

2019 DU 80 Projet Paris Nord 2024 de modernisation et extension de la Gare du Nord (10^e) - Avis du Conseil de Paris sur le dossier comprenant l'étude d'impact environnemental et la demande de permis de construire dans le cadre de la consultation préalable des collectivités (art.L122-1,V du Code de l'Environnement).

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La Gare du Nord, 1^{ère} gare européenne en nombre de voyageurs, est située dans le 10^e arrondissement. Elle est en proximité directe avec d'autres grands équipements publics parisiens que sont l'hôpital Lariboisière (en cours de rénovation et de restructuration) et la Gare de l'Est. D'après les projections de la SNCF, la Gare du Nord devrait voir ses flux passer de 220 millions de voyageurs par an aujourd'hui à 260 millions en 2024 et à 300 millions en 2030.

Pour faire face à ces évolutions et après une phase de consultation, le conseil d'administration de SNCF Mobilités du 20 décembre 2018 a validé le projet de restructuration profonde de la Gare du Nord. Une Société d'Économie Mixte à Opération unique, dénommée SA GARE DU NORD 2024 (dont l'actionnariat est porté à 66 % par CEETRUS et 34 % par SNCF Gares & Connexions), a par la suite été créée pour porter ce projet.

Ce projet doit permettre d'offrir un accueil de qualité pour les voyageurs en créant, d'une part, de nouveaux espaces aux fins de désaturer les zones d'attente et de circulation en gare (y compris le terminal transmanche) et d'autre part, en améliorant et en fluidifiant les liaisons verticales entre les gares souterraine et de surface.

La réalisation du projet Paris Nord 2024 doit également constituer une opportunité majeure de revitalisation du quartier existant. C'est en effet tout le tissu urbain environnant qui sera impacté par la transformation de la Gare du Nord (136 000 m² de surfaces rénovées ou créées), qui deviendra ainsi un nouveau pôle de développement pour la métropole, une porte de l'Europe.

La SA GARE DU NORD 2024 a déposé, le 21 mai 2019, sa demande de permis de construire (permis délivré par l'État) intégrant une étude d'impact et un dossier de demande d'Autorisation d'Exploitation Commerciale. Le permis pourrait être délivré fin 2019 pour une livraison programmée à partir de la fin de l'année 2023 ou le début de l'année 2024.

Après avoir présenté les grandes caractéristiques du projet de modernisation et d'extension de la Gare du Nord, tel qu'il est présenté dans l'étude d'impact, je vous exposerai le contenu de l'avis proposé à l'approbation des élus de la Ville de Paris sur la demande de permis de construire et l'étude d'impact du projet.

Le projet : son contexte et ses caractéristiques

Le projet d'aménagement retenu pour le projet Paris Nord 2024 est constitué des éléments suivants :

1/ La restructuration de la gare existante, comprenant :

- la réalisation d'un nouveau terminal des départs (ou « hall des départs ») au niveau 1 par rapport au parvis situé au niveau 0, permettant ainsi de distinguer les flux de départs et d'arrivées des trains Grandes lignes (TGV et Thalys), des TER et des Intercités actuellement regroupés au sein du quai transversal du niveau 0. Une extension de la dalle routière actuelle sera réalisée afin d'accueillir ce nouveau terminal et une nouvelle entrée, à l'Est de la gare, sera créée ;
- l'amélioration du dispositif d'enregistrement du terminal transmanche ainsi que l'agrandissement de ce terminal jusqu'à la limite du bâtiment situé au 110 rue de Maubeuge, au niveau 1 ;
- la réalisation de trois passerelles franchissant les voies ferrées, permettant d'accéder aux quais, par le haut, au niveau 1 ;
- la création de 5 niveaux (du niveau 2 au niveau 6) au-dessus du terminal des départs accueillant notamment des espaces commerciaux, de co-working, une salle de sports, des espaces de restauration, des espaces d'animation culturelle et des terrasses végétalisées accessibles au public ;
- une restructuration des liaisons verticales entre les différents niveaux de la gare afin de faciliter les circulations des voyageurs ;
- un Équipement de Logistique Urbaine (ELU) de 500 m², conformément aux prescriptions imposées par le Plan Local d'Urbanisme, permettant une meilleure gestion des approvisionnements en gare.

2/ Le réaménagement de la gare routière en éco-station bus, permettant d'accueillir les quais de dépose, de reprise et de régulation, tel que validé dans le cadre de la restructuration du réseau de bus parisien.

3/ La réalisation d'un parking à vélo (station-vélos) de 1200 places, dont 200 places pour les nouvelles mobilités actives et 140 places réservés aux espaces de co-working. Un complément de 800 places est en cours d'étude par la SA GARE DU NORD 2024.

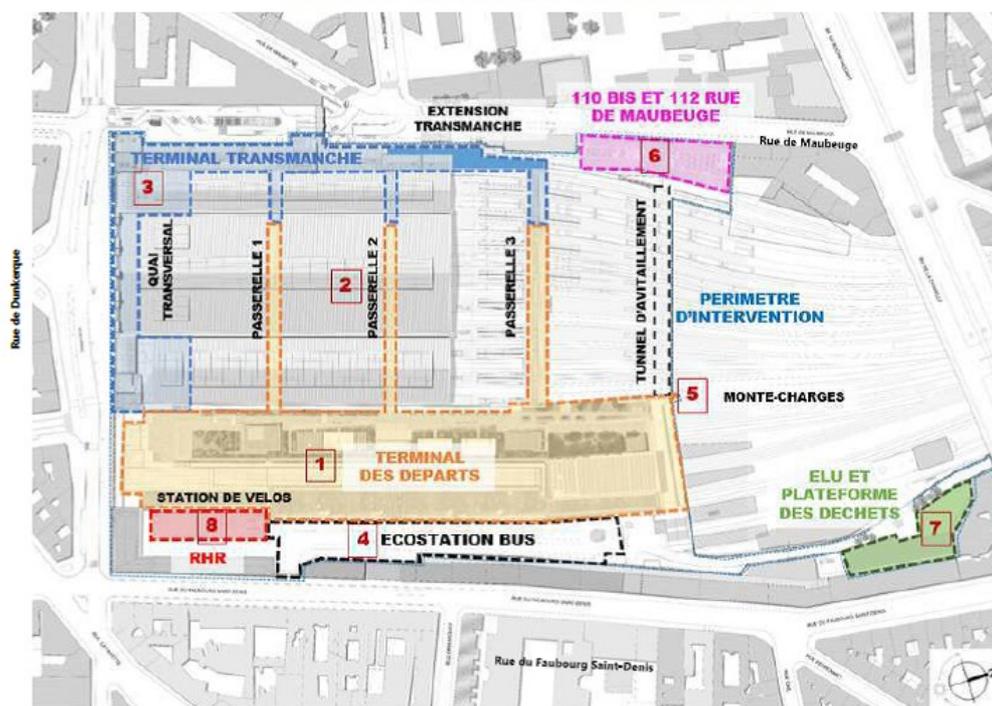
4/ La démolition et la reconstruction de deux bâtiments connexes à la gare : les immeubles du 110 bis et du 112 de la rue de Maubeuge, permettant de reconstituer et d'augmenter leur capacité en surfaces de bureaux, occupés pour la majeure partie par la SNCF.

Au total, la Gare du Nord verra sa superficie totale de plancher passer d'environ 75 000 à 136 000 m².

On compte pour la totalité du projet (surface créée et existante restructurée) : 42 133 m² de commerces, 32 914 m² de bureaux, 4 035 m² de résidence hôtelière (existante et réhabilitée), et 57 544 m² d'espaces complémentaires, dont 1 181 m² de plateforme logistique et de locaux prestataires, 1 135 m² de services d'exploitation, 2 897 m² de services aux voyageurs et 22 692 m² d'espaces de circulations.

Le projet Paris Nord 2024 nécessitant le réaménagement des espaces publics environnant la Gare du Nord, une convention de Projet Urbain Partenarial (PUP) a été conclue entre la Ville de Paris et la SA GARE DU NORD 2024. Cette dernière participera ainsi au financement des équipements publics nécessaires au bon fonctionnement de la Gare du Nord restructurée. Cette convention, signée le 9 mai 2019 après validation par le Conseil de Paris d'avril 2019, est une pièce du dossier de permis de construire.

Figure 27 : schéma illustrant les éléments constitutifs du projet (Egis/ VPA)



- 1 Création du terminal des départs et des espaces logistiques associés sur l'actuelle dalle routière agrandie, surmonté de cinq niveaux d'activités en superstructure
- 2 Création du dispositif d'accès aux trains par trois passerelles reliant le nouveau terminal des départs aux quais
- 3 Agrandissement du terminal transmanche, ainsi que l'amélioration de son dispositif de check-in
- 4 Reconfiguration de la gare routière RATP en Eco-station bus
- 5 Rajout de monte-charges pour relier l'aire de livraison avec le tunnel d'avitaillement
- 6 Démolition puis reconstruction des bâtiments de bureaux situés aux 110 bis et 112 rue de Maubeuge
- 7 Création d'un Espace Logistique Urbain (ELU) et d'une plateforme de déchets couverts
- 8 Adaptation de la Résidence Hôtelière du Rail (RHR) pour répondre aux exigences de sécurité incendie

Le PUP vise principalement le désengorgement de la circulation aux abords de la Gare du Nord. La Ville envisage une réglementation de l'accès à la gare plus lisible et davantage régulée pour les véhicules individuels, les taxis et les VTC. L'objectif est de venir à bout des stationnements interdits, notamment des scooters aux abords immédiats de la gare.

À la suite de la concertation menée par la Ville de Paris sur le PUP et en complément des liaisons pouvant être aménagées côté boulevard de la Chapelle, on retiendra à ce stade les éléments principaux suivants sur trois secteurs :

- Rue de Dunkerque : élargissement du parvis piéton et création de voies de bus dédiées côté gare ;
- Boulevard de Denain : apaisement des espaces, en particulier ceux destinés aux piétons ;
- Carrefour Faubourg Saint-Denis /La Fayette/Dunkerque : optimisation du carrefour Dunkerque/La Fayette et accès réservé aux bus vers le parvis de la gare, place Napoléon III.

Au titre de la convention de PUP, la Ville de Paris s'est engagée à réaliser les travaux d'espaces publics au plus tard le 31 mars 2024 dans l'objectif d'une mise en service pour les Jeux Olympique et Paralympiques de 2024.

Le projet est soumis à étude d'impact environnemental

L'étude d'impact environnemental a été réalisée à l'occasion du dépôt de la demande du permis de construire du projet Paris Nord 2024, intégrant aussi la demande d'Autorisation d'Exploitation Commerciale.

Compte-tenu des caractéristiques du projet, l'extension de la Gare du Nord relève de deux rubriques de l'article R122-2 du Code de l'Environnement en application du II de l'article L122-1 :

- Catégorie 5 – Infrastructures ferroviaires : projets soumis au cas par cas au titre des constructions de gares et haltes, plateformes et de terminaux intermodalité ;
- Catégorie 39 – Travaux, constructions et opérations d'aménagement : projets soumis à évaluation environnementale au titre des travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R112-2 du Code de l'Urbanisme ou une emprise au sens de l'article R420-1 du Code de l'Urbanisme supérieur ou égale à 40 000 m².

Le projet sera également soumis à enquête publique selon les dispositions de l'article R123-1 du Code de l'Environnement.

En tant que commune d'implantation du projet Paris Nord 2024, l'avis du Conseil de Paris est requis. Il convient de préciser que cet avis porte sur l'intégralité du projet, objet de la demande de permis de construire 075 110 19 P0019 et tel qu'il figure dans l'étude d'impact.

L'avis du Conseil de Paris est en conséquence sollicité sur les aspects environnementaux du projet, ce qui nécessite d'appréhender ce dernier dans sa globalité, spatiale et temporelle, sans se limiter au phasage opérationnel.

L'avis de la collectivité

L'étude d'impact environnemental remise par la SA GARE DU NORD 2024 répond aux obligations réglementaires en respectant le contenu défini par l'article R122-5 du Code de l'Environnement et doit répondre à de nombreux enjeux dont :

- l'insertion des bâtiments construits dans une zone fortement urbanisée dont certains sont inscrits ou classés au titre des monuments historiques (Grande halle de la Gare du Nord) ;
- l'intégration d'une partie des fonctions d'intermodalité attachées à l'accessibilité de la Gare du Nord (aménagement de l'éco-station bus, création d'une station-vélos...) ;
- le respect des ambitions environnementales en phase chantier et en phase d'exploitation ;
- l'organisation d'un chantier limitant les nuisances pour les usagers et les habitants du secteur.

Des adaptations ont été apportées à l'offre de base présentée dans le cadre de la consultation SNCF G&C, à la suite d'études techniques complémentaires et au regard des attentes exprimées par les habitants lors de la concertation publique organisées par la SA GARE DU NORD 2024 du 1^{er} mars au 18 avril 2019, des remarques de l'Architecte des Bâtiments de France et celles de la Ville de Paris.

Elles ont notamment porté sur la volumétrie du bâtiment principal et sur les problématiques de flux. On retiendra les mises au point suivantes :

- la réduction de la largeur du terminal des départs de 8,50 mètres côté Est (éco-station bus) afin d'éloigner le bâtiment des immeubles voisins : on passe d'environ 12 mètres à 20 mètres minimum en vis-à-vis ;
- le recul des façades au Sud, sur les deux derniers niveaux afin de les rendre moins visibles depuis le parvis;

- la réduction d'un étage du terminal des départs aux extrémités Sud-Ouest et de deux niveaux au Nord pour préserver le maximum de vue pour les logements de la rue du Faubourg Saint-Denis ;
- la végétalisation des terrasses accessibles sur plus d'un hectare ;
- la modification des façades du terminal des départs côté gare routière pour la rendre moins unitaire au niveau des matériaux utilisés, et de celles des immeubles du 110 bis et du 122 rue de Maubeuge afin d'atténuer l'aspect « monolithique ».

La Gare du Nord a été inscrite monument historique par arrêté du 15 janvier 1975. Dans le cadre du projet Paris Nord 2024, l'architecture de Jacques Hittorff sera remise en valeur. Les halles Polonceau et Transilien, attenantes à la halle « Hittorff », seront démontées car elles ne permettent pas de satisfaire aux exigences du confortement et du développement des fonctions de la gare (circulations piétonnes, création d'une éco-station bus et d'une station-vélos accessible, création d'espaces libres accessibles au public, mise en œuvre de la séparation et du contrôle des flux entrants et sortants et des enjeux environnementaux induits).

1. *Le projet architectural et sa programmation pour partie tournée vers le quartier*

Le projet architectural conçu par l'agence Valode et Pistre repose sur la création d'une nef latérale de 300 mètres de long s'étendant du parvis historique au Sud de la gare vers le Nord. Cette nef accompagne les déplacements des voyageurs en donnant accès aux trains, aux lignes de RER, de métros et à l'éco-station bus.

La façade de 50 mètres de large par 20 mètres de haut, composée principalement de verre, de bois et de métal proposera un front bâti sur le parvis de la gare. Elle est en retrait de l'alignement de la façade en pierre de la gare historique. Le dernier étage en retrait, traité en bois et en métal, crée un effet d'attique qui minimisera la perception de la hauteur du bâtiment.

Les façades des pavillons du niveau 5 seront placées en retrait pour alléger le volume haut du nouveau terminal des départs, notamment par rapport aux immeubles de logements de la rue du Faubourg Saint-Denis et ainsi préserver l'apport de lumière naturelle pour les rez-de-chaussée des immeubles situés à proximité.

À ce jour, les grandes lignes internationales et nationales - Eurostar, TGV et Thalys - ainsi que les lignes régionales et inter-régionales - TER et Intercités - sont gérées en lien direct et de plain-pied depuis le parvis de la gare. Ce niveau accueille également les lignes transiliennes H et K. Les flux de voyageurs de départ et d'arrivée des trains et la logistique se croisent au niveau du quai transversal.

Le projet prévoit de séparer les flux de voyageurs au départ et à l'arrivée en créant un nouveau terminal des départs au niveau 1. Ainsi, le quai transversal accueillera uniquement les flux d'arrivée des trains.

Le nouveau terminal des départs sera situé au droit de l'éco-station bus. Il desservira les espaces Eurostar ainsi que les TGV et Thalys, via trois passerelles latérales sur lesquelles les circulations verticales seront attachées (escaliers mécaniques, fixes et ascenseurs).

Une 1^{ère} terrasse accessible sera située au niveau 4 et des ascenseurs permettront un accès direct à proximité immédiate du parvis.

Une seconde terrasse, située au niveau 5, sera accessible depuis un accès aménagé le plus au Nord de la nef centrale.

Les niveaux 2, 3, 4, 5 et 6 seront dédiés aux commerces, activités et services. L'Académie Européenne de la Culture, une salle de spectacles, des espaces dédiés au co-working et une salle de sports (dont certains créneaux seront mis à disposition d'associations sportives locales), seront notamment situés au-dessus du terminal des départs.

Les immeubles situés aux 112 et 110 bis rue de Maubeuge, qui accueillent actuellement des services de la SNCF, seront démolis puis reconstruits. L'ensemble des surfaces et fonctionnalités existantes seront en partie relocalisées dans les futurs bâtiments. À noter cependant que le bâtiment du 112 rue de Maubeuge ne sera démoli qu'à partir de 2024 pour une mise en service en 2027.

La Gare du Nord et ses abords étant historiquement touchés par la présence de personnes en errance et en grande précarité, un local de 200 m² sera réservé, au 110 bis rue de Maubeuge, à la mise en œuvre d'actions de solidarité en direction de cette population spécifique.

Un local de 100 m² sera également mis à disposition d'associations au 3^e niveau du bâtiment de la gare.

Des toilettes, mises gratuitement à disposition du public, seront situées dans les niveaux supérieurs. La Ville de Paris demande à ce que la SA GARE DU NORD 2024 et SNCF G&C, étudient des implantations supplémentaires au niveau 0, adaptées aux besoins des usagers de la gare, en complément de celles qui seront mises en place par la Ville de Paris, dans le cadre du réaménagement des espaces publics.

2. L'impact sur les surfaces de vente de la gare

La Gare du Nord a déjà fait l'objet de trois demandes d'autorisations d'exploitation commerciale. La surface de vente autorisée est, depuis janvier 2016, de 3 881 m². Le détail des surfaces de vente à l'échelle de la Gare du Nord fait aujourd'hui apparaître en exploitation 5 267 m² de vente.

La différence entre la surface de vente autorisée en 2016 et celle présentée résulte notamment d'une appréciation différente des activités, pour des surfaces initialement affectées à de la restauration mais qui compte-tenu d'une part importante de vente à emporter sont maintenant considérées comme des activités soumises à autorisation de la CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial).

La surface de vente de l'ensemble commercial de la Gare du Nord, après restructuration et extension, sera de 19 890 m² (comprenant une moyenne-surface alimentaire de 392 m², 7 moyennes-surfaces non alimentaires sur 6 879 m² et 151 boutiques et kiosques pour 12 619 m² de vente).

Dans le cadre de la concertation publique qui s'est déroulée récemment sur ce projet, la SA GARE DU NORD 2024 s'est engagée à dédier des espaces de vente à l'économie sociale et solidaire. Un accompagnement sera aussi proposé aux commerçants situés à proximité immédiate de la gare, dans l'optique de travailler à une redynamisation de l'ensemble du quartier et de sa commercialité.

Des démarches seront effectuées par la SA GARE DU NORD 2024 pour réimplanter un bureau de poste, demande formulée par les habitants dans le cadre de la concertation.

3. L'impact sur la biodiversité et le climat

Aujourd'hui, la Gare du Nord ne compte aucun espace végétalisé, hormis quelques arbres existants implantés à l'Est du site, rue du Faubourg Saint-Denis, qui seront tous préservés

Le traitement paysager des toitures-terrasses de l'extension de la Gare du Nord a été conçu par l'Atelier Michel Desvignes pour offrir une grande variété d'usages et une diversité de plantations, favorable au développement de la biodiversité, en application du Plan Biodiversité.

De fait, les espaces accessibles au public, répartis aux niveaux 4 et 5, représenteront environ 6 000 m² sur un total d'environ 1, 14 ha que couvre l'ensemble des toitures de l'extension de la Gare du Nord, le reste étant affecté aux terrasses de restauration (environ 800 m²), aux abords de la salle de sports (environ 2 600 m²) et à des parties de toitures inaccessibles au droit de locaux techniques (environ 2 000 m²).

Des terrasses arborées et un belvédère constitueront des espaces plantés ouverts au public. La palette végétale y sera exclusivement régionale en application du Plan Biodiversité, afin de concilier paysage et biodiversité. Les strates végétales seront diversifiées et une densité arborée variable permettra d'alterner des zones de lumière, d'ombre et de fraîcheur. Les épaisseurs de substrats varieront de 20 centimètres pour les substrats des toitures non accessibles à 1 mètre pour les espaces plantés d'arbres. La majeure partie des espaces paysagers en toiture disposera d'une épaisseur de terre de 30 centimètres. Un « canal planté » marquera la limite entre les espaces plantés et la circulation au niveau 4, et créera un milieu humide. Par ailleurs, des « prairies thermophiles », nécessitant peu d'entretien et adaptés au réchauffement climatique, sont créées dans les espaces végétalisés inaccessibles au public, principalement au pourtour des locaux techniques. De plus, la pose de nichoirs et d'hôtels à insectes est également proposée, afin de favoriser la biodiversité.

Ces surfaces végétalisées de différentes natures contribueront à la gestion alternative des premiers millimètres de pluie conformément au règlement de zonage pluvial de Paris (Parispluie) et à la lutte contre les Ilots de Chaleur Urbain (ICU), préoccupation forte en lien avec les politiques environnementales de la Ville.

Les trois principaux enjeux relevés par le plan Parispluie consistent à réduire les déversements d'eaux unitaires en Seine, à limiter les risques d'inondations et à réduire les ICU. Bien qu'aucune zone de rétention des eaux pluviales n'ait pu être aménagée aux niveaux inférieurs du bâtiment de la gare, compte-tenu de la présence des voies ferrées, le projet (terminal des départs, ELU, zone de traitement des déchets et bâtiments rue de Maubeuge) prévoient au total 8 626 m² d'espaces verts, dont 4 366 m² de toitures végétalisées de 20 centimètres de terre permettant d'atteindre l'objectif d'abattement de pluies sur ces espaces. Les prescriptions réglementaires du pourcentage du zonage pluvial (30% dans ce secteur) seront ainsi respectées. On note par ailleurs qu'une valorisation supplémentaire des eaux pluviales des terrasses inaccessibles est envisagée par l'implantation d'une bache de récupération pour l'arrosage des surface végétalisées et l'alimentation des chasses d'eau assurant une couverture de 25% des besoins en eau pour le bâtiment abritant le terminal des départs.

La préservation de ces dispositifs et l'entretien des espaces végétalisés seront un enjeu important sur le long terme. Concernant les ICU, le site étant inclus dans une zone urbaine dense et au droit du faisceau ferré Paris Nord, la création de ces espaces verts et paysagers en toiture, sans les supprimer totalement, atténueront leurs effets. L'apport de chaleur perçu sera par ailleurs considérablement diminué dans le bâtiment principal accueillant le terminal des départs, comparativement à la halle existante.

Pour les énergies renouvelables, le projet Paris Nord 2024 aura recours au réseau de chaleur de la Compagnie Parisienne du Chauffage Urbain (CPCU) pour la production de chaleur et au réseau de froid parisien pour la climatisation. Des panneaux photovoltaïques en autoconsommation seront installés sur une surface d'environ 1 200 m². 70% de l'approvisionnement énergétique du projet sera réalisé grâce à des énergies renouvelables.

Pour le nouveau terminal des départs et les immeubles de la rue de Maubeuge, le projet Paris Nord 2024 vise plusieurs certifications : BREEAM International New Construction 2016 – BeSpoke (Niveau

Outstanding), WELL Core V2 (Niveau GOLD a minima), Label Energie-Carbone (E+C-) (Niveau E3C1 a minima) et BiodiverCity.

Sur le long terme, les ambitions environnementales feront l'objet d'un suivi et d'une mesure constante. Les services de la Ville seront associés au suivi du respect des normes et labels précités.

4. *L'impact de la future urbanisation en termes de déplacements*

L'accès principal des voyageurs sera situé rue de Dunkerque, côté façade historique. L'accès des livraisons et de la logistique sera reporté au niveau du 39 boulevard de la Chapelle, sur l'accès à la gare existant, et au niveau des 112 et 116 rue de Maubeuge pour l'avitaillement.

En moyenne sur 24 heures, on compte aujourd'hui 136 véhicules entrants par l'accès du boulevard de la Chapelle et 132 véhicules entrants rue de Maubeuge. À terme le projet prévoit la circulation de 75 véhicules de livraison en plus côté boulevard de la Chapelle et 132 véhicules côté rue de Maubeuge. La SA GARE DU NORD 2024 prévoit de mettre en place, en lien avec la Ville, une plateforme de livraison déportée permettant la massification des livraisons à des horaires acceptables et d'éviter la congestion des grands axes de circulation.

Le projet Paris Nord 2024 aura globalement un impact positif sur l'ensemble des déplacements dans la mesure où il permettra notamment :

- l'amélioration des circulations à l'intérieur de la gare que ce soit pour les usagers du quotidien ou pour les voyageurs occasionnels des lignes Transmanche, Thalys et SNCF ;
- une massification des livraisons sur site à partir d'une base de stockage déportée en lien avec l'ELU également ;
- le réaménagement et l'optimisation de la gare routière en éco-station bus ;
- la création de plus de 1 200 places de stationnements dédiés aux vélos et autres mobilités sur 2 niveaux (sachant que la SA GARE DU NORD 2024 s'est engagée à étudier la création de 800 places de stationnements vélos complémentaires à proximité immédiate de la gare). La station-vélos sera accessible depuis la rue du Faubourg Saint-Denis et depuis le parvis. Un local d'accueil et de réparation sera aussi intégré à la programmation de l'équipement ;
- la création d'un Espace de Logistique Urbain, prévu au PLU, et d'une zone logistique comprenant une zone de traitement des déchets accessible via le boulevard de la Chapelle.

Par ailleurs, la SNCF, la SA GARE DU NORD 2024 et la Ville de Paris se sont engagés 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.

Les bâtiments de bureaux de la rue de Maubeuge disposeront chacun d'un local vélo. Chaque local sera accessible directement depuis la rue de Maubeuge, par le passage sous porche ou par le hall. Ces bâtiments disposeront également d'une zone de vestiaires équipés de douches, sanitaires et casiers conformément aux exigences du label BREEAM.

La création de cheminements doux vélos/piétons sur la Promenade Urbaine, entre Barbès et Stalingrad, et la réalisation de place de stationnement vélos sécurisées au sein de la Gare du Nord contribueront au développement des modes de déplacement doux.

Le projet de réaménagement des espaces publics porté par la Ville à venir dans le cadre de l'accompagnement du projet d'extension et de modernisation de la Gare du Nord permettra d'améliorer l'accessibilité des taxis et des véhicules particuliers en clarifiant la répartition des circulations pour tous les modes de transports. La SNCF étudie également des projets d'amélioration de desserte complémentaire à celui des espaces publics qui sont essentiels au bon fonctionnement de la gare à terme.

La SNCF G&C s'est engagée à poursuivre, en coordination avec la Ville de Paris, les études d'aménagement en intégrant notamment les emprises lui appartenant de la cour des taxis et du parking Effia.

Concernant l'éco-station bus, l'implantation contiguë au terminal des départs, facilitera les échanges entre les différents modes de transports (vélos, trains, bus...). L'entrée de la gare routière, depuis la rue du Faubourg Saint-Denis, sera élargie pour permettre un passage sécurisé des vélos vers la station-vélos. La réalisation de cette dernière permettra de pallier la suppression de la rampe existante.

5. *La phase chantier*

Les travaux débiteront début 2020 à l'intérieur de la gare et côté gare routière pour permettre l'extension de la dalle de couverture existante. Il n'y aura quasiment pas de réduction de trafic des voyageurs des grandes lignes internationales, nationales, régionales et inter-régionales, puisque les travaux les plus impactants seront réalisés en dehors des plages horaires de circulation. Des comités de suivi du chantier seront notamment organisés avec les riverains pour limiter les nuisances.

La gare routière sera conservée tout au long du chantier dans des configurations différentes en fonction de l'avancement des travaux. Les changements de phases nécessiteront une vigilance particulière de la SA GARE DU NORD 2024. Compte-tenu de l'ampleur du chantier, les nuisances risquent d'être importantes. La SA GARE DU NORD 2024 prévoit des mesures d'accompagnement pour les riverains, visiteurs et voyageurs de la gare : dispositifs pour préserver la qualité de l'air, approvisionnement du chantier via le boulevard de la Chapelle, murs anti-bruits... Une charte de chantier à faibles nuisances sera imposée aux entreprises en charge des travaux. La Ville de Paris veillera avec la plus grande attention au respect des engagements. Le chantier devra être organisé afin de respecter la vie locale.

Pour la construction du terminal transmanche et des immeubles 110 bis et 112 rue de Maubeuge, le travail avec la Ville doit être approfondi sur le positionnement des bases vie pour partie sur la rue de Maubeuge. Une coordination générale des chantiers sera mise en place entre la SA GARE DU NORD 2024 et l'AP-HP (en lien avec la Ville).

L'approvisionnement du chantier est aujourd'hui uniquement prévue par camions avec en prévision en moyennes 28 poids lourds par jour. La Ville de Paris demande à ce que la possibilité d'approvisionner ou d'évacuer le chantier en matériaux ou matériels par trains-travaux ne soit pas écartée. En référence au Plan Économie Circulaire adopté en juillet 2017 par votre assemblée, des mesures complémentaires pourraient être étudiées dans le cadre du chantier pour limiter la production de déchets et le cas échéant en faciliter leur réemploi.

Le lancement des études relatives à ces engagements suivi d'un accord sur les modalités de leur mise en œuvre concourra aux externalités positives du projet sur le quartier pour accompagner la requalification urbaine de cette pointe Sud du secteur de renouvellement urbain Paris Nord Est Élargi.

Compte tenu de ce qui précède, et au regard de l'ambition de réaliser l'extension et la modernisation de la Gare du Nord, 1^{ère} gare européenne, je vous propose de donner un avis favorable à l'étude d'impact environnemental de ce projet de construction 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'Ilot de Chaleur Urbain ;

- 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 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 nécessaires 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).

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris

2019 DU 80 Projet Paris Nord 2024 de modernisation et extension de la Gare du Nord (10^e) - Avis du Conseil de Paris sur le dossier comprenant l'étude d'impact environnemental et la demande de permis de construire dans le cadre de la consultation préalable des collectivités (art.L122-1,V du Code de l'Environnement).

Le Conseil de Paris,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L. 2511-1 et suivants ;

Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L. 122-1 et suivants et R. 122-7-I ;

Vu le projet de délibération en date du _____ par lequel Mme la Maire de Paris lui propose de donner un avis favorable à l'Étude d'Impact Environnemental du projet de construction dit le Nouveau Lariboisière ;

Vu l'avis du Conseil du 10^e arrondissement en date du _____ ;

Sur le rapport présenté par M. Jean-Louis MISSIKA au nom de la 5^e Commission,

Considérant que le projet Paris Nord 2024 dans le 10^{ème} arrondissement de Paris porté par la Société d'Economie Mixte à Opération Unique dénommée SA GARE DU NORD 2024, affiche l'ambition de moderniser la 1^{ère} gare européenne et d'en faire une véritable porte de l'Europe, à l'échéance des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 ;

Considérant que ce projet sera une contribution majeure au réaménagement et à l'attractivité de ce quartier constitué autour des gares de l'Est et du Nord, en bordure de l'hôpital Lariboisière et en limite du quartier de la Goutte d'Or ;

Considérant que l'étude d'impact met en évidence des enjeux forts sur l'environnement du secteur du fait de l'inscription urbaine et paysagère du projet, respectueux du patrimoine architectural, dont en particulier celui de la gare protégée au titre des monuments historiques ;

Considérant que la SA GARE DU NORD 2024 s'engage à prendre des mesures contraignantes dans la gestion de son chantier et d'associer étroitement la Ville pour en réduire les impacts notamment vis-à-vis des habitants ;

Considérant que sur ces enjeux, l'étude d'impact fait état d'incidences notables positives, en matière de mobilité active avec la création d'une station-vélos et en matière de rationalisation des fonctions servantes avec un nouvel Espace de Logistique Urbaine ;

Considérant que le projet contribue à l'augmentation de la part d'espaces paysagers et d'espaces accessibles au public en terrasses dans un quartier qui en manque ;

Considérant que la phase de construction du projet Paris Nord 2024 nécessitera une attention particulière dans la gestion des déchets et compte tenu des autres chantiers concomitants sur l'hôpital Lariboisière notamment ;

Considérant au regard de l'étude d'impact que le projet Paris Nord 2024 possède un bilan environnemental globalement neutre et positif sur plusieurs aspects ;

Considérant que les incidences notables négatives feront l'objet des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adéquates dont la réalisation et le suivi seront notamment confiés à la SA GARE DU NORD 2024, maître d'ouvrage ;

Délibère :

Le Conseil de Paris émet un avis favorable sur l'étude d'impact environnemental du projet Paris Nord 2024 de modernisation et d'extension de la Gare du Nord (10^e), telle qu'elle figure dans le dossier de demande de permis de construire, 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 Urbain ;
- 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 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 nécessaires 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).