

# LES ESPACES PUBLICS AUTOUR DE LA GARE DU NORD

Bilan de la concertation préalable

16 janvier – 20 mars 2019



**CONCERTATION**  
ouverte par arrêté en date du 16 janvier  
2019, conformément aux articles L300-1,  
L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme

**NORD  
PARIS EST  
ELARGI**  
DES NOUVEAUX QUARTIERS  
DU GRAND PARIS

# SOMMAIRE

<b>LE CONTEXTE ET LE CADRE DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>3</b>
I. Le projet « Les espaces publics autour de la Gare du Nord » .....	3
<i>Un projet pour la Gare du Nord dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024</i> .....	3
<i>Un projet global, mais deux concertations bien distinctes</i> .....	4
<i>Objectifs du projet Ville de Paris : la requalification des espaces publics aux abords de la Gare du Nord</i> ....	4
II. Le cadre de la concertation .....	5
<i>Une concertation au titre du code de l'urbanisme</i> .....	5
<i>Objectifs de la concertation</i> .....	5
<i>La structure de la démarche de concertation</i> .....	6
III. Le dispositif d'information et de participation déployé.....	7
<i>Les outils d'information mobilisés</i> .....	7
<i>Actions de concertation effectuées</i> .....	9
<b>SYNTHÈSE THÉMATIQUE</b> .....	<b>14</b>
<b>DES CONTRIBUTIONS</b> .....	<b>14</b>
I. Constats et remarques générales sur le projet .....	14
<i>Des habitants impactés par l'intensité de la circulation</i> .....	14
<i>Un quartier qui souffre d'une image dégradée</i> .....	14
<i>La nécessité d'une vision plus large du projet</i> .....	14
<i>Des précisions nécessaires sur les flux entrants et sortants de la Gare du Nord</i> .....	14
II. Propositions générales.....	15
<i>Mobilités et déplacements</i> .....	15
<i>Espaces publics et jardins</i> .....	16
<i>Services et commodités</i> .....	16
III. Propositions localisées dans le périmètre du projet .....	17
<i>Parvis de la Gare du Nord</i> .....	17
<i>Boulevard de Denain</i> .....	17
<i>Rue de Dunkerque</i> .....	17
<i>Rue de Maubeuge</i> .....	17
<i>Boulevard Magenta</i> .....	18
<i>Intersection carrefour La Fayette – Faubourg Saint-Denis- Dunkerque</i> .....	18
<i>Rue de Compiègne</i> .....	18
IV. Réunion publique de restitution et réaction des participants .....	19
<i>Compte rendu de la présentation de la restitution</i> .....	19
<i>Réactions des participants</i> .....	23
<i>En conclusion de la réunion publique</i> .....	24
<b>CONCLUSIONS</b> .....	<b>26</b>
<b>LES PROCHAINES ÉTAPES</b> .....	<b>27</b>
<b>ANNEXE :</b> .....	<b>28</b>

# LE CONTEXTE ET LE CADRE DE LA CONCERTATION

## I. Le projet « Les espaces publics autour de la Gare du Nord »

### Un projet pour la Gare du Nord dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024

- **L'histoire de la gare la plus fréquentée d'Europe**

« L'embarcadère du Chemin de Fer du Nord » a été inauguré en 1846. Il couvre 12 000m<sup>2</sup> et ne dessert que deux voies, l'une pour les arrivées, l'autre pour les départs. Avec une si faible capacité, la gare est vite débordée : l'agrandir ne suffira pas, il faut en changer. La Gare du Nord ouvre le 19 avril 1864 et remplace cette première gare.

De 6 millions de voyageurs en 1875, la gare atteint les 10 millions en 1889 avec près de 400 trains journaliers. La fréquentation augmente encore les années suivantes avec l'arrivée des trains de ceinture et la percée des accès de correspondance avec la ligne 4 du métro (Porte de Clignancourt-Porte d'Orléans). En 1939, la Gare du Nord est devenue l'une des gares voyageurs les plus grandes et les plus modernes de Paris. Il lui faut encore s'électrifier, une tâche difficile qui implique de modifier en profondeur les installations à la fin des années 1950.

Face à une augmentation constante du trafic voyageur, la Gare du Nord est l'objet de la création d'une gare souterraine réservée à la desserte de la banlieue. Ce chantier titanesque est réalisé entre 1977 et 1983 pour un coût total d'1,5 milliard de francs. Avec l'arrivée de la grande vitesse (TGV Nord en 1993 puis Eurostar en 1994), la Gare du Nord se métamorphose à nouveau pour s'adapter aux flux de voyageurs, toujours plus nombreux.

La Gare du Nord est actuellement la première gare parisienne (700.000 voyageurs quotidiens, banlieue et grandes lignes) ainsi que la première gare d'Europe. Elle constitue donc l'un des points de passage les plus importants de la métropole parisienne. Cette gare est également d'ampleur internationale puisqu'elle est au cœur d'un axe européen majeur avec quatre pays desservis.

Aujourd'hui, face à une augmentation constante du nombre de voyageurs, un projet de rénovation et de modernisation de la gare est lancé. Ce dernier s'inscrit dans la lignée des modernisations successives qui ont jalonné l'histoire de la gare et l'ont faite évoluer avec la société.

- **La Gare du nord en quelques chiffres**

- 1<sup>ère</sup> gare européenne, 3<sup>ème</sup> gare du monde.
- 4 pays européens desservis : Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Allemagne.
- 700 000 voyageurs par jour, soit 200 millions de voyageurs par an.
- 80 000m<sup>2</sup> soit l'équivalent de 11 terrains de foot sur 5 niveaux.

- 2100 trains par jour.
- 3 lignes de RER, 3 lignes de métro, 12 lignes de bus et 7 lignes de Noctilien en correspondance.
- 110 commerces, 3 000 personnes travaillent chaque jour dans la gare dont 1 000 agents SNCF.

## Un projet global, mais deux concertations bien distinctes

Le projet d'extension et de modernisation de la Gare du Nord prévoit d'offrir un accueil de grande qualité tant pour les voyageurs que pour le quartier en créant d'une part de nouveaux espaces aux fins de désaturer les espaces d'attente et de circulation en gare (y compris le terminal Transmanche) et, d'autre part, en améliorant et en fluidifiant les liaisons verticales entre les gares souterraine et de surface.

Il est proposé également de créer des espaces de commerces, des espaces de co-working, une salle de spectacle, une salle de sport et des espaces verts en terrasse. Le conseil d'administration de SNCF Mobilités du 20 décembre 2018 a validé la restructuration profonde de la Gare du Nord portée par la SEMOP dont l'actionnariat est porté à 66 % par CEETRUS et 34 % par SNCF G&C. Ce projet est ainsi piloté et coordonné par la SEMOP (Société d'Économie Mixte à OPération unique) Gare du Nord 2024.

Le réaménagement de l'intérieur de la Gare du Nord fait l'objet d'une concertation à part entière car la gestion de ces lieux revient à ces opérateurs.

De son côté, la concertation organisée par la Ville de Paris dont il est question ici concerne le réaménagement des espaces publics en lien avec le projet de restructuration de la Gare du Nord. Cette concertation traite notamment des questions de circulation, de desserte, de gestion du stationnement, d'usages et de mobilier urbain dans un périmètre limité à proximité de la gare.

## Objectifs du projet Ville de Paris : la requalification des espaces publics aux abords de la Gare du Nord

L'aménagement des espaces publics aux abords de la gare relève de la compétence de la Ville de Paris. Son périmètre opérationnel inclut à ce stade des études le triangle formé par la rue La Fayette, la rue de Dunkerque et le boulevard Magenta et est situé entre la rue de Maubeuge pour sa limite ouest et la rue du Faubourg Saint Denis pour sa limite est. Il comprend également les abords sud de l'hôpital Lariboisière.

Le lien gare/ville est crucial et l'aménagement des abords de la gare doit se faire en tenant compte des habitants et de la vie du quartier. Des premières réflexions sur les espaces publics environnant la gare (parvis principal de la gare, rue du faubourg Saint-Denis, rue de Maubeuge, etc.) ont permis de déterminer des objectifs d'aménagement. Il s'agit notamment d'assurer une desserte de qualité pour tous les modes de déplacement notamment vers les équipements, les commerces et les activités du secteur, mais aussi de mettre en valeur le quartier par la création d'aménagements valorisant le cadre de vie.

## II. Le cadre de la concertation

### Une concertation au titre du code de l'urbanisme

La Maire de Paris a pris un arrêté déterminant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable relatifs à la réalisation des travaux d'espaces publics aux abords de la gare du Nord. Le Code Général des Collectivités Territoriales et les articles L.300-1, L103-2 et R.103-1 et suivants du Code de l'Urbanisme prévoient qu'une telle opération d'aménagement doit être soumise à une concertation préalable.

### Objectifs de la concertation

- **Une démarche participative pour intégrer l'expertise citoyenne au cœur de la définition du projet.**

Dans le cadre du projet de réaménagement des abords de la Gare du Nord, la Ville de Paris a missionné le cabinet d'architecte Leclercq & associés pour travailler sur des pistes d'aménagement. Pour ce faire, et dans le but de proposer un projet qui réponde aux attentes des différents usagers du quartier, la Ville de Paris a souhaité associer les habitants, professionnels et voyageurs dans une démarche participative. Cette dernière a pour objectif de préciser le projet d'aménagement avec les attentes des citoyens.

Dans le cadre de cette concertation préalable, plusieurs objectifs ont été fixés, à savoir :

- Assurer une desserte de qualité pour tous modes pour les équipements présents sur le secteur (particulièrement la Gare du Nord mais également les hôpitaux Lariboisière et Fernand Widal...), les commerces et les activités ;
- Mettre en valeur le quartier des gares par la création d'aménagements valorisant le cadre de vie: volet paysager, mobilier urbain et équipements favorisant les modes actifs ... ;
- Améliorer les déplacements des piétons et des modes actifs particulièrement sur le parvis de la gare au droit du futur terminal Départ, de l'accès de la rue de Maubeuge et de l'accès côté rue du Faubourg Saint-Denis, en lien avec le plan vélo parisien ;
- Privilégier les circulations des bus (aménagements intégrés pour séparer les flux, gestion des entrées et sorties de la gare routière de la gare du Nord notamment) ;
- Améliorer l'accès et la gestion des stationnements destinés notamment aux taxis et véhicules particuliers, aux deux-roues, vélos et aux livraisons des commerçants ;
- Instaurer des usages pérennes sur les espaces publics libérés de leurs fonctions routières.

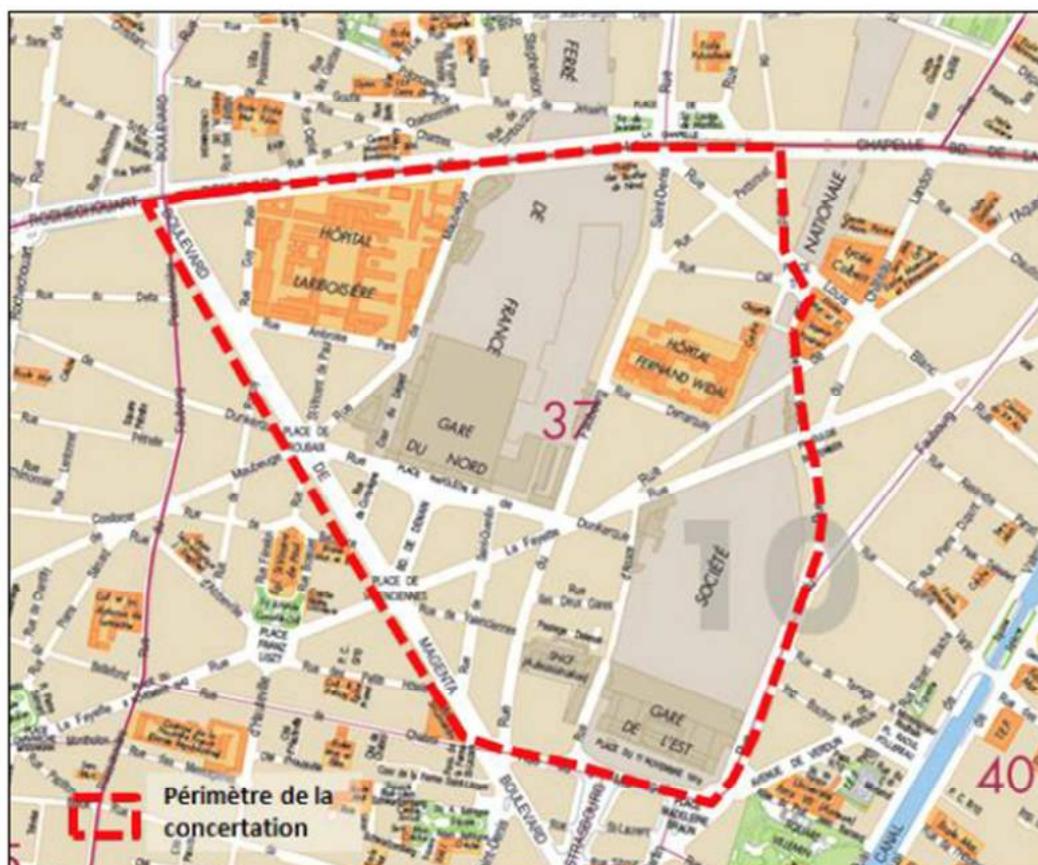
## La structure de la démarche de concertation

- **Public et périmètre.**

La concertation préalable ouverte par arrêté en date du 16 janvier 2019 conformément aux articles L300-1, L103-2 et R103-1 du Code de l'urbanisme s'est déroulée jusqu'au 20 mars 2019. Les différents dispositifs de concertation ont été mis en place de manière à toucher l'ensemble des catégories de population et d'usagers très diverses du quartier (familles, personnes âgées, riverains, voyageurs, professionnels, etc...).

Le périmètre défini sur le plan ci-dessous correspond aux abords de la Gare du Nord comprenant en totalité ou en partie les rues de Maubeuge, Compiègne, Dunkerque, Saint-Quentin, Faubourg St Denis, La Fayette, les boulevards Denain et Magenta. Il représente le périmètre sur lequel des dispositifs d'information et de mobilisation ont été déployés. Ce périmètre de la concertation est volontairement plus large que le périmètre stricto sensu du projet car l'impact du projet auprès des usagers va au-delà du périmètre urbain, le ressenti des habitants se s'arrêtant pas aux frontières invisibles du projet urbain.

*Périmètre sur lequel ont été effectuées des actions d'information de la concertation (affichages...)*



### III. Le dispositif d'information et de participation déployé

#### Les outils d'information mobilisés

L'information légale (presse/affichage légal)

EVENEMENTS	DATE	AFFICHAGE	PRESSE		BMO
FOCUS GROUPE #1	30.01.2019	x	x	x	x
FOCUS GROUPE #2	08.02.2019	x	x	x	x
ATELIER /MARCHE	16.02.2019	06.02.2019	08.02.2019	x	08.02.2019
EXPOSITION	18.02 au 18.03.2019	x	x	x	x
REUNION PUBLIQUE	12.03.2019	26.02.2019	26.02.2019	x	26.02.2019

La communication complémentaire informelle (affichage, mailing list, internet, réseaux sociaux)

EVENEMENTS	DATE	AFFICHAGE	PARIS.FR IDEE.PARIS	MA10
FOCUS GROUPE #1	30.01.2019	x	x	Mailing list auprès des associations concernées
FOCUS GROUPE #2	08.02.2019	x	x	
ATELIER /MARCHE	16.02.2019	08.02.2019 équipements publics quartier	4.02.2019	Site internet + événement Facebook + posts facebook + tweet + affichage intérieur et extérieur de la mairie + annonce aux conseils de quartier
EXPOSITION	18.02 au 18.03.2019	x	4.02.2019	
REUNION PUBLIQUE	12.03.2019	22.02.2019 équipements publics quartier	4.02.2019	

- **Communication média/affichages**

Les lieux et les dates des temps de concertation ont été annoncés par une insertion dans un quotidien national ou local, par une information sur la page internet dédiée sur *paris.fr* et par un affichage sur le site et ses abords, ainsi qu'à la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement.

La Mairie d'arrondissement a diffusé les supports de communication aux équipements publics du quartier pour affichage à l'entrée de leur établissement : École polyvalente Belzunce 3, rue de

Belzunce ; École élémentaire Eugène Varlin 10, rue Eugène Varlin ; Écoles maternelle et élémentaire Aqueduc 39, rue de l'Aqueduc ; Écoles maternelle et élémentaire Louis Blanc 49 bis, rue Louis Blanc ; École maternelle Récollets 23, passage des Récollets ; École élémentaire Récollets 19, passage des Récollets ; Écoles maternelle et élémentaire Martel 9, rue Martel ; École élémentaire Chabrol 41, rue de Chabrol ; École maternelle Léon Schwarzenberg 11, rue Léon Schwarzenberg ; Médiathèque Françoise Sagan

8, rue Léon Schwartzenberg ; Gymnase Marie Paradis 5, rue Léon Schwartzenberg ; Gymnase Julie Vlasto 8, passage Delessert

- **Tract**

Une invitation papier à la marche urbaine du samedi 16 mars a été distribuée sur site par l'agence État d'Esprit-Stratis le 6 février 2019.

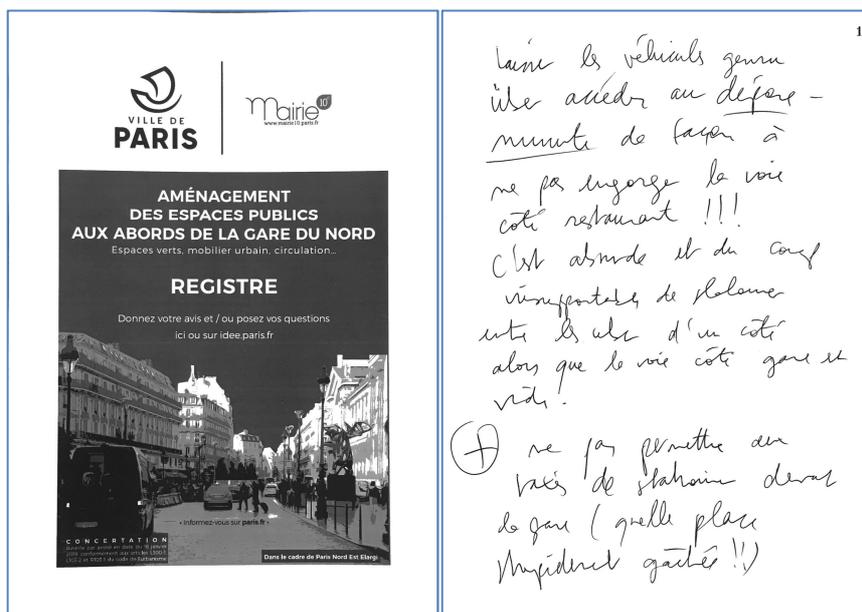
- **Communication Online**

Les sites *paris.fr*, *mairie10.paris.fr* ont servi de support à la démarche de concertation en mettant à disposition du public toutes les informations relatives au projet et aux différents rendez-vous de concertation. La mairie d'arrondissement a relayé les événements via ses comptes Facebook et Twitter, a annoncé les événements aux conseils de quartier par envoi électronique

- **Une exposition**

Une exposition "*Compréhension du projet et ses enjeux*" a été organisée du 18 février au 18 mars 2019 en Mairie du 10<sup>ème</sup>, accompagnée d'un registre papier pour recueillir des avis. Ce dernier récupéré le lundi 18 mars 2019 a recueilli deux avis portant sur l'accessibilité des déposes minutes et sur la question de la gestion du stationnement des taxis sur le parvis de la Gare du Nord.

Un extrait du registre avec les deux propositions ci-dessous :



## Actions de concertation effectuées

- **Un micro trottoir en vidéo**

Le micro-trottoir a pour objectif de présenter un premier diagnostic des attentes des usagers du quartier Paris Gare du Nord et des pistes d'amélioration. La vidéo, dont la portée n'est pas statistique, représente un certain nombre de profils cibles :

Riverains

Professionnels et commerçants

Usagers de la gare

Taxis et VTC

Usagers de diverses mobilités (piétons, cyclistes, 2RM, avec poussettes, trottinettes etc.)

Familles

Deux journées de tournage ont été réalisées le 17 janvier et le 6 février 2019.



22 personnes ont été interviewées.

Ces deux jours de tournage ont permis d'introduire les principaux thèmes et problématiques des abords de la Gare du Nord et d'échanger sur site avec les citoyens concernés. La vidéo qui en est issue présente un état des lieux de l'opinion des riverains, des usagers et des professionnels à propos de ce quartier. Elle met en avant les conflits d'intérêt qui coexistent dans ce périmètre urbain particulièrement dense.

D'une durée de 3'30, le film a été diffusé durant la réunion publique du 12 mars 2019 en mairie du 10<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

- **Trois ateliers**

Trois ateliers ont été organisés durant la concertation. Deux « focus groups » avec des publics ciblés et une marche urbaine ouverte à tous.

### Focus Group « mobilité » :

Le premier atelier s'est tenu le vendredi 30 janvier 2019 de 18h30 à 20h à la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Cet atelier a été construit sur le modèle des focus groups (groupes focalisés) qui est une méthode qualitative de recueil des données. Il s'agit d'une technique d'entretien de groupe, avec des acteurs sélectionnés par thème, modérés par un animateur neutre en présence d'un observateur, dans le but de collecter des informations sur un objet. Animé par État d'Esprit-Stratis, l'atelier s'est tenu en présence d'une architecte de l'Agence Leclercq & associés.

Les participants de ce premier focus group étaient des représentants associatifs et professionnels intervenants dans le champ des mobilités :

- Représentantes de l'association des Usagers des transports d'Ile-de-France.
- Représentants de la Chambre syndicale des loueurs de véhicules automobiles.
- Représentant de l'association Paris en selle.
- Représentant syndical de la GESCOPI taxis.
- Représentants de la CGT Taxi.
- Représentante de l'association Rue de l'Avenir.



9 personnes ont participé à cette rencontre.

Grâce à une série de plans du secteur en grand format, les participants ont pu visualiser l'espace et ont pointé les endroits problématiques. Leurs remarques et interventions ont permis de concevoir un certain nombre de propositions complémentaires pour le projet. À la fin de la rencontre, ils ont été invités à remplir un support collectif de restitution pour synthétiser leurs propositions. Ce support se divise selon les quatre thématiques suivantes : mobilité, espaces publics et jardins, services et commodités, et un thème libre.

Cet atelier a donné lieu à un compte-rendu mis en ligne sur le site [paris.fr](http://paris.fr)

#### Focus Group « Riverains » :

Cet atelier a été construit sur le même modèle que le précédent selon la méthode des focus groups. Cette rencontre s'est déroulée le vendredi 8 février 2019 de 16h30 à 18h30 à la mairie du 10<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Animé par État d'Esprit-Stratis, l'atelier s'est tenu en présence de deux architectes de l'Agence Leclercq & associés et d'une urbaniste de la Ville de Paris.

Il rassemblait cette fois-ci des représentants des riverains ainsi que des professionnels exerçant une activité dans le secteur concerné par le projet :

- Représentant du café Terminus Nord.
- Représentant de l'Hôtel Picardy.
- Représentants d'Action Barbès.
- Représentants de Demain la Chapelle.
- Représentants du conseil de quartier Lariboisière.

- Représentants des Riverains de Lariboisière.
- Représentante de la Maison Kangourou.

12 personnes ont participé à cette rencontre. Leurs remarques et interventions ont permis de faire émerger un certain nombre de propositions complémentaires pour le projet.

Les participants ont également été invités à remplir un support collectif de restitution pour synthétiser leurs propositions sur le même modèle que le groupe précédent. Certains participants ont demandé un délai supplémentaire pour remplir ce document. Leurs propositions ont été transmises par mail à l'Agence État d'Esprit-Stratis le lundi 11 février 2019 et ont été versées à la synthèse.

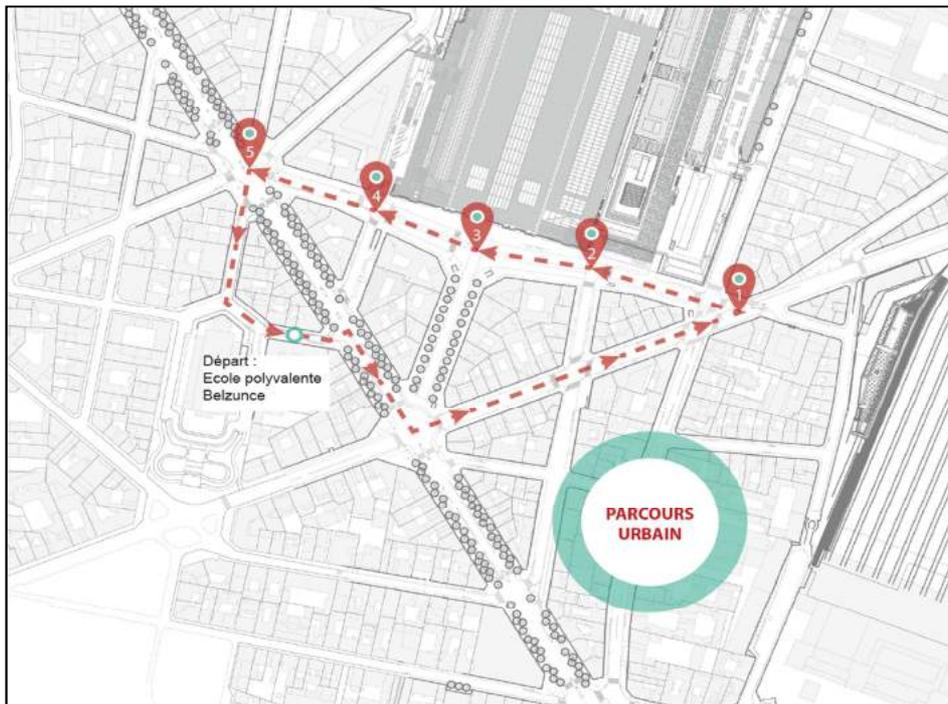
Cet atelier a donné lieu à un compte-rendu mis en ligne sur le site *paris.fr*



#### Marche urbaine :

Une marche urbaine a été organisée le samedi 16 février 2019 à 10h au départ de l'école primaire Belzunce (3 rue de Belzunce 75010 Paris). 60 personnes étaient présentes à l'occasion de cette réunion.

Celle-ci s'est déroulée en trois temps : une présentation générale du contexte dans lequel s'inscrit le projet. Les participants ont ensuite été séparés en 3 groupes d'une vingtaine de personnes et emmenés pour la visite par un membre de l'équipe projet. Un petit livret leur a été remis contenant un plan détaillé de chaque zone et des espaces pour écrire des commentaires. Les groupes se sont arrêtés à chaque point d'observation prévu sur le parcours.



Chacun des cinq points présentait une perspective particulière permettant d'observer l'ensemble du secteur concerné par le projet d'aménagement. Chaque groupe encadré par un membre de l'équipe projet a pu faire des observations sur place.



La rencontre s'est terminée par un moment d'échange à l'école Belzunce. Les représentants de la Ville de Paris et de l'Agence Leclercq & associés présents ont pu apporter aux participants un certain nombre de précisions sur le projet à venir et la manière dont il s'inscrit dans un périmètre plus large. La rencontre s'est achevée à 13h.

Cette marche urbaine a donné lieu à un compte-rendu mis en ligne sur le site [paris.fr](http://paris.fr)

- **Une réunion de restitution de la concertation préalable**

Une réunion de restitution de la concertation préalable s'est tenue le mardi 12 mars 2019 dans la salle des fêtes de la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Cet évènement s'est tenu en présence de Madame la Maire de l'arrondissement Alexandra Cordebar, de son premier adjoint Monsieur Éric Algrain ainsi que de l'adjoint à la mairie de Paris en charge de la propreté et de la gestion des déchets Monsieur Paul Simondon. Cette réunion présentant les enseignements de la concertation et les objectifs du futur projet a réuni 180 personnes.



- **Une plateforme numérique ouverte à partir du 6 février**

Un registre a été ouvert du 6 février au 20 mars 2019 sur le site [idee.paris.fr](http://idee.paris.fr). Cette plateforme a été mise en place pour permettre à l'ensemble des parisiens et parisiennes d'apporter leur contribution en dehors des ateliers. Le site a recueilli 31 contributions.

Les propositions s'articulent majoritairement autour de quatre thématiques :

- Aménagement de plus d'espaces verts sur le devant de la Gare du Nord.
- Améliorations des déposes minutes.
- Mettre en place des toilettes.
- Piétonner au maximum le parvis de la gare.

Quelques propositions nouvelles ont émergé sur la plateforme comme l'idée d'améliorer l'éclairage sur les abords de la gare du nord pour plus de visibilité et de sécurité. Un autre participant propose la mise en place d'une maison du projet pour garantir une bonne diffusion de l'information.

Enfin, un certain nombre de contributeurs ont incité sur la nécessité de désengorger les rues de Maubeuge et Dunkerque.

# SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

## I. Constats et remarques générales sur le projet

### Des habitants impactés par l'intensité de la circulation

Les riverains souffrent d'un certain nombre de nuisances (bruit, pollution, dangers) liées aux difficultés de circulation aux abords de la gare. La traversée des carrefours et la cohabitation piétons, cyclistes et véhicules motorisés se révèle difficile. Cela participe à dégrader la qualité de vie des habitants de ce quartier.

### Un quartier qui souffre d'une image dégradée

Les groupes se sont exprimés sur les représentations qui sont attachées au quartier entourant la Gare du Nord. L'image du quartier est dégradée du point de vue des riverains, des professionnels comme des touristes. Ils évoquent la propreté, le bruit, l'errance et l'insécurité et estiment que cela a un impact sur l'économie et l'attractivité du quartier. Pour les citoyens qui se sont exprimés, le projet d'aménagement des abords de la gare doit être l'occasion d'améliorer l'image du quartier, son confort de vie et de mettre en valeur l'architecture de la Gare du Nord.

### La nécessité d'une vision plus large du projet

Les différents groupes rencontrés lors de la concertation sont unanimes sur cet aspect. Le projet de réorganisation des abords de la Gare du Nord doit s'inscrire dans un contexte plus large et être expliqué comme tel. Il est important de penser la circulation aux alentours de la gare en fonction des flux des grands boulevards qui traversent Paris de manière à mieux visualiser les impacts des modifications. De plus, de par sa proximité avec la Gare de l'Est, il est très compliqué de considérer les deux gares indépendamment l'une de l'autre. Par ailleurs, certains participants ont regretté que la façade nord (côté la Chapelle) du bâtiment de la gare ne soit pas incluse dans le projet.

### Des précisions nécessaires sur les flux entrants et sortants de la Gare du Nord

Les participants ont insisté sur le besoin d'avoir des informations sur la gestion des flux qui seront modifiés suite à la réorganisation interne de la Gare du Nord. Cela permettrait de voir précisément où les gens seront amenés à se déplacer et ainsi d'anticiper de manière plus efficace les problèmes de cohabitation entre les différents modes de transports présents aux alentours de la gare et l'optimisation de leur implantation.

## II. Propositions générales

### Mobilités et déplacements

#### Réduire la place de l'automobile sur le parvis de la Gare

- Piétonniser le boulevard de Denain avec implantation de commerces prestigieux pour mettre en valeur le parvis de la Gare. (Proposition de Rue d'avenir et de Paris en selle).
- Faire du boulevard de Denain une voie à sens unique en direction de la Gare du Nord. Elle prévoirait une séparation des flux entre les taxis en les redirigeant vers l'ouest de Paris (zones touristiques) et les véhicules particuliers et les VTC vers l'est pour une dépose minute. (Proposition des représentants de la Chambre syndicale des loueurs de véhicules automobile).
- Installer un système de barrière filtrante sur la rue de Dunkerque pour la réserver aux transports en commun et taxis avec un accès par badges type RFID.
- Garder un espace dépose minute pour les particuliers et un espace pour les taxis et les transports en commun sur le modèle des aéroports de Paris (avec tickets de limitation de temps pour les particuliers).
- Mettre en place des départs différés aux feux de signalisation pour fluidifier les flux. (Proposition de CGT Taxis).
- Réduire la place des véhicules individuels sur le parvis de la gare.
- Mettre en place des systèmes efficaces de verbalisation pour les véhicules non autorisés.

#### Pour les piétons

- Élargir des trottoirs pour favoriser les déplacements des piétons cheminant dans l'axe nord-sud.
- Piétonniser la place Napoléon III en ne laissant que les bus et les taxis.

#### Pour les vélos

- Garantir un accès sécurisé à la Vélo-station.
- Prévoir une connexion au réseau express vélo (boulevard de Strasbourg / de Magenta).
- Faire un revêtement adapté sur les voies vélo.
- Sécuriser les carrefours pour une visibilité maximale de chacun.

## Espaces publics et jardins

Les participants s'expriment sur la nécessité d'un embellissement du quartier entourant la Gare du Nord :

- Aménager des espaces verts avec la disposition de bacs de fleurs, la plantation d'arbres. Les cafés et commerces peuvent participer à l'embellissement du parvis en ouvrant leurs terrasses.
- Réduire globalement la circulation car cela cause beaucoup de nuisances et participe à l'image dégradée du quartier.
- Aménager un espace sur le parvis de la Gare du Nord et piétonniser partiellement ou totalement le boulevard de Denain est une proposition largement évoquée par les participants. Cet espace est vu comme ayant un potentiel permettant de mettre en valeur la perspective et l'architecture de la gare.  
Installer des sièges individuels pour pouvoir se reposer sur les espaces publics. Ils demandent que soit installé davantage de mobilier urbain. Pour eux, « *Ne pas mettre de bancs n'empêche pas la présence des SDF* ».
- Souhait que soit mise en place une police permanente visible pour canaliser le trafic, gérer les incivilités et sécuriser les abords de la gare.

## Services et commodités

Les participants demandent sur ce thème :

- l'installation de toilettes publiques et gratuites,
- des nettoyages plus fréquents de l'espace public,
- des éclairages publics plus nombreux,
- l'aménagement d'espaces pour les animaux de compagnie.

### III. Propositions localisées dans le périmètre du projet

#### Parvis de la Gare du Nord

- Ce parvis situé devant un monument historique classé, doit devenir un espace essentiellement piéton, partagé uniquement avec les bus, véhicules d'urgence et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les livraisons matinales.
- Supprimer l'occupation anarchique par certains véhicules particuliers et par les VTC.
- Supprimer ou organiser le parking sauvage des 2 roues motorisées.
- Végétaliser le parvis de manière plus esthétique et durable, prévoir quelques assises pour personnes âgées notamment.

#### Boulevard de Denain

- Transformer le boulevard en un espace essentiellement piéton, partagé uniquement avec les bus, véhicules d'urgence et de PMR, ainsi que les livraisons matinales.
- Redonner au boulevard de Denain son esprit « village » avec des commerces, des animations commerciales et des évènements culturels.

#### Rue de Dunkerque

- Rendre l'espace plus adapté aux modes de mobilité douces : piétons ainsi que vélos. Prévoir des aires de stationnement pour les vélos et trottinettes.
- Faire une refonte d'un plan de circulation devant la gare pour diminuer les encombrements de taxis et VTC. Possibilité évoquée de mettre en place un système de barrières pour filtrer la circulation sur la rue de Dunkerque.
- Interdire le stationnement des voitures particulières et VTC le long des trottoirs pairs et impairs des rues de Dunkerque et Maubeuge.

#### Rue de Maubeuge

- Aménager un espace réservé aux mototaxis rue de Maubeuge, en face de la station de taxis.
- Élargir le trottoir situé côté chemin de fer, face à l'hôpital car un flux important de personnes entre et sort dans la gare (métro, RER et train) par le passage situé à cet endroit.
- Végétaliser les trottoirs avec plantation d'arbres pour rompre avec l'aspect très minéral de cette rue.
- Supprimer définitivement les cars SNCF et les porte-huit (dont la circulation est autorisée sous conditions) qui y stationnent et empruntent les rues Ambroise Paré et Guy Patin.
- Rationaliser la file des taxis en attente côté du carrefour Dunkerque-Magenta.

## Boulevard Magenta

- Suppression des traversées piétonnes en deux temps : extrêmement dangereux notamment pour les enfants, les personnes âgées et les PMR.

## Intersection carrefour La Fayette – Faubourg Saint-Denis- Dunkerque

- Supprimer ou déplacer la station de taxis située à l'angle de la rue de Dunkerque et du Faubourg Saint-Denis pour laquelle la file d'attente déborde la plupart du temps sur ce carrefour.
- Modifier les feux tricolores à l'angle de la rue du Faubourg Saint-Denis et rue La Fayette, pour donner la priorité aux bus g1 montant et descendant vers la gare routière et ce, avant le passage des voitures.
- Protéger les passages piétons par des bandes de bitume surélevées et matérialisées.

## Rue de Compiègne

- Réserver cette voie à l'accès du parking souterrain.
- Doubler l'entrée du parking souterrain permettant deux files de taxis ou voitures.
- Prévoir une barrière ou un système de plots très solides qui empêchent tous les autres véhicules de l'emprunter et de tourner à gauche ou à droite sur le parvis de la Gare.
- Élargir les trottoirs et prévoir une végétalisation de part et d'autre.

## IV. Réunion publique de restitution et réaction des participants

### Compte rendu de la présentation de la restitution



**Madame la Marie** du 10<sup>ème</sup> arrondissement introduit la séance : elle rappelle que c'est un projet très important et remercie les participants d'être venus nombreux. Elle explique que la concertation en cours concerne le domaine de la Ville c'est-à-dire l'espace public entourant la Gare du Nord. Le réaménagement de l'intérieur de la gare fait l'objet d'une concertation distincte menée par la SNCF et la SEMOP Gare du Nord 2024. Madame la Maire encourage les habitants à participer aux deux concertations.

Elle rappelle que nous sommes actuellement dans une phase de définition et de précisions du projet de requalification des espaces publics. Cette phase s'inscrit dans un processus d'études qui permettront la réalisation des travaux d'ici 2024 en lien avec le projet de modernisation et d'extension de la Gare du Nord.

Elle souligne que les quartiers concernés par cette réorganisation concentrent de grandes difficultés, il est donc important de bien travailler pour trouver les solutions : « il faut un investissement conséquent dans les endroits qui en ont le plus besoin. Portons pour ces espaces une grande ambition à la mesure de la Ville de Paris », a-t-elle indiqué.

**L'Agence Leclercq & associés** présente le contexte, le diagnostic technique, les enjeux et rappelle le périmètre du projet :

Premier point de rappel du diagnostic technique : le parvis de la gare est très étroit et peu adapté aux usages modernes. L'enjeu est donc d'optimiser au maximum l'espace disponible pour limiter au maximum les conflits d'usages actuels.

Deuxième aspect du diagnostic technique : l'importance et la juxtaposition des différents flux sont au cœur des problématiques d'encombrement et de cohabitation entre les usagers et habitants du quartier. La question de la hiérarchisation est très complexe et beaucoup de besoins sont difficiles à satisfaire. Un exemple : l'espace disponible pour le stationnement des véhicules individuels est très restreint et ne peut être étendu davantage car il n'y a plus d'espace libre.

Cependant, le diagnostic technique montre que c'est un espace qui a des atouts. C'est un pôle proche du centre de Paris. Il y a des cheminements cyclistes qu'il faut développer. C'est également un pôle de transport très important avec de nombreuses correspondances. Pour valoriser cet espace, il faut plus de confort en surface en particulier pour les piétons, cyclistes et les transports en communs.

Le diagnostic technique a aussi mis en évidence l'importance des flux de piétons. Ils doivent trouver leur place sur le parvis. Pour les voyageurs mais également pour le confort des habitants. Pour essayer de répondre à ces problématiques beaucoup de mobilier urbain a été installé ces dernières années pour tenter d'organiser les flux piétons. Cependant aujourd'hui ces éléments apparaissent plus comme des obstacles que des éléments qui facilitent les déplacements. L'objectif est donc de réduire le nombre d'obstacles et de désencombrer l'espace public.

Les abords de la gare sont par ailleurs une zone très commerciale avec beaucoup de terrasses de cafés. Il faut leur donner de l'espace et les rendre plus visibles.

En conclusion, la congestion des flux sur un espace très limité génère de multiples nuisances pour l'ensemble des usagers et habitants (sonores, pollution, etc...). Ainsi l'objectif du projet est avant tout d'apaiser l'espace. La piétonisation partielle ou totale du parvis est une possibilité. Il faut également limiter les points de chaleur via une végétalisation ou des revêtements spécifiques.

Le travail avec les habitants, professionnels et usagers a permis d'approfondir ce diagnostic et d'être au plus proche de la réalité de la situation.

**L'agence État d'Esprit Stratis** présente les enseignements du diagnostic citoyen.

Elle indique que la mobilisation a été forte tout au long du processus et riche d'enseignements pour les porteurs du projet. La concertation s'est déroulée en plusieurs phases :

- Un micro-trottoir réalisé sur deux jours pour recueillir les premières impressions des citoyens et usagers sur l'état des espaces publics autour de la Gare du Nord.
- Deux ateliers en petit comité à la mairie du 10<sup>e</sup> arrondissement avec les professionnels et les riverains pour essayer d'identifier les difficultés et d'évoquer les premières pistes de réflexion.
- Une exposition a été mise en place à la mairie du 10<sup>e</sup> arrondissement de Paris avec un registre de proposition.

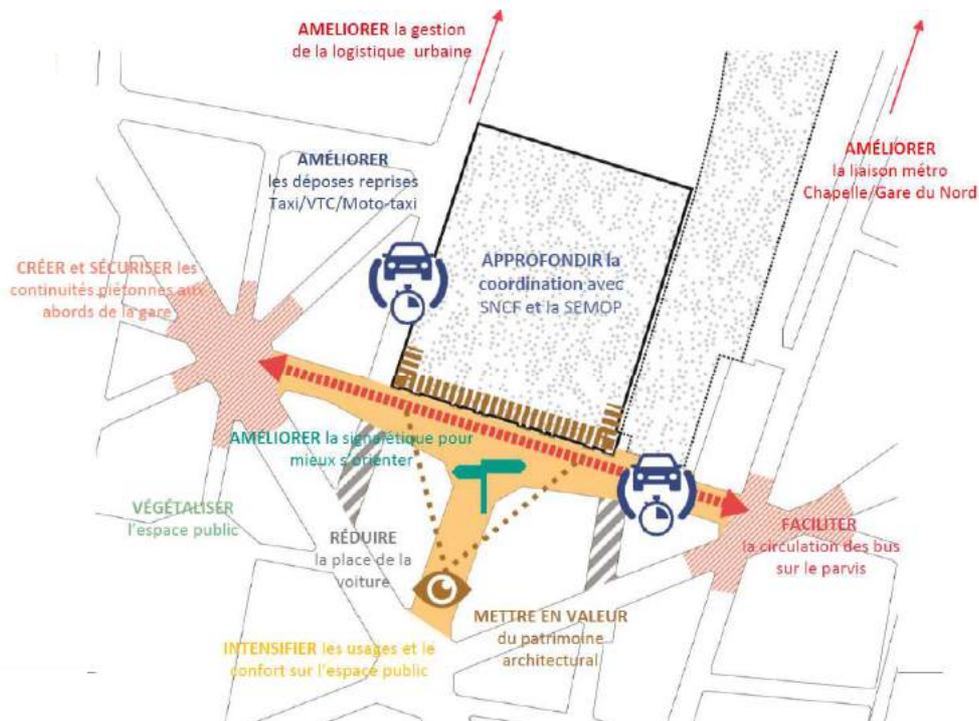
- Un espace sur le site internet [idee.paris.fr](http://idee.paris.fr) a été mis en place sur lequel les Parisiens ont pu participer et faire des propositions.
- Enfin, la réunion publique de restitution de la concertation préalable de ce jour qui présente les enseignements des différentes réunions et donnera lieu à de nouveaux échanges.

### Projection de la vidéo du micro-trottoir

Les différentes réunions avec les citoyens ont permis de dégager un certain nombre de **points qui permettront de préciser le projet**:

- Accentuation du principe de piétonisation du parvis de la Gare du Nord.
- Mise en valeur du Boulevard de Denain et des commerces.
- Valoriser l'aspect architectural.
- Implanter de la verdure pour contrebalancer l'aspect très minéral de l'espace autour de la gare.
- Favoriser les modes de déplacement doux et les transports en communs.
- Limiter au maximum la place de la voiture individuelle.
- Réorganiser les dépose-minutes.
- Sécuriser les abords de la gare.
- Organiser les liaisons entre les vélo-stations et les pistes cyclables.

### Schéma des attentes des habitants :

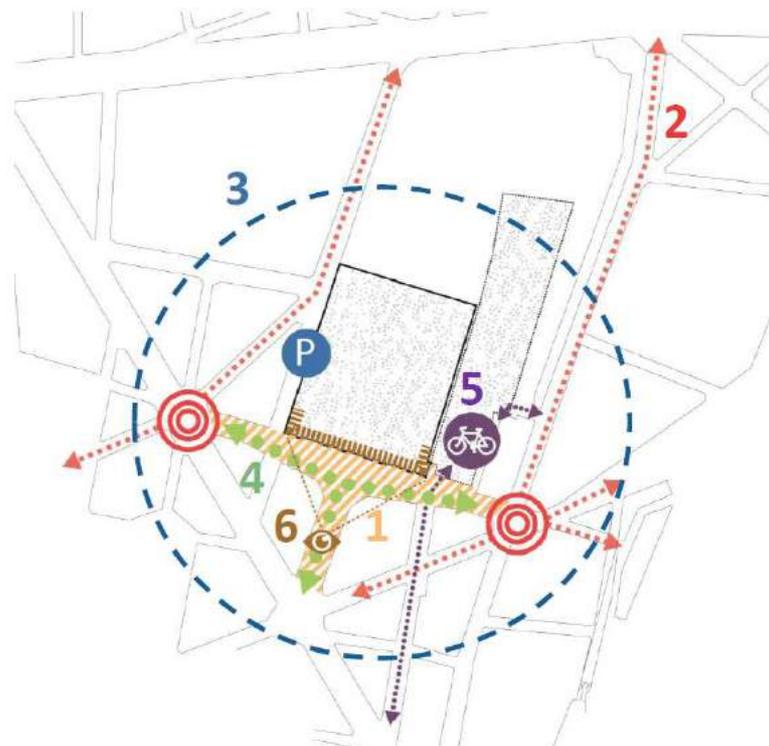


L'agence **Leclercq & associés** introduit ensuite le **schéma d'objectifs** issu de la concertation, avec un élément phare, l'apaisement du quartier, la piétonisation et la végétalisation.

Les objectifs à atteindre sont :

- 1 Créer un parvis apaisé et confortable en intégrant de nouveaux usages
- 2 Relier la gare au quartier et sécuriser les cheminements piétons
- 3 Réorganiser l'ensemble des déposer/reprise et stationnement en lien avec la SNCF
- 4 Renforcer la trame verte
- 5 Connecter les parcours cyclables à la vélostation
- 6 Valoriser le patrimoine architectural

***Schéma des objectifs de la requalification des espaces publics aux abords de la gare du Nord :***



Le projet de requalification répondra à l'ensemble des objectifs mentionnés dans le cadre de la concertation.

## Réactions des participants

Réactions dans la salle pour compléter le diagnostic et faire des propositions complémentaires :



La plupart des participants partagent une grande partie des constats et ambitions programmatiques présentés. Ils adhèrent également aux grands objectifs issus de la concertation. Quelques habitants ont malgré tout regretté l'absence de prise en compte des problématiques de toxicomanie à ce stade. Les concepteurs du projet ont tenu à rassurer sur cet aspect qui est bien pris en compte dans la mise en place du projet. Cependant le travail avec la Préfecture de Police sur la question de la sûreté publique intervient dans la phase suivante de conception

Beaucoup de participants se sont exprimés une nouvelle fois en faveur d'une piétonisation du Parvis de la Gare du Nord.

*Un membre de l'association Paris en selle : « Merci pour cette présentation. Je partage les objectifs qui ont été annoncés et j'apprécie le projet de piétonisation de cet espace. Deux points d'attention par ailleurs, il faut mieux prévoir une séparation entre vélo et piétons et éviter les circulations parasites de voitures. Est-il possible de faire deux vélo-stations au nord et au sud de la gare ? »*

La question des vélos a également été évoquée par d'autres participants. Certains ont insisté en demandant qu'il y ait plus d'espaces de stationnement sécurisés tandis que d'autres ont insisté sur la nécessité de relier les vélo-stations au parcours de la promenade urbaine.

*Un membre de Demain la Chapelle : « Il faut absolument relier la station vélo au nord de la gare. Il faudrait même la déplacer pour qu'elle soit à proximité de la promenade urbaine »*

Certains participants, en particulier les membres de l'association Demain la Chapelle, ont attiré l'attention sur le fait que la façade nord n'était pas comprise dans le projet. Cela est regrettable selon eux car des solutions peuvent également être mises en place sur ces espaces. Selon eux le réaménagement de la Gare du Nord va conduire à une redirection importante des flux de voyageurs sur cette façade nord de la gare qu'il faut anticiper.

*Habitante : « J'habite le quartier en face de la ligne 2 du métro. Je souhaite attirer votre attention sur un point : la rue du faubourg Saint Denis est très peu prise en compte. Il y a pourtant beaucoup de problèmes ici aussi et cela va s'aggraver avec la redirection des voyageurs sur cet espace. Est-il possible d'utiliser le nord du bâtiment pour désengorger le sud de la gare ? »*

Dans le prolongement de cette réflexion, un certain nombre de participants ont souhaité évoquer les problèmes de liaisons avec le métro La Chapelle qui sont absents de la présentation.

*Un habitant : « Il y a des problèmes de sécurité et d'accessibilité au métro La Chapelle. Il faut forcer la RATP à réagir. »*

Une majorité de participants se sont prononcés en faveur d'une végétalisation plus importante du Parvis de la gare. Cependant certains ont exprimé leurs doutes quant au fait que cela solutionne les problèmes d'incivilité sur cet espace.

Quelques participants ont proposé la mise en place de projets culturels complémentaires pour essayer de changer les comportements devant la gare. Une habitante reprend l'idée de village et la proposition d'un professionnel du quartier qui suggère de mettre en place une signalétique spécifique pour ce périmètre, avec des couleurs par exemple.

## En conclusion de la réunion publique

Les **porteurs de projet** ont assuré qu'ils sont conscients que des aménagements urbains ne résoudront pas totalement les problèmes d'incivilité. C'est un travail qui doit être conduit conjointement avec d'autres partenaires (les associations, la Préfecture de Police...)

Ils ont entendu que le principal souci des riverains et usagers est celui de l'apaisement. Ils soulignent par ailleurs qu'ils ont bien conscience de la nécessité d'élargir le parvis et apporter de l'usage et de la fonctionnalité aux trois rues adjacentes à la rue de Dunkerque.

Pour réduire la présence de l'automobile, il faudra faciliter l'accès aux transports en commun. « Le report modal » est la clé de la fluidité nécessaire.

**La Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris** précise que la RATP va mener une étude sur la question de l'accessibilité à la station La Chapelle. La rue d'Alsace est également en cours d'études

et les 1ers travaux auront lieu d'ici la fin de l'année. C'est un maillon entre Gare de l'Est et Gare du Nord qui participe aussi à la requalification du secteur.

**Madame la Maire** d'arrondissement conclut la séance. Elle explique que la coordination entre les différents projets est essentielle. Tout s'enchevêtre, la Ville en a conscience. Le nord de l'arrondissement est actuellement traité par la promenade urbaine.

La Maire souligne que les contributions des citoyens permettront de préciser le projet et que prochainement les porteurs du projet reviendront pour poursuivre ensemble le travail de conception.

Une part des réalisations cheminera avec celles de la Gare du Nord et la contribution financière de la SEMOP permettra la réalisation des aménagements projetés aux abords de la gare. La rue d'Alsace, le REVe (réseau express vélo), le jardin du Balcon vert, la promenade urbaine, la place Jan-Karski seront par ailleurs livrés avant le début des travaux de la Gare, et même avant la fin de l'année 2019.

La SEMOP participe financièrement à l'aménagement des espaces publics mais devrait aussi participer à la lutte contre les problèmes d'errance. Le sujet a déjà été abordé avec la SEMOP pour mieux accompagner les difficultés du quartier. Il y a l'urbanisme mais aussi l'action humaine qui doivent permettre de transformer ce quartier. Une amélioration qui relève à la fois de la Police et des services sociaux.

Pour agir sur le désengorgement de la circulation, les parkings souterrains sont une importante piste de réflexion en complément de la requalification des espaces publics. Elle contient beaucoup d'espoir en termes d'aménagement.

La Ville envisage une réglementation de la gare plus lisible et peut être plus contraignante pour les taxis et les VTC en dépose. L'objectif est venir à bout des stationnements interdits, notamment des scooters.

Mme la Maire rappelle que, pendant la phase chantier, les contraintes seront importantes. L'enjeu est que le quartier puisse continuer à vivre et se préparer à un avenir meilleur pendant 5 années de transition.

Mme la Maire laisse ensuite la parole à un représentant de la SEMOP (SNCF Gares&Connexions / Ceetrus) qui annonce les moments clés de la concertation qu'elle mène de son côté depuis le 1er mars. La concertation porte sur une partie du périmètre foncier de la SNCF, avec des considérations juridiques différentes de celles de Ville de Paris.

## CONCLUSIONS

Vu l'arrêté du 16 janvier 2019 de la Mairie de Paris déterminant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable relatifs à la réalisation des travaux d'espaces publics aux abords de la gare du Nord (10<sup>ème</sup> arrondissement), il apparaît que les modalités de la concertation définies par l'arrêté du 28 décembre 2018 ont été respectées.

Celui-ci prévoyait en effet :

- Au moins une réunion publique de concertation afin d'échanger avec l'ensemble des acteurs concernés (les habitants, les commerçants, les acteurs locaux, les usagers...),
- Une exposition à la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement pendant 1 mois présentant les enjeux de la requalification des espaces publics aux abords de la gare du Nord ;
- Les sites *paris.fr*, *mairie10.paris.fr* comme supports à la démarche de concertation en mettant à disposition du public toutes les informations relatives au projet et aux différents rendez-vous de concertation ;
- Un registre électronique accessible à partir des sites susmentionnés permettant de recueillir les observations, avis et propositions du public pendant toute la durée de la concertation préalable;
- Un registre papier ouvert en mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement accessible le temps de l'exposition et au moment des réunions publiques.

Les lieux et les dates des temps de concertation ont été annoncés par une insertion dans un quotidien national ou local, par une information sur la page internet dédiée sur *paris.fr* et par un affichage sur le site et ses abords, ainsi qu'à la mairie du 10<sup>ème</sup> arrondissement.

Le projet d'espaces publics répondra au schéma d'objectifs issus du diagnostic technique et de la concertation préalable. Il sera financé par la Ville de Paris mais aussi par la SEMOP Gare du Nord 2024 dans la mesure où les actions entreprises sont réalisées en lien avec le projet de modernisation et d'extension de la Gare du Nord. L'amélioration du cadre de vie et du fonctionnement de l'intermodalité est au cœur des préoccupations de la Ville de Paris.

Ce projet d'espaces publics s'inscrit en complément d'actions de requalification en cours d'étude ou de réalisation engagées sur le quartier. Le périmètre d'intervention est susceptible d'évoluer au regard des précisions inhérentes à l'avancement des études.

## LES PROCHAINES ÉTAPES

Les prochaines étapes présentées lors de la réunion de restitution sont les suivantes :

**2019 :**

Janvier à mars : concertation préalable réglementaire

Dernier trimestre / Début 2020 : Point d'étape sur l'avancement du projet

**2020 :** Poursuite des études et de la concertation sur la précision des usages et l'animation avec les habitants

**2021-2024 :** Études approfondies et travaux

## ANNEXE :

# CONTRIBUTIONS AU REGISTRE DE LA PLATEFORME NUMÉRIQUE



Les espaces publics autour de la Gare du Nord

 Publié par Mairie de Paris dans Projets localisés, le 25 janvier 2019

---

 31 contributions  16 participants

---

 Partager -

N°	Titre	Description de la contribution	Commentaires sur la contribution
1	Moins de minéral, plus de végétal (et de sécurité)	Le projet de rénovation de la Gare du Nord constitue une opportunité unique de faire entrer un peu de végétation dans l'un des points noirs de la capitale en matière de pollution (atmosphérique, sonore). Il serait judicieux de s'appuyer sur ce projet pour faire des abords de la gare une esplanade débarrassée du trafic automobile incessant et bruyant en la recouvrant d'arbres et de plantes variées. Par ailleurs, il est impératif d'apporter un plus grand sentiment de sécurité aux voyageurs, aux habitants et aux passants en restreignant le trop grand nombre d'individus qui "tiennent les murs" de l'entrée de la gare. Une approche par la sensibilisation doit être privilégiée, et, dans certains cas, via une interdiction de squatter les lieux. Cordialement, Un amoureux de la Ville de Paris.	Excellente idée il est temps d'apaiser les abords de la gare en diminuant fortement, voir en éradiquant, le véhicule personnel motorisé, et regagner ainsi sur la voirie pour végétaliser.
2	Améliorer le « triangle » rue La Fayette, rue de laqueduc, rue d'Alsace.	Cette petite place sans nom est actuellement sans arbres, ni aucun aménagement avec un immeuble en ruines au 169 rue la Fayette habitant le quartier, il faudrait transformer la rue La Fayette qui est une autoroute sur cette partie et rendre plus humain cette petite place ou se trouve l'entrée du rer. ( sale et sinistre)	Entièrement d'accord avec vous, surtout étant donné la présence de bandes le soir qui s'abritent à l'entrée de la station magenta. Il y a aussi la petite maison de la rue Lafayette, qui appartient à la ville de Paris mais qui l'a laissée à l'abandon depuis de très nombreuses années, alors que cela pourrait être un commerce ou lieu de rencontre (recyclerie?) valorisant cet endroit. Egalement des ordures sont très fréquemment déposés sur cette placette, rendant le lieu peu attractif, alors même qu'il est très emprunté et qu'il est le passage entre les deux gares. Il faudrait végétaliser cet endroit (petits arbustes et bancs par exemple) pour le rendre un peu moins hostile.
3	Créer des espaces verts et de vie en couvrant les voies ferrées	Profiter de l'espace au dessus des voies ferrées au nord de la gare du nord et de la gare de l'est, dans le périmètre de la concertation, pour créer deux grandes "dalles" (on les appellerait "Dalle du Nord" et "Dalle de l'Est"), avec dessus des terrasses (espaces verts, avec jardins, arbres, pièce d'eau...) en 2 ou 3 étages où les gens puissent se promener. On peut imaginer quelques bars et restaurants dont les terrasses donnent sur l'espace vert... On peut aussi imaginer des espaces partagés à vivre - bibliothèque, espaces de loisirs physiques (jeux pour enfants, training sportif...), crèches... Ces services (bars, restaurants, espaces à vivre) seraient en "sous-sol"... sur la dalle, mais sous les terrasses. Deux très beaux lieux de vie de quartier pourraient être créés !	C'est une très belle idée qui créerait un poumon de verdure en pleine ville, dans un quartier qui en manque cruellement. Tout à fait d'accord pour cette bonne idée. Nous manquons en effet terriblement d'espaces verts dans le quartier. Couvrir les rails comme à Montparnasse, bonne idée
4	Mettre le piéton au centre d'un parvis végétalisé et débarrassé des voitures	La Gare du Nord est une honte pour Paris - les étrangers qui arrivent se sentent assaillis par le trafic, la pollution visuelle, sonore, la mendicité, les bandes qui "trainent", les SDF, ces affreux blocs de béton devant la gare, etc. Première vitrine de Paris, il devrait être impératif de redonner aux touristes une belle image de notre ville de lumière au lieu de cette zone de guerre urbaine qu'est la Gare du Nord aujourd'hui. Les personnes à mobilité réduite, personnes âgées et en poussette ont beaucoup de mal à circuler sur les trottoirs à cause de la densité du trafic piéton, de l'étroitesse des trottoirs, des VTC, scooters qui bloquent l'accès au passage piétons. La grande présence d'hommes en état d'ébriété / fumant des joints devant l'entrée de la derrière provoque un sentiment d'insécurité, en particulier pour les jeunes femmes. Le carrefour Lafayette / St Denis st notamment problématique car très souvent embouteillé par les bus qui se bloquent entre eux (ce n'est pas à cause des piétons mais des conflits entre bus, cars touristiques et parfois VTC). Cela crée un sentiment d'insécurité, et cause de la pollution sonore et olfactive rendant très désagréable ce carrefour, tout comme la placette du RER E Magenta (ne peut on pas faire quelque chose pour la rendre moins sinistre?) Existence d'une petite maison qui appartient à la ville de Paris mais qui est laissée à l'abandon depuis de nombreuses années). La solution à ces désagréments passe nécessairement par une réglementation beaucoup plus sévère du trafic et une priorité mise sur les piétons: 1) Interdire l'accès au parvis de la gare par un système de ticket avec des barrières, car actuellement les VTC stationnement en toute illégalité rue de Dunkerque (c'est exactement le cas Gare de l'Est et ça se passe très bien, l'accès au parvis est limité et donc pas d'impression de chaos)2) forcer les taxis à emprunter le parking souterrain existant (complètement anormal d'ailleurs que ça ne soit pas le cas, il suffit de comparer à d'autres gares comme celle de Strasbourg par exemple où les taxis n'ont pas le droit de stationner devant la gare et prennent les passages en souterrain). Mais également: si l'on compare à St Pancras à Londres: il n'y a qu'une seule dépose minute / file de taxi - la gare du Nord en possède déjà une qui fonctionne plutôt bien, côté Eurostar - pourquoi avoir laissé les VTC pulluler sur tout le parvis? Vous pourriez tout simplement décréter que la bande taxi coté Eurostar est le seul endroit où les taxis / VTC sont autorisés à stationner. Nul besoin de multiplier les déposes minutes (exactement comme gare de l'est où il n'y a qu'un seul endroit consacré). 3) pour les piétons : élargir les trottoirs coté cafés (ceux leurs terrasses, fort agréables rendent la déambulation avec poussette malaisée), piétonniser autant que possible et végétaliser un maximum cet ilot trop minéral. Rendre le passage piéton Gare du Nord/ Gare de l'Est agréable et fluide, donc travailler impérativement le segment Lafayette concerné et la double traversée piétonne actuellement dangereuse pour les piétons à cause du feu décalé et très peu pratique à cause du terre plein jonché de 2 roues. Faire un très gros effort sur le segment Dunkerque / Alsace: morceau de rue laissé à l'abandon, squatté et jonché de débris, mal famé, très fort sentiment d'insécurité et d'insalubrité (lié aux commerces rue d'Alsace)4) pour rendre l'attrait à la gare et penser aux voyageurs: des bancs / jeux pour enfants pour que les voyageurs puissent se détendre entre deux correspondances (pourquoi pas boulevard Denain?). Cela rendrait aussi le quartier aux familles du quartier, connu pour son manque criant d'espaces verts / de jeu pour enfants5) insécurité / insalubrité: mettre des vigiles à l'entrée de la gare pour éviter les bandes qui trainent devant la gare. verbaliser le jet d'ordures, de mégots, l'épandage d'urine (prévoir beaucoup plus d'urinoirs dans la gare et non à l'extérieur comme actuellement). trouver un moyen de déloger les bandes de sdf et les gangs de mendicité organisée du parvis (impensable à St Pancras quand on descend de l'Eurostar!). Notons que Gare St Lazare ou Gare de Lyon par exemple, ou encore St Pancras, il n'y a pas ces bandes devant l'entrée, cela ne paraît donc pas inéluctable. Le projet ambitieux de l'intérieur de la Gare doit être soutenu par une amélioration radicale de ses abords, afin de rendre à cet gare un aspect plus normal et qu'elle cesse d'être ce furoncle qui fait honte aux parisiens et qui fait fuir les touristes.	Je suis tout à fait en phase avec maman Parisienne pour que : - les abords de la Gare redeviennent propres, sans leur utilisation comme urinoirs ou l'installation de SDF (avec leurs déchets) !! - les bandes soient éloignées de la Gare pour plus de sécurité.
5	Aménager la rue Saint Quentin et Lafayette	-La rue st Quentin, qui aboutit directement sur l'entrée principale RER/banlieue, est un axe piétons très utilisé. Elle le sera encore davantage demain avec le futur bâtiment de la Gare du Nord 2024. Le nouvel aménagement bi directionnel des bus via la rue	
6	Amélioration des accès vers la station de métro La Chapelle et ouverture vers le Bd de La Chapelle	Il n'est pas prévu dans le projet actuel d'ouverture de la façade Nord vers le Bd de La Chapelle : pourtant un accès réservé à la SnCF existe déjà à proximité du théâtre des Bouffes du Nord et une ouverture publique sur le boulevard permettrait d'accéder à la Promenade Urbaine qui fait partie des grands projets de la Mairie de Paris. Une amélioration de l'accès à la station de métro La Chapelle très fréquentée par les usagers du métro, du rer et du train est indispensable également pour le confort et la sécurité des voyageurs. Les habitants et voyageurs apprécieraient une prise en compte de ces deux propositions	Merci beaucoup pour cette proposition de liaison avec la promenade urbaine, extrêmement importante, et pour la rénovation de la station la Chapelle, absolument indispensable
7	2023 c'est loin !	Le projet de 2023/2024 est intéressant mais c'est dans 4 ou 5 ans! D'ici là, des initiatives "faciles" sont possibles. Comme le ré-aménagement de la placette à l'angle des rues la Fayette / aqueduc, là où il y a une maison en ruine. Pourquoi ne pas lancer un réaménagement de cette maison en boutique(s) ou café et transformer cette placette avec une terrasse, un petit jardin/potager ? Les immeubles autour sont beaux, le potentiel est là! Inspirons-nous du quartier autour de London St Pancras où les initiatives privées ont permis une magnifique transformation du quartier.	
8	espace public pour les animaux domestiques	même si la gare est dédiée pour le transport, il y a des gens qui habitent autour, et on est fatigués de se promener avec nos chiens dans le vomit et bouteilles cassées sur les trottoirs. Je vous propose une espace pour les chiens - le parc en haut de fbg st denis sera un lieu magnifique ou sur le nouveau toit de la gare, parce que meme les voyageurs prennent leurs vacances avec leurs animaux. le 10eme manque un parc pour les chiens. merci!!	
9	Un aménagement de l'ensemble de la rue Saint Quentin	Le périmètre du projet n'inclut pas la rue de Saint Quentin dans sa continuité. Elle représente pourtant une des voie principale de flux piétons entre les gares, vers le boulevard Magenta, le marché couvert et les lieux d'activité du quartier. Sa situation sanitaire actuelle est déplorable : l'accès à la crèche, la partie étroite située de la rue Lafayette à la rue de Valenciennes, sont constamment souillées. Très peu de stationnement vélos sont présents. Des véhicules utilitaires de location sont stationnés en permanence et rendent l'espace piéton très exigü. Les entrées et sorties des différents containers à ordures sont difficiles en l'absence d'accès à la voirie devant certaines portes d'immeubles. Propositions : Un élargissement des trottoirs par la place gagnée sur le stationnement auto. Des stationnements vélo. Des plantations de massifs en pleine terre. Des accès dégagés devant les portes d'immeubles. Des bacs pour le compostage des déchets verts...	
10	ET LES RIVERAINS DANS TOUT ÇA ?	Encore une fois, j'ai la profonde impression, malgré ces appels à contribution, que les riverains vivant sur la Gare du Nord le long du Faubourg Saint Denis vont être totalement oubliés. La SNCF que nous tentons régulièrement de contacter pour lui faire part de nuisances sonores ne daigne jamais nous répondre donc pourquoi cela devrait-il changer aujourd'hui ? Un bâtiment de commerces va être monté devant notre immeuble et nous boucher définitivement la vue, sans qu'on ne puisse rien y faire, faisant perdre tout le charme et surtout toute la valeur immobilière de nos appartements. Qu'est il prévu dans ce projet pour cela ? J'attends votre réponse. Bien cordialement	

11	<b>Passage piétons et nouvelles mobilités</b>	2 sujets :passage piétons : lorsque l'on vient de la rue de Compiègne et qu'on souhaite aller gare du nord, il faut stalker entre les scooters stationnés sur la terre plein central et la rue encombrée par les taxis et autres Uber qui stationnent ou déposent leur passager(s) au droit du passage piétons situé devant le Mac Do. Avec une poussette, il faut parfois circuler directement sur la route avec les taxis et scooters qui, sauf en cas de bouchon, ne respectent pas la vitesse limitée à 30 km heure. Depuis quelques semaines la verbalisation et l'enlèvement des scooters semble plus fréquent, ce qui prouve que la signalétique n'est toujours pas satisfaisante : il ne peut en être autrement puisque la signalisation n'est toujours pas efficace pour empêcher le stationnement sur la voie piétonne...Quand la mairie va t elle enfin se décider à sanctuariser cette espace ? en 2024 ? avec un souterrain ? Quand va t on mettre des limiteurs de vitesse pour freiner les taxis et scooters devant la gare du nord ? comme dans tout paris, l'espace public est encombré par les scooters électriques, trottinettes et autres vélos d'entreprises privées déposés à même l'espace public. La ville de paris qui (sauf erreur de ma part) ne perçoit aucune redevance de ces sociétés va t elle se décider à nettoyer le parvis de la gare du nord (et des rues adjacentes) pour permettre aux piétons de retrouver le droit de circuler ? en 2024 ? Quand la ville de paris va t elle se décider à monnayer son espace public pour utiliser les fonds au profit de la mobilité des parisiens ? cela permettrait en plus de payer le déficit d'AUTOLIB que les parisiens doivent supporter même s'ils n'ont pas utilisé ce prétendu "service public " qui n'a profité qu'à une élite qui n'aime ni le métro ni le Vélib et que la Mairie en "bonne gestionnaire " a accepté de supporter dans le cadre d'un contrat qu'elle a elle même proposé. Quand la ville de paris va t elle se décider à négocier des contrats favorisant les parisiens et non les intérêts privés ? cela peut sembler loin du sujet, mais il est important que ce soit l'intérêt des parisiens (et des banlieusards qui utilisent la gare du nord) qui prime dans ce chantier et non l'intérêt d'Auchan ou de la SNCF	
12	<b>Faire quelque chose contre le sentiment d'insécurité dans le hall et en face de l'entrée principale</b>	Il y a en permanence des bandes d'hommes qui tiennent les murs qui tiennent les murs devant l'entrée principale de la gare ainsi que de très nombreux SDF malodorants. Cette sortie de gare est une honte envers les touristes, est-il prévu de faire quelque chose contre cela d'ici à 2024 ? Il y a de nombreux épanchements d'urine sur le couloir de bus perpendiculaire à la rue de Dunkerque, peut-on prévoir des toilettes (carotte) et des verbalisations (baton) pour éviter ces odeurs ?	
13	<b>Désengorger la rue de Maubeuge</b>	Rue de Maubeuge :1/ Partie conduisant au bd de La Chapelle :o Élargir le trottoir situé côté chemin de fer, face à l'hôpital car un flux important de personnes entre et sort dans la gare (métro, RER et train) par le passage situé à cet endroit. o Végétaliser les trottoirs avec plantation d'arbres pour rompre avec l'aspect très minéral de cette rue. o Supprimer définitivement les cars SNCF et les porte-huit (interdits par la loi dans Paris) qui y stationnent empruntent en permanence les rues Ambroise Paré et Guy Patin : pollution sonore et olfactive. Les voitures de location livrées sur ces porte-huit pourraient être acheminées par voie ferrée. Quoi qu'il en soit les riverains n'ont pas à subir les nuisances créées par ces énormes véhicules interdits par la loi. Aux loueurs de voitures et à la SNCF de trouver une solution. 2/ Partie donnant sur le carrefour Dunkerque-Magenta : Le stationnement et les files d'attente des taxis génèrent bruit, pollution olfactive et goulots d'étranglement au carrefour concerné, à la hauteur du Monop'o Il est donc impératif de rationaliser la file des taxis en attente.	
14	<b>Désengorger la Rue de Dunkerque entre cour des taxis et carrefour Magenta</b>	Rue de Dunkerque dans la partie comprise entre la cour des taxis et le carrefour Dunkerque-Magenta :o Débarrasser les trottoirs très empruntés par de nombreux piétons des scooters et moto-taxis qui l'encombrent. Prévoir pour les moto-taxis une aire de stationnement qui pourrait être située dans la cour actuelle des taxis. o Prévoir pour les scooters et motos de particuliers un stationnement en parking souterrain : soit celui de la Gare soit le parking Indigo de la rue Ambroise Paré toute proche (3 mn à pied).	
15	<b>Améliorer et rationaliser le carrefour Magenta-Maubeuge</b>	Carrefour Magenta-Maubeuge :o Interdire aux 2 roues et aux véhicules (sauf bus, ambulances, pompiers) venant de la République de prendre la rue de Maubeuge à gauche. o Peindre à ce carrefour des damiers noirs et blancs ou des lignes obliques jaunes pour interdire aux véhicules circulant sur le Bd Magenta dans les 2 sens, de s'y arrêter sous peine d'une amende : cela éviterait le bouchon permanent actuel + concert de klaxons + risque vital pour les patients transportés en urgence par les ambulances.	
16	<b>Bd Magenta : protégeons les enfants, personnes âgées et PMR d'un feu rouge dangereux !</b>	Bd Magenta tout près du carrefour ci-dessus :o Suppression du feu rouge en deux temps : extrêmement dangereux notamment pour les enfants, les personnes âgées et les PMR.	
17	<b>SOS pour la rue de Compiègne !</b>	Rue de Compiègne :o L'interdire à la circulation sauf pour les véhicules qui veulent accéder au parking : prévoir une barrière ou un système de plots très solides qui empêchent tous les autres véhicules de l'emprunter et détourner à gauche ou à droite sur le parvis de la Gare.	
18	<b>Faire du bd de Denain un espace paisible dédié principalement aux piétons</b>	Bd de Denain :o Ce boulevard offrant une vue sur la façade majestueuse de la Gare doit devenir un espace essentiellement piéton, partagé uniquement avec les bus, véhicules d'urgence et de PMR, ainsi que les livraisons matinales. o Le végétaliser davantage	
19	<b>Aménager un espace pour les taxis et une dépose minute à la hauteur des "Départs"</b>	Rue de Dunkerque près de l'entrée de la Gare (ou ailleurs) pour les "Départs" :o Prévoir un espace pour la dépose des voyageurs par les taxis et VTC. o L'actuelle cour des taxis ne peut pas être l'unique endroit à la fois pour les départs et les arrivées : ce point est crucial si l'on veut éviter le capharnaüm il faut l'anticiper dès à présent, d'autant plus que le flux des voyageurs va aller en augmentant.	
20	<b>Aménager une dépose minute pour les véhicules particuliers pour les "Départs"</b>	Rue du Faubourg Saint-Denis, à la hauteur des 2 entrées projetées :o Prévoir une dépose minute pour les véhicules particuliers	
21	<b>Envisager et anticiper une nouvelle station de taxis et VTC pour les "Départs"</b>	La cour des taxis actuelle sera vraisemblablement sous-dimensionnée par rapport à l'augmentation des flux de voyageurs prévue : il s'agit donc dès à présent de prévoir un autre espace dédié aux taxis. 2. L'actuelle station doit être réservée aux "Arrivées". 3. Prévoir un autre espace "Taxis et VTC" du côté des "Départs"	
22	<b>Réhabiliter le parvis de la Gare du Nord</b>	Le Parvis de la gare du Nord :o Ce parvis situé devant un monument historique classé, doit devenir un espace essentiellement piéton, partagé uniquement avec les bus, véhicules d'urgence et de PMR, ainsi que les livraisons matinales. o Supprimer l'actuel terre-plein occupé de manière anarchique par certains véhicules particuliers et par les 2 roues motorisés et autres stationnements sauvages qui peuvent se garer dans le vaste parking Indigo de la rue Ambroise Paré toute proche (3mn à pied). o Végétaliser le parvis de manière plus esthétique et durable que ça n'est le cas aujourd'hui, prévoir quelques assises pour personnes âgées notamment. o Modifier l'heure de passage des bennes à ordures, actuellement 18h30, pour éviter le dépôt totalement inesthétique et insalubre des poubelles de restaurants et hôtels sur ce parvis. Prévoir le passage des bennes soit tôt le matin soit tard le soir	
23	<b>Un éclairage plus efficace et esthétique pour les abords de la Gare du nord</b>	Sur tous les abords évoqués ci-dessus, prévoir un éclairage nocturne plus efficace tout en restant esthétiques impose. Comme pour d'autres monuments historiques, concevoir une illumination qui mette en valeur (d'une manière non tapageuse) la façade majestueuse de la Gare.	
24	<b>Une signalétique plus efficace et mieux distribuée</b>	Sur tous les abords de la gare, installer : une signalétique claire pour piétons et personnes motorisées des panneaux d'interdiction quand il le faut avec rappel des peines encourues par les contrevenants. Prévoir notamment une signalétique vers la Gare de l'Est et le Marché Saint-Quentin.	
25	<b>Des toilettes plus adaptées et efficaces</b>	L'offre de toilettes publiques est indispensable, mais les différentes formes tentées par la Mairie dans ce secteur se sont avérées inadéquates et contre-productives : sanisettes (détournées de leur usage pour des pratiques délictueuses : à éviter absolument), urinoirs et uritroirs (très vite malodorants, débordants d'urine, transformés en poubelles et encombrés de déchets divers). C'est pourquoi nous proposons : l'installation de toilettes non pas à l'extérieur mais au rez-de-chaussée de la gare, visibles et accessibles, situées aux entrées latérales.	
26	<b>Une solution pérenne pour les trottinettes</b>	Trouver une solution pérenne pour le dépôt des trottinettes, aujourd'hui anarchique : dans l'espace qui sera dédié aux vélos au sein de la gare par exemple.	
27	<b>Prévoir absolument une ouverture de la Gare sur la façade Nord-Est (Direction place de La Chapelle)</b>	En l'état actuel du projet qui nous a été présenté, aucune entrée-sortie dans les parties Nord et Est de la Gare (direction place de La Chapelle) n'est prévue : il faut de toute évidence combler ce manque flagrant, il s'agit d'un oubli très regrettable.	
28	<b>Relier la gare à la promenade urbaine</b>	La gare doit être aussi connectée au nord de Paris et relier la promenade urbaine longeant la voie et aboutir à l'ouest des Bouffes du Nord. La qualité propre de ce lieu n'attend que sa mise en valeur, et le nord de Paris mérite cette attention. La raison d'être de la promenade urbaine en sera fortement renforcée	
29	<b>Améliorer le parvis et son accueil (information et sécurité)</b>	Le parvis de la gare est aujourd'hui très encombré et donne une mauvaise image de l'entrée dans Paris, il n'est pas efficace en terme de flux. Avoir des agents en permanence en charge de la prévention et de l'information sur le parvis permettrait de limiter fortement les incivilités et les nuisances en tous genres, aussi de faciliter l'usage de la gare avec notamment des informations délivrées en plusieurs langues. La gare serait ainsi mieux encadrée dans son quartier, mieux utilisée et perçue pour toutes celles et ceux qui l'utilisent ou résident à proximité.	
30	<b>Une maison du projet</b>	Suite au projet de rénovation de la gare et de ses abords et la quantité d'information parfois un peu difficile à trouver vu le nombre des intervenants, il serait profitable d'avoir une "maison du projet" qui serait établie sur le parvis ou près de l'entrée de la gare et qui présenterait à toutes et à tous l'ensemble des projets en détail et où les questions des riverains et usagers pourraient trouver des réponses à leurs questions, cette maison serait aussi très utile pendant la phase de chantier et pourrait perdurer jusqu'à la livraison des travaux	
31	<b>Magasin au niveau des rer</b>	Bonjour alors moi avant j'avais un pass navigo donc je passais devant les magasins et j'en profitais pour faire les magasins. Aujourd'hui, j'habite à creil et travaille pas loin de Gare du Nord. J'ai juste besoin d'un abonnement ter. Et malheureusement plus de navigo. Et je trouve dommage qu'on ai pas accès aux magasins du bas. Le Haut, c'est surtout alimentaire et c'est dommage. Perso, st Lazare ça m'arrive de me dire tiens je vais y aller juste pour faites les magasins et je trouve ça très attractif. Et je pense que ça pourrait l'être pour gare du nord. Il faudrait trouver un système qui laisse les gens qui prennent que les grandes lignes d'accéder aux magasins du bas	