

LE PROJET d'EXTENSION DE LA GARE DU NORD DOIT TENIR COMPTE EN PRIORITE DE SES USAGERS QUOTIDIENS FRANCILIENS ET DES RESIDENTS DES QUARTIERS PROCHES ; IL NE DOIT PAS DESTABILISER LE COMMERCE LOCAL EXISTANT.

1)Concernant l'extension des surfaces commerciales :

Le projet prévoit une extension trop importante des surfaces commerciales, qui passeraient de 10 000 mètres carrés à 42 000 mètres carrés. C'est disproportionné pour le quartier et l'arrondissement, cela va déstabiliser l'équilibre commercial existant.

Ouvrir une grande FNAC alors qu'il y a un réseau de librairies de quartier et une FNAC modeste à Gare de l'Est serait néfaste aux commerçants et aux résidents.

L'implantation des commerces et activités cible les catégories de citoyens aisés et ne profitera pas au grand nombre de voyageurs franciliens fréquentant la gare.

Le modèle économique des centres commerciaux ne convainc plus, il est dépassé : Le Millénaire et Aéroville le prouvent. Par contre à Carrefour Pleyel l'implantation aurait plus de sens.

2)Concernant l'intermodalité et la gestion des circulations

Le projet est flou sur la gestion des circulations autour de la gare :

où les taxis / VTC déposeront-ils leurs clients ? Ils engorgeront encore plus la rue du faubourg St Denis et la rue La Fayette en essayant de déposer les clients au plus près du hall des départs.

La Ville demande à la SNCF d'aménager dans la Gare, en sous-sol, des zones pour les taxis / VTC afin de pouvoir piétonner le parvis de la Gare.

La situation aujourd'hui devant la gare n'est pas possible : ce point doit figurer dans le permis de construire.

Il est nécessaire de créer une Vélo Station dimensionnée à la hauteur du Plan Vélo parisien, et de la hausse continue de la pratique du vélo. Le projet actuel ne prévoit que 1200 places (2000 à terme), ce qui semble très insuffisant ; d'autres capitales ou métropoles en offrent des milliers.

Il est nécessaire de **créer de nouveaux accès à la Gare par le Nord** depuis le boulevard de La Chapelle.

3)Travaux et logistique

il n'est pas imaginable de faire des travaux de nuit (bruit, poussière) pendant des années ; les résidents n'ont pas à être pénalisés dans leur vie quotidienne.

Il faut assurer les livraisons par le rail, les rues adjacentes étant complètement saturées.

A l'heure où le quartier connaît des affaissements de chaussée, vu la densité de la circulation de transit, vu les réseaux souterrains des divers opérateurs, **il est impensable d'ajouter une circulation de camions chargés de matériaux ou de gravats en plus.**

4)Réemploi et recyclage des matériaux :

Jeter les matériaux de la gare actuelle (la verrière entre autres), sans les réemployer est un non-sens. Vu les normes et prises de conscience vers une transition écologique, un bâtiment de cette taille doit être auto-suffisant en énergie, ne pas être climatisé.

5)Circulation des voyageurs dans la Gare :

La Gare n'est pas un aéroport : la séparation des flux entrée et sortie ne se justifie pas.

La construction de passerelles se traduira par l'allongement des trajets, l'engorgement, une occupation de l'espace visuel déplorable et des nuisances lorsque les escaliers mécaniques seront en panne !!