

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 1 Date de dépôt : 17/08/2021 Heure de dépôt : 10:03 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Il ne faut pas privatiser une gare qui ne doit pas devenir un centre commercial pour le profit de la famille Mulliez (celle qui ne paie pas ses impôts) mais être un lieu où le transit est facilité pour les voyageurs.

De plus, ce projet va tuer les commerçants en ville.

Et des coûts de construction qui explosent !

AVIS DEFAVORABLE

Numéro : 2 Date de dépôt : 17/08/2021 Heure de dépôt : 13:54 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Projet qui devrait améliorer le quartier encore faut-il que la municipalité fasse un effort. En effet l'intérieur de la gare est propre et sécurisé mais dès qu'on franchit la sortie c'est tristement sale et extrêmement inquiétant. Pourquoi la ville ne fait-elle rien ? Il faut penser les abords de concert avec ces travaux et ne pas en faire une gare forteresse d'où l'on n'ose à peine sortir (trafics de cigarettes, comportements misogynes, saleté, odeur de pisse) Quelle honte !

Numéro : 3 Date de dépôt : 18/08/2021 Heure de dépôt : 08:18 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Dans cette période où la pollution, la bétonisation des sols sont des problèmes de société - la France a été condamnée pour non respect des engagements climatiques de l'accord de Paris- un tel projet paraît inapproprié .
S'il est nécessaire de revoir l'aménagement de cette gare, est-il vraiment nécessaire de déployer autant de commerces au détriment des commerces de proximité?
L'implication financière de la famille Mulliez explique l'aspect commercial du projet au détriment des objectifs environnementaux et climatiques

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 4 Date de dépôt : 18/08/2021 Heure de dépôt : 08:47 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,

Quelle tristesse de voir encore des bureaux ou un nombre incalculable de commerces se construire au coeur de Paris.
Une rénovation de gare doit avant être faite pour faciliter les déplacements des voyageurs et proposer des espaces d'attentes conviviaux . Une gare n'a pas pour vocation à devenir une galerie commerciale comme le sont les centres commerciaux.
En conséquence svp plutôt que de construire des bureaux ou commerces créez des espaces de jardins ou parcs pour que nous puissions enfin respirer dans cette ville à très forte densité

Cordialement

Numéro : 5 Date de dépôt : 18/08/2021 Heure de dépôt : 09:38 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : HANDIROOM.pdf

Observation : Bonjour,

Il ne fait aucun doute que l'accessibilité aujourd'hui a fait de grands progrès, et que l'acheminement sera acquis dans la nouvelle Gare du Nord. Néanmoins, j'aimerais attirer votre attention sur un point en particulier.

La gare étant un lieu de transit, l'usager d'une gare est susceptible, dans une grande proportion, de voyager sur une durée supérieure à deux heures. Or, handicapé ou non, les besoins naturels sont les mêmes, et au-delà d'une durée moyenne de 2 heures, nous avons tous besoin de passer aux toilettes.

Certes, la Gare du Nord sera équipée de toilettes PMR, mais ces toilettes, même si elles répondent aux besoins d'une grande partie des personnes en situation de handicap, ne sont malheureusement pas adaptées à toutes.

Pour les polyhandicapés, les personnes avec des déficiences d'apprentissage, les personnes cérébrolésées, ou tous ceux qui portent des protections d'incontinence ou requièrent de l'assistance humaine ou technique pour le passage aux toilettes, les installations actuelles manquent cruellement d'équipements et d'espace.

Il en résulte que ces personnes (au nombre estimé de 250 000 pour la France, sans compter leur famille, leurs amis et leurs aidants), sont contraintes, soit de rester à la maison, soit de porter des protections d'incontinence que leur condition n'exige pas, soit de se faire changer sur le sol des toilettes publiques (cf. image jointe), avec tout ce que ça implique de difficultés et dangers au moment du transfert, de risques sanitaires et de perte de leur dignité.

Ces personnes ont besoin notamment d'espace (minimum 12 m²), d'une table de change (table à langer pour adulte), et d'un système pour le transfert du fauteuil aux toilettes ou à la table de change (lève-personne).

Une solution existe. Elle a été développée en Angleterre pour les JOP de 2012 et installée dans les bâtiments olympiques. Elle s'est développée à grande échelle dans les 10 dernières années pour être aujourd'hui présente sur tout le territoire britannique (y compris les gares) à un nombre toujours croissant qui dépasse maintenant les 1500, et est aujourd'hui inscrite dans la loi : la salle de change ou Handiroom®.

Cette salle peut aussi faire office de vestiaire et douche, pour les installations sportives, option intéressante notamment pour le projet de la Gare du Nord qui inclut des installations sportives.

Au sujet de la nécessité de ces salles, il faut bien sûr prendre en compte l'aspect moral - peut-on, aujourd'hui, en France, encore accepter d'exclure des personnes

handicapées des activités ouvertes à tous et forcer des personnes à rester recluses à la maison ou à se changer dans des conditions indignes, simplement par manque d'équipement, alors que des solutions existent ? - mais il y a aussi un pan économique non négligeable qui justifie l'investissement. En effet, 250 000 personnes plus leurs familles, leurs aidants, et leurs amis, sans compter les visiteurs étrangers, et le flux de visiteurs potentiels en 2024 pour les JOP, cela représente un manque à gagner considérable. Installer une salle de change garantit une augmentation de la fréquentation qui rentabilise rapidement l'investissement, mais aussi un gain remarquable en notoriété et en image positive, dont les retombées ne s'arrêtent pas à la SNCF dans le cas d'une grande gare internationale comme la Gare du Nord, mais déteignent aussi sur l'image de la ville de Paris et de la France. Handiroom® s'inscrit dans la droite ligne de la politique d'accessibilité, et joue un rôle important dans l'inclusion sociale de tous au sein d'une même société.

Nous sommes les partenaires privilégiés des créateurs de cette solution en Angleterre et bénéficions, en plus de notre expérience de 30 ans dans l'installation de matériel médical, de leur expertise de 10 ans dans l'agencement et la création de salles de change, dans le neuf comme dans l'existant. Vous trouverez dans la brochure jointe une présentation rapide sur les salles de change Handiroom.

Il paraît à mon sens aujourd'hui indispensable d'envisager cette solution dans la Gare du Nord, au vu des ambitions sociale, inclusive, et d'innovation de cette nouvelle gare, et je serais heureuse de vous rencontrer pour évoquer plus en profondeur le sujet. Avez-vous des disponibilités au mois de septembre ?

Vous remerciant d'avoir pris le temps de me lire, et dans l'attente de vous rencontrer,

Sincères salutations,

Zoé Evrard
EGM/Handiroom
03 83 22 20 80
06 32 36 61 76
www.handiroom.fr
www.evrardmedicale.fr

Handiroom est disponible à l'Ugap
Handiroom a été finaliste du prix de l'innovation 2019 du Salon des Maires
Handiroom est labellisé "Tous concernés Tous mobilisés"

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 6 Date de dépôt : 18/08/2021 Heure de dépôt : 13:53 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : AVIS TRES FAVORABLE

Bonjour

Je suis un riverain de la gare du nord

Ce projet a le mérite de faire évoluer ce quartier dans le bon sens alors qu'il est clairement en train de sombrer du fait du laxisme des pouvoirs publics tant d'un point de vue sécuritaire, de la propreté ou de la diversité de ses commerces.

J'espère que vous réalisez bien que les activités commerciales les plus visibles à l'angle de la rue de dunkerque et de la rue lafayette sont : vente de téléphone mobile, sex shop, restauration rapide, prostitution, vente illicite de cigarettes et bars qui permettent à leurs clients d'uriner dans la rue à l'angle Alsace-Dunkerque et provoquent des nuisances insoutenables pour les riverains. Je suis pour de nouveaux commerces, ça ne peut pas être pire que ce qui existe aujourd'hui car la proposition actuelle est soit restauration indienne soit fast food.

Outre le fait que la Gare du Nord doit devenir une vitrine pour la France lors des JO 2024, ce projet est l'opportunité d'enfin faire bouger les choses dans un quartier trop longtemps laissé de côté et aujourd'hui encore plombé par le manque de végétalisation de ses rues, un engorgement permanent de sa circulation, des trottoirs squattés par des populations non "accueillantes". Ce quartier est en train de devenir invivable notamment pour des familles.

Je suis donc très pour ce projet

Numéro : 7 Date de dépôt : 18/08/2021 Heure de dépôt : 16:12 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Encore? Je pensais que le projet était bien lancé et que les travaux avaient enfin commencé! Les procédures c'est bien et c'est important, mais il ne faut pas que cela empêche sans raison les projets de se faire.
J'espère que l'issue de cette nouvelle consultation sera positive

Numéro : 8 Date de dépôt : 19/08/2021 Heure de dépôt : 13:13 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : OBSERVATION GENERALE :
Beau projet qui va permettre de requalifier la gare du nord qui en a tant besoin !

CONCERNANT LA PASSERELLE NORD :

Je déplore l'absence d'informations concernant la passerelle Nord devant relier la gare au pont saint ange et au boulevard de la chapelle: les résultats de l'étude de faisabilité devaient pourtant être communiqués d'ici fin juin 2021 (source : <https://www.paris.fr/pages/un-protocole-d-accord-pour-la-modernisation-de-la-gare-du-nord-15922>). Cette passerelle est essentielle pour fluidifier les flux, ouvrir la gare vers le nord et faciliter l'accès au parking vélo sécurisé de la gare situé au nord du nouveau hall.

QUESTION : Avez vous des informations à communiquer ?

QUESTION CONCERNANT LE PUP :

Je déplore l'absence d'informations et d'éléments concernant la requalification des abords de la gare par la mairie de paris dont les objectifs sont pourtant prévus depuis de longue date dans le cadre du PUP. J'attire donc l'attention afin d'éviter d'éventuels retards qui seraient liées à une absence d'anticipation de la part de la municipalité. A titre d'exemple :

- Les sites potentielles pour l'installation des 3 000 places de parkings vélos sécurisés ne sont pas identifiés et/ou mentionnés alors que pour rappel, des associations, comme Demain La Chapelle, proposent judicieusement une installation notamment sur la promenade urbaine, sur le pont saint ange, aux alentours de l'emprise de la future passerelle nord

- Les enjeux climatiques et la lutte contre les ilots de chaleur devraient également inciter la mairie de paris à préciser les aménagements des espaces publics aux alentours et notamment la rue du faubourg saint denis, qui du fait de la largeur actuelle de la voirie, pourrait bénéficier d'une végétalisation intensive et de la plantation d'un nouvel alignement d'arbres a minima tout en mettant en valeur la future place au 177 rue du Faubourg Saint-Denis.

- Enfin, la requalification de l'axe Porte de La Chapelle / Rue de la Chapelle / Rue Marx Dormoy réalisée en parallèle doit impérativement être pensée en cohérence avec les aménagement du PUP de la Gare du Nord afin de tirer profit des synergies et opportunités d'optimisation de gestion des flux (ex : continuité cyclable, piétonne, paysagère et architecturale entre la rue marx dormoy et la rue du faubourg saint denis)

QUESTION : Avez vous des informations à communiquer ?

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 9 **Date de dépôt :** 20/08/2021 **Heure de dépôt :** 09:33 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

AVIS TRÈS FAVORABLE à cette restructuration, encore que nous regrettons qu'elle s'avère de moindre ampleur, et d'un moindre intérêt au plan architectural, que le projet initialement présenté.

- Triste constat, que chacun peut malheureusement faire au quotidien : les espaces privés, à Paris, sont généralement mieux tenus que les espaces publics. Que ce projet s'appuie sur un opérateur privé et inclue d'importantes surfaces commerciales (avec ce que cela implique de moyens privés pour l'entretien et la surveillance ultérieurs des lieux) est donc de nature à rassurer tout le monde : peut-être, enfin, cette gare redeviendra-t-elle un espace fréquentable, voire agréable, alors qu'actuellement on y hausse le pas. D'ailleurs, les rénovations réussies des gares Saint-Lazare et de l'Est montrent que ces deux aspects (espaces commerciaux et agréabilité des lieux) vont de pair.

- Compte tenu de la fréquentation et de l'état de propreté des abords immédiats de la gare, on aurait aimé un projet aussi ambitieux que possible, suscitant autant que possible des usages nouveaux et du passage. Cela n'était, hélas, pas du goût des personnes auto-proclamées « collectifs » « citoyens », qui ne représentent qu'elles-mêmes mais s'arrogent le droit de parler au nom de tous (Retrouvons le Nord, ASA PNE, etc.) On ne peut que regretter la disparition, suite à leur « intervention », des équipements culturels initialement inclus et de certains espaces verts accessibles à tous (une partie seulement subsiste). Pour ces associations, l'essentiel était avant-tout le symbole : faire reculer Auchan et lui faire rendre quelques mètres carrés. Construire quelque chose d'ambitieux à Paris ? Mais vous n'y pensez pas !

La Gare du Nord, et en particulier ses abords, est progressivement devenue un lieu extrêmement sale, délabré et mal fréquenté. La réhabilitation intégrale de cet équipement est attendue avec impatience par les riverains, dont je fais partie (rue de la Chapelle). Utiliser cette gare est en effet devenu peu à peu un petit calvaire, en raison notamment du sentiment d'insécurité qui domine les lieux et de cheminements peu intuitifs. La Gare du Nord étant en outre la principale gare internationale de Paris, l'image renvoyée aux voyageurs en transit est désastreuse.

Les nombreux recours intentés par des « collectifs » aux positions dogmatiques (sur la conception qu'ils ont de l'écologie ou des activités commerciales) ont accru les retards. Je ne peux, à ce titre, que regretter le préjudice que nous devons subir en tant que riverains et usagers de la gare, de ce fait.

A nouveaux, ces collectifs ne représentent qu'eux-mêmes, et leurs positions n'ont que peu de rapport avec les aspirations des usagers franciliens. Le crédit qui leur est apporté par les autorités légales est assez regrettable. Je considère pour ma part qu'elles détournent le fonctionnement de la démocratie locale, afin de promouvoir l'idéologie qui est la leur — ce la masse des riverains du quartier et usagers de la gare n'a pas toujours le loisir de faire. Cette majorité aimerait en revanche pouvoir disposer d'un centre de transports publics agréable et sûr, et pourquoi pas, oui, faire ses courses au passage (quoiqu'en pensent les anticapitalistes du dimanche).

Je regrette également la position initiale de la mairie relative au projet (pourtant première responsable de la dégradation progressive de l'environnement de la gare). Mais au moins ses représentants sont-ils légitimes pour peser dans le débat, et leur influence a conduit à de vraies améliorations, comme l'augmentation du nombre de stationnements vélo.

Numéro : 10 **Date de dépôt :** 20/08/2021 **Heure de dépôt :** 10:30 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

Ce projet bien ficelé m'apparaît anachronique au regard des dernières études scientifiques publiées (OMS, GIEC...) :
Quid de la création de plus de 6000m² d'espaces de co-working face au risque de propagation des pandémies et au recours accru au télétravail ?
Quid de l'accroissement gigantesque des surfaces commerciales (25000m²) face au recours accru au e-commerce ?
Quid de la végétalisation hors sol avec mare alors que le dérèglement climatique va entraîner des phénomènes extrêmes dont des canicules nécessitant un arrosage en continu ?

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 11 **Date de dépôt :** 22/08/2021 **Heure de dépôt :** 08:38 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Qui sont ces gens qui s'arrogent le droit de parler au nom des habitants ? Une association vraiment représentative ou un entre soi sectaire ? Nous , habitants du quartier nous le voulons plus propre et plus accueillant et espérons que ce projet contribuera à cette amélioration attendue depuis trop longtemps. Nous ne mettons aucune banderole partisane aux fenêtres , nous respectons les façades et l'harmonie hausmanienne , mais nous sommes nombreux à voir que les commerces alentour ne souffriront pas de ce projet, aucune crainte de ce côté , le mono commerce est fort et c'est peut-être contre lui qu'il faut lutter d'abord. La rue du faubourg Saint Denis est saturée et impraticable, on pourrait envisager peut-être de déplacer certaines lignes , il aurait été sans doute bien d'imaginer une prolongation de la rampe bus de l'éco station vers le Nord jusqu'au pont pour désengorger la circulation. Par ailleurs s'il y avait un contrôle des ventes à la sauvette les trottoirs seraient déjà un peu plus praticables . Cordialement, habitants de la rue du faubourg Saint Denis et Perdonnet

Numéro : 12 **Date de dépôt :** 23/08/2021 **Heure de dépôt :** 13:51 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La gare Hittorf est une merveille, les touristes se font photographier devant , sensibles à cette architecture qui est le bâtiment historique essentiel du 10e .L'adjonction proposée ne fait pas le poids, elle manque un peu d'envergure et on aurait aimé davantage d'ambition créatrice . A force d'être revu à la baisse le projet risque d'être complètement anodin . Quel dommage que des gens refusent une participation du privé pour financer des travaux que l'état ne peut se permettre . Il est temps cette fois d'avancer car ceux qui ont dansé de joie quand on a annoncé les JO à Paris risquent d'être fort dépourvus quand ils recevront les critiques des spectateurs et participants accueillis sur un chantier à peine fini , dans une gare où on ne peut pas s'asseoir ni prendre un verre ce qui fait aussi parti du plaisir du voyage et de l'attente d'un train n'en déplaie aux râleurs qui laisseraient croire qu'ils ne consomment jamais.

Numéro : 13 **Date de dépôt :** 24/08/2021 **Heure de dépôt :** 09:01 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : En tant qu'habitante du quartier je ne souhaite pas que le projet de transformation de la gare du nord se conclue par la création d'un centre commercial géant et privé. la gare est un espace public qui doit répondre aux attentes légitime de tout citoyen soucieux de la préservation de l'environnement

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 14 **Date de dépôt :** 24/08/2021 **Heure de dépôt :** 13:05 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

Avis très favorable au projet de restructuration, riverain du quartier (rue Jacques Kablé dans le 18e) je rejoins les commentaires allant dans ce sens et qui ont déjà été formulés.

Je me permets d'insister sur les points suivants :

- La Gare du Nord est la porte d'entrée de Paris (et a fortiori de la France) pour de nombreux touristes internationaux. L'état de propreté, les commerces de la rue de Dunkerque et la fréquentation de la gare font peine à voir lorsque comparés à l'équivalent Londonien qu'est la gare St Pancras. En amont des JO de 2024, période au cours de laquelle la fréquentation internationale sera encore plus importante, cette rénovation est plus que bienvenue.
- J'insiste comme cela a déjà été fait sur la pertinence que la passerelle Nord entre la gare et le bd de la chapelle. La gare du Nord est aujourd'hui uniquement orientée vers le sud. Une ouverture vers les 18eme et 19eme arrondissements sont un levier permettant la réhabilitation de la Place de la Chapelle et plus largement de toute la zone située entre la Goutte d'Or et la Place Stalingrad.
- La place du vélo est d'importance qu'il ne faut pas négliger, notamment en rapport avec le point précédent de la passerelle Nord ;
- Concernant les commerces prévus, il est selon moi plus utile d'ouvrir des lieux de vie (bar, restaurants, voire même boîte de nuit ?) ou des commerces de bouche que des commerces de vêtements dont une part majoritaire et croissance des ventes se fait aujourd'hui par internet ;
- La Place de la Chapelle, la rue Marx Dormoy et la rue de la Chapelle font l'objet actuellement d'une consultation sur le site de la ville dans le cadre de leur restructuration. Le projet de rénovation de la Gare du Nord doit être fait en cohérence avec ce projet afin d'assurer une réelle continuité allant de la porte de la Chapelle à la rue de Dunkerque en passant par la rue du Faubourg Saint-Denis. Le potentiel apporté par la simultanéité de ces projets est énorme, il serait vraiment regrettable de ne pas en profiter !
- Ce projet sera-t-il fait en cohérence avec la liaison piétonne avec la gare de l'Est / Gare Magenta / Château Landon prévue dans le cadre du CDG Express ?
- La végétalisation (pérenne et esthétique) est un point clé, le quartier est bien trop minéral aujourd'hui !

Merci de m'avoir offert la possibilité d'affirmer mon soutien au projet, j'espère que vous saurez prendre en compte les commentaires ci-dessus et espère avoir à l'avenir des informations sur la progression des travaux.

Numéro : 15 **Date de dépôt :** 25/08/2021 **Heure de dépôt :** 20:00 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

Oui à une rénovation et un confort pour les voyageurs.

Mais je m'interroge sur la place faite à la culture consumériste alors que cette gare historique, patrimoine architectural d'exception, située dans un quartier populaire dépourvu d'espace d'expositions, pourrait accueillir un espace muséal.

Une préfiguration aux itinéraires patrimoniaux des destinations proposées : la Picardie avec Chantilly, Senlis, Compiègne, Beauvais...

Et plus loin Lens avec le Musée du Louvre.

Rien sur un centre d'interprétation des relations avec l'Angleterre (la construction du Tunnel par exemple) ou la tradition des chemin de fer du Nord..., etc. Ce ne sont pas les aspects culturels qui manqueraient...

Aux quartiers populaires, le trop plein de consommation; aux quartiers riches, culture et musées.

Ce projet est attristant de conformisme et l'affligeante reproduction d'un modèle de centres commerciaux dépassé.

Avis défavorable.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 16 **Date de dépôt :** 26/08/2021 **Heure de dépôt :** 08:29 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Oui à la rénovation de la Gare du Nord pour qu'elle soit plus accueillante, fonctionnelle et moderne (luminosité, toilettes, sièges, espaces d'attente, wi-fi)
Oui à la rénovation du quartier avec davantage d'espaces verts
Oui à une meilleure circulation autour de la Gare avec piste cyclable (les voies de circulation environnantes sont toujours en travaux ou coupées, stationnement anarchique)
Non à une galerie commerciale (il y a suffisamment de commerces dans tout le quartier, notamment rue Lafayette pour les habitants comme pour les touristes)

Numéro : 17 **Date de dépôt :** 27/08/2021 **Heure de dépôt :** 15:16 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La requalification de la gare ne peut être pensée indépendamment de celle de TOUS les quartiers environnant la gare, Y COMPRIS AU NORD.
Or, force est de constater que le projet a été conçu, et le reste, en refusant PAR PRINCIPE de travailler sur l'accès en gare depuis depuis le nord, en permettant ainsi enfin aux habitants du XVIIIème arrondissement, ou arrivant via la ligne 2, un accès direct, facile et rapide aux quais sans avoir à se traîner jusqu'aux accès sud et sud-est pour réussir à accéder aux trains.
Depuis le début, cette option a été écartée d'office, le jeu de la MOA consistant à trouver des prétextes pour justifier ce refus: l'engagement pris il y a quelques mois concernant l'aménagement de cette zone est simplement "d'étudier" la faisabilité, nullement de permettre REELLEMENT aux habitants un tel accès.
Et l'étude d'impact (partie 4, page 28) acte le maintien de la position de la SNCF: l'option 4 (accès par le nord) est de nouveau rejetée, notamment au motif que..elle ne remplit pas le critère de "trop éloignée de l'angle Sud-Est et donc de l'intermodalité."
Par définition, si un accès à la gare par le Nord est exigé par les résidents du XVIIIème arrondissement populations, C'EST BIEN parce que ceux PAR LE SUD et le SUD-EST sont LONGS et PENIBLE CAR TROP ELOIGNES du nord de la gare.
Refuser de nouveau cette option pour ce motif est donc une CONTRADICTION DANS LES TERMES, et marque bien le caractère fictif des affirmations d'étude complémentaires par la MOA sur le sujet.
Quant à la question de la place disponible l'ASA PNE a établi un contre-projet, basé sur la transformation du pont actuel en "pont-access à la gare" dont la SNCF ne démontre aucunement qu'il n'est pas viable et ne correspond aux besoins de la population du XVIII arrondissement.

Je m'associe par ailleurs pleinement aux différentes remarques déjà formulées sur le caractère trop commercial, avec des commerces dont la pertinence interroge à l'heure de la transition écologique et énergétique, de l'économie circulaire, de la lutte contre le gaspillage et les importations de produits conçus pour être jetés rapidement...(magasins de mode cheap!!!) ainsi qu'à celles sur l'impératif de végétaliser ces quartiers quasiment totalement minéraux, de prévoir des modes de circulations doux et sans risque(circuits piétons, pistes cyclables, garages à vélos...

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 18 Date de dépôt : 27/08/2021 Heure de dépôt : 20:13 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : Screenshot 2021-08-27 at 20.11.31.png

Observation : La gare du nord doit avant tout être un pôle efficace de transport. Ce qui veut dire que l'intermodalité avec d'autres modes de transport doit être le but premier de ce projet.

L'idée d'une galerie commerciale - qui viendra nécessairement concurrencer les commerces du quartier, compliquer les déplacements des voyageurs, et brouiller les parcours - est une aberration.

Il est essentiel que le projet comporte un parking sécurisé (surveillé) pour les cyclistes de plusieurs milliers de places sur le modèle de ce qui se fait aux Pays-Bas (Utrecht : 350 000 hab pour 12 500 places de parking vélo dans la gare). Avec un accès simple au parking depuis la rue et un accès simple aux quais depuis ce parking. Afin qu'on puisse laisser son vélo à la gare où l'emmener avec soi dans le train.

C'est un mode de transport qui a de l'avenir en Île-De-France et qui fonctionne très bien avec le train. L'infrastructure doit être dimensionnée pour 2030, pas pour 2010 ou 2020.

De la même façon il faut penser cette gare comme s'inscrivant dans les cheminements et pratiques des usagers de transports en commun et des piétons (qu'ils viennent du nord, du sud, de l'est ou de l'ouest de la gare).

Le parvis de la gare doit être apaisé et agir comme une place s'inscrivant dans la vie du quartier et mettant en valeur le patrimoine plutôt que comme un parking de scooters / taxis / voitures à ciel ouvert comme c'est le cas actuellement

Pièce jointe 1 : parking vélo de la gare d'Utrecht

Pièce jointe 2 : parking vélo de la gare d'Utrecht depuis le parvis.

Pièce jointe 3 : parking vélo de la gare d'Houten, donnant directement sur les quais.

Numéro : 19 Date de dépôt : 27/08/2021 Heure de dépôt : 21:01 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Madame, Monsieur,

A l'heure actuelle d'un changement profond de nos pratiques urbaines, le projet de la gare doit refléter trois grands principes :

- esthétisme : le projet doit être repensé dans un style néo -parisien et non standardisé

- écologie : le projet doit être frugal et économe en énergie

- culture : une gare n'est pas un centre commercial, le projet doit assoir des pratiques saines non consumérismes et locales

Aussi, les surfaces doivent être plus plantées et ouvertes au public.

Merci,

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 20 Date de dépôt : 28/08/2021 Heure de dépôt : 00:55 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Madame, Monsieur,

Le permis de construire modificatif ne permet hélas pas de revenir sur les principaux écueils de ce projet:

1) Les flux : il ne peut être décemment soutenu que la conciliation d'une surface commerciale de 15 000 m² au sein de la 1^{ere} gare d'Europe n'aura pas d'impacts sur le cheminement des usagers de transport.

La Tribune du 3 septembre 2019 d'un collectif d'architectes, d'urbanistes et d'historiens de l'art (dont Jean Nouvel et Roland Castro) reste plus que jamais d'actualité (https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/09/03/le-projet-de-transformation-de-la-gare-du-nord-est-inacceptable_5505639_3232.html): "Le projet prévoit d'interdire l'accès direct aux quais tel qu'il se pratique aujourd'hui. Qu'il aille à Soissons (Aisne) ou à Bruxelles, le voyageur devra d'abord monter à 6 mètres de hauteur dans le centre commercial, tout à l'est de la gare, puis accéder aux quais par des passerelles, des escaliers et des ascenseurs. Cela veut dire : plus de distance à parcourir, des temps d'accès nettement augmentés."

>>> Les contre-arguments du PCM ne sont pas à la hauteur de cet enjeu.

2) L'îlot de chaleur : le diagnostic territorial mené en 2020 par l'atelier parisien de l'urbanisme, dans le cadre de la révision du PLU (<https://www.apur.org/dataviz/plu-diagnostic-territorial/>) souligne le manque d'îlots de fraîcheur dans le 10^{eme} arrondissement.

Une piste de trail ou une végétalisation dans le bitume ne compensera pas, loin s'en faut, l'énergie nécessaire pour climatiser et "faire vivre" la gare et son centre commercial; ce qui génèrera, dans un quartier très minéral, une hausse supplémentaire des températures.

>>> A aucun moment le PCM ne présente de chiffres étayés à ce sujet.

3) Les estimations économiques, financières, mais aussi de flux de transports du projet doivent être impérativement révisées à l'aune de la pandémie, de ses impacts (ainsi la ligne 16 du Grand Paris Express aura 2 ans de retard et ne sera achevée qu'en 2026); mais aussi du Brexit ou de la perspective des JO 2024. Si l'on s'en tient à l'organisation des JO de Tokyo de 2021, la configuration de cet évènement modifie considérablement la donne.

>>> Le PCM se doit d'aborder ces aspects.

Ce document ne peut se perdre en conjectures, mais doit proposer des scénarii non biaisés. A ce titre, on aurait aimé qu'il ne présente pas, telle une menace, le manque à gagner pour la Ville de Paris qu'engendrerait un abandon du projet,

On ne peut enfin que vivement déplorer que l'affichage de participation publique préalable à la délivrance du permis de construire modificatif ait eu lieu au mitan de l'été (27 juillet) : ces procédés sont indignes d'un débat public.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 21 Date de dépôt : 29/08/2021 Heure de dépôt : 22:50 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : Screenshot_20210829_224648.png

Observation : Actuellement, les voyageurs TGV ou Thalys peuvent joindre directement leur train au niveau N00 depuis les entrées ouest et sud ; ou via l'entrée du souterrain Maubeuge à l'ouest.

L'illustration du hall des départs TGV/Europe dans la pièce PC4a page 40/234 ci-jointe me laisse penser qu'un accès depuis l'est de la gare à l'embarquement des grandes lignes deviendra significativement plus compliqué. L'accès par le sud à ce hall me paraît aussi être contraint par un passage forcé à l'est.

La pièce PC4a page 210/234 nous dit que "le passage souterrain Maubeuge [...] est modifié uniquement pour l'accès aux quais des grandes lignes, qui seront condamnés et qui ne pourront fonctionner qu'en sortie"

1/ En tant que voyageur du quotidien sur TGV, je ne peux que déplorer un tel choix ; nous allons être contraint à un détour de plusieurs minutes. Il est d'ailleurs surprenant de voir que les TER ne subiront pas un tel choix, et ce malgré un flux de voyageurs conséquent. Le projet ne peut-il pas prévoir un accès secondaire direct aux TGV via le N00 ?

2/ Cela veut-il dire qu'un voyageur voulant accéder au RER E depuis l'hôpital Lariboisière sera contraint de faire le tour de la gare par le sud ou le nord ?

Numéro : 22 Date de dépôt : 29/08/2021 Heure de dépôt : 22:56 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La notice PC4 "décrivant le terrain et présentant le projet" de 235 pages ne mentionne jamais l'installation de toilettes publiques *gratuites* et accessibles à tous.

C'est bien dommage vu les odeurs des abords de la gare.

Numéro : 23 Date de dépôt : 30/08/2021 Heure de dépôt : 15:01 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,
Je suis un voyageur fréquent sur Thalys entre Paris et Bruxelles. L'un des atouts de la gare du Nord pour prendre ce train est sa facilité d'accès au départ et à l'arrivée. Le projet transforme le cheminement actuel très simple et le rend long et complexe avec changement de niveau et passage obligé par un espace commercial sur le modèle de ce qui est fait actuellement pour l'Eurostar (les queues interminables au 1er étage sont un fait avéré) ou dans un aéroport; on supprime ainsi l'un des atouts du ferroviaire par rapport à l'avion, sa simplicité d'accès. On rallonge le temps de trajet total et on rend le train moins compétitif. C'est dommage.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 24 Date de dépôt : 30/08/2021 Heure de dépôt : 21:40 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,

Une gare n'est pas un centre commercial: c'est un lieu de transition pour voyageur.
Les modifications proposé en l'état sont inacceptable dans cette optique bêtement commerciale.
De toute évidence le projet s'adresse à des consommateurs et non à des voyageurs et encore moins à des citoyens.

De plus le style ikéa jure avec le style environnant, et, avis purement personnel, très laid et extrêmement ennuyeux (du déjà vu partout dans le monde).

Cordialement,

Numéro : 25 Date de dépôt : 31/08/2021 Heure de dépôt : 09:04 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Non à la couverture des voies. L'environnement deviendra glauque et sombre. Couvrez les voies d'une jolie verrière, comme sa jumelle Saint-Pancras. Les voies RERs et banlieue sont déjà incroyablement glauque et intimidantes, ne faites pas cela à la surface!
La Gare du Nord est glauque, il faut éclaircir les quais et ce qui s'apparente à la salle d'attente.
Les changements de niveaux doivent tous être équipés d'escalators, pas d'escaliers.
Non à la démolition du 177 Rue du Faubourg Saint-Denis; un bâtiment d'architecture remarquable dans un projet de bâtiments... moins attractifs.

Numéro : 26 Date de dépôt : 31/08/2021 Heure de dépôt : 11:39 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Les Jeux Olympiques de Tokyo viennent à peine de se terminer que les regards sont déjà tournés vers ceux de Paris 2024. Trois ans c'est demain, et si c'est bien lu dans la presse que le projet ne pourrait être entièrement finalisé pour les JO, j'espère que ce sera le cas du hall de l'eurostar comme des principaux espaces voyageurs et de la rénovation des escalators et escaliers pour accéder aux RER qui desservent les sites olympiques en Seine-Saint-Denis.
Avis favorable

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 27 Date de dépôt : 31/08/2021 Heure de dépôt : 17:31 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : e projet prévoit d'interdire l'accès direct aux quais tel qu'il se pratique aujourd'hui. Qu'il aille à Soissons (Aisne) ou à Bruxelles, le voyageur devra d'abord monter à 6 mètres de hauteur dans le centre commercial, tout à l'est de la gare, puis accéder aux quais par des passerelles, des escaliers et des ascenseurs. Cela veut dire : plus de distance à parcourir, des temps d'accès nettement augmentés. Indécent.

Ce projet est aussi une grave erreur urbaine. Implanter une telle masse de commerces et d'activités à la gare du Nord, dans un ensemble fermé sur lui-même, dans une zone déjà saturée de trafic, à une station de RER de Saint-Denis, cœur de l'agglomération des neuf villes de Plaine Commune, est une atteinte à la volonté de rééquilibrer les activités dans Paris, et plus encore dans l'espace du Grand Paris.

Faut-il rappeler que les centres commerciaux récents sont à la peine partout : Le Millénaire, à Aubervilliers (Seine-Saint-Denis), végète, comme Aéroville, à Roissy (Val-d'Oise). On comprend l'attrait que représente pour Auchan l'énorme flux de la gare du Nord, mais cette captation se fera au détriment des territoires desservis par la gare. Absurde.

Seuls 10% des coûts du projet concernent le rail et la gare

L'impact d'une gare est fort sur un quartier : précarité, insécurité, bruit, problèmes de propreté, pollution et congestion vont souvent de pair avec le formidable accès aux transports et l'ouverture sur tout le nord de l'Europe. Or ces sujets sont tout simplement ignorés. Enfin, l'arrivée des nombreux nouveaux commerces va poser deux grands problèmes : les livraisons par camion (le projet ne prévoit pas d'utiliser le fret ferroviaire) et l'affaiblissement des commerces du quartier et des villes de banlieues desservies, qui n'avaient vraiment pas besoin de cette concurrence.

Il ne s'agit pas tant d'un projet de rénovation d'une gare, que de la construction d'un centre commercial. On subordonne donc le financement d'un service public à des intérêts privés. La concession exclusive d'exploitation de cet espace est donnée à une filiale d'Auchan, pour une durée de 46 ans. Ce qui revient ni plus ni moins à une privatisation de la gare qui ne dit pas son nom.

Il faudrait faire un referendum!!!!

Non au centre commercial!!!!

Numéro : 28 Date de dépôt : 31/08/2021 Heure de dépôt : 18:08 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le premier objectif d'une réorganisation de la gare doit être de leur offrir un lieu et un moment d'échanges aussi confortables que possible, dans des parcours quotidiens souvent harassants. Obliger des centaines de milliers de personnes à traverser des espaces commerciaux devient insupportable lorsque ce cadeau au commerce se paie de parcours allongés et inutilement compliqués.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 29 Date de dépôt : 31/08/2021 Heure de dépôt : 19:55 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Cette proposition est tout bonnement ridicule.

Rendre l'accès aux quais plus difficile va tout à fait à l'encontre de l'utilité d'une gare.

Je suis un usager fréquent de cette et refuse de devoir traverser une galerie commerciale pour accéder aux quais, le fait que ce soit déjà le cas dans les sous-sol est déjà assez énervant.

Numéro : 30 Date de dépôt : 01/09/2021 Heure de dépôt : 08:17 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Non à ce changement qui va rendre notre quotidien encore plus éprouvant. En tant qu'usager du Ter Hauts de France, nous devons pouvoir accéder aux quais et à nos trains de manière rapide et immédiate en évitant les contournements inutiles, comme la traversée sans fin d'une galerie commerciale. Fermer les accès directs aux quais est une erreur. La gare est déjà très grande cela va doubler le temps de passage. Au-delà des vacanciers, pensez à l'équilibre vie privée vie professionnelle des usagers.

Numéro : 31 Date de dépôt : 01/09/2021 Heure de dépôt : 10:00 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : J'ai découvert à mon retour de vacances le lancement de cette participation du public par voie électronique préalable à la délivrance du permis de construire du projet « Gare du Nord 2024 ». Initiative lancée au milieu du mois d'août pendant laquelle la majorité des parisiens sont absents et s'appuyant uniquement sur l'internet, un outil qui est loin d'être utilisé par tous. Un prolongement de cette consultation est incontournable qui devra être complétée par d'autres outils d'information.

Beaucoup de parisiens et d'usagers de la gare du Nord se sont déjà exprimés lors de l'enquête publique qui s'est déroulée fin 2019. J'ai pu faire part à la commissaire-enquêteur de mon opposition à ce projet dont la finalité est essentiellement commerciale et ne prend pas en compte les besoins des usagers et les attentes des riverains de la gare.

UN PROTOCOLE QUI NE CHANGE PAS L'ORIENTATION DU PROJET INITIAL

Le protocole d'accord signé en novembre 2020 par le Président de la SNCF et la Maire de Paris n'a en rien modifié la nature du projet. C'est d'ailleurs l'avis de StatioNord qui précise dans son communiqué publié le 14 janvier 2021 que « L'ADN du projet reste inchangé » ! Effectivement, la finalité essentiellement commerciale du projet « Gare du Nord 2024 » est sauvegardée, au profit de l'actionnaire majoritaire (66%) de StatioNord, à savoir Ceetrus, filiale immobilière d'Auchan. Le protocole, signé sans concertation avec les élus et les associations, vise à relancer le projet vivement controversé, en contrepartie de quelques aménagements à la marge.

UN PROJET MARQUE PAR LE MODELE CONSUMERISTE, POURTANT DEPASSE ET ANTI-ECOLOGIQUE

En effet le protocole ne remet pas le cœur du projet, à savoir la création d'un gigantesque centre commercial au profit d'Auchan et ce pour une durée d'exploitation de 46 ans. La construction d'un énorme bâtiment de plusieurs étages est toujours prévue sur la gare des bus, ainsi que l'aménagement d'une galerie commerciale de 300 mètres de long, rallongeant le parcours de beaucoup d'usagers. La réduction des surfaces prévues dans le protocole sont dérisoires comprenant notamment la salle de spectacles de plus de 2500 m2.

ACCROISSEMENT DES FLUX DANS UN QUARTIER DEJA SATURE

Cet énorme pôle de commerces, de restaurants et d'activités représentant une surface de près de 35 000 m2 génèrera des flux supplémentaires dans un quartier saturé et au bord de l'asphyxie. Car il attirera de nouveaux consommateurs et générera inévitablement des flux de camions pour approvisionner ce complexe commercial et évacuer les déchets. Il contribuera à déstabiliser un tissu commercial local déjà fragile et au-delà, celui des communes desservies par la gare. La Commission départementale

d'aménagement commercial (CDAC) avait pointé ce risque et s'était prononcée le 27 juin 2019 contre ce projet.

PAS DE REELLE OUVERTURE DE LA GARE VERS LE NORD

Les aménagements prévus sont concentrés dans la partie Sud de la gare et l'hypothétique liaison vers le 18ème n'est qu'un leurre pour faire croire que cette préoccupation est prise en compte. Au lieu d'une éventuelle passerelle pour piétons, débouchant directement sur le centre commercial, il fallait permettre un accès à la gare pour les usagers venant du Nord de Paris (véhicules, motos, vélos...), ce qui aurait permis de soulager les flux dans la partie Sud de la gare.

LA CREATION D'UN HALL DEPART AU 1er ETAGE RALLONGE LES TEMPS DE DEPLACEMENT

Pour prendre le train, les usagers seront désormais contraints de traverser la galerie commerciale, de monter au 1er étage, puis d'emprunter une passerelle au-dessus des voies pour, enfin, descendre sur le quai afin d'accéder à leur train. Soit un temps de déplacement rallongé de 5 à 8 minutes ! Un parcours du combattant en particulier pour les personnes âgées et celles qui se déplacent avec enfants et valises...

LES SURFACES VITREES DU NOUVEAU BATIMENT : UN ILOT DE CHALEUR POUR LES IMMEUBLES DU FG SAINT-DENIS

Le nouveau bâtiment qui sera construit sur la station de bus comporte des surfaces vitrées importantes qui, lors des périodes chaudes, renverront la chaleur vers les immeubles d'habitation du faubourg Saint Denis. Le verdissement prévu sur le toit n'empêchera pas ce phénomène.

OUI A UN PROJET ALTERNATIF REpondant AUX BESOINS DES USAGERS ET DES RIVERAINS

Ce dont la gare du Nord a besoin, c'est d'une restructuration ayant pour priorité le service aux usagers : facilitation des conditions de déplacement, amélioration des liaisons entre les différents modes de transports au sein de la gare, présence humaine dans les services de billetteries et d'information, implantation de services publics utiles aux usagers et aux riverains (bureau de poste...).

Ce projet alternatif doit également permettre l'ouverture de la gare sur les quartiers avoisinants et en particulier vers le Nord et la station La Chapelle.

Pour mettre en œuvre un tel projet, la gare n'a pas besoin d'un projet pharaonique prévoyant la création de plusieurs dizaines de milliers de m2 supplémentaires pour satisfaire les appétits financiers d'un investisseur. Il convient de s'appuyer sur un financement public, impliquant l'Etat, la SNCF et IDF Mobilités, la structure transports de la Région.

Jean-Pierre Leroux
Ancien Maire-adjoint de Paris 10ème

Numéro : 32 Date de dépôt : 01/09/2021 Heure de dépôt : 19:02 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Dans le cadre de la demande de permis de construire modificatif , une étude a été produite sur les possibles modifications de températures locales que pourrait induire la nouvelle architecture.
N'étant pas un « spécialiste de la spécialité » j'aimerais savoir si l'on parle d'un effet physique et, si c'est le cas quel est cet effet. Ne risque-t-il pas d'être amoindri, voire annulé par un effet contradictoire, à savoir la réverbération des rayons solaires entre deux façades réfléchissantes ?
Cette étude décrit la modification de circulation de l'air engendrée par la construction des terrasses végétalisées et l'impact positif de l'espace vert sur la température ambiante de la gare. Elle présente les conséquences positives en terme de confort au niveau des variations de température pour les usagers et riverains. Je ne remets pas en cause la possibilité d'obtenir un tel effet de rafraîchissement de l'air chaud récupéré dans le bâtiment additionnel à cinq niveaux dans la zone située à l'ouest du nouveau bâtiment observé à la verticale du projet.

En revanche si l'observation est faite par un sujet se situant au niveau de la gare RATP bus, l'effet attendu ne sera pas identique. En effet, le nouveau bâtiment supportant l'espace vert déjà cité formera avec la barre d'immeubles de la rue du faubourg Saint Denis (177 et suivants) un « canyon » dans lequel un îlot de chaleur sera renforcé:
1-Actuellement, au sud de la gare routière il existe une descente de bus, ouverte sur la rue de Dunkerque. Cette ouverture est appelée à être condamnée pour laisser place à une partie de la nouvelle construction. En conséquence, le courant d'air participant actuellement au rafraîchissement de ce canyon sera réduit, voire annulé . La végétalisation en couverture qui a pour une de ses fonctions un abaissement de température de la zone de la gare ne bénéficiera pas aux riverains les plus proches. Ils peuvent craindre au contraire une augmentation de la température de leur lieu d'habitation, en particulier l'été
2-Autre incidence de la hauteur et du positionnement du nouvel immeuble :le vent d'ouest dominant qui rafraîchit actuellement les habitations rue du faubourg Saint Denis sera détourné de son parcours.
3-Du fait des revêtements en façade des deux bâtiments parallèles cités, nouvelle construction et immeubles riverains du fb St Denis du numéro 177 au boulevard de la Chapelle, la course solaire induira une réflexion partielle des rayons solaires et des rebonds, plus ou moins amortis en fonction de leur angle d'incidence vers les surfaces concernées. Une partie de l'énergie solaire sera au passage absorbée par les façades arrières des immeubles riverains. Quant à la façade du nouveau bâtiment de la gare parallèle à la rue du faubourg Saint Denis, elle n'absorbera que peu d'énergie solaire puisque construite selon les normes actuelles, ce que je ne conteste absolument pas.

Par rapport à la situation actuelle mais aussi par rapport à celle attendue au niveau de l'espace vert du sommet de l'immeuble à construire, l'effet de rafraîchissement n'existera pas pour les riverains situés entre le 177 de la rue du faubourg Saint-Denis et son intersection avec le boulevard de La Chapelle. La construction nouvelle, surtout sa hauteur, bien que réduite, sera cause d'un nouvel inconfort pour les riverains directs. Cet effet îlot de chaleur s'ajoute aux risques d'augmentation de bruits, diurnes et nocturnes, que risque de provoquer la création du « canyon » tracé entre la barre d'habitation et la nouvelle construction qui supportera un futur espace vert. Cet espace vert serait bienvenu dans le quartier mais pas à cette altitude.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 33 Date de dépôt : 02/09/2021 Heure de dépôt : 14:42 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Nonobstant le détournement même de la finalité de la gare qui est un lieu de gestion des flux logistiques, matériels et humains, au profit d'une vision purement commerciale, j'exprime la plus grande inquiétude quant au projet de Stationord et notamment de modification des accès aux quais des trains grandes lignes en tant qu'utilisateur quotidien du TER Hauts-de-France.

La Gare du Nord est déjà un lieu hautement chaotique, saturé spatialement aux heures de pointe, notamment en raison de l'effondrement du service ferroviaire qu'est censé assurer la SNCF. La réalité quotidienne de la gare est un véritable enfer du aux retards des trains pour toute une série des raisons qui se cumulent : panne de matériel, absence de personnel, actes de malveillance sur les voies à Sain-Denis, suicides, etc. On peut rajouter à ce tableau de tiers-mondisation, l'insécurité inhérente à la gare par où transitent marginaux et migrants clandestins. Sans parler l'insécurité du parvis qui est bien connue. Ajoutons à cela des tableaux d'affichage des trains ridiculement petits qui créent des effets d'agglutinement alors même que des écrans publicitaires géants occupent les points de vue de la gare. C'est dire si les passagers sont une priorité... A croire que les architectes ne prennent jamais le train de façon récurrente.

La logique d'aménagement de Stationord écarte totalement l'acteur central de la gare qui est le passager et ne fera que rajouter au chaos ambiant, aboutissant à une saturation totale de la gare. En effet, le public pendulaire, toujours traité à la marge, est central dans l'économie du travail parisienne, et a besoin de transition métro-train rapide et ne peut se permettre le luxe de se voir rajouter un détour de plusieurs minutes pour accéder à son train.

Le caractère néfaste, ridicule et préjudiciable du projet est parfaitement résumé par une tribune d'architectes de premier plan, dont Jean Nouvel et Roland Castro, qu'on ne saurait soupçonner d'être des adversaires du modernisme (référence : <https://www.lemoniteur.fr/article/il-faut-arreter-le-projet-de-transformation-de-la-gare-du-nord.2050220>) :

""Or le projet prévoit d'interdire l'accès direct aux quais tel qu'il se pratique aujourd'hui", regrettent les signataires de la tribune, affirmant que les voyageurs devront forcément passer par la partie commerciale, sur le modèle de nombreux aéroports. "Une grave offense aux usagers du transport", regrette le collectif. « Qu'il aille à Soissons ou à Bruxelles, le voyageur devra d'abord monter à 6 mètres de hauteur dans le centre commercial, tout à l'est de la gare, puis accéder aux quais par des passerelles, des escaliers et des ascenseurs. Cela veut dire : plus de distance à parcourir, des temps d'accès nettement augmentés. Indécent."

Ce seul argument permet de condamner le projet tel qu'il est aujourd'hui porté par le consortium Ceetrus et SNCF Gares & Connexions.

Numéro : 34 Date de dépôt : 02/09/2021 Heure de dépôt : 15:45 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Les activités commerciales devraient être strictement séparé de l'accès au trains pour permettre un accès au quai facile et rapide. Il n'y a rien de pire que de ce perdre dans une gare juste avant le départ du train.

Numéro : 35 Date de dépôt : 02/09/2021 Heure de dépôt : 16:30 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Cette consultation présente à mon sens deux défauts importants :

La date de son lancement durant les congés d'été et d'autre part qu'elle soit uniquement par voie électronique alors que beaucoup de parisiens, en particulier dans le 10ème arrondissement, maîtrisent peu le numérique.

Sur le fond sa finalité est essentiellement commerciale au bénéfice de la filiale immobilière d'Auchan. Les besoins des voyageurs et des habitants du quartier sont ignorés. Le protocole signé avec la ville de Paris n'infléchit en rien cette orientation rejetée par nombre d'élus et d'associations locales.

Ce projet, la création d'un immense centre commercial, est en totale contradiction avec toutes les préoccupations écologiques et sociales du quartier. Il correspond à ce qui se faisait au milieu du 20ème siècle, pas à ce qui convient de nos jours.

Les travaux vont entraîner une forte croissance de la circulation dans le quartier, en particulier des camions. Après, en fonctionnement, la circulation sera encore plus saturée par les approvisionnements nécessaires à cet énorme pôle de commerces, de restaurants. Le nécessaire rééquilibrage des flux vers le nord et la station La Chapelle est ignoré.

Le commerce passe-partout des grands groupes multinationaux de ce centre va affaiblir celui du quartier et des communes de banlieue desservies par la gare. La Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) avait pointé ce risque et s'était prononcée le 27 juin 2019 contre ce projet.

Les déplacements des usagers de la gare seront rallongés de 5 à 8 mn (hall départ au premier étage).

Un projet alternatif doit être mis en œuvre pour répondre aux besoins des usagers, des riverains et des habitants du quartier et non aux besoins financiers des investisseurs : déplacements plus rapides et commodes, meilleures liaisons entre les différentes modalités de transport, large renforcement de la présence humaine pour assurer un véritable service au public.

Alain Casier
Responsable associatif.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 36 Date de dépôt : 05/09/2021 Heure de dépôt : 14:00 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Par le collectif #1600bus

Rappel des faits :

Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite. Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis, soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Notre page crée afin de répertorier les nuisances: <https://sites.google.com/view/fbgstdenis1600/>
pj : l'ensemble des CR réunions en mairie /tract...

Numéro : 37 Date de dépôt : 05/09/2021 Heure de dépôt : 14:30 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : CR Mairie 10 - 28 sept 2020.pdf

Observation : #1600bus
Les pièces-jointes au bon format.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 38 **Date de dépôt :** 05/09/2021 **Heure de dépôt :** 14:40 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite. Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Notre page créée afin de répertorier les nuisances: <https://sites.google.com/view/fbgstdenis1600/pj> : l'ensemble des CR réunions en mairie /tract...

Toutes vos observations apparaîtront de façon officielle dans l'enquête publique, ce qui est une bonne nouvelle pour la prise en compte des intérêts riverains de la rue du FSD,

Numéro : 39 **Date de dépôt :** 05/09/2021 **Heure de dépôt :** 15:49 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillage, accident, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piéton. Les feux au niveau de la rue des deux gares ne servent à rien et génèrent une pollution sonore et atmosphérique importante (démarrage en côte des bus par exemple). Il faut que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et enlever les feux de circulation au niveau de la rue des deux gares.

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 40 Date de dépôt : 05/09/2021 Heure de dépôt : 16:15 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Mon avis est défavorable
Le programme affligeant est déjà dépassé avant d'être édifié. Il est emblématique du délire financier consumériste qui s'attaque aux espaces publics et au bien commun.

Numéro : 41 Date de dépôt : 05/09/2021 Heure de dépôt : 20:26 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Rappel des faits :

Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite.
Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 42 **Date de dépôt :** 05/09/2021 **Heure de dépôt :** 21:08 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Par le collectif #1600bus

Rappel des faits :

Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite.
Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 43 Date de dépôt : 05/09/2021 Heure de dépôt : 23:50 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Par le collectif #1600bus

Rappel des faits :

Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite. Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Notre page créée afin de répertorier les nuisances: <https://sites.google.com/view/fbgstdenis1600/>
pj : l'ensemble des CR réunions en mairie /tract...

Numéro : 44 Date de dépôt : 06/09/2021 Heure de dépôt : 08:05 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,
Notre société se situe rue du faubourg Saint-denis, depuis plusieurs mois la quantité de bus dans la portion gare de l'est/ gare du nord a augmenté de façon exponentielle. Il en résulte une saturation du trafic, un voie à double sens très dangereuse, tandis que la rue Saint Quentin en parallèle est vide?
Nous avons également appris que la station taxi de la gare serait également dans cette portion du faubourg? Comment vivre et travailler dans ces conditions? Comment imaginer transformer cette portion en dépôt bus et taxi?

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 45 Date de dépôt : 06/09/2021 Heure de dépôt : 11:35 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

Bonjour

Je suis tout à fait favorable à ce projet qui va venir donner une vigueur nouvelle à la gare du nord.

Ce n'est pas une transformation comme l'indique la société en charge du projet mais bien un renouveau, et même une 3ème vie pour cette vieille gare si belle mais oubliée par les affres du temps, des modifications successives qui sont venues l'empoter. On ne rase pas pour faire du neuf, on ne gâche pas pour faire du moderne, ici l'architecte vient épurer la gare en son cœur historique et la nettoyer de ses scories acquises au fil du temps, et le nouveau bâtiment par la sobriété de son dessin et la mesure de ses propositions viendra compléter l'édifice sans lui nuire. Le parc en toiture, imposant mais à hauteur de statue, n'écrase pas la perspective et ouvre des perspectives pour contempler Paris.

Avec cette nouvelle ouverture sur la rue du Faubourg Saint-Denis, la gare du nord se rapproche de sa sœur de l'est, et il faudra renforcer les liens qui les unissent pour en faire un pôle de transport continu. La perspective d'une passerelle pour rejoindre le pont Saint Ange qui enjambe les voies de la gare du nord, viendra achever l'ancrage de la gare du nord qui au contraire de séparer les quartiers en sera au cœur.

Numéro : 46 Date de dépôt : 06/09/2021 Heure de dépôt : 14:09 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

La logique de ce centre commercial est antagoniste avec celle d'une ville du 21^è siècle tenant compte de la qualité de vie, du réchauffement climatique, des inégalités spatiales, de la nécessité de prendre en compte des intérêts à long terme non entravés par une économie de marché.

S'il y a projet de transformation de la Gare du Nord, il s'agit de privilégier de ne pas ajouter à la chaleur, qu'il soit peu énergivore, aéré, accueillant pour les voyageurs et les habitants, qu'il donne envie de venir et qu'il reste dans la mémoire comme un lieu d'hospitalité pour les voyageurs venant de loin et qui arrivent à Paris peut-être pour la première fois et pour ceux qui l'empruntent régulièrement ou tous les jours. La qualité architecturale et lumineuse est primordiale avec celle de la qualité de l'air et de sa circulation.

C'est à ces titres qu'une gare n'est pas un service banal et interchangeable dans la vie quotidienne urbaine et dans ses imaginaires.

Cela implique également une considération des parcours, de l'articulation entre les modes de transport (aspect multimodal comprenant des parkings abrités et ombragés pour les deux roues), des modalités d'orientation sans renfort de signalétique souvent inopérant, et prenant en compte les mal voyants et les handicapés de manière sensorimotrice, et que l'ensemble soit compatible avec un espacement des personnes en cas de pandémie et de sécurisation des espaces si besoin.

Il s'agit aussi de ne pas mettre encore plus d'obstacle à la fluidité des pratiques et des usages de la gare.

Numéro : 47 Date de dépôt : 06/09/2021 Heure de dépôt : 14:46 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

Beau projet, avec un immense jardin en rooftop et des activités inédites dans une gare. dommage la suppression de la salle de spectacle, des concerts possible sur le toit ?

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 48 Date de dépôt : 06/09/2021 Heure de dépôt : 16:42 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : WhatsApp Image 2020-12-21 at 17.07.16.pdf

Observation : Par le collectif #1600bus

Rappel des faits :

Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite.
Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Notre page créée afin de répertorier les nuisances: <https://sites.google.com/view/fbgstdenis1600/>
pj : l'ensemble des CR réunions en mairie /tract...

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 49 Date de dépôt : 06/09/2021 Heure de dépôt : 18:29 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour
Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite.
Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Cordialement

Numéro : 50 Date de dépôt : 07/09/2021 Heure de dépôt : 11:39 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : très sympa de voir le futur rendu du quartier!
de belles promesses pour un quartier qui pourrait être si agréable et riche!

Numéro : 51 Date de dépôt : 07/09/2021 Heure de dépôt : 11:53 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Quand on voit l'état de la gare actuellement et du quartier qui n'en finit pas de se dégrader cette rénovation de la gare du nord et des rues autour, comme celles d'ailleurs qui mènent à la gare de l'est qui font actuellement l'objet d'une réfection, ne peut être que positive. Une gare plus belle et plus propre, des espaces verts généreux, des rues adjacentes rénovées c'est tout ce que l'on peut espérer pour le quartier et pour l'image de Paris. Et je lis des avis négatifs, mais chacun devrait se féliciter de la rénovation de la gare routière qui était un coupe-gorge.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 52 **Date de dépôt :** 07/09/2021 **Heure de dépôt :** 13:24 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite.
Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Notre page créée afin de répertorier les nuisances: <https://sites.google.com/view/fbgstdenis1600/pj> : l'ensemble des CR réunions en mairie /tract...

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 53 **Date de dépôt :** 07/09/2021 **Heure de dépôt :** 13:53 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,

je suis habitant de la rue du fbg saint-denis depuis 2003, entre les tronçons Magenta et Valenciennes (plus proche de Valenciennes) et ai malheureusement constaté une dégradation continue de l'environnement et de la qualité de vie dans cette portion du Xe.
Je ne reviendrai pas sur le problème des lignes de bus, déjà amplement documenté, si ce n'est pas pour souligner l'extrême dangerosité des bus en voie descendante qui roulent souvent à très vive allure dans la portion Valenciennes- magenta. ce dont je peux témoigner, c'est que l'intensification de la circulation a certainement participé d'une chute de l'attractivité commerciale du quartier qui n'en avait déjà pas besoin. résultat, le nombre de commerces communautaires et la mono-activité d'épicerie qui s'étalent dans la rue (quand la ville vient-elle vérifier la taille des étals extérieurs qui empiètent chaque jour un peu plus sur le trottoir) est en pleine inflation, sans que rien apparemment n'entame ce mouvement. Et ce lien paraît évident avec la hausse du trafic dans la rue, personne n'ayant envie de venir s'installer dans une pareille rue à part des commerces communautaires qui visiblement tirent l'essentiel de leurs revenus d'autres activités que ce qu'on y trouve en vente. Je mentionne également la prolifération des livreurs en deux roues motorisés, garés en permanence sur les trottoirs et qui ne risquent pas d'être verbalisés vu qu'ils sont tjs à proximité de leurs engins. autre conséquence de l'enlaidissement de la rue et de sa perte d'attractivité commerciale, la multiplication des vendeurs de cigarettes de contrebande, notamment au niveau du 137. Bref, c'est un cercle vicieux dont on ne sort plus et je doute que la réorganisation de quelques lignes de bus y suffise. Dans ces conditions, tout accroissement de l'activité sur la partie de la gare du nord situé dans cette zone ne va faire que rajouter des problèmes encore plus importants. je suis également curieux de voir en quoi la piétonisation de la rue d'alsace va améliorer les choses. cela a au contraire l'air d'empirer les traffics en tout genres, vente de boissons à la sauvette et l'expansion ininterrompue des tables de bars qui empiètent sur la rue depuis les nouvelles règles covid pour les terrasses. l'intensification du trafic que risque de provoquer la nouvelle gare du nord (alors qu'il faudrait parvenir à drastiquement le diminuer) se traduira inmanquablement par une nouvelle dégradation de l'environnement visuel et commercial sur les trottoirs. je suis par ailleurs totalement favorable à une restauration du sens unique de circulation en voie montante, en accordant une voie spéciale aux cyclistes (piste cyclable) et en rééquilibrant les flux avec la rue saint-quentin, très largement épargnée. Merci de votre écoute et mobilisons-nous pour peser au maximum sur l'évolution de notre rue dans les prochaines années.

Numéro : 54 **Date de dépôt :** 07/09/2021 **Heure de dépôt :** 14:37 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Libérer la rue du Faubourg Saint-Denis de la trop forte circulation des bus dans les deux sens.
Rétablir un sens unique et utiliser la rue de Saint-Quentin pour faire passer les lignes en descente vers la gare de l'Est.
Cette rue étouffe.

Numéro : 55 **Date de dépôt :** 07/09/2021 **Heure de dépôt :** 16:44 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La circulation faubourg saint denis est infernale. Stop à la double circulation et pour la diminution du trafic des bus !
C'est l'asphyxie, on ne respire plus, c'est dangereux pour les piétons et les nuisances sonores sont au dessus du seuil légal

Aucune concertation n'a eu lieu avec les riverains et nous ne voulons pas d'une gare commerciale qui ne permet pas l'accès aux quais directement.
La rue saint-Quentin, compagne sont tranquilles et tout est concentré sur le fg st denis. ce n'est pas normal.
A prévoir une végétalisation des rues avoisinantes de la gare.
pensez aussi à sécuriser la circulation piétonne fg st denis est bondée par les vendeurs de cigarettes et vendeurs à la sauvette et commerces qui élargissent leurs étals.
c'est infernal !

Numéro : 56 **Date de dépôt :** 07/09/2021 **Heure de dépôt :** 17:54 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Entièrement d'accord avec les remarques sur la rue du Fg Saint Denis qui est un enfer et qui a été abandonnée par les services publics qui ont laissé s'installer depuis plus de vingt ans une mono activité déplorable qui entraîne des nuisances considérables (saleté, malbouffe, exploitation du personnel). On a parlé pendant des années d'un « balcon vert » , on a enfin quelques arbres dans un jardin que n'osent fréquenter que quelques hommes un peu perdus qui se battent parfois dans des discordes violentes devant des gardiens un peu dépassés. Quant au trafic des Marlboro.... Il est croissant et envahit la rue . Quelle image pour les touristes qui sortent de la gare ! Quelle vie pour les habitants ! Si certains bus pouvaient emprunter la rue de Maubeuge déserte , cela désengorgerait un peu la rue tout en desservant la gare au niveau du métro après la cour des taxis et le bus pourrait aussi une station après desservir la nouvelle entrée de l'hôpital Lariboisière . Puisque le service public ne peut nous proposer que du mono commerce , du trafic en tout genre sans pénalité , des rues sales , des jardins infréquentables, en nous enfumant avec des mots comme « inclusif » ,on peut peut-être espérer un embellissement de la gare qui engendrera une amélioration de ses abords . Encore faut-il un dialogue constructif . il faut aussi cette fois passer à l'action car il y a déjà eu beaucoup de consultations qui donnent le sentiment de piétiner .

Numéro : 57 **Date de dépôt :** 08/09/2021 **Heure de dépôt :** 11:50 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La question du traitement de la rue du Faubourg Saint-Denis, qui soulève de nombreuses inquiétudes dans les avis lus, mérite d'être pleinement traitée et au-delà du projet lui-même et dans une appréhension urbaine globale à l'échelle du quartier des deux gares.
Un constat s'impose : trop de circulation entraînant une saturation à certains horaires, saturation renforcés par le nouveau plan de bus. Si les travaux sont en cours de finalisation, l'axe piéton reliant la gare de l'est à celle du nord doit être traité qualitativement justement pour ne pas que la traversée piétonne de la rue du Faubourg Saint-Denis soit un point noir. Sans parler des problèmes de délinquance.
Si l'on regarde de près, l'aménagement prévu par le projet Stationord sur son flan est apporté une amélioration non négligeable. La réfection de la gare routière était une nécessité. Indépendamment du projet de rénovation de la gare du nord il fallait le faire. Ce qui est présenté et pour lequel les travaux semblent bien avancé devrait donc être salué. Mais cela entraîne des désagréments liés aux déplacements de bus qui doivent être pris en compte.
La création d'un nouveau hall d'accueil qui permettra d'accéder aux passerelles des trains et servira aussi d'espace d'attente couvert pour les bus est très positif pour les usagers du bus et vient renforcer la fameuse "intermodalité" dont on parle si souvent.
La présence d'un parking à vélo couvert et sécurisé vient compléter le dispositif, mais il faudrait savoir combien pourront également être accueillis en extérieur pour compléter et tenir compte de l'accroissement exponentiel de cyclistes sur Paris qui ne devrait pas baisser au cours des prochaines années.
Dans le permis de construire modificatif il est indiqué qu'un immeuble sera détruit pour agrandir l'accès à la gare routière et donc à la gare tout court, cela semble être une solution de bon sens. D'où le débat du traitement de la rue du Faubourg Saint-Denis à cet endroit précis et de la liaison avec les aménagements de la gare de l'est, dans une logique de cheminement cohérent pour les piétons et cyclistes.
D'un point de vue de l'aménagement urbain, ce nouvel accès est à la gare est en tout cas un aspect positif du projet, renforçant l'ouverture de la gare sur son quartier et vers sa voisine.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 58 **Date de dépôt :** 08/09/2021 **Heure de dépôt :** 12:02 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le projet semble actuellement très positif pour l'ensemble du quartier.
Il faut cependant que ce projet intègre des propositions quant aux alentours de la gare et notamment sur la rue du Faubourg Saint-Denis.

En effet, cette rue est actuellement saturé, que ce soit au niveau de la circulation (voitures & bus) qu'au niveau des piétons. Il serait opportun de désengorger cet axe.

Il faudrait déjà mettre fin aux trafics en tout genre autour de la gare et notamment au niveau de la sortie de métro de la rue du Faubourg Saint-Denis, qui est devenu un marché noir de ventes de cigarettes. Il serait temps que les services de police stoppe réellement ces trafics.

Il faudrait ensuite rendre cette rue plus propre et belle, que ce soit par un ramassage des déchets plus réguliers et par une véritable végétalisation. La végétalisation qui a été faite dans le passé est ridicule et se limite à 3 pauvres arbres dans des pots.

Numéro : 59 **Date de dépôt :** 08/09/2021 **Heure de dépôt :** 13:40 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,
J'espère que la hideur du projet de transformation de la Gare du Nord sera au moins accompagné d'un volet "tranquillité publique" dans les rues aux abords de la gare. J'habite au croisement de la rue d'Alsace et de la rue de Dunkerque. Le revêtement vient d'être refait à neuf, mais le quotidien est un enfer. Deux bars en haut de la rue d'Alsace agglomèrent une population irrespectueuse, bruyante et très sale. Chaque soir, le haut de la rue est envahie de jeunes qui écoutent de la musique à fond, dealent et fument de la drogue, insultent les passants et parasitent la vie de quartier. Il est inadmissible que la peur nous étreigne quand nous rentrons du travail. Il n'y a AUCUNE intervention de la police pour disperser cette foule. Et chaque matin, la rue d'Alsace est une porcherie. Nous nous sentons oubliés des pouvoirs publics et ignorés des autorités. Il est impératif que ces jeunes soient harcelés par la police afin qu'ils cessent de zoner dans la rue, et afin que la tranquillité publique soit rétablie.
Je parle au nom des habitants de l'immeuble, qui n'en peuvent plus de cette population.
Merci infiniment de prendre en considération notre détresse.
Bien à vous,

Numéro : 60 **Date de dépôt :** 08/09/2021 **Heure de dépôt :** 15:07 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,
Je vis dans le quartier et suis un usager régulier des lignes desservies par la Gare du Nord.
Comme beaucoup d'intervenants, il me semble que ce projet est totalement anachronique. Il va à l'encontre de nos besoins : une ville moins énergivore et plus sobre. L'accès aux trains serait grandement facilité par le retrait des nombreuses aubettes commerciales installées - récemment encore - dans l'espace autrefois réservé au public. La création de nouveaux espaces commerciaux, outre le fait que ce n'est pas utile, va l'encontre de ce besoin.
Un journal et un café ... cela suffit non ?
Il est regrettable, symptomatique, que la SNCF, la préfecture, la Région et la Ville de Paris n'entendent simplement pas la requête des usagers et des citoyens.
En attendant on fait des enquêtes pour essayer de glaner quand même quelques remarques positives, le plus souvent intéressées, sur un projet inutile.
Quel dommage !

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 61 **Date de dépôt :** 08/09/2021 **Heure de dépôt :** 15:57 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

C'est en premier lieu une incohérence de détruire la nouvelle gare construite il y a 10 ou 15 ans et dans laquelle on circule assez bien. Les déplacements des usagers de la gare seront rallongés (car il faudra passer par le hall départ au premier étage).

Le projet est largement plus à visée commerciale qu'à usage des voyageurs.
L'énormité du projet montre qu'on n' a rien appris des échecs des grands centres commerciaux, totalement anti-écologiques et anti-économiques.

Le commerce standard de grands groupes va nuire à celui du quartier et des villes desservies (cf. La Commission départementale d'aménagement commercial, la CDA, qui avait pointé ce risque et s'était prononcée le 27 juin 2019 contre ce projet).

Du point de vue des riverains, les travaux vont entraîner une forte croissance de la circulation dans le quartier, en particulier des camions et la circulation sera encore plus saturée par les approvisionnements nécessaires à cet énorme pôle de commerces et de restaurants.

S'il y a lieu de faire évoluer la Gare du Nord, c'est avant tout en proposant de meilleures liaisons entre les différentes modalités de transport, en renforçant la présence humaine pour la vente de titres, l'accueil et l'information du public. Outre les cafés et la restauration qui sont utiles et conviviaux, on peut subsidiairement compléter par des services tels que poste, coiffeur, labo d'analyse, pressing, cordonnier... et des commerces de dépannages traditionnels qui ont leur place dans une gare, tels que pharmacie, presse...

habitant du quartier et usager de la Gare pour des trajets Paris-Banlieue

Numéro : 62 **Date de dépôt :** 08/09/2021 **Heure de dépôt :** 18:39 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite.
Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Au delà de ces remarques notre rue devient une zone hostile voire menaçante pour nous les riverains avec des bagarres incessantes et une atmosphère plus que dégradée !!!

Notre page créée afin de répertorier les nuisances: <https://sites.google.com/view/fbgstdenis1600/>
pj : l'ensemble des CR réunions en mairie /tract...

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 63 Date de dépôt : 08/09/2021 Heure de dépôt : 19:13 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Par le collectif #1600bus

Rappel des faits :

Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite. Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Numéro : 64 Date de dépôt : 08/09/2021 Heure de dépôt : 23:05 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : -Demande de remise en sens unique de la rue du faubourg Saint-Denis - angle 8 mai 45 et rue Lafayette - en raison de la nuisance sonore et de la pollution atmosphérique, de la dangerosité de la rue /piétons et vélos, du nombre de bus qui circulent dans les deux sens, de la surcharge pondérale infligée à la chaussée qui s'effondre régulièrement et de l'engorgement de la rue.
-Opposition au rétablissement dans cette portion de rue de la ligne de bus 91.
-Opposition à une nouvelle dépose taxis rue du faubourg saint-Denis, source d'engorgement supplémentaire et de bruits par rapport à un trafic déjà saturé.
- Demande d'un renforcement du dispositif de nettoyage des rues devant et autour de la gare du Nord et d'installation de WC public au sein de la gare du Nord.
- Demande de mise en place d'un dispositif efficace pour lutter contre les divers trafics qui s'étalent de plus en plus dans cette portion de la rue du faubourg saint Denis , angle rue Lafayette (bagarres récurrentes, attroupement, dangerosité, saletés jetées au sol...)
- Demande d'être associés en tant que riverains de la rue du faubourg Saint-Denis à l'ensemble des décisions et aux changements de circulation liés à la réfection de la Gare du Nord

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 65 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 03:51 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La mise en double sens de la rue du faubourg St Denis a rendu cette partie de la rue (entre gare de l'est et gare du nord) dangereuse du fait de la circulation de centaines de bus et des motards qui remontent par la gauche la voie embouteillée par les bus et surprennent les piétons qui traversent et ont une visibilité quasi nulle à cause des bus toujours.
Je ne parle pas de la pollution...
Il me semble que le sujet de la circulation est à prendre en compte dans le projet de transformation et pour l'ensemble du quartier, avec comme objectif une diminution du nombre de véhicules empruntant le quartier.
Merci !

Numéro : 66 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 08:35 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La rue du faubourg Saint-Denis connaît de très graves problèmes d'engorgement et d'embouteillages, dus aux travaux en cours, ou aux modifications de la circulation des bus corrélées soit à ces travaux, soit à l'état futur de la gare du Nord.

Numéro : 67 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 11:43 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Par le collectif #1600bus

Rappel des faits :

Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite.
Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3 ° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Notre page créée afin de répertorier les nuisances: <https://sites.google.com/view/fbgstdenis1600/>

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 68 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 11:46 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) cause des nuisances sans précédent: embouteillages, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique et cela au plus vite.

Numéro : 69 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 12:02 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le projet présenté reste un projet commercial et non pas un projet visant à améliorer la circulation et le confort des voyageurs. Les preuves les plus flagrantes en sont l'obligation de passage par le centre commercial pour accéder aux trains et le temps supplémentaire de marche associé à ce parcours du combattant qui est de plusieurs minutes ! Comment vont faire les personnes âgées ? Celles avec de nombreux bagages ? Avec des enfants ? Ce centre commercial est un projet du passé, générateur de chômage, de pollution, de surconsommation, de dépenses énergétiques, de nuisances sonores et en plus il va dégrader les conditions d'accès aux trains. Enfin une gare est un lieu public, confier un tel projet à une entreprise privée revient à la privatiser. Ce projet doit être annulé et remplacé par un véritable travail d'amélioration de la circulation dans la gare en prenant en particulier en compte les entrées Nord et Est. Ce doit être un projet pour les voyageurs grandes lignes et les voyages quotidiens en transports en commun et qui doit tenir compte du quartier. Celui-ci devra être sobre et fonctionnel. Un tel projet ne peut être que public, mené en collaboration entre la SNCF, la Ville et la Région.

Numéro : 70 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 14:38 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent. Il est impossible de vivre la fenêtre ouverte et même fermées c'est épuisant...
Dommage de voir le projet de nombreux commerces à développer dans la gare alors qu'il existe un cruel manque de diversité des commerces dans les rues environnantes notamment celle du Faubourg Saint Denis. Dès qu'un commerçant part il est remplacé par une boutique de multimédia, téléphonie etc... Pourquoi ne pas envisager un projet de commerces dans le quartier entre les gares de l'Est et du Nord avec plus de place faite aux piétons et aux vélos plutôt que de tout concentrer dans cette gare et de gêner encore plus la circulation dans les transports...

Numéro : 71 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 14:38 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent. Il est impossible de vivre la fenêtre ouverte et même fermées c'est épuisant...
Dommage de voir le projet de nombreux commerces à développer dans la gare alors qu'il existe un cruel manque de diversité des commerces dans les rues environnantes notamment celle du Faubourg Saint Denis. Dès qu'un commerçant part il est remplacé par une boutique de multimédia, téléphonie etc... Pourquoi ne pas envisager un projet de commerces dans le quartier entre les gares de l'Est et du Nord avec plus de place faite aux piétons et aux vélos plutôt que de tout concentrer dans cette gare et de gêner encore plus la circulation dans les transports...

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 72 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 14:48 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Je trouve franchement très désagréable de lire le même avis, je pense qu'on a bien compris le problème rencontré par une partie des riverains de la rue du Faubourg Saint-Denis mais il n'y a pas qu'une seule préoccupation et je ne pense pas que ce projet soit la source de tous les malheurs du monde ! Voyons-le aussi comme une opportunité de redonner une nouvelle dynamique au quartier comme cela a été souhaité par la Ville de Paris qui a négocié un accord avec la SNCF et Auchan en ce sens.

Numéro : 73 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 15:22 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La séparation des départs et des arrivées est une excellente idée. Actuellement on attend en masse compacte , agglutinés les uns sur les autres dans le même hall où il est impossible de se frayer un passage . Que les flux soient dispatchés cela va créer un cheminement plus fluide . Qu'il y ait des commerces et des lieux de coworking est absolument nécessaire. Il est impossible aujourd'hui de trouver ne serait-ce qu'une place assise, les quelques bancs sont occupés par des hommes qui semblent passer là leurs journées. Sortir de la gare ? De nombreux témoignages l'ont clairement formulé, les abords de la gare sont glauques et sans aucune surveillance. Très sale et très anxigène. Merci pour ce projet qui va enfin changer notre confort mais il faut aussi penser aux habitants qui apparemment ne sont pas écoutés et semblent désemparés. Je témoigne en tant que voyageuse et bien contente de ne pas habiter dans ce quartier déplorable.

Numéro : 74 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 15:50 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Je suis une usager quotidienne de la gare du nord, que j'utilise pour me rendre de mon domicile à Soissons pour aller à mon travail à Paris sur les Grands Boulevards. J'étais inquiète de cette histoire de séparation des flux et de passerelles au dessus des voies qu'il faudrait prendre pour rejoindre mon train. J'ai vu en gare les affichettes annonçant cette possibilité de s'exprimer et je tenais à vous indiquer que je suis rassurée de voir qu'il sera désormais possible d'accéder à mon train par le quai actuel sans être obligée de monter au futur nouveau 1er étage. Je pense que ces passerelles sont bien pour les gens qui prennent le tgv mais seront moins pratiques pour les gens comme moi qui prennent les TER, donc c'est une bonne chose d'avoir fait évoluer le projet à l'écoute des demandes des usagers.

Numéro : 75 Date de dépôt : 09/09/2021 Heure de dépôt : 15:50 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : Observations FNAUT IdF_PC Modificatif GdN 09092021.pdf

Observation : En pièce jointe, les observations de l'Association des Usagers des Transports (FNAUT Ile de France) sur ce permis de construire modificatif.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 76 **Date de dépôt :** 09/09/2021 **Heure de dépôt :** 19:54 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Je représente l'association des riverains de la rue du faubourg saint denis. Nous voulons savoir quel sera la destination finale de l'immeuble faisant le coin de la rue du faubourg saint denis et de la rue de Dunkerque. Cet immeuble qui hébergeait un bureau de poste appartient à la SNCF. Il est dit-on vide et lissé à l'abandon. Les voisins le qualifient de lugubre : les portes-fenêtres servent de poubelle et il est le rendez-vous des SDF qui s'installent sur le trottoir. Il est sale et couvert de tags. Comment imaginer une nouvelle gare et laisser cet immeuble en l'état ? Y a-t'il des projets de boutiques pour animer cette imposante masse dont l'emprise sur la rue est énorme ? Ce qui permettrait de diversifier les commerces qui sont actuellement 100% indiens. Autres projets ? Merci de nous informer sur ce point d'importance. Jean Noël Rey
jnm.rey@gmail.com

Numéro : 77 **Date de dépôt :** 10/09/2021 **Heure de dépôt :** 10:57 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : J'habite rue du Faubourg St Denis je suis satisfaite de voir que le bâtiment sera moins imposant et surtout que la façade a été modifiée. Cela ne remplacera pas la perte de la vue sur le Sacré Cœur mais au moins il y aura un peu de verdure devant nos fenêtres.

Numéro : 78 **Date de dépôt :** 10/09/2021 **Heure de dépôt :** 13:39 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour
En tant que riverains du 10eme qui utimse le ter a gare du nord toute les semaines, je ne vois aucun intérêt a ce projet pharaonesque. Pirele projet initial aurait rendu l utilisation du train encire plus difficile.il m apparait essentiel de faire en sorte que les TER restent accessibles sans imposer un sens de montée et de descente. Cordialement

Numéro : 79 **Date de dépôt :** 10/09/2021 **Heure de dépôt :** 14:46 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La séparation des flux de départs et des arrivées grandes lignes est une nécessité. En revanche en tant qu'usager des transports en île de France, je suis rassurée de constater que les accès au trains régionaux pourront toujours se faire depuis les quais actuels.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 80 **Date de dépôt :** 10/09/2021 **Heure de dépôt :** 15:57 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour. J'ai pris connaissance des modifications apportées au projet et je souhaitais faire part de ma satisfaction quant au parc urbain sur la toiture du nouveau bâtiment. Déjà convaincu du bienfait d'un tel parc, j'étais inquiet sur les images précédentes que celui-ci soit morcelé sur plusieurs niveaux, et l'accessibilité de l'ensemble n'était pas claire. On pouvait craindre ainsi que des surfaces ne soient pas accessibles ou ne soient réservées qu'aux consommateurs des terrasses ou de la salle de sport. L'évolution de plein pied montre un espace plus vaste, ressemblant de faire et enfin a un vrai parc. On peut souhaiter que celui-ci sera correctement sécurisé et entretenu. Par contre j'aimerais des précisions sur les activités qui sont prévues.

Numéro : 81 **Date de dépôt :** 10/09/2021 **Heure de dépôt :** 16:55 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Je trouve que c' est très bon projet enfin une gare où l'on peut se reposer se divertir en attendant de prendre son train une grande gare européenne se doit peut-être attirante les accès au trèfle d'assurer la gare sera hyper et plus de luminosité c'est une vitrine tous les étrangers qu'ils rentrent dans Paris ce projet est une nécessité

Numéro : 82 **Date de dépôt :** 10/09/2021 **Heure de dépôt :** 17:09 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : A l'opposé de certains commentaires, je trouve ce projet très intéressant et très enrichissant pour le quartier. J'ai toujours eu l'image de la GdN comme étant un endroit difficilement fréquentable. Avec l'ajout de commerces, la rénovation de la gare, cet endroit deviendra sûrement un environnement plus propice aux rencontres et aux échanges, qu'auparavant.

Numéro : 83 **Date de dépôt :** 10/09/2021 **Heure de dépôt :** 17:24 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le projet est très bien repensé, la nouvelle gare mêle modernité et ancienne architecture pour garder tout son charme. L'optimisation de la gare rend l'expérience client beaucoup plus fluide et dans un cadre écologique. Chaque espace a été réfléchi pour les usagers.

Numéro : 84 **Date de dépôt :** 10/09/2021 **Heure de dépôt :** 19:39 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Nous n'avons pas besoin d'un immense centre commercial dans notre arrondissement. Les voyageurs n'ont pas besoin de traverser un centre commercial pour accéder à leur train. Au lieu de complexifier et densifier l'espace de la gare, nous devons la désencombrer et mettre en valeur son architecture du 19e siècle. Et surtout, nous devons nous adresser aux besoins des riverains et des personnes qui fréquentent la gare, mais la liaison avec le boulevard de La Chapelle n'est pas assurée par ce projet.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 85 **Date de dépôt :** 11/09/2021 **Heure de dépôt :** 12:59 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La SA Gare du nord 2024 met en avant, pour justifier le projet de rénovation de la gare, le fait que sa fréquentation augmentera de 30% en 2030. Cette estimation se base sur des éléments qui remontent à plusieurs années en arrière. Ils ne prennent pas en compte deux évolutions qui se traduiront par une baisse sensible de la fréquentation de la gare :

- La réalisation des lignes du Grand Paris qui modifiera les trajets des usagers et permettra de rejoindre leur destination sans passer obligatoirement par la gare du Nord ;
- Le développement durable du télétravail qui réduira de façon très sensible le nombre d'usagers du quotidien sur les lignes transiliennes.

Pour ces raisons, l'augmentation de la fréquentation me paraît totalement surestimée et ne peut pas être la justification du projet. En l'absence de cette augmentation annoncée de 30%, la création de 2 halls distincts, l'un pour les départs, l'autre pour les arrivées, ne se justifie plus : cet aménagement coûteux et rallongeant les temps de parcours des voyageurs n'a plus aucun sens.

Cela ne veut pas dire que la gare du Nord n'ait pas besoin d'une rénovation. Mais les aménagements à prévoir ne nécessitent pas des investissements pharaoniques. Ils doivent être orientés vers la satisfaction d'intérêts généraux pour répondre aux besoins fondamentaux d'une gare : faciliter les déplacements des usagers, en particulier ceux des personnes âgées et des personnes handicapées, améliorer les liaisons entre les différents modes de transports au sein de la gare, renforcer tous les services utiles aux usagers (information, billetteries...), améliorer l'ouverture de la gare sur les quartiers, en particulier vers le Nord et l'hôpital Lariboisière. En raison de sa nature d'intérêt général et afin qu'elle ne soit pas dévoyée par des intérêts privés, une telle rénovation ne peut être réalisée que par des investissements publics (SNCF, Région, Etat...).

Chantal Leroux

Numéro : 86 **Date de dépôt :** 11/09/2021 **Heure de dépôt :** 15:22 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Un projet nécessaire en effet et avec un financement original. Difficile de croire aujourd'hui qu'une économie exclusivement publique puisse supporter des travaux d'envergure. L'état est déjà bien ,impuissant pour assurer la sécurité aux abords de la gare comme l'ont fait remarquer beaucoup d'intervenants . Faut-il augmenter les impôts ?

En revanche on peut se poser la question de comment sera géré le jardin prévu . Eneffet l'insécurité qui règne aujourd'hui au jardin Eole est bien connue et ce n'est guère mieux dans les autres petits espaces verts du quartier (Louise de Marilhac , Murielle Franco , Alain Bashung...).L'état et la municipalité se renvoient sans cesse la responsabilité et les habitants se retrouvent avec des jardins infréquentables . Ce futur jardin sera-t-il "jardin public municipal" avec tout ce que cela implique? Comment y sera assurée la tranquillité ?

Espérons que ce sera là aussi une gestion novatrice et efficace . Cordialement

Numéro : 87 **Date de dépôt :** 11/09/2021 **Heure de dépôt :** 15:37 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le bâtiment ancien à l'angle des rue de Dunkerque et du Faubourg Saint-Denis pourrait s'intégrer au projet et devenir un magasin de produits locaux qui manque cruellement dans un quartier saturé de commerces ethniques peu éthiques . Pour une alimentation durable, pour la santé des habitants , pour la ville du quart d'heure , pour devenir éco-responsable , pour limiter le bilan carboneetc etcbref pour que les paroles creuses deviennent une réalité. Mais pitié pas une poste ! on a connu dans le passé et cela a entraîné une foule supplémentaire dans un coin qui mérite de respirer . De vraies plantations (une cour oasis !)..... Des postes il y en a Bld de la Chapelle , rue du Fg StMartin , gare de l'estPeut être à l'intérieur de Stationord mais pas dans ce beau bâtiment abandonné , tristement sale et livré aux trafiquants .

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 88 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 08:29 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Projet de belle qualité. Beaucoup de bruit pour peu de choses.

Numéro : 89 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 09:49 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Il me parait important de conserver un accès à la gare par la rue de Maubeuge au niveau de l'hôpital Lariboisière. Il serait utile de remettre une boîte à lettre dans ce couloir. Et un bureau de poste dans la gare. Il est prévu d'augmenter le nombre d'escalators, mais cela serait surtout bien qu'ils fonctionnent. Parmi les nouveaux commerces, cela serait bien qu'il y ait un emplacement pour une Ruche qui dit Oui et des producteurs locaux.

Numéro : 90 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 11:00 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Projet indispensable pour la première gare d'Europe qui n'est plus à la hauteur. Paris , le 10 ème arrondissement, le nord de l'Ile de France, les Hauts de France et tous les touristes vont grandement en profiter.

On ne peut pas viser la première place de l'accueil de visiteurs étrangers et ne pas adapter les infrastructures.

Le coeur de Paris a besoin de fréquentation, de visiteurs et de touristes.

St-Lazare et Austerlitz ont bien eu droit à des transformations importantes avec des surfaces commerciales XL.

Numéro : 91 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 13:56 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le projet initial, intitulé "Gare du Nord 2024" devait être terminé à temps pour les JO 2024. De plus, l'essentiel des travaux devait être terminé à temps pour la coupe du monde de Rugby 2023 qui commence le 8 septembre 2023. (Voir Pièces B -Étude d'impact)

Le projet modifié, rebaptisé "StatioNord" (qui ne mentionne plus de date) risque de ne pas être terminé pour ces deux évènements majeurs.

En effet, vu le contexte sanitaire actuel et suite aux diverses étapes de la vie du projet, un retard considérable a été pris, et les phases de travaux qui devaient débiter en 2020 et 2021 ne sont toujours pas démarrées.

De plus, le chantier risque de prendre du retard en raison des problèmes de main d'œuvre et de pénurie de matériaux de construction. Sans compter qu'il est courant que ce type de projet d'envergure prenne du retard.

Est-il judicieux de démarrer ces travaux en sachant qu'ils ne seront très certainement pas finis pour les JO 2024 et encore moins pour la CM de Rugby 2023 ?

Accueillir autant de public dans une gare en pleine phase de travaux très lourds sera déplorable pour la qualité de l'accueil, pour la sécurité et pour l'image renvoyée.

Par conséquent, il faut revoir le calendrier et mettre le projet en pause jusqu'en septembre 2024, pour accueillir le public dans de bonnes conditions

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 92 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 14:12 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Accès depuis la Chapelle :
L'ajout d'une possibilité future d'accès depuis la Chapelle est une bonne évolution, mais il faut réaliser cet accès en priorité.
En effet l'accès depuis le métro passe par les couloirs du RER et, avec le projet, le souterrain ne sera plus accessible aux voyageurs au départ.
Depuis le métro la Chapelle il faudra donc descendre jusqu'au RER, puis remonter vers le quai des départs, puis redescendre sur le quai.
Un accès via la passerelle en surface permettrait de simplifier le trajet et la vie des utilisateurs en provenance du quartier de la Chapelle et de la ligne 2 du métro.

Hall Thalys :
L'accès au Hall Thalys, situé au nord du nouveau bâtiment, semble loin du métro et de l'arrivée des taxis, Ceci va prolonger les temps d'accès aux trains pour les voyageurs qui prennent le Thalys.
Actuellement les Thalys partent des voies 5-6 et sont à proximité des arrivées taxis et métro ligne 4.
Avec le nouveau projet il faudra traverser toute la gare et le nouveau bâtiment pour accéder à la zone de départ, puis emprunter la passerelle et descendre sur le quai.
Cette option ne semble pas du tout pratique.

Propreté :
Le volet propreté du projet est insuffisant. La gare actuelle et ses abords sont très dégradés et un projet de cette envergure devrait prévoir plus d'actions en matière de propreté.
Notamment, le projet ne prévoit pas assez de toilettes dans une gare qui en manque cruellement. Seulement un petit espace est prévu au niveau du départ Thalys niveau 1.
Il faut en ajouter d'autres, et si possible les rendre gratuites.

Numéro : 93 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 14:34 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : J'ai lu ce matin l'article très complet du JDD sur le projet dit Stationord et les évolutions qui ont été apportées au projet depuis que le préfet avait accordé le permis de construire.
Je suis très satisfaite de la prise en compte des avis exprimés par les habitants depuis 2 ans maintenant et des avancées arrachées par la ville de Paris, notamment la suppression de 7600m2 de commerces. Espérons maintenant que les commerces qui s'implanteront seront qualitatifs pour bien représenter l'art de vivre à la française.

Numéro : 94 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 15:08 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Il faut veiller
-aux modalités de maintenance et d'entretien, couvrant aussi bien les dégradations et obsolescences au fil du temps que la propreté au quotidien.
-aux conditions de surveillance des nouveaux espaces afin d'en assurer la tranquillité en permanence

Par ailleurs je préconise la création de vraies salles d'attente pour les voyageurs .

Enfin pour les espaces paysagés créés , il convient de tenir compte du caractère historique de la gare : éviter tout fouillis désordonné de plantes diverses comme on en voit trop souvent dans les aménagements récents, publics ou privés

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 95 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 17:13 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Je suis très satisfait par ce projet qui devrait redonner de la vie dans ce quartier marginalisé par différents trafics qui fixent une population qui y perd son âme.

Numéro : 96 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 19:32 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : **PROJET "GARE DU NORD 2024" : L'IMPASSE SUR LA CIRCULATION DES BUS**
L'actuel projet de rénovation de la gare du Nord ne va pas améliorer la circulation des bus, bien au contraire. Et ce, pour 2 raisons :
- C'est sur l'actuelle gare des bus que sera construit l'énorme complexe commercial de plusieurs étages. La place réservée à l'évolution des bus sera réduite de ce fait et compliquera les manœuvres des conducteurs ;
- La construction de ce même complexe se traduit également par la suppression de la rampe descendante de sortie de la gare des bus qui permettait de séparer les flux d'entrée et de sortie de la majorité des bus.
Cette modification a déjà été anticipée par la RATP et la ville depuis près d'un an, se traduisant par la mise en double sens de la rue du faubourg Saint Denis entre la gare du Nord et la rue du 8 Mai 1945. Le résultat a été catastrophique pour les riverains contraints de subir un flux de 1 650 bus par jour, occasionnant des nuisances de tous ordres (embouteillages, bruit, pollutions de l'air, insécurité pour les piétons et les vélos...). De légères modifications ont été apportées, mais le niveau des nuisances reste inacceptable et les riverains demandent toujours la remise en place de la rue du faubourg St Denis en sens unique (montant).
Une preuve de plus que l'actuel projet de rénovation de la gare du Nord priorise les activités commerciales au profit d'un partenaire privé, mais au détriment de l'intérêt général et de l'environnement. Le choix de StatioNord de supprimer la rampe actuelle de descente des bus, qui permettait de répartir les flux, montre que la priorité n'est pas de tout mettre en œuvre pour faciliter le fonctionnement du réseau de bus utile aux usagers et respectueux de la tranquillité des riverains. Un choix totalement aberrant dans le contexte actuel !

Jean-Pierre Leroux
Ancien maire-adjoint du 10ème

Numéro : 97 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 20:42 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bel article dans le JDD de ce dimanche. Il est temps que le projet voit le jour

Numéro : 98 Date de dépôt : 12/09/2021 Heure de dépôt : 20:52 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le projet "Stationord" me semble être désormais raisonnable. Raisonnable dans ses nouvelles surfaces commerciales, revues à la baisse. Raisonnable car les revendications de la mairie du Xème arrondissements et des associations d'usagers comme de riverains ont été pour une bonne partie entendues, et cela se voit sur l'ouverture au nord comme les vélos. Raisonnable car il n'y a plus de religion au sujet de la séparation des flux . Réduire la saturation de l'actuel quai des départs et arrivées est une nécessité, mais recréer un point de congestion en basculant tout le monde sur les passerelles pour les départs était une fausse bonne idée. Laisser le choix pour les TER d'accéder à leur train depuis l'actuel quai comme depuis les passerelles est une bonne solution, en somme raisonnable !
Le parc urbain sera un point d'intérêt majeur dans le quartier.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 99 **Date de dépôt :** 12/09/2021 **Heure de dépôt :** 22:37 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Actuellement, le projet de réfection de la gare du nord prévoit la suppression de la descente de bus par la rue de saint Quentin. De ce fait, et dans cette perspective, à partir d'avril 2019, la rue du faubourg saint Denis (de l'angle du 8 mai 45 à la rue Lafayette) a été mise en double sens avec report de toutes les lignes de bus + création de nouvelles lignes.

1° La mise en place du double sens de la rue du Faubourg Saint Denis cause des nuisances sans précédent: embouteillages +++ notamment au moment des sorties d'école, accidents, pollution atmosphérique, sonore, problèmes de sécurité piétons et vélos, multiples effondrements de chaussée. Il est donc impératif que ce tronçon de la rue du FSD soit de nouveau mis en sens unique entre la rue du 8 mai 1945 et la rue Lafayette, et cela, au plus vite.
Dans ce cas, un nouvel emplacement doit être trouvé pour le bus 38, voie descendante (arrêt Valenciennes)

2° A la fin de la réfection de la gare routière prévue en 2023, nous ne souhaitons pas voir de nouveau circuler le bus 91 sur ce tronçon (Voie descendante comme montante).

3° Nous ne voulons pas qu'une nouvelle dépose taxi rue du faubourg saint Denis soit mise en place, nous trouvons cette idée d'aménagement inepte car elle engorgerait encore plus un trafic, déjà saturé.

A l'avenir, l'ensemble des riverains, habitants, commerçants et usagers du quartier, souhaite être associé à l'ensemble des décisions et changements de circulation liés à la réfection de la gare du nord.

Notre page créée afin de répertorier les nuisances: <https://sites.google.com/view/fbgstdenis1600/>

Numéro : 100 **Date de dépôt :** 13/09/2021 **Heure de dépôt :** 10:53 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Habitant Bruxelles je transite régulièrement par la Gare du Nord (au moins 3 fois par mois) pour des rendez-vous professionnels. La rénovation de cette gare me semble indispensable tant cette dernière se révèle vétuste et sale. Je descends du train avec une seule idée en tête : la quitter au plus vite. Quant au retour, j'arrive toujours au dernier moment, afin de ne pas avoir à y patienter trop longtemps. Il n'y a pas un espace d'attente confortable à proximité du quai des départs, ni de terrasse agréable pour lire la presse avant de prendre son train. Et je ne parle pas des terrasses extérieures et du harcèlement que subissent les clients, je préfère éviter. Quand on compare à d'autres grandes gares, on est loin des standards internationaux.
C'est donc avec impatience que j'attends cette rénovation.

Numéro : 101 **Date de dépôt :** 13/09/2021 **Heure de dépôt :** 11:53 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : En tant qu'Association des Commerçants du Gare du Nord, nous souhaiterions avoir des informations plus précise sur le traitement du parvis de la Gare du Nord.
A ce jour, les informations ne sont pas explicites quand à la circulation, et la sécurité.
Christine Burdin Parfumerie BURDIN

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 102 **Date de dépôt :** 13/09/2021 **Heure de dépôt :** 13:30 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La gare historique est magnifique, le hall transilien qui la jouxte fait pâle figure. Celui qui devrait le remplacer selon les photos est un peu moins quelconque et ses dimensions s'intègrent de façon plus harmonieuse . C'est l'est de la gare qui est à revoir , il est actuellement négligé, la rampe bus est une pissotière à ciel ouvert . C'est pourtant un passage très emprunté par les voyageurs qui veulent se rendre à pied Gare de l'Est , la rue d'Alsace a été repensée, c'est juste mais l'effort doit se porter sur cette portion de parvis. Les remarques sur la circulation démente de la rue du Fg St Denis sont tout à fait fondées et de mettre le terminus du 91 à la Gare de l'Est ne suffira pas , il faut sans doute permettre une circulation de certaines lignes rue de Saint Quentin et rue de Maubeuge le long de Lariboisière et revoir le sens à adopter. On pourrait très vite rendre la rue du Fg St Denis (du Bld de Magenta à La Chapelle) plus apaisée avec des plantations en pleine terre comme rue du Delta , des lampadaires anciens comme sur le Magenta . Cela permettrait de diminuer l'espace des vendeurs à la sauvette qu'on ne peut apparemment pas empêchés et les piétons.n.e.s pourraient enfin cheminer plus tranquillement dans un Paris « en commun » . (pardon pour l'écriture inclusive que je ne maîtrise pas encore très bien) . Bien à vous , Cécile (rue Alexandre Parodi)

Numéro : 103 **Date de dépôt :** 13/09/2021 **Heure de dépôt :** 14:08 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,

Pour les usagers de la gare du Nord e, plus particulièrement ceux de la ligne H auxquels j'appartiens, ce projet de transformation de la gare du Nord est aussi coûteux qu'inutile.

Nous préférons, de loin, une réelle connection avec Paris, des trains de nuits, des horaires respectés. Depuis plus d'un an, les travaux sur la ligne sont incessants, compliquant fortement la vie des banlieusards et les poussant même, faute, de choix, à prendre leur véhicule pour se rendre à Paris...

Dans ce cadre, au moment où les enjeux climatiques imposent des réponses politiques adaptés, ce projet de refonte de la gare du Nord semble aussi anachronique qu'uniquement motivé par des considérations économiques. Aucun intérêt pour les usages, les voyageurs de traverser un centre commercial, aucun intérêt pour les banlieusards cyclistes à se compliquer le trajet vers la sortie ou les quais, aucun intérêt pour les personnes à mobilité réduite etc...

Les améliorations souhaitées seraient ; des horaires respectés, des trains plus nombreux, des trains la nuit (même un par heure) et non pas un centre commercial, une piscine, ou un hôtel.

Numéro : 104 **Date de dépôt :** 13/09/2021 **Heure de dépôt :** 15:39 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La configuration de la nouvelle entrée de la station de bus rue du Faubourg St Denis est une avancée positive. En effet, la précédente était étroite, et avec la même difficulté que le passage de bus aujourd'hui allait poser des problèmes de sécurité plus importants. En effet, avec plus de monde accédant par ce côté à la fois à la nouvelle station de bus, plus propre et plus attractive donc plus de monde viendra y prendre le bus, et l'accès au nouveau hall des départs de train le risque était d'avoir plus de gens marchant sur la route pour y entrer. La cohabitation entre les bus et les piétons ou les cyclistes s'avérait dangereuse. En supprimant un immeuble et en créant un passage piéton large la sécurité des piétons est mieux assurée.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 105 Date de dépôt : 13/09/2021 Heure de dépôt : 15:53 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : Lettre_Collectif_Enque^te_publicue_20210901.pdf

Observation : Retrouvons le nord de la Gare du Nord
www.retrouvonslenord.fr
@_RN2GN

Notre association s'est adressée au préfet de la Région Île-de-France pour demander l'annulation de cette "participation du public par voie électronique" concernant la transformation de la gare du Nord. Cette transformation consacre la concession pour quarante six ans (46) des espaces publics au géant de la grande distribution le groupe Auchan "navire amiral" de l'Association famille Mulliez célèbre exilé fiscal français. il s'agit là de l'ADN du projet qui ne change en rien sa nature.

Constatant l'imprécision, l'insuffisance ou le manque des pièces motivant ladite enquête publique, l'association « Retrouvons le Nord de la gare du Nord » demande l'annulation de la présente participation du public par voie électronique tant que tous les documents n'auront pas été réunis, transmis et soumis à délibéré de façon préalable aux autorités compétentes puis au public.

Notre association entend le faire savoir par tous moyens permettant aux usagers et aux habitants de se prononcer sur un projet d'intérêt national.

C'est aussi pour éclairer le public que nous réclamons la tenue d'un débat public sur le projet global conformément à la législation en vigueur, d'autant que l'autorité organisatrice et les porteurs de projet ont décorrélé le dossier StatioNord de la tenue des Jeux olympiques en 2024.

En pièce jointe la lette adressée au préfet.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 106 Date de dépôt : 13/09/2021 Heure de dépôt : 16:26 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,

En tant que représentant patronal francilien, et apprenant dans le JDD la tenue de cette PPVE, je tenais à faire connaître mon avis favorable pour la "mise à jour" nécessaire du projet de nouvelle Gare du Nord, suite aux conclusions de l'enquête publique à laquelle j'avais également tenu à participer.

Le premier point notable concerne l'amélioration des conditions d'accès et de déplacement. Tout utilisateur actuel de la Gare aujourd'hui ne peut qu'y être favorable et nous nous réjouissons que le projet mette encore plus l'accent sur ce point essentiel pour les dizaines de milliers de travailleurs et chefs d'entreprise concernés qui en ont assez de perdre autant de temps dans cette gare mal conçue, mal pensée et qui a mal évolué.

L'intermodalité est également un atout, les salariés attachant aujourd'hui la plus grande importance à une utilisation intelligente des modes de mobilité douce, à commencer par leurs trajets domicile-travail. L'usage du vélo reste ainsi largement à développer en Seine-Saint-Denis, et nous sommes heureux de constater que la future organisation de la Gare y contribuera.

Le maintien du coworking est également un très bon signal envoyé à tous ceux qui transitent par la Gare du Nord pour travailler, qu'ils viennent de l'étranger, de province, de la banlieue ou de Paris. Il aurait d'ailleurs été intéressant d'augmenter encore davantage les surfaces concernées compte tenu de l'évolution des pratiques de travail depuis le début de la pandémie.

De manière générale, ce projet indique le chemin vers le futur, que ce soit pour les usagers, les employés qui travaillent sur le site et, surtout, les habitants du quartier qui souffrent d'une situation de dégradation que rien ne semble vouloir enrayer. Loin des postures idéologiques, il suffit de voir comment la Gare Saint-Lazare, la Gare de l'Est se sont transformées au bénéfice de tous pour refuser toute polémique stérile et faire aboutir au plus vite ce projet essentiel à l'image du Grand Paris.

Cordialement,

Bastien Brunis
Président du Medef de l'Est Parisien
(Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne)

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 107 **Date de dépôt :** 13/09/2021 **Heure de dépôt :** 17:55 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le permis de construire modificatif a pour objet d'intégrer les modifications du projet initial résultant de la première enquête publique et de la signature du protocole entre la SA Gare du Nord 2024, et la Ville de Paris et la SNCF.

Il ne modifie en rien la nature du projet qui, sous le terme de « Rénovation de la Gare du Nord », et est en fait l'occasion de la construction d'un immense bâtiment principalement dédié à des activités commerciales dont la justification sociale n'est pas prouvée : n'est-on pas en train de programmer un nouveau « Millenium » ? L'évolution des modes d'achat, le développement du télétravail, la mise en place du réseau Grand Paris Express ne vont-ils pas se traduire par une baisse de la fréquentation de la Gare du Nord ? Pourquoi n'admettre les accès directs aux quais que pour les usagers des trains de banlieue, alors que certains voyageurs utilisent quotidiennement les autres lignes et seront contraints d'accéder aux quais via le 1er étage ?

Par ailleurs trois éléments déterminants de l'évolution du projet initial sont hors champ du PCM et restent dans l'inconnu pour le Comité des Habitants Gare du Nord La Chapelle :

? La création d'une passerelle entre l'extension commerciale et les quartiers situés au Nord de la gare est hors PCM, laissée à l'initiative de la SNCF, sachant que l'étude préalable, initialement prévue pour fin juin 2021, n'est toujours pas publiée....

? L'aménagement des abords de la gare (notamment zone sud de la gare, parvis et rue annexes) est, selon le protocole, laissée à l'initiative de la Ville de Paris. Il concerne notamment la création de parkings à vélo et l'aménagement de la dépose taxi rue du Faubourg Saint Denis...En même temps, dans l'arrondissement des projets de création de rues piétonnes sont prévues aux abords de la Gare ainsi que la mise à sens unique de voies de circulation importantes (rue La Fayette). Comment concilier ces opérations avec la hausse des flux de circulation que va générer le nouveau centre commercial ?

? Enfin, « l'Eco-station bus » serait réduite en surface d'accueil des véhicules. Le retour des lignes dont les arrêts sont actuellement reportés serait-il envisagé dans la gare ? Dans l'affirmative, comment sera organisée l'attente de prise en charge des passagers dans l'espace réduit ? La suppression de la rampe descendante de la gare des bus contraint à faire circuler les bus dans les deux sens de la rue du Faubourg Saint-Denis, représentant plus de 1600 bus par jour, provoquant des nuisances considérables pour les résidents.

Notre quartier souffre d'ores et déjà des nuisances liées à la densité des constructions et de la circulation, deux caractéristiques que le projet va aggraver.

L'étude d'impact actualisée met en évidence l'accroissement de la circulation dans la rue du Faubourg Saint Denis (alors même que les conséquences de la création d'une dépose taxi ne sont pas intégrées). Il est prévu une baisse globale de trafic automobile dans Paris mais, pour les quartiers proches de la Gare du Nord, le bénéfice attendu de cette éventuelle baisse du trafic ne permettra même pas de compenser l'accroissement du trafic engendré par ce projet pharaonique (dessertes voyageurs, livraisons de jour et de nuit de cet énorme espace commercial...). Le Nord Est parisien serait une fois de plus sacrifié ?

Cette même étude décrit une diminution prévisible de « l'effet chaleur » pour les usagers de la gare, mais en ce qui concerne les immeubles de la rue du Faubourg Saint Denis, elle ne prend pas en compte la construction d'un bâtiment de plusieurs étages qui va bloquer une arrivée de vent du Sud-Ouest. L'ilot de chaleur sera aussi aggravé par la démultiplication de la réverbération solaire dans cette zone.

Numéro : 108 **Date de dépôt :** 13/09/2021 **Heure de dépôt :** 22:11 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : S'il faut encore trouver une autre date pour encore déplier les mêmes arguments on risque de tourner encore plus en rond et les usagers de la Gare du Nord vont devoir subir encore longtemps l'inconfort et l'insécurité. Il est temps cette fois de faire la synthèse de ce qui a été formulé et de passer à l'action. Cette transformation est aussi nécessaire pour les habitants de ce quartier qui méritent mieux que ce qu'on leur offre actuellement. Le train est écologique, la Gare va être de plus en plus fréquentée il faut l'adapter aux usages d'aujourd'hui, les modifications apportées vont dans ce sens mais c'est vrai qu'on n'a aucune nouvelle de la passerelle Nord qui devrait permettre un cheminement supplémentaire pour éviter d'être les uns sur les autres comme c'est trop souvent le cas actuellement

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 109 **Date de dépôt :** 14/09/2021 **Heure de dépôt :** 09:40 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le permis de construire modificatif ne donne aucune information sur les éléments suivants qui sont prioritaires pour les riverains du faubourg Saint Denis :

- La dépose taxi dont l'aménagement est à la charge de la Ville de Paris, rue du Faubourg Saint-Denis. Elle constitue une nouvelle source d'embouteillages dans un quartier déjà saturé et asphyxié. L'étude d'impact fait état d'une baisse générale de la pollution due à la limitation de la vitesse à 30 km à l'heure sur l'ensemble de Paris, mais cela ne concernera pas la rue du Faubourg Saint Denis puisque la construction de cet immense centre commercial ne peut qu'induire une hausse du trafic automobile (poids lourds de livraison, clientèle automobiliste).
- La démolition de l'immeuble au 177 Rue du Faubourg Saint-Denis ainsi que la construction du terminal départ seront-elles la source d'impact sur les structures des immeubles de la rue du Faubourg Saint Denis à moyen ou long terme comme il l'a été constaté lors des travaux du RER E.
- L'ouverture vers le Nord qui reste totalement hypothétique. L'étude d'une passerelle est prévue, mais le délai imparti (juin 2021) est déjà dépassé.
- L'étude d'impact sur la création de bulles de rafraîchissement (Note 5.1.4 pièce B1 et annexe B-3g) sur le quartier par l'aménagement paysager est très hypothétique également du fait que ce phénomène est possible si il existe une irrigation parfaite des surfaces végétalisées et si la végétalisation est principalement du jardin de couverture du type boulevard périphérique. Or pour la grande majorité du choix paysager fait par StatioNord, il s'agit de toiture végétalisée extensive avec de la mousse ou du sédum et un seul point d'eau (une mare pédagogique) donc qui généreront peu d'effets de régulation thermique.

Numéro : 110 **Date de dépôt :** 14/09/2021 **Heure de dépôt :** 10:10 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La suppression de 7500m² de commerces est le résultat des négociations avec la ville de Paris. Si c'était le prix à payer pour débloquer la situation alors c'est une bonne nouvelle. Mais que ceux qui sont opposés au projet de façon idéologique arrêtent de mentir, comme je peux le lire dans certains avis déposés ici ou dans un tract que l'on m'avait distribué il y a quelques mois de cela devant la gare.

Non la gare ne va pas devenir une immense centre commercial qu'il faudra traverser pour pouvoir prendre son train. Le projet présenté ici montre bien au contraire que les activités commerciales sont nettement séparées des activités ferroviaires. Il y a aura toujours des boutiques sur les quais, mais ce n'est pas une nouveauté, c'est le cas dans toutes les grandes gares. et ce ne sera pas demain comme aux Halles, personnes ne va se perdre dans des dédales d'enseignes commerciales pour pouvoir prendre son train.

La gare du nord est une gare internationale, les touristes étrangers seront d'ailleurs bien content de pouvoir faire quelques derniers achats avant de rentrer dans leur pays comme c'est le cas à St Pancras à Londres. Mais il faut penser aussi à ceux qui emprunte régulièrement cette gare, bien pauvre aujourd'hui en services divers et variés et commerces qui peuvent dépanner avant de rentrer chez soi. Et ce n'est pas autour de la gare qu'ils trouvent leur bonheur, bien au contraire. Je pense donc que cette nouvelle offre ne fera qu'enrichir la gare du nord, qui de toute façon a bien besoin de cette rénovation.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 111 **Date de dépôt :** 14/09/2021 **Heure de dépôt :** 10:47 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Nous exprimons les 5 observations suivantes :

A - Intégration de mesures conservatoires permettant la réalisation éventuelle d'une liaison nord
Cette liaison a été demandée par Demain La Chapelle et d'autres associations depuis le début des concertations. L'étude en cours par SNCF devait être présentée en Juin 2021 mais à ce jour aucune information n'a été diffusée. Nous commençons à douter de la volonté réelle de la SNCF de faire aboutir ce projet et regrettons d'autant le manque d'investissement des élus locaux pour soutenir cette demande.

B - Elargissement de l'accès à l'écostation bus
C'est un point positif qui malheureusement nécessitera la démolition d'un beau bâtiment (177 rue du Faubourg Saint-Denis), que nous découvrons ici. Par ailleurs, les schémas graphiques d'illustration comportent une grille de séparation entre la voirie et la gare qui contredit ce besoin de démolition.

C - Augmentation des liaisons verticales dans la gare souterraine
L'ajout de ces liaisons nous semble positif (conformément à l'avis de la FNAUT). Toutefois, nous regrettons vivement l'absence d'intégration du couloir de liaison souterrain avec la Ligne 2, sans parler de la rénovation attendue de la station La Chapelle, 2 points majeurs exclus du périmètre de ce projet. Nous continuerons à nous mobiliser pour la prise en compte de la jonction avec cette station La Chapelle : cette station est et restera une entrée/sortie de fait, majeure, de la Gare du Nord.

D - Doublement des parkings vélo (2000 places au lieu de 1000 à l'intérieur ; 4000 places à l'extérieur)
Nous sommes dubitatifs face au flou des implantations proposées.

E - Les futurs aménagements extérieurs, à la charge de la Ville, n'ont toujours fait l'objet d'aucune présentation ou réunion de concertation, ce qui est fort regrettable pour les habitants du quartier mais également pour les usagers des transports !
Nous sommes particulièrement circonspects sur le manque d'intérêt et de prise en compte de l'aménagement Nord (station métro, passerelle, parking vélo sécurisé de grande taille...).

Numéro : 112 **Date de dépôt :** 14/09/2021 **Heure de dépôt :** 16:01 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Prendre un train doit être une expérience agréable et la Gare du Nord ne le permet pas actuellement. Nous sommes des voyageurs fréquents sur la ligne jusqu'à Lille et nous déplorons l'absence d'espaces pour s'asseoir de salles calmes pour travailler et de commerces(le gros et vilain mot) . Stationord selon ce que nous observons pallie à ces manques et devrait permettre de rendre nos voyages moins pénibles lors de nos attentes . Nous sommes ravis de la séparation des arrivées et des départs quitte à faire un peu de marche (c'est bon pour la santé) et nos valises sont à roulettes . Les remarques semblent souvent idéologiques en effet et règlent les comptes avec une municipalité qui c'est vrai a délaissé ce quartier , n'a pas su voir son potentiel et ne propose que des plantes en pots graffités et un manque cruel de surveillance de la délinquance et du trafic , mais ce n'est pas une raison pour que les voyageurs nordistes subissent ces querelles politiques qui doivent plutôt se régler au sein de la municipalité . Le but est peut-être de faire échouer le projet ou le retarder pour les JO qui serait en effet un désastre pour l'ambition de certains mais je le répète les Provinciaux fréquentent très nombreux et ils le seront de plus en plus cette gare qui a été très belle et qui est devenue au fil du temps « glauque » comme le fait remarquer quelqu'un etTFOKUV à juste titre.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 113 **Date de dépôt :** 14/09/2021 **Heure de dépôt :** 17:49 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Je préférerais le projet initial qui était plus cohérent, je suis à 100% contre la destruction du bâtiments 177 rue du faubourg saint denis, l'immeuble est remarquable et dans un état très bon. On pourrais le garder et faire du logement social . A une époque où l'on ne sait plus où construire on se permet de démolir alors que c'est pas indispensable . Il faut rénover la Gare du Nord pas détruire un beau bâtiment
Sa destruction n'est pas justifié

Numéro : 114 **Date de dépôt :** 14/09/2021 **Heure de dépôt :** 18:26 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,

Quels que soient les réaménagements, il ne faut pas perdre de vue que notre quartier est une zone où chaque pot de fleur, bac à plante font l'objet de nombreux dépôts sauvages. Beaucoup de détritits jonchent autour des grands bacs à plantes installés rue du faubourg saint Denis par exemple, donc au lieu de parfaire notre environnement cela finit par le rendre beaucoup plus sale.

Nous sommes dans une zone de passage et nombreux sont les hommes qui urinent dans nos rues adjacentes.

Le quartier s'est fortement dégradé et sali. Et l'on voit bien que chaque muret, grille, marche, installation urbaine fait l'objet d'un point de chutes d'ordures ou de personnes abimées par la vie.

Nous attendons un projet global qui permettent aux habitants, comme aux gens de passage ou ceux en difficulté de vivre dans la propreté et la dignité.

Numéro : 115 **Date de dépôt :** 15/09/2021 **Heure de dépôt :** 08:00 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Une fois de plus, le public est consulté sur le comment et non pas sur le pourquoi.

Étant architecte moi-même je suis effaré par la somme de travail qu'a nécessité ce projet pour rendre acceptable une vulgaire opération commerciale sous prétexte de restructurer une gare du XIX°. Tous les poncifs cosmétiques auront été utilisés: choucroute verte sur les toits, façades en verre évanescences sur le parvis de la gare, passerelles transparentes dans les halles historiques, etc...

La réalité sera celle vécue à Beaugrenelle ou aux Halles, des lieux sans poésie et sans mystère.

AVIS TRÈS DÉFAVORABLE.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 116 Date de dépôt : 15/09/2021 Heure de dépôt : 09:00 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Les prévisions sur lesquelles reposent le projet, notamment par rapport à "l'augmentation des flux prévue, datent pour les plus récentes de 2018. Or, depuis cette date nous avons connu une pandémie et nous avons eu connaissance du dernier rapport du GIEC. Ces éléments permettent de remettre en cause la pertinence de ces études comme fondement pour un projet de gare.
Par ailleurs, d'un point de vue historique et patrimonial, plusieurs questions voire menaces semblent peser sur l'intégrité du bâtiment existant, en particulier :
- la volonté de démolir ou « déconstruire » le hall Transilien de 2001 et avec lui la halle de 1877, prévoyant que ces structures soient « démontées dans le but de pouvoir être remontées sur un nouveau site ferroviaire ». Plusieurs exemples récents montrent que l'absence de réflexion sur la réutilisation d'une structure patrimoniale démontée ne permet pas d'en assurer la conservation à long terme.
- l'impact visuel des structures neuves (dont les dessins ne semblent pas refléter leur réels dimensionnements) en particulier pour les passerelles 1, 2 et 3.
- la démolition de certains éléments du bâtiment de Hirtorf notamment une voûte en plein cintre et la mezzanine intérieure.

Numéro : 117 Date de dépôt : 15/09/2021 Heure de dépôt : 11:54 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : L'actuel projet de restructuration de la Gare du Nord est un non-sens : il s'agit de dépenser beaucoup d'énergie pour construire et densifier toujours plus tout en démolissant un bâtiment construit il y a peine 20 ans.
Bien sûr, les conditions actuelles sont loin d'être idéales et il y a un projet de réaménagement à faire. Cependant, dans le projet proposé, c'est tout simplement le commerce qui domine. Pourquoi ne pas mettre au centre le confort des voyageurs et des habitants du quartier plutôt que le profit, toujours plus de profit ?
Quel sens cela a-t-il alors que la société de consommation nous a conduit dans la situation environnementale catastrophique que nous connaissons ? Le projet proposé est obsolète avant même d'avoir été bâti.
Quel sens cela a-t-il de bâtir toujours plus dense en démolissant un bâtiment relativement récent alors qu'il nous faut moins consommer de ressource et laisser de l'espace libre dans nos villes pour la végétation en pleine terre qui est salvatrice en période de canicule ?

Numéro : 118 Date de dépôt : 15/09/2021 Heure de dépôt : 12:04 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : GARE DU NORD CONSULTATION PUBLIQUE 13-09-21_V2.pdf

Observation : La gare du Nord, un patrimoine à préserver, réellement...

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France souligne à juste titre la « grande envergure » du projet « Gare du Nord 2024 » dont le projet modificatif est présenté à la consultation du public par voie électronique du 17 août au 17 septembre 2021.

On comprend combien la perspective d'une rénovation de cet équipement si essentiel pour la ville de Paris, pour la France, pour l'Europe – peut soulever espoirs et attentes chez les usagers de la gare et chez les Parisiens.

La richesse et le caractère volumineux des dossiers mis à la disposition du public témoignent des efforts investis par les maîtres d'œuvre dans ce programme si complexe. Il n'empêche que pour ce qui concerne la gare en tant que patrimoine architectural, industriel, technique et urbain, l'inquiétude reste grande, même après modification, notamment face à :

1. La création à l'intérieur de la halle centrale de la gare XIXe siècle, protégée au titre des monuments historiques, de deux passerelles transversales (passerelles 1 et 2) donnant accès aux quais grandes lignes.

L'implantation de la passerelle 2 implique, selon le dossier déposé le 04/01/2021 et présentée en séance de la Commission du Vieux Paris le 04/03/2021, la démolition d'une voûte en plein cintre remplacée par un linteau entre les voies 13 et 14. (Cette démolition ne semble pas être mentionnée dans le dossier mis à disposition du public pour la consultation par voie électronique en août et septembre 2021.)

2. La création d'une troisième passerelle traversante à l'extérieure de la gare, devant la façade côté voies, dont les dessins originaux de la main de Hirtorf témoignent de l'importance pour la conception initiale de la gare et qui constituait la « porte d'entrée » dans Paris depuis le Nord.

3. La démolition d'une halle latérale datant de 1877

4. La démolition de la halle « Transilien », œuvre de l'architecte Jean-Marie Duthilleul, datant de 2001, qui préservait et intégrait la halle de 1877

5. La démolition d'une mezzanine à l'intérieur de la façade principale de la gare Hittorff (façade sud), datant vraisemblablement de 1912.

Les documents mis à disposition du public et notamment l'Etude d'Impact Actualisé soulignent que pour les maîtres d'œuvre « l'élément dominant du projet est bien la gare historique » ; ils soulignent aussi la régularité des consultations menées avec l'Architecte des Bâtiments de France et la DRAC concernant les aspects du projet touchant à des enjeux patrimoniaux. On ne peut que saluer cette ouverture et ces efforts, même si la présentation du projet laisse l'impression que les spécialistes consultés ont surtout porté leur attention sur les effets de volumétrie extérieure et de « skyline », moins sur la matérialité physique du bâtiment historique et la qualité de ses volumes intérieurs.

Plusieurs points nous semblent ainsi toujours susceptibles de soulever interrogations et inquiétudes.

1. Il nous semble profondément regrettable que le projet impose l'adjonction à l'intérieur de cet espace exceptionnel d'imposantes structures dont la principale qualité serait vraisemblablement qu'elles ne se verraient pas (!), les textes de présentation soulignant leur peu « d'impact visuel ». Mais comment croire que des structures jouant un rôle si important dans le fonctionnement de la gare puissent ne pas se remarquer ? À cet égard, les vues des architectes montrant ces passerelles en place mais avec quelques voyageurs clairsemés, entièrement dépourvus de bagages, peuvent être considérées comme étant trompeuses.

Nous nous interrogeons sur la nécessité réelle d'encombrer et de dénaturer le volume d'une structure protégée au titre des monuments historiques par l'implantation de deux ouvrages supplémentaires.

On comprend que la situation des sous-sols de la gare rend compliqué l'aménagement de passages souterrains. Mais n'y aurait-il vraiment pas d'autres solutions ?

2. Concernant la passerelle 3, passant devant la façade côté voies, les documents de présentation insistent sur le fait que son profil et son hauteur aient été étudiés pour ne pas occulter la perception du pignon de la halle depuis le boulevard de la Chapelle. Elle devrait en fait permettre aux voyageurs qui l'empruntent une meilleure appréciation de la qualité exceptionnelle de la gare historique.

Comme pour les passerelles 1 et 2, il nous paraît peu vraisemblable qu'une structure de cette importance soit en quelque sorte invisible et n'occulte pas la perception de la façade d'autres points de vue que la passerelle elle-même, de personnes qui ne soient des usagers immédiats de la gare.

3. Nous nous interrogeons aussi sur la réelle nécessité de démolir ou de « déconstruire » le hall Transilien de 2001 et avec lui la halle de 1877 qu'il incorpore, « inadapté à cause de ses performances énergétiques et inapproprié à l'augmentation des flux prévue ».

Le projet prévoit que ces structures seront « démontées dans le but de pouvoir être remontées sur un nouveau site ferroviaire ». Le propos appuyant cette démarche nous surprend à plusieurs titres : « Ainsi conservées, elles rentreront dans la tradition des architectures du fer que l'on démontait et déplaçait (Halles Eiffel, Baltard, etc. et comme la première gare du Nord de 1846 démontée puis remontée à Lille Flandres). »

Remarquons d'abord que le Hall de 2001 et la halle de 1877 sont tous les deux des structures de valeur et d'intérêt patrimoniaux mais à des titres différents : le Hall de 2001 relève du patrimoine contemporain, la halle de 1877 relève d'une prolongation de l'œuvre de Hittorff, monument historique. Leur conservation ne relève pas des mêmes logiques.

Mentionnons aussi que si la première gare du Nord ait bien été démontée et remontée à Lille Flandre, il s'agissait de la partie maçonnerie de la gare et vraisemblablement pas de sa halle (mixte métal et bois).

Mais surtout, il nous semble erroné de considérer qu'un objet devenu patrimoine doit être traité aujourd'hui selon les pratiques en cours à l'époque de sa création initiale. Nous trouvons aussi paradoxale l'évocation des halles de Baltard dans ce contexte. Leur démolition ne peut être considérée comme une réussite pour la conservation et la mise en valeur d'un exemple primordial de construction métallique française au XIXe siècle : la préservation d'un seul élément décontextualisé reconstruit à Nogent-sur-Marne ne permet pas d'évoquer le sens de l'ensemble détruit et elle est considérée comme un échec sur le plan patrimonial.

Enfin, soulignons que le fait de démonter une structure en vue de la remonter à une date ultérieure sur un site non identifié permet rarement de la protéger ou de la mettre en valeur. L'exemple de la halle des Batignolles semble édifiant à cet égard.

4. Mentionnons enfin la volonté plusieurs fois évoquée de « restituer halle Hittorff à l'état initial » :

« Le projet a été conçu pour que l'architecture intérieure de la Halle Hittorff soit restituée dans son état initial et débarrassée des mezzanines qui encombraient la halle centrale. Ainsi réapparaîtra une très belle façade, bien ordonnancée, qui n'était pas visible. »

Nous nous interrogeons d'une part sur l'opportunité de viser « l'état initial » d'un monument historique, une démarche qui ne correspond pas aux meilleures pratiques d'intervention telles qu'établies par l'ICOMOS par exemple (Charte de Venise).

D'autre part, selon les documents de l'époque, la face intérieure de la grande halle de Hittorff était, dès son ouverture au service, pourvue de constructions en bois, de bureaux ; rien n'indique que dans son « état d'origine » elle ait été visible depuis l'intérieur de gare.

5. On s'interroge enfin sur le sens de l'avis « sans objet » de la Conservation régionale des monuments historiques signé par le Préfet de Région le 02/07/2021 (pièce D du

dossier), précisant que « le projet modificatif ne porte pas sur les parties protégées au titre des MH, la CRMH n'a donc pas d'avis à délivrer ». (L'avis de la CRMH sur le permis de construire initial ne figure pas dans le dossier).

Soulignons en conclusion que la construction des passerelles et la démolition du hall Transilien, comme la « grande envergure » du projet dans son ensemble, sont vraisemblablement imposées par la « nécessité impérieuse » de répondre à « l'augmentation des flux prévue » à l'horizon 2024 et 2030. Or, les prévisions sur lesquelles reposent le projet semblent dater, pour les plus récentes, de 2018.

Depuis cette date nous avons connu une pandémie dont l'évolution n'est pas encore maîtrisée et dont il n'est pas certain qu'elle ne sera pas suivie d'autres. Nous avons eu connaissance aussi du dernier rapport du GIEC d'août 2021. Dans cet état des choses, on est en droit de se demander, il nous semble, si les prévisions de 2018 sont toujours pertinentes concernant l'évolution de nos modes de consommation et de la demande en matière de transports.

De se demander, en somme, s'il ne serait pas judicieux de réduire encore la voilure du programme en faveur d'un projet plus sobre, économe et respectueux de l'existant.

Karen Bowie, Historienne de l'architecture, professeure émérite des Ecoles Nationales Supérieures d'Architecture ; comité scientifique Rails & Histoire ;

Florence Hachez-Leroy, Historienne, Présidente du CILAC-TICCIH France : Comité International pour la Préservation du Patrimoine Industriel ;

Paul Smith, Historien, Secrétaire général du CILAC - Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel.

Numéro : 119 Date de dépôt : 15/09/2021 Heure de dépôt : 13:34 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Comme parisienne, enseignante à IENSA Paris-la-Villette & historienne de l'architecture et de la construction, je me joins à mes collègues Karen Bowie, Laurence Hachez-Leroy et Paul Smith :

La gare du Nord, un patrimoine à préserver, réellement...

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France souligne à juste titre la « grande envergure » du projet « Gare du Nord 2024 » dont le projet modificatif est présenté à la consultation du public par voie électronique du 17 août au 17 septembre 2021.

On comprend combien la perspective d'une rénovation de cet équipement si essentiel - pour la ville de Paris, pour la France, pour l'Europe – peut soulever espoirs et attentes chez les usagers de la gare et chez les Parisiens.

La richesse et le caractère volumineux des dossiers mis à la disposition du public témoignent des efforts investis par les maîtres d'œuvre dans ce programme si complexe.

Il n'empêche que pour ce qui concerne la gare en tant que patrimoine architectural, industriel, technique et urbain, l'inquiétude reste grande, même après modification, notamment face à :

1. La création à l'intérieur de la halle centrale de la gare XIXe siècle, protégée au titre des monuments historiques, de deux passerelles transversales (passerelles 1 et 2) donnant accès aux quais grandes lignes.

L'implantation de la passerelle 2 implique, selon le dossier déposé le 04/01/2021 et présentée en séance de la Commission du Vieux Paris le 04/03/2021, la démolition d'une voute en plein cintre remplacée par un linteau entre les voies 13 et 14. (Cette démolition ne semble pas être mentionnée dans le dossier mis à disposition du public pour la consultation par voie électronique en août et septembre 2021.)

2. La création d'une troisième passerelle traversante à l'extérieur de la gare, devant la façade côté voies, dont les dessins originaux de la main de Hittorff témoignent de l'importance pour la conception initiale de la gare et qui constituait la « porte d'entrée » dans Paris depuis le Nord.

3. La démolition d'une halle latérale datant de 1877

4. La démolition de la halle « Transilien », œuvre de l'architecte Jean-Marie Duthilleul, datant de 2001, qui préservait et intégrait la halle de 1877

5. La démolition d'une mezzanine à l'intérieur de la façade principale de la gare Hittorff (façade sud), datant vraisemblablement de 1912.

Les documents mis à disposition du public et notamment l'Étude d'Impact Actualisé soulignent que pour les maîtres d'œuvre « l'élément dominant du projet est bien la gare historique » ; ils soulignent aussi la régularité des consultations menées avec l'Architecte des Bâtiments de France et la DRAC concernant les aspects du projet touchant à des enjeux patrimoniaux. On ne peut que saluer cette ouverture et ces efforts, même si la présentation du projet laisse l'impression que les spécialistes consultés ont surtout porté leur attention sur les effets de volumétrie extérieure et de « skyline », moins sur la matérialité physique du bâtiment historique et la qualité de ses volumes intérieurs.

Plusieurs points nous semblent ainsi toujours susceptibles de soulever interrogations et inquiétudes.

1. Il nous semble profondément regrettable que le projet impose l'adjonction à l'intérieur de cet espace exceptionnel d'imposantes structures dont la principale qualité serait vraisemblablement qu'elles ne se verraient pas (!), les textes de présentation soulignant leur peu « d'impact visuel ». Mais comment croire que des structures jouant un rôle si important dans le fonctionnement de

1

la gare puissent ne pas se remarquer ? À cet égard, les vues des architectes montrant ces passerelles en place mais avec quelques voyageurs clairsemés, entièrement dépourvus de bagages, peuvent être considérées comme étant trompeuses.

Nous nous interrogeons sur la nécessité réelle d'encombrer et de dénaturer le volume d'une structure protégée au titre des monuments historiques par l'implantation de deux ouvrages supplémentaires.

On comprend que la situation des sous-sols de la gare rend compliqué l'aménagement de passages souterrains. Mais n'y aurait-il vraiment pas d'autres solutions ?

2. Concernant la passerelle 3, passant devant la façade côté voies, les documents de présentation insistent sur le fait que son profil et son hauteur aient été étudiés pour ne pas occulter la perception du pignon de la halle depuis le boulevard de la Chapelle. Elle devrait en fait permettre aux voyageurs qui l'empruntent une meilleure appréciation de la qualité exceptionnelle de la gare historique.

Comme pour les passerelles 1 et 2, il nous paraît peu vraisemblable qu'une structure de cette importance soit en quelque sorte invisible et n'occulte pas la perception de la façade d'autres points de vue que la passerelle elle-même, de personnes qui ne soient des usagers immédiats de la gare.

3. Nous nous interrogeons aussi sur la réelle nécessité de démolir ou de « déconstruire » le hall Transilien de 2001 et avec lui la halle de 1877 qu'il incorpore, « inadapté à cause de ses performances énergétiques et inapproprié à l'augmentation des flux prévue ».

Le projet prévoit que ces structures seront « démontées dans le but de pouvoir être remontées sur un nouveau site ferroviaire ». Le propos appuyant cette démarche nous surprend à plusieurs titres : « Ainsi conservées, elles rentreront dans la tradition des architectures du fer que l'on démontait et déplaçait (Halles Eiffel, Baltard, etc. et comme la première gare du Nord de 1846 démontée puis remontée à Lille Flandres). »

Remarquons d'abord que le Hall de 2001 et la halle de 1877 sont tous les deux des structures de valeur et d'intérêt patrimoniaux mais à des titres différents : le Hall de 2001 relève du patrimoine contemporain, la halle de 1877 relève d'une prolongation de l'œuvre de Hittorff, monument historique. Leur conservation ne relève pas des mêmes logiques.

Mentionnons aussi que si la première gare du Nord ait bien été démontée et remontée à Lille Flandre, il s'agissait de la partie maçonnerie de la gare et vraisemblablement pas de sa halle (mixte métal et bois).

Mais surtout, il nous semble erroné de considérer qu'un objet devenu patrimoine doit être traité aujourd'hui selon les pratiques en cours à l'époque de sa création initiale.

Nous trouvons aussi paradoxale l'évocation des halles de Baltard dans ce contexte. Leur démolition ne peut être considérée comme une réussite pour la conservation et la mise en valeur d'un exemple primordial de construction métallique française au XIXe siècle : la préservation d'un seul élément décontextualisé reconstruit à

Nogent-sur-Marne ne permet pas d'évoquer le sens de l'ensemble détruit et elle est considérée comme un échec sur le plan patrimonial.

2

Enfin, soulignons que le fait de démonter une structure en vue de la remonter à une date ultérieure sur un site non identifié permet rarement de la protéger ou de la mettre en valeur. L'exemple de la halle des Batignolles semble édifiant à cet égard.

4. Mentionnons enfin la volonté plusieurs fois évoquée de « restituer halle Hittorff à l'état initial » :

« Le projet a été conçu pour que l'architecture intérieure de la Halle Hittorff soit restituée dans son état initial et débarrassée des mezzanines qui encombraient la halle centrale. Ainsi réapparaîtra une très belle façade, bien ordonnancée, qui n'était pas visible. »

Nous nous interrogeons d'une part sur l'opportunité de viser « l'état initial » d'un monument historique, une démarche qui ne correspond pas aux meilleures pratiques d'intervention telles qu'établies par l'ICOMOS par exemple (Charte de Venise).

D'autre part, selon les documents de l'époque, la face intérieure de la grande halle de Hittorff était, dès son ouverture au service, pourvue de constructions en bois, de bureaux ; rien n'indique que dans son « état d'origine » elle ait été visible depuis l'intérieur de gare.

5. On s'interroge enfin sur le sens de l'avis « sans objet » de la Conservation régionale des monuments historiques signé par le Préfet de Région le 02/07/2021 (pièce D du dossier), précisant que « le projet modificatif ne porte pas sur les parties protégées au titre des MH, la CRMH n'a donc pas d'avis à délivrer ». (L'avis de la CRMH sur le permis de construire initial ne figure pas dans le dossier).

Soulignons en conclusion que la construction des passerelles et la démolition du hall Transilien, comme la « grande envergure » du projet dans son ensemble, sont vraisemblablement imposées par la « nécessité impérieuse » de répondre à « l'augmentation des flux prévue » à l'horizon 2024 et 2030. Or, les prévisions sur lesquelles reposent le projet semblent dater, pour les plus récentes, de 2018.

PPVE - PCM Gare du Nord

Depuis cette date nous avons connu une pandémie dont l'évolution n'est pas encore maîtrisée et dont il n'est pas certain qu'elle ne sera pas suivie d'autres. Nous avons eu connaissance aussi du dernier rapport du GIEC d'août 2021. Dans cet état des choses, on est en droit de se demander, il nous semble, si les prévisions de 2018 sont toujours pertinentes concernant l'évolution de nos modes de consommation et de la demande en matière de transports. De se demander, en somme, s'il ne serait pas judicieux de réduire encore la voilure du programme en faveur d'un projet plus sobre, économe et respectueux de l'existant.

Numéro : 120 Date de dépôt : 15/09/2021 Heure de dépôt : 15:07 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Contribution d'ASA PNE à la PPVE sur le projet de transformation de la Gare du Nord en vue de la délivrance du permis de construire modificatif (du 17 août au 17 septembre 2017).

Tout a été dit à travers les deux contributions de notre association déposées lors de l'enquête publique de janvier 2020. Depuis, malgré les quelques avancées obtenues dans le cadre de l'accord de novembre 2020 entre la SNCF et la Marie de Paris, à l'instar de nombreux habitants, usagers, collectifs et associations, nous restons opposés à ce projet de transformation de la gare en raison de son caractère trop dense en matière de surfaces commerciales. Comme nous l'avons dit lors de l'enquête publique, cette densité à l'intérieur de la gare se fera au détriment de l'organisation des flux de circulation des voyageurs qui doit être l'objectif n°1 du projet de transformation (faciliter les déplacements, améliorer les liens entre les différentes "mobilités" au sein de la gare...). Nous observons également que ce projet démesuré va avoir un impact négatif sur son environnement déjà très congestionné, marqué par la mono activité et qui est en attente d'un soutien municipal au commerce de proximité.

Sur la forme, nous déplorons que cette consultation ait été organisée en plein de cœur de l'été uniquement par voie électronique sans que rien n'ait été prévu pour permettre des contributions sur registre à proximité de la gare. Il est regrettable que cette consultation n'ait pas été étendue aux communes d'Ile de France dont de nombreux usagers utilisent la gare du Nord.

Nous notons que le projet d'une liaison (passerelle) vers le nord en direction du 18e n'est toujours pas acté alors qu'il avait été décidé de réaliser une étude de faisabilité dont les résultats devaient être présentés en juin 2021. Nous rappelons que dans le cadre de l'enquête publique, nous avons fait une proposition très détaillée sur ce projet de passerelle rappelée par l'observation n° 17 de cette PPVE. Etant donné le développement des projets d'aménagement de Paris Nord-Est dans le 18e (Ordener-Poissonniers, Chapelle International, Gare des Mines-Fillettes...) qui vont générer un accroissement de population donc d'usagers potentiels, il est indispensable que cette liaison vers le nord soit intégrée au projet de transformation de la gare.

Enfin, s'agissant du projet de réaménagement de la gare routière en « éco station bus », il a pour conséquence la destruction d'un bâtiment début 20e siècle à l'architecture très intéressante qui n'a pas été portée à la connaissance du public à l'origine du projet. C'est très regrettable dans une perspective de "développement durable" où doit être privilégié la réhabilitation du bâti plutôt que sa destruction !

Pour ces raisons, nous nous opposons à la délivrance du permis de construire modificatif de la gare du Nord.

O.Ansart, pour ASA PNE (Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord-Est).
<https://asa-pne.over-blog.com/>

Numéro : 121 Date de dépôt : 15/09/2021 Heure de dépôt : 15:13 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Je suis architecte-urbaniste, chercheur associé au laboratoire ACS - ENSA Paris-Malaquais. J'adhère aux observations formulées par mes collègues Karen Bowie, Laurence Hachez-Leroy et Paul Smith.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 122 **Date de dépôt :** 15/09/2021 **Heure de dépôt :** 18:35 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,
Constaté, avec satisfaction les modifications apportées au projet initial;
sauf erreur de ma part je ne vois aucun commentaire sur la transformation de l'hôpital Larboisière qui se déroule dans le très proche voisinage.
Y a-il une coordination entre les deux équipes managériales? si,oui comment est-elle organisée?pour le présent et l'avenir?
Comment seront maintenues et améliorées les liaisons pédestres entre les deux mastodontes?(notamment si Larboisière déplace ses locaux affectés aux urgences).
Quelle autorité (gare,hôpital,police municipale, police nationale)est-elle compétente sur la zone actuellement occupée par les taxis , qui longe le hall actuel d'embarquement vers l'etranger et qui ,de l'autre côte comporte un monumernt aux morts?.
Par ailleurs nous serons très attentifs aux zones qui jouxteront le théâtre des Bouffes du Nord'(questions sanitaires et bruit)
Salutations.

Numéro : 123 **Date de dépôt :** 16/09/2021 **Heure de dépôt :** 10:24 **Observation déposée par email :** **Modéré :**

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,
Enseignante à l'Ecole Nationale d'architecture de Paris Belleville dans le séminaire Patrimoine Projet Tourisme, je rejoins les observations de ma consoeur Karen Bowie dont vous trouverez la copie ci dessous,
Merci d'en prendre note afin que ce projet puisse être revu en fonction des recommandations du dernier rapport du Giec d'une part, en effet les démolitions importantes ne plus à mettre à l'ordre du jour, d'autre part de revoir le projet afin que le volet historique soit réellement pris en compte, ce qui n'est pas entièrement le cas actuellement.

Bien cordialement
Fabienne Louyot architecte

1
La gare du Nord, un patrimoine à préserver, réellement...
La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France souligne à juste titre la « grande envergure » du projet « Gare du Nord 2024 » dont le projet modificatif est présenté à la consultation du public par voie électronique du 17 août au 17 septembre 2021.
On comprend combien la perspective d'une rénovation de cet équipement si essentiel - pour la ville de Paris, pour la France, pour l'Europe – peut soulever espoirs et attentes chez les usagers de la gare et chez les Parisiens.
La richesse et le caractère volumineux des dossiers mis à la disposition du public témoignent des efforts investis par les maîtres d'œuvre dans ce programme si complexe.
Il n'empêche que pour ce qui concerne la gare en tant que patrimoine architectural, industriel, technique et urbain, l'inquiétude reste grande, même après modification, notamment face à :

1. La création à l'intérieur de la halle centrale de la gare XIXe siècle, protégée au titre des monuments historiques, de deux passerelles transversales(passerelles 1 et 2) donnant accès aux quais grandes lignes.
L'implantation de la passerelle 2 implique,selon le dossier déposé le 04/01/2021 et présentée en séance de la Commission du Vieux Paris le 04/03/2021, la démolition d'une voute en plein cintre remplacée par un linteau entre les voies 13 et 14. (Cette démolition ne semble pas être mentionnée dans le dossier mis à disposition du public pour la consultation par voie

électronique en août et septembre 2021.)

2. La création d'une troisième passerelle traversante à l'extérieure de la gare, devant la façade côté voies, dont les dessins originaux de la main de Hittorff témoignent de l'importance pour la conception initiale de la gare et qui constituait la « porte d'entrée » dans Paris depuis le Nord.

3. La démolition d'une halle latérale datant de 1877

4. La démolition de la halle « Transilien », œuvre de l'architecte Jean-Marie Duthilleul, datant de 2001, qui préservait et intégrait la halle de 1877

5. La démolition d'une mezzanine à l'intérieur de la façade principale de la gare Hittorff (façade sud), datant vraisemblablement de 1912.

Les documents mis à disposition du public et notamment l'Étude d'Impact Actualisé soulignent que pour les maîtres d'œuvre « l'élément dominant du projet est bien la gare historique » ; ils soulignent aussi la régularité des consultations menées avec l'Architecte des Bâtiments de France et la DRAC concernant les aspects du projet touchant à des enjeux patrimoniaux. On ne peut que saluer cette ouverture et ces efforts, même si la présentation du projet laisse l'impression que les spécialistes consultés ont surtout porté leur attention sur les effets de volumétrie extérieure et de « skyline », moins sur la matérialité physique du bâtiment historique et la qualité de ses volumes intérieurs.

Plusieurs points nous semblent ainsi toujours susceptibles de soulever interrogations et inquiétudes.

1. Il nous semble profondément regrettable que le projet impose l'adjonction à l'intérieur de cet espace exceptionnel d'imposantes structures dont la principale qualité serait vraisemblablement qu'elles ne se verraient pas (!), les textes de présentation soulignant leur peu « d'impact visuel ».

Mais comment croire que des structures jouant un rôle si important dans le fonctionnement de

la gare puissent ne pas se remarquer ? À cet égard, les vues des architectes montrant ces passerelles en place mais avec quelques voyageurs clairsemés, entièrement dépourvus de bagages, peuvent être considérées comme étant trompeuses.

Nous nous interrogeons sur la nécessité réelle d'encombrer et de dénaturer le volume d'une structure protégée au titre des monuments historiques par l'implantation de deux ouvrages supplémentaires.

On comprend que la situation des sous-sols de la gare rend compliqué l'aménagement de passages souterrains. Mais n'y aurait-il vraiment pas d'autres solutions ?

2. Concernant la passerelle 3, passant devant la façade côté voies, les documents de présentation insistent sur le fait que son profil et son hauteur aient été étudiés pour ne pas occulter la perception du pignon de la halle depuis le boulevard de la Chapelle. Elle devrait en fait permettre aux voyageurs qui l'empruntent une meilleure appréciation de la qualité exceptionnelle de la gare historique.

Comme pour les passerelles 1 et 2, il nous paraît peu vraisemblable qu'une structure de cette importance soit en quelque sorte invisible et n'occulte pas la perception de la façade d'autres points de vue que la passerelle elle-même, de personnes qui ne soient des usagers immédiats de la gare.

3. Nous nous interrogeons aussi sur la réelle nécessité de démolir ou de « déconstruire » le hall Transilien de 2001 et avec lui la halle de 1877 qu'il incorpore, « inadapté à cause de ses performances énergétiques et inapproprié à l'augmentation des flux prévue ».

Le projet prévoit que ces structures seront « démontées dans le but de pouvoir être remontées sur un nouveau site ferroviaire ». Le propos appuyant cette démarche nous surprend à plusieurs titres : « Ainsi conservées, elles rentreront dans la tradition des architectures du fer que l'on

démontait et déplaçait (Halles Eiffel, Baltard, etc. et comme la première gare du Nord de 1846 démontée puis remontée à Lille Flandres). »

Remarquons d'abord que le Hall de 2001 et la halle de 1877 sont tous les deux des structures de valeur et d'intérêt patrimoniaux mais à des titres différents : le Hall de 2001 relève du patrimoine contemporain, la halle de 1877 relève d'une prolongation de l'œuvre de Hittorff, monument historique. Leur conservation ne relève pas des mêmes logiques.

Mentionnons aussi que si la première gare du Nord ait bien été démontée et remontée à Lille Flandre, il s'agissait de la partie maçonnée de la gare et vraisemblablement pas de sa halle (mixte métal et bois).

Mais surtout, il nous semble erroné de considérer qu'un objet devenu patrimoine doit être traité aujourd'hui selon les pratiques en cours à l'époque de sa création initiale.

Nous trouvons aussi paradoxale l'évocation des halles de Baltard dans ce contexte. Leur démolition ne peut être considérée comme une réussite pour la conservation et la mise en valeur d'un exemple primordial de construction métallique française au XIXe

siècle : la préservation d'un

seul élément décontextualisé reconstruit à Nogent-sur-Marne ne permet pas d'évoquer le sens de l'ensemble détruit et elle est considérée comme un échec sur le plan patrimonial.

3

Enfin, soulignons que le fait de démonter une structure en vue de la remonter à une date ultérieure sur un site non identifié permet rarement de la protéger ou de la mettre en valeur.

L'exemple de la halle des Batignolles semble édifiant à cet égard.

4. Mentionnons enfin la volonté plusieurs fois évoquée de « restituer halle Hittorff à l'état initial » :

« Le projet a été conçu pour que l'architecture intérieure de la Halle Hittorff soit restituée dans son état initial et débarrassée des mezzanines qui encombraient la halle centrale. Ainsi réapparaîtra une très belle façade, bien ordonnancée, qui n'était pas visible. »

Nous nous interrogeons d'une part sur l'opportunité de viser « l'état initial » d'un monument historique, une démarche qui ne correspond pas aux meilleures pratiques d'intervention telles qu'établies par l'ICOMOS par exemple (Charte de Venise).

D'autre part, selon les documents de l'époque, la face intérieure de la grande halle de Hittorff était, dès son ouverture au service, pourvue de constructions en bois, de bureaux ; rien n'indique que dans son « état d'origine » elle ait été visible depuis l'intérieur de gare.

5. On s'interroge enfin sur le sens de l'avis « sans objet » de la Conservation régionale des monuments historiques signé par le Préfet de Région le 02/07/2021 (pièce D du dossier), précisant que « le projet modificatif ne porte pas sur les parties protégées au titre des MH, la CRMH n'a donc pas d'avis à délivrer ». (L'avis de la CRMH sur les permis de construire initial ne figure pas dans le dossier).

Soulignons en conclusion que la construction des passerelles et la démolition du hall Transilien, comme la « grande envergure » du projet dans son ensemble, sont vraisemblablement imposées par la « nécessité impérieuse » de répondre à « l'augmentation des flux prévue » à l'horizon 2024 et 2030. Or, les prévisions sur lesquelles reposent le projet semblent dater, pour les plus récentes, de 2018.

Depuis cette date nous avons connu une pandémie dont l'évolution n'est pas encore maîtrisée et dont il n'est pas certain qu'elle ne sera pas suivie d'autres. Nous avons eu connaissance aussi du dernier rapport du GIEC d'août 2021. Dans cet état des choses, on est en droit de se demander, il nous semble, si les prévisions de 2018 sont toujours pertinentes concernant l'évolution de nos modes de consommation et de la demande en matière de transports.

De se demander, en somme, s'il ne serait pas judicieux de réduire encore la voilure du programme en

faveur d'un projet plus sobre, économe et respectueux de l'existant.

Karen Bowie, Historienne de l'architecture, professeure émérite des Ecoles Nationales Supérieures d'Architecture ; comité scientifique Rails & Histoire ;

Florence Hachez-Leroy, Historienne, Présidente du CILAC-TICCIH France : Comité International pour la Préservation du Patrimoine Industriel ;

Paul Smith, Historien, Secrétaire général du CILAC - Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel.

Numéro : 124 Date de dépôt : 16/09/2021 Heure de dépôt : 10:46 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,

professeur à l'université Libre de Bruxelles, faculté d'architecture La Cambre Horta à Bruxelles je rejoins les observations de mes confrères et consœurs ci-dessous.

Salvator-John LIOTTA, architecte et professeur

La gare du Nord, un patrimoine à préserver, réellement...

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France souligne à juste titre la « grande envergure » du projet « Gare du Nord 2024 » dont le projet modificatif est présenté à la consultation du public par voie électronique du 17 août au 17 septembre 2021.

On comprend combien la perspective d'une rénovation de cet équipement si essentiel - pour la ville de Paris, pour la France, pour l'Europe – peut soulever espoirs et attentes chez les usagers de la gare et chez les Parisiens.

La richesse et le caractère volumineux des dossiers mis à la disposition du public témoignent des efforts investis par les maîtres d'œuvre dans ce programme si complexe.

Il n'empêche que pour ce qui concerne la gare en tant que patrimoine architectural, industriel, technique et urbain, l'inquiétude reste grande, même après modification, notamment face à :

1. La création à l'intérieur de la halle centrale de la gare XIXe

siècle, protégée au titre des

monuments historiques, de deux passerelles transversales (passerelles 1 et 2) donnant accès aux quais grandes lignes.

L'implantation de la passerelle 2 implique, selon le dossier déposé le 04/01/2021 et présentée en séance de la Commission du Vieux Paris le 04/03/2021, la démolition d'une voûte en plein cintre remplacée par un linteau entre les voies 13 et 14. (Cette démolition ne semble pas être mentionnée dans le dossier mis à disposition du public pour la consultation par voie électronique en août et septembre 2021.)

2. La création d'une troisième passerelle traversante à l'extérieure de la gare, devant la façade côté voies, dont les dessins originaux de la main de Hittorff témoignent de l'importance pour la conception initiale de la gare et qui constituait la « porte d'entrée » dans Paris depuis le Nord.

3. La démolition d'une halle latérale datant de 1877

4. La démolition de la halle « Transilien », œuvre de l'architecte Jean-Marie Duthilleul, datant de 2001, qui préservait et intégrait la halle de 1877

5. La démolition d'une mezzanine à l'intérieur de la façade principale de la gare Hittorff (façade sud), datant vraisemblablement de 1912.

Les documents mis à disposition du public et notamment l'Étude d'Impact Actualisé soulignent que pour les maîtres d'œuvre « l'élément dominant du projet est bien la gare historique » ; ils soulignent aussi la régularité des consultations menées avec l'Architecte des Bâtiments de France et la DRAC concernant les aspects du projet touchant à des enjeux patrimoniaux. On ne peut que saluer cette ouverture et ces efforts, même si la présentation du projet laisse l'impression que les spécialistes consultés ont surtout porté leur attention sur les effets de volumétrie extérieure et de « skyline », moins sur la matérialité physique du bâtiment historique et la qualité de ses volumes intérieurs.

Plusieurs points nous semblent ainsi toujours susceptibles de soulever interrogations et inquiétudes.

1. Il nous semble profondément regrettable que le projet impose l'adjonction à l'intérieur de cet espace exceptionnel d'imposantes structures dont la principale qualité serait vraisemblablement qu'elles ne se verraient pas (!), les textes de présentation soulignant leur peu « d'impact visuel ». Mais comment croire que des structures jouant un rôle si important dans le fonctionnement de

2

la gare puissent ne pas se remarquer ? À cet égard, les vues des architectes montrant ces passerelles en place mais avec quelques voyageurs clairsemés, entièrement dépourvus de bagages, peuvent être considérées comme étant trompeuses.

Nous nous interrogeons sur la nécessité réelle d'encombrer et de dénaturer le volume d'une structure protégée au titre des monuments historiques par l'implantation de deux ouvrages supplémentaires.

On comprend que la situation des sous-sols de la gare rend compliqué l'aménagement de passages souterrains. Mais n'y aurait-il vraiment pas d'autres solutions ?

2. Concernant la passerelle 3, passant devant la façade côté voies, les documents de présentation insistent sur le fait que son profil et son hauteur aient été étudiés pour ne pas occulter la perception du pignon de la halle depuis le boulevard de la Chapelle. Elle devrait en fait permettre aux voyageurs qui l'empruntent une meilleure appréciation de la qualité exceptionnelle de la gare historique.

Comme pour les passerelles 1 et 2, il nous paraît peu vraisemblable qu'une structure de cette importance soit en quelque sorte invisible et n'occulte pas la perception de la façade d'autres points de vue que la passerelle elle-même, de personnes qui ne soient des usagers immédiats de la gare.

3. Nous nous interrogeons aussi sur la réelle nécessité de démolir ou de « déconstruire » le hall Transilien de 2001 et avec lui la halle de 1877 qu'il incorpore, « inadapté à cause de ses performances énergétiques et inapproprié à l'augmentation des flux prévue ».

Le projet prévoit que ces structures seront « démontées dans le but de pouvoir être remontées sur un nouveau site ferroviaire ». Le propos appuyant cette démarche nous surprend à plusieurs titres : « Ainsi conservées, elles rentreront dans la tradition des architectures du fer que l'on démontait et déplaçait (Halles Eiffel, Baltard, etc. et comme la première gare du Nord de 1846 démontée puis remontée à Lille Flandres). »

Remarquons d'abord que le Hall de 2001 et la halle de 1877 sont tous les deux des structures de

valeur et d'intérêt patrimoniaux mais à des titres différents : le Hall de 2001 relève du patrimoine contemporain, la halle de 1877 relève d'une prolongation de l'œuvre de Hittorff, monument historique. Leur conservation ne relève pas des mêmes logiques.

Mentionnons aussi que si la première gare du Nord ait bien été démontée et remontée à Lille Flandre, il s'agissait de la partie maçonnée de la gare et vraisemblablement pas de sa halle (mixte métal et bois).

Mais surtout, il nous semble erroné de considérer qu'un objet devenu patrimoine doit être traité aujourd'hui selon les pratiques en cours à l'époque de sa création initiale.

Nous trouvons aussi paradoxale l'évocation des halles de Baltard dans ce contexte. Leur démolition ne peut être considérée comme une réussite pour la conservation et la mise en valeur d'un exemple primordial de construction métallique française au XIXe

siècle : la préservation d'un

seul élément décontextualisé reconstruit à Nogent-sur-Marne ne permet pas d'évoquer le sens de l'ensemble détruit et elle est considérée comme un échec sur le plan patrimonial.

3

Enfin, soulignons que le fait de démonter une structure en vue de la remonter à une date ultérieure sur un site non identifié permet rarement de la protéger ou de la mettre en valeur.

L'exemple de la halle des Batignolles semble édifiant à cet égard.

4. Mentionnons enfin la volonté plusieurs fois évoquée de « restituer halle Hittorff à l'état initial » :

« Le projet a été conçu pour que l'architecture intérieure de la Halle Hittorff soit restituée dans son état initial et débarrassée des mezzanines qui encombraient la halle centrale. Ainsi réapparaîtra une très belle façade, bien ordonnancée, qui n'était pas visible. »

Nous nous interrogeons d'une part sur l'opportunité de viser « l'état initial » d'un monument historique, une démarche qui ne correspond pas aux meilleures pratiques d'intervention telles qu'établies par l'ICOMOS par exemple (Charte de Venise).

D'autre part, selon les documents de l'époque, la face intérieure de la grande halle de Hittorff était, dès son ouverture au service, pourvue de constructions en bois, de bureaux ; rien n'indique que dans son « état d'origine » elle ait été visible depuis l'intérieur de gare.

5. On s'interroge enfin sur le sens de l'avis « sans objet » de la Conservation régionale des monuments historiques signé par le Préfet de Région le 02/07/2021 (pièce D du dossier) , précisant que « le projet modificatif ne porte pas sur les parties protégées au titre des MH, la CRMH n'a donc pas d'avis à délivrer ». (L'avis de la CRMH sur le permis de construire initial ne figure pas dans le dossier).

Soulignons en conclusion que la construction des passerelles et la démolition du hall Transilien, comme la « grande envergure » du projet dans son ensemble, sont vraisemblablement imposées par la « nécessité impérieuse » de répondre à « l'augmentation des flux prévue » à l'horizon 2024 et 2030. Or, les prévisions sur lesquelles reposent le projet semblent dater, pour les plus récentes, de 2018.

Depuis cette date nous avons connu une pandémie dont l'évolution n'est pas encore maîtrisée et dont il n'est pas certain qu'elle ne sera pas suivie d'autres. Nous avons eu connaissance aussi du dernier rapport du GIEC d'août 2021. Dans cet état des choses, on est en droit de se demander, il nous semble, si les prévisions de 2018 sont toujours pertinentes concernant l'évolution de nos modes de consommation et de la demande en matière de transports.

De se demander, en somme, s'il ne serait pas judicieux de réduire encore la voilure du programme en faveur d'un projet plus sobre, économe et respectueux de l'existant.

Karen Bowie, Historienne de l'architecture, professeure émérite des Ecoles Nationales Supérieures d'Architecture ; comité scientifique Rails & Histoire ;
Florence Hachez-Leroy, Historienne, Présidente du CILAC-TICCIH France : Comité International pour la Préservation du Patrimoine Industriel ;
Paul Smith, Historien, Secrétaire général du CILAC - Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel.

Numéro : 125 Date de dépôt : 16/09/2021 Heure de dépôt : 10:46 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

Bonjour,

professeur à l'université Libre de Bruxelles, faculté d'architecture La Cambre Horta à Bruxelles je rejoins les observations de mes confrères et consœurs ci-dessous.

Salvator-John LIOTTA, architecte et professeur

La gare du Nord, un patrimoine à préserver, réellement...

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France souligne à juste titre la « grande envergure » du projet « Gare du Nord 2024 » dont le projet modificatif est présenté à la consultation du public par voie électronique du 17 août au 17 septembre 2021.

On comprend combien la perspective d'une rénovation de cet équipement si essentiel - pour la ville de Paris, pour la France, pour l'Europe – peut soulever espoirs et attentes chez les usagers de la gare et chez les Parisiens.

La richesse et le caractère volumineux des dossiers mis à la disposition du public témoignent des efforts investis par les maîtres d'œuvre dans ce programme si complexe.

Il n'empêche que pour ce qui concerne la gare en tant que patrimoine architectural, industriel, technique et urbain, l'inquiétude reste grande, même après modification, notamment face à :

1. La création à l'intérieur de la halle centrale de la gare XIXe

siècle, protégée au titre des

monuments historiques, de deux passerelles transversales (passerelles 1 et 2) donnant accès aux quais grandes lignes.

L'implantation de la passerelle 2 implique, selon le dossier déposé le 04/01/2021 et présentée en séance de la Commission du Vieux Paris le 04/03/2021, la démolition d'une voûte en plein cintre remplacée par un linteau entre les voies 13 et 14. (Cette démolition ne semble pas être mentionnée dans le dossier mis à disposition du public pour la consultation par voie électronique en août et septembre 2021.)

2. La création d'une troisième passerelle traversante à l'extérieure de la gare, devant la façade côté voies, dont les dessins originaux de la main de Hittorff témoignent de l'importance pour la conception initiale de la gare et qui constituait la « porte d'entrée » dans Paris depuis le Nord.

3. La démolition d'une halle latérale datant de 1877

4. La démolition de la halle « Transilien », œuvre de l'architecte Jean-Marie Duthilleul, datant de 2001, qui préservait et intégrait la halle de 1877

5. La démolition d'une mezzanine à l'intérieur de la façade principale de la gare Hittorff (façade sud), datant vraisemblablement de 1912.

Les documents mis à disposition du public et notamment l'Étude d'Impact Actualisé soulignent que pour les maîtres d'œuvre « l'élément dominant du projet est bien la gare historique » ; ils soulignent aussi la régularité des consultations menées avec l'Architecte des Bâtiments de France et la DRAC concernant les aspects du projet touchant à des enjeux patrimoniaux. On ne peut que saluer cette ouverture et ces efforts, même si la présentation du projet laisse l'impression que les spécialistes consultés ont surtout porté leur attention sur les effets de volumétrie extérieure et de « skyline », moins sur la matérialité physique du bâtiment historique et la qualité de ses volumes intérieurs.

Plusieurs points nous semblent ainsi toujours susceptibles de soulever interrogations et inquiétudes.

1. Il nous semble profondément regrettable que le projet impose l'adjonction à l'intérieur de cet espace exceptionnel d'imposantes structures dont la principale qualité serait vraisemblablement qu'elles ne se verraient pas (!), les textes de présentation soulignant leur peu « d'impact visuel ». Mais comment croire que des structures jouant un rôle si important dans le fonctionnement de

2

la gare puissent ne pas se remarquer ? À cet égard, les vues des architectes montrant ces passerelles en place mais avec quelques voyageurs clairsemés, entièrement dépourvus de bagages, peuvent être considérées comme étant trompeuses.

Nous nous interrogeons sur la nécessité réelle d'encombrer et de dénaturer le volume d'une structure protégée au titre des monuments historiques par l'implantation de deux ouvrages supplémentaires.

On comprend que la situation des sous-sols de la gare rend compliqué l'aménagement de passages souterrains. Mais n'y aurait-il vraiment pas d'autres solutions ?

2. Concernant la passerelle 3, passant devant la façade côté voies, les documents de présentation insistent sur le fait que son profil et son hauteur aient été étudiés pour ne pas occulter la perception du pignon de la halle depuis le boulevard de la Chapelle. Elle devrait en fait permettre aux voyageurs qui l'empruntent une meilleure appréciation de la qualité exceptionnelle de la gare historique.

Comme pour les passerelles 1 et 2, il nous paraît peu vraisemblable qu'une structure de cette importance soit en quelque sorte invisible et n'occulte pas la perception de la façade d'autres points de vue que la passerelle elle-même, de personnes qui ne soient des usagers immédiats de la gare.

3. Nous nous interrogeons aussi sur la réelle nécessité de démolir ou de « déconstruire » le hall Transilien de 2001 et avec lui la halle de 1877 qu'il incorpore, « inadapté à cause de ses performances énergétiques et inapproprié à l'augmentation des flux prévue ».

Le projet prévoit que ces structures seront « démontées dans le but de pouvoir être remontées sur un nouveau site ferroviaire ». Le propos appuyant cette démarche nous surprend à plusieurs titres : « Ainsi conservées, elles rentreront dans la tradition des architectures du fer que l'on démontait et déplaçait (Halles Eiffel, Baltard, etc. et comme la première gare du Nord de 1846 démontée puis remontée à Lille Flandres). »

Remarquons d'abord que le Hall de 2001 et la halle de 1877 sont tous les deux des structures de

valeur et d'intérêt patrimoniaux mais à des titres différents : le Hall de 2001 relève du patrimoine contemporain, la halle de 1877 relève d'une prolongation de l'œuvre de Hittorff, monument historique. Leur conservation ne relève pas des mêmes logiques.

Mentionnons aussi que si la première gare du Nord ait bien été démontée et remontée à Lille Flandre, il s'agissait de la partie maçonnée de la gare et vraisemblablement pas de sa halle (mixte métal et bois).

Mais surtout, il nous semble erroné de considérer qu'un objet devenu patrimoine doit être traité aujourd'hui selon les pratiques en cours à l'époque de sa création initiale.

Nous trouvons aussi paradoxale l'évocation des halles de Baltard dans ce contexte. Leur démolition ne peut être considérée comme une réussite pour la conservation et la mise en valeur d'un exemple primordial de construction métallique française au XIXe

siècle : la préservation d'un

seul élément décontextualisé reconstruit à Nogent-sur-Marne ne permet pas d'évoquer le sens de l'ensemble détruit et elle est considérée comme un échec sur le plan patrimonial.

3

Enfin, soulignons que le fait de démonter une structure en vue de la remonter à une date ultérieure sur un site non identifié permet rarement de la protéger ou de la mettre en valeur.

L'exemple de la halle des Batignolles semble édifiant à cet égard.

4. Mentionnons enfin la volonté plusieurs fois évoquée de « restituer halle Hittorff à l'état initial » :

« Le projet a été conçu pour que l'architecture intérieure de la Halle Hittorff soit restituée dans son état initial et débarrassée des mezzanines qui encombraient la halle centrale. Ainsi réapparaîtra une très belle façade, bien ordonnancée, qui n'était pas visible. »

Nous nous interrogeons d'une part sur l'opportunité de viser « l'état initial » d'un monument historique, une démarche qui ne correspond pas aux meilleures pratiques d'intervention telles qu'établies par l'ICOMOS par exemple (Charte de Venise).

D'autre part, selon les documents de l'époque, la face intérieure de la grande halle de Hittorff était, dès son ouverture au service, pourvue de constructions en bois, de bureaux ; rien n'indique que dans son « état d'origine » elle ait été visible depuis l'intérieur de la gare.

5. On s'interroge enfin sur le sens de l'avis « sans objet » de la Conservation régionale des monuments historiques signé par le Préfet de Région le 02/07/2021 (pièce D du dossier) , précisant que « le projet modificatif ne porte pas sur les parties protégées au titre des MH, la CRMH n'a donc pas d'avis à délivrer ». (L'avis de la CRMH sur le permis de construire initial ne figure pas dans le dossier).

Soulignons en conclusion que la construction des passerelles et la démolition du hall Transilien, comme la « grande envergure » du projet dans son ensemble, sont vraisemblablement imposées par la « nécessité impérieuse » de répondre à « l'augmentation des flux prévue » à l'horizon 2024 et 2030. Or, les prévisions sur lesquelles reposent le projet semblent dater, pour les plus récentes, de 2018.

Depuis cette date nous avons connu une pandémie dont l'évolution n'est pas encore maîtrisée et dont il n'est pas certain qu'elle ne sera pas suivie d'autres. Nous avons eu connaissance aussi du dernier rapport du GIEC d'août 2021. Dans cet état des choses, on est en droit de se demander, il nous semble, si les prévisions de 2018 sont toujours pertinentes concernant l'évolution de nos modes de consommation et de la demande en matière de transports.

De se demander, en somme, s'il ne serait pas judicieux de réduire encore la voilure du programme en faveur d'un projet plus sobre, économe et respectueux de l'existant.

Karen Bowie, Historienne de l'architecture, professeure émérite des Ecoles Nationales Supérieures d'Architecture ; comité scientifique Rails & Histoire ;
Florence Hachez-Leroy, Historienne, Présidente du CILAC-TICCIH France : Comité International pour la Préservation du Patrimoine Industriel ;
Paul Smith, Historien, Secrétaire général du CILAC - Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel.

Numéro : 126 Date de dépôt : 16/09/2021 Heure de dépôt : 12:11 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,

Je vous alerte sur la nuisance enorme du aux nombreux bus sur le Faubourg Saint Denis entre la rue Lafayette et le Boulevard Magenta. La mise en place du double sens de circulation entraîne une dangerosité importante. La presence systématique de vendeur à la sauvette encombrent les trottoirs qui devraient être plus large. Rue des 2 gares les travaux sont interminables et il est évident que le quartier manque cruellement de verdure. La propreté est aussi complètement abandoné.

L'arrivée en gare du Nord et surtout marqué par la saleté, l'absence d'arbres et une impression d'insécurité

Numéro : 127 Date de dépôt : 16/09/2021 Heure de dépôt : 13:34 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Après avoir pris connaissance des principaux aspects du projet en tant que riveraine de la gare je veux dire mon rejet de ses aspects essentiels . Il faut vivre au quotidien dans ce quartier pour savoir combien depuis quelques années les modifications apportées à la voirie et la circulation automobile bus compris, crée régulièrement des engorgements , notamment au carrefour La Fayette / Faubourg-Saint-Denis, source de nuisances multiples ; pollution par les gaz d'échappement, pollution sonore klaxons, bruits divers , difficultés à traverser pour les piétons. Vouloir créer des surfaces commerciales supplémentaires, même si elles ont été réduites pour ce projet modificatif , c'est donc augmenter le trafic . Prétendre que cette augmentation sera compensée par une baisse générale du trafic automobile c'est une remarque à caractère général, qui ne tient aucun compte des inégalités et des spécificités de certains quartiers et en particulier de certains axes. Les rues La Fayette et Faubourg-Saint-Denis sont des axes parisiens structurants qui même avec la diminution annoncée de la circulation continueront à être fréquentés. Le flou dans lequel sont laissés certains aspects du projet ; desserte de taxis, modification de la gare routière et de ses accès n'augurent rien de bon pour la réalité dans laquelle nous serons plongés après la réalisation de ce chantier, quand il sera trop tard pour le réformer.

Contrairement à ce qui est écrit dans l'une des contribution, ce projet « n'indique pas le chemin vers le futur ».

Il est au contraire la marque d'un passé celui des années consuméristes . C'est un projet daté qui ne répond en rien aux exigences d'aujourd'hui et moins encore à celui des temps à venir . Alors que nous ne cessons d'être alertés sur les conséquences du changement climatique , le projet crée ou plus vraisemblablement intensifie un îlot de chaleur à proximité de la gare. Alors que la récente loi climat vient de donner un coup d'arrêt au gigantisme des centres commerciaux, dans une ville, qui en compte déjà des dizaines dont certains dans une grande proximité, Les Halles ne sont qu'à un arrêt de RER , le projet en crée un nouveau. Preuve qu'il est à contre -courant, d'autant que certains centres sont aujourd'hui à la peine car ils ne répondent plus au mode d'achats qui tend à se généraliser .

Il ne répond ni aux besoins des riverains ni à celui des utilisateurs de la gare qui vont devoir allonger leur trajet de plusieurs minutes pour rejoindre leur train. Il détourne la vocation de la gare qui doit d'abord être un lieu dédié aux voyageurs leur offrir des services utiles, faciliter et fluidifier les parcours, tout le contraire de ce parcours contraint par un centre commercial . Acheter de la parfumerie ou des vêtements de luxe comme c'est le cas dans les aéroports , que ce projet imite, n'est pas vraiment une réponse à une utilité.

Puisque ce projet prétend répondre aux besoins du quartier , on comprend mal l'absence de travail abouti au sujet de la passerelle nord de la gare dont l'étude aurait dû être finalisée en juin 21. Serait-ce l'aveu que l'insertion dans le quartier n'est qu'un alibi qui ne trouvera jamais sa réponse.

Enfin même si cela sort de l'enquête je voudrais dire ma profonde amertume d'une convention signée entre les initiateurs du projet et la Maire de Paris. Ce faisant elle renie sa parole, elle accorde plus d'importance à la sollicitation du groupe Auchan, porteur de ce projet, qu'à l'intérêt des habitants du quartier . Pour tout dire qu'elle ait apposée sa signature dans un document qui acte sa renonciation à soutenir les associations de quartier y compris s'agissant des nuisances sonores, qui ne manqueront pas de se poser quand on connaît les grands travaux du même type aujourd'hui autour de Paris et sachant qu'une partie des travaux de la gare du nord se dérouleront de nuit, en dit long sur l'intérêt réel qu'elle porte à ses administrés.

Dernière remarque, quelle est la portée d'une enquête qui ne se réalisant que par voie électronique exclut tous ceux qui n'ont pas d'ordinateurs ou maîtrisent mal cet outil. Peut-on vraiment considérer la sincérité de cette enquête ?

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 128 Date de dépôt : 16/09/2021 Heure de dépôt : 19:57 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Bonjour,

AVIS DEFAVORABLE à un projet qui oublie qu'il y a des habitants dans le quartier et des usagers dans la gare et qui est aberrant sur un plan environnemental. Pourquoi démolir des bâtiments qui sont décrits comme en bon état, selon les observations recueillies sur ce registre et augmenter des surfaces commerciales alors qu'il y tant de commerces fermés partout dans Paris ? Cette consultation en catimini, en plein mois d'août et au moment de la rentrée scolaire et d'une durée aussi courte est révélatrice du mépris dans lequel le "public" est tenu. Cela présage beaucoup de nuisances que subiront les riverains durant les travaux, comme celles liées aux travaux qui durent depuis 18 mois rue d'Alsace et rue des Deux Gares.
Une riveraine de la rue des Deux Gares

Numéro : 129 Date de dépôt : 16/09/2021 Heure de dépôt : 21:44 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : La municipalité a en effet adopté un double jeu sournois , menaçant même avant les élections d' un « nouveau Notre Dame des Landes » ; on y aurait presque cru . C'est le versant extrême gauche obligé. L'autre versant c'est vouloir les JO de 2024 (paradoxal) . Les habitants du quartier? Ils sont abandonnés depuis plusieurs mandats . Certains élus ont quand même eu la responsabilité de la « vie commerciale ». Quand on voit le mono commerce, c'est risible. Dessous de tables ? On promet même cette fois un « petit marché bio » Ah ! Quand ? Bientôt.....On a parlé pendant des années de la Promenade urbaine ; elle est finie , actée, elle est sublime. On adore s'y balader le dimanche après-midi avec mon époux et mes enfants ; alors pour la passerelle nord il faut patienter encore un peu . Vous allez voir avant les élections, on va vous dessiner un projet . En attendant vous avez une salle de shoot (pardon de consommation à moindre risque) . Que voulez-vous de mieux ? vous habitez un quartier populaire non ?

Numéro : 130 Date de dépôt : 16/09/2021 Heure de dépôt : 22:14 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : L'architecture de la gare du Nord mérite autant de respect que celle des cathédrales : la beauté des nefs ne peut être détériorer par des passerelles incongrues, véritables verrues à l'intérieur comme à l'extérieur.

S'il faut convaincre de l'exceptionnelle valeur des réalisations de l'architecte Jacques-Ignace Hittorff, écoutez les spécialistes du sujet :
<https://www.youtube.com/channel/UCkKiyEAhg9xhkAwnNJv9ONQ>

<https://www.youtube.com/watch?v=eHSFtU2--Uk>
<https://www.youtube.com/watch?v=R63CH7Zt7pw>

Numéro : 131 Date de dépôt : 16/09/2021 Heure de dépôt : 22:48 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

Remarques préliminaires

L'autorité en charge de la participation du public (la préfecture d'Ile de France) laisse un mois pour lire les documents (mi-août à mi-septembre), sans identifier les modifications apportées par rapport aux premiers documents ou présenter une note de synthèse sur les modifications apportées.

Les documents présentés et les délais ne facilitent pas la compréhension du projet, surtout au vu des enjeux. La participation du public n'est pas l'objectif recherchée. A la lecture des documents présentés, en complément des premières remarques faites sur le projet, deux points font l'objet d'interrogations :

Étude de flux

L'évolution de la fréquentation de la gare est liée principalement à l'extension du RER E (projet Eole). Le nouveau bâtiment ne concernera que la gestion des flux grandes lignes et RER B/D. Mais il n'est toujours entretenu un flou dans la justification du besoin d'agrandir la Gare du Nord.

Il est navrant de constater qu'il a fallu une évolution du projet pour que les résultats de l'étude de flux soient un peu moins mauvais. Le fonctionnement restera non optimal : répartition des voyageurs entre les passerelles Eurostar et incapacité à remplir un Thalys complet.

L'étude de flux n'analyse pas le fonctionnement de la zone commerciale qui répartira les flux entre les différentes entrées et passerelles (Eurostar, Thalys, passerelles générales). Il n'est pas déterminé si l'effet de faire transiter des flux de voyageurs par une surface commerciale sera positif ou négatif.

Évolution du projet

L'évolution présentée du projet implique une réduction significative des surfaces exploitées. Il nécessite une reprise des études et impacte la date de mise en service de l'ouvrage.

Au risque d'avoir mal compris, mais la réduction des surfaces n'entraîne pas de diminution du coût du projet et de durée de la concession. Comment ce miracle est possible ?

Le concessionnaire accepte une réduction des surfaces de son projet sans compensation. Comment ce miracle est possible ?

Une telle modification du projet ne remet pas en question la mise en concurrence initiale. Les autres groupements candidats n'ont pas pu faire d'offre sur ce second format de projet. Comment ce miracle est possible ?

En conséquence, les modifications apportées ne sont pas de réelles évolutions au projet initial : il est construit un centre commercial que devront traverser ceux qui prennent le train.

Numéro : 132 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 10:51 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation :

Un dossier volontairement trompeur de la part du soumissionnaire qui influe notre perception du dossier et donc les résultats de l'enquête :

- Des images du projet représenté volontairement avec un fonctionnement peu dense (peu de voyageur et sans bagages).
- Une gare de bus nommée "Ecostation" sous-entendant un intérêt écologique. Alors que rien dans le projet ne justifie ce terme pour cette station.
- Des Images des passerelles présentant des passerelles volontairement allégés. On n'y voit pas l'ensemble des structures et installations techniques, notamment pour les ascenseurs, garde-corps, etc. Ce qui fausse la perception et le rendu architecturale en présentant une infrastructure qui semble comme transparente (pièce PC4b, page 29/47 par exemple).
- Non présentation dans les pièces soumis à avis, de la potentielle ouverture vers le Nord dont les études de faisabilité sont pourtant finies d'après le protocole d'accord entre la ville de Paris et le porteur de projet. Protocole d'accord qui est pourtant à l'origine de ce PCM. Cela ne nous permet pas d'appréhender le projet dans sa globalité. Il aurait été nécessaire que l'ensemble des études permettant de se faire un avis soit intégré au dossier. L'avis de la MRAE va d'ailleurs bien en ce sens.
- Un manque de réponse précise précises aux questionnement des différentes entités ayant été interrogés notamment concernant l'avis de la MRAE qui demandait notamment une réactualisation de l'étude d'impact en prenant en compte l'ouverture vers le Nord du projet. Ce qui n'a pas été fait alors que cela peut avoir notamment un impact sur l'ensemble des circulations dans la gare.

Le porteur de projet répond notamment, p10 de son mémoire en réponse, "A date de rédaction du présent mémoire en réponse, les études sont en cours et aucune nouvelle information relative à ces deux projets n'est disponible." L'étude de faisabilité réalisé par la ville devait se finir en juin 2021 d'après le protocole d'accord. Si l'étude a pris du retard, elle devrait néanmoins être en passe d'être finalisée prochainement. Il aurait été nécessaire d'attendre les conclusions de celle-ci pour mettre à jour l'étude d'impact ou à minima le mémoire en réponse du porteur de projet avant de lancer la PPVE.

- Suite au protocole d'accord, il est prévu que les surfaces commerciales seraient réduites comparé au permis de construire initial. Mais nous n'avons aucun élément pour apprécier l'impact sur la fréquentation du centre commercial qu'aurait cette réduction. Notamment car nous n'avons pas le détail des typologies de commerce qui serait réduite. Cela ne permet donc pas de savoir l'impact sur la fréquentation future de la gare (sachant que le dossier présenté dans l'enquête publique de 2019 indiquait que le centre commercial était justement une des causes de l'augmentation future de la fréquentation de la gare comme démontré dans l'avis des experts missionnés par la ville de Paris). L'ensemble des cheminements piétons, escalators, etc ainsi que l'impact sur les moyens de correspondance avec les transports en commun ne peuvent ainsi être appréciés convenablement. Pourtant l'amélioration sur ces points est un des objectifs annoncés des modifications du Permis de Construire. Il est ainsi impossible de savoir si ces modifications (nouvelles liaisons verticales par exemple) sont suffisantes pour répondre à leur objectifs. Aucun élément n'est apporté sur l'impact pour les usagers des transports en commun notamment sur les temps de correspondance des modifications apportés dans ce permis de construire. On n'est d'ailleurs de nouveau confronté à une communication trompeuse du porteur de projet qui annonce que les usagers des train n'auront pas à transiter par le centre commercial alors que la salle d'attente des trains est intégrée en plein milieu du centre commercial d'après leur plan.

L'ensemble de la PPVE est également faussée car l'étude d'impact ne prend pas en compte deux évènements majeurs étant intervenu depuis le dépôt du permis de construire initial :

- La crise sanitaire du Covid 19 qui remet en cause les habitudes en termes de déplacement et de mobilité.
- Le dernier rapport du GIEC d'août 2021 pouvant remettre en cause l'évolution de nos modes de consommation pour faire face aux enjeux qui y sont décrits.

En conclusion, sur le fond :

- les modifications présentées dans le projet ainsi que les évènements passés ces deux dernières années impactent forcément les projections en termes de fréquentation de la gare.

Pour autant les hypothèses du projet et l'étude d'impact n'appréhende pas ces modifications et ne réactualisent pas les projections alors que pourtant une grande partie du projet (démolition du hall transilien par exemple) sont basées sur celles-ci.

Sur la forme :

Il est incompréhensible que cette PPVE ait été lancé en pleine période de congé scolaire alors qu'attendre quelques semaines de plus aurait permis au porteur de projet d'intégrer les études de faisabilité sur l'ouverture au Nord du Projet et nous aurais permis d'appréhender le projet dans sa globalité.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 133 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 10:55 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le projet est super. Il est beau et semble tout à fait fonctionnel. Très beau geste architectural.

Numéro : 134 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 10:58 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Super projet !!

Numéro : 135 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 10:59 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : utilisateur de la Gare du nord depuis de nombreuses années , j'attends avec impatience l'arrivée de ce nouveau projet . Cela va valoriser le quartier mais également fluidifier les flux de circulation des voyageurs . De plus la piste de trail et le parc aérien sont des initiatives intéressantes et dans l'air du temps

Numéro : 136 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 11:03 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Projet qui ancre la gare ds le 21 eme siècle.

Numéro : 137 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 11:19 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Un projet d'un autre temps ne répondant pas aux besoins et aux enjeux de rénovations de cette gare.

Numéro : 138 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 12:38 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : En liaison avec la gare de l'est cette nouvelle gare du nord doit être LE pôle majeur des transports en Europe.

Je me félicite donc de cette rénovation même si j'aurais préféré (et je l'espère toujours, qu'un grand espace culturel lui sera associé après la disparition de la salle de spectacle).

AVIS FAVORABLE !

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 139 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 12:53 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : J'ai découvert à mon retour de vacances le lancement de cette participation du public par voie électronique préalable à la délivrance du permis de construire du projet "Gare du Nord 2024". Initiative lancée au milieu du mois d'août pendant laquelle la majorité des parisiens sont absents et s'appuyant uniquement sur l'internet, un outil qui est loin d'être utilisé par tous. Un prolongement de cette consultation est incontournable qui devra être complétée par d'autres outils d'information. Beaucoup de parisiens et d'usagers de la gare du Nord se sont déjà exprimés lors de l'enquête publique qui s'est déroulée fin 2019. Nous avons fait part à la commissaire-enquêteur de notre opposition à ce projet dont la finalité est essentiellement commerciale et ne prend pas en compte les besoins des usagers et les attentes des riverains de la gare.
SUITE EN P.J.

Numéro : 140 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 14:09 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Après une pause de 8 ans, je fais de ouveau desallers retour entre la banlieue Esr et les HdF. Pour la gare c'est l'environnement qui a empiré : personnes qui vous accostent au bout du quai pour vous proposer une voiture, devant la gare on circule dans une odeur d'urine entre nes vendeurs de cigarettes. Je decouvre le projet aujourd'hui et n'ai pas eu le tps de voir les plans mais j'espère que pour une fois on va penser aux personnes qui ont le vertige. Passerelles, escalators, ascenseurs, tout est transparent et ça nous empêche de voyager. Personnellement, j'ai déjà du bannir quelques gares qui me paralysent et pourtant je n'utilise que nes transports en commun. Mettez de la verdure, de l'espace (même si ça rapporte moins que des boutiques) mais diminuez le tou transparent.

Numéro : 141 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 14:19 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Une consultation à Noël moi je suis pour . Qu'en pensent les autres ? Avec une enveloppe et un timbre comme autrefois. Nostalgie, nostalgie. En plus on aura plein d'idées nouvelles car là on est un peu à courtEn tout cas chapeau à ceux qui ont des chiffres de prévisions de chute de la fréquentation du train ' , Cassandre n'aurait pas fait mieux . Allez repartons pour un tour supplémentaire aux bonnes idées et aux pronostics catastrophiques mais pendant les fêtes de Noël, c'est plus propice qu'en ce moment et ça fera reculer davantage ce projet pourtant nécessaire

Numéro : 142 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 14:34 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Le projet modificatif indique que les commerces prévus dans le nouveau bâtiment de la Gare du Nord seront "alimentés" par pas moins de 38 poids lourds de 19 tonnes. S'ajoutant aux 68 poids lourds œuvrant déjà le jour (pièce B3d p 73/91). Or ces 38 nouveaux véhicules entrèrent et sortiront sur la dalle routière (environ 500 m2 dédiés à cet effet) entre 1h et 4h30 du matin. Soit environ 1 camion toutes les 6 minutes.... Aux nuisances sonores nocturnes provenant de ces camions s'ajouteront celles des transpalettes, bruits de voix etc... qui seront amplifiées dans ce goulot d'étranglement que constitueront d'un côté les immeubles d'habitation de la rue du Faubourg Saint-Denis et de l'autre ce bâtiment de 300 m de long. Mais StatioNord pense sans doute que cela se fera dans la plus grande discrétion pour ne pas déranger les habitants ? Je souhaite de longues et belles nuis à ces riverains !

(N.B. : lu sur Internet "PL 19 T : véhicule recommandé pour le transport de marchandises palettisées ou volumineuses pour la distribution régionale moyenne et longue distance...)

Numéro : 143 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 15:25 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis de construire modificatif sur le projet « Paris Gare du Nord 2024 »

Avis défavorable de FNE Paris

Notre avis sur le projet présenté à la consultation publique s'appuie principalement sur les avis de la MRAE, sur celui de la FNAUT dont nous reconnaissons la grande expertise en matière de transport et sur les réunions de travail avec les associations de riverains et l'association Retrouvons le Nord de la Gare du Nord.

Si l'idée affichée est d'intégrer la gare dans la Ville et de constituer un nouveau quartier en développant un pôle associant activités économiques, services aux voyageurs, logements, infrastructures fonctionnelles, en lien avec son environnement immédiat, en réalité il s'agit, selon nous et comme pour tous les autres projets de gares parisiennes, de réaliser des opérations financières de promotion immobilière, sous prétexte de moderniser la gare ou l'ensemble des fonctionnalités propres à l'activité ferroviaire et à l'intermodalité, sans apporter d'améliorations notables au fonctionnement des gares elles-mêmes et ici au fonctionnement des transports franciliens qui nécessitent des actions urgentes.

Nous émettons donc un avis défavorable au projet soumis à cette enquête publique.

Plusieurs points expliquent notre position:

1- Une enquête publique en fin d'été et à cheval sur la rentrée est un déni de démocratie:

Malgré la demande adressée au Préfet de Paris par l'association Retrouvons le Nord d'annuler cette participation du public par voie électronique face à l'insuffisance ou l'absence des pièces nécessaires à l'examen du dossier de transformation de la gare du Nord le 01 septembre 2021, le calendrier de l'enquête publique n'a pas été remis en cause et elle s'est déroulée du 17 août au 17 septembre 2021.

Une fois de plus des projets centraux et de grande ampleur ne bénéficient pas des conditions optimales de communication et d'accessibilité à l'information pour les parisiens.

Par ailleurs, le périmètre de l'enquête est une fois de plus restreint à Paris alors que les communes limitrophes et plus lointaines sont impactées et ont leur avis à donner sur ce sujet d'importance pour les Franciliens. C'était aussi le cas lors de l'enquête publique concernant la Gare d'Austerlitz.

Il s'agit de plus dans cette enquête de se prononcer uniquement sur les 11 points susceptibles de modifier le projet initial, suivant le protocole d'accord de novembre 2020 entre la Maire de Paris et le Président de SNCF S.A. Or les modifications demandées ont un impact certain sur l'économie générale du projet de transformation de la gare du Nord.

Pour la bonne information du public et pour que ce projet trouve une forme conforme à l'intérêt général, nous réclamons aux côtés de nombreuses associations la tenue d'un débat public sur le projet global et ce, conformément à la législation en vigueur.

Cette proposition est d'autant plus légitime que l'autorité organisatrice et les porteurs de projet ont décorrélé le chantier StatioNord du calendrier des Jeux olympiques Paris 2024.

2-Le projet présenté est issu d'un modèle urbain dépassé, en contradiction complète avec l'accélération actuelle de la crise climatique. La crise sanitaire rend nécessaire un autre modèle urbain. Une actualisation de l'étude d'impact est indispensable.

Malgré ses modifications à la marge, le projet reste vecteur d'une densification extrême du bâti qui augmente les impacts environnementaux négatifs au lieu de les atténuer : îlots de chaleur, congestion des transports, bruit, etc. Ce type de projet n'est plus soutenable. Le projet actuel ne prend pas suffisamment en compte la dégradation de situation environnementale. Il ne compense pas l'impact environnemental du projet qui n'est pas suffisamment évalué.

Au vu des enjeux de santé publique actuels, il est anormal de ne pas trouver dans le dossier une quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation et la démonstration de l'inscription du projet dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement, ainsi que la déclinaison de la conformité avec les orientations et engagements des plans Climat, Biodiversité, Métropolitain de l'Habitat.

Enfin l'étude d'impact reste insuffisante et nécessite une nouvelle actualisation selon la MRAE.

Voici en italiques, les points que nous avons relevés dans l'Avis délibéré de la MRAE Île-de-France en date du 8 avril 2021 sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du

projet de transformation de la gare du Nord, Paris 10ème :

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.
(Un doublement de surface insuffisamment justifié !)

Page 2

L'avis de la MRAe en date 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.

Page 9

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).

Page 10

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) ;

Les avis de l'Autorité environnementale ont très clairement pointé les principaux risques environnementaux du projet et les points d'ombre ou les carences de l'étude d'impact.

3-L'avis du public est demandé sur un projet inabouti rendant l'appréciation globale du projet et ses impacts sur l'environnement et la santé impossibles

Dans son avis daté du 15 juillet 2021, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (Mrae) sur le projet de transformation de la gare du Nord se réfère à l'article L.122-1 du code de l'environnement qui précise 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 souligne 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. » Elle précise enfin qu'à ce jour « 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. »

Par ailleurs, le développement des projets d'aménagements de Paris Nord Est impose la création d'une liaison nord qui aurait dû être intégré au projet global.

4-Les modifications apportées au projet n'améliorent pas de façon significative les vraies difficultés de mobilité au sein de la gare pour les voyageurs franciliens.

La création du départ grandes lignes au niveau N01 est contesté par les associations dont celles de voyageurs, notamment la FNAUT qui relève qu'aucune étude de flux actualisée ne permet de juger de la fluidité des échanges, de l'éventuelle saturation des espaces du niveau des RER au niveau 00 lui-même et émet elle aussi un avis défavorable:

Si certaines modifications s'avèrent positives, elles ne concernent que des points mineurs par rapport à l'ampleur du projet. Et, surtout, évidemment, elles ne remettent nullement en cause la "philosophie" globale du projet concrétisée par la création du nouveau bâtiment et du terminal Départs Grandes Lignes. Aussi, les défauts majeurs du projet, que nous dénonçons depuis l'origine, demeurent :

- Sur-saturation de l'angle sud-est de la gare en ajoutant aux flux du quotidien ceux des Grandes Lignes, du Transmanche et des commerces et activités abrités par le nouveau bâtiment.

- Complexification et allongement des accès aux Grandes Lignes.

- Aucune certitude d'amélioration des flux du quotidien, prenant en compte l'augmentation des flux voyageurs dans les prochaines années....et la clientèle propre aux commerces.

Enfin, l'ignorance des futurs aménagements extérieurs qui, bien qu'à la charge de la Ville, sont partie intégrante de ce projet, est de plus en plus inacceptable pour juger totalement du projet.

La Mission régionale d'autorité environnementale, elle-même, demande "des éléments plus clairs pour illustrer l'amélioration des déplacements en gare pour les voyageurs".

5-Le projet modifié continue de porter atteinte au patrimoine

Ce projet modifié continue à porter atteinte à l'harmonie des bâtiments et à la halle de la gare d'origine, inscrite au titre des Monuments historiques. Plusieurs menaces pèsent sur l'intégrité du bâtiment existant, démontage du hall Transilien de 2001 et impact sur la halle de 1877, avec un remontage hypothétique sur un nouveau site ferroviaire. L'histoire récente montre que contrairement aux engagements, ces éléments patrimoniaux finissent par disparaître. La démolition de certains éléments du bâtiment de Hittoff notamment une voûte en plein cintre et la mezzanine intérieure aurait dû être évités et des alternatives étudiées.

Par ailleurs, l'impact visuel des structures neuves semble minimisé dans les dessins et ne reflètent pas leurs réels dimensionnements (passerelles 1, 2).

6-La dérive financière du projet remet en question son équilibre économique. Selon nos informations, le projet passe de 800 Millions d'euros à 1 milliard 6 et les justifications manquent.

Conclusion

Nous demandons la mise en débat public et la remise à plat du projet afin de concilier la modernisation nécessaire des espaces ferroviaires et des services aux usagers des transports avec la sobriété environnementale que la situation climatique exige, tout en prenant en compte les réels besoins des habitants.

Christine Nedelec, Présidente de FNE Paris

Numéro : 144 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 15:27 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : Avis défavorable FNE Paris - Enquête publique été 2021.pdf

Observation :

Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis de construire

modificatif sur le projet « Paris Gare du Nord 2024 »

Avis défavorable de FNE Paris

Notre avis sur le projet présenté à la consultation publique s'appuie principalement sur les avis de la MRAE, sur celui de la FNAUT dont nous reconnaissons la grande expertise en matière de transport et sur les réunions de travail avec les associations de riverains et l'association Retrouvons le Nord de la Gare du Nord.

Si l'idée affichée est d'intégrer la gare dans la Ville et de constituer un nouveau quartier en développant un pôle associant activités économiques, services aux voyageurs, logements, infrastructures fonctionnelles, en lien avec son environnement immédiat, en réalité il s'agit, selon nous et comme pour tous les autres projets de gares parisiennes, de réaliser des opérations financières de promotion immobilière, sous prétexte de moderniser la gare ou l'ensemble des fonctionnalités propres à l'activité ferroviaire et à l'intermodalité, sans apporter d'améliorations notables au fonctionnement des gares elles-mêmes et ici au fonctionnement des transports franciliens qui nécessitent des actions urgentes.

Nous émettons donc un avis défavorable au projet soumis à cette enquête publique.

Plusieurs points expliquent notre position:

1- Une enquête publique en fin d'été et à cheval sur la rentrée est un déni de démocratie:

Malgré la demande adressée au Préfet de Paris par l'association Retrouvons le Nord d'annuler cette participation du public par voie électronique face à l'insuffisance ou l'absence des pièces nécessaires à l'examen du dossier de transformation de la gare du Nord le 01 septembre 2021, le calendrier de l'enquête publique n'a pas été remis en cause et elle s'est déroulée du 17 août au 17 septembre 2021.

Une fois de plus des projets centraux et de grande ampleur ne bénéficient pas des conditions optimales de communication et d'accessibilité à l'information pour les parisiens.

Par ailleurs, le périmètre de l'enquête est une fois de plus restreint à Paris alors que les communes limitrophes et plus lointaines sont impactées et ont leur avis à donner sur ce sujet d'importance pour les Franciliens. C'était aussi le cas lors de l'enquête publique concernant la Gare d'Austerlitz.

Il s'agit de plus dans cette enquête de se prononcer uniquement sur les 11 points susceptibles de modifier le projet initial, suivant le protocole d'accord de novembre 2020 entre la Maire de Paris et le Président de SNCF S.A. Or les modifications demandées ont un impact certain sur l'économie générale du projet de transformation de la gare du Nord.

Pour la bonne information du public et pour que ce projet trouve une forme conforme à l'intérêt général, nous réclamons aux côtés de nombreuses associations la tenue d'un débat public sur le projet global et ce, conformément à la législation en vigueur.

Cette proposition est d'autant plus légitime que l'autorité organisatrice et les porteurs de projet ont décorrélé le chantier StatioNord du calendrier des Jeux olympiques Paris 2024.

2-Le projet présenté est issu d'un modèle urbain dépassé, en contradiction complète avec l'accélération actuelle de la crise climatique. La crise sanitaire rend nécessaire un autre modèle urbain. Une actualisation de l'étude d'impact est indispensable.

Malgré ses modifications à la marge, le projet reste vecteur d'une densification extrême du bâti qui augmente les impacts environnementaux négatifs au lieu de les atténuer : îlots de chaleur, congestion des transports, bruit, etc. Ce type de projet n'est plus soutenable. Le projet actuel ne prend pas suffisamment en compte la dégradation de situation environnementale. Il ne compense pas l'impact environnemental du projet qui n'est pas suffisamment évalué.

Au vu des enjeux de santé publique actuels, il est anormal de ne pas trouver dans le dossier une quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation et la démonstration de l'inscription du projet dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement, ainsi que la déclinaison de la conformité avec les orientations et engagements des plans Climat, Biodiversité, Métropolitain de l'Habitat.

Enfin l'étude d'impact reste insuffisante et nécessite une nouvelle actualisation selon la MRAE.

Voici en italiques, les points que nous avons relevés dans l'Avis délibéré de la MRAE Île-de-France en date du 8 avril 2021 sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact du projet de transformation de la gare du Nord, Paris 10ème :

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.

(Un doublement de surface insuffisamment justifié !)

L'avis de la MRAe en date 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.

Page 9

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).

Page 10

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 10^e 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) ;

Les avis de l'Autorité environnementale ont très clairement pointé les principaux risques environnementaux du projet et les points d'ombre ou les carences de l'étude d'impact.

3-L'avis du public est demandé sur un projet inabouti rendant l'appréciation globale du projet et ses impacts sur l'environnement et la santé impossibles

Dans son avis daté du 15 juillet 2021, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (Mrae) sur le projet de transformation de la gare du Nord se réfère à l'article L.122-1 du code de l'environnement qui précise 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 souligne 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. » Elle précise enfin qu'à ce jour « 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. »

Par ailleurs, le développement des projets d'aménagements de Paris Nord Est impose la création d'une liaison nord qui aurait dû être intégré au projet global.

4-Les modifications apportées au projet n'améliorent pas de façon significative les vraies difficultés de mobilité au sein de la gare pour les voyageurs franciliens.

La création du départ grandes lignes au niveau N01 est contesté par les associations dont celles de voyageurs, notamment la FNAUT qui relève qu'aucune étude de flux actualisée ne permet de juger de la fluidité des échanges, de l'éventuelle saturation des espaces du niveau des RER au niveau 00 lui-même et émet elle aussi un avis défavorable:

Si certaines modifications s'avèrent positives, elles ne concernent que des points mineurs par rapport à l'ampleur du projet. Et, surtout, évidemment, elles ne remettent nullement en cause la "philosophie" globale du projet concrétisée par la création du nouveau bâtiment et du terminal Départs Grandes Lignes. Aussi, les défauts majeurs du projet, que nous dénonçons depuis l'origine, demeurent :

- Sur-saturation de l'angle sud-est de la gare en ajoutant aux flux du quotidien ceux des Grandes Lignes, du Transmanche et des commerces et activités abrités par le nouveau bâtiment.

- Complexification et allongement des accès aux Grandes Lignes.

- Aucune certitude d'amélioration des flux du quotidien, prenant en compte l'augmentation des flux voyageurs dans les prochaines années....et la clientèle propre aux commerces.

Enfin, l'ignorance des futurs aménagements extérieurs qui, bien qu'à la charge de la Ville, sont partie intégrante de ce projet, est de plus en plus inacceptable pour juger totalement du projet.

La Mission régionale d'autorité environnementale, elle-même, demande "des éléments plus clairs pour illustrer l'amélioration des déplacements en gare pour les voyageurs".

5-Le projet modifié continue de porter atteinte au patrimoine

Ce projet modifié continue à porter atteinte à l'harmonie des bâtiments et à la halle de la gare d'origine, inscrite au titre des Monuments historiques. Plusieurs menaces pèsent sur l'intégrité du bâtiment existant, démontage du hall Transilien de 2001 et impact sur la halle de 1877, avec un remontage hypothétique sur un nouveau site ferroviaire. L'histoire récente montre que contrairement aux engagements, ces éléments patrimoniaux finissent par disparaître. La démolition de certains éléments du bâtiment de Hittorf notamment une voûte en plein cintre et la mezzanine intérieure aurait dû être évités et des alternatives étudiées.

Par ailleurs, l'impact visuel des structures neuves semble minimisé dans les dessins et ne reflètent pas leurs réels dimensionnements (passerelles 1, 2).

6-La dérive financière du projet remet en question son équilibre économique. Selon nos informations, le projet passe de 800 Millions d'euros à 1 milliard 6 et les justifications manquent.

Conclusion

Nous demandons la mise en débat public et la remise à plat du projet afin de concilier la modernisation nécessaire des espaces ferroviaires et des services aux usagers des transports avec la sobriété environnementale que la situation climatique exige, tout en prenant en compte les réels besoins des habitants.

Christine Nedelec, Présidente de FNE Paris

Numéro : 145 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 15:33 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Nous comptons énormément sur les transformations intérieures et extérieures de la gare et particulièrement les aménagements prévus pour les entrées et sorties de la gare.

L'association Vivre gare du Nord et Est adhère pleinement à ce projet et le soutiendra jusqu'à son terme. Elle veillera à ce que les objectifs généraux notamment économiques que sociaux valoriseront tant les commerces que la qualité de vie des habitants du quartier ainsi que des usagers.

Pierre Coulogner
Président VGNE

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 146 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 15:41 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Très beau projet.
Je valide à 100 p 100.

Numéro : 147 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 15:48 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) : 2021-09 Paris en Selle - Contribution Gare du Nord PPVE Permis de construire modificatif_compressed.pdf

Observation : Contribution de l'association Paris en Selle

La gare du Nord accueille aujourd'hui plus de 700 000 voyageurs par jour, ce qui en fait la gare la plus fréquentée d'Europe. À l'horizon 2030, ce sont plus de 900 000 voyageurs par jour qui y sont attendus.

StatioNord, le projet de transformation de la gare, est une opportunité pour faire de la gare du Nord une vitrine de l'intermodalité train/vélo, en intégrant la gare au réseau cyclable parisien et en proposant des solutions capacitaires de stationnement pour les cyclistes, aux abords de la gare, mais aussi dans un parking vélo (vélostation) accolé à la gare.

* Synthèse des demandes de Paris en Selle *

- 7000 places de stationnement en vélostation pour répondre aux besoins des usagers de la gare : les 2000 places en vélostation aujourd'hui prévues dans le projet semblent largement insuffisantes
- un fonctionnement simple et robuste, et des accès directs aux vélostations, ce qui n'est aujourd'hui pas le cas
- 3000 places de stationnement aux abords de la gare
- la bonne intégration de la Gare du Nord et des vélostations dans le réseau cyclable parisien

* Vélostation sud *

Le choix d'un système automatisé de rangement des vélos ne nous semble pas adapté. Cette solution technique a été abandonnée dans les gares des Pays-Bas après plusieurs essais non concluants : coûts d'investissement et de gestion très élevés, délais importants de maintenance et d'entretien, inadaptation de certains modèles aux dimensions des vélos non standards (vélos avec panier ou caisse, siège enfant, vélo cargo...), temps d'attente et création de files d'attente aux heures de pointe du soir et du matin.

Il nous semble essentiel de retravailler ce projet de vélostation sud et de privilégier un système simple mais robuste, sur le modèle de ce qui est prévu dans la vélostation nord.

L'accès principal à la vélostation sud est prévu côté parvis, au plus près des itinéraires cyclables naturels.

Paris en Selle se félicite de ce choix : il est en effet fondamental que l'accès à la vélostation soit facile et efficace pour garantir son utilisation par les cyclistes du quotidien. Cette entrée principale côté parvis est située au niveau de la rue (niveau N00). Les cyclistes devront pouvoir se rendre au plus près de la vélostation à vélo : il faudra donc penser et préciser les cheminements leur permettant de quitter le parvis pour entrer dans la vélostation.

Une entrée secondaire est prévue par la rue du Faubourg Saint-Denis et sera très utile pour les cyclistes venant du nord par la même rue. Cette entrée est située au niveau N01. Les documents présentés ne précisent pas s'il est prévu de relier entre eux les deux niveaux de la vélostation (escalier avec rampe vélo ou pente adaptée pour se déplacer entre les niveaux, vélo en main) : cela nous semble pourtant indispensable.

Le cheminement entre la rue du Faubourg-Saint-Denis et l'entrée nord de la vélostation ne nous semble pas adapté. L'accès à la vélostation se fait par un trottoir de faible largeur (4m), vélo à la main, partagé avec les piétons. Pour garantir le confort et la sécurité des usagers, il est important de ne pas mélanger piétons et cyclistes sur le même espace.

Nous suggérons de retravailler cet accès pour une meilleure prise en compte des flux vélos en dédiant un espace de voirie aux cyclistes, bien séparé des bus comme des piétons.

Enfin, nous rappelons qu'il est essentiel de concevoir un cheminement dédié entre le parking vélo et la gare pour garantir aux usagers un accès rapide et le plus direct possible aux trains. Ce cheminement n'est aujourd'hui pas détaillé dans les documents du permis de construire modificatif.

* Vélostation nord *

Le système non automatisé retenu pour la vélostation nord - un système stationnement de vélos en double rack - nous semble tout à fait fonctionnel. En revanche, nous sommes très dubitatifs vis à vis de l'emplacement de la vélostation et des accès prévus, à l'extrémité nord du projet.

La vélostation nord est placée dans un recoin et ne bénéficie pas d'un accès direct aux rues alentour. Sans l'assurance que la passerelle nord sera réalisée, cette vélostation risque d'être complètement inutilisée.

Le projet actuel semble prévoir que les usagers de la vélostation nord accéderont au bâtiment depuis le parvis de la gare, en traversant le hall de la gare à pied. Le cheminement depuis la rue du Faubourg Saint-Denis jusqu'à la vélostation nord est également difficilement lisible. La circulation via le hall des départs ou les quais bus générera inexorablement des conflits d'usage importants avec les piétons pressés.

C'est avant tout la présence d'un accès direct et rapide depuis la rue jusqu'au parking vélo, puis du parking vélo jusqu'aux quais, qui fait le succès des vélostations. Ces conditions ne sont pas remplies pour la vélostation nord.

Paris en Selle appelle à repenser l'emplacement de cette vélostation nord : des accès directs depuis la rue, et jusqu'aux quais doivent être intégrés au projet. La circulation sécurisée des vélos au sein de l'écostation n'est à ce stade pas traitée : cet angle mort devra nécessairement être pris en compte avant la réalisation des travaux.

>> L'ensemble de notre contribution est jointe à notre observation.

PPVE - PCM Gare du Nord

Numéro : 148 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 16:19 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : Avis défavorable

Je suis pour une rénovation de la Gare du Nord, mais elle ne doit pas se faire au détriment des usagers et des riverains.

- Le système de passerelle n'est absolument pas convaincant. Ce système en gare Montparnasse rajoute considérablement le temps d'accès aux trains avec un engorgement des usagers à l'étage. L'accès au train via des système de passerelle est plus compliqué pour tous les usagers à mobilité réduite, les usagers voyageant avec des enfants, les usagers ayant des grosses valises, des vélos....

- La création d'une zone commerciale pour financer ce projet est absurde surtout après deux ans de crise sanitaire. En gare de l'Est plusieurs commerces sont fermés, tous les commerces de la zone commerciale de Vill'UP sont fermés. Seul le cinéma est maintenu. Une nouvelle zone commerciale n'est donc plus appropriée.

- La création d'un bâtiment de 5 étages à la place de la gare routière se fait au détriment des riverains habitant rue du faubourg st Denis.

- La gare routière est désormais plus proche des habitations. Des arrêts de bus ont été créés sous les fenêtres des riverains sans concertation avec ceux-ci avec toutes les nuisances qui en découlent : bruit, tabagisme,.... sous les fenêtres des riverains.

- Nous attendons toujours des informations sur la destruction de l'immeuble sis 177 rue du Fbg St Denis. Quelles sont les conséquences pour l'immeuble mitoyen ?

J'ai participé à presque toutes les réunions préalables. Nos remarques n'ont jamais été pris en compte.

Numéro : 149 Date de dépôt : 17/09/2021 Heure de dépôt : 16:23 Observation déposée par email : Modéré :

Pièce(s) jointe(s) :

Observation : En tant qu'utilisateur régulier de la ligne Lille-Paris, je soutiens l'avis de France Nature Environnement déposé le 17 septembre 2021.

Je demande la remise à plat du projet afin de concilier la modernisation nécessaire des espaces ferroviaires et des services aux usagers des transports avec la sobriété environnementale que nous devons mettre en place pour faire face au changement climatique.