



Mission régionale d'autorité environnementale

Île de France

**Avis délibéré en date du 8 avril 2021
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact
du projet de transformation de la gare du Nord, Paris 10ème,
en application des articles L. 122-1-1-III
et R. 122-8-II du code de l'environnement**

n°MRAe IDF-2021-6205

Avis

1 Présentation de la saisine de la MRAe

1.1 Le contexte

1.1.1 Le cadre réglementaire

Le projet de transformation de la gare du Nord située dans le 10^e arrondissement de Paris, est porté par la S.A. Gare du Nord 2024, société anonyme réunissant un opérateur économique majoritaire (Ceetrus, filiale immobilière du groupe Auchan) et un actionnaire public (SNCF Gares & Connexions).

Compte tenu de ses caractéristiques (création d'une surface de plancher de plus de 40 000 m² et modification d'une gare), le projet est soumis à évaluation environnementale, en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement. À ce titre, le projet a fait l'objet d'une étude d'impact datée de mai 2019, sur laquelle la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a rendu un avis en date du 4 septembre 2019, dans le cadre d'une demande de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale. Une enquête publique a été organisée, qui a donné lieu à un avis favorable avec une réserve de la commission d'enquête. Cette réserve a été levée (cf ci après) et le permis de construire a été délivré par le préfet de la région Ile de France le 6 juillet 2020¹.

A la suite de cette enquête, la SA Gare du Nord 2024, a modifié son projet et un permis de construire modificatif a été déposé en janvier 2021².

1.1.2 Le projet initial

Le projet initial présenté en 2019 prévoit de réorganiser la circulation des usagers de la gare du Nord par la création d'un nouveau terminal des départs et de développer dans un nouveau bâtiment cinq niveaux d'activités commerciales, de bureaux et de loisirs.

En premier lieu, le projet prévoit une réorganisation des circulations dans la gare. Le quai transversal du niveau 0 (N00), au sein de la gare historique, n'accueille plus que les arrivées. Au niveau supérieur (N01), le terminal Transmanche est agrandi et un nouveau terminal des départs est aménagé au droit de l'actuel hall d'échanges et de la gare routière. La dalle surplombant les voies ferrées est agrandie et la gare routière est ré-aménagée le long du nouveau bâtiment. À partir de ce niveau N01, les voyageurs accèdent aux quais via trois nouvelles passerelles surplombant les voies ferrées.

En second lieu, le projet prévoit de développer, au-dessus du nouveau terminal des départs, cinq niveaux d'activités commerciales. Le futur bâtiment doit également accueillir d'autres usages et locaux (une salle événementielle de 2 800 places, un espace culturel, des bureaux partagés, des terrasses plantées, une salle et des terrains de sport, des restaurants et des services).

Le projet prévoit également l'aménagement d'un parc de stationnement pour 1 000 vélos, la construction d'un équipement de logistique urbaine (ELU) et de traitement des déchets au droit de la zone logistique existante, l'adaptation de la Résidence hôtelière du rail aux normes de sécurité incendie et la démolition-reconstruction des immeubles de bureaux situés rue de Maubeuge.

Au total, le projet prévoit que la gare du Nord développe environ 137 000 m² de surface de plancher, contre 75 100 m² aujourd'hui.

- 1 Les engagements de la SA Gare du Nord et les mesures retenues visant à éviter, réduire, voire compenser les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine sont annexées à ce permis..
- 2 Selon la note du 9 mars 2021, un courrier d'incomplet a été notifié le 29 janvier 2021.

1.1.3 L'évolution du projet

L'avis de la MRAe en date du 4 septembre 2019³ recommandait d'apporter des approfondissements à l'étude d'impact, portant notamment sur la justification du projet compte-tenu de son ampleur et de ses impacts potentiels, sur les conditions de déplacement dans la gare, sur l'insertion du projet dans son environnement et sur les nuisances.

La SA Gare du NORD 2024 a produit un mémoire en réponse à cet avis, conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement. Cette réponse dont le public a eu connaissance lors de l'enquête publique est analysée ci après (§1.2).

Le projet avait par ailleurs fait l'objet d'observations et demandes de la commission nationale d'aménagement commercial (CNAC) et de la part de la Ville de Paris (entérinées dans un protocole d'engagements conclu avec SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du Nord 2024).

L'enquête publique organisée dans le cadre de l'instruction du permis de construire (PC) s'est déroulée du 20 novembre 2019 au 8 janvier 2020⁴. La MRAe note que les observations du public ont notamment porté sur les conditions de circulation dans la gare (gestion des flux, confort) et l'insertion du projet dans son environnement.

La SA Gare du Nord 2024 a produit un mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique établi par la commission d'enquête publique après la clôture de l'enquête.

La commission a émis le 25 février 2020 un avis favorable à la délivrance du permis de construire, assorti de cinq recommandations, et d'une réserve consistant à demander à la SA Gare du Nord 2024 de formaliser les engagements pris dans son mémoire en réponse pour améliorer son projet⁵.

Pour lever cette réserve, la SA Gare du Nord 2024 a pris des engagements formulés dans un courrier en date du 16 mars 2020 adressé au préfet de la région d'Ile de France. Selon la note (p 12) ces engagements regroupent :

- le rappel du projet urbain partenarial (PUP) signé le 23 avril 2019 avec la Ville de Paris,
- Le rappel du protocole d'engagements signé la 17 juillet 2019 avec la Ville de Paris, la mairie du 10e arrondissement et SNCF Gares & Connexions, et du courrier du 4 juillet 2019 de la SA Gare du Nord 2024 et SNCF Gares & Connexions à la Mairie de Paris,
- les engagements pris dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique qui portent sur :
 - le nombre de places de vélo porté à 2000,
 - l'éventuel accès nord-est et adaptation au PUP,
 - l'élargissement de l'accès à l'écostation bus,
 - l'aménagement du parking EFFIA,
 - la garantie d'une dégradation minimale des conditions d'exploitation de la gare routière,
 - la prise en compte du « Mass transit »⁶,
 - le phasage de l'opération pour les grands événements sportifs programmés,
 - l'accompagnement des commerces,
 - l'augmentation de la performance de la terrasse arborée et celle des espaces végétalisés,

3 Disponible ici :
http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190904_mrae_avis_sur_projet_transformation_et_extensi_on_gare_du_nord_paris_10_pdf

4 Le dossier et les conclusions de la commission d'enquête sont disponibles sur internet : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Documents-publications/Consultations/Enquetes-publiques/Rapport-de-la-commission-d-enquete-prealable-a-la-delivrance-du-permis-de-construire-Gare-du-Nord>

5 La réserve est la suivante : « Les engagements pris par le maître d'ouvrage, au cours du développement du projet et lors de l'enquête publique, sont de nature à améliorer ce projet et son acceptabilité globale. En conséquence, SA Gare du Nord 2024, maître d'ouvrage, doit formaliser l'ensemble de ses engagements [tels qu'ils figurent dans la liste jointe]. Ces engagements seront assortis d'un calendrier prévisionnel de réalisation et pourront être annexés au permis de construire. »

6 Le projet « Mass transit » vise à adapter certains espaces de la gare souterraine à l'accroissement de trafic « du quotidien ».

- l'objectif de neutralité carbone des nouvelles constructions,
- le dispositif d'informations des riverains,
- le démontage de la halle Transilien sur un autre site,
- le réemploi de l'eau de pluie.

SNCF Gares & Connexions a déclaré d'intérêt général le projet de transformation de la Gare du Nord par une déclaration de projet en date du 16 mars 2020, sur le fondement de l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Le préfet de la région d'Île-de-France, a délivré le permis de construire (PC) par arrêté en date du 6 juillet 2020⁷.

Par ailleurs, un nouveau protocole en date du 23 novembre 2020 entre la Ville de Paris, SNCF, SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du Nord 2024 a, selon la note du 9 mars 2021, acté le soutien de la Ville au projet de rénovation et de transformation de la gare du Nord en demandant des modifications complémentaires au projet, dont certaines sont également intégrées à la demande de permis modificatif.

La SA Gare du Nord 2024 a ensuite ajusté son projet, conformément aux différents engagements pris⁸, et a déposé une demande de permis de construire modificatif (PCM) le 4 janvier 2021 auprès du préfet de la région Île-de-France.

1.1.4 La saisine pour avis de la MRAe

En application des dispositions des articles L. 122-1-1-III et R.122-8-II du code de l'environnement, la SA Gare du Nord 2024 sollicite l'avis de la MRAe sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du projet. La saisine de la MRAe a été réceptionnée le 11 mars 2021.

A l'appui de cette saisine, la SA Gare du Nord 2024 a produit une note, datée du 9 mars 2021, intitulée « dossier de saisine pour avis de l'autorité environnementale sur une éventuelle actualisation de l'étude d'impact du projet de transformation de la gare du Nord » comportant cinq chapitres :

1. contexte du projet,
2. prise en compte des recommandations de l'autorité environnementale⁹ compte tenu des enjeux relevés (déplacements, cadre de vue des riverains, paysage, chantier),
3. opportunité d'un permis de construire modificatif,
4. incidences du permis de construire modificatif sur les enjeux environnementaux,
5. conclusion,

et sept annexes :

1. récapitulatif des réponses du maître d'ouvrage à la MRAe et à la commission d'enquête publique,

7 Reprenant en annexe les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les impacts du projet sur l'environnement et la santé issues de l'étude d'impact, du mémoire en réponse à l'avis de la MRAe et des engagements souscrits à l'issue de l'enquête publique.

8 La note produite à l'appui de la saisine indique que depuis le dépôt du permis de construire et compte tenu des engagements du maître d'ouvrage, un certain nombre de modifications ont été apportées volontairement au projet initial dans un démarche de coopération avec les partenaires politiques et associatifs :

1. modifications en réponse aux demandes de l'enquête publique qui s'est déroulée du 20/11/2019 au 08/01/2020 ;
2. modifications en réponse aux commentaires de la commission nationale d'aménagement commercial (CNAC), réunie en séance le 10/10/2019 ;
3. modifications liées aux mises au point techniques et fonctionnelles du projet développées depuis le dépôt du PC initial pour améliorer le fonctionnement du projet ;
4. modifications liées au protocole en date du 17 juillet 2019 entre la Ville de Paris, la mairie du 10ème arrondissement, SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du Nord 2024 traduisant des modifications du projet demandées par la Ville de Paris, complété par un courrier d'engagement cosigné par le Directeur Général de SNCF Gares & Connexions et la Présidente de SA Gare du Nord 2024 ;
5. modifications liées au protocole en date du 23 novembre 2020 entre la Ville de Paris, SNCF, SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du Nord 2024 actant le soutien de la Ville au projet de rénovation et de transformation de la Gare du Nord mais demandant toutefois des modifications complémentaires.

9 Ce chapitre comporte de plus la présentation des engagements souscrits « dans le cadre de l'évaluation environnementale » y compris après la clôture de l'enquête publique

2. présentation des modifications,
3. note à dire d'experts sur le trafic routier - PCM ACC-S 05-02-2021,
4. note à dire d'experts sur les nuisances acoustiques - PCM GAMBA Acoustique 22-02-2021,
5. note à dire d'experts sur la qualité de l'air – PCM RINCENT AIR 09-02-2021,
6. mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, Octobre 2019 (document produit lors de l'enquête publique),
7. mémoire en réponse à la Commission d'Enquête Publique Février 2020, y compris ses 23 annexes (document établi à l'issue de l'enquête publique).

Les principales modifications présentées dans cette note sont les suivantes :

- la suppression de 7 500 m² de surface de plancher,
- la suppression de la salle événementielle,
- l'agrandissement du parc paysagé avec un espace dédié à l'agriculture urbaine,
- le parking vélos augmenté de 1 000 places à 2 000 places,
- l'intégration des mesures conservatoires pour la liaison nord (accès nord à la gare étudié par SNCF Gares & Connexions¹⁰),
- la modification de la façade est (et des façades nord & ouest),
- la modification de la passerelle 3,
- l'augmentation des liaisons verticales dans la gare souterraine,
- le passage par N01 pour accéder aux quais TER non obligatoire,
- l'élargissement de l'accès à l'écostation bus nécessitant la démolition de l'immeuble situé au 177 rue du Faubourg Saint-Denis

Ces évolutions (détaillés dans le paragraphe 1.3 du présent avis) sont assez significatives. Elles visent, dans une logique annoncée de « dé-densification » du projet, à améliorer la circulation des voyageurs dans la gare (accès aux quais et circulation entre les niveaux notamment pour les usagers quotidiens), à améliorer l'intégration du projet dans son environnement (accès nord à la gare étudié par SNCF Gares & Connexions, modification de l'architecture du nouveau bâtiment, doublement du stationnement vélos, élargissement de l'accès à la gare de bus, étude sur l'aménagement des 1ers niveaux du parking EFFIA pour optimiser les accès en taxi, VTC ou dépose-minute) et à procéder à des adaptations du nouveau bâtiment (suppression de la salle événementielle, ajouts de locaux techniques, toitures végétalisées, etc.).

1.2 Le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe

La note du 9 mars 2021 adressée à la MRAe comporte une partie 2 portant sur la prise en compte des recommandations de l'avis de la MRAe (le mémoire en réponse à cet avis d'octobre 2019 étant produit en annexe 6) sur quatre enjeux : les conditions de déplacement, la protection du cadre de vie pour les riverains, la transformation du paysage et la gestion de la phase chantier. L'annexe 1 de cette note récapitule dans l'une de ses colonnes les réponses du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe.

La MRAe constate que :

- certaines de ses recommandations, portant notamment sur des enjeux importants du projet, ont conduit la SA Gare du Nord à apporter des informations complémentaires dans son mémoire en réponse, notamment sur l'analyse paysagère,
- la justification du projet, faisant l'objet d'observations dans son avis du 4 septembre 2019, ne donne pas lieu à une réponse spécifique, mais les précisions apportées sur les différents enjeux contribuent à mieux comprendre la justification du projet,
- des précisions utiles et des études complémentaires sont produites dans le mémoire en réponse, mais sur certains enjeux l'analyse reste qualitative,
- les engagements de modification du projet énoncés dans le mémoire en réponse à la MRAe ne portent pas sur des composantes majeures du projet :
 - maintien de deux capteurs sonores rue du Faubourg Saint-Denis à l'issue des travaux,
 - mise en place d'une station de suivi de la qualité de l'air sur la gare du Nord,

10 Passerelle entre le boulevard de la Chapelle et le nouveau bâtiment attenant à la gare, permettant une ouverture vers le 18e arrondissement

- mesure de compensation des émissions de GES par le projet pour garantir un véritable projet zéro carbone.

1.3 Présentation du projet modifié et des principales incidences pouvant être induites par ses modifications

Les principales évolutions du projet sont présentées dans le chapitre 2 de la note du 9 mars 2021 et leurs incidences potentielles (dont certaines évoquées ci-dessus) dans son chapitre 4. La MRAe souligne que ces évolutions sont présentées de manière claire, en particulier dans les illustrations de son annexe 2. Elles consistent en :

– **La « dédensification » du projet et la modification des façades de la gare :**

- suppression de 7 500 m² de SDP de commerces et services¹¹ ;
- suppression de la salle événementielle (remplacée par un espace de co-working) ;
- augmentation des retraits pratiqués aux extrémités du nouveau bâtiment accueillant le terminal des Départs : en particulier le retrait du niveau N04 est augmenté d'environ 90 m par rapport au projet initial, et le niveau 5 devient un niveau partiel, uniquement conservé sur l'extrémité sud du bâtiment ;
- agrandissement du parc paysager (en toiture du nouveau bâtiment) d'environ 1 670 m² (dont 200 m² dédiés à l'agriculture urbaine), en passant de 6 050 m² dans le PC à 7 720 m² dans le PCM ;
- modification des façades nord et ouest du nouveau bâtiment : le déplacement de certains éléments comme les espaces de coworking à la place de la salle événementielle qui est supprimée entraîne la modification des façades afin de permettre un éclairage naturel des espaces de coworking ;
- aménagements intérieurs ; la modification du projet entraîne également, dans le nouveau bâtiment, l'ajout de patio et d'ascenseurs, la modification de locaux techniques, la modification du hall, etc. ;
- modification des façades sud et ouest de la gare : elle résulte notamment de l'évolution du projet présentée ci-dessus (suppression de l'ascenseur extérieur pour accéder aux étages, qui était visible en façade sud) et de l'adossement du projet d'extension nord-ouest du terminal Transmanche au bâtiment situé au sud au 110 bis rue de Maubeuge.

Selon la note, les incidences de ces évolutions seront positives notamment sur le trafic routier et les pollutions qui découlent, sur le phénomène d'îlot de chaleur, sur l'accès aux espaces verts et sur le paysage (l'accentuation du retrait minimise selon la note, l'impact du projet sur la Gare historique et sur les immeubles de logements situés rue du Faubourg Saint-Denis).

La note indique que le projet a été présenté à l'architecte des bâtiments de France (ABF) lors des réunions préalables au dépôt du PCM et qu'il a donné un avis favorable au PCM le 5 mars 2021.

– **L'accessibilité de la gare par les piétons, les vélos, les bus** notamment depuis le nord et l'est :

- création d'un parking vélos de 1 000 places au nord, accessible depuis le Terminal des Départs (N01) depuis la rue du Faubourg Saint-Denis, et doublant le nombre de places prévues dans la gare (qui passe de 1 000 à 2 000 places) ;
- « *intégration de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison nord, sous forme de « passerelle », depuis le boulevard de la Chapelle* ». La note précise que cet accès sous forme de passerelle est souhaité notamment par la Ville de Paris et est en cours d'étude par SNCF Gares et Connexions réseaux et que cette passerelle est en dehors du périmètre du permis de construire modificatif (p 57) ;
- élargissement de l'accès à « l'écostation » bus par la démolition de l'immeuble au 177, rue du Faubourg Saint-Denis, pour améliorer la visibilité de la gare et l'accessibilité de la gare.

11 Le permis de construire autorise la création de 30 348 m² de surface de plancher dédiés aux commerces.

La MRAe estime que la passerelle étudiée par SNCF Gares et Connexions est constitutive du projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement qui précise que « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* » et qu'elle peut générer des incidences notables qui sont à évaluer lors d'une actualisation de l'étude d'impact du projet de transformation de la gare du Nord (cadre de vie, conditions de circulation des usagers et sécurité, lien avec les circulations en gare, etc).

Concernant l'accès à la station bus, la note comporte en annexe une étude à dire d'expert, qui conclut que cet élargissement aura un léger impact négatif pour les logements situés en vis-à-vis du 177 rue du Faubourg Saint-Denis, mais que les seuils réglementaires de bruit ne seront pas dépassés et que le trafic sur la rue reste la principale source du bruit auquel sont exposés ces logements.

Pour la MRAe, ces différents aménagements, d'une ampleur modérée par rapport au projet global, ont pour but une bonne insertion du projet dans son environnement proche, à la fois pour les riverains et des usagers de la gare, mais sont néanmoins susceptibles de présenter des incidences notables qu'il convient d'évaluer. L'insertion du projet d'aménagement de la gare dépend assez fortement du projet urbain que la Ville de Paris doit réaliser aux abords de la gare. La MRAe note que ce projet urbain n'est pas encore abouti et que la SA Gare du Nord 2024 a confirmé son intention d'y contribuer. La MRAe renouvelle l'appréciation portée dans son avis du 4 septembre 2019 : « *En l'état actuel de l'étude d'impact, le projet d'aménagement des abords de la Gare du Nord n'est appréhendé qu'au titre des effets cumulés. Au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement lequel dispose que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux (...), il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* », « *les travaux de transformation et d'extension de la gare du Nord et l'aménagement de ses abords participent d'un seul et même projet d'aménagement urbain* ».

– Les conditions de circulation en gare :

- création d'accès supplémentaires aux quais depuis la passerelle 3 : et 3 escaliers mécaniques et 5 escaliers fixes sont ajoutés pour accéder aux quais. Par ailleurs, la conception de la passerelle est légèrement modifiée (parois latérales rehaussées), ;
- augmentation des liaisons verticales dans la gare souterraine : un escalier fixe et 4 escaliers mécaniques sont ajoutés entre les niveaux S02 et N00 ; le passage au niveau S02 vers le métro ligne 4 est agrandi (augmentation de la capacité des escaliers N00 <> S01 orientés vers l'entrée M4 /M5) ; par ailleurs les escaliers mécaniques sont réorganisés pour l'accès aux niveaux N01 à N04 et les circulations des niveaux N02 et N03 sont modifiées ;
- passage par le niveau N01 désormais non obligatoire pour accéder aux quais TER : le projet est modifié pour permettre un accès direct aux TER depuis le niveau N00 (départs et arrivées) ;
- amélioration du hall d'échanges : des reconfigurations sont réalisées (déplacement du noyau de circulation et d'escaliers) pour améliorer la visibilité vers la gare historique et la fluidité des voyageurs vers le transilien et la gare souterraine ;
- modification du hall d'accueil de la plateforme du Terminal Transmanche (niveau N01).

Ces évolutions sont présentées dans la note comme améliorant la fluidité des circulations en gare, l'approche restant qualitative, notamment sur les temps de parcours. L'analyse de l'impact visuel de ces aménagements est peu développée, la note mettant en avant, en ce qui concerne la passerelle 3, « la légèreté des structures et la transparence des matériaux utilisés ne nuisent pas la perception ».

Parmi les autres aménagements, on peut noter la création d'un niveau de sous-sol pour des locaux techniques au 110 bis rue Saint-Denis. Ces travaux vont engendrer 1 660 m³ de déblais supplémentaires.

La MRAe constate que :

- les évolutions décidées ou à l'étude sont présentées de manière globalement claire,
- l'analyse de leurs incidences potentielles est présentée de manière assez qualitative et imprécise sur plusieurs points.

2 L'avis de la MRAe sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du projet

L'évaluation environnementale est définie par la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement comme un processus constitué de :

- l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement,
- la réalisation de consultations,
- l'examen par l'autorité compétente des informations présentées dans le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement et des éventuelles informations complémentaires fournies, au besoin, par le maître d'ouvrage ainsi que de toute information pertinente reçue dans le cadre des consultations,
- la conclusion motivée de l'autorité compétente sur les incidences notables du projet sur l'environnement,
- l'intégration de la conclusion motivée de l'autorité compétente dans ses décisions.

Cette définition est reprise dans le paragraphe III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement¹².

L'évaluation environnementale est un processus continu, progressif et itératif, qui a notamment pour vocation d'éclairer le maître d'ouvrage, le public et les autorités compétentes sur les incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé, ceci à chaque étape d'évolution du projet.

L'avis de la MRAe émis sur le projet en date du 4 septembre 2019, dans le cadre d'une demande de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale, incluait des recommandations sur le projet, ses caractéristiques, ses incidences, et sa justification.

Le mémoire en réponse à la MRAe produit lors de l'enquête publique a permis d'apporter des précisions sur le projet (architecture, végétalisation) et quelques modifications mineures au projet. Ces modifications ont ainsi été portées à la connaissance du public qui a été en mesure de s'exprimer sur ces modifications.

Par contre de nombreuses modifications apportées ultérieurement au projet, désormais décidées ou encore à l'étude, sont notables eu égard aux enjeux environnementaux du projet. La MRAe note que ces évolutions portent sur les enjeux les plus forts du projet (notamment la programmation des locaux, les déplacements des voyageurs, l'insertion dans l'environnement), concernent des aménagements significatifs et affectant la plupart des secteurs de la gare. Elles n'ont pu être portées à la connaissance du public lors de l'enquête publique.

De même, sur certains enjeux, des expertises et études complémentaires ont été réalisées postérieurement à l'enquête publique, d'autres méritent des approfondissements (les conditions effectives de circulation, les nuisances pour les riverains, l'accessibilité au parking Effia, l'accès des piétons depuis le nord).

12 « L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage. »

Ces modifications ont pour but d'améliorer le projet. Elles devraient donc contribuer globalement à une réduction des impacts du projet initial. Elles sont néanmoins susceptibles de générer des impacts négatifs notables qu'il convient, pour la MRAe, d'analyser dans une actualisation de l'étude d'impact.

Au vu de ces éléments, la MRAe estime qu'une actualisation de l'étude d'impact du projet de transformation de la gare du Nord située dans le 10e arrondissement de Paris est nécessaire.

Par ailleurs, la MRAe estime que :

- l'étude d'impact actualisée doit porter sur le projet, dans sa globalité, y compris la passerelle nord projetée par SNCF Gare et Connexions et le projet urbain de la Ville de Paris aux abords de la gare. Si les impacts de ces composantes ne peuvent être complètement identifiés et appréciés lors de la présente actualisation, ils devront l'être dans une actualisation ultérieure ;
- l'actualisation de l'étude d'impact doit plus particulièrement porter sur :
 - la justification de l'évolution du programme du projet et des modifications induites,
 - les impacts des modifications du projet pour les usagers de la gare (conditions de déplacement pour les trajets quotidiens, perceptions de la gare, accessibilité aux vélos, bus, taxis) ;
 - l'impact des modifications du projet pour les riverains (paysage, bruit) ;

3 Information du public

Le présent avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la MRAe et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Fait et délibéré le 8 avril 2021 lors de la séance de la MRAe où siégeaient : Eric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-Jacques LAFITTE, rapporteur, Jean-François LANDEL, Ruth MARQUES, François NOISSETTE, président de la séance pour ce point de l'ordre du jour, Philippe SCHMIT s'étant déporté.