



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#) 

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 0 6 / 0 9 / 2 0 2 4

Dossier complet le : 0 6 / 0 9 / 2 0 2 4

N° d'enregistrement : F - 0 1 1 - 2 4 - C - 0 1 9 4

1 Intitulé du projet

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Raison sociale

N° SIRET

Type de société (SA, SCI...)

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

Prénom(s)

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

4.2 Objectifs du projet

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux



4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement



4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).



4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	<input type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

 Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1		<input type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom

Prénom

Qualité du signataire

À

Fait le / /



Signature du (des) demandeur(s)

SNCF GARES & CONNEXIONS

Gare du Nord

Projet PNO 2027

Paris – 10^{ème}

Dossier d'examen au cas par cas

Août 2024

Annexes 1 à 10



Antea Group
Antony Parc
2-6, Place du Général de Gaulle
92160 ANTONY

Pour :



SNCF Gares & Connexions

16 avenue d'Ivry
75013 PARIS

Sommaire

ANNEXE 1 : INFORMATIONS NOMINATIVES RELATIVES AU MAITRE D'OUVRAGE

ANNEXE 2 : SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DE LA CLAUSE FILET

ANNEXE 3 : PLAN DE SITUATION

ANNEXE 4 : REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

ANNEXE 5 : PLAN DU PROJET

ANNEXE 6 : PLAN DES ABORDS

ANNEXE 7 : PLAN DE SITUATION DU PROJET PAR RAPPORT AU SITE NATURA 2000

ANNEXE 8 : NOTE DE CONTEXTE

ANNEXE 9 : CHARTE DEMOCLES

ANNEXE 10 : CHARTE CHANTIER VERT

Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage

Annexe 2 : Situation du projet vis-à-vis de la clause filet

Sans objet : Le présent dossier de cas par cas n'est pas réalisé dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code l'environnement (clause filet).

Annexe 3 : Plan de situation



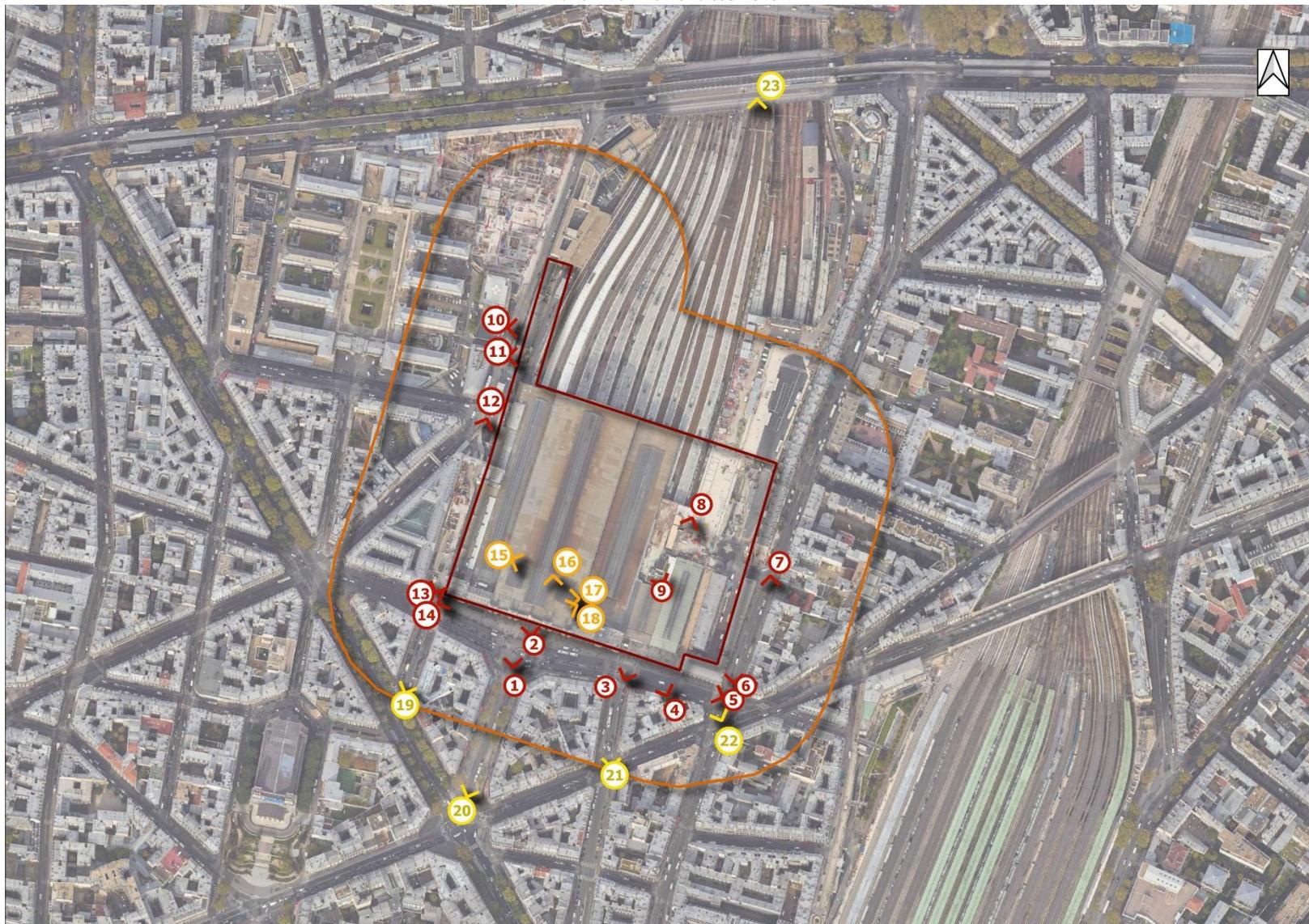
Plan de situation au 1:20 000 pour image de 24,2 x 32,5 cm

IDFP240087 20240808_LOCSITE / fonds de carte : IGN 1/25000e

 Emprise du site

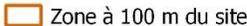
Annexe 4 : Reportage photographique

SNCF Gares & Connexions
Gare du Nord – Projet PNO 2027
Paris – 10^{ème} arrondissement



Reportage photographique

IDFP240087 20240808_PHOTOSITE / Photoaérienne Google Satellite

- | | | |
|--|---|--|
|  Emprise du site |  Vues proches |  Vues éloignées |
|  Zone à 100 m du site |  Vues de l'intérieur | |

SNCF Gares & Connexions
Gare du Nord – Projet PNO 2027
Paris – 10^{ème} arrondissement



Vue 1. Façade de la gare depuis la rue de Dunkerque, entrée principale



Vue 2. Façade de la gare depuis la rue de Dunkerque, entrée principale



Vue 3. Parvis Transilien (vue depuis le sud-ouest)



Vue 4. Parvis Transilien (vue depuis le sud-est)

SNCF Gares & Connexions
Gare du Nord – Projet PNO 2027
Paris – 10^{ème} arrondissement



Vue 5. Façade Sud de la gare depuis l'angle de la rue du Faubourg St Denis et de la rue de Dunkerque



Vue 6. Rue du faubourg Saint-Denis depuis le Sud



Vue 7. Rue du faubourg Saint-Denis vers le Sud



Vue 8. La Dalle 1 vue du Nord

SNCF Gares & Connexions
Gare du Nord – Projet PNO 2027
Paris – 10^{ème} arrondissement



Vue 9. La Dalle 1 vue du Sud



Vue 10. Le bâtiment 110 rue de Maubeuge



Vue 11. Entrée ouest de la gare



Vue 12. Le Terminal Transmanche depuis la rue de Maubeuge (vue vers le Sud)

*SNCF Gares & Connexions
Gare du Nord – Projet PNO 2027
Paris – 10^{ème} arrondissement*



Vue 13. Le Terminal Transmanche à l'entrée de la rue de Maubeuge



Vue 14. Façade sud de la gare (vue extérieure de la mezzanine du Terminal Transmanche)

Vues intérieures



Vue 15. Mezzanine d'accès au Transmanche



Vue 16. Mezzanine du Terminal Transmanche depuis le R+1

SNCF Gares & Connexions
Gare du Nord – Projet PNO 2027
Paris – 10^{ème} arrondissement

Photos éloignées



Vue 17. Vue de la Gare du Nord depuis la rue de Compiègne



Vue 18. La rue de la gare depuis le boulevard de Denain



Vue 19. Vue depuis la rue de Saint-Quentin

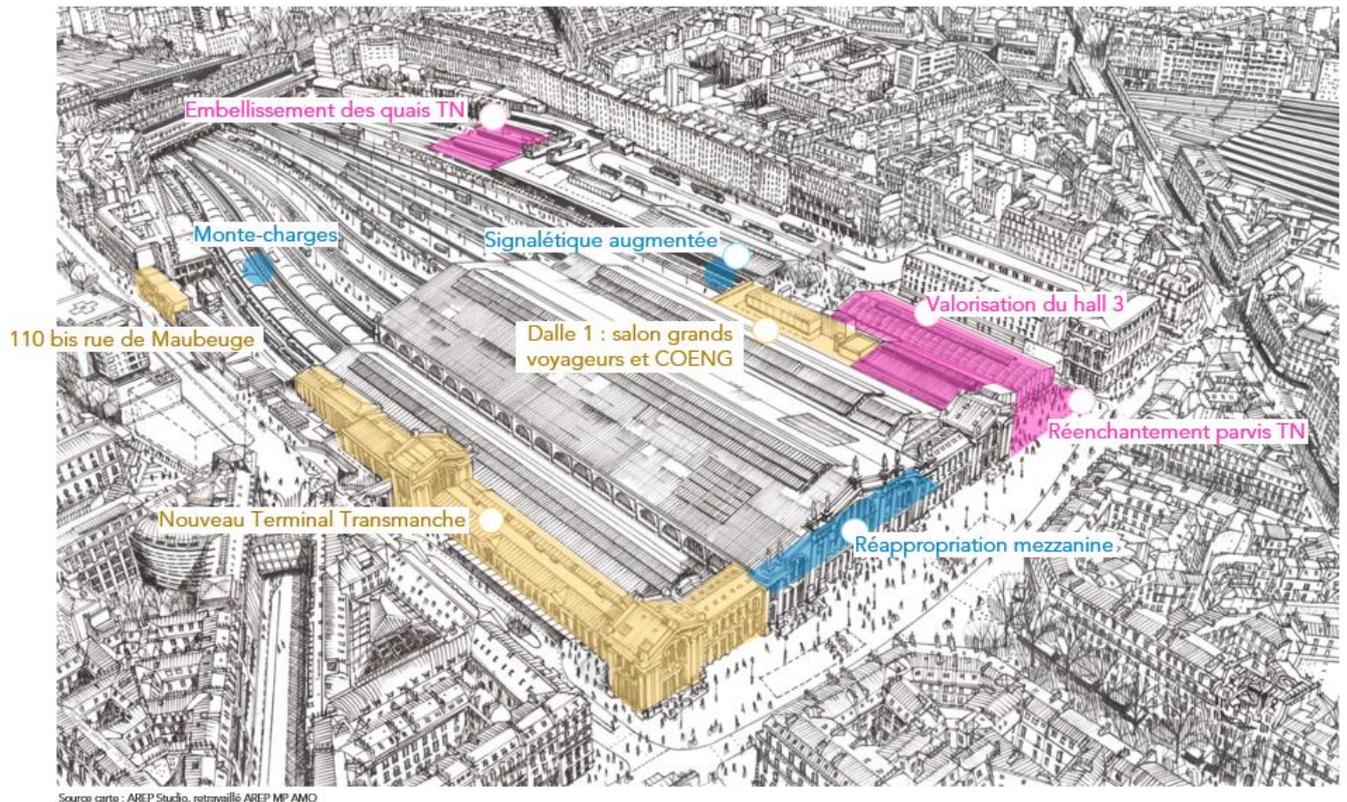


Vue 20. Vue depuis la rue de Lafayette



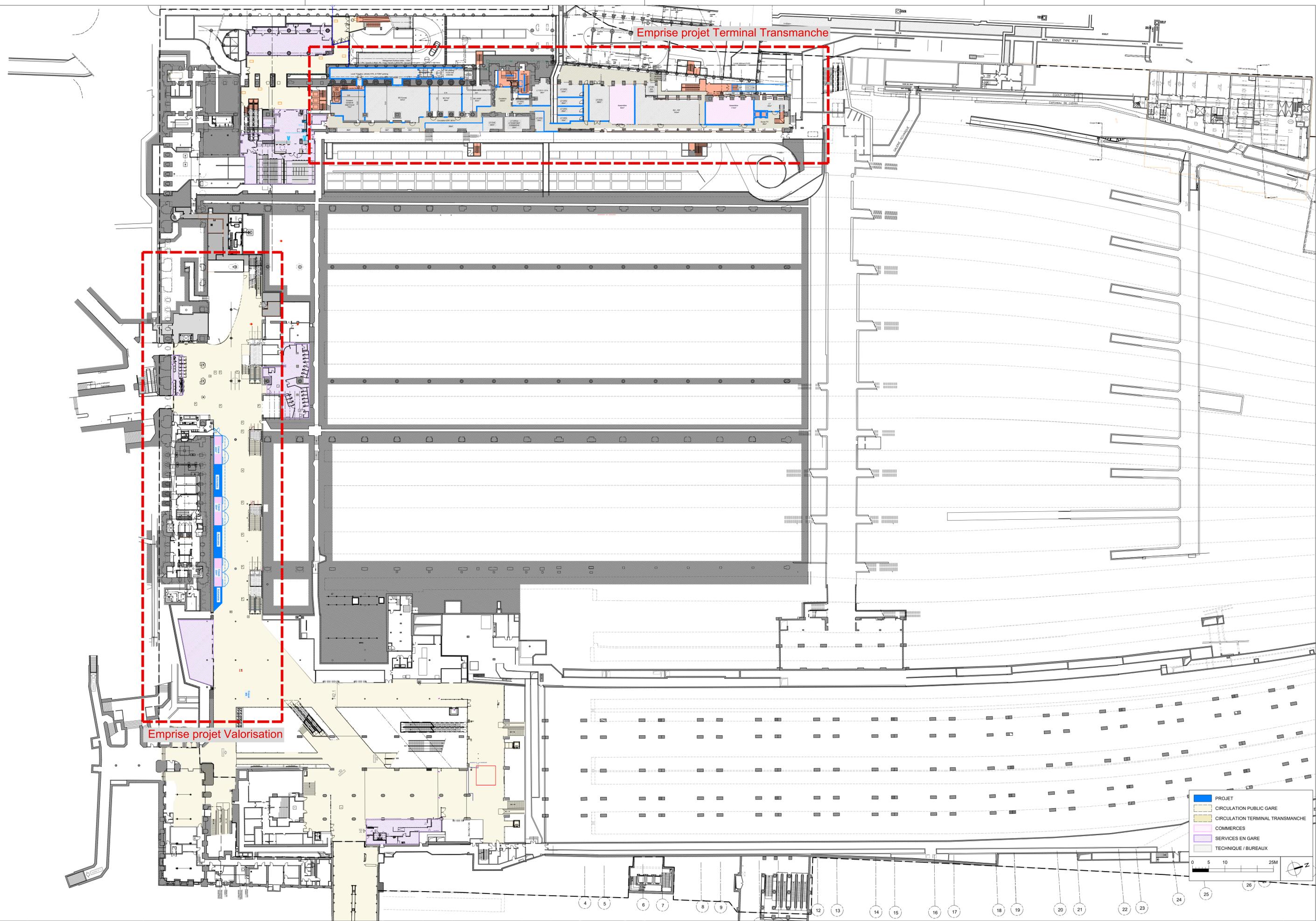
Vue 21. Vue depuis le boulevard de la Chapelle (24)

Annexe 5 : Plan du projet



Légende :

- **en jaune** : les opérations du projet visant à absorber la hausse du trafic et à améliorer la désaturation de la gare
- **en bleu** : les opérations du projet visant à améliorer le parcours voyageur
- **en rose** : les opérations du projet favorisant le développement de l'attractivité de la gare et son embellissement.

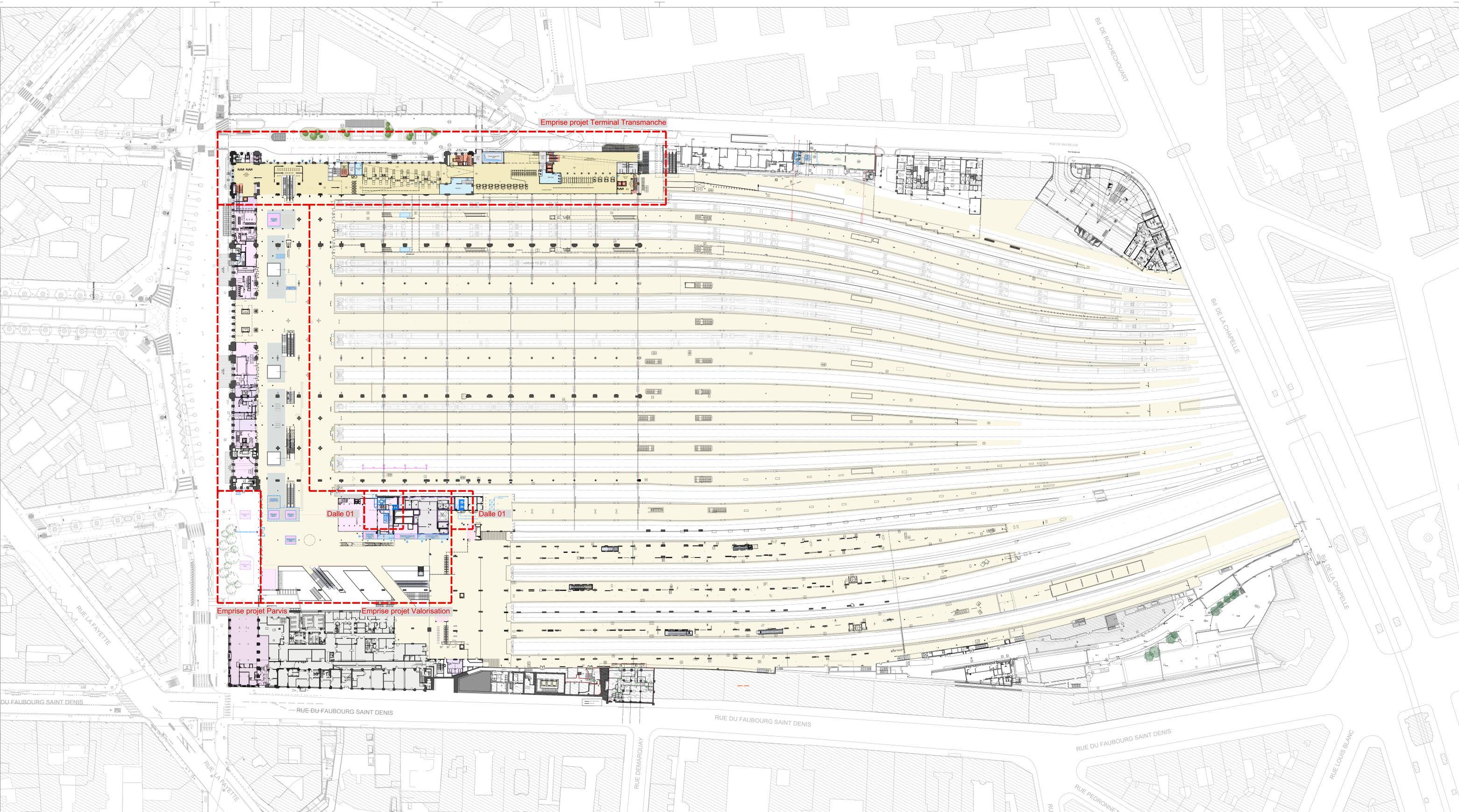


Emprise projet Terminal Transmanche

Emprise projet Valorisation

	PROJET
	CIRCULATION PUBLIC GARE
	CIRCULATION TERMINAL TRANSMANCHE
	COMMERCES
	SERVICES EN GARE
	TECHNIQUE / BUREAUX

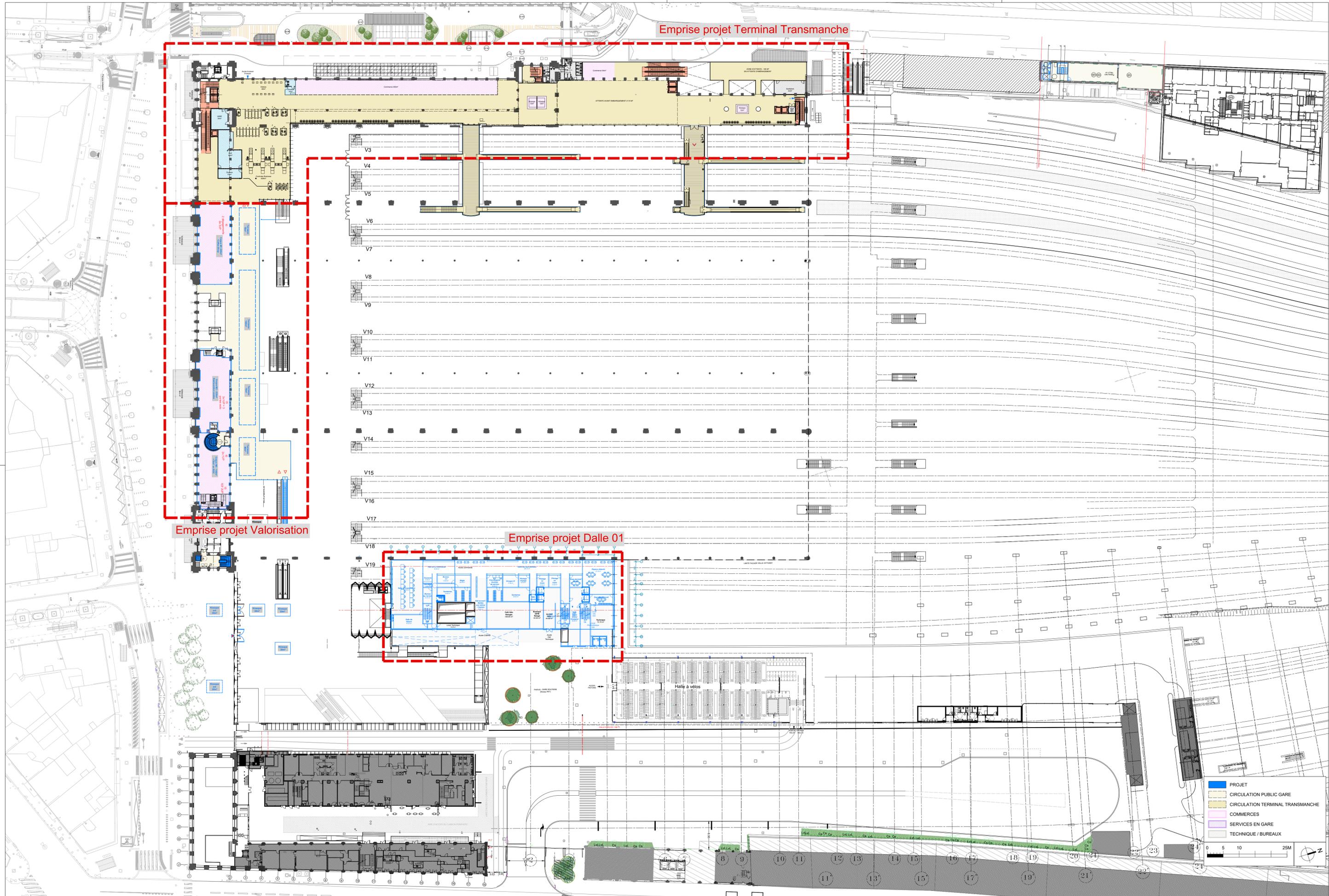
0 5 10 25M



Emprise projet Terminal Transmanche

Emprise projet Valorisation

Emprise projet Dalle 01



■	PROJET
■	CIRCULATION PUBLIC GARE
■	CIRCULATION TERMINAL TRANSMANCHE
■	COMMERCES
■	SERVICES EN GARE
■	TECHNIQUE / BUREAUX

0 5 10 25M

Emprise projet Terminal Transmanche

Emprise projet Dalle 01

■ PROJET
■ CIRCULATION PUBLIC GARE
■ CIRCULATION TERMINAL TRANSMANCHE
■ COMMERCES
■ SERVICES EN GARE
■ TECHNIQUE / BUREAUX

0 5 10 25M

Emprise projet Terminal Transmanche

Emprise projet Dalle 01

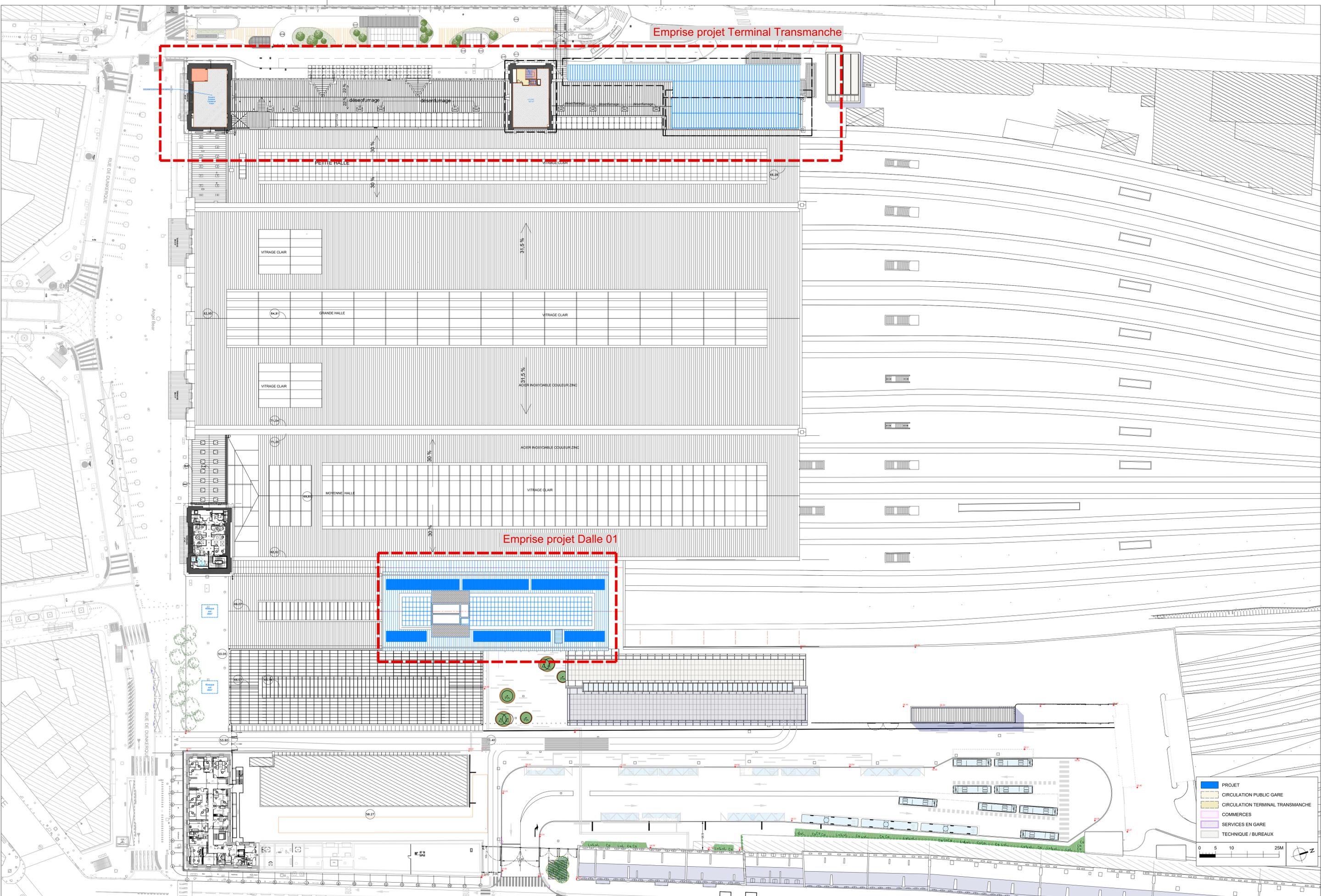
PROJET

- PROJET
- CIRCULATION PUBLIC GARE
- CIRCULATION TERMINAL TRANSMANCHE
- COMMERCES
- SERVICES EN GARE
- TECHNIQUE / BUREAUX

0 5 10 25M

Emprise projet Terminal Transmanche

Emprise projet Dalle 01

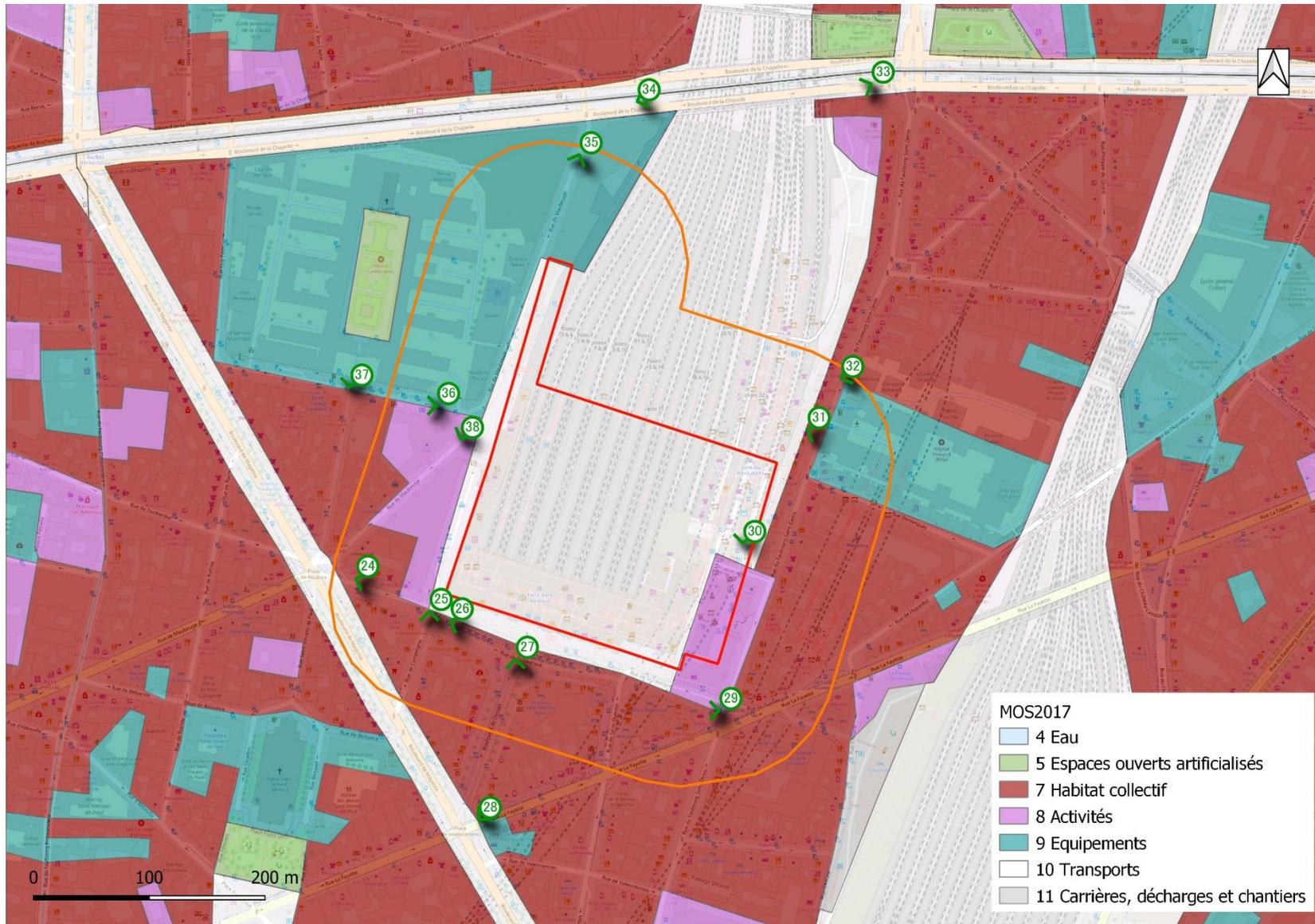


	PROJET
	CIRCULATION PUBLIC GARE
	CIRCULATION TERMINAL TRANSMANCHE
	COMMERCES
	SERVICES EN GARE
	TECHNIQUE / BUREAUX

0 5 10 25M

Annexe 6 : Plan des abords

SNCF Gares & Connexions
Gare du Nord – Projet PNO 2027
Paris – 10^{ème} arrondissement



Les abords

IDFP240087 20240808_ENV / Photoaérienne Google Satellite / Typologie : Iaurif MOS

- Emprise du site
- Zone à 100 m du site
- Vues environnement

Le site de par sa nature même et ses abords sont marqués par l’empreinte ferriviaire. Le bâtiment monumental de la gare et les voies de chemin de fer forment une coupure dans le paysage du Sud vers le Nord. Les abords immédiats du site, accueillent de nombreux logements collectifs, et également des services et commerces très liés à la gare (hôtels et restauration). Ces derniers se situent essentiellement au droit de la Place Napoleon III et de la rue de Dunkerque, lesquels forment une place longitudinale Est-Ouest. Les rez de chaussée de la place sont occupés en très grande majorité par des établissements de restauration (restauration traditionnelle, fats food ou kebab). Certains immeubles sont occupés en intégralité par des hôtels.

L’Ouest du site est bordé par la place des taxis, à laquelle succèdent des immeubles à dominante d’habitat. Ces immeubles d’habitation sont très souvent des maisons de ville anciennes. Cette typologie de bâtiment est retrouvée à l’Est du site, notamment le long de la Rue du Faubourg Saint-Denis mais le rez-de-chaussée est occupé par des commerces divers.

Les équipements publics, peu nombreux à proximité immédiate, sont essentiellement l’hôpital Lariboisière au Nord-Ouest et l’hôpital Fernand Widal au Nord-Est.

Les abords

		
Vue 24. La rue de Dunkerque	Vue 25. Le théâtre de quartier	Vue 26. Restauration hôtellerie sur le parvis Sud de la gare
		
Vue 27. Le boulevard de Denain : commerces et restauration et hôtellerie	Vue 28. Le boulevard Lafayette	Vue 29. Commerces, restauration et hôtellerie rue de Dunkerque

SNCF Gares & Connexions
Gare du Nord – Projet PNO 2027
Paris – 10^{ème} arrondissement



Vue 30. Gare routière



Vue 31. Hôpital Fernand Vidal



Vue 32. Commerces vers le Nord de la rue du Faubourg St Denis



Vue 33. Pont boulevard de la Chapelle, prise depuis l'Est



Vue 34. Pont boulevard de la Chapelle, prise depuis l'Ouest



Vue 35. Bâtiment au Nord de la rue de Maubeuge



Vue 36. Hôpital Lariboisière



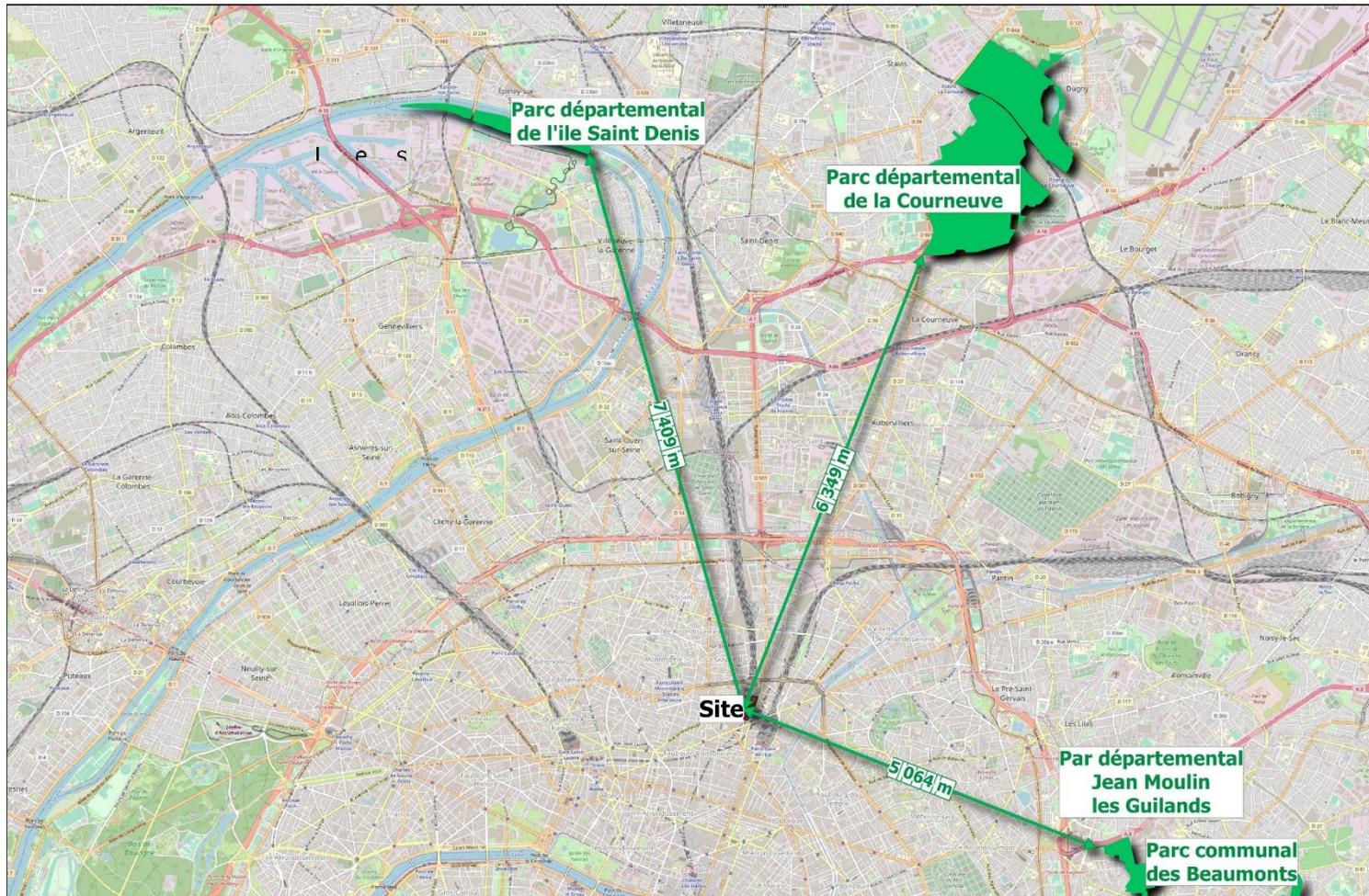
Vue 37. Hôpital Lariboisière



Vue 38. La rue de Maubeuge

Annexe 7 : Plan de situation du projet par rapport au site Natura 2000

SNCF Gares & Connexions
Gare du Nord – Projet PNO 2027
Paris – 10^{ème} arrondissement



Les zones Natura 2000

IDFP220461 / 20220520_N2000 / Fonds de plan : Open Street Map / Données : INPI

- ◆ Site
- Zone de Protection Spéciale



Annexe 8 : Note de contexte



Projet de rénovation de la GARE DU NORD – PNO 2027

Présentation du projet



anteagroup

Antea Group
Immeuble Antony Parc
2/6, Place du Général de Gaulle
92160 ANTONY
www.anteagroup.fr/fr

Sommaire

0. Préambule	1
1. Présentation du projet	1
2. Absorber la hausse du trafic et continuer à désaturer la gare	3
2.1. Terminal Transmanche.....	3
2.1.1. Contexte.....	3
2.1.2. Les évolutions du terminal à l’extérieur.....	3
2.1.3. Le réaménagement du terminal à l’intérieur.....	5
2.2. La création du bâtiment sur dalle existante.....	8
3. Améliorer le parcours voyageur	10
3.1. La poursuite du déploiement de la signalétique.....	11
3.2. La remise en fonctionnement de 2 monte-charges	11
3.3. L’aménagement de l’ancienne mezzanine transmanche.....	11
4. Poursuivre le développement de l’attractivité de la gare et son embellissement en prenant en compte les enjeux patrimoniaux et de développement durable	13
4.1. Repenser le parvis Transilien.....	14
4.2. Développement contrôlé de l’offre commerciale.....	14
4.3. L’embellissement des quais transilien.....	17
5. Le bâtiment 110 bis rue de Maubeuge	17
6. La gouvernance autour du projet.....	18
7. Synthèse	19

Table des illustrations

Figure 1. Éléments de programmation du projet Gare du Nord – PNO 2027 (Source : SNCF Gares & Connexions)	2
Figure 2. Localisation des opérations sur une perspective de la Gare du Nord en version actuelle	3
Figure 3. Vues extérieures du Terminal Transmanche en situation actuelle (Source : Gares & Connexions).....	4
Figure 4. Vues extérieures du terminal transmanche en situation future (Source : Gares & Connexions).....	5
Figure 5. Vues du Terminal Transmanche en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)	5
Figure 6. Les fonctions du Terminal Transmanche (Source : Gares & Connexions).....	5
Figure 7. Vue de la dalle 1 en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)	8
Figure 8. Vue de la dalle 1 en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)	9
Figure 9. Illustration de la dalle 1 en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)	9
Figure 10. Illustration de la dalle 1 en situation future (Source : Gares & Connexions)	9
Figure 11. Localisation des opérations sur une perspective de la Gare du Nord en version actuelle (Source : Gares & Connexions).....	11
Figure 12. Exemple de signalétique prévue (Source : Gares & Connexions)	11
Figure 13. La mezzanine du Terminal Transmanche en situation actuelle (Source : Gares & Connexions).....	12
Figure 14. La mezzanine du Terminal Transmanche en situation future (Source : Gares & Connexions).....	12
Figure 15. Localisation des opérations sur une perspective de la Gare du Nord en version actuelle (Source : Gares & Connexions).....	13
Figure 16. Vue du parvis en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)	14
Figure 17. Vue du hall 3 en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)	15
Figure 18. Vue du hall 3 en situation future (Source : Gares & Connexions).....	15
Figure 19. Vue aérienne du bâtiment 110 bis rue de Maubeuge (Source : Gares & Connexions)	17
Figure 20. Vue du bâtiment 110 bis rue de Maubeuge en situation actuelle (Source : Gares & Connexions).....	17
Figure 21. Vue du bâtiment 110 bis rue de Maubeuge en situation future (Source : Gares & Connexions).....	18
Figure 22. Éléments de programmation du projet Gare du Nord – PNO 2027 (Source : SNCF Gares & Connexions)	19

0) Préambule

Cette soumission volontaire de cas par cas est réalisée à l'initiative du maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions pour le projet « PNO 2027 ». PNO 2027 est un projet localisé dans l'emprise actuelle de la gare, il ne modifie pas les fonctionnalités ferroviaires. Le projet crée environ 4 170 m² de SDP et réaménagement environ 1 610 m². En conséquence, le maître d'ouvrage considère qu'il n'est pas soumis aux catégories 5 ou 39 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement.

Le projet poursuit trois principaux objectifs :

1. **Absorber la hausse du trafic ferroviaire national, international et continuer à désaturer la gare** : à ce jour plusieurs entreprises ferroviaires se sont manifestées pour circuler sur les voies jusqu'à la Gare du Nord, notamment sur le sillon « Angleterre <-> Paris » avec un passage par le tunnel sous la Manche. Par ailleurs, la Gare du Nord demeure la plus grande gare d'Europe en termes de flux et la tendance se poursuit dans les années à venir.
2. **Améliorer le parcours voyageur** : mieux accompagner les voyageurs, depuis leur entrée dans la gare jusqu'à l'entrée dans le train (accueil, espaces d'attente, simplicité des trajets et accompagnement pour une meilleure compréhension au sein d'une gare à 3 échelles).
3. **Poursuivre le développement de l'attractivité de la gare et son embellissement** : repenser les espaces commerciaux pour une meilleure adaptation aux besoins du panel large de voyageurs, travailler sur les interfaces de la gare pour la rendre plus praticable et agréable pour les voyageurs comme pour les riverains.

Ces objectifs ont été confirmés dans le cadre d'une concertation volontaire qui s'est déroulée du 1^{er} février au 22 mars 2024 permettant aux voyageurs, riverains, associations, commerçants de s'exprimer.

1) Présentation du projet

L'ensemble des opérations visent à répondre aux objectifs du projet en phase d'exploitation :

- Absorber la hausse du trafic ferroviaire national, international et continuer à désaturer la gare : le nouveau **terminal transmanche** permettra d'accueillir plus d'entreprises ferroviaires et davantage de voyageurs avec des lignes de contrôle redimensionnées selon les besoins exprimés. La désaturation de la gare sera traitée par le déménagement du **Centre Opérationnel d'Exploitation** sur la « dalle 1 » qui permet de passer de 8 postes à 20 postes : en cas de situation perturbée ce nouveau modèle permettra de réagir plus rapidement et de fluidifier le trafic.
- Améliorer le parcours voyageurs : une fois les travaux terminés le parcours voyageurs sera facilité en lien avec plusieurs opérations :
 - 1) le **déploiement de la signalétique**, notamment sur la partie transilien qui permettra d'accompagner les usagers depuis leur arrivée sur l'aire de la gare jusqu'au train et qui facilitera la gestion des flux ;
 - 2) la remise en fonctionnement de **2 monte-charges** sur les quais grandes lignes qui favorisera l'avitaillement des trains depuis le souterrain logistique et initiera une

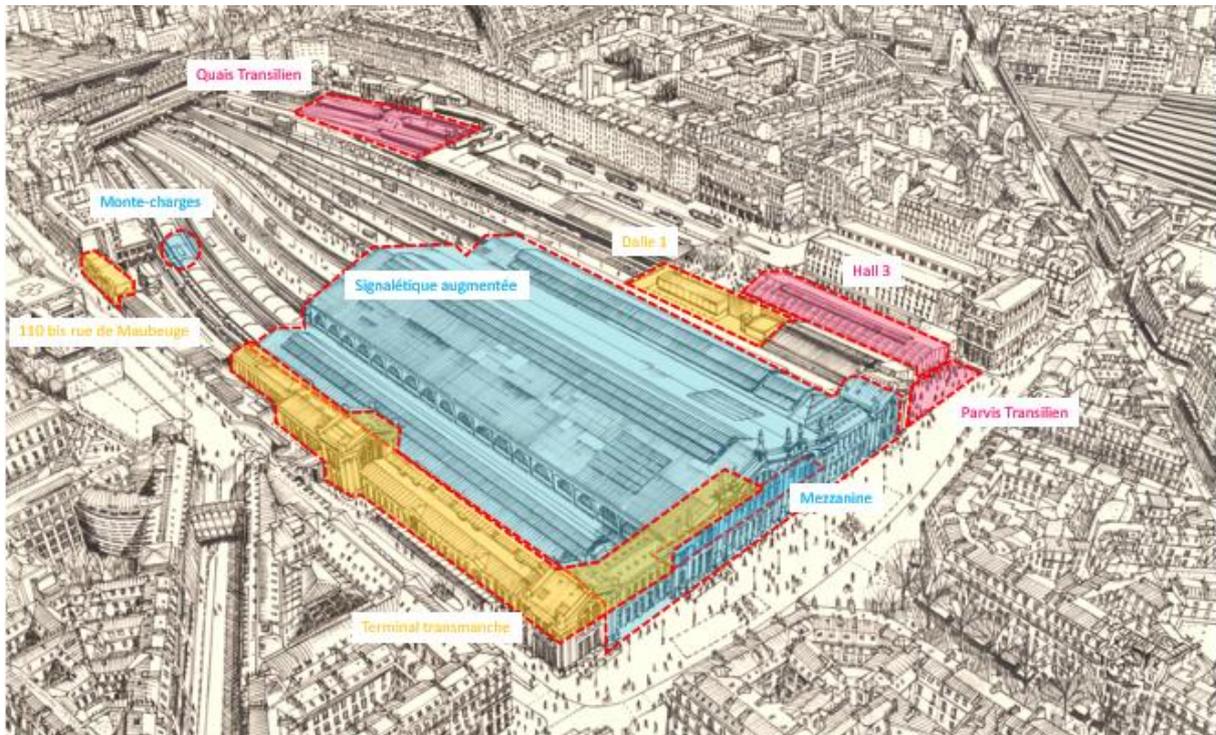
réduction des croisements des flux logistiques et voyageurs sur le quai transversal ;

3) la **mezzanine Transmanche**, libérée par la nouvelle configuration du terminal sera réaménagée pour y créer des espaces d'attente et de restauration.

- Poursuivre le développement de l'attractivité de la gare et son embellissement en prenant en compte les enjeux patrimoniaux et de développement durable : l'aménagement du parvis transilien, propriété de la SNCF participera au développement de l'attractivité de la gare et à son embellissement. Les voyageurs et les riverains pourront se réapproprier cet accès, actuellement vécu de façon anxiogène grâce à sa transformation en lieu de vie animé et à sa végétalisation limitant également le phénomène d'ICU. Dans la continuité du parvis transilien, le hall transilien sera transformé en véritable rue commerçante avec le développement d'une **offre commerciale contrôlée** (implantation de quelques coques commerciales). Enfin, les **quais Transilien seront embellis** grâce à un travail sur les lumières, la signalétique, le sol et la mise en accessibilité des quais.

Dès la conception, le phasage des travaux a été déterminé par zones et par périodes de manière à limiter les impacts sur les voyageurs et les riverains tout en maintenant le fonctionnement de la gare.

La figure suivante illustre les éléments programmatiques et la localisation des secteurs concernés par les travaux.



Légende :

- en jaune : les opérations du projet visant à absorber la hausse du trafic et à améliorer la désaturation de la gare
- en bleu : les opérations du projet visant à améliorer le parcours voyageur
- en rose : les opérations du projet favorisant le développement de l'attractivité de la gare et son embellissement.

Figure 1. Éléments de programmation du projet Gare du Nord – PNO 2027 (Source : SNCF Gares & Connexions)

2) Absorber la hausse du trafic et continuer à désaturer la gare

Pour répondre à cet objectif, trois principales opérations sont prévues : le réaménagement du terminal Transmanche, la réhabilitation du 110 bis rue de Maubeuge et la création d'un bâtiment sur la dalle 1, notamment, d'y transférer le Centre Opérationnel d'Exploitation (COE) actuellement situé dans le terminal Transmanche.

La désaturation sera traitée par plusieurs aménagements comme :

- l'ajout et la régénération d'escaliers fixes et mécaniques ;
- la réorganisation du terminal (permettant une meilleure efficacité dans le temps) ;
- la libération de l'espace en mezzanine au-dessus des quais grandes lignes pour offrir des espaces de restauration et d'attente ;
- la réalisation du nouveau COE permettant de passer de 8 postes actuellement à 20 postes.

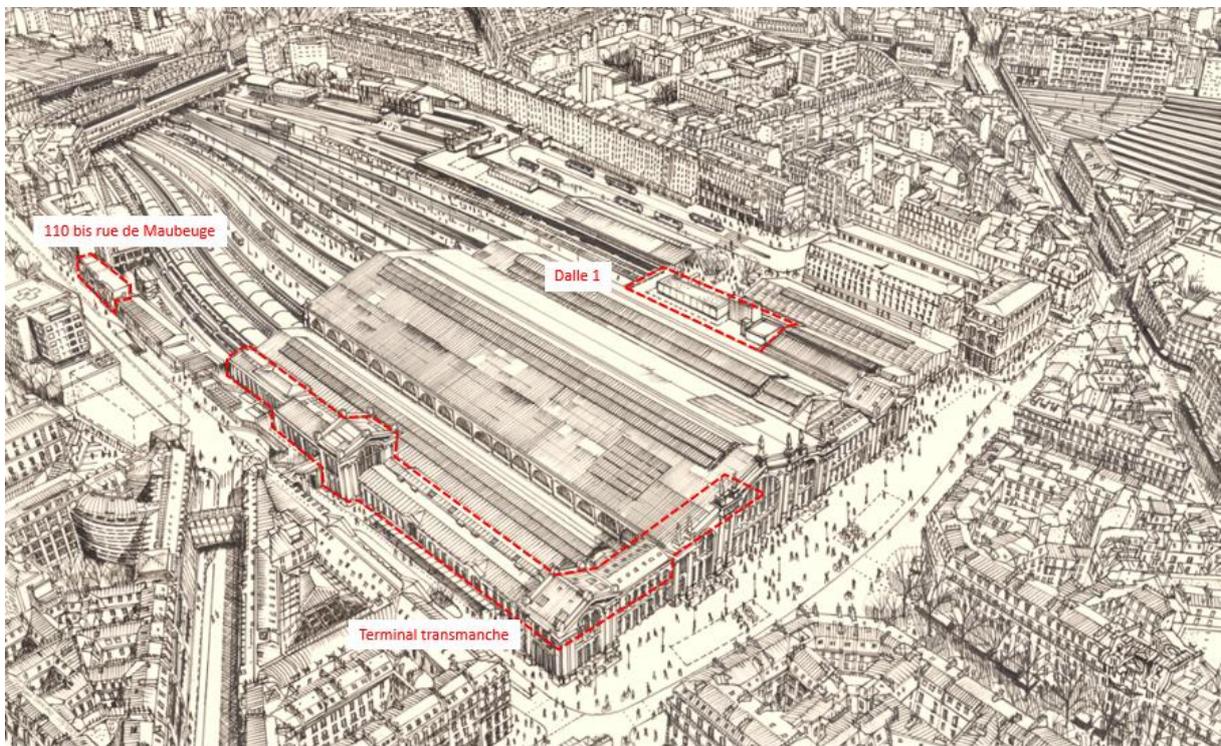


Figure 2. Localisation des opérations sur une perspective de la Gare du Nord en version actuelle

2.1. Terminal Transmanche

2.1.1. Contexte

Les espaces du terminal Transmanche situés au R+1 sont régulièrement saturés lors des pics de fréquentation, notamment au niveau des lignes de contrôle. Son réaménagement s'avère indispensable d'une part, pour accueillir les flux de visiteurs tout en garantissant la fluidité de l'embarquement ainsi que la ponctualité des trains et d'autre part, pour l'adapter à la demande des transporteurs qui va engendrer une hausse du trafic ferroviaire. En effet, de nouvelles entreprises ferroviaires ont montré leur intérêt pour avoir des trains sur ce tronçon qui passe par le tunnel sous la Manche.

2.1.2. Les évolutions du terminal à l'extérieur

Le terminal transmanche se trouve à l'intérieur de la Gare du Nord et regroupe plusieurs espaces. Sa réorganisation consiste en une réorganisation des surfaces existantes et en la construction d'une

nouvelle halle en doublement de la halle existante.

Les illustrations suivantes permettent de visualiser les évolutions du terminal Transmanche devant la cour des taxis et depuis la rue de Maubeuge.

Situation actuelle



Figure 3. Vues extérieures du Terminal Transmanche en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)

Situation projetée





Figure 4. Vues extérieures du terminal transmanche en situation future (Source : Gares & Connexions)

2.1.3. Le réaménagement du terminal à l'intérieur

Le terminal Transmanche, d'une superficie d'environ 10 430 m² actuellement, comprend une zone de contrôle, une zone d'attente, une zone d'embarquement et des commerces.

Actuellement l'accès au terminal transmanche se fait depuis la mezzanine au-dessus des quais grandes lignes. Les premiers contrôles sont placés sur la mezzanine et les aubettes et rayons X se trouvent dans une partie couverte. Il n'y a pas d'accès voyageurs par le rez-de-chaussée.



Figure 5. Vues du Terminal Transmanche en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)

Une fois les lignes de contrôle passées, les voyageurs peuvent s'installer dans une zone d'attente avant l'embarquement avec quelques commerces.

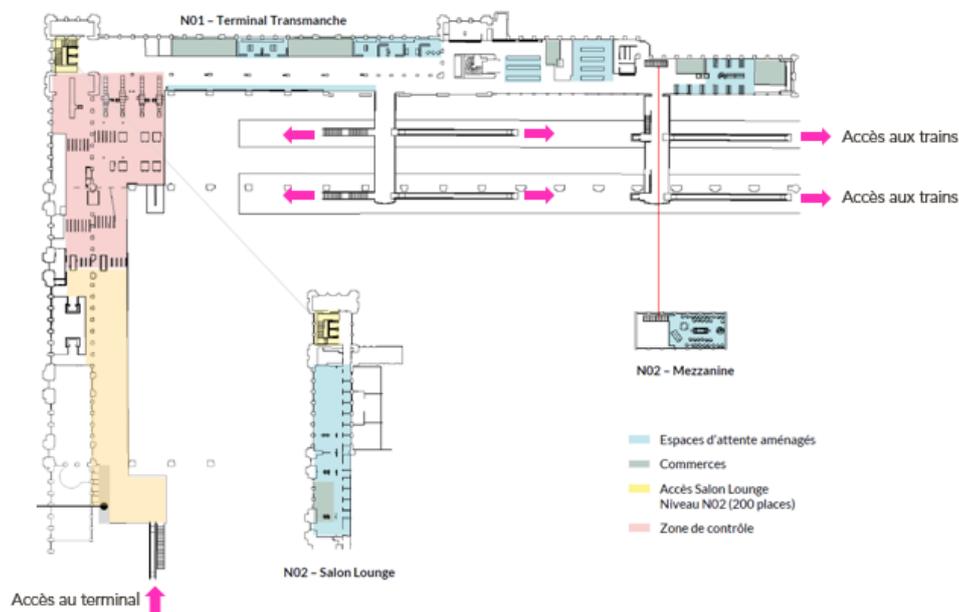
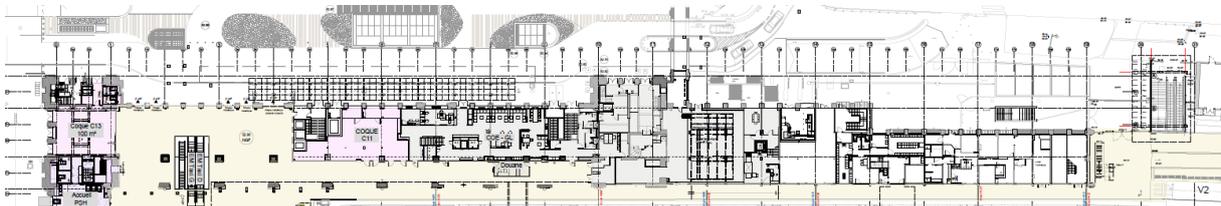


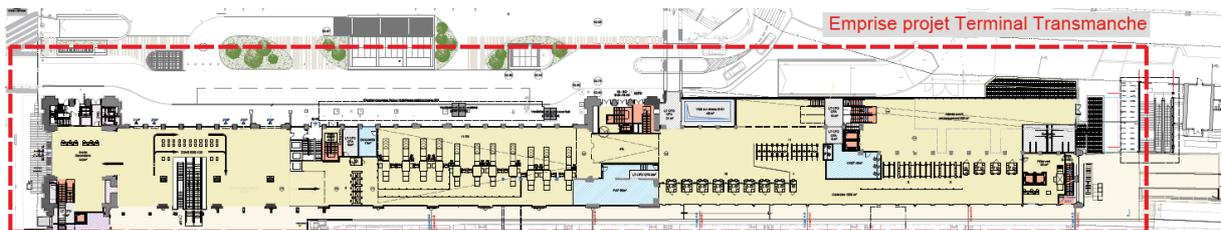
Figure 6. Les fonctions du Terminal Transmanche (Source : Gares & Connexions)

A l'intérieur, le nouveau terminal sera réaménagé comme suit :

- L'entrée principal au terminal sera désormais réalisée **au rez-de-chaussée**. L'ensemble des équipements de contrôle (rayons-X, aubettes, parafes...) seront déployés dans l'aile ouest de la gare libérée à cet effet. Les voyageurs pourront ainsi plus facilement se repérer. Une entrée secondaire est prévue au rez-de-chaussée permettant d'atteindre des lignes de contrôle à l'étage, en moins grand nombre. La configuration projetée permet à la fois d'accueillir plus de voyageurs (plus de lignes de contrôle) mais permet également une meilleure fluidité en mettant les rayons-X en toute première ligne conformément à aux règles en vigueur (actuellement les rayons-X sont en tout dernier de façon dérogatoire). L'agrandissement par dédoublement de la halle permet de laisser suffisamment de place aux voyageurs pour passer tous les contrôles et aux douanes françaises et anglaises d'avoir l'espace suffisant pour réaliser leur travail.

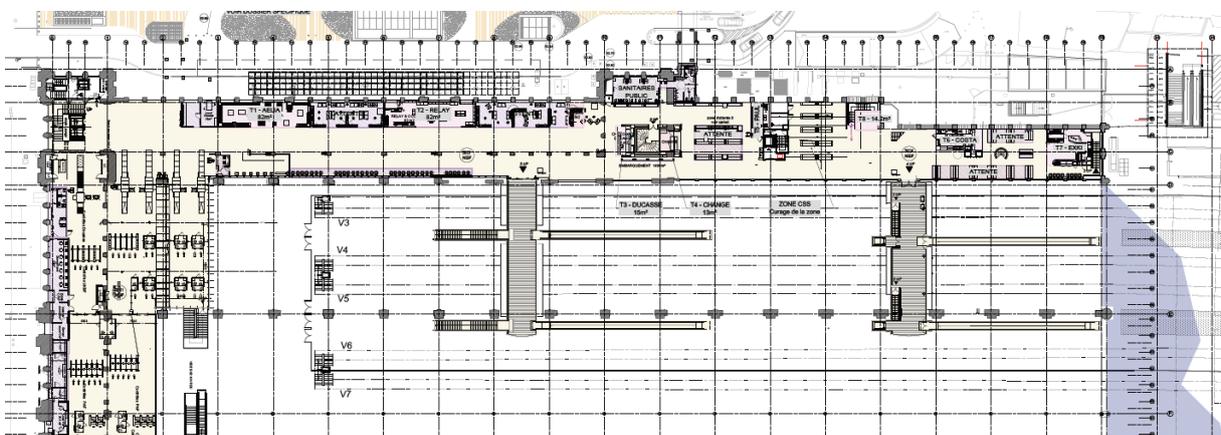


Plan actuel du RDC

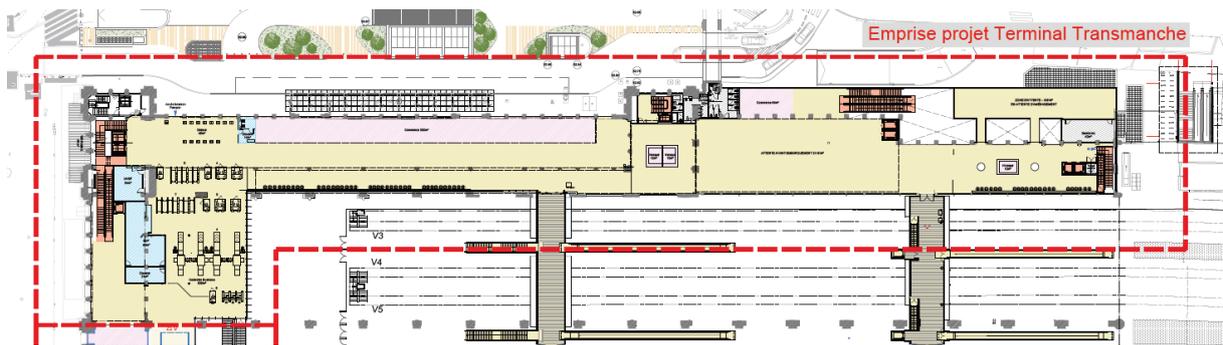


Plan projet du RDC

- **A l'étage en R+1**, la salle d'attente avant embarquement ne connaît pas de transformation importante, quelques commerces sont ajoutés de façon linéaire et le doublement de la halle en rez-de-chaussée permet de créer plus d'espace d'attente. La conséquence des deux entrées de part et d'autre du terminal permet de répartir de façon plus homogène les voyageurs. L'accès aux trains se fait par le même espace que celui actuel, il n'y a pas de modification.

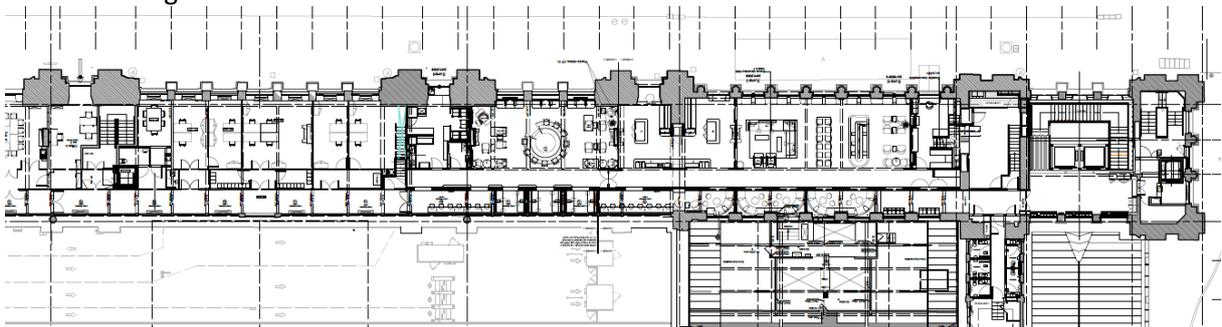


Plan actuel du R+1

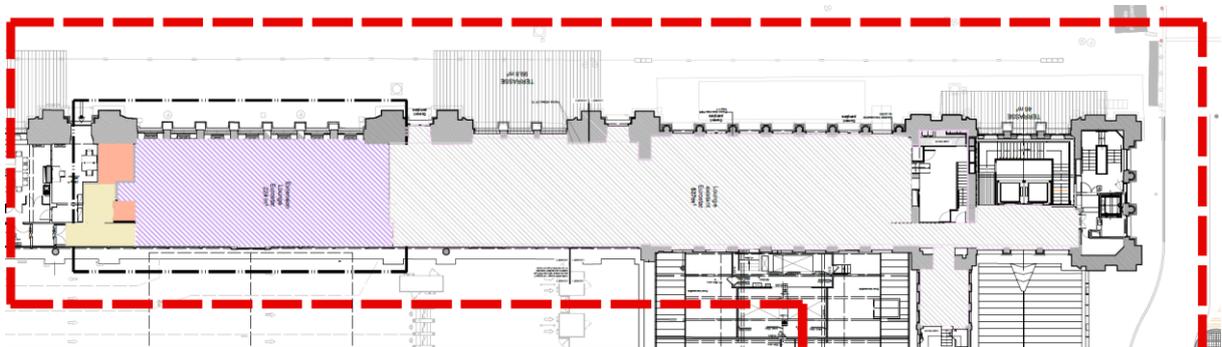


Plan projet du R+1

- Au R+2, des espaces dédiés à la sûreté ferroviaire sont déplacés et l'espace lounge est agrandi.



Plan actuel R+2



Plan projet R+2

Dans le terminal Transmanche, les secteurs concernés par les travaux sont essentiellement des locaux qui ne sont actuellement pas dédiés aux voyageurs comme des bureaux, des vestiaires et des locaux techniques. Un commerce sera impacté par le réaménagement et devra être supprimé.

Ainsi, les flux de passagers ne seront pas modifiés par les travaux lors de leur parcours :

- 1) les lignes de contrôle sur la mezzanine resteront en service jusqu'à ce que les nouvelles lignes en rez-de-chaussée soient opérationnelles ;
- 2) une enclave de chantier sera installée dans la salle d'attente avant embarquement qui est située dans la partie la plus au nord mais il s'agit de la salle d'attente la moins fréquentée ;
- 3) les passerelles d'embarquement ne seront pas impactées par les travaux.

2.2. La création du bâtiment sur dalle existante

La « dalle 1 » se situe au cœur de la gare, au-dessus des voies 30-36. Elle accueille actuellement des installations ferroviaires (locaux techniques, back-office et coques) sur une partie et un espace dégagé suite à une démolition.

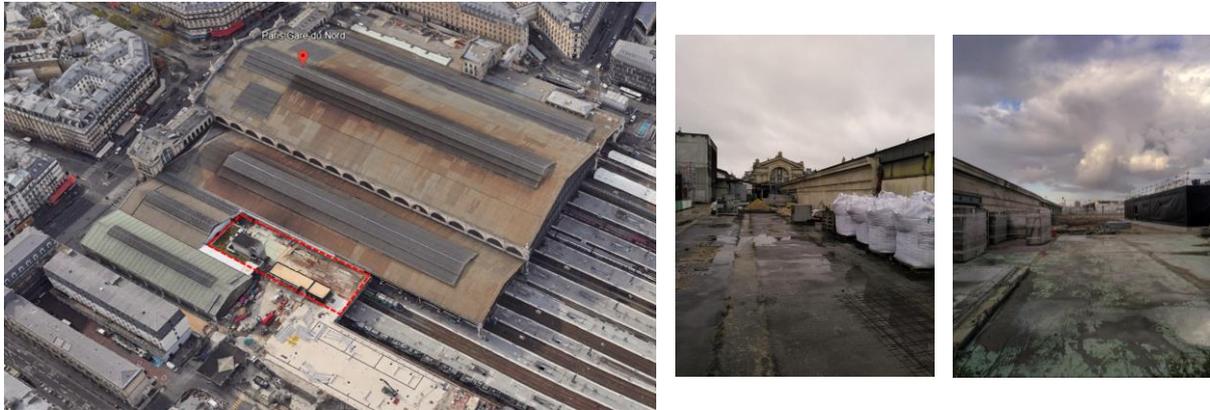


Figure 7. Vue de la dalle 1 en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)

Le programme sur la dalle 1 est le suivant :

- Le nouveau **Centre Opérationnel d'Exploitation** (centre névralgique de la gare : espace de supervision de la plateforme ferroviaire, assemblage du produit train, partage de l'information collective en gare, gestion des flux et de l'intermodalité, suivi des prises en charge des personnes en situation de handicap) ;
- Le **Salon Grands Voyageurs** ;
- Des **back office de commerce** (type espace de préparation de cuisine) ;
- Des **locaux techniques**.

L'objectif du programme sur la dalle 1 est double :

- **Permettre des relogements en avance de phase** (le COE est actuellement achevé au milieu de l'aile ouest de la gare entre les espaces du terminal transmanche ; le Salon Grands Voyageurs est dans l'espace de coworking Regus Gare du Nord)
- **Renforcer la robustesse ferroviaire face à la hausse du trafic ferroviaire** : actuellement le COE dispose de seulement 8 places pour les différentes entreprises ferroviaires contre 20 places prévus dans le futur COE facilitant ainsi une meilleure coordination lors des crises.



Exemple d'espace du COE de la Gare du Nord

Les travaux seront réalisés en plusieurs étapes :

- La démolition de quelques coques ;
- Quelques reprises de structure de la dalle ;
- Construction sur dalle.

La dalle n'est pas agrandie ni élargie lors de ces travaux. Le faitage du bâtiment ne dépassera pas celui de la halle principale.

Situation actuelle



Figure 8. Vue de la dalle 1 en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)

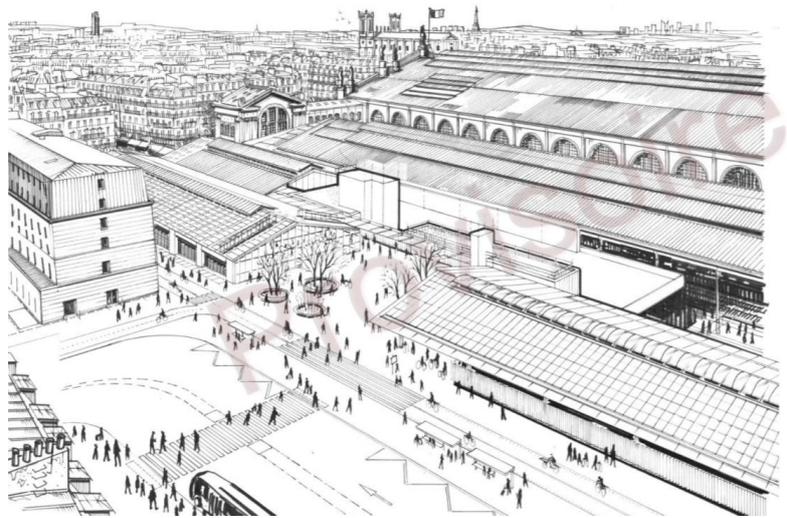


Figure 9. Illustration de la dalle 1 en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)

Situation projet



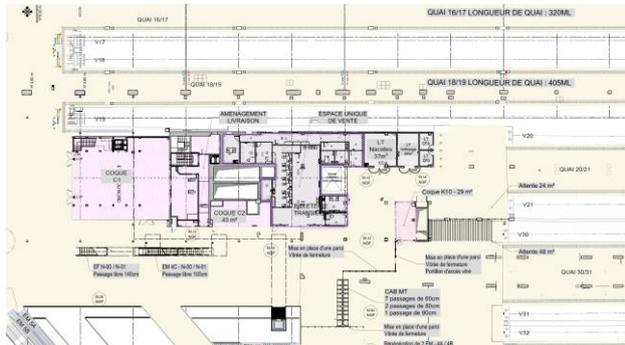
Figure 10. Illustration de la dalle 1 en situation future (Source : Gares & Connexions)

Tableau 1. Plans de la dalle 1 en situation actuelle et en situation projet par niveau (Source : Gares & Connexions)

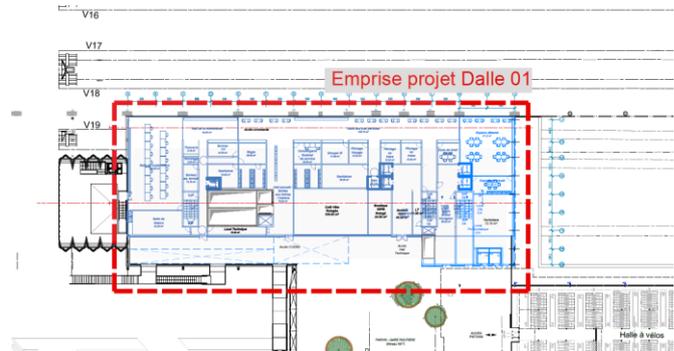
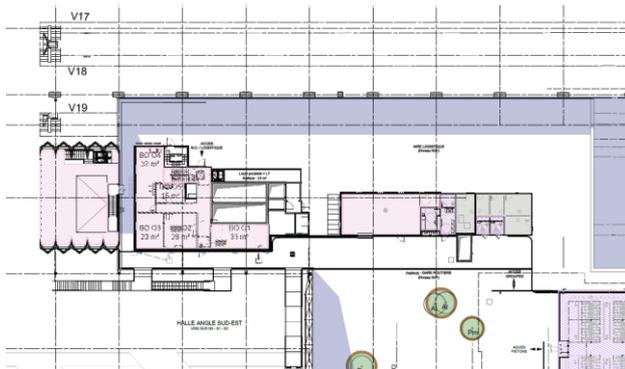
Plans actuels

Plans projet

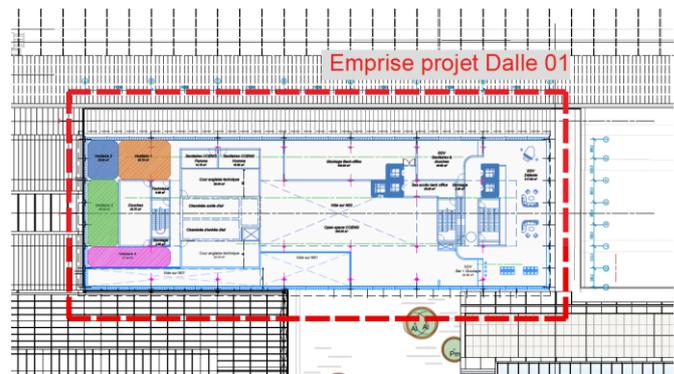
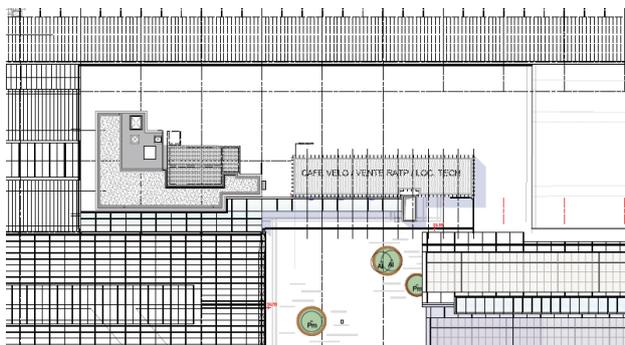
RDC



R+1



R+2



3) Améliorer le parcours voyageur

L'objectif de poursuivre l'amélioration du parcours voyageur se traduit par le fait de mieux accompagner les usagers depuis leur arrivée à la gare jusqu'à leur entrée dans le train. Cela passe par de nombreuses étapes qui sont d'abord celle de se repérer, d'attendre son train, de s'informer, d'aller à sa voie lorsque le train est annoncé.

Cet objectif se traduit à 3 échelles et pour 3 besoins différents : celui du voyageur du quotidien, celui du voyageur régional ou national et celui du voyageur international. Il est intimement lié à l'accompagnement de la désaturation de la gare puisqu'un meilleur parcours voyageur est synonyme d'une meilleure fluidité. Trois opérations repérées sur la figure ci-dessous vont permettre d'améliorer le parcours voyageur :

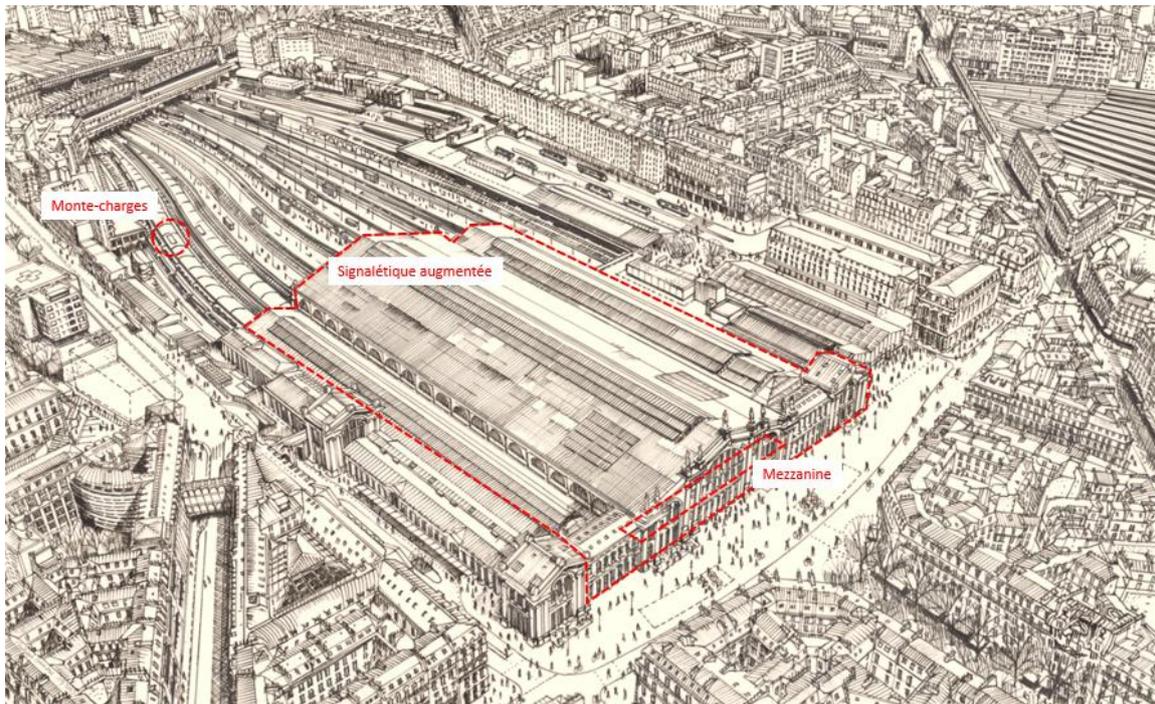


Figure 11. Localisation des opérations sur une perspective de la Gare du Nord en version actuelle (Source : Gares & Connexions)

3.1. La poursuite du déploiement de la signalétique

Initiée dans le cadre du projet Horizon 2024, la signalétique sera augmentée pour mieux accompagner les clients depuis leur arrivée dans l'aire de la gare jusqu'aux trains, et faciliter la gestion des flux en gare notamment sur la partie Transilien. Il s'agit de continuer la mise en place de panneaux fixes, de panneaux rétroéclairés, d'optimiser la localisation des écrans d'information des voyageurs ainsi que de poursuivre le travail mené sur la lumière de manière à proposer un éclairage homogénéisé et à jalonner le parcours voyageur.



Figure 12. Exemple de signalétique prévue (Source : Gares & Connexions)

3.2. La remise en fonctionnement de 2 monte-charges

La remise en fonctionnement de 2 monte-charges sous les quais grandes lignes est prévu pour initier une réduction des croisements des flux logistiques avec les flux de voyageurs sur le quai transversal. Les petits camions logistiques partent aujourd'hui du fond de gare pour avitailler les trains depuis le quai transversal, la remise en fonctionnement des monte-charges doit permettre d'éviter ce flux qui vient perturber le parcours voyageur.

3.3. L'aménagement de l'ancienne mezzanine transmanche

Libérée de toutes occupations suite aux travaux de réaménagement du terminal Transmanche, la mezzanine aura pour objectif d'accueillir une partie des voyageurs des quais grandes lignes en proposant quelques commerces et des espaces d'attente. Cela permettra donc de désaturer le quai

transversal grande ligne tout en proposant des espaces qualitatifs avec une vue privilégiée sur la Gare du Nord.

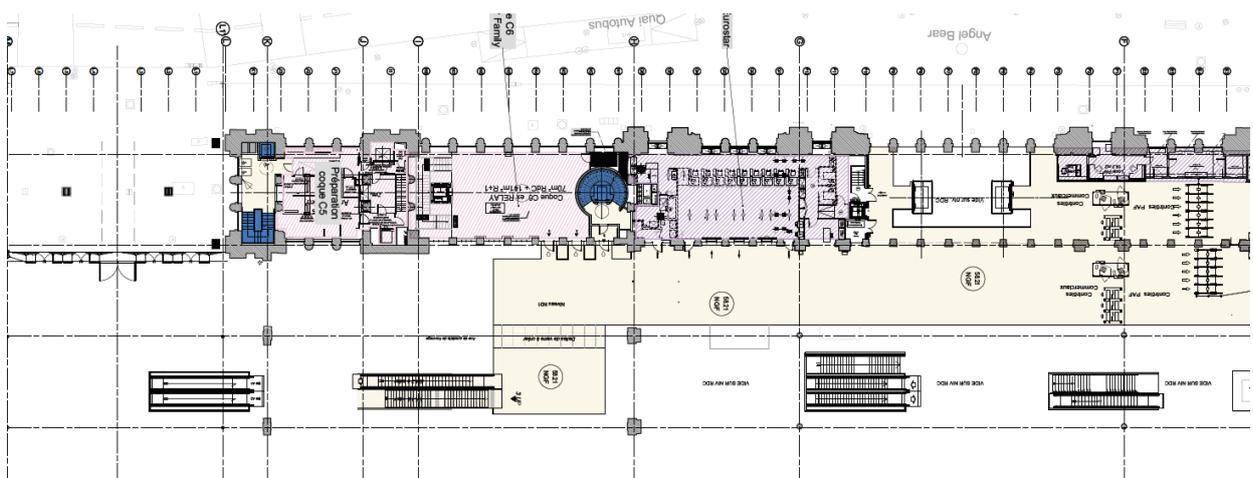


Figure 13. La mezzanine du Terminal Transmanche en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)

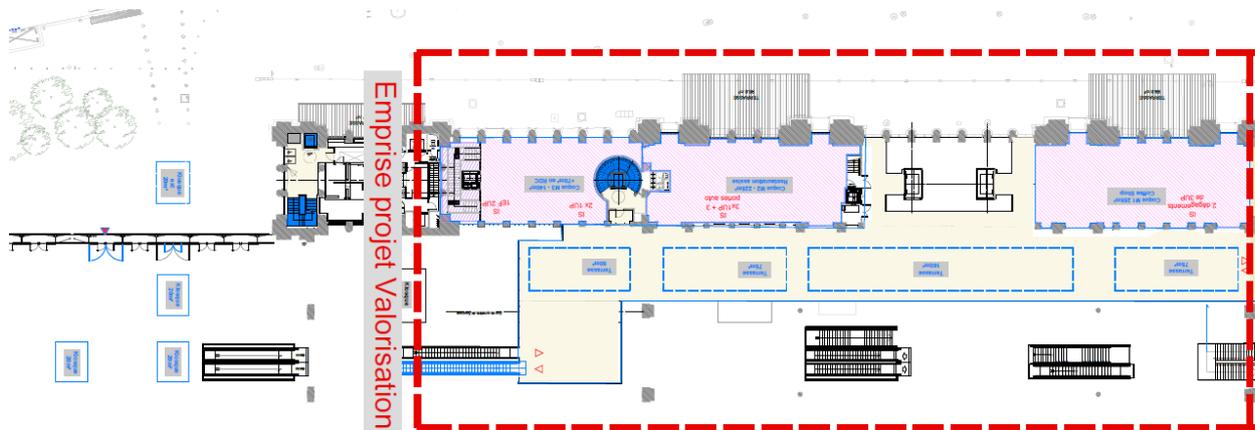


Figure 14. La mezzanine du Terminal Transmanche en situation future (Source : Gares & Connexions)

Ces opérations n'engendrent pas de création de surface de plancher.



Plan actuel R+1



Plan projet R+1

4) Poursuivre le développement de l'attractivité de la gare et son embellissement en prenant en compte les enjeux patrimoniaux et de développement durable

Ce dernier objectif est celui de continuer de faire de la Gare du Nord une gare belle et attractive alors même qu'elle est la plus circulée d'Europe. Les enjeux d'exploitation de la Gare du Nord sont très liés aux enjeux de développement durable et changement climatique. De plus, tous des travaux d'embellissement de la Gare du Nord doivent prendre en compte les enjeux patrimoniaux puisque le bâtiment est inscrit Monument Historique.

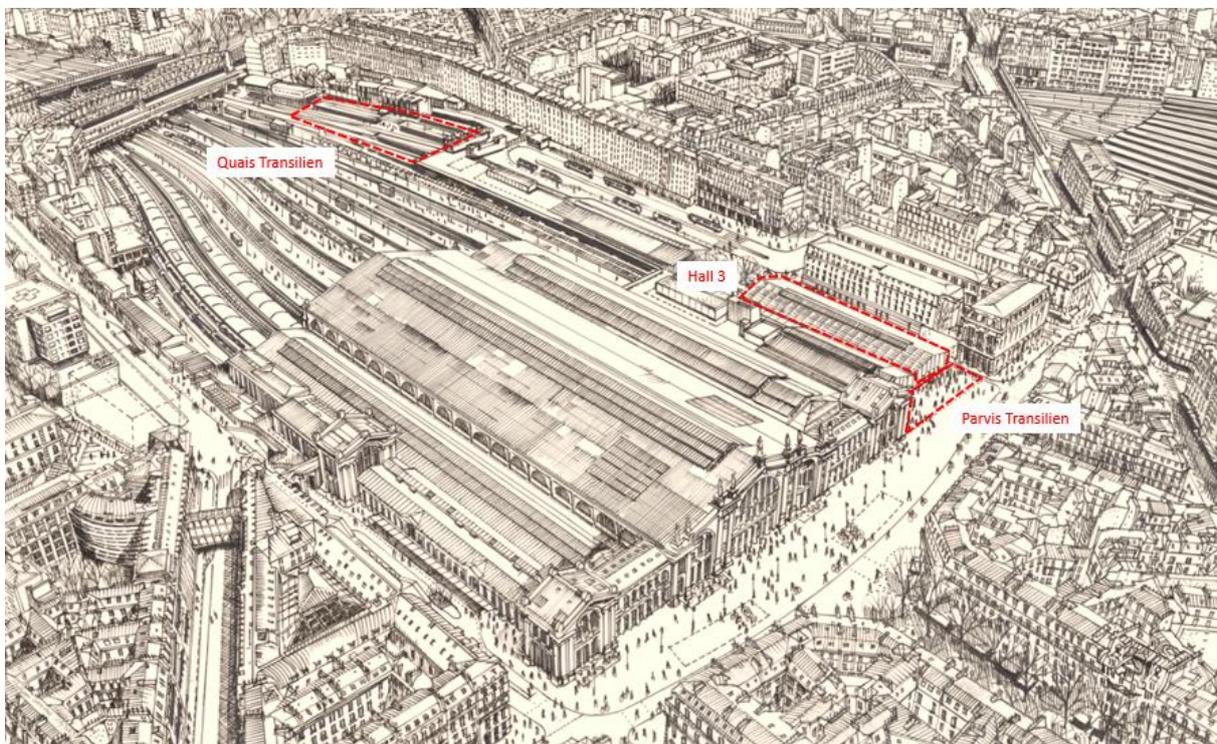


Figure 15. Localisation des opérations sur une perspective de la Gare du Nord en version actuelle (Source : Gares & Connexions)

4.1. Repenser le parvis Transilien

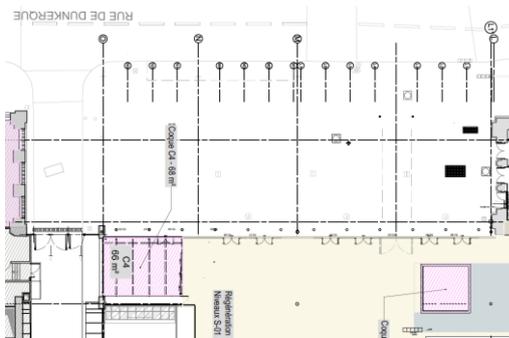
Le parvis transilien, situé devant la halle en verre, est propriété de SNCF Gares & Connexions contrairement au parvis principal qui appartient au domaine public Ville de Paris. Cette enclave est une interface entre un espace ville et l'entrée de la gare.

Il concentre aujourd'hui plusieurs problématiques de sécurité, de sureté, de propreté mais aussi environnementales puisqu'il constitue un îlot de chaleur très important.

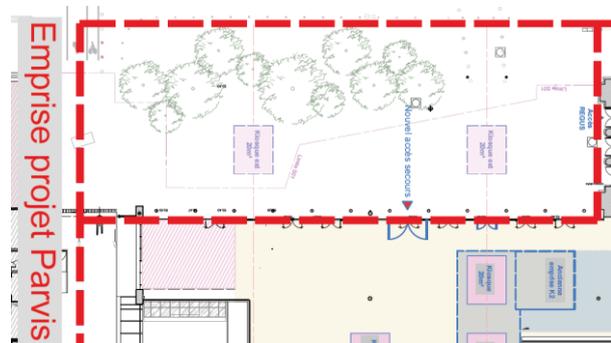
L'objectif du projet est de repenser le parvis pour le protéger et permettre de traiter le sujet climatique pour un apaisement de la zone et une réappropriation par les usagers.



Figure 16. Vue du parvis en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)



Plan actuel RDC parvis



Plan projet RDC parvis

Ce projet a fait l'objet d'échanges avec la Ville de Paris, l'ABF et la CRMH.

4.2. Développement contrôlé de l'offre commerciale

Pour poursuivre les améliorations du projet Horizon 2024 et mieux structurer les espaces de la gare tout en conservant son dynamisme, quelques espaces commerciaux seront développés dans le hall 3 (Transilien) et en sous-sol, sous le quai transversal des grandes lignes.

Les travaux concerneront le niveau R-1 sous le quai transversal pour permettre l'installation de coques d'environ 20-25 m² chacune. Chaque preneur aménage ensuite sa coque.

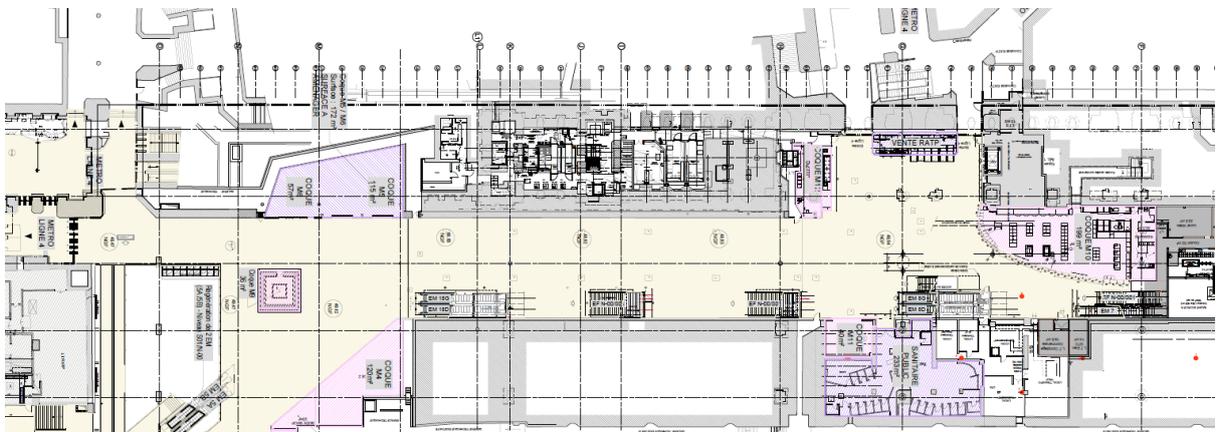
Au vu de la localisation des coques commerciales, à l'intérieure de la gare, cette opération n'engendre pas la création de surface de plancher mais modifiera la destination de quelques surfaces internes.



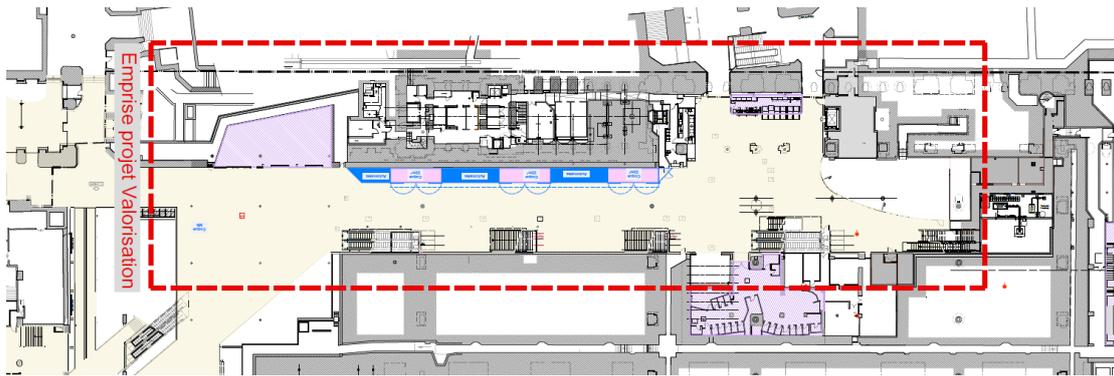
Figure 17. Vue du hall 3 en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)



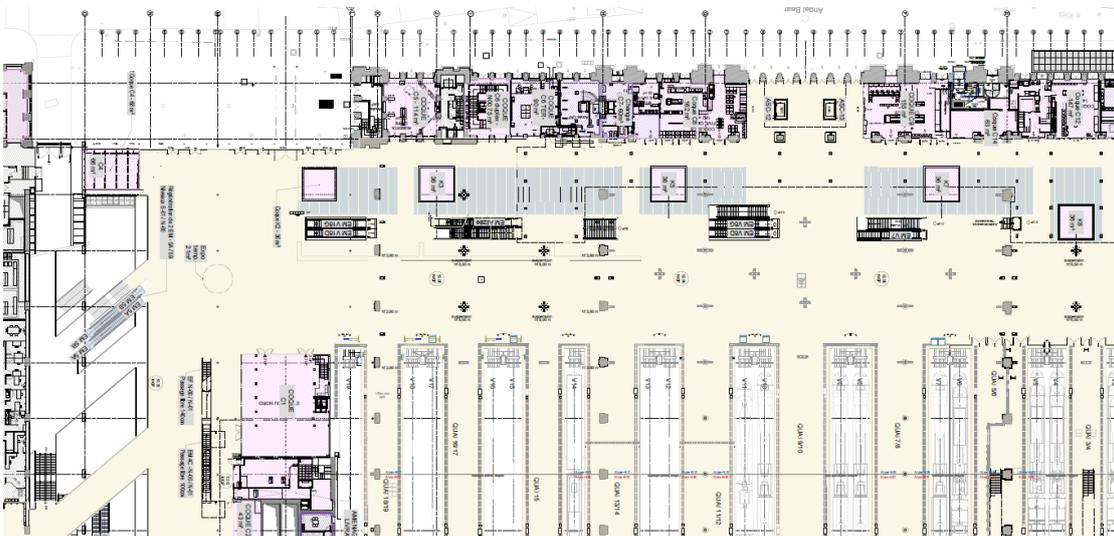
Figure 18. Vue du hall 3 en situation future (Source : Gares & Connexions)



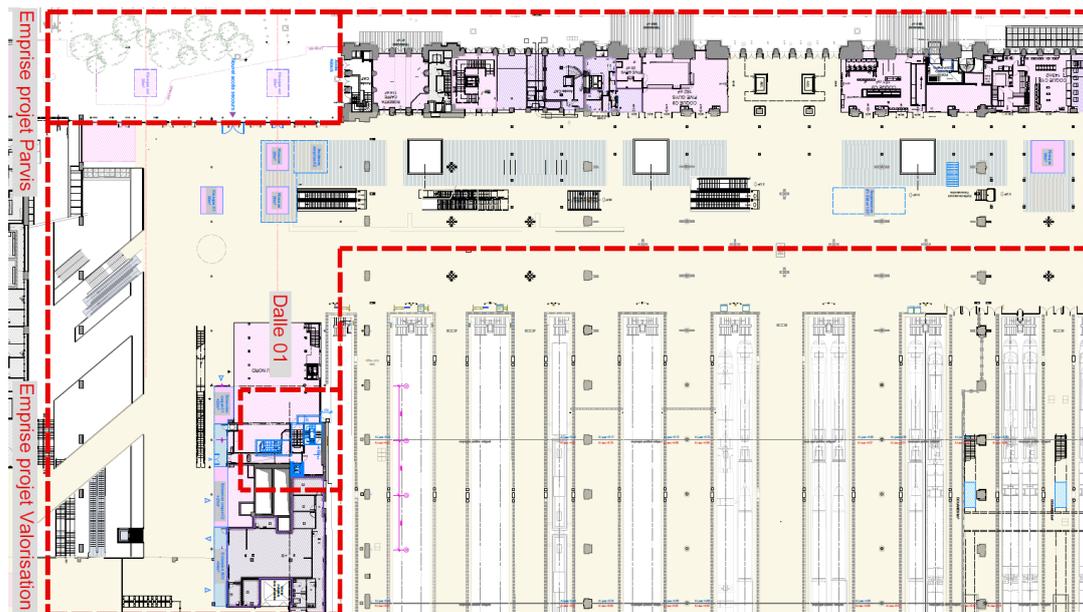
Plan actuel R-1



Plan projet R-1



Plan actuel RDC



Plan projet RDC

4.3. L'embellissement des quais transilien

Il s'agit de travailler les lumières, la signalétique, le sol, de mettre en accessibilité les quais. Ces travaux ne nécessiteront pas de création de surface de plancher.

5) Le bâtiment 110 bis rue de Maubeuge

Le projet de réhabilitation du bâtiment 110 bis rue de Maubeuge est un projet indépendant faisant l'objet d'un permis de construire déposé en avance de phase.

Le bâtiment 110 bis rue de Maubeuge est un bâtiment en R+2, sans niveau de sous-sol et qui dispose de 721 m² de SDP :

- 238 m² de SPD au rez-de-chaussée ;
- 235 m² de SPD au N+1 ;
- 245 m² de SPD au n+2.

Il accueille actuellement les équipes projet de Horizon 2024 et une entreprise chantier. Libéré à la fin de l'année 2024 de toutes occupations, des travaux pourront ainsi être entrepris.

Le bâtiment sera réhabilité : reprises structurelles, suppression de certaines cloisons et ajout d'une petite surélévation pour permettre la mise en accessibilité pour les PMR (réalisation d'un ascenseur et d'un escalier). Cela n'ajoute pas de surface de plancher car il s'agit de circulations verticales.

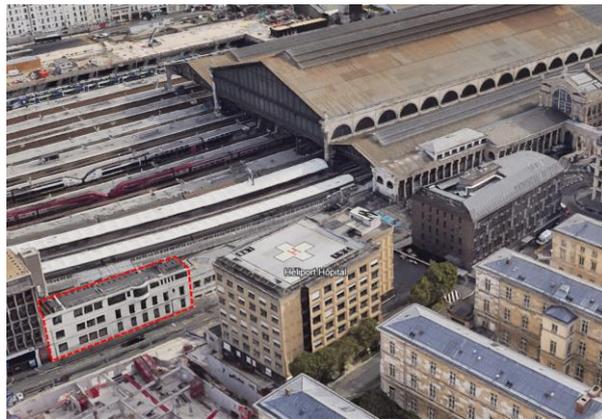


Figure 19. Vue aérienne du bâtiment 110 bis rue de Maubeuge (Source : Gares & Connexions)

Situation actuelle



Figure 20. Vue du bâtiment 110 bis rue de Maubeuge en situation actuelle (Source : Gares & Connexions)

Situation projet



Figure 21. Vue du bâtiment 110 bis rue de Maubeuge en situation future (Source : Gares & Connexions)

Une fois les travaux réalisés, le bâtiment accueillera un commissariat (Unité Projeté de Contrôle des Transports internationaux et l'Unité Judiciaire qui se situe actuellement dans l'aile ouest de la gare) au rez-de-chaussée et un pôle de SNCF Gares & Connexions (l'Unité Gare qui est en charge des aspects exploitation de la Gare du Nord).

6) La gouvernance autour du projet

La réalisation du projet précédent Horizon 2024 a permis de mettre en place une très forte gouvernance avec les différents acteurs. Fort des relations instaurées depuis 3 ans, le maître d'ouvrage a souhaité poursuivre cette collaboration constructive pour le projet PNO 2027 afin de concevoir un projet partagé par les parties prenantes :

En interne à la SNCF :

- En interne, la **direction juridique** et la **direction des montages** ont été associées lors de points réguliers dédiés depuis le début de l'année pour couvrir les différents sujets administratifs (CDAC, cas par cas, dépôt de permis de construire...) ;
- **Retail & Connexions** a participé au développement du programme en travaillant en amont sur le potentiel de développement. Ils ont accompagné l'équipe projet tout au long de la phase esquisse pour définir l'impact des projets sur les commerces mais aussi pour donner un modèle soutenable économiquement.
- **SNCF Réseau** est également déjà associé pour anticiper les besoins en ITC (interruptions temporaires de circulations) nécessaires aux travaux de renforcement de la dalle 1 ;
- **L'IGSI** a pu également découvrir le projet et des consultations sont prévues dans les mois à venir pour s'assurer des aspects liés à la sécurité incendie de la gare.

Avec les transporteurs :

- Pour le projet du Terminal Transmanche, des présentations régulières et visites sur place ont eu lieu avec **Eurostar** mais aussi avec **les nouvelles Entreprises Ferroviaires** ayant sollicité SNCF pour de nouvelles dessertes Paris-Londres.
- **Les autorités (police aux frontières, UK Border Force, douanes)** ont été rencontrées en 2023 et au début de l'année 2024 pour intégrer leurs besoins au projet ;
- Pour le projet de **COEG NG** dans le futur bâtiment « dalle 1 », des propositions ont été présentées aux **transporteurs** lors de COPIL dédiés organisés par **l'unité gare**, et les retours intégrés aux études. Chaque étape du projet a ainsi été co-construite avec les futurs

utilisateurs à travers des visites de site et échanges réguliers, pour aboutir à une vision partagée.

La gouvernance externe :

- D'un point de vue global, les différentes instances de gouvernance ont bien été informées lors de points dédiés et réguliers (**Ville de Paris et commissions liées, Ile-de-France Mobilités**) ;
- L'architecte des bâtiments de France ainsi que la CRMH (Commission Régionale des Monuments Historiques) sont rencontrés lors d'échanges réguliers (une fois par mois environ). Les architectes ont déjà pu faire évoluer le projet au regard des retours qui avaient été formulés afin de respecter autant que possible les aspects patrimoniaux de la gare ;
- Des points avec la **Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer** sont à venir, en lien avec l'arrivée des nouveaux transporteurs ;
- Enfin, une **concertation volontaire amont** a eu lieu au début de l'année 2024 pour informer les riverains, associations, usagers de la gare sur les enjeux de la gare. Cela a permis d'informer sur les potentiels périmètres de projet et de rassembler les différents besoins exprimés par les clients.

7) Synthèse

Tableau 2. Synthèse des Surface de Plancher créées dans le cadre du projet PN2027 (Source : Gares & connexions)

exprimé en m ² SDP	SDP existantes	SYNTHESE SDP PROJET HORIZON 2027 / 2030			
		SDP Créées (hors changement de destination et hors commerce)	SDP Commerces créées (hors réserves)	Changement de destination	SDP Démolies
TRANSMANCHE	8 460	874	390	656	995
DALLE 01	222	2 835	32	0	222
PARVIS	0	0	40	0	0
RESTE DE LA GARE A	81 691	0	0	798	0
110 BIS RUE DE MAUBEUGE	718	0	0	160	53
SOUS-TOTAL		3 709	462	1 614	1 270
TOTAL	91 091	4 171			

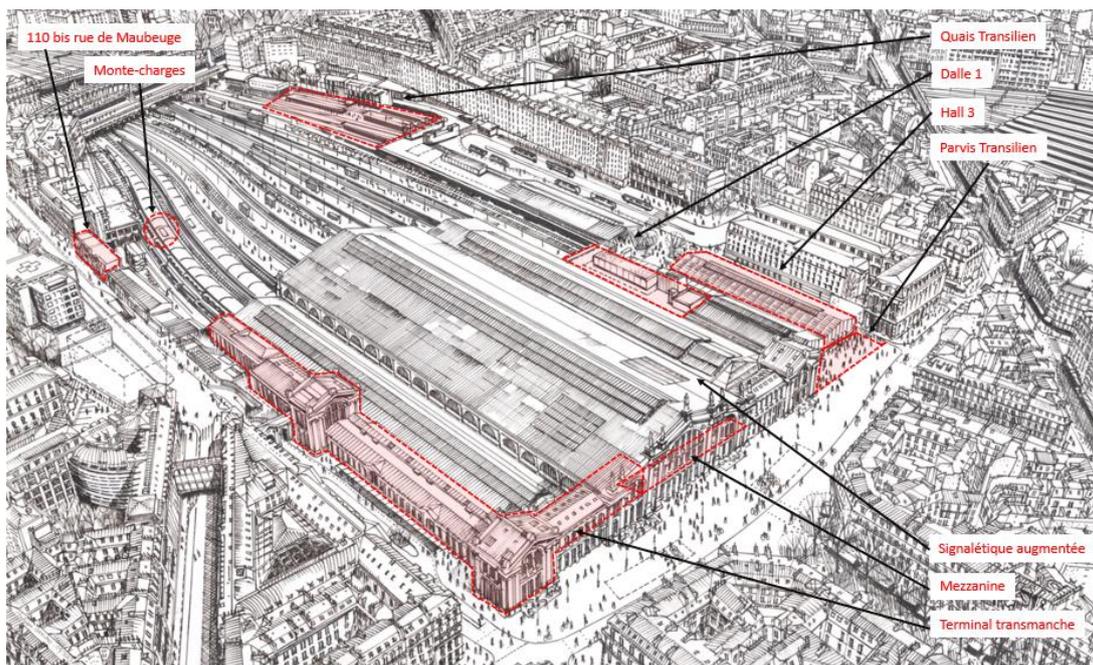


Figure 22. Éléments de programmation du projet Gare du Nord – PNO 2027 (Source : SNCF Gares & Connexions)

Annexe 9 : Charte Démoclès

Charte du maître d'ouvrage volontaire pour une meilleure prise en compte de la prévention et de la gestion des déchets dans les marchés de travaux de rénovation/démolition

Conscients que :

- **Le secteur du BTP est le principal producteur de déchets en France** : avec plus de 227 millions de tonnes par an, le secteur du BTP représente à lui seul plus de 70 % des déchets produits en France. Le secteur du bâtiment en produit approximativement 42 millions de tonnes parmi lesquels une grande variété de déchets du second œuvre qui disposent aujourd'hui de filières de valorisation.
- **La loi sur la Transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 fixe un objectif de valorisation de 70 % pour le secteur du BTP à l'horizon 2020** : cette loi retranscrit dans le droit français l'objectif européen de valorisation des déchets du secteur du BTP et en a rendu responsable l'ensemble des acteurs du secteur, Maîtrise d'ouvrage comprise.
- **Le maître d'ouvrage est un acteur clé pour faire évoluer les pratiques sur les chantiers en matière de prévention et de gestion des déchets** : commanditaire des travaux, le maître d'ouvrage a un rôle incontournable pour faire évoluer les pratiques de l'ensemble de la chaîne des acteurs, en précisant ses attentes en matière de prévention et de gestion des déchets de son chantier et en s'assurant de leur exécution.

Considérant l'ensemble de ces constats,

Nous nous sommes impliqués en tant que maître d'ouvrage partenaire du projet DEMOCLES, dans l'élaboration d'un cahier méthodologique à destination de la Maîtrise d'ouvrage et Maîtrise d'œuvre de chantiers de rénovation/démolition pour les guider dans l'intégration des prescriptions « déchets » dans les CCTP et contrats cadres de Maîtrise d'œuvre et/ou Entreprises de travaux.

En tant que maître d'ouvrage nous nous engageons à promouvoir et diffuser les recommandations de ce cahier méthodologique dans nos marchés de rénovation/démolition le permettant, et à en faire la promotion auprès de notre personnel responsable d'opérations ainsi qu'auprès de notre Maîtrise d'œuvre lorsqu'elle rédige des marchés pour notre compte.

Fait à Paris, le 6 novembre 2017, pour la SNCF,

Monsieur Benoit BRUNOT
Directeur du Développement et des Projets
SNCF MOBILITES / GARES ET CONNEXIONS



Monsieur Frédéric GOUPIL DE BOUILLE
Directeur de la Gestion et de l'Optimisation Immobilière
SNCF EPIC DE TETE / SNCF IMMOBILIER



Monsieur Alain CORIAT
Directeur Adjoint des Achats Groupe
SNCF EPIC DE TETE



Monsieur Jacques PEYNOT
Directeur des Gares IDF
SNCF MOBILITES / GARES ET CONNEXIONS



Programme financé par



recylum
engagés pour un recyclage responsable

Annexe 10 : Charte chantier vert

CHARTRE CHANTIER VERT SNCF

Pour la prise en compte de l'environnement dans les travaux

L'exécution de travaux peut avoir des impacts environnementaux susceptibles de porter atteinte à un certain nombre d'intérêts, identifiés par le Code l'environnement et le Code de l'urbanisme notamment. Ces risques doivent être identifiés et maîtrisés par l'ensemble des acteurs impliqués dans le processus.

Cette charte indique les exigences à respecter tout au long de la réalisation des travaux.



COMMUNICATION DU CHANTIER

Tout chantier génère sur son environnement immédiat des impacts et nuisances qui peuvent notamment perturber le cadre de vie des riverains.

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

Information des riverains

Une diminution des plaintes est obtenue lorsqu'une information préalable sur les nuisances est réalisée. Cette information est à adapter au contexte, à la taille de l'opération et à la nature des travaux.

Lors de travaux en zones urbaines, proches d'habitations ou d'activités humaines, l'entreprise se rapproche de la maîtrise d'oeuvre pour déterminer avec elle les informations à communiquer aux riverains.

Ces informations peuvent porter sur les points suivants :

- + durée du chantier et périodes de travaux ;
- + modification du plan de circulation, des accès et des places de stationnement ;
- + bruit et vibrations occasionnés par les engins : les riverains doivent être informés en amont des phases du chantier les plus bruyantes et des raisons pour lesquelles elles le sont ;
- + salissures et poussières ;
- + réponses relatives au déroulement des travaux en cours de chantier ;
- + principales mesures prises en faveur de la maîtrise des risques environnementaux.

Sensibilisation du personnel de chantier

La sensibilisation du personnel dès le démarrage du chantier sur les comportements à adopter et sur la gestion des nuisances et pollutions est essentielle pour la bonne application des consignes.

Les équipes, y compris les sous-traitants, fournisseurs, conducteurs d'engins ou de camions, doivent être sensibilisées à la démarche et informées sur la réglementation et les préconisations à respecter vis-à-vis du contexte environnemental durant toute la durée des travaux.

Il est notamment question de :

- + la maîtrise des risques de pollution ;
- + la bonne gestion des produits de dépose et des déchets ainsi que des modalités mises en oeuvre pour optimiser le réemploi des matériaux du chantier ;
- + les comportements favorables à la réduction des nuisances telles que salissures et poussières ;
- + les comportements favorables au respect des consignes de limitation du bruit, l'absence de comportement anormalement bruyant ;
- + les pratiques adaptées pour la limitation des consommations d'eau et d'énergie ;
- + le respect des aménagements préalables nécessaires pour maîtriser les impacts sur l'environnement (mise en défens, clotures antibatraciens etc...) ;
- + la préservation des existants, de la végétation, et le respect du milieu naturel autour du chantier et sur le chantier ;



- + les règles de bonnes conduites et de respect des normes de sécurité vis-à-vis de l'utilisation des engins, des matériaux, des produits dangereux et des déchets dangereux.



ORGANISATION DU CHANTIER

L'installation physique et le fonctionnement d'un chantier sont susceptibles de générer des nuisances et pollutions sur les milieux naturels, l'eau, l'air et les sols, et de perturber la vie quotidienne des riverains, des usagers des voies, des voyageurs et des services publics ainsi que des activités et commerces voisins.

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

Installations et accès au chantier

La mise en place d'un chantier suppose d'avoir toutes les autorisations nécessaires pour exécuter les travaux, que ce soit au niveau de l'occupation des terrains ou des circulations sur les voies publiques. Les installations et accès du chantier sont faits de manière à éviter tout préjudice aux activités et commerces voisins, ainsi qu'aux riverains.

L'accès aux bâtiments et quais pendant les travaux doit être maintenu. Lorsque des accès PMR existent, ils doivent être conservés pour maintenir accessible le site aux usagers et utilisateurs.

Les emprises du chantier doivent respecter le milieu physique (eaux superficielles et souterraines, sols) et naturel qu'elles occupent.

Le positionnement des installations de chantier sur des zones déjà artificialisées est à privilégier.

Cela implique :

- + de prendre les dispositions nécessaires (clôtures, protections,...) pour prévenir toute dégradation des existants (bâtiments, ouvrages d'art, réseaux des concessionnaires, pylônes, conduites diverses et réservoirs, végétaux,...) ;
- + de ne pas impacter les espèces protégées, leurs habitats, les habitats remarquables sensibles (par exemple les zones humides) ni d'endommager durablement la faune et la flore existantes ;
- + de limiter au maximum les emprises au sol des installations ;
- + de laisser en permanence un accès facile et direct aux zones de travail pour permettre aux véhicules et personnels de secours et de lutte contre l'incendie d'intervenir rapidement ;
- + de maintenir l'accès du chantier aux agents des services publics, gestionnaires de réseaux et concessionnaires de leurs installations et équipements respectifs ;
- + de maintenir en permanence les accès aux propriétés riveraines ;
- + de prendre toutes les dispositions pour éviter l'intrusion de tiers ou véhicules étrangers à l'intérieur des emprises du chantier ;
- + en cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques dans les emprises du chantier, l'entreprise est tenue de stopper les travaux sur zone afin d'éviter d'endommager les vestiges et d'avertir aussitôt le maître d'oeuvre. Ce dernier évaluera en accord avec le maître d'ouvrage et la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) territorialement compétente la nécessité d'une intervention rapide de façon à minimiser les arrêts de chantier.
- + en cas de découverte fortuite d'espèces protégées dans les emprises du chantier, l'entreprise est tenue de stopper les travaux sur zone et d'avertir aussitôt le maître d'oeuvre.

Circulation routière, signalisation

La gestion du chantier (accès, circulations, circuits d'approvisionnement, ...) impose de définir l'emplacement des installations de manière à minimiser les impacts sur le contexte existant et le voisinage, en intégrant les contraintes suivantes :

- + tous les itinéraires des véhicules d'approvisionnement ou d'évacuation des matériaux, les déviations et restrictions de flux automobiles, même temporaires, sont soumis,

préalablement au démarrage des travaux, aux services compétents des gestionnaires des voiries et de police et font l'objet d'un dossier comprenant un plan de circulation ;

- + l'entreprise utilisera les voiries publiques et les itinéraires d'accès au chantier devront être balisés et respectés y compris par ses sous-traitants et fournisseurs (le stationnement des véhicules en dehors des zones prédéfinies est formellement interdit) ;
- + lorsque le chantier le permet, toutes les opérations de chargement ou déchargement s'effectuent obligatoirement dans l'emprise des chantiers ;
- + les rotations de véhicules sont organisées de manière à éviter des files d'attente débordant sur la voie publique ;
- + les marches arrière sont interdites sur les voies publiques.

Fin de chantier

- + s'assurer que les zones de travaux et les bases arrières sont nettoyées, libres de tous les reliquats issus du chantier.



BRUIT ET VIBRATIONS

Les chantiers constituent une activité bruyante, dont l'impact varie en fonction de la nature des travaux, des contraintes et de la configuration du site. Le bruit peut avoir des conséquences importantes sur la santé, de la modification du comportement à des lésions irréversibles des capacités auditives.

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

Bruit

L'ambiance acoustique étant une composante majeure du cadre de vie ou de travail, les nuisances sonores peuvent conduire à une altération des relations sociales. Il convient donc d'être vigilant, particulièrement à proximité des bâtiments sensibles comme les logements, les établissements d'enseignement, de soins et d'action sociale.

L'entreprise est tenue :

- + de définir les horaires de chantiers conformément au règlement sanitaire départemental, aux arrêtés préfectoraux et municipaux en vigueur ;
- + de respecter les prescriptions des dérogations à ces arrêtés, le cas échéant (plages horaires spécifiques à certains engins bruyants, aménagement d'horaires indispensables à la réalisation des travaux) ;
- + d'éviter les comportements individuels anormalement bruyants ;
- + d'utiliser des matériels homologués (les arrêtés du 12 mai 1997 et du 18 mars 2002 réglementent les émissions sonores de la grande majorité des engins et matériels utilisés sur les chantiers), sur la machine, le marquage «CE» doit apparaître (il indique que le produit respecte la législation européenne) ;
- + d'être en mesure de fournir toutes les attestations sur les matériels homologués.

Vibrations

Les travaux mettant en oeuvre des engins mécaniques puissants doivent faire l'objet d'une attention toute particulière vis-à-vis de la propagation des vibrations dans l'environnement.

L'usage d'engins générant des vibrations est à adapter au contexte ainsi évalué.



POLLUTION DU SOL, DES RESEAUX D'EAUX, DES EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

Les stockages, les travaux et la circulation d'engins génèrent des risques de pollution des sols, des réseaux, des eaux superficielles (par ruissellement) ou souterraines (par infiltration) qu'il est nécessaire de maîtriser.

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

Pour éviter toute pollution du sol et des eaux, l'entreprise devra prendre les précautions suivantes :

- + ne pas réaliser de vidange de véhicules sur site ;
- + ne pas réaliser l'entretien des véhicules, engins de chantier et matériel à proximité de milieux aquatiques (zones humides, cours d'eau...) ;
- + ne pas déverser les résidus de produits dangereux dans les réseaux d'assainissement, les sols et les cours d'eau ;
- + s'assurer que le chantier dispose, en quantité suffisante, de produits de neutralisation, absorbants, kits de dépollution facilement accessibles et complets (EPI, absorbants...) en cas de pollution accidentelle (huiles, hydrocarbures,...) afin d'éviter une dispersion de cette pollution et son infiltration dans le sol ou sa dispersion dans les milieux aquatiques;
- + former / sensibiliser l'ensemble des intervenants sur le site relevant de sa responsabilité à l'utilisation de ces dispositifs et aux bons réflexes à adopter en cas d'incident ;
- + stocker les produits pouvant présenter un danger pour la qualité des eaux et du sol en cas de déversement accidentel, sur des bacs de rétention adaptés et à l'abri des intempéries ;
- + limiter au strict nécessaire le volume de stockage de ces produits à proximité des zones sensibles ;
- + prendre les précautions nécessaires afin d'éviter toute contamination des eaux et du sol lors de l'approvisionnement des engins ;
- + nettoyer les outils, matériels et équipements souillés lors des travaux (notamment les toupies et pompes à béton) exclusivement sur des zones spécialement prévues à cet usage (tous les résidus de béton devant être évacués vers une zone de dépôt autorisé) ;
- + mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour éviter la dispersion dans le milieu de déchets, matériaux, matériels et autres poussières (voir en complément la rubrique pollution de l'air, poussières et salissures) ;
- + en cas de travaux pouvant impacter directement la qualité de l'eau des cours d'eau, mettre en place les dispositifs nécessaires à limiter au strict minimum la mise en suspension de particules, turbidité de l'eau.

Si malgré toutes ces précautions, il est constaté un incident susceptible d'entraîner une pollution accidentelle sur le chantier, le maître d'oeuvre sera immédiatement averti et les dispositions prises pour y remédier. Un arrêt de chantier pourra être prescrit.

Gestion des eaux de chantier

- + Tous les prélèvements d'eau ou rejets pour les besoins du chantier sont soumis aux autorisations provisoires ou déclarations auprès des services gestionnaires et de la police de l'eau.
- + L'Entreprise doit mettre en place les moyens appropriés pour recueillir et traiter, avant rejet, les eaux usées et effluents de chantier.
- + L'Entreprise s'engage à respecter les éventuelles limitations, prescriptions temporaires liées par exemple à des arrêtés sécheresse.

Ressource possible : Guide Bonnes pratiques environnementales – Protection des milieux aquatiques en phase chantier - février 2018 édité par Agence Française pour la Biodiversité.



Gestion des eaux superficielles

L'entreprise doit détailler, selon le contexte, les moyens mis en oeuvre :

- + en cours de chantier à préserver les écoulements,
- + en fin de chantier à rétablir l'ensemble des écoulements superficiels pré-existants sur le site initial.



POLLUTION DE L'AIR, POUSSIÈRES ET SALISSURES

Les sorties d'engins et de camions du chantier provoquent des dépôts de terre et boue sur la voie publique, en particulier lors des phases de terrassement ou de démolition. Les chantiers de démolition provoquent aussi des nuages de poussière altérant la qualité de l'air et salissant les parcelles et façades voisines.

Ces poussières sont très mal perçues par les riverains. Elles peuvent avoir un impact sur leur santé et nuire également au milieu naturel.

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

L'Entreprise prend toutes les précautions nécessaires pour éviter la pollution de l'air ou de l'eau par les poussières, gaz toxiques ou tout autre produit dangereux.

Elle s'engage à :

- + prendre en compte les restrictions éventuelles en lien avec les Zones à Faibles Emissions (ZFE) ;
- + mettre en place les dispositifs d'isolation ou de captation nécessaires pour éviter toute projection, toute dispersion de poussières dans l'air lors des travaux de nettoyage, ponçage, sablage, mise en peinture, et des opérations de stockage, chargement, déchargement et transport de matériaux ;
- + disposer des certifications, du personnel qualifié et des autorisations nécessaires en cas de travaux avec présence d'amiante ou d'autres matières dangereuses.. L'entreprise s'engage à mettre en oeuvre les modes opératoires spécifiques (confinement et calfeutrage des zones dangereuses...) adaptés ;
- + mettre en oeuvre les moyens pour éviter que les déchets et emballages ne soient emportés par le vent ;
- + ne brûler ni produits, ni déchets sur le chantier ;
- + ne pas utiliser de produits pulvérulents par jour de vent important ;
- + utiliser et faire utiliser du matériel approprié respectant les normes en matière d'émission de polluants atmosphériques ;
- + couper les moteurs des véhicules en stationnement (y compris pendant les livraisons si le déchargement ne requiert pas le fonctionnement du moteur) ;
- + humidifier les pistes, chaque fois que nécessaire afin de limiter la diffusion de poussières dans l'atmosphère, sous réserve de conformité avec les arrêtés sécheresse.

Le nettoyage des voies extérieures (balayage, lavage) est effectué autant de fois que nécessaire et dans tous les cas à chaque demande des autorités locales ou d'un représentant de la maîtrise d'œuvre.

Protection contre l'incendie

L'entreprise se conforme aux textes réglementaires et aux arrêtés préfectoraux et communaux en vigueur dans le département concerné et doit disposer sur le chantier des moyens de protection et de première intervention.



POLLUTION LUMINEUSE

La pollution lumineuse a des impacts sur la biodiversité, la santé humaine.

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

L'entreprise prend toutes les dispositions pour :

- + limiter les émissions à la source,
- + éclairer uniquement là où c'est nécessaire,
- + choisir les types d'éclairage les moins défavorables à la biodiversité,
- + orienter la lumière du haut vers le bas,
- + éviter d'éclairer les milieux naturels (haies, rivières, lisières, vergers..),
- + utiliser des équipements lumineux canalisant le faisceau lumineux pour n'éclairer que la surface voulue,
- + préférer les lampes avec ampoule à vapeur de sodium (lumière jaune – orange) à basse pression,
- + utiliser chaque fois que possible des variateurs et des détecteurs de présence,
- + respecter les horaires d'allumage et d'extinction imposés par la réglementation,
- + utiliser des dispositifs d'éclairage conformes à la réglementation dans leur conception (teinte) et leur installation (orientation).

BIODIVERSITE



Les travaux peuvent avoir un impact sur la faune et la flore de la zone de chantier, mais également sur un périmètre plus étendu (incluant les zones de circulation, de stockage, les bases travaux...). Il est essentiel de mettre en place les bonnes pratiques permettant la préservation de la biodiversité et le maintien

des équilibres souvent fragiles.

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

Le groupe SNCF s'est engagé volontairement auprès de l'initiative « Act4Nature », pour protéger la biodiversité.

Cet engagement implique notamment lors de travaux, pour les entreprises mandatées par une entité du groupe SNCF :

- + de se tenir informé des zones sensibles aux abords du chantier et des prescriptions associées ;
- + d'établir et transmettre au MOE avant le début des travaux un plan de zonage du chantier détaillant notamment les zones devant être débroussaillées ;
- + de ne débroussailler que les surfaces strictement nécessaires ;
- + lorsque nécessaire, de décaper soigneusement la terre végétale et de la stocker sur site en cordons d'une hauteur de 1 m de haut maximum puis de la remettre en place soigneusement sans compactage ou tassement à l'issue du chantier ;
- + de revégétaliser aussitôt que possible les surfaces terrassées en s'appuyant sur les recommandations d'experts environnementaux pour le choix des mélanges de graines en favorisant les mélanges d'espèces d'origine locale ;
- + d'éviter de perturber les espèces ;
- + de contribuer à la lutte contre les espèces animales ou végétales à caractère envahissant en :
 - confirmant préalablement aux travaux la présence ou non d'organismes indésirables dans le périmètre des travaux et des installations de chantiers,
 - mettant en défens les zones infestées ou , si nécessaire, en traitant les zones par les moyens et méthodes appropriés,
 - respectant les préconisations de nettoyage des camions pour éviter le transport des graines)
- + de planifier les interventions en fonction des espèces présentes et en tenant compte des périodes de nidification ou de reproduction des espèces présentes.



GESTION DES PRODUITS CHIMIQUES

La gestion des produits chimiques peut quant à elle avoir un impact négatif sur l'ensemble des milieux, qu'il convient donc de sécuriser.

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

- + Les produits chimiques doivent être utilisés conformément aux préconisations environnementales indiquées dans la Fiche de Données de Sécurité ;
- + ils doivent être stockés conformément aux obligations réglementaires (notamment concernant la mise à disposition des Fiches de Données de Sécurité, les règles de stockage et le volume des rétentions) ;
- + un point d'attention doit être porté à la compatibilité des produits lors de leur stockage, mais également lors de leur utilisation.

Cas particulier de certaines substances dangereuses :

- + L'utilisation des produits phytosanitaires se fait conformément à la réglementation et aux engagements des Sociétés SNCF sur la limitation de leur utilisation. Ainsi en application de son engagement de sortie du glyphosate, SNCF n'autorise pas l'utilisation de ce produit phytosanitaire dans ses emprises.
- + L'usage des produits phytosanitaires en zones bâties et dans les espaces fréquentés par le public sont réglementés. Le cadre réglementaire imposé doit être respecté. Pour les zones bâties se reporter au décret du 27-12-2019 et pour espaces fréquentés par le public à la loi Labbé.
- + S'agissant du cas particulier des gares et parvis, l'usage des produits phytosanitaires y est strictement interdit (hors partie voies).
- + Les agréments d'application et les restrictions d'usage des produits phytosanitaires doivent être respectés.
- + Un point de vigilance est à avoir concernant les produits contenant des substances très préoccupantes au sens du Règlement européen REACH (Cancérogènes, Mutagènes et Reprotoxiques). Les informations sur les substances préoccupantes présentes à plus de 0,1% en masse dans les articles et produits utilisés sur le chantier doivent être fournies à la MOE.
- + Une vigilance particulière est à avoir concernant le respect des réglementations relatives aux zones ATEX (atmosphère explosive) et aux produits pyrotechniques



GESTION DES DECHETS ET ECONOMIE CIRCULAIRE

Les activités du bâtiment et des travaux publics génèrent des quantités importantes de déchets qui doivent être gérés avec un triple objectif : protection de l'environnement et de la santé, amélioration des résultats économiques par la valorisation matière et valorisation de l'image du chantier.

ENGAGEMENTS DU GROUPE SNCF POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES DECHETS

En signant volontairement la Charte pour une meilleure prise en compte des déchets, issue de la plateforme collaborative DEMOCLES, le Groupe SNCF s'est engagée dans une politique de prévention et de gestion des déchets dont l'objectif est de valoriser 70 % des déchets de bâtiment.

Cet engagement implique notamment :

- + de réaliser un diagnostic déchet préalablement aux travaux sur les opérations de rénovation/démolition **sans limitation de seuil** afin de recenser les différents types de déchets et leurs quantités respectives, tout en indiquant les filières locales d'évacuation et de traitement de ces déchets ;

- + d'assurer la dépose sélective et le tri des déchets, si possible sur site, dans le respect du décret n° 2021-950 du 16 juillet 2021 relatif au tri des déchets de papier, de métal, de plastique, de verre, de textiles, de bois, de fraction minérale et de plâtre ;
- + de privilégier dans l'ordre les modes de traitement suivants :
 - Réemployer,
 - Recycler,
 - Valoriser énergétiquement
 - en dernier recours Eliminer.

De plus :

SNCF Gares&Connexions met en place un plan de valorisation des déchets pour viser le « zéro déchet recyclable » non orienté vers une filière de valorisation d'ici 2030 ;

SNCF Réseau s'est engagé collecter, trier et valoriser 100% des principaux matériaux ferroviaires (rail, traverses, ballast et câbles).

Concernant les déchets générés par les travaux d'infrastructures, le Groupe SNCF a mis en place des accords spécifiques pour gérer ses produits de dépose : traverses, rails, ballast.. D'autre part SNCF Réseau dispose d'un marché sur ordre, ouvert également à G&C, de gestion des Terres Excavées afin de caractériser ces terres et proposer les filières adaptées.

Si la gestion des produits de dépose (PDD) fait partie du marché :

- + L'entreprise travaux rédige obligatoirement un SOGED avec des filières de recyclage validées par l'équipe projet (kit SNCF VALORA), assure la traçabilité, les BSD, et alimente le registre des déchets, dans le respect du cadre spécifique fixé par le donneur d'ordre.

Si la gestion des PDD n'est pas incluse dans le marché :

- + L'entreprise travaux signe une charte de gestion déléguée des PDD en base arrière si nécessaire

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

Responsabilité du producteur du déchet

Chaque entreprise est responsable de tous les déchets qu'elle produit et qu'elle détient jusqu'à leur valorisation ou leur élimination finale. Elle reste engagée solidairement aux tiers qui assurent l'élimination et pourraient être amenés à réparer les dommages causés par une gestion défectueuse. Tout producteur ou tout détenteur de déchet est tenu de connaître les caractéristiques de son déchet notamment s'il est dangereux ou non et choisir le mode de gestion en conséquence (en utilisant le SOGED par exemple).

La traçabilité des déchets dangereux est réalisée via le Bordereau de Suivi de Déchet (BSD). La traçabilité des déchets non dangereux (y compris inertes) est réalisée via les bons de transport et de pesée.

Sur les chantiers, deux types de déchets, relevant de responsabilités différentes, sont produits :

- Les déchets générés par la dépose, la démolition, la déconstruction des infrastructures/installations ferroviaires ou bâtiments, ainsi que les terrassements de terres.

Dans ce cas, c'est le MOA du projet qui est producteur du déchet et qui doit faire établir un diagnostic déchets. L'entreprise est considérée comme détenteur et doit suivre les prescriptions de gestion édictées par le MOA dans la notice technique. L'entreprise doit ainsi procéder à une dépose propre, un tri et une collecte séparée des différents types de déchets. Qui seront entreposés sur la base travaux sans mélange dans les bennes mises en place et sur les aires de stockage dédiées et décidées en amont, en concertation avec la MOE. En cas de réemploi envisagé ou valorisation spécifique, l'entreprise sera tenue de respecter les prescriptions particulières indiquées dans la notice ou décidées en concertation avec la MOE si ce réemploi/valorisation est proposé en cours de chantier.



- Les déchets générés par l'activité propre de l'entreprise travaux pour les besoins de la bonne réalisation du chantier, comme les EPI usagés, les déchets générés par les travaux préparatoires et les activités support (maintenance des engins, décapage des surfaces...), les déchets ménagers et sanitaires...

Dans ce cas, c'est l'entreprise qui est producteur du déchet, et qui doit assurer la caractérisation préalable, la collecte, le tri et la traçabilité de ces déchets, en respectant la hiérarchie des modes de traitement (mise en décharge en dernier recours).

NB : la loi AGEC conduit à la parution de nouveaux décrets et arrêtés sur la traçabilité des déchets (notamment les déchets dangereux et les terres excavées), l'entrepreneur doit respecter ces nouvelles modalités au fur et à mesure de leur mise en application.

Cela implique pour l'entrepreneur :

En phase amont, dès le stade de l'appel d'offres

- + d'estimer la quantité totale de déchets générés par le chantier ;
- + d'étudier les possibilités de tri, de collecte, de stockage et de rechercher les filières adéquates (raison sociale, adresse et type d'installations) concernant l'ensemble des déchets identifiés, relevant et de la responsabilité du MOA et de la responsabilité propre de l'entrepreneur sur ses propres déchets ;
- + d'être force de proposition pour le réemploi et la valorisation matière des déchets identifiés ;
- + de mener une réflexion en amont pour réduire les quantités de déchets générés à la source et produire des déchets les moins dangereux pour l'environnement et la santé (utilisation d'huiles de décoffrage biodégradables...);
- + de mener une réflexion pour éliminer les déchets au plus près du site pour limiter les coûts et les nuisances liés au transport ;
- + de fournir un SOGED, permettant de définir les engagements concrets pris par l'entreprise en matière de gestion des déchets.
- + d'estimer les coûts associés aux modalités de gestion et d'enlèvement des déchets.

En phase chantier :

- + d'être en possession de toutes les autorisations nécessaires pour le stockage de déchets en dehors des emprises du chantier ;
- + de définir dans l'emprise du chantier les zones de tri et de stockage en concertation avec la MOE;
- + d'interdire le mélange et/ou la dilution des déchets inertes, non dangereux, emballages, avec les déchets dangereux ;
- + De s'assurer que le tri, la dépose propre, la collecte séparée des déchets est bien respectée ;
- + de mettre en œuvre les moyens nécessaires afin que les déchets et emballages ne soient emportés par le vent et de bâcher les bennes contenant des déchets fins ou pulvérulents ;
- + de stocker les déchets dangereux (solvants, certaines peintures, huiles, graisses,...) avant leur élimination dans des conditions ne présentant aucun danger pour l'environnement et la santé (conteneurs étanches) ;
- + d'emballer et d'étiqueter les déchets dangereux, avant de les confier à des éliminateurs agréés ;
- + d'éliminer ou faire éliminer ses déchets dans des installations adéquates de recyclage ou de stockage respectant les normes en vigueur ;
- + de s'assurer de la traçabilité des déchets dangereux, dont déchets d'amiante, par des bordereaux de suivi des déchets (BSDA pour l'amiante , BSDD pour les autres déchets dangereux , ...), et fournir une copie de ces bordereaux au maître d'ouvrage et transmettre deux registres de suivi des déchets (un pour les déchets du MOA, l'autre pour ceux de l'entrepreneur) ;
- + d'assurer la traçabilité des déchets non dangereux et inertes par la fourniture des bons de dépôt ;
- + pour le transport des déchets, de faire appel à un transporteur public agréé inscrit au registre des transporteurs, sinon, détenir le bordereau de chargement/déchargement ;



- + A partir du diagnostic déchet proposé par la MOA, l'entreprise s'engage sur ce diagnostic ou propose de l'améliorer;
- + de respecter les interdictions d'abandonner les déchets, de les faire tomber sur les voies publiques, de les brûler ou de les déposer dans des installations non prévues à cet effet. Les terres excavées ne peuvent pas être données, elles peuvent cependant être vendues pour valorisation, une fois qualifiées physiquement et chimiquement.



OPTIMISATION DES RESSOURCES ET DE L'IMPACT CARBONE

Réduire les consommations d'eau et d'énergie permet de préserver les ressources naturelles et de réaliser des économies financières. Le Groupe SNCF s'est engagé à réduire de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 :

- 30% sur ses activités transport
- 50% sur ses activités immobilières

RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUES ASSOCIEES

En premier lieu, il convient de limiter au « juste nécessaire » la consommation d'eau ou d'énergie par une gestion efficace des différents postes de dépenses : l'éclairage, les appareils électriques, le chauffage, la ventilation, la climatisation et l'eau.

Il s'agit par exemple :

- + d'entretenir les installations et le matériel dans le but de limiter les consommations ;
- + de ne pas laisser tourner le matériel inutilement ;
- + d'installer des compteurs d'eau et de veiller à la fermeture des robinets ;
- + d'optimiser le transport de matériaux ;
- + de fournir sur demande de la MOE Travaux les justificatifs permettant d'évaluer cette optimisation des ressources et de l'impact carbone.

Pour aller plus loin sur la RSE, l'entreprise met en œuvre des achats solidaires lorsque cela est imposé par la SNCF ou possible dans le contexte des travaux.



ACHATS SOLIDAIRES

Le groupe SNCF s'engage à promouvoir l'égalité des chances et la lutte contre l'exclusion, en favorisant l'emploi et l'insertion professionnelle dans le cadre de ses marchés de travaux.

RESPECT DES ENGAGEMENTS PRIS PAR LE GROUPE SNCF

Cas n°1 - marché soumis à des clauses d'insertion

L'entreprise veille à la mise en œuvre des clauses d'insertion en recourant aux structures d'insertion de son choix.

Elle peut à ce titre s'appuyer sur les réseaux de facilitateurs comme par exemple :

- + les pôles emploi,
- + les plans locaux pluriannuels pour l'insertion et l'emploi (PLIE),
- + les Directions régionales interdépartementales de l'économie, de l'emploi du travail et des solidarités (DRIEETS).

L'entreprise élabore en fin de chantier le bilan des heures d'insertion réalisées, des missions confiées, du nombre de personnes ayant bénéficié des dispositions, du type de contrats et de structures et des suites éventuelles (embauches..).



Cas n°2 - marché non soumis à des clauses d'insertion

Lors de travaux accessibles aux structures de l'économie sociale et solidaire, des missions peuvent leur être proposés afin de soutenir les personnes en insertion et en situation de handicap, éligibles selon le code du travail.

A ce titre l'entreprise peut faire appel au :

- + Secteur du Travail Protégé et Adapté (STPA) : Entreprises Adaptées et Etablissement et Service d'Aide par le Travail ;
- + Secteur de l'insertion par l'activité économique :
 - Les ateliers et chantiers d'insertion (ACI),
 - Les entreprises d'insertion (EI),
 - Les associations intermédiaires (AI),
 - Les entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI).