

Octobre  
2015

# Projet de constitution et d'affirmation du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord

## DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

# Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord

# Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord

<b>PREAMBULE .....</b>	<b>4</b>
------------------------	----------

<b>RESUME .....</b>	<b>5</b>
---------------------	----------

<b>PARTIE 1 : LE BIPOLE AUJOURD'HUI .....</b>	<b>9</b>
---	----------

1.1	Contexte général .....	10
1.2	Historique du projet et des études .....	16
1.3	Projets connexes au Bipôle .....	30
1.4	Compatibilité avec les documents de planification .....	41

<b>PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITES DU PROJET .....</b>	<b>45</b>
--	-----------

2.1	Périmètre d'étude .....	46
2.2	Caractéristiques urbaines du Bipôle .....	47
2.3	Offre de transport .....	58

<b>PARTIE 3 : ANALYSE DES DEPLACEMENTS .....</b>	<b>83</b>
--	-----------

3.1	Caractéristiques des gares .....	84
3.2	Flux d'échanges au sein du Bipôle .....	94
3.3	Réalisation de la correspondance à l'heure actuelle .....	98

<b>PARTIE 4 : ENJEUX ET SCENARIOS .....</b>	<b>109</b>
---	------------

4.1	Problématique du Bipôle .....	110
4.2	Enjeux et objectifs du Bipôle .....	111
4.3	Programme du lien Bipôle .....	116
4.4	Scénarios d'aménagement proposés .....	118
4.5	Interface des scénarios avec les projets connexes .....	135

<b>PARTIE 5 : CONCLUSION .....</b>	<b>145</b>
------------------------------------	------------

5.1	Bilan des scénarios .....	146
5.2	Perspectives .....	152
5.3	Mise en œuvre d'une concertation .....	154
5.4	Développement du projet sur 2016-2023 .....	155

<b>ANNEXES .....</b>	<b>157</b>
----------------------	------------

Table des abréviations .....	158
Table des figures .....	159
Table des tableaux .....	162
Table des matières .....	163

## PREAMBULE

### *Qu'est-ce que le DOCP ?*

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le document de référence du STIF, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant **d'évaluer l'opportunité et la faisabilité d'un projet**. Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet.

Une fois approuvé par le Conseil du STIF, le DOCP constitue le dossier support de la concertation.

### *Les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)*

Les pôles d'échanges multimodaux forment des lieux uniques et cohérents. Ils combinent plusieurs fonctionnalités variées : gare ferroviaire, station de tramway, gare routière..., elles-mêmes insérées dans le tissu urbain.

Un projet de pôle d'échanges vise avant tout à donner une cohérence d'ensemble à un lieu d'échanges et à permettre son évolution dans le temps.

**Il n'est pas composé, comme dans un projet de ligne de transport, d'un projet unique mais constitue au contraire un programme combinant plusieurs modes et plusieurs composantes à différentes échelles.**

Ainsi, un programme de pôle d'échanges vise à articuler et à donner de la cohérence à de multiples opérations interdépendantes.

Celles-ci peuvent être réalisées par plusieurs maîtres d'ouvrages et disposent d'états d'avancement différents.

### *Le projet de constitution et d'affirmation du Bipôle*

Le projet de constitution et d'affirmation du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord répond à la volonté de **mettre en relation directe tous les modes de transport** et de proposer un projet non seulement de liaison physique entre les pôles, mais aussi **d'identification de l'ensemble du Bipôle**.

### *Les partenaires du projet*

Le présent dossier, relatif à la réalisation du projet de réaménagement du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord, a été réalisé par le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et maître d'ouvrage des études.

Il a pour partenaires :

- la Région Ile-de-France (RIF) ;
- l'Etat ;
- la Ville de Paris ;
- la Mairie du 10e arrondissement de Paris ;
- SNCF Gares & Connexions ;
- SNCF Réseau ;
- SNCF Mobilités / Transilien ;
- la Régie des Transports Autonome de Paris (RATP) ;
- l'équipe d'étude du CDG Express.

## RESUME

### Contexte de l'opération

**La Gare du Nord et la Gare de l'Est sont deux figures emblématiques des grandes gares parisiennes.** Avec une valeur patrimoniale remarquable, elles ont rayonné et structuré le développement urbain, créant leur propre quartier de gare.

Se distinguant par une identité forte, la Gare du Nord et la Gare de l'Est s'inscrivent cependant dans une même typologie de gares terminus, dont le quai transversal polarise la relation à la ville, au moyen d'un parvis ouvert Gare du Nord et fermé Gare de l'Est.

Au-delà du rôle historique joué par les deux gares, le développement du réseau de transport urbain et métropolitain a renforcé ce rôle structurant.

Les deux gares sont physiquement isolées l'une de l'autre alors qu'elles se situent à moins de 500 mètres de distance. La croissance importante de leur poids dans les déplacements franciliens à toutes les échelles permet de considérer aujourd'hui que ces deux gares forment ensemble un Bipôle multimodal Nord parisien très structurant.

La mise en service du RER E en 1999 et la création de la station Magenta ont conduit à la naissance d'un nouveau pôle entre les gares du Nord et de l'Est. Si le cheminement entre Magenta et la Gare du Nord est satisfaisant (via un souterrain), il reste difficile entre Magenta et la Gare de l'Est. Les cheminements piétons de surface sont difficilement lisibles et accidentogènes.

Le projet d'amélioration du lien piétonnier au sein du Bipôle Gare du Nord/Magenta-Gare de l'Est répond à la volonté de mettre en relation directe tous les modes de transport et ainsi créer le maillon manquant qui permettra le lien entre Gare du Nord et Gare de l'Est.

Ce projet doit également trouver sa place dans l'articulation avec des projets en émergence tels que le projet immobilier Balcon Vert ou l'étude Wilmotte et AREP sur la Gare du Nord, portés par la SNCF.

Sur la base du diagnostic, des contraintes des projets connexes et des fonctionnalités attendues par le projet, **trois scénarios d'aménagement piétonnier ont été étudiés et traduits dans le DOCP** présenté au Conseil du STIF pour validation.

Facteur de performance et dans perspective de l'amélioration de la fonction intermodale des gares, ce projet doit désormais entrer en phase d'élaboration du Schéma de Principe afin d'en assurer la pérennité au travers d'un programme d'investissement articulé avec les autres projets du secteur.

### Objectifs du projet

Compte tenu du manque de visibilité, d'efficacité et d'accessibilité des différentes correspondances, il est indispensable d'offrir une image lisible et globale du Bipôle. Il s'agit ainsi de construire une véritable correspondance optimisée et accessible à tous entre les deux gares, s'inscrivant dans le plan guide Paris Nord Est Elargi (PNEE) imaginé par les urbanistes et porté par la Ville de Paris.

**L'objectif est de proposer un projet non seulement de liaison physique entre les pôles, mais aussi d'identification de l'ensemble du Bipôle.**

### Le Bipôle « Gare de l'Est – Gare du Nord » :

- Est constitué de **deux pôles physiquement distincts situés à environ 500 m de distance** :
  - « Pôle Paris Nord » : Gare du Nord, Magenta, La Chapelle ;
  - « Pôle Paris Est » : Gare de l'Est, Château-Landon
- Regroupe **3 gares majeures** : Gare du Nord (plus grande gare d'Europe), Gare de l'Est et Magenta (RER E) ;
- Voit passer près de **800 000 voyageurs** trains + RER + métros sur un Jour Ouvrable de Base ;
- Est desservi par **4 lignes de métro (2, 4, 5, 7), 3 lignes RER (B, D, E), 3 lignes Transilien (H, K, P) et 17 lignes de bus.**

Le Bipôle (Gare du Nord, Gare de l'Est et Magenta), **est identifié au PDUIF de 2014 en tant que grand pôle multimodal de correspondance.**

Le Bipôle est **inscrit en tant que pôle multimodal au CPER 2015-2020.**

Les études ayant alimenté le DOCP du projet sont financées au titre du **CPRD 2007-2013 Région Ile-de-France / Ville de Paris.**

# Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord

## Description du projet

Les échanges entre les différentes parties prenantes au cours de l'année 2014 et du premier semestre 2015 ont permis d'identifier **trois scénarios d'aménagement du lien Bipôle** :

**Scénario A : Une liaison structurante de surface améliorant la lisibilité et l'accessibilité des correspondances.**

Caractérisé par une intervention simple sur des aménagements urbains au niveau des rues d'Alsace et de Dunkerque, le scénario A affirme ainsi une liaison structurante de surface.

**Scénario B : Un lien de surface, complété d'un lien souterrain.**

Le scénario B reprend la solution du scénario A et intègre la mise en œuvre d'un souterrain reliant le pôle Magenta et le tunnel Château-Landon. Ce scénario impacte le sous-sol du bâtiment du « 50, rue d'Alsace ».

Cette solution crée un cheminement souterrain et un cheminement de surface dissociés.

**Scénario C : Un système de liaison de surface et souterraine interconnectées intégré au projet urbain.**

Le scénario C reprend le lien de surface et le lien souterrain du scénario B et y ajoute la fonctionnalité de liaison verticale entre les cheminements souterrains et les cheminements de surface.

Cette solution prend en compte le niveau quais du bâtiment du « 50, rue d'Alsace » et s'articule avec le projet Balcon Vert créant ainsi un système complet répondant aux objectifs globaux d'amélioration des liaisons et du confort des voyageurs.

Le scénario C permet d'ouvrir la Gare de l'Est vers le pôle Magenta et la Gare du Nord et de répondre ainsi aux fonctions transports et urbaines tout en développant une identité forte du concept Bipôle.



# Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord

## **Interface des scénarios avec les projets connexes**

Les projets connexes les plus structurants et impactants pour la correspondance à l'échelle du Bipôle sont le projet de Balcon Vert et le projet de CDG Express.

### ▪ **Articulation avec le projet de Balcon Vert**

Le projet de Balcon Vert propose la construction d'un hôtel 4 étoiles du groupe « OKKO Hôtels », de 179 chambres réparties sur trois étages. Il sera doté d'un jardin de la ville de Paris (Balcon Vert) d'environ 2 600 m<sup>2</sup> sur son toit-terrasse, ouvert sur le quartier via la rue d'Alsace à laquelle il sera connecté via deux passerelles.



**Vue du Balcon Vert et de l'hôtel OKKO, depuis la rue d'Alsace, côté Gare de l'Est - GROUPE SLH – SLA ARCHITECTURE (Gares & Connexions, 2015)**

Après l'abandon des deux précédents permis de construire du projet Balcon Vert, un nouveau protocole d'accord entre la Ville de Paris, la SNCF et RFF relatif à l'acquisition d'un volume immobilier - Opération Balcon Vert - Gare de l'Est - rue d'Alsace (10e) a été rédigé en 2013.

Le protocole prévoit que ce projet doit être compatible avec le projet de lien piétonnier étudié par le STIF consistant à réaliser une liaison piétonne entre les pôles Magenta / Gare du Nord et Gare de l'Est.

Dans ce cadre et au vu des perspectives d'évolution et des besoins futurs en déplacement, les études sur le Bipôle ont été relancées par le STIF en mars 2014.

Les études menées par le STIF montrent notamment que le dispositif existant, qui était utilisé dans le cadre du tri postal et du tri des bagages, permettait d'ouvrir la Gare de l'Est vers la Gare du Nord par un ensemble de tunnels reliant le bâtiment voyageurs de la Gare de l'Est, le tunnel Château-Landon et le bâtiment du « 50, rue d'Alsace ».

Elles mettent également en exergue que ces fonctionnalités sont au cœur du projet Bipôle et concluent que le projet hôtelier Balcon Vert, pour lequel un nouveau permis de construire a été déposé en décembre 2014 et obtenu à l'été 2015, ne doit pas obérer ces potentialités.

**Sans évolution du permis de construire du Balcon Vert, seul le scénario A serait réalisable. C'est en ce sens que le STIF a demandé à Gares & Connexions et à SPIE Batignolles des modifications concernant le permis de construire du projet Balcon Vert.**

Suite à cette demande, les porteurs du projet Balcon Vert, Gares & Connexions et SPIE Batignolles, se sont engagés à déposer un **Permis de Construire modificatif** prenant en compte ces dispositions.

### ▪ **Intégration du projet de CDG Express dans la réflexion du projet Bipôle**

Le projet de CDG Express permettra d'offrir un service ferroviaire performant à l'usage des usagers de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle. Il prévoit de relier directement (sans arrêt intermédiaire) et en 20 minutes, la Gare de l'Est à l'aéroport. Il est fait l'hypothèse d'une mise en service à l'horizon 2023 (annonce ministérielle).

Les futures rames CDG Express devraient arriver sur le quai n°2 de la Gare de l'Est (correspondant aux voies 3 et 4). La voie n°2 attachée au quai n°1 pourrait également être utilisée par CDG Express en tant que voie de réserve.

A l'heure actuelle, tous les scénarios étudiés s'articulent autour d'une implantation des installations CDG Express côté Sud, côté quai transversal de la Gare de l'Est, avec un accès à niveau complété par un bâtiment en superstructure ou en infrastructure.

Cette disposition côté Sud interroge néanmoins sur le cheminement de correspondance envisageable vers le RER E à Magenta (connexion notamment avec les quartiers d'affaires de La Défense et de Saint-Lazare), et le pôle Gare du Nord.

Le projet CDG Express a pour objet d'assurer le report modal des usagers de l'aéroport vers les transports ferroviaires.

Le projet Bipôle, dans ses scénarios B et C, permet de conforter cet objectif à travers la réalisation d'un souterrain reliant CDG Express au RER E et au pôle Gare du Nord.

# Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord

## Bilan de l'analyse multicritères des scénarios

**Le scénario A**, caractérisé par une intervention simple sur des aménagements urbains au niveau des rues d'Alsace et de Dunkerque, permet l'amélioration de la sécurité, de la lisibilité et la mise en accessibilité du parcours.

Ce scénario offre cependant un gain de temps de parcours faible avec un gain journalier de 1 heure et 40 minutes pour l'ensemble des voyageurs effectuant la correspondance (gain de temps uniquement pour les PMR).

Cette liaison structurante de surface est une solution à minima dont le coût d'investissement est estimé à environ 10M€ (+/- 20%) et que l'on retrouve comme base dans les scénarios B et C.

**Le scénario B**, qui isole les liaisons souterraines de la liaison de surface, permet un gain de temps de parcours important avec au total un gain journalier estimé à 267 heures pour l'ensemble des voyageurs effectuant la correspondance.

Ce scénario limite l'impact du projet sur les projets connexes mais ne permet pas d'assurer une intermodalité optimale ni de définir une identité forte du concept Bipôle.

Le coût d'investissement du scénario B est estimé à environ 30M€ (+/- 20%).

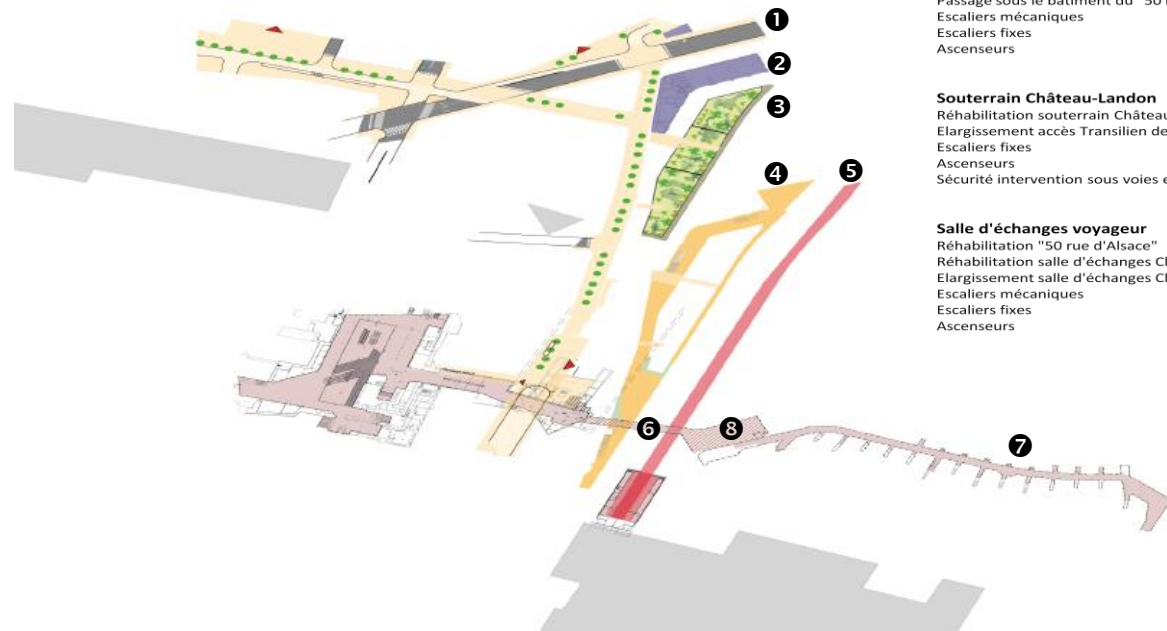
**Le scénario C** répond pleinement aux enjeux du Bipôle puisqu'il crée un système de liaisons de surface et souterraines interconnectées. Cependant, il est fortement interfacé avec les projets connexes, et nécessite des adaptations, notamment du PC du Balcon Vert.

Ce scénario offre un gain de temps de parcours similaire au scénario B mais il permet également d'ouvrir la Gare de l'Est vers le pôle Magenta et la Gare du Nord et de répondre ainsi aux fonctions transports et urbaines tout en développant une identité forte du concept Bipôle.

Le coût d'investissement du scénario C est estimé à environ 32M€ (+/- 20%).

Il semblerait opportun que les projets CDG Express, Balcon Vert, et que l'avenir du site du « 50, rue d'Alsace » soient intégrés dans une logique d'ensemble et participent à la concrétisation d'un scénario ambitieux du lien Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord.

**Il est donc proposé de privilégier un scénario répondant véritablement aux enjeux d'amélioration du lien entre les pôles Gare du Nord/Magenta et de créer une identité forte de Bipôle à la hauteur des ambitions du secteur, en, lien avec les projets structurants de la SNCF et de la Ville de Paris et en cohérence avec le CPER 2015-2020.**



Les différents éléments du scénario C

- Aménagements des espaces publics** ①  
Rue d'Alsace (niveau 54)  
Rue de Dunkerque (La Fayette-Alsace)  
Rue de Dunkerque (St Quentin-La Fayette)  
Carrefour La Fayette / Dunkerque / St-Denis  
Carrefour La Fayette / Alsace / Aqueduc & Parvis Magenta  
Rue d'Alsace (niveau 45.5)  
Réhabilitation bâtiment angle La Fayette / Aqueduc
- Rôle du Bâtiment du 50 rue d'Alsace** ②
- Projet connexe Balcon Vert à modifier** ③
- Aménagements de la liaison longeant le Balcon Vert** ④  
Reprises entre Balcon Vert et "50 Alsace"  
Adaptation passerelle accès jardin Balcon Vert  
Reprises au droit de l'escalier historique  
Escaliers mécaniques  
Escaliers fixes  
Ascenseurs
- Intégration du projet CDG express** ⑤
- Souterrain Magenta** ⑥  
Gros-œuvre souterrain Magenta  
Installations provisoires, remise en état  
Adaptation du pôle Magenta  
Passage sous le bâtiment du "50 rue d'Alsace"  
Escaliers mécaniques  
Escaliers fixes  
Ascenseurs
- Souterrain Château-Landon** ⑦  
Réhabilitation souterrain Château-Landon  
Elargissement accès Transilien de Château-Landon  
Escaliers fixes  
Ascenseurs  
Sécurité intervention sous voies exploitées
- Salle d'échanges voyageur** ⑧  
Réhabilitation "50 rue d'Alsace"  
Réhabilitation salle d'échanges Château-Landon  
Elargissement salle d'échanges Château-Landon  
Escaliers mécaniques  
Escaliers fixes  
Ascenseurs

# Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord

## **PARTIE 1 :**

# **LE BIPOLE AUJOURD'HUI**

<b>1.1</b>	<b>CONTEXTE GENERAL .....</b>	<b>10</b>	<b>1.4</b>	<b>COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION .....</b>	<b>41</b>
1.1.1	Contexte du pôle .....	10	1.4.1	Le SDRIF .....	41
1.1.2	Les acteurs du projet .....	15	1.4.2	Le PDUIF – 2014 .....	41
<b>1.2</b>	<b>HISTORIQUE DU PROJET ET DES ETUDES.....</b>	<b>16</b>	1.4.3	Le SRCAE et Le PPA .....	41
1.2.1	Evolution du quartier .....	16	1.4.4	Le CPER 2015 – 2020 .....	41
1.2.2	Une séquence de projets à coordonner .....	18	1.4.5	Le PLU .....	42
1.2.3	La relance des études Bipôle (EGIS, 2014) .....	27	1.4.6	Paris Nord Est Elargi (PNEE) .....	42
<b>1.3</b>	<b>PROJETS CONNEXES AU BIPOLE .....</b>	<b>30</b>			
1.3.1	L'émergence d'une nouvelle ambition Gare du Nord : Transformations 2015-2023 (SNCF, 2015) .....	32			
1.3.2	Balcon Vert .....	37			
1.3.3	CDG Express .....	37			
1.3.4	Restructuration bus .....	38			
1.3.5	Rocade des Gares (étude « LHNS » de la Ville de Paris) .....	38			
1.3.6	Raccordement des lignes 3 bis et 7 bis .....	39			
1.3.7	Prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE) .....	40			
1.3.8	Schéma directeur RER E-ligne P .....	40			

### 1.1 CONTEXTE GENERAL

#### 1.1.1 CONTEXTE DU POLE

##### ➤ *Le Bipôle « Gare de l'Est – Gare du Nord »*

**Le Bipôle « Gare de l'Est – Gare du Nord » :**

- Est constitué de **deux pôles physiquement distincts situés à environ 500 m de distance** :
  - « Pôle Paris Nord » : Gare du Nord, Magenta, La Chapelle ;
  - « Pôle Paris Est » : Gare de l'Est, Château-Landon
- Regroupe **3 gares majeures** : Gare du Nord (plus grande gare d'Europe), Gare de l'Est et Magenta (RER E) ;
- Voit passer près de **800 000 voyageurs** trains + RER + métros sur un Jour Ouvrable de Base ;
- Situé au Nord-Est de Paris **dans le 10ème arrondissement** ;
- Desservi par **4 lignes de métro** : lignes 4 et 5 à Gare du Nord et Gare de l'Est, ligne 7 à Gare de l'Est ainsi qu'à la station « Château-Landon » (raccordée à Gare de l'Est), et la ligne 2 à la station « La Chapelle » (raccordée à la Gare du Nord) ; par **3 lignes RER** : RER B et D à Gare du Nord et RER E à Magenta ; par **3 lignes Transilien** : H et K à Gare du Nord et P à Gare de l'Est ; et par **17 lignes de bus**.

Cet ensemble transport sera dénommé de façon générique « **Bipôle** », ou « **Bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord** » dans la suite de ce document.

##### ➤ *Echelle urbaine*

**La Gare du Nord et la Gare de l'Est sont deux figures emblématiques des grandes gares parisiennes.** Avec une valeur patrimoniale remarquable, elles ont rayonné et structuré le développement urbain, créant leur propre quartier de gare. Se distinguant par une identité forte, la Gare du Nord et la Gare de l'Est s'inscrivent cependant dans une même typologie de gares terminus, dont le quai transversal polarise la relation à la ville, au moyen d'un parvis ouvert Gare du Nord et fermé Gare de l'Est.

Au-delà du rôle historique joué par les deux gares, le développement du réseau de transport urbain et métropolitain a renforcé ce rôle structurant.

Les deux gares sont physiquement isolées l'une de l'autre, elles se situent cependant à moins de 500 mètres de distance et la croissance importante de leur poids dans les déplacements franciliens à toutes les échelles permet de considérer aujourd'hui que ces deux gares forment ensemble un Bipôle multimodal Nord parisien très structurant.

**La mise en service du RER E en 1999 et la création de la station Magenta ont conduit à la naissance d'un nouveau pôle entre les gares du Nord et de l'Est.** Si le cheminement entre Magenta et la Gare du Nord est satisfaisant (via un souterrain), il reste difficile entre Magenta et la Gare de l'Est.

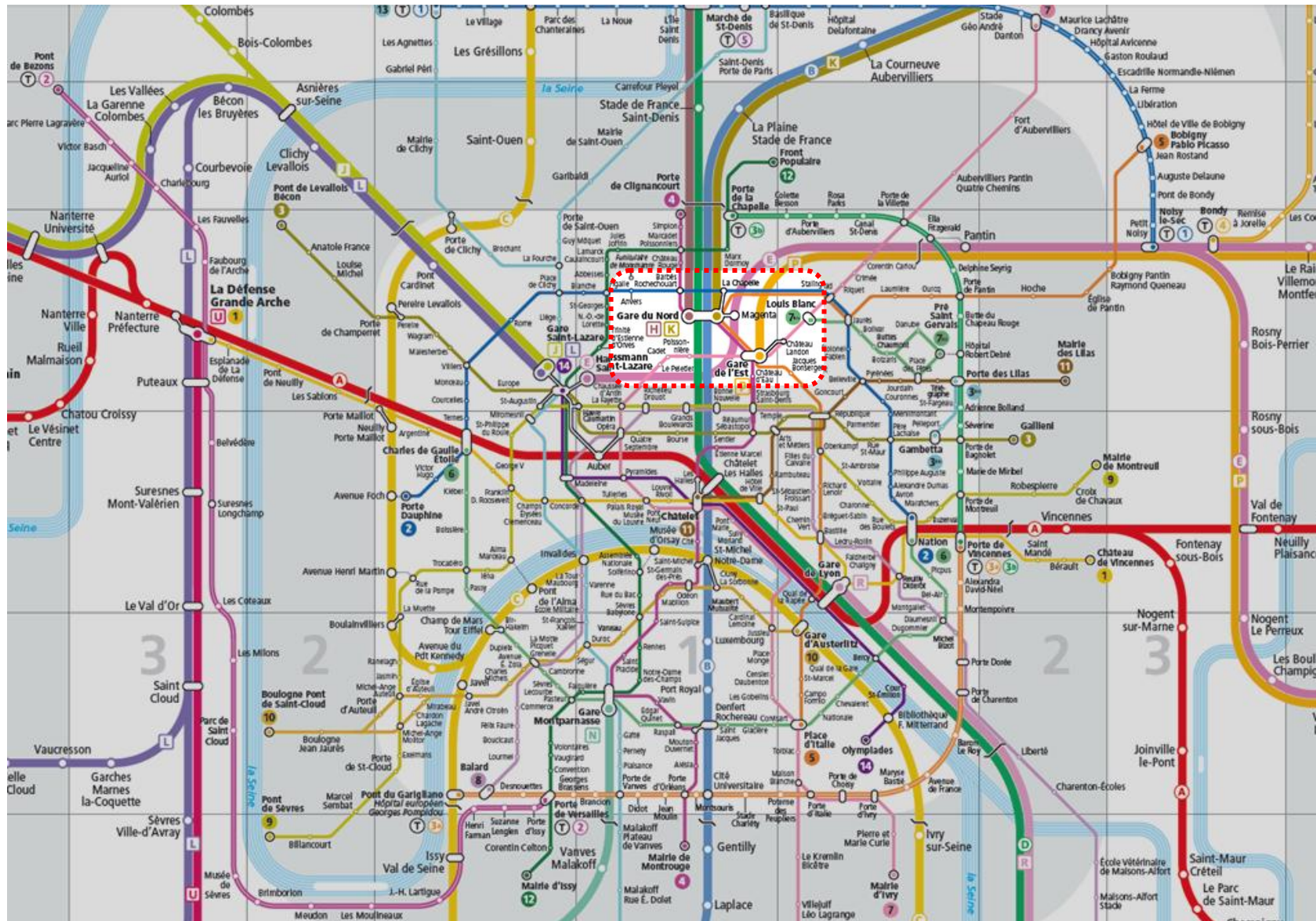


Figure 1 : Desserte du Bipôle en modes ferrés (STIF)

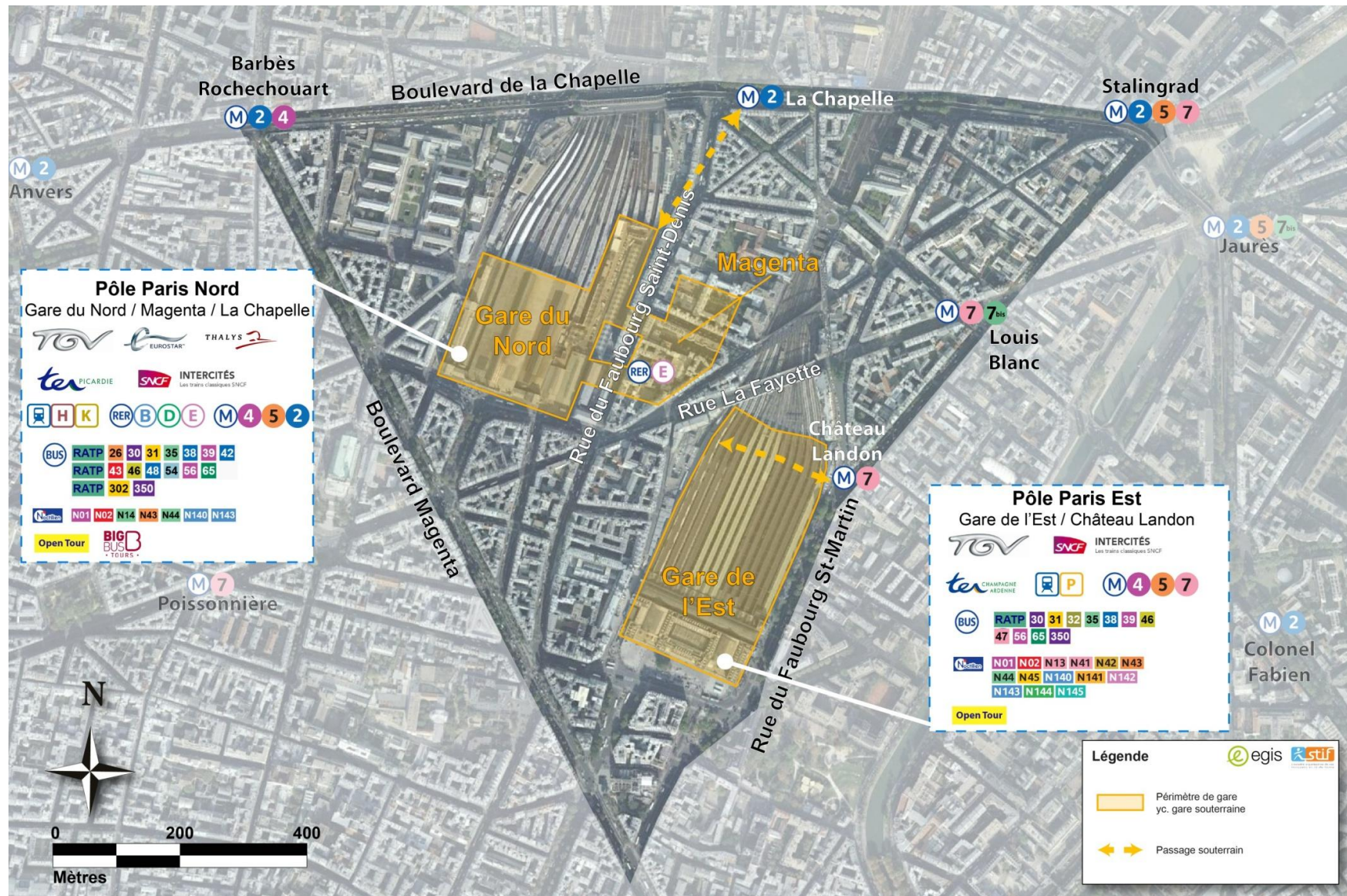


Figure 2 : Offre de transport en commun à l'échelle du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord (EGIS, 2014)



Figure 3 : Vues des parvis de la Gare du Nord (hall Grandes Lignes ; hall Transilien), de Magenta et de la Gare de l'Est ainsi que signalétique de correspondance

### ► Des trafics importants

- Gare du Nord :

C'est la première gare d'Europe en termes de trafic, et la 24<sup>ème</sup> mondiale (les 23 premières se situant au Japon). Elle recense environ **565 000 voyageurs<sup>1</sup> sur un JOB** (et environ **950 000 Montées + Descentes**), dont environ 70% en correspondance entre les différents modes du pôle (hors mode bus) ;

- Gare de l'Est :

Depuis la mise en place du TGV Est en 2007, elle bénéficie d'un statut de gare TGV plus que de gare régionale. Son trafic est d'environ **215 000 voyageurs sur un JOB** (et environ **360 000 Montées + Descentes**), dont environ 70% en correspondance entre les différents modes du pôle (hors mode bus) ;

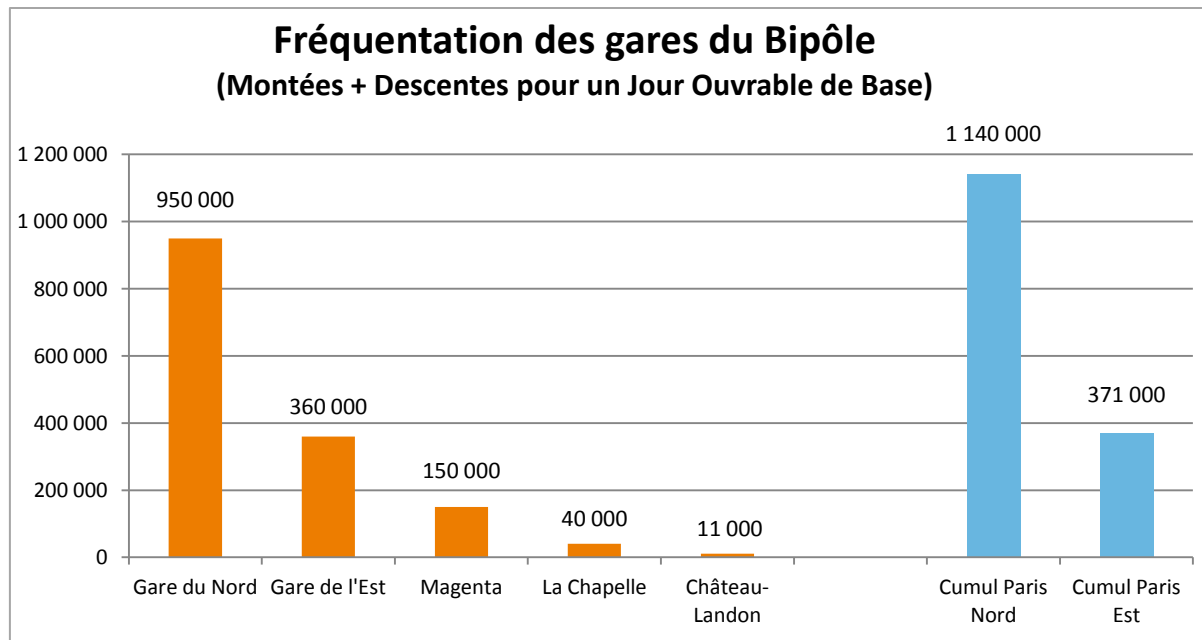


Figure 4 : Fréquentation des gares du Bipôle

<sup>1</sup> Sources des données cf. paragraphe 3.2 Flux d'échanges au sein du Bipôle

- 1 Shinjuku (Tokyo, Japan)
- 2 Shibuya (Tokyo, Japan)
- 3 Ikebukuro (Tokyo, Japan)
- 4 Umeda (Osaka, Japan)
- 5 Yokohama (Kanagawa, Japan)
- 6 Kita-Senju (Tokyo, Japan)
- 7 Nagoya (Aichi, Japan)
- 8 Tokyo (Tokyo, Japan)
- 9 Shinagawa (Tokyo, Japan)
- 10 Takadanobaba (Tokyo, Japan)
- 11 Namba (Osaka, Japan)
- 12 Shinbashi (Tokyo, Japan)
- 13 Tennouji (Osaka, Japan)
- 14 Akihabara (Tokyo, Japan)
- 15 Kyoto (Kyoto, Japan)
- 16 Sannomiya (Kobe, Japan)
- 17 Omiya (Saitama, Japan)
- 18 Yurakucho-Hibiya (Tokyo, Japan)
- 19 Nishi-Funabashi (Chiba, Japan)
- 20 Meguro (Tokyo, Japan)
- 21 Daimon-Hamamatsucho (Tokyo, Japan)
- 22 Ueno (Tokyo, Japan)
- 23 Oshiage (Tokyo, Japan)
- **24 Paris Nord (Paris, France)**
- 25 Taipei Railway Station (Taipei, Taiwan)
- 26 Machida (Tokyo, Japan)
- 27 Gare de Chatelet (Paris, France)
- 28 Kawasaki (Kanagawa, Japan)
- 29 Roma Termini Railway Station (Rome, Italy)
- 30 Tamachi-Mita (Tokyo, Japan)
- 31 Kyobashi (Osaka, Japan)
- 32 Funabashi (Chiba, Japan)
- 33 Ayase (Tokyo, Japan)
- 34 Hamburg Central Station (Hamburg, Germany)
- 35 Yoyogi-Uehara (Tokyo, Japan)
- 36 Kamata (Kamata, Japan)
- 37 Gotanda (Tokyo, Japan)
- 38 Kichijoji (Tokyo, Japan)
- 39 Kaneyama (Aichi, Japan)
- 40 Musashikosugi (Kanagawa, Japan)
- 41 Fujisawa (Kanagawa, Japan)
- 42 Oimachi (Tokyo, Japan)
- 43 Nakano (Tokyo, Japan)
- 44 Tachikawa (Tokyo, Japan)
- 45 Iidabashi (Tokyo, Japan)
- 46 Kashiwa (Chiba, Japan)
- 47 Hakata (Fukuoka, Japan)
- 48 Tsuruhashi (Osaka, Japan)
- 49 Nishi-Nippori (Tokyo, Japan)
- 50 Nakameguro (Tokyo, Japan)
- 51 Zurich Main Station (Zurich, Switzerland)

Figure 5 : Liste des 51 gares les plus fréquentées dans le monde (PNEE, 2014)

### 1.1.2 LES ACTEURS DU PROJET

Le projet de Bipôle a notamment pour partenaires :

- **la Région Ile-de-France (RIF)**, financeur à 50% de l'étude de faisabilité dans le cadre du CPRD 2007-2013 RIF – Ville de Paris ;
- **la Ville de Paris**, financeur à 50% de la présente étude dans le cadre du CPRD 2007-2013 et **la Mairie du 10<sup>e</sup> arrondissement de Paris** ;
- **l'Etat** ;
- **le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)** : en tant qu'autorité organisatrice des transports, le STIF est maître d'ouvrage des aménagements liés aux tramways, aux bus, aux taxis et déposes-minutes et aux vélos. Le STIF est également un des financeurs du Schéma Directeur d'Accessibilité d'Ile-de-France. Enfin, il porte la démarche du pôle d'échanges et est garant de la pertinence et de la cohérence d'ensemble du projet ;
- **SNCF Gares & Connexions**, gestionnaire des gares du Nord et de l'Est ;
- **SNCF Réseau** (anciennement Réseau Ferré de France - RFF) ;
- **SNCF – Mobilités / Transilien**, exploitant du RER E et des lignes Transilien ;
- **la Régie des Transports Autonome de Paris (RATP)** ;
- **l'équipe-projet du CDG Express**.

Par ailleurs, l'équipe en charge de la réalisation du plan guide PNEE (Paris Nord Est Elargi), porté par la Ville de Paris, a été associée à la démarche de projet.

### 1.2 HISTORIQUE DU PROJET ET DES ETUDES

Le projet d'amélioration du lien piétonnier au sein du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord répond à la volonté de mettre en relation directe tous les modes de transport et ainsi créer le maillon manquant qui permettra le lien entre Gare du Nord et Gare de l'Est.

Le Bipôle a déjà engendré de nombreuses études depuis près de 25 ans, et fait aujourd'hui encore l'objet de réflexions multiples.

Le Bipôle s'inscrit dans un quartier qui a fortement évolué en lien avec ces deux gares et leur développement important.

#### 1.2.1 EVOLUTION DU QUARTIER

**Le quartier a été façonné par la présence de ces deux gares.** Celles-ci s'y installent dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Le trafic de voyageurs, notamment de banlieue, étant en hausse constante, de nombreux agrandissements ont été menés, aussi bien sur la Gare du Nord que sur la Gare de l'Est.

**L'aménagement le plus impactant après la construction des gares a été le dédoublement de la Gare de l'Est** entre 1926 et 1931, qui a impliqué une profonde modification du quartier.

Aujourd'hui, les usages se sont diversifiés avec une desserte locale (métro), régionale (Transilien, RER et TER), nationale (Intercité et TGV) et internationale.

**Depuis les années 50, la composition urbaine autour du Bipôle a peu évolué** (plan de voirie figé, pas de modification de la volumétrie des bâtiments) mais cela n'empêche pas une évolution dynamique ces dernières années, qui est vouée à s'intensifier avec les nombreux projets (urbains et de transport) du secteur.



©Philippe Guignard © Roger Henrard / Musée Carnavalet / Roger-Viollet

Années 50



© Documentation Française - Sodel - M. Brigaud

Années 70



© ph. guignard@air-images.net

Années 2000

Figure 6 : Une composition urbaine qui a peu évolué depuis 1950 (APUR, 2012)

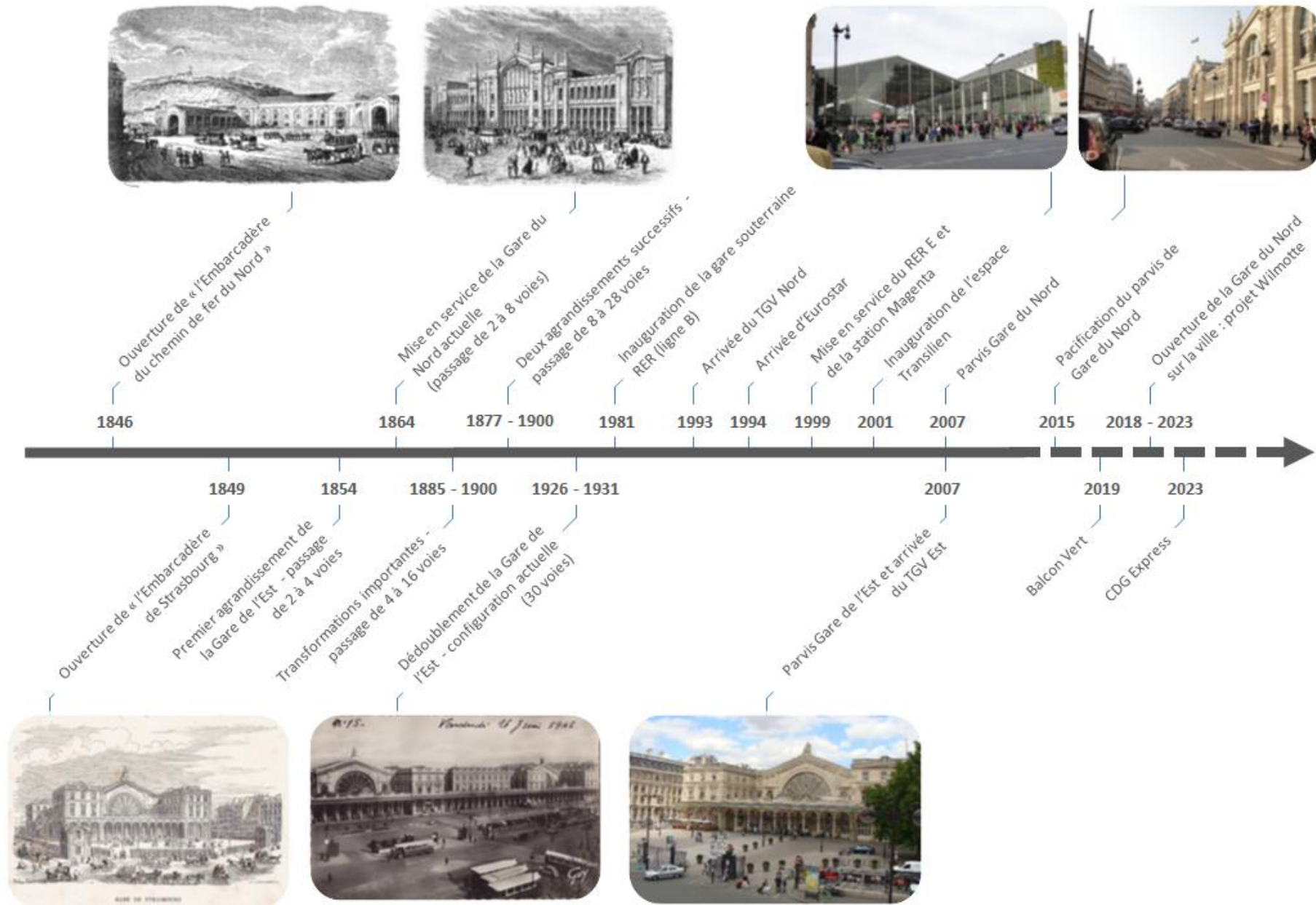


Figure 7 : L'évolution des gares du Nord et de l'Est

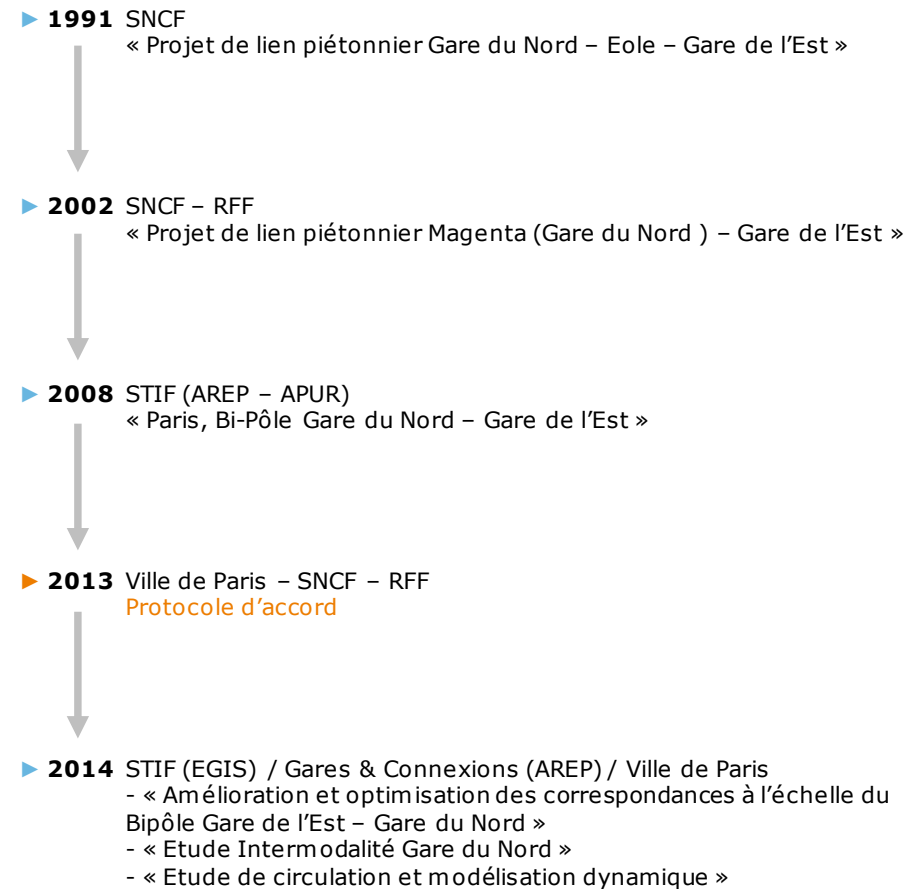
### 1.2.2 UNE SEQUENCE DE PROJETS A COORDONNER

Le secteur du Bipôle est concerné par plusieurs études anciennes qui ont pu participer à sa constitution, récentes qui doivent être combinées de façon à satisfaire les enjeux de mobilité durable recherchés.

Ainsi, entre 1991 et 2014, quatre études ont concerné le lien entre Gare de l'Est et Gare du Nord.

La liaison à assurer trouve des interfaces structurantes notamment avec le projet de Balcon Vert, mené par la SNCF et la Ville de Paris, ainsi qu'avec le projet Wilmotte, récemment promu par la SNCF afin de redonner une dimension internationale à la Gare du Nord.

Cette succession et superposition d'études montrent la nécessité de coordonner cet ensemble afin de garantir la constitution d'un véritable Bipôle garantissant une **intermodalité et une identité forte** entre les gares du Nord et de l'Est.



**Figure 8 : Historique des études**

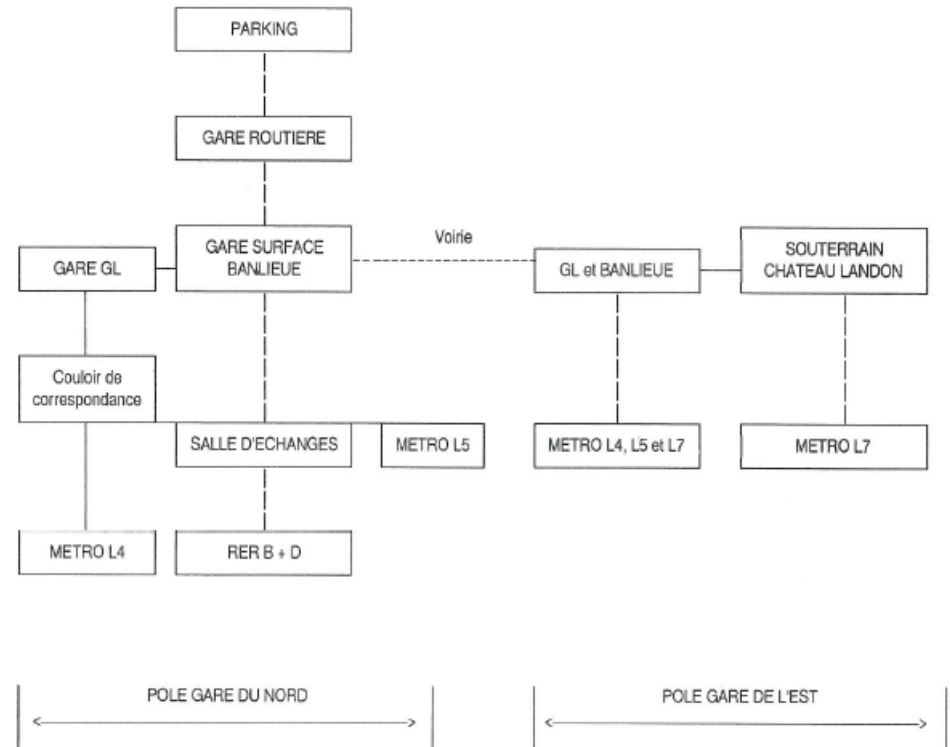
### ➤ **Le projet de lien piétonnier Gare du Nord - Eole - Gare de l'Est (SNCF, 1991)**

Cette première réflexion s'inscrit dans un schéma directeur relatif à la création d'Eole et l'insertion de la station Magenta entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est. L'objet de ce dossier est de présenter les aménagements envisagés jusqu'à l'horizon de la mise en service d'Eole, notamment en ce qui concerne le couloir niveau -1 de la Gare du Nord, qui deviendra un axe de communication important dans l'organisation du « futur pôle Nord Est ».

#### ▪ **Les constats de l'époque**

Les constats retranscrits dans l'étude de 1991 recourent les constats actuels à savoir :

- Une liaison entre les deux pôles uniquement en surface ;
- Un environnement urbain dense et des voies étriquées ;
- Des conflits d'usages notamment aux carrefours (rues La Fayette, de Dunkerque et du Faubourg Saint-Denis ; boulevard de Magenta et rue de Dunkerque) ;
- Des flux voyageurs importants et en croissance continue ;
- Des projets importants prévus qui entraîneront une hausse de la fréquentation : TGV Nord (1993), achèvement RER D (1995), Eole (1997), TGV Est et opérations immobilières (au-delà de l'horizon 2000).



**Figure 9 : L'organisation au début des années 90 par secteurs élémentaires (SNCF, 1991)**

### Le projet

Le parti d'aménagement défini propose de relier l'ensemble des modes de transport par un axe direct, dans la tradition des grandes galeries parisiennes.

Dans cet esprit, il est notamment envisagé :

- **D'élargir le couloir de correspondance existant au niveau -1 de la Gare du Nord** pour qu'il constitue l'espace de transit emprunté par les utilisateurs des différents modes de transport ;
- **De créer un vaste parvis (Parvis de l'Europe ①) avec un lien sur le couloir souterrain précité ;**
- **De prolonger la liaison vers la Gare de l'Est via la Gare Eole, et d'aménager à partir de cette liaison un système de franchissement et de desserte de la Gare de l'Est, avec notamment la liaison avec la ligne 7 (Château-Landon).**

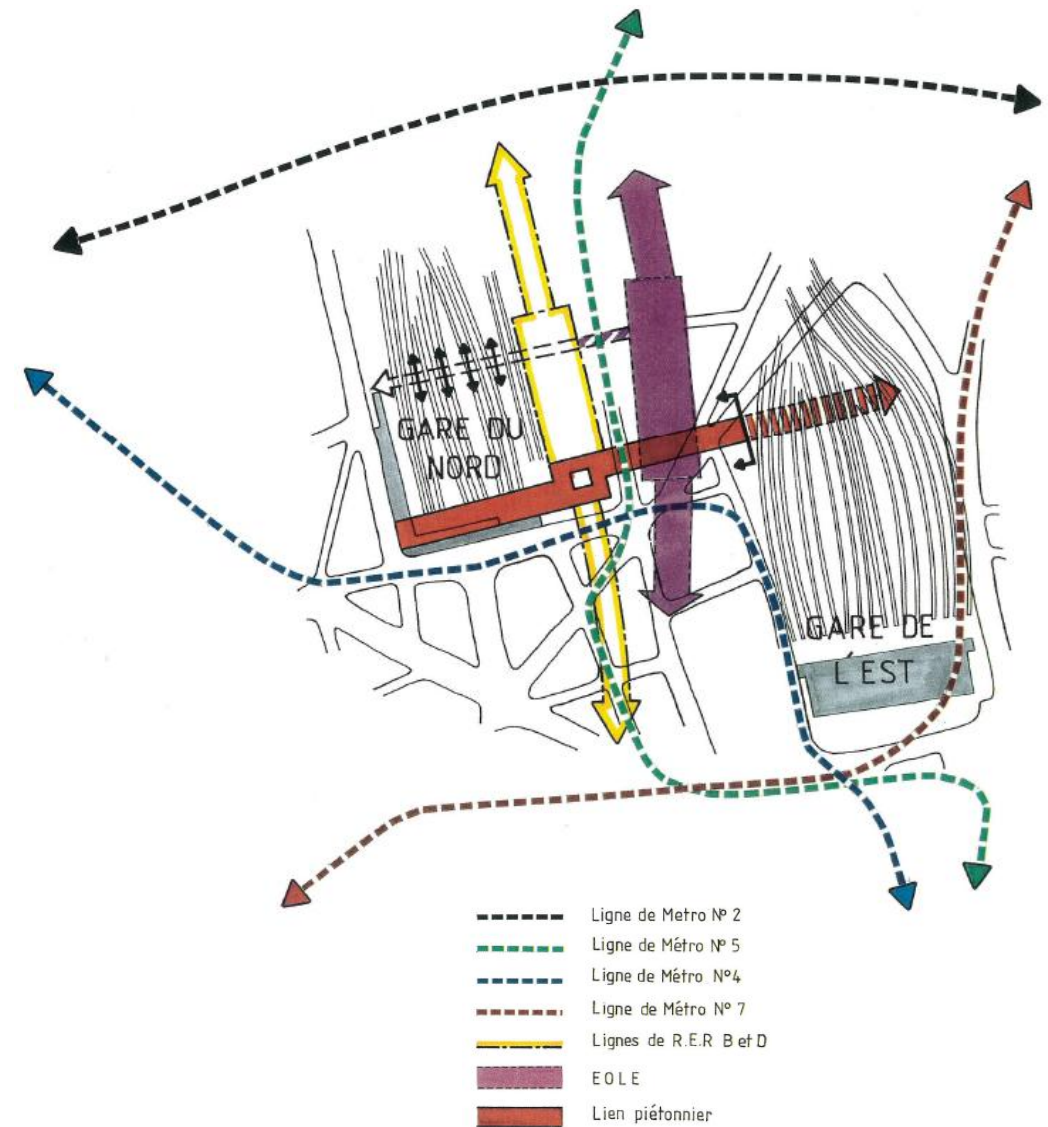


Figure 10 : Vue axonométrique simplifiée du lien piétonnier (SNCF, 1991)

### ▪ Bilan du projet de 1991

Le projet de liaison de 1991 entre la Gare du Nord, Magenta et la Gare de l'Est propose donc :

- **Un lien direct entre Magenta et le niveau -1 et le niveau -2** de la Gare du Nord ;
- **Un prolongement de ce niveau -1 vers la Gare de l'Est ;**
- Un débouché de ce lien souterrain relié directement à **une passerelle traversant et desservant les voies de la Gare de l'Est ainsi que la station Château-Landon**;
- **Un second accès à la passerelle au niveau rue**, au coin entre la rue La Fayette et la rue d'Alsace ;
- **Pas d'intégration au projet du souterrain Château-Landon** traversant les voies de la Gare de l'Est.

Dans cette proposition, les deux accès à la passerelle se font dans le bâtiment du « 50, rue d'Alsace » ②. Les étages entre le niveau quais et le niveau rue sont très fortement impactés.

A noter : A ce jour, le TGV Nord, l'achèvement du RER D, Eole et le TGV Est ont été réalisés. De plus la fréquentation du Bipôle a augmenté (1989 : 300 000 voyageurs par jour en correspondance au sein du pôle Paris-Nord ; 2012 : 500 000 voyageurs par jour en correspondance au sein du pôle Paris-Nord/Magenta).

**Cependant alors que le besoin de liaison se justifie d'avantage aujourd'hui, seul le projet de lien entre Magenta et les niveaux -1 et -2 de la Gare du Nord a été mis en service.**

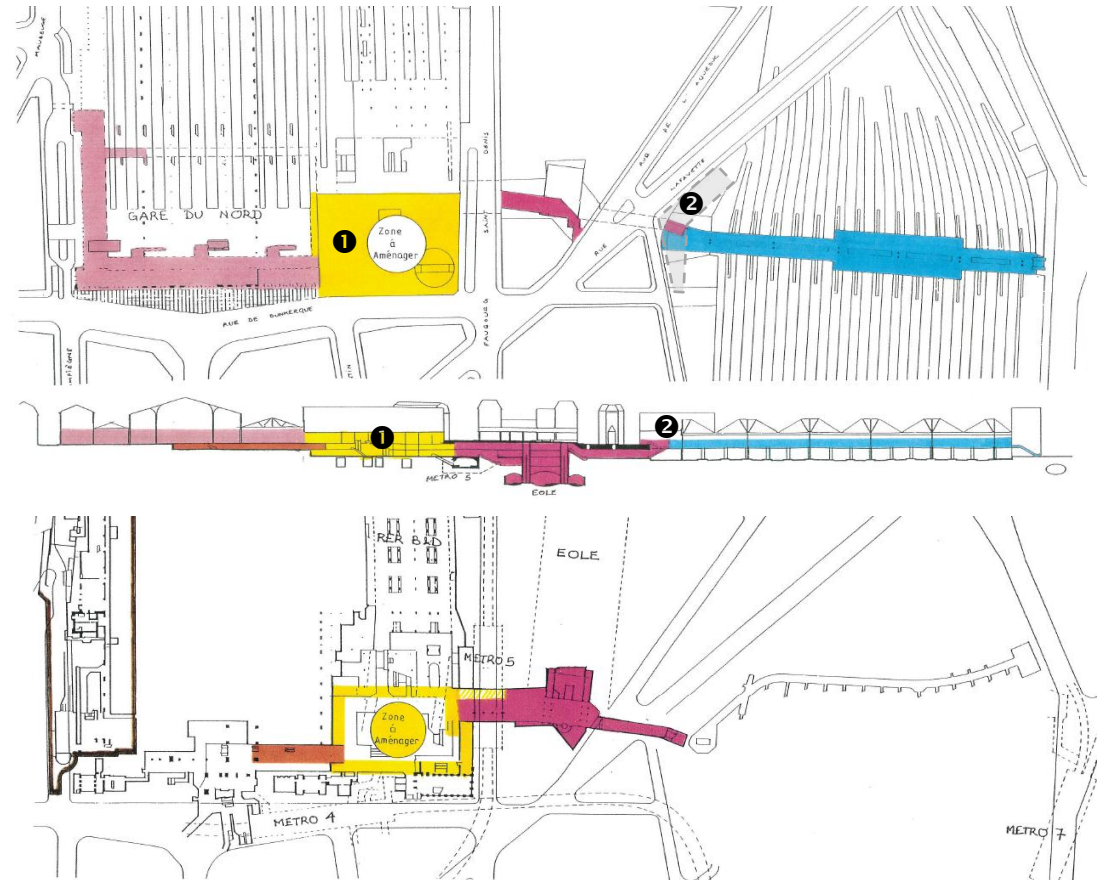


Figure 11 : Niveau parvis (haut), coupe (milieu) et niveau sous-sol (bas) (SNCF, 1991)

### ➤ **La reprise du projet de lien piétonnier Magenta (Gare du Nord) – Gare de l'Est (SNCF, RFF, 2002)**

**La mise en service du RER E en 1999 et la création de la station Magenta ont conduit à la naissance d'un nouveau pôle entre les gares du Nord et de l'Est.**

Le cheminement entre Magenta et la Gare du Nord est en effet satisfaisant avec la création d'un lien souterrain direct. Cependant, il reste difficile entre Magenta et la Gare de l'Est.

#### ▪ **Les constats de l'époque**

Les constats retranscrits dans l'étude de 2002 sont les suivants :

- Un cheminement avec un dénivelé important et non accessible aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et peu confortable pour les personnes avec bagages : escaliers de la rue d'Alsace de 52 marches ;
- Une signalisation du cheminement insuffisante ;
- Des traversées de rues très fréquentées, des trottoirs étroits ;
- Un temps de parcours important : 10 à 15 minutes en moyenne ;
- Des projets à venir qui feront augmenter la fréquentation : RER à Tournan, TGV Est, développement de Thalys et d'Eurostar, et à terme, l'arrivée de CDG Express.

#### ▪ **Le projet de 2002**

Le projet de lien piétonnier de 2002 répond à trois objectifs majeurs :

- **Réaliser une liaison accessible à tous et notamment aux PMR, confortable et sécurisée entre Magenta (+ Gare du Nord) et Gare de l'Est :**
  - Aménagement des dénivelés pour les PMR ;
  - Liaison située hors contrôle des billets, pour permettre l'accès aux voyageurs Grandes Lignes en correspondance ;
  - Cheminements pouvant être facilités par une éventuelle mécanisation de la liaison ;
- **Réaliser une connexion entre le lien piétonnier précité et le souterrain Château-Landon** qui dessert les quais de la gare ainsi que la station de métro Château-Landon de la ligne 7 (maintien de la séparation des flux Grandes Lignes et Ile-de-France) ;
- **Etre en cohérence avec l'ensemble des perspectives d'évolution du secteur.**

La solution de base est constituée :

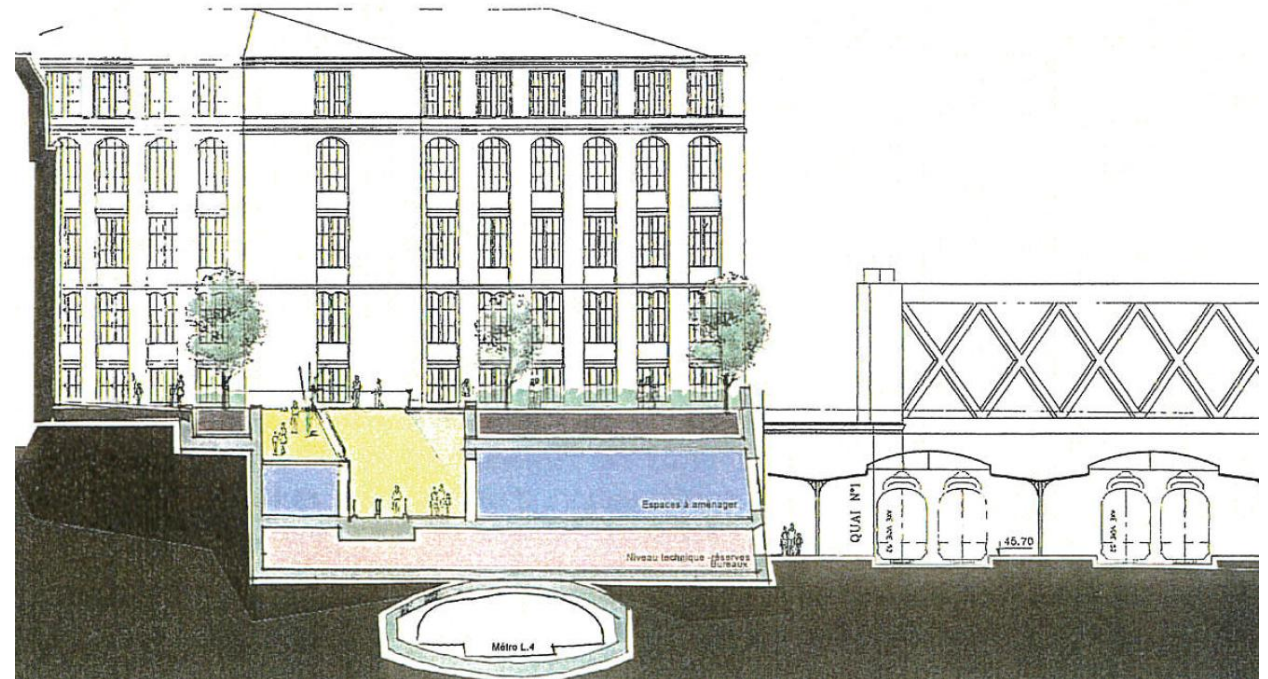
- **D'un souterrain de 6 mètres de large entre Magenta et l'angle du « 50, rue d'Alsace » ❶ ;**
- **D'une connexion avec le souterrain Château-Landon ❷ ;**
- **D'un cheminement isolé du quai n°1, le long de la rue d'Alsace ❸ (mécanisation en option).**

Le projet urbain « Balcon Vert »<sup>2</sup>, projet immobilier situé sur les emprises SNCF, le long du quai n°1 (Figure 12), présente une articulation forte avec le projet de lien piétonnier. Les deux projets sont indépendants tout en demeurant compatibles en termes de délais et de fonctionnement.

<sup>2</sup> Détail paragraphes 1.3.2 Balcon Vert et 4.5.1 Articulation avec le projet de Balcon Vert



**Figure 12 : Projet piétonnier élaboré en 2002 en lien avec le premier projet de Balcon Vert (AREP, APUR, 2008)**



**Figure 13 : Coupe de la solution de base (SNCF, RFF, 2002)**

- **Bilan du projet de 2002**

**Un permis de construire a été déposé pour le projet urbain Balcon Vert,** cependant, ce projet n'a pas pu être réalisé, faute de financements.

Bien que ce projet urbain et le projet de liaison piétonne du Bipôle aient été conçus de manière indépendante, l'initialisation des travaux par le Balcon Vert était nécessaire à l'implantation du projet Bipôle (libération des emprises de l'ancien tri postal).

Aucun de ces deux projets n'a donc été réalisé.

A noter : Le RER à Tournan, le TGV Est, le développement de Thalys et d'Eurostar ont été réalisés. En ce qui concerne CDG Express, son horizon est aujourd'hui fixé à 2023.



**Figure 14 : Vue du Balcon Vert et du lien piétonnier (SNCF, RFF, 2002)**

### ► Troisième projet : Paris, Bi-Pôle Gare du Nord - Gare de l'Est (AREP, APUR, 2008)

L'étude menée par AREP et l'APUR en 2008 intitulée « Paris, Bi-pôle Gare de l'Est - Gare du Nord » pour le compte du STIF propose la combinaison de liaisons verticales au niveau de la Gare de l'Est dans le cadre du projet de Balcon Vert et d'un souterrain reliant la Gare de l'Est et la station Magenta avec plusieurs variantes selon différentes temporalités.

#### ▪ Première temporalité

Dans une première temporalité prenant en compte l'arrivée du TGV Est et la réalisation du Balcon Vert, le projet de 2008 prévoit **la création d'une verticalité en lien avec le projet de Balcon Vert** permettant in fine la création d'une liaison entre le souterrain Château-Landon (niveau 41,50) vers le Balcon Vert (niveau 45,60) ①, et d'une seconde liaison entre le Balcon Vert et la rue de Dunkerque (niveau 54,00) ②.

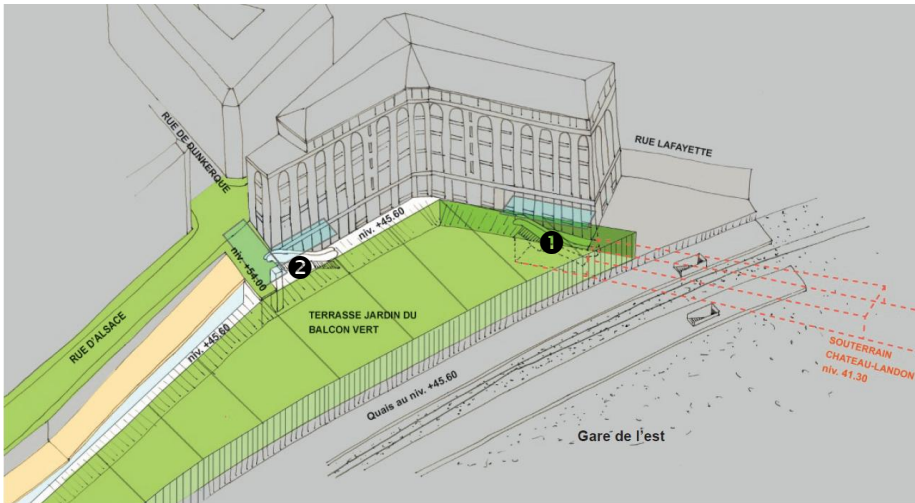


Figure 16 : Organisation des verticalités de la première temporalité (AREP, APUR, 2008)

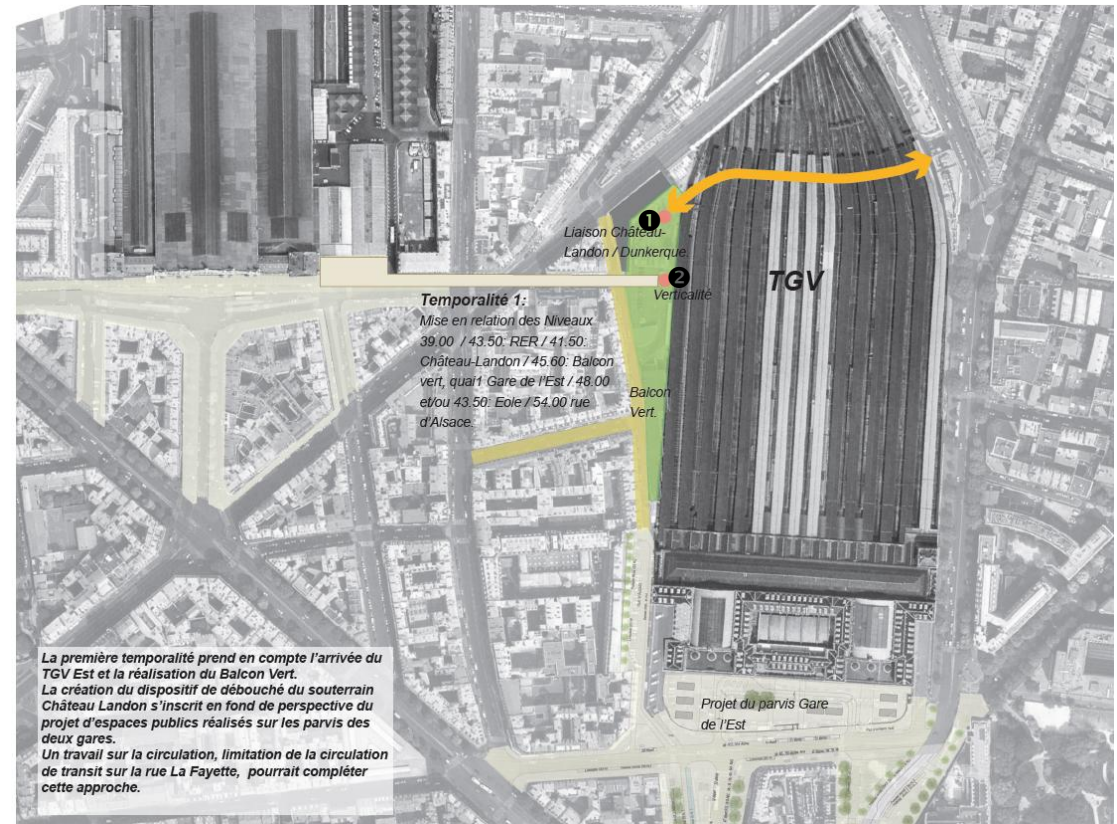


Figure 15 : Actions envisagées pour une première temporalité (AREP, APUR, 2008)

### ▪ Seconde temporalité

Dans une seconde temporalité à un horizon moyen terme (2012), l'étude propose la **mise en œuvre d'un lien piétonnier souterrain entre les gares de l'Est et Magenta permettant également une connexion vers la Gare du Nord** ③.

Pour ce souterrain, 4 variantes sont étudiées :

- **Solution A :** Liaison 45,60 Balcon Vert / Salle d'échanges d'Eole hors CAB 48,00 ;
- **Solution B :** Liaison 45,60 quais Gare de l'Est / Salle d'échanges METRO / RER sous CAB 43,50 ;
- **Solution C :** Liaison 45,60 Balcon Vert / Salle d'échanges d'Eole hors CAB 48,00 / Salle d'échanges METRO / RER sous CAB 43,50 ;
- **Solution D :** Liaison 41,50 Souterrain Château-Landon / Salle d'échanges METRO / RER sous CAB 43,50.

### ▪ Temporalité ultérieure

Dans une temporalité ultérieure une liaison urbaine est proposée via la création d'une passerelle urbaine au-dessus du faisceau de la Gare de l'Est ④, dans la continuité du Mail Est/Ouest de la rue de Dunkerque.

Elle permet l'accroche des quartiers Ouest du 10<sup>ème</sup> arrondissement au Canal Saint-Martin.

### ▪ Bilan du projet de 2008

Tout comme lors du projet de 2002, bien qu'un permis de construire pour le Balcon Vert ait été déposé, le projet de 2008 n'a pas abouti.

La liaison Bipôle n'a donc pas été réalisée.

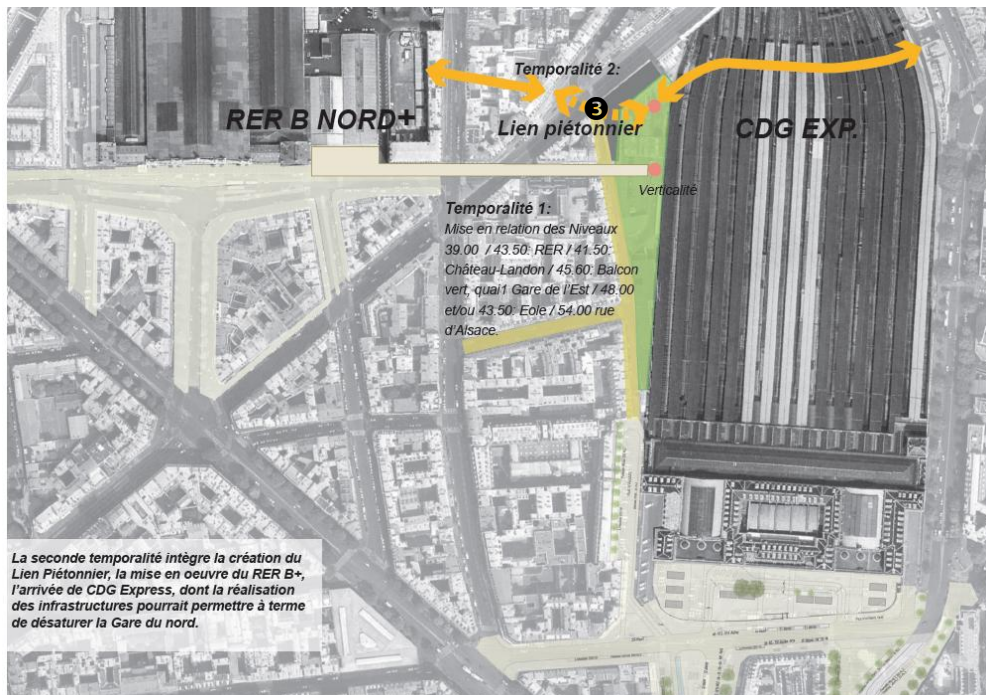


Figure 17 : Actions envisagées pour une seconde temporalité (AREP, APUR, 2008)

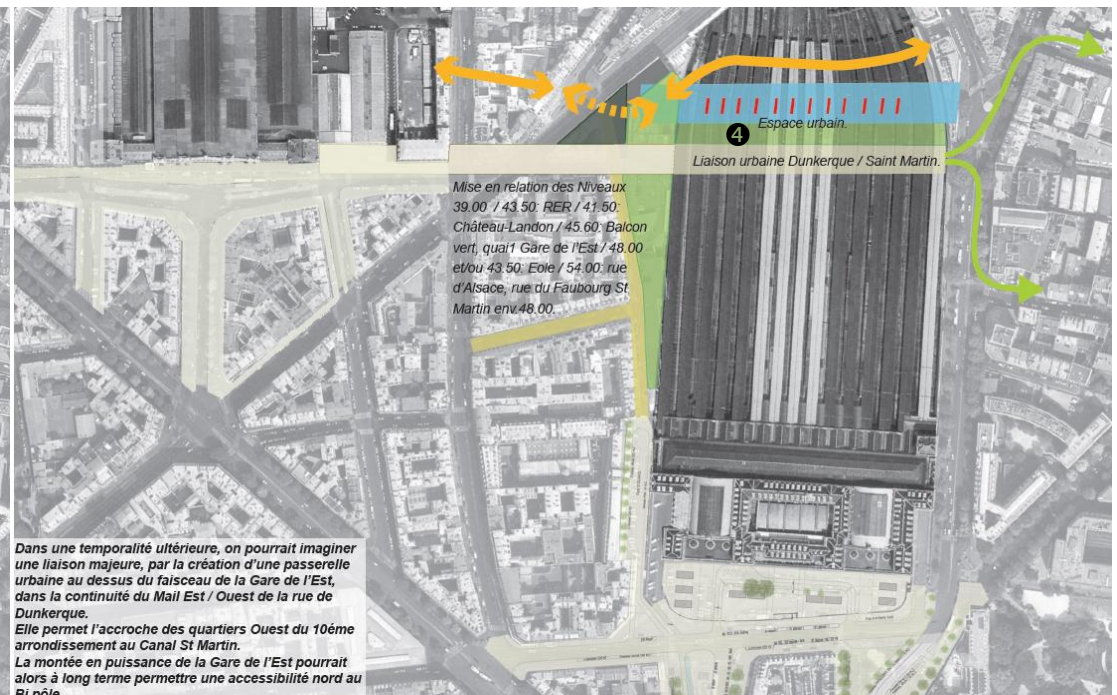


Figure 18 : Actions envisagées dans une temporalité ultérieure (AREP, APUR, 2008)

### 1.2.3 LA RELANCE DES ETUDES BIPOLE (EGIS, 2014)

#### ➤ **Protocole d'accord Ville de Paris-SNCF-RFF – 2013**

Suite aux différentes études menées depuis 2002 et après l'abandon des deux précédents permis de construire du Balcon Vert, **un nouveau protocole d'accord entre la Ville de Paris, la SNCF et RFF relatif à l'acquisition d'un volume immobilier - Opération Balcon Vert - Gare de l'Est - rue d'Alsace (10e) a été rédigé en 2013.**

Le protocole prévoit que ce projet devra être compatible avec le projet de « Lien Piétonnier » étudié par le STIF consistant à réaliser une liaison piétonne entre la station Magenta / Gare du Nord et la Gare de l'Est, en continuité des aménagements du RER E.

Le protocole définit ce lien piétonnier : « **liaison piétonne que le STIF a le projet de réaliser entre la station Magenta / gare du Nord et la gare de l'Est, en continuité des aménagements du RER E, par un passage souterrain sous les rues de l'Aqueduc et La Fayette jusqu'à l'angle du 50 rue d'Alsace, d'une part raccordé au passage souterrain actuel de Château-Landon, et reliant d'autre part la gare de l'Est par un cheminement au niveau du plateau de voies** ».

Le protocole indique également que « **le Projet de la SNCF intègre les réservations nécessaires à la réalisation du Lien Piétonnier, notamment un cheminement de 6 mètres de large le long des locaux en contrebas de la rue d'Alsace, et de 10 mètres de large au niveau du 50 rue d'Alsace. Il est en cela techniquement et fonctionnellement compatible avec le Lien piétonnier** ».

Par ailleurs, le protocole définit également les conditions relatives aux circulations verticales en lien avec le lien piétonnier : « **La réalisation des circulations verticales, destinées à améliorer la liaison entre la gare de l'Est et la gare du Nord et à la rendre plus facilement accessible aux personnes à mobilité réduite, en reliant le quai de la gare de l'Est à la rue d'Alsace, est indépendante de l'ensemble immobilier de locaux à usage hôtelier. Celle au Nord remontant du souterrain Château-Landon s'accroche à la passerelle Nord. Celle au Sud est un ouvrage de liaisons mécaniques verticales indépendant qui relie directement la rue d'Alsace au rez-de-quai et double l'escalier monumental. Néanmoins dans le cadre de l'AOT Définitive, les passerelles sont financées et réalisées par l'Occupant** ».

Enfin, le protocole définit les obligations des différentes parties : « **le Protocole ne concerne pas les modalités de financement et de réalisation de ces différentes liaisons mais les Parties s'engagent d'ores et déjà à consentir toutes les servitudes nécessaires à la réalisation de ces liaisons [...]. Les Parties déclarent avoir conscience de l'importance des enjeux concernant le Lien Piétonnier et s'engagent à intégrer cette problématique dans leurs réflexions [...]. La cession stipulera l'obligation pour la SNCF et l'Occupant de réaliser les ouvrages nécessaires à la mise en œuvre des servitudes susvisées.** »





Figure 20 : Parvis de Gare du Nord, avant et après l'aménagement – 2015-2016 (Ville de Paris, 2015)

### 1.3 PROJETS CONNEXES AU BIPOLE

Les quartiers des Gare du Nord et de l'Est sont les « têtes de pont » d'un immense développement urbain et transport avec notamment :

▪ **L'évolution du fonctionnement ferroviaire :**

- la montée en puissance de gares liée aux flux des TGV notamment internationaux, et la création de l'interconnexion TGV à Saint Denis Pleyel ;
- le projet de CDG Express pour connecter directement l'aéroport Roissy-CDG à Paris ;
- le prolongement du RER E à l'ouest qui augmentera l'attractivité des pôles d'emplois parisiens.
- une multitude de projet transport en lien avec le territoire du Bipôle.

▪ **La forte dynamique de développement urbain au Nord-Est de Paris :**

- plan guide Paris Nord Est Elargi (PNEE) ;
- déplacement de l'hôpital Fernand Widal ;
- le projet Balcon Vert, etc.

La figure ci-contre synthétise les principaux projets connexes à l'opération Bipôle.

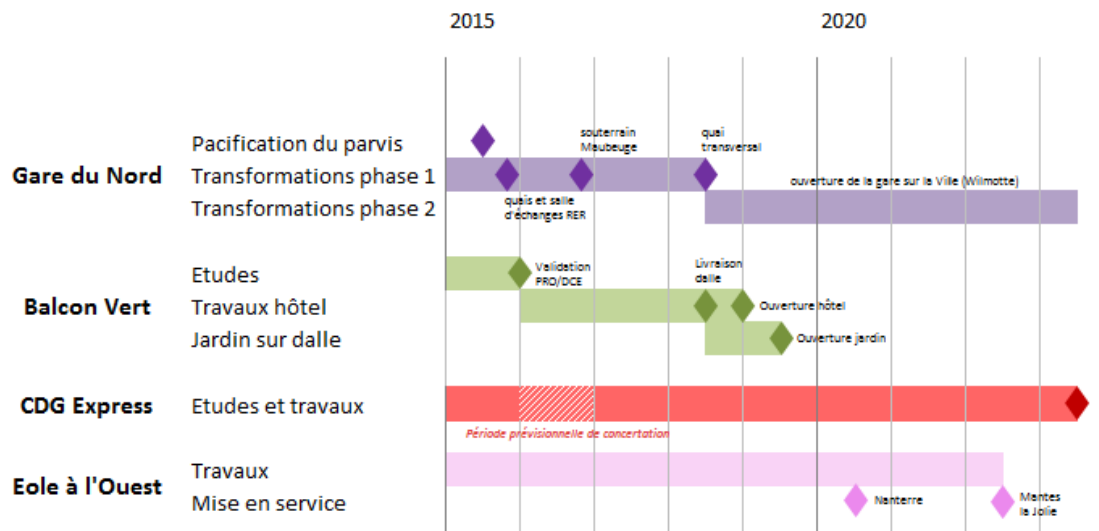


Figure 21 : Calendrier des projets connexes

**Sont détaillés dans cette partie :**

- **les projets connexes considérés comme les plus structurants pour la correspondance à l'échelle** du Bipôle, à savoir : le projet de Balcon Vert, le projet de CDG Express, l'étude Wilmotte ainsi que le projet de TCSP Rodeau des gares.
- **Les projets à prendre en compte en termes d'opportunités d'aménagements ou en termes de nouveaux flux à intégrer** : Eole, Schéma directeur RER E et ligne P, raccordement des lignes 3 bis et 7 bis.

L'analyse détaillée des projets connexes au regard des scénarios proposés est détaillée au paragraphe 4.5 *Interface des scénarios avec les projets connexes*.

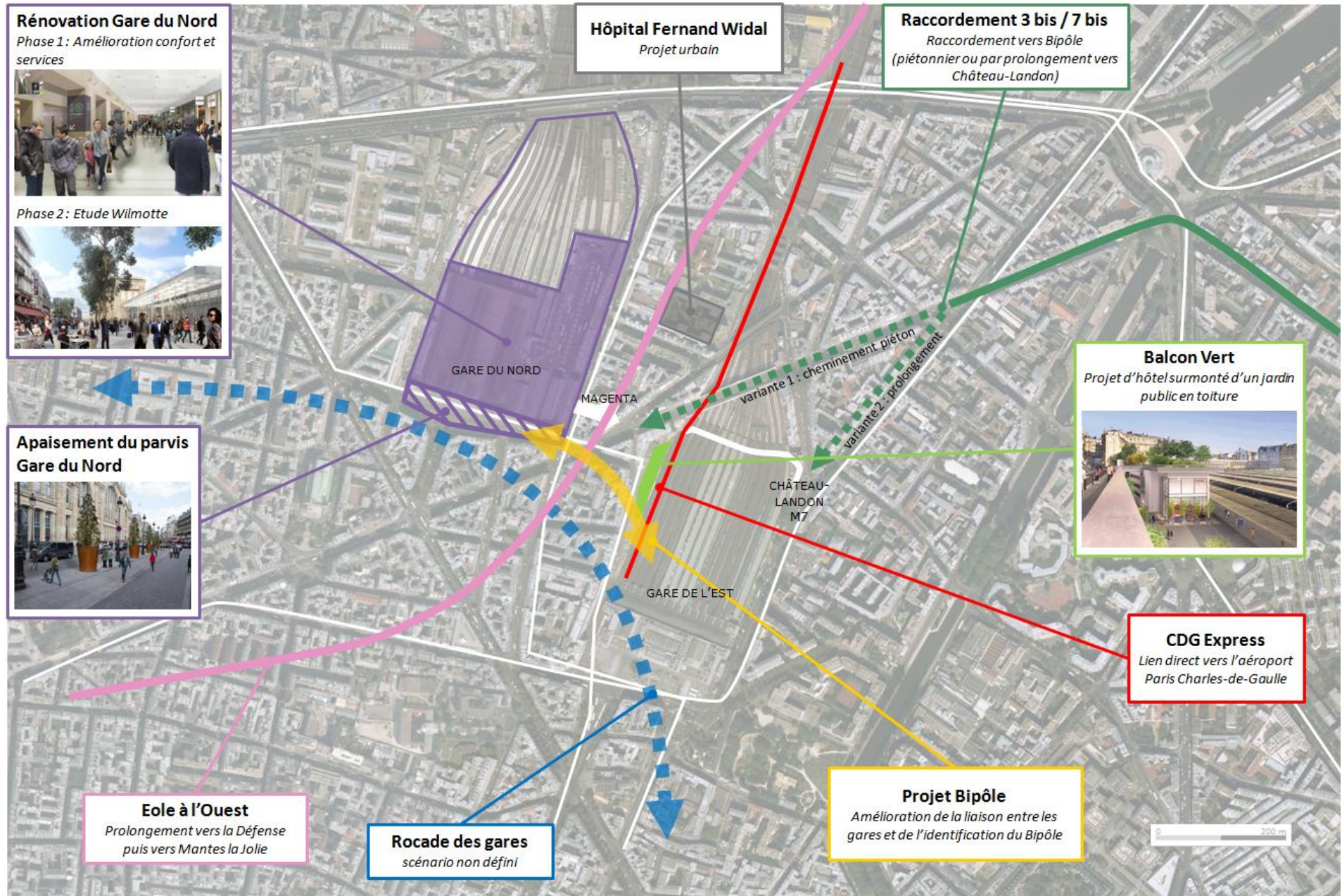


Figure 22 : Les projets connexes au projet de Bipôle

### 1.3.1 L'EMERGENCE D'UNE NOUVELLE AMBITION GARE DU NORD : TRANSFORMATIONS 2015-2023 (SNCF, 2015)

#### ➤ Amélioration de l'accueil et du service 2015-2018

La Gare du Nord, plus grande gare d'Europe, souffre de nombreux dysfonctionnements :

- D'un point de vue urbain, la Gare du Nord est « enclavée » dans son quartier et ne dispose pas d'espace de respiration ;
- Des sujets sureté, réels ou ressentis, se posent ;
- Les espaces sont considérés comme vétustes dont l'usage doit être (re)pensé ;
- Les flux de la gare sont importants et en expansion ce qui provoque des engorgements qui nécessitent de repenser la gestion des flux et des espaces ;
- La Gare du Nord souffre d'une mauvaise image, notamment pour les étrangers, mais aussi pour les autres usagers, avec une satisfaction client plus basse que la moyenne des gares de ce niveau en 2014.

Plusieurs projets, étalés sur trois ans, permettront une première réponse à ces problématiques.



**Figure 23 : Présentation globale des travaux de la première phase (SNCF, 2015)**

2015 > OPTIMISATION DE LA SALLE D'ÉCHANGES RER



2016 > REQUALIFICATION DU SOUTERRAIN MAUBEUGE



2017-2018 > RÉAMÉNAGEMENT DU QUAI TRANSVERSAL (hall départs / arrivées Grandes Lignes)



2015 > MODERNISATION DES QUAIS RER B ET D

Liam Gillick



Figure 24 : Représentations du projet de transformations de la Gare du Nord 2015-2018 (SNCF, 2015)

### ► Ouverture de la gare sur la Ville 2018-2023, étude Wilmotte

Afin de répondre de manière plus complète aux dysfonctionnements de la Gare du Nord, à l'automne 2015, la SNCF Gares & Connexions a demandé à l'agence Wilmotte de proposer un projet aux perspectives ambitieuses.

L'objectif est de donner, à terme, une esthétique et une fonctionnalité à la Gare du Nord à la hauteur d'une gare internationale, ce qui se justifie d'autant plus dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques et à l'exposition universelle en 2024 et 2025. Le modèle à suivre semble avoir été celui de Saint-Pancras à Londres.

La restructuration de la Gare du Nord et de ses abords immédiats est orientée sur quatre grands pôles qui permettent de hiérarchiser les flux autour de la gare historique.

- **Un nouveau pôle départ Grandes Lignes** : situé à l'est de la gare, un nouveau bâtiment vient prolonger les deux nefs récentes. Il constituera le nouveau point nodal d'entrée dans la gare (pôle commercial, pôle bus/taxi front bâti de bureaux et pont de desserte des quais)
- **Un pôle amplifié** : la couverture de l'actuelle cours des taxis située à l'ouest, entre la gare (pôle transmanche existant) et le bâtiment de l'étoile du nord (futur hôtel 5\*) permettra la création d'une salle d'échanges à l'échelle du terminal transmanche. Ainsi cette façade existante devient une entrée pour accéder à la zone de contrôle commerciale et aux douanes implantées à l'étage.
- **Un parvis d'arrivée requalifié** : la libération complète du parvis actuel du transit routier permettra l'émergence d'un parvis apaisé. Un nouveau bâtiment constitué d'une voûte en verre et acier, viendra s'inscrire au niveau de la façade historique. S'y planteront de petits volumes hébergeant des restaurants.
- **Un pôle d'échanges Grandes Lignes restauré** : l'ensemble des travaux précédemment établis permettront de libérer complètement le volume de la gare historique des flux départ. Deux escaliers monumentaux seront symétriquement ajoutés pour venir desservir le grand restaurant qui viendra s'y loger.

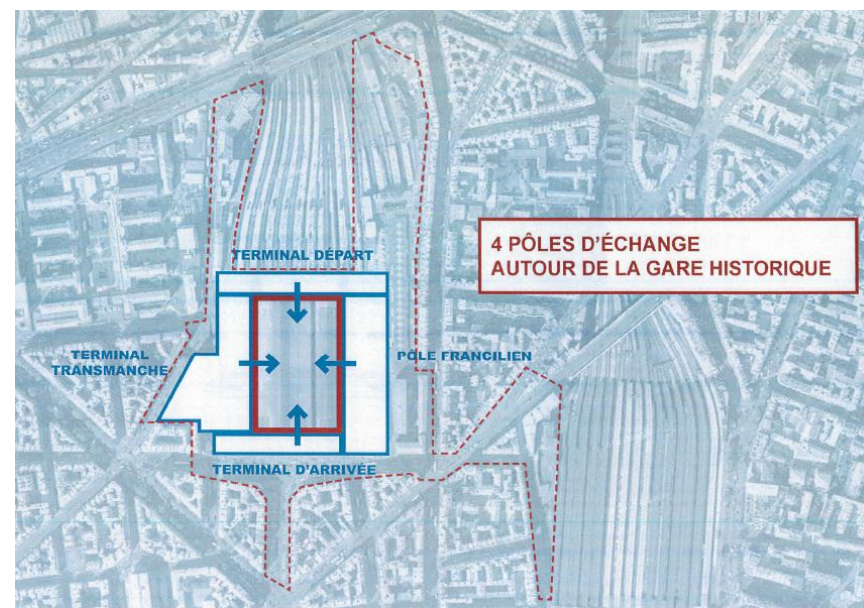
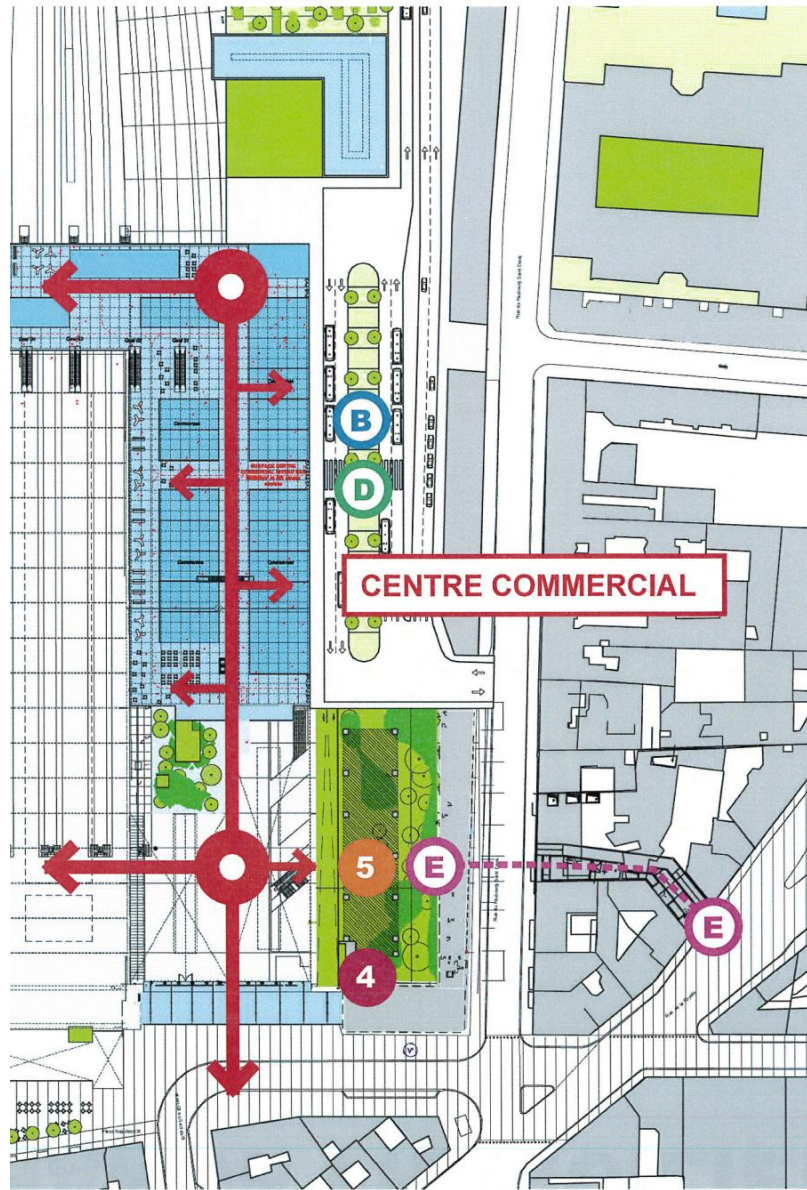


Figure 26 : Le nouveau fonctionnement de la Gare du Nord selon Wilmotte (SNCF, 2015)



Figure 25 : Bilan des surfaces (Agence Wilmotte, 2015)



RDS - 75010 PARIS - PRÉSENTATION DU 10 AVRIL 2015 - P48

WILMOTTE & ASSOCIÉS ARCHITECTES

Figure 27 : Le pôle d'échanges francilien vu par l'agence Wilmotte



Figure 28 : Proposition pour le parvis Transilien (Agence Wilmotte, 2015)



Figure 29 : La passerelle au dessus des voies ferrées (Agence Wilmotte, 2015)

### ▪ **Analyse de l'étude Wilmotte**

Les réflexions Wilmotte ont été conduites dans un délai court sans tenir compte nécessairement de toutes les composantes intermodales de cette gare, ni de l'historique des réflexions relatives au Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord (projets 1991, 2002, 2008).

Trois éléments du projet pourraient entraîner une dégradation de l'exploitation des bus :

- **Transfert de la reprise taxis sur la dalle routière** : pertes de régularité pour les 10 lignes circulant sur la dalle en raison de la cohabitation difficile de ces deux usages sur un site contraint ;
- **Suppression de la rampe de sortie de la dalle routière vers la rue de Dunkerque** : augmentation du temps de parcours pour les 10 lignes venant de la dalle et fort risque d'irrégularité ;
- **Piétonnisation de la rue de Dunkerque** : modification importante de la desserte bus de la gare, pouvant conduire à un affaiblissement de l'intermodalité bus/Pôle gare.

Deux éléments pourraient également engendrer une dégradation de l'intermodalité :

- **Séparation de la gare en deux terminaux** (départ et arrivée) : **augmentation des temps de parcours** ;
- **Déplacement vers le nord du hall départ** : augmentation de la saturation du niveau -2 de la Gare du Nord.

### ▪ **Points de vigilance**

Pour la suite de cette réflexion lancée par la SNCF, une attention particulière devra être portée notamment sur les éléments suivants :

- Les impacts sur la circulation au-delà du périmètre du projet ;
- Le fonctionnement de la gare routière et du réseau de bus ;
- L'intégration du projet de Rcade des gares ;
- Les impacts pour les voyageurs de la séparation de la gare en deux terminaux ;
- La compatibilité avec les investissements déjà réalisés ;
- L'équilibre pôle entre d'échanges multimodal et centre commercial ;
- L'équation financière globale du projet.

### 1.3.2 BALCON VERT

Depuis plusieurs années, SNCF partage avec la Mairie de Paris et celle du 10ème arrondissement l'ambition d'améliorer les liaisons entre les quartiers des gares du Nord et de l'Est.

Accompagnée par l'opérateur SPIE Batignolles, elle a ainsi signé, le 22 décembre dernier, **un accord de mise à disposition d'une emprise foncière, permettant la construction d'ici 2019 d'un hôtel 4\* du groupe hôtelier OKKO.**

La toiture-terrasse située en balcon de la rue d'Alsace accueillera ainsi un jardin public, propriété de la Ville de Paris, d'environ 2 600 m<sup>2</sup>.

L'analyse du Balcon Vert est faite au paragraphe *4.5.1 Articulation avec le projet de Balcon Vert.*



**Figure 30 : Vue depuis la rue La Fayette des voies de la Gare de l'Est et sur le projet Balcon Vert**

**GRUPE SLH – SLA ARCHITECTURE (Gares & Connexions, 2015)**

### 1.3.3 CDG EXPRESS

Le projet de CDG Express permettra d'offrir un service ferroviaire performant à l'usage des usagers de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle.

Il prévoit de relier directement (sans arrêt intermédiaire) et en 20 minutes, la Gare de l'Est à l'aéroport.

CDG Express assurera un niveau de service élevé service pour les passagers aériens en transfert :

- des quais dédiés ;
- une fréquence prévue de 15 minutes avec départs à heure fixe ;
- un service toute l'année, sur une amplitude horaire très large.

Des services complémentaires pourront être mis à disposition des usagers, en Gare de l'Est ou dans les trains : enregistrement des vols, informations en direct sur les vols au départ et à l'arrivée...

Comme Londres, Oslo, Stockholm, Hong Kong, ou encore Tokyo, la plupart des grandes villes européennes et mondiales bénéficient d'une liaison ferroviaire express entre leur centre-ville et leurs principaux aéroports.

Aujourd'hui, l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle se place au deuxième rang mondial en termes de passagers aériens internationaux. Mais sa desserte ne se situe pas au niveau des standards internationaux. En créant une nouvelle liaison ferroviaire rapide, le projet CDG Express propose une desserte à haut niveau de service aux passagers aériens.

A noter : Aujourd'hui, plus de 80 % des déplacements entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle s'effectuent par la route. En raison des embouteillages presque permanents sur les autoroutes A1 et A3, le temps de parcours entre le centre de Paris et l'aéroport peut varier d'une demi-heure à plus de deux heures.

L'analyse du CDG Express est faite au paragraphe *4.5.2 Intégration du projet de CDG Express dans la réflexion du projet Bipôle.*

### 1.3.4 RESTRUCTURATION BUS

L'organisation du réseau de bus parisien date de la période de reconstruction immédiatement successive à la seconde Guerre Mondiale. Ce réseau a été constitué dans un souci de complémentarité avec le réseau de métro et en vue de le soulager dans sa zone centrale. Ainsi, ce réseau est organisé :

- autour de 5 grandes pôles où se situent la majeure partie des terminus : les grandes gares (St Lazare, Gare du Nord-Gare de l'Est, Gare de Lyon-Austerlitz et Montparnasse) et du pôle central de Châtelet-Hôtel-de-Ville ;
- selon des lignes qui se superposent en zone centrale, créant des troncs communs importants, dont la vocation initiale était de soulager certaines lignes de métro.

Cette structure est quasiment inchangée depuis 70 ans, avec des niveaux d'offre élevés en zone centrale, pour des niveaux de charge relativement faibles et des superpositions importantes de lignes sur plusieurs faisceaux. La construction de cette offre avait des fondements historiques qui ne trouvent plus leur pertinence aujourd'hui. A contrario, il y a des besoins de dessertes bus dans les arrondissements périphériques et avec la proche couronne qui ne sont pas satisfaits.

Depuis plus de trois ans, le STIF, la RATP et la Ville de Paris ont donc travaillé conjointement un projet de restructuration du réseau de bus de Paris, au travers de très nombreux échanges dans le cadre de réunions techniques.

Les objectifs de cette démarche visent à **améliorer l'efficacité du réseau, notamment en augmentant la couverture spatiale, et la régularité des lignes** par une diminution des points durs de circulation.

Les hypothèses de restructuration du réseau bus Paris s'appuient notamment sur les pôles majeurs du réseau parisien que sont les grandes gares. Dans ces pôles d'échanges se situent des gares routières et des terminus bus stratégiques pour le redéploiement et la réorganisation des lignes de bus. En effet, ces espaces rares permettent de gérer la localisation de terminus, indispensables à la fiabilisation de l'exploitation des lignes de bus et nécessaires aux correspondances efficaces entre les modes. Par ailleurs, leur dimensionnement permet d'envisager l'évolution des principales lignes en bus articulés, comme à Gare du Nord où le dimensionnement de la gare routière permet d'envisager le passage de la ligne 38 en bus articulés.

### 1.3.5 ROCADÉ DES GARES (ETUDE « LHNS » DE LA VILLE DE PARIS)

La Ville de Paris a engagé fin 2014 une étude de « Lignes à Hauts Niveaux de Service » concernant deux opérations : une ligne de desserte des Quais Hauts de la Rive droite et une ligne dite de « Rocade des Gares ».

Concernant la ligne de Rocade des Gares, **plusieurs itinéraires sont actuellement à l'étude** par la Ville. Le type de service n'est également pas totalement défini. Selon ces itinéraires, certaines lignes de bus en superposition avec le parcours de la rocade des gares pourraient être limitées dans le secteur de Gare du Nord/Gare de l'Est, ce qui nécessiterait l'ajout de terminus et la conception de correspondances efficaces entre ces lignes et la Rocade des Gares afin d'assurer les reports de trafics. Par ailleurs, les correspondances proches et optimisées entre toutes les lignes de bus en terminus ou en passage à Gare du Nord/Gare de l'Est et la Rocade des Gares est un enjeu majeur dans l'attractivité de cette ligne.

### 1.3.6 RACCORDEMENT DES LIGNES 3 BIS ET 7 BIS

Le prolongement de la ligne 7 bis pour un raccordement avec la ligne 3 bis est inscrit au SDRIF, à un horizon supérieur à 2030.

Les lignes 3 bis et 7 bis résultent de restructurations anciennes des lignes 3 et 7. La fréquentation de ces deux lignes est assez faible, pénalisée par les faibles longueurs et l'absence de liaison avec un pôle majeur parisien.

Les infrastructures (tunnel) permettant leur continuité existent et sont actuellement utilisées pour le garage des trains. En effet, une liaison entre ces deux lignes, ainsi qu'une station intermédiaire « Haxo » située sur « la voie des Fêtes » reliant les lignes 3 bis et 7 bis entre Pré Saint-Gervais et Porte des Lilas, a été créée dans le cadre d'un projet de raccordement de ces lignes puis finalement abandonné en 1921.

**Une étude RATP conduite en 2004, montre que la création d'une ligne unique ne présente en elle-même un intérêt majeur, mais deux hypothèses de relier le terminus Louis Blanc de la ligne 7 bis avec les gares du Nord et de l'Est et Magenta serait à même de rendre la nouvelle ligne 7 bis plus attractive.**

Cette liaison avec le Bipôle pourrait être envisagée selon deux hypothèses :

- Soit par le un court prolongement de la ligne 7 bis de la station Louis Blanc (terminus actuel de la 7 bis) à la station Château-Landon ;
- Soit par un lien piétonnier.

La pertinence de ces projets devra être analysée du point de vue du trafic, et une actualisation des études sur la fusion des lignes 3 bis et 7 bis est également à réaliser en y intégrant la perspective du renouvellement du matériel roulant des deux lignes, ce qui pourrait influencer le calendrier d'un futur projet.

A ce jour, aucune étude n'est formellement engagée. Pour autant, ce projet présente un intérêt pour la Ville de Paris qui a adopté un vœu pour lancer l'étude de ce projet lors du Conseil de Paris des 12-13 novembre 2013 et émis un vœu similaire au Conseil d'Administration du STIF du 11 décembre 2013.

*Extrait du Vœu du Conseil de Paris : « que soit lancée une étude, en liaison avec les partenaires institutionnels (notamment RIF et STIF), en vue de la fusion des lignes de métro 3bis et 7bis et leur connexion au pôle gare de l'Est-gare du Nord (Magenta), ce qui donnerait naissance la ligne 15 du métro parisien ».*

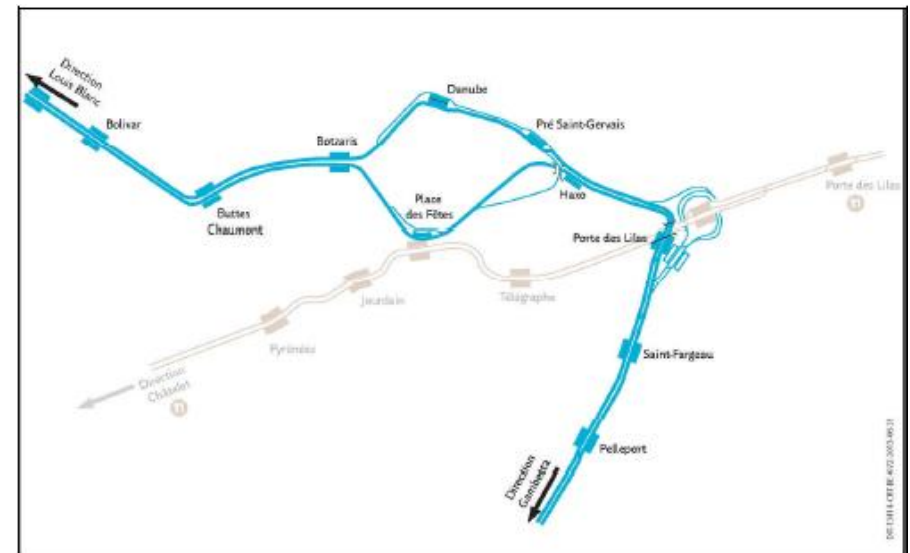


Figure 31 : Projet de jonction des lignes 3 bis et 7 bis (RATP, 2013)

### 1.3.7 PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST (EOLE)

Le projet EOLE est un projet de service permettant d'améliorer l'offre de transport francilienne et d'accompagner le développement économique des territoires notamment à l'ouest de la région.

Il consiste à prolonger à l'ouest la ligne E du RER, de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense. La ligne empruntera un nouveau tunnel entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense. Au sortir de ce tunnel, à Nanterre, elle rejoindra les voies ferrées existantes qui relient Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie par Poissy (ligne J Transilien).

Ces investissements permettront de proposer une offre de transport à 22 trains par sens à l'heure de pointe dans le tronçon central, résultant du prolongement des 16 RER E de l'est jusqu'à Nanterre La Folie et de la transformation des 6 trains du Groupe V Mantes La Jolie – Poissy- Paris Saint Lazare par 6 RER E qui circuleront entre Mantes-la-Jolie et Rosa Parks via le nouveau tunnel.

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest permettra :

- De décharger les RER A, RER B et D ;
- De compléter le maillage du réseau des transports collectifs ;
- De favoriser le développement de La Défense Seine-Arche ;
- D'améliorer ou renforcer les conditions de transport ferroviaire des habitants de Seine Aval ;
- D'accompagner le développement de pôles d'emplois parisiens ;
- D'améliorer les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France.

Cette nouvelle ligne desservira 1,4 millions d'habitants et 700 000 emplois. Le RER E transportera au total, dans les deux sens, près de 620 000 voyageurs par jour et 89 000 voyageurs en heure de pointe du matin.

La mise en service du RER E prolongé à Nanterre Université est prévue en 2020 et à Mantes-la-Jolie en 2022.

### 1.3.8 SCHEMA DIRECTEUR RER E-LIGNE P

Par sa délibération du 16 mai 2013, le Conseil du STIF a approuvé les principales orientations du Schéma de secteur du réseau Est et du RER E : amélioration des performances et de la qualité de service de la ligne, adaptation de l'offre de transport aux besoins des voyageurs. Le programme d'études complémentaires validé permettra l'achèvement du Schéma Directeur. Ces études seront faites en lien avec le projet Eole et les études de création des interconnexions avec le Nouveau Grand Paris.

### 1.4 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

#### 1.4.1 LE SDRIF

Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France 2030 (SDRIF) a été voté le 25 octobre 2012 en Conseil régional. Cet outil de planification encadre et organise le développement de la métropole francilienne à l'horizon 2030.

Le projet de Bipôle n'est pas explicitement exprimé dans le SDRIF, cependant il répond à l'un des trois enjeux majeurs : « **Relier et structurer** ».

#### 1.4.2 LE PDUIF – 2014

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) a été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

Le Bipôle (Gare du Nord, Gare de l'Est et Magenta), grande gare parisienne, est identifié compte tenu de son trafic comme **grand pôle multimodal de correspondance**.

Dans les grands pôles de correspondance	
Objectif de service pour le voyageur	Aménagement cible
Être informé en temps réel des temps d'attente, des correspondances, des perturbations	Écran d'information multimodale et multi-transporteurs
Comprendre facilement l'aménagement du pôle et l'offre de transport tous modes qui le dessert	Plan schématique de l'aménagement du pôle et plan de réseaux multi-transporteurs
Se repérer facilement (accès, correspondances entre modes...)	Plans de quartier, des accès aux quais et jalonnement des correspondances
Se déplacer dans un espace de qualité, non saturé, avec un sentiment de sécurité	Rénovation intérieure des gares, traitement de la saturation des espaces en gare
Pouvoir accéder au pôle et s'y déplacer en situation de mobilité réduite	Mise en accessibilité PMR des gares
Se déplacer à pied et à vélo facilement, depuis et vers le pôle, en toute sécurité et y garer son vélo pour la journée en toute sécurité	Parvis piéton devant l'accès principal, stationnement des vélos sécurisé d'une capacité suffisante
Pouvoir préparer son déplacement et s'informer à distance sur la desserte du pôle et les services liés aux déplacements offerts dans le pôle	Site Internet transport-idf.com, avec plan schématique du pôle
Bénéficier de correspondances facilitées en gare routière	Aménagements nécessaires pour obtenir la labellisation de la gare routière

Figure 33 : Les actions à mettre en œuvre dans les grands pôles de correspondance (PDUIF, 2014)

#### 1.4.3 LE SRCAE ET LE PPA

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) a été approuvé le 23 novembre 2012 et arrêté par le préfet de région le 14 décembre 2012.

L'objectif majeur qui peut concerner le projet de Bipôle est d'encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels :

- Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs ;
- Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) révisé a été approuvé le 25 mars 2013. Les actions incitatives pouvant être liées au Bipôle sont :

- Promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixes par le PDUIF ;
- Promouvoir une gestion optimisée des flux de circulation routière et le partage multimodal de la voirie ;
- Mettre en œuvre des mesures supplémentaires permettant d'accroître de 10% la réduction des émissions liées au trafic routier dans le cœur dense de l'agglomération.

#### 1.4.4 LE CPER 2015 – 2020

Le projet de Bipôle est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015 – 2020, signé par l'Etat et la Région le 9 juillet 2015.

Ce 6<sup>e</sup> contrat de plan prévoit 7,3 milliards d'euros d'investissements publics d'ici 2020, dont une enveloppe de 119 M€ pour les pôles multimodaux identifiés.



Figure 32 : Extrait du CPER en carte (IAU ÎdF, 2015)

### 1.4.5 LE PLU

Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris a été approuvé les 12 et 13 juin 2006. Le secteur du Bipôle est globalement classé en zone Urbaine Générale (UG) à l'exception du faisceau de voies de la Gare de l'Est à partir de la rue La Fayette et de l'hôpital Lariboisière classés en Zone Urbaine de Grands Services Urbains (GSU). Le plafond des hauteurs du PLU de Paris en vigueur est globalement de 31m sur le secteur du Bipôle pouvant descendre à 25m dans le secteur au Sud de la Gare de l'Est (application de l'article 10 du règlement du PLU).

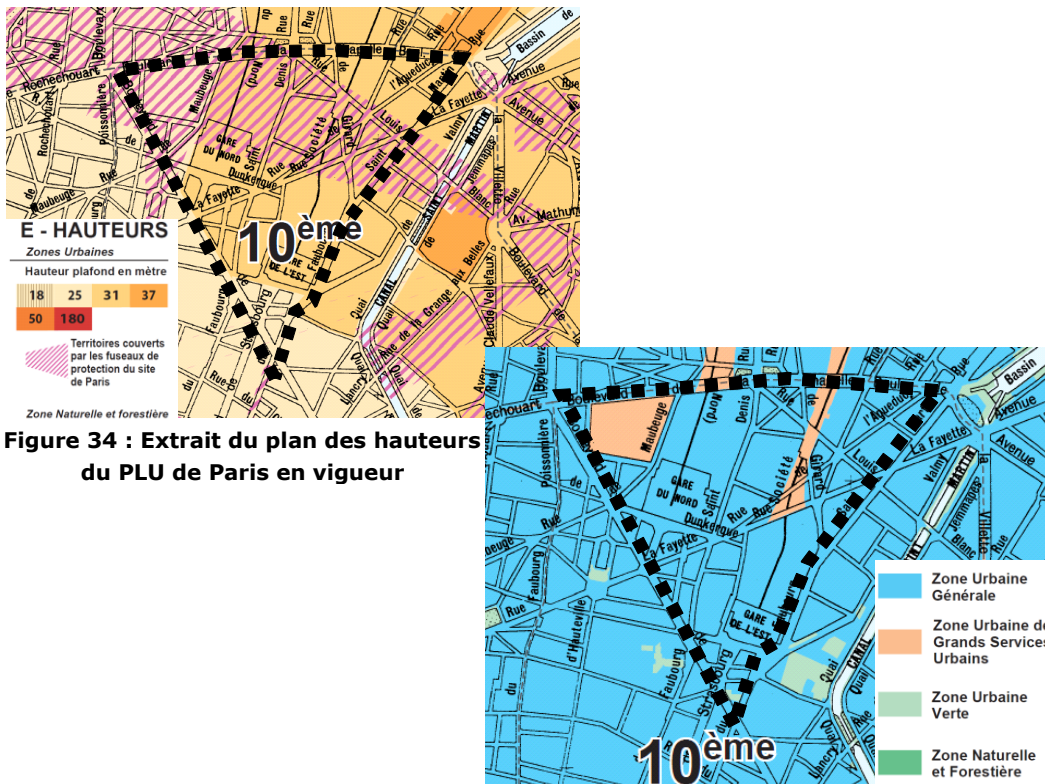


Figure 34 : Extrait du plan des hauteurs du PLU de Paris en vigueur

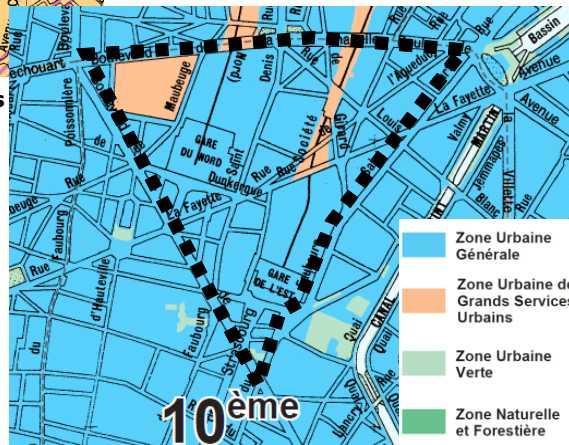


Figure 35 : Extrait du plan de zonage du PLU de Paris en vigueur

### 1.4.6 PARIS NORD EST ELARGI (PNEE)

Le **plan guide stratégique Paris Nord Est Elargi** développé par la Ville de Paris en collaboration avec les communautés d'agglomération de Plaine Commune et d'Est Ensemble, et les communes de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers et Pantin depuis 2013 porte sur un périmètre de 600 ha (de Gare du Nord, Gare de l'Est à Porte de Clignancourt, Porte de la Villette).

Inscrit dans le **Grand Projet de Renouveau Urbain** (GPRU) de Paris en 2002, Paris Nord-Est couvrait initialement 200 ha. Avec la libération de nombreux terrains liés aux infrastructures, la réflexion a été élargie au périmètre actuel, d'une superficie totale de 600 ha.

Ce territoire présente deux intérêts majeurs : il recèle les dernières grandes emprises foncières mutables de la capitale, et il fait partie des polarités émergentes de la nouvelle métropole.

**Le premier enjeu de Paris Nord Est Elargi est de basculer, à moyen terme, dans une dimension métropolitaine par les équipements et le dynamisme économique** qu'il générera, tout en n'omettant pas la dimension locale de ses quartiers.

Ce secteur qui s'étend le long des faisceaux de Gare du Nord et Gare de l'Est soulève d'autres questions liées à la présence du réseau ferré et ses gares en termes de statut métropolitain et international, de mobilité, d'infrastructure et de logistique.

**Le deuxième enjeu majeur de Paris Nord Est Elargi, est notamment, de passer du Bipôle des deux gares au hub métropolitain, en amplifiant son statut international de porte de l'Europe.** A une échelle plus locale, sur ce territoire très enclavé, il s'agit de passer de la ville traversée à la ville desservie : sortir ce quart nord-est de la capitale de la congestion générée par les réseaux, en faire un territoire habité, travaillé et traversé.

Les objectifs du projet sont donc :

- **Désenclaver le territoire ;**
- **Améliorer le vivre-ensemble ;**
- **Assurer la vitalité économique.**



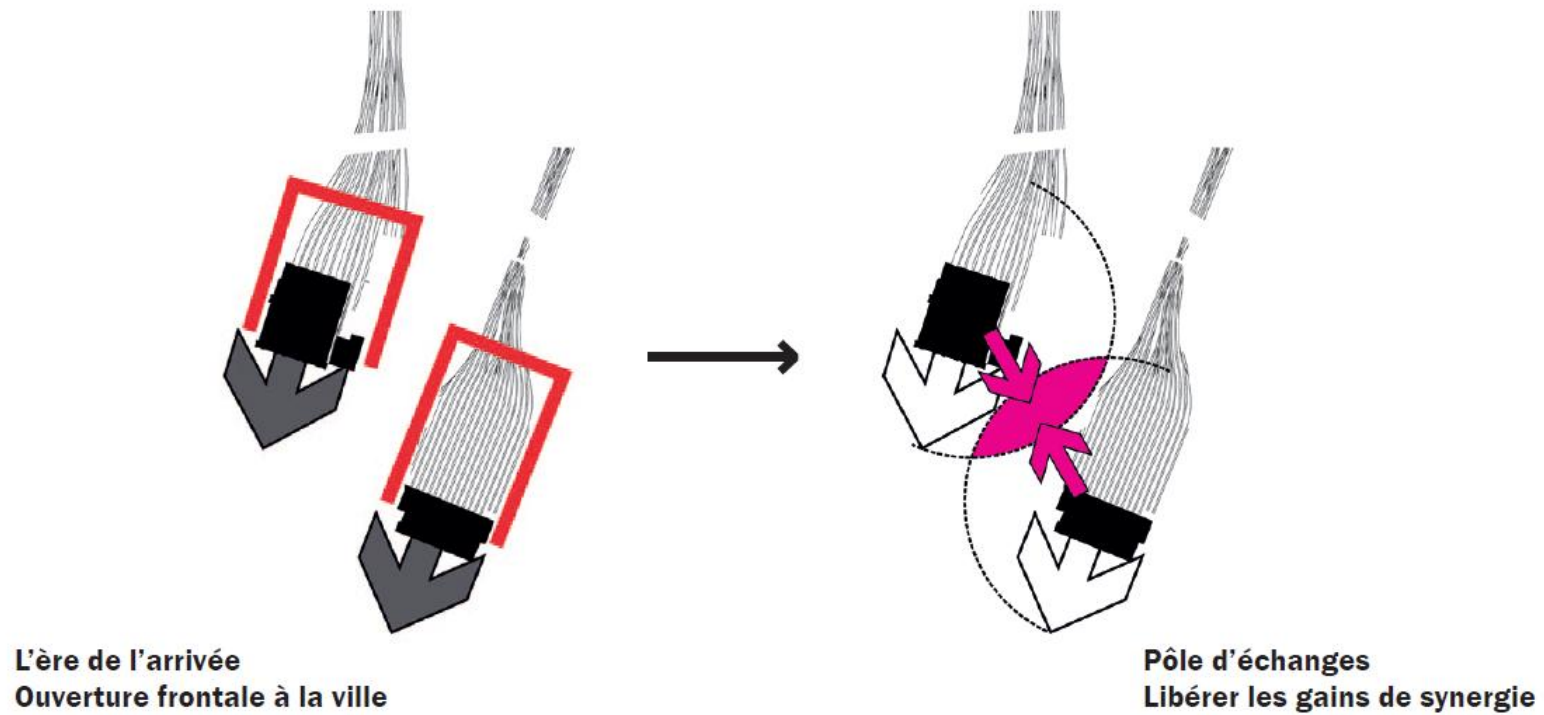


Figure 37 : Le défi du Bipôle selon PNEE (PNEE, 2014)

## **PARTIE 2 :**

# **DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITES DU PROJET**

<b>2.1 PERIMETRE D'ETUDE.....</b>	<b>46</b>	<b>2.3 OFFRE DE TRANSPORT .....</b>	<b>58</b>
<b>2.2 CARACTERISTIQUES URBAINES DU BIPOLE.....</b>	<b>47</b>	<b>2.3.1 Offre de desserte ferroviaire Grande Vitesse (nationale et internationale) .....</b>	<b>60</b>
<b>2.2.1 Un quartier ancré à l'échelle du Nord-Est parisien .....</b>	<b>47</b>	<b>2.3.2 Offre de desserte ferroviaire francilienne (réseaux Transilien, RER, métro).....</b>	<b>62</b>
<b>2.2.2 Un quartier de transition .....</b>	<b>47</b>	<b>2.3.3 Offre bus.....</b>	<b>66</b>
<b>2.2.3 Un quartier sous-équipé .....</b>	<b>48</b>	<b>2.3.4 Accessibilité PMR des transports en communs .....</b>	<b>71</b>
<b>2.2.4 Des commerces multiples mais hyperspécialisés .....</b>	<b>49</b>	<b>2.3.5 Cheminements piétons .....</b>	<b>72</b>
<b>2.2.5 Un quartier très marqué par les infrastructures de transport .....</b>	<b>50</b>	<b>2.3.6 Accessibilité VP et 2 roues motorisés (2RM).....</b>	<b>78</b>
<b>2.2.6 Un paysage urbain aux ambiances variées .....</b>	<b>52</b>	<b>2.3.7 Accessibilité Taxis .....</b>	<b>79</b>
<b>2.2.7 Trame viaire et trafics .....</b>	<b>54</b>	<b>2.3.8 Offre vélos .....</b>	<b>80</b>

### 2.1 PERIMETRE D'ETUDE

Le périmètre d'investigation et de réflexion portant sur le Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord est délimité au Nord par le boulevard de la Chapelle, à l'Est par la rue du Faubourg Saint-Martin et à l'Ouest par le boulevard de Magenta.

Cette délimitation de territoire correspond au périmètre d'attractivité des pôles gares, elle reprend également la délimitation définie dans le cadre du plan guide de Paris Nord Est élargi (PNEE).

Ce territoire intègre trois types de périmètres :

- **Le périmètre d'étude du Bipôle dans son contexte urbain (PE) :** périmètre urbain autour du Bipôle correspondant au triangle formé par le boulevard de la Chapelle, la rue du Faubourg Saint-Martin et le boulevard de Magenta.
- **Le périmètre opérationnel intermodal (POI) :** périmètre comprenant les parvis de la Gare de l'Est et du Nord et leurs accès secondaires, notamment les plateformes intermodales (gares routières, cour des taxis, abris bus, etc.).
- **Le périmètre opérationnel ferroviaire (POF) :** périmètre comprenant les gares ferroviaires (Gare du Nord, Magenta, Gare de l'Est, Château-Landon), les quais, les ouvrages de franchissement des voies ferrées (l'Aqueduc rue La Fayette), le passage souterrain (« tunnel Château-Landon »), les circulations verticales, les couloirs de correspondance, les bâtiments voyageurs et leurs accès, les espaces d'accueil, d'exploitation, de commerces et de services, les passages publics traversants.

Sur les deux périmètres opérationnels (POI et POF) l'analyse est conduite pour identifier et comprendre les interactions entre les différents usages des deux gares et de leurs parvis respectifs.

Le périmètre d'étude intègre également les sorties de métro : La Chapelle (ligne 2), Barbès Rochechouart (lignes 2 et 4), Stalingrad (lignes 2, 5 et 7), et Louis Blanc (ligne 7 et 7 bis).

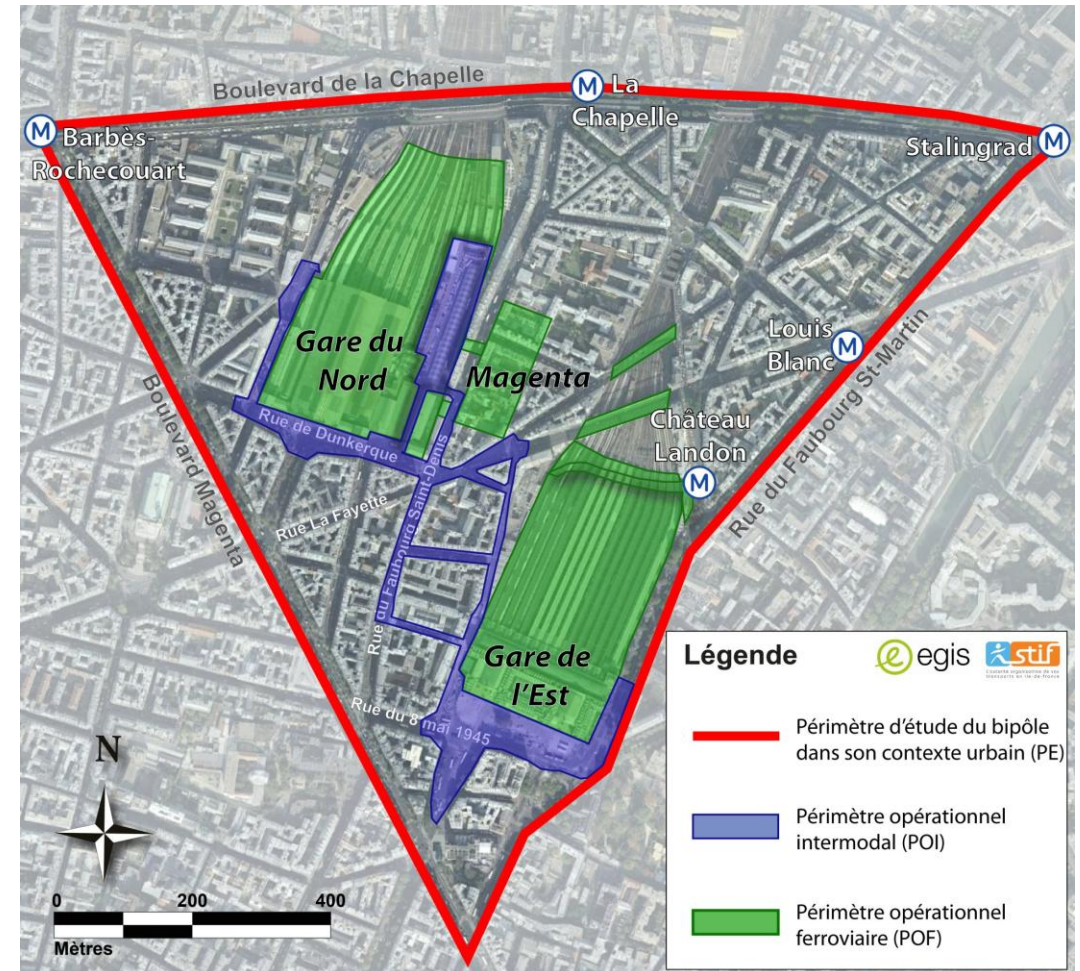


Figure 38 : Les différents périmètres d'étude autour du Bipôle

### 2.2 CARACTERISTIQUES URBAINES DU BIPOLE

#### 2.2.1 UN QUARTIER ANCRE A L'ECHELLE DU NORD-EST PARISIEN

Le Bipôle représente un quartier de gare majeur pour Paris et pour l'Île-de-France. Son territoire est marqué par les infrastructures de transport mais aussi **par le lien privilégié qu'il possède avec le Nord de l'Île-de-France.**

Ce territoire dense et populaire est lié à plusieurs bassins économiques très dynamiques : Saint-Lazare et bientôt la Défense (RER E), Pleyel, l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, etc.

Le plan guide de Paris Nord Est Elargi (PNEE) intègre le Bipôle comme porte d'entrée du territoire d'étude. Il représente la charnière entre les quartiers Nord et le cœur de Paris. **Le Bipôle est en effet ancré dans un des rares quartiers de Paris possédant un fort potentiel de mutation.** Les projets identifiés au schéma directeur PNEE sont détaillés au paragraphe 1.4.6.

#### 2.2.2 UN QUARTIER DE TRANSITION

Les quartiers des gares du Nord et de l'Est se caractérisent par de fortes différences de densité de population. Les secteurs d'arrière-gare sont denses et résidentiels, à l'inverse, les quartiers d'avant-gare sont plus dominés par l'emploi.

Ce secteur constitue un espace de transition entre les quartiers centraux de Paris, (très denses, d'occupation à dominante emploi, à population aisée) et entre les arrondissements périphériques du Nord Est parisien, (moins denses, d'occupation à dominante habitat, à population moins favorisée). Il en résulte une mixité des fonctions et des populations qui sont des qualités indéniables du quartier.

Les frontières des boulevards de Magenta et de la Chapelle confirment la mixité sociale relative du quartier, avec des populations plus aisées au Sud, et plus populaires au Nord. L'évolution globale du prix du foncier sur le secteur est significative de la forte pression foncière, en augmentation sur le quartier.

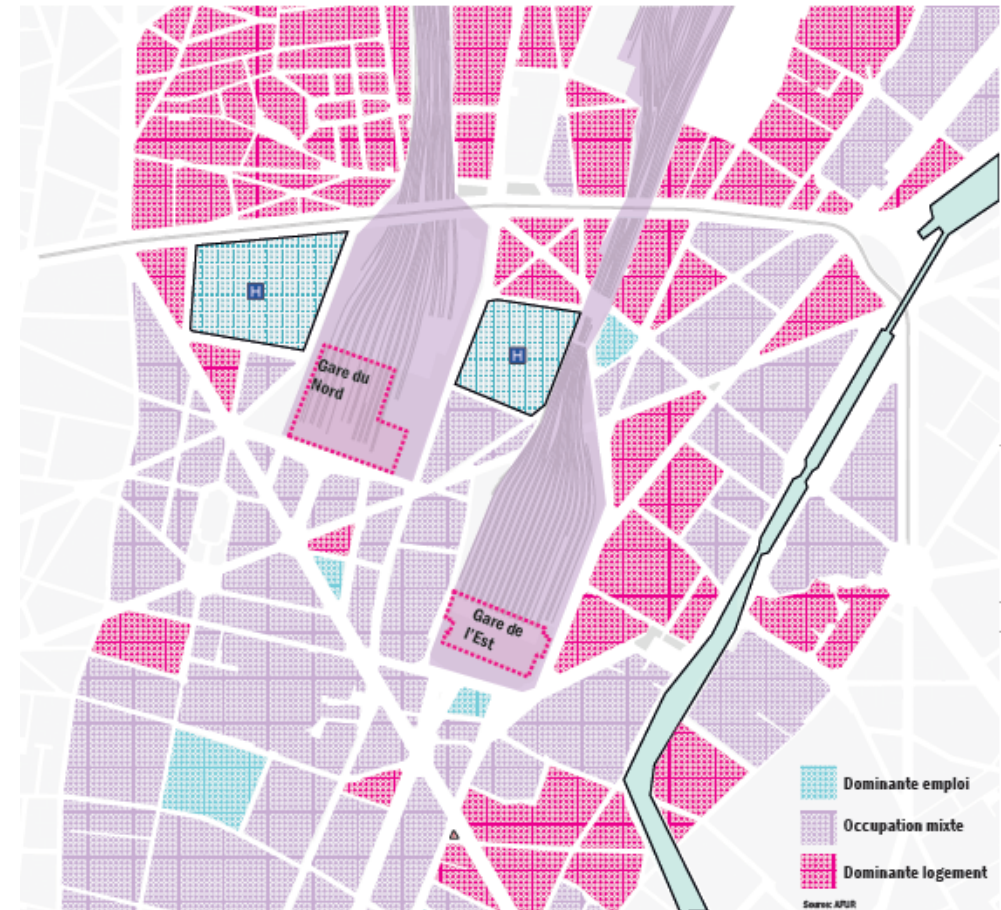


Figure 39 : Occupation dominante Habitat - Emploi aux alentours du Bipôle (PNEE, 2014 ; source : APUR)

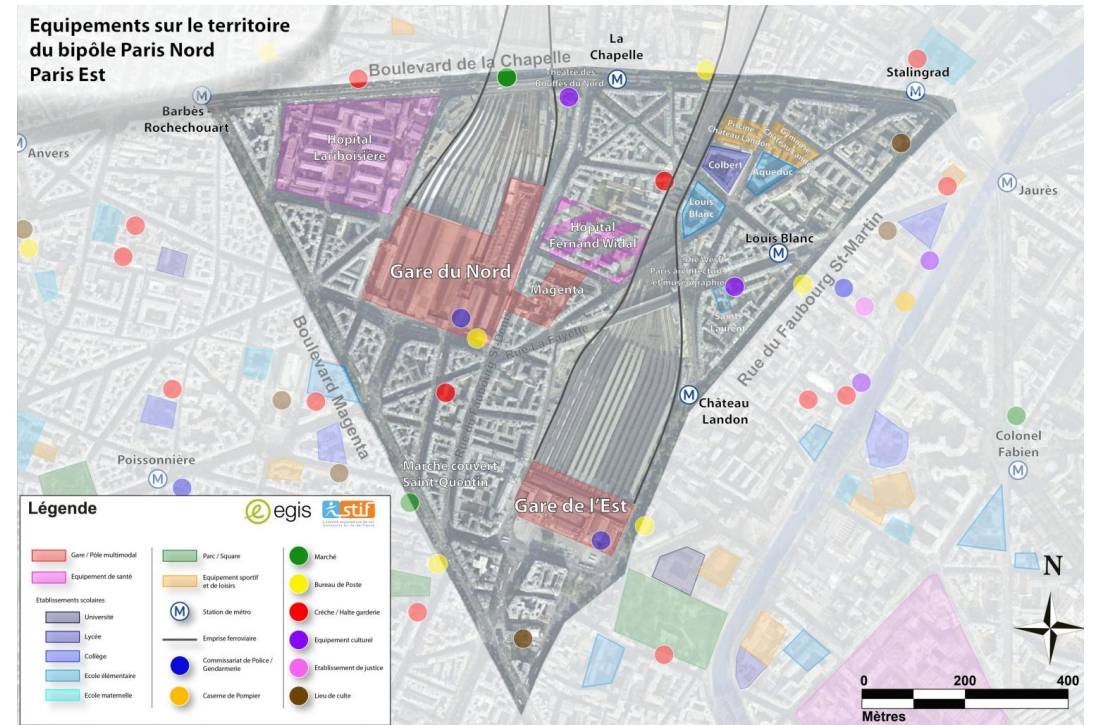
### 2.2.3 UN QUARTIER SOUS-EQUIPE

Le périmètre du Bipôle compte notamment :

- des équipements liés au transport : 2 grands pôles (Paris Nord / Magenta et Gare de l'Est), 5 stations de métro (hors pôles), et les deux importantes emprises ferroviaires liées aux réseaux de Paris Nord et Paris Est.
- 4 établissements scolaires : école maternelle et élémentaire publique Louis Blanc, école maternelle et élémentaire publique de l'Aqueduc, école maternelle et primaire privée Saint-Laurent, lycée général Colbert.
- 3 crèches ;
- 2 établissements de santé principaux : l'hôpital de Lariboisière et l'hôpital Fernand Widal ;
- 2 équipements sportifs : Piscine Château-Landon, Gymnase Château-Landon ;
- 2 équipements culturels : le théâtre des Bouffes du Nord et le Die Werft Paris architecture et muséographie ;
- Autres équipements : 2 marchés (dont le marché couvert Saint-Quentin), 5 bureaux de poste, 2 lieux de culte, 2 commissariats de police (un à l'intérieur de chacune des deux gares du Bipôle, Gare du Nord et Gare de l'Est).

Malgré la présence de ces deux pôles d'importance majeure, en dehors des équipements hospitaliers, on constate **l'absence d'équipements de niveau métropolitain dans le périmètre du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord**, ainsi que la faible présence d'équipements culturels ou de loisirs, et d'équipements de proximité.

A noter qu'une fermeture de l'hôpital Fernand Widal est prévue d'ici 2017 dans le cadre d'un programme de réorganisation des établissements de santé du secteur, ses activités devant être transférées au niveau de l'hôpital de Lariboisière.



**Figure 40 : Equipements recensés sur le périmètre du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord**

### 2.2.4 DES COMMERCES MULTIPLES MAIS HYPERSPECIALISES

- **Un quartier marqué par le commerce ethnique et la faiblesse de l'offre shopping :**

Une offre à dominante ethnique sur les axes Rue du Faubourg Saint-Denis et Nord du boulevard de Magenta et un entre-deux gare marqué par des problèmes de faible qualité des vitrines et d'hyperspécialisation (agence d'Intérim / taxiphone / kebab).

- **La prédominance de la restauration avec une offre alimentaire limitée :**

- des pôles d'hyper-proximité diffus avec quelques locomotives alimentaires concentrées au Sud du Boulevard de Magenta ;
- une offre de restauration à dominante Brasserie et restauration à emporter de moyenne, voire faible qualité au-delà des parvis de chaque gare ;
- un mouvement de gentrification et de montée en gamme de l'offre de restauration à partir du Sud et du Canal Saint-Martin.

- **Un commerce en gare en voie de modernisation/renforcement**

#### Gare de l'Est :

- valorisation des surfaces libérées par les locaux SNCF et les guichets ;
- concentration de la restauration proche des quais et renforcement du shopping côté parvis ;
- modernisation de l'entrée Est et implantation d'une moyenne surface alimentaire de plus de 500 m<sup>2</sup> ;
- à l'Ouest, création possible d'un centre d'affaires Regus en R+1.

#### Gare du Nord :

- renforcement de l'offre de restauration ;

- modernisation et développement de l'offre du quotient sur les flux de correspondance majeurs liés au RER B et au métro.

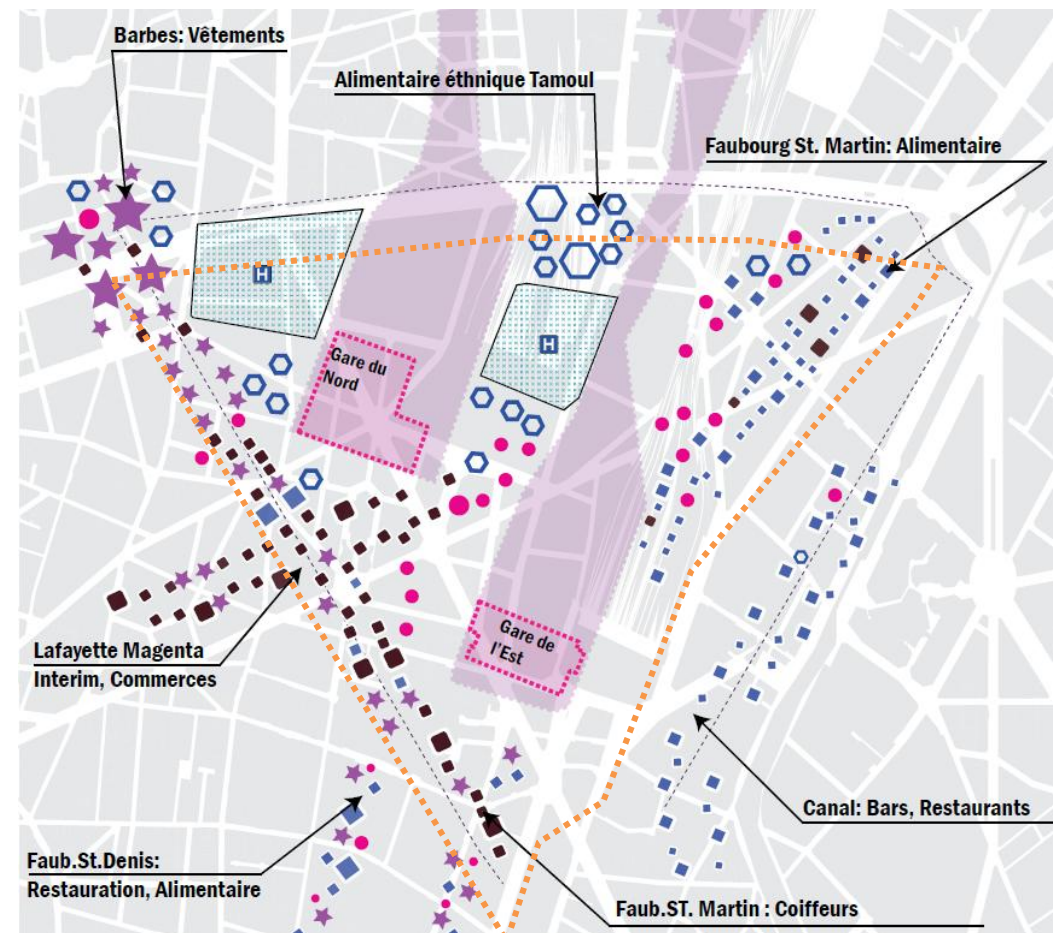


Figure 41 : Spécificités commerciales du quartier du Bipôle (PNEE, 2014)

### ▪ Synthèse

- 1) **Un commerce en gare en voie de renforcement** à court et moyen termes notamment en restauration et alimentaire ;
- 2) Un secteur de correspondance piétonne marqué par un volume important de « Cafés, Hôtels, restaurants » concentrés au Nord de l'axe de la rue des Deux Gares ainsi que par une offre à dominante ethnique, des problèmes de vacances, en particulier pour les rues du Faubourg Saint-Denis et d'Alsace ;
- 3) **Un risque de dégradation de l'offre face à la Gare du Nord au profit de l'offre interne aux gares modernisées**, et des secteurs au Sud de plus en plus intégrés à la dynamique du Canal Saint-Martin et de République ;
- 4) Un volume de flux de correspondance piétonne qui semble trop faible pour justifier à lui seul le développement d'une offre nouvelle en particulier si ces flux sont éloignés des zones d'attente confortables et du cœur des gares.

## 2.2.5 UN QUARTIER TRÈS MARQUÉ PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Les gares du Nord et de l'Est sont implantées au centre géographique du 10<sup>ème</sup> arrondissement et s'inscrivent dans un tissu urbain dense typiquement parisien.

Le quartier du Bipôle est caractérisé par :

- **un déficit d'espaces verts** et d'espaces publics majeurs ;
- **de grandes coupures liées aux faisceaux des gares de l'Est et du Nord** rendant certaines liaisons urbaines difficiles ;
- **des axes de circulation vers le centre de Paris** et certains carrefours difficilement franchissables (carrefour rue de Dunkerque / rue La Fayette par exemple) ;
- **des cheminements complexes et souvent peu lisibles**.

Le Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord est caractérisé par une géométrie particulière : les faisceaux de voies des deux gares sont parallèles, et la façade de la Gare du Nord est alignée à l'extrémité des quais de la Gare de l'Est.

Les parvis des deux gares sont également intégrés à la ville en particulier pour la Gare du Nord, où le parvis très court a été réaménagé afin de limiter les différences de niveaux. Au niveau de la Gare de l'Est, le parvis reste néanmoins encore en retrait de la ville, séparé par des grilles historiques.

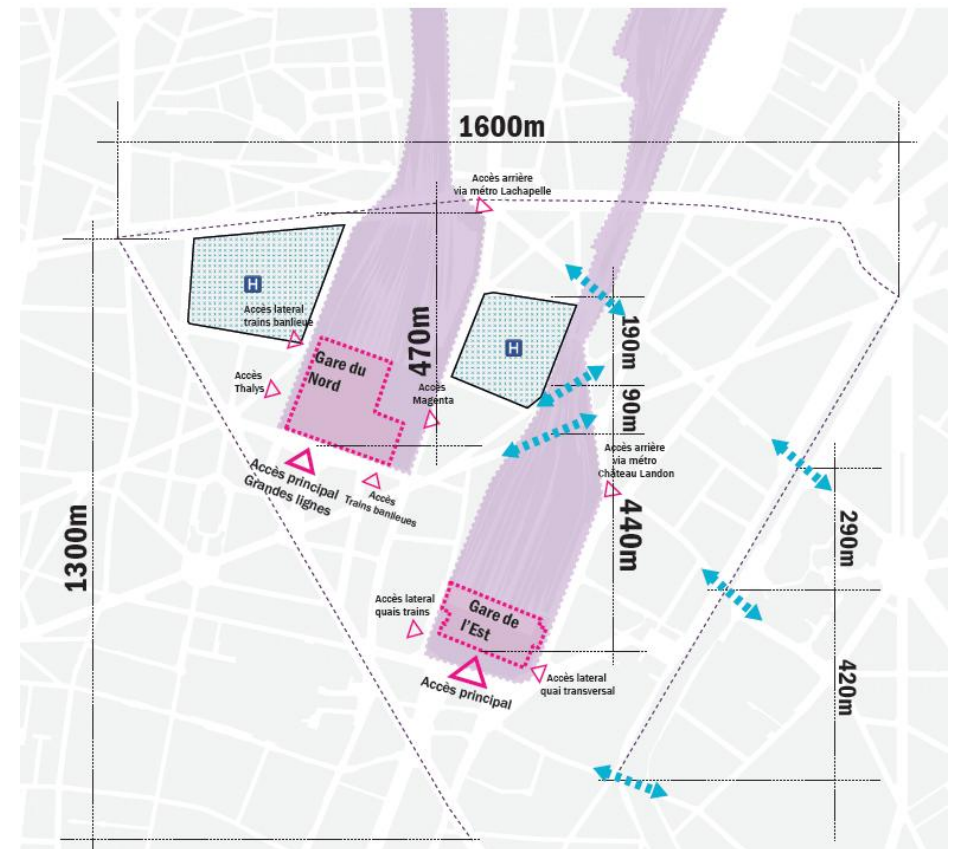
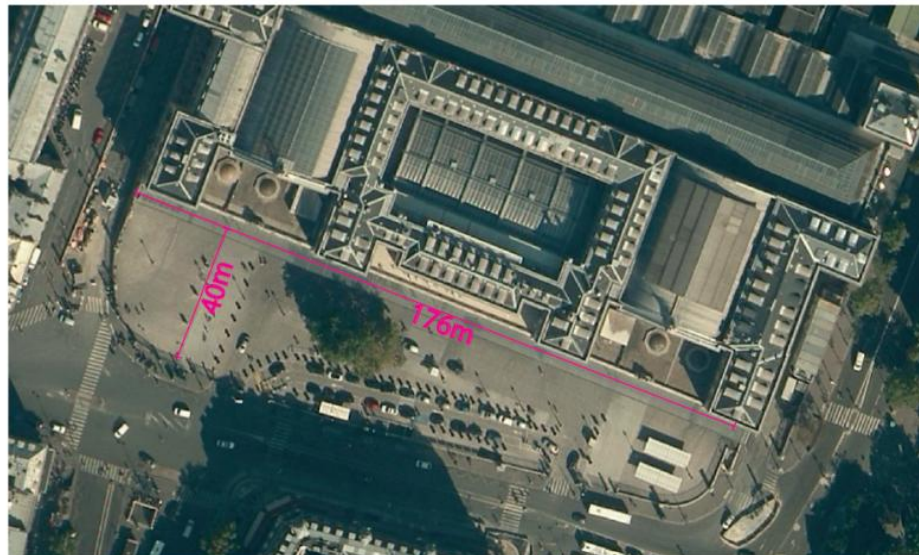


Figure 42 : Un quartier découpé (PNEE, 2014)

**GARE DE  
L'EST  
PARIS**



**GARE DU  
NORD  
PARIS**

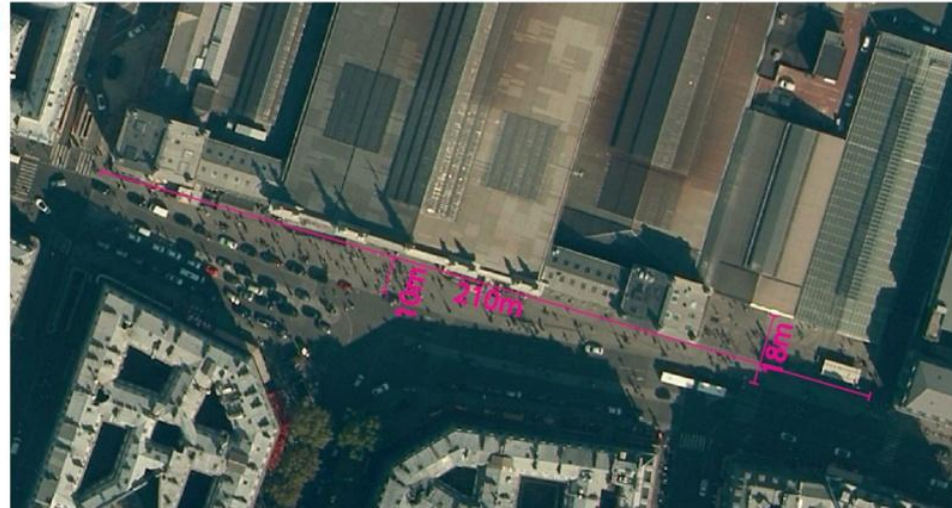


Figure 43 : Parvis des gares du Nord et de l'Est (PNEE, 2014)

### 2.2.6 UN PAYSAGE URBAIN AUX AMBIANCES VARIÉES

Les deux gares sont situées entre la colline de Montmartre et les Buttes Chaumont, mais à **deux niveaux topographiques différents** (différence d'environ 8m de dénivellé). Elles se situent à **la rencontre de plusieurs tracés monumentaux ce qui crée des compositions et perspectives remarquables et spécifiques** : boulevard de Sébastopol puis de Strasbourg, vers la Gare de l'Est et boulevard de Denain vers la Gare du Nord.

La présence d'importants ponts traversant les faisceaux ferroviaires offre des échappées sur un paysage ferroviaire à partir des rues La Fayette et de l'Aqueduc et du boulevard de la Chapelle notamment.

**Des ambiances urbaines variées, une richesse d'ensemble avec un potentiel culturel et touristique, à préserver, sont à révéler et à développer** (mosaïque multi-ethnique, équipements patrimoniaux, lieux de culte et de loisirs, grands paysages – poésie des faisceaux, ...).



Figure 44 : Le relief au niveau du Bipôle

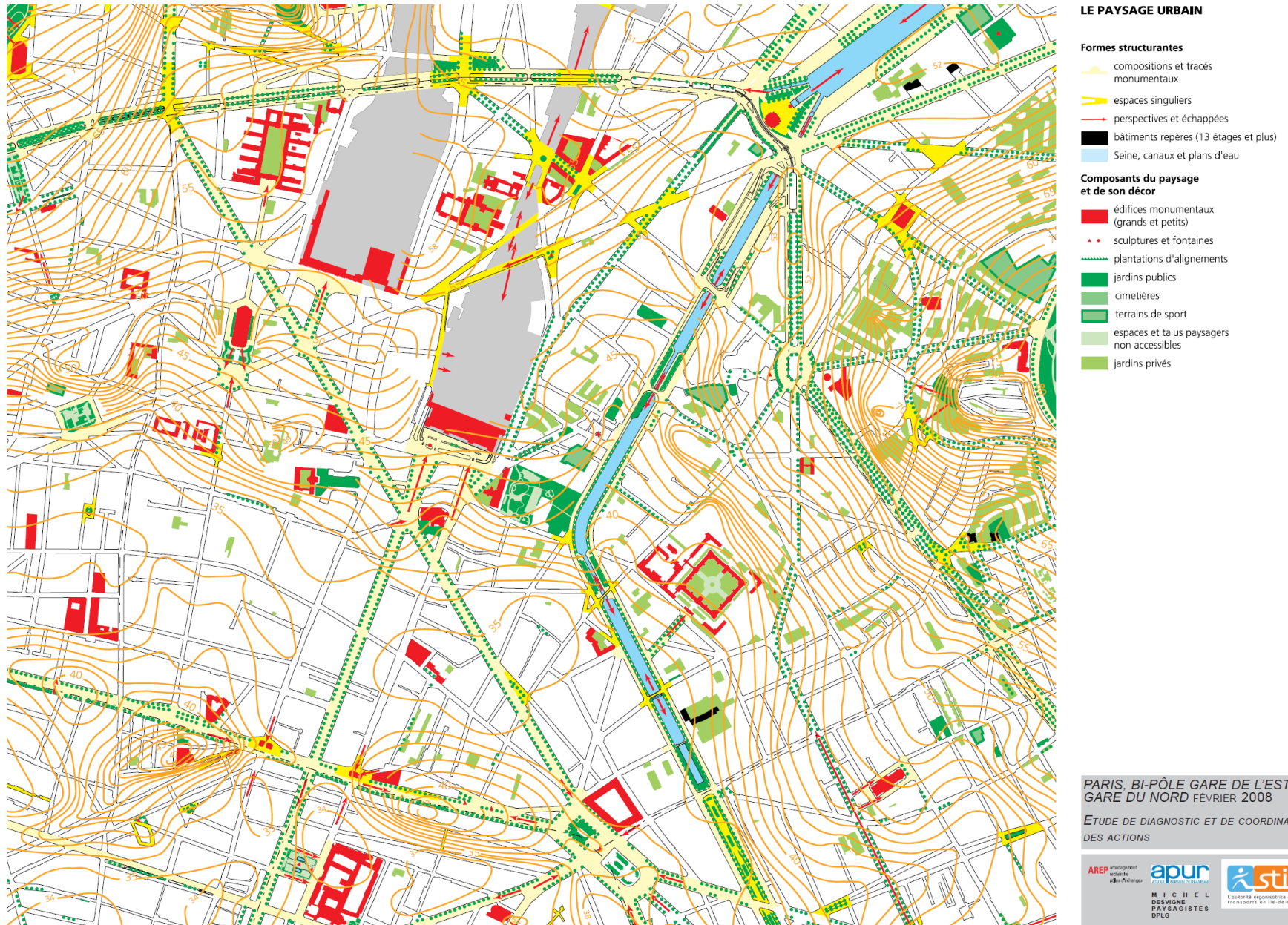


Figure 45 : Le paysage urbain aux alentours du Bipôle (APUR, AREP, 2008)

PARIS, BI-PÔLE GARE DE L'EST -  
GARE DU NORD FÉVRIER 2008

ÉTUDE DE DIAGNOSTIC ET DE COORDINATION  
DES ACTIONS



-37-

### 2.2.7 TRAME VIAIRE ET TRAFICS

Le territoire dans lequel s'inscrit le Bipôle est structuré par 5 axes de portée parisienne :

- **le boulevard de Magenta**, qui borde les gares Nord/Magenta/Est depuis les boulevards Rochechouart et La Chapelle jusqu'à la place de la République ;
  - **le boulevard de La Chapelle**, au Nord de la Gare du Nord ;
  - **la rue La Fayette**, reliant l'Opéra à la place de la bataille de Stalingrad via les gares du Nord et de l'Est ;
  - **la rue du Faubourg Saint-Denis**, axe Sud-Nord parisien depuis Magenta ;
  - **la rue du Faubourg Saint-Martin**, axe Sud-Nord parisien (ancien cardo) ;
- et 2 rues de desserte plus locale :
- **la rue du 8 mai 1945**, en façade de la Gare de l'Est ;
  - **la rue de Dunkerque**, en façade de la Gare du Nord.

Localement, une réorganisation de la trame viaire est en cours (août 2015), en lien avec la pacification du parvis de Gare du Nord étudiée en 2014 par AREP et Gares & Connexions, dans le cadre de l'étude Intermodalité Gare du Nord.

Ainsi, la rue de Dunkerque sera désormais à sens unique en sens Est-Ouest (cf. paragraphe 1.2.3, alinéa 2).

#### ➤ Trafic

- Les flux de véhicules se concentrent principalement sur deux axes : le boulevard de Magenta et la rue La Fayette, qui sépare le Bipôle en deux.
- **L'importance de ces flux rend très difficile les parcours et les traversées depuis et entre les gares.**

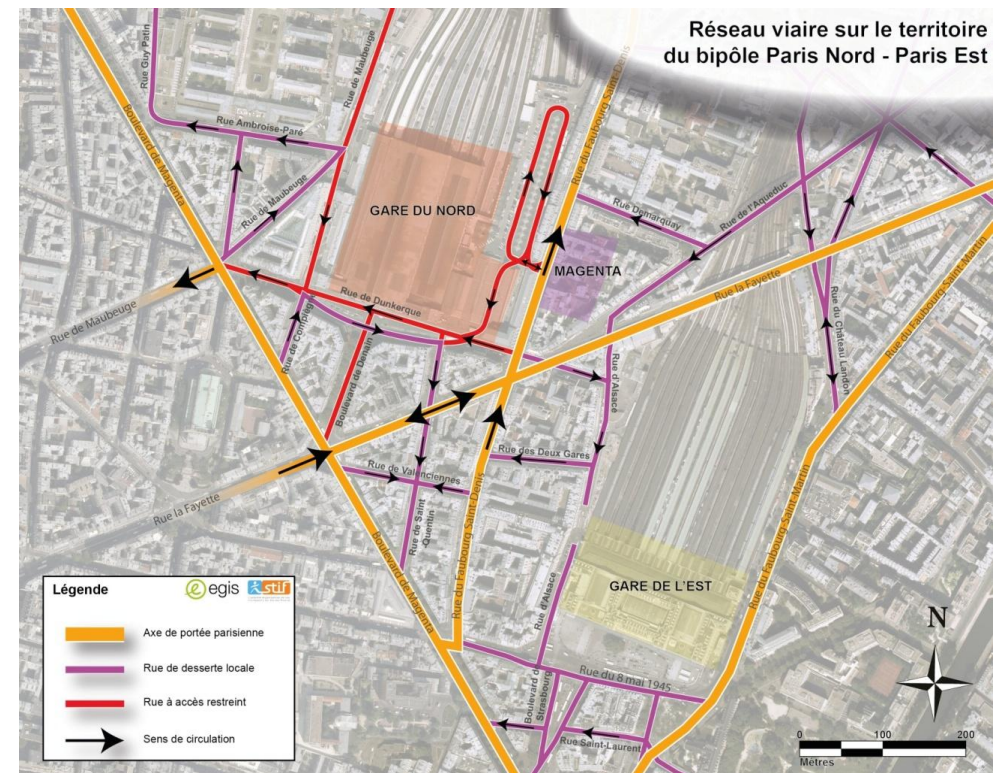


Figure 46 : Le réseau viaire desservant le Bipôle



Figure 47 : Niveaux de trafics routiers sur le Bipôle (Source des données : DVD SURF juin 2013)

### ➤ Accidentologie

Par analogie avec le trafic, les accidents corporels de la circulation recensés se concentrent sur les deux axes routiers à fort trafic du périmètre, le boulevard de Magenta et la rue La Fayette.

**Le carrefour entre la rue du Faubourg Saint-Denis et la rue La Fayette est ainsi particulièrement accidentogène** avec 16 accidents corporels recensés sur la période 2010-2012, dont un quart impliquant des piétons. Il est important de noter que sur ses 16 accidents, **12 ont eu lieu la nuit**, 9 sont dus au refus de priorité par des véhicules en tourne à gauche et 11 impliquent des deux-roues motorisés.

A noter également que :

- **le secteur de croisements des rues du Faubourg Saint-Denis, La Fayette et de Dunkerque par lequel cheminent de nombreux voyageurs entre Gare de l'Est et Gare du Nord est très accidentogène** : on recense au total 20 accidents corporels sur la période 2010-2012 sur l'ensemble des 3 carrefours du secteur ;
- **le carrefour rue La Fayette / rue d'Alsace / rue de l'Aqueduc est lui aussi très accidentogène** avec 10 accidents corporels recensés sur la période 2010-2012, dont ¼ impliquant des piétons. La traversée de ce carrefour est pourtant nécessaire dans le cas d'une correspondance en surface entre la station Magenta et la Gare de l'Est.

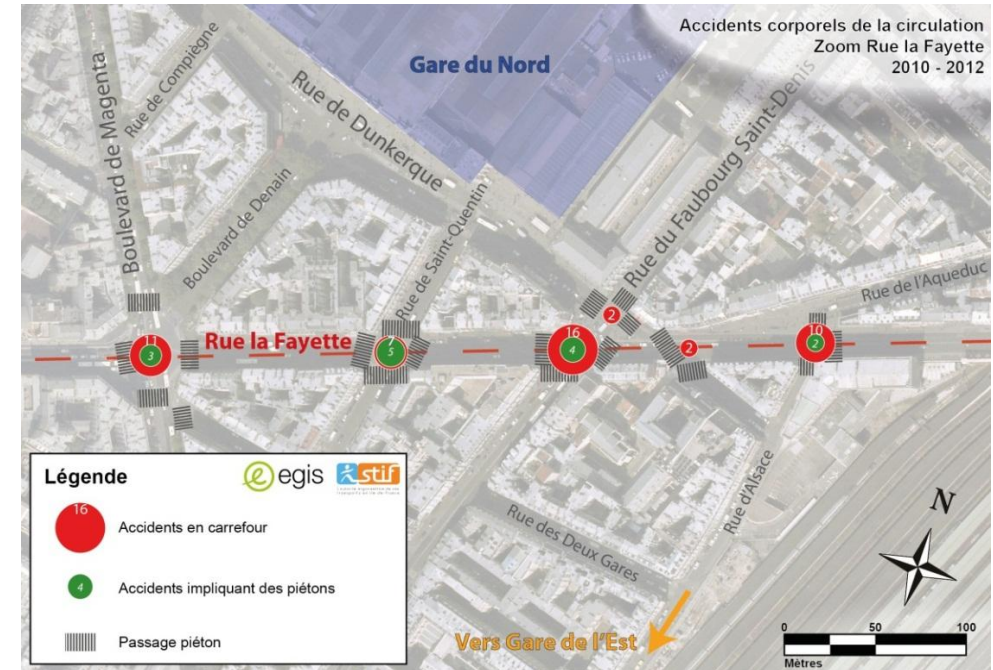


Figure 48 : Accidents corporels de la circulation – Zoom sur la rue La Fayette

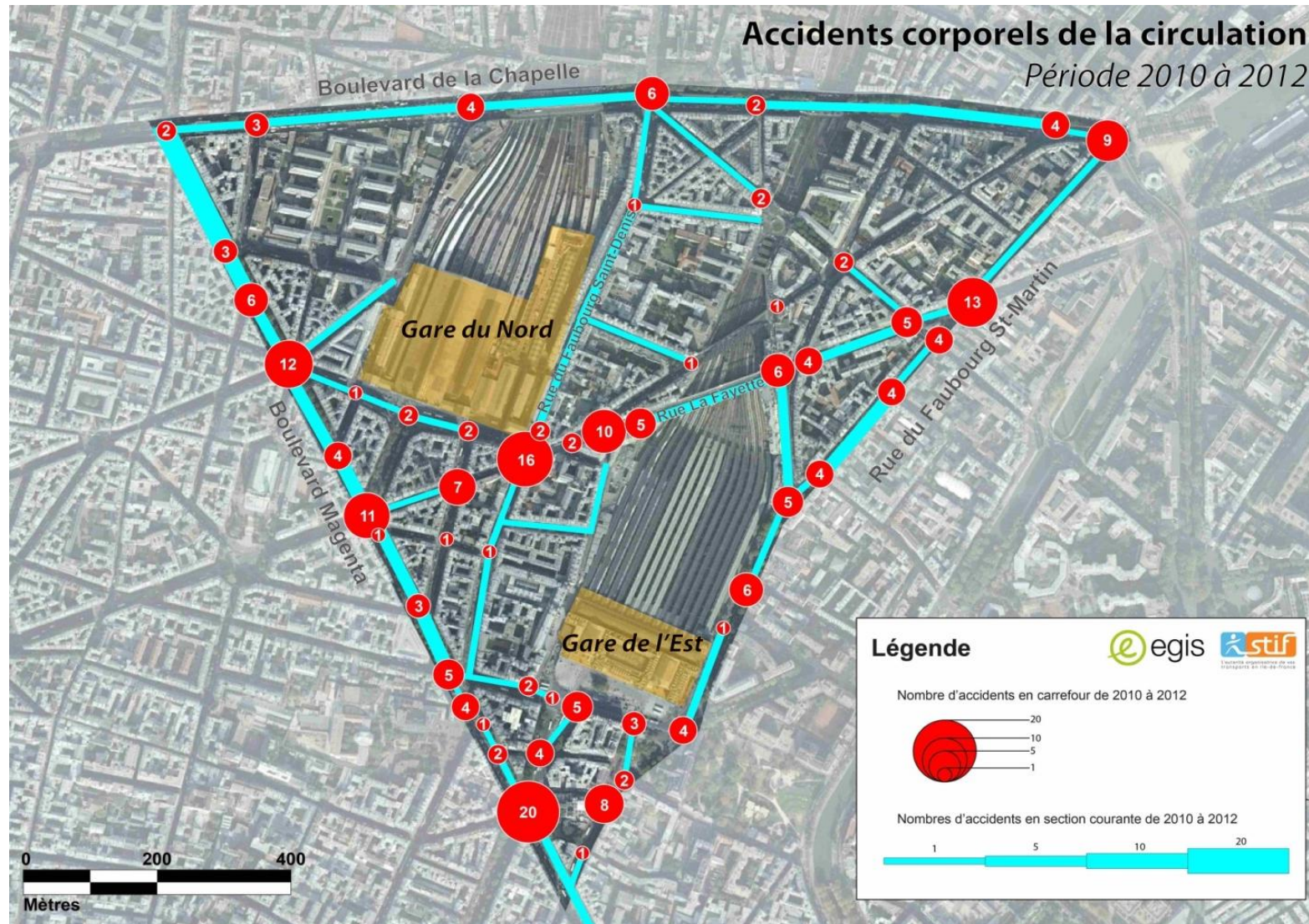


Figure 49 : Accidents corporels de la circulation recensés sur le périmètre du Bipôle sur la période 2010-2012  
(Source des données : Ville de Paris)

### 2.3 OFFRE DE TRANSPORT

La carte ci-contre permet de visualiser l'offre de transport d'ensemble présente sur le périmètre du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord et plus particulièrement :

- Modes routiers
  - Voitures particulières (VP) : dépose-minute, parkings ;
  - Taxis : station taxis ;
  - Stationnements deux-roues motorisés (2RM) spécifiques ;
  - Voitures en libre-service Autolib' ;
  - Autocars de tourisme : arrêts, stationnements ;
- Modes Transports collectifs
  - Accès en surface et souterrains aux pôles transports (hors bus) du Bipôle ;
  - Arrêts de bus ;
- Modes actifs
  - Vélos : aménagements cyclables, stations de vélos en libre-service Vélib', stationnement vélos.

Deux exploitants se partagent l'exploitation de ces différents modes de transport desservant le Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord :

- la SNCF qui exploite les différents modes trains (Grande Vitesse, Grandes Lignes, Transilien) ainsi que les RER D et E ;
- la RATP qui exploite les différentes lignes de métro, les bus desservant le secteur ainsi que les bus du réseau Noctilien ;
- la SNCF et la RATP qui se partagent l'exploitation du RER B (interconnexion entre réseaux SNCF et RATP au niveau de la Gare du Nord avec une gouvernance de la ligne assurée depuis juin 2013 par une Direction de Ligne Unique (DLU) composée d'agents de la RATP et de la SNCF).

	Pôle Paris Gare du Nord / Magenta	Pôle Paris Gare de l'Est / Château Landon
Trains à grande vitesse		
Autres trains grandes lignes		
Transilien		
RER		
Métro		
Bus RATP	26 / 30 / 31 / 35 / 38 / 39 / 42 / 43 / 46 / 48 / 54 / 65 / 302 / 350	30 / 31 / 32 / 35 / 38 / 39 / 46 / 47 / 56 / 65 / 350
Bus Noctilien	1 / 2 / 14 / 43 / 44 / 140 / 143	1 / 2 / 13 / 14 / 41 / 42 / 43 / 44 / 45 / 140 / 141 / 142 / 143 / 144 / 145 /

\* Ligne E du RER au niveau de la station Magenta

\*\* Au niveau de la station « La Chapelle »

\*\*\* Deux stations de métro pour la ligne 7 « Gare de l'Est » et

« Château-Landon »

**Figure 50 : Offre de transports collectifs au niveau du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord**

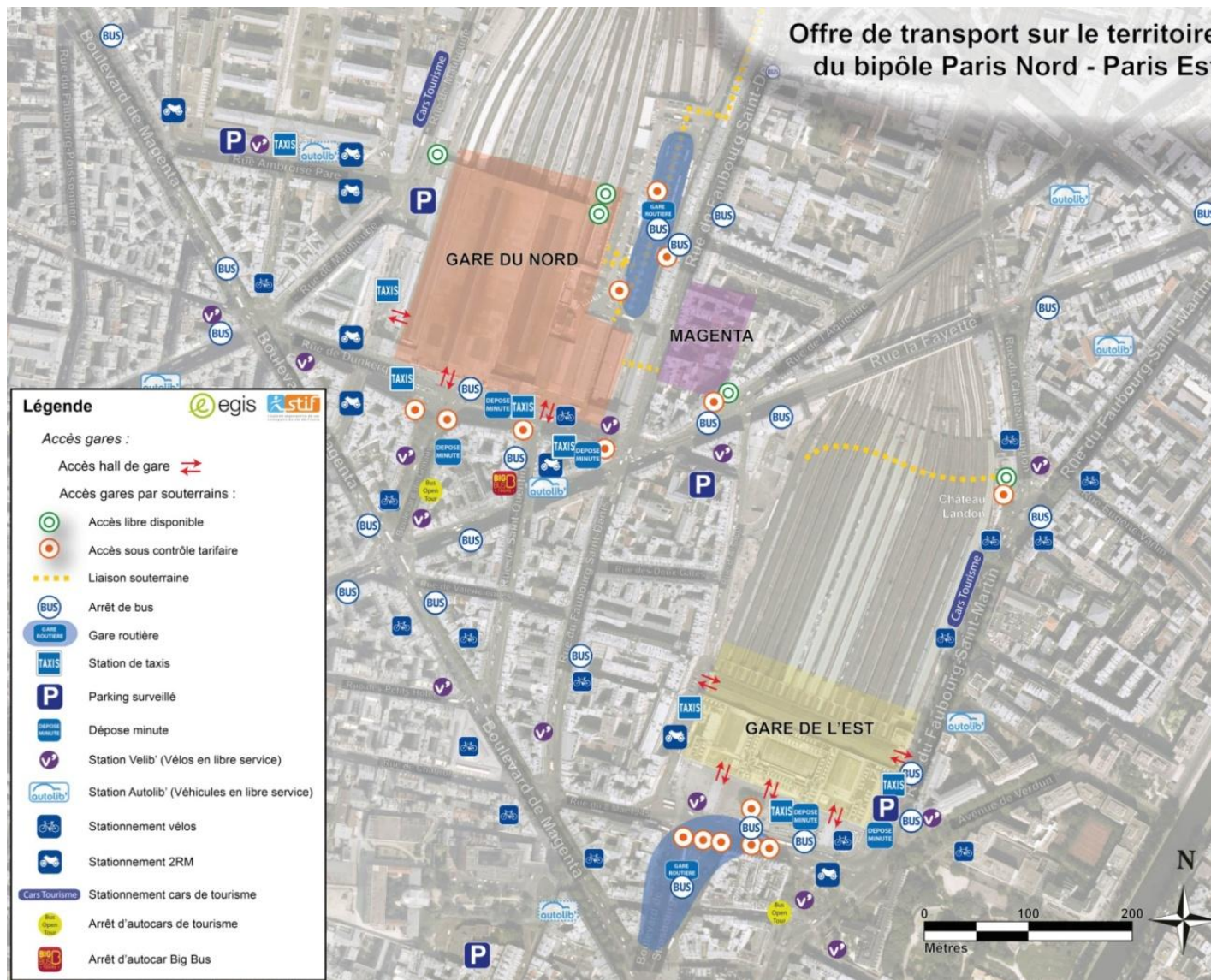


Figure 51 : L'offre de transport sur l'ensemble du Bipôle

### 2.3.1 OFFRE DE DESSERTE FERROVIAIRE GRANDE VITESSE (NATIONALE ET INTERNATIONALE)

Les gares du Nord et de l'Est sont deux gares majeures du réseau français. Elles permettent la desserte de la partie Nord-Est de la France (réseau TGV et Intercité) reliant la capitale au Nord-Pas-de-Calais et à la Picardie via Gare du Nord, et à la Champagne-Ardenne, l'Alsace et la Lorraine via Gare de l'Est.

Ces deux gares permettent de même la liaison avec de nombreux pays européens tels que l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suisse, la Pologne, ainsi que la Russie (TGV, Eurostar, Thalys, ICE et Russian Railways).

**La Gare du Nord possède un réseau à « Grande Vitesse » très étendu au Nord**, allant, en passant par Lille, jusqu'à Londres (Royaume-Uni), jusqu'à Bruxelles (Belgique) voire partiellement Cologne, Francfort (Allemagne) et Amsterdam (Pays-Bas). Ce réseau existe sur la partie Paris-Londres (Eurostar) depuis plus de 20 ans (1994).

**La Gare de l'Est dispose d'un réseau à « Grande Vitesse » plus récent que celui de la Gare du Nord.** En effet, la LGV Est Européenne permettant de relier Paris à Strasbourg a été mise en service en 2007 sur un premier tronçon de 300km allant de Paris à Baudrecourt (Moselle). Le tronçon restant jusqu'à Strasbourg, d'une centaine de kilomètres, sera mis en service vers 2016.

Ces différentes lignes à « Grande Vitesse » permettent une offre attractive grâce à d'excellents temps de parcours. La part de marché du train entre Paris et Londres représente 70%<sup>3</sup> des trajets, face à l'aérien.

Au départ de	Train	Destination	Temps de parcours*	A/R par jour**
Paris Nord	EUROSTAR	Londres	2h17	19
	THALYS	Bruxelles	1h22	31
	THALYS	Cologne	3h14	5
	THALYS	Amsterdam	3h17	9
	TGV NORD	Lille	0h59	26
Paris Est	TGV EST	Strasbourg	2h17	16
	TGV	Stuttgart	3h39	5
	TGV ICE	Francfort	3h48	5

\*Meilleur temps de parcours constaté

\*\*Nombre moyen d'aller-retour sur un JOB hors vacances scolaires

**Tableau 1 : Fréquences et temps de parcours des trains Grande Vitesse**

<sup>3</sup> [http://www.tourmag.com/Eurostar-veut-encore-glaner-des-parts-de-marche-en-2009\\_a29972.html](http://www.tourmag.com/Eurostar-veut-encore-glaner-des-parts-de-marche-en-2009_a29972.html)

### UNE DES PORTES DE LA MÉTROPOLE : PARIS NORD EUROPE

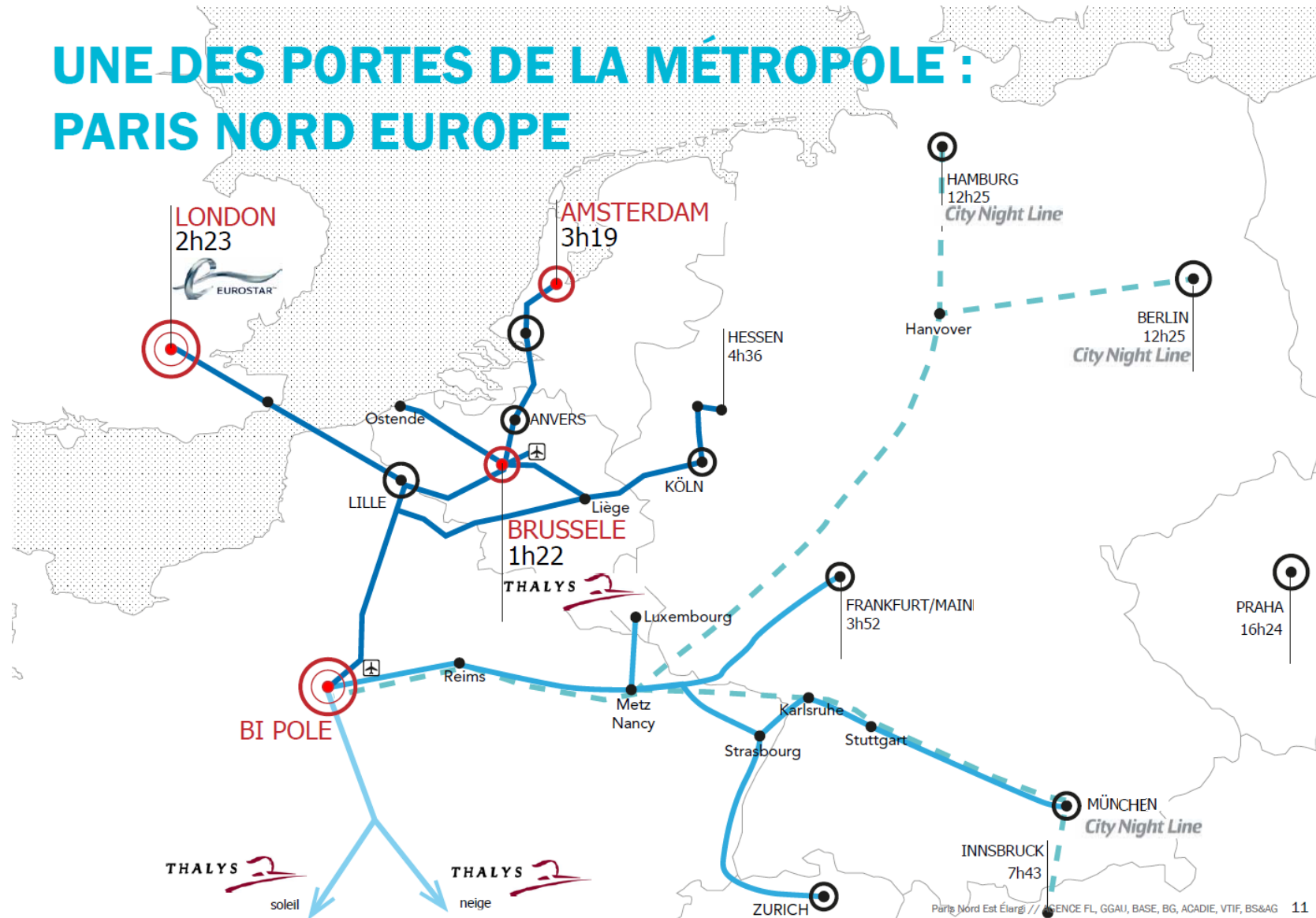


Figure 52 : Desserte internationale du Bipôle (PNEE, 2014)

### 2.3.2 OFFRE DE DESSERTE FERROVIAIRE FRANCILIENNE (RESEAUX TRANSILIEN, RER, METRO)

Le Bipôle concentre également une offre de transport ferroviaire régionale très abondante, avec notamment la présence de 3 lignes du réseau Transilien, 3 lignes de RER, et 4 lignes de métro.

#### ➤ Lignes RER

- **RER B**, reliant le Nord-Est de l'Ile-de-France au Sud-Ouest avec 80km de ligne et deux embranchements. La ligne relie Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV et Mitry-Claye au Nord-Est, à Robinson et à Saint-Rémy-lès-Chevreuse au Sud, en passant par le cœur de Paris et notamment la Gare du Nord. Cette ligne dispose de 2 quais en souterrain au niveau de la Gare du Nord ;
- **RER D**, desservant une grande partie de la région Ile-de-France en reliant le Sud au Nord avec près de 200km de ligne. La ligne relie Orry-la-Ville et Creil au Nord à Melun et Malesherbes au Sud, en passant par le cœur de Paris et notamment la Gare du Nord. Elle dispose de 2 quais en souterrain au niveau de la Gare du Nord ;
- **RER E**, ligne la plus récente des lignes RER (1999), desservant la partie Est de la région avec 56km de ligne, et passant par Magenta. Cette ligne dispose de 4 quais en souterrain au niveau de la station Magenta.

#### ➤ Lignes du réseau Transilien

- **Ligne P**, desservant l'Est de l'Ile-de-France et même un peu au-delà. Elle relie Paris Est à Château-Thierry et La Ferté-Milon via Meaux, ainsi qu'à Provins et Coulommiers. Elle comprend également une navette ferroviaire reliant Esbly à Crécy-la-Chapelle ainsi qu'un service d'autocars reliant Coulommiers à La Ferté-Gaucher. Elle est terminus à la Gare de l'Est au niveau des quais Transilien en surface ;
- **Ligne H**, desservant la partie Nord-Ouest de l'Ile-de-France et même au-delà jusqu'à Creil. La ligne relie Paris-Nord à Luzarches, Pontoise et Persan-Beaumont par Montsoult-Maffliers et par Valmondois. Elle comporte également une branche transversale reliant Pontoise à Creil par Valmondois et Persan-Beaumont. Elle est terminus à la Gare du Nord au niveau des quais Transilien en surface ;
- **Ligne K**, desservant la partie Nord-Est de l'Ile-de-France et même au-delà jusqu'à Crépy-en-Valois. La ligne relie Paris-Nord à Crépy-en-Valois. Elle est terminus à la Gare du Nord au niveau des quais Transilien en surface.

Au départ de	Ligne	Intervalle moyen à l'HPM 8-9h (min)
Paris Nord	RER B	3
	RER D	5
	Transilien H	3
	Transilien K	30
Paris Est	Transilien P	10
Magenta	RER E	4

**Tableau 2 : Intervalles moyens des trains/RER selon les lignes à l'heure de pointe du matin (8-9h)**

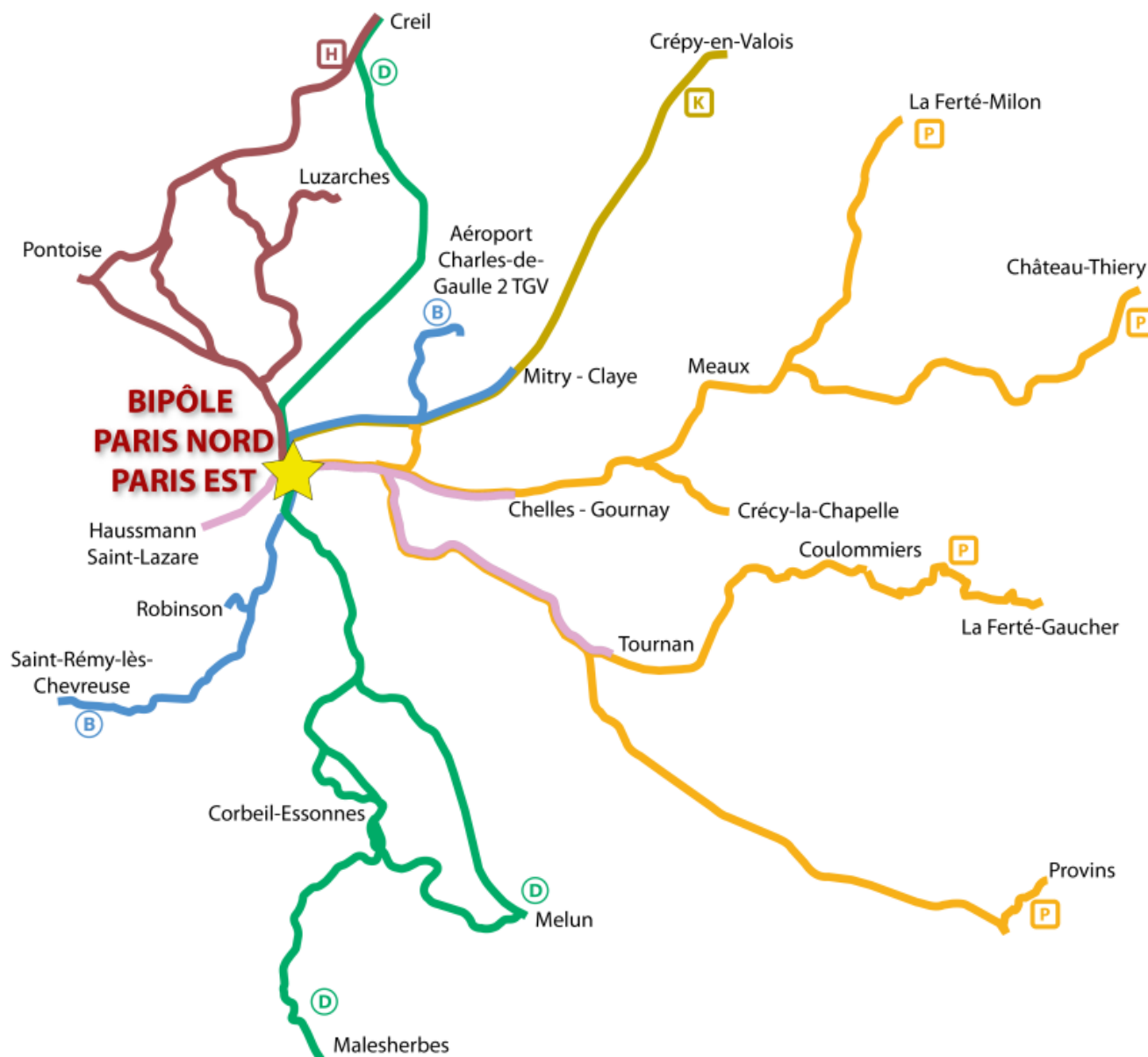


Figure 53 : Offre de desserte ferroviaire régionale à partir du Bipôle (RER et Transilien)

### ➤ Lignes de métro desservant le Bipôle

- **Ligne 2**, longue d'environ 12,4 km, en rocade Nord de Paris reliant le terminus Ouest « Porte Dauphine » au terminus Est « Nation », en viaduc sur environ 20 % de sa longueur, avec quatre stations aériennes. Elle connecte le pôle transport Paris Nord au niveau de la station « La Chapelle ». Septième ligne du réseau pour son trafic ;
- **Ligne 4**, longue d'environ 12 km, reliant le terminus Nord « Porte de Clignancourt » au terminus Sud « Mairie de Montrouge » et traversant le cœur de Paris, notamment via la Gare du Nord et la Gare de l'Est. La ligne est en correspondance avec toutes les autres lignes de métro (hormis les courtes lignes de rabattement 3 bis et 7 bis) et toutes les lignes de RER. Deuxième ligne la plus fréquentée du réseau parisien après la ligne 1 ;
- **Ligne 5**, longue d'environ 15 km, traversant l'Est de Paris selon un axe Nord-Sud et reliant la station « Place d'Italie », dans Paris intra-muros, à la station « Bobigny - Pablo Picasso », à Bobigny, en Seine-Saint-Denis, au Nord-Est de Paris. Elle dessert notamment la Gare du Nord et la Gare de l'Est. Huitième ligne du réseau pour son trafic ;
- **Ligne 7**, longue d'environ 18 km traversant Paris du Nord-Est au Sud-Est en suivant un tracé légèrement incurvé, et reliant les stations « La Courneuve - 8 Mai 1945 », au Nord-Est en Seine-Saint-Denis, à « Mairie d'Ivry » et « Villejuif-Louis Aragon », au Sud-Est dans le Val-de-Marne, en passant par le centre de Paris et notamment via la Gare de l'Est et la station « Château-Landon ». Troisième ligne la plus fréquentée du réseau parisien.

Au départ de	Ligne	Intervalle moyen à l'HPM 8-9h (min)
Paris Est - Paris Nord	Métro 4	1-3
	Métro 5	3-4
Paris Est / Château-Landon	Métro 7	1-4
Paris Nord - La Chapelle	Métro 2	2-4

**Tableau 3 : Intervalles moyens des métros selon les lignes à l'heure de pointe du matin (8-9h)**



Figure 54 : Offre de desserte ferroviaire régionale à partir du Bipôle (RER et Transilien)

### 2.3.3 OFFRE BUS

#### ➤ Offre de desserte bus en journée

Le pôle bus principal du Bipôle en journée est celui de la **Gare du Nord**.

**La Gare du Nord est desservie par 14 lignes de bus RATP dont 8 en passage et 6 en terminus au niveau de la gare routière ①**. Les arrêts des autres lignes notamment au niveau du parvis (à proximité de la gare routière - 4 lignes concernées), ainsi que dans des rues adjacentes permettent de constituer un pôle bus sur ce secteur. Les modes de transports lourds se concentrant sur un axe Nord-Sud, le mode bus assure un rôle essentiel de rabattement et de diffusion que ce soit vers les secteurs concentrant emplois et commerces à l'ouest ou les quartiers à forte densité d'emplois des arrondissements de l'est de Paris ;

**La Gare de l'Est est desservie par 11 lignes de bus RATP dont 5 en passage et 6 en terminus au niveau de la gare routière de Paris Gare de l'Est ②**.

Au total :

- 17 lignes de bus sont présentes à l'échelle du Bipôle, dont 12 en terminus ;
- 9 lignes de bus (30/31/35/38/39/46/56/65/350) desservent les deux gares.

**Le trajet en bus entre les deux gares souffre de la circulation difficile et d'un manque de visibilité pour les usagers, il n'est donc pas un moyen de correspondance efficace.**

Depuis	Ligne de Bus RATP	Terminus	Intervalle HPM 8-9h (min)
Paris Est	32	Gare de l'Est	7
	47	Gare de l'Est	10
Paris Nord	26	-	6
	42	Gare du Nord	8
	48	-	8
	43	Gare du Nord	9
	54	-	9
	302	Gare du Nord	15
Paris Nord - Paris Est	31	Gare de l'Est	5
	35	Gare de l'Est	5
	38	Gare du Nord	5
	30	Gare de l'Est	7
	39	Gare du Nord	9
	46	Gare du Nord	9
	65	-	11
	56	-	13
	350	Gare de l'Est	20

Tableau 4 : Intervalles des bus à l'heure de pointe du matin (8h à 9h)



Figure 55 : Offre de bus en journée sur le périmètre du Bipôle

### ➤ Offre de desserte bus de nuit

Le pôle bus principal du Bipôle la nuit est celui de la **Gare de l'Est**.

**La Gare de l'Est est desservie par 15 lignes Noctilien dont 11 en terminus.**

**La Gare du Nord est quand à elle desservie par 7 lignes Noctilien, mais uniquement en passage.**

Au total :

- 16 lignes Noctilien sont présentes à l'échelle du Bipôle, dont 11 en terminus ;
- 7 lignes Noctilien (1/2/14/43/44/140/143) desservent les deux gares.

L'offre de nuit ayant pour objectif de substituer les réseaux de transport de jour, la correspondance avec les autres modes (métro/RER) n'est pas dimensionnante, l'enjeu de positionnement du pôle Noctilien par rapport aux autres modes est donc moindre.

**L'atout de la gare routière de la Gare de l'Est est de disposer d'un espace suffisant pour accueillir l'ensemble des lignes Noctilien du secteur, dans un pôle identifié et unique**, a contrario de la Gare du Nord qui offre, hormis sa gare routière, des arrêts éclatés. L'intérêt de ce pôle Noctilien unique est également sa compacité pour des enjeux de sécurité que cela soit pour la clientèle et pour les conducteurs au moment de la prise de service.

Par ailleurs, le besoin en espace public de l'offre de nuit ne vient pas surdimensionner le pôle bus de la Gare de l'Est par rapport à l'offre en journée. D'un point de vue transport, le positionnement de la gare routière Noctilien à Gare de l'Est est donc cohérent.

Depuis	Ligne de Bus Noctilien	Terminus	Bus par heure
Paris Est	42	Gare de l'Est	2
	44	Gare de l'Est	2
	13	-	2
	45	Gare de l'Est	1
	41	Gare de l'Est	1
	141	Gare de l'Est	1
	142	Gare de l'Est	1
	144	Gare de l'Est	1
	145	Gare de l'Est	1
Paris Nord - Paris Est	1	-	4
	2	-	4
	14	-	2
	43	Gare de l'Est	2
	44	Gare de l'Est	2
	140	Gare de l'Est	1
	143	Gare de l'Est	2

**Tableau 5 : Intervalles des bus de nuit sur le périmètre du Bipôle**



Figure 56 : Offre de bus de nuit sur le territoire du Bipôle

### ➤ Gares routières

#### ▪ Gare routière de Gare de l'Est

L'ensemble des bus est regroupé sur une zone réduite au Sud de la gare : autour d'un îlot central sur la rue du 8 mai 1945 et dans la perspective du boulevard de Strasbourg, et 3 arrêts supplémentaires le long des grilles entourant le parvis.

Elle accueille **6 lignes de bus en terminus** et **5 lignes en passage** dans espace sur voirie plus contraint que pour la gare routière de la Gare du Nord.

Dans cette configuration, les terminus bus génèrent de l'**encombrement sur la chaussée et la lisibilité réduite** des arrêts entraîne des difficultés pour les usagers non réguliers de trouver l'arrêt de la ligne de bus recherchée au sein de la gare routière.



Figure 57 : Gare routière de Gare de l'Est

#### ▪ Gare routière de Gare du Nord

Elle est localisée au niveau +1 de la gare, au niveau de la dalle routière, au-dessus des voies ferrées. Elle accueille **6 lignes de bus en terminus** autour d'un large quai central et elle est traversée par la ligne 48 dans le sens Nord-Sud pour rejoindre son arrêt situé sur le parvis de la gare.

Elle est composée de 360m de linéaire de quai autour du quai central et possède des stationnements latéraux sur environ 180m supplémentaires. Sa configuration limite l'encombrement du parvis et concentre l'offre bus pour une meilleure lisibilité.

**La gare routière semble bien fonctionner, tant d'un point de vue de l'exploitation que de l'utilisation par les usagers, bien que relativement isolée dans le dispositif d'échanges et peu visible depuis l'espace public.** Elle est a priori largement dimensionnée, ce qui permet une bonne régulation et est en capacité d'absorber une hausse de trafic et un changement de matériel.

Elle dispose de 5 points d'accès :

- un seul en « surface » donnant sur la rue du Faubourg Saint-Denis ou permettant de rejoindre la station Magenta ;
- un en lien avec le quai transversal Transilien ;
- deux en lien avec le souterrain Maubeuge ;
- un en lien avec la salle d'échanges RER.

Néanmoins, le **manque de visibilité** et la mauvaise insertion urbaine traduisent une image relativement « médiocre » de la gare routière à l'heure actuelle.

A noter qu'une importante emprise (environ 25% de la surface totale) est à l'heure actuelle occupée par un parking réservé aux agents SNCF, aux douanes, et à la police, ainsi que par des bâtiments provisoires accueillant des bureaux.



Figure 58 : Gare routière de Gare du Nord

### 2.3.4 ACCESSIBILITE PMR DES TRANSPORTS EN COMMUNS

#### ▪ **Gare du Nord**

La Gare du Nord bénéficie d'une accessibilité partielle sur certaines de ses lignes Transilien et RER. Le RER B et le Transilien H bénéficient d'une accessibilité à l'aide d'une rampe amovible sous condition de réservation préalable. Cependant, le RER D et le Transilien K ne sont pas accessibles par les UFR (Usagers en Fauteuil Roulant). De nombreux ascenseurs en libre-service sont disponibles, cependant, ils sont souvent hors service. Les portillons de passage sont également en libre-service.

#### ▪ **Gare de l'Est**

La Gare de l'Est ne bénéficie pas de ce service pour sa ligne Transilien P.

#### ▪ **Station Magenta**

Cette gare étant plus récente que les deux précédentes, l'accessibilité pour les UFR y est bien meilleure. En effet, les quais du RER E sont accessibles. L'assistance d'un tiers est toutefois recommandée pour accéder au train, mais ne nécessite en aucun cas une réservation préalable.

Les différents niveaux de la gare sont desservis par des ascenseurs parfois hors-service. Les portillons de passage sont également en libre-service.

#### ▪ **Accès Plus « Grandes Lignes »**

Le service Accès Plus est un service spécialisé gratuit pour les personnes handicapées. Il permet de faciliter l'organisation du voyage des clients en situation de handicap, pour un accueil et un accompagnement adaptés.

Ce service, soumis à la réservation préalable, est disponible dans les deux gares « Grandes Lignes » du Bipôle, la Gare du Nord et la Gare de l'Est.

#### ▪ **Bus**

L'ensemble des lignes de bus du Bipôle sont accessibles aux PMR et UFR (bus à plancher bas).

#### ▪ **Métro**

Aucune ligne de métro du Bipôle n'est accessible aux UFR.

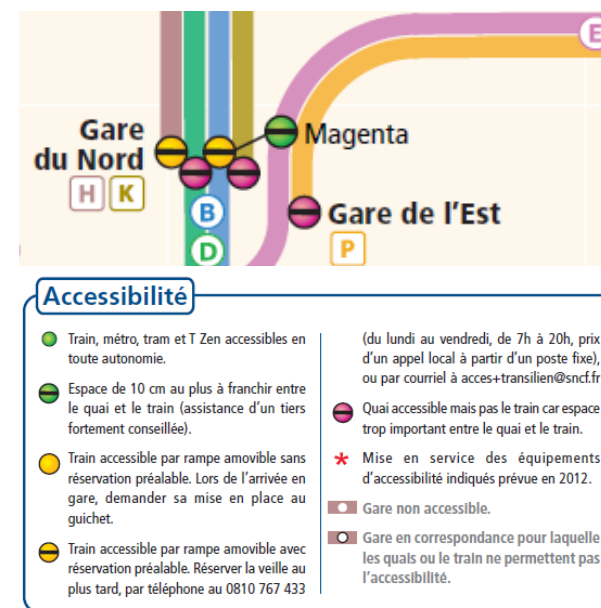


Figure 59 : Extrait du plan d'accessibilité – Zoom sur le Bipôle (Source : infomobi.com)

### 2.3.5 CHEMINEMENTS PIETONS

#### ➤ Les différentes variantes de cheminements

Différents cheminements piétons s'offrent aux voyageurs pour effectuer une correspondance en surface au sein du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord, soit entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est, soit entre la Gare de l'Est et Magenta.

**6 itinéraires piétons** extérieurs peuvent être fréquentés par les voyageurs en correspondance.

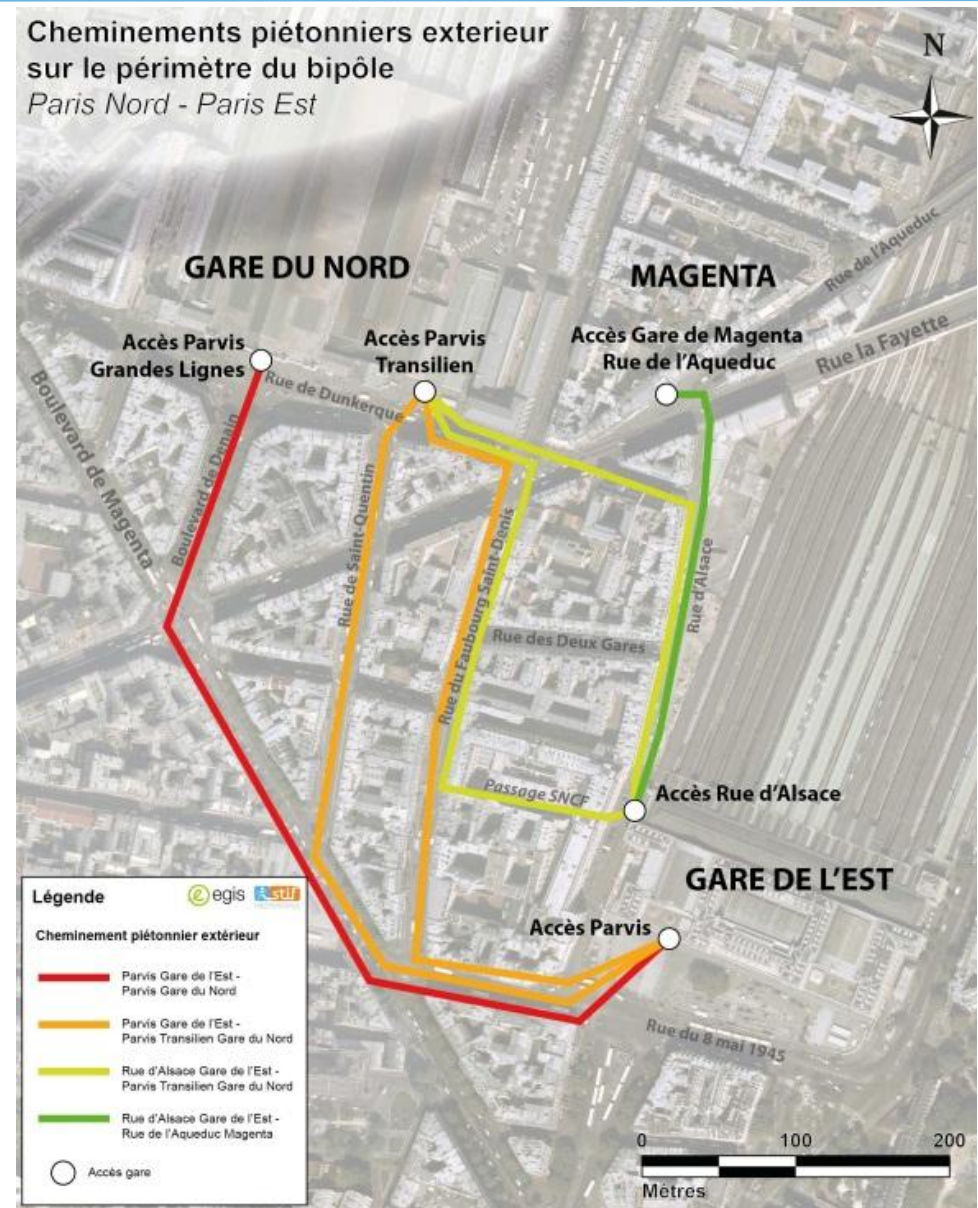


Figure 60 : Six itinéraires piétons existants

### ▪ Via la rue d'Alsace

Le premier, celui qui semble le plus intuitif, ainsi que le plus court, relie l'accès « Parvis Transilien » de la Gare du Nord à l'accès « Rue d'Alsace » de la Gare de l'Est en **passant par la rue de Dunkerque puis par la rue d'Alsace. Ce cheminement est le plus utilisé, notamment du fait de son côté très intuitif et « direct »**. Cependant, celui-ci comporte un long escalier (52 marches) et des trottoirs étroits, il n'est donc pas accessible.

Ce cheminement est correctement signalisé dans le sens Gare de l'Est vers la Gare du Nord, moins dans le sens inverse. C'est le cheminement indiqué sur les cartes des totems d'information dans les gares du Nord et de l'Est.

### ▪ Via le « passage SNCF »

Le second, variante proposée par la SNCF pour les personnes notamment munies de bagages, part et arrive aux mêmes accès que le précédent, mais contourne le long escalier grâce à un **passage privé** (propriété de la SNCF, dénommé par la suite « **passage SNCF** ») permettant de rejoindre la **rue du Faubourg Saint-Denis**. **L'un des gros inconvénients de ce cheminement concerne l'ouverture de ce passage privé, ouvert seulement en journée la semaine** (de 7h à 19h, fermé les week-end et jours fériés). La présence d'une forte rampe en sortie du passage vers la rue du Faubourg Saint-Denis rend également ce cheminement non conforme aux normes PMR, et non accessible aux UFR. Ce cheminement est utilisé par les voyageurs, mais de manière moins importante que le cheminement précédent, même si celui-ci est signalisé dans les deux sens.



Figure 61 : Focus sur le cheminement de correspondance via le « passage SNCF »

### ▪ **Autres itinéraires**

Trois autres cheminements piétonniers possibles entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est existent, mais ceux-ci ne semblent pas être beaucoup utilisés pour effectuer la correspondance. Ces cheminements relient l'accès « Parvis » de la Gare de l'Est à la Gare du Nord en passant par le parvis de la Gare de l'Est et la rue du 8 mai 1945. Le premier rejoint la Gare du Nord par la rue du Faubourg Saint-Denis, le second par la rue de Saint-Quentin et le troisième par le boulevard Denain. A noter que ces cheminements ne sont pas signalisés en gare comme à l'extérieur pour effectuer la correspondance au sein du Bipôle.

### ▪ **Vers Magenta**

Un cheminement existe pour relier la Gare de l'Est à la station Magenta. Il s'agit d'une variante du premier cheminement via la rue d'Alsace, en continuant tout droit au lieu de bifurquer rue de Dunkerque. Ce cheminement est très utilisé du fait de sa lisibilité et est signalisé dans les deux sens.



Figure 63 : Focus sur le cheminement entre Magenta et la Gare de l'Est

### ➤ Sécurité des cheminements piétons

#### ▪ Problématique de la traversée de la rue La Fayette :

- Un secteur très accidentogène ;
- Une traversée de la rue La Fayette en 2/3 temps peu évidente pour les piétons pour relier la rue d'Alsace à l'accès de Magenta (traversée successive de la rue La Fayette et de la rue de l'Aqueduc) ;
- Une traversée de la rue La Fayette depuis la rue de Dunkerque plus lisible, mais un cheminement moins « intuitif » et non signalé ;
- Des temps de feux piétons relativement long, pouvant inciter certaines personnes à traverser en dehors des plages autorisées pour les piétons.

#### ▪ Problématique de la sécurité nocturne :

- Eclairage très hétérogène sur le territoire du Bipôle, certaines zones bénéficient d'un éclairage abondant, d'autres sont plutôt sombres, à l'instar de la rue d'Alsace ;
- En soirée, le quartier de la Gare du Nord est animé (café, brasseries, angles des rues, sorties de métro...).
- La rue d'Alsace continue d'être empruntée par les voyageurs (avec pas ou peu d'expression de sentiment d'insécurité). Elle sert également d'espace public de proximité, comme lieu de rendez-vous de petits groupes (discussion et boisson).

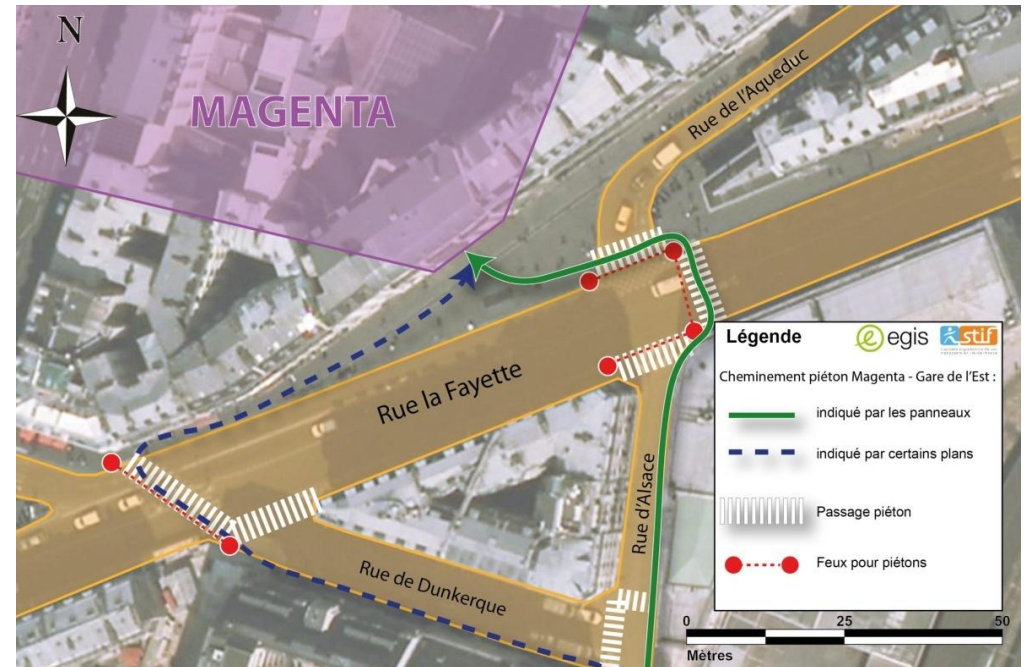


Figure 64 : La traversée de la rue La Fayette pour l'accès à Magenta

### ➤ Signalétique des cheminements piétonniers extérieurs au sein du Bipôle

Sur le territoire du Bipôle se retrouve une signalétique très hétérogène à l'attention des piétons, pouvant indiquer l'une ou l'autre des gares, de différentes typologies (taille, couleur, forme, ...).

Parmi la signalétique présente, on retrouve ainsi des panneaux de ville piétons sur fond marron, des panneaux de gare sur fond bleu foncé, des panneaux d'origine non identifiée sur fond bleu clair, des panneaux « transport » en carton et même des panneaux sur fond blanc, traditionnellement utilisé pour la signalisation routière.

Ces indications en direction des gares sont de plus concentrées sur seulement deux itinéraires piétons.

Un « re-fléchage » à la suite d'une erreur de cheminement serait sans doute nécessaire pour permettre aux voyageurs de ne pas se perdre.



Figure 65 : Exemples des différentes typologies de panneaux indiquant les cheminements piétons de correspondance

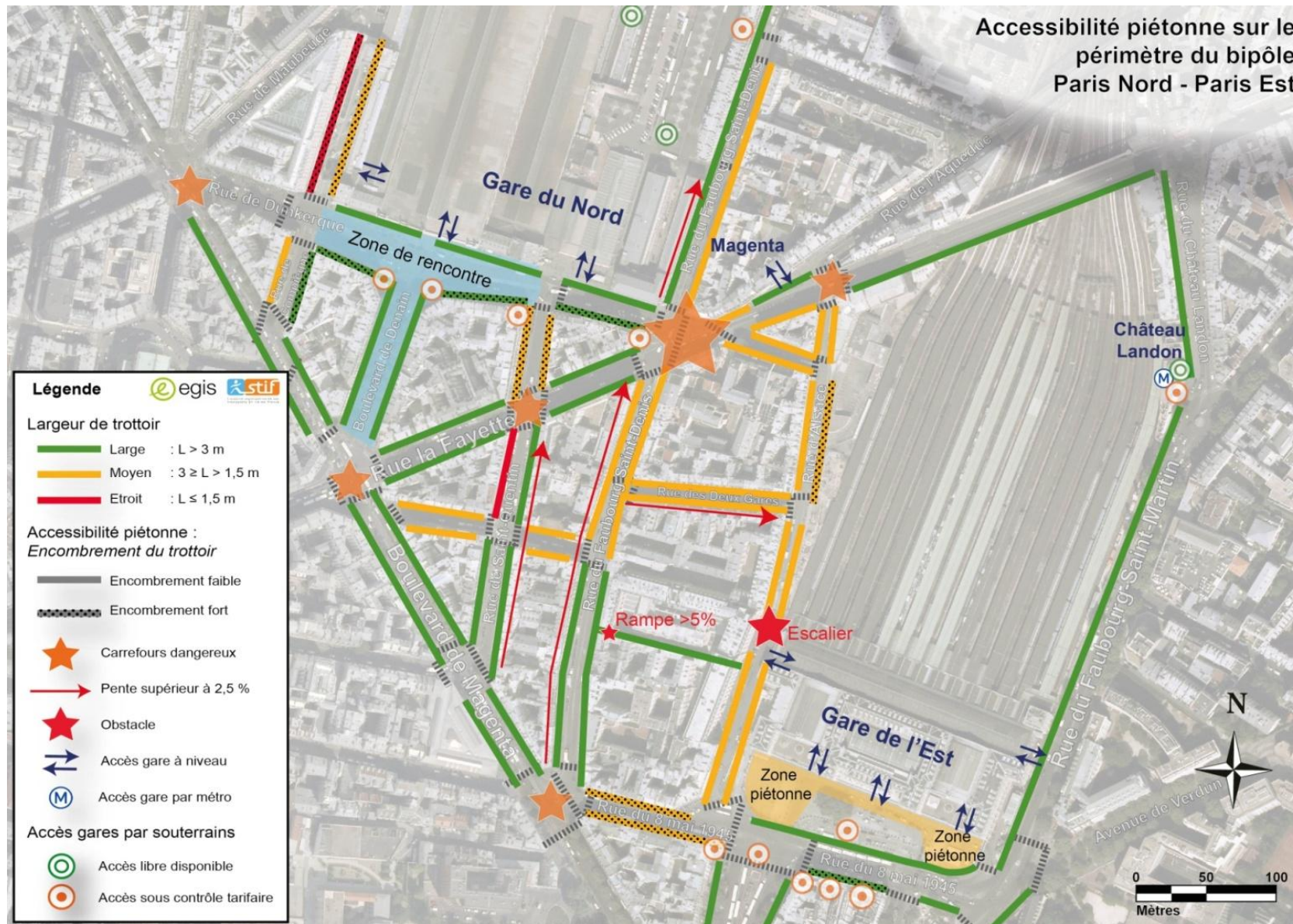
### ➤ Accessibilité PMR

Une section est considérée ici comme « accessible » si elle respecte des conditions de faible nombre d'obstacles faisant entrave au cheminement piétonnier (notamment mobilier urbain), et de sécurité vis-à-vis de la circulation routière. Il est à noter qu'**aucun trajet ne permet de relier les gares du Nord et de l'Est par un cheminement totalement accessible.**

Le parcours le plus accessible est celui empruntant le boulevard Denain. Il emprunte sur une grande partie le boulevard de Magenta, parfaitement accessible pour les piétons. Cependant, ce parcours est le plus long, et le moins intuitif. De plus il traverse deux carrefours considérés comme dangereux.

**Le parcours le plus court est celui empruntant la rue d'Alsace mais celui-ci est également le moins accessible** (long escalier, trottoirs étroits, ...). Il présente également une dangerosité importante du fait de la traversée de la rue La Fayette.

Un compromis entre les deux cheminements précédemment cités est le parcours empruntant le « passage SNCF ». Cependant, ce dernier n'est ouvert qu'à des horaires très restreints (7h-19h) et en semaine uniquement. Il est également à noter qu'il présente un obstacle conséquent pour les PMR, une rampe dont la pente dépasse les 5%. Il nécessite également la traversée de la rue La Fayette.



**Figure 66 : Bilan de l'accessibilité piétonne aux abords du Bipôle**

### 2.3.6 ACCESSIBILITE VP ET 2 ROUES MOTORISES (2RM)

La carte ci-contre permet de visualiser les offres de stationnement hors voirie et de dépose-minute offertes aux voitures particulières et les stationnements (emplacements) réservés aux deux-roues motorisés (2RM) présents dans le secteur du Bipôle.

**En 2012, environ 2 345 places de parking dans des parkings souterrains avaient été recensées à proximité immédiate des deux gares du Bipôle et 3 923 dans un second cercle allant de Barbès-Rochechouart au canal Saint-Martin, soit une offre globalement sur-capacitaire sur le secteur.**

L'offre de stationnement proposée pour les 2RM est également importante, en particulier sur le secteur de la Gare du Nord. Néanmoins, **malgré l'amélioration du stationnement de surface et le réaménagement du parvis, le taux de stationnement illicite aux abords de la Gare du Nord reste encore élevé**, notamment pour des voitures en double file en attente (voyageurs ou autres), ou pour les deux-roues motorisés en débordement d'emplacements réservés. Concernant ce stationnement illicite des 2RM, le parvis semble relativement épargné, mais les rues connexes sont impactées, en particulier la rue de Compiègne.

Les zones de dépose-minute sont différemment implantées pour les deux gares.

Pour la Gare de l'Est, la dépose-minute peut s'effectuer au niveau du parvis mais dans une zone de dépose sous contrôle via des barrières (avec une durée de stationnement gratuite limitée à 15 minutes). La dépose-minute peut également s'effectuer dans le parking souterrain de la gare.

Pour la Gare du Nord les zones de dépose-minute sont principalement localisées au niveau du parvis, dans des espaces réservés, mais dans la pratique, de nombreuses déposes/reprises « illicites » sont constatées.

**Une réorganisation de la desserte viaire de Gare du Nord est en cours** (août 2015), en lien avec la pacification du parvis étudiée en 2014 par AREP et Gares & Connexions, à la demande du STIF.

Ainsi, la dépose-minute de la gare s'effectuera au niveau -2 du parking souterrain EFFIA.

(cf. paragraphe 1.2.3, alinéa 2)



Figure 67 : Accessibilité VP et 2RM au niveau des gares du Bipôle



Figure 68 : Zone de dépose-minute au niveau du parvis de la Gare de l'Est (Photos : Gares & Connexions – Gauche et Egis– Droite)

### 2.3.7 ACCESSIBILITE TAXIS

La carte ci-contre présente l'accessibilité des taxis au printemps 2014 au niveau de deux gares du Bipôle : Gare de l'Est et Gare du Nord.

#### Côté Gare du Nord :

- un dispositif de reprise Taxis « Cour des Taxis » localisé côté Ouest de la gare, dans la continuité directe du quai Transversal, en position privilégiée des TGV, Eurostar et Thalys (83% des usagers Taxis sont issus des voyageurs TGV et internationaux de la Gare du Nord) ;
- une dépose au droit du parvis positionnée au plus près des accès de la gare ;
- une présence constatée des taxis au niveau des abords de la Gare du Nord avec en particulier des zones de stockage des taxis qui « débordent » souvent, entraînant d'importantes remontées de files dans les carrefours (notamment au niveau du carrefour rue La Fayette / rue du Faubourg Saint-Denis) qui s'accompagnent de conflits d'usages Bus / VP / Taxis, voir piétons.

Dans le cadre de la réorganisation de la desserte viaire de Gare du Nord en lien avec la pacification du parvis, les taxis réservés et VTC seront déplacés au niveau -2 du parking souterrain EFFIA.

(cf. paragraphe 1.2.3, alinéa 2)

#### Côté Gare de l'Est :

- un dispositif de dépose/reprise Taxis « Cour des Taxis » organisé à la fois au niveau du parvis de la Gare de l'Est dans un espace fermé, ainsi que le long de la rue du Faubourg Saint-Martin au niveau de l'accès Est de la gare (sur voirie) ;
- la présence des taxis est beaucoup moins marquée que pour la Gare du Nord dans l'espace public.

Des taxis réservés sont également accueillis notamment au niveau du parking souterrain et aux abords de la gare.

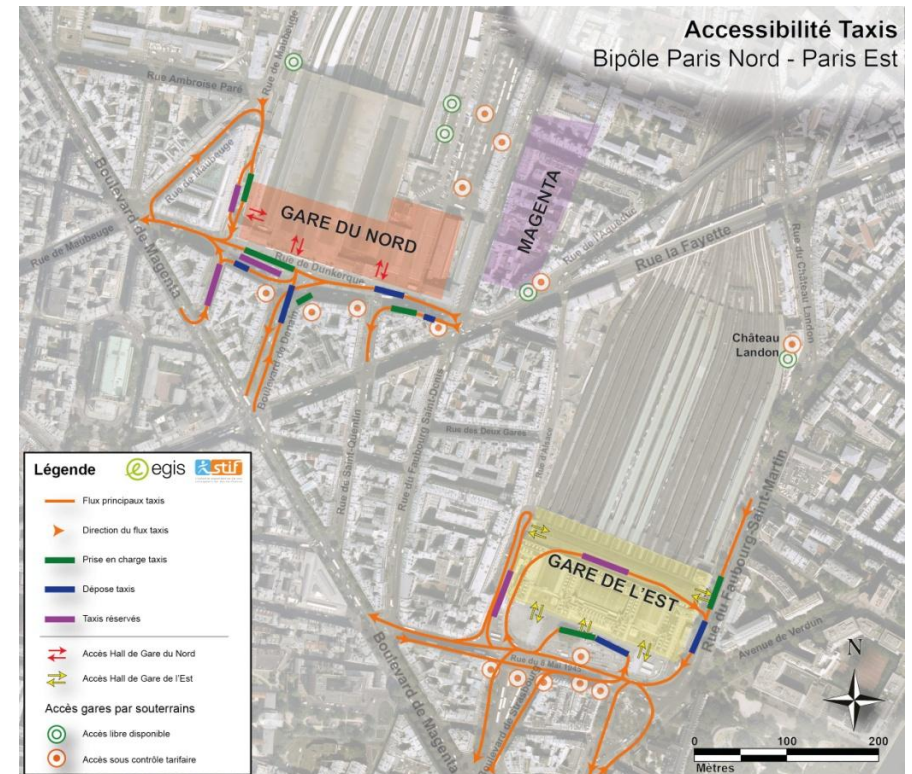


Figure 69 : Accessibilité taxis au niveau des gares du Bipôle

### 2.3.8 OFFRE VELOS

L'offre deux roues est relativement abondante sur le territoire du Bipôle. Dix stations Vélib' dans le périmètre immédiat des deux gares offrent 248 places. Néanmoins certaines stations du secteur sont parfois mal achalandées dans l'après-midi.

**Le stationnement sur voirie est lui aussi important, notamment sur l'axe du boulevard de Magenta.** Une offre existe également sur le parvis des gares avec un stationnement vélos couvert par gare (80 places Gare de l'Est, 32 places Gare du Nord). En revanche, **les zones de gare ne disposent pas de services vélos spécifiques** (de type consigne Véligo).

**L'unique axe considéré comme piste cyclable est le boulevard de Magenta** (pistes cyclables à hauteur du trottoir) **mais dispose de fortes contraintes** (mixité avec les piétons notamment). Le couloir bus de la rue du Faubourg Saint-Martin est également ouvert aux vélos et la rue du Faubourg Saint-Denis entre Magenta et les grands boulevards est entièrement accessible aux vélos dans le sens Nord-Sud grâce à un contresens cyclable.

**Le parvis de la Gare du Nord laisse également plus de place aux cyclistes qu'auparavant grâce à une circulation réduite** et ralentie et à de nombreuses zones de stationnement vélos sur le boulevard de Denain et devant la gare. Néanmoins les flux vélos peuvent s'avérer difficiles sur un parvis encombré, notamment dans un sens Ouest/Est.

Un projet d'aménagement cyclable est prévu sur la rue La Fayette à l'Est du boulevard de Magenta.

Dans le cadre de la réorganisation de la desserte viaire de Gare du Nord, la pacification du parvis permettra un meilleur accès vélos au parvis et à la gare. (cf. paragraphe 1.2.3, alinéa 2)



Figure 70 : Offre disponible pour les vélos au niveau du Bipôle

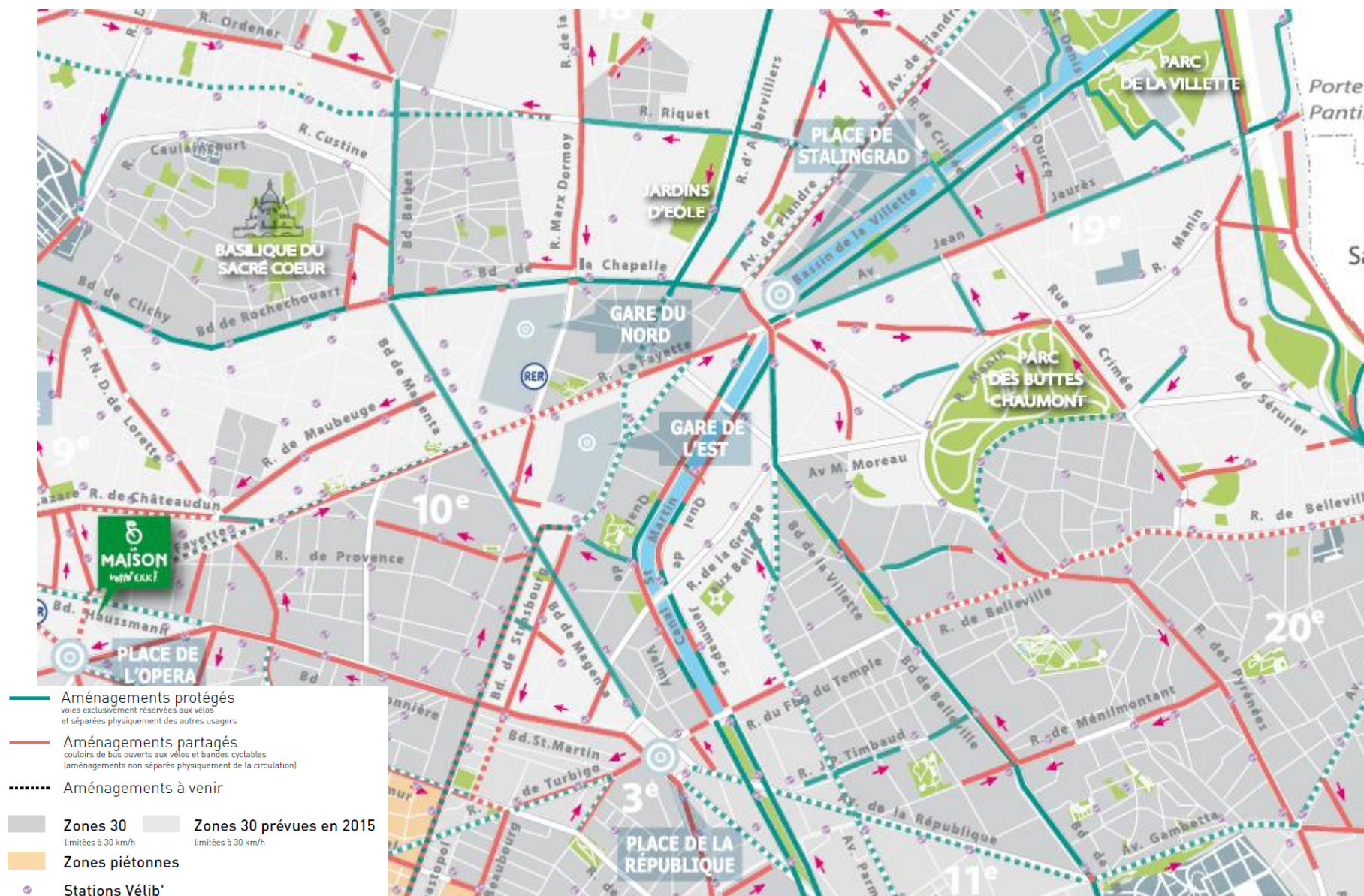


Figure 71 : Aménagements vélos aux alentours du Bipôle (Ville de Paris, juin 2015)



## **PARTIE 3 :** **ANALYSE DES DEPLACEMENTS**

<b>3.1</b>	<b>CARACTERISTIQUES DES GARES .....</b>	<b>84</b>
3.1.1	Description du fonctionnement du Bipôle .....	84
3.1.2	Gare du Nord .....	85
3.1.3	Station Magenta .....	88
3.1.4	Pôle Gare de l'Est / Château-Landon .....	90
<b>3.2</b>	<b>FLUX D'ÉCHANGES AU SEIN DU BIPOLE .....</b>	<b>94</b>
<b>3.3</b>	<b>REALISATION DE LA CORRESPONDANCE A L'HEURE ACTUELLE.....</b>	<b>98</b>

### 3.1 CARACTERISTIQUES DES GARES

#### 3.1.1 DESCRIPTION DU FONCTIONNEMENT DU BIPOLE

L'accès des gares est facilité depuis le Sud du périmètre, mais rendu plus difficile depuis le Nord. En effet, les parvis tournés vers le Sud contribuent à cette accessibilité, contrairement aux parties Nord dont les accès se font plus rares et sont moins lisibles. Les sorties latérales sont discrètes et « moins nobles » mais offrent, notamment à la Gare de l'Est, un lien urbain entre l'Est et l'Ouest de la gare. Les sorties arrières se font quant à elles via les stations de métro Château-Landon (ligne 7) pour la Gare de l'Est, et La Chapelle (ligne 2) pour la Gare du Nord, avec une connexion aux quais principaux relativement longue, sans aide à la marche, et via **des couloirs peu qualitatifs, à l'instar du « souterrain Château-Landon »**.

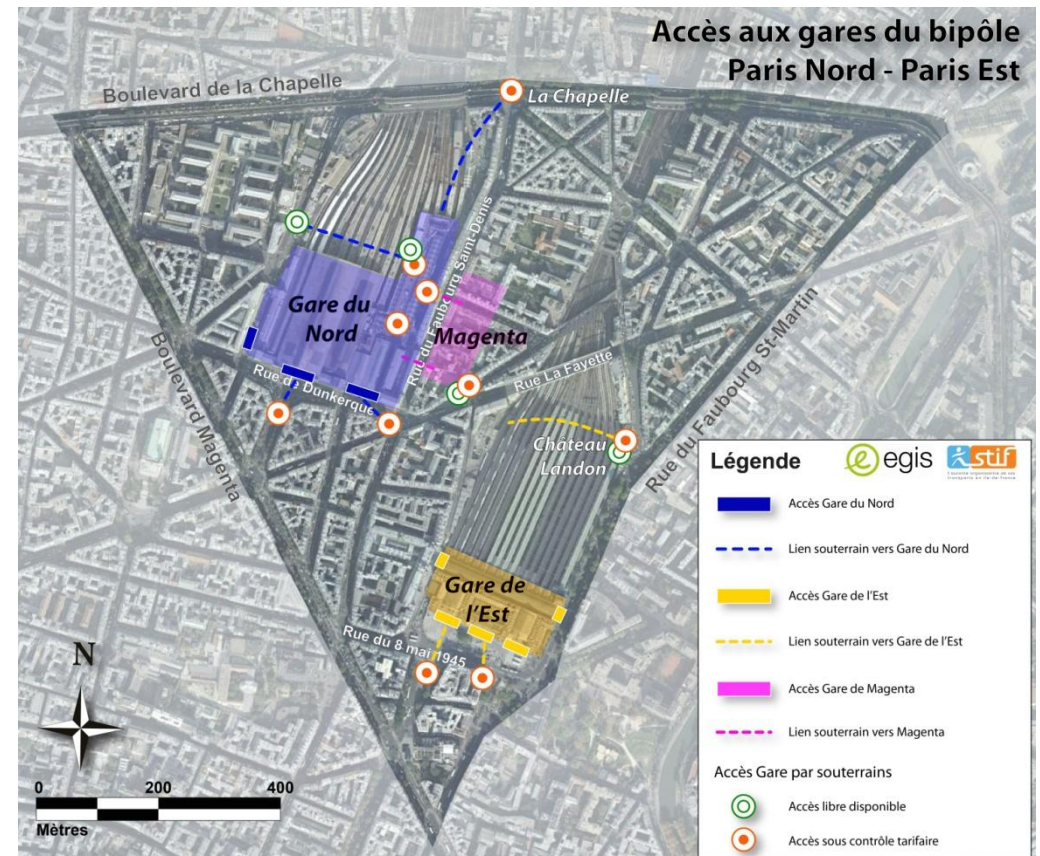


Figure 72 : Les différents accès aux gares du Bipôle

### 3.1.2 GARE DU NORD

#### ➤ Organisation verticale du pôle transport de la Gare du Nord

Le pôle transport de la Gare du Nord se compose de **5 niveaux** :

- **Niveau +1** :
  - sur dalle, accueillant la gare routière, ainsi qu'un parking pour les agents SNCF et la Police ;
  - en gare, accueillant le Terminal Transmanche (espace sécurisé) ;
- **Niveau Surface : niveau d'accès aux trains**, la partie la plus ancienne de la gare, située côté Ouest, derrière la façade historique, accueille le grand hall (quais Grandes Lignes/TER, terminal Transmanche), la partie la plus récente, côté Est, avec une façade de verre, permet d'accéder au grand hall, ainsi qu'aux quais Transilien.
- **Niveau -1 : niveau de transition** permettant de rejoindre d'une part la salle d'échanges du pôle régional (métros, RER B/D), les accès différenciés des métros 4 et 5, ainsi que la station Magenta via un couloir de correspondance.
- **Niveau -2 (CAB) : salle d'échanges du pôle régional RER** permettant d'accéder aux quais de la ligne 4 du métro, aux quais RER B/D et ligne 5 du métro situés au niveau inférieur, à la station Magenta via deux couloirs de correspondance, ainsi qu'à la station de métro Chapelle (ligne 2) via un couloir de correspondance côté Nord.
- **Niveau -3 (CAB) : quais RER B / D, et quais ligne 5 du métro.**

#### ➤ Accès

La Gare du Nord dispose de :

- **3 accès au niveau « surface »** : 2 en lien avec le parvis de la gare, donnant sur la rue de Dunkerque (parvis principal et parvis Transilien), et un donnant sur la rue de Compiègne du côté Ouest de la gare (côté cour des taxis) ;
- **de nombreux accès souterrains** par les bouches de métro, par le passage Maubeuge, par les accès communs à la station Magenta (notamment celui via la rue du Faubourg Saint-Denis), et par la station de métro « La Chapelle » (ligne 2) au Nord ;
- **de multiples accès par la dalle de la gare routière au niveau +1 de la gare**, permettant de rejoindre le niveau « surface » ou le niveau -2 (salle d'échanges), au niveau du débouché du passage Maubeuge ou de la salle d'échanges RER.

L'accès de surface de la gare le plus utilisé est celui via le parvis Transilien. C'est l'accès le plus visible, les sorties « historiques » étant plus étroites et plus confidentielles.

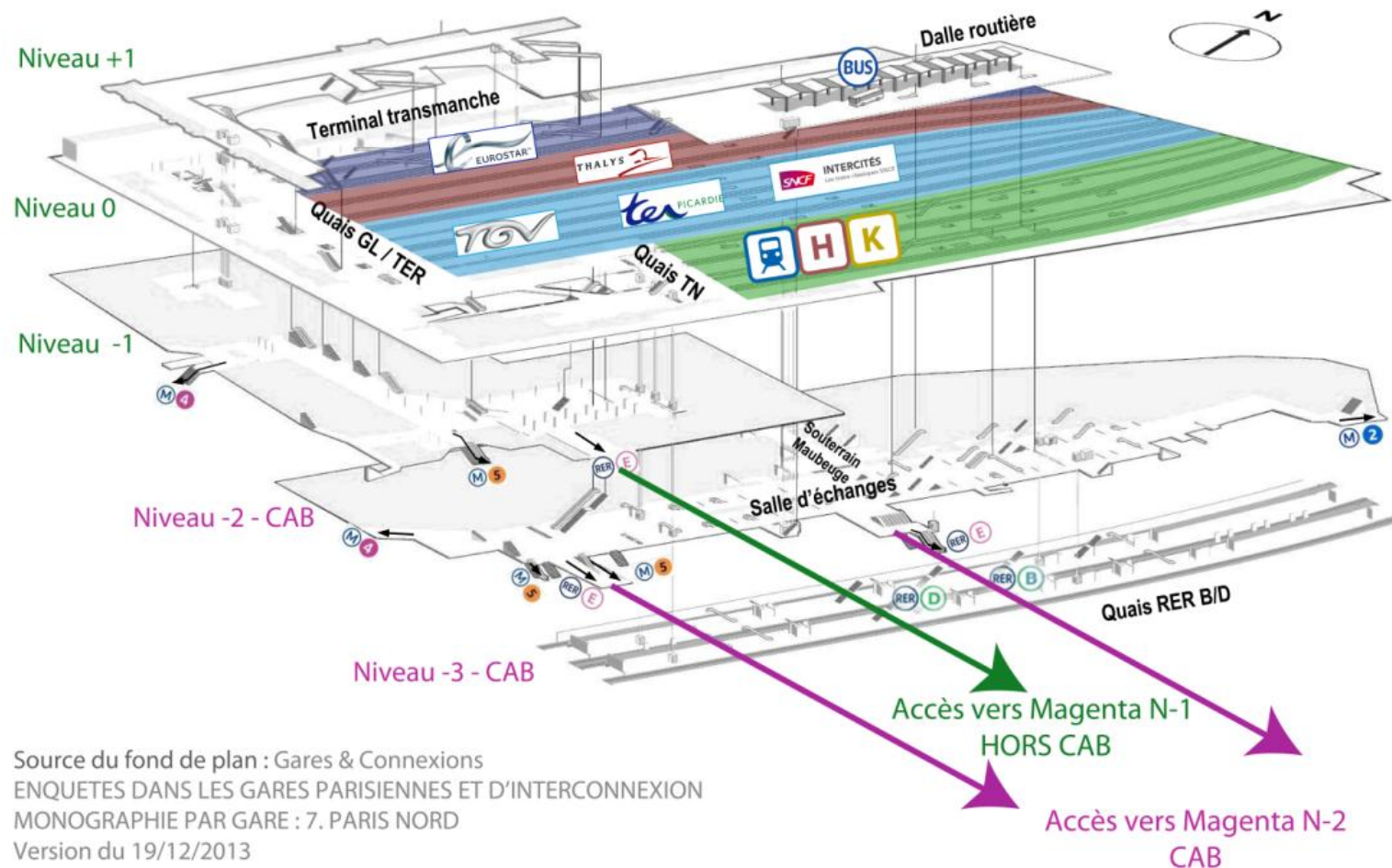


Figure 73 : Plan des différents niveaux et organisation du pôle transport de la Gare du Nord

### ➤ *Ambiance générale de la Gare du Nord*

**L'espace intérieur de la partie ancienne de la gare est souvent congestionné** du fait de l'importance du trafic ferroviaire ainsi que d'un cumul de fonctions à cet endroit-là (espaces d'attente, espaces de vente, ...). Plutôt bruyant en journée, cet espace peut parfois devenir oppressant, peinant à gérer les flux et les attentes, bien qu'inclus dans un hall aux proportions généreuses.

A contrario, **la partie « Hall Transilien », espace de métal et de verre, lumineux et ouvert sur le ciel, malgré sa relative exigüité** au regard de l'importance du trafic et de la complexité des échanges, est un espace rarement saturé : les flux sont répartis et dirigés par niveaux afin d'éviter toute congestion et les accès aux correspondances sont plutôt généreux. Cet espace, contrairement au hall principal n'est pas un espace d'attente, évitant ainsi les conflits d'usages.

**Le pôle d'échanges RER est quant à lui d'une architecture plus spartiate** et l'ambiance est moins attrayante et moins lumineuse (plafonds bas, couleurs sombres ou écrasées par une lumière de néon, ...).

### ➤ *Signalétique interne à la Gare du Nord pour la correspondance au sein du Bipôle*

**Un manque de signalétique indiquant la correspondance pour la Gare de l'Est depuis le hall Transilien de la Gare du Nord est clairement identifié.** L'information est même inexistante via les sorties « historiques » et depuis les niveaux inférieurs du pôle (RER, station La Chapelle, hormis dans la station Magenta) ainsi que la gare routière.

**L'indication au niveau de la sortie du hall Transilien est insuffisante pour les voyageurs ne connaissant pas le quartier.** Des plans de situation sont présents, mais, souvent mal orientés, ils n'aident pas nécessairement les voyageurs. De plus, ils ne sont pas éclairés de nuit (notamment en ce qui concerne les totems localisés sur le parvis).



Figure 74 : Sortie du hall Transilien

### 3.1.3 STATION MAGENTA

#### ➤ Organisation de la station Magenta

La station Magenta est une gare souterraine composée de **4 niveaux** (quais RER E au niveau -4), directement reliée à la Gare du Nord par **deux couloirs souterrains** :

- **Passage Sud-Ouest** permettant de connecter la station Magenta aux niveaux -2 et -1 de la Gare du Nord au niveau du pôle régional de la gare ;
- **Passage Demarquay** permettant de connecter la station Magenta à la salle d'échanges RER de Paris Nord (niveau -2).

La station Magenta dispose par ailleurs de **deux accès principaux en surface** :

- **l'un depuis la rue de l'Aqueduc**, au niveau du carrefour rue La Fayette rue d'Alsace/ rue de l'Aqueduc ;
- **le second depuis la rue du Faubourg Saint-Denis**, accès mutualisé pour l'accès à la gare routière et la salle d'échanges RER de Gare du Nord.

Ceux-ci permettent également de rejoindre la Gare du Nord via les souterrains de correspondance entre les deux gares.

#### ➤ Ambiance générale de la station Magenta

Dans la continuité du pôle de transport de la Gare du Nord, les espaces de la station Magenta offrent de vastes volumes souterrains à l'image de ceux de la gare historique : espace fédérateur, lumière naturelle, expression de la structure.

#### ➤ Signalétique interne à Magenta pour la correspondance au sein du Bipôle

Dans la gare souterraine Magenta, deux galeries permettent d'accéder à la Gare du Nord, et la correspondance vers cette dernière est très bien indiquée, que ce soit pour des correspondances de surface (trains, Transilien, etc.) ou des correspondances RER ou métros.

Concernant la correspondance avec la Gare de l'Est, l'indication est visible uniquement du côté de la sortie « Hall sud » (passage Sud-Ouest), et mène vers la sortie « Rue de l'Aqueduc ». Cette information est répétée à de multiples reprises dans ce hall, ne laissant aucun doute sur la direction à suivre. Les panneaux indiquent de plus que cet accès dispose également d'un ascenseur en plus de l'escalier.

Des plans indiquent également le cheminement piéton à suivre, proposé via la rue d'Alsace.

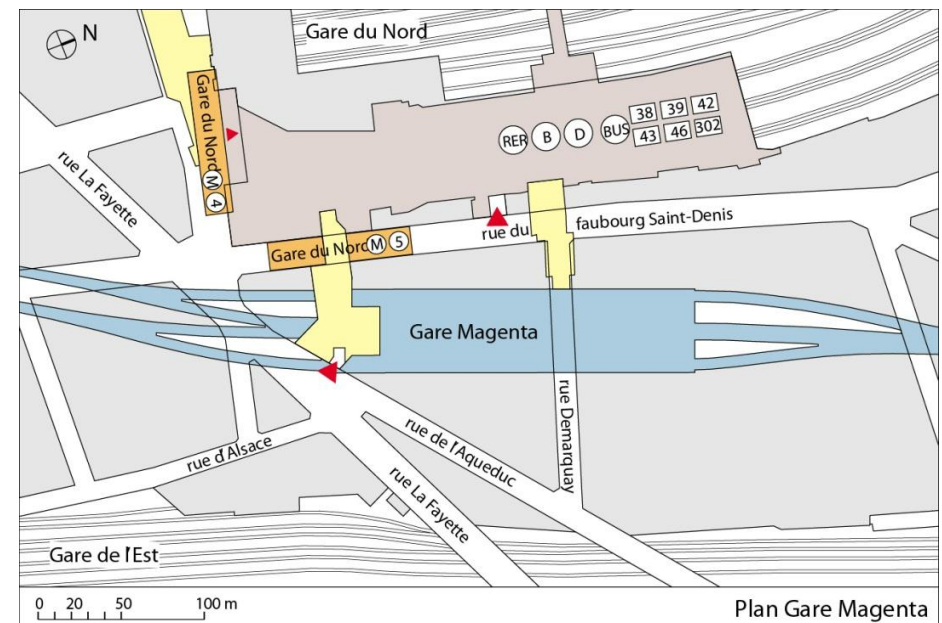


Figure 75 : Plan de localisation de la station Magenta

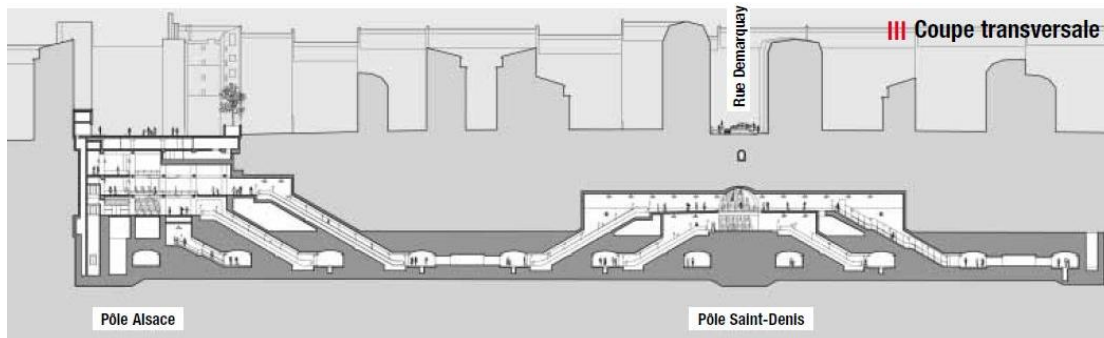


Figure 76 : Coupe transversale de la station Magenta (Source : Réalisation EOLE/Annuel ouvrages d'art 2000)

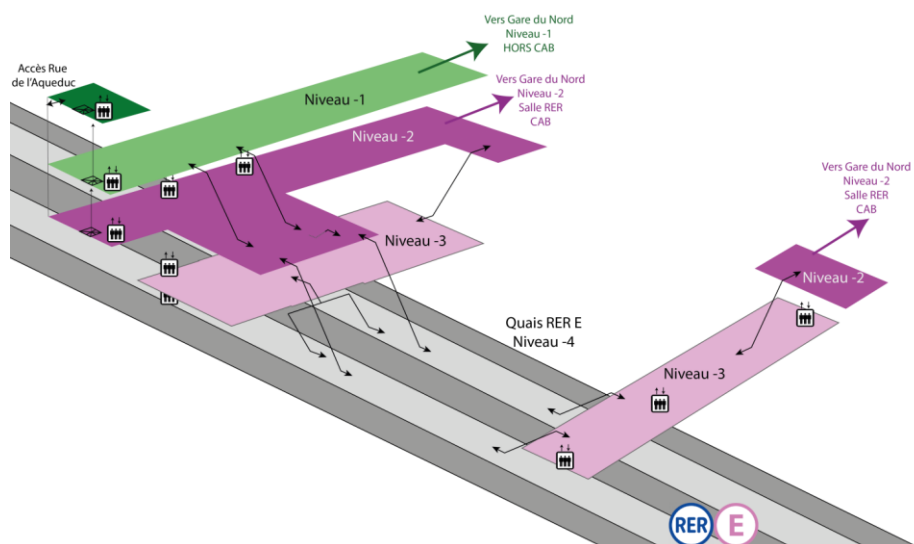


Figure 77 : Illustration schématique de l'articulation des différents niveaux de la station Magenta



Figure 78 : Accès à la station Magenta rue La Fayette

### 3.1.4 POLE GARE DE L'EST / CHATEAU-LANDON

#### ➤ Organisation du pôle transport de la Gare de l'Est

La Gare de l'Est, auparavant majoritairement orientée vers le trafic régional, bénéficie depuis la mise en place de la ligne de TGV Est en 2007 d'un statut de gare TGV bien plus que de gare régionale.

La gare constituée de **5 niveaux** :

- **Niveau +1** : accueillant des bureaux et des commerces.
- **Niveau Surface** composé de :
  - 3 halls s'ouvrant sur le Sud vers le parvis et la ville (2 halls d'entrée encadrant le hall d'échanges métro) ;
  - un quai transversal desservi depuis les 3 halls et comportant 2 ouvertures de côté vers l'extérieur permettant d'accéder aux quais Grands Lignes (GL) / TER ainsi qu'aux quais Transilien.
- **Niveau -1** : pôle métro permettant de rejoindre les quais des métros 4, 5 et 7 situés aux niveaux inférieurs.

Ce niveau comporte également un souterrain transversal situé en bout de quais côté Nord, permettant de rejoindre la station Château-Landon de la ligne 7, ainsi qu'un débouché sur la rue Saint-Martin (« souterrain Château-Landon ») ;

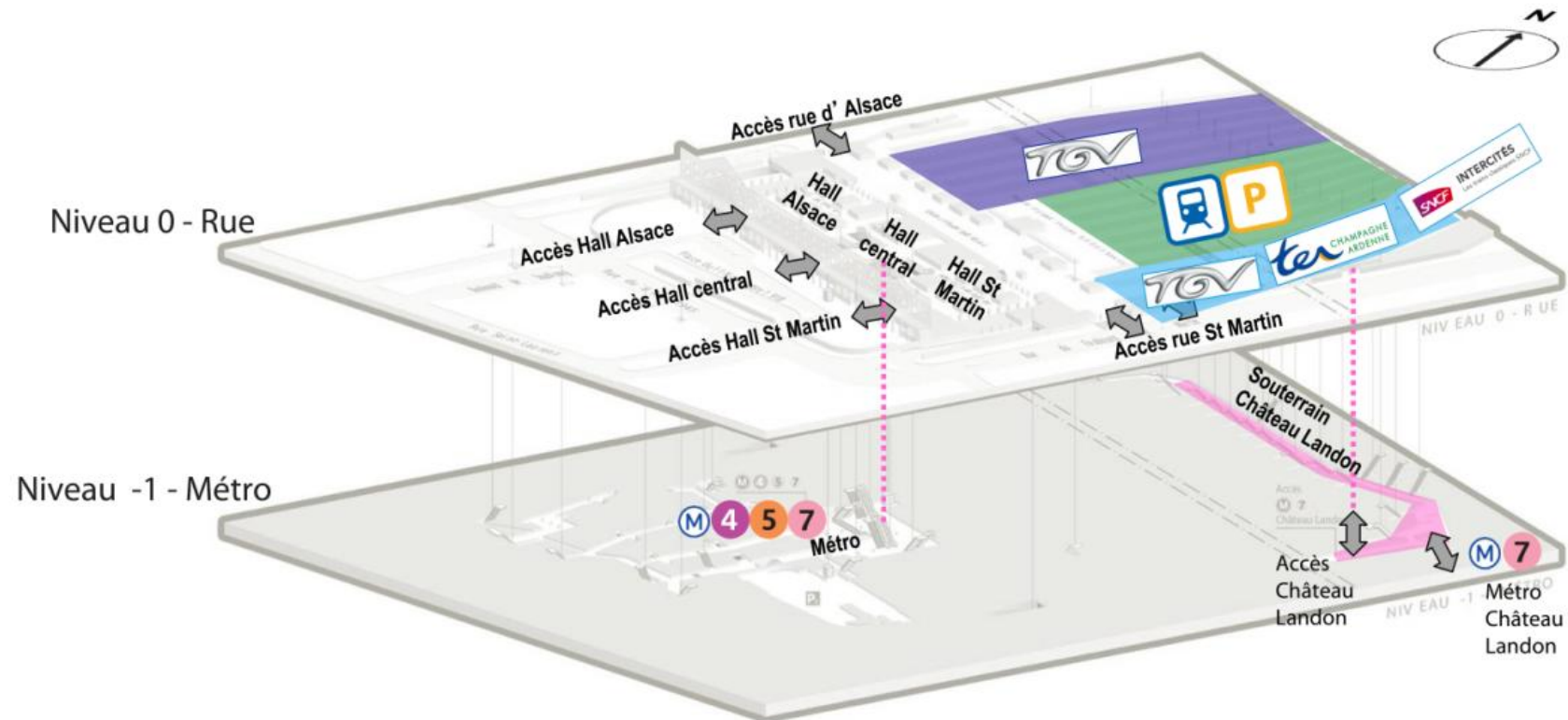
- **Niveau -2** : quais des métros 5 et 7 ;
- **Niveau -3** : quais du métro 4.

#### ➤ Accès

La Gare de l'Est dispose de :

- 5 accès principaux en surface via le bâtiment historique de la gare (3 sur le parvis de la gare, 1 sur la rue d'Alsace côté Ouest et 1 sur la rue du Faubourg Saint-Martin côté Est) et 2 accès secondaires depuis la surface au niveau de la rue du Faubourg Saint-Martin : l'un ensuite souterrain depuis l'accès à la station de la ligne 7 de Château-Landon via le « souterrain Château-Landon », et l'autre en surface permettant de rejoindre les quais situés les plus à l'Est depuis la rue.
- des accès souterrains via les bouches de métro situées au Sud de la gare autour de la rue du 8 mai 1945.

Les accès depuis/vers le quai transversal représentent environ 94% des passages, ceux depuis/vers le souterrain « Château-Landon » environ 6%.



Source du fond de plan : Gares & Connexions  
ENQUÊTES DANS LES GARES PARISIENNES ET D'INTERCONNEXION  
MONOGRAPHIE PAR GARE : 3. PARIS EST  
Version du 19/12/2013

**Figure 79 : Plan des niveaux surface et -1 de Paris Est et organisation du pôle transport**

- Zone hors-contrôle
- Zone sous contrôle (CAB)

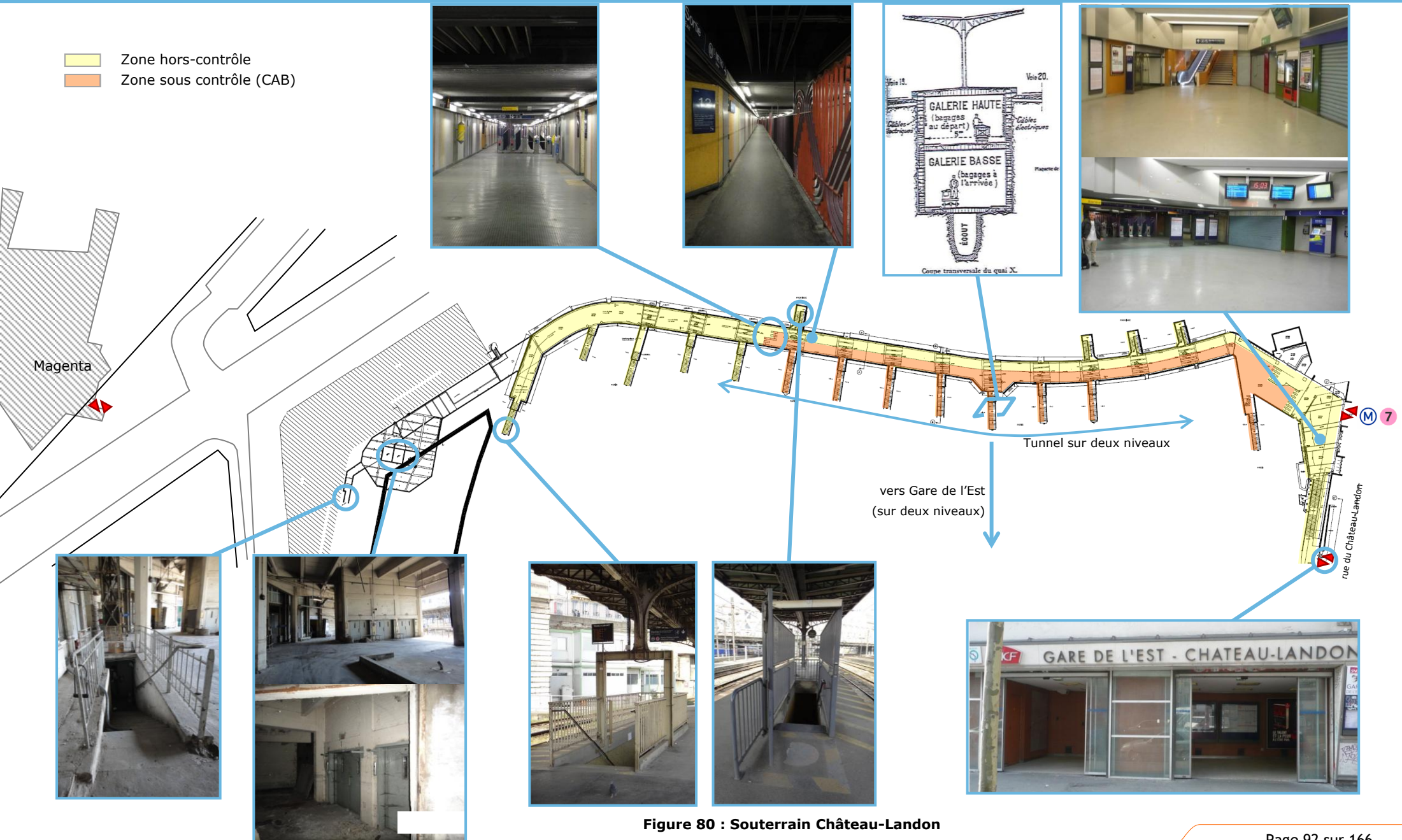


Figure 80 : Souterrain Château-Landon

### ➤ « Souterrain Château-Landon »

Ce souterrain est situé **en bout de quai du côté Nord de la Gare de l'Est**. Il permet de rejoindre la station de métro « Château-Landon » (ligne 7) et dispose également d'un accès sur la rue du Faubourg-Saint-Martin au niveau de la rue du Château-Landon.

Ce souterrain dit « souterrain Château-Landon » permet notamment **un gain de temps lors d'une descente en queue de train à l'arrivée à Gare de l'Est pour se diriger directement vers la ligne 7 du métro** ou sortir de la gare en direction du Nord-Est (et vice-versa).

Du fait de la tarification spécifique du réseau Transilien, la partie du souterrain desservie par les quais Transilien est séparée sur toute cette longueur de la partie libre d'accès par une grille, avec des portiques disposés en entrée/sortie.

Le reste du souterrain est quant à lui librement accessible au public en journée, mais étant dans le périmètre de la gare, il est fermé la nuit.

Dans la salle d'échanges ainsi que dans le souterrain en lui-même, des panneaux d'information dynamique renseignent sur les prochains arrivées/départs des trains de la Gare de l'Est.

Le souterrain fait l'objet d'une surveillance notamment via la présence de caméras de sécurité.

Il est en revanche à noter **la vétusté générale de cette infrastructure souterraine - associée à des problèmes d'infiltration et de dégradations de certaines parties** - ainsi que l'ambiance peu attractive (notamment faible luminosité, faible largeur de passage dans la partie hors contrôle tarifaire, ...) qui nuisent fortement à la qualité ressentie du cheminement.

Ce souterrain ne débouche pas à l'Ouest (ne dessert que les quais). Cependant, une partie murée permet de d'atteindre une salle d'échanges qui servait autrefois au tri postal (situé sur la dalle du « 50, rue d'Alsace »).

### ➤ Ambiance générale de la Gare de l'Est

La Gare de l'Est s'inscrit dans la longue perspective du boulevard de Strasbourg, elle offre une façade monumentale à la ville que l'on découvre depuis le Sud en quittant la place du Châtelet.

La grande halle qui couvre le quai transversal est remarquable par son volume, sa structure et la qualité de sa lumière.

### ➤ Signalétique interne à la Gare de l'Est pour la correspondance au sein du Bipôle

La signalétique est relativement bonne et redondante dans le hall principal de la Gare de l'Est au niveau du quai transversal, présentant néanmoins un manque de hiérarchisation de l'information (notamment concernant l'information propre à la correspondance). Cependant, **les informations sur la correspondance deviennent inexistantes une fois les trois halls passés ou lorsque l'on s'éloigne trop de la sortie rue d'Alsace**.

**La signalisation de la correspondance via le « passage SNCF » peut être perçue de manière ambiguë au niveau de la sortie « Rue d'Alsace » de la Gare de l'Est**. La précision des horaires de fermetures du « passage SNCF » (pas d'indication sur la fermeture les week-ends et jours fériés), rend l'information peu compréhensible.

De même qu'en Gare du Nord, **des plans de situation sont présents, mais, souvent mal orientés**, ils n'aident pas nécessairement les voyageurs. De plus, ils ne sont pas éclairés de nuit (notamment en ce qui concerne les totems localisés sur le parvis).



Figure 81 : Signalétique au sein de Gare de l'Est

### 3.2 FLUX D'ÉCHANGES AU SEIN DU BIPOLE

Les données présentées dans les figures ci-après ont été établies sur la base des éléments recueillis et présentés à l'issue de la phase de « Diagnostic » de l'étude menée sur la décongestion des grandes gares parisiennes (Gares & Connexions, AREP, 2013). Les enquêtes menées en Gare du Nord et en Gare de l'Est ont permis de disposer d'une vision actualisée de la fréquentation de ces gares, de mieux connaître l'ensemble des utilisateurs, les origines/destinations (O/D) des voyages, ainsi que les pratiques d'accès aux gares et au réseau Grande Vitesse.

Ces données s'appuient également sur l'utilisation de comptages réalisés dans le cadre de cette même étude, ainsi que sur les données TRJF 2010 de la RATP, ou encore d'enquêtes O/D 2008-2013 et 2009 de la SNCF.

- les montées et descentes (M+D) se rapportent à tout voyageur montant ou descendant d'un des moyens de transport du pôle (hors bus) ;
- **les voyageurs sont les personnes effectuant un trajet en empruntant au moins un des moyens de transport disponibles au sein du pôle (hors bus) et pouvant effectuer des correspondances entre les différents modes du pôle** (une personne effectuant une correspondance correspond à 2 M+D, mais à uniquement 1 voyageur) ;
- **les données dénommées « Entrées/Sorties » correspondent aux personnes ayant terminé (ou débuté) leur trajet par un des modes de transport du pôle sans poursuivre leur trajet avec une correspondance (hors bus éventuellement)**. Par conséquent, sont comptabilisés les voyageurs qui quittent (ou qui entrent) dans la gare par les accès au hall ou les bouches de métro. Ainsi, sont notamment comptées en « Entrées/Sorties » toutes les autres correspondances « de surface » possibles au sein du pôle, i.e. diffusion/rabattement en modes bus, taxi, voiture particulière, vélo ainsi qu'en marche à pied dans le quartier.

A noter que ces « Entrées/Sorties » présentées pour chaque pôle transport ont été extrapolées à partir des autres données à disposition. Il ne s'agit pas de données disponibles en l'état. Par conséquent, ces valeurs ne sont pas consolidées et sont à prendre avec beaucoup de précaution.

#### ➤ *Les échanges au sein des deux pôles*

**La Gare du Nord concentre beaucoup plus de voyageurs quotidiens que la Gare de l'Est voisine** (565 000 contre 215 000 voyageurs). L'offre de transport y est également plus abondante. La connexion souterraine qui la lie à la station Magenta (120 000 voyageurs en correspondance) contribue également à l'affluence quotidienne constatée.

Ainsi, le Pôle Paris Nord se comporte de manière beaucoup plus significative comme un pôle multimodal par rapport au pôle Paris Est dont le trafic est bien moins important. Pour preuve, la correspondance entre le RER/Transilien et le métro (transfert entre transport régional et transport urbain) est la plus importante des correspondances réalisées au sein du pôle avec 225 000 usagers quotidiens.

#### ➤ *Le bilan à l'échelle du Bipôle*

On estime que l'ensemble du Bipôle capte 800 000 voyageurs sur un Jour Ouvrable de Base (JOB).

La part des correspondants est de 25% (plus de 200 000 correspondants sur un JOB), avec par ordre d'importance :

- 1 - Gare du Nord <> Magenta : 120 000 voyageurs ;
- 2 - Gare du Nord <> La Chapelle (ligne 2) : 50 000 voyageurs ;
- 3 - Gare du Nord <> Gare de l'Est : 26 000 voyageurs ;
- 4 - Gare de l'Est <> Château-Landon : 6 000 voyageurs ;
- 5 - Gare de l'Est <> Magenta : 4 000 voyageurs.

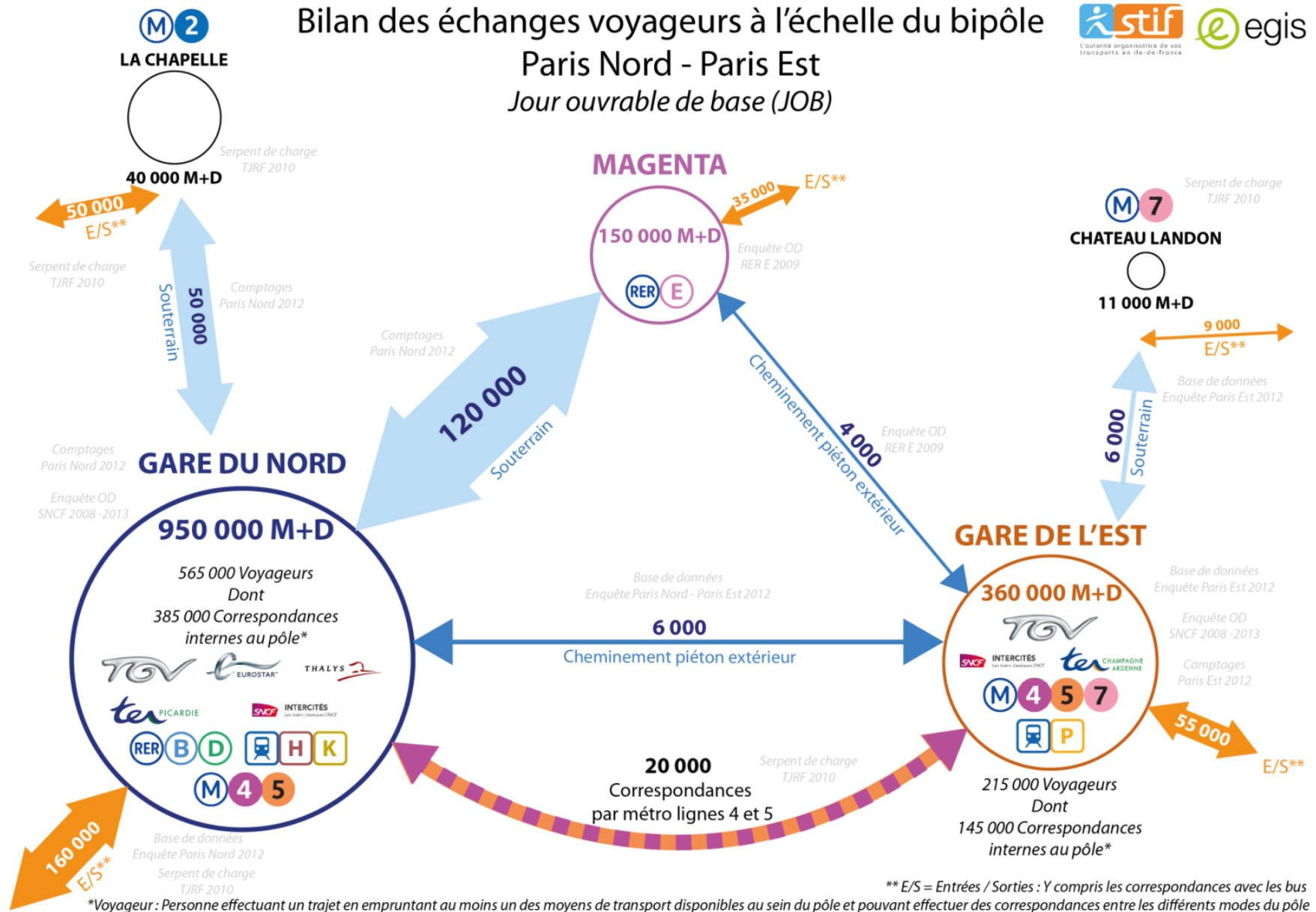


Figure 82 : Bilan des échanges voyageurs à l'échelle du Bipôle pour un JOB

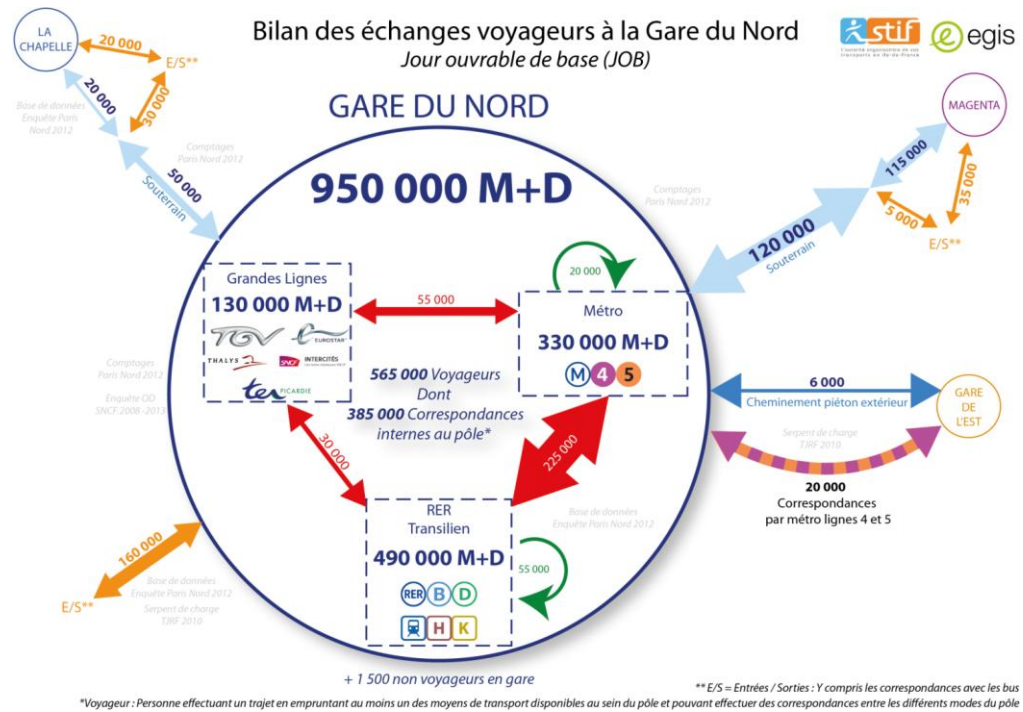


Figure 83 : Bilan des échanges voyageurs à la Gare du Nord pour un JOB

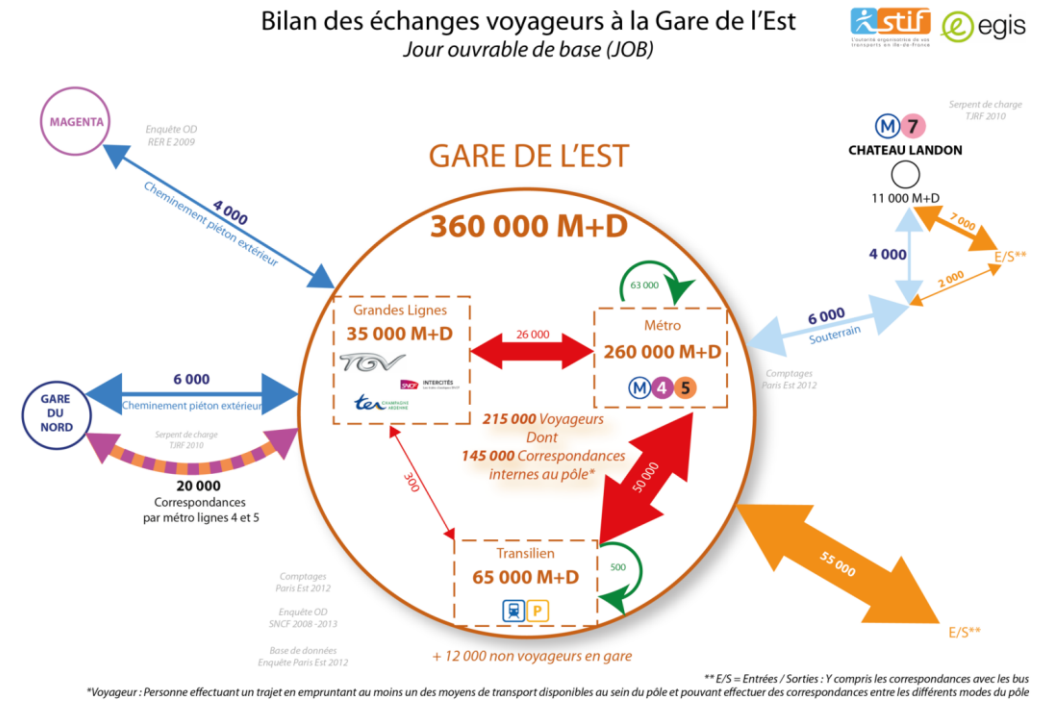


Figure 84 : Bilan des échanges voyageurs à la Gare de l'Est pour un JOB

### ► Cas des non-voyageurs

Pour chaque pôle, les non-voyageurs présents en gare ont été identifiés. **Ces non-voyageurs sont des personnes qui étaient présentes dans l'enceinte de la gare mais qui n'ont pas utilisé l'un des modes de transports du pôle** (train, RER ou métro). Les motifs de leur présence sont variés.

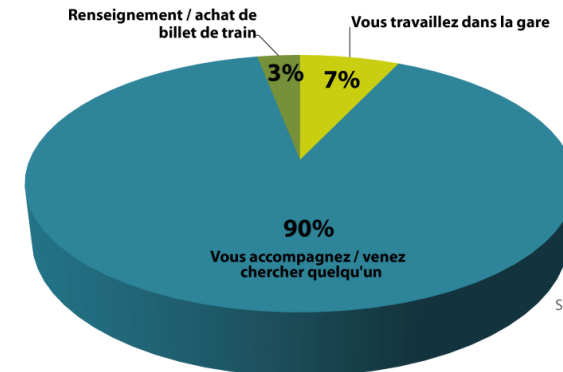
**En Gare du Nord, le motif de leur présence est clairement identifié comme l'accompagnement de personnes** (Figure 85).

**Au niveau de la Gare de l'Est les motifs sont beaucoup plus variés** pour les non-voyageurs. En effet, la disposition physique de la Gare de l'Est permet d'en faire un lien de passage bien plus important que la Gare du Nord grâce à ses ouvertures de part et d'autre (Parvis au Sud – Ouvertures à l'Est et à l'Ouest).

*NOTA : sur les 12 000 non voyageurs estimés pour un JOB au niveau de la Gare de l'Est, l'enquête réalisée en gare n'a permis de renseigner le motif de présence que de 3 000 d'entre eux.*

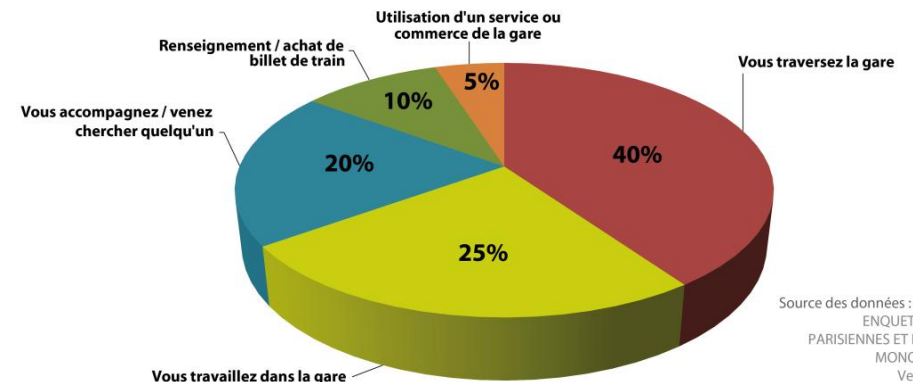
En s'intéressant plus précisément aux non-voyageurs effectuant la traversée de la Gare de l'Est, qui représente la plus grande part des motifs de ces non-voyageurs, on constate que cette gare est utilisée comme un véritable lien urbain entre les quartiers avoisinants.

Cette typologie de lien urbain ne se retrouve pas au niveau de la Gare du Nord qui est plus confinée et dont les accès ne permettent pas une traversée aisée.



Source des données : Gares & Connexions  
ENQUÊTES DANS LES GARES  
PARISIENNES ET D'INTERCONNEXION  
MONOGRAPHIE PAR GARE  
Version du 19/12/2013

**Figure 85 : Motif de présence des 1 500 non-voyageurs sur un JOB au niveau de la Gare du Nord**



Source des données : Gares & Connexions  
ENQUÊTES DANS LES GARES  
PARISIENNES ET D'INTERCONNEXION  
MONOGRAPHIE PAR GARE  
Version du 19/12/2013

**Figure 86 : Motif de présence de 3 000 des 12 000 non-voyageurs sur un JOB au niveau de la Gare de l'Est**

### 3.3 REALISATION DE LA CORRESPONDANCE A L'HEURE ACTUELLE

Les échanges entre les deux gares du Nord et de l'Est, peuvent s'effectuer :

- à pied ;
- en métro (ligne 4 ou 5) ;
- en bus (9 lignes en journée : 30, 31, 35, 38, 39, 46, 56, 65, ou 350) ;
- en vélo (service Vélib' ou privé) ;
- voire éventuellement en taxi, voiture particulière, ...

Parmi ces échanges, pour un Jour Ouvrable de Base (JOB), environ **30 000 correspondances sont recensées entre le pôle Paris Nord (Gare du Nord/Magenta) et le pôle Paris Est (Gare de l'Est/Château-Landon), réalisées à pied ou en métro**, dont (dans les deux sens confondus) :

- 20 000 correspondances métro (lignes 4 et 5) entre le pôle Gare du Nord / Magenta et Gare de l'Est ;
- 6 000 correspondances piétonnes entre Gare du Nord et Gare de l'Est ;
- 4 000 correspondances piétonnes entre Magenta et la Gare de l'Est.

*NOTA : les enquêtes à disposition ne permettent pas de localiser le parcours à pied.*

A noter que les correspondances réalisées en bus entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord n'ont pu être déterminées de façon précise, de même que les correspondances réalisées en vélos. Néanmoins il est possible d'estimer qu'elles ne représentent qu'une infime part des correspondances à l'heure actuelle.

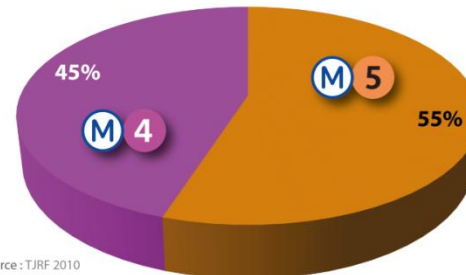
De même, il semble également qu'aucune correspondance entre les deux pôles ne soit réellement effectuée en taxi.

*NOTA : les données ci-après sont tirées des TJRF RATP 2010 et des enquêtes en gares réalisées par Gares & Connexions. Les correspondances entre les deux gares se rapportent néanmoins à une telle petite proportion des enquêtes que les résultats ne peuvent être consolidés et sont donc à prendre avec beaucoup de précaution.*

#### ➤ **Correspondances effectuées en métro entre Gare du Nord et Gare de l'Est**

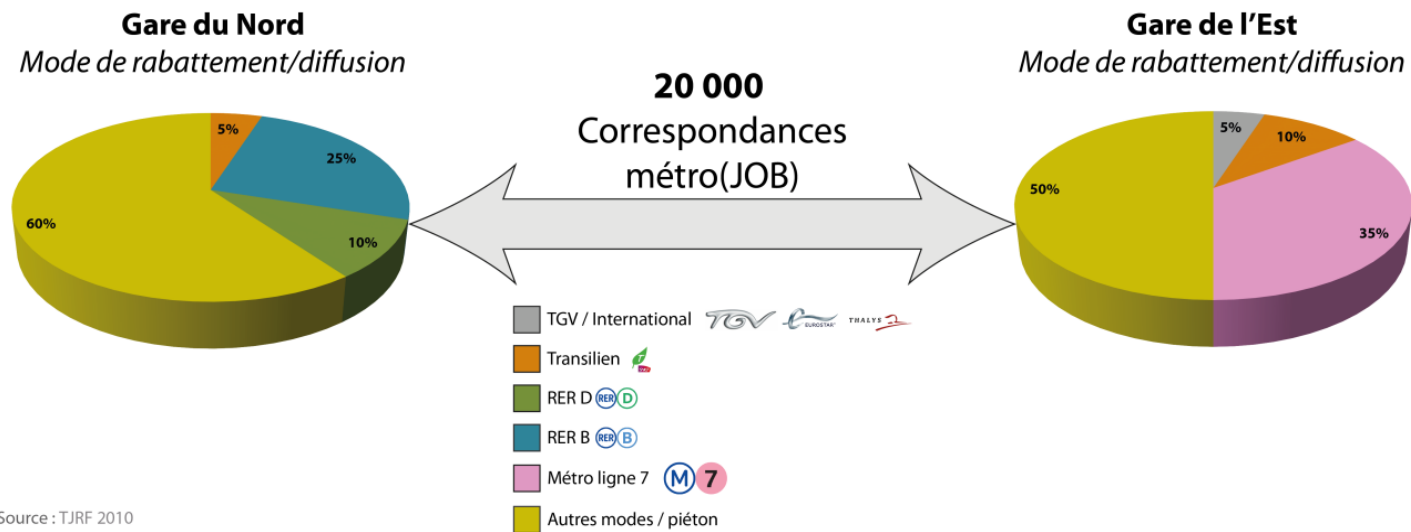
Parmi les 20 000 correspondances effectuées en métro :

- environ 55% sont réalisées via la ligne 5 du métro, et 45% via la ligne 4 ;
- la correspondance par métro est très utilisée pour se diffuser (ou se rabattre) à pied dans le quartier, pour une desserte la plupart du temps très locale ;
- cette correspondance sert également de moyen pour se connecter à la ligne 7 du métro au niveau de la Gare de l'Est.



Source : TJRF 2010

**Figure 87 : Répartition des 20 000 correspondances métro entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est pour un JOB entre les lignes 4 et 5**



**Figure 88 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances métro entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est**

### ► Correspondances piétonnes entre Gare du Nord et Gare de l'Est

Parmi les 6 000 correspondances piétonnes entre les gares du Nord et de l'Est :

- Côté Gare du Nord
  - 40% des personnes effectuant cette correspondance utilisent des modes de transport nationaux et internationaux (TGV, TER...);
  - 55% utilisent des modes de transport régionaux (RER, Transilien);
  - 5% utilisent d'autres modes (notamment marche à pied et bus);
- Côté Gare de l'Est
  - 35% des personnes effectuant cette correspondance utilisent des modes de transport nationaux et internationaux (TGV, TER...);
  - 30% utilisent des modes de transport régionaux (Transilien);
  - 35% d'autres modes (notamment marche à pied et bus).

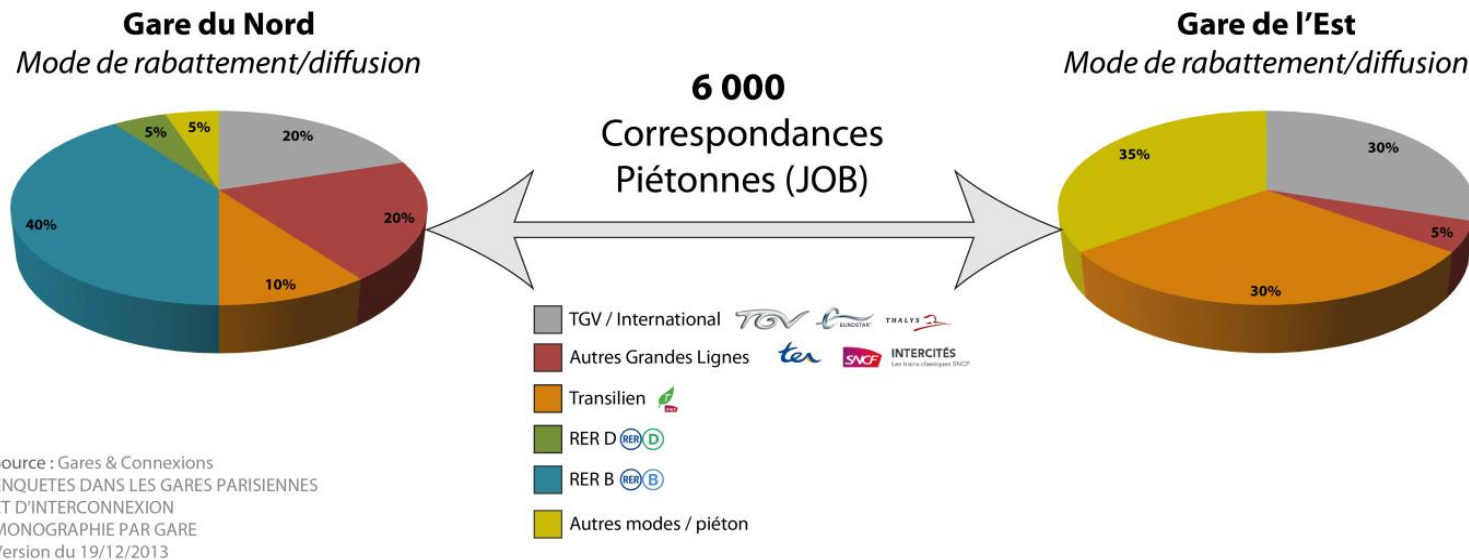
A partir des différents modes de « rabattement/diffusion », il est à noter l'aspect plus marqué de la desserte locale au niveau de la Gare de l'Est, la Gare du Nord ayant a contrario plus une desserte de pôle régional/national.

**Les usagers effectuant la correspondance piétonne entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est sont très variés.** 40% d'entre eux l'effectuent quotidiennement mais 45% l'effectuent moins d'une fois par mois. Les motifs de déplacement sont également très variés. En effet, 50% l'effectuent pour un motif « Domicile - Travail » ou « Domicile - Etudes », 20% dans le cadre d'un déplacement professionnel et 30% dans le cadre de loisirs et autres motifs. Il s'agit ainsi d'usagers à la fois très réguliers, et donc très familiers du parcours, et d'autre très occasionnels qui, pour certains, découvrent le parcours.

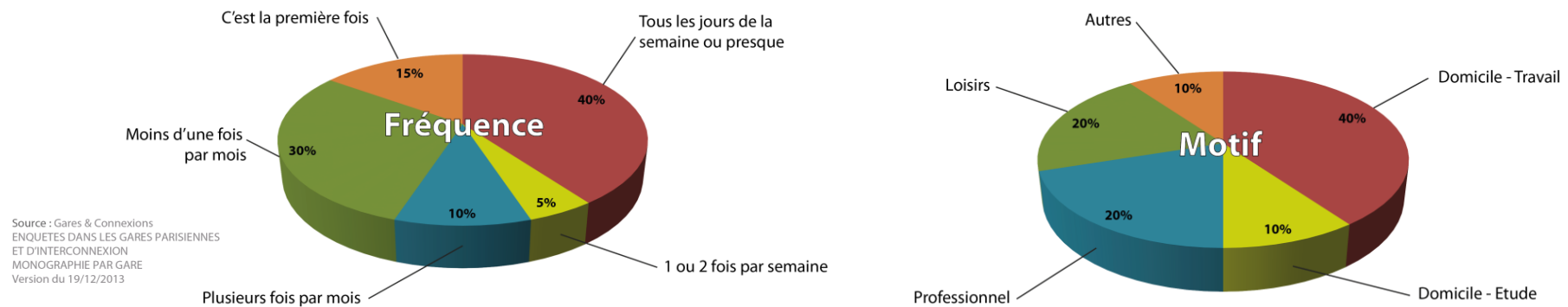
Concernant la direction des flux au sein de cette correspondance aux heures de pointe, **le flux est majoritairement en direction de la Gare du Nord le matin, et en direction de la Gare de l'Est le soir**, mais dans des proportions différentes selon le moment de la journée considéré (cf. figure ci-contre).



Figure 89 : Direction du flux de personnes selon l'heure de la journée pour la correspondance piétonne entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est



**Figure 90 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances piétonnes entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est**



**Figure 91 : Type d'utilisateurs effectuant la correspondance piétonne entre Gare du Nord et Gare de l'Est**

### ► Correspondances piétonnes entre la station Magenta et la Gare de l'Est

Parmi les 4 000 correspondances piétonnes recensées entre Magenta et la Gare de l'Est :

- la correspondance piétonne est majoritairement utilisée pour effectuer une correspondance entre le RER E et la ligne 7 du métro ;
- la station Magenta joue le rôle de pôle régional avec le RER E, et la Gare de l'Est le rôle de diffusion plus « locale » avec le métro ;
- pour le reste, le RER E est utilisé majoritairement comme moyen de diffusion locale/régionale en l'utilisant en direction de la Gare de Haussmann Saint-Lazare.

Concernant la direction des flux au sein de cette correspondance aux heures de pointe, **le flux est majoritairement en direction de Magenta en heures de pointe, notamment du soir, et équilibré en journée.**

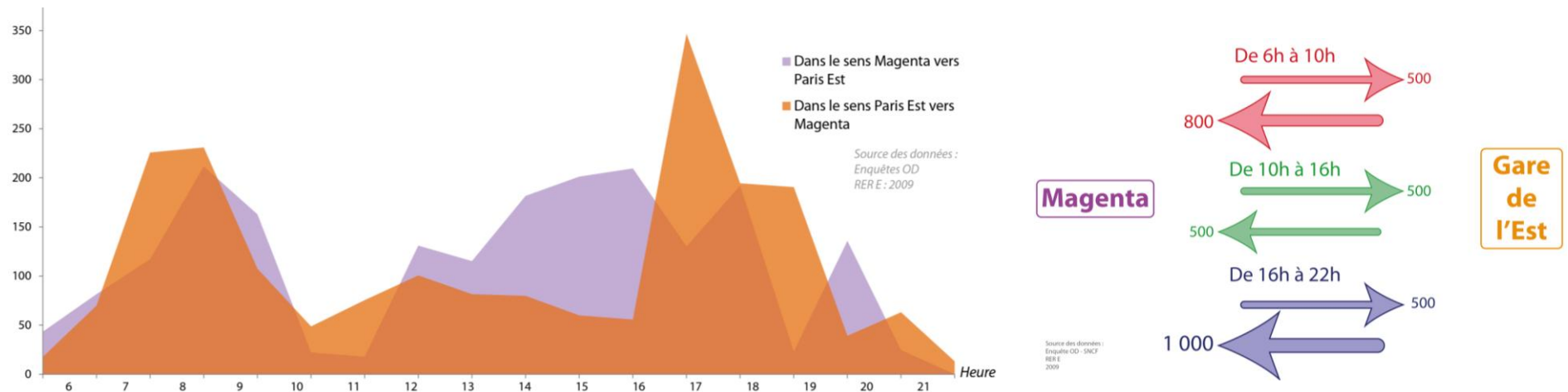
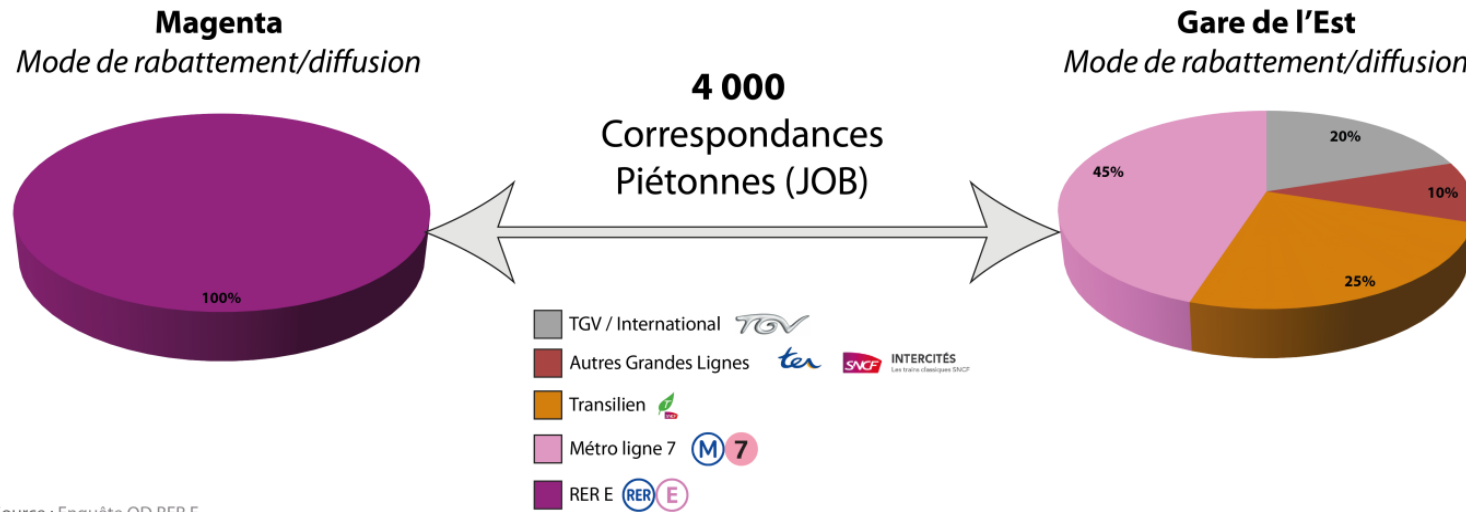


Figure 92 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances piétonnes entre la Gare Magenta et la Gare de l'Est



**Figure 93 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances piétonnes entre la Gare de l'Est et Magenta**

### ► Focus sur l'utilisation du souterrain « Château-Landon »

Ce souterrain est situé en bout de quai du côté Nord de la Gare de l'Est. Il permet de rejoindre la station de métro « Château-Landon » (ligne 7) et dispose également d'un accès sur la rue du Faubourg-Saint-Martin au niveau de la rue du Château-Landon.

La liaison via le « souterrain Château-Landon » entre la Gare de l'Est et Château-Landon est effectuée par 6 000 personnes lors d'un jour ouvrable de base (JOB).

- Côté Gare de l'Est
  - 70% des usagers utilisent ce souterrain à la suite ou avant de prendre un train du réseau Transilien ;
  - 30% en venant ou en allant prendre un train « Grandes Lignes » ;
- Côté « Château-Landon »
  - 65% des usagers utilisant ce souterrain prennent le métro à la suite ou avant d'emprunter le souterrain ;
  - 35% proviennent ou sortent par l'accès rue du Faubourg-Saint-Martin.

90% des usagers utilisent le souterrain de façon quotidienne.

Le souterrain est très majoritairement utilisé dans le sens Gare de l'Est vers Château-Landon le matin et dans l'autre sens le soir.

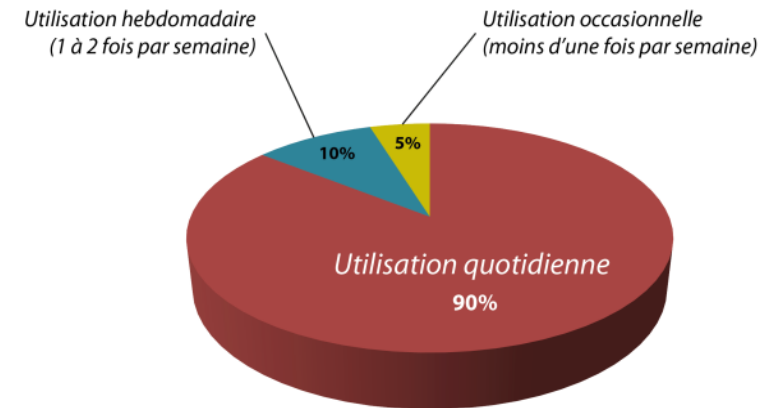


Figure 94 : Type d'usagers du souterrain Château-Landon

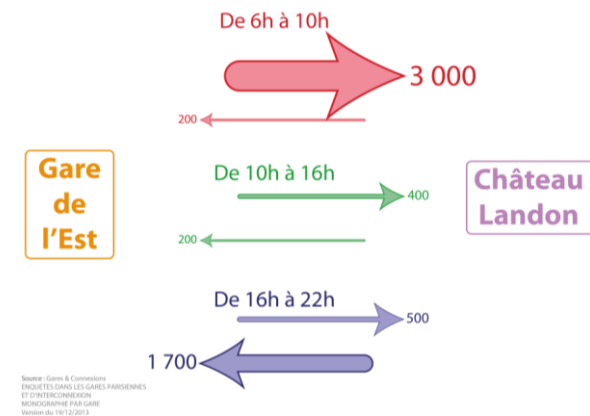
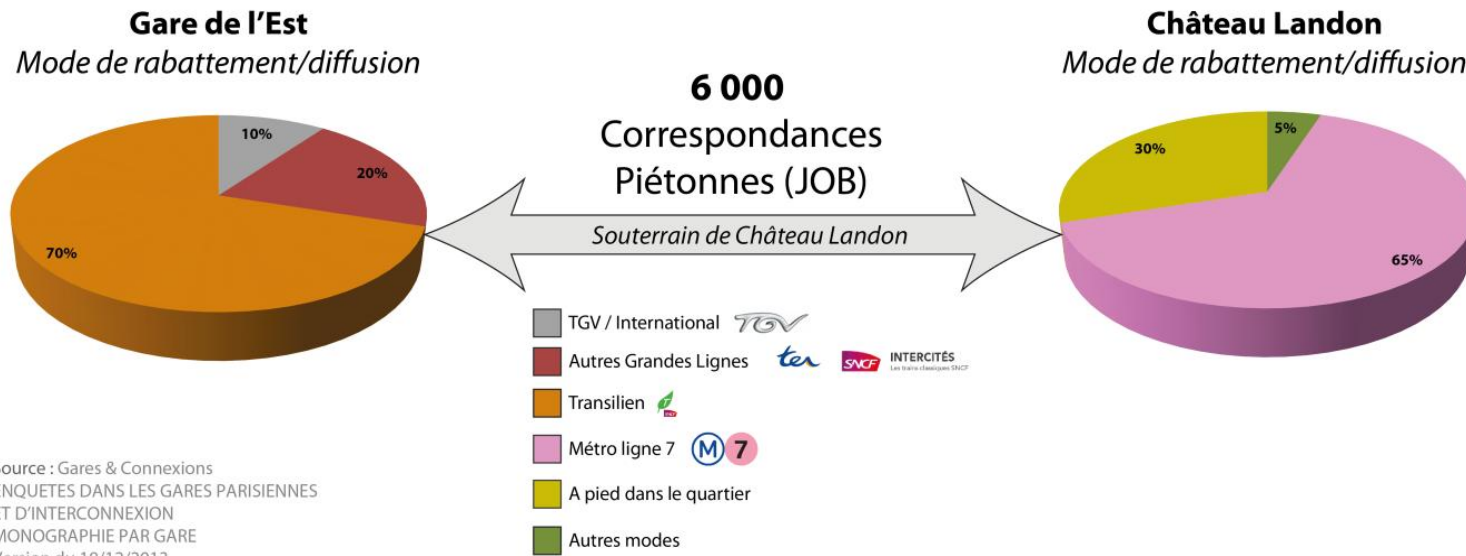


Figure 95 : Direction du flux de personnes selon l'heure de la journée pour la correspondance piétonne entre les gares de l'Est et Magenta



**Figure 96 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances piétonnes entre la Gare de l'Est et la station Château-Landon (ligne 7)**

### ► Temps de parcours

Afin d'identifier le potentiel de chaque cheminement, des temps de parcours quais à quais ont été réalisés comme composition d'un temps de parcours en extérieur et d'un temps de parcours d'accès aux quais au sein des gares, en marche à pied exclusive ou via des moyens de transports (métro, bus, ...).

A partir de ceux-ci, il est possible de rapidement déterminer le cheminement le plus rapide d'un point à un autre.

Il faut ainsi compter une dizaine de minutes des quais « Grandes Lignes » Gare du Nord aux quais « Grandes Ligne » Gare de l'Est pour une vitesse de marche dite « normale » (environ 4km/h). Rajouter 5 minutes en cas d'encombrement important (bagages nombreux notamment).

NOTA : Ces temps de parcours sont calculés pour une affluence normale et pour des voyageurs « expérimentés » du trajet, i.e. ne cherchant pas leur chemin.

Selon le point de départ/arrivée en Gare du Nord / de l'Est ou de Magenta, il peut ainsi être plus ou moins avantageux d'utiliser le métro ou de marcher pour effectuer la correspondance en termes de temps de parcours. Pour exemple, en partant du RER en Gare du Nord, soit le niveau le plus profond de la gare, le métro est bien plus rapide que le cheminement piétonnier en extérieur puisqu'il se situe à proximité du RER et qu'il permet de ne pas remonter jusqu'à la rue en surface.

A noter que les dénivelés et la pénibilité du parcours sont autant des facteurs déterminants de choix (confort de la correspondance).

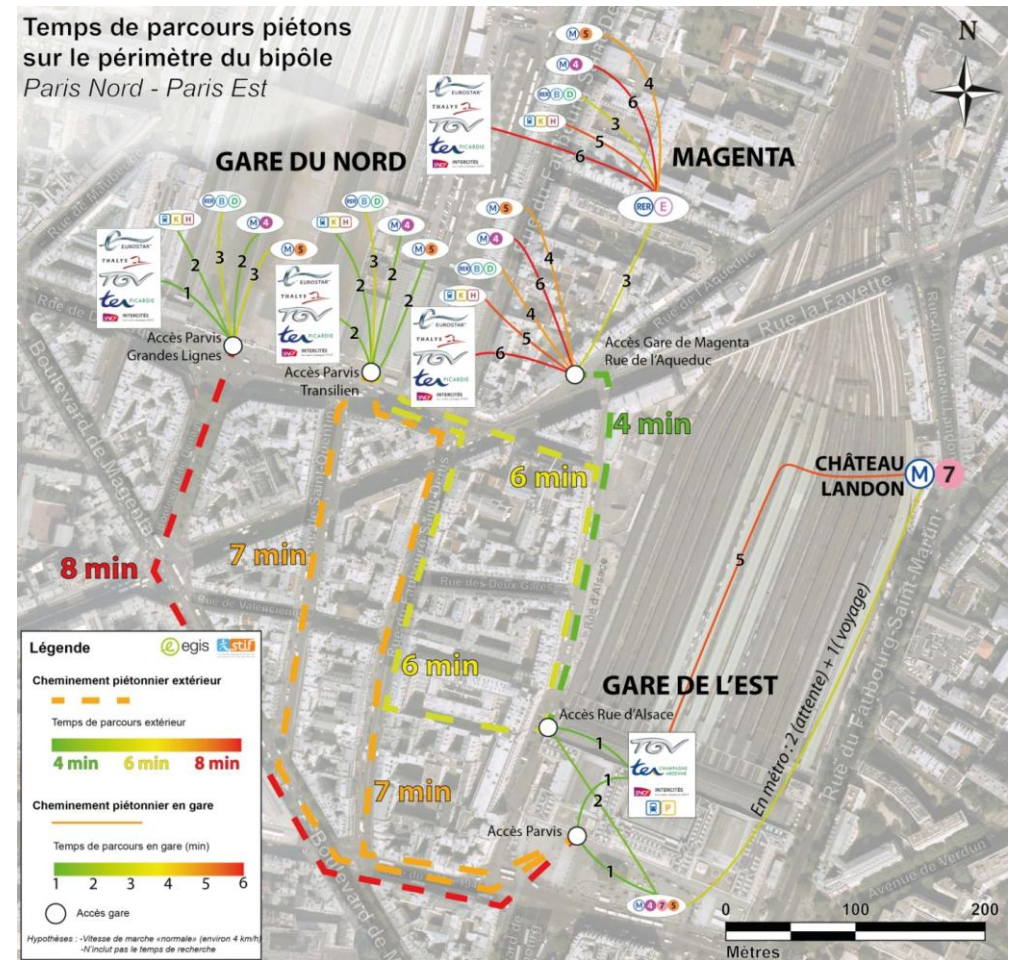


Figure 97 : Temps de parcours des correspondances piétonnes du Bipôle

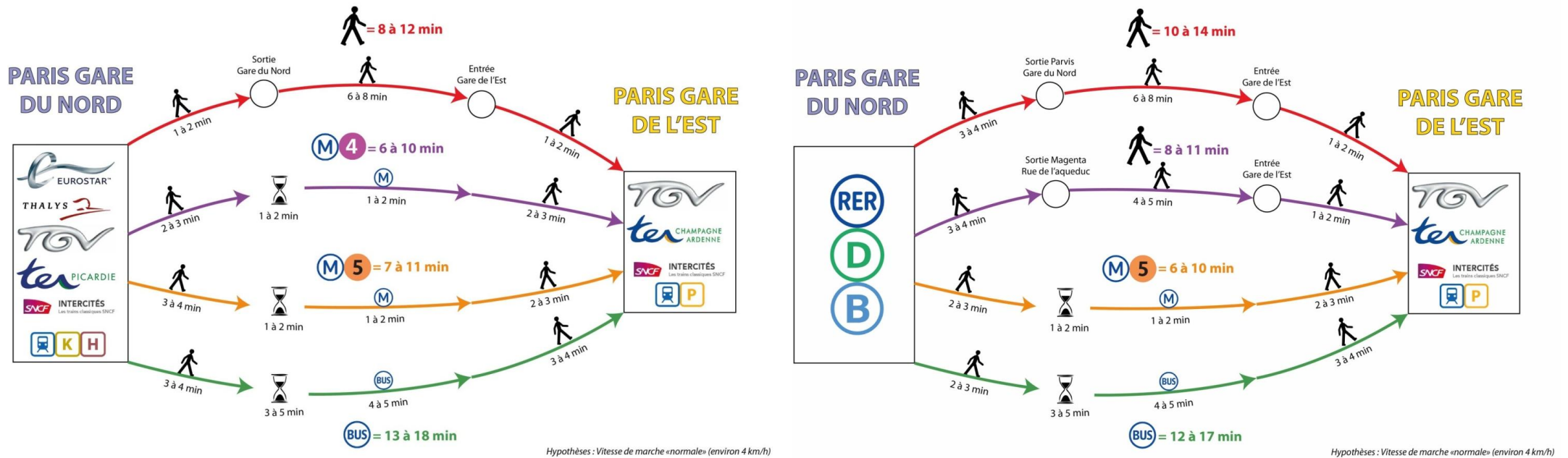


Figure 98 : Comparaison des temps de parcours des correspondances selon le mode emprunté entre Gare du Nord et Gare de l'Est

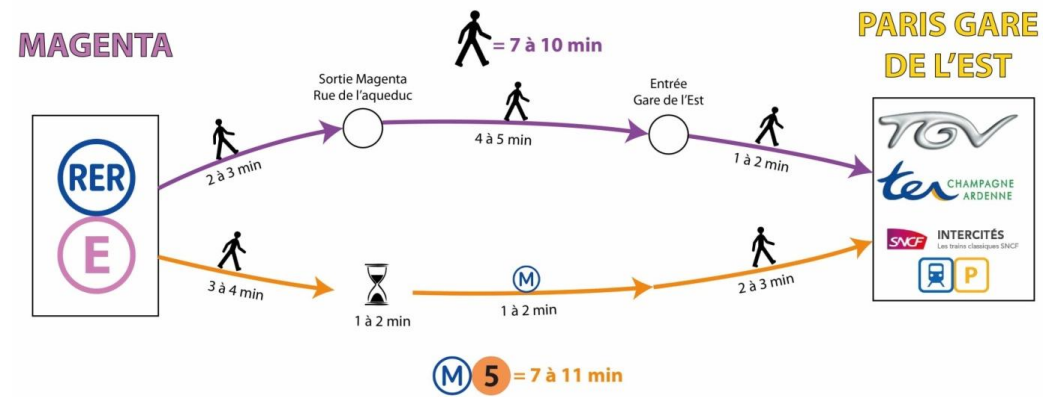


Figure 99 : Comparaison des temps de parcours des correspondances selon le mode emprunté entre Gare de l'Est et Magenta

## **PARTIE 4 :** **ENJEUX ET SCENARIOS**

<b>4.1</b>	<b>PROBLEMATIQUE DU BIPOLE .....</b>	<b>110</b>	<b>4.5</b>	<b>INTERFACE DES SCENARIOS AVEC LES PROJETS CONNEXES .....</b>	<b>135</b>
<b>4.2</b>	<b>ENJEUX ET OBJECTIFS DU BIPOLE .....</b>	<b>111</b>	<b>4.5.1</b>	<b>Articulation avec le projet de Balcon Vert.....</b>	<b>135</b>
<b>4.2.1</b>	<b>Dysfonctionnements recensés .....</b>	<b>111</b>	<b>4.5.2</b>	<b>Intégration du projet de CDG Express dans la réflexion du projet Bipôle.....</b>	<b>142</b>
<b>4.2.2</b>	<b>Enjeux du Bipôle .....</b>	<b>114</b>			
<b>4.2.3</b>	<b>Objectifs et critères d'analyse .....</b>	<b>115</b>			
<b>4.3</b>	<b>PROGRAMME DU LIEN BIPOLE .....</b>	<b>116</b>			
<b>4.4</b>	<b>SCENARIOS D'AMENAGEMENT PROPOSES.....</b>	<b>118</b>			
<b>4.4.1</b>	<b>Scénario A : le lien de surface VIP « Vélo Intermodalité Piéton» .....</b>	<b>120</b>			
<b>4.4.2</b>	<b>Scénario B : un lien de surface VIP et un lien souterrain dissociés .....</b>	<b>124</b>			
<b>4.4.3</b>	<b>Scénario C : l'intermodalité et l'intégration urbaine pour ambition .....</b>	<b>130</b>			

### 4.1 PROBLEMATIQUE DU BIPOLE

L'intégration partielle des deux gares appelle **une correspondance de très grande qualité** et une attention très forte sur la **qualité des cheminements piétons**.

Chaque entité ferroviaire propose aux voyageurs un outil d'échanges complexes entre les modes de transports (trains internationaux, grandes lignes, RER, métros et bus).

Cependant, **le réseau d'espaces publics reliant ces entités ferroviaires est relativement inadapté. Bien qu'ayant fait l'objet d'améliorations et réfections, il ne permet pas d'incarner clairement le lien pouvant exister entre les deux gares.** Ces espaces transitoires sont ancrés dans un environnement parfois vécu comme hostile par les usagers qui l'abordent à pied : quartier peu valorisé, importante circulation automobile, dénivelé repoussoir pour les voyageurs disposant de bagages, ...

**La multiplication des correspondances suite au développement des différents projets de transports et la nécessité d'offrir une image lisible et globale du Bipôle, requièrent un bilan des projets** et des études en cours afin de construire une véritable correspondance optimisée entre les deux gares, s'inscrivant également dans le plan guide imaginé par les urbanistes et porté par la Ville de Paris dans le cadre de Paris Nord Est Elargi (PNEE).

**Le projet s'inscrit donc dans une démarche croisée associant un projet de transport aux échelles multiples et un projet urbain.**

Cette réflexion constitue une réelle opportunité de conduire une réflexion de fond, tant sur le plan urbain que sur le plan des transports, pour proposer un projet ambitieux, non seulement de liaison physique entre les pôles, mais aussi d'identification globale du Bipôle.

La principale problématique, tournée vers les correspondances entre les deux pôles nécessite notamment de prendre en compte les différentes catégories d'usagers et de pratiques dans le secteur, afin **d'identifier un ou plusieurs itinéraires lisibles et confortables.**

### 4.2 ENJEUX ET OBJECTIFS DU BIPOLE

#### 4.2.1 DYSFONCTIONNEMENTS RECENSES

Les principaux dysfonctionnements du Bipôle recensés ont été regroupés autour des thématiques suivantes : **accessibilité, sécurité, informations, lisibilité/ambiance, correspondance, intermodalité, partage de l'espace public et dynamisme économique.**

##### ▪ *Dysfonctionnements liés à l'accessibilité des cheminements piétons*



- Obstacles physiques sur plusieurs cheminements : escalier, rampe >5% ;
- Cheminements étroits par endroits ;
- Certains quais sont non accessibles (notamment quais métro) ;
- Souterrain « Château-Landon » non accessible ;
- Présence de pavés sur le parvis de la Gare de l'Est ;
- Encombrement général du parvis de la Gare du Nord ;
- Obstacle de la traversée des carrefours.

##### ▪ *Dysfonctionnements liés à la lisibilité/ambiance de la correspondance*



- Faible lisibilité du cheminement ;
- Manque de repère pour la direction à suivre ;
- Cheminement à découvert ;
- Ambiance du souterrain Château-Landon peu attrayante ;
- Problématique de coupure urbaine par le faisceau.

##### ▪ *Dysfonctionnements liés à l'information sur la correspondance*



- Plans à disposition des usagers : peu lisibles, mal orientés, mauvaise perception de l'escalier rue d'Alsace, non indication du cheminement via le passage SNCF, ... ;
- Différences de traitement selon la gare de départ considérée ;
  - Gare du Nord : signalétique de correspondance uniquement au niveau « surface », peu présente et peu efficace. Non présente dans les niveaux inférieurs, en particulier depuis la salle d'échanges RER, ou au niveau de la gare routière ;
  - Gare de l'Est : signalétique plutôt bonne au niveau du quai transversal, mais inexistante ensuite, avec présence d'un panneau ambigu signalant les deux cheminements de correspondance au niveau de la sortie rue d'Alsace ;
  - Magenta : Gare du Nord bien signalisé, cheminement piétons vers la Gare de l'Est également relativement bien signalisé via la sortie rue de l'Aqueduc mais uniquement à partir du « Hall Sud » ;
- Indications partiellement manquantes (selon la sortie de gare) ;
- Non uniformité des panneaux d'indication : couleurs, formes, tailles ... ;
- Parvis de la Gare du Nord : source de conflits et d'insécurité potentielle pour les piétons.

### ▪ **Dysfonctionnements liés à la correspondance**



- Temps de parcours « médiocre » au vu des distances ;
- Manque de continuité.

### ▪ **Dysfonctionnements liés à l'intermodalité**



- Gare routière Gare de l'Est difficile d'accès ;
- Gare routière de Gare du Nord peu visible ;
- Peu d'informations sur la présence du souterrain « Château-Landon ».

### ▪ **Dysfonctionnements liés à la sécurité des cheminements**



- Traversées dangereuses des carrefours notamment rue La Fayette ;
- Feux piétons parfois longs, incitant certains piétons à une traversée en dehors des plages prévues ;
- Trottoirs étroits rue d'Alsace, incitant les usagers avec bagages à se déplacer sur la chaussée ;
- Conflits VP/piétons potentiels au niveau de la raquette de retournement au niveau bas de la rue d'Alsace en face de la sortie Ouest de la Gare de l'Est ;

### ▪ **Dysfonctionnements liés au partage de l'espace public**



- Saturation des espaces
  - Encombrement du parvis de la Gare du Nord (taxis, VTC, dépose minute, stationnement illicite, ...) dans un espace à dominante piétonne non respectée ;
  - Plan de circulation conçu non respecté -> source de confusion dans le fonctionnement du parvis et d'insécurité pour les piétons ;
  - Rue d'Alsace : sortie Ouest de la Gare de l'Est peu mise en valeur vis-à-vis du cheminement de correspondance (raquette de retournement VP, ...).

### ▪ **Dysfonctionnements liés au dynamisme économique**



- Un volume important de « cafés, hôtels, restaurants » uniquement concentré au Nord de l'axe rue des Deux Gares ;
- Des problèmes de vacance en particulier pour les rues du Faubourg Saint-Denis et d'Alsace ;
- Un risque de dégradation de l'offre au profit de l'offre modernisée interne aux gares et des secteurs au Sud de plus en plus intégrés à la dynamique du Canal et de République ;
- Un volume de flux de correspondance piétonne qui semble trop faible pour justifier à lui seul le développement d'une offre nouvelle.

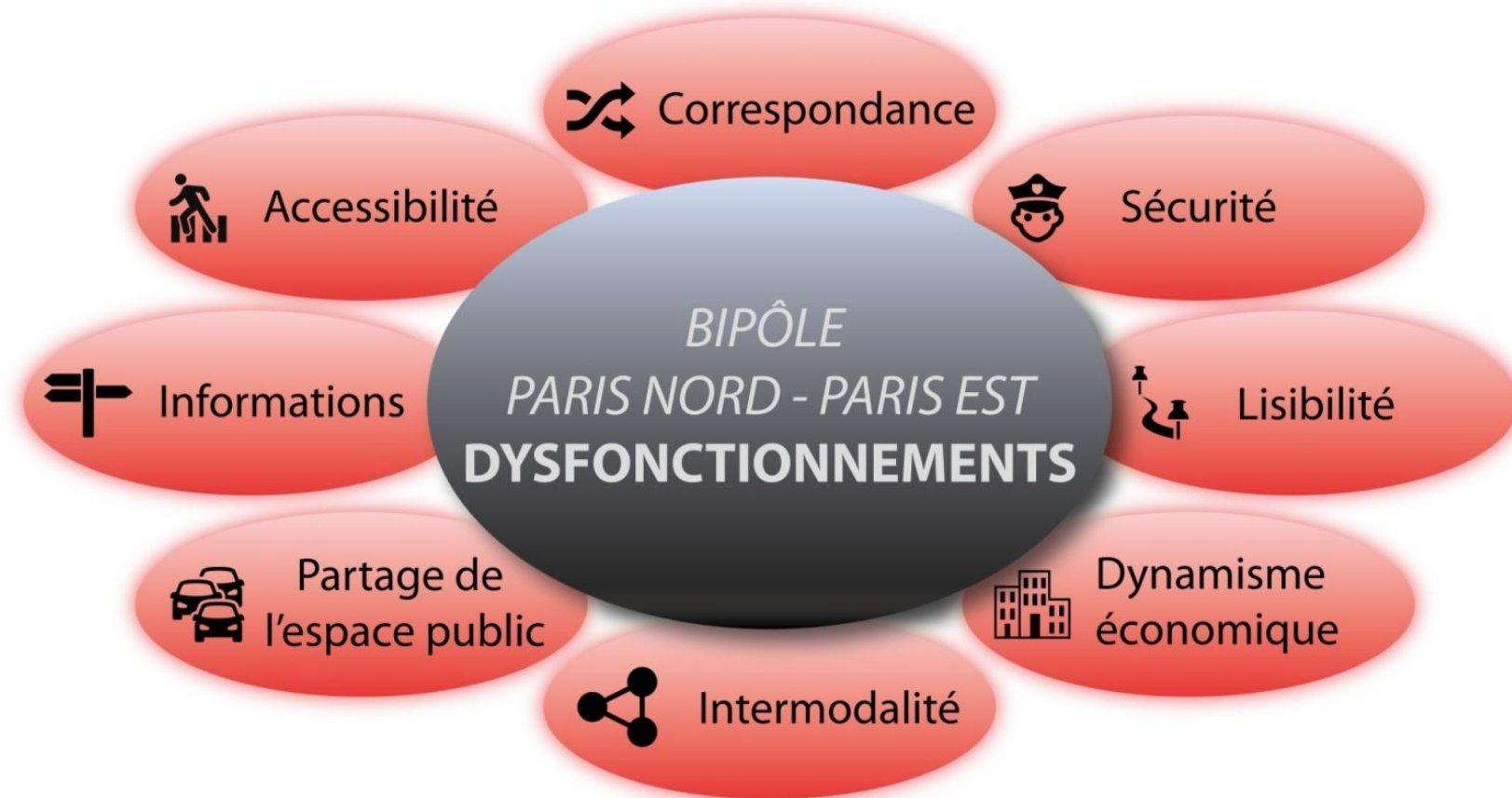


Figure 100 : Thématiques de dysfonctionnements identifiées autour du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord

### 4.2.2 ENJEUX DU BIPOLE

Afin de répondre aux différentes problématiques à traiter dans le cadre de la présente étude :

- **Faire émerger un ou plusieurs itinéraires qui puissent répondre aux différents usagers de la correspondance ;**
- **Mettre en œuvre des aménagements de cette liaison** permettant de rendre cet itinéraire de correspondance accessible, sûr, sécurisé, lisible (signalétique, informations en amont et in situ), etc. ;
- **Assurer le fonctionnement du Bipôle**
  - liaisons qui puissent se connecter avec les différents outils de la mobilité (Pôle RER B/D, Pôle Magenta, gares de surface, gares routières, métros) ;
  - maintien des fonctionnalités des pôles (a minima, voire possible optimisation de certaines le cas échéant) ;
- **Diversifier les fonctionnalités/services rendus du Bipôle**
  - liaison qui puisse servir aux résidents ;
  - liaison qui puisse offrir des services supplémentaires aux résidents.

**10 enjeux** ont été définis et regroupés en grandes thématiques, trois au total.

#### THÉMATIQUE 1



Satisfaire les différents types de liaisons



Connecter la liaison aux différents outils de la mobilité



Intégrer les différentes étapes du déplacement



Assurer l'accessibilité de l'itinéraire pour tous

#### THÉMATIQUE 2



Définir un concept « Bipôle »



Rationaliser les services rendus du Bipôle



Échéance de réalisation des actions

#### THÉMATIQUE 3



Améliorer le cadre de vie des riverains



Garantir la sécurité du cheminement



Assurer les fonctionnalités actuelles et futures du Bipôle

Figure 101 : Les enjeux du projet de Bipôle

A cela s'ajoutent les enjeux d'amélioration de l'efficacité des liens avec les gares routières (Rocade des gares, restructuration du réseau de bus), d'intégration urbaine (Balcon Vert), de rénovation des gares (Wilmotte) et de l'intégration de l'ensemble des projets liés au renforcement du réseau de transport (CDG Express, 3 bis /7 bis, EOLE).

### 4.2.3 OBJECTIFS ET CRITERES D'ANALYSE

Les objectifs à atteindre pour le projet de Bipôle ont été identifiés et servent de base à l'analyse multicritères des différents scénarios.

#### 1 - Diminution du temps de parcours :

Gain quotidien en minutes pour chaque usager (4 catégories : voyageurs quotidiens, occasionnels, PMR, de nuit) pour l'ensemble des liaisons identifiées.

#### 2 - Amélioration de la lisibilité de l'itinéraire :

Visibilité de la destination depuis le point d'origine du cheminement en tenant compte du nombre de changements d'orientation nécessaires.

#### 3 - Amélioration de la sécurité de l'itinéraire :

Déterminée par le nombre de traversées de zones générant un risque pour le piéton (carrefours) par l'ensemble des liaisons identifiées.

#### 4 - Confortement de la fonction transport :

Nombre de nouvelles correspondances directes créées (par exemple M7 <-> RER B/D) et nombre de liaisons améliorées.

#### 5 - Confortement des fonctions urbaines :

Déterminé par le développement de nouvelles opportunités urbaines :

- les opportunités de réaménagement urbain (peu discriminant car chaque scénario cherche à répondre à cette question) ;
- les effets sur le dynamisme commercial de la rue d'Alsace et de la rue de Dunkerque (voire sur d'autres secteurs) ;
- l'opportunité de créer des services innovants de la mobilité ;
- les bénéfices du Balcon Vert.

#### 6 - Participation au concept Bipôle :

Valorisation d'une identité commune aux deux gares : une seule gare avec deux entités reliées directement par un objet transport.

Cette participation sera également déterminée par :

- le renforcement de la dimension transport du secteur (nouvelles liaisons, nouvelles correspondances, nouveaux services de mobilité) ;
- la présence d'aménagements de surface homogènes et caractéristiques ;
- la participation à la résorption des coupures urbaines ;
- les opportunités à faire émerger une nouvelle centralité.

#### 7 - Importance et complexité des travaux

- d'un point de vue technique (types d'aménagements, interventions en surface / en souterrain, impacts sur les activités présentes sur sites) ;
- au regard des maîtrises d'ouvrage concernées.

#### 8 - Coût d'exploitation :

Intégrant :

- des charges de personnel nécessaires (nettoyage, entretien, réparations, sécurité, vente ...) ;
- l'intégration des coûts d'approvisionnement pour entretien/réparation ;
- le ratio à la superficie d'espaces ouverts au public/usagers ;
- le calcul du nombre d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs.

#### 9 - Coût d'investissement :

Déterminé par :

- l'identification des types d'intervention ;
- le calcul des linéaires / surfaces / volumes ;
- l'application de ratios usuels.

### 4.3 PROGRAMME DU LIEN BIPOLE

Compte tenu du manque de visibilité, d'efficacité et d'accessibilité des différentes correspondances, il est indispensable d'offrir une image lisible et globale du Bipôle.

Il s'agit ainsi de construire une véritable correspondance optimisée et accessible à tous entre les deux gares, s'inscrivant dans le plan guide Paris Nord Est Elargi (PNEE) imaginé par les urbanistes et porté par la Ville de Paris.

**L'objectif est donc de proposer un projet non seulement de liaison physique entre les pôles, mais aussi d'identification de l'ensemble du Bipôle.**

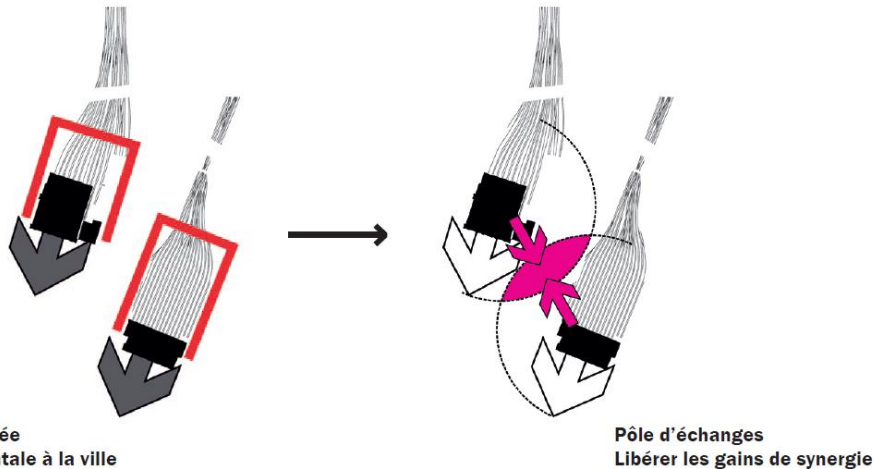


Figure 102 : Le défi du Bipôle selon PNEE (PNEE, 2014)

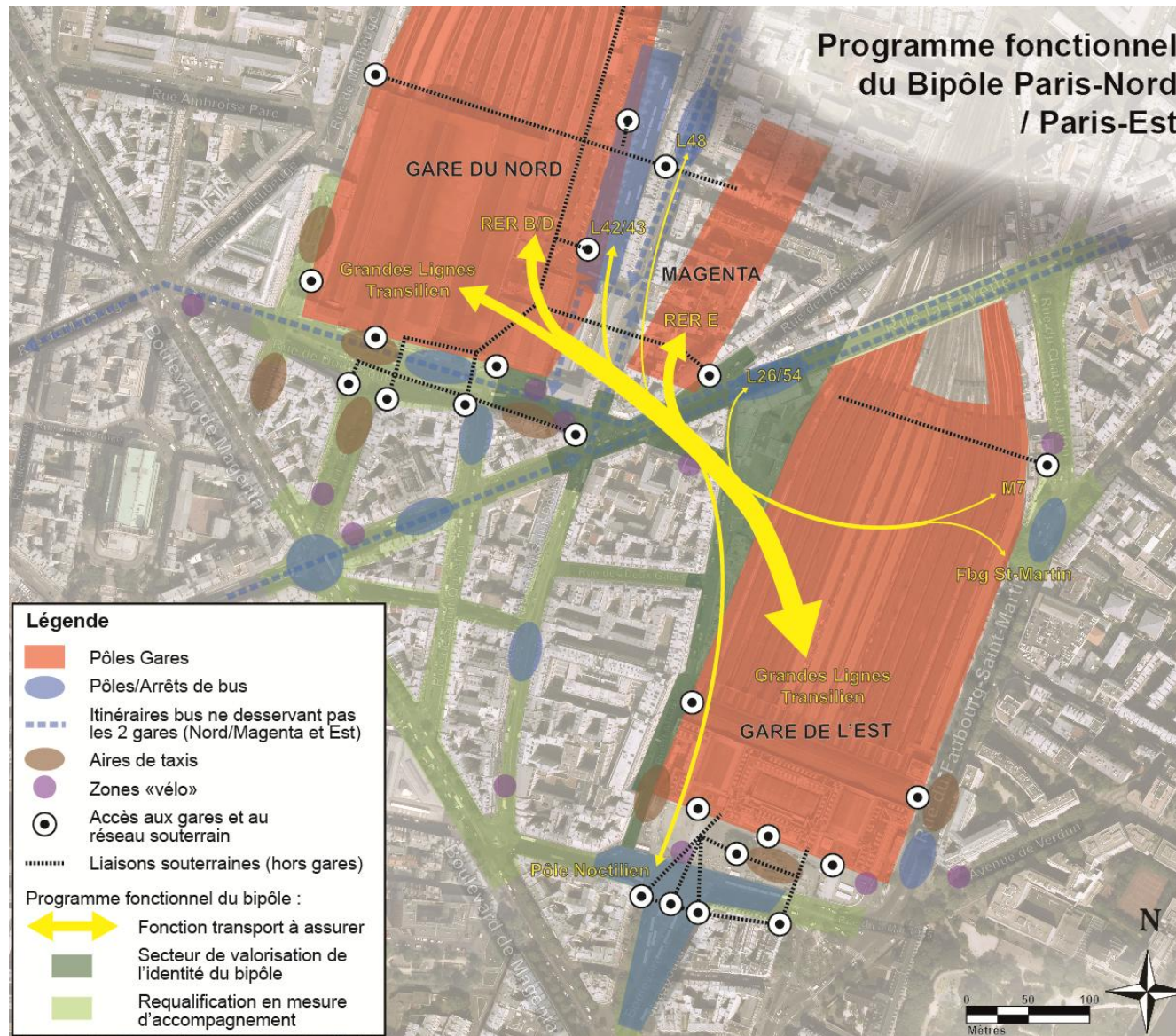
Ces scénarios d'aménagement doivent permettre de répondre à deux types de fonctions :

#### Les fonctions transports :

- **16 liaisons à assurer** efficacement par la correspondance entre les deux pôles (et non prises en compte aujourd'hui).

#### Les fonctions urbaines :

- **requalification des axes Alsace/Dunkerque** afin d'affirmer l'identité de l'itinéraire ;
- **amélioration de la traversée piétonne** de la rue La Fayette et du Faubourg Saint-Denis, notamment pour sécuriser et faciliter les cheminements ;
- **inscription dans un contexte urbain en émergence** dans le triangle Alsace / La Fayette / Gare de l'Est ;
- **mesures d'accompagnement et de requalification de l'espace public.**



### 4.4 SCENARIOS D'AMENAGEMENT PROPOSES

Les échanges entre les différentes parties prenantes au cours de l'année 2014 et du premier semestre 2015 ont permis, sur la base des enjeux du diagnostic, des contraintes du Balcon Vert et des fonctionnalités attendues par le projet, d'identifier **trois scénarios d'aménagement du lien Bipôle** :

**Scénario A : Une liaison structurante de surface améliorant la lisibilité et l'accessibilité des correspondances.**

Caractérisé par une intervention simple sur des aménagements urbains au niveau des rues d'Alsace et de Dunkerque, le scénario A affirme ainsi une liaison structurante de surface.

**Scénario B : Un lien de surface, complété d'un lien souterrain.**

Le scénario B reprend la solution du scénario A et intègre la mise en œuvre d'un souterrain reliant le pôle Magenta et le tunnel Château-Landon. Ce scénario impacte le sous-sol du bâtiment du « 50, rue d'Alsace ».

Cette solution distingue les cheminements souterrains et les cheminements de surface.

**Scénario C : Un système de liaison de surface et souterraine interconnectées intégré au projet urbain.**

Le scénario C reprend le lien de surface et le lien souterrain du scénario B et y ajoute la fonctionnalité de liaison verticale entre les cheminements souterrains et les cheminements de surface.

Cette solution prend en compte le niveau quais du bâtiment du « 50, rue d'Alsace » et s'articule avec le projet Balcon Vert créant ainsi : un système complet répondant aux objectifs globaux d'amélioration des liaisons et du confort des voyageurs.

Le scénario C permet d'ouvrir la Gare de l'Est vers le pôle Magenta et la Gare du Nord et de répondre ainsi aux fonctions transports et urbaines tout en développant une identité forte du concept Bipôle.

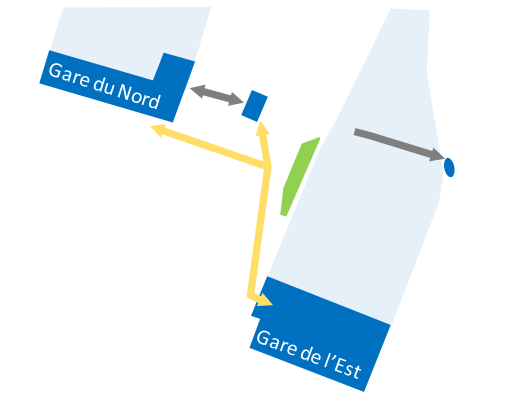
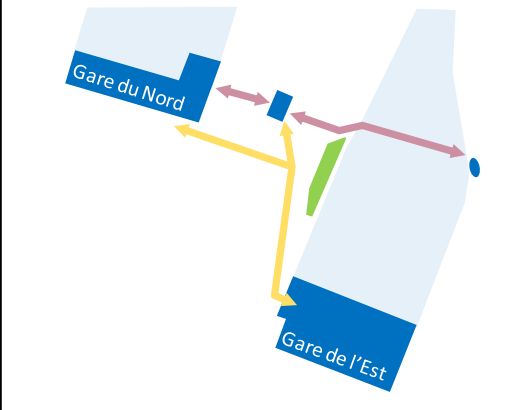
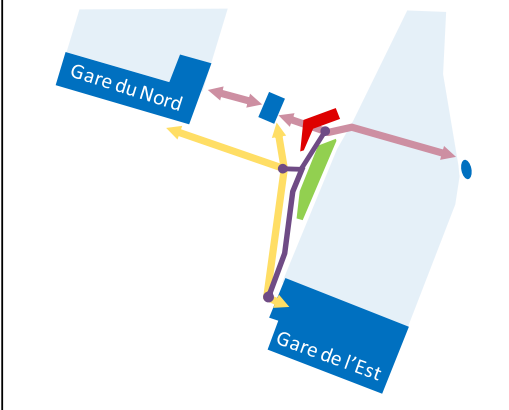




		Scénario A	Scénario B	Scénario C
				
<b>Amélioration des fonctions transport</b>		<p><b>Faible</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Lien de surface</b> secteur Alsace/Dunkerque :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en accessibilité du cheminement existant</li> <li>- Amélioration de la lisibilité (signalétique et traitement de surface)</li> <li>- Amélioration du confort (escaliers mécaniques, traitement des carrefours)</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Forte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Lien de surface</b> secteur Alsace/Dunkerque :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identique scénario A</li> </ul> </li> <li>• <b>Lien souterrain</b> Magenta &lt;&gt; Château-Landon :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de l'efficacité de la correspondance (rapidité, lisibilité, espace dédié au transport)</li> <li>- Meilleure identification de la correspondance</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Optimale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Lien de surface</b> secteur Alsace/Dunkerque :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identique scénario A</li> </ul> </li> <li>• <b>Lien souterrain</b> Magenta &lt;&gt; Château-Landon :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identique scénario B</li> </ul> </li> <li>• <b>Interconnexion</b> lien de surface/liens souterrain :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nouvelle porte d'entrée au réseau</li> <li>- Amélioration de l'intermodalité</li> </ul> </li> </ul>
<b>Nouveaux liens transports</b>	Pôle Gare de l'Est	Aucun		
	Pôle Gare du Nord / Magenta			
<b>Gains de temps /jour</b>		< 1h40	267 h	267 h
<b>Amélioration des fonctions urbaines</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagements de surface secteur Alsace/Dunkerque</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagements de surface secteur Alsace/Dunkerque</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagements de surface</li> <li>• Ouverture de la Gare de l'Est vers le Nord</li> <li>• Création d'une identité Bipôle forte</li> </ul>
<b>Impacts sur les projets connexes</b>		<b>Faible</b>	<p><b>Faible</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attention particulière à avoir sur l'impact des travaux du souterrain avec le nouvel hôtel</li> </ul>	<p><b>Moyen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insertion des circulations verticales et du cheminement le long du Balcon Vert</li> <li>• Possibilité d'ouvrir le CDG Express vers Magenta et Gare du Nord via le « 50, rue d'Alsace »</li> </ul>

Figure 104 : Les scénarios d'aménagement proposés

### 4.4.1 SCENARIO A : LE LIEN DE SURFACE VIP « VELO INTERMODALITE PIETON »

#### ➤ Description du scénario A

**Le scénario A se caractérise par une intervention en surface pour la liaison principale entre les deux gares et la station RER Magenta.**

La **première action** consiste à intervenir sur les carrefours La Fayette / Faubourg Saint-Denis / Dunkerque et La Fayette / Rue d'Alsace en élargissant les trottoirs au niveau de la rue de Dunkerque ❶ et en réalignant les passages piétons ❷. Ces modifications entraîneront la reprise des plans de feux avec un objectif de favoriser les traversées piétonnes.

La **deuxième action** vise à pacifier et sécuriser les cheminements en créant une zone de rencontre sur les rues d'Alsace et de Dunkerque :

- zone de rencontre rue de Dunkerque ❸;
- zone de rencontre et mise à sens unique du Nord de la rue d'Alsace ❹;
- piétonnisation de la rue d'Alsace au Sud de la rue des Deux Gares ❺;
- création d'un parvis apaisé sur l'accès Ouest de la Gare de l'Est ❻.

Ces aménagements devront permettre la définition d'une identité commune par le choix des matériaux, de la signalétique, du mobilier urbain, de l'éclairage, etc. Ces caractéristiques du lien de surface permettront une bonne lisibilité de la correspondance.

La **troisième action** vise à la mise en accessibilité et à l'amélioration du confort de la correspondance par la mise en place de liaisons verticales mécanisées (escalators et ascenseur) le long de l'escalier monumental de la rue d'Alsace ❼.

Une **quatrième action** pourrait être de réaménager le parvis de la station RER Magenta ❽ et d'investir le bâtiment situé à l'angle des rues La Fayette et de l'Aqueduc pour développer un programme en lien avec des services innovants de la mobilité et donner de la visibilité au parvis de Magenta ❾.

L'ensemble de ces aménagements permettent la mise en œuvre d'une liaison structurante de surface que l'on retrouve également dans les scénarios B et C.



Figure 105 : Principes d'aménagement du scénario A

EXISTANT

PROJETE

Rue d'Alsace, haut



Carrefour rue La Fayette / rue de Dunkerque



Figure 106 : Photomontage des aménagements du scénario A (PNEE, 2014)

### ► Analyse multicritères du scénario A

1 - Le gain de **temps de parcours** est estimé à 1'30" par trajet PMR, soit un gain journalier de 1 heure et 40 minutes pour l'ensemble des voyageurs effectuant la correspondance, ce qui est faible par rapport aux résultats obtenus pour les autres niveaux d'ambition des scénarios B et C (> 267 heures par jour).

2 - La **lisibilité du cheminement** est améliorée par rapport à l'existant grâce à la définition d'une identité commune par le choix des matériaux, de la signalétique, du mobilier urbain, de l'éclairage, etc.

Cependant, les voyageurs effectuant la correspondance depuis des modes de transport souterrains ne disposent pas d'un lien direct et visible et sont contraints de remonter en surface, ce qui engendre un grand nombre de changements d'orientation.

3 - Concernant **la sécurité de l'itinéraire**, sur le parcours de correspondance il est nécessaire de traverser de 2 à 4 carrefours sur les liaisons principales, ce qui ne représente aucune amélioration par rapport à la situation actuelle.

4 - La **fonction transport** est améliorée qualitativement grâce au cheminement Alsace/Dunkerque, mais aucune nouvelle correspondance n'est créée.

5 - La **fonction urbaine** est améliorée du fait du réaménagement de l'espace public rue d'Alsace et rue de Dunkerque. Le passage des voyageurs effectuant la correspondance permettra le développement d'activités et de commerces.

6 - Les aménagements proposés ne permettent pas de créer un pôle gare continu, en conséquence il n'y pas de **participation au concept Bipôle**.

7 - Parmi les aspects positifs, à noter la « faible » **complexité des travaux**, avec une intervention « simple » en surface qui n'est pas directement liée au projet du Balcon Vert. Les maîtres d'ouvrage impliqués sont : SNCF Gares & Connexions et la Ville de Paris.

8 - Le **coût d'exploitation**, a été estimé pour la comparaison avec les autres scénarios en considérant environ 800 m<sup>2</sup> d'espaces ouverts, 2 escaliers mécaniques et 1 ascenseur.

9 - Le **coût d'investissement** est estimé à environ 10M€ +/- 20%. Cette évaluation pourra évoluer suite aux expertises techniques qui seront menées dans le cadre des études de Schéma de Principe.

CRITERES <sup>(a)</sup>	SC. A
1. Temps de parcours temps gagné par jour	* 1h40
2. Lisibilité de l'itinéraire	*
3. Sécurité de l'itinéraire	**
4. Fonctions transport	*
5. Fonctions urbaines	***
6. Participation au concept Bipôle	*
7. Importance et complexité des travaux	***
8. Coût d'exploitation	***
9. Coût d'investissement	10 M€ +/- 20%

<sup>(a)</sup> évalués en relatif par rapport aux autres scénarios

**Tableau 6 : Analyse multicritères du scénario A**

### 4.4.2 SCENARIO B : UN LIEN DE SURFACE VIP ET UN LIEN SOUTERRAIN DISSOCIES

#### ➤ *Description du scénario B*

Le scénario B reprend le lien de surface du scénario A et se caractérise par l'ajout d'un souterrain reliant le pôle Gare du Nord/Magenta à la Gare de l'Est.

La **première action** consiste à réaliser le lien de surface VIP « Vélo Intermodalité Piéton » du scénario <sup>Ⓐ</sup> ;

La **deuxième action** vise à réaménager le tunnel Château-Landon et à rendre les trémies d'accès entre les quais de la Gare de l'Est et Château-Landon accessibles (uniquement possible pour les quais Transilien) <sup>❶</sup> ;

La **troisième action** vise à connecter le tunnel Château-Landon à Magenta en réalisant un tunnel sous la rue La Fayette. Dans ce scénario ce tunnel est envisagé en sous sol du bâtiment du « 50, rue d'Alsace » <sup>❷</sup> (voir Figure 112, variante 1).



### ► Focus Château-Landon : contraintes techniques identifiées

Une contrainte technique majeure a été identifiée. Dans les scénarios utilisant le souterrain Château-Landon pour desservir les quais de la Gare de l'Est, **deux fonctions devraient être assurées par celui-ci** :

- être accessible aux PMR ;
- disposer de la capacité suffisante pour écouler les flux.

Or, ces deux fonctions nécessitent l'élargissement des circulations verticales existantes. Comme le montrent les photos ci-contre, les trémies d'accès sont inaccessibles aux PMR et très étroites (une seule unité de passage).

Pour la circulation des usagers sur les quais, d'après le référentiel de mise en accessibilité des gares, le besoin est de 2,1 m de chaque côté des émergences (escaliers ou ascenseurs). De plus, pour gérer les flux à venir, des escaliers avec deux unités de passage sont à prévoir (largeur de 1,2 à 1,4 m). Or, les mesures réalisées au droit du souterrain montrent que les quais sont peu larges (entre 3 et 6,5 mètres) et ne permettent pas l'élargissement des escaliers et l'implantation d'ascenseurs sur la totalité des quais (besoin de 5,6m).

Une solution pourrait être de condamner l'extrémité Nord du quai, au-delà du souterrain Château-Landon et d'y implanter un ascenseur et des escaliers élargis (mécaniques et/ou fixes).

Cela permet de réduire les contraintes liées au référentiel car plus aucune circulation du public ne serait autorisée de part et d'autre de ces circulations verticales, laissant ainsi la largeur totale du quai pour leur aménagement.

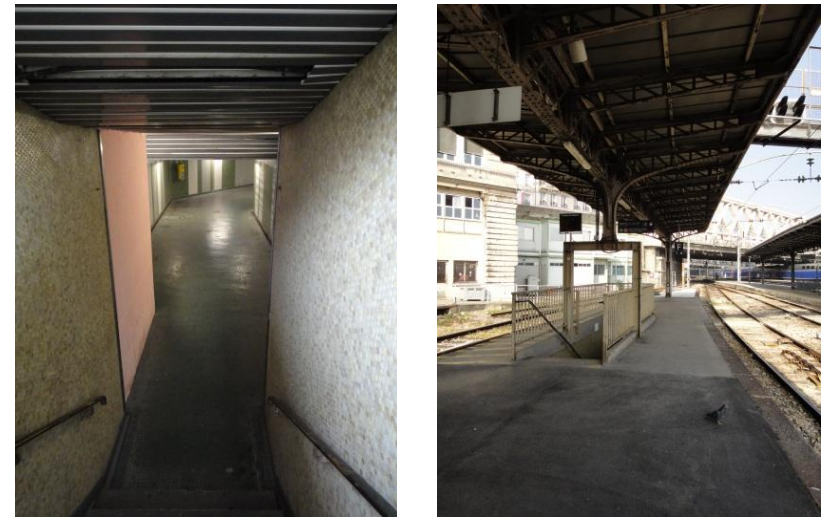
Ces émergences sont situées à seulement 230 mètres du quai transversal de la Gare de l'Est.

Etant donnée la longueur du matériel roulant utilisé aujourd'hui pour la ligne P du réseau Transilien (inférieure à 220 mètres), cette option est possible sur les quais centraux (quais n° 7 à 11 sur le croquis ci-contre).

Cette option est également envisageable pour le matériel roulant de CDG Express (quai n°2).

A noter néanmoins que cette solution annihile toute possibilité d'extension future de la longueur des quais concernés vers le Nord.

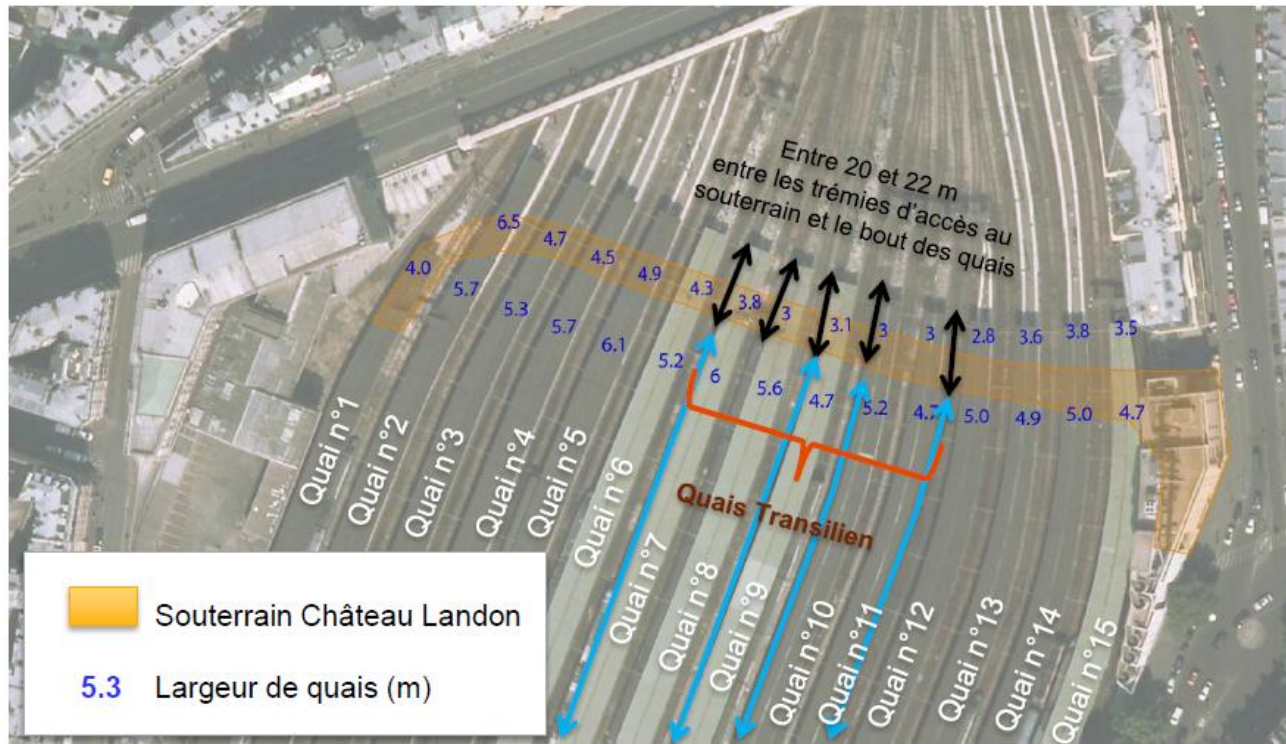
La longueur du matériel roulant TGV et Grandes Lignes est plus importante. Par conséquent, **des circulations d'usagers sont à maintenir au-delà du souterrain Château-Landon pour l'accès aux trains**. Cela interdit donc toute implantation d'ascenseurs et tout élargissement d'escaliers (quais n° 3 à 6 et n° 12 à 15).



**Figure 108 : les trémies d'accès sont inaccessibles aux PMR et très étroites (une seule unité de passage)**

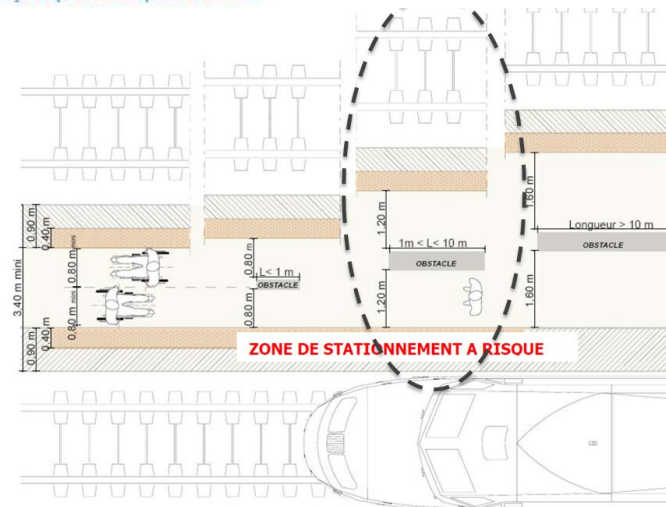
Bien qu'il ne soit actuellement pas possible de rendre ce souterrain accessible pour tous les quais (notamment pour les trains Grandes Lignes), le cheminement de surface via la rue d'Alsace permettra un lien accessible pour les personnes à mobilité réduite.

A long terme, l'aménagement d'une passerelle transversale pourrait être envisagé (faisabilité non étudiée à ce jour).

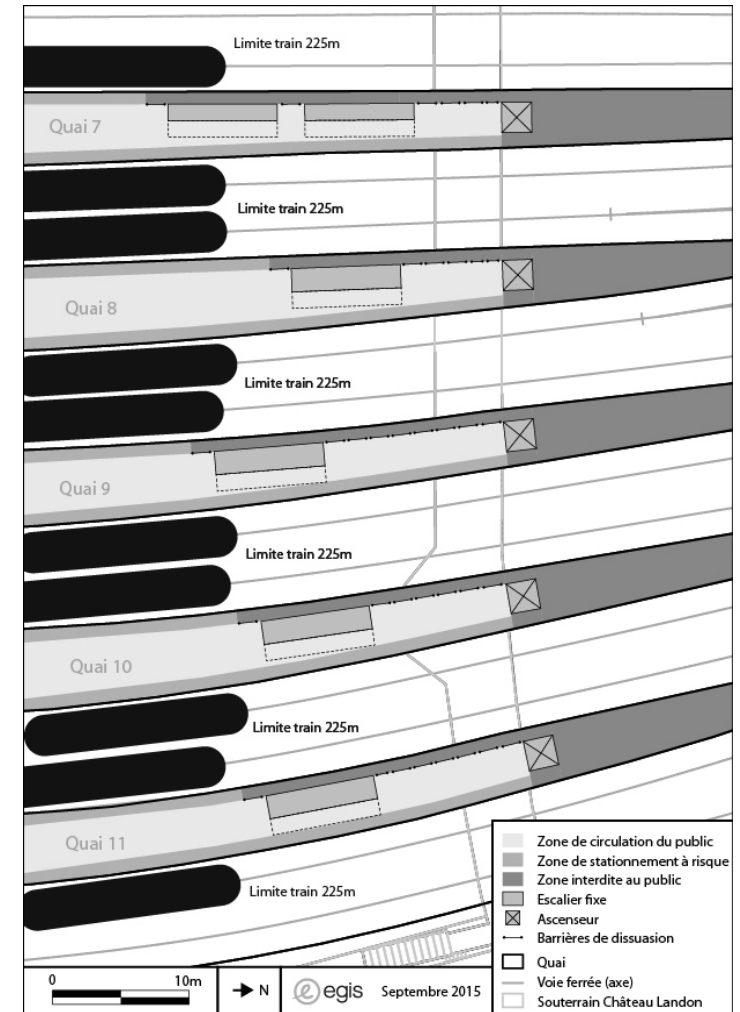


Environ 233m jusqu'au taquet d'arrêt

**Figure 109: Emplacement des trémies du souterrain Château-Landon par rapport aux quais de la Gare de l'Est**



**Figure 110 : Largeurs minimales de quai central selon le référentiel de mise en accessibilité des gares**



**Figure 111 : Possibilité d'insertion des circulations verticales de Château-Landon sur les quais 7 à 11**

### ➤ Focus souterrain Magenta : deux variantes majeures possibles

Afin de rejoindre la station Magenta de la Gare de l'Est, l'étude AREP de 2008 a identifié quatre possibilités.

Le choix devra notamment être fait au regard des critères suivants : **la fonctionnalité vis-à-vis du scénario retenu et la faisabilité du percement.**

**En ce qui concerne la fonctionnalité, deux variantes de débouchés au niveau de la Gare de l'Est sont étudiés :**

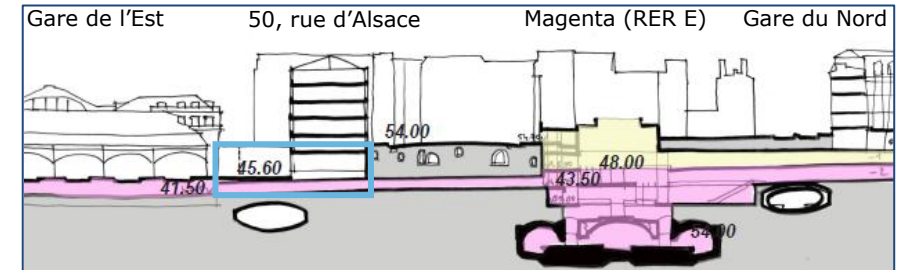
- La variante 1 passe au niveau du sous-sol du « 50, rue d'Alsace », et débouche directement dans la salle d'échanges du tri postal ;
- La variante 2 débouche au rez-de-quai du « 50, rue d'Alsace ».

En ce qui concerne la faisabilité, celle-ci n'est pas démontrée pour les différentes possibilités. Le sous-sol de la rue La Fayette comporte de nombreux réseaux dont l'état des lieux précis n'est pas connu à ce jour. Une étude complémentaire devra être menée afin de recenser la présence de réseaux à éviter, et ainsi définir la profondeur du souterrain.

A noter que la station Magenta pourrait être rejointe soit au niveau 48,00 (niveau -1 hors contrôle d'accès) soit au niveau 43,50 (niveau -2 sous contrôle).

**Sous réserve de faisabilité, la fonctionnalité retenue pour le scénario B (décrit au point 4.4.2), serait la variante 1, avec un débouché dans la salle d'échanges du tri postal.**

#### VARIANTE 1 :



#### VARIANTE 2 :

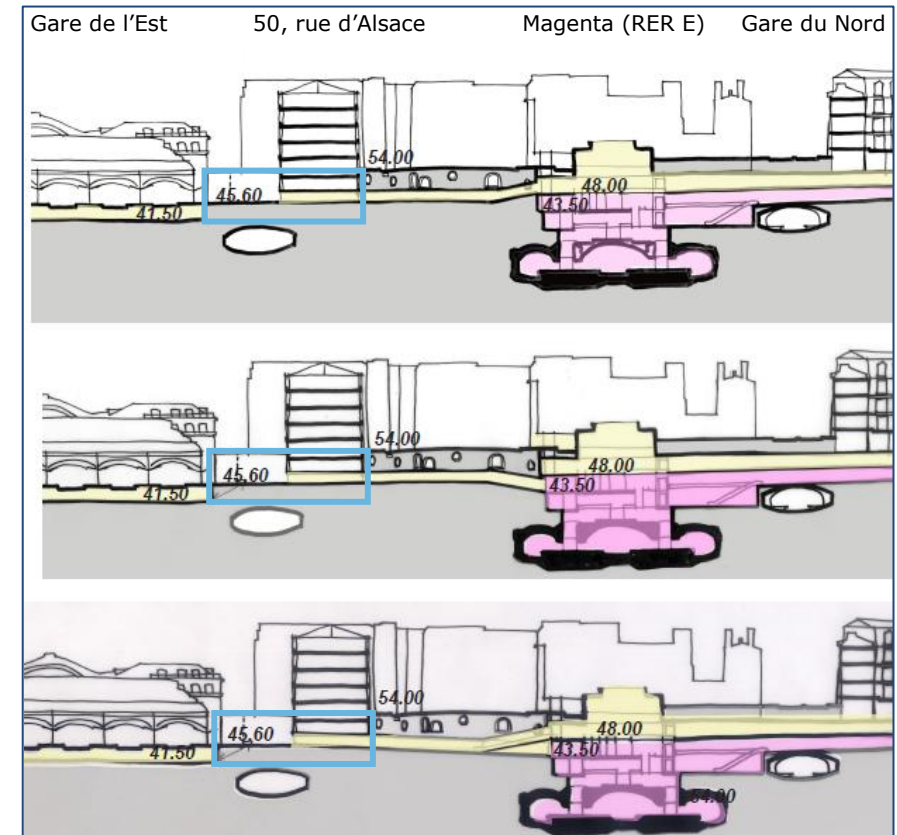


Figure 112 : Options possibles pour le tunnel (AREP, APUR, 2008)

### ► Analyse multicritères du scénario B

1 - Le gain de **temps de parcours** est important avec un gain moyen de 1'00" pour les voyageurs quotidiens, 1'30" pour les voyageurs occasionnels et de 2'30" pour les PMR, soit au total un gain journalier de 267 heures pour l'ensemble des voyageurs effectuant la correspondance.

2 - La **lisibilité du cheminement** est améliorée par la création du lien souterrain qui permet des correspondances plus directes et dans la mesure où le nombre de changements d'orientation est réduit.

3 - Concernant la **sécurité de l'itinéraire**, ce scénario nécessite de traverser de 0 à 4 carrefours suivant les liaisons considérées, ceci grâce à la mise en œuvre de souterrains en lien direct avec le pôle Magenta (hors voirie).

4 - La **fonction transport** est améliorée qualitativement grâce au cheminement sur voirie Alsace/Dunkerque, ainsi qu'avec la liaison souterraine directe Magenta / Château-Landon et le potentiel lié à CDG Express.

5 - La **fonction urbaine** est améliorée du fait du réaménagement de l'espace public rue d'Alsace et rue de Dunkerque. Elle est moindre que dans le scénario A du fait du report d'une partie des correspondants hors de l'espace public (lien via souterrain non connecté à la liaison de surface).

6 - La **participation au concept Bipôle** est atteinte avec l'émergence d'un pôle gare continu. Cependant, le lien souterrain (pas d'accès depuis le lien de surface) ne permet pas de l'identifier depuis l'espace public.

7 - Ce scénario induit une certaine **complexité des travaux** avec la mise en œuvre d'un tunnel vers Magenta et l'impact du sous-sol de l'immeuble du « 50, rue d'Alsace ». Les maîtres d'ouvrage impliqués sont : SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau et la Ville de Paris.

8 - En ce qui concerne **le coût d'exploitation**, il a été estimé à environ 11 200 m<sup>2</sup> d'espaces ouverts, 4 escaliers mécaniques et 6 ascenseurs.

9 - Le **coût d'investissement** est estimé à environ 30 M€ +/- 20%. Cette évaluation pourra évoluer suite aux expertises techniques qui seront menées dans le cadre des études de Schéma de Principe.

CRITERES <sup>(a)</sup>	SC. B
1. Temps de parcours temps gagné par jour	*** 267h
2. Lisibilité de l'itinéraire	**
3. Sécurité de l'itinéraire	***
4. Fonctions transport	**
5. Fonctions urbaines	**
6. Participation au concept Bipôle	**
7. Importance et complexité des travaux	*
8. Coût d'exploitation	**
9. Coût d'investissement	30 M€ +/- 20%

<sup>(a)</sup> évalués en relatif par rapport aux autres scénarios

**Tableau 7 : Analyse multicritères du scénario B**

### 4.4.3 SCENARIO C : L'INTERMODALITE ET L'INTEGRATION URBAINE POUR AMBITION

#### ➤ Description du scénario C

**Le scénario C reprend le lien de surface ① et le lien souterrain ② mais, il se caractérise par l'ajout d'un jeu de circulations verticales et de cheminements publics qui permettent de connecter la liaison de surface et le lien souterrain.**

- Des escalators et escaliers fixes publics entre Château-Landon et le niveau quai ① ;
- Des escalators, escaliers fixes et un ascenseur publics entre le niveau quai et la rue d'Alsace ② ;
- Un cheminement piéton public permettant de relier ces circulations verticales à la Gare de l'Est au niveau quai, le long du mur de la rue d'Alsace ③ ;
- Ces circulations piétonnes permettent également l'intégration urbaine de l'infrastructure de transport en la connectant à la passerelle qui relie le Balcon Vert à la rue d'Alsace ④.

Dans ce scénario, **le lien souterrain du scénario B pourrait être réalisé au niveau quai du « 50, rue d'Alsace » plutôt qu'en sous-sol (cf. variante 2 de la Figure 112)**. La création de cette liaison souterraine et le positionnement stratégique du bâtiment du « 50, rue d'Alsace » ⑤ conduisent à s'interroger sur le rôle de ce bâtiment, qui pourrait en complément des fonctionnalités décrites ci-dessus offrir **une opportunité importante afin :**

- d'ouvrir la Gare de l'Est vers la Gare du Nord ;
- d'offrir une vitrine architecturale au Bipôle ;
- de faciliter la construction d'une liaison souterraine entre Magenta et le souterrain Château-Landon.

Ce scénario pourrait être compatible à long terme avec l'insertion d'une passerelle au-dessus des voies de la Gare de l'Est et permettant ainsi la desserte des quais et la liaison vers/ depuis le Faubourg Saint-Martin.



Figure 113 : Principes d'aménagement du scénario C





Niveau « Haut » - Vue avant / entrée du bâtiment depuis l'angle des rues La Fayette et Alsace

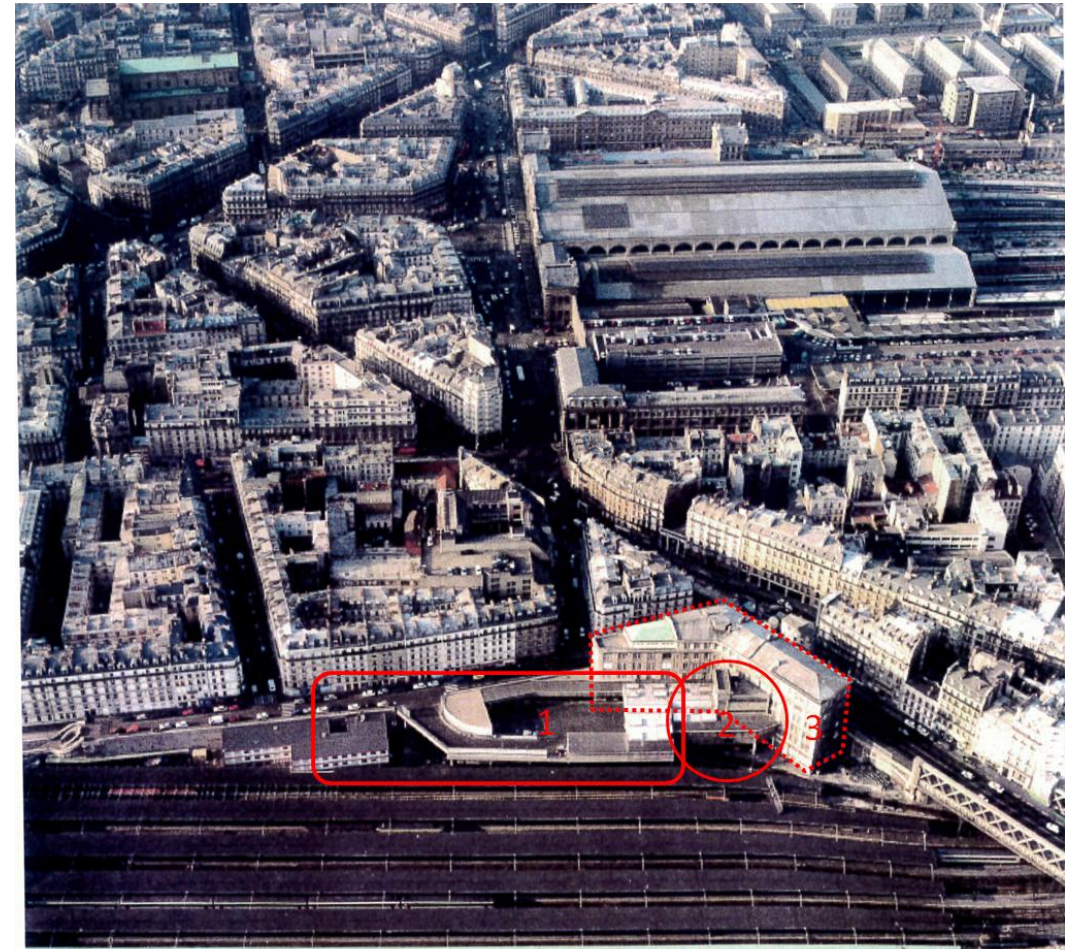


Niveau « Haut » - Vue arrière du bâtiment et de l'ancien tri postal



Niveau « Bas » au niveau des quais de la Gare de l'Est - Arrière du bâtiment

Figure 115 : Différentes vues du bâtiment SNCF / SNCF Réseau dit du « 50, rue d'Alsace » (Source : Egis)



1. **Projet Balcon Vert** : projet hôtelier et espace public (jardin) sur toiture
2. Libération de l'emprise pour le Balcon Vert : **destruction des circulations verticales existantes et d'une partie du tunnel Château-Landon** reliant le tunnel Château-Landon au bâtiment du « 50, rue d'Alsace »
3. **Enjeu du « 50, rue d'Alsace »**

### ► Analyse multicritères du scénario C

1 - Le gain de **temps de parcours** est important avec un gain moyen de 1'00" pour les voyageurs quotidiens, 1'30" pour les voyageurs occasionnels et de 2'30" pour les PMR, soit au total un gain journalier de 267 heures pour l'ensemble des voyageurs effectuant la correspondance.

2 - La **lisibilité du cheminement** est améliorée par rapport au scénario B par la création d'un accès au lien souterrain via un jeu de circulations verticales raccordé à l'espace public. Ce jeu de circulations verticales au pied du pignon sud du « 50, rue d'Alsace » occupe une situation centrale offrant un parcours relativement direct entre les 2 pôles, dans l'axe de la perspective de la rue de Dunkerque.

3 - Concernant la **sécurité de l'itinéraire**, il est nécessaire de traverser de 0 à 3 carrefours suivant les liaisons considérées, ceci grâce à la mise en œuvre de souterrains en lien direct avec le pôle Magenta (hors voirie).

4 - La **fonction transport** est améliorée grâce au cheminement de surface Alsace/Dunkerque, mais également par la connexion souterraine entre le pôle Magenta et le métro Château-Landon et le potentiel lié à CDG Express. Les circulations verticales permettent la connexion de la liaison de surface avec la liaison souterraine ce qui augmente le nombre de connexions possibles entre les modes.

5 - La **fonction urbaine** est nettement améliorée, puisque l'infrastructure souterraine est connectée au lien de surface (rue d'Alsace et rue de Dunkerque) permettant ainsi au projet Bipôle d'intégrer l'infrastructure de transport à son environnement urbain requalifié.

Comme dans le scénario A, la dynamique induite par l'utilisation de l'espace public et des commerces par les voyageurs effectuant la correspondance pourra ainsi bénéficier à l'ensemble du quartier.

6 - La **participation au concept Bipôle** est atteinte avec l'ouverture de la Gare de l'Est sur la Gare du Nord et l'émergence d'un Bipôle à la fois intégré au réseau de transport et à son environnement urbain (lien avec l'espace public).

Le bâtiment du « 50, rue d'Alsace » pourrait représenter une opportunité importante dans cette ouverture.

7 - A noter **la relative complexité des travaux** avec la mise en œuvre d'un tunnel vers Magenta. Les maîtres d'ouvrage impliqués sont : SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau et la Ville de Paris.

Sont également à prendre en compte l'impact sur le rez-de-quai du « 50, rue d'Alsace » et les adaptations à apporter au permis de construire du Balcon Vert.

8 - En ce qui concerne **le coût d'exploitation**, il a été estimé pour la comparaison avec les autres scénarios environ 14 000 m<sup>2</sup> d'espaces ouverts, 10 escaliers mécaniques et 9 ascenseurs.

9 - Le **coût d'investissement** est estimé à environ 32M€ +/- 20%. Cette évaluation pourra évoluer suite aux expertises techniques qui seront menées dans le cadre des études de Schéma de Principe.

CRITERES <sup>(a)</sup>	SC. C
1. Temps de parcours temps gagné par jour	*** 267h
2. Lisibilité de l'itinéraire	***
3. Sécurité de l'itinéraire	***
4. Fonctions transport	***
5. Fonctions urbaines	***
6. Participation au concept Bipôle	***
7. Importance et complexité des travaux	*
8. Coût d'exploitation	**
9. Coût d'investissement	32 M€ +/- 20%

<sup>(a)</sup> évalués en relatif par rapport aux autres scénarios

**Tableau 8 : Analyse multicritères du scénario C**

### 4.5 INTERFACE DES SCENARIOS AVEC LES PROJETS CONNEXES

Les projets connexes les plus structurants et impactants pour la correspondance à l'échelle du Bipôle sont le projet de Balcon Vert ainsi que le projet de CDG Express.

#### 4.5.1 ARTICULATION AVEC LE PROJET DE BALCON VERT

##### ➤ Description du projet

Le projet de Balcon Vert propose la construction d'un hôtel 4 étoiles du groupe « OKKO Hôtels », de 179 chambres réparties sur trois étages. Il sera doté d'un jardin de la ville de Paris (Balcon Vert) d'environ 2 600 m<sup>2</sup> sur son toit-terrasse (dont une partie en encorbellement côté Est).

L'emprise de l'opération est constituée d'un terrain de forme triangulaire d'environ 2 900 m<sup>2</sup> appartenant à la SNCF, délimité à l'Est par le quai n°1 de la Gare de l'Est, à l'Ouest par la rue d'Alsace, au Nord par le bâtiment dit du « 50, rue d'Alsace », et au Sud par le quai transversal de la Gare de l'Est.

Le jardin localisé sur la toiture de l'hôtel se situera au niveau de la portion haute de la rue d'Alsace. L'accès sera permis au moyen de deux passerelles entre de la rue d'Alsace et le jardin. Il est à noter que le niveau du jardin sera 80 cm plus haut que celui de la rue d'Alsace. Les deux passerelles seront donc en pente.

La partie jardin sera vendue et rétrocédée à la Ville de Paris qui en assurera la gestion. L'hôtel fera quant à lui l'objet d'une concession de 70 ans sous forme d'une AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) du domaine ferroviaire de la part de la SNCF.



Figure 116 : Vue du Balcon Vert et de l'hôtel OKKO, depuis la rue d'Alsace, côté Gare de l'Est  
GROUPE SLH – SLA ARCHITECTURE (Gares & Connexions, 2015)

Le projet comporte la construction d'un bâtiment 4 niveaux (niveaux N-1 technique, 0/RDC, N+1 et N+2) dont la toiture est surplombée d'un jardin (supportant 1,50 m de terre nécessaire à enracer les plantations).

**Le bâtiment est distant d'environ 6m par rapport au mur de soutènement de la rue d'Alsace** et de 10m par rapport au bâtiment dit du « 50, rue d'Alsace ». La limite Est du bâtiment longe quant à elle le quai n°1.

**L'entrée de l'hôtel ④ est localisée côté Sud-Ouest.** L'accès des clients à l'hôtel s'effectue soit par le Sud ① via une entrée par le niveau bas de la rue d'Alsace, permettant également le passage d'autocars et de véhicules de livraisons ou pompiers, soit par le Nord via un ascenseur privatif ② réservé aux clients de l'hôtel ou aux livraisons, permettant de rejoindre l'hôtel depuis le niveau haut de la rue d'Alsace (circulation verticales entre le haut et le bas de la rue, + accès au niveau -1 technique).

Un escalier privatif ⑤ positionné à côté de cet ascenseur permet de relier le niveau 0 au niveau N-1 technique.

**L'accès des clients s'effectue via un cheminement ⑥ le long du mur de soutènement de la rue d'Alsace** prévu d'être planté, (servitude de passage consentie par la SNCF). Un cheminement marqué au sol d'environ 1,60m à partir des façades du futur hôtel (figurant en rouge sur la figure 117) sera distingué de l'espace circulé d'environ 4m prévu pour la circulation des véhicules de livraisons et l'accès pompiers. Une zone de livraisons ⑦ est en effet prévue à proximité des accès de service à l'hôtel (ascenseur et escaliers). Une entrée de service est également présente à proximité ⑧ (accès lingerie notamment).

Une zone de retournement autocars ⑨ est également prévue sur le futur site (contrainte administrative liée au PLU – sans nécessité a priori en tant que telle pour l'hôtelier).

**Des réservations pour des circulations verticales** (escaliers mécaniques/ascenseurs) ⑩ **ont également été prévues** sur les plans du permis de construire du Balcon Vert côté Nord et Sud du projet (ascenseur uniquement côté Sud). Celles-ci sont basées sur les anciennes réservations souhaitées dans les études Bipôle du STIF de 2008.

### ➤ **Le calendrier du projet**

Le permis de construire du projet de Balcon Vert a été déposé le 23 décembre 2014 à la ville de Paris pour instruction et a été obtenu à l'été 2015.

Le démarrage des travaux est prévu en janvier 2016.

Le projet prévoit la livraison de l'hôtel début 2019, et celle du jardin fin 2019.



Figure 117 : Plans masse du projet de Balcon Vert extrait du permis de construire déposé le 23/12/2014 (niveau RDC – en haut et niveau Jardin – en bas)

(Source : Permis de construire du projet de Balcon Vert, SPIE Batignolles Immobilier, transmis au STIF le 20 janvier 2015)

### ➤ **Impacts entre les scénarios et le Balcon Vert**

De manière générale, **l'analyse du permis de construire du Balcon Vert déposé le 24/12/2014 et attribué à l'été 2015 soulève, des interrogations quant à la compatibilité avec les scénarios B et C d'optimisation de la correspondance dans le Bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord.**

Ces interrogations subsistent malgré les obligations imposées par le protocole Ville de Paris / SNCF / RFF relatif à l'opération Balcon Vert, lequel prévoit notamment que **« ce projet devra être compatible avec le projet de Lien Piétonnier étudié par le STIF et consistant à réaliser une liaison piétonne entre la station Magenta / Gare du Nord et la Gare de l'Est, en continuité des aménagements du RER E ».**

Le protocole précise que ce lien piétonnier se fera **« par un passage souterrain sous les rues de l'Aqueduc et La Fayette jusqu'à l'angle du 50 rue d'Alsace, d'une part raccordé au passage souterrain actuel de Château-Landon, et reliant d'autre part la gare de l'Est par un cheminement au niveau du plateau de voies ».**

Le dossier de permis de construire ne permet pas en l'état de comprendre les interactions fonctionnelles entre le projet d'hôtel et cette liaison publique et notamment la cohabitation entre circulations piétonnes et fonctions privées de l'hôtel.

**Sans évolution du permis de construire du Balcon Vert, seul le scénario A serait réalisable. C'est en ce sens que le STIF a demandé à Gares & Connexions et à SPIE Batignolles des modifications concernant le permis de construire du projet Balcon Vert.**

Suite à cette demande, les porteurs du projet Balcon Vert, Gares & Connexions et SPIE Batignolles, se sont **engagés à déposer un permis de construire modificatif** prenant en compte ces dispositions.

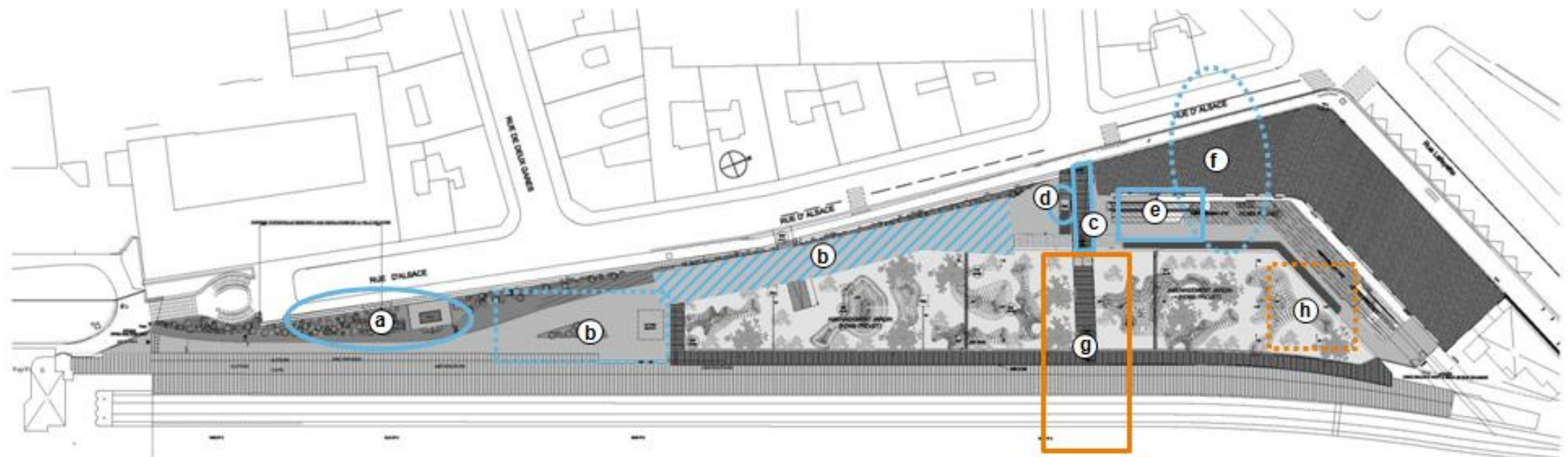
### ➤ **Les modifications partagées**

Au vu des limites relevées, le STIF et la SNCF ont amorcé une réflexion commune associant le promoteur du projet (SPIE Batignolles).

Il a ainsi été convenu :

- a. **D'ajuster de la position des escaliers mécaniques « Sud » ;**
- b. Au niveau quais, de **définir des espaces** de circulation avec priorité aux piétons (zone piétonne limitée à 10 km/h) en veillant à conserver une largeur de passage de 6 mètres ;
- c. **De reprendre le dimensionnement de la passerelle d'accès au jardin** pour permettre d'« accrocher » les circulations verticales (escalier mécanique et escalier fixe) au droit de la rue de Dunkerque ;
- d. **D'insérer un ascenseur public au droit de la rue de Dunkerque** (en remplacement de l'ascenseur privé prévue dans le PC) ;
- e. **D'ajuster la position des issues de secours du bâtiment du « 50, rue d'Alsace »** pour éviter toute contrainte pour l'insertion des circulations verticales au droit de la rue de Dunkerque ;
- f. **De définir des mesures conservatoires** pour permettre l'organisation ultérieure des phases travaux de la correspondance (souterrain Magenta, circulations verticales).

Source des plans : Spie Batignolles Immobilier – Transmis le 20/01/2015



**Figure 118 : Bilan des impacts : localisation des compatibilités/ incompatibilités ou ajustements nécessaires pour le projet du Balcon Vert – Niveau « RDC » (niveau quais)**



### ➤ Des modifications considérées comme non-réalisables

Dans le cadre de ces échanges, la SNCF et SPIE Batignolles ont fait valoir deux réserves vis-à-vis des propositions du STIF :

- g. Les mesures conservatoires nécessaires à l'insertion d'une passerelle** au-dessus des voies ferrées ne peuvent pas être intégrées au projet de Balcon Vert à ce stade ;
- h.** La division actée dans le cadre du projet Balcon Vert coupe la salle d'échanges de l'ancien tri postal au droit du nouvel hôtel. Ce projet d'hôtel prévoit d'implanter dans ce volume les pieux de fondation. **L'utilisation du volume de la salle d'échanges de l'ex-tri postal** en sous-sol de l'hôtel devra être vérifiée techniquement et, sous réserve de sa faisabilité, être rediscutée avec l'hôtelier.

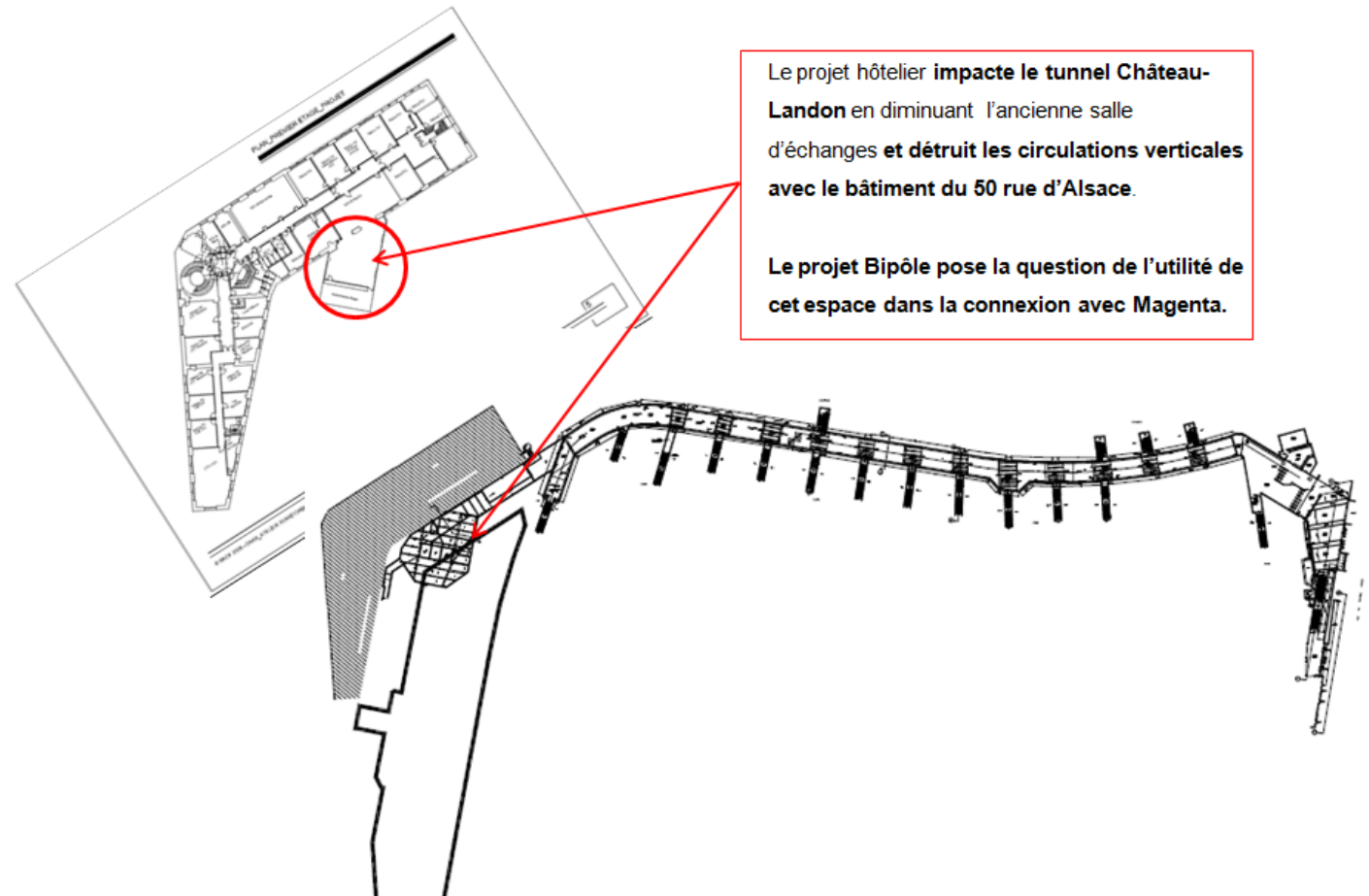


Figure 120 : Impact du projet hôtelier Balcon Vert sur le tunnel Château-Landon

### 4.5.2 INTEGRATION DU PROJET DE CDG EXPRESS DANS LA REFLEXION DU PROJET BIPOLE

Concernant le projet de liaison CDG Express, **il est fait l'hypothèse d'une mise en service à l'horizon 2023** (annonce ministérielle).

Les futures rames CDG Express devraient arriver sur le quai n°2 de la Gare de l'Est (correspondant aux voies 3 et 4). La voie n°2 attachée au quai n°1 pourrait également être utilisée par CDG Express en tant que voie de réserve.

**A l'heure actuelle, tous les scénarios étudiés s'articulent autour d'une implantation des installations CDG Express côté Sud, côté quai transversal, avec un accès à niveau complété par un bâtiment en superstructure ou en infrastructure ❶ :**

- 1 000 à 2 000 m<sup>2</sup> d'accueil sur deux niveaux (superstructure ou infrastructure) selon option avec ou sans pré-enregistrement des bagages ;
- proximité de dépose/reprise taxi sur le parvis de la Gare de l'Est ;
- proximité de trois lignes de métro (M4, M5, et M7).

Il est prévu que les voies accueillant CDG Express soient raccourcies d'une quarantaine de mètre (décalage des heurtoirs) afin de créer une plateforme d'accueil accessible depuis le quai transversal (à l'instar de ce qui a été réalisé à plus petite échelle au niveau des voies Transilien de la Gare de l'Est).

Dans le cadre de la mise en œuvre d'une superstructure pour le projet CDG Express avec pré-enregistrement des bagages, une passerelle en connexion directe avec la rue d'Alsace niveau haut pourrait être également envisagée.

**Cette disposition côté Sud interroge néanmoins sur le cheminement de correspondance envisageable vers le RER E à Magenta** (connexion notamment avec les quartiers d'affaires de La Défense et de Saint-Lazare), **et le pôle Gare du Nord.**

Le projet CDG Express a pour objet d'assurer le report modal des usagers de l'aéroport vers les transports ferroviaires.

Le projet Bipôle, dans ses scénarios B et C, permet de conforter cet objectif à travers la réalisation d'un souterrain reliant CDG Express au RER E et au pôle Gare du Nord.



Figure 121 : Intégration du projet CDG Express dans le projet Bipôle

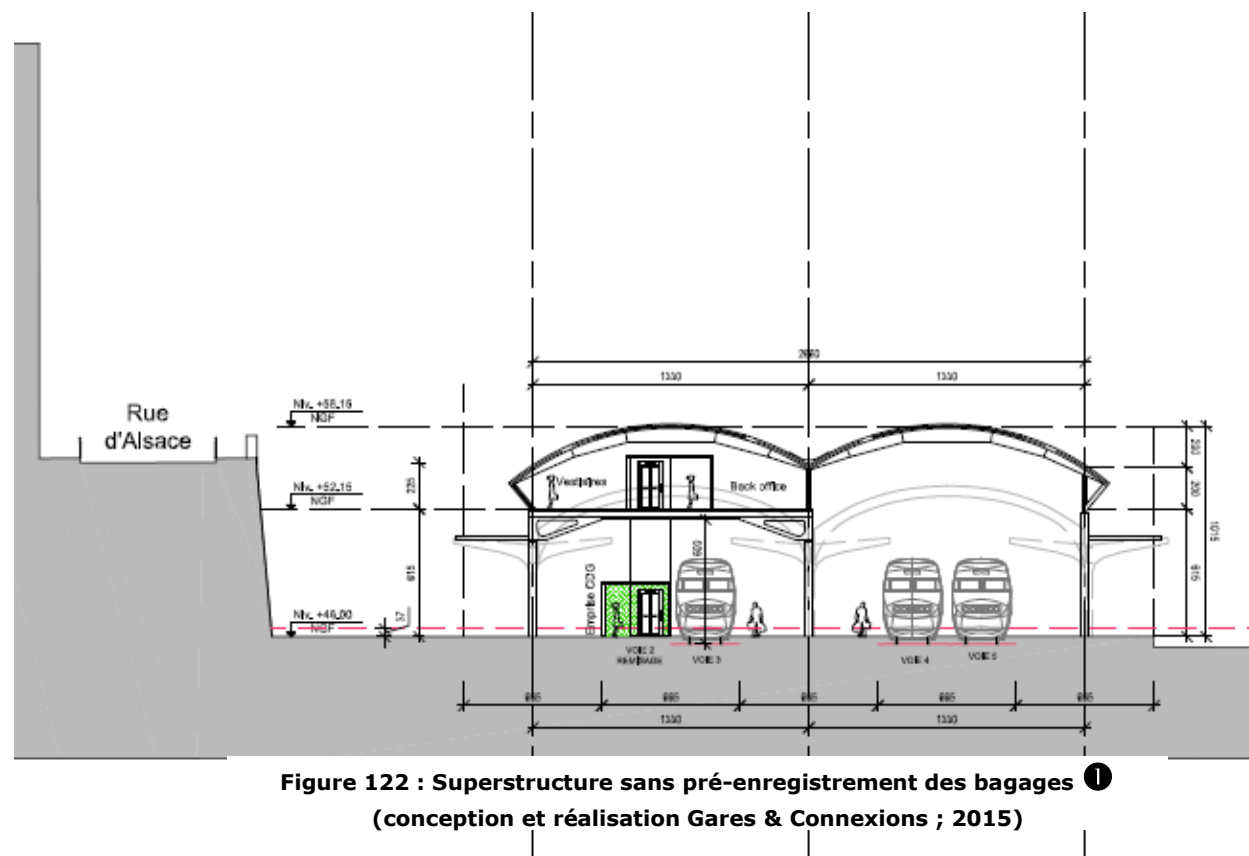


Figure 122 : Superstructure sans pré-enregistrement des bagages 1  
(conception et réalisation Gares & Connexions ; 2015)



## **PARTIE 5 :** **CONCLUSION**

5.1	BILAN DES SCENARIOS.....	146
5.2	PERSPECTIVES.....	152
5.3	MISE EN ŒUVRE D'UNE CONCERTATION.....	153
5.4	DEVELOPPEMENT DU PROJET SUR 2016-2023 .....	155

### 5.1 BILAN DES SCENARIOS

L'analyse multicritères et les échanges menés lors des études ont permis, sur la base des enjeux du diagnostic, des contraintes et des fonctionnalités attendues par le projet de vérifier le niveau de réponse des scénarios étudiés aux objectifs recherchés :

**Le scénario A**, caractérisé par une intervention simple sur des aménagements urbains au niveau des rues d'Alsace et de Dunkerque, permet l'amélioration de la sécurité, de la lisibilité et la mise en accessibilité du parcours.

Ce scénario offre cependant un gain de temps de parcours faible avec un gain journalier de 1 heure et 40 minutes pour l'ensemble des voyageurs effectuant la correspondance (gain de temps uniquement pour les PMR).

Cette liaison structurante de surface est une solution à minima dont le coût d'investissement est estimé à environ 10M€ (+/- 20%) et que l'on retrouve comme base dans les scénarios B et C.

**Le scénario B**, qui isole les liaisons souterraines de la liaison de surface, permet un gain de temps de parcours important avec au total un gain journalier estimé à 267 heures pour l'ensemble des voyageurs effectuant la correspondance.

Ce scénario limite l'impact du projet sur les projets connexes mais ne permet pas d'assurer une intermodalité optimale ni de définir une identité forte du concept Bipôle.

Le coût d'investissement du scénario B est estimé à environ 30M€ (+/- 20%).

**Le scénario C** répond pleinement aux enjeux du Bipôle puisqu'il crée un système de liaisons de surface et souterraines interconnectées. Cependant, il est fortement interfacé avec les projets connexes, et nécessite des adaptations, notamment du permis de construire Balcon Vert.

Ce scénario offre un gain de temps de parcours similaire au scénario B mais il permet également d'ouvrir la Gare de l'Est vers le pôle Magenta et la Gare du Nord et de répondre ainsi aux fonctions transports et urbaines tout en développant une identité forte du concept Bipôle.

Le coût d'investissement du scénario C est estimé à environ 32M€ (+/- 20%).

CRITERES*	SC. A	SC. B	SC. C
1. Temps de parcours temps gagné par jour	*	***	***
	1h40	267h	267h
2. Lisibilité de l'itinéraire	*	**	***
3. Sécurité de l'itinéraire	**	***	***
4. Fonctions transport	*	**	***
5. Fonctions urbaines	***	**	***
6. Participation au concept Bipôle	*	**	***
7. Importance et complexité des travaux	***	*	*
8. Coût d'exploitation	***	**	**
9. Coût d'investissement	10 M€ +/- 20%	30 M€ +/- 20%	32 M€ +/- 20%

\* évalués en relatif par rapport aux autres scénarios

**Tableau 9 : Bilan de l'analyse multicritères des scénarios**

Il est proposé de privilégier un scénario dont l'ambition est de répondre véritablement aux enjeux d'amélioration du lien entre les pôles Gare du Nord/Magenta et de créer une identité forte de Bipôle à la hauteur des ambitions du secteur, en lien avec les projets structurants de la SNCF et de la Ville de Paris et en cohérence avec le CPER 2015-2020.

Les coûts d'investissement pourront évoluer suite aux expertises techniques qui devront être menées dans le cadre des études de Schéma de Principe.

De même, la faisabilité et le niveau du débouché du souterrain Magenta – Château-Landon devront être précisés à l'issue des études techniques complémentaires.



Scénario A

Scénario B

Scénario C

**Figure 123 : Rappel des trois scénarios**

### ➤ Détail du calcul des gains de temps de parcours

#### ▪ Scénario A

Temps de parcours Sc. A	voyageurs quotidiens	voyageurs occasionnels	PMR	usagers de nuit
Gare de l'Est GL ↔ Gare du Nord Surface (GL & Transilien)	6	9	12.5	0
Gare de l'Est GL ↔ Gare du Nord RER B/D (niveau -2)	6	9	14	0
Gare de l'Est GL ↔ Magenta RER E	5.5	8	12.5	0
Gare de l'Est GL ↔ Pôles Bus (Lignes 42, 43, & 48)	5.5	8.5	12	0
Gare de l'Est GL ↔ Pôles Bus (Lignes 26 & 54)	3.5	5	7.5	0
Gare de l'Est Transilien ↔ Gare du Nord Surface (GL & Transilien)	6	9	12.5	0
Gare de l'Est Transilien ↔ Gare du Nord RER B/D (niveau -2)	6	9	14	0
Gare de l'Est Transilien ↔ Magenta RER E	5.5	8	12.5	0
Gare de l'Est Transilien ↔ Pôles Bus (Lignes 42, 43, & 48)	5.5	8.5	12	0
Gare de l'Est Transilien ↔ Pôles Bus (Lignes 26 & 54)	3.5	5	7.5	0
Gare du Nord Surface (GL & Transilien) ↔ Pôle Noctilien	7.5	11	0	11
Gare du Nord RER B/D (niveau -2) ↔ Pôle Noctilien	7.5	11	0	11
Magenta RER E ↔ Pôle Noctilien	6.5	10	0	10
Gare du Nord Surface (GL & Transilien) ↔ Métro 7 Château Landon	7.5	11	0	0
Gare du Nord RER B/D (niveau -2) ↔ Métro 7 Château Landon	8	12	0	0
Magenta RER E ↔ Métro 7 Château Landon	7.5	11	0	0

↓ - Temps de parcours actuel  
(exemple PMR GdE>GdN : 13'30")

Gain de minutes par liaison et par catégorie d'usager  
(exemple PMR GdE>GdN : 1'00")

↓ X flux (exemple PMR GdE>GdN : 8 usagers)

Total de minutes gagnées par jour  
(exemple PMR toutes liaisons : 100')

Type d'usagers	Gain moyen par usager
Quotidien	0
Occasionnel	0
PMR	1'30"

Figure 124 : Calcul des gains de temps pour le scénario A

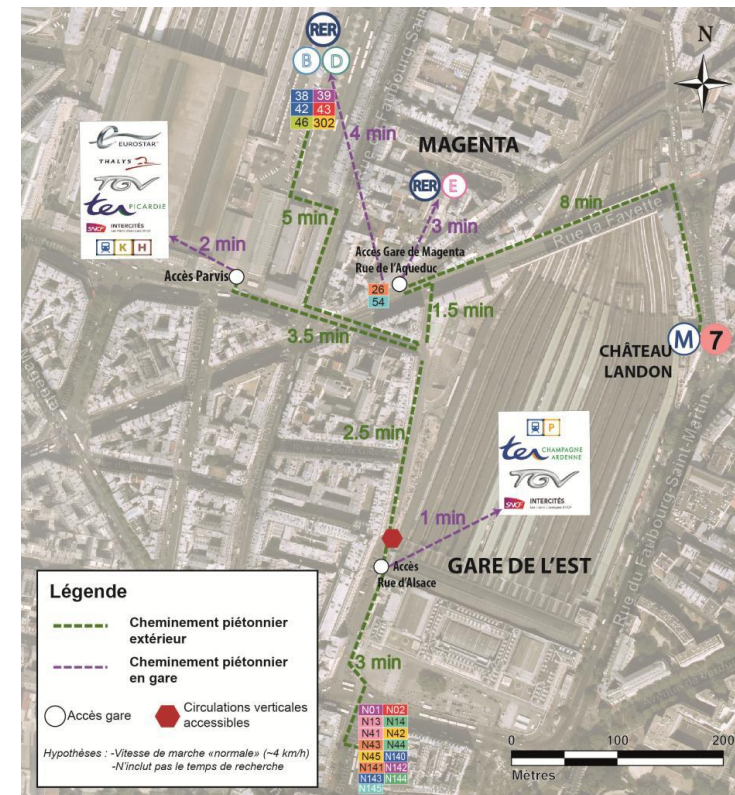


Figure 125 : Les temps de parcours moyens avec le scénario A

Le scénario A permet la mise en accessibilité PMR de la correspondance ainsi qu'une amélioration du confort (requalification des espaces et mécanisation de la circulation verticale).

Ainsi les gains sont estimés à :

- gain moyen de 1'30" par trajet PMR ;
- aucun gain pour les autres utilisateurs ;

soit un gain journalier de 1 heure et 40 minutes pour l'ensemble des voyageurs effectuant la correspondance.

▪ **Scénarios B et C**



Figure 126 : Les temps de parcours moyens avec le scénario B



Figure 127 : Les temps de parcours moyens avec le scénario C

Seuls les scénarios B et C permettent des gains de temps de parcours significatifs. Ainsi les gains sont estimés à :

- gain moyen de 1'00" pour les voyageurs quotidiens ;
- gain moyen 1'30" pour les voyageurs occasionnels ;
- gain moyen de 2'30" pour les PMR ;

soit au total un gain journalier de 267 heures pour l'ensemble des voyageurs effectuant la correspondance.

A titre d'exemple :

Un usager qui réalise la correspondance à pied entre un quai Transilien de la Gare de l'Est et le quai du RER B à Gare du Nord met 9 minutes dans le scénario A et 7 minutes avec les scénarios B ou C.

Un usager qui fait la correspondance à pied entre le quai CDG express de la Gare de l'Est et le quai RER E à Magenta met 8 minutes dans le scénario A et 5 minutes avec le scénario B ou C.

### ► Evolution de la fréquentation du Bipôle

Une première évaluation des flux de correspondance du Bipôle entre les pôles Gare du Nord/Magenta et Gare de l'Est montre qu'à l'horizon 2030, la fréquentation du lien de surface pourrait être de l'ordre de 8 000 usagers par jour et la fréquentation du lien souterrain de 18 000 usagers par jour (Figure 129).

Ces estimations n'intègrent pas l'éventuelle induction créée par la mise en oeuvre du nouveau lien. Elles n'intègrent pas non plus les reports à une échelle plus large (par exemple de nouveaux trajets M7<->Gare du Nord qui se feraient depuis Château-Landon au lieu de Gare de l'Est aujourd'hui). Dans la suite des études, cette estimation sera précisée par une modélisation, mais ces chiffres montrent déjà la complémentarité et l'importance de ces nouveaux liens.

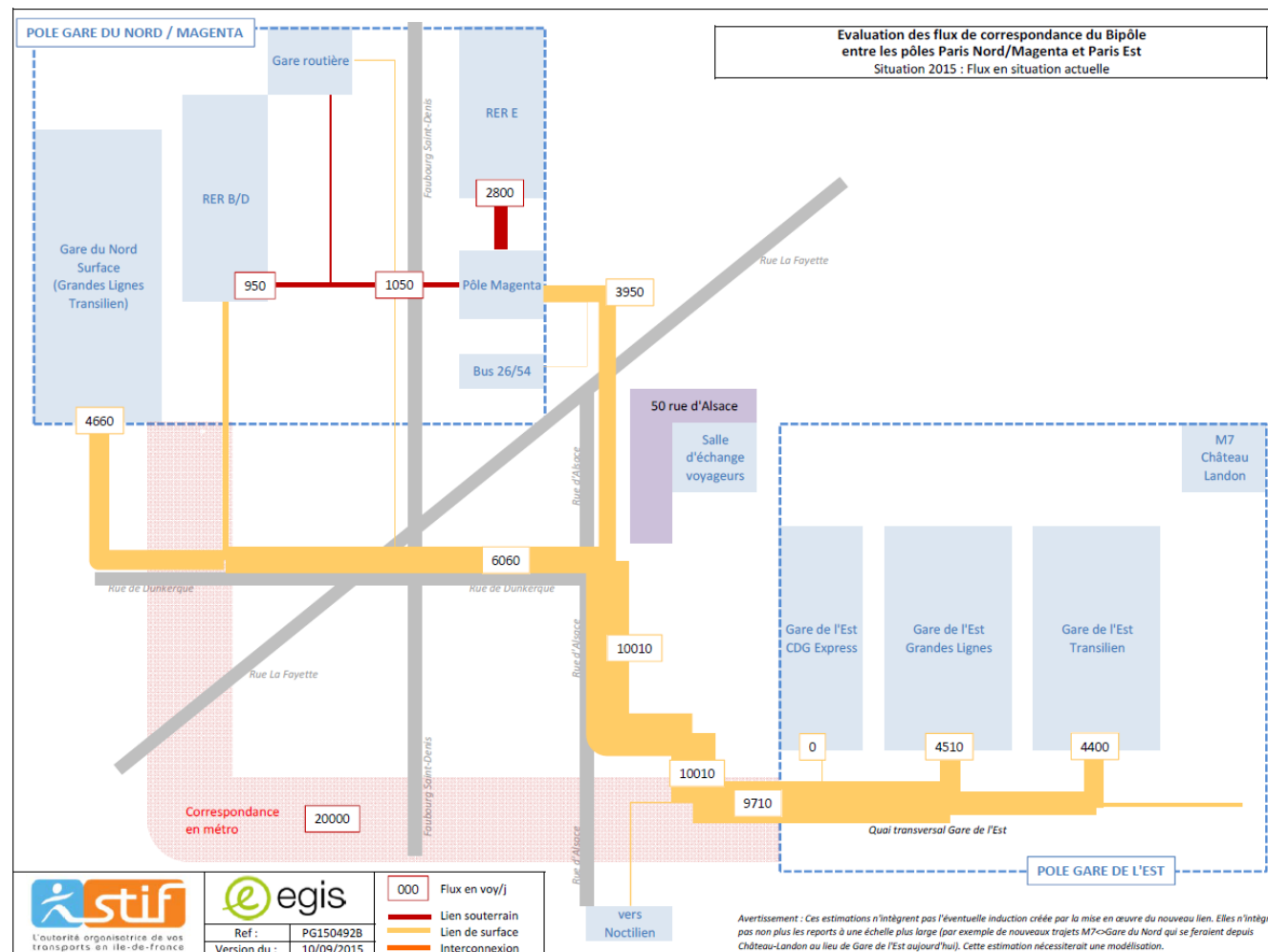


Figure 128 : Evaluation des flux de correspondance du Bipôle entre les pôles Paris Nord/Magenta et Paris Est en 2015

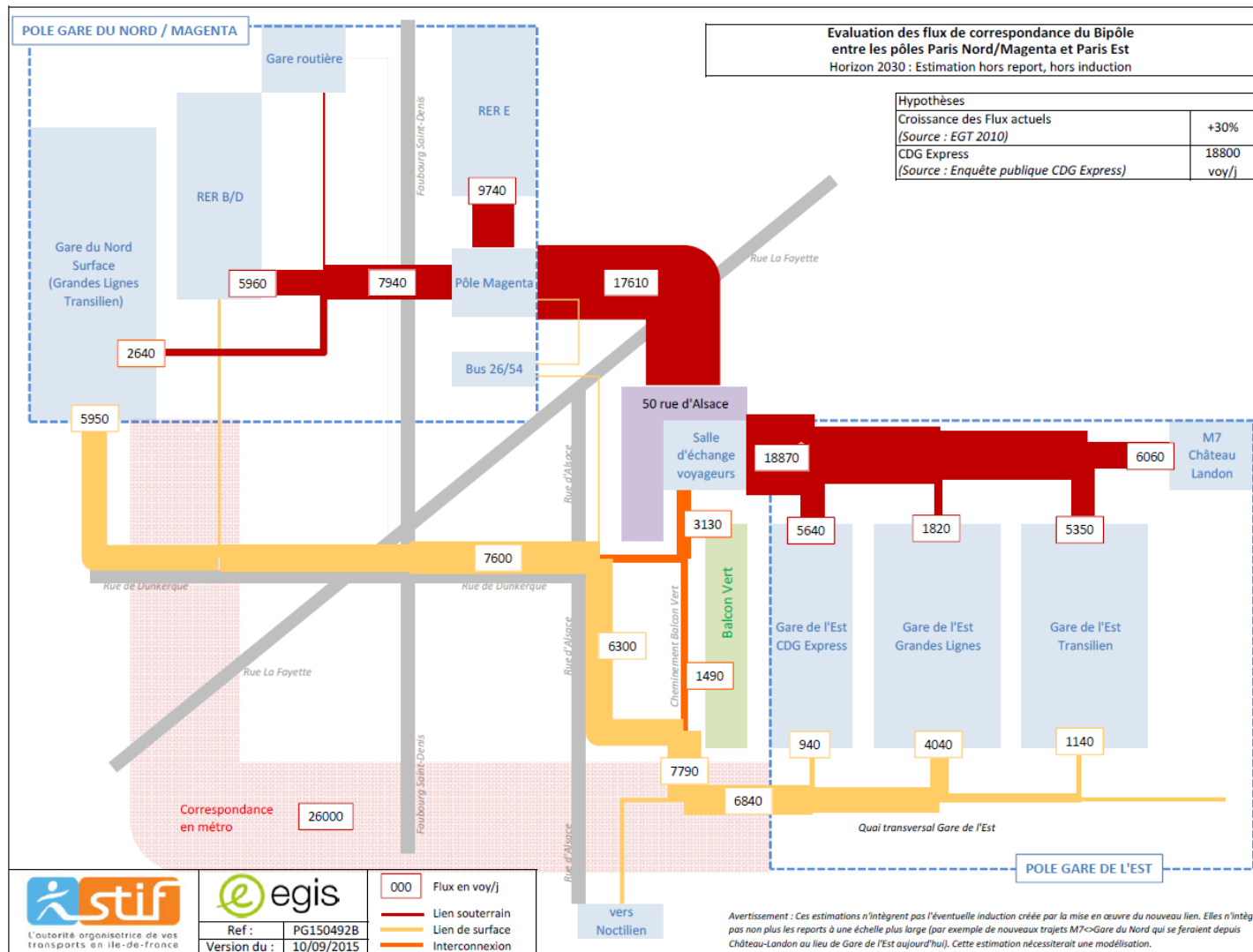


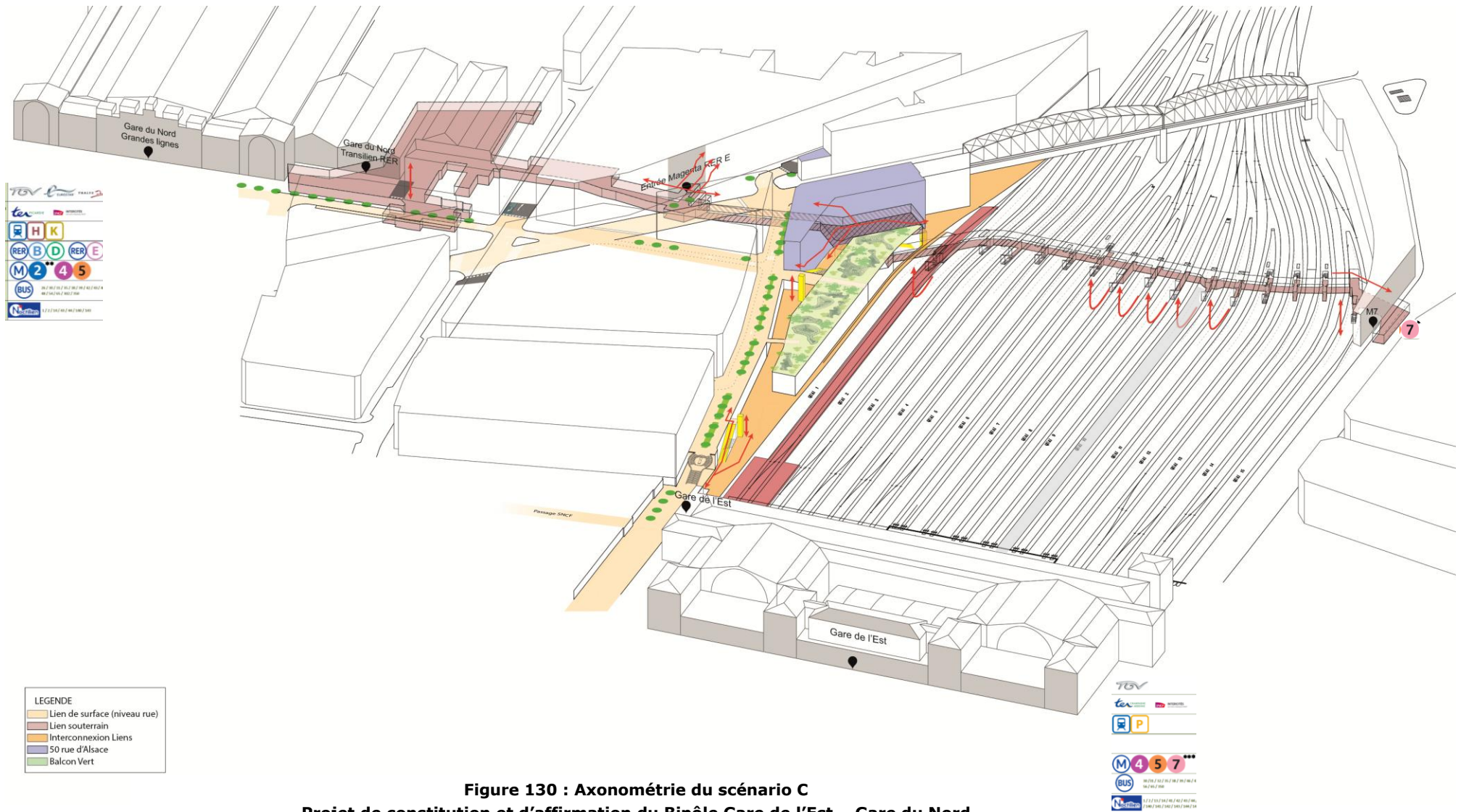
Figure 129 : Evaluation des flux de correspondance du Bipôle entre les pôles Paris Nord/Magenta et Paris Est à l'horizon 2030 (sur la base du scénario C)

### 5.2 PERSPECTIVES

**Le projet Bipôle s'inscrit dans la volonté de mettre en relation directe tous les modes de transport et ainsi créer le maillon manquant qui permettra le lien entre Gare du Nord et Gare de l'Est.**

Sur la base du diagnostic, des contraintes des projets connexes et des fonctionnalités attendues par le projet, **trois scénarios d'aménagement ont été étudiés et traduits dans ce DOCP afin d'entrer en phase de conception (Schéma de Principe) nécessaire à la concrétisation de ce projet à fort enjeux urbain et de mobilité.**

Il est proposé de privilégier un scénario répondant véritablement aux enjeux d'amélioration du lien entre les pôles Gare du Nord/Magenta et de créer une identité forte de Bipôle à la hauteur des ambitions du secteur, en lien avec les projets structurants de la SNCF et de la Ville de Paris et en cohérence avec le CPER 2015-2020.



**Figure 130 : Axonométrie du scénario C**  
**Projet de constitution et d'affirmation du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord**

### 5.3 MISE EN ŒUVRE D'UNE CONCERTATION

Il est proposé que la concertation porte sur les objectifs du DOCP soumis au Conseil du STIF ainsi que sur les scénarios retenus pour l'aménagement du Bipôle.

La concertation pourra notamment comporter :

- **une publicité préalable** sur l'objet et les modalités de déroulement de cette concertation ;
- **des documents d'information sur le projet** diffusés aux personnes, riverains, usagers, associations intéressés ;
- **la tenue éventuelle d'une rencontre publique.**

A l'issue de la concertation préalable, le STIF en tirera le bilan. Les scénarios d'aménagement du Bipôle seront précisés puis un scénario sera retenu pour être étudié dans le cadre des études de Schéma de Principe.

A la suite du bilan de la concertation préalable, le STIF pourra lancer les études de Schéma de Principe et de réalisation du dossier d'enquête d'utilité publique.

Il est proposé que la concertation se tienne au premier semestre 2016.

L'engagement des phases ultérieures est conditionné à la mise en place d'une convention de financement.

### 5.4 DEVELOPPEMENT DU PROJET SUR 2016-2023

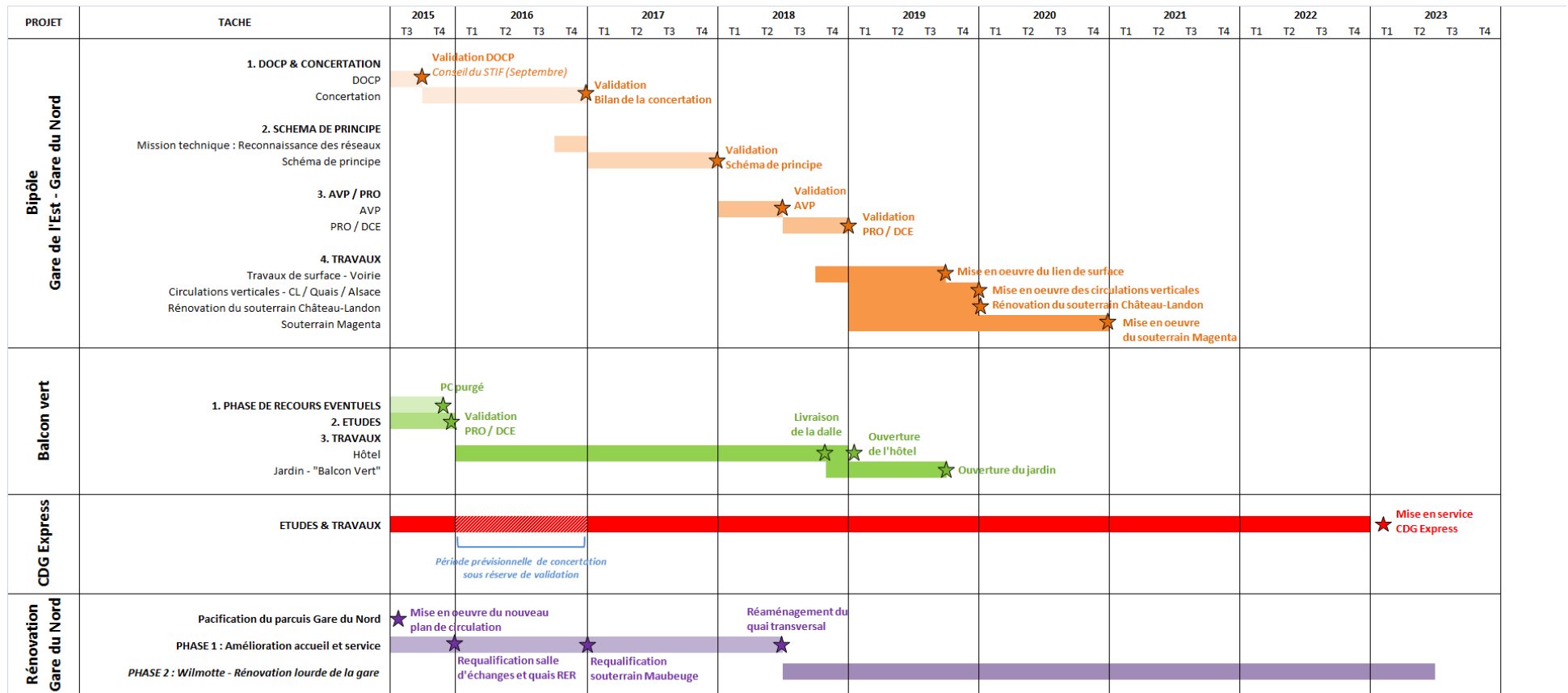


Figure 131 : Calendrier prévisionnel

Ce planning est prévisionnel, il est valable sous réserve d'obtention des conventions de financement et de validation des procédures.



## ANNEXES

TABLE DES ABREVIATIONS.....	158
TABLE DES FIGURES .....	159
TABLE DES TABLEAUX.....	162
TABLE DES MATIERES .....	163

### TABLE DES ABREVIATIONS

2RM	Deux-roues Motorisé
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire
BV	Bâtiment Voyageurs
CAB	Contrôle Automatique des Billets
CDG	Charles-de-Gaulle (aéroport)
CPER	Contrat de Plan Etat-Région
DOCP	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales
E/S	Entrées et Sorties
GL	Grandes Lignes (réseau national et international)
GPRU	Grand Projet de Renouvellement Urbain
HPM	Heure de Pointe du Matin
JOB	Jour Ouvrable de Base
LHNS	Ligne à Haut Niveau de Service
M+D	Montées et Descentes
O/D	Origines et Destinations
PC	Permis de Construire
PDUJIF	Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PNEE	Paris Nord Est Elargi (plan guide de la Ville de Paris)
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
RER	Réseau Express Régional
RFF	Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau)
RIF	Région Ile-de-France
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TER	Train Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
UFR	Usager en Fauteuil Roulant

VP	Voiture Particulière
VTC	Voiture de Transport (ou de tourisme) avec Chauffeur

### TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Desserte du Bipôle en modes ferrés (STIF) .....	11
Figure 2 : Offre de transport en commun à l'échelle du Bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord (EGIS, 2014).....	12
Figure 3 : Vues des parvis de la Gare du Nord (hall Grandes Lignes ; hall Transilien), de Magenta et de la Gare de l'Est ainsi que signalétique de correspondance .....	13
Figure 5 : Liste des 51 gares les plus fréquentées dans le monde (PNEE, 2014) ..	14
Figure 4 : Fréquentation des gares du Bipôle.....	14
Figure 6 : Une composition urbaine qui a peu évolué depuis 1950 (APUR, 2012) ..	16
Figure 7 : L'évolution des gares du Nord et de l'Est .....	17
Figure 8 : Historique des études .....	18
Figure 9 : L'organisation au début des années 90 par secteurs élémentaires (SNCF, 1991) .....	19
Figure 10 : Vue axonométrique simplifiée du lien piétonnier (SNCF, 1991) .....	20
Figure 11 : Niveau parvis (haut), coupe (milieu) et niveau sous-sol (bas) (SNCF, 1991) .....	21
Figure 12 : Projet piétonnier élaboré en 2002 en lien avec le premier projet de Balcon Vert (AREP, APUR, 2008) .....	23
Figure 13 : Coupe de la solution de base (SNCF, RFF, 2002) .....	23
Figure 14 : Vue du Balcon Vert et du lien piétonnier (SNCF, RFF, 2002) .....	24
Figure 15 : Actions envisagées pour une première temporalité (AREP, APUR, 2008) .....	25
Figure 16 : Organisation des verticalités de la première temporalité (AREP, APUR, 2008) .....	25
Figure 17 : Actions envisagées pour une seconde temporalité (AREP, APUR, 2008) .....	26
Figure 18 : Actions envisagées dans une temporalité ultérieure (AREP, APUR, 2008) .....	26
Figure 19 : Organisation des flux bus et cars de tourisme aux abords de Gare du Nord (AREP, 2014) .....	28
Figure 20 : Parvis de Gare du Nord, avant et après l'aménagement – 2015-2016 (Ville de Paris, 2015) .....	29
Figure 21 : Calendrier des projets connexes .....	30
Figure 22 : Les projets connexes au projet de Bipôle .....	31
Figure 23 : Présentation globale des travaux de la première phase (SNCF, 2015) ..	32
Figure 24 : Représentations du projet de transformations de la Gare du Nord 2015-2018 (SNCF, 2015) .....	33
Figure 26 : Le nouveau fonctionnement de la Gare du Nord selon Wilmotte (SNCF, 2015) .....	34
Figure 25 : Bilan des surfaces (Agence Wilmotte, 2015).....	34
Figure 27 : Le pôle d'échanges francilien vu par l'agence Wilmotte .....	35
Figure 28 : Proposition pour le parvis Transilien (Agence Wilmotte, 2015).....	35
Figure 29 : La passerelle au dessus des voies ferrées (Agence Wilmotte, 2015) ...	35
Figure 30 : Vue depuis la rue La Fayette des voies de la Gare de l'Est et sur le projet Balcon Vert GROUPE SLH – SLA ARCHITECTURE (Gares & Connexions, 2015).....	37
Figure 31 : Projet de jonction des lignes 3 bis et 7 bis (RATP, 2013).....	39
Figure 33 : Les actions à mettre en œuvre dans les grands pôles de correspondance (PDUIF, 2014) .....	41
Figure 32 : Extrait du CPER en carte (IAU ÎdF, 2015).....	41
Figure 34 : Extrait du plan des hauteurs du PLU de Paris en vigueur.....	42
Figure 35 : Extrait du plan de zonage du PLU de Paris en vigueur .....	42
Figure 36 : Enjeux à l'échelle du Plan Guide Paris Nord Est Elargi (PNEE, 2014) ...	43
Figure 37 : Le défi du Bipôle selon PNEE (PNEE, 2014) .....	44
Figure 38 : Les différents périmètres d'étude autour du Bipôle.....	46
Figure 39 : Occupation dominante Habitat - Emploi aux alentours du Bipôle (PNEE, 2014 ; source : APUR) .....	47
Figure 40 : Equipements recensés sur le périmètre du Bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord.....	48
Figure 41 : Spécificités commerciales du quartier du Bipôle (PNEE, 2014) .....	49
Figure 42 : Un quartier découpé (PNEE, 2014).....	50

Figure 43 : Parvis des gares du Nord et de l'Est (PNEE, 2014) .....	51	Figure 67 : Accessibilité VP et 2RM au niveau des gares du Bipôle.....	78
Figure 44 : Le relief au niveau du Bipôle .....	52	Figure 68 : Zone de dépose-minute au niveau du parvis de la Gare de l'Est (Photos : Gares & Connexions – Gauche et Egis- Droite) .....	78
Figure 45 : Le paysage urbain aux alentours du Bipôle (APUR, AREP, 2008) .....	53	Figure 69 : Accessibilité taxis au niveau des gares du Bipôle .....	79
Figure 46 : Le réseau viaire desservant le Bipôle.....	54	Figure 70 : Offre disponible pour les vélos au niveau du Bipôle .....	80
Figure 47 : Niveaux de trafics routiers sur le Bipôle (Source des données : DVD SURF juin 2013) .....	55	Figure 71 : Aménagements vélos aux alentours du Bipôle (Ville de Paris, juin 2015) .....	81
Figure 48 : Accidents corporels de la circulation – Zoom sur la rue La Fayette .....	56	Figure 72 : Les différents accès aux gares du Bipôle.....	84
Figure 49 : Accidents corporels de la circulation recensés sur le périmètre du Bipôle sur la période 2010-2012 (Source des données : Ville de Paris) .....	57	Figure 73 : Plan des différents niveaux et organisation du pôle transport de la Gare du Nord .....	86
Figure 50 : Offre de transports collectifs au niveau du Bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord .....	58	Figure 74 : Sortie du hall Transilien .....	87
Figure 51 : L'offre de transport sur l'ensemble du Bipôle.....	59	Figure 75 : Plan de localisation de la station Magenta .....	88
Figure 52 : Desserte internationale du Bipôle (PNEE, 2014).....	61	Figure 76 : Coupe transversale de la station Magenta (Source : Réalisation EOLE/Annuel ouvrages d'art 2000).....	89
Figure 53 : Offre de desserte ferroviaire régionale à partir du Bipôle (RER et Transilien).....	63	Figure 77 : Illustration schématique de l'articulation des différents niveaux de la station Magenta .....	89
Figure 54 : Offre de desserte ferroviaire régionale à partir du Bipôle (RER et Transilien).....	65	Figure 78 : Accès à la station Magenta rue La Fayette.....	89
Figure 55 : Offre de bus en journée sur le périmètre du Bipôle .....	67	Figure 79 : Plan des niveaux surface et -1 de Paris Est et organisation du pôle transport.....	91
Figure 56 : Offre de bus de nuit sur le territoire du Bipôle .....	69	Figure 80 : Souterrain Château-Landon .....	92
Figure 57 : Gare routière de Gare de l'Est .....	70	Figure 81 : Signalétique au sein de Gare de l'Est.....	93
Figure 58 : Gare routière de Gare du Nord .....	70	Figure 82 : Bilan des échanges voyageurs à l'échelle du Bipôle pour un JOB .....	95
Figure 59 : Extrait du plan d'accessibilité – Zoom sur le Bipôle (Source : infomobi.com) .....	71	Figure 83 : Bilan des échanges voyageurs à la Gare du Nord pour un JOB .....	96
Figure 60 : Six itinéraires piétons existants .....	72	Figure 84 : Bilan des échanges voyageurs à la Gare de l'Est pour un JOB .....	96
Figure 61 : Focus sur le cheminement de correspondance via le « passage SNCF » .....	73	Figure 85 : Motif de présence des 1 500 non-voyageurs sur un JOB au niveau de la Gare du Nord.....	97
Figure 62 : Focus sur le cheminement de correspondance via la rue d'Alsace.....	74	Figure 86 : Motif de présence de 3 000 des 12 000 non-voyageurs sur un JOB au niveau de la Gare de l'Est.....	97
Figure 63 : Focus sur le cheminement entre Magenta et la Gare de l'Est .....	74	Figure 87 : Répartition des 20 000 correspondances métro entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est pour un JOB entre les lignes 4 et 5.....	99
Figure 64 : La traversée de la rue La Fayette pour l'accès à Magenta.....	75	Figure 88 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances métro entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est .....	99
Figure 65 : Exemples des différentes typologies de panneaux indiquant les cheminements piétons de correspondance .....	76		
Figure 66 : Bilan de l'accessibilité piétonne aux abords du Bipôle .....	77		

Figure 89 : Direction du flux de personnes selon l'heure de la journée pour la correspondance piétonne entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est.....	100
Figure 90 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances piétonnes entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est.....	101
Figure 91 : Type d'usagers effectuant la correspondance piétonne entre Gare du Nord et Gare de l'Est .....	101
Figure 92 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances piétonnes entre la Gare Magenta et la Gare de l'Est.....	102
Figure 93 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances piétonnes entre la Gare de l'Est et Magenta .....	103
Figure 94 : Type d'usagers du souterrain Château-Landon .....	104
Figure 95 : Direction du flux de personnes selon l'heure de la journée pour la correspondance piétonne entre les gares de l'Est et Magenta.....	104
Figure 96 : Mode de rabattement/diffusion des correspondances piétonnes entre la Gare de l'Est et la station Château-Landon (ligne 7).....	105
Figure 97 : Temps de parcours des correspondances piétonnes du Bipôle.....	106
Figure 98 : Comparaison des temps de parcours des correspondances selon le mode emprunté entre Gare du Nord et Gare de l'Est .....	107
Figure 99 : Comparaison des temps de parcours des correspondances selon le mode emprunté entre Gare de l'Est et Magenta .....	108
Figure 100 : Thématiques de dysfonctionnements identifiées autour du Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord.....	113
Figure 101 : Les enjeux du projet de Bipôle.....	114
Figure 102 : Le défi du Bipôle selon PNEE (PNEE, 2014).....	116
Figure 103 : Programme fonctionnel du Bipôle.....	117
Figure 104 : Les scénarios d'aménagement proposés .....	119
Figure 105 : Principes d'aménagement du scénario A .....	121
Figure 106 : Photomontage des aménagements du scénario A (PNEE, 2014).....	122
Figure 107 : Principes d'aménagement du scénario B .....	125
Figure 108 : les trémies d'accès sont inaccessibles aux PMR et très étroites (une seule unité de passage) .....	126

Figure 109: Emplacement des trémies du souterrain Château-Landon par rapport aux quais de la Gare de l'Est.....	127
Figure 110 : Largeurs minimales de quai central selon le référentiel de mise en accessibilité des gares .....	127
Figure 111 : Possibilité d'insertion des circulations verticales de Château-Landon sur les quais 7 à 11 .....	127
Figure 112 : Options possibles pour le tunnel (AREP, APUR, 2008) .....	128
Figure 113 : Principes d'aménagement du scénario C .....	131
Figure 114 : Enjeu du bâtiment « 50, rue d'Alsace » .....	132
Figure 115 : Différentes vues du bâtiment SNCF / SNCF Réseau dit du « 50, rue d'Alsace » (Source : Egis) .....	133
Figure 116 : Vue du Balcon Vert et de l'hôtel OKKO, depuis la rue d'Alsace, côté Gare de l'Est GROUPE SLH – SLA ARCHITECTURE (Gares & Connexions, 2015).....	135
Figure 117 : Plans masse du projet de Balcon Vert extrait du permis de construire déposé le 23/12/2014 (niveau RDC – en haut et niveau Jardin – en bas) (Source : Permis de construire du projet de Balcon Vert, SPIE Batignolles Immobilier, transmis au STIF le 20 janvier 2015).....	137
Figure 118 : Bilan des impacts : localisation des compatibilités/ incompatibilités ou ajustements nécessaires pour le projet du Balcon Vert – Niveau « RDC » (niveau quais).....	139
Figure 119 : Bilan des impacts : localisation des compatibilités/ incompatibilités ou ajustements nécessaires pour le projet du Balcon Vert – Vue en coupe.....	140
Figure 120 : Impact du projet hôtelier Balcon Vert sur le tunnel Château-Landon.....	141
Figure 121 : Intégration du projet CDG Express dans le projet Bipôle .....	143
Figure 122 : Superstructure sans pré-enregistrement des bagages ❶ (conception et réalisation Gares & Connexions ; 2015) .....	143
Figure 123 : Rappel des trois scénarios.....	147
Figure 124 : Calcul des gains de temps pour le scénario A.....	148
Figure 125 : Les temps de parcours moyens avec le scénario A .....	148
Figure 126 : Les temps de parcours moyens avec le scénario B .....	149
Figure 127 : Les temps de parcours moyens avec le scénario C .....	149

Figure 128 : Evaluation des flux de correspondance du Bipôle entre les pôles Paris Nord/Magenta et Paris Est en 2015 .....	150
Figure 129 : Evaluatuion des flux de correspondance du Bipôle entre les pôles Paris Nord/Magenta et Paris Est à l'horizon 2030 (sur la base du scénario C).....	151
Figure 130 : Axonométrie du scénario C .....	153
Figure 131 : Calendrier prévisionnel .....	155

## TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Fréquences et temps de parcours des trains Grande Vitesse .....	60
Tableau 2 : Intervalles moyens des trains/RER selon les lignes à l'heure de pointe du matin (8-9h) .....	62
Tableau 3 : Intervalles moyens des métros selon les lignes à l'heure de pointe du matin (8-9h) .....	64
Tableau 4 : Intervalles des bus à l'heure de pointe du matin (8h à 9h) .....	66
Tableau 5 : Intervalles des bus de nuit sur le périmètre du Bipôle .....	68
Tableau 6 : Analyse multicritères du scénario A .....	123
Tableau 7 : Analyse multicritères du scénario B .....	129
Tableau 8 : Analyse multicritères du scénario C .....	134
Tableau 9 : Bilan de l'analyse multicritères des scénarios .....	146

### TABLE DES MATIERES

**PREAMBULE** ..... 4

**RESUME** ..... 5

**PARTIE 1 : LE BIPOLE AUJOURD'HUI** ..... 9

**1.1 Contexte général** ..... 10

1.1.1 Contexte du pôle ..... 10

- Le Bipôle « Gare de l'Est - Gare du Nord » ..... 10
- Echelle urbaine..... 10
- Des trafics importants ..... 14

1.1.2 Les acteurs du projet ..... 15

**1.2 Historique du projet et des études** ..... 16

1.2.1 Evolution du quartier..... 16

1.2.2 Une séquence de projets à coordonner ..... 18

- Le projet de lien piétonnier Gare du Nord - Eole - Gare de l'Est (SNCF, 1991)..... 19
- La reprise du projet de lien piétonnier Magenta (Gare du Nord) - Gare de l'Est (SNCF, RFF, 2002)..... 22
- Troisième projet : Paris, Bi-Pôle Gare du Nord - Gare de l'Est (AREP, APUR, 2008) ..... 25

1.2.3 La relance des études Bipôle (EGIS, 2014)..... 27

- Protocole d'accord Ville de Paris-SNCF-RFF - 2013..... 27
- Relance des études du STIF ..... 28

**1.3 Projets connexes au Bipôle** ..... 30

1.3.1 L'émergence d'une nouvelle ambition Gare du Nord : Transformations 2015-2023 (SNCF, 2015)..... 32

- Amélioration de l'accueil et du service 2015-2018..... 32
- Ouverture de la gare sur la Ville 2018-2023, étude Wilmotte..... 34

1.3.2 Balcon Vert..... 37

1.3.3 CDG Express ..... 37

1.3.4 Restructuration bus..... 38

1.3.5 Rocade des Gares (étude « LHNS » de la Ville de Paris)..... 38

1.3.6 Raccordement des lignes 3 bis et 7 bis ..... 39

1.3.7 Prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE) ..... 40

1.3.8 Schéma directeur RER E-ligne P..... 40

**1.4 Compatibilité avec les documents de planification** ..... 41

1.4.1 Le SDRIF ..... 41

1.4.2 Le PDUIF - 2014..... 41

1.4.3 Le SRCAE et Le PPA ..... 41

1.4.4 Le CPER 2015 - 2020 ..... 41

1.4.5 Le PLU..... 42

1.4.6 Paris Nord Est Elargi (PNEE)..... 42

**PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DES TERRITOIRES CONCERNES ET OPPORTUNITES DU PROJET** ..... 45

**2.1 Périmètre d'étude** ..... 46

**2.2 Caractéristiques urbaines du Bipôle** ..... 47

2.2.1 Un quartier ancré à l'échelle du Nord-Est parisien ..... 47

2.2.2 Un quartier de transition..... 47

2.2.3 Un quartier sous-équipé ..... 48

2.2.4 Des commerces multiples mais hyperspécialisés ..... 49

2.2.5 Un quartier très marqué par les infrastructures de transport ..... 50

2.2.6 Un paysage urbain aux ambiances variées ..... 52

2.2.7 Trame viaire et trafics ..... 54

- Trafic ..... 54
- Accidentologie ..... 56

**2.3 Offre de transport** ..... 58

2.3.1 Offre de desserte ferroviaire Grande Vitesse (nationale et internationale)..... 60

2.3.2 Offre de desserte ferroviaire francilienne (réseaux Transilien, RER, métro) .....	62
➤ Lignes RER.....	62
➤ Lignes du réseau Transilien .....	62
➤ Lignes de métro desservant le Bipôle .....	64
2.3.3 Offre bus .....	66
➤ Offre de desserte bus en journée .....	66
➤ Offre de desserte bus de nuit .....	68
➤ Gares routières.....	70
2.3.4 Accessibilité PMR des transports en communs .....	71
2.3.5 Cheminements piétons .....	72
➤ Les différentes variantes de cheminements .....	72
➤ Sécurité des cheminements piétons .....	75
➤ Signalétique des cheminements piétonniers extérieurs au sein du Bipôle .....	76
➤ Accessibilité PMR .....	76
2.3.6 Accessibilité VP et 2 roues motorisés (2RM) .....	78
2.3.7 Accessibilité Taxis .....	79
2.3.8 Offre vélos.....	80

### **PARTIE 3 : ANALYSE DES DEPLACEMENTS ..... 83**

<b>3.1 Caractéristiques des gares.....</b>	<b>84</b>
3.1.1 Description du fonctionnement du Bipôle .....	84
3.1.2 Gare du Nord .....	85
➤ Organisation verticale du pôle transport de la Gare du Nord.....	85
➤ Accès .....	85
➤ Ambiance générale de la Gare du Nord.....	87
➤ Signalétique interne à la Gare du Nord pour la correspondance au sein du Bipôle .....	87
3.1.3 Station Magenta .....	88
➤ Organisation de la station Magenta .....	88
➤ Ambiance générale de la station Magenta .....	88
➤ Signalétique interne à Magenta pour la correspondance au sein du Bipôle .....	88

3.1.4 Pôle Gare de l'Est / Château-Landon .....	90
➤ Organisation du pôle transport de la Gare de l'Est.....	90
➤ Accès .....	90
➤ « Souterrain Château-Landon » .....	93
➤ Ambiance générale de la Gare de l'Est.....	93
➤ Signalétique interne à la Gare de l'Est pour la correspondance au sein du Bipôle.....	93
<b>3.2 Flux d'échanges au sein du Bipôle .....</b>	<b>94</b>
➤ Les échanges au sein des deux pôles.....	94
➤ Le bilan à l'échelle du Bipôle .....	94
➤ Cas des non-voyageurs .....	97
<b>3.3 Réalisation de la correspondance à l'heure actuelle.....</b>	<b>98</b>
➤ Correspondances effectuées en metro entre Gare du Nord et Gare de l'Est 98	
➤ Correspondances piétonnes entre Gare du Nord et Gare de l'Est .....	100
➤ Correspondances piétonnes entre la station Magenta et la Gare de l'Est 102	
➤ Focus sur l'utilisation du souterrain « Château-Landon ».....	104
➤ Temps de parcours .....	106

### **PARTIE 4 : ENJEUX ET SCENARIOS ..... 109**

<b>4.1 Problématique du Bipôle .....</b>	<b>110</b>
<b>4.2 Enjeux et objectifs du Bipôle .....</b>	<b>111</b>
4.2.1 Dysfonctionnements recensés .....	111
4.2.2 Enjeux du Bipôle.....	114
4.2.3 Objectifs et critères d'analyse.....	115
<b>4.3 Programme du lien Bipôle .....</b>	<b>116</b>
<b>4.4 Scénarios d'aménagement proposés .....</b>	<b>118</b>
4.4.1 Scénario A : le lien de surface VIP « Vélo Intermodalité Piéton».....	120
➤ Description du scénario A.....	120
➤ Analyse multicritères du scénario A.....	123

4.4.2	Scénario B : un lien de surface VIP et un lien souterrain dissociés.....	124		
➤	Description du scénario B .....	124		
➤	Focus Château-Landon : contraintes techniques identifiées .....	126		
➤	Focus souterrain Magenta : deux variantes majeures possibles.....	128		
➤	Analyse multicritères du scénario B.....	129		
4.4.3	Scénario C : l'intermodalité et l'intégration urbaine pour ambition.....	130		
➤	Description du scénario C .....	130		
➤	Enjeux autour du bâtiment « 50, rue d'Alsace ».....	132		
➤	Analyse multicritères du scénario C.....	134		
<b>4.5</b>	<b>Interface des scénarios avec les projets connexes</b> .....	<b>135</b>		
4.5.1	Articulation avec le projet de Balcon Vert.....	135		
➤	Description du projet.....	135		
➤	Le calendrier du projet .....	136		
➤	Impacts entre les scénarios et le Balcon Vert .....	138		
➤	Les modifications partagées .....	138		
➤	Des modifications considérées comme non-réalisables .....	141		
4.5.2	Intégration du projet de CDG Express dans la réflexion du projet Bipôle .....	142		
	<b>PARTIE 5 : CONCLUSION</b> .....	<b>145</b>		
<b>5.1</b>	<b>Bilan des scénarios</b> .....	<b>146</b>		
➤	Détail du calcul des gains de temps de parcours .....	148		
➤	Evolution de la fréquentation du Bipôle.....	150		
<b>5.2</b>	<b>Perspectives</b> .....	<b>152</b>		
<b>5.3</b>	<b>Mise en œuvre d'une concertation</b> .....	<b>154</b>		
<b>5.4</b>	<b>Développement du projet sur 2016-2023</b> .....	<b>155</b>		
	<b>ANNEXES</b> .....	<b>157</b>		
	<b>Table des abréviations</b> .....	<b>158</b>		
	<b>Table des figures</b> .....	<b>159</b>		

<b>Table des tableaux</b> .....	<b>162</b>
---------------------------------	------------

<b>Table des matières</b> .....	<b>163</b>
---------------------------------	------------

