

Gare du Nord EP contribution 3 Gilles ROUX, 55, faubourg saint-Denis

Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale  
et Mémoire en réponse du promoteur.  
Dossier B du Projet.

La MRAe reconnaît 2 Composantes indépendantes du Projet :

- Le Projet prévoit d'organiser différemment la circulation des usagers par la création d'un nouveau terminal des départs ;
- et de développer 5 niveaux d'activités commerciales, de bureaux et de loisirs.

La surface totale de planchers de la gare est portée de 75.000 m<sup>2</sup> à 136.600 m<sup>2</sup>. (soit plus de 6 hectares supplémentaires). La presque totalité concerne la seconde composante.

La MRAe recommande de caractériser **plus précisément les conditions actuelles de déplacements** dans la gare et autour, et de justifier les estimations de fréquentation future ;  
pour **démontrer** l'amélioration effective des conditions de déplacements dans la gare et autour.

Si l'étude complémentaire sur les conditions actuelles de déplacements des voyageurs et usagers de la partie ferroviaire apparaît assez correctement conduite (voir 10.2.4.), force est de constater que le traitement des flux et déplacements liés à la composante commerces et loisirs est très insuffisante. En fait, cette partie est totalement absente du dossier soumis à l'EP, comme du « Mémoire en Réponse ». Les étages supplémentaires « n'existent pas » ; Comme si le projet « de commerces et loisirs » n'existait pas et ne prévoyait aucun client ? C'est plutôt curieux.

L'évolution des usages de la gare, avec la construction des nouvelles surfaces commerciales, n'est pas évaluée de façon précise ; Le Mémoire en réponse n'apporte rien de plus au dossier ; L'impact de ce volet commercial sur les conditions de déplacements dans la gare et ses abords reste inconnu.

Une lacune importante est relevée : l'ouverture de la Gare et du pôle d'activités vers le nord, demandée par beaucoup d'intervenants lors de la concertation. Des schémas font apparaître une liaison vers le nord-est, Faubourg Saint Denis, mais aucune ouverture vers l'Hôpital Lariboisière, au nord-ouest, ne semble prévue.

De même, la demande récurrente (depuis le PLU de Paris) d'une traversée « piétons et modes doux » est-ouest, au nord de la gare, reste ignorée.

La MRAe demande de préciser les conditions de déplacements pour les handicapés ou personnes à mobilité réduite. La réponse est très succincte, des escaliers mécaniques sont prévus, mais leur pertinence pour répondre au problème n'est pas claire.

La MRAe demande de prendre en compte et d'inclure le projet d'aménagements des espaces publics autour de la gare. La réponse est sommaire, mais nous pouvons considérer qu'elle y est.

La MRAe recommande de garantir l'accessibilité des terrasses plantées ouvertes aux habitants du quartier ; ... et **d'évaluer l'incidence du nouveau bâtiment sur l'effet d'îlot de chaleur urbain ...** Sur ce dernier point, c'est très étonnant, la MRAe qui est sensée s'occuper également du Climat et des émissions de GES n'a pas demandé de précisions sur ces aspects. On ne trouve rien dans le dossier ni dans le Mémoire en réponse sur l'impact climatique – plus large que « l'effet de chaleur urbain »- de la composante commerciale et de loisirs de la nouvelle gare.

Des réponses sommaires sont apportées pour les besoins énergétiques, mais le dossier ne nous dit rien sur la question fondamentale des émissions de CO<sub>2</sub> et de GES induites par la construction et le fonctionnement du volet commercial et de loisirs.

Quelle est la prise en compte du Plan Climat de Paris dans cette nouvelle construction ?

La seule réponse que l'on trouve dans le Mémoire est une référence à la RT 2012, qui est déjà largement dépassée pour un gros bâtiment qui doit ouvrir en 2024. Le promoteur aurait pu être bien plus ambitieux.

En conclusion, l'impact des 5 niveaux d'activités commerciales et de loisir sur les déplacements et la fréquentation de la gare du Nord, doit encore être étudié de manière plus sérieuse et précise. L'impact sur le Climat et les émissions de GES, très important pour le bilan global du Xème arrondissement est totalement ignoré et doit être traité.

Concernant la Justification du projet retenu (p. 157 ...), c'est assez clair pour la composante ferroviaire et voyageurs ; en revanche, le Dossier ne présente AUCUNE justification des nouvelles surfaces commerciales.

En détail, lecture du Mémoire en Réponse :

**Concernant la qualité de l'air**, p75 et suivantes : Le Mémoire cite « l'analyse des émissions de GES », et les « choix énergétiques », mais seule la pollution routière est étudiée. Les émissions de GES et de chaleur du pôle de commerces et loisirs ne sont pas étudiées. En comparaison, les questions de bruit et de pollution sonore ont fait l'objet d'une étude qui semble poussée.

La « **Stratégie Bioclimatique** », pages 96 et suivantes : Le Mémoire énonce p109 la « Stratégie Bioclimatique » dans la conception du bâtiment, mais cela se traduit par un discours plutôt vague et confus, sans aucun chiffrage précis. Seul le jardin sur le toit est assez bien décrit : « les espaces verts, par leur qualité et leur quantité, compenseront bien l'effet îlot de chaleur du bâtiment » ; Le Mémoire insiste sur « une baisse de 2°c des température », mais aucune démonstration n'en est donnée, et on peut douter qu'un jardin aussi petit soit suffisant.

Une « zone de 2030 m2 avec des panneaux photovoltaïques (1216 m2) est annoncée (chiffres différents plus loin en annexe 10.2.6. : 3200 m2 de panneaux), mais sans chiffrage de la production de ces panneaux, ni du pourcentage de couverture des besoins énergétiques des nouvelles surfaces commerciales et de loisirs.

De manière générale, aucun chiffrage de la consommation énergétique du bâtiment n'est présenté.

Sur **l'énergie**, le dossier énonce des principes vertueux, mais sans aucun chiffrage.

« L'énergie consommée par le bâtiment proviendra des réseaux urbains et des panneaux photovoltaïques en toiture ». Plus loin, on lit « ... du réseau de chaleur CPCU pour la production de chaud ». et « la majorité des besoins de froid sera couverte par le réseau Climespace »... « Limiter l'effet de serre, les émissions de CO2 seront compensées par la plantation d'arbres en IdF ». Cela reste au niveau des intentions vagues.

Sur ces composantes, le Dossier reste très insuffisant .