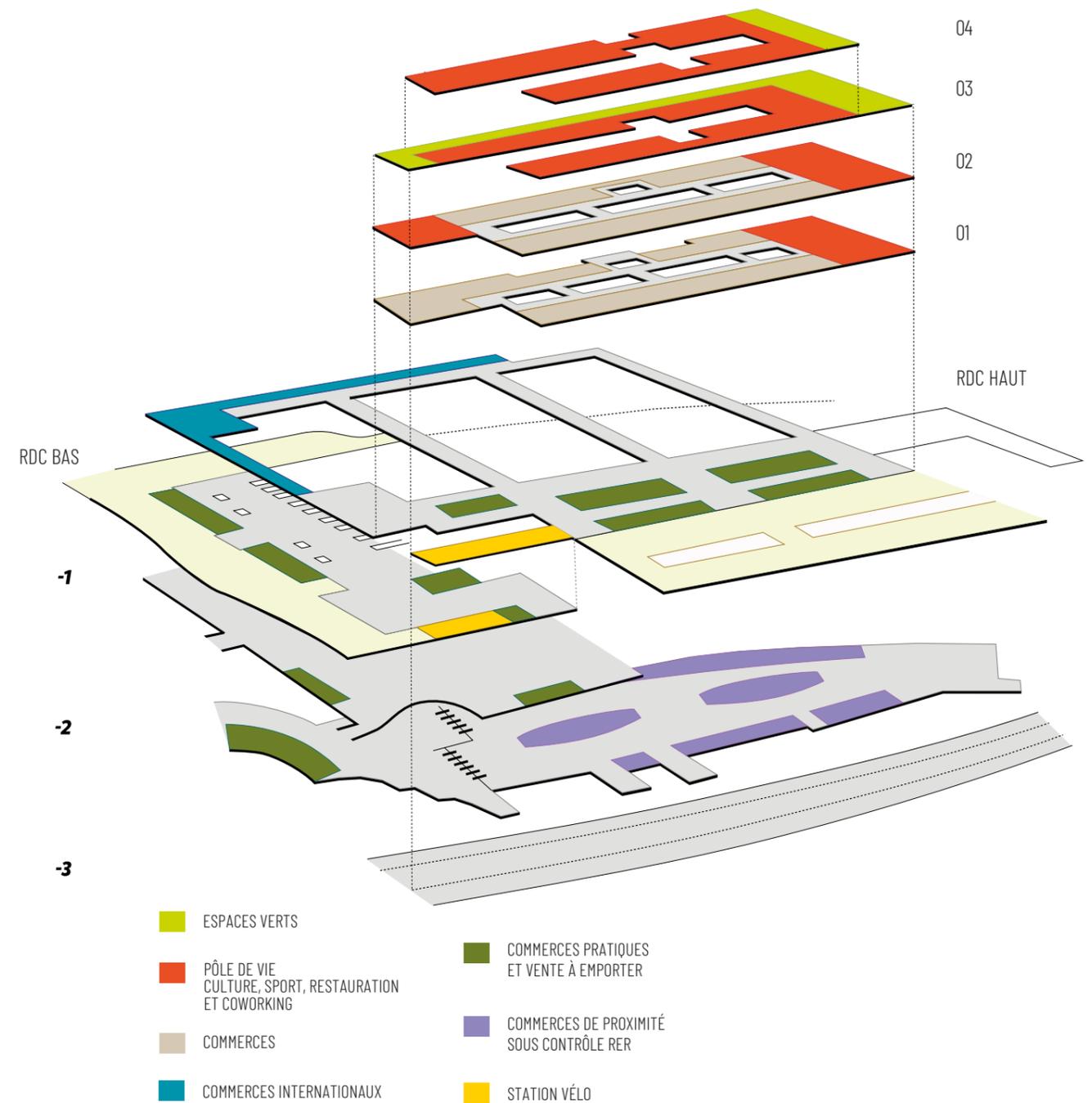
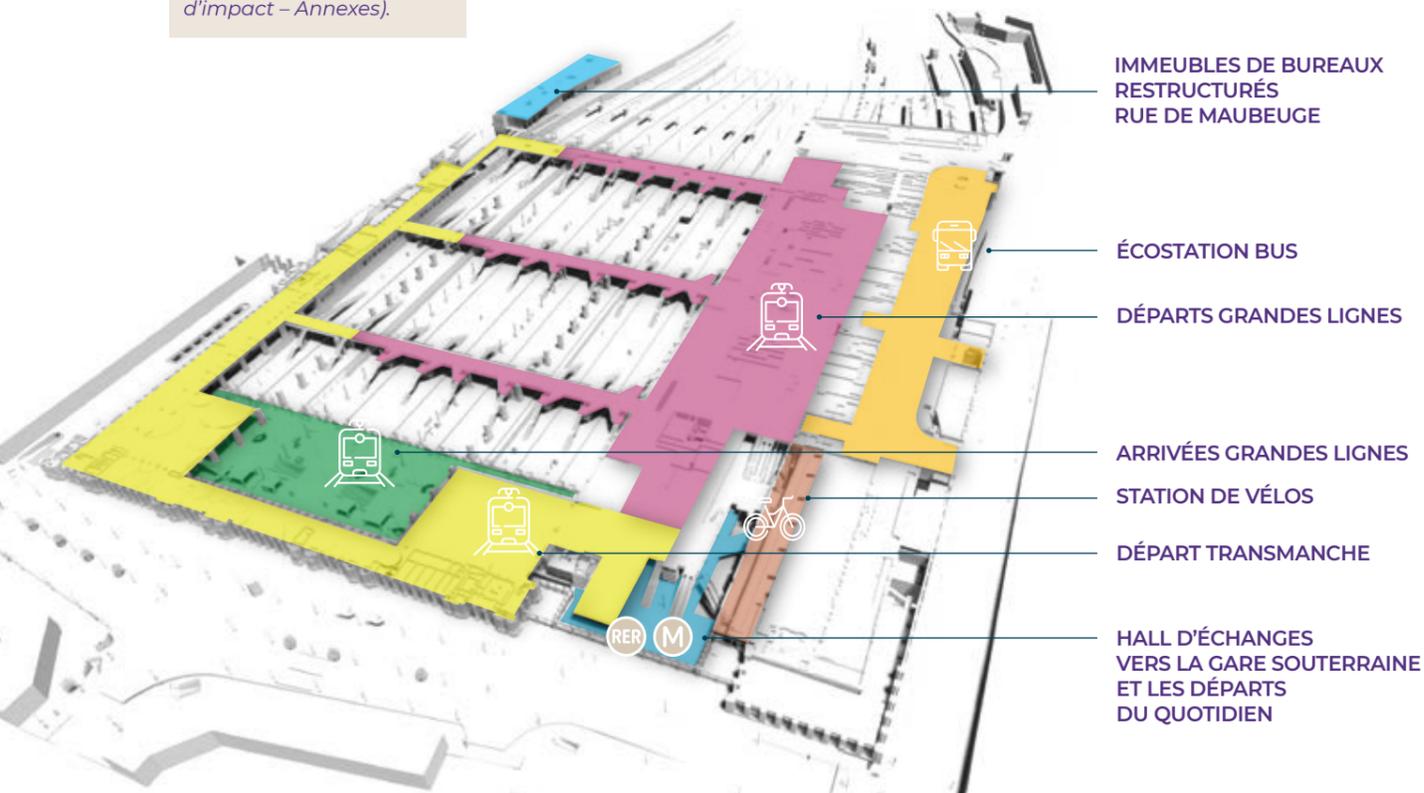
## Une organisation de la gare **adaptée** à son **niveau élevé de fréquentation**

Le projet va pratiquement doubler les espaces dédiés au transport des voyageurs qui passeront de 35 200 à 57 600 m<sup>2</sup> environ. 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 prévue sur les trains Grandes Lignes.

Le quai transversal de la halle Hittorff sera exclusivement dédié aux arrivées, tandis qu'un nouveau hall pour les départs grandes lignes est créé au niveau de la rue du Faubourg Saint-Denis. Cette nouvelle configuration de la gare, plus fonctionnelle et plus confortable, s'accompagne d'une réorganisation des flux logistiques dissociée des espaces de circulation de voyageurs pour améliorer la fluidité de la gare.

Cette distinction des départs et des arrivées grandes lignes ne modifie pas les entrées et sorties existantes de la gare.

L'ensemble des études de trafic qui ont permis de définir les prévisions sont consultables dans le **Dossier d'Enquête Publique** (Pièce B – Étude d'impact – Annexes).



## Le nouveau **hall des départs grandes lignes**

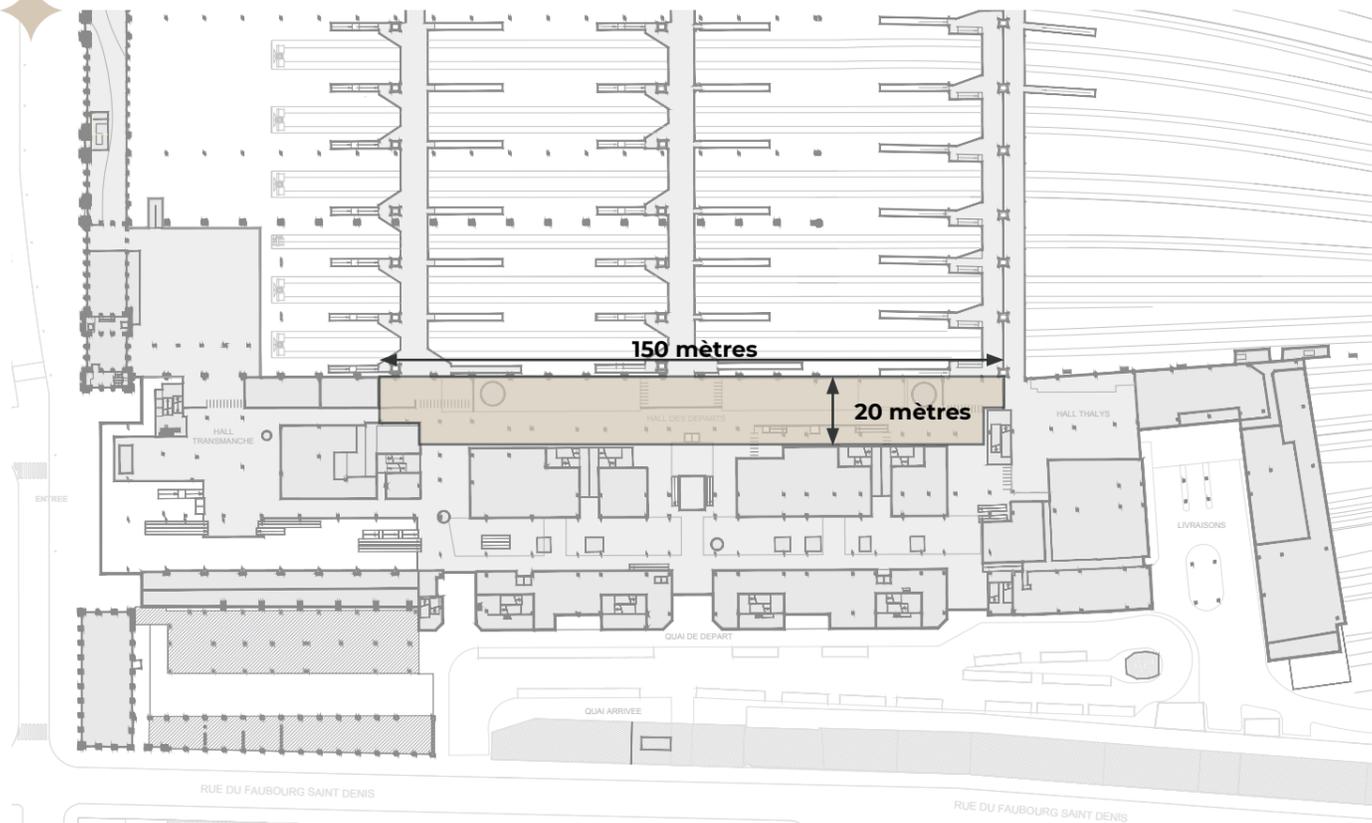
Le hall des départs grandes lignes s'étendra depuis la façade vitrée du hall ouverte sur le parvis rue de Dunkerque (entrée principale) et le hall d'échanges pour aller longer l'écostation bus. Cette configuration permet de connecter l'écostation bus de plain-pied et de créer une nouvelle façade de la gare donnant sur l'Est.

L'accès au hall des départs grandes lignes se fera niveau rez-de-chaussée haut (N1) au même niveau que l'écostation bus et la rue du Faubourg Saint-Denis ; la partie de cette dernière rue menant vers le boulevard La Chapelle étant marquée par un important dénivelé par rapport à la rue de Dunkerque). Il sera connecté au rez-de-chaussée bas (niveau de la rue de Dunkerque) mais aussi à la plateforme d'échanges du RER grâce à plusieurs escaliers, escaliers mécaniques et ascenseurs créés.

À l'image du dispositif Transmanche, l'accès aux quais des trains Grandes Lignes se fera ensuite par des passerelles (au nombre de 3), franchissant successivement les voies ferrées pour rejoindre chaque quai en contre-bas grâce à des escalators, des escaliers et des ascenseurs. Les deux premières passerelles, situées à l'intérieur de la halle historique de la gare, 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 aux trains Thalys, situé au Nord du hall des départs.

Ce nouveau hall des départs aura ainsi une surface d'accueil et d'attente supérieure à celle du quai transversal actuel qui sera dédié lui aux arrivées des voyageurs. Les espaces dédiés aux services d'accueil, d'information, d'achats de billets, seront agrandis et optimisés. Les boutiques de vente des billets SNCF seront regroupées dans des espaces fermés confortables, situés dans le nouveau hall des départs grandes lignes.

Plan du **hall des départs grandes lignes**



Le nouveau **hall des départs grandes lignes**



STATION

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

Le terminal Transmanche, occupé par Eurostar, sera accessible depuis le hall d'échanges, à l'angle Sud-Est de la Gare du Nord, et sera contigu au hall des départs grandes lignes. Le bénéfice est double : les flux de ce terminal ne se mélangeront plus à ceux de l'actuel quai transversal et son accès sera plus proche des espaces 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 au rez-de-chaussée haut, 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.

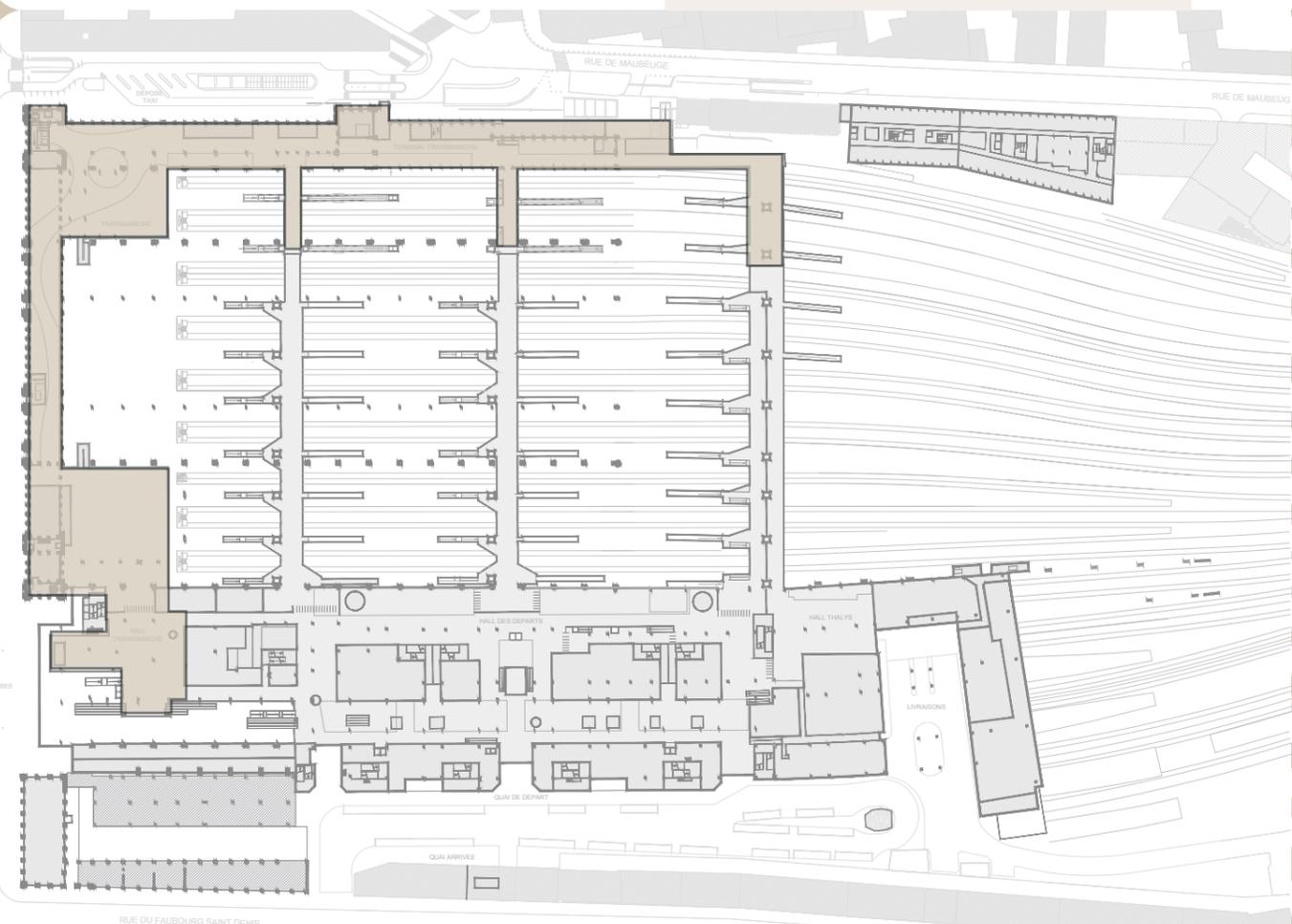
À l'Ouest, un vaste espace comportant des zones d'attente agrandies, des boutiques de cadeaux et une offre de restauration permettront aux voyageurs de patienter avant l'embarquement sur les passerelles. Le dimensionnement des espaces tient compte de l'augmentation de 50% du nombre de passagers Eurostar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

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



*Retrouvez toutes les informations sur la configuration du nouveau hall des départs grandes lignes, du nouveau terminal Transmanche, des immeubles de la rue de Maubeuge et de l'Espace Logistique Unifié, ainsi que l'ensemble des plans techniques dans le **Dossier d'Enquête Publique** (Pièce C – Dossier de Permis de Construire).*

Plan du **terminal Transmanche**



## 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 (aménagée et organisée pour le tri sélectif) seront implantés. Ils seront positionnés près de l'entrée située au droit du boulevard de la Chapelle. L'accès existant ne sera pas modifié. La future zone de déchets et l'ELU seront fermés et recouverts d'une toiture végétalisée donnant aux riverains une vue sur un espace vert.

L'ELU, adapté pour recevoir des véhicules électriques, permet de concentrer 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. Il facilite donc la logistique « du dernier kilomètre ».



## La requalification de la **rue de Maubeuge**

Afin de valoriser et de requalifier la rue de Maubeuge, tout en préservant des installations techniques vitales pour le fonctionnement des trains (le poste haute tension au 108 et le local télécommunication au 110), les immeubles du 110 bis et 112 rue de Maubeuge seront démolis et reconstruits.

Chaque immeuble aura son hall d'accès indépendant et ses propres locaux d'exploitation. Un garage à vélos sera aménagé en pied de chacun des deux immeubles.





## L'intermodalité renforcée

Le projet Gare du Nord 2024 vise à renforcer et à améliorer la connexion entre les différents modes de transports : grandes lignes, Transilien, RER, métro, vélo, bus, taxis, VTC.

### La réorganisation des circulations et des accès

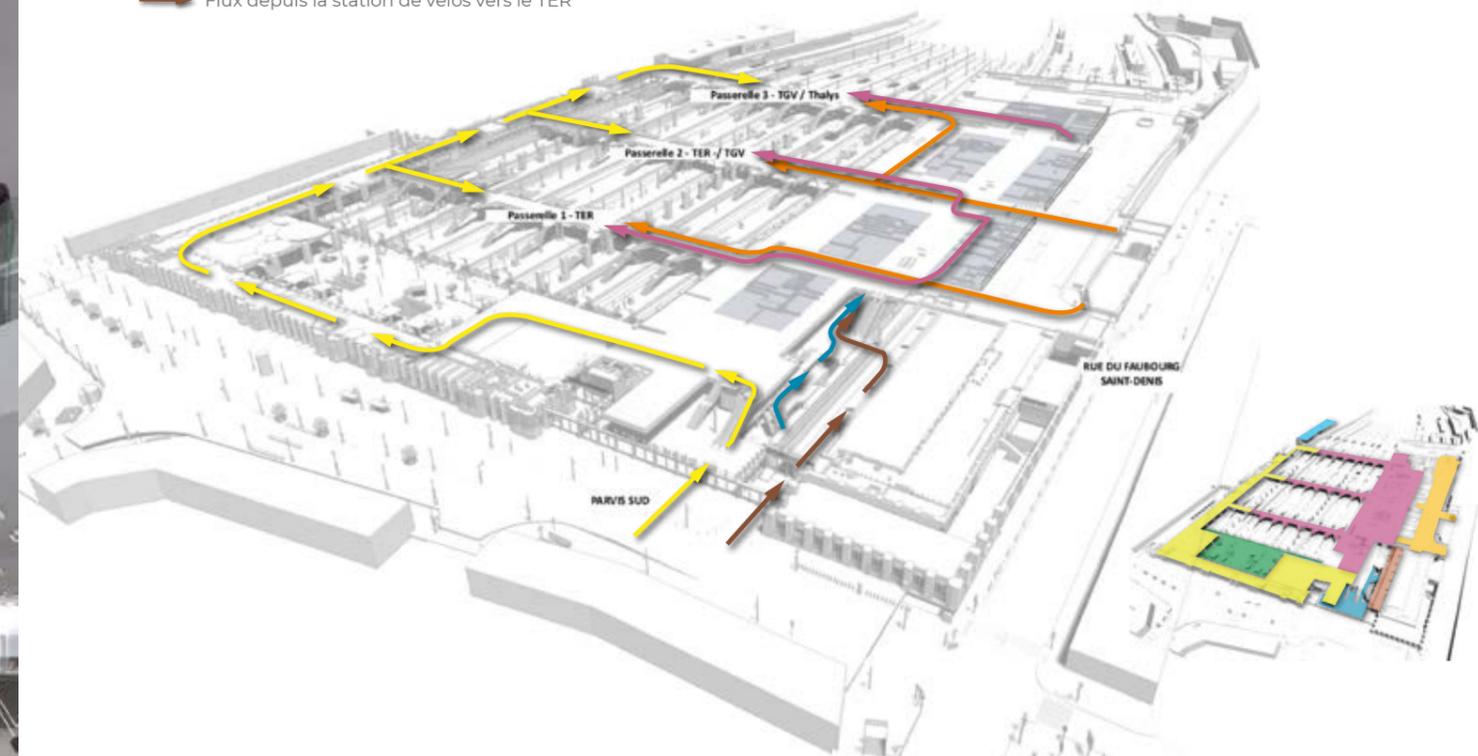
L'accessibilité entre la gare souterraine (RER B, D et E et métros des lignes 2, 4 et 5) et la gare de surface sera renforcée avec la multiplication des liaisons verticales (au total, la gare comptera 61 ascenseurs et 113 escaliers mécaniques). Des nouveaux cheminements seront ainsi créés comme les escalators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

Le confort des voyageurs sera nettement amélioré grâce au renforcement des liaisons verticales, à la séparation des flux et à l'agrandissement des espaces de circulation et d'attente.

Tous les espaces de la gare seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux personnes en situation de handicap (PSH) avec une amélioration sensible des parcours par rapport à la situation actuelle. Le projet prévoit une simplification des cheminements ainsi qu'une signalétique Facile A Lire et à Comprendre (FALC) et des aides à la circulation adaptées, notamment via des balises sonores implantées aux droits des entrées.

Enfin, un autre objectif 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, permettant ainsi d'assurer une liaison visuelle entre eux.

-  Flux depuis le métro vers le quai Transilien
-  Flux depuis le RER vers les TGV/TER
-  Flux depuis l'écostation Bus vers les TGV/TER
-  Flux piéton depuis la ville vers le quai Transmanche
-  Flux depuis la station de vélos vers le TER



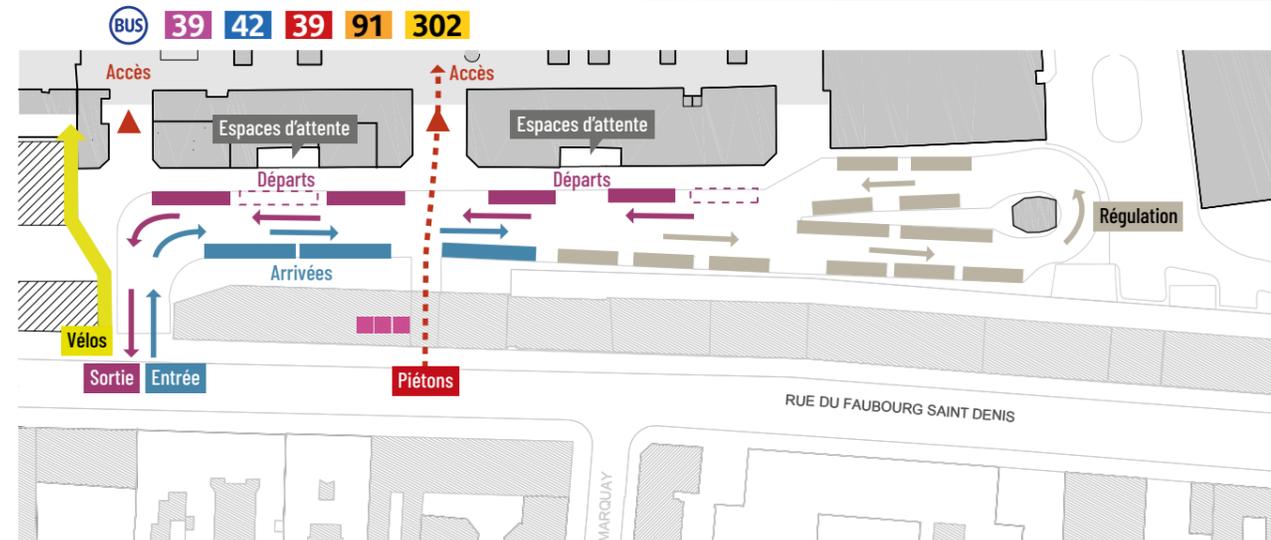
## Le réaménagement de la gare routière en **écostation bus**

La gare routière de la Gare du Nord accueille aujourd'hui 13 lignes de bus et 7 dessertes Noctilien. La future écostation bus (terme désignant une gare routière adaptée au matériel roulant électrique) sera directement connectée au nouveau hall des départs grandes lignes. Le quai de départ de l'écostation bus sera mitoyen et relié de plain-pied au nouveau hall des départs

grandes lignes. Il sera abrité de la pluie par le porte-à-faux du bâtiment et disposera de deux salles d'attente. Le quai d'arrivées 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 desservent la salle d'échanges des RER et de Magenta, ainsi que le hall Transilien.



écostation



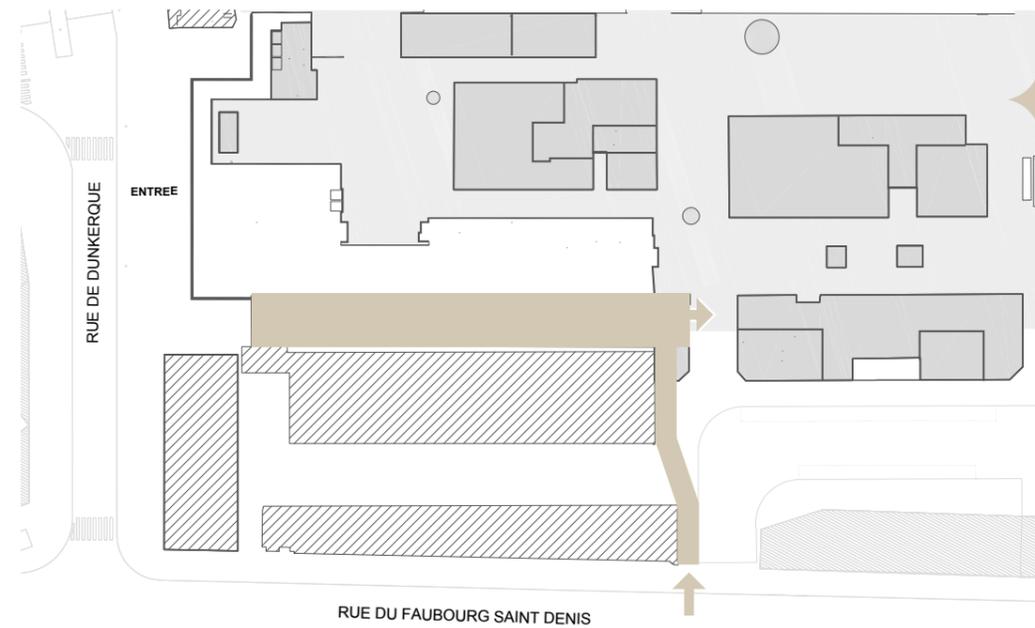
## Une station de vélos au service des **mobilités douces**

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

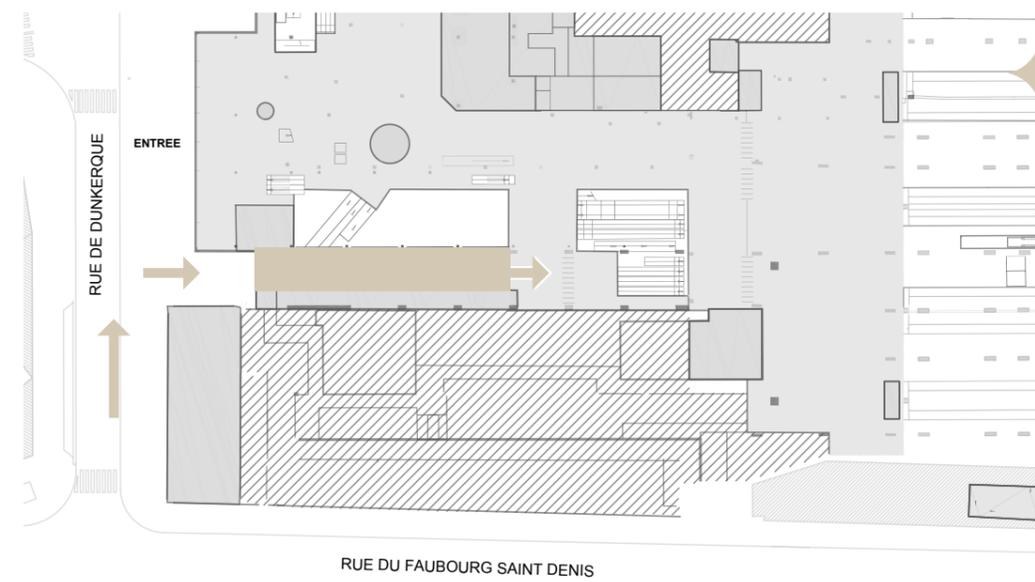
Située à l'emplacement actuel de la rampe des bus qui sera démolie dans le cadre du projet, la nouvelle Station Vélos de la Gare du Nord sera construite sur

deux niveaux, en accès direct par la rue de Dunkerque ou par la rue du Faubourg Saint-Denis et l'écostation de bus.

La station de vélos est conçue pour accueillir 1200 places (avec un but à terme de 2 000 places dans la gare). Un espace de services de 85 m<sup>2</sup> (recharge, réparation, de location, conciergerie) complétera le dispositif.



Plan de la **station de vélos** au 1<sup>er</sup> niveau



Plan de la **station de vélos** au rez-de-chaussée

## Un **nouveau pôle de vie** pour les voyageurs, les riverains et les visiteurs

Comme les autres grandes gares en France ou en Europe, la Gare du Nord va accueillir des nouveaux services et fonctions urbaines pour tous les usagers. Ainsi, le projet permettra de transformer la gare, lieu ne générant actuellement que de faibles externalités positives avec son environnement, en une destination en soi : un lieu de mixité d'hybridation des usages pour y constituer, non seulement un pôle intermodal majeur, mais aussi un lieu d'attraction sociale, ouvert à tous, où se développeront des espaces de travail, des équipements culturels et sportifs, des commerces et un parc urbain en toiture.



## L'organisation et l'accessibilité des nouveaux espaces

Le nouveau bâtiment permettra de répondre aux aspirations de tous les usagers en fonction des temporalités de chacun. Il accueillera, dans les étages supérieurs, un programme équilibré comme suit :

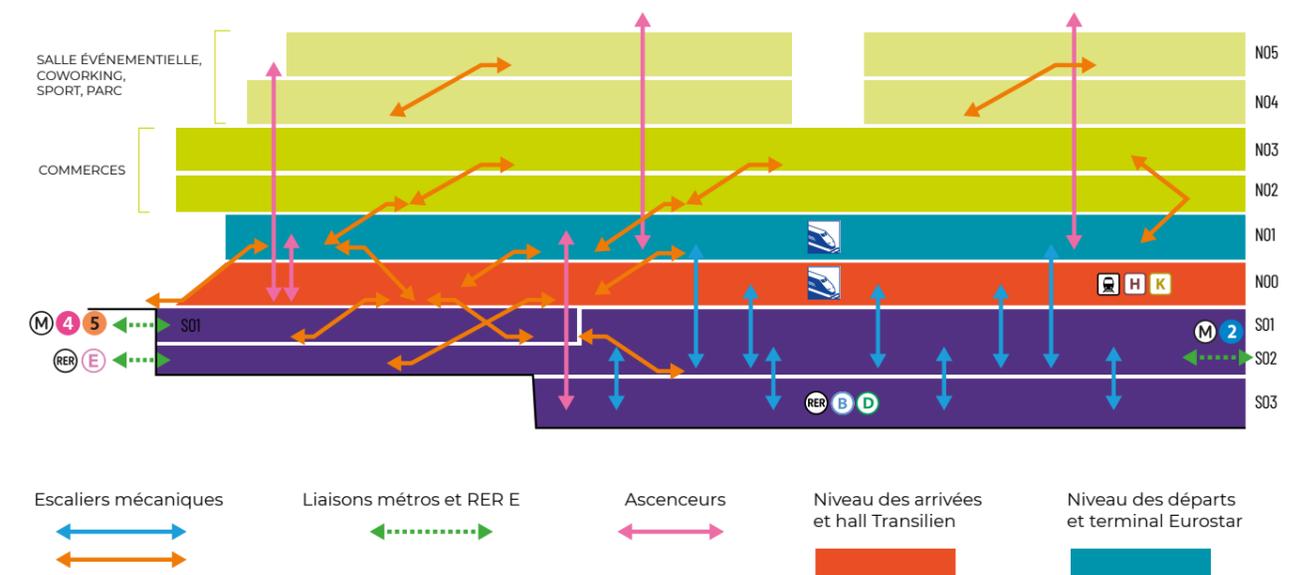
- ◆ les niveaux 2 et 3, au-dessus du hall des départs grandes lignes, accueilleront des activités de commerces et de restauration ainsi qu'un équipement culturel ;
- ◆ les niveaux 4 et 5 regrouperont des activités de coworking, une salle événementielle et de concert, des équipements sportifs (une salle de sport, des terrains de sport en toiture, une piste de trail d'1 km), des restaurants, ainsi qu'un parc urbain de plus d'1 hectare accessible gratuitement depuis les espaces de la gare et le parvis.

Chaque niveau est rendu accessible par la création de nombreux escaliers mécaniques et ascenseurs. Une attention particulière sera portée à la réalisation des cheminements intérieurs. L'objectif est de permettre à chaque usager d'accéder rapidement à l'ensemble des espaces de la gare et de s'y orienter aisément via une signalétique optimisée.



Retrouvez toutes les informations sur l'organisation et l'accessibilité des nouveaux espaces créés dans le **Dossier d'Enquête Publique** (Pièce C – Dossier de Permis de Construire).

### L'accessibilité des activités dans les différents niveaux du pôle de vie



Source : VPA

## Un projet commercial concerté, **adapté aux flux de voyageurs** et complémentaire à l'offre commerciale existante en gare et dans ses abords

Le dimensionnement du projet commercial de la Gare du Nord a été défini sur la base d'études de marché (réalisées par le cabinet indépendant Mall&Market), des discussions entre la SA Gare du Nord 2024, la Ville de Paris et la Mairie du 10<sup>ème</sup> et des attentes exprimées par les usagers lors des deux phases de concertation de juillet 2017 et de mars-avril 2019. Le projet permettra de disposer de 18 890 m<sup>2</sup> de commerces soumis à autorisation d'exploitation commerciale et répartis comme suit :

**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 pratique**

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

En résumé, 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 en capacité de proposer des concepts novateurs. En parallèle, des espaces flexibles et modulables sont réservés pour permettre une adaptation continue aux changements de la programmation, au fil des évolutions notamment technologiques à venir.

À ce stade, plus de 110 enseignes ont exprimé leur intérêt pour une implantation au sein du projet de transformation de la Gare du Nord. Elles prennent toute la mesure du caractère exceptionnel du site qui s'inscrit en totale rupture avec les équipements commerciaux classiques.

Retrouvez toutes les informations sur le programme commercial prévisionnel du projet Gare du Nord 2024 dans le **Dossier d'Enquête Publique** (Pièce D – Dossier d'autorisation d'exploitation commerciale).

**Organisation spatiale** de l'offre commerciale en fonction du temps disponible des usagers de la gare



# L'INTÉGRATION DE LA GARE DANS SON ENVIRONNEMENT



## Le projet **paysager** et **architectural**

Le projet Gare du Nord 2024 a été conçu par l'agence d'architectes Valode & Pistre. Le traitement architectural et paysager du projet vise à revaloriser le patrimoine de la gare et à l'intégrer dans son environnement.

### Une architecture et une volumétrie pour **mettre en valeur le patrimoine historique**

Dans le cadre du projet, l'architecture de la halle historique de la gare, réalisée au 19<sup>ème</sup> siècle par l'architecte Jacques Ignace Hittorff, sera entièrement conservée et revalorisée dans son état d'origine.

Le nouveau pavillon de verre qui constituera l'entrée principale de la gare sur le parvis 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.

Le projet permet en outre, de reconstituer et de rendre visible dans sa version d'origine, la façade historique intérieure de la Halle Hittorff. Pour ce faire, la mezzanine d'accès au terminal Transmanche qui masquait cette façade historique sera démontée.

Les passerelles traversant le volume de la halle « Hittorff » ont été conçues pour être les plus fines possible et celle à l'extérieur a été travaillée pour ne pas masquer la façade vitrée Nord de la Gare. Enfin, la façade Est sera, elle aussi, restaurée et mise en valeur.

Toute cette conception a fait l'objet d'un travail de collaboration avec l'architecte des bâtiments de France et le conservateur régional des monuments historiques qui ont tous les deux rendu un avis favorable au projet.

## Le projet paysager

Les espaces paysagers et végétalisés de la Gare du Nord 2024 seront divisés en 4 zones qui varient en termes d'accessibilité et d'usages :

**1.** La plus grande zone en toiture sera un parc public gratuit et accessible à tous. Localisé aux niveaux N4 et N5, le parc disposera d'une grande surface végétalisée conçue par Michel Desvigne Paysagiste et en concertation avec la DEVE (Direction des Espaces Verts et de l'Environnement de la Ville de Paris).

**2.** Des terrasses de restauration (accessibles au public avec accès contrôlé) sont prévues. Ces terrasses seront positionnées, conçues et gérées de façon à ne pas générer de nuisances pour le voisinage (localisation côté voies ferrées, amplitude horaire adaptée, etc.).

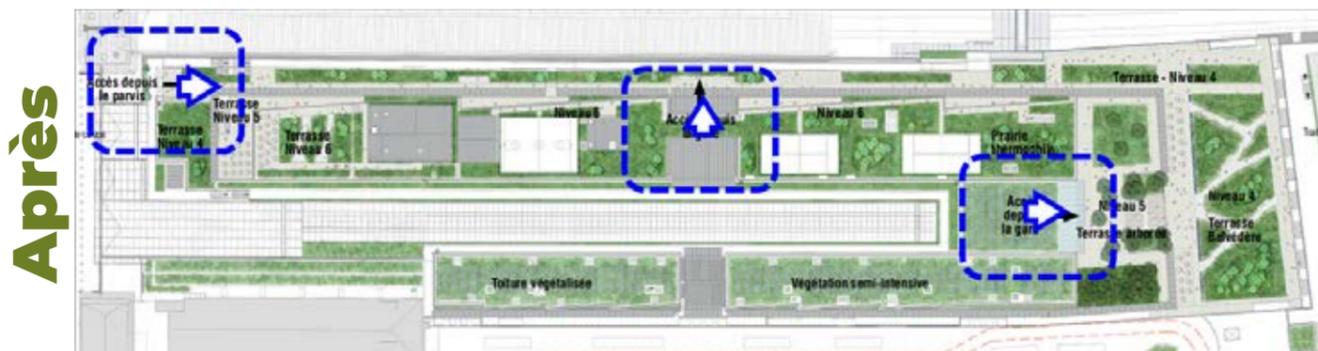
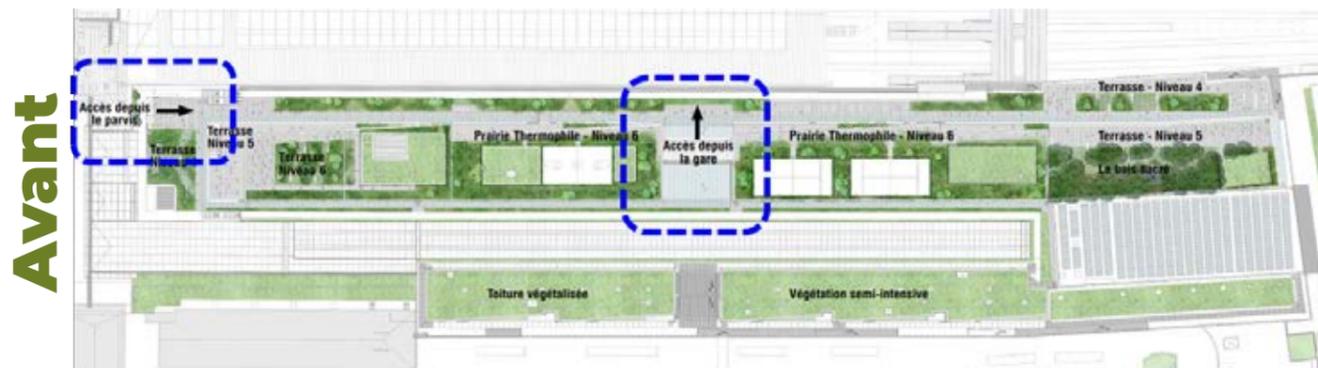
**3.** Le niveau N06 côté Ouest sera dédié à la pratique sportive de plein air avec des terrains de padel et de basket. Ces terrains seront gérés par un opérateur privé et accessibles au public dans le cadre d'une activité sportive.

**4.** Le niveau N06 côté Est ne sera pas accessible au public. Cette surface végétalisée accueillera l'installation des panneaux photovoltaïques, incompatible avec la présence du public.



Retrouvez toutes les informations sur le projet paysager et architectural de Gare du Nord 2024 dans le **Dossier d'Enquête Publique** (Pièce C – Dossier de Permis de Construire).

**Évolution de l'aménagement paysager des toitures** pour prendre en compte les attentes du public exprimées lors de la concertation du printemps 2019



## La **sécurité** dans et autour de la Gare du Nord

Les conditions de sûreté et de tranquillité d'usage des espaces existants et de ceux qui vont être créés sont essentielles à la réussite et à la pérennité du projet. Les mesures envisagées s'appuient sur une analyse des risques existants, connus et anticipés sur le site.

Le projet a été conçu dans une optique fonctionnelle et de sécurité des circulations. L'évolution de la volumétrie et de l'architecture du projet a conduit à supprimer, là où il était possible de le faire, tous les espaces difficiles à contrôler, tout en évitant les effets visuels agressifs de grilles et barreaudages.

La réalisation du projet fait l'objet d'une Étude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP). Son contenu et le détail des moyens humains et techniques sont conséquents avec notamment :

◆ le maintien du Poste de Police existant ;

◆ le déploiement d'importants moyens humains associant différentes unités : Police Nationale, Douane, Immigration, Police des Transports, militaires du plan Vigipirate, personnels de sociétés privés dédiés à la sécurité... ;

◆ l'installation d'un dispositif de vidéosurveillance ;

◆ un contrôle de tous les accès y compris espaces publics en toiture ;

◆ la mise en place de procédures spécifiques.

La gestion de la sécurité du projet Gare du Nord 2024 a fait l'objet d'échanges avec l'ensemble des services chargés de la sécurité.

## Les atouts **environnementaux** du projet

En convergence avec les objectifs du Plan Climat Air Energie de Paris, le projet de transformation de la Gare du Nord a été conçu pour limiter au maximum son impact sur l'environnement et mettre en œuvre une démarche développement durable ambitieuse tout au long de sa vie, qui se traduira par l'obtention de 4 certifications parmi les plus exigeantes :

- ◆ BREEAM Outstanding
- ◆ Well gold
- ◆ Label Energie Carbone (E+C-) niveau E3C1
- ◆ biodiversity

### Dans un contexte d'urgence climatique et urbaine le projet est vertueux et responsable avec :

- ◆ un objectif « bas carbone » tant en phase construction qu'en phase exploitation ;
- ◆ la mise en œuvre de mesures pour recourir aux énergies renouvelables, réduire la consommation en eau ;
- ◆ la création d'un îlot de fraîcheur ;
- ◆ la mise en place de solutions innovantes pour faire de la Gare du Nord la première gare éco responsable (zéro déchets).

### Une gare **bas carbone**

- ◆ L'empreinte carbone des nouvelles constructions est quasi nulle :
  - démarche frugale en matériaux,
  - réutilisation sur un autre site de la halle existante,
  - utilisation de béton bas carbone, du bois et de Matériaux de réemploi,
  - utilisation d'isolants biosourcés en faisant appel aux filières franciliennes,
  - compensation avec la plantation d'arbres en forêt.

- ◆ En phase exploitation, la démarche bas carbone se poursuit :

- conception bioclimatique des bâtiments qui permet de tirer parti de la ventilation et de la lumière naturelle (3 500 m<sup>2</sup> de verrière), pour diminuer les besoins énergétiques (chaud, froid, éclairage), et réduire de moins 60% la consommation d'énergie par rapport à la réglementation,
- gestion technique centralisée permettant un pilotage en fonction des besoins réels,
- division par 4 du bilan carbone des livraisons grâce à la réduction des flux logistiques avec la mise en place d'une plate-forme de mutualisation déportée en banlieue Nord et à l'utilisation de véhicules à faible émission de particules fines et/ou électriques,
- réduction du bilan carbone des déplacements avec la création d'une station de vélos de 1 200 places (engagement de 2000 places à terme) et à la création de l'écostation bus (bus électriques).

### Le recours aux **énergies renouvelables**

70% des approvisionnements énergétiques sont assurés par des énergies renouvelables :

- ◆ le réseau de chaleur de la Compagnie Parisienne du Chauffage Urbain (CPCU), intégrant un taux d'énergie renouvelable supérieur à 50%, pour la production de chaleur ;
- ◆ le réseau de froid Climespace pour la climatisation, présentant un taux d'énergie renouvelable théorique de 100% selon le concessionnaire ;
- ◆ les panneaux photovoltaïques en autoconsommation, situés sur les passerelles et sur les immeubles rue de Maubeuge, sur une surface de 1 858 m<sup>2</sup>, permettront de couvrir 50% des besoins d'éclairage du nouveau hall des départs grandes lignes.

### L'économie de la ressource en eau

La conception du projet permet d'atteindre une couverture de 25% des besoins en eau du nouveau hall des départs grandes lignes par de l'eau non-potable. Ainsi, un système de récupération des eaux pluviales sera mis en œuvre sur les terrasses non-accessibles, raccordé à un réseau distribuant l'eau non-potable aux chasses d'eau et, éventuellement, pour le nettoyage des sols. Les eaux de pluies récupérées seront aussi utilisées par les réseaux d'arrosage automatique installés pour diminuer les interventions manuelles coûteuses et aléatoires.

### La création d'un **îlot de fraîcheur**

Le phénomène d'îlot de chaleur sera atténué grâce à la fraîcheur du parc suspendu de 1,1 hectare accessible à tous.

Dans le quartier de la gare, le retour de la nature et de la biodiversité grâce à un paysage soigneusement conçu permettra de mieux respirer.

La qualité environnementale du projet se traduira ainsi par la création d'un parc urbain de 11 000 m<sup>2</sup> soit une multiplication par 37 des espaces végétalisés. Le terrain d'assiette du projet disposant de très peu d'espaces libres en pleine terre à l'exception des emprises des voies ferrées et d'une petite zone végétalisée près de la zone de déchets, les espaces végétaux seront donc créés en terrasses et contribueront à hauteur de 8.626 m<sup>2</sup> à la végétalisation d'un arrondissement aujourd'hui très minéral. Actuellement, l'emprise foncière compte 232 m<sup>2</sup> d'aménagements paysagers dont 42 m<sup>2</sup> en pleine terre et 6 arbres.

### La mise en place de solutions innovantes pour faire de la Gare du Nord la première gare éco responsable (zéro déchets) avec :

- ◆ un objectif de zéro déchets plastiques à usage unique ;
- ◆ la prise en compte, sur la base d'éléments chiffrés, dans la sélection des exploitants, de leur implication en matière de développement durable à tous les niveaux de leur activité.

Ainsi, le commerce développé sera labélisé, responsable et solidaire. Une charte RSE spécifique, annexée aux conventions 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. Par exemple, l'offre de restauration intégrera des concepts tels que Meet my Mama, proposant des mets concoctés 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, l'utilisation de matériaux biosourcés et leur capacité à limiter leur consommation énergétique.

En outre, dans le cadre de l'aménagement de leur coque, les preneurs devront respecter un cahier des charges environnemental annexé à leur convention de sous-occupation du domaine public. Ce document explicitera les obligations d'aménagement à caractère environnemental garantissant la faible consommation d'énergie, la facilité de gestion et de suivi.

Les engagements pris par les enseignes seront stricts (zéro plastique à usage unique et emballages non biodégradables) mais il leur sera fourni les moyens d'y parvenir, avec par exemple un accompagnement pédagogique pour maîtriser les bonnes pratiques ou encore une logistique centralisée qui achemine tous les produits en gare dans des bacs réutilisables, qui font disparaître les emballages primaires. La logistique centralisée permet en outre de diviser le bilan carbone par 4. Des animations et des ateliers autour de la seconde vie des objets et du recyclage seront par ailleurs organisés dans les espaces publics de la gare, ainsi que des distributions de cabas et contenants réutilisables.

# LA MAÎTRISE DES IMPACTS EN PHASE TRAVAUX

Le démarrage prévisionnel des travaux est envisagé dès obtention du permis de construire pour une livraison du projet au printemps de l'année 2024, soit une durée totale de travaux d'un peu plus de 4 ans. Ils sont conçus pour limiter les nuisances tant sur le fonctionnement de la gare que pour les riverains. Le pilotage du chantier respectera une charte de chantier exemplaire et un plan d'organisation pour un « chantier vert ».

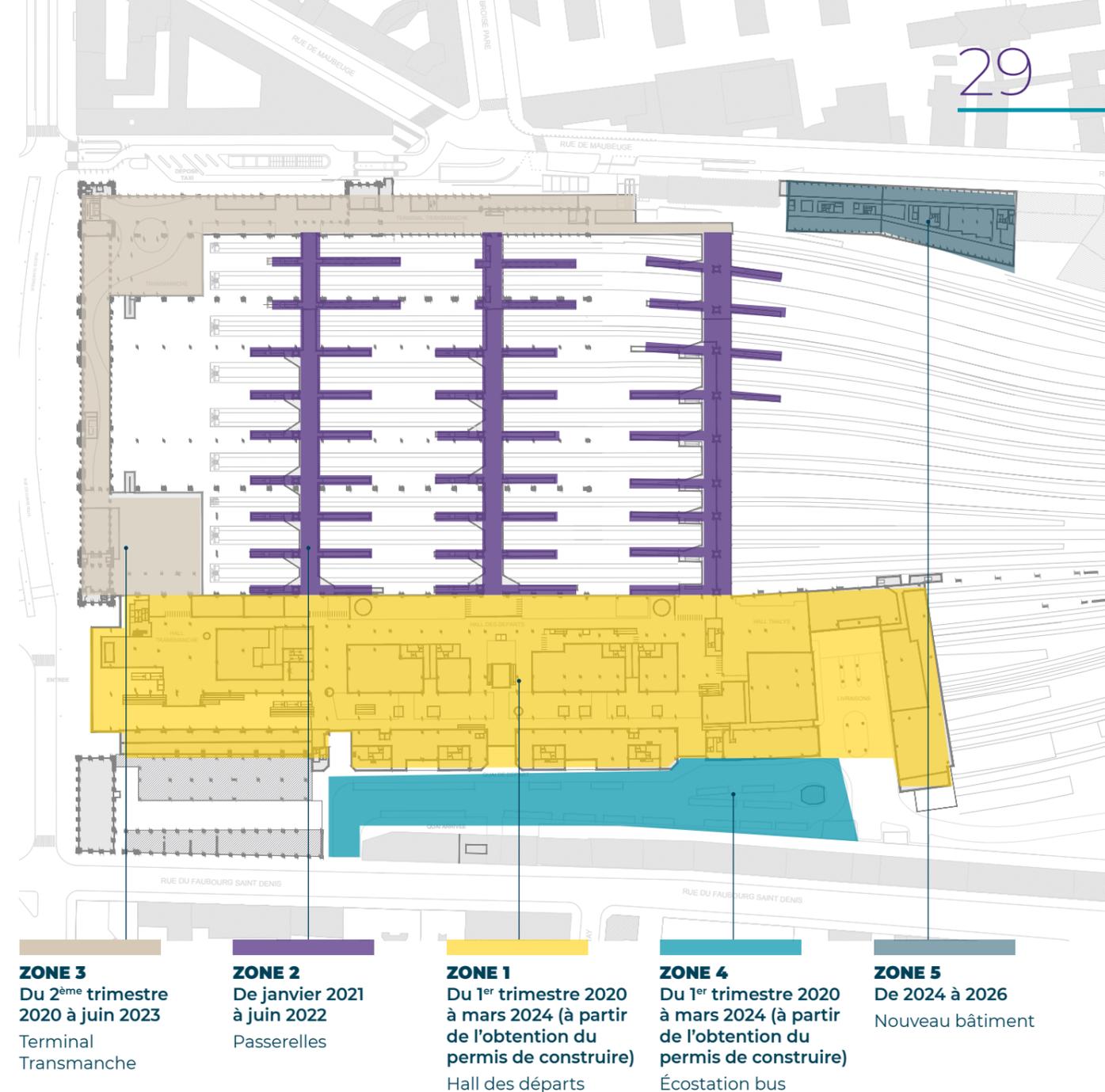
## Les principales opérations

Entre 2020 et 2024, les phases travaux seront les suivantes :

- ◆ **la construction du nouveau hall des départs grandes lignes** 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 ;
- ◆ **la création de 3 nouvelles passerelles** au-dessus des voies ferrées ;
- ◆ la reconfiguration et **l'extension du terminal dédié à l'Eurostar**, ainsi que la démolition de la mezzanine existante ;
- ◆ le réaménagement de la **gare routière** en écostation bus ;
- ◆ la reconstruction des **110 bis et 112 rue de Maubeuge** pour créer de nouveaux bâtiments d'activités.

## Les étapes du projet

Le déroulement des travaux fait l'objet d'un phasage précis, étudié pour s'adapter au bon fonctionnement de la gare. L'ensemble des phases et des emprises de travaux du projet seront coordonnés avec les activités de la gare mais aussi avec les chantiers environnants grâce à l'intervention d'un OPC Chantier Urbain (Ordonnancement, Pilotage et Coordination) dédié au quartier de la Gare du Nord.



## Le maintien du fonctionnement normal de la gare durant les travaux

Les travaux seront organisés de manière à préserver le trafic voyageur. Les interruptions de longue durée sur les voies grandes lignes (TGV, Thalys, TER, Intercités), rendues nécessaires par la nature des travaux, seront programmées suffisamment en amont et travaillées avec SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure, et les différents transporteurs.

De plus, l'ensemble des accès et des cheminements seront préservés durant les travaux.

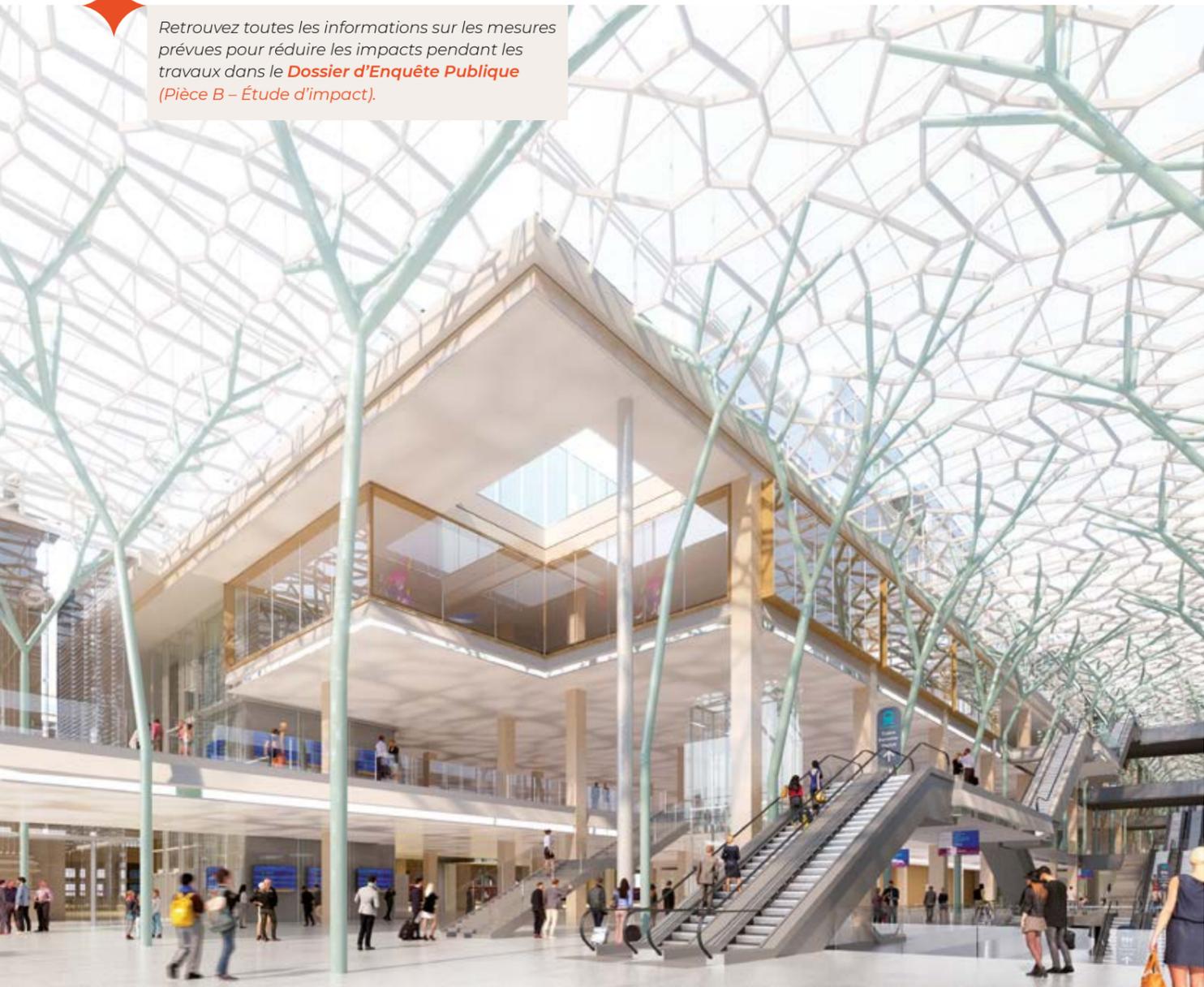
Le fonctionnement de la gare routière sera maintenu durant toute la durée des travaux. La configuration de la gare routière différera suivant les phases du chantier (certains arrêts pourront être localisés provisoirement sur les rues attenantes à la Gare).

## Les mesures pour **réduire les impacts sur l'environnement**, notamment humain

Le maître d'ouvrage a pris l'engagement d'introduire dans les contrats des entreprises de travaux des prescriptions précises pour que l'objectif de chantier faibles nuisances puisse être respecté, sous la forme d'un cahier des charges réalisé par le bureau d'études GreenAffair. Celui-ci effectuera ensuite un suivi permanent afin de s'assurer que ces prescriptions sont effectivement respectées par les entreprises durant les travaux.

Une démarche globale de communication et d'information auprès des riverains et acteurs du territoire concernés sera mise en place pour les tenir informés de la durée et du rythme du chantier. Les riverains pourront s'adresser à un à un référent travaux : interlocuteur unique désigné par la SA Gare du Nord 2024. Plusieurs outils permettront aux riverains d'être informés en permanence : une maison du projet, un site Internet, une application, un numéro vert, des visites de chantier, des opérations de porte-à-porte, une signalétique adaptée et un affichage important.

Retrouvez toutes les informations sur les mesures prévues pour réduire les impacts pendant les travaux dans le **Dossier d'Enquête Publique** (Pièce B – Étude d'impact).



# L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET STATIONNORD

## Pourquoi le projet est **soumis à enquête publique**

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. C'est le cas du projet Gare du Nord 2024, rendant nécessaire la tenue d'une enquête publique (rubriques 5 et 39° de l'annexe à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement).

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).

## La **commission d'enquête**

Le tribunal administratif a désigné une commission d'enquête chargée de veiller à la bonne information du public et de recueillir les observations du public, notamment à l'occasion de permanences et dans les registres dédiés.

La commission d'enquête est composée de 3 membres : **Sylviane Dubail**, présidente de la commission, **Daniel Tournette** et **Jean-François Lavillionnière**.

Le public peut leur poser des questions à l'adresse : **garedunord-2024@mail.registre-numerique.fr**

À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête rédige :

- ◆ un rapport relatant le déroulement de l'enquête, rapportant les observations du public dont ses suggestions et contre-propositions
- ◆ des conclusions dans lesquelles il donne son avis personnel et motivé. Ce rapport est public.



Retrouvez toutes les informations sur le cadre et le déroulement de l'enquête publique dans le **Dossier d'Enquête Publique** (Pièce A – Objet et cadre de l'enquête).

## LES MODALITÉS

### RÉUNION PUBLIQUE D'ÉCHANGES Mardi 3 décembre 2019 de 20h à 22h30



À l'Atrium de l'Étoile du Nord, cour des taxis de la Gare du Nord  
SNCF Réseau - 18 rue de Dunkerque 75010 Paris

### INFORMEZ-VOUS EN CONSULTANT

#### Le dossier d'enquête publique :

- En mairies des 9<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements de Paris et à la Préfecture de Paris
- Sur le site dédié à l'enquête publique : **registre-numerique.fr/garedunord-2024**

La plaquette d'information téléchargeable sur le site internet : **stationord.fr**

### EXPRIMEZ-VOUS SUR

Le registre numérique accessible sur **registre-numerique.fr/garedunord-2024**

Les registres papier mis à disposition du public dans les mairies des 9<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements et à la Préfecture de Paris

#### Directement auprès de la commission d'enquête lors de ses permanences en mairies :

##### Mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement les :

- 20 novembre de 9h à 12h
- 28 novembre de 16h à 19h
- 18 décembre de 14h à 17h
- 7 janvier de 9h à 12h

##### Mairie du 9<sup>ème</sup> arrondissement le :

- 5 décembre de 14h à 17h

##### Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement les :

- 13 décembre de 14h à 17h
- 6 janvier de 9h à 12h

##### Mairie du 19<sup>ème</sup> arrondissement le :

- 11 décembre de 9h à 12h

**Dans la Gare du Nord**, Bureau Régus (accès par l'entrée du salon Grand Voyageur SNCF-face à la voie 14), les :

- 26 novembre de 8h à 11h
- 2 décembre de 16h à 19h
- 19 décembre de 16h à 19h
- 8 janvier de 8h à 11h

