



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-
France sur le projet de transformation de la gare du Nord
(Paris 10ème)**

N°MRAe 2021 - 1706

SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur la modification du projet « Paris – Gare du Nord 2024 » de transformation de la gare du Nord située dans le 10^e arrondissement de Paris, et sur l'étude d'impact actualisée du projet, datée de mai 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire modificatif.

Le projet « Paris – Gare du Nord 2024 » 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). Ce projet prévoit notamment de réorganiser la circulation des usagers de la gare du Nord par la création d'un nouveau Terminal des Départs, l'agrandissement du terminal trans-manche, la création de nouveaux échanges entre les niveaux de la gare, et de développer cinq niveaux d'activités commerciales, de bureaux et de loisirs. La surface de la gare passe d'environ 75 000 m² à plus de 130 000 m².

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact datée de mai 2019, sur laquelle la MRAe a rendu un avis en date du 4 septembre 2019, dans le cadre du dossier de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale. Une enquête publique a été organisée, qui a donné lieu à un avis favorable avec cinq recommandations et une réserve de la commission d'enquête. À la suite de cette enquête, d'une part, le permis de construire a été délivré par le préfet de la région Île-de-France le 6 juillet 2020, d'autre part, la SA Gare du Nord 2024 a modifié son projet, et une demande de permis de construire modificatif a été déposée en janvier 2021 pour concrétiser les engagements du maître d'ouvrage souscrits lors de l'enquête de modifier son projet. Le projet ayant évolué de manière significative, la MRAe, sollicitée par le maître d'ouvrage, a émis un avis du 8 avril 2021 concluant à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du projet, pour une pleine information du public sur des modifications dont il n'avait pas eu connaissance lors de l'enquête. Le présent avis et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage viendront compléter la demande de permis modificatif.

Les évolutions du projet visent d'une part à améliorer la circulation des voyageurs dans la gare (accès aux quais et circulation entre les niveaux notamment pour les usagers quotidiens). Elles visent d'autre part dans une logique annoncée de « dé-densification », à améliorer l'intégration du projet dans son environnement (modification de l'architecture et de la volumétrie, avec la suppression presque totale du niveau N05, le doublement du stationnement vélos, l'élargissement de l'accès à la gare de bus) et à procéder à divers ajustements (suppression de la salle événementielle, ajouts de locaux techniques, etc.). Des études complémentaires ont été réalisées pour analyser ces évolutions.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet modifié demeurent les conditions de déplacement, la protection du cadre de vie, la transformation du paysage et les incidences du chantier.

La MRAe constate que l'étude d'impact a été actualisée de manière significative. Les modifications sont apparentes, ce qui rend cette actualisation lisible. Les évolutions sont clairement présentées, l'étude d'impact est bien illustrée.

Pour la MRAe, le projet de restructuration de la gare du Nord, reste après modification un projet de grande ampleur. Les évolutions du projet initial vont globalement dans le sens d'une amélioration du projet initial et leurs impacts négatifs spécifiques sont modérés.

La MRAe maintient son appréciation que les aménagements entrepris par la ville de Paris concourant directement à l'amélioration des circulations aux abords de la gare du Nord et à la meilleure accessibilité de la gare et la passerelle Nord projetée par la SNCF sont des composantes du projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement et que l'étude d'impact doit également porter sur ces composantes.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- compléter, avant la consultation du public sur le permis de construire modificatif, la présente étude d'impact actualisée pour la faire porter, en exploitant les informations actuellement disponibles, sur l'ensemble des composantes du projet de transformation de la gare du Nord et d'actualiser ultérieurement l'étude d'impact lorsque le contenu de ces composantes aura été précisé ;
- dans ce cadre, présenter de manière plus détaillée les aménagements prévus aux abords de la gare et la passerelle Nord, et leurs incidences sur l'accessibilité à la gare et les déplacements dans le quartier ;
- présenter les temps de parcours des usagers pour l'accès aux trains et aux métros avec le projet modifié et des éléments plus clairs pour illustrer l'amélioration des déplacements en gare pour les voyageurs ;

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles dans l'avis détaillé ci-après.

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie le 31 mai 2021 pour avis dans le cadre de la procédure de permis de construire modificatif sur le projet « Paris – Gare du Nord 2024 » de transformation de la gare du Nord située dans le 10^e arrondissement de Paris,

Cette saisine étant conforme au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale, il en a été accusé réception à la date du 31 mai 2021. Conformément au II de cet article, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a été consulté par courrier daté du 8 juin 2021. La réponse de ce dernier, en date du 22 juin 2021, est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe d'Île-de-France s'est réunie le 15 juillet 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet « Paris – Gare du Nord 2024 » de transformation de la gare du Nord située dans le 10^e arrondissement de Paris,.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
2 Contexte et présentation du projet.....	5
2.1 Contexte.....	5
2.2 Présentation du projet modifié.....	6
2.3 Périmètre du projet.....	8
2.4 Évolutions du projet intégrées dans la demande de permis de construire modificatif.....	9
3 Qualité de l'étude d'impact.....	10
4 Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux.....	11
4.1 Les conditions de déplacement.....	12
4.1.1 Les conditions de déplacements des voyageurs à l'intérieur de la gare.....	12
4.1.2 Les autres déplacements, y compris à l'extérieur de la gare.....	13
4.2 La protection du cadre de vie.....	14
4.2.1 Les pollutions sonores.....	14
4.2.2 Les espaces verts et les îlots de chaleur urbain.....	16
4.2.3 L'ensoleillement.....	16
4.3 Le paysage et le patrimoine.....	17
4.4 Le chantier.....	19
5 Information, consultation et participation du public.....	19

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

L'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et R.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de transformation de la gare du Nord située dans le 10^e arrondissement de Paris est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 39^{o1}).

La MRAe a émis un avis sur une version précédente du projet, en date du 4 septembre 2019, dans le cadre du dossier de permis de construire (PC)². Suite à la réalisation d'études complémentaires et à la modification du projet, le, en application des dispositions de l'article R.122-8-II du code de l'environnement, la S.A. Gare du Nord 2024 maître d'ouvrage, a interrogé la MRAe sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du projet en prévision du dépôt d'une demande de permis de construire modificatif. La MRAe a émis l'avis délibéré du 8 avril 2021 concluant à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact. L'étude d'impact ayant été actualisée, la MRAe a de nouveau été saisie, le 31 mai, dans le cadre de la procédure de permis de construire modificatif (PCM). Le présent avis actualise donc l'avis de 2019³, principalement en ce qui concerne les évolutions du projet et l'actualisation de l'étude d'impact.

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande du préfet de Paris dans le cadre de la procédure de permis de construire modificatif. Il porte sur l'étude d'impact datée de mai 2021⁴.

À la suite de la phase de consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prendra en considération pour délivrer ou non le permis modificatif demandé.

2 Contexte et présentation du projet

2.1 Contexte

Le projet « Paris – Gare du Nord 2024 » prévoit de réorganiser la circulation des usagers de la gare du Nord avec la création d'un nouveau Terminal des Départs et de développer de nouveaux usages, principalement commerciaux, dans un nouveau bâtiment sur cinq niveaux. Il est porté par la S.A. Gare du Nord 2024, société

1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau (rubrique n°39 de ce tableau). En l'espèce, à la rubrique n° 39.a de ce tableau, sont soumis à évaluation environnementale systématique les « travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme (...) supérieure ou égale à 40 000 m².

2 La MRAe 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.

3 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190904_mrae_avis_sur_projet_transformation_et_extension_gare_du_nord_paris_10_pdf

4 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact actualisée.

anonyme réunissant un opérateur économique majoritaire (Ceetrus, filiale immobilière du groupe Auchan) et un actionnaire public (SNCF Gares & Connexions).

En parallèle, la Ville de Paris conduit un projet d'aménagement des abords de la gare du Nord, le long du parvis et des rues adjacentes. Ce projet n'est pas finalisé. La Ville et la SA Gare du Nord 2024 ont conclu des conventions de projet urbain partenarial (PUP)⁵ portant sur ces aménagements (voir ci après).

Le projet « Paris – Gare du Nord 2024 » a fait l'objet en 2019 d'une demande de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale. Il a dans ce cadre donné lieu à diverses consultations et avis, dont celui de la commission nationale d'aménagement commercial (CNAC⁶). La commission d'enquête publique⁷ 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 pour améliorer son projet dans son mémoire en réponse au procès verbal de synthèse dressé par la commission au terme de l'enquête publique. Pour lever cette réserve, la SA Gare du Nord 2024 a formalisé ces engagements dans un courrier en date du 16 mars 2020 adressé au préfet de la région d'Île-de-France qui a délivré le permis de construire (PC) par arrêté en date du 6 juillet 2020.

La SA Gare du Nord 2024 a déposé une demande de permis de construire modificatif (PCM) le 4 janvier 2021-auprès du préfet de la région d'Île-de-France, traduisant certains de ces engagements. Par ailleurs, un protocole en date du 23 novembre 2020 entre la Ville de Paris, SNCF, SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du Nord 2024 a 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. Enfin, le 21 avril 2021, la SA gare du Nord – Paris Nord 2024 et la Ville de Paris ont conclu un avenant à la convention de projet urbain partenarial du 9 mai 2019, apportant des précisions sur les équipements publics prévus aux abords du projet.

2.2 Présentation du projet modifié

Les grandes caractéristiques du projet initial demeurent. Le projet modifié est ainsi constitué des éléments suivants, clairement détaillés dans l'étude d'impact (partie 2, p.58 et suivantes) :

– la **restructuration de la gare**, comprenant :

- la démolition de la gare Transilien réalisée par l'architecte Duthilleul en 2001,
- la réalisation d'un nouveau Terminal des Départs au niveau N01, qui assurera l'embarquement des TER et Intercités, des grandes lignes et des trains Thalys (avec un hall spécifique Thalys) : ce nouveau terminal permet de séparer les flux de départ et d'arrivée des trains grandes lignes (TGV et Thalys), TER et Intercités, actuellement regroupés au sein du quai Transversal du niveau N00 ; le quai Transversal actuel au N00 (de plain-pied avec le parvis de la gare) n'accueillera plus que les flux de voyageurs d'arrivée des trains ainsi que des voyageurs TER au départ (le passage par le niveau N01 n'est donc plus obligatoire, comme dans le projet initial, pour accéder aux TER) ; le Terminal des Départs aura deux niveaux d'accès, l'un situé au niveau du hall d'entrée principale (N00, côté parvis) et l'autre côté gare routière (le N01 est de plain-pied avec la gare routière),
- l'agrandissement du terminal Transmanche au niveau N01 (16-18 rue de Dunkerque et 4-8 place Napoléon III, jusqu'à la limite avec le bâtiment sud 110 bis rue Maubeuge),
- la réalisation de trois passerelles franchissant les voies ferrées, permettant d'accéder aux voies au niveau N01, depuis le Terminal des Départs,
- la création de cinq niveaux en superstructures au-dessus du Terminal des Départs (niveaux N02 à N06), au-dessus de l'actuelle gare routière, qui accueilleront des activités commerciales, culturelles, sportives et de co-working. Des jardins seront réalisés à certains niveaux (principalement N06) ;
- une restructuration des liaisons verticales entre les différents niveaux de la gare : un escalier fixe et quatre escaliers mécaniques sont ajoutés entre les niveaux S02 et N00 ; le passage au niveau S02 vers

5 Les articles L. 332-11-3 et L. 332-11-4 du code de l'urbanisme définissent l'application et le contenu des PUP.

6 Les observations de la CNAC « concernaient surtout les espaces commerciaux aux niveaux N02 et N03 et les espaces de circulation le long du hall du terminal de départs » (étude d'impact, partie 2, p.42)

7 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 2020. 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

le métro ligne 4 est agrandi (avec l'augmentation de la capacité des escaliers N00 <> S01 orientés vers l'entrée vers les métros M4 /M5) ;

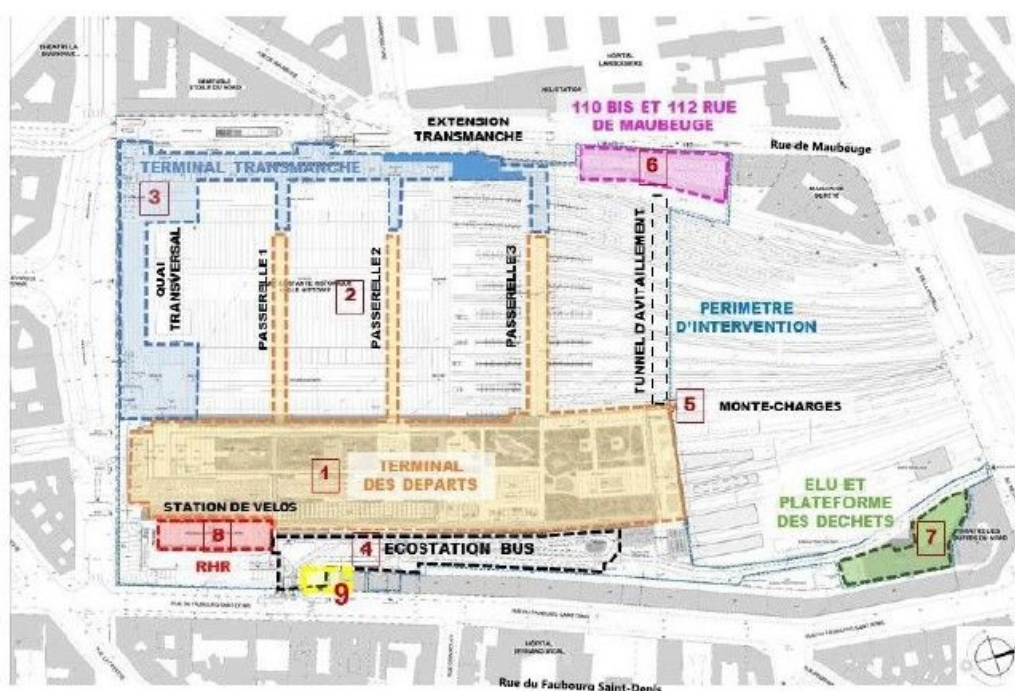
- un équipement de logistique urbaine (ELU) et l'agrandissement de la plateforme des déchets au 39 boulevard de la Chapelle,

• le réaménagement de la Gare Routière en « Ecostation bus » et , désormais, la démolition du 177 rue du Faubourg Saint Denis pour l'élargissement de l'accès à cette gare routière,

• la réalisation de deux stations vélo (« vélo-station ») pour une capacité totale de 2 000 places : une au sud accessible depuis les niveaux N00 et N1 avec une capacité de 1 000 places + 200 places pour les « nouvelles mobilités » (trottinettes, gyropodes, etc.) et un deuxième au nord au niveau N01 avec une capacité de 1 000 places, accessible depuis le Terminal des Départs depuis la rue du Faubourg Saint-Denis ;

• la démolition et reconstruction de deux bâtiments SNCF connexes à la gare, accueillant des bureaux : le bâtiment nord du 110 bis rue de Maubeuge et l'immeuble 112 rue de Maubeuge ;

- l'adaptation de la résidence hôtelière du rail (RHR).



- 1 Création du terminal des départs et des espaces logistiques associés sur l'actuelle dalle routière agrandie, surmonté de cinq niveaux d'activités en superstructure
- 2 Création du dispositif d'accès aux trains par trois passerelles reliant le nouveau terminal des départs aux quais
- 3 Agrandissement du terminal transmanche, ainsi que l'amélioration de son dispositif de check-in
- 4 Reconfiguration de la gare routière RATP en Ecostation bus
- 5 Rajout de monte-charges pour relier l'aire de livraison avec le tunnel d'avitaillement
- 6 Démolition puis reconstruction des bâtiments de bureaux situés aux 110 bis et 112 rue de Maubeuge
- 7 Création d'un Espace Logistique Urbain (ELU) et d'une plateforme de déchets couverts
- 8 Adaptation de la Résidence Hôtelière du Rail (RHR) pour répondre aux exigences de sécurité incendie
- 9 Réalisation d'une place au 177 rue du Faubourg Saint-Denis

Illustration 1: Éléments constitutifs du projet (source : étude d'impact, partie 2 p.62)

En termes de dimensionnement, la gare du Nord développera 132 177 m² de surface de plancher contre 75 100 m² aujourd'hui. Les surfaces de vente passent de 3 569 m² à 18 890 m², comprenant une régularisation de 1 384 m² (partie 2, p.80).



Illustration 2: Vue aérienne du projet (source étude d'impact, partie 3, p 196)

Par ailleurs, l'étude d'impact du projet modifié (partie 2, p.46) confirme l'intégration « *de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison Nord depuis le boulevard de la Chapelle* ». Cet accès sous forme de passerelle, depuis le pont de la Chapelle, dénommé « passerelle Nord » et souhaité notamment par la Ville de Paris, est en cours d'étude par SNCF Gares et Connexions réseaux. Pour la MRAe cet accès est l'une des composantes du projet (cf § 2.3 ci après)



Illustration 3: Présentation de l'arrivée en gare de la passerelle Nord, en vert et parallèle aux rails sur l'image de droite (projet modifié) l'image de gauche illustrant le projet initial (source étude d'impact, p.46)

2.3 Périmètre du projet

La Ville de Paris conduit un projet d'aménagement des abords de la gare du Nord, le long du parvis et des rues adjacentes, qui fait l'objet d'une convention de projet urbain partenarial (PUP) avec la société Gare du Nord 2024. Les travaux seront concomitants à ceux réalisés dans la gare et la société Gare du Nord 2024 participera à leur financement (à hauteur de 75 % d'après la convention de PUP).

La MRAe note que les deux opérations sont liées concernant les circulations, le paysage et le cadre de vie, en phase d'exploitation comme en phase de chantier. La MRAe note que l'amélioration des relations entre la gare et le quartier est un des éléments justifiant le projet, ce qui motive la nécessité d'une approche du projet intégrant l'aménagement des abords de la gare du Nord ainsi que la passerelle Nord.

Dans ses deux avis, la MRAe a rappelé que l'article L. 122-1 du code de l'environnement stipule 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.* » La MRAe avait ainsi recommandé d'illustrer

le projet d'aménagement des abords de la gare du Nord, de préciser son articulation avec le projet de transformation de la gare et de justifier le périmètre retenu pour l'étude d'impact.

L'étude d'impact actualisée apporte des précisions dans plusieurs de ses parties (partie 1, p. 14, et partie 3, p.62) sur les équipements prévus dans le cadre des différents PUP et sur lesquels porte la participation financière de la SA Gare du Nord 2024⁸. L'étude d'impact actualisée précise toutefois (partie 1, p.14, dans un chapitre dédié au périmètre de projet) que *« les études sont toujours en cours et leur avancement ne permet pas de les prendre en compte dans un projet global. Pour la réalisation de ces aménagements, la Ville de Paris devra déposer des autorisations d'urbanisme qui pourraient relever du champ d'application de l'évaluation environnementale. La Ville devra donc également prendre acte de l'analyse de la MRAe selon laquelle son projet d'aménagement forme un projet global avec celui de la transformation de la Gare du Nord. Dans cette configuration où la Ville est la seule à pouvoir compléter l'analyse des impacts globaux en considération de son projet final, il lui reviendra d'analyser l'opportunité de réaliser une actualisation de l'étude d'impact établie par la SA Gare du Nord 2024. »*

De même, l'étude d'impact actualisée précise (partie 1, p.14), que :*« Concernant la passerelle Nord, il s'agit d'un projet potentiel en cours d'étude de faisabilité porté par Gares & Connexions. Pour cette raison, il n'est pas possible de la prendre en compte à ce stade dans un projet global. Gares & Connexions veillera donc à se rapprocher de la MRAe en temps utiles pour analyser l'opportunité de réaliser une actualisation de l'étude d'impact établie par la SA Gare du Nord 2024. »*

La MRAe maintient que des deux opérations sont constitutives du projet au sens de l'article L.122-1 précité du code de l'environnement, pour les aménagements concourant directement à l'amélioration des circulations aux abords de la gare du Nord et à la meilleure accessibilité de la gare ,

Elle considère que la présente étude d'impact actualisée doit porter sur le projet, dans sa globalité, Si les impacts de certaines composantes ne peuvent être complètement identifiés et appréciés lors de la présente actualisation, ils devront l'être dans une actualisation ultérieure, comme le prévoit l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.⁹

La MRAe recommande :

- **de compléter, avant la consultation du public sur le permis de construire modificatif, l'étude d'impact pour la faire porter, en exploitant les informations actuellement disponibles, sur l'ensemble des composantes du projet de transformation de la gare du Nord au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, notamment les aménagements concourant directement à l'amélioration des circulations aux abords de la gare du Nord et à la meilleure accessibilité de la gare et la passerelle Nord projetée par la SNCF ;**
- **d'actualiser ultérieurement l'étude d'impact lorsque le contenu de ces travaux aura été précisé.**

2.4 Évolutions du projet intégrées dans la demande de permis de construire modificatif

Les principales évolutions du projet depuis 2019, intégrées dans la demande de permis de construire modificatif, consistent en :

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

⁸ Élargissement du parvis de la gare du Nord (place napoléon III) et réaménagement de la rue de Dunkerque ; adaptation de la rue de Saint-Quentin ; requalification du boulevard Denain dans la continuité du parvis de la gare du Nord ; adaptation de la rue de Compiègne ; requalification de la rue de Maubeuge ; adaptation de la rue du Faubourg Saint-Denis et intégration au site d'une dépose Taxis avec un traitement complémentaire Dunkerque/Lafayette en lien avec la reprise des voies de circulation de la rue de Dunkerque/Lafayette en lien avec la reprise de voies de circulation de la rue de Dunkerque et du parvis de la Gare du Nord. Le débouché de la gare routière sur la rue sera repris en accompagnement de travaux de construction de Paris Nord 2024.

⁹ *« Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. »*

- suppression de 7 500 m² de surface de plancher de commerces et services ;
- suppression de la salle événementielle, remplacée par un espace de co-working et modification des façades nord et ouest du nouveau bâtiment pour permettre un éclairage naturel de cet espace ;
- augmentation des retraits pratiqués aux extrémités du nouveau bâtiment accueillant le Terminal des Départs (tome 2. p.31) : 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 à 7 720 m² ;
- aménagements intérieurs : dans le nouveau bâtiment, ajout de patio et d'ascenseurs, modification de locaux techniques, modification du hall, etc. ;
- modification des façades sud (tome 2. p.41) et ouest (p.51) de la gare : elle résulte notamment de la 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.

– Les conditions de circulation en gare :

- création d'accès supplémentaires aux quais depuis la passerelle 3 : la conception de la passerelle est légèrement modifiée (parois latérales rehaussées), et trois escaliers mécaniques et cinq escaliers fixes sont ajoutés pour accéder aux quais ;
- augmentation des liaisons verticales dans la gare souterraine¹⁰ ;
- 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) ;
- reconfiguration du hall d'échanges (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).

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

- création d'un parking supplémentaire pour les vélos de 1 000 places au nord ;
- intégration de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison nord, sous forme de passerelle, depuis le boulevard de la Chapelle ;
- élargissement de l'accès à « l'écostation » bus par la démolition de l'immeuble au 177, rue du Faubourg Saint-Denis, pour améliorer l'accessibilité de la gare et sa visibilité.

3 Qualité de l'étude d'impact

La MRAe, dans son avis du 4 septembre 2019 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 MRAe a émis l'avis délibéré du 8 avril 2021 concluant à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, compte tenu notamment des modifications apportées au projet postérieurement à l'enquête publique. La MRAe a estimé que l'étude d'impact actualisée devait 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, et que l'actualisation de l'étude d'impact devait plus particulièrement porter sur la justification de l'évolution du programme et des modifications induites dans le projet, les impacts de ces modifications pour les usagers de la gare et pour les riverains (paysage, bruit).

Le contenu réglementaire de l'étude d'impact actualisée répond aux attendus de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

La MRAe constate que l'étude d'impact a été actualisée de manière significative, sur les points cités ci-dessus. Ont été notamment intégrés les éléments du mémoire en réponse à l'avis de la MRAe de 2019 et les études

¹⁰ L'étude d'impact fait référence à un projet « mass transit », non détaillé.

thématiques réalisées depuis 2019 (études de déplacement actualisées en avril 2021, analyse des incidences des modifications du projet).

L'étude d'impact est notamment enrichie et clarifiée en ce qui concerne les conditions de déplacement au sein de la gare (partie 1 p.91 et suivantes, partie 3. p.62 et suivantes). L'étude d'impact actualisée reste centrée sur la restructuration de la gare. Le projet urbain aux abords de la gare du Nord est toutefois mieux illustré et l'étude d'impact actualisée liste et localise les aménagements prévus dans le cadre des conventions de PUP signées en avril et mai 2019 et en avril 2021 avec la Ville de Paris..

Les évolutions du projet sont présentées de manière très explicite. De nombreux visuels sont intégrés. Les modifications de l'étude d'impact sont signalées en bleu. L'étude d'impact est ainsi claire, lisible. L'actualisation répond globalement aux recommandations de la MRAe en ce qui concerne la prise en compte des évolutions du projet et l'intégration des diverses études réalisées.

L'étude d'impact actualisée présente clairement les diverses évolutions du projet depuis 2014 (partie 2) et, en particulier, les évolutions du projet depuis la rédaction de l'étude d'impact initiale en 2019 et leur justification. Elle met en avant comment il a été tenu compte des avis exprimés sur le projet : CNAC, commission d'enquête publique, Ville de Paris, ABF.

L'impact du projet sur le commerce est précisé (partie 3, p.127), il reste globalement jugé faible.

Des variantes sont présentées en ce qui concerne la conception et la localisation du Terminal des Départs. La MRAe constate toutefois que la nécessité de doubler la superficie du hall, qui s'impose à ces variantes, n'est pas justifiée dans l'étude d'impact.

Les hypothèses de fréquentation de la gare sont plus détaillées que dans l'étude d'impact initiale, notamment en ce qui concerne les voyageurs, mais restent globalement les mêmes. Les hypothèses restent succinctes en ce qui concerne la fréquentation en dehors des voyageurs (pour justifier une hausse de fréquentation globale de +30 % à l'horizon 2030¹¹).

Enfin, les impacts du projet de transformation et d'extension de la gare du Nord sont susceptibles de se cumuler avec ceux d'autres projets en cours sur le secteur. Cette analyse a été confortée (le projet urbain Hébert est ajouté par exemple) mais reste assez succincte (voir effets sur le chantier notamment).

Le résumé non technique donne au lecteur non spécialiste une vision plus synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Mais sa taille reste importante (234 pages).

4 Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet demeurent :

- les conditions de déplacement,
- la protection du cadre de vie,
- la transformation du paysage,
- et les incidences du chantier.

Le présent avis est donc ciblé sur l'analyse des compléments apportés dans l'étude d'impact actualisés sur ces enjeux, compte tenu notamment des évolutions du projet depuis la rédaction de l'étude d'impact initiale.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés successivement l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé.

11 La hausse résulte d'une augmentation linéaire des flux de voyageurs de 1% par an entre 2015 et 2030, soit environ 117 000 personnes ; prise en considération de flux exogènes à hauteur de 22 000 personnes par jour pour tenir compte de la création des nouvelles activités au sein de la gare ; prise en compte d'une marge de 30 000 personnes pour anticiper les évolutions futures de la gare.

4.1 Les conditions de déplacement

Les modifications apportées au projet visent à améliorer les conditions de déplacement, en gare et vers la gare (en particulier pour les vélos).¹²

4.1.1 Les conditions de déplacements des voyageurs à l'intérieur de la gare

Des modifications ont été apportées au projet pour améliorer les déplacements des voyageurs et des autres usagers, notamment le renforcement des liaisons verticales entre les différents niveaux de la gare, le maintien d'un accès direct aux TER depuis le niveau N00, la reconfiguration des espaces pour renforcer la visibilité et la fluidité, la séparation des flux des usagers voyageurs et de ceux pratiquant les nouvelles activités, l'ajout d'escaliers sur la passerelle 3.

L'étude d'impact indique que « *pour faciliter l'accessibilité aux PMR, les principes établis dans le PC ne sont pas remis en cause par le PCM* », les principaux aménagements pour les PMR consistant en des ascenseurs dédiés et de la signalisation.

Le maintien d'un accès aux TER par le niveau N00, en plus du seul accès initialement prévu à partir du Terminal des Départs et d'un accès par le souterrain de la rue de Maubeuge (partie 2, p.40) fait suite aux observations formulées lors de l'enquête publique. L'organisation de l'interface entre le hall d'échange et le hall historique a dû être ajustée dans l'angle sud-est du projet, particulièrement fréquenté, pour faciliter l'accès au quai transversal pour les voyageurs du TER. Ainsi, « *un noyau composé d'un escalier de secours, une tour incendie et une batterie d'ascenseurs est déplacé vers le sud pour ouvrir la vue sur le quai transversal depuis le Hall d'échanges. [...] De même, deux ascenseurs et un escalier ont été décalés vers l'Est* ».

Les conditions de circulation sans et avec le projet sont détaillées (partie 3. p.60 et suivantes). Les simulations ont été actualisées en 2021 pour intégrer les modifications du projet, sur la base de l'étude de flux réalisée par AREP en 2019 et mise à jour en avril 2021. Des schémas illustrent les points de congestion, les difficultés actuelles ou prévisibles sont identifiées. Leur lecture n'est pas toujours aisée. Il semble que certains accès, sous dimensionnés dans le projet initial (cf partie 3 p.70) sont améliorés avec le projet modifié.

Concernant le maintien d'un accès aux TER au niveau N00, la MRAe note que l'étude d'impact conclut (partie 3, p. 70) que « *il est ainsi possible d'accéder à ces lignes via le quai transversal et non plus par le terminal de départ. L'espace est donc plus fluide et on note peu ou pas de congestions contrairement au projet initial* ». La MRAe en prend note, mais constate que cette évolution tempère l'objectif affiché de séparation maximale des flux de voyageurs. L'étude d'impact indique (p.69) que « *l'amélioration du confort et du ressenti de l'usager par rapport à son trajet dans la future gare du Nord est donc démontrée par rapport à l'état initial* » et que (p.93) « *Les modifications portées dans le cadre du permis de construire modificatif améliorent encore les circulations verticales* ». La MRAe considère qu'un suivi du comportement et du ressenti des usagers sera nécessaire.

Une synthèse sur les temps de parcours a été ajoutée (p. 90 et 91) suite à une recommandation de la commission d'enquête publique, mais sur la base du projet initial. L'étude note notamment que « *le principal impact du projet modifié ainsi que la nouvelle exploitation de la gare est le fait que les voyageurs TER/IC pourront embarquer par le quai transversal. Aussi, même si les autres modifications (ajouts de circulations verticales, modifications des espaces...) vont engendrer certaines variations sur les temps de parcours des voyageurs hors grandes lignes, celles-ci devraient rester à la marge.* »

La MRAe note que certaines difficultés risquent de demeurer, comme en témoigne l'étude d'impact (« *Les solutions envisagées sont* », « *Il faudrait prévoir une file prioritaire* », « *Les nouveaux parcours de correspondances ne permettent pas d'éviter totalement une sur-utilisation des premières trémies* », « *cette modification temporaire du graphique d'occupation des voies avec le gel des quais sera étudiée prioritairement dans la suite des études* ») et que des vérifications, voire des adaptations du projet seront nécessaires. En

12 Dans son avis de 2019, la MRAe recommandait de clarifier les conditions actuelles de déplacement, de justifier les hypothèses de flux à l'horizon de 2030, d'approfondir l'analyse des interactions entre les travaux de transformation de la gare du Nord et d'aménagement de ses abords ainsi que de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Dans l'étude d'impact actualisée, la caractérisation des conditions actuelles de déplacement dans la gare repose toujours (partie 1, p.91), principalement sur une étude menée en 2014, des comptages menés en 2016, et une analyse capacitaire. La méthodologie est désormais présentée dans l'étude d'impact. Des données doivent être mises en cohérence (740 000 voyageurs p.93 de la partie 2, 730 000 p.14).

particulier, les difficultés liées à la hausse de la fréquentation du RER E demeurent ponctuellement sensibles, malgré les améliorations présentées : des études doivent être lancées pour mettre en œuvre la solution la plus adaptée (p.83).

La MRAe recommande de :

- **présenter les temps de parcours des usagers pour l'accès aux trains et aux métros avec le projet modifié ;**
- **présenter des éléments plus clairs pour illustrer l'amélioration des déplacements en gare pour les voyageurs,**
- **préciser la programmation des études encore nécessaires pour optimiser les conditions de circulation en gare.**

4.1.2 Les autres déplacements, y compris à l'extérieur de la gare

L'ouverture de la gare sur le quartier est un des objectifs du projet. Le projet modifié ne prévoit pas d'évolutions majeures par rapport au projet initial, mais on peut signaler l'évolution de la programmation d'activités du projet (suppression de la salle événementielle), le doublement de la capacité de stationnement des vélos, l'ouverture de la gare routière, les mesures conservatoires permettant de créer une passerelle au nord. Des précisions sont apportées sur les équipements publics aux abords de la gare prévus dans le cadre des PUP.

L'étude du trafic **automobile** a été actualisée pour tenir compte de l'évolution du projet, Cette étude, contrairement aux autres composantes de l'étude d'impact actualisée, prend en compte le projet d'aménagement des abords de la gare du Nord (p.105) ce qui va dans le sens d'une évaluation du projet global. Selon les résultats de cette étude, le projet modifié induit un trafic supplémentaire de 50 à 80 véhicules par heure (contre 80 à 140 véhicules par heure de pointe pour le projet initial), compensée par la baisse générale du trafic automobile à Paris.

Certaines composantes du projet doivent être approfondis (p.123), tels que le réaménagement du stationnement. SNCF Gares & Connexions a pris l'engagement de mobiliser ses emprises, à savoir la cour des taxis et le parc de stationnement actuellement exploité par Effia, pour dédier le parvis existant aux piétons, modes doux et bus. Une étude de faisabilité a été engagée et ce projet doit encore être étudié, notamment compte tenu des études de la ville de Paris sur les abords.

Concernant la **gare routière**, le projet modifié ne modifie pas l'aménagement global de « l'écostation bus ». la principale modification consiste à détruire l'immeuble au 177 du Faubourg Saint-Denis, pour sécuriser les accès piétons et vélos, « *dans la cohérence d'amélioration des liaisons piétonnes portées par le projet de Bipôle Gare du Nord-Gare de l'Est* » (partie 2, p.48) et améliorer la visibilité de la gare. Une place sera ainsi aménagée. L'étude d'impact actualisée confirme par ailleurs (partie 3, p.60) que « le fonctionnement de la gare routière sera maintenu durant toute la durée des travaux ». Différents schémas d'exploitation des lignes de bus sont présentés.

La création de 1 000 places de stationnement supplémentaires pour les **vélos** est susceptible de favoriser ce mode de déplacement. Localisée à l'extrémité nord du projet, « *la deuxième station est organisée selon un principe de stationnement en double rack. Des casiers sont disposés le long du couloir d'accès au hall de Départs* ». Les accès du parking vélo situé au sud ne sont pas modifiés dans le nouveau projet.

L'étude précise (p.94) que « *les accès vélos prévus par le projet s'inscrivent en cohérence avec le projet d'aménagement des abords de la Ville de Paris* » et liste des aménagements et équipements prévus par la Ville (élargissement du parvis de la gare du Nord, réaménagement de la rue de Dunkerque, requalification de la rue de Maubeuge, adaptation de la rue du Faubourg Saint-Denis, etc ». Elle précise que « *la requalification de ces espaces publics prévus par la Ville de Paris inclut l'aménagement de 3 000 places de stationnement vélos* » et que « *le projet d'aménagements des espaces publics aux abords de la gare prévu dans le PUP va par ailleurs traiter et améliorer le réseau de vélos sur le domaine de la voirie publique* ». La cohérence des aménagements prévus par le projet global, dans la gare et ses abords pour les cyclistes doit donc, pour la MRAe, être établie dans la présente étude d'impact au regard des « 700 000 voyageurs quotidiens »..

Le sujet des **circulations piétonnes en dehors de la gare** est mieux traité dans l'étude d'impact actualisée (partie 3, p.62). L'analyse, qualitative, renvoie principalement aux équipements prévus dans le cadre des conventions de PUP signées avec la ville, en précisant que « *Le projet nécessite toutefois la réalisation d'études techniques dont la SA Gare du Nord 2024 n'a pas connaissance de leur état d'avancement* ». Elle conclut toutefois, sans disposer du résultat de ces études, que « *Le projet d'aménagement des espaces publics des abords de la Gare du Nord qui est porté par la Ville de Paris aura un impact positif sur la circulation piétonne* ».

Pour la MRAe, ces éléments confirment la nécessité de conforter l'analyse par une présentation plus détaillée des aménagements prévus aux abords de la gare (composante du projet pour la MRAe), et de leurs incidences sur l'accessibilité à la gare et les déplacements dans le quartier. La MRAe note également que l'étude d'impact ne présente aucune analyse des incidences potentielles de la réalisation de la liaison nord envisagée depuis le boulevard de la Chapelle (composante du projet pour la MRAe), tant pour le fonctionnement de la gare que pour les accès et les riverains.

Enfin l'étude présente la cohérence du projet avec le projet « Bipôle » d'amélioration des connexions entre la gare du Nord avec la gare de l'Est, l'analyse restant toutefois assez générale et sans précision chiffrée.

La MRAe recommande, dans le cadre de l'intégration de ces travaux, composantes du projet, à la présente étude d'impact actualisée, et en exploitant les informations actuellement disponibles, de :

- **présenter de manière plus détaillée les aménagements prévus aux abords de la gare, et leurs incidences sur l'accessibilité à la gare et sur les déplacements dans le quartier,**
- **présenter une première analyse des incidences potentielles de la réalisation de la passerelle, sur les conditions de déplacement dans la gare et dans le quartier.**

4.2 La protection du cadre de vie

Le projet impacte le cadre de vie des populations du quartier, en ce qu'il développe de nouveaux immeubles et de nouveaux usages à proximité d'habitations, dans un secteur parmi les plus denses et fréquentés d'Europe.. La modification du projet entraîne des modifications principalement sur ses impacts en matière d'effet d'îlot de chaleur et d'ensoleillement.

4.2.1 Les pollutions sonores

Suite à l'avis de la MRAe de 2019, une étude acoustique complémentaire sur les impacts du projet a été réalisée pour tenir compte de l'ensemble des activités prévues dans le projet. L'étude d'impact acoustique, annexée à l'étude d'impact, a été actualisée en avril 2021.

L'étude d'impact actualisée précise désormais (partie 3. p.145) que les principaux impacts sonores du projet de restructuration de la gare, tels que désormais évalués et présentés (p.149-150) , sont dus :

- à la modification de la gare routière par rapport à l'état actuel : l'impact acoustique de cette seule modification est compris entre -0,6 et 4 dB(A). Il est supérieur à 2 dB(A) (« modification significative ») pour un seul bâtiment face aux voies (R1, rue du Faubourg Saint-Denis selon le plan figurant dans l'étude annexée, partie 5, p.639) « *mais la contribution sonore de la gare routière reste inférieure aux objectifs réglementaires¹³. Il n'y a donc pas d'obligation réglementaire de protection acoustique.* » La lecture de l'étude acoustique ne permet toutefois pas d'identifier les conséquences sur le bruit des modifications apportées au projet (démolition de l'immeuble au 177 du faubourg Saint-Denis notamment). L'étude d'impact actualisée, comme en 2019, précise que « *l'ensemble des bus devraient être électriques et donc être moins bruyants* » et, en réponse à l'avis de la MRAe, expose brièvement les modalités de mise en œuvre de cette électrification.

- aux effets induits du projet sur les circulations routières : « *L'impact acoustique des évolutions de trafics est compris entre -2 et 2,4 dB(A). Les bâtiments pour lesquels l'impact est supérieur à 2 dB(A) sont ceux situés en bordure de la rue de Dunkerque. En effet le trafic prévisionnel de cette rue est de 7 880 véhicules par jour à l'horizon 2025 sans le projet et 15 030 véhicules par jour à l'horizon 2027 avec le projet. L'augmentation du trafic dans ce secteur ne sera pas de nature à créer des Points Noirs du Bruit¹⁴. Il n'y a pas d'obligation réglementaire de protection acoustique.* » Pour la MRAe, la situation des immeubles (R 20 notamment) qui seraient exposés en 2027 à un niveau ambiant supérieur au seuil définissant les points noirs méritent une attention particulière, même si l'évolution prévue (inférieure à 2dB(A) ne constitue pas une modification significative au sens de la réglementation. D'autre part la raison du quasi doublement prévu du trafic rue de Dunkerque mérite d'être expliquée.

13 Au titre de la modification de la voirie routière

14 Un point noir bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (L_{Aeq} (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L_{Aeq} (22h-6h)) et dont la date d'autorisation de construire répond à des critères d'antériorité par rapport à la décision légale de projet de l'infrastructure

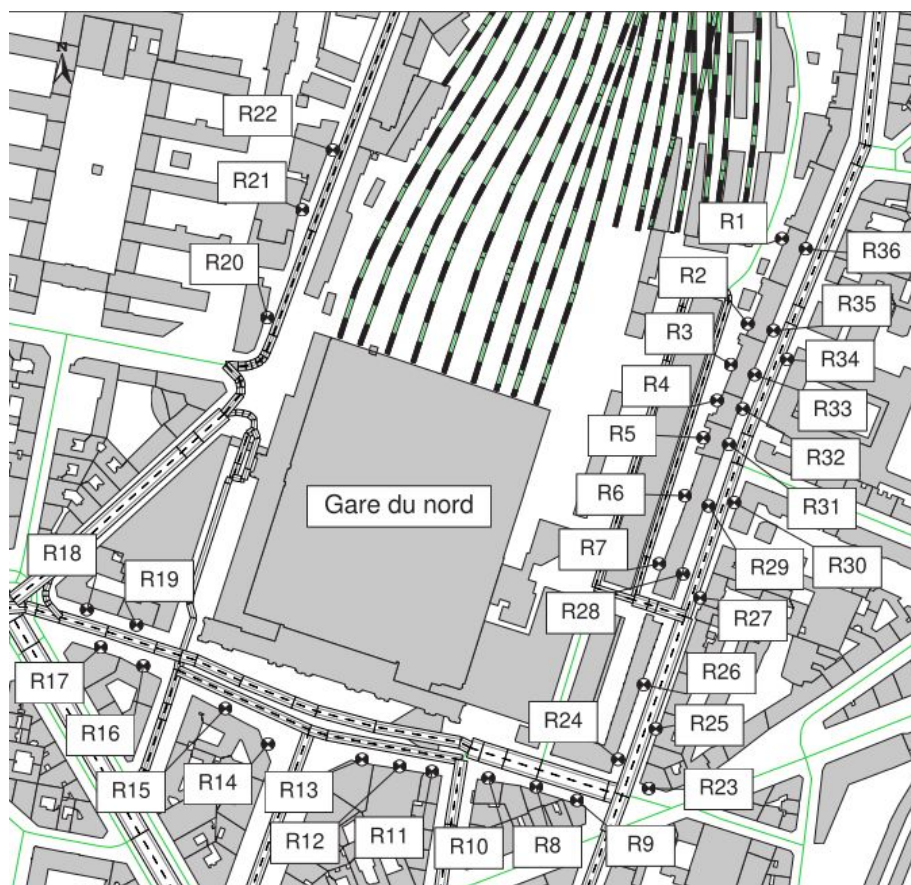


Illustration 4: identification des bâtiments dans l'étude acoustique

- aux équipements de climatisation : « L'émergence sera comprise entre 0 et 0,2 dB(A) le jour pour un objectif réglementaire de ne pas dépasser 5 dB(A) et entre 0 et 1,1 dB(A) la nuit pour un objectif réglementaire de ne pas dépasser 3 dB(A). Il n'y a donc pas d'obligation réglementaire de protection acoustique. » L'étude d'impact précise toutefois que les déplacements d'installations existantes de type aérorefrigérants, dans une zone située à proximité de logements, pour maintenir la production « froid » des locaux existants pendant les travaux aura un impact : « sans protection, les émergences limites réglementaires¹⁵ (...) seront dépassées pour les deux phases étudiées. (...) les niveaux sonores générés en façade sont jugés importants et varient de 58 à 62 dBA. A ces niveaux, outre les dépassements des exigences réglementaires, il existe un risque de gêne pour le voisinage ». (partie 3, p 145)

L'étude d'impact indique que la suppression de 7 500 m² de surface de plancher aura un effet positif sur l'acoustique en raison de la diminution du trafic routier généré par les activités de loisirs et commerces initialement prévues et de la diminution du nombre d'équipements techniques de climatisation. (partie 2, p 56)

Au final, l'évolution des niveaux sonores entre 2018 et 2027 sera comprise entre - 7,8 et + 2,5 dB(A) de jour comme de nuit. Les bâtiments pour lesquels la diminution des niveaux sonores est la plus importante sont situés à proximité de la gare routière. Les bâtiments pour lesquels l'augmentation des niveaux sonores est la plus importante sont situés rue de Dunkerque et rue de Maubeuge. Les mesures proposées (p.153) consistent à maintenir des capteurs sonores en phase exploitation (sans durée précisée) à proximité des logements de la rue du Faubourg St Denis. De plus, « si des dépassements des niveaux sonores réglementaires étaient recensés par le maître d'ouvrage lors de l'exploitation du projet il envisagera des mesures de réduction, voire de compensation, complémentaires adaptées au dépassement pour limiter/compenser l'impact du projet sur la qualité de vie des riverains. » Pour la MRAe, il convient de prévoir, et pas seulement d'envisager, de telles mesures et de préciser quelle seraient ces mesures, notamment de compensation d'un impact sonore.

Par ailleurs, la situation particulière des immeubles voisins de l'immeuble démolit au 117 du Faubourg St Denis, donc a priori plus exposés à l'avenir aux pollutions liées à la gare routière, mérite d'être rendue plus lisible dans l'étude d'impact.

15 Au titre des bruits de voisinage

La MRAe recommande de :

- confirmer la mise en place des mesures proposées de suivi des niveaux sonores dans le cadre de l'exploitation du projet ;
- préciser la nature des mesures « envisagées de réduction, voire de compensation », en cas de dépassement constaté des seuils de bruit réglementaires.

4.2.2 Les espaces verts et les îlots de chaleur urbain

En réponse à une recommandation de la MRAe, le maître d'ouvrage a mené des études pour évaluer les incidences du projet sur l'effet d'îlot de chaleur urbain¹⁶. L'étude, intégrée dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, a été actualisée dans le cadre du PCM. La situation actuelle est caractérisée (partie 1. p.21) et le potentiel de rafraîchissement des espaces paysagers du projet modifié est évalué.

L'étude d'impact actualisée souligne qu'en situation actuelle, « le phénomène d'îlot de chaleur du quartier est (...) accentué par les dégagements calorifiques de la gare. Le bâtiment n'est toutefois pas responsable à lui seul des montées de chaleurs » ; le contexte urbain dense du site aggrave ce phénomène. Dans des conditions « sévères », « une masse d'air chaud plus importante provenant de la Gare du Nord est soufflée en direction du quartier de la place de la Chapelle (...), et induit un phénomène d'îlot de chaleur très important dans certaines rues. »

Le projet, des toitures végétalisées comportant un parc accessible au public, la forme du bâti (qui modifie les flux thermiques), un choix de matériaux adapté, « permet la création de « bulles » de rafraîchissement, à l'intérieur desquelles la température est abaissée de manière significative ». Les températures demeurent élevées mais la baisse de température est uniformément répartie sur quasiment toute la partie aménagée. Cet effet est accentué par le projet modifié (partie 3, p.21) qui augmente la surface d'espaces végétalisés de plus de 1 000 m² (partie 2. p. 55). La surface végétalisée atteint ainsi environ 10 000 m². En particulier « le parc paysager accessible de plain-pied au public au N04 a été augmenté. Les parties accessibles sont illustrées (partie 3, p.133). Ces espaces ont été portés de 6 050 m² au permis de construire à 7 720 m² dans le projet modifié ». Le projet prévoit la plantation de 375 arbres (partie 3 p.35). L'étude d'impact précise que ce parc sera accessible au public (avec un accès plus lisible depuis le N01). Alors que la MRAe relevait sans son avis la limitation de la végétation par l'épaisseur de terre seules 8 % des surfaces bénéficiant d'une épaisseur supérieure à 40 cm, l'étude d'impact observe (partie 3, p.39) que « Les végétaux sont adaptés aux conditions et aux épaisseurs de terre végétale disponibles »

L'effet positif du projet modifié sur l'îlot de chaleur bénéficie principalement à sa partie nord. L'effet semble moins net au sud. La MRAe note par ailleurs que l'étude annexée rappelle que cet effet dépend également des actions menées en dehors du site, par la Ville.

Enfin, en réponse à une remarque faite lors de l'enquête publique, des précisions sont apportées sur le confort thermique des usagers sous la verrière du hall des départs (partie 3, p19). Selon une étude actualisée en avril 2021, « le confort thermique est plus favorable dans le cas du projet modifié. L'ensemble des modifications apportées sur les parois opaques et sur les différents vitrages de l'enveloppe permettent d'améliorer la SET [température effective standard] dans le hall des départs ». Le tableau présenté reste toutefois peu lisible.

La MRAe recommande de présenter plus clairement les températures ressenties sous la verrière du hall des départs.

4.2.3 L'ensoleillement

Dans son avis de 2019, la MRAe notait que les pertes d'ensoleillement des logements voisins de la gare étaient potentiellement importantes avant le projet (comprises entre une et deux heures par jour pour la quasi-totalité des étages aux équinoxes de printemps et d'automne) et que l'étude d'impact ne permettait pas de quantifier l'amélioration induite par le projet qui était annoncée dans l'étude d'impact.

Une étude ensoleillement a été réalisée en 2019 et mise à jour en 2021 pour le projet modifié. Elle n'est pas annexée à l'étude d'impact. Ses résultats sont présentés (partie 3, p. 178). Les schémas illustrant les impacts sont moins lisibles que ceux présentant l'état initial (en partie 1, p.173). Selon l'étude d'impact actualisée, la construction de la nouvelle gare aura un impact essentiellement sur les bâtiments voisins :

¹⁶ Un îlot de chaleur urbain est un secteur urbanisé où les températures sont plus élevées que dans les secteurs environnants. Les îlots de chaleur sont des microclimats artificiels qui peuvent renforcer les effets sanitaires surtout en période de canicule.

- les bâtiments 3 et 4 situés à l'est de la gare (rue du Faubourg Saint-Denis) perdent 30 minutes à 1h d'ensoleillement par jour sur leurs façades ouest en fonction de la saison (allant jusqu'à 1h au mois de juin),
- la construction des deux bâtiments à usage de bureaux à l'ouest de la gare (110bis et 112 rue Maubeuge) n'aura pas d'impact,
- la nouvelle volumétrie apporte une amélioration de la qualité de l'ensoleillement des logements de la rue du Faubourg Saint-Denis par rapport au projet initial : d'une heure par rapport au projet initial au solstice d'été (bâtiments 3 et 4) ; de 30 minutes par rapport au projet initial au solstice d'hiver (bâtiments 3) ; de 30 minutes par rapport au projet initial à l'équinoxe de printemps (bâtiments 3).



Illustration 5: identification des bâtiments dans l'étude de l'ensoleillement

Pour la MRAe, la perte de lumière reste importante pour ces logements rue du Faubourg Saint-Denis, en particulier en partie basse d'immeuble, l'impact ne se limitant pas à la perte d'exposition directe au soleil.

4.3 Le paysage et le patrimoine

Le projet a pour effet une augmentation importante des volumes de la gare du Nord (et sa surface de plancher est presque doublée), dans un secteur où la densité bâtie est déjà particulièrement importante. Par ailleurs, la gare du Nord est protégée en tant que monument historique : elle constitue l'une des œuvres majeures de l'architecte Hittorff, livrée en 1866 et étendue en 1900.

Le projet modifié vise à réduire les incidences de la restructuration de la gare par rapport au projet initial. En particulier, la « dédensification du projet » permet une évolution notable de la volumétrie, notamment sur les niveaux les plus hauts : un retrait de 90 m a été effectué sur le niveau N04, le niveau N05 devient très partiel et existe uniquement sur la partie sud du Terminal des Départs. L'étude d'impact a été actualisée sur les incidences du projet modifié sur ces enjeux.

Au sud, le nouveau Terminal des Départs est implanté en retrait de l'alignement constitué par la façade en pierre de la gare historique, « pour mettre en valeur la façade la gare historique et pour offrir plus d'espace au parvis de la gare »

De nombreux visuels ont été ajoutés, pour illustrer les perceptions par les riverains, mais ils comparent généralement la situation actuelle avec le projet modifié, sans présenter l'impact du projet modifié par rapport au projet présenté en 2019. Un complément est donc nécessaire pour assurer cette présentation.

Les vues d'insertion donnent encore généralement un aspect translucide aux façades, notamment la façade principale du nouveau bâtiment. Globalement, des points de vue supplémentaires montrant d'autres perceptions plus proches du projet, à hauteur d'homme depuis la rue et à l'intérieur de la future gare, demeurent pour la MRAe nécessaires, notamment pour les parties modifiées.

Figure 141 : Coupe schématique de la volumétrie du projet modifiée

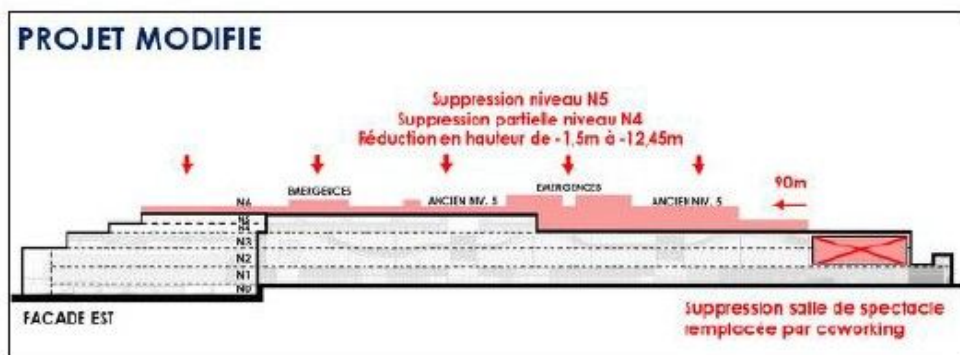


Figure 142 : Vue aérienne Nord avant et après modification. DPC (gauche) et PCM (droite)



Illustration 6: Evolution de la volumétrie du projet (source : étude d'impact, partie 3 p.185)

Il en est de même en ce qui concerne les nouvelles passerelles.

Le projet a modifié la passerelle n°3 : les parois latérales sont rehaussées, et trois escaliers mécaniques et cinq escaliers fixes sont ajoutés pour accéder aux quais. Quelques visuels sont présentés. L'étude d'impact met principalement en avant que cette passerelle est à l'extérieur de la halle, et que sa hauteur « a été étudiée pour être la plus réduite possible, assurant ainsi une vision complète du tympan nord de la gare historique vu depuis le Pont de la Chapelle » (partie 3, p. 190).



Illustration 7: Vue du projet (source : étude d'impact, partie 2 p.76)

L'étude d'impact actualisée justifie l'impact modéré des passerelles, et le travail mené avec les architectes des bâtiments de France (ABF) et la direction régionale des affaires culturelles (DRAC), qui ont (p.134) « *donné leur avis favorable, sans réserve (...) sur le dossier du permis de construire déposé le 21 mai 2019* ». Elle précise les points principaux sur lesquels ont porté les recommandations de l'ABF, l'aspect de la façade, la volumétrie, le volume transformé à l'intérieur du monument historique) et illustre les réponses apportées. Elle précise toutefois (partie 3, p.133) que « *Les prescriptions feront l'objet d'échanges avec l'Architecte des Bâtiments de France et la DRAC au cours du projet* ». Il est donc nécessaire de clarifier les points restant en discussion.

La MRAe recommande de compléter la visualisation du projet par des vues à hauteur d'homme prises depuis l'extérieur et à l'intérieur de la future gare.

4.4 Le chantier

L'ampleur des travaux prévus au sein de la gare en même temps qu'à ses abords, sur une durée contrainte, va générer des nuisances importantes pour les usagers quotidiens et les riverains : restrictions de circulation, pollutions, etc. L'étude d'impact présente des mesures précises visant à réduire ces impacts (partie 3). Les modalités de coordination des chantiers et d'information du public sont développées. Afin que l'objectif d'un « chantier à faibles nuisances » soit respecté, le caractère contraignant de ce dispositif nécessite d'être confirmé.

Le phasage prévisionnel des travaux a été ajusté. Les travaux ont débuté en août 2020 et la livraison du projet est attendue pour fin 2025 (partie 2, pages 179). L'étude d'impact actualisée précise (partie 3, p.60) que le maître d'ouvrage « *s'engage à ce que les travaux dédiés aux espaces voyageurs soient priorités par rapport aux espaces consacrés aux nouvelles activités* ». Ainsi « *le phasage pourra être repris avec comme objectif principal l'achèvement des zones d'accueil du public (hall des départs), éventuellement au détriment des niveaux supérieurs qui seraient achevés, si nécessaire, après les JOP* ». Il est également précisé (p.59) que « *Il n'y aura aucune neutralisation de quais sur le plateau de voie « transilien », les travaux n'auront donc pas d'impact sur leurs circulations* ».

La réutilisation de la halle du Transilien sur un site SNCF francilien est confirmée. Elle sera intégrée sur un autre site SNCF francilien. (partie 3, p.14).

Les effets cumulés avec d'autres projets sont plus détaillés avec la prise en compte du projet urbain Hébert. L'aménagement des espaces publics des abords de la gare du Nord dans le cadre du projet urbain partenarial sont pris en compte au titre des effets cumulés de projets différents, alors que pour la MRAe ces travaux sont constitutifs du projet. L'analyse des effets cumulés des différents chantiers reste succincte à ce stade et mérite d'être approfondie, en définissant notamment des modalités de suivi de leurs calendriers respectifs pour adopter au besoin des mesures correctives. Concernant le bruit, il est ainsi précisé qu'« *Une coordination des chantiers pourra être nécessaire afin d'appréhender les cumuls d'effets permettant par exemple, une programmation différée ou au contraire une limitation dans le temps de certaines tâches bruyantes.* » (partie 3, p 269)

L'étude d'impact actualisée indique que la SemPariSeine, société d'économie mixte de la Ville de Paris, « *s'est vue confier une mission de coordination générale des projets du secteur de la Gare du Nord par la SA Gare du Nord 2024 en accord avec l'APHP* » portant notamment sur le nouvel hôpital Lariboisière (partie 3, p 270).

Enfin, les impacts de la démolition du 177 rue du Faubourg Saint-Denis nécessaire pour l'élargissement de l'accès à la gare routière sont succinctement évalués. Il est précisé que tous les occupants de l'immeuble « *ont trouvé une solution de relogement qui leur convenait* » (partie 3, p.51).

5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public sur le projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France 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 en séance le 15 juillet 2021 où étaient présents :
Noël JOUTEUR, Jean-Jacques LAFITTE, Ruth MARQUES, François NOISETTE ;
Philippe SCHMIT s'étant déporté.**