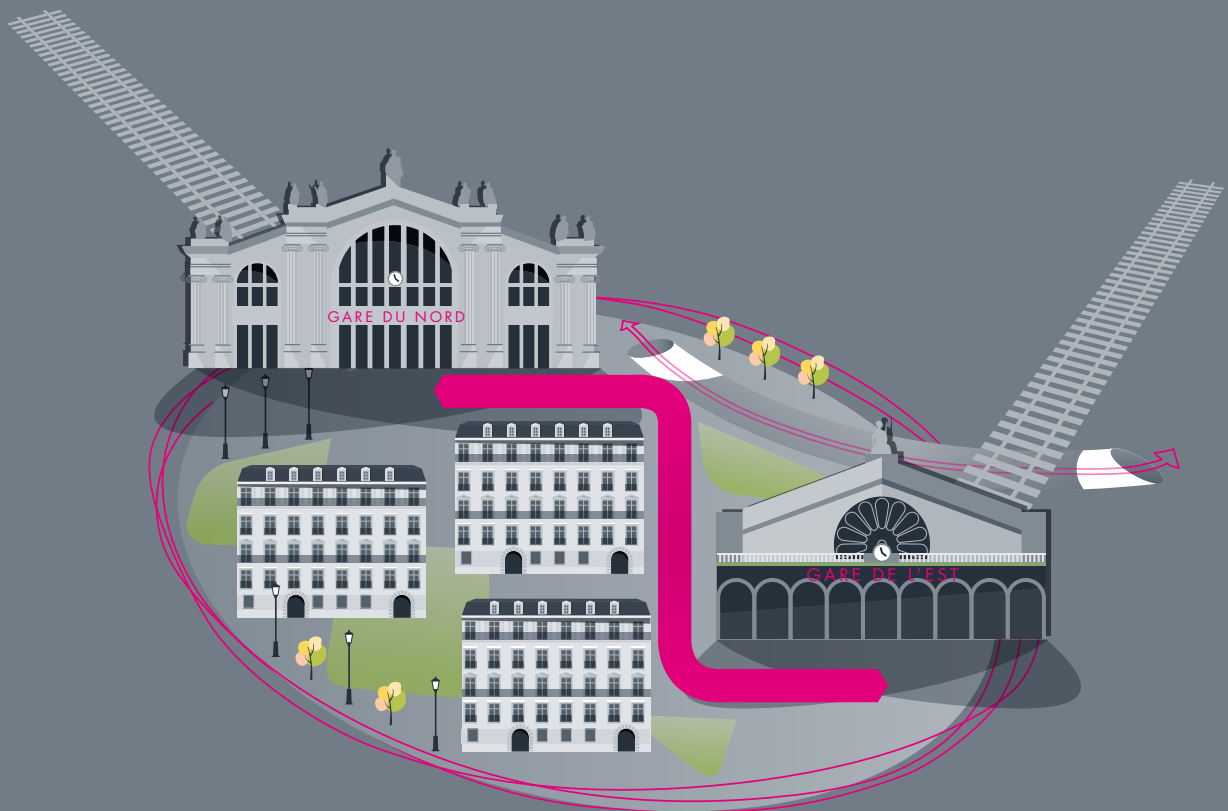


LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

Juin 2017



Bilan de la concertation

Avec le concours de



île de France

MAIRIE DE PARIS



SOMMAIRE

Synthèse	5
1. Introduction	6
2. Déroulement et modalités de la concertation	7
2.1. Le lancement de la concertation et les moyens d'information	7
2.2. Les modalités de communication et de mobilisation du grand public	7
2.3. Les échanges	8
3. La synthèse thématique des avis	9
3.1. Un dispositif de concertation apprécié	9
3.2. L'opportunité du projet	9
3.3. L'amélioration de la liaison extérieure	10
3.4. Le prolongement de la liaison souterraine	11
3.5. L'optimisation de la correspondance	13
3.6. Le coût du projet	14
3.7. Les projets connexes	14
4. Les enseignements de la concertation	16
4.1. L'opportunité du projet	16
4.2. L'amélioration de la liaison extérieure	16
4.3. Le prolongement de la liaison souterraine	16
4.4. L'optimisation de la correspondance	16
4.5. Les projets connexes	16

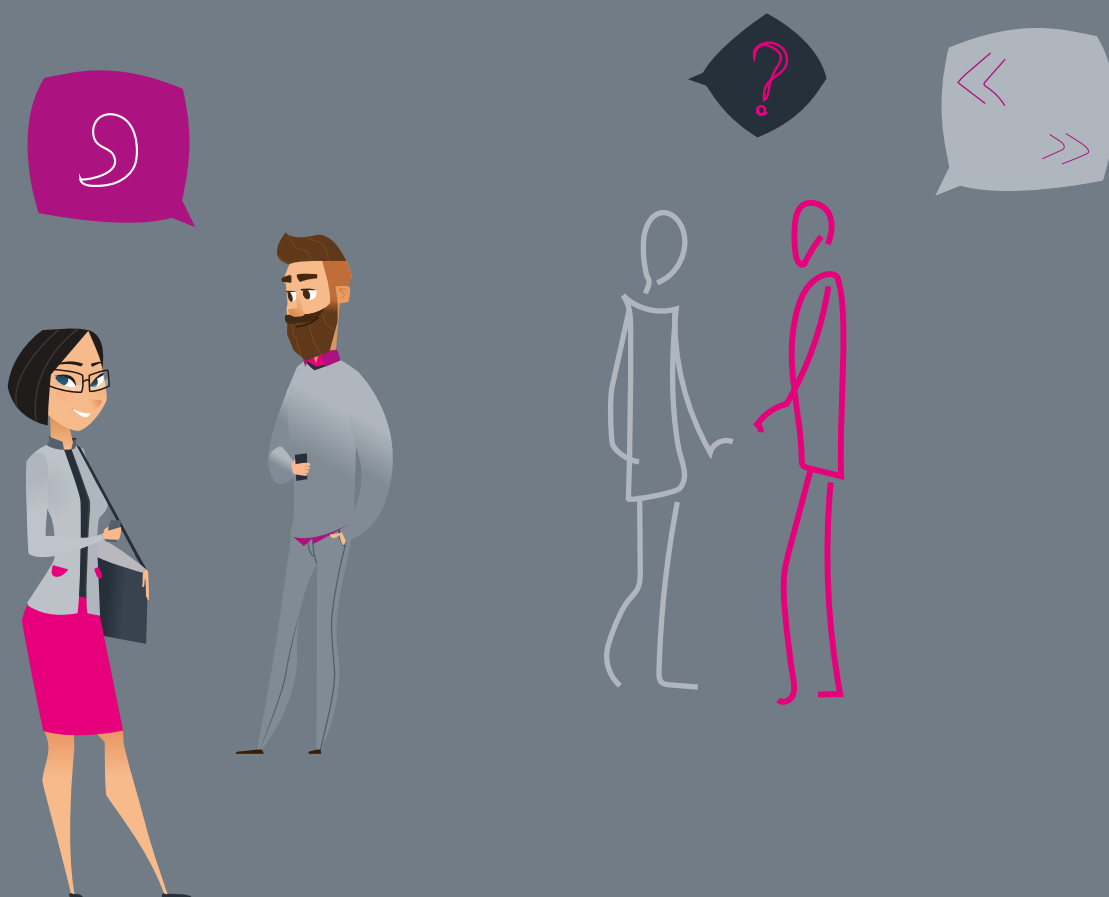
SOMMAIRE

Bilan	17
1. L'amélioration de la liaison entre deux grandes gares	18
1.1. Les enjeux du projet	19
1.2. Les 3 volets du projet	20
1.3. Les projets connexes	24
1.4. Les acteurs du projet	28
2. Déroulement et modalités de la concertation	29
2.1. Préparer la concertation	29
2.2. Le lancement de la concertation et les moyens d'information	29
2.3. Les modalités de communication et de mobilisation du grand public	31
2.4. Les échanges	34
2.5. Les participants à la concertation	39
3. La synthèse thématique des avis	42
3.1. Un dispositif de concertation apprécié	42
3.2. L'opportunité du projet	43
3.3. L'amélioration de la liaison extérieure	45
3.4. Le prolongement de la liaison souterraine	53
3.5. L'optimisation de la correspondance	57
3.6. Le coût du projet	62
3.7. Les projets connexes	62
4. Les enseignements de la concertation	64
4.1. L'opportunité du projet	64
4.2. L'amélioration de la liaison extérieure	64
4.3. Le prolongement de la liaison souterraine	64
4.4. L'optimisation de la correspondance	64
4.5. Les projets connexes	64
5. La table des illustrations	65

SOMMAIRE

Annexes	66
Les outils de communication, d'information et de contribution	68
Annexe 1 : Communiqué de presse	69
Annexe 2 : Dépliant avec carte T	70
Annexe 3 : Visuels pour les réseaux sociaux	71
Annexe 4 : Zooms cartographiques	78
Annexe 5 : Principes de la campagne d'affichage	85
Annexe 6 : Kakemonos pour le tractage et les rencontres de terrain	89
Les rencontres publiques	90
Annexe 7 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : Château-Landon	91
Annexe 8 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : escalier monumental, rue d'Alsace	94
Annexe 9 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : gare de l'Est	97
Annexe 10 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : gare du Nord	100
Annexe 11 : Compte-rendu de l'atelier « <i>Le projet en marchant</i> »	103
Annexe 12 : Support de présentation de l'atelier	121
Annexe 13 : Livret du participant « <i>Le projet en marchant</i> »	172
Annexe 14 : Compte-rendu de l'atelier « <i>L'aménagement de la liaison piétonne</i> »	181
Annexe 15 : Support de présentation de l'atelier	206
Annexe 16 : Livret du participant « <i>L'aménagement de la liaison piétonne</i> »	255
Les courriers reçus	293
Annexe 17 : Courrier de l'association des usagers des transports FNAUT Île-de-France	294

Synthèse



Avec le concours de



1. Introduction

La concertation sur l'amélioration de la liaison entre les gares de l'Est et du Nord s'est déroulée du **28 février au 31 mars 2017**. Ce temps de concertation a permis d'informer sur le projet et de recueillir l'avis des publics concernés.

Situé au nord-est de Paris, dans le X^e arrondissement, le projet de liaison Gare du Nord - Gare de l'Est consiste à améliorer, optimiser et rendre accessible la correspondance entre ces deux pôles d'échanges. Il permet de mettre en relation l'ensemble des modes de transport et d'améliorer ainsi les temps de parcours. En effet, distantes de seulement 500 mètres, les gares du Nord et de l'Est sont faiblement connectées l'une à l'autre.

Au sein d'un ensemble cohérent et repensé à partir de l'existant, le projet vise à :

- **Faciliter les déplacements piétons** en constituant un cheminement clair et lisible d'une gare à l'autre, accessible à tous et apaisé ;
- **Accompagner la mutation de ce secteur** qui a peu évolué depuis les années 1950 malgré une forte diversification des usages ;
- **Optimiser ce pôle majeur de correspondances**, qui accueille près de 800 000 voyageurs par jour dont 200 000 qui effectuent des correspondances au sein d'une offre majeure de transports en commun comprenant : 4 lignes de métro, 3 lignes de trains-RER, 3 lignes de Transilien, 17 lignes de bus et 15 lignes de Noctilien.

Pour répondre à ces enjeux, le projet d'amélioration de la liaison entre les gares de l'Est et du Nord comprend trois volets :

- 1^{er} volet : **améliorer les déplacements piétons**, en requalifiant notamment les rues d'Alsace et de Dunkerque ;
- 2^e volet : **prolonger la liaison souterraine** entre le tunnel Château-Landon et le tunnel Magenta ;
- 3^e volet : **faciliter le lien entre les rues et les souterrains** en créant notamment des liaisons verticales (escaliers mécaniques, ascenseurs).

Le projet de liaison Gare du Nord – Gare de l'Est prend également place **au cœur d'un système dynamique de projets** qui, à terme, influera sur l'avenir du quartier. Entre les projets d'aménagement (le plan-guide Paris-Nord-Est-Elargi (PNEE), le Balcon Vert, la restructuration de l'hôpital Lariboisière, etc.) et les projets de transports (le prolongement du train-RER E à l'ouest, le projet Paris Nord 2024, le CDG Express, le prolongement de la 7bis jusqu'à Château-Landon et la liaison avec la 3bis ou encore la rocade des gares), c'est l'ensemble du quartier qui change de visage.

La liaison Gare du Nord – Gare de l'Est est portée par le **STIF** et cofinancée par l'**État**, la **Région Île-de-France**, la **Ville de Paris** et le **STIF**. Dans le cadre du Contrat de plan État-Région 2015-2020, l'État et la Région Île-de-France contribuent au financement des études liées au projet à hauteur respectivement de 12,3 % et de 37,7 % et ce jusqu'à l'enquête publique. La Ville de Paris finance les études à hauteur de 29,5 % et réalisera les aménagements piétons du projet. Le STIF finance les études à hauteur de 20,5 %.

La **Mairie du X^e arrondissement**, la **SNCF** (SNCF Réseau, SNCF Mobilités et SNCF immobilier), la **RATP** et le **CDG-Express** sont partenaires du projet.

Le Conseil du STIF du 7 octobre 2015 a approuvé le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales** (DOCP) ainsi que les modalités de la concertation envisagées.

La concertation préalable est un temps d'informations et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Elle a pour objectif de recueillir les remarques et les avis sur les grands principes et les objectifs du projet. Elle est pilotée par le STIF et est mise en œuvre en collaboration avec les partenaires. Cette étape se conclut par le présent bilan de la concertation. Celui-ci sera soumis à l'approbation du Conseil du STIF et permettra d'éclairer les décisions qui seront prises pour la suite du projet.

2. Déroulement et modalités de la concertation

La concertation sur l'amélioration de la liaison entre les gares de l'Est et du Nord s'est déroulée du **28 février au 31 mars 2017**.

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers plusieurs supports. Le public a pu s'exprimer et donner son avis grâce à différents outils mis à disposition. Pour recueillir le plus grand nombre d'avis et s'adapter aux spécificités du projet, plusieurs modalités d'information et d'expression des publics ont été mises en œuvre. Quatre rencontres avec les voyageurs, une réunion publique en format atelier et un atelier-balade ont été organisés pour permettre au plus grand nombre de participer à la concertation.

2.1. LE LANCEMENT DE LA CONCERTATION ET LES MOYENS D'INFORMATION

- **Des relations presse** : un communiqué de presse a été envoyé peu avant le début de la concertation. L'annonce de la concertation a été reprise par divers organes de presse.
- **Le site internet** dédié à la concertation sur le projet : <http://www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr>. Mis en ligne le 20 février 2017, il comprenait : un formulaire de contribution, des informations relatives au projet (contexte, enjeux, acteurs, FAQ, documents sources), une carte interactive du projet et des informations pratiques à propos de la concertation.
- **Un kit de communication** comprenant le dépliant d'information et des visuels pour les réseaux sociaux, envoyé aux différentes parties prenantes du projet afin qu'elles puissent relayer l'information.

2.2. LES MODALITÉS DE COMMUNICATION ET DE MOBILISATION DU GRAND PUBLIC

- **Une campagne d'affichage** déployée dans les gares du Nord, de l'Est et Magenta.
- **Un dépliant d'information**, composé d'une grande carte 3D et d'un volet carte T détachable, permettant de donner son avis sur le projet. Il a été diffusé à 20 000 exemplaires : 3 000 par tractage, 15 000 par boitage et 2 000 distribués lors des rencontres de terrain.

2.3. LES ÉCHANGES

- **Quatre rencontres de terrain** ont visé à informer, sensibiliser et recueillir non seulement l'avis des voyageurs, amenés à transiter plus ou moins régulièrement entre les gares du Nord et de l'Est, mais aussi l'avis des riverains.
- **Deux ateliers de concertation** ont été organisés dans le cadre de la concertation. Ils étaient ouverts à tous, sur inscription via le site internet avec un nombre limité de places. Chacun d'entre eux a réuni une trentaine de participants.

Date	Format de la rencontre	Lieu	Nombre de participants
Mardi 7 mars 17h – 19h30	Rencontre de terrain	Tunnel Château-Landon	38 avis déposés
Jeudi 9 mars 17h – 19h00	Rencontre de terrain	Sortie rue d'Alsace, devant l'escalier monumental	40 avis déposés
Samedi 11 mars 9h30 – 12h	Atelier	Visite de terrain dans le quartier	30 participants
Mardi 14 mars 17h – 19h00	Rencontre de terrain	Hall de la gare de l'Est	25 avis déposés
Mardi 21 mars 17h – 19h00	Rencontre de terrain	Hall de la gare du Nord	33 avis déposés
Mardi 28 mars 19h – 21h	Atelier	Mairie du X ^e	30 participants

352 avis individuels ont été recueillis lors de la concertation. Les cartes T transmises par voie postale et les rencontres de terrain ont permis de recueillir la majorité des avis.

Avis recueillis via	Nombre d'avis
Site internet	76
Rencontres de terrain	136
Carte T postales	139
Courrier	1
Total	352

Tableau récapitulatif du nombre d'avis recueillis pendant la concertation (sur la base de 352 avis)

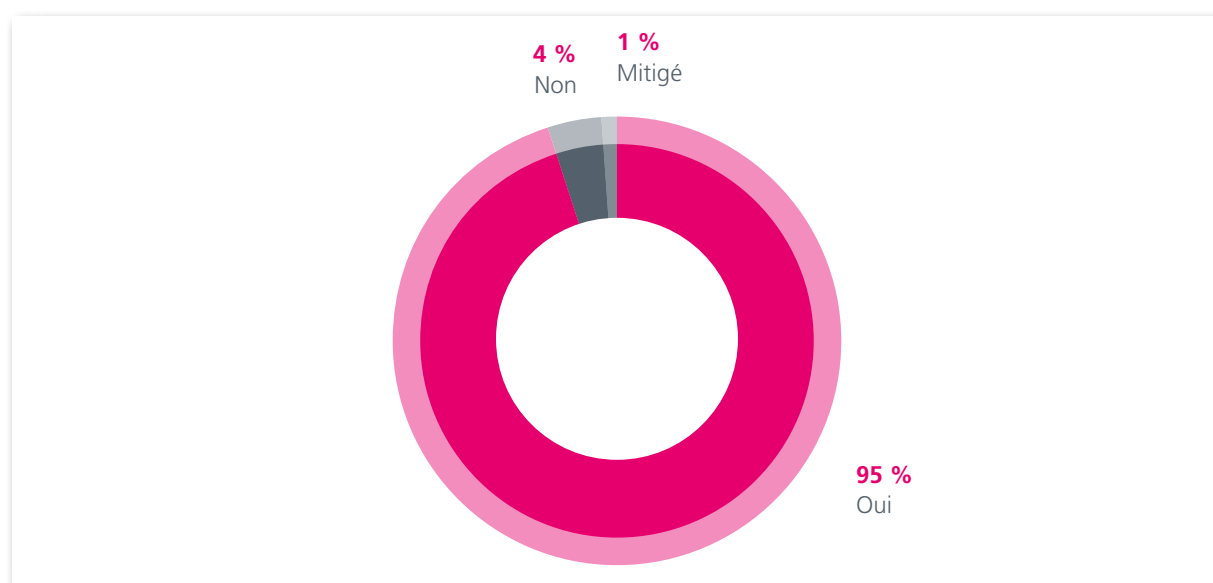
3. La synthèse thématique des avis

3.1. UN DISPOSITIF DE CONCERTATION APPRÉCIÉ

Plusieurs personnes rencontrées par l'équipe projet à l'occasion des rencontres de terrain et/ou des ateliers de concertation ont dit combien elles avaient apprécié le fait que le STIF prenne la peine de les consulter sur le sujet. Les rencontres de terrain ont permis d'apporter des informations complémentaires à ceux qui avaient déjà entendu parler du projet, via le dépliant par exemple. Les **formats des deux ateliers de concertation** ont également été appréciés par les participants, qui ont pu à la fois s'informer sur le projet et y contribuer.

3.2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

3.2.1. Un projet qui fait l'unanimité



Part des avis exprimés sur l'opportunité du projet pendant la concertation (sur la base de 352 avis)

La majorité des répondants (95%) considère que le projet d'amélioration tel qu'il a été soumis à la concertation **est opportun et doit être réalisé**.

3.2.2. Un projet pertinent dans sa globalité

Les participants ont souvent souligné la pertinence et la **complémentarité des trois volets du projet** : l'amélioration du lien de surface, le prolongement de la liaison souterraine et la facilitation du lien entre la rue et le tunnel. Quelle que soit la solution mise en place, l'amélioration de la liaison reposerait avant tout sur une **connexion plus rapide** à pied entre les deux gares.

3.2.3. Un projet attendu et soutenu

De nombreux contributeurs ont fait part de leur impatience de voir le projet se réaliser. Des riverains l'attendent avec d'autant plus d'impatience qu'ils en entendent parler depuis plusieurs années, voire des décennies. Certains avis vont jusqu'à exprimer un **sentiment d'urgence** quant au fait d'améliorer la liaison entre les deux gares, notamment en ce qui concerne le lien de surface par les rues d'Alsace et de Dunkerque.

Concernant les travaux, la concertation a permis de faire remonter quelques craintes assez classiques pour ce type de projet, notamment concernant leur durée, leur impact sur la circulation automobile déjà saturée dans le secteur des deux gares et leur impact sur le fonctionnement des transports en commun.

3.3. L'AMÉLIORATION DE LA LIAISON EXTÉRIEURE

L'amélioration du lien de surface entre la gare du Nord et la gare de l'Est est le volet du projet qui a suscité le plus grand nombre de réactions de la part des contributeurs, des riverains et des voyageurs.

3.3.1. Un secteur en souffrance

Les personnes interrogées dans le cadre de la concertation dressent un **portrait peu flatteur du quartier**, tout en reconnaissant son potentiel attractif. Le quartier des deux gares est une vitrine de Paris et mériterait, à ce titre, d'être requalifié.

3.3.2. Les nuisances

Les participants ont souligné un **ensemble de nuisances qui semblent se renforcer les unes avec les autres** : squat, nuisances sonores, manque de propreté, incivilités, etc. Ils se sont également fait l'écho d'un sentiment d'insécurité dans le secteur.

À propos des bars de la rue d'Alsace qui seraient des sources de nuisances, la Mairie du X^e arrondissement a rappelé que des mesures de fermeture administrative avaient été prononcées et continueraient à l'être tant que les problèmes persisteraient. S'il n'appartient pas à la Mairie de choisir les commerces qui s'installent dans le quartier, les élus et les habitants restent vigilants sur les pratiques et les nuisances installées rue d'Alsace. En outre, la rue d'Alsace est classée depuis peu dans le périmètre de la SEMAEST, société d'économie mixte de la Ville de Paris spécialisée dans l'animation économique des quartiers. Cela permet à la Ville de préempter des locaux commerciaux au moment de la vente des murs.

3.3.3. Quelques pistes d'amélioration évoquées mais un découragement palpable

Pour améliorer cette situation, un **renforcement de la présence policière a été demandé**, ainsi que la mise en œuvre d'une **campagne de sensibilisation**. La réussite et la pertinence de l'amélioration de la liaison piétonne entre les gares du Nord et de l'Est semblent dépendre fortement des réponses qui seront apportées aux nuisances.

3.3.4. La qualité des espaces publics

Le réaménagement des espaces publics est essentiel pour donner envie aux voyageurs, aux riverains et aux passants d'emprunter la liaison extérieure entre les deux gares.

- **L'ajout de mobilier urbain**, qui devrait être limité à l'installation de poubelles dans le secteur.
- **Une amélioration de l'éclairage** contribuerait à atténuer le sentiment d'insécurité qui règne.
- En terme de végétalisation, il s'agirait de profiter de l'arrivée prochaine du jardin public pour **apporter de la verdure dans le quartier**, en installant des jardinières au sol plutôt que des pots de fleurs.
- Enfin, les participants souhaiteraient profiter du projet d'amélioration de la liaison Gare du Nord - Gare de l'Est pour redynamiser les commerces sur le trajet.

3.3.5. Zoom sur la rue d'Alsace

La rue d'Alsace a fait l'objet de nombreux commentaires pendant la concertation. **Son ambiance a été décriée**, notamment à cause des nuisances qu'elle abrite. Le statut de la rue a fait débat, même si la majorité des participants se sont dits favorables à une **piétonisation de toute ou partie de la rue**. Cette évolution ne devra cependant pas se faire au détriment du stationnement des riverains et des livraisons pour les commerces.

Concernant le choix du revêtement au sol, il devrait tenir compte du bruit provoqué par les valises à roulettes. En outre, les participants souhaiteraient que le **muret de la rue d'Alsace, source de nuisance, évolue**. L'installation d'une palissade (transparente), d'un grillage ou encore d'un muret à la forme arrondie a été évoquée. Quant à l'**escalier monumental**, il a été jugé dangereux et peu pratique mais assez beau architecturalement pour être préservé.

3.3.6. Zoom sur les parvis

À propos des parvis Alsace et Magenta, les participants se sont prononcés favorablement à leur évolution. Le parvis Alsace est aujourd'hui **trop confiné** et souffre des problèmes de stationnement et de retournement des véhicules qui y circulent. Quant au parvis Magenta, il se limite à la sortie confidentielle de la gare Magenta et **manque de visibilité et de verdure**.

3.4. LE PROLONGEMENT DE LA LIAISON SOUTERRAINE

Moins commentée que l'amélioration de la liaison de surface, la question du prolongement du tunnel Château-Landon, qui relierait les gares de l'Est et du Nord via la gare Magenta, a néanmoins fait l'objet d'un plébiscite de la part des contributeurs.

3.4.1. Les liaisons souterraines existantes

Les participants ont établi deux diagnostics différents des deux liaisons souterraines existantes :

Le tunnel Château-Landon ne semble **pas très utilisé**, ni même connu du public, même si ceux qui l'utilisent en sont globalement satisfaits. Son **caractère anxigène** lié à la grille qui sépare le tunnel en deux et à l'étroitesse des cheminements a été souligné. **La séparation des flux** dans le tunnel entre Transiliens et grandes lignes ne semble pas faire l'unanimité. Il s'agirait de l'agrandir en hauteur, voire de l'élargir, pour le rendre plus attractif et sécurisant.

Le tunnel existant qui relie la gare du Nord à la gare Magenta est plus récent et plus utilisé par les voyageurs. Les participants ont concentré la plupart de leurs commentaires sur le **manque de fiabilité** et la lenteur de l'unique ascenseur qui permet de sortir par la rue de l'Aqueduc. À l'issue du projet, cette sortie devrait être nécessairement **réadaptée et agrandie** pour permettre d'accueillir le flux de voyageurs.

3.4.2. Une solution plébiscitée

Le raccordement entre les tunnels Château-Landon et Magenta, qui relierait les gares de l'Est et du Nord via la gare Magenta, a fait l'objet d'un **plébiscite** de la part des contributeurs.

3.4.3. L'ambiance de la liaison souterraine

La concertation a fait ressortir la nécessité de **créer une atmosphère agréable dans le tunnel**, afin que sa traversée soit attractive. En terme de **sécurité**, un élargissement du tunnel et un bon éclairage rassureraient de nombreux voyageurs. **L'installation de services** dédiés aux usagers des transports et l'installation de commerces contribueraient sûrement à renforcer la fréquentation du tunnel.

3.4.4. L'accessibilité

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite au tunnel est **un des enjeux forts** de l'aménagement de la liaison souterraine. La question du contrôle de l'accès et des horaires d'ouverture du tunnel au public a également été évoquée : **accès à tous ou seulement aux voyageurs munis d'un titre de transport ? Ouverture 24/24h ou seulement aux horaires d'ouverture des gares ?**

Le STIF a précisé que ses services étaient conscients que le souterrain Château-Landon est aujourd'hui peu adapté à la circulation des voyageurs. Il s'agit d'un des points sensibles du projet sur le plan technique. Ce passage est étroit mais il est difficile à élargir car cela impacterait l'organisation des plateaux de voies de la gare de l'Est et coûterait donc beaucoup plus cher à mettre en œuvre. Aujourd'hui, aucune solution n'a été arrêtée à ce sujet, ce sont les prochaines études qui la détermineront, avec notamment le schéma de principe.

Le STIF privilégie le contrôle d'accès des espaces accessibles aux voyageurs. En effet, plus il y a de contrôles, moins il y a de fraude.

3.4.5. L'aménagement d'une liaison mécanisée

Enfin la concertation a fait ressortir une demande récurrente visant à **l'installation d'une liaison mécanisée à l'intérieur du tunnel Château-Landon**. La liaison souterraine est en effet assez longue et une liaison mécanisée apparaît comme un vrai plus pour le projet. Elle permettrait de moins se fatiguer avec les valises et de gagner du temps.

3.5. L'OPTIMISATION DE LA CORRESPONDANCE

3.5.1. Le gain de temps

Le gain de temps que représenterait l'amélioration des liaisons de surface et souterraines a été cité par de nombreux participants. Une meilleure connexion entre les deux gares devra avant tout signifier un gain de temps pour les voyageurs en correspondance, mais aussi pour les riverains qui traversent le secteur quotidiennement. Les voyageurs ne seront plus « obligés » de prendre le métro entre les deux gares comme c'est le cas pour de nombreuses personnes interrogées lors des rencontres voyageurs.

3.5.2. L'équilibre des flux

Le projet devrait également entraîner un rééquilibrage des flux de voyageurs entre les différentes options pour rejoindre les gares (le métro, la liaison de surface et la liaison souterraine). Certains participants ont même d'ores et déjà affirmé qu'ils changeraient leurs habitudes. Pour d'autres, cette évolution permettra d'éviter de passer par la ville et ses rues encombrées de voitures. Le projet devrait également permettre de trouver **un nouvel équilibre à une échelle régionale**, en facilitant l'accès au train-RER E et aux Transiliens de la gare de l'Est. Une correspondance rapide entre les deux permettrait à des centaines de voyageurs de choisir l'un ou l'autre des moyens de transport en fonction des horaires et surtout des aléas (retards, problèmes de maintenance, etc.).

3.5.3. Les liaisons verticales

Les liaisons verticales constituent un des paramètres essentiels du projet puisque la mise en place des escaliers mécaniques et des ascenseurs situés au début de la rue d'Alsace vers la gare de l'Est et au niveau du 50 rue d'Alsace doit permettre de connecter les liaisons extérieures et souterraines. La concertation a fait état **d'un vrai besoin en termes d'accessibilité de la liaison piétonne**. Les liaisons verticales seront autant bénéfiques aux voyageurs qu'aux **riverains**, qu'aux **personnes en situation de handicap** et qu'aux **personnes avec des valises ou des poussettes**. La localisation retenue pour ces équipements prête à satisfaction selon l'avis général. Un point de vigilance a néanmoins été soulevé concernant les risques de pannes et la durabilité des infrastructures.

3.5.4. La signalétique

Les participants à la concertation ont souligné l'absence d'une signalétique suffisamment **claire** entre les deux gares : la liaison par la rue d'Alsace est **loin d'être intuitive** et la gare Magenta a été jugée **invisible**. La nouvelle signalétique prônée par les participants devra être la plus visible et la plus cohérente possible. Des plans du quartier pourraient être distribués. L'affichage des trajets mais aussi des temps de parcours à pied devra être envisagé. **Un marquage au sol** indiquant la direction des gares tout le long du trajet a également été évoqué.

Pour la Mairie du X^e, la signalétique représente un enjeu majeur et l'idée d'un marquage au sol qui matérialiserait la liaison entre les deux gares est intéressante. Cependant, ce marquage devra être durable et facile à nettoyer et à entretenir pour les services de la Ville.

3.5.5. Les traversées piétonnes

Pour faciliter la correspondance et les déplacements piétons en général, il conviendrait d'améliorer la situation des traversées piétonnes entre les deux gares. Cela pourrait passer par une pacification de la circulation automobile, très importante, notamment sur les axes La Fayette et Faubourg Saint-Denis, mais surtout par **une meilleure sécurisation des traversées piétonnes**. En outre, le prolongement de la liaison souterraine devrait offrir une solution alternative aux piétons qui veulent rallier la gare de l'Est depuis Magenta et qui doivent aujourd'hui traverser deux carrefours depuis la sortie Aqueduc pour rejoindre la rue d'Alsace.

Bien qu'une modification des flux de circulation sur les axes La Fayette et Faubourg Saint-Denis ne soit pas prévue dans le cadre du projet d'amélioration de la liaison Gare du Nord - Gare de l'Est, la Ville de Paris a reconnu l'importance des difficultés rencontrées par les piétons dans ce secteur et mettra tout en œuvre pour pacifier les traversées piétonnes, comme pour chaque projet d'aménagement qu'elle porte ou soutient.

3.6. LE COÛT DU PROJET

Le coût du projet n'a été **que très marginalement évoqué** durant la concertation. Certains participants n'ont pas trouvé les chiffres annoncés excessifs, tandis que d'autres ont estimé que le projet valait bien cet investissement, à condition que le budget soit bien maîtrisé. Enfin, selon quelques avis très minoritaires, l'argent dépensé pour refaire la liaison entre les deux gares pourrait être mieux alloué ailleurs.

Selon le STIF, si la candidature de Paris à l'organisation des Jeux Olympiques 2024 est retenue, tous les projets d'amélioration des transports devraient aboutir plus rapidement : notamment le projet Gare du Nord 2024 de la SNCF et celui du CDG Express. L'amélioration de la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est, qui fait le lien entre les deux projets précédemment cités, représente un investissement de quelques dizaines de millions d'euros, ce qui est relativement peu si on le compare à d'autres projets de transport menés en Île-de-France.

3.7. LES PROJETS CONNEXES

La concertation a permis aux participants de s'exprimer sur de nombreux sujets plus ou moins directement liés à l'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est.

3.7.1. Le Balcon vert

Le projet de jardin public sur le toit de l'hôtel et donnant sur les quais de la gare de l'Est, à proximité du 50 rue d'Alsace, est **accueilli très positivement**.

Une **extension du Balcon vert** qui relierait la rue d'Alsace au faubourg Saint-Martin a été proposée. De l'avis des riverains et notamment des commerçants du quartier, une attention particulière devra être portée à la **sécurisation de l'accès au jardin public**, sous peine de voir s'y développer les mêmes nuisances que dans la rue d'Alsace.

3.7.2. Le CDG Express

Le CDG Express est un projet de longue date mais que certaines personnes interrogées ont découvert à l'occasion de la présente démarche de concertation. Quelques avis positifs ont été émis sur le projet, qui serait intéressant pour désengorger le train-RER B.

3.7.3. La fusion des lignes 3bis et 7bis

Quelques contributeurs attentifs aux projets de transports franciliens souhaiteraient que le projet de fusion des lignes 3bis et 7bis du métro et le raccordement de cette nouvelle ligne à la station Château-Landon se réalisent au même moment que le projet de liaison.

3.7.4. La rocade des gares

Quelques participants, qui avaient pris part à la concertation sur la restructuration du réseau de bus parisien menée par le STIF fin 2016, ont demandé des nouvelles du projet de rocade des gares. Dans le même ordre d'idée, certains demandent la mise en place de navettes entre la gare de l'Est et la gare du Nord, du même type que celles utilisées pour rallier les gares de Lyon et d'Austerlitz.

4. Les enseignements de la concertation

Il ressort de la concertation :

4.1. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

- Une **forte adhésion au projet**, attendu par les riverains et les voyageurs depuis longtemps ;
- Une bonne compréhension des enjeux en terme de **complémentarité entre les trois volets du projet**.

4.2. L'AMÉLIORATION DE LA LIAISON EXTÉRIEURE

- Un **diagnostic critique des correspondances actuelles dans un quartier à l'image dégradée** : manque de lisibilité, de confort, espaces publics dégradés, insécurisant, inaccessible aux personnes à mobilité réduite ;
- Une **image dégradée d'un quartier** (nuisances sonores, visuelles, olfactives, incivilités) **qui présente pourtant un fort potentiel** (la présence de deux des plus grandes gares d'Europe, le hub de transport en commun, la vue depuis la rue d'Alsace...) et qui devrait être une « vitrine de Paris » ;
- Une forte attente quant à la **pacification du lien de surface** : pacification des traversées piétonnes, de l'espace public, de ses usages, via un aménagement de qualité et qui facilite les déplacements piétons, notamment de ceux des voyageurs en correspondance.

4.3. LE PROLONGEMENT DE LA LIAISON SOUTERRAINE

- Un plébiscite concernant le **prolongement de la liaison souterraine** qui représenterait un gain de temps important pour les voyageurs en correspondance entre les deux gares et qui limiterait le recours au métro ;
- Une attention à porter quant à **l'atmosphère du tunnel, notamment en terme de sécurité**, pour garantir sa fréquentation et le souhait des riverains que le tunnel soit **accessible à tous**, sans titre de transport ;
- La demande de **l'implantation d'une liaison mécanisée dans le tunnel** pour relier les deux gares plus rapidement et de manière plus confortable.

4.4. L'OPTIMISATION DE LA CORRESPONDANCE

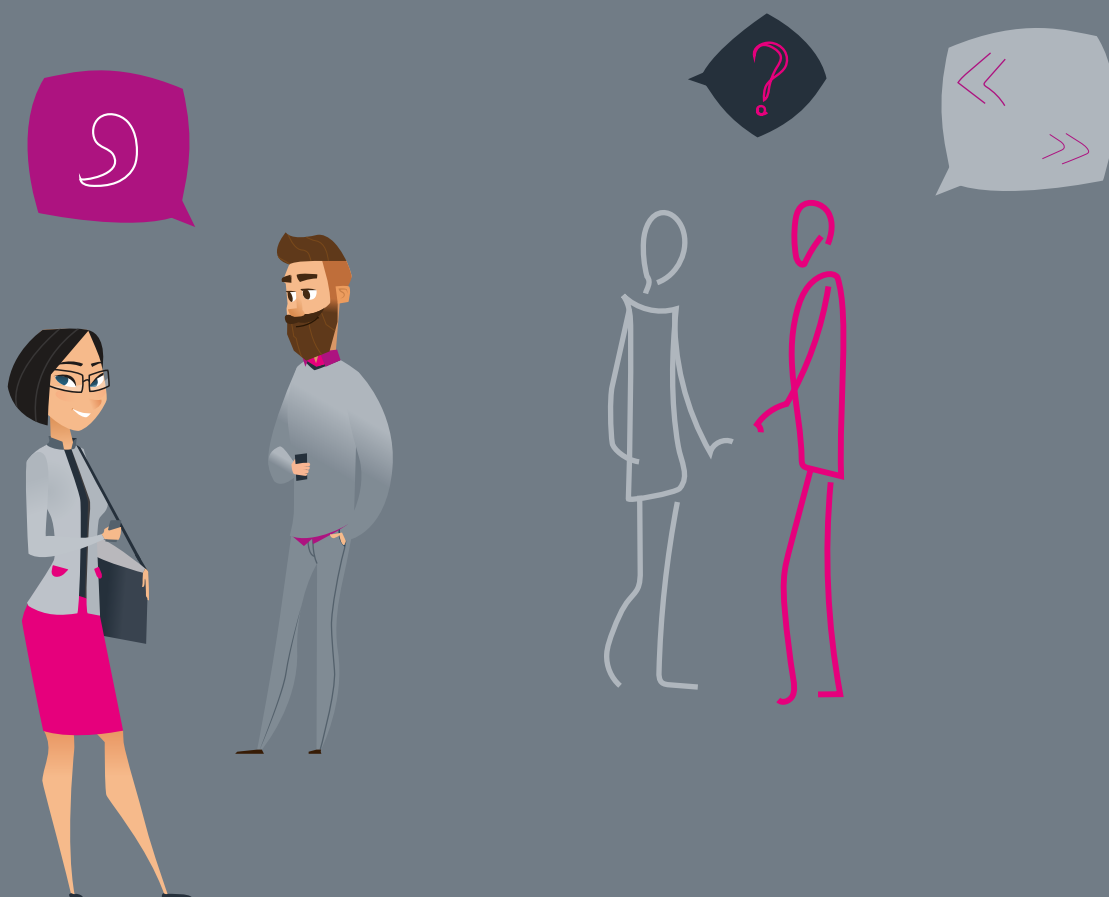
- L'impatience quant à la **réalisation des liaisons verticales** entre le bas et le haut de la rue d'Alsace, qui profiteront aux voyageurs comme aux riverains avec une alerte sur la fiabilité de ces dernières en extérieur ;
- La nécessité de repenser la **signalétique existante** entre les pôles de transport, qui ne permet pas aujourd'hui de s'orienter correctement.

4.5. LES PROJETS CONNEXES

- Le souhait d'une réelle **coordination et d'une prise en compte des projets connexes**.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.

Bilan



Avec le concours de



1. L'amélioration de la liaison entre deux grandes gares

Situé au Nord-Est de Paris, dans le X^e arrondissement, le projet de Liaison Gare du Nord - Gare de l'Est consiste à améliorer, optimiser et rendre accessible la correspondance entre ces deux pôles d'échanges. Il permet de mettre en relation l'ensemble des modes de transport et d'améliorer ainsi les temps de parcours. En effet, distantes de seulement 500 mètres, les gares du Nord et de l'Est sont faiblement connectées l'une à l'autre, et sont constituées de deux pôles aux entrées multiples :

- « **Paris Nord** », avec la gare du Nord, la gare train-RER Magenta et la station de métro La Chapelle ;
- « **Paris Est** », avec la gare de l'Est et la station de métro Château-Landon.

À elle seule, la gare du Nord est la 1^{re} gare d'Europe, avec 565 000 voyageurs par jour environ. Quant à la gare de l'Est, elle accueille, depuis l'ouverture du TGV Est en 2007, environ 215 000 voyageurs par jour.

Au total, près de **800 000 voyageurs par jour se déplacent dans le quartier des gares**, dont **200 000 qui effectuent des correspondances** au sein d'une offre de transports en commun majeure :

- 4 lignes de métro : les lignes 4 et 5 en gare du Nord et en gare de l'Est, la ligne 7 en gare de l'Est et à Château-Landon et la ligne 2 à la station « La Chapelle » ;
- 3 lignes de trains-RER: trains-RER B et D en gare du Nord et train-RER E à Magenta ;
- 3 lignes Transilien : H et K en gare du Nord et P en gare de l'Est ;
- 17 lignes de bus et 15 lignes Noctilien.

Un pôle de correspondances majeur



Ce projet a donc pour principaux objectifs de :

- Améliorer la correspondance entre la gare du Nord, la gare de l'Est et la gare Magenta;
- Améliorer la lisibilité globale entre les gares et créer une identité;
- Améliorer le cadre de vie des riverains.

1.1. LES ENJEUX DU PROJET

1.1.1. Faciliter les déplacements piétons

La mobilité piétonne entre les deux gares est l'enjeu principal du projet. Il s'agit, en premier lieu, de constituer un cheminement clair et lisible d'une gare à l'autre, accessible à tous et apaisé.

En effet, il existe aujourd'hui trois principaux itinéraires piétons pour effectuer une correspondance piétonne entre les trois gares, mais aucun n'est clairement privilégié :

- Le premier 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.
- Le deuxième part et arrive aux mêmes accès que le premier, mais contourne le grand escalier de la rue d'Alsace grâce à un passage privé permettant de rejoindre la rue du Faubourg Saint-Denis.
- Le troisième relie 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.

1.1.2. Accompagner la mutation de ce secteur

Depuis le milieu du XIX^e siècle, le quartier a été façonné par la présence des gares du Nord et de l'Est.

Avec un trafic de voyageurs en hausse constante, notamment provenant de banlieue, de nombreux agrandissements ont été menés, aussi bien dans la gare du Nord que dans la gare de l'Est. L'un des aménagements les plus importants après la construction des gares a été le dédoublement de la gare de l'Est entre 1926 et 1931, qui a entraîné une profonde modification du quartier.

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

Depuis les années 1950, le quartier a peu évolué (en termes de composition de la voirie ou de grands équipements), mais une nouvelle dynamique, en cours depuis quelques années, est vouée à s'intensifier avec les nombreux projets du secteur.

1.1.3. Optimiser ce pôle majeur de correspondances

L'amélioration de la liaison Gare du Nord - Gare de l'Est se justifie aujourd'hui par le nombre important des échanges entre ces deux pôles, qui accueillent 800 000 voyageurs par jour, avec une part de correspondance de 25 %, soit plus de 200 000 voyageurs¹ :

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

Aujourd'hui, ces correspondances s'effectuent principalement à pied ou en métro (lignes 4 et 5). Ces voyageurs en correspondance se partagent entre usagers quotidiens et usagers occasionnels.

Pour les habitués, le réseau d'espaces publics reliant les deux gares est vécu comme relativement inadapté : importante circulation automobile et fort dénivelé entre les gares avec des escaliers qui créent des difficultés pour les voyageurs à mobilité réduite, notamment ceux portant des bagages. Pour les usagers occasionnels, outre ces difficultés d'accessibilité, la signalétique est peu efficace et les petites rues du quartier rendent peu lisible la proximité entre les gares.

1.2. LES 3 VOILETS DU PROJET

Le projet de liaison Gare du Nord - Gare de l'Est vise à faciliter les correspondances et les déplacements piétons dans un ensemble cohérent, repensé à partir de l'existant.

Ce projet prévoit : d'une part, un aménagement des rues principales ; d'autre part, la construction d'un souterrain ; et enfin la réalisation d'escalators et d'ascenseurs. L'ensemble permettra aux voyageurs et aux riverains de gagner des dizaines de milliers d'heures par an, dans un environnement plus accessible, plus sûr et plus accueillant.

- 1^{er} volet : améliorer les déplacements piétons
- 2^e volet : créer une liaison souterraine
- 3^e volet : faciliter le lien entre les rues et les souterrains

1- Chiffres non exhaustifs

1.2.1. Améliorer les déplacements piétons

Ce premier volet repose sur l'aménagement des rues d'Alsace et de Dunkerque, avec un travail sur les circulations piétonnes et l'amélioration de la signalétique.

Un travail fin sur les abords de la gare Magenta sera également réalisé. Son parvis pourrait être aménagé, et des études portent sur un bâtiment SNCF, situé en face, au 50 rue d'Alsace. Ce secteur de convergence entre les gares pourrait ainsi permettre d'ouvrir la gare de l'Est vers la gare du Nord.

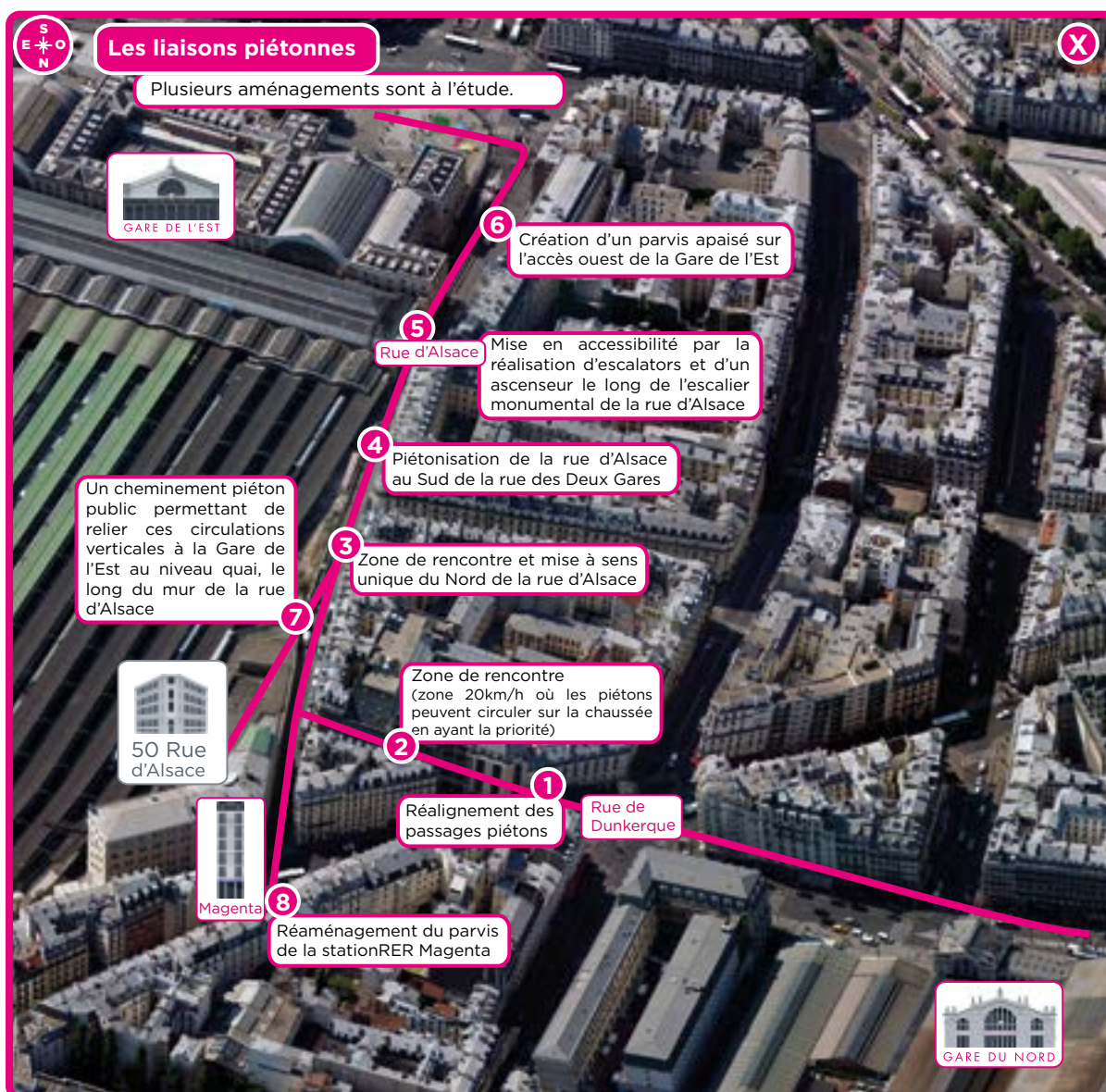


Figure 1 : Les liaisons piétonnes entre la gare de l'Est et la gare du Nord

1.2.2. Créer une liaison souterraine

Le deuxième point majeur du projet consiste à mettre en connexion deux tunnels : le tunnel de Château-Landon, qui traverse tous les quais de la gare de l'Est, et le tunnel situé sous la gare de Magenta jusqu'aux quais de la gare du Nord.

Ce tunnel permet aujourd'hui d'accéder par des escaliers aux quais de la gare de l'Est. Il serait rénové, et des ascenseurs seraient réalisés, autant que possible, pour accéder à certains quais de la gare de l'Est depuis le tunnel pour les personnes à mobilité réduite.

En creusant 60 mètres de tunnel supplémentaires, sous la rue La Fayette, une grande liaison souterraine de quai à quai serait ainsi réalisée.

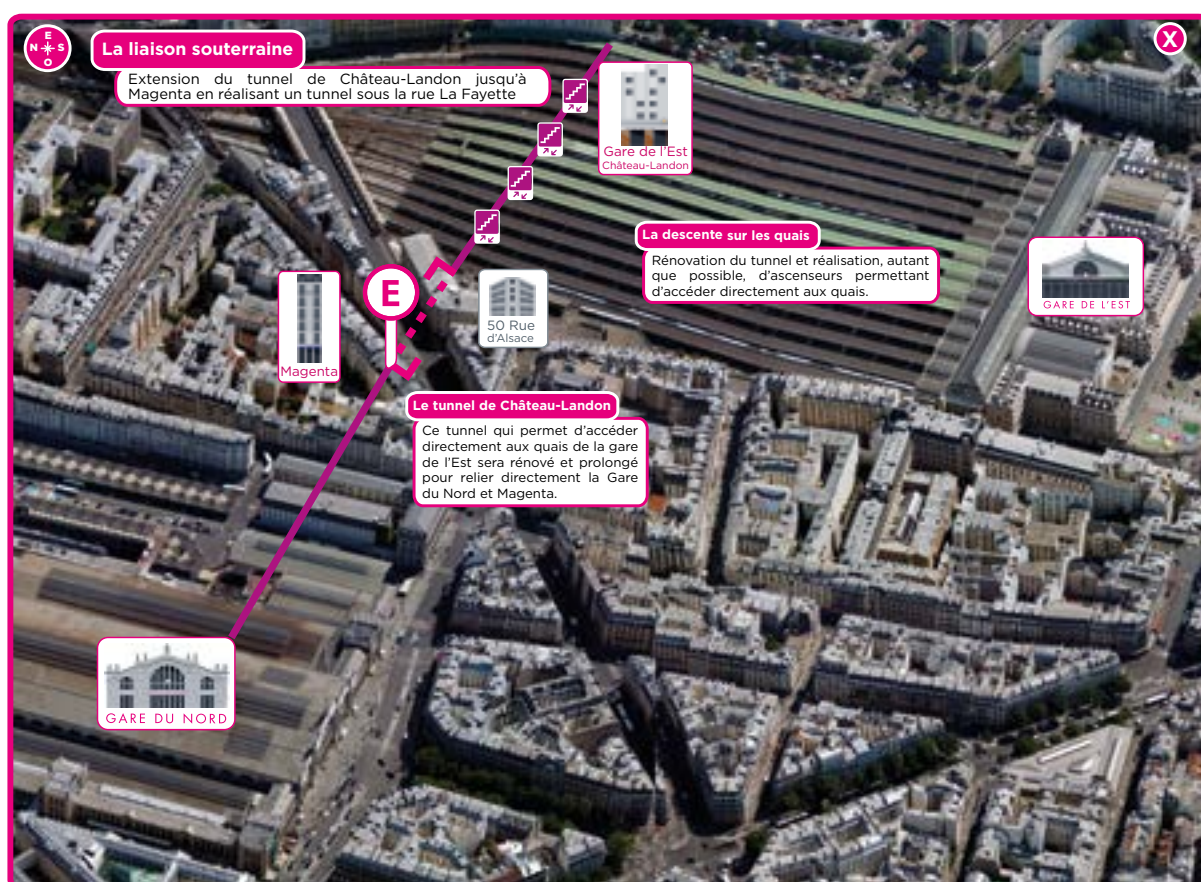


Figure 2 : La liaison souterraine

1.2.3. Faciliter le lien entre les rues et les souterrains

Enfin, l'amélioration des connexions passera par une meilleure liaison entre les rues les plus hautes et les niveaux inférieurs (rues basses et quais).

En effet, avec le futur « Balcon vert » (un jardin public suspendu) et une meilleure ouverture de la gare de l'Est (création d'un parvis à l'ouest), les conditions sont réunies pour la création de « liaisons verticales » (escalators, ascenseurs, etc.).

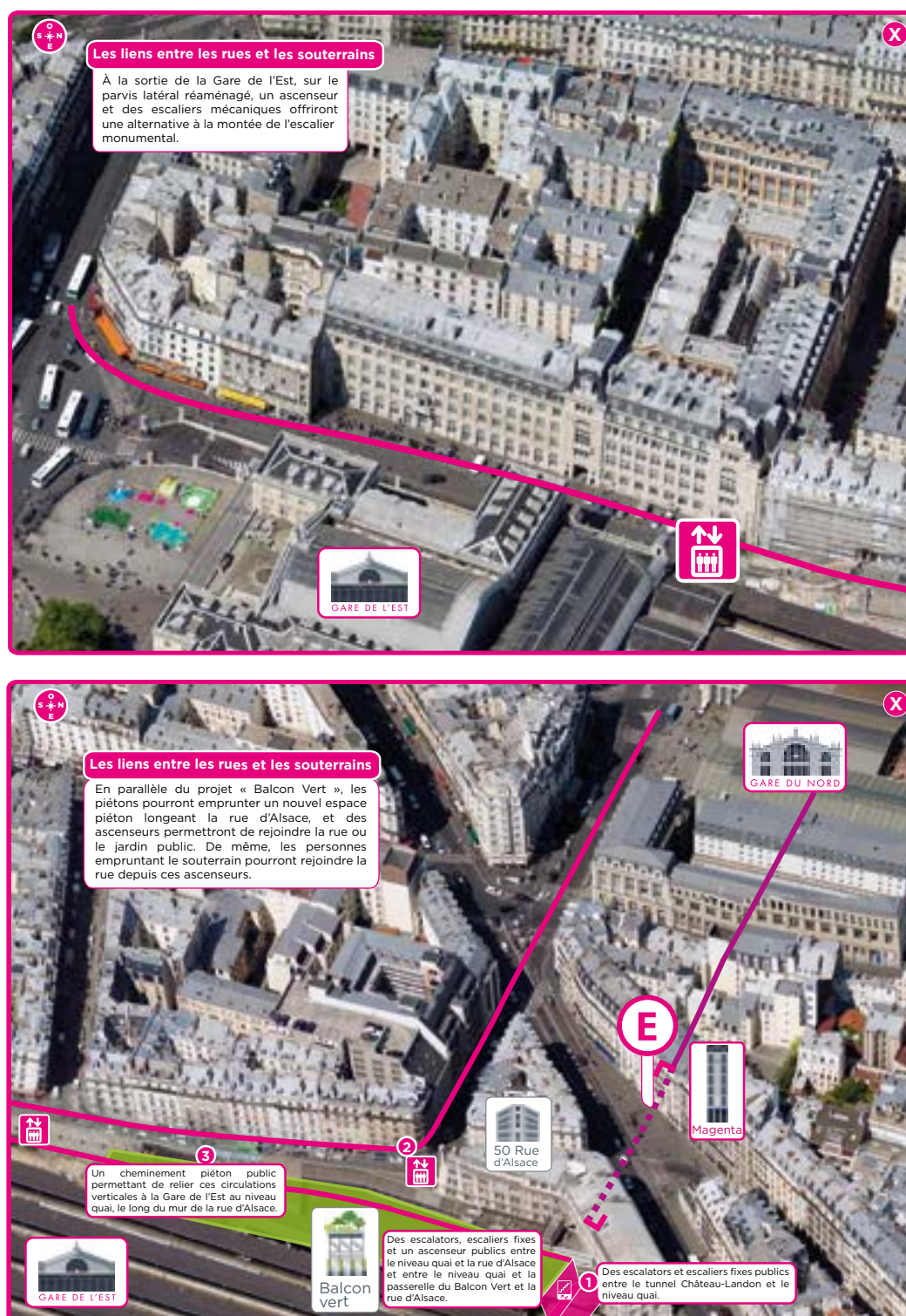


Figure 3 : Les liens entre les rues et les souterrains

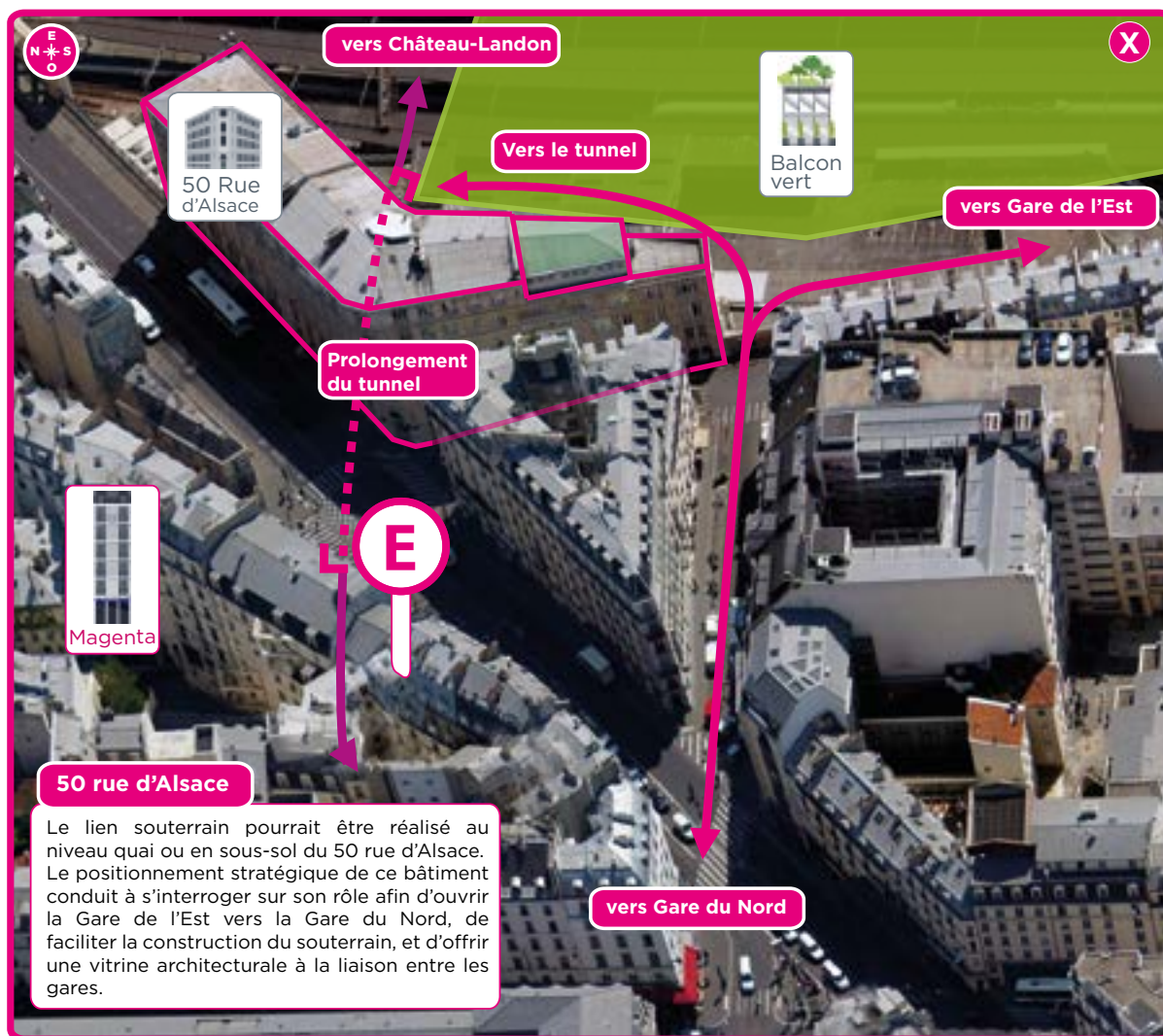


Figure 4 : Les traversées piétonnes

1.3. LES PROJETS CONNEXES

1.3.1. Les projets connexes-aménagement

Le projet de liaison Gare du Nord – Gare de l'Est prend également place au cœur d'un système dynamique de projets qui, à terme, influera sur l'avenir du quartier. C'est l'ensemble du quartier qui change de visage, et le projet de liaison entre les gares s'inscrit dans cette vision globale et partagée de l'évolution du quartier, mais aussi dans une stratégie métropolitaine plus large. La liaison Gare du Nord - Gare de l'Est contribuera également à l'efficacité de nombreux autres projets d'amélioration des transports en commun dans le quartier des gares.

1.3.1.1. Le plan guide Paris-Nord-Est-Elargi² de la Ville de Paris

Le plan-guide Paris-Nord-Est-Elargi (PNEE) vise à donner une dimension métropolitaine à ce secteur de la capitale via le développement d'infrastructures et d'équipements et une démarche de redynamisation économique.

Point d'entrée sud du périmètre de PNEE, les deux gares devraient être mieux reliées et transformées en « hub métropolitain », afin d'amplifier leur statut international de porte de l'Europe et de faire en sorte qu'elles contribuent au rayonnement du secteur.

1.3.1.2. Le « Balcon vert »³

La Ville de Paris et la SNCF conduisent, au cœur du quartier, un projet de réalisation d'un nouveau jardin public.

Dans les prochaines années, un nouvel hôtel sera construit en contrebas de la rue d'Alsace, dans un espace public ouvert, le long des voies de la gare de l'Est.

Un jardin public de 2 600 m², baptisé « Balcon vert », sera implanté sur le toit de l'hôtel et sera relié à la rue par une passerelle.

En ouvrant ainsi une nouvelle circulation en contrebas de la rue d'Alsace, les voyageurs pourront emprunter des ascenseurs leur permettant d'éviter l'escalier monumental.



Figure 5 : Le futur jardin public baptisé « Balcon vert » (Crédit : Richard Tolbinski pour SLA Architecture)

1.3.1.3. La restructuration de l'hôpital Lariboisière⁴

Pour répondre aux besoins de modernisation de l'hôpital Lariboisière, situé à quelques dizaines de mètres de la gare du Nord, l'AP-HP s'engage dans une réorganisation importante du site, en intégrant les services de l'hôpital Fernand-Widal. Un des objectifs du projet est d'améliorer l'accessibilité à pied de l'hôpital depuis le parvis de la gare du Nord.

La Ville de Paris soutient ce projet d'amélioration de l'offre et de la qualité des soins dans ce secteur.

2- Pour en savoir plus, voir le site du projet : <http://paris-nord-est.imaginons.paris>

3- Pour en savoir plus, voir le site du projet : <http://www.spiebatignolles.fr/evnements/balcon-vert>

4- Pour en savoir plus, voir le site du projet : <http://ghparis10.aphp.fr/le-nouveau-lariboisiere-2/>

1.3.2. Les projets connexes-transport

1.3.2.1. Le projet Gare du Nord 2024⁵

La gare du Nord fait actuellement peau neuve en optimisant la salle d'échanges trains-RER, en requalifiant le souterrain Maubeuge, en modernisant les quais des trains-RER B et D et en réaménageant le hall de la gare. Cette première phase d'aménagement, portée par la SNCF et soutenue par le STIF, s'achèvera en 2018. Elle devrait être suivie d'une phase encore plus ambitieuse entre 2019 et 2024.



Figure 6 : Restructuration de la gare de Paris-Nord – Perspective d'étude des quais trains-RER B et D (juin 2015) /
Crédit : AREP – Illustrateur Maxime Viarouge

1.3.2.2. Le prolongement du train-RER E à l'ouest⁶

Déclaré d'utilité publique le 31 janvier 2013, le projet de prolongement du train-RER E de 55 km vers l'ouest, de la gare d'Hausmann — Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie, améliorera les transports et renforcera les connexions entre l'est et l'ouest franciliens.

Une mise en service progressive est envisagée à horizon 2022 jusqu'à Nanterre-La Folie et à horizon 2024 jusqu'à Mantes-la-Jolie

5- Pour en savoir plus, voir le site du projet : <http://www.sncf.com/fr/fr/finfo/presse/transformations-Paris-Nord-216358>

6- Pour en savoir plus, voir le site du projet : <http://www.rer-eole.fr/>

1.3.2.3. Le CDG Express⁷

À terme, ce projet de train direct reliera en 20 minutes la gare de l'Est à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, avec un départ tous les quarts d'heure.

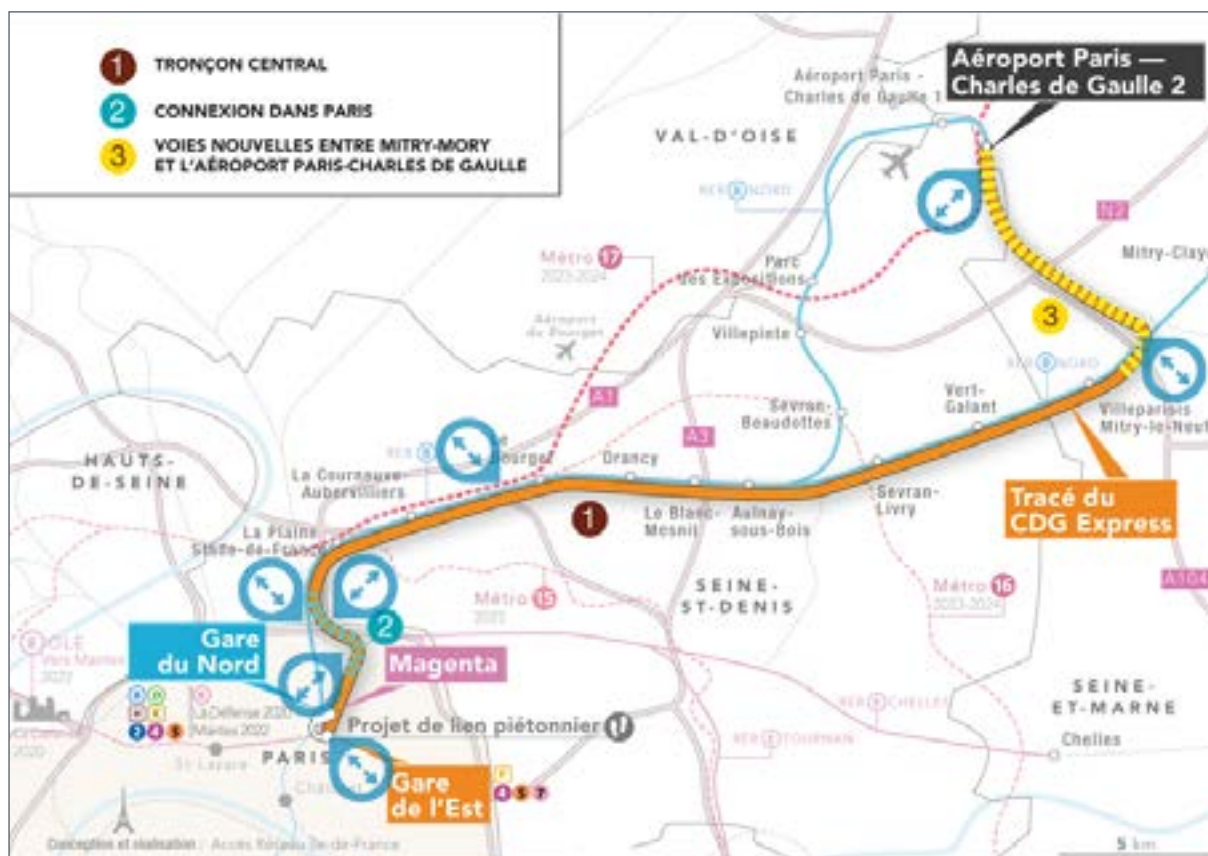


Figure 7 : Le trajet du CDG Express / Crédit : Accès Réseau Île-de-France

Fruit d'un partenariat privilégié entre l'État, SNCF Réseau et Groupe ADP, une société de projet sera créée par SNCF Réseau et Groupe ADP pour concevoir, financer et réaliser la liaison CDG Express.

1.3.2.4. La rocade des gares

La Ville de Paris a engagé en 2014 une étude sur la réalisation d'une liaison par bus à haut niveau de service « en rocade » entre les principales gares parisiennes, afin de faciliter les correspondances de l'une à l'autre. Le projet a été présenté à l'automne 2016 aux Parisiens à l'occasion de la concertation sur la restructuration du réseau de bus parisien.

1.3.2.5. Le prolongement de la 7bis jusqu'à Château-Landon et la liaison avec la 3bis

Il s'agirait de créer une correspondance entre les lignes de métro 3bis et 7bis, grâce à un tunnel existant mais utilisé comme lieu de garage pour les rames de métro. Ce projet est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France adopté en 2014 à un horizon au-delà de 2030.

7- Pour en savoir plus, voir le site du projet : <http://www.cdgexpress.com/>

1.4. LES ACTEURS DU PROJET

1.4.1. Les financeurs

La liaison Gare du Nord – Gare de l'Est est portée par le **STIF** et cofinancée par l'**État**, la **Région Île-de-France**, la **Ville de Paris** et le **STIF**. Dans le cadre du CPER 2015-2020 (Contrat de plan État-Région), l'État et la Région Île-de-France contribuent respectivement à financer 12,3 % et 37,7 % des études liées au projet et ce jusqu'à l'enquête publique. La Ville de Paris finance les études à hauteur de 29,5 % et réalisera les aménagements piétons du projet. Le STIF finance les études à hauteur de 20,5 %.

1.4.2. Les partenaires

La **Mairie du X^e arrondissement**, la **SNCF** (SNCF Réseau, SNCF Mobilités⁸ et SNCF immobilier), la **RATP** et le **CDG-Express** sont partenaires du projet.

SNCF Réseau réalisera le prolongement envisagé du souterrain Château-Landon des quais de la gare de l'Est vers la gare du Nord et la gare Magenta.

1.4.3. Le cadre de la concertation

Le Conseil du STIF du 7 octobre 2015 a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ainsi que les modalités de la concertation envisagées⁹.

La concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Elle a pour objectif de recueillir les remarques et avis sur les grands principes et les objectifs du projet. Elle est pilotée par le STIF et est mise en œuvre en collaboration avec les partenaires du projet.

La concertation doit permettre d'informer et d'éclairer les parties prenantes du projet, de recueillir leurs avis et d'enrichir le projet en tenant compte au mieux des attentes.

Cette étape se conclut par le présent bilan de la concertation. Celui-ci sera soumis à l'approbation du Conseil du STIF et permettra d'éclairer les décisions qui seront prises pour la suite du projet.

⁸- Notamment gares et connexions

⁹- Délibération n°2015/538 du STIF (http://www.stif.org/IMG/pdf/n538d_docp.pdf)

2. Déroulement et modalités de la concertation

La concertation sur l'amélioration de la liaison entre les gares de l'Est et du Nord s'est déroulée du **28 février au 31 mars 2017**.

Pour recueillir le plus grand nombre d'avis et s'adapter aux spécificités du projet, plusieurs modalités d'information et d'expression des publics ont été mises en œuvre.

Des rencontres pour permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- quatre rencontres avec les voyageurs ;
- une réunion publique format atelier ;
- un atelier-balade.

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers plusieurs supports. Le public a pu s'exprimer et donner son avis grâce à différents outils mis à disposition.

2.1. PRÉPARER LA CONCERTATION

La préparation de la concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre le STIF et ses partenaires (la Région Île-de-France, l'État, la Ville de Paris, la Mairie du X^e, les opérateurs, notamment la SNCF, ainsi que les élus et les services techniques de la Ville de Paris.)

2.2. LE LANCEMENT DE LA CONCERTATION ET LES MOYENS D'INFORMATION

2.2.1. Les relations presse

Un communiqué de presse a été envoyé peu avant le début de la concertation¹⁰. L'annonce de la concertation a été reprise par divers organes de presse dont :

- « [Paris : les gares du Nord et de l'Est en quête d'un nouveau trait d'union](#) », *Le Parisien*, 26/02/2017
- « [Liaison gare du Nord/gare de l'Est : début de la concertation](#) », *France Bleu*, 28/02/2017
- « [Liaison gare du Nord - gare de l'Est : le STIF lance une concertation](#) », *Grand Paris métropole* (site d'informations), 7/03/2017
- « [Rejoindre la Gare de l'Est depuis la Gare du Nord sera bientôt plus facile à pied](#) », *BFMTV*, 15/03/2017

¹⁰- Annexe 1 : Communiqué de presse

2.2.2. Le site internet

- Le site internet dédié au projet et à la concertation : <http://www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr> a été mis en ligne le 20 février 2017. Les internautes ont pu donner leur avis via un formulaire de contribution ouvert durant la période de concertation.



Figure 8 : Capture d'écran de la page d'accueil du site de la concertation

Sont disponibles sur le site :

- Des informations générales sur le projet : contexte, enjeux, projets connexes...;
- Des informations pratiques sur les différentes possibilités offertes aux participants pour contribuer à la concertation, avec notamment un formulaire de contribution ;
- Une carte interactive du projet, avec des zooms sur les différentes parties du projet ;

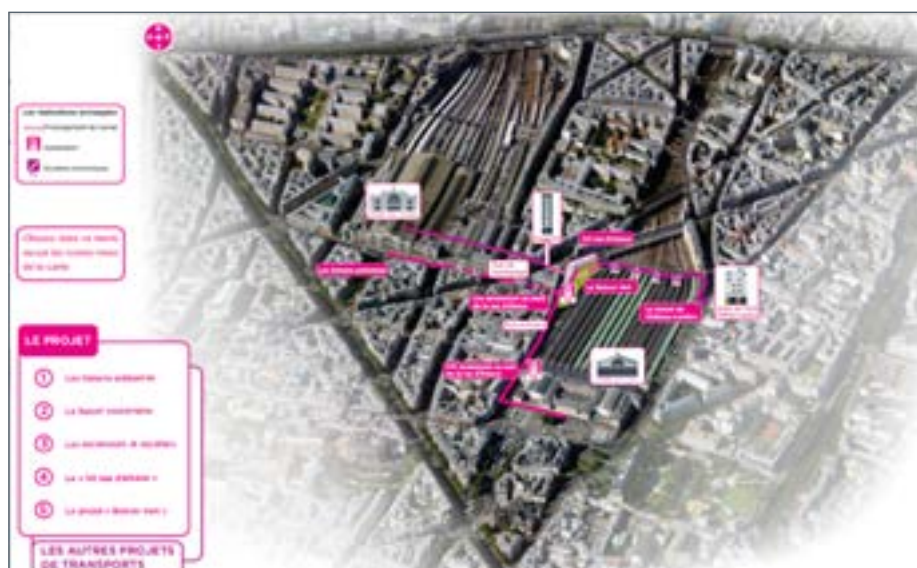


Figure 9 : Capture d'écran de la carte interactive

- Une Foire aux questions explicitant les raisons du projet, son contenu, son financement et les modalités de consultation ;
- Des documents à télécharger, parmi lesquels le DOCP (dossier d'objectifs et de caractéristiques principales).

Le site reste ouvert après la concertation, donnant la possibilité à chacun de continuer de s'informer sur le projet, de consulter les documents de la concertation (compte-rendu de réunions, bilan de la concertation, etc.) et la carte.

2.2.3. Un kit de communication

Un kit de communication a été envoyé aux différentes parties prenantes du projet (associations, acteurs institutionnels, partenaires, financeurs, etc.) afin qu'ils puissent relayer l'information.

Ce kit se compose du dépliant d'information¹¹, de visuels pour les réseaux sociaux¹² afin d'annoncer les rencontres terrains et les deux ateliers, et des zooms cartographiques¹³ du projet. Ce kit est aujourd'hui indispensable pour relayer au mieux la communication sur un projet. Il est de fait beaucoup utilisé. Grâce à lui, les différentes parties prenantes du projet peuvent s'emparer des différents outils et supports produits pour communiquer de façon autonome sur le projet tout en conservant une unité avec l'ensemble des outils et supports de communication. Ainsi, il permet de multiplier les impacts du dispositif de communication de départ puisque les différents acteurs vont communiquer chacun de leur côté et toucher des publics très différents.

2.3. LES MODALITÉS DE COMMUNICATION ET DE MOBILISATION DU GRAND PUBLIC

2.3.1. De l'affichage

Une campagne d'affichage a été déployée dans les gares du Nord, de l'Est et Magenta. Le dispositif avait pour vocation d'inciter les voyageurs à participer à la concertation en les interpellant.¹⁴

En gare du Nord, le cube chantier présent dans le hall sous la verrière a ainsi été habillé aux couleurs du projet.



11- Annexe 2 : Dépliant avec carte T

12- Annexe 3 : Visuels pour les réseaux sociaux

13- Annexe 4 : Zooms cartographiques

14- Annexe 5 : Principes de la campagne d'affichage

En gare de l'Est, un panneau a été posé à l'extérieur de la gare, sur les grilles au pied de l'escalier monumental, rue d'Alsace. Une affiche 80x200 a également été affichée dans le hall de Château-Landon.



Enfin, en gare Magenta, des affiches 40x60 ont été posées sur les piliers du couloir traversant la gare, menant de la verrière gare du Nord à la sortie rue de l'Aqueduc. Une affiche 80x200 a également été affichée dans le hall au 5 rue de l'Aqueduc.

2.3.2. Un dépliant d'information

Diffusé à 20 000 exemplaires, il a permis de relayer une information synthétique sur le projet et les modalités de participation. Il est notamment composé d'une grande carte 3D du périmètre concerné par le projet qui a permis de présenter les principes de ce dernier de façon simple et pédagogique et d'un volet carte T détachable, permettant de donner son avis sur le projet. Il a notamment fait l'objet d'une diffusion par :

- Tractage : 3 000 exemplaires. Le tractage s'est déroulé :
 - À la gare du Nord, près et autour du cube habillé aux couleurs du projet ;
 - À la gare Magenta, près de la bulle d'accueil et dans les rues alentours ;
 - À la gare de l'Est, dans la zone Transilien, avant les quais ;
 - À la gare de l'Est, au niveau -1, avant les portiques du métro.



LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST



- Boîtage : 15 000 exemplaires

Le boîtage a permis d'informer avec certitude l'ensemble des cibles-riverains : habitants, entreprises, artisans et commerçants sur le périmètre du projet.

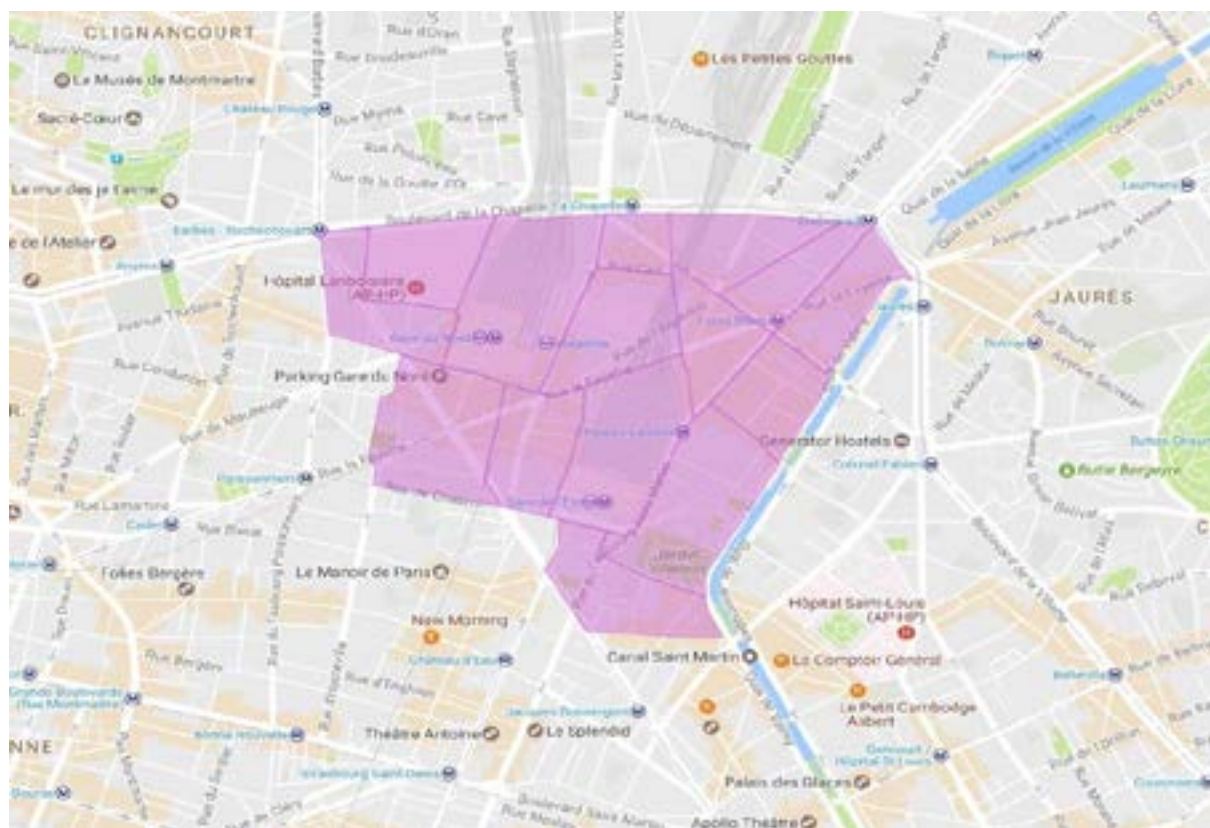


Figure 10 : Le périmètre de boîtage des dépliants d'information

- Rencontres terrain : 2 000 exemplaires ont été réservés pour la diffusion lors des quatre rencontres de terrain et lors des deux ateliers de concertation.¹⁵

15- Annexe 6 : Kakemonos pour le tractage et les rencontres de terrain

2.4. LES ÉCHANGES

Quatre rencontres de terrain et deux ateliers de concertation ont été organisés afin de permettre à tous (habitants, usagers du quartier, usagers réguliers ou occasionnels des transports en commun franciliens et des grandes lignes) d'obtenir de l'information sur le projet et les modalités de concertation. Les comptes-rendus de ces rencontres seront mis en ligne et annexés au présent bilan.

Date	Format de la rencontre	Lieu	Nombre de participants
Mardi 7 mars 17h – 19h30	Rencontre de terrain	Tunnel Château-Landon	38 avis déposés
Jeudi 9 mars 17h – 19h00	Rencontre de terrain	Sortie rue d'Alsace, devant l'escalier monumental	40 avis déposés
Samedi 11 mars 9h30 – 12h	Atelier	Visite de terrain dans le quartier	30 participants
Mardi 14 mars 17h – 19h00	Rencontre de terrain	Hall de la gare de l'Est	25 avis déposés
Mardi 21 mars 17h – 19h00	Rencontre de terrain	Hall de la gare du Nord	33 avis déposés
Mardi 28 mars 19h – 21h	Atelier	Mairie du X ^e	30 participants

2.4.1. Les rencontres de terrain^{16 17 18 19}

Les rencontres de terrain ont visé à informer, sensibiliser et recueillir l'avis des voyageurs amenés à transiter plus ou moins régulièrement entre les gares du Nord et de l'Est mais aussi des riverains.

Les équipes composées de représentants du STIF et des partenaires du projet notamment la SNCF, se sont déployées à quatre endroits stratégiques : à l'entrée du tunnel Château-Landon ; au niveau de l'escalier monumental de la rue d'Alsace ; à proximité des lignes Transilien dans le hall de la gare de l'Est ; et au niveau des escaliers côté Magenta à la gare du Nord.

16- Annexe 7 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : Château-Landon

17- Annexe 8 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : escalier monumental, rue d'Alsace

18- Annexe 9 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : gare de l'Est

19- Annexe 10 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : gare du Nord



Figure 11 : Photo prise lors de la rencontre de terrain du 7 mars 2017, devant l'entrée du tunnel Château-Landon



Figure 12 : Photo prise lors de la rencontre de terrain du 9 mars 2017, devant l'escalier monumental de la rue d'Alsace

Les rencontres se sont déroulées autour de kakémonos et d'un comptoir d'information dédié au projet. Les enquêteurs allaient à la rencontre des passants pour :

- Les sensibiliser, les informer et échanger avec eux sur le projet;
- Leur présenter le dispositif de concertation et les encourager à participer, notamment aux ateliers;
- Répondre aux questions et recueillir l'avis des personnes rencontrées.

Si certains voyageurs ou usagers de l'espace public étaient pressés, nombre d'entre eux ont accordé quelques instants aux enquêteurs, pour prendre le dépliant, comprendre le projet et exprimer leur avis.

2.4.2. Les ateliers

Deux ateliers de concertation ont été organisés dans le cadre de la concertation. Ils étaient ouverts à tous, sur inscription via le site internet avec un nombre limité de places. Chacun d'entre eux a réuni une trentaine de participants.

2.4.2.1. Atelier : « Le projet en marchant »²⁰

Le projet en marchant, qui s'est déroulé le samedi 11 mars de 9h30 à 12h avait pour objectifs de :

- Permettre aux habitants et usagers de s'approprier les changements à venir sur site;
- Répondre aux interrogations et recueillir les observations, remarques et propositions des participants.

L'atelier s'est déroulé en deux temps :

- Une présentation du projet, de ses objectifs, de la démarche de concertation, en salle, pendant 45 minutes;²¹
- Une visite de site de deux heures guidée par l'équipe projet du STIF et des élus de la mairie du X^e.

Environ 30 participants, munis d'un audiophone et d'un livret du participant²², se sont répartis en deux équipes. Chaque équipe, encadrée par deux animateurs, a suivi le tracé prédéfini, l'une dans un sens et la seconde dans l'autre en partant de la gare de l'Est.

20- Annexe 11 : Compte-rendu de l'atelier « Le projet en marchant »

21- Annexe 12 : Support de présentation de l'atelier

22- Annexe 13 : Livret du participant « Le projet en marchant »

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST



Itinéraire : gare de l'Est – rue d'Alsace – rue de Dunkerque – gare du Nord – tunnel Magenta – pont La Fayette – tunnel Château-Landon – quai CDG Express

Les participants ont marqué les différents points d'arrêt identifiés, où un complément d'information et un échange avaient lieu. Des représentants de la Mairie du X^e arrondissement de Paris et de la SNCF étaient présents au sein de chaque groupe.



Figure 13 : Photos prises lors de l'atelier du 11 mars « Le projet en marchant »

2.4.2.2. Atelier du 28 mars : « L'aménagement du lien de surface »²³

Le second atelier de concertation a porté plus spécifiquement sur l'aménagement du lien de surface. Il s'est déroulé le 28 mars 2017 de 19h à 21h, dans la salle des fêtes de la Mairie du X^e arrondissement.

Il avait pour objectif de permettre aux participants d'appréhender l'aménagement de la liaison piétonne mais aussi celui du prolongement du tunnel Château-Landon.

À la suite de la présentation du projet par le STIF et ses partenaires²⁴, les 30 participants installés par groupe de 6 à 8 personnes ont réfléchi collectivement aux questions qui leur étaient soumises. Chaque groupe disposait d'un plan du projet (format A3) et d'un livret du participant²⁵ composé de fiches thématiques portant sur la rue d'Alsace, la rue de Dunkerque, la signalétique, les parvis, l'ambiance du tunnel et l'identité du quartier des deux gares. Pour chaque thématique, les participants étaient invités à exprimer leur ressenti aujourd'hui, les pistes d'amélioration pour demain et à choisir parmi des images de référence, celles qui leur paraissaient les plus pertinentes pour améliorer l'espace public. Une fois les images de références identifiées, les participants les ont localisées sur le plan du projet. Puis, un porte-parole par table a restitué les principales réflexions de chaque table.



Figure 14 : Exemple de contribution collective réalisée pendant l'atelier du 28 mars

Ces ateliers ont permis des échanges riches entre les participants et les intervenants dans une ambiance conviviale. L'atelier était très dense sans que cela remette en cause la qualité des avis rendus.

23- Annexe 14 : Compte-rendu de l'atelier « L'aménagement de la liaison piétonne »

24- Annexe 15 : Support de présentation de l'atelier

25- Annexe 16 : Livret du participant « L'aménagement de la liaison piétonne »

2.5. LES PARTICIPANTS À LA CONCERTATION

Les deux réunions publiques organisées ont réuni une soixantaine de personnes au total. Elles ont permis de recueillir des avis approfondis, issus de la réflexion collective des participants.

Par ailleurs, **352 avis individuels ont été recueillis** lors de la concertation. Les cartes T transmises par voie postale et les rencontres de terrain ont permis de recueillir la majorité des avis.

Avis recueillis via	Nombre d'avis
Site internet	76
Rencontres de terrain	136
Carte T postales	139
Courrier ²⁶	1
Total	352

Figure 15 : Tableau récapitulatif du nombre d'avis recueillis pendant la concertation (sur la base de 352 avis)

219 personnes ont communiqué leurs coordonnées au STIF pour recevoir plus d'informations sur le projet à l'issue de la concertation.

Chaque répondant pouvait se définir comme riverain, voyageur occasionnel ou régulier des grandes lignes, usager occasionnel ou régulier des transports en commun. Plusieurs réponses étaient possibles. Les **voyageurs réguliers du réseau Francilien** constituent la catégorie la plus largement représentée.

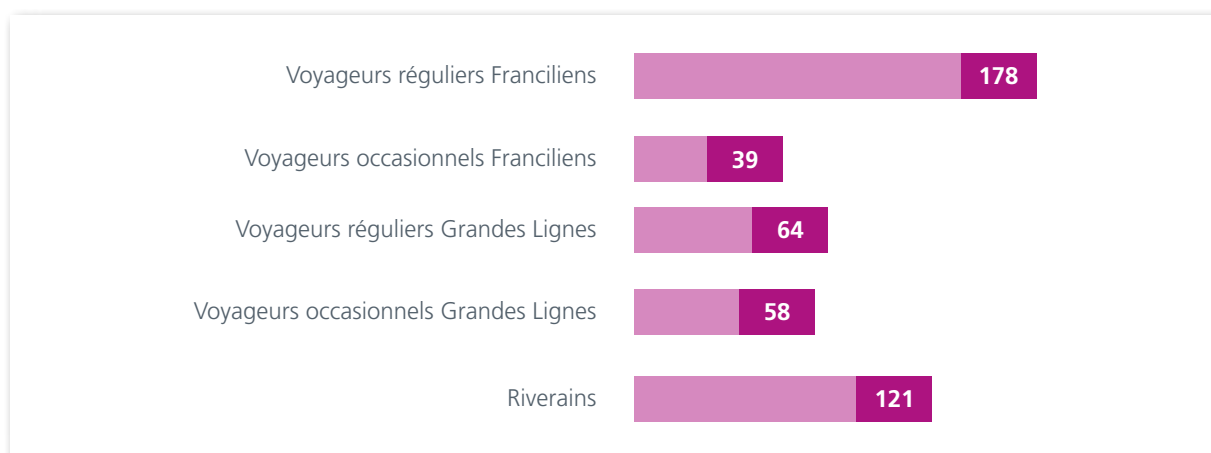


Figure 16 : Part des avis émis par des riverains du projet (sur la base de 352 avis)

26- Annexe 17 : Courrier de l'association des usagers des transports FNAUT Île-de-France

Un quart des contributions (121 sur 352) émanent de riverains, les autres d'usagers des transports collectifs.

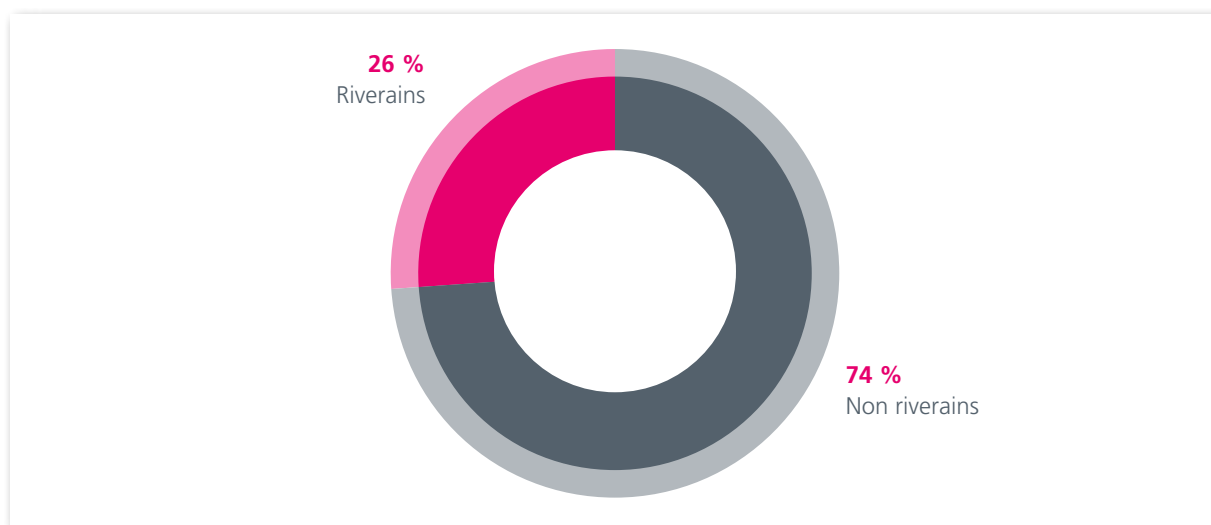


Figure 17 : Part des avis émis par des riverains du projet (sur la base de 352 avis)

La répartition des **modalités de contribution** au projet en fonction du statut des personnes interrogées montre que les riverains se sont particulièrement mobilisés sur le site du projet. Les usagers des transports en commun ont été souvent interrogés à l'occasion des quatre rencontres de terrain, tandis que les voyageurs des grandes lignes ont plutôt utilisé la voie postale, probablement après avoir obtenu le dépliant lors de ces mêmes rencontres ou des séances de tractage au début de la concertation.

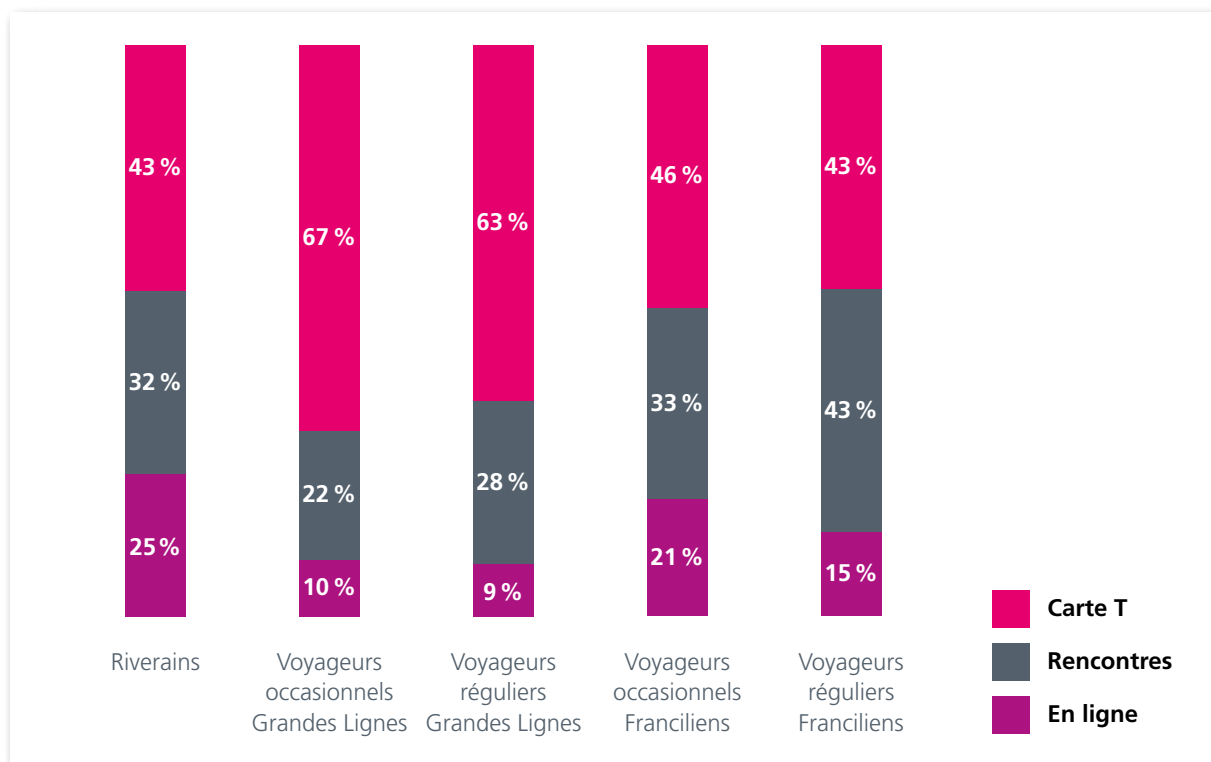


Figure 18: Distribution des moyens de contribuer au projet en fonction du type de participant (sur la base de 352 avis renseignés)

212 personnes ont répondu (soit lors des rencontres de terrain, soit en ligne) à la question visant à savoir si elles faisaient la **correspondance entre les deux gares**; plus des trois quarts des répondants (165) ont déclaré effectuer cette correspondance. Cette proportion est significative, les personnes effectuant la correspondance entre les deux gares étant les premières concernées par le projet.

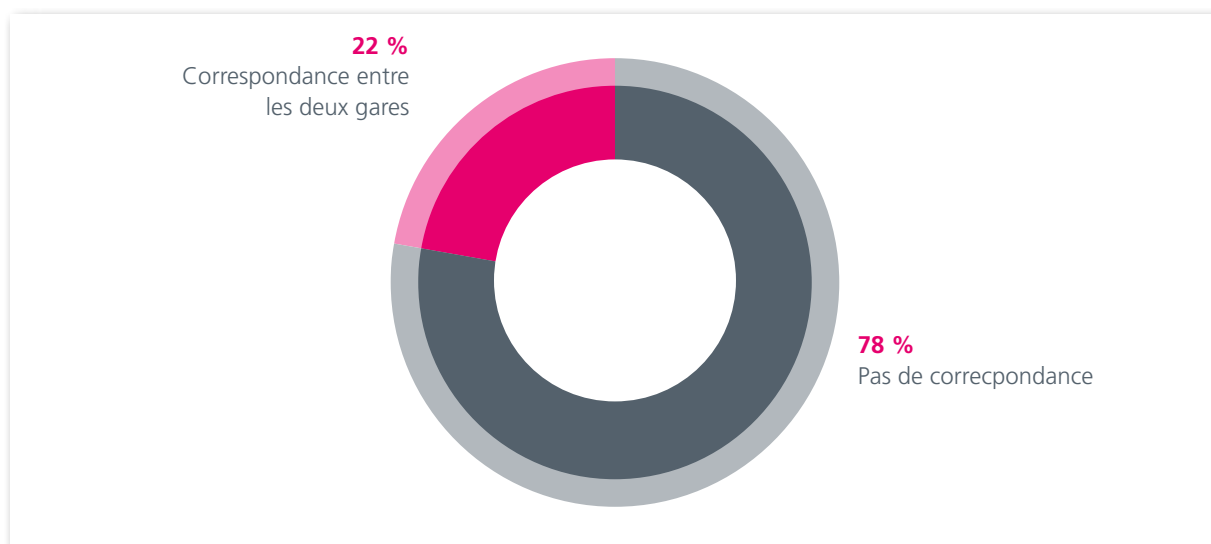


Figure 19 : Ratio entre les participants effectuant la correspondance entre les deux gares et ceux ne l'utilisant pas (sur la base de 212 avis renseignés)

3. La synthèse thématique des avis

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation qui s'est déroulée du 28 février au 31 mars 2017.

Pour faciliter la lecture du document, un classement thématique a été réalisé.

3.1. UN DISPOSITIF DE CONCERTATION APPRÉCIÉ

3.1.1. Lors des rencontres terrain

Plusieurs personnes rencontrées par l'équipe projet à l'occasion des rencontres de terrain et/ou des ateliers de concertation ont dit combien elles avaient apprécié le fait que le STIF prenne la peine de les consulter sur le sujet : « *C'est bien de venir nous voir pour en parler* ». Les rencontres de terrain ont permis d'apporter des informations complémentaires à ceux qui avaient déjà entendu parler du projet, via le dépliant par exemple : « *Je suis content d'avoir pu en discuter de vive voix car je n'avais pas compris toutes les nuances avec le dépliant* ». Quelques répondants en ligne ou par retour de carte T ont eux aussi transmis leurs remerciements au STIF pour les avoir informés sur le projet : « *Merci pour le dépliant reçu dans ma boîte. Seule et première information reçue à ce jour sur le sujet* ».

Cependant, pour une minorité de personnes rencontrées sur le terrain, le projet d'amélioration de la liaison entre les gares de l'Est et du Nord ne mérite pas forcément de recueillir les avis des riverains et des voyageurs tant ses objectifs paraissent évidents dès le premier abord : « *Pourquoi faire une concertation là-dessus?* », « *Cette enquête est bizarre, ce n'est pas nécessaire de consulter les gens pour un sujet aussi simple* ».

3.1.2. Lors des deux ateliers

Les **formats des deux ateliers de concertation** ont également été appréciés par les participants qui y ont trouvé les moyens à la fois de s'informer sur le projet et d'y contribuer : « *Merci pour la visite de ce matin* »²⁷, « *J'étais présent hier soir à cette réunion et cela a été un grand plaisir de découvrir le projet dans les détails. Chaque participant a pu apporter son point de vue sur le projet et les aménagements qui sont envisagés* »²⁸.

Certains contributeurs ont exprimé le souhait, lors des rencontres de terrain, d'étudier le projet en profondeur, notamment via le **site internet**, afin de donner un avis argumenté : « *Il faut étudier le projet pour faire des propositions* », « *Je suis pour, mais il faut regarder le projet plus en détail pour faire des remarques plus précises* ».

27- Remarque en ligne après l'atelier du 11 mars

28- Mail envoyé par un participant à l'atelier du 28 mars

3.2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

3.2.1. Un projet qui fait l'unanimité

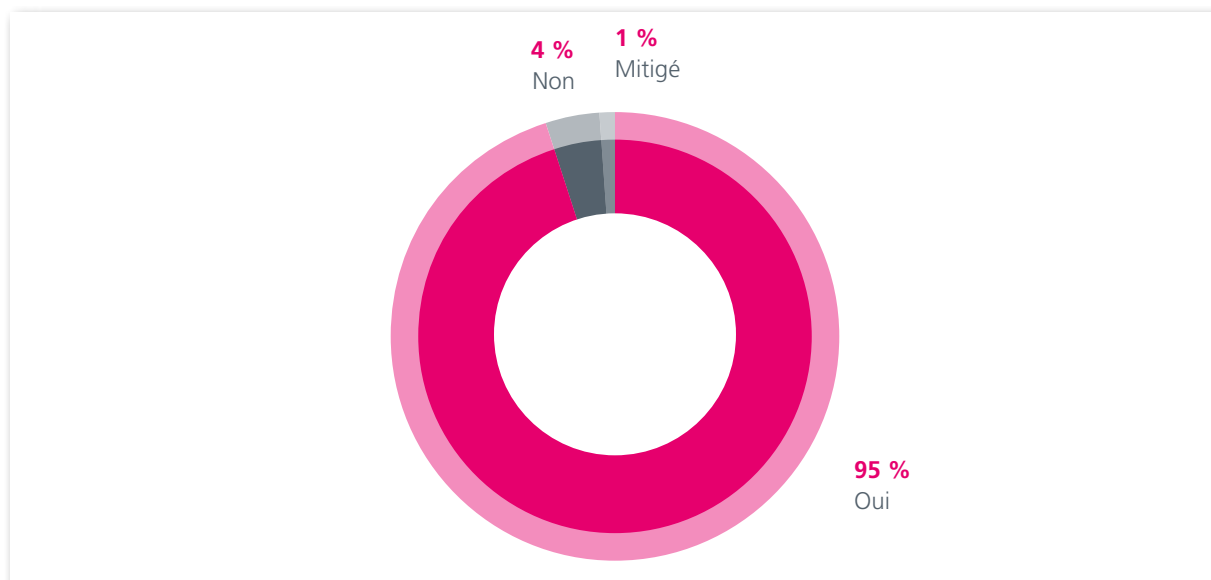


Figure 20 : Part des avis exprimés sur l'opportunité du projet pendant la concertation (sur la base de 352 avis)

La majorité des répondants (95 %) considère que le projet d'amélioration tel qu'il a été soumis à la concertation est opportun et doit être réalisé. Des dizaines de contributions sur le site ou reçues par voie postale commencent par des commentaires positifs à propos du projet : « Super ! », « Très bien », « C'est plutôt sympa comme projet », « Top », « Une idée géniale », « Le projet me paraît intéressant, je vous encourage fortement à le réaliser », « Mille mercis pour cette initiative », « Très beau projet ! », « Enfin, bravo et merci ».

Certains contributeurs sont plus précis en soulignant notamment les apports **bénéfiques pour le quartier** et ses usagers et **pour les voyageurs qui effectuent régulièrement la correspondance** entre les deux gares : « Une bouffée d'oxygène », « Ce projet est devenu indispensable pour la mobilité entre les deux gares ».

Le projet est jugé opportun dans la mesure où il facilitera la vie de tous les usagers de la liaison, des riverains aux voyageurs occasionnels des grandes lignes de train nationales ou internationales, en passant par les usagers réguliers des transports en commun ou des commerçants et des promeneurs : « Je suis entièrement favorable à ce projet qui, à titre personnel, me facilitera la vie ! », « Très utile merci », « Ce projet me concerne personnellement et apporterait un gain de facilité, de sécurité et d'agrément à ce trajet que je fais tous les jours. Il concerne aussi potentiellement les quelques 3 000 étudiants de la même faculté que moi », « J'approuve ce bon projet pour les voyageurs, riverains et Parisiens ».

Plus précisément, c'est l'**amélioration des correspondances** entre les deux gares qui est jugée opportune par certains voyageurs, la situation actuelle n'offrant pas les conditions idéales pour une correspondance simple et rapide : « Faisant quotidiennement le trajet gare du Nord - gare de l'Est, j'ai cherché à rejoindre les 2 gares de diverses façons, mais pour le moment aucune ne me convient parfaitement », « Tous ces projets d'aménagements sont formidables et d'une grande pertinence, tant pour les usagers occasionnels que quotidiens », « Très bien de varier les possibilités ».

3.2.2. Un projet pertinent dans sa globalité

Les participants ont souvent souligné la pertinence et la **complémentarité des trois volets du projet** : l'amélioration du lien de surface, le prolongement de la liaison souterraine et la facilitation du lien entre la rue et le tunnel : « L'ensemble du projet doit être fait, la liaison souterraine, les liaisons piétonnes ainsi que les ascenseurs », « Je suis pour les 2 projets,

à la fois souterrain et extérieur, ceci afin de répondre à la diversité des usages - ceux des personnes en transit et ceux des riverains, ceux des voyageurs qui veulent découvrir la ville et ceux qui veulent aller vite».

Dans quelques cas, des contributeurs (majoritairement des riverains) se sont dits plus favorables à l'amélioration du lien de surface qu'au prolongement de la liaison souterraine : « Je trouve qu'un réaménagement de la Rue d'Alsace (même si le choix du tunnel entre Château-Landon et Magenta est retenue) doit être prioritaire pour tous ceux qui font la correspondance avec leurs valises », « Le changement par le tunnel sera très long, avec beaucoup d'escalators. Je crois que le changement à pieds par l'extérieur est plus simple et agréable et moins coûteux. Pourquoi faire les deux ? ». Quelques usagers des transports préféreraient au contraire que le STIF donne la priorité à la liaison souterraine qui laisse entrevoir une option plus rapide et plus agréable d'effectuer la correspondance : « La liaison souterraine serait très préférable pour les personnes qui doivent changer de gare, lourdement chargées, tard le soir, en hiver et sous la pluie », « La création d'une liaison souterraine est plus intéressante qu'une liaison aérienne du fait que la correspondance entre les deux gares ne serait plus tributaire du temps ».

Quelle que soit la solution mise en place, l'amélioration de la liaison reposerait avant tout sur une **connexion plus rapide** à pied entre les deux gares : « Qu'importe le type de liaison entre les 2 gares, le plus court étant bien sûr préférable ».

3.2.3. Un projet attendu et soutenu

Au moment de se prononcer sur l'opportunité du projet, de nombreux contributeurs ont fait part de leur impatience de voir le projet se réaliser : « Super ! Enfin !! », « Il était temps ! », « À réaliser au plus vite », « Pourvu que cela se réalise rapidement ».

Certains avis vont jusqu'à exprimer un **sentiment d'urgence** qu'il y aurait à améliorer la liaison entre les deux gares, notamment en ce qui concerne le lien de surface par les rues d'Alsace et de Dunkerque : « Il est urgent et nécessaire d'aménager ce parcours », « Il serait temps de faire quelque chose ». D'ailleurs, plusieurs riverains ont fait part de leur « ras-le-bol » de vivre dans un quartier qu'on pourrait croire « abandonné des pouvoirs publics ». Certains d'entre eux ont rappelé que le projet d'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est n'était pas nouveau. Ils l'attendent avec d'autant plus d'impatience qu'ils en entendent parler depuis plusieurs années, voire décennies : « Dommage que ça n'ait pas été fait en 1999 au moment de la mise en service de la gare Magenta », « C'est un projet très intéressant dont j'entends parler depuis plusieurs années et je pensais qu'il ne se réaliserait jamais », « Ce projet aurait dû exister depuis la création de la ligne E du train-RER », « ENFIN ! Comment entre deux gares si importantes ce projet d'interconnexion n'a pas vu le jour plus tôt ? Mais que c'est difficile de lancer un projet coûteux en France ».

À l'occasion des rencontres de terrain, plusieurs personnes ont demandé des précisions sur le calendrier prévisionnel de mise en œuvre du projet. Le STIF a avancé la date de 2021, à laquelle les participants ont réagi de façon variée. La plupart d'entre eux ont estimé que l'échéance était trop lointaine : « Faites-le plus vite. 2021 arrive dans longtemps », « 2021, ça paraît loin ! », « Mince, c'est dans longtemps, je serai partie depuis longtemps ».

Concernant les travaux, la concertation a permis de faire remonter quelques craintes assez classiques pour ce type de projet. Elles portent notamment sur la durée des travaux et leur impact sur la circulation automobile déjà saturée dans le secteur des deux gares et sur le fonctionnement des transports en commun : « Projet utile et souhaitable à condition que les travaux qu'il nécessite ne paralysent ni le trafic ni la vie du quartier pendant les opérations », « À condition que les travaux ne soient pas longs et ne bloquent pas les trains et métros », « Les travaux risquent de déranger les riverains mais on doit en passer par là ».

3.2.3.1. Quelques avis nuancent la pertinence du projet

Quelques personnes remettent en cause l'opportunité du projet et prônent le statu quo concernant la liaison entre les deux gares. La question de la priorisation des moyens alloués aux transports en Île-de-France est également mentionnée : « Ce projet n'est pas forcément une priorité. Je fais la correspondance tous les jours, à pied ou en métro. On s'en sort très bien comme ça ».

De même, le projet peut être perçu comme « inutile » dans la mesure où il n'améliorerait la liaison entre les deux gares que temporairement avant que la situation se dégrade à nouveau : « Je suis contre un nouveau projet car je suis convaincue que, rapidement, ascenseurs ou escaliers mécaniques seront dégradés comme tout le reste », « Ce n'est pas une bonne idée de mettre en place un grand pôle, cela attire une faune qui crée des nuisances ».

3.3. L'AMÉLIORATION DE LA LIAISON EXTÉRIEURE

L'amélioration du lien de surface entre la gare du Nord et la gare de l'Est est le volet du projet qui a suscité le plus grand nombre de réactions de la part des contributeurs, riverains et voyageurs confondus. De très nombreux avis portent sur la situation actuelle et les moyens à mettre en œuvre pour l'améliorer.

3.3.1. Un secteur en souffrance

Dans l'ensemble, les personnes interrogées dans le cadre de la concertation dressent **un portrait peu flatteur du quartier** : « à ce jour la rue d'Alsace et la rue la Fayette souffrent d'une image dégradée (odeurs d'urines, déchets, forte alcoolisation des personnes fréquentant les bars à proximité) », « Il est temps que cette liaison entre les deux gares s'aménage pour se hisser enfin à la hauteur de ce que devrait être ce type de quartier digne d'une grande capitale européenne, fonctionnelle et surtout... accueillante ! ».

Requalifier ce secteur apparaît comme l'une des finalités essentielles du projet. À la lecture des avis exprimés sur ce sujet, la requalification semble d'autant plus importante que le quartier est une « **vitrine de Paris** » et de la France dans la mesure où c'est souvent en sortant de la gare du Nord ou de la gare de l'Est que des touristes étrangers font leurs premiers pas dans la capitale. Pour beaucoup, les rues d'Alsace, de Dunkerque, La Fayette et les parvis des deux gares ne donnent pas à voir un spectacle à la hauteur des attentes en arrivant en France : « Quelle image de Paris donnons-nous aux visiteurs étrangers ? », « Pauvres touristes... Mais quelle impression doivent-ils avoir de Paris !! ».

3.3.2. Les nuisances rencontrées

Le ressenti négatif du quartier repose sur **un ensemble de nuisances qui semblent se renforcer les unes aux autres** et qui ont été souvent soulignées tout au long de la concertation, par des riverains excédés ou des voyageurs désabusés.

3.3.2.1. Les nuisances sonores

Les nuisances sonores identifiées par les riverains sont liées à deux phénomènes : le squat, entendu ici comme l'occupation continue de l'espace public (par exemple le muret de la rue d'Alsace ou le haut de l'escalier monumental) par des groupes de personnes n'habitant pas forcément le quartier, et la proximité des quais de la gare de l'Est : « Rien n'est envisagé pour apporter plus de calme et pour réduire la pollution de l'air et la pollution sonore. À quand les rails recouverts par des hectares de verdure ? Quand nos fenêtres arrêteront-elles de vibrer au passage des trains ? », « Trop de bruit. Les gens parlent fort ».

3.3.2.2. La propreté et les nuisances olfactives

Les contributeurs ont régulièrement évoqué l'odeur d'urine qui règne quotidiennement dans le quartier. Aux alentours du parvis de la gare Magenta et dans les rues de Dunkerque et d'Alsace, des « squatteurs » semblent avoir pris l'habitude d'uriner sur la voie publique à toute heure de la journée.

Le manque de propreté découle lui aussi en grande partie du phénomène de squat, observé surtout rue d'Alsace : « Ces rues sont squattées et dégradées tous les soirs, ce qui gêne riverains et voyageurs qui naviguent entre les déchets et les odeurs nauséabondes dès le petit matin ».

Cet espace serait régulièrement dégradé ce qui contribue à la mauvaise réputation du quartier : « C'est une rue qui est sale », « Il faut assainir toute cette zone qui malheureusement est très souvent très sale », « L'absence de propreté des rues de la liaison extérieure donne une très mauvaise impression à des milliers de voyageurs. Cet état de fait est à l'origine de l'idée reçue que Paris est sale ».

Des riverains ont fait part du problème du ramassage des ordures régi par un système qui, selon eux, ne favorise pas la propreté de la rue et ne facilite pas la vie des habitants ni celles des passants : « [Il faut] revenir à un mode traditionnel de ramassage des poubelles devant chaque immeuble. L'actuel regroupement systématique des poubelles (pour le verre, verte et jaune) à l'angle de la rue de Dunkerque et de la rue d'Alsace favorise le vol des poubelles, gêne la circulation dans la rue, et contribue à l'insalubrité ».

3.3.2.3. Le sentiment d'insécurité

Plusieurs contributeurs, hommes ou femmes, ont exprimé le sentiment d'insécurité qu'ils/elles ressentent lorsqu'ils/elles effectuent la correspondance entre les deux gares à pied. La rue d'Alsace est vue comme « un coupe-gorge », « une zone de "non droit" annexée par les petits gangs du cannabis et les cohortes alcoolisées, tapageuses et parfois agressives ». Ce sentiment est décuplé le soir : « il serait bien de pouvoir passer sereinement par la rue d'Alsace (notamment le soir) », « la liaison piétonne, même réaménagée, n'apporterait pas de garantie en terme de sécurité. L'ayant une fois parcourue, son plus gros "défaut" est l'insécurité liée à une faible fréquentation, surtout à la nuit tombée ».

Certains contributeurs vont plus loin et estiment que le projet pourrait contribuer à l'aggravation des problèmes de sécurité dans le secteur des gares du Nord et de l'Est : « Si le problème du non-respect des lois et de l'insécurité perpétuelle 24/24 n'est pas résolu, le projet de liaison fera le jeu des gangs et petits trafiquants, qui auront à disposition, en plus d'une rue piétonne, aussi un espace protégé en sous-sol et surtout un joli jardin public en surface ».

3.3.2.4. L'incivilité

Enfin, de nombreux avis portent sur les situations d'incivilité vécues par des riverains ou des voyageurs en transit entre les deux gares : « Les incivilités sont une problématique majeure », « En surface, le quartier a un potentiel magnifique mais les incivilités l'ont dégradé », « l'ébriété publique, les bagarres régulières, les cris, les jets d'ordures et d'immondices au sol », « des invectives agressives adressées notamment aux femmes », « les graffitis qui défigurent la rue et sont la marque des zones de non droit ».

À nouveau, les contributeurs qui les évoquent semblent voir une corrélation entre ces nuisances et le squat de l'espace public par les individus qui fréquentent les bars de la rue d'Alsace : « Que prévoit le projet de réaménagement de la rue d'Alsace concernant la fréquentation des 3 bars implantés dans la rue d'Alsace et le fait que de très nombreux individus « zonent » TOUS les jours et soirs en état d'ébriété sur la voie publique faisant preuve de nombreuses incivilités à l'encontre des riverains et des passagers en correspondance ? ».

À propos des bars de la rue d'Alsace qui seraient des sources de nuisances, la Mairie du X^e arrondissement a rappelé lors de l'atelier du 28 mars 2017 que des mesures de fermeture administrative avaient été prononcées et continueraient à l'être tant que les problèmes persisteraient.

3.3.3. Quelques pistes d'amélioration évoquées mais un découragement palpable

Quelques participants aux ateliers de concertation ont évoqué des pistes d'amélioration face aux nuisances constatées dans le quartier. La plupart d'entre eux ont demandé un renforcement de la **présence policière** rue d'Alsace, la mise en place de « caméras de surveillance dans la rue d'Alsace, pour lutter contre les agressions » ou encore la mise en œuvre d'une campagne de **sensibilisation** contre le fait d'uriner sur la voie publique. Plusieurs riverains se sont interrogés sur l'avenir des bars de la rue d'Alsace – identifiés comme des sources de nuisances – à l'issue du projet : « Cela pourrait commencer par un arrêté confisquant les licences de débits de boissons alcoolisés aux bars en bout de la rue d'Alsace, de par le comportement irrespectueux de leurs clients. Beaucoup de bar dans Paris ont des soucis de ce type et ils se sont équipés de videurs contrôlant les déboires de leurs clients à l'extérieur. Pourquoi pas ceux de la rue d'Alsace ? ». De nombreux avis témoignent d'une **incrédulité quant à un possible changement** : « Les espaces publics réaménagés seront vite dégradés si rien n'est prévu pour gérer les publics qui errent sur ces zones », « Prévention ? Orientation ? Coercition ? Il y a certainement plusieurs réponses ».

Si la gestion des différents problèmes que connaissent les rues d'Alsace et de Dunkerque n'apparaît pas comme la finalité première du projet, **la réussite et la pertinence de l'amélioration de la liaison piétonne entre les gares du Nord et de l'Est semblent dépendre fortement des réponses qui seront apportées aux nuisances.**

À l'occasion des deux ateliers de concertation, la Mairie du X^e arrondissement, représentée par Paul Simondon, 1^{er} Adjoint au Maire du X^e arrondissement de Paris en charge des questions d'urbanisme et de la nuit, et Elise Fajgeles, Adjointe au Maire chargée des transports, de l'espace public et de la propreté, sont revenus sur les nombreuses remarques concernant le fonctionnement du secteur des gares du Nord et de l'Est et notamment des rues d'Alsace et de Dunkerque. Les nuisances, la mobilisation des forces de polices et de la brigade des incivilités sont autant de thématiques bien connues à la fois des habitants et des élus et qui sont très souvent abordées pendant les réunions des Conseils de quartier. Selon la Mairie du X^e arrondissement, le projet d'amélioration de la liaison entre les deux gares devrait créer les bases d'une amélioration de la situation dans tous ces domaines.

3.3.4. La qualité des espaces publics

Dans le projet proposé, l'amélioration de la liaison de surface repose en premier lieu sur la requalification des espaces publics entre le parvis rue d'Alsace de la gare de l'Est et le croisement entre les rues de Dunkerque et La Fayette, à l'orée de la gare du Nord, sans oublier le parvis de la gare Magenta. De l'avis général, **le réaménagement de ces espaces est essentiel pour donner envie aux voyageurs, aux riverains et aux passants d'emprunter ce chemin** : « Nous devons avoir le choix de faire la liaison extérieure où il est possible de respirer, de profiter de Paris, voire de fumer », « Nous devons nous réapproprier cet espace et en faire un lieu de passage et de vie au minimum "normal", voire agréable », « Une liaison de type "High Line", coulée verte en extérieure, pourrait non seulement répondre à ce besoin primordial de relier les deux gares tout en donnant aux riverains la possibilité de reprendre possession des rues situées entre les deux gares. Essayons de joindre l'utile à l'agréable en faisant évoluer le quartier dans le bon sens ».

3.3.4.1. Le mobilier urbain

Quelques riverains ont souligné le fait que la présence de certains éléments de mobiliers urbains favorisent parfois les nuisances, notamment lorsqu'ils permettent à des personnes de se cacher des yeux des passants pour uriner ou dealer : « Supprimer le mobilier urbain, tels que les boîtes de raccordement EDF au pied des immeubles (il faudrait les enterrer ...), la borne de parcimètre ... qui sont autant de petits abris pour dealer, pour uriner et servent aussi de minibars sur lesquels on retrouve bouteilles et déchets alimentaires de toute nature à toute heure du jour et de la nuit ».

Lors de l'atelier du 28 mars, les participants ont été nombreux à demander l'installation de **poubelles** en plus grand nombre dans le quartier.

3.3.4.2. L'éclairage

De manière générale, le quartier est jugé « mal éclairé » par les participants à la concertation. Le parvis de la rue d'Alsace et le parvis de la gare Magenta mériteraient par exemple un système d'éclairage qui aiderait à matérialiser les entrées de gare, tout en renforçant le côté agréable des parvis.

Un meilleur éclairage de la rue d'Alsace contribuerait à atténuer le sentiment d'insécurité qui règne dans ce secteur : « Il faut améliorer l'éclairage dans la rue d'Alsace », « améliorer l'éclairage qui date des années 50 », « La liaison extérieure entre les gares, principalement la rue d'Alsace, bénéficie de lampadaires seulement sur le côté impair. De ce fait, la rue est facilement sombre et propice à diverses incivilités. La luminosité est à améliorer pour une meilleure qualité des déplacements piétons ». Lors de l'atelier de concertation sur l'aménagement du lien de surface, des participants ont envisagé un système de lampadaires à détecteurs de mouvements qui s'allumeraient automatiquement lorsqu'une personne passe dessous.

3.3.4.3. La végétalisation

Les contributeurs ont souvent exprimé le constat d'un manque de verdure entre les deux gares. Beaucoup souhaiteraient profiter de la requalification des espaces publics et de l'arrivée du jardin public Balcon vert pour apporter de la verdure dans le quartier : «*Manque de verdure, ajouter des arbres sur le lien de surface*», «*verdir le plus possible cet environnement bétonné et hostile*», «*La liaison doit être verte*», «*Pour l'extérieur, ce sera végétalisé pour rendre Paris vert. Ce n'est pas perdu !!*». Plusieurs contributeurs ont expliqué qu'ils empruntaient parfois le passage SNCF (fermé le soir et le week-end) situé devant la sortie par la rue d'Alsace de la gare de l'Est, notamment pour profiter du mur végétalisé qui y a été installé.



Lors de l'atelier sur l'aménagement du lien de surface, les participants ont exprimé une préférence pour la mise en place de jardinières à même le sol plutôt que pour des pots qui pourraient rapidement «*devenir des cendriers*». Au niveau des parvis, certains proposent, pour générer une cohérence, de prolonger le dispositif de pots de fleurs mis en place devant l'entrée principale de la gare de l'Est.



3.3.4.4. Les commerces

Les commerces installés le long de la liaison piétonne entre les deux gares sont jugés «*peu attractifs*» et «*pas très dynamiques*» par plusieurs contributeurs. Les bars de la rue d'Alsace ont été souvent cités comme des sources de nuisances plutôt que comme des atouts du quartier : «*revoir la nature des commerces de la rue d'Alsace. Nous n'avons pas besoin de bars, dont les nuisances sont bien connues des riverains, des piétons, de la police, de la Mairie ... mais de petits commerces de proximité qui font grandement défaut*».

Il s'agirait de profiter du projet d'amélioration de la liaison gare du Nord - gare de l'Est pour « *revitaliser les cafés* » et « *redynamiser les commerces sur le trajet* » : « *Il faut plus de commerces, plus jolis, mieux éclairés, plus attractifs* ». Plusieurs contributeurs rêvent de grandes terrasses donnant sur les quais de la gare de l'Est et qui offriraient aux voyageurs et aux riverains des espaces agréables et dans lesquels on a envie de s'arrêter : « *S'inspirer de King's Cross, installer des restaurants branchés. Il faut mieux représenter Paris* ». Quelques voix dissonantes ont mis en garde contre le phénomène de gentrification et « *une ghettoïsation bourgeoise de l'espace* ».

Les commerçants du quartier, qui se sont exprimés à l'occasion des rencontres de terrain et sur le site du projet, verraient d'un bon œil une redynamisation du quartier par l'installation de nouveaux commerces.

Lors de l'atelier du 28 mars 2017, la Mairie du X^e arrondissement représentée par Paul Simondon, a précisé que la question de la diversification des commerces était traitée dans le cadre des Conseils de quartiers. S'il n'appartient pas à la Mairie de choisir les commerces qui s'installent dans le quartier, les élus et les habitants restent vigilants sur les pratiques et les nuisances installées rue d'Alsace. En outre, la rue d'Alsace est classée depuis peu dans le périmètre de la SEMAEST, société d'économie mixte de la Ville de Paris spécialisée dans l'animation économique des quartiers. Cela permet à la Ville de préempter des locaux commerciaux au moment de la vente des murs.

3.3.5. Zooms sur la rue d'Alsace



3.3.5.1. Une ambiance aujourd'hui décriée

La rue d'Alsace concentre la grande majorité des remarques précédentes concernant les nuisances, le squat, le manque d'éclairage et de verdure, l'insécurité. Ces éléments contribuent à l'ambiance négative qui règne dans cette rue, tant au niveau du parvis qu'en haut de l'escalier monumental. Certains contributeurs ont clairement expliqué qu'ils utilisaient en priorité le métro pour effectuer la correspondance entre les deux gares pour éviter d'avoir à emprunter la rue d'Alsace qu'ils jugent, « *peu attractive* », « *malodorante* » ou encore « *dangereuse* ». Peu de personnes interrogées semblent s'y attarder quand ils y passent. Pourtant, quelques-uns soulignent son potentiel, notamment à travers la vue dégagée qu'elle offre sur les quais de la gare de l'Est.

3.3.5.2. Le statut de la rue

Dans le cadre du projet, le statut de la rue d'Alsace pourrait être amené à évoluer en faveur des circulations piétonnes. Les avis sur ce sujet ont été nombreux et font débat.

Les contributeurs ont partagé un certain nombre de constats qui vont tous dans le même sens : « *Les cheminements piétons sont austères (escaliers, puis passage de la Rue de Dunkerque)* », « *Il est aujourd'hui difficile de circuler, notamment avec valises, entre les escaliers, des trottoirs étroits et squattés tous les soirs, et des voitures qui circulent parfois beaucoup trop vite* ». La rue d'Alsace telle qu'elle s'offre actuellement aux pieds des voyageurs et des riverains ne permet pas d'effectuer la liaison entre les deux gares de manière agréable lorsque l'on est piéton.

La plupart des avis exprimés ont été **favorables à une piétonisation de toute ou partie de la rue d'Alsace** : « *Des rues de Dunkerque et d'Alsace piétonnisées et agréables (!)* », « *Redonner sa place au piéton dans cette zone, qu'il s'agisse d'un voyageur en transit ou d'un riverain.* », « *Oui à une piétonisation partielle de la liaison entre les 2 gares, depuis le parvis*

entre la gare de l'Est et les escaliers de la rue d'Alsace, jusqu'aux carrefours de la rue La Fayette». Quelques personnes se sont prononcées contre la piétonisation, par crainte d'un accroissement des nuisances : « *Piétonisation proche d'une gare entraîne du squat et de la drogue.* », mais ces avis sont demeurés marginaux.



Cependant, le degré de piétonisation a fait débat sans que se dégage une tendance claire :

- Certains ont envisagé une **piétonisation totale** qui permettrait notamment « *d'enlever les trottoirs, pas pratiques avec des valises* » mais aussi d'installer des terrasses : « *Restreignons l'accès de ces petites rues aux véhicules de service et des riverains* ».
- D'autres verraient plutôt une **piétonisation partielle** de la rue (piétonisation de l'espace entre l'escalier monumental et la rue des deux gares) avec la mise en place d'une zone de rencontre et donc une limitation de la vitesse autorisée pour les voitures : « *Maintenir un droit à la circulation à vitesse très réduite ne serait-ce que pour l'enlèvement des poubelles, pour l'accès des secours, et les libres entrées et sorties de garages privés qui subsistent dans cette rue* ».

La question du **stationnement** a également fait débat. Plusieurs participants, notamment lors du « *projet en marchant* », ont souligné le problème du stationnement intempestif, que l'on retrouve classiquement autour des gares. Des taxis et des VTC seraient notamment en cause puisqu'ils utilisent les rues d'Alsace (basse) et de Dunkerque pour s'arrêter, voire stationner en attendant des clients.

À l'avenir, il s'agirait de limiter au maximum le stationnement dans la rue d'Alsace et de le réserver aux riverains : « *Supprimer le stationnement des véhicules dans cette rue, ce qui laisserait davantage de place à une partie de la voie dédiée aux piétons ou par un aménagement des trottoirs et de la voie (continuité voie trottoirs par pavage sans dénivelé...)* », « *Conserver une accessibilité pour les riverains* ».

Les commerçants du quartier ont fait part de leur inquiétude si la rue venait à être piétonisée quant à la possibilité de se faire livrer : « *Problème potentiel de livraisons pour la librairie* ».

3.3.5.3. Le revêtement du sol

Lors de l'atelier du 28 mars, les participants ont précisé leurs attentes vis-à-vis du futur revêtement du sol de la rue d'Alsace, s'il était amené à évoluer. Plus le revêtement au sol ressemble à un revêtement réservé aux piétons, plus les voitures ont tendance à ralentir. Il devrait également être le plus clair possible pour refléter la lumière, y compris celle des réverbères le soir. Plusieurs personnes ont mis en garde contre le choix d'un sol pavé « *à cause du bruit des valises.* »

3.3.5.4. Le muret

Le muret de la rue d'Alsace est jugé comme une des sources principales de nuisances dans la rue d'Alsace. Il est régulièrement squatté, notamment le soir. La plupart des contributeurs souhaiteraient le voir évoluer à l'issue du projet. Un participant à la concertation a résumé le sentiment général dans sa contribution en ligne : « *Le muret est à l'origine de la majorité des nuisances et incivilités de la rue. Car le muret permet à des personnes de zoner, de boire de façon excessive, ... (...)* »

Actuellement, les palissades des travaux du Balcon vert permettent de constater que les nuisances ont effectivement baissé. L'avenir de ce muret de la rue d'Alsace, axe majeur de la liaison extérieure, doit être une priorité de la concertation pour améliorer durablement la qualité des déplacements. ».

Les travaux liés à la construction de l'hôtel Okko semble avoir apporté un peu de répit en empêchant les squatteurs d'accéder au muret : « Depuis qu'il y a une palissade à la place du muret, c'est mieux en soirée. » Pourtant, le remplacer par une palissade de manière permanente ne paraît pas être une solution valable car elles risquent d'être tagguées rapidement. Pourquoi ne pas mettre en place un grillage ou une palissade transparente qui permette d'admirer la vue ? Il pourrait également être recouvert de jardinières fleuries qui empêcheraient que l'on puisse s'asseoir dessus. Lors de l'atelier sur l'aménagement du lien de surface, un groupe de participants a émis l'idée de lui donner une forme arrondie qui empêcherait de s'y asseoir sans pour autant obstruer la vue sur les quais de la gare de l'Est.

3.3.5.5. L'escalier monumental

L'escalier monumental de la rue d'Alsace est lui aussi considéré comme une **source de nuisances** par les riverains et les voyageurs : « Pourquoi l'escalier monumental est-il gâché par la présence de SDF, de zonards, de personnes alcoolisées et de leurs déchets ? », « Les abords à gauche et à droite du haut de l'escalier monumental de la rue d'Alsace permettent aisément de s'installer en s'asseyant sur les rebords. Ces personnes s'alcoolisent, fument des produits illicites et urinent généralement au niveau de la rue d'Alsace. Ces abords, comme le muret de la rue d'Alsace, doivent être revus pour améliorer la liaison extérieure entre les gares et la qualité des déplacements piétons en évitant les attroupements générateurs de débris et d'épanchements d'urines, ainsi qu'une vision cauchemardesque pour les voyageurs », « Les abords à gauche et à droite du haut de l'escalier monumental de la rue d'Alsace permettent aisément de s'installer en s'asseyant sur les rebords ».

Les voyageurs en transit entre les deux gares ont également souligné à quel point l'escalier monumental n'était pas pratique pour les **personnes à mobilité réduite et/ou transportant des bagages** : « Actuellement les gares ne sont pas loin mais la liaison n'est pas pratique avec les bagages (le grand escalier en mauvais état). », « Cette liaison doit permettre d'éviter le point noir que sont les escaliers de la rue d'Alsace. », « En revanche les escaliers sont trop dangereux avec les bagages », « Escalier pénible quand on monte, surtout pour les personnes âgées ».

D'autres contributeurs ont évoqué la **dangerosité** de l'escalier liée à son état et à son manque d'entretien, tout en précisant qu'il s'agit d'un bel ouvrage, qui pourrait être mieux valorisé : « escalier casse-gueule », « Très beau mais dangereux car les marches sont étroites et usées », « Les escaliers ne sont pas pratiques mais jolis », « Pour un escalier propre et mis en valeur », « L'escalier maudit mais certes joli de la rue d'Alsace ».

Plusieurs contributeurs se sont inquiétés du devenir de cet ouvrage, qui constitue le **patrimoine** parisien. Certains se sont d'ailleurs inquiétés de la validation des Architectes des Bâtiments de France quant à l'aménagement des liaisons verticales à proximité de l'escalier.

3.3.6. Zoom sur les parvis

3.3.6.1. Le parvis Alsace

Comme pour le haut de la rue d'Alsace, les participants attendent une amélioration de cet espace, qu'ils jugent aujourd'hui « trop confiné ». La concertation a également mis en lumière les problèmes de stationnement et de retournement des véhicules qui circulent sur le parvis : « C'est l'anarchie entre les déposes minutes, qui durent beaucoup plus longtemps que quelques minutes, les taxis, les VTC, et les véhicules de livraison. Les zones dévolues aux livraisons et aux taxis ne sont pas respectées. Il n'y a aucun contrôle. Pourtant, il est même prévu qu'une navette passe par là jusqu'au futur hôtel OKKO », « Un accès à l'entrée gauche de la gare de l'Est qui soit propre, et pourquoi pas verdi : cette impasse peut être partagée entre les taxis et un petit square pour que les personnes en transit puissent patienter avant de prendre leur train ».

Lors de l'atelier sur le lien de surface, les participants ont souligné les difficultés à se projeter concernant l'aménagement de cet espace qui sera impacté fortement par la réalisation de l'hôtel OKKO et les aménagements liés au projet : liaisons verticales, lien vers le souterrain...



3.3.6.2. Le parvis Magenta

Le potentiel du parvis Magenta a bien été identifié pendant la concertation. Aujourd'hui, la sortie, considérée comme très confidentielle, de la gare Magenta au niveau de la rue de l'Aqueduc ne peut être considérée comme un parvis de gare. Le projet pourrait permettre de faire évoluer cette situation : *« Pourquoi ne pas créer une place conviviale avec des arbres à la sortie du train-RER E Magenta au niveau des rues La Fayette, Aqueduc et d'Alsace ? »*. Les manques de signalétique et de visibilité de cette entrée de gare ont été énoncés lors du projet en marchant. Il s'agirait de la mettre en avant : mise en lumière, ajout de mobilier, de signalétique...

Des contributeurs en ont profité pour évoquer le manque de verdure dans ce secteur et ont proposé de *« végétaliser les arches du Pont de la Rue la Fayette au-dessus du faisceau de la gare de l'Est »*.

3.3.7. Zoom sur le 50 rue d'Alsace

L'avenir sur le RDC et R-1 du 50 rue d'Alsace qui se situe au cœur du projet, au croisement de la liaison souterraine et de la liaison piétonne entre les deux gares, a été questionné pendant la concertation. Certains riverains ont souligné sa contribution aux nuisances de la rue d'Alsace et ont demandé une meilleure protection de ses abords : *« Lieu de trafic », « Ce bâtiment de la SNCF qui fait l'angle avec la rue d'Alsace permet aisément de s'installer en s'asseyant sur les rebords du bâtiment »*.

Pendant la visite de terrain, les riverains ont constaté que le bâtiment était *« architecturalement intéressant »*, voire *« beau »*. Il s'agirait donc de le préserver pour en faire *« une vitrine attractive, un point de ralliement avec des commerces au RDC, et un accès en surface de la rue La Fayette vers les rails de la gare de l'Est. »*

Enfin, des personnes ont demandé si la présence de ce bâtiment pouvait potentiellement empêcher le prolongement de la liaison souterraine.

- Les personnes interrogées dans le cadre de la concertation dressent un portrait peu flatteur du quartier (squat, nuisances sonores, manque de propreté, incivilités, sentiment d'insécurité) tout en reconnaissant son potentiel attractif et sa place de vitrine de Paris.
- La réussite et la pertinence de l'amélioration de la liaison piétonne entre les gares du Nord et de l'Est dépendent fortement des réponses qui seront apportées à la qualité des espaces publics : ajout de poubelles, amélioration de l'éclairage, végétalisation, redynamisation des commerces, etc.
- L'ambiance de la rue d'Alsace a été décriée, notamment à cause des nuisances indirectement causées par la présence du muret et de l'escalier monumental, appelés à évoluer à l'issue du projet. Le statut de la rue a fait débat même si la majorité des participants se sont dits favorables à une piétonisation de toute ou partie de la rue, en tenant compte du stationnement des riverains.
- Le parvis Alsace est aujourd'hui trop confiné et souffre des problèmes de stationnement et de retournement des véhicules qui y circulent. Quant au parvis Magenta, il se limite à la sortie confidentielle de la gare Magenta, manque de visibilité et de verdure.
- Le 50 rue d'Alsace, beau bâtiment situé au cœur du projet mériterait, selon la majorité des avis, une meilleure protection de ses abords.

3.4. LE PROLONGEMENT DE LA LIAISON SOUTERRAINE

Moins commentée que l'amélioration de la liaison de surface, la question du prolongement du tunnel Château-Landon qui relierait les gares de l'Est et du Nord via la gare Magenta a néanmoins fait l'objet d'un plébiscite de la part des contributeurs.

3.4.1. Les liaisons souterraines existantes

3.4.1.1. Le tunnel Château-Landon

Aujourd'hui, le tunnel Château-Landon qui relie la station du même nom de la ligne 7 du métro aux quais de la gare de l'Est ne semble pas très utilisé, ni même connu du public, d'autant plus qu'il n'est pas très bien signalé. De nombreuses personnes lors des rencontres de terrain, à l'exception des initiés, ne connaissaient pas son existence ou ne l'empruntaient jamais. La contribution suivante postée sur le site du projet résume assez bien le sentiment général : « *Actuellement ce tunnel est pratique mais glauque et il ne débouche sur rien* ».

Ceux qui l'utilisent en sont **globalement satisfaits** : « *J'effectue uniquement la correspondance entre la ligne 7 et le Transilien à gare de l'Est. La propreté et la sécurité sont satisfaisantes* », mais verraient d'un bon œil son amélioration : « *J'ai une attente de 15 minutes : sièges et commerces seraient les bienvenus* ». De même, les participants au « *projet en marchant* » ont été agréablement surpris par l'état actuel du tunnel en termes d'ambiance et de propreté, à l'exception de l'entrée jugée peu attrayante et des sorties sur les quais « *trop étroites* ».

Le caractère « *anxiogène lié à la grille qui sépare le tunnel en deux et à l'étroitesse des cheminements* » a été souligné. La question de la « **Rénovation du souterrain** » a été évoquée ainsi que la pérennité de la **séparation des flux dans le tunnel** entre Transilien et grandes lignes. Les pistes d'améliorations visent, par exemple, à agrandir la hauteur et/ou à élargir le tunnel pour donner plus de place aux voyageurs pour circuler. Concernant l'ambiance, les propositions portaient sur l'ajout de couleurs et sur l'amélioration de l'éclairage en multipliant les sources de lumière (du jour, de préférence).



Lors de l'atelier « *Le projet en marchant* », les participants se sont accordés sur le fait que le tunnel sera beaucoup plus **utile suite à son prolongement**, notamment en cas de mauvais temps ou avec des bagages. De plus, ce tunnel permettrait de gagner du temps : « *les usagers ne seront plus retardés par la circulation automobile et les carrefours à feux* ».

Des riverains souhaitaient également savoir si le tunnel serait à terme accessible à tous ou seulement aux voyageurs munis de titre de transport. Ils seraient évidemment favorables au **libre accès** pour permettre à tous de l'emprunter, ce qui permettrait par ailleurs de garantir sa fréquentation et ainsi de contribuer au sentiment de sécurité du souterrain. La question des horaires d'ouverture du tunnel au public s'est également posée. Si a priori, les participants s'accordent à penser que le tunnel devrait être ouvert au moins aux mêmes horaires que les gares, la question de son ouverture 24/24h a fait débat. Certains pensent que cela serait utile au quartier tandis que d'autres redoutent les problèmes de sécurité dans la liaison souterraine la nuit.

3.4.1.2. Le tunnel existant qui relie la gare du Nord à la gare Magenta

Cette partie existante du tunnel est plus récente que le tunnel Château-Landon et est également plus utilisée. Lors de la visite de terrain, les participants ont fait remonter le problème du faible dimensionnement de l'escalier qui permet de rejoindre la gare Magenta et la sortie rue de l'Aqueduc. Ils ont mentionné également le manque de fiabilité et la lenteur de l'unique ascenseur qui permet aux personnes à mobilité réduite de relier cette sortie. Certains participants ont même estimé que si le tunnel était prolongé, cette sortie devrait être nécessairement être réadaptée et agrandie.

3.4.2. Une solution plébiscitée

L'amélioration de la liaison souterraine est « *un chantier très attendu par bon nombre de voyageurs* ». Ainsi, s'ils avaient à choisir entre les différents volets du projet, de nombreux voyageurs, notamment ceux qui effectuent la correspondance entre les deux gares quotidiennement, opteraient pour le prolongement du tunnel : « *C'est, il me semble, la partie qui devrait être prioritaire dans l'aménagement* », « *Un accès souterrain entre la gare de l'Est et Magenta est la solution la mieux adaptée* », « *la liaison souterraine paraît de toute évidence la plus adaptée : protégée, pouvant être équipée de tapis roulants, évitant escaliers et ascenseurs et pouvant être facilement fléchée tout du long pour les voyageurs, notamment internationaux* », « *J'apprécie particulièrement le tunnel depuis Château-Landon qui permet de couper pour rejoindre gare du Nord sans passer par l'extérieur* », « *Je privilégie le projet 2, c'est-à-dire le prolongement du tunnel Château-Landon* », « *La création d'une liaison souterraine est plus intéressante qu'une liaison aérienne du fait que la correspondance entre les deux gare ne serait plus tributaire de la météo. La liaison serait aussi beaucoup plus facile du fait que le dénivelé entre les deux gares serait atténué par le tunnel* ».

À l'occasion de l'atelier sur l'aménagement du lien de surface, un groupe de participants s'est interrogé sur le risque que le prolongement du souterrain entraîne une baisse des flux dans la rue d'Alsace, ce qui pourrait la rendre encore plus dangereuse. Le tunnel apparaîtrait comme une échappatoire à la rue jugée hostile.

Ce point d'attention a bien été noté par le STIF. L'articulation entre les deux volets du projet - l'amélioration de la correspondance et la requalification des espaces publics - sera déterminante pour sa réussite.

Enfin, quelques personnes ont proposé la mise en place d'une passerelle au-dessus des voies de la gare de l'Est plutôt que le prolongement de la liaison souterraine.

3.4.3. L'ambiance de la liaison souterraine

Les participants à la concertation ont été nombreux à souligner la nécessité de créer une **atmosphère agréable** dans le tunnel qui reliera les gares, afin que sa traversée soit attractive : « *Veiller à l'ambiance du souterrain* », « *Avec des couleurs, c'est mieux* ». De même, la propreté dans un espace aussi confiné qu'un tunnel est une préoccupation importante : « *Attention à la propreté dans le tunnel Château-Landon* », « *Installer des toilettes publiques* », « *Mettre des poubelles tout le long du tunnel et dans la zone d'attente* ».

Le point le plus évoqué est celui de la **sécurité du tunnel** : « *Lien souterrain = problématique sécuritaire* », « *Comment envisager la sécurité dans ce tunnel? Afin qu'il ne soit pas déserté mais utilisé pour mettre à profit les frais engagés* », « *Attention à la propreté, au squat et à la sécurité en général* ». Pour atténuer le sentiment d'insécurité inhérent à tous les tunnels, une piste pourrait être de l'élargir au maximum : « *Il doit être assez large pour donner un sentiment de sécurité* ». La question de l'**éclairage** est également revenue fréquemment. Cet élément est rassurant et contribue à une ambiance plaisante : « *Il faudrait amener la lumière du jour* », « *[un éclairage] au moins aussi puissant que sur la passerelle d'accès à Eole, pour éviter les regroupements de personnes* ».



Figure 21 : Restructuration de la gare de Paris-Nord – Perspective du souterrain Maubeuge (fév. 2015) /
Crédit : AREP – Illustrateur Maxime Viarouge

Enfin, l'installation de **services** dédiés aux usagers des transports et de **commerces** contribuerait sûrement à renforcer la fréquentation du tunnel : « *Placer des services et autres boutiques, pouvant le rendre attractif également pour les riverains, dans un quartier finalement peu pourvu en boutiques (hors alimentaire)* », « *Une liaison souterraine se combine très bien avec des galeries commerçantes, très commodes pour faire du shopping pendant une correspondance* », « *Pourquoi pas des commerces et des services? Dans la zone d'attente, il faut des sièges, des services, des commerces, de la présence humaine* ».

3.4.4. L'accessibilité

3.4.4.1. Les personnes à mobilité réduite

La facilité d'accès du lien souterrain pour les personnes à mobilité réduite est un enjeu fort, d'autant plus qu'aujourd'hui, si le train-RER E et les métros gare de l'Est et gare du Nord sont accessibles, le tunnel Château-Landon, que ce soit depuis l'entrée du métro ou depuis les quais de la gare de l'Est, ne l'est pas. Il s'agirait de mettre un place un tunnel assez large et des liaisons verticales fonctionnelles.

Lors de l'atelier du 28 mars, le STIF a précisé que ses services étaient conscients que le souterrain Château-Landon est aujourd'hui peu adapté à la circulation des voyageurs. Il s'agit d'un des points sensibles du projet sur le plan technique. Ce passage est étroit mais il est difficile à élargir car cela impacterait l'organisation des plateaux de voies de la Gare de l'Est et coûterait donc beaucoup plus cher à mettre en œuvre. Aujourd'hui, aucune solution n'a été arrêtée à ce sujet, ce sont les prochaines études qui le détermineront, notamment le schéma de principe.

3.4.4.2. La question du contrôle d'accès

La question du contrôle de l'accès au souterrain a été assez peu abordée tout au long de la concertation avec le public, ce qui constitue un paradoxe dans la mesure où il s'agissait d'un des sujets de préoccupations majeurs des acteurs rencontrés au préalable, tant les représentants des riverains (associations, conseils de quartier) que ceux des voyageurs (association des usagers des transports).

Quelques riverains l'ont évoquée pour demander que la liaison souterraine soit le plus accessible possible, pourquoi pas sans titre de transport, afin que les habitants du X^e arrondissement de Paris puissent en profiter pour traverser facilement le quartier, notamment en cas d'intempéries : « Cette liaison doit être libre d'accès de manière à ce que les habitants du X^e puissent l'utiliser sans titre de transport ». Les voyageurs se sont peu exprimés à ce sujet mais certains ont émis l'hypothèse qu'un accès au tunnel réservé aux seuls voyageurs munis de billets de trains ou des tickets de métro permettrait d'éviter le squat en journée et fluidifierait la circulation.

Le STIF privilégie le contrôle d'accès des espaces accessibles aux voyageurs. En effet, plus il y a de contrôles, moins il y a de fraude et plus les projets sont faciles à financer. Cependant, dans des espaces contraints, le fait de réserver le passage à des voyageurs munis de billets limite fortement les flux de passages urbains (par exemple des riverains). Rien n'a été arrêté à ce sujet.

3.4.5. L'aménagement d'une liaison mécanisée

La concertation a fait ressortir une demande récurrente visant à l'installation d'une liaison mécanisée à l'intérieur du tunnel Château-Landon : « Pour le souterrain, je voudrais un tapis roulant entre Château-Landon et gare du Nord », « Mettre un tapis roulant dans le tunnel ! ». La liaison souterraine est en effet assez longue et une liaison mécanisée « Comme celles que l'on trouve à Châtelet de plus de 150 mètres de long » apparaît comme un vrai plus pour le projet. Elle permettrait de « moins se fatiguer avec les valises lourdes » et de « gagner du temps ».

La FNAUT Île-de-France partage ce souhait tout en ayant conscience des difficultés techniques inhérentes à un tel projet : « Le couloir gare du Nord – Magenta – voies gare de l'Est – Château-Landon, une fois réalisée la jonction sous la rue Lafayette, mériterait, vu sa longueur, d'être équipée d'un trottoir roulant dans les deux sens. Son étroitesse rend néanmoins difficile son insertion : la question reste à étudier ».

- Le raccordement entre les tunnels Château-Landon et Magenta qui relierait les gares de l'Est et du Nord via la gare Magenta a fait l'objet d'un plébiscite de la part des contributeurs.
- Aujourd'hui, le tunnel Château-Landon ne semble pas très utilisé, ni même connu du public même si ceux qui l'utilisent en sont globalement satisfaits malgré son caractère anxiogène. Au contraire, le tunnel qui relie la gare du Nord à la gare Magenta est plus utilisé par les voyageurs. À l'issue du projet, la sortie Aqueduc devrait nécessairement être réadaptée et agrandie pour permettre d'accueillir le flux de voyageurs.
- La concertation a fait ressortir la nécessité de créer une atmosphère agréable dans le tunnel qui reliera les gares, afin que sa traversée soit attractive. En terme de sécurité, un élargissement du tunnel et un bon éclairage rassureraient de nombreux voyageurs. L'installation de services dédiés aux usagers des transports et l'installation de commerces contribueraient sûrement à renforcer la fréquentation du tunnel.
- L'accessibilité des personnes à mobilité réduite au tunnel est un des enjeux forts de l'aménagement de la liaison souterraine. La question du contrôle de l'accès du tunnel et des horaires d'ouverture du tunnel au public a également été évoquée. Enfin, pourquoi ne pas installer une liaison mécanisée à l'intérieur du tunnel prolongé ?

3.5. L'OPTIMISATION DE LA CORRESPONDANCE

Il ressort de la concertation une forte volonté d'améliorer la correspondance entre les deux gares, tant sur le plan pratique qu'en terme de rapidité. Cette volonté n'est d'ailleurs pas seulement exprimée par ceux qui font la correspondance quotidiennement mais bien par l'ensemble des participants.

3.5.1. Le gain de temps

Une **meilleure connexion** entre les deux gares devra avant tout signifier un gain de temps pour les voyageurs en correspondance. Les personnes interrogées ont semblé plutôt confiantes sur ce point : « Cette initiative est la bienvenue car elle va permettre de gagner un temps fou pour rallier les deux gares », « Des liaisons souterraines et extérieures de qualité seraient révolutionnaires et permettraient un gain de temps non négligeable pour effectuer la correspondance avec la gare Magenta », « Plus rapide et plus pratique pour tous ceux réalisant quotidiennement la liaison gare de l'Est – gare du Nord. De quoi gagner un bon 1/4 d'heure chaque jour ; ce qui est loin d'être négligeable à la fin du mois ! », « La diminution non négligeable du temps de parcours entre les deux gares est une bonne chose », « Le passage gare de l'Est - Magenta me ferait gagner environ 20 minutes par jour. Sur un trajet de 3h30 par jour (Reims - Gennevilliers) ».

Le fait que le projet offre plusieurs **solutions pratiques et rapides** pour effectuer la correspondance est mis en avant : « On ne peut que déplorer la perte de temps liée à l'absence de praticité entre les gares de l'Est et du Nord. La rénovation du tunnel Château-Landon et son prolongement vers la gare Magenta sera une réelle avancée et une réelle plus-value », « C'est bien de permettre aux piétons de rallier ces pôles le plus facilement possible ». Les voyageurs ne seront plus « obligés » de prendre le métro entre les deux gares, ce qui non seulement n'était pas pratique mais pouvait s'avérer également chronophage : « Ce sera beaucoup plus pratique de relier l'une à l'autre sans avoir besoin de reprendre le métro juste pour une station », « Des possibilités qui concurrencent le recours au métro pour une station entre gare de l'Est et gare du Nord (temps d'accès aux quais depuis les trains, le temps d'attente, le temps de sortir de la station) ». De plus, « La jonction du tunnel du Château-Landon et de la gare train-RER de Magenta permettra de faciliter les correspondances, notamment depuis la gare du Nord vers la ligne 7 du métro ».

Pour d'autres, le prolongement de la liaison souterraine permettra **d'éviter de passer par la ville** et ainsi de traverser les carrefours aux abords des gares du Nord et Magenta : « Le passage souterrain via Magenta et 50 rue d'Alsace semble une bonne solution, plus de croisement avec la circulation routière », « Cela évitera sans doute l'attente aux feux pour les piétons ».

3.5.2. L'équilibre des flux

Ainsi, parmi les usagers qui utilisent aujourd'hui le métro pour effectuer la correspondance entre les deux gares, certains indiquent qu'ils utiliseront probablement le tunnel une fois qu'il sera prolongé. Cela permettra un rééquilibrage des flux de voyageurs entre les différentes options pour rejoindre les gares (le métro, la liaison de surface, la liaison souterraine). Certains voyageurs ont d'ores et déjà affirmé qu'ils seraient prêts à **changer leurs habitudes** : « *Actuellement, pour relier les deux gares lors d'une correspondance j'utilise la ligne 5 mais celle-ci est souvent chargée en heure de pointe* », « *Une nouvelle liaison piétonne me ferait éviter les nombreux couloirs* », « *Evite d'avoir à prendre un ticket pour les utilisateurs temporaires ponctuels. Pour les réguliers, cela permet de ne pas faire de changement de métro et de gagner du temps* ».

Les flux de voyageurs pourraient également trouver un nouvel équilibre à une **échelle régionale**, plus large que celle du quartier. En effet, des usagers des lignes Transilien et du train-RER E ont précisé que l'absence d'une correspondance efficiente entre les deux gares les obligeaient à choisir d'emprunter soit une ligne Transilien, soit le train-RER E et de se tenir à ce choix, alors que l'une ou l'autre de ces lignes leur permettrait d'effectuer leur trajet (souvent travail-domicile), comme c'est le cas pour Chelles par exemple. Une correspondance rapide entre les deux permettrait à des centaines de voyageurs de choisir l'un ou l'autre des moyens de transport en fonction des horaires et surtout des aléas (retards, problèmes de maintenance, etc.).

Plus généralement, le prolongement du tunnel permettrait de faciliter la correspondance entre les lignes de métro, train-RER et Transilien qui passent soit par la gare du Nord, soit par la gare de l'Est. C'est le cas par exemple des lignes B du train RER et de la ligne P du réseau Transilien.

Enfin, l'optimisation de la correspondance pourrait rééquilibrer le flux de voyageurs directement à l'intérieur de certains trains comme l'explique ce contributeur : « *Le projet entrainera une amélioration de la répartition de la charge voyageur sur les trains de la ligne P. Bon nombre d'usagers vont à la gare du Nord pour prendre les trains-RER B, D ou les lignes de Transilien H/K. Le matin aux heures de pointe, les trains sont saturés sur les voitures de tête pour se rapprocher des accès métros de la gare alors que des places restent disponibles en queue* ».

3.5.3. Les liaisons verticales

Il s'agit là d'un des paramètres essentiels du projet puisque la mise en place de liaisons verticales (des escaliers mécaniques et des ascenseurs situés au début de la rue d'Alsace vers la gare de l'Est et au niveau du 50 rue d'Alsace) doit permettre de **connecter les liaisons extérieures et souterraines**.

La concertation fait apparaître un vrai besoin en termes d'accessibilité de la **liaison piétonne** entre les deux gares : « *monter et descendre les escaliers est difficile pour les personnes âgées et les handicapés et prendre le métro pour une station n'est pas mieux* », « *Penser enfin vraiment aux personnes à mobilité réduite avec des tapis roulants et des ascenseurs* », « *Enfin ! En particulier l'accessibilité de la gare du Nord et de la gare de l'Est* », « *L'accessibilité par la rue d'Alsace et les deux ascenseurs prévus près du nouvel hôtel et les escaliers de la gare de l'Est sont nécessaires et surtout l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap* ». Celles-ci seront **bénéfiques aux voyageurs comme aux riverains**, aux personnes en situation de handicap comme aux personnes avec des valises ou des poussettes : « *Projet très positif car accessible à tous* », « *Mettre un ascenseur est une bonne idée. Il y a des personnes âgées, handicapées et avec des bagages* », « *Les tunnels, escaliers mécaniques et ascenseurs sont de bons outils pour permettre aux piétons de rallier ces pôles le plus commodément possible* », « *Ce sera un gros avantage pour les personnes avec des problèmes de mobilité et aussi avec les valises* ».

Le projet tel que soumis à la concertation semble apporter satisfaction sur la **localisation des liaisons verticales**, même si une proposition vise à en ajouter au niveau du Pont La Fayette à côté du bâtiment du 50 rue d'Alsace, afin de rejoindre le niveau quai à proximité de l'entrée du souterrain et dans la continuité de l'hôtel.

Un point de vigilance a néanmoins été soulevé concernant les **risques de pannes**, récurrentes pour ce type de matériel : « *Essayer de trouver des matériels qui ne tombent pas trop souvent en panne sera un bon point* ». Certains participants souhaiteraient que le nombre d'ascenseurs soit doublé afin de limiter les désagréments liés aux pannes, ou qu'une rampe soit également réalisée : « *Ok pour les ascenseurs et les escaliers mécaniques mais ils doivent être doublés par une pente d'accès piétons, comme à Rosa Parks, trop de pannes sur ces installations et surtout des interventions bien trop longues* ».

Des craintes ont également été mentionnées quant à la **durabilité** de ces installations en extérieur. Des participants à l'atelier du 28 mars ont proposé que les escaliers mécaniques soient couverts pour qu'ils soient protégés des intempéries.

3.5.4. La signalétique

Le constat de l'absence de signalétique suffisamment claire pour orienter les voyageurs entre les deux gares est partagé par tous. Même les riverains estiment qu'il « *faut connaître pour trouver son chemin sans faire de détour* ». Nombre d'entre eux ont déjà eu à indiquer leur chemin à des personnes égarées : « *Il faudrait que la liaison piétonne soit mieux indiquée. Les gens ne la trouvent pas. Il faut connaître* », « *Il faut améliorer la signalétique entre les deux gares. On ne s'y retrouve pas* », « *Les visiteurs ne savent pas comment relier les deux gares : la signalétique est à améliorer !* », « *On est souvent obligés de flécher les gens* », « *La signalétique pour indiquer la direction de gare du Nord, gare de l'Est et gare de Magenta ne permet pas d'informer clairement où se diriger. Il est régulier que des passants demandent leur chemin* ».

De nombreux témoignages montrent que **la liaison par la rue d'Alsace est loin d'être intuitive** : « *La première fois que j'ai fait la liaison, j'ai trouvé que c'était difficile de trouver son chemin. C'est ma mère qui m'a dit que les deux gares étaient à côté sinon je ne l'aurais pas remarqué* ». Le problème est tel qu'il pousse des usagers à ne pas effectuer la liaison autrement qu'en métro : « *Je prends la ligne 5 du métro. Je savais que les deux gares étaient proches mais j'ai un mauvais sens de l'orientation et c'est mal signalé* ».

L'enjeu d'amélioration de la signalétique est également particulièrement criant au niveau de la **gare Magenta, jugée « invisible »** par les participants les plus sévères : « *Absence de signalétique, surtout vers Magenta* ».

Le **passage SNCF** est également mal indiqué : « *De plus, le passage par le bâtiment de la SNCF en semaine est encore plus mal indiqué pour les usagers qui ne souhaitent pas ou ne peuvent pas emprunter l'escalier. La signalétique doit être complètement revue pour améliorer la qualité des déplacements piétons* ».

Les avis contiennent plusieurs propositions pour améliorer la signalétique entre les gares. Elle doit être la plus visible possible : « *Les panneaux sont tournés vers la mauvaise direction ou ils ne sont pas assez visibles* », « *Il faut mieux matérialiser la liaison* », « *Une attention spécifique devra être accordée à la signalétique qui devra être **innovante et de grand format** dans un contexte très encombré* ». Des plans du quartier pourraient également être distribués au même titre que les plans du réseau de transport en commun : « *il faudrait aussi avoir une brochure pour se guider car pratiquant la gare du Nord, on ne retrouve jamais son chemin. C'est très difficile de se repérer dans les sorties de la gare* ». **L'affichage des trajets mais aussi l'affichage des temps de parcours à pied** doivent être indiqués dans les gares du Nord, de l'Est et Magenta : « *Il me semble souhaitable que soit renforcée à la gare de l'Est, l'affichage indiquant le chemin pour se rendre à la gare du Nord. En effet, il m'est arrivé beaucoup plus souvent d'aider des voyageurs qui voulaient se rendre de la gare de l'Est à la gare du Nord que l'inverse* », « *[Indiquer] dès l'intérieur des gares du Nord et de l'Est, avec des panneaux visibles, les trajets à suivre. Les panneaux doivent être reconduits en surface* ».

Puisqu'il s'agit d'un espace de correspondance entre différents modes de transport, il s'agirait également de **renforcer la signalétique en direction des bus, des lignes de métros et de train-RER** : « *Le quartier possède cet atout majeur qui est l'important système de transport terrestre et souterrain. Améliorer la visibilité de chaque type de transport, mais aussi des lignes au sein de chaque catégorie ne serait pas malvenu* ».

Enfin, de nombreux contributeurs ont insisté sur la notion de **cohérence de la signalétique**. Un marquage au sol indiquant la direction des gares tout le long du trajet a notamment été évoqué : « *Plus la signalétique est simple et claire, plus elle est lisible* », « *Plus la liaison est colorée, plus elle est visible* ». Pourquoi ne pas également renommer la gare Magenta dont le nom est peu connu des touristes et qui n'indique pas clairement que la gare se trouve à mi-chemin entre les gares de l'Est et du Nord ?

Pour la Mairie du X^e, la signalétique représente un enjeu majeur, l'idée d'un marquage au sol qui matérialiserait la liaison entre les deux gares est intéressante. Cependant, ce marquage devra être durable et facile à nettoyer et à entretenir pour les services de la Ville.



3.5.5. Les traversées piétonnes

La concertation révèle la préoccupation des personnes qui effectuent la correspondance régulièrement, notamment les riverains vis-à-vis des traversées piétonnes dans le secteur des gares de l'Est et du Nord. Pour faciliter la correspondance et les déplacements piétons en général, il conviendrait d'améliorer la situation des traversées piétonnes. Les contributeurs ont d'ailleurs souvent estimé que le projet permettrait de **pacifier la circulation automobile et donc les traversées piétonnes** dans le secteur : « *Le projet va permettre de sécuriser les piétons sur un secteur où le trafic automobile est très dense* ».

Les difficultés rencontrées par les piétons pour traverser les rues qui séparent les deux gares semblent résulter de la **circulation automobile très importante**, notamment sur les axes La Fayette et Faubourg Saint-Denis. Plusieurs avis prônent une pacification de la circulation dans le secteur : « *Donner un visage un peu plus «humain» à ce quartier où les voitures / 2 roues motorisées roulent bien trop vite et restent agressives* », « *La rue La Fayette est une : «autoroute sans arbre* ». Modérer la circulation automobile sur la rue La Fayette », « *Que ce nouveau projet permette aussi de fluidifier le trafic routier par la mise en place de route à voie de circulation unique* », « *Mieux contrôler l'intense trafic routier sur les grands axes La Fayette / Magenta, où les infractions sont quotidiennes et dangereuses pour les piétons, et où je n'ai jamais vu de contrôle de police ou de régulation* ». Un contributeur est même allé jusqu'à proposer une interdiction totale de circuler dans le secteur : « *Un des deux gros points noirs de la correspondance est la traversée de la rue La Fayette. En interdisant la circulation automobile dans la zone entre les deux gares, notamment le carrefour de la rue La Fayette et de la rue du Faubourg Saint-Denis, la correspondance deviendrait plus apaisée notamment pour les voyageurs avec de nombreux bagages ou avec des enfants. De plus les riverains bénéficieraient d'un cadre de vie plus tranquille. L'accessibilité aux gares resterait toujours possible pour les usagers en automobile, ce n'est que le trafic de transit qui disparaîtrait* ».



Au-delà de la circulation automobile, de nombreux commentaires portent sur la nécessité de mieux **sécuriser les traversées piétonnes** : «*La sécurité des trajets piétons des riverains (jeunes) vers les écoles du quartier doit être assurée au mieux avec aménagement/sécurisation des trottoirs devant les gares*». Aux horaires de sorties d'écoles, les traversées piétonnes devraient être d'autant plus sécurisées : «*Aux croisements «Rue La Fayette – Château-Landon» (écoles, hôtels, crèches très proches) et «Rue La Fayette - Rue Dunkerque», pourquoi pas des personnels sécurisant les carrefours aux horaires d'entrée et de sortie des classes ?*».

Des riverains ont d'ailleurs constaté une amélioration de la situation depuis que le carrefour La Fayette / Dunkerque est traversé en deux temps par les piétons, grâce à un passage piéton aménagé. Cependant, certains préféreraient un carrefour pacifié que les piétons puissent traverser en une seule fois : «*Pour profiter pleinement de son trajet, il y a besoin d'une voirie adaptée: un passage piéton plus large et sécurisant de la rue du Faubourg Saint-Denis et de la rue La Fayette (et en une seule fois!)*».

Bien qu'une modification des flux de circulation sur les axes La Fayette et faubourg Saint-Denis ne soit pas prévue dans le cadre du projet d'amélioration de la liaison gare du Nord/gare de l'Est, la Ville de Paris a reconnu l'importance des difficultés rencontrées par les piétons dans ce secteur et mettra tout en œuvre pour pacifier les traversées piétonnes, comme pour chaque projet d'aménagement qu'elle porte ou soutient. La sécurisation des traversées piétonnes dans la capitale est bien l'une des priorités de la Ville. Elle passe par différentes mesures comme la priorité aux piétons sur la voiture dans certains secteurs ou encore la surélévation de la chaussée au niveau des passages piétons.

La **liaison entre le parvis de la gare Magenta et la rue d'Alsace** pose également problème dans la mesure où les piétons doivent traverser deux carrefours pour passer de l'un à l'autre. Le prolongement de la liaison souterraine devrait offrir une solution alternative aux piétons qui veulent rallier la gare de l'Est : «*Je sors tous les jours de la gare Magenta et traverse les rues de l'Aqueduc et La Fayette pour récupérer le bus 26. C'est le parcours du combattant chaque matin. Une sortie du futur souterrain serait la bienvenue à cet endroit-là*». D'ailleurs, plusieurs contributeurs ont proposé la mise en place d'une passerelle au-dessus de la rue La Fayette, pour faciliter le cheminement piéton : «*Mettre en place une passerelle aérienne entre gare de l'Est et Magenta*».

Enfin, certains contributeurs ont évoqué des itinéraires alternatifs pour effectuer la liaison entre les deux gares à pied, hors du périmètre du projet : «*Ne serait-il pas intéressant de penser en plus de l'amélioration du trajet piétons rue de Dunkerque et rue d'Alsace à un passage bis, par rue du Faubourg Saint-Denis, rue des Deux Gares et rue d'Alsace. C'est le «chemin naturel» que prennent beaucoup d'usagers. Cela permettrait de redynamiser les commerces sur ce trajet*».

- Les résultats de la concertation témoignent d'une forte volonté d'améliorer la correspondance entre les deux gares, tant sur le plan pratique qu'en terme de rapidité. En multipliant les options pour rejoindre les deux gares (le métro, la liaison de surface, la liaison souterraine), le projet devrait également entraîner un rééquilibrage des flux de voyageurs.
- Les liaisons verticales constituent un des paramètres essentiels du projet puisque la mise en place des escaliers mécaniques et des ascenseurs situés au début de la rue d'Alsace vers la gare de l'Est et au niveau du 50 rue d'Alsace doit permettre de connecter les liaisons extérieures et souterraines. Elles seront bénéfiques aux voyageurs comme aux riverains, aux personnes en situation de handicap comme aux personnes avec des valises ou des poussettes. Un point de vigilance a néanmoins été soulevé concernant les risques de pannes et la durabilité des infrastructures.
- Les participants à la concertation ont souligné l'absence d'une signalétique suffisamment claire entre les deux gares : la liaison par la rue d'Alsace est loin d'être intuitive et la gare Magenta a été jugée invisible. La nouvelle signalétique prônée par les participants devrait être la plus visible et la plus cohérente possible.
- Pour faciliter la correspondance et les déplacements piétons en général, il conviendrait d'améliorer la situation des traversées piétonnes entre les deux gares. Cela pourrait passer par une pacification de la circulation automobile, et par une meilleure sécurisation des traversées piétonnes.

3.6. LE COÛT DU PROJET

Le coût du projet n'a été que très marginalement évoqué durant la concertation. Il a fait l'objet d'une dizaine de commentaires en ligne et durant les rencontres de terrain. Dans ce dernier cas, les personnes interrogées demandaient généralement quel était le coût prévisionnel du projet puis réagissait aux chiffres avancés par l'équipe projet (32 millions d'euros).

Les avis ont été partagés. Certains participants n'ont pas trouvé les chiffres annoncés excessifs : « 32 millions d'euros, ce n'est pas si cher ». D'autres ont estimé que le projet valait bien cet investissement, à condition que le budget soit bien maîtrisé : « Projet raisonnable si le budget est maîtrisé », « Le prix ? Ah oui c'est beaucoup quand même !! Mais ça sera rentable sur le long terme ».

Quelques voix se sont exprimées pour regretter le coût important d'un projet qui paraît pourtant simple à mettre en œuvre : « Le projet actuel me paraît être beaucoup de dépenses pour peu de changements concrets ».

Enfin, l'argent dépensé pour refaire la liaison entre les deux gares pourraient être mieux alloué ailleurs selon quelques avis très minoritaires : « Il vaudrait mieux consacrer un budget équivalent dans la construction supplémentaire de lignes de métro, de pistes cyclables, de trams, c'est-à-dire les transports en commun afin de désengorger les routes et de diminuer l'utilisation intensive des automobilistes », « L'argent dépensé serait plus utile sur d'autres projets, ou tout simplement, pour renforcer une présence policière et verbaliser les infractions ».

Selon le STIF, si la candidature de Paris à l'organisation des Jeux Olympiques 2024 est retenue, tous les projets d'amélioration des transports devraient aboutir plus rapidement : notamment le projet Gare du Nord 2024 de la SNCF et celui du CDG Express. L'amélioration de la liaison entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est, qui fait le lien entre les deux projets précédemment cités, représente un investissement de quelques dizaines de millions d'euros, ce qui est relativement peu si on le compare à d'autres projets de transport menés en Île-de-France.

3.7. LES PROJETS CONNEXES

La concertation a permis aux participants de s'exprimer sur de nombreux sujets plus ou moins directement liés à l'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est.

3.7.1. Le Balcon vert

Le projet de jardin public donnant sur les quais de la gare de l'Est à proximité du 50 rue d'Alsace est **accueilli très positivement**. En effet, de nombreuses contributions font allusion au projet Balcon vert : « Le jardin est un plus », « Le quartier manque de verdure, ajouter des arbres sur le lien de surface. Balcon vert est une très bonne idée », « Balcon vert très positif pour le quartier », « Le projet Balcon vert constitue une réelle opportunité de réhabilitation pour le quartier ».

En lien avec la proposition d'installer une passerelle au-dessus des voies de la gare de l'Est, une **extension du Balcon vert** qui relierait la rue d'Alsace au faubourg Saint-Martin a été proposée : « Je rêverais que le projet Balcon vert s'élargisse au recouvrement total des voies de la gare de l'Est pour créer un poumon vert dont Paris a grandement besoin », « Pour que le jardin 'Balcon vert' profite le plus possible aux riverains, est-il possible d'envisager une passerelle aérienne reliant la rue du Faubourg Saint-Martin à ce Balcon, voire de créer un jardin en longueur (en hauteur, au-dessus des voies) côté Rue Faubourg Saint-Martin ou encore entre les 2 ponts Aqueduc et La Fayette... ».

Enfin, de l'avis des riverains et notamment des commerçants du quartier, une attention particulière devra être portée à la **sécurisation de l'accès au jardin public**, sous peine de voir s'y développer les mêmes nuisances que dans la rue d'Alsace : « J'émet une réserve concernant le futur jardin public (je précise que je travaille au 50 rue d'Alsace en horaire décalé). Cette rue est constamment squattée par des bandes et des marginaux (odeur d'urine permanente, débris, tags, etc...) et ce jardin, qui me paraît isolé, risque malheureusement de ne pas profiter longtemps aux Parisiens... ».

Quelques personnes ont émis des **doutes** sur l'opportunité d'ajouter un nouvel hôtel dans un secteur déjà bien pourvu en la matière : « Sinon le projet est intéressant, peut-être moins pour l'hôtel car le quartier en possède déjà beaucoup ».

3.7.2. Le CDG Express

Le CDG Express est un projet de longue date mais que certaines personnes interrogées ont découvert à l'occasion de la présente démarche de concertation. Quelques avis positifs ont été émis sur le projet, qui serait *«intéressant pour désengorger le train-RER B»*. Selon un riverain, *«Il était même question d'enregistrer ses bagages à la gare de l'Est pour prendre l'avion à Roissy; apparemment on n'en est pas là, mais ce qui est prévu, serait un plus pour le quartier que j'habite»*.

Cependant, le CDG ne fait pas l'unanimité, même chez les partisans d'un renforcement de la connexion entre les gares de l'Est et du Nord: *«Très bon projet au contraire du CDG Express qui gaspillera des moyens pour le soutien d'une minorité et empirera les conditions de transport du plus grand nombre»*.

3.7.3. La fusion des lignes 3bis et 7bis

Quelques contributeurs attentifs aux projets de transport franciliens souhaiteraient que le STIF profite du projet d'amélioration de la connexion entre les deux gares et notamment de la rénovation du tunnel Château-Landon pour mener à bien le projet de fusion des lignes 3bis et 7bis du métro et de raccorder cette nouvelle ligne à la station Château-Landon : *«Enfin une connexion attrayante en cas de fusion des lignes 3 bis et 7 bis du métro depuis gare de l'Est et gare du Nord qui incite à leur usage»*, *«Des études doivent être lancées pour le prolongement de la 7bis à Château-Landon et la fusion avec la 3bis!»*, *«Je suis pour la fusion des lignes 7bis et 3bis dont on parle depuis si longtemps.»*

La FNAUT Île-de-France a fait une proposition alternative qui permettrait de relier la gare Magenta à la station Louis Blanc : *«L'AUT / FNAUT Île-de-France demande qu'une réflexion complémentaire soit menée dans le cadre du projet de liaison gare du Nord – gare de l'Est pour intégrer une liaison souterraine avec la station de métro Louis-Blanc depuis le pôle Magenta en suivant le tracé de la rue La Fayette.»*

3.7.4. La rocade des gares

Quelques participants qui avaient pris part à la concertation sur la restructuration du réseau de bus parisien menée par le STIF fin 2016, ont demandé des nouvelles du projet de rocade des gares : *«Il n'est fait nulle part mention de La Rocade des grandes gares de Paris»*.

Dans le même ordre d'idée, certains demandent la mise en place de navettes entre la gare de l'Est et la gare du Nord, du même type que celles utilisées pour rallier les gares de Lyon et d'Austerlitz : *«Pour renforcer ce projet, il faut créer des navettes automatiques (RATP) entre la gare du Nord et la gare de l'Est et qu'elles soient identiques par rapport au Pont Charles de Gaulles (Lyon-Austerlitz). Il est urgent de créer ces navettes»*, *«Pourquoi ne pas mettre en place une petite navette à la demande, à l'intention des personnes à mobilité réduite uniquement?»*.

4. Les enseignements de la concertation

Il ressort de la concertation :

4.1. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

- Une **forte adhésion au projet**, attendu par les riverains et les voyageurs depuis longtemps ;
- Une bonne compréhension des enjeux en terme de **complémentarité entre les trois volets** du projet.

4.2. L'AMÉLIORATION DE LA LIAISON EXTÉRIEURE

- Un **diagnostic critique des correspondances actuelles dans un quartier à l'image dégradée** : manque de lisibilité, de confort, espaces publics dégradés, insécurisant, inaccessible aux personnes à mobilité réduite ;
- Une **image dégradée d'un quartier** (nuisances sonore, visuelle, olfactive, incivilités) **qui présente pourtant un fort potentiel** (la présence de deux des plus grandes gares d'Europe, le hub de transport en commun, la vue depuis la rue d'Alsace...) et qui devrait être une « vitrine de Paris » ;
- Une forte attente quant à la **pacification du lien de surface** : des traversées piétonnes, de l'espace public, de ses usages, via un aménagement de qualité et facilitant les déplacements piétons, notamment des voyageurs en correspondance.

4.3. LE PROLONGEMENT DE LA LIAISON SOUTERRAINE

- Un plébiscite concernant le **prolongement de la liaison souterraine** qui permettrait un gain de temps important pour les voyageurs en correspondance entre les deux gares et qui limiterait le recours au métro ;
- Une attention à porter quant à **l'atmosphère du tunnel notamment en terme de sécurité** pour garantir sa fréquentation et le souhait des riverains que le tunnel soit **accessible à tous** sans titre de transport ;
- La demande de **l'implantation d'une liaison mécanisée dans le tunnel** pour relier les deux gares plus rapidement et de manière plus confortable.

4.4. L'OPTIMISATION DE LA CORRESPONDANCE

- L'impatience quant à la **réalisation des liaisons verticales** entre le bas et le haut de la rue d'Alsace, qui profiteront aux voyageurs, comme aux riverains avec une alerte sur la fiabilité de ces dernières en extérieur... ;
- La nécessité de repenser la **signalétique** entre les pôles de transport, qui ne permet pas aujourd'hui de s'orienter correctement.

4.5. LES PROJETS CONNEXES

- Le souhait d'une réelle **coordination et prise en compte des projets connexes**.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibérera sur les suites à donner au projet.

5. La table des illustrations

Figure 1 : Les liaisons piétonnes entre la gare de l'Est et la gare du Nord

Figure 2 : La liaison souterraine

Figure 3 : Les liens entre les rues et les souterrains

Figure 4 : Les traversées piétonnes

Figure 5 : Le futur jardin public baptisé « *Balcon vert* » (Crédit : Richard Tolbinski pour SLA Architecture)

Figure 6 : Restructuration de la gare de Paris-Nord – Perspective d'étude des quais trains-RER B et D (juin 2015) /
Crédit : AREP – Illustrateur Maxime Viarouge

Figure 7 : Le trajet du CDG express / Crédit : Accès Réseau Île-de-France

Figure 8 : Capture d'écran de la page d'accueil du site de la concertation

Figure 9 : Capture d'écran de la carte interactive

Figure 10 : Le périmètre de boîtage des dépliants d'information

Figure 11 : Photo prise lors de la rencontre de terrain du 7 mars 2017, devant l'entrée du tunnel Château-Landon

Figure 12 : Photo prise lors de la rencontre de terrain du 9 mars 2017, devant l'escalier monumental de la rue d'Alsace

Figure 13 : Photo prise lors de l'atelier du 11 mars « *Le projet en marchant* »

Figure 14 : Exemple de contribution collective réalisée pendant l'atelier du 28 mars

Figure 15 : Tableau récapitulatif du nombre d'avis recueillis pendant la concertation (sur la base de 352 avis)

Figure 16 : Part des avis émis par des riverains du projet (sur la base de 352 avis)

Figure 17 : Part des avis émis par des riverains du projet (sur la base de 352 avis)

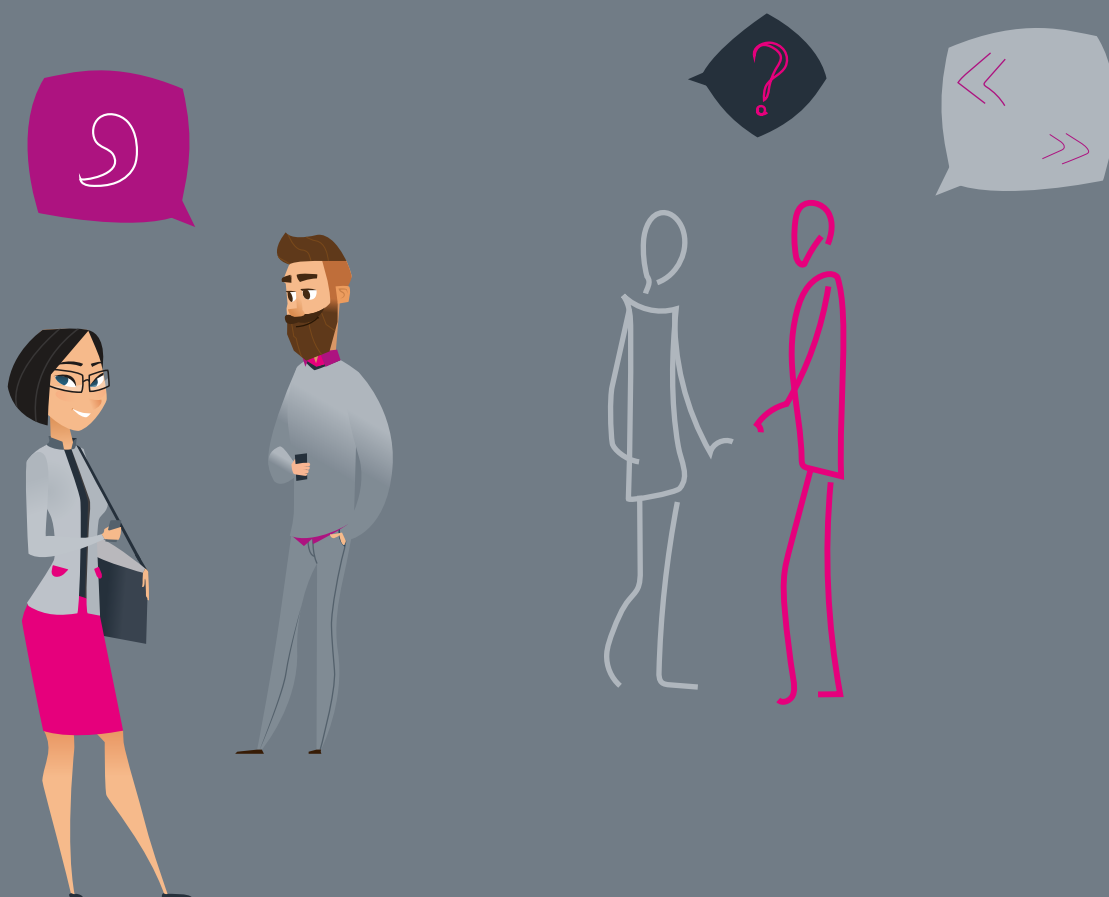
Figure 18: Distribution des moyens de contribuer au projet en fonction du type de participant
(sur la base de 352 avis renseignés)

Figure 19 : Ratio entre les participants effectuant la correspondance entre les deux gares
et ce ne l'utilisant pas (sur la base de 212 avis renseignés)

Figure 20 : Part des avis exprimés sur l'opportunité du projet pendant la concertation (sur la base de 352 avis)

Figure 21 : Restructuration de la gare de Paris-Nord – Perspective du souterrain Maubeuge (fév. 2015) /
Crédit : AREP – Illustrateur Maxime Viarouge

Annexes



Avec le concours de



SOMMAIRE

Annexes	66
Les outils de communication, d'information et de contribution	68
Annexe 1 : Communiqué de presse	69
Annexe 2 : Dépliant avec carte T	70
Annexe 3 : Visuels pour les réseaux sociaux	71
Annexe 4 : Zooms cartographiques	78
Annexe 5 : Principes de la campagne d'affichage	85
Annexe 6 : Kakemonos pour le tractage et les rencontres de terrain	89
Les rencontres publiques	90
Annexe 7 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : Château-Landon	91
Annexe 8 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : escalier monumental, rue d'Alsace	94
Annexe 9 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : gare de l'Est	97
Annexe 10 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : gare du Nord	100
Annexe 11 : Compte-rendu de l'atelier « <i>Le projet en marchant</i> »	103
Annexe 12 : Support de présentation de l'atelier	121
Annexe 13 : Livret du participant « <i>Le projet en marchant</i> »	172
Annexe 14 : Compte-rendu de l'atelier « <i>L'aménagement de la liaison piétonne</i> »	181
Annexe 15 : Support de présentation de l'atelier	206
Annexe 16 : Livret du participant « <i>L'aménagement de la liaison piétonne</i> »	255
Les courriers reçus	293
Annexe 17 : Courrier de l'association des usagers des transports FNAUT Île-de-France	294

LES OUTILS DE COMMUNICATION, D'INFORMATION ET DE CONTRIBUTION

Avec le concours de



Annexe 1 : Communiqué de presse



La concertation sur la liaison entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est débute ce 28 février

La Gare du Nord est la première gare d'Europe. Associée à la Gare de l'Est, les deux gares accueillent près de 800 000 voyageurs par jour. Parmi ces voyageurs, 600 000 poursuivent leur trajet en transport en commun, privilégiant notamment la correspondance entre la Gare du Nord, la gare Magenta (RER E) ou la Gare de l'Est.

Or, distantes de seulement 500 mètres l'une de l'autre, ces gares sont faiblement connectées entre elles. Le réseau d'espaces publics reliant les deux gares est aujourd'hui vécu comme relativement inadapté : importante circulation automobile, fort dénivelé entre les gares avec des escaliers qui créent des difficultés pour les personnes à mobilité réduite, les voyageurs portant des bagages, signalétique peu visible, etc.

Pour Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France et du STIF : « La Gare du Nord est la première gare d'Europe, l'une des principales portes d'entrée sur notre territoire. Dans un contexte post-Brexit, elle est capitale pour notre attractivité. Pôle majeur des déplacements du quotidien des Franciliens, il est crucial que la cohérence avec la Gare de l'Est soit approfondie et que l'ensemble s'insère parfaitement, avec une meilleure lisibilité, dans l'offre de transports en commun. »

Ce projet vise donc à faire émerger une liaison facile entre les gares, mais aussi la constitution d'un ensemble lisible, un « hub » de transports au sein d'espaces publics revalorisés.

Le STIF, l'ETAT, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et la SNCF donnent rendez-vous aux usagers des gares, aux riverains, salariés, associations, et tous les acteurs concernés pour s'informer lors de plusieurs temps forts :

Les rendez-vous : 4 rencontres sur le terrain de 17h à 19h30

- Tunnel de Château-Landon : mardi 7 mars
- Rue d'Alsace : jeudi 9 mars
- Gare de l'Est : mardi 14 mars
- Gare du Nord : mardi 21 mars

Une rencontre « le projet en marchant » avec deux heures de visites le samedi 11 mars de 9h30 à 12h.

Un Atelier consacré à l'aménagement de la liaison piétonne mardi 28 mars de 19h à 21h Mairie du 10^{ème} arrondissement.

D'autres moyens d'information et d'expression sont mis à disposition pour permettre de recueillir l'avis de tous : un site Internet www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr avec un formulaire de dépôt d'avis et un dépliant d'information avec une carte T diffusée dans les boîtes aux lettres à proximité des deux gares et diffusé lors des rencontres.

Les chiffres clés :

- 800 000 voyageurs par jour sur les deux gares dont 600 000 effectuent une correspondance
- 500 m entre les deux gares
- 4 lignes de métro
- 6 lignes de trains et RER
- 17 lignes de bus

Toute l'information : www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr



Contacts Presse

- Sébastien Mabilie : 01 47 53 28 42 – sebastien.mabilie@stif.info
- Héliène Lambert : 01 82 53 88 90 – helene.lambert@stif.info

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

Annexe 3 : Visuels pour les réseaux sociaux

**LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST**

MARDI
venez découvrir le projet
et donner votre avis

Rencontre de terrain avec l'équipe projet
MARDI 7 MARS DE 17H À 19H30
*À l'entrée du tunnel
de la station Château-Landon*

www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Logo SNCF, Logo Île-de-France, Logo Île-de-France Mobilités

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

**RÉUNION
PUBLIQUE**

*Le projet
en marchant*

**SAMEDI 11 MARS
DE 9H30 À 12H00**

(inscription sur le site internet)

www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Paris & Île-de-France
SNCF
Région Île-de-France
MÉTRO DE PARIS
stif

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

JEUDI
venez découvrir le projet
et donner votre avis

Rencontre de terrain avec l'équipe projet

JEUDI 9 MARS DE 17H À 19H30

Escalier monumental de la rue d'Alsace

www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Logo of the French Republic, SNCF, Île-de-France, MAIRIE DE PARIS, and stif.

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

MARDI
venez découvrir le projet
et donner votre avis

Rencontre de terrain avec l'équipe projet

MARDI 14 MARS DE 17H À 19H30

Gare de l'Est près des lignes TER

www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Logo of the Île-de-France Region, the French Republic, the Île-de-France Region, the Île-de-France Region, and the Île-de-France Region.

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation
du 28 février
au 31 mars 2017

Découvrez le projet et donnez votre avis sur
www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Logo of SNCF and other partners at the bottom.

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

MARDI
venez découvrir le projet
et donner votre avis

Rencontre de terrain avec l'équipe projet

MARDI 21 MARS DE 17H À 19H30

Gare du Nord, escaliers menant à Magenta

www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Logo of the Île-de-France Region, the French Republic, SNCF, and the Île-de-France Region.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST



**ATELIER DE
CONCERTATION**
*L'aménagement
de la liaison piétonne*

MARDI 28 MARS DE 19H À 21H
(inscription sur le site internet)

www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Projet & coordination de
SNCF |  |  |  | 

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Annexe 4 : Zoons cartographiques

**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST



DONNEZ VOTRE AVIS

www.liaison-gares-nord-est.com

Avec le concours de



Concertation du 28 février au 31 mars 2017

1



Avec le concours de



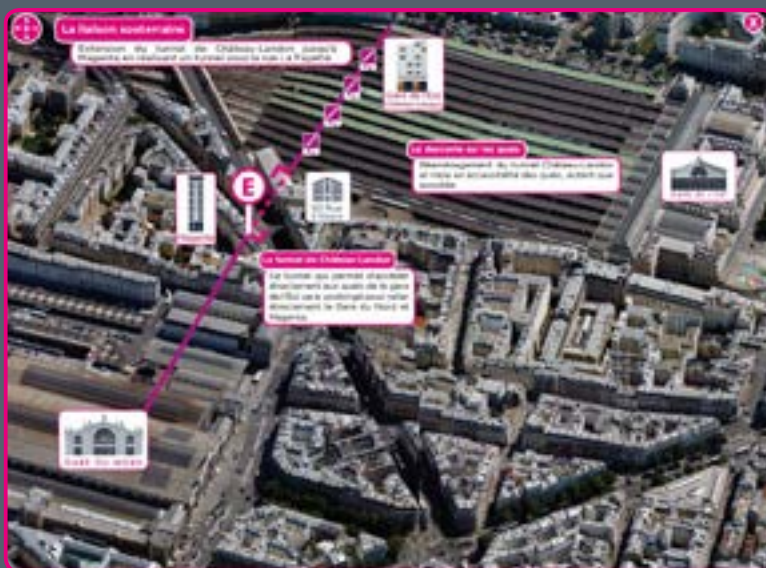
LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

2



Avec le concours de



LIAISON

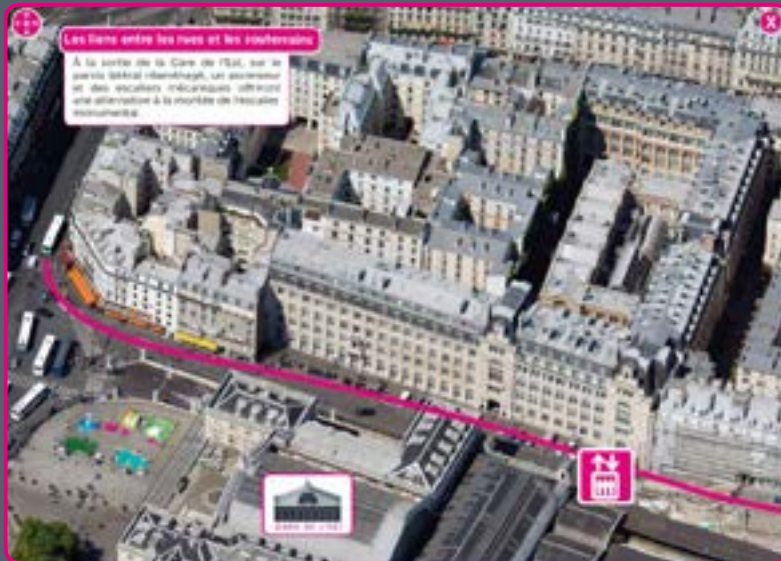
GARE DU NORD GARE DE L'EST

**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

3



Avec le concours de



LIAISON

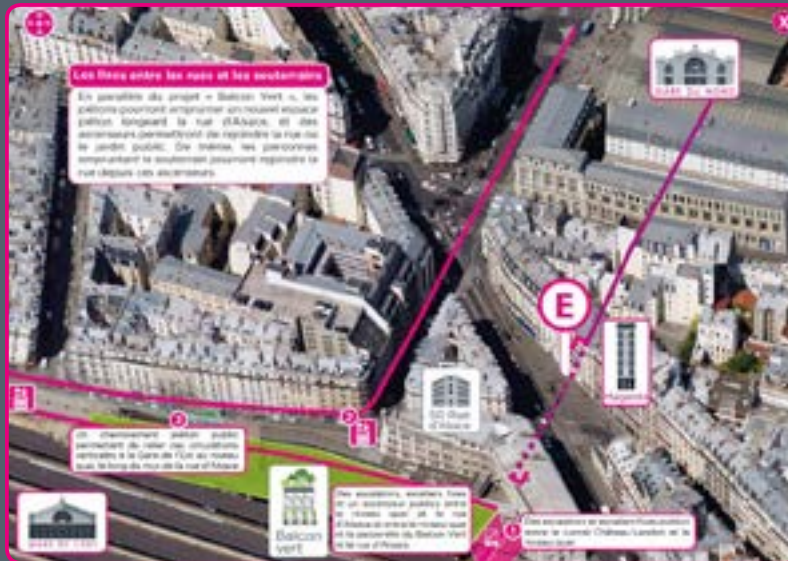
GARE DU NORD GARE DE L'EST

**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

4



Avec le concours de



LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

5



Avec le concours de



LIAISON

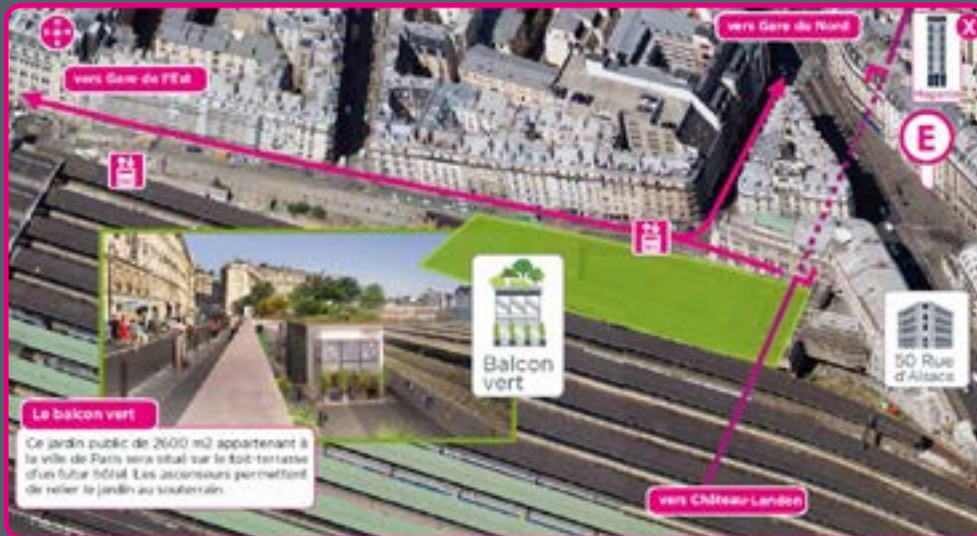
GARE DU NORD GARE DE L'EST

**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

6



Avec le concours de



Annexe 5 : Principes de la campagne d'affichage

**Grand Paris
des Gares**
Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

**VOUS ALLEZ
GARE
DE L'EST?**

*donnez
votre avis*

un souterrain,
des ascenseurs
et des aménagements
piétons, pour faciliter
les déplacements au sein
d'un **PÔLE MAJEUR
DE CORRESPONDANCES.**

Découvrez le projet et donnez votre avis sur
www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Avec le concours de

SNCF |  |  | MAIRIE DE PARIS  | 

Conception - réalisation - épilogue

Grand Paris
des Gares

Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

VOUS ALLEZ GARE DU NORD ?

donnez
votre avis

un souterrain,
des ascenseurs
et des aménagements
piétons, pour faciliter
les déplacements au sein
d'un **PÔLE MAJEUR
DE CORRESPONDANCES.**



Conception : relation - tpi@aurh.fr



Découvrez le projet et donnez votre avis sur

www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Avec le concours de



île de France

MAIRIE DE PARIS



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

VOUS VENEZ DE

**GARE
DE L'EST**



Découvrez le projet et donnez votre avis sur

www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

Avec le concours de



MAIRIE DE PARIS



LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares

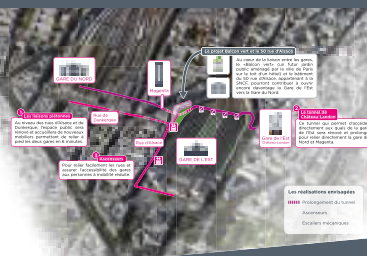
Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

VOUS ALLEZ GARE DU NORD ?

(en projet)

un souterrain,
des ascenseurs
et des aménagements
piétons, pour faciliter
les déplacements au sein
d'un **PÔLE MAJEUR
DE CORRESPONDANCES.**



Découvrez le projet et donnez votre avis sur
www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr



Les travaux en cours visent la réalisation d'un nouvel hôtel et d'un jardin public sur son toit.
Une fois ces travaux achevés, le STIF, la Ville de Paris, la Région Ile-de-France et la SNCF projettent de réaliser, dans ce nouvel espace, des escaliers mécaniques, des ascenseurs et un souterrain afin de faciliter les correspondances entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est.



Annexe 6 : Kakemonos pour le tractage et les rencontres de terrain

**Grand Paris
des Gares**
Des gares qui vous correspondent

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

**VOUS ALLEZ
GARE
DE L'EST ?**

Découvrez le projet
et donnez votre avis sur
www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr

SNCF | Île de France | MAIRIE DE PARIS | stif

LES RENCONTRES PUBLIQUES

Avec le concours de





Liaison Gare du Nord - Gare de l'Est

*Compte-rendu de la rencontre-voyageurs
à Château-Landon*

Destinataires

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

7 mars 2017

Compte-rendu de la rencontre voyageurs devant l'entrée du tunnel Château-Landon (métro ligne 7), qui s'est déroulée le mardi 7 mars 2017, de 17h00 à 19h30 dans le cadre de la concertation sur l'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

LES OBJECTIFS

- Aller à la rencontre des usagers du tunnel dont le projet prévoit le prolongement jusqu'à la gare du Nord via la gare Magenta, des usagers de la ligne 7 et/ou de la gare de l'Est, notamment ceux effectuant régulièrement la correspondance vers la gare du Nord, à pied ou par le métro.
- Informer et échanger sur le projet avec le plus grand nombre de riverains et d'usagers
- Répondre aux questions et recueillir l'avis des personnes rencontrées.

L'ORGANISATION

Cette rencontre s'est déroulée le **mardi 7 mars 2017 de 17h à 19h30**, devant le tunnel Château-Landon, métro ligne 7.

6 représentants des porteurs de projet (2 personnes du STIF, 1 personne de SNCF Réseau, 1 personne de Gares et connexions, 2 personnes de Res publica) étaient présents pour engager le dialogue avec les habitants, recueillir leurs avis, questions ou remarques. Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant d'information et d'une fiche avis, qui reprenait notamment les questions posées sur la carte T, que les enquêteurs remplissaient pendant les entretiens.

LA FRÉQUENTATION

- 50 dépliant distribués
- 38 avis recueillis
- 18 personnes sur les 38 interrogées ont déclaré qu'elles effectuaient la correspondance entre les deux gares.
- Parmi les répondants, on compte : 13 riverains, 3 usagers occasionnels des grandes lignes, 1 usager régulier des grandes lignes, 7 usagers occasionnels du réseau francilien, 20 usagers réguliers du réseau francilien.

LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS

Les personnes interrogées ont identifié les atouts du projet :

- Le prolongement du tunnel va entraîner un gain de temps indéniable pour tous ceux qui effectuent la correspondance.
- Les liaisons verticales vont faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite entre les deux gares. Cependant, des craintes de voir l'escalier monumental « disparaître » sont à noter.
- Ceux qui font la correspondance à pied voient d'un bon œil l'amélioration de la liaison de surface : plus agréable, plus pratique. Quelques répondants évoquent spontanément la piétonisation potentielle de la rue d'Alsace.

Des demandes et des points d'attention ont été soulevés :

- La « mauvaise » réputation du tunnel et de la rue d'Alsace (insécurité particulièrement le soir, propreté, confort de déplacement). Les personnes rencontrées souhaitent que le projet apporte des solutions à ce problème et que l'ambiance du quartier et du tunnel s'améliorent.
- Certains répondants souhaiteraient qu'un tapis roulant soit installé dans le tunnel.
- Les voyageurs interrogés qui attendaient l'affichage du numéro de quai dans le tunnel (avant la ligne de Cab) ont demandé l'amélioration de l'espace d'attente : ajout de siège, installation de commerces, plus de présence humaine.

2

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

CONCLUSION

Cette rencontre avec les voyageurs a été bien accueillie. Les usagers ont généralement pris le temps de s'informer sur le projet et de donner leur avis.

Le projet a reçu un accueil globalement favorable y compris de la part de ceux qui ne font pas la correspondance régulièrement. Quelques répondants ont fait part de leur impatience que l'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est, dont ils entendent parler depuis longtemps, aboutisse.

3

**Annexe 8 : Compte-rendu de la rencontre de terrain : escalier monumental,
rue d'Alsace**



Liaison Gare du Nord - Gare de l'Est

***Compte-rendu de la rencontre-voyageurs
au niveau de l'escalier monumental
de la rue d'Alsace***

Destinataires

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

9 mars 2017

*Compte-rendu de la rencontre voyageurs au niveau de l'escalier monumental
de la rue d'Alsace, qui s'est déroulée le jeudi 9 mars 2017, de 17h00 à 19h00
dans le cadre de la concertation sur l'amélioration de la liaison
entre les gares du Nord et de l'Est.*

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

LES OBJECTIFS

- Aller à la rencontre des voyageurs au niveau de l'escalier monumental de la rue d'Alsace. Sa localisation permettait de toucher les usagers des trains grandes lignes ou du réseau francilien qui effectuent la correspondance entre les deux gares, mais aussi les habitants et commerçants de la rue d'Alsace, de la rue des Deux Gares et de la rue de Dunkerque
- Informer et échanger sur le projet avec le plus grand nombre de riverains et d'usagers
- Répondre aux questions et recueillir l'avis des personnes rencontrées.

L'ORGANISATION

Cette rencontre s'est déroulée le **jeudi 9 mars 2016 de 17h à 19h30**, au niveau de l'escalier monumental de la rue d'Alsace.

5 représentants des porteurs de projet (2 personnes du STIF, 1 personne de Gares et connexions, 2 personnes de Res publica) étaient présents pour engager le dialogue avec les habitants, recueillir leurs avis, questions ou remarques. Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant d'information et d'une fiche avis, qui reprenait notamment les questions posées sur la carte T, que les enquêteurs remplissaient pendant les entretiens.

LA FRÉQUENTATION

- 200 dépliants distribués
- 40 avis recueillis
- 33 personnes sur les 40 interrogées ont déclaré qu'elles effectuaient la correspondance entre les deux gares.
- Parmi les répondants, on compte : 15 riverains (dont 1 représentant d'une association de quartier et 3 commerçants), 4 usagers occasionnels des grandes lignes, 9 usagers réguliers des grandes lignes, 3 usagers occasionnels du réseau francilien, 17 usagers réguliers du réseau francilien.

LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS

Les personnes interrogées ont identifié les atouts du projet :

- Les liaisons verticales vont apporter des solutions alternatives à l'escalier monumental, seule option aujourd'hui pour relier la rue d'Alsace à la gare de l'Est. Les personnes transportant des valises lourdes ou des poussettes se sont montrées particulièrement intéressées par ce volet du projet.
- Le réaménagement de la rue d'Alsace permettrait de redorer l'image du quartier qui est une « vitrine » de Paris pour les touristes qui arrivent des deux gares.
- La liaison souterraine et la liaison au niveau des quais vont multiplier les possibilités pour se rendre d'une gare à l'autre (liaison couverte pour l'hiver, liaison de surface agréable en été) et faire gagner du temps aux usagers qui effectuent la correspondance.

Des demandes et des points d'attention ont été soulevés :

- De nombreux participants ont fait remonter les nuisances qu'ils constatent (quotidiennement pour certains) dans le quartier : odeur d'urine, bruit, squat, saleté, deal, agressions...
- Concernant la liaison souterraine, certains répondants ont demandé qu'un tapis roulant soit installé dans le tunnel.

2

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

- Quelques participants ont évoqué les temps d'attente trop longs aux feux aux croisements Aqueduc – La Fayette et Dunkerque – La Fayette.

CONCLUSION

Cette rencontre avec les voyageurs a été bien accueillie. Les usagers ont généralement pris le temps de s'informer sur le projet et de donner leur avis.

Les avis sur le projet dans son ensemble sont globalement très positifs. Des riverains rencontrés considèrent le projet comme une nécessité pour apporter des solutions aux nombreuses nuisances, sur lesquelles ils se sont souvent attardés pendant la discussion.

3



Liaison Gare du Nord - Gare de l'Est

***Compte-rendu de la rencontre-voyageurs
devant la zone Transilien à la gare de l'Est***

Destinataires

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

14 mars 2017

Compte-rendu de la rencontre voyageurs devant la zone Transilien à la gare de l'Est qui s'est déroulée le mardi 14 mars 2017, de 17h00 à 19h00 dans le cadre de la concertation sur l'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est.

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

LES OBJECTIFS

- Aller à la rencontre des voyageurs devant la zone Transilien à la gare de l'Est. Sa localisation permettait de toucher les usagers des trains grandes lignes ou du réseau francilien qui effectuent la correspondance entre les deux gares, notamment par le métro.
- Informer et échanger sur le projet avec le plus grand nombre de riverains et d'usagers
- Répondre aux questions et recueillir l'avis des personnes rencontrées.

L'ORGANISATION

Cette rencontre s'est déroulée le **mardi 14 mars 2017 de 17h à 19h00**, devant la zone Transilien à la gare de l'Est..

5 représentants des porteurs de projet (3 personnes du STIF, 1 personne de Gares et connexions, 2 personnes de Res publica) étaient présents pour engager le dialogue avec les habitants, recueillir leurs avis, questions ou remarques. Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant d'information et d'une fiche avis, qui reprenait notamment les questions posées sur la carte T, que les enquêteurs remplissaient pendant les entretiens.

LA FRÉQUENTATION

- 200 déliants distribués
- 25 avis recueillis
- 21 personnes sur les 25 interrogées ont déclaré qu'elles effectuaient la correspondance entre les deux gares.
- Parmi les répondants, on compte : 3 riverains, 3 usagers occasionnels des grandes lignes, 3 usager régulier des grandes lignes, 2 usagers occasionnels du réseau francilien, 20 usagers réguliers du réseau francilien.

LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS

Les personnes interrogées ont identifié les atouts du projet :

- Le prolongement du tunnel va entraîner un gain de temps indéniable pour tous ceux qui effectuent la correspondance.
- La liaison par la rue d'Alsace a bien été repérée par la plupart des voyageurs qui effectuent la correspondance quotidiennement. Cependant, ils sont peu nombreux à l'utiliser en raison des nuisances olfactives et sonores qu'elle abrite et/ou pour rester abriter le soir et quand il fait froid ou qu'il pleut. L'amélioration de la rue est bien vue par ce type de voyageur.
- Les liaisons verticales sont très appréciées et même considérées comme nécessaires si on veut vraiment améliorer la liaison entre les deux gares pour tous les types de voyageurs.

Des demandes et des points d'attention ont été soulevés :

- Le tunnel Château-Landon n'est pas assez connu des voyageurs et doit être mieux indiqué. Il faudrait aussi améliorer son accessibilité et y installer un tapis roulant pour que le gain de temps soit encore plus substantiel.
- Pour améliorer la sécurité et apporter une solution durable aux nuisances de la rue d'Alsace, une participante a émis l'idée de la rendre accessible uniquement aux voyageurs munis d'un titre de transport ou d'un billet de train.

2

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

CONCLUSION

Cette rencontre avec les voyageurs a été bien accueillie. Les usagers ont généralement pris le temps de s'informer sur le projet et de donner leur avis.

Les personnes rencontrées ont accueilli positivement le projet, jugé cohérent et bien pensé. La plupart des voyageurs rencontrés effectuent la correspondance en métro, par commodité, pour gagner du temps ou par peur de se perdre entre les deux gares. Selon eux, le projet d'amélioration de la liaison de surface est nécessaire, notamment sur le plan de la signalétique que beaucoup ont jugé insuffisante dans le secteur. Les liaisons verticales sont très appréciées et même considérées comme nécessaires si on veut vraiment améliorer la liaison entre les deux gares pour tous les types de voyageurs. Le prolongement du tunnel Château-Landon est salué pour le gain de temps qu'il apportera aux voyageurs des trains Transilien au départ et à l'arrivée de la gare de l'Est en correspondance vers la gare du Nord.

3



Liaison Gare du Nord - Gare de l'Est

*Compte-rendu de la rencontre-voyageurs
sous la verrière à la gare du Nord*

Destinataires

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

21 mars 2017

*Compte-rendu de la rencontre voyageurs sous la verrière de la gare du Nord
qui s'est déroulée le mardi 21 mars 2017, de 17h00 à 19h00 dans le cadre
de la concertation sur l'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est.*

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

LES OBJECTIFS

- Aller à la rencontre des voyageurs sous la verrière de la gare du Nord. Sa localisation permettait de toucher les usagers des trains grandes lignes ou du réseau francilien qui effectuent la correspondance entre les deux gares, notamment par le métro.
- Informer et échanger sur le projet avec le plus grand nombre de riverains et d'usagers
- Répondre aux questions et recueillir l'avis des personnes rencontrées.

L'ORGANISATION

Cette rencontre s'est déroulée le **mardi 21 mars 2017 de 17h à 19h00**, sous la verrière à la gare du Nord.

5 représentants des porteurs de projet (3 personnes du STIF, 1 personne de Gares et connexions, 2 personnes de Res publica) étaient présents pour engager le dialogue avec les habitants, recueillir leurs avis, questions ou remarques. Les échanges se sont tenus sur la base du dépliant d'information et d'une fiche avis, qui reprenait notamment les questions posées sur la carte T, que les enquêteurs remplissaient pendant les entretiens.

LA FRÉQUENTATION

- 300 dépliants distribués
- 33 avis recueillis
- 30 personnes sur les 33 interrogées ont déclaré qu'elles effectuaient la correspondance entre les deux gares.
- Parmi les répondants, on compte : 8 riverains, 3 usagers occasionnels des grandes lignes, 5 usager régulier des grandes lignes, 1 usager occasionnels du réseau francilien, 21 usagers réguliers du réseau francilien.

LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS

Les personnes interrogées ont identifié les atouts du projet :

- La requalification de la rue d'Alsace permettra d'améliorer un espace public peu attractif du fait des nombreuses nuisances qu'il renferme (endroit malfamé, rue « crade », odeur d'urine...). Plusieurs personnes se sont dites favorables à l'idée de la piétonner et d'y installer des commerces plus vivants et attractifs qu'aujourd'hui.
- Les liaisons verticales sont très appréciées, voire nécessaires.
- Le prolongement du souterrain est l'idée jugée la plus intéressante par la plupart des participants.

Des demandes et des points d'attention ont été soulevés :

- Plusieurs voyageurs rencontrés ont expliqué qu'ils continueraient probablement à prendre le métro, surtout en hiver, pour effectuer la correspondance.
- Contrairement à ceux de la gare de l'Est, de nombreux usagers de la Gare du Nord ne connaissent pas l'existence du tunnel Château-Landon. Lorsque celui-ci sera prolongé et connecté à la Gare du Nord via Magenta, il s'agira de mettre en place une signalétique bien visible et claire pour inciter les voyageurs venant de la gare du Nord à l'emprunter plutôt que le métro
- Le projet devra veiller à éviter la formation d'embouteillages supplémentaires au croisement La Fayette-Dunkerque-Faubourg Saint-Denis.

2

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

CONCLUSION

Cette rencontre avec les voyageurs a été bien accueillie. Les usagers ont généralement pris le temps de s'informer sur le projet et de donner leur avis.

Les personnes rencontrées ont accueilli positivement le projet. La plupart d'entre elles effectuent régulièrement la correspondance entre les deux gares, souvent en métro, et verraient d'un bon œil l'amélioration de la liaison de surface, peu attractive et le prolongement de la liaison souterraine, peu connue. La mise en place de liaisons verticales a été très appréciée tant elle nécessaire pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'effectuer la correspondance plus facilement qu'à l'heure actuelle.

Cependant, quelques points d'attention ont été soulevés. Plusieurs voyageurs rencontrés ont expliqué qu'ils continueraient probablement à prendre le métro, surtout en hiver, pour effectuer la correspondance. Le projet devra également veiller à éviter la formation d'embouteillages supplémentaires au croisement La Fayette-Dunkerque-Faubourg Saint-Denis.

3



Liaison Gare du Nord - Gare de l'Est

Atelier - Le projet en marchant

Destinataires

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

11 mars 2017

Compte-rendu de l'atelier « Le projet en marchant », qui s'est déroulé le samedi 11 mars 2017 dans le cadre de la concertation sur le projet d'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est.

SOMMAIRE

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION LIMINAIRES 3

PAUL SIMONDON, 1 ^{ER} ADJOINT AU MAIRE DU X ^{EME} ARRONDISSEMENT DE PARIS	3
GILLES FOURT, STIF	3
LA PRÉSENTATION DU PROJET	3
L'ORGANISATION DE L'ATELIER	4

RESTITUTION 6

Départ : parvis de la Gare de l'Est – sortie Alsace	6
(1) Point d'arrêt : sortie rue d'Alsace	6
(2) Point d'arrêt : haut de l'escalier monumental - début de la rue d'Alsace	8
(3) Point d'arrêt : milieu de la rue d'Alsace	9
(5) Point d'arrêt : Carrefour Dunkerque – La Fayette	11
(6) Point d'arrêt : Liaison souterraine Gare du Nord – Magenta	12
(7) Point d'arrêt : Sortie de la Gare Magenta – rue de l'Aqueduc	13
(8) Point d'arrêt : Pont La Fayette	14
(9) Point d'arrêt : Entrée du tunnel Château-Landon	14
(10) Point d'arrêt : Sortie du tunnel – quai Gare de l'Est	16
(A) Arrivée : Gare de l'Est	17

SYNTHÈSE POUR LE SITE INTERNET 18

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION LIMINAIRES

PAUL SIMONDON, 1^{ER} ADJOINT AU MAIRE DU X^{EME} ARRONDISSEMENT DE PARIS

Paul Simondon, Premier Adjoint au Maire du X^{eme} arrondissement en charge des questions d'urbanisme et de la nuit, souhaite la bienvenue aux participants et remercie Elise Fajgeles, Adjointe au Maire chargée des transports, de l'espace public et de la propreté, et Stéphane Bribard, Conseiller d'arrondissement délégué à la sécurité, à la prévention, au développement économique et à l'emploi, pour leur présence.

Il se dit heureux de participer à cet atelier de découverte in situ du projet de l'amélioration de la liaison entre les gares de l'Est et du Nord. Cet espace pourrait s'apparenter au lien entre deux terminaux aéroportuaires. S'il s'agissait d'un aéroport, les voyageurs déambuleraient entre les deux gares dans des couloirs et la réflexion porterait sur l'implantation de nouveaux commerces et services dans cet espace. Cependant, le projet dont il est ici question porte notamment sur un morceau de ville reliant deux des plus grandes gares de France. Chaque jour, des voyageurs, des touristes, des travailleurs ou encore des riverains effectuent la liaison entre les deux gares. Pour tous ces types d'usager, il s'agit de faire de cette liaison un espace plus pratique, plus clair, plus compréhensible, plus beau, plus propre.

Paul Simondon conclut son intervention en remerciant le STIF d'avoir organisé cette concertation.

GILLES FORT, STIF

Gilles Fort, Chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles à la Direction des Projets d'Investissement du STIF, remercie Paul Simondon pour le travail que la Mairie du X^{eme} arrondissement de Paris mène en bonne intelligence avec le STIF sur ce projet. Il remercie également Philippe Walliser et Jérémie Zeguerman, respectivement directeurs de la Gare de l'Est et de la gare du Nord.

La concertation sur le projet d'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est a débuté le 28 février et s'achèvera le 31 mars. Elle est pilotée par le STIF, accompagné des agences Res publica et Epiceum. L'agence Egis travaille sur les aspects techniques de ce projet.

Les objectifs du projet, partagés par tous les partenaires, visent à :

- Améliorer la correspondance, construire une correspondance optimisée et accessible à tous entre les deux gares ;
- Améliorer la lisibilité globale, créer une identité ;
- Améliorer le cadre de vie, le confort des usagers et des riverains.

L'enjeu est de réaliser un lien performant et facilement identifiable entre les deux gares.

LA PRÉSENTATION DU PROJET

Knut Pinto-Delas, Chargé de projet à la Direction des Projets d'Investissement du STIF, présente le contexte et les principes du projet de nouvelle liaison entre Gare de l'Est et Gare du Nord. Après une description de la situation actuelle, il a notamment évoqué les trois volets du projet :

- Améliorer les déplacements niveau rue ;
- Créer une liaison souterraine entre les gares ;

3

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

- Faciliter le lien entre les rues et les souterrains.

Les détails de sa présentation sont disponibles sur la présentation Powerpoint annexée au présent compte-rendu.



L'ORGANISATION DE L'ATELIER

Céline Badet, Res publica, présente les modalités du projet en marchant.

Les participants, munis d'un audiophone et d'un livret du participant se sont répartis en deux équipes. Chaque équipe, encadrée

4

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

par deux animateurs (un du STIF, un de Respublica), a suivi le tracé prédéfini et marqué les différents points d'arrêt identifiés. Des représentants de la Mairie du X^{ème} arrondissement et de SNCF mobilités étaient présents au sein de chaque groupe.



Itinéraire : Gare de l'Est – rue d'Alsace – rue de Dunkerque – Gare du Nord – tunnel Magenta – pont La Fayette – tunnel Château-Landon – quai CDG Express

A chaque point d'arrêt, une présentation d'un aspect du projet ou un complément d'information étaient apportés aux participants par :

- Gilles Fourt (STIF), Paul Simondon (Mairie du X^{ème}) et Jérémie Zeguerman (SNCF Mobilités) pour le premier groupe
- Knut Pinto-Dellas (STIF), Elise Fajgeles (Mairie du X^{ème}) et Philippe Walliser (SNCF Mobilités) pour le deuxième

La visite du site a duré environ deux heures sous un soleil radieux de début de printemps.

RESTITUTION

Départ : parvis de la Gare de l'Est – sortie Alsace



(1) Point d'arrêt : sortie rue d'Alsace



6

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST



Comment fonctionne aujourd'hui ce secteur ? Quelles améliorations pourraient être pensées en termes d'aménagements concernant l'accès de la Gare de l'Est, la voirie, les déplacements piétons, le stationnement, la signalétique ?

En termes d'aménagement, certains participants ont imaginé la piétonisation du bas de la rue d'Alsace. Il s'agirait de créer un « vrai parvis » devant la sortie rue d'Alsace utilisée par de nombreux voyageurs qui effectuent la correspondance mais aussi par des riverains. Aujourd'hui, il s'agit uniquement d'un lieu de passage.

En cas de piétonisation, la question du stationnement et de l'accessibilité en voiture au futur hôtel Okko (véhicules de secours, livraisons, taxi) est un enjeu important auquel il faudra apporter des solutions satisfaisantes.

7

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

(2) Point d'arrêt : haut de l'escalier monumental - début de la rue d'Alsace



Que pensez-vous aujourd'hui de la liaison entre le bas et le haut de la rue d'Alsace ? Quelles observations ou remarques souhaiteriez-vous formuler quant aux liaisons verticales (escalier mécanique, ascenseur) à venir ?

Les participants ont beaucoup insisté sur la nécessité de mettre en place des liaisons verticales entre le bas et le haut de la rue d'Alsace. Ces liaisons verticales doivent prendre plusieurs formes pour bien absorber les flux de voyageurs : escaliers mécaniques et ascenseurs. Elles devront également être fonctionnelles ce qui n'est pas toujours le cas dans le quartier (l'ascenseur de la gare Magenta a longtemps été en panne dans le souvenir de plusieurs riverains).

8

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

Les participants s'interrogent aussi quant à la durabilité d'escaliers mécaniques positionnés en extérieur.

Comment fonctionne aujourd'hui la rue d'Alsace ? Quels sont ses usages, sa fréquentation, les publics qui s'y croisent ? Quelles pistes d'amélioration de cet espace public (éclairage, mobilier urbain, statut de la voie) ?

Lors du passage des groupes par la rue d'Alsace, les riverains ont signalé les nombreuses nuisances qu'ils subissent quotidiennement dans cet espace :

- Nuisances sonores liées à l'usage abusif de l'espace public fait par des groupes de personnes, notamment le soir.
- Nuisances olfactives à cause des odeurs d'urine, notamment l'été quand il fait chaud.
- Sentiment d'insécurité lié au squat, particulièrement fort en soirée et pour les personnes âgées et les femmes.

La rue d'Alsace offre à la fois un paysage urbain intéressant et qui fait l'unanimité chez les riverains, et un « spectacle quotidien désolant ». Plusieurs habitants ont interrogé les représentants de la Mairie du Xème arrondissement quant aux nuisances qu'ils subissent et leur gestion par la Ville et les forces de police. Ces dernières sont connues de tous et les institutions essaient d'améliorer la situation. Cependant, les riverains et les élus ont convenu que le fait que la rue soit en travaux rendait difficile cette amélioration.

Concernant l'évolution de la rue d'Alsace à l'issue du projet, les participants se sont dits favorables à la mise en place d'un nouvel équilibre qui donne la priorité aux piétons et aux vélos vis-à-vis des deux roues et des voitures. Attention cependant à ne pas oublier les riverains qui doivent pouvoir stationner ; les places sont souvent utilisées par des usagers des gares. Une piétonisation partielle de la rue (partie en impasse) paraît pertinente pour plusieurs participants.

Tous s'accordent à dire que la rue doit être plus agréable à traverser, ce qui passe à minima par une réfection des trottoirs si la circulation automobile reste autorisée, ou de tout le revêtement du sol si la rue est piétonisée.

(3) Point d'arrêt : milieu de la rue d'Alsace



9

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

Comment percevez-vous le projet de Balcon vert sur le toit de l'hôtel Okko ? Quel lien entre le projet Balcon vert et la rue d'Alsace ?

Bien qu'ayant déjà eu connaissance du projet, les participants ont été particulièrement attentifs à la brève présentation du Balcon Vert et plusieurs d'entre eux ont interrogé les représentants de l'équipe-projet et les élus du X^{ème} sur l'état d'avancement du projet et sur son insertion urbaine et paysagère :

- *Où se situera-t-il précisément ? Son toit se situera-t-il au niveau de la rue d'Alsace ? Comment accèdera-t-on au jardin public depuis la rue ?*

L'hôtel se situera le long du quai n°1 de la Gare de l'Est, au niveau du quai. Il s'étendra sur plus de 2500 m²

Le toit du futur hôtel sera végétalisé et accueillera un jardin public, ouvert à tous, et qui sera accessible aux mêmes horaires que les jardins municipaux.

Des passerelles seront installées entre la rue d'Alsace et le Balcon vert, la première en face de la rue de Dunkerque, la seconde en face de la rue des Deux-Gares. Elles seront légèrement en pente puisque le jardin sera situé environ 1 mètre au-dessus du niveau de la rue. Elles seront accessibles aux personnes à mobilité réduite

- *Le muret de la rue d'Alsace sera-t-il démoli ?*

Le muret de la rue d'Alsace est voué à évoluer et la concertation devrait permettre d'identifier des pistes d'amélioration.

Quelques participants ont émis l'idée de détruire le muret entre le jardin et la rue d'Alsace pour mettre en place une passerelle tout le long du jardin. Certains riverains se sont dits favorables à un maintien du muret tout en soulignant les nuisances que sa forme actuelle favorise indirectement.

Certains participants proposent de sécuriser le parapet avec des panneaux en verre épais placés au-dessus du muret actuel, afin de conserver la vue.

(4) Point d'arrêt : rue de Dunkerque



10

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Comment fonctionne aujourd'hui la rue de Dunkerque ? Quels sont ses usages, sa fréquentation, les publics qui s'y croisent ? Quelles pistes d'amélioration de cet espace public (éclairage, mobilier urbain, statut de la voie) ?

La rue de Dunkerque est utilisée par un public diversifié de promeneurs, de riverains, de touristes et d'usagers des deux gares avec leurs bagages. Sur la route, des automobilistes l'empruntent parfois pour chercher une place de stationnement. Elle sert aussi parfois de dépose-minute à de nombreux chauffeurs de taxis et de VTC, ce qui crée des congestions ponctuelles. Les riverains notent aussi la présence de cyclistes notamment ceux qui viennent y prendre ou déposer un Vélib'.



(5) Point d'arrêt : Carrefour Dunkerque – La Fayette



11

LIAISON

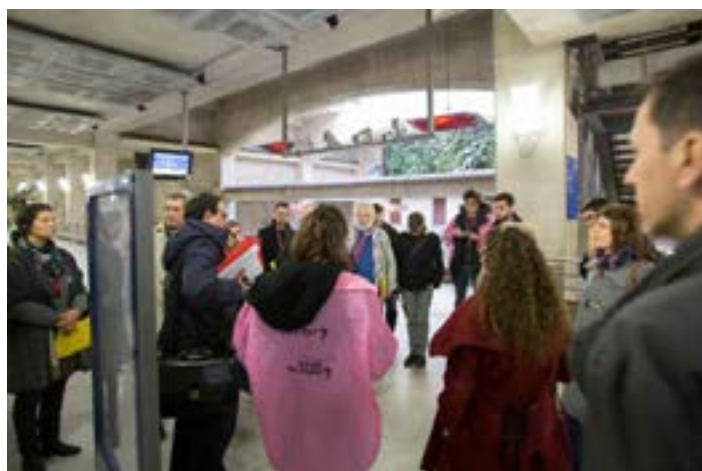
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Comment évaluez-vous la circulation piétonne dans ce secteur ? Comment améliorer les traversées pour créer une continuité piétonne de qualité entre les deux gares ?

La traversée du carrefour est difficile selon les riverains. La circulation sur les axes La Fayette et Faubourg Saint-Denis est très importante tout au long de la journée. Une riveraine signale cependant que depuis que la traversée du carrefour rue de Dunkerque / La Fayette se fait en deux temps, celle-ci est plus sécurisante à défaut d'être plus rapide. Plusieurs riverains ont demandé l'élargissement du passage piéton entre le Faubourg Saint-Denis et la rue de Dunkerque qui permet de rejoindre le parvis de la Gare du Nord.

(6) Point d'arrêt : Liaison souterraine Gare du Nord – Magenta



12

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

Empruntez-vous fréquemment cette liaison ? Pourquoi ? Comment définiriez-vous son ambiance ?

La liaison souterraine entre les deux gares est souvent empruntée par les riverains présents. Elle est connue des voyageurs qui sont très nombreux à l'emprunter quotidiennement. L'entrée du tunnel depuis la gare du Nord est bien matérialisée par le « changement d'ambiance ». En revanche, le reste du souterrain est jugé « trop sombre ».

Les escaliers permettant de sortir rue de l'Aqueduc ne sont pas assez larges et forment un goulot d'étranglement. Un riverain se souvient qu'à l'époque de la construction de la gare Magenta, ces escaliers devaient servir temporairement.

Les ascenseurs, autrefois souvent en panne, fonctionnent mieux depuis peu mais n'absorbent pas assez le flux des voyageurs pour que les escaliers soient plus praticables. Il est de plus considéré comme « lent ».

(7) Point d'arrêt : Sortie de la Gare Magenta – rue de l'Aqueduc



Comment trouvez-vous le parvis Magenta ? Comment améliorer la visibilité de l'entrée de la Gare Magenta ? Comment améliorer la traversée piétonne du Carrefour La Fayette – Aqueduc – Alsace ? Quelle perception avez-vous du bâtiment SNCF du 50 rue d'Alsace ?

Devant la gare Magenta, les participants ont envisagé la mise en place d'un parvis plus attractif qu'aujourd'hui. Il s'agirait de faire de cet espace une zone tranquille, invitant les voyageurs à poursuivre leur chemin à pied dans un espace agréable et accueillant avec plus de verdure qu'actuellement.

Dans un des groupes, Paul Simondon a évoqué le projet de démolition du bâtiment à l'angle de la rue de l'Aqueduc et du pont La Fayette. Certains riverains ont exprimé leur déception face à cette décision et ont demandé à ce qu'une consultation soit organisée sur l'avenir de ce bâtiment. Certains proposent d'y installer des commerces en lien avec la mobilité. En revanche, les riverains ne semblent pas favorables à l'installation d'un nouveau café/bar dans le secteur.

Un débat sur le nom de la gare Magenta a brièvement émergé entre quelques participants. Pour certains, il s'agirait de rebaptiser la Gare Magenta « Magenta- gare du Nord » ou « gare du Nord et de l'Est » afin de rendre la liaison entre les deux gares ferroviaires plus lisible. En effet, les voyageurs occasionnels ne font pas toujours le lien entre cette gare RER et la Gare du Nord.

Les participants ont ensuite évoqué la question de la signalétique dans le secteur. Son amélioration est un des enjeux majeurs du projet. En effet, la liaison piétonne entre les gares du nord et de l'Est est aujourd'hui très mal indiquée. Pourquoi ne pas multiplier le nombre de panneaux indiquant la direction d'une gare depuis l'autre. Il s'agirait également d'indiquer

13

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

le temps de parcours piéton jusqu'à la Gare de l'est depuis la sortie Magenta.

Pour certains participants, il serait pertinent d'implanter un passage piétons en face du parvis Magenta, afin de limiter la dangerosité des traversées et de quadriller ce carrefour Alsace / La Fayette / Aqueduc de passages piétons.

(8) Point d'arrêt : Pont La Fayette



Que pensez-vous de ce futur paysage ? Avez-vous des observations ou remarques ?

Des riverains ont également demandé l'installation d'une entrée de la gare Magenta au niveau du 166 rue La Fayette, en face de la sortie rue de l'Aqueduc. Elle permettrait aux voyageurs de ne pas avoir à traverser le carrefour Alsace / La Fayette / Aqueduc.

(9) Point d'arrêt : Entrée du tunnel Château-Landon



14

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

Utilisez-vous fréquemment ce tunnel ? Pourquoi ? Quels en sont les usages ? Comment qualifieriez-vous son ambiance ?

Son prolongement et sa connexion avec les gares Magenta et du Nord vous paraît-il pertinent ? Pourquoi ? A quelles conditions l'utiliseriez-vous ?

Au contraire du tunnel Magenta, les riverains n'utilisent qu'assez peu le tunnel Château-Landon, certains d'entre eux ne connaissent d'ailleurs pas son existence. De l'avis général, il est utilisé uniquement par des habitués aujourd'hui, d'autant plus qu'il n'est pas très bien signalé. Cependant, tous sont d'accord pour dire qu'il sera beaucoup plus utile à l'issue du projet, notamment pour rejoindre la gare du Nord depuis l'est de la gare de l'Est, notamment en cas de mauvais temps. Le prolongement de la liaison souterraine sera également utile aux voyageurs avec bagages voulant se rendre plus rapidement d'une gare à l'autre et ne souhaitant pas utiliser le métro pour une station. Les usagers ne seront plus retardés par la circulation automobile et les carrefours à feux en surface.

Les riverains souhaitent également savoir si le tunnel serait à terme accessible à tous ou seulement aux voyageurs munis de titre de transport. Ils seraient évidemment favorables au libre accès pour permettre aux riverains de l'utiliser.

Il paraît donc très pertinent de relier le tunnel Château-Landon à la gare Magenta. Cependant, le tunnel devra être sécurisé et propre pour garantir sa fréquentation.



LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST



Lors de la traversée du tunnel, les participants d'un des groupes ont semblé agréablement surpris par l'état actuel du tunnel en termes d'ambiance et de propreté, à l'exception de l'entrée jugée « glauque » et des sorties sur les quais « trop étroites ». Les participants ont ensuite suggéré des pistes d'améliorations. Il s'agirait notamment d'agrandir la hauteur et/ou d'élargir le tunnel pour donner plus de place aux voyageurs pour circuler. Concernant l'ambiance, pourquoi ne pas ajouter d'autres couleurs et améliorer l'éclairage en multipliant les sources de lumière (du jour, de préférence).

(10) Point d'arrêt : Sortie du tunnel – quai Gare de l'Est



16

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Comment percevez-vous l'articulation entre le souterrain, le lien de surface niveau quai et les liaisons verticales rue d'Alsace ? Avez-vous des observations ou remarques concernant la liaison piétonne au niveau du quai entre l'entrée du souterrain et la gare de l'Est ?

L'articulation entre le souterrain, le lien de surface niveau quai et les liaisons verticales de la rue d'Alsace est vu comme l'un des enjeux principaux du projet. Cependant, les participants ont du mal à imaginer concrètement cette articulation, tant que l'hôtel Okko n'est pas sorti de terre. En revanche, plusieurs d'entre eux ont suggéré que la liaison niveau quai soit protégée des intempéries afin d'être attractive même en hiver pour les voyageurs.

A quoi faudrait-il veiller pour faciliter la liaison avec le CDG Express ?

Sur ce point, les participants ont surtout insisté sur la nécessité de créer des espaces et infrastructures adaptés aux usagers du CDG Express au niveau des quais. Outre l'hôtel Okko, des commerces destinés aux touristes et des lieux de co-working seraient intéressants à mettre en place.

(A) Arrivée : Gare de l'Est

SYNTHÈSE POUR LE SITE INTERNET

L'atelier, qui s'est déroulé le samedi 11 mars de 9h30 à 12h avait pour objectifs de permettre aux habitants et usagers de s'approprier les changements à venir sur site et de répondre aux interrogations et recueillir les observations, les remarques et les propositions des participants.

L'atelier s'est déroulé en deux temps :

- Une présentation du projet, de ses objectifs, de la démarche de concertation, en salle, pendant 45 minutes ;
- Une visite de site de deux heures guidée par l'équipe projet du STIF et des élus de la mairie du 10ème

Environ 30 participants, ont suivi un tracé prédéfini et marqué les différents points d'arrêt identifiés, où un complément d'information et un échange avaient lieu.



Il est ressorti des échanges entre les participants un diagnostic précis du quartier et quelques pistes d'améliorations. Les participants ont beaucoup insisté sur la nécessité de mettre en place des liaisons verticales entre le bas et le haut de la rue d'Alsace et ont évoqué les nombreuses nuisances sonores, olfactives qu'ils subissent quotidiennement dans cet espace. De manière générale, les participants se sont dits favorables à la mise en place d'un nouvel équilibre qui donne la priorité aux piétons et aux vélos vis-à-vis des deux roues et des voitures dans les rue d'Alsace et de Dunkerque mais aussi devant les parvis Alsace et Magenta. L'amélioration des circulations piétonnes, qui posent problème à certains carrefours, a été identifiée comme un des enjeux majeurs du projet. La liaison piétonne est également très mal indiquée et des efforts seraient souhaitables concernant la signalétique. A propos du tunnel, la liaison souterraine entre gare du Nord et gare Magenta est souvent empruntée par les riverains présents, contrairement au tunnel Château-Landon mal signalé et utilisé uniquement par des habitués



Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

**LE PROJET
EN MARCHANT**

Atelier – 11 mars 2017



ORDRE DU JOUR

1 – Le projet

2 – La visite



PAUL SIMONDON

1^{er} adjoint au Maire du 10^e arrondissement,
en charge de l'urbanisme et de la nuit

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LE PROJET



LES OBJECTIFS DU PROJET



GILLES FOURT

Chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles,
Direction des Projets d'Investissement, STIF

LES OBJECTIFS

Offrir une image lisible et globale et construire une véritable correspondance optimisée et accessible à tous entre les deux gares :

- ◆ Améliorer la correspondance
- ◆ Améliorer la lisibilité globale, créer une identité
- ◆ Améliorer le cadre de vie, le confort des usagers et des riverains.

CONTEXTE ET PRINCIPES



KNUT PINTO-DELAS

Chargé de projet,
Direction des Projets d'Investissement, STIF

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



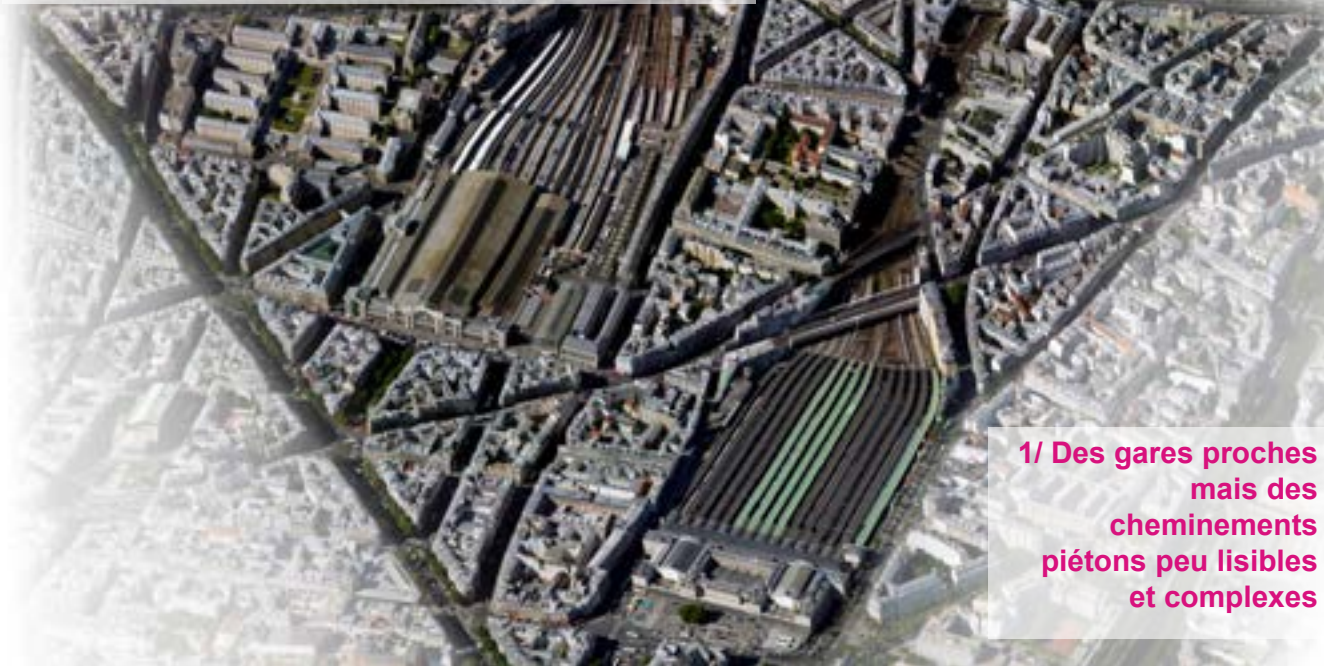
LE CONTEXTE

LE CONTEXTE

LA SITUATION ACTUELLE

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

CONTEXTE : POURQUOI CE PROJET ?

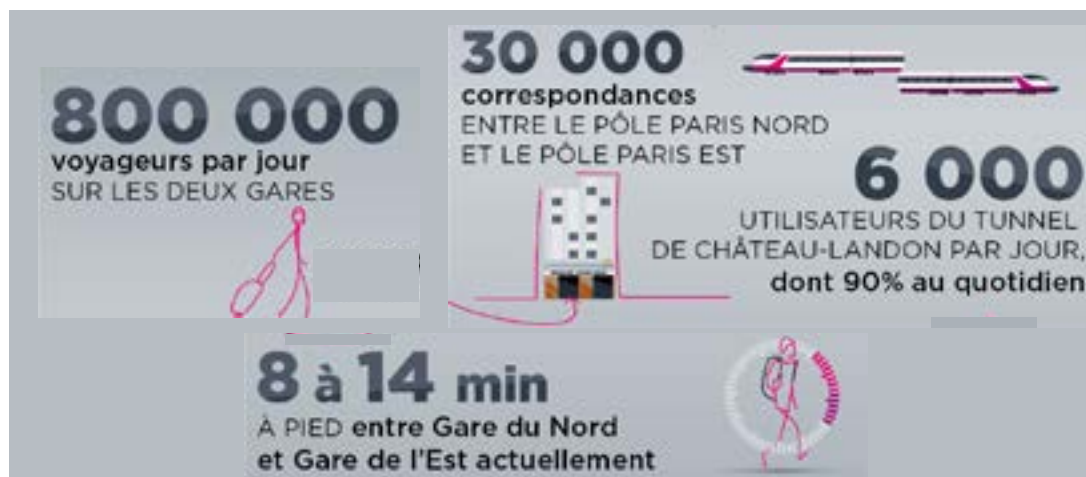


1/ Des gares proches
mais des
cheminements
piétons peu lisibles
et complexes

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

CONTEXTE : POURQUOI CE PROJET ?

2/ Des déplacements importants



Concertation du 28 février au 31 mars 2017

CONTEXTE : POURQUOI CE PROJET ?

**3/ Une offre
de correspondance
importante
mais mal reliée**



LE CONTEXTE

INSCRIRE LE PROJET DANS UNE AMÉLIORATION DE L'OFFRE GLOBALE

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

15



Concertation du 28 février au 31 mars 2017



- 2500 m² de jardins environ
- Chambres réparties sur 3 étages

Vue du Balcon Vert et de l'hôtel OKKO, depuis la rue d'Alsace, côté Gare de l'Est
GROUPE SLH – SLA ARCHITECTURE



16



LIAISON

GARE DU NORD GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares

Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Vue du Balcon Vert et de l'hôtel OKKO

GRUPE SLH – SLA ARCHITECTURE



17



Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LES 3 VOILETS DU PROJET

POUR DES CIRCULATIONS PLUS SIMPLES
ET PLUS CONFORTABLES

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

19



Concertation du 28 février au 31 mars 2017

1^{ER} VOLET

**AMÉLIORER
LES DÉPLACEMENTS
NIVEAU RUE**

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

Réaménagement du parvis

essibilité

Réalignement des passages piétons

Zone de rencontre

Piétonisation

Zone de rencontre et sens unique

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Réaménagement du parvis

LES LIAISONS PIÉTONNES

Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

21

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

23



LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

24



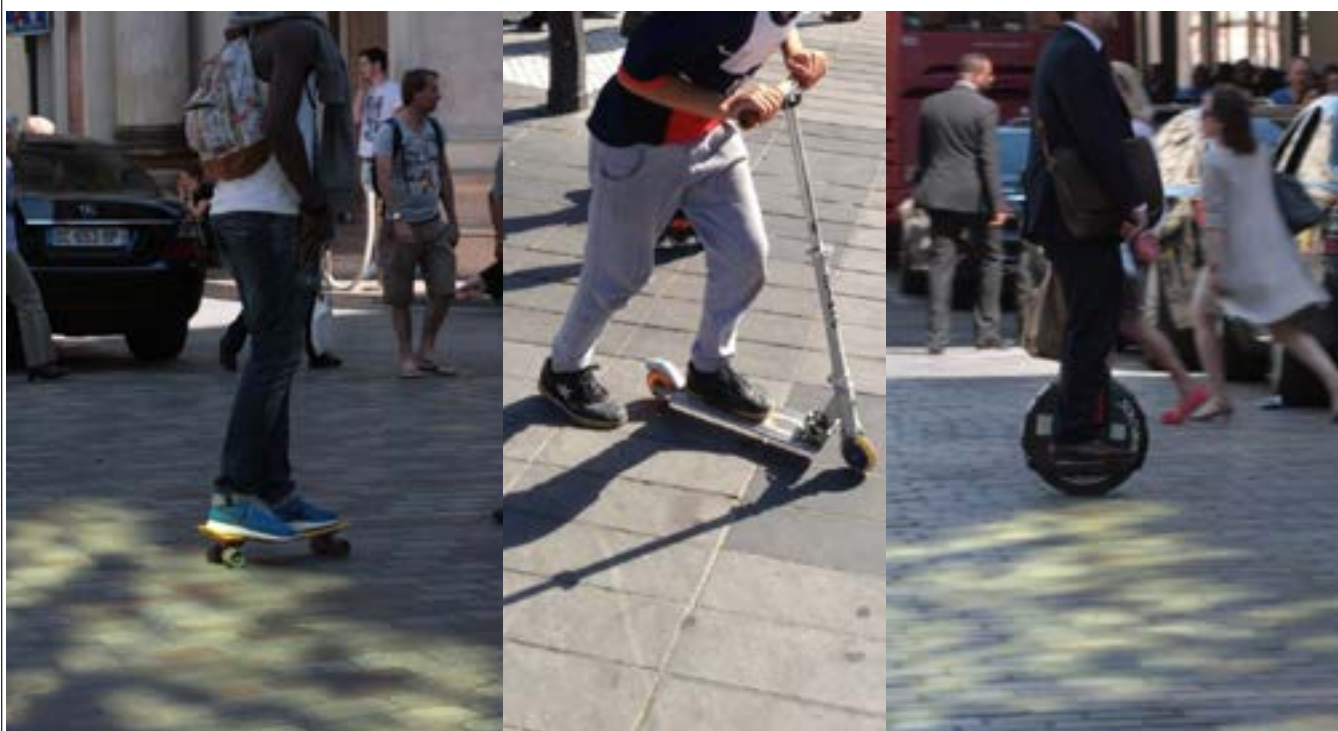
LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

25



LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

26



RUE D'ALSACE, HAUT



Figure : Photomontage
(PNEE)

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

RUE DE DUNKERQUE



Figure : Photomontage
(PNEE)

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

2^E VOLET

**CRÉER UNE LIAISON
SOUTERRAINE
ENTRE LES GARES**

LIAISON

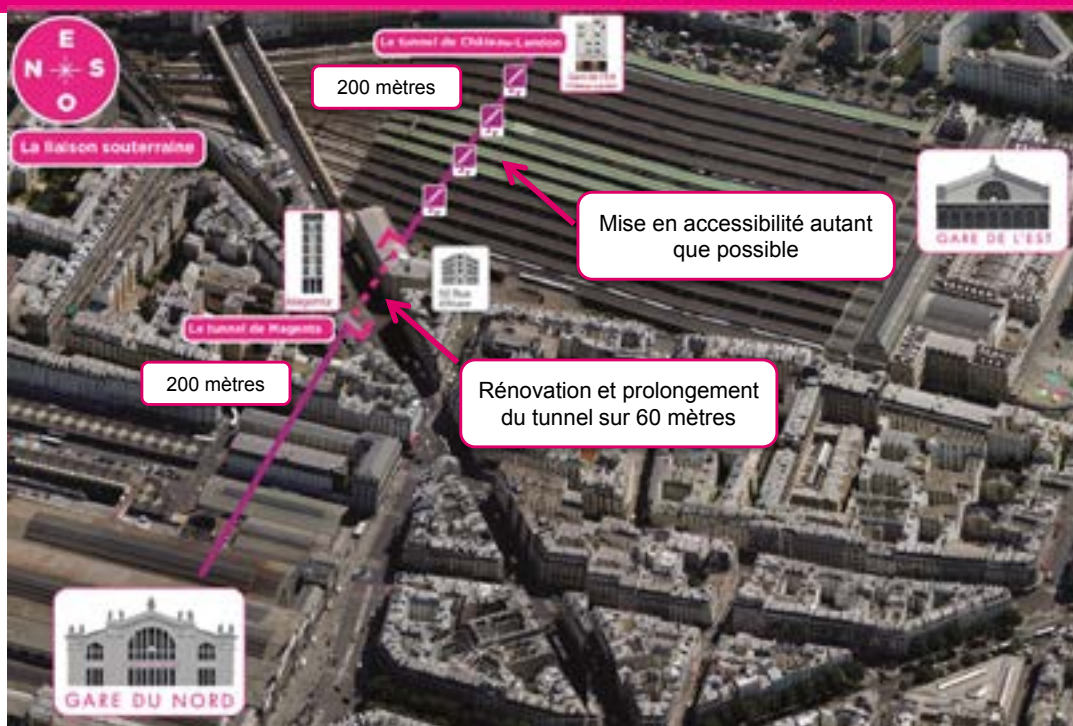
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

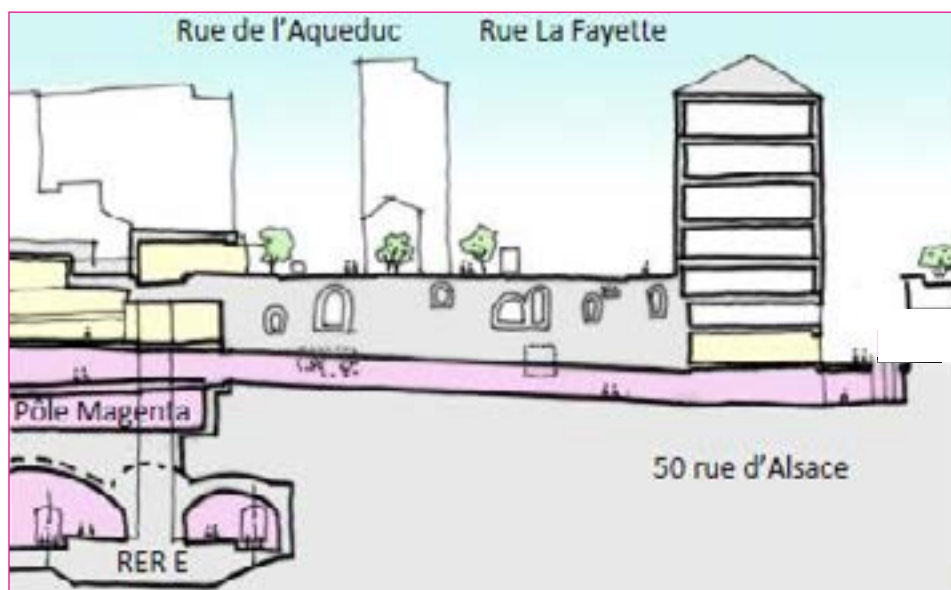
LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

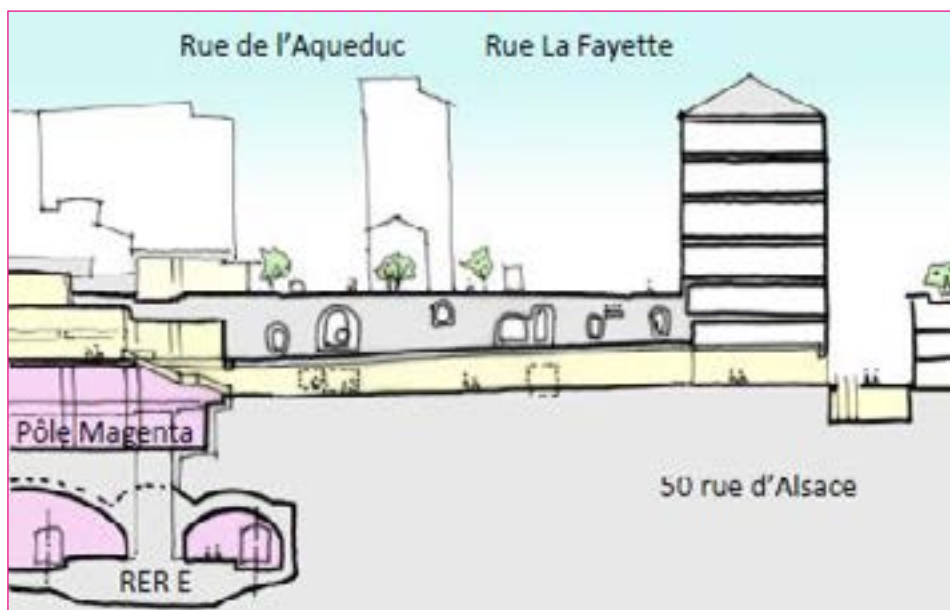


LA LIAISON SOUTERRAINE

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

34



3^E VOLET

FACILITER LE LIEN ENTRE LES RUES ET LES SOUTERRAINS

LIAISON

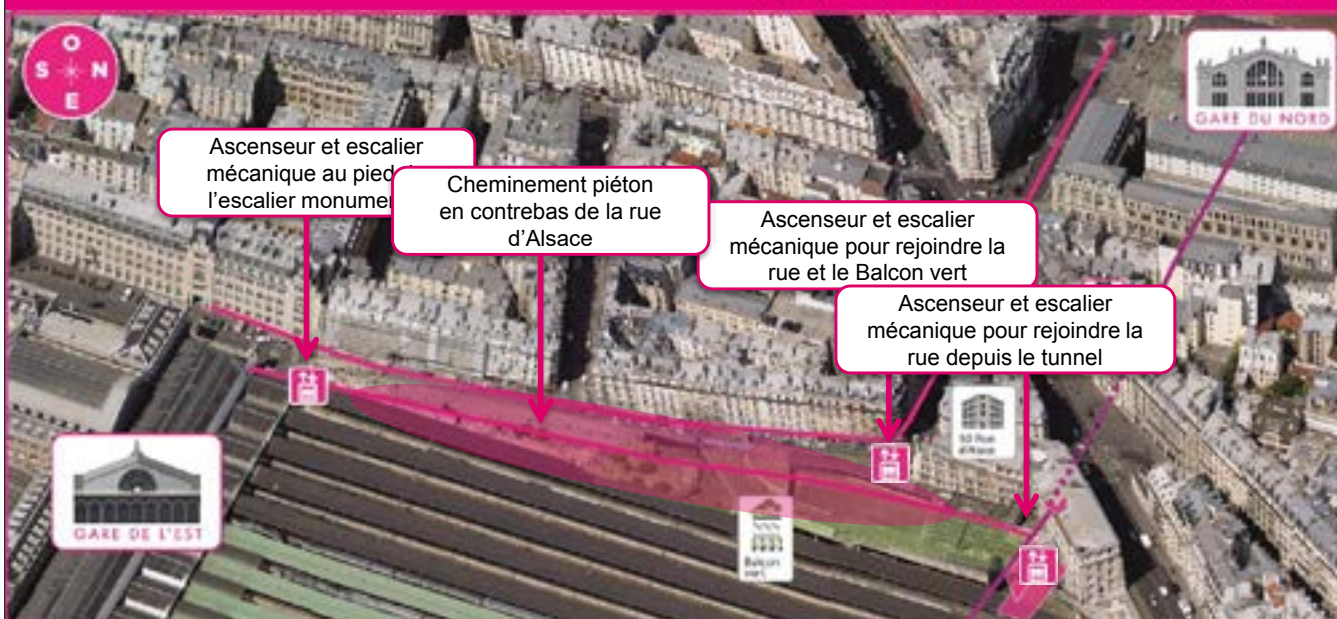
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LE LIEN ENTRE LES RUES ET SOUTERRAINS

Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

36



LIAISON

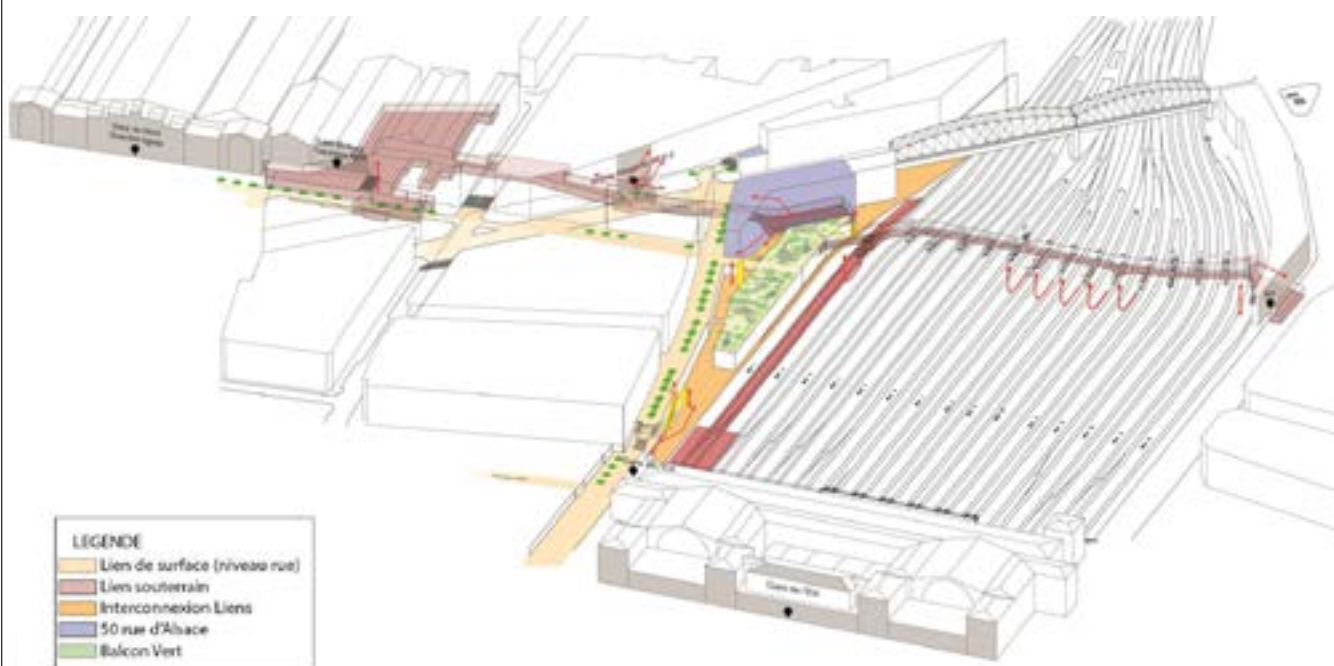
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

37



Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LE PROJET EN MARCHANT

Début de la visite



LE PARTENARIAT



OLIVIER MILAN

Responsable gares et infrastructures de services
SNCF Réseau

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

PROCHAINE RENCONTRE

MARDI 28 MARS - 19H00 - ATELIER
« L'AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON PIÉTONNE »



INFORMEZ-VOUS ET DONNEZ VOTRE AVIS

WWW.NOUELLE-LIAISON-GARE-NORD-EST.FR



2 groupes

Pour chaque participant :
un **dossier et un
audiophone**

Dans chaque équipe :
un **porte-parole**

De retour en salle :
les porte-paroles
restituent les **grandes
lignes des échanges**

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



CONCLUSION

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



DIAPOS DE RÉSERVE

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

ZONES DE RENCONTRE

COMMENT ÇA MARCHE ?

 **Piétons :** vous circulez librement sur les trottoirs et la chaussée. Vous êtes prioritaires sur tous les autres usagers.

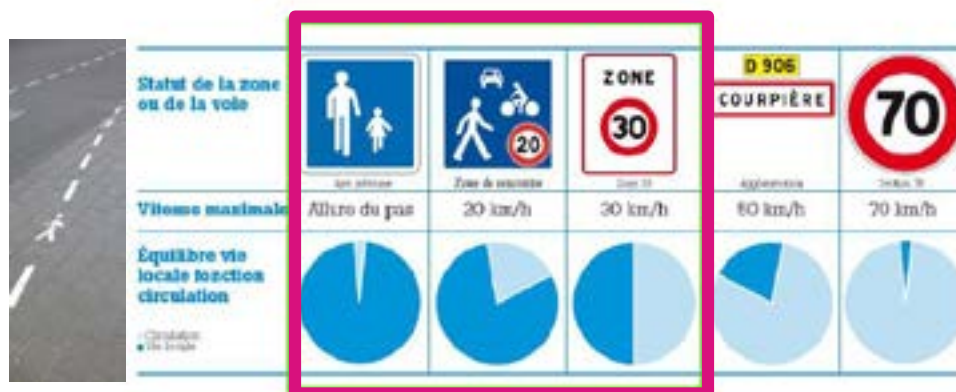
 **Cyclistes :** vous pouvez circuler dans les deux sens. Mais attention aux piétons, ils sont prioritaires !

 **Conducteurs :** roulez doucement ! 20 km/heure, vous pouvez vous arrêter à tout instant pour céder passage aux piétons et cyclistes. Attention, le stationnement est strictement interdit en dehors des zones signalées.

Mieux cohabiter,

La zone de rencontre est un espace partagé entre tous.

3 ZONES DE CIRCULATION APAISEES



zone de rencontre :

« voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. (...) »

La zone de rencontre est introduite par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008; il modifie l'article R110-2 du code de la route comme ci-dessus.

RECOMMANDATION

- L'aménagement doit donner l'impression que l'on circule sur un **espace piéton**.
- Conserver **des espaces dédiés aux piétons dégagés** de tout obstacle.
- **Signaler** aux véhicules que cet espace est différent.
- **Pas d'aménagement cyclable** en général.
- **Pas de passage piéton**, traversées suggérées si besoin.
- **Pas de feu de signalisation**, signalisation minimale.

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares

Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

49



LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



iledeFrance

MAIRIE DE PARIS

50



LIAISON

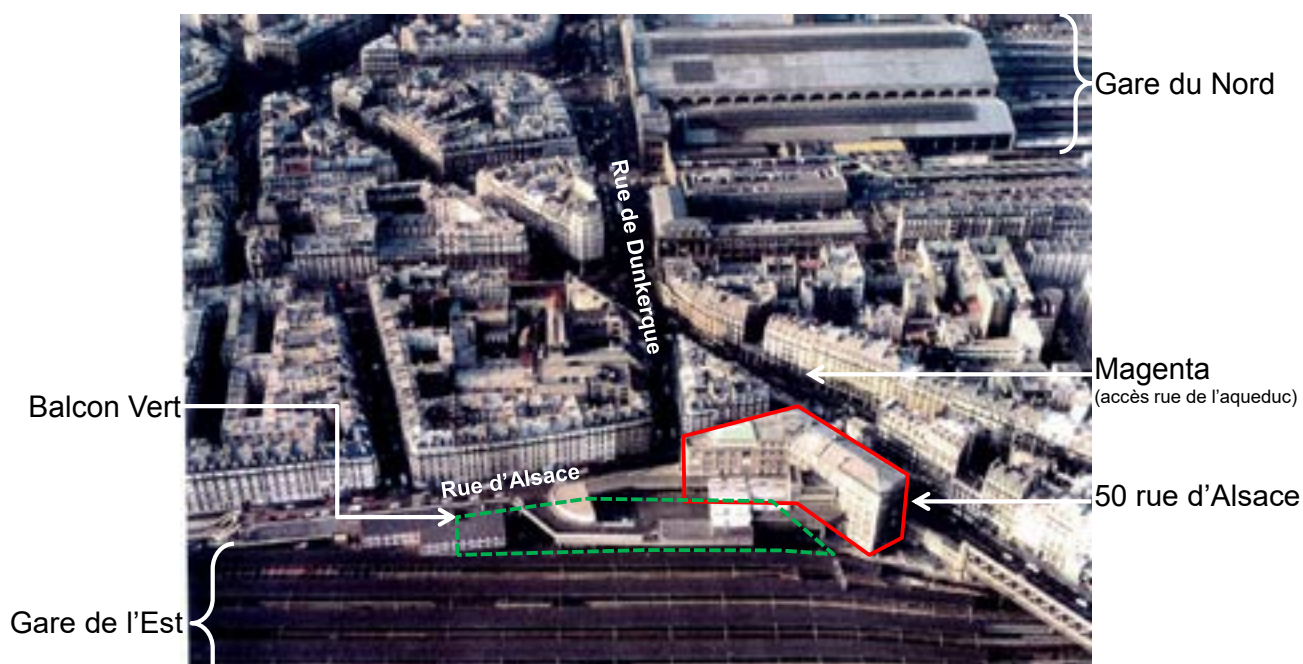
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



51



LIAISON

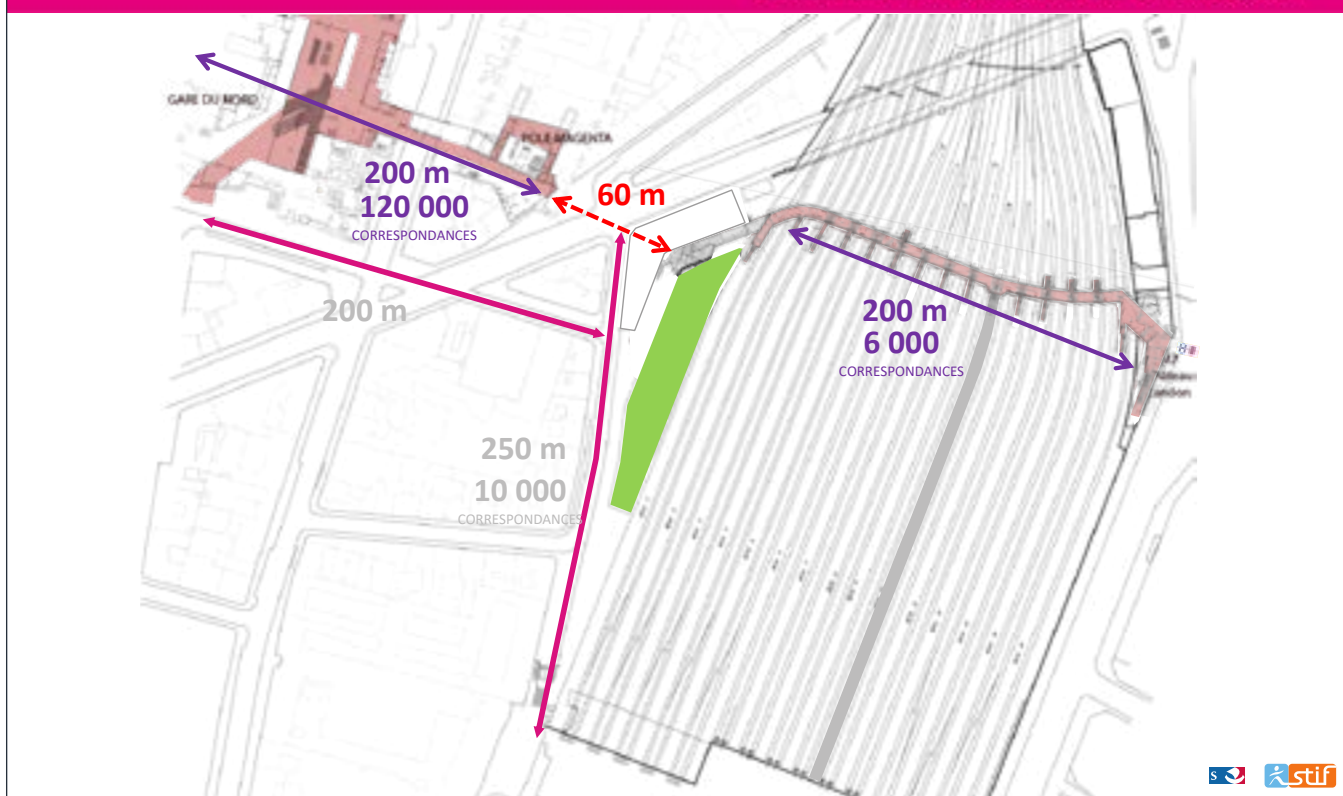
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

ATELIER - LE PROJET EN MARCHANT 11 MARS 2017

LIVRET DU PARTICIPANT



ITINÉRAIRE :

Gare de l'Est - Rue d'Alsace - Rue de Dunkerque - Gare du Nord - Tunnel Magenta - Pont La Fayette - Tunnel Château-Landon - Quai CDG Express

LE PROJET A POUR OBJECTIFS :

- d'offrir une image lisible et globale de la liaison entre les gares de l'Est et du Nord ;
- de construire une véritable correspondance optimisée et accessible à tous entre les deux gares ;
- d'améliorer le cadre de vie, le confort des usagers et des riverains.

Avec le concours de



(D) DÉPART : PARVIS DE LA GARE DE L'EST - SORTIE ALSACE :

(1) POINT D'ARRÊT : SORTIE RUE D'ALSACE

Comment fonctionne aujourd'hui ce secteur ? Quelles améliorations pourraient être pensées en termes d'aménagements concernant la voirie, les déplacements piétons, le stationnement, la signalétique ?

(2) POINT D'ARRÊT : HAUT DE L'ESCALIER MONUMENTAL - DÉBUT DE LA RUE D'ALSACE

Que pensez-vous aujourd'hui de la liaison entre le bas et le haut de la rue d'Alsace ?
Quelles observations ou remarques souhaiteriez-vous formuler quant aux liaisons verticales (escalier mécanique, ascenseur) à venir ?

Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Comment fonctionne aujourd'hui la rue d'Alsace ? Quels sont ses usages, sa fréquentation, les publics qui s'y croisent ? Quelles pistes d'amélioration de cet espace public (éclairage, mobilier urbain, statut de la voie) ?

Avec le concours de



(3) POINT D'ARRÊT : MILIEU DE LA RUE D'ALSACE



Vue du Balcon vert et de l'hôtel Okko, depuis la rue d'Alsace, côté Gare de l'Est - source : Spie Batignolles

Comment percevez-vous le projet de Balcon vert sur le toit de l'hôtel Okko ?
Quel lien entre le projet Balcon vert et la rue d'Alsace ?

Avec le concours de



(4) POINT D'ARRÊT : CARREFOUR ALSACE - DUNKERQUE



Comment fonctionne aujourd'hui la rue de Dunkerque ? Quels sont ses usages, sa fréquentation, les publics qui s'y croisent ? Quelles pistes d'amélioration de cet espace public (éclairage, mobilier urbain, statut de la voie) ?

Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

(5) POINT D'ARRÊT : CARREFOUR DUNKERQUE - LA FAYETTE

Comment évaluez-vous la circulation piétonne dans ce secteur ? Comment améliorer les traversées pour créer une continuité piétonne de qualité entre les deux gares ?

(6) POINT D'ARRÊT : LIAISON SOUTERRAINE GARE DU NORD - MAGENTA

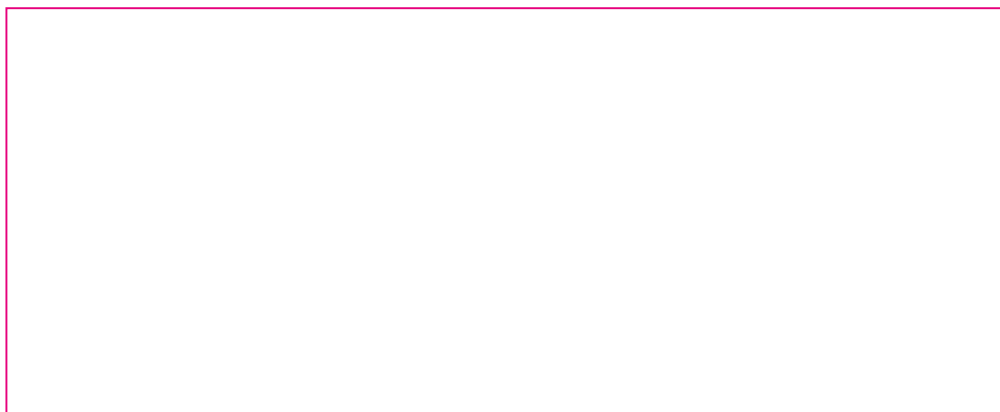
Empruntez-vous fréquemment cette liaison ? Pourquoi ? Comment définiriez-vous son ambiance ?

Avec le concours de



(7) POINT D'ARRÊT : SORTIE DE LA GARE MAGENTA - RUE DE L'AQUEDUC

Comment trouvez-vous le parvis Magenta ? Comment améliorer la visibilité de l'entrée de la Gare Magenta ? Comment améliorer la traversée piétonne du Carrefour La Fayette - Aqueduc - Alsace ? Quelle perception avez-vous du bâtiment SNCF du 50 rue d'Alsace ?



(8) POINT D'ARRÊT : PONT LA FAYETTE



Vue depuis la rue La Fayette des voies de la gare de l'Est et de l'hôtel Okko, à droite, dont le toit est recouvert du Balcon vert - source : Spie Batignolles

Avec le concours de



Que pensez-vous de ce futur paysage ? Avez-vous des observations ou remarques ?

(9) POINT D'ARRÊT : ENTRÉE DU TUNNEL CHÂTEAU-LANDON

Utilisez-vous fréquemment ce tunnel ? Pourquoi ? Quels en sont les usages ?
Comment qualifieriez-vous son ambiance ?

Son prolongement et sa connexion avec les gares Magenta et du Nord vous paraît-il pertinent ?
Pourquoi ? À quelles conditions l'utiliseriez-vous ?

Avec le concours de



(10) POINT D'ARRÊT : SORTIE DU TUNNEL - QUAI GARE DE L'EST

Comment percevez-vous l'articulation entre le souterrain, le lien de surface niveau quai et les liaisons verticales rue d'Alsace ? Avez-vous des observations ou remarques concernant la liaison piétonne au niveau du quai entre l'entrée du souterrain et la gare de l'Est ?

À quoi faudrait-il veiller pour faciliter la liaison avec le CDG Express ?

(A) ARRIVÉE : GARE DE L'EST

Avec le concours de





Liaison Gare du Nord - Gare de l'Est

***Atelier sur l'aménagement
de la liaison piétonne***

Destinataires

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

28 mars 2017

*Compte-rendu de l'atelier consacré à l'aménagement de la liaison piétonne,
organisé par le STIF dans le cadre de la concertation relative au projet de liaison
entre la gare de l'Est et la gare du Nord.
Il s'est déroulé le 28 mars 2017 de 19h à 21h dans la salle des fêtes de la Mairie du 10^{ème}
arrondissement de Paris.*

SOMMAIRE

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION LIMINAIRES 3

PAUL SIMONDON, 1 ^{ER} ADJOINT AU MAIRE DU X ^{EME} ARRONDISSEMENT DE PARIS	3
GILLES FOURT, STIF	3
LA PRÉSENTATION DU PROJET	3

RESTITUTION DU TRAVAIL COLLECTIF 4

LES MODALITÉS DU TRAVAIL COLLECTIF	4
LA RUE D'ALSACE	4
LE MURET DE LA RUE D'ALSACE	10
LA RUE DE DUNKERQUE	11
LES PARVIS	14
LA SIGNALÉTIQUE ENTRE LES DEUX GARES	18
L'AMBIANCE DU TUNNEL	20
LE QUARTIER DES DEUX GARES	21
LES CROQUIS SYNTHÉTIQUES DES TABLES	22

LES RÉACTIONS DE LA TRIBUNE 24

SYNTHÈSE POUR LE SITE INTERNET 25

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION LIMINAIRES

PAUL SIMONDON, 1^{ER} ADJOINT AU MAIRE DU X^{ÈME} ARRONDISSEMENT DE PARIS

Paul Simondon, 1^{er} adjoint au Maire du X^{ème} arrondissement de Paris en charge des questions d'urbanisme et de la nuit, souhaite la bienvenue aux participants, de l'espace public et de la propreté, et Stéphane Bribard, conseiller d'arrondissement délégué à la Sécurité, à la Prévention, au Développement économique et à l'Emploi, pour leur présence.

Le projet de liaison entre les gares du Nord et de l'Est porte sur un morceau de ville reliant deux des gares les plus importantes de France. Chaque jour, des voyageurs, des touristes, des travailleurs ou encore des riverains effectuent la liaison entre les deux gares. Pour tous ces usagers, cet espace doit devenir plus pratique, plus accueillant, plus lisible, plus beau, plus propre et offrir une plus grande diversité d'activités qu'aujourd'hui.

La Mairie du X^{ème} est très attentive à l'évolution de ce secteur, dont le potentiel en termes de qualité urbaine est indéniable. L'escalier monumental est intéressant architecturalement et la rue d'Alsace offre une vue imprenable sur le paysage ferroviaire. Les habitants doivent réussir à faire abstraction des nuisances, bien connues de la Ville, pour ne pas freiner leur réflexion et leur imagination sur ce que pourrait devenir cet espace, les aménagements qu'il pourrait connaître.

D'autant plus, que le Balcon vert, le jardin public situé sur le toit de l'hôtel Okko, le long des quais de la Gare de l'Est, à la hauteur de la rue d'Alsace, favorisera le dynamisme du quartier des deux gares.

GILLES FOURT, STIF

Gilles Fourt, Chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles à la Direction des Projets d'Investissement du STIF, souligne que le projet de liaison entre les gares du Nord et de l'Est, également appelé projet « Bipôle » est l'un des 10 grands pôles d'échange de la Région Île-de-France retenus pour bénéficier d'un financement de l'Etat dans le cadre de leur amélioration. Le projet est mené collectivement par le STIF et ses partenaires et répond à 3 objectifs :

- Améliorer la correspondance ;
- Améliorer la lisibilité globale, créer une identité ;
- Améliorer le cadre de vie, le confort des usagers et des riverains.

L'enjeu est de mettre en place une véritable correspondance optimisée et accessible à tous entre ces deux gares.

LA PRÉSENTATION DU PROJET

Knut Pinto-Delas, Chargé de projet à la Direction des Projets d'Investissement du STIF, présente le contexte et les principes du projet de nouvelle liaison entre Gare de l'Est et Gare du Nord. Après une description de la situation actuelle, il a notamment évoqué les trois volets du projet :

- Améliorer les déplacements niveau rue ;
- Créer une liaison souterraine entre les gares ;
- Faciliter le lien entre les rues et les souterrains.

Les détails de sa présentation sont disponibles sur la présentation Powerpoint annexée au présent compte-rendu.

3

RESTITUTION DU TRAVAIL COLLECTIF

LES MODALITÉS DU TRAVAIL COLLECTIF

Les participants, installés par équipes de 6 personnes, ont réfléchi collectivement, pendant environ une heure, aux questions sur l'aménagement de la liaison piétonne et de la liaison souterraine.

Chaque groupe a trouvé sur la table un plan (format A1) du projet, un livret du participant composé de fiches thématiques : la rue d'Alsace, la rue de Dunkerque, les parvis, la signalétique, la liaison souterraine, l'identité du quartier des deux gares. Pour chaque thématique, il s'agissait de :

- Établir un diagnostic et identifier des pistes d'amélioration ;
- Sélectionner des images de références portant sur l'aménagement de l'espace public qui leur paraissaient les plus pertinentes et de justifier leurs choix en indiquant les contraintes potentielles qu'ils pourraient générer ;
- Localiser les images de références sur le plan du projet.

À l'issue du temps du travail collectif, un porte-parole a expliqué à l'oral les réponses, interrogations ou remarques de chaque équipe concernant les deux thématiques qu'ils considéraient comme prioritaires.

LA RUE D'ALSACE

4 des 5 équipes ont considéré cette thématique comme prioritaire.

Le diagnostic.

La rue d'Alsace est avant tout **une zone de grand passage**, notamment en journée. Elle est traversée quotidiennement par des centaines de voyageurs, de riverains et de simples passants.

Les riverains constatent que l'espace public est souvent squatté, notamment le muret qui sert de terrasse à des personnes alcoolisées, tout comme les fenêtres du 50 rue d'Alsace et les barrières en haut de l'escalier monumental. Certains consommateurs des bars de la rue ont une attitude inacceptable et font régulièrement preuve d'incivilité envers les passants, particulièrement les femmes. D'ailleurs, les commerces de proximité de la rue disparaîtraient au profit de cafés attirant une clientèle peu fréquentable, souvent attroupée devant les bars. Ce **squat** crée des nuisances sonores, surtout à mesure que la nuit avance.

La rue est jugée insalubre : urine sur la voie publique et sur les portes des immeubles, déchets qui s'amoncellent pendant la nuit, « pique-niques » sauvages etc. Des dealers sont présents 7 jours sur 7 ce qui renforce le sentiment d'insécurité « omniprésent » que peuvent ressentir à la fois les riverains et les voyageurs. Les riverains soulignent également le laisser-faire de la police dans ce secteur.

La rue **manque d'éclairage** le soir ce qui contribue à instaurer un **climat d'insécurité**.

Le haut et le bas de la rue sont déconnectés du fait de la présence de l'**escalier monumentale** et de sa non-accessibilité. Il n'y a pas aujourd'hui de réelle continuité.

La rue d'Alsace, malgré les difficultés qu'elle connaît aujourd'hui, abrite de **beaux bâtiments** qui ne sont pas assez mis en valeur et offre une **vue splendide** et unique sur la gare de l'Est. Une équipe estime qu'elle pourrait être « une très belle promenade » si l'environnement était amélioré.

4

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Les pistes d'amélioration

La **piétonisation** totale ou partielle de la rue d'Alsace paraît une solution à envisager. Elle permettrait de créer un espace apaisé et à des terrasses de s'installer. A minima, il s'agirait de limiter le stationnement dans la rue et de réserver la circulation aux véhicules d'urgences, de livraisons et aux riverains. Les trottoirs pourraient ainsi être élargis.

Les participants souhaiteraient une **rue d'Alsace végétalisée** avec notamment des jardinières fleuries. Même si certains s'interrogent sur cette opportunité si le climat de la rue n'évolue pas : « A-t-on vraiment intérêt à mettre en place une décoration végétale tant que les consommateurs des bars urinent quotidiennement sur la voie publique ? ». De même, le jardin **Balcon vert** devrait rendre le quartier beaucoup plus agréable, mais pour sa pérennité, il s'agira de veiller à le « sécuriser », particulièrement le soir, pour éviter sa mauvaise fréquentation, son squat et sa détérioration.

Les riverains militent pour que les pouvoirs publics ferment les bars et favorisent l'installation de **commerces de proximité de qualité** (« un café littéraire » ou « une épicerie bio » par exemple) pour redorer l'image du quartier. L'installation de terrasses de cafés serait à envisager mais en s'assurant qu'elles n'entraînent pas une intensification des nuisances sonores et du squat.

Pour limiter aux nuisances et notamment le squat, les participants souhaiteraient une **présence policière renforcée sur site**. Le passage régulier de la police et de la brigade des incivilités créée par la Mairie de Paris est une condition sine qua none de la réussite du projet. La mise en place d'une caméra de surveillance à l'angle des rues d'Alsace et de Dunkerque apparaît une bonne idée.

Pour empêcher les gens d'uriner dans la rue, on pourrait envisager la mise en place de miroirs ou l'apposition sur les murs de peinture renvoyant l'urine. D'autres demandent un meilleur éclairage la nuit et une campagne d'éducation au civisme des usagers et des commerçants de la rue. Des **toilettes et des poubelles** devraient être installées.

Il faudrait favoriser le passage des usagers par le lien de surface et la rue d'Alsace pour assurer une **fréquentation constante** dans le secteur et ainsi éviter que la rue devienne une zone de non-droit.

Les **escaliers mécaniques** envisagés dans le cadre du projet constituent un atout, à condition qu'ils soient couverts afin de limiter les pannes et de veiller à ce qu'ils s'intègrent bien dans le paysage urbain. La création de travelators (tapis roulant sur une pente légèrement inclinée) ou d'un « mini-funiculaire » ont aussi été évoqués. Une rampe d'accès du haut de la rue d'Alsace jusque sur les quais pourrait être envisagée, notamment pour les cyclistes ou les personnes à mobilité réduite. L'escalier monumental pourrait être rénové pour « monter en gamme ».

Concernant le 50 rue d'Alsace, pourquoi ne pas installer un **pôle mobilité** comprenant des services aux voyageurs, des stations Vélib' et Autolib' etc.

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Choix d'images de références

Le tableau ci-dessous reprend les images de références choisies par toutes les équipes. Elles sont triées dans l'ordre de leur occurrence dans les contributions écrites des participants. Le chiffre accolé à certaines images correspond au nombre de groupes qui l'ont sélectionnée. La colonne de droite synthétise les commentaires des participants sur leurs choix.

	Images de référence choisie	Commentaires
Statut de la rue		Il faudrait moins de places de stationnement dans la rue mais sans pour autant oublier le stationnement résidentiel.
		

6

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

	Images de référence choisie	Commentaires
Végétalisation au sol	 <p>x2</p>	<p>Il s'agirait de privilégier des jardinières au sol plutôt que des bacs à fleurs surélevés.</p>
	 <p>x2</p>	
		
Pots de fleurs	 <p>x2</p>	<p>Les pots de fleurs sont sujets à vite devenir des cendriers, il faut éviter d'en installer dans la rue d'Alsace. Des bacs à fleurs de ce type seraient un moindre mal.</p>

7

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

	Images de référence choisie	Commentaires
Revêtement	 <p>x2</p>	<p>Plus le revêtement au sol ressemble à un revêtement réservé aux piétons, plus les voitures ont tendance à ralentir.</p> <p>Cependant, attention à ne pas installer des pavés à cause du bruit des valises.</p> <p>Un groupe propose d'installer du granit breton au sol.</p>
		
	 <p>x3</p>	
Éclairage	 <p>x3</p>	<p>Il faut améliorer l'éclairage pour sécuriser la rue. Des lampadaires à détection de mouvements peuvent être intéressants à ce titre. Les lampadaires doivent être esthétiques et puissants.</p>

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Mobilier urbainain	Images de référence choisie	Commentaires
	 <p>x4</p>	
		<p>Il faut absolument rétablir la salubrité de la rue. La présence de poubelles est très importante à ce titre, tout comme la mise en place d'urinoirs.</p>
		<p>Les groupes ne se sont pas accordés sur la pertinence d'ajouter des bancs dans la rue d'Alsace. Certains pensent qu'ils auraient leur place, d'autres estiment que cela favorisera le squat.</p>
		

9

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

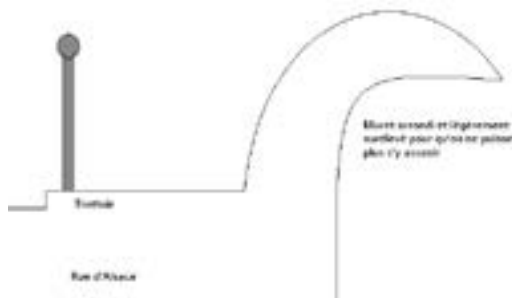
	Images de référence choisie	Commentaires
Continuité piétonne		<p>Un groupe a choisi cette image pour illustrer la nécessaire matérialisation de la continuité piétonne entre les deux gares. Cependant, certains groupes ont estimé que les images présentées ne pouvaient pas correspondre au quartier sur le plan esthétique et de leur visibilité par les passants et les automobilistes.</p>

LE MURET DE LA RUE D'ALSACE

La question du muret a fait débat. Il paraît nécessaire de **le faire évoluer** pour éviter le squat tout en maintenant la **possibilité d'admirer la vue** sur les quais. Plusieurs solutions ont été envisagées :

- Le remplacer par une palissade ne paraît pas être une solution valable car elles risquent d'être tagguées rapidement ;
- Mettre en place un grillage ou une palissade transparente qui conserverait la vue ;
- Installer des bacs à fleurs devant le grillage ;
- Surélever le muret de 30 cm pour que l'on ne puisse plus s'asseoir dessus ;
- Faire en sorte que le muret ou le grillage qui le remplacera puisse accueillir des panneaux d'exposition de photos / peintures, comme le grillage devant la gare de l'Est.

Un groupe a imaginé le muret sous une nouvelle forme qui permettrait de limiter le squat tout en préservant la vue sur les quais de la gare de l'Est sans avoir recours à une palissade ou un grillage. Il s'agirait d'arrondir le haut du muret en le surélevant suffisamment pour qu'on ne puisse pas s'asseoir dessus mais de manière à permettre aux passants d'admirer la vue.



10

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

LA RUE DE DUNKERQUE

1 des 5 équipes a considéré cette thématique comme prioritaire.

Le diagnostic

La situation actuelle de la rue de Dunkerque a fait débat. Certains groupes estiment que la rue est plutôt agréable, notamment grâce à l'auberge de jeunesse qui apporte une présence humaine le soir et « assure » la sécurité. D'autres considèrent la rue de Dunkerque comme un endroit insécurisant pour les passants.

L'espace est souvent encombré par les voitures, notamment des VTC, qui stationnent en attendant des voyageurs à l'arrivée de la gare du Nord.

Les pistes d'amélioration

Il s'agirait de **rééquilibrer les usages de la voirie**, voire d'envisager une piétonisation partielle de l'espace avec des places de stationnement installées uniquement d'un côté de la rue. Les trottoirs pourraient ainsi être élargis.

La **signalétique** est à revoir car il n'est inscrit nulle part que l'on peut rejoindre la gare de l'Est en empruntant la rue de Dunkerque.

Le **carrefour Dunkerque / faubourg Saint-Denis / La Fayette** devrait être repensé pour garantir des traversées piétonnes faciles et sécurisées : « Pourquoi ne pas mettre en place un rond-point surélevé pour ralentir les voitures ? Ou un souterrain réservé aux piétons pour pouvoir traverser facilement ? ».

La **station Vélib'** est importante et doit être maintenue.

L'avenir de l'**ancien garage BMW** a également été abordé. En effet, c'est une surface importante bénéficiant d'un emplacement très bien situé.

Choix d'images de références

Le tableau ci-dessous reprend les images de références choisies par tous les groupes. Elles sont triées dans l'ordre de leur occurrence dans les contributions écrites des participants. Le chiffre accolé à certaines images correspond au nombre de groupes qui l'ont sélectionnée. La colonne de droite synthétise les commentaires des participants sur leurs choix.

	Images de référence choisie	Commentaires
Statut de la rue		/

11

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

	Images de référence choisie	Commentaires
Végétalisation		
		
		
		

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

	Images de référence choisie	Commentaires
Revêtement au sol		Il faut éviter de choisir un revêtement trop sombre.
		
		
Éclairage		/

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

	Images de référence choisie	Commentaires
Mobilier urbain		
		/

LES PARVIS

1 des 5 équipes a considéré cette thématique comme prioritaire.

Le diagnostic et les pistes d'amélioration

Parvis Gare de l'Est – Alsace

De manière générale, le parvis de l'entrée principale de la gare de l'Est est jugé beaucoup plus agréable que celui de la gare du Nord.

Le parvis de la sortie rue d'Alsace, bien que doté d'une façade « magnifique » pose plusieurs problèmes :

- L'insalubrité : « nid à rats », « odeurs nauséabondes » ;
- Les difficultés de circulation liées à la configuration de la rue en impasse et au stationnement intempestif ;
- L'étroitesse des trottoirs ;
- L'absence de verdure : jardinières en friche, ambiance « triste » car le secteur est trop minéral.

Un groupe considère que le site risque d'être gâché par le projet d'hôtel.

14

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Des pistes d'amélioration ont été proposées :

- **Sécuriser le demi-tour des voitures** et des taxis, voire piétonniser l'espace entre la sortie de la gare et l'escalier monumental ;
- **Végétaliser** le secteur ;
- Installer des **urinoirs** ;
- Mettre en place une tonnelle devant la sortie rue d'Alsace pour donner envie aux voyageurs de s'arrêter.

Les difficultés à identifier les bus au niveau de la gare routière a été mise en avant. De manière générale, la mise en place d'une rocade des gares en bus (et à termes en tram ?) pourrait améliorer la desserte des deux gares.

Parvis gare Magenta – Rue de l'Aqueduc

Les participants ont fait part de plusieurs constats :

- Le parvis est « anonyme », **difficilement identifiable** à l'image de l'entrée d'une gare ;
- Le parvis manque de verdure alors qu'il y a de la place ;
- Il est difficile de traverser le carrefour La Fayette / Aqueduc pour rejoindre la Gare de l'Est à pied ;
- L'espace est entouré de sex-shops, ce qui donne peu envie au voyageur lambda de s'y attarder ;
- De nombreuses personnes urinent dans la rue de l'Aqueduc à proximité du parvis.

Des pistes d'amélioration ont été proposées ;

- Améliorer la **signalétique** : dire quels transports, quelles lignes sont accessibles depuis l'entrée Magenta ;
- Installer des **urinoirs** ;
- **Végétaliser** le parvis ;
- Renforcer l'**éclairage**,
- Mettre en place un **système de dépose-minute**.

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Choix d'images de références





	Images de référence choisie	Commentaires
Mobilier urbain		
		/

16

LIAISON

GARE DU NORD


GARE DE L'EST

	Images de référence choisie	Commentaires
Végétalisation		Il ne faut surtout pas de pots de fleurs sur les parvis car ils risquent de devenir de véritables urinoirs. Des jardinières seraient préférables.
		
		
Services		Il s'agirait d'ajouter des stations Vélib sur les deux parvis pour faciliter les déplacements depuis et vers les gares.

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

	Images de référence choisie	Commentaires
Éclairage		Les façades des gares devraient bénéficier d'un éclairage spécifique.

LA SIGNALÉTIQUE ENTRE LES DEUX GARES

2 des 5 équipes ont considéré cette thématique comme prioritaire.

Le diagnostic

Entre la gare de l'Est et la gare du Nord, les participants déplorent l'absence ou en tout cas le **manque de visibilité de signalétique**. Les indications sur la localisation des deux gares sont confuses et noyées dans la masse d'informations destinées aux automobilistes et aux piétons. Par conséquent, des voyageurs égarés demandent fréquemment leur chemin aux passants, notamment dans la rue d'Alsace.

Il manque également une carte du quartier présentant les transports existant et leur localisation particulièrement celle des arrêts de bus.

Les pistes d'améliorations

Les groupes ont proposé de :

- **Matérialiser la liaison** entre les deux gares par une signalétique au sol, lumineuse ou peinte en couleurs vives. Des bandes de revêtements différenciées pourraient être une bonne option car moins coûteuses, notamment en termes d'entretien.
- Indiquer les **temps de parcours** et les distances entre les deux gares par les différentes liaisons piétonnes ;
- Rendre les **panneaux lisibles**, plus explicites, à la fois par les piétons et les voitures ;
- Mettre à disposition des voyageurs des plans isochrones multilingues ;
- Nommer les noms des différents itinéraires entre les deux gares.

La signalétique doit être **adaptée aux PMR**, notamment les personnes malvoyantes.

18

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Choix d'images de références

	Images de référence choisie	Commentaires
Maraquage au sol		
		<p>Il faut absolument éclairer le passager et l'usager sur les directions à suivre pour rejoindre une gare à l'autre.</p> <p>Plus la signalétique est simple et claire, plus elle est lisible. L'exemple de l'image avec les points bleus et par exemple peu lisible même si elle a un côté ludique.</p>
		<p>Il s'agirait de penser un système de signalétique efficace également pour les malvoyants et les PMR : par exemple des revêtements en relief qui servirait de fil d'Ariane.</p>

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

L'AMBIANCE DU TUNNEL

1 des 5 équipes a considéré cette thématique comme prioritaire.

Le diagnostic

Les groupes ont établi le diagnostic suivant à propos du tunnel Château-Landon :

- Lieu très **anxiogène** (« lugubre ») à cause de l'**étroitesse** et de la **grille** qui le sépare en deux ;
- Lieu désagréable à traverser à cause de l'odeur d'urine insupportable qu'on y respire.
- Lieu peu pratique en raison de l'**étroitesse des escaliers** entre le tunnel et les quais.


Les pistes d'amélioration

Plusieurs propositions ont été évoquées :

- Rendre le tunnel, une fois prolongé plus **confortable** et **sécurisé** ;
- Au lieu d'un tunnel, pourquoi ne pas mettre en place une **passerelle** au-dessus des quais de la gare de l'Est, dans le prolongement de la rue de Dunkerque jusqu'au faubourg Saint-Martin ;
- Mettre en place une **rampe d'accès** permettant de rejoindre le tunnel en bas de la rue d'Alsace depuis le haut plutôt que des ascenseurs et des escalators.

Certains participants craignent que le prolongement du souterrain entraîne une **baisse de la fréquentation de la rue d'Alsace** qui risque d'augmenter l'insécurité de ce secteur.

Choix d'images de références

Images de référence choisie	Commentaires
	Cette image évoque de l'espace et de la luminosité. Le tunnel a l'air agréable et sécurisé.

20

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

LE QUARTIER DES DEUX GARES

1 des 5 équipes a considéré cette thématique comme prioritaire.

Le ressenti actuel sur l'identité du quartier

Le quartier est marqué par plusieurs phénomènes :

- **L'invasion automobile** : trafic, stationnement ;
- L'insécurité et les **incivilités** notamment le soir et la nuit ;
- Le **manque de propreté**, voire l'insalubrité.

Demain, quelle identité ?

Les participants envisagent le secteur des deux gares comme devant être un quartier animé et propre, une **vitrine de Paris**, notamment pour les touristes.

Un groupe a choisi un nom pour le quartier : le Pôle international de Paris. Il s'agirait pour le faire exister d'y diversifier les commerces (terrasses, supérette...), de le nettoyer plus fréquemment, d'y maintenir une présence policière visible à toute heure de la journée et de la nuit, d'agrandir les trottoirs pour faciliter la circulation des voyageurs, d'améliorer les flux de circulation automobile (police de la route ? ralentisseurs ? nouvelle cadence des feux ?).

Les particularités du lieu à mettre en avant (architecture, service, commerce...)

L'escalier monumental doit être valorisé pour son architecture. **La vue** depuis la rue d'Alsace doit être préservée.

Les éléments nouveaux à apporter

Il s'agirait de donner envie aux passants (riverains, voyageurs, touristes confondus) de profiter du quartier.

D'autres propositions ont été faites :

- Mettre en place un accès direct (escalier mécanique) au pont La Fayette depuis le souterrain, à proximité du bâtiment du 50 rue d'Alsace ;
- Mieux desservir le site en améliorant sa desserte en transports publics : allonger les lignes de bus qui s'arrêtent aux portes de Paris vers le pôle Gare du Nord – Gare de l'Est.

LIAISON GARE DU NORD GARE DE L'EST

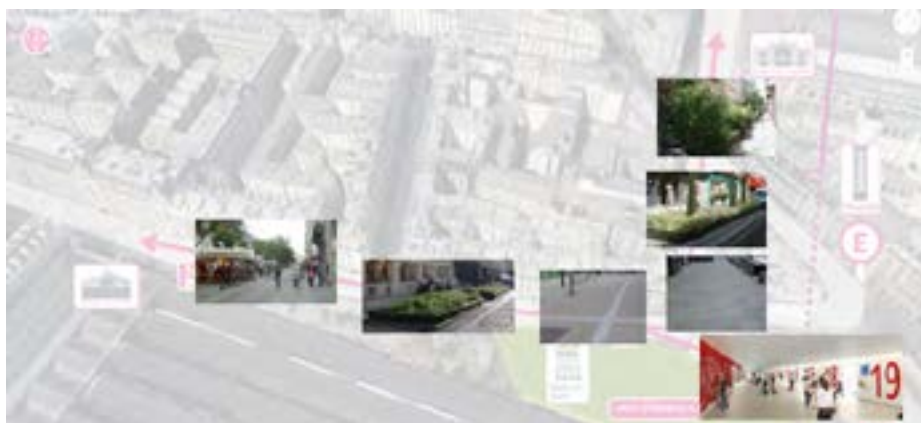
LES CROQUIS SYNTHÉTIQUES DES TABLES

Ci-dessous sont restitués les croquis du quartier à l'horizon du projet, réalisés par quatre des cinq groupes.

Table 1



Table 2



22

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Table 3



Table 4



LES RÉACTIONS DE LA TRIBUNE

Gilles Fourt remercie les participants pour leur contribution et revient sur quelques questions évoquées par les participants pendant la restitution orale.

Si la candidature de Paris à l'organisation des Jeux Olympiques 2024 est retenue, tous les projets d'amélioration des transports devraient aboutir plus rapidement : notamment le projet Gare du Nord 2023 de la SNCF (300 millions d'euros d'investissements) et celui du CDG Express (1,6 milliards d'euros). L'amélioration de la liaison entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est, qui fait le lien entre les deux projets précédemment cités, ne représente qu'un investissement de quelques dizaines de millions d'euros, ce qui est relativement peu si on le compare à d'autres projets de transport mené en Île-de-France.

Par ailleurs, le STIF est conscient que le souterrain Château-Landon est aujourd'hui peu adapté à la circulation des voyageurs. Il s'agit d'un des points sensibles du projet sur le plan technique. Ce passage est étroit mais il est difficile à élargir car cela impacterait l'organisation des plateaux de voies de la Gare de l'Est et coûterait donc beaucoup plus cher à mettre en œuvre. Aujourd'hui, aucune solution n'a été arrêtée à ce sujet.

Pendant la réunion, un participant a soulevé un enjeu intéressant : le risque d'intensification des nuisances et de l'insécurité dans les rues d'Alsace et de Dunkerque du fait d'une moindre présence humaine si les voyageurs utilisent davantage la liaison souterraine que la liaison de surface. L'articulation entre les deux volets du projet - l'amélioration de la correspondance et la requalification des espaces publics - sera donc déterminante pour sa réussite.

Généralement, le STIF privilégie de contrôler les espaces accessibles aux voyageurs. En effet, plus il y a de contrôles, moins il y a de fraude et plus les projets sont faciles à financer. Cependant, dans des espaces contraints, le fait de réserver le passage à des voyageurs munis de billets limite fortement les flux de passages urbains (par exemple des riverains). Là encore, rien n'a été arrêté à ce sujet.

Enfin, le calendrier prévisionnel du projet prévoit que le bilan de la concertation soit examiné en conseil du STIF en juin 2017. En parallèle, les études préalables au schéma de principe seront menées et devraient durer environ un an et demi.

Paul Simondon remercie les participants pour leurs contributions. Il revient sur les nombreux sujets évoqués par les participants. Certains n'étaient pas liés directement au projet mais plus globalement au fonctionnement du secteur des gares du Nord et de l'Est et notamment des rues d'Alsace et de Dunkerque : les nuisances, la mobilisation des forces de polices et de la brigade des incivilités, la diversification des commerces etc. Ces thématiques sont bien connues à la fois des habitants et des élus et sont très souvent abordées pendant les réunions des Conseils de quartier. Le projet d'amélioration de la liaison entre les deux gares devrait créer les bases d'une amélioration de la situation dans tous ces domaines, d'autant plus, avec l'arrivée de Balcon vert. Ce jardin public municipal implanté sur le toit de l'hôtel Okko sera ouvert et fermé aux horaires classiques des jardins publics parisiens.

Concernant les aménagements, il sera important de faciliter les déplacements piétons et de faire de cet espace public un espace qualitatif et agréable pour tous. Il s'agira également de simplifier les liaisons entre le bas et le haut de la rue d'Alsace. La question du muret n'est pas tranchée mais devra être approfondie. La mise en place d'une palissade pourrait s'avérer difficile à gérer (affichage sauvage, tags) et un grillage qui risquerait de dénaturer la vue.

La signalétique représente un enjeu majeur, l'idée d'un marquage au sol qui matérialiserait la liaison entre les deux gares est intéressante. Cependant, ce marquage devra être durable et facile à nettoyer et entretenu par les services de la Ville.

La concertation menée par le STIF consacrée à l'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est se termine le 31 mars 2017. Elle sera suivie prochainement par une concertation menée par la Ville à propos du jardin public Balcon vert.

SYNTHÈSE POUR LE SITE INTERNET

Le second atelier de concertation sur l'amélioration de la liaison entre les gares du Nord et de l'Est s'est déroulé le 28 mars 2017 à la Mairie du Xème arrondissement. Il avait pour objectifs de permettre aux participants d'appréhender l'aménagement de la liaison piétonne mais aussi celui du prolongement du tunnel Château-Landon.

Les 30 participants ont réfléchi collectivement aux questions qui leur étaient soumises sur différentes thématiques. A partir d'images de références et d'un plan du projet, ils étaient invités à exprimer leur ressenti aujourd'hui, les pistes d'amélioration pour demain.

La rue d'Alsace, ses nuisances (squat, insalubrité, incivilités), son attractivité potentielle et les pistes d'améliorations à envisager (présence policière, remplacement des bars par des commerces de proximité, végétalisation, piétonisation totale ou partielle) a fait l'objet de très nombreux commentaires. Les participants ont également évoqué la nécessité d'améliorer les parvis des deux gares et les circulations piétonnes, notamment aux carrefours Dunkerque / faubourg Saint-Denis / La Fayette et Aqueduc / La Fayette / Alsace. La liaison entre les deux gares devrait également être plus lisible et explicite pour les voyageurs, grâce par exemple à un marquage au sol clair et durable. Il s'agirait de donner envie aux passants (riverains, voyageurs, touristes confondus) de profiter du quartier en donnant une identité forte et valorisante à la liaison entre les deux gares.



ORDRE DU JOUR

1 – Le projet

2 – Les réflexions collectives

3 – La restitution



PAUL SIMONDON

1^{er} adjoint au Maire du 10^e arrondissement,
en charge de l'urbanisme et de la nuit

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LE PROJET

LES OBJECTIFS DU PROJET



GILLES FOURT

Chef de la division des Projets Ferroviaires et Pôles,
Direction des Projets d'Investissement, STIF

LES OBJECTIFS

Offrir une image lisible et globale et construire une véritable correspondance optimisée et accessible à tous entre les deux gares :

- ◆ Améliorer la correspondance
- ◆ Améliorer la lisibilité globale, créer une identité
- ◆ Améliorer le cadre de vie, le confort des usagers et des riverains.

CONTEXTE ET PRINCIPES



KNUT PINTO-DELAS

Chargé de projet,
Direction des Projets d'Investissement, STIF

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



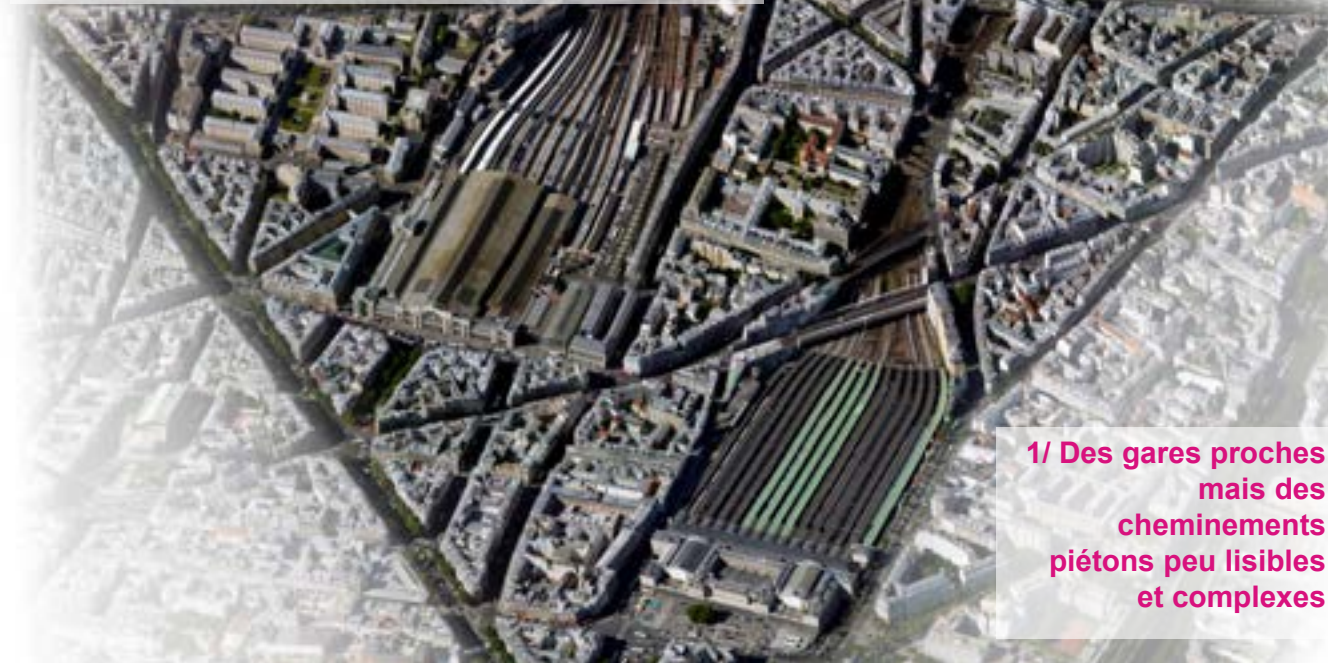
LE CONTEXTE

LE CONTEXTE

LA SITUATION ACTUELLE

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

CONTEXTE : POURQUOI CE PROJET ?

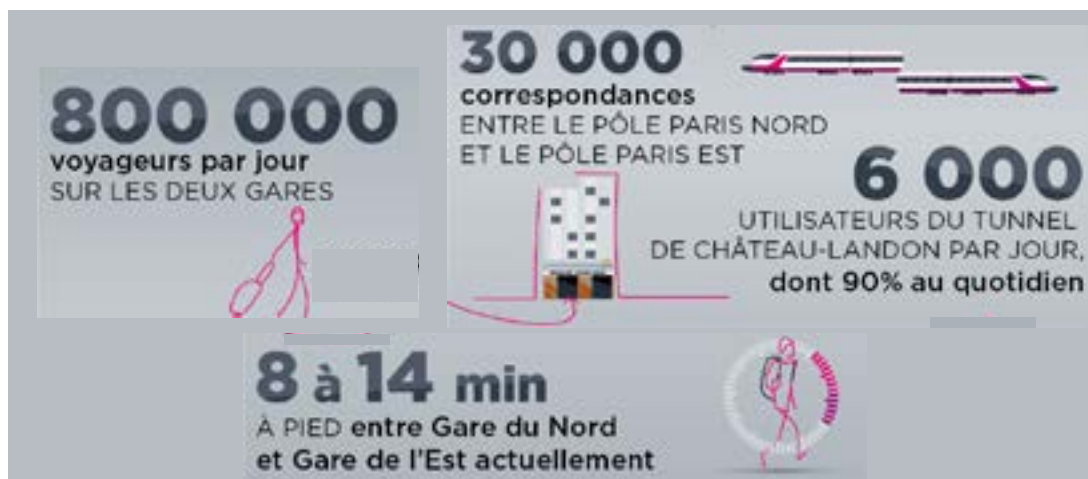


1/ Des gares proches
mais des
cheminements
piétons peu lisibles
et complexes

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

CONTEXTE : POURQUOI CE PROJET ?

2/ Des déplacements importants



CONTEXTE : POURQUOI CE PROJET ?

**3/ Une offre
de correspondance
importante
mais mal reliée**



LE CONTEXTE

INSCRIRE LE PROJET DANS UNE AMÉLIORATION DE L'OFFRE GLOBALE

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

15



Concertation du 28 février au 31 mars 2017



- 2500 m² de jardins environ
- Chambres réparties sur 3 étages

Vue du Balcon Vert et de l'hôtel OKKO, depuis la rue d'Alsace, côté Gare de l'Est
GROUPE SLH – SLA ARCHITECTURE

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Vue du Balcon Vert et de l'hôtel OKKO

GRUPE SLH – SLA ARCHITECTURE

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LES 3 VOILETS DU PROJET

POUR DES CIRCULATIONS PLUS SIMPLES
ET PLUS CONFORTABLES

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

19



1^{ER} VOLET

**AMÉLIORER
LES DÉPLACEMENTS
NIVEAU RUE**

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

Callout boxes on the map:

- Réaménagement du parvis
- essibilité
- Réalignement des passages piétons
- Zone de rencontre
- Piétonisation
- Zone de rencontre et sens unique
- Réaménagement du parvis

LES LIAISONS PIÉTONNES

Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

21

Logos: **Paris**, **SNCF**, **SAINT-GERMAIN**, **Mairie de Paris**, **stif**

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

23



Concertation du 28 février au 31 mars 2017

ENTRE DEUX



Concertation du 28 février au 31 mars 2017

RUE D'ALSACE, HAUT



Figure : Photomontage
(PNEE)

Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

28



Concertation du 28 février au 31 mars 2017

RUE DE DUNKERQUE



Figure : Photomontage
(PNEE)

Qu'est-ce qu'une « zone de rencontre » ?

- ❖ Permettre la cohabitation de tous les modes
- ❖ Améliorer le cadre de vie, privilégier la vie locale

Principales caractéristiques

- Vitesse : 20km/h maxi pour TOUS les véhicules
- Piétons : prioritaires sur tous les véhicules
- Cyclistes : avec les véhicules + Contre-sens cyclable
- Stationnement : Autorisé et organisé



Concertation du 28 février au 31 mars 2017

2^E VOLET

**CRÉER UNE LIAISON
SOUTERRAINE
ENTRE LES GARES**

LIAISON

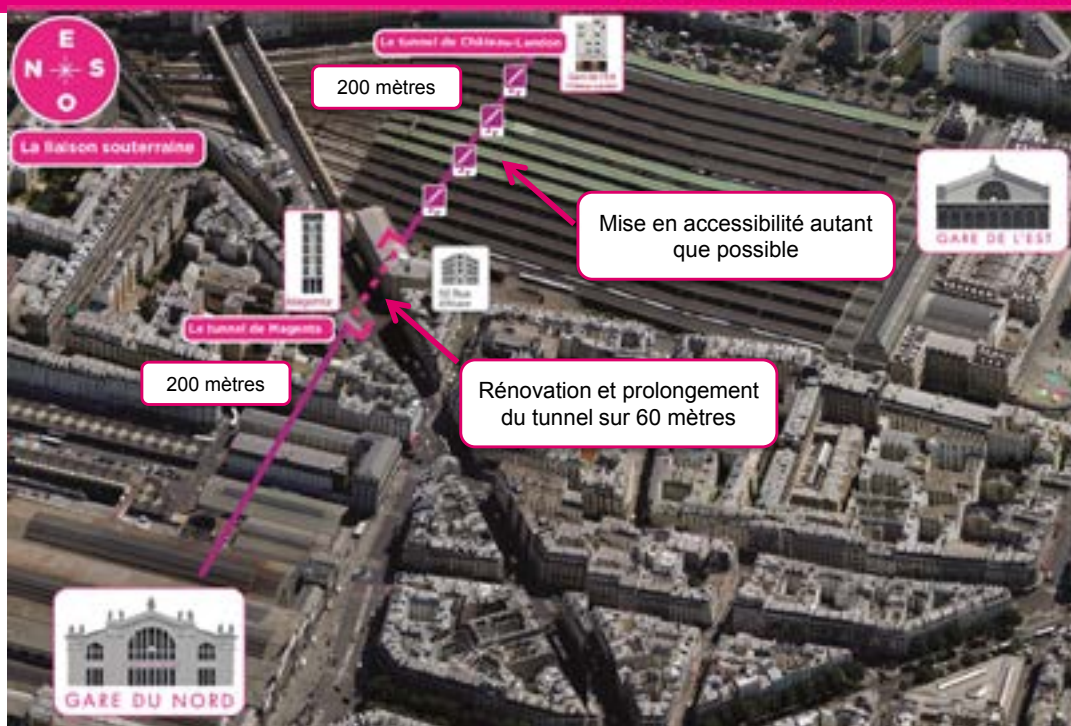
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

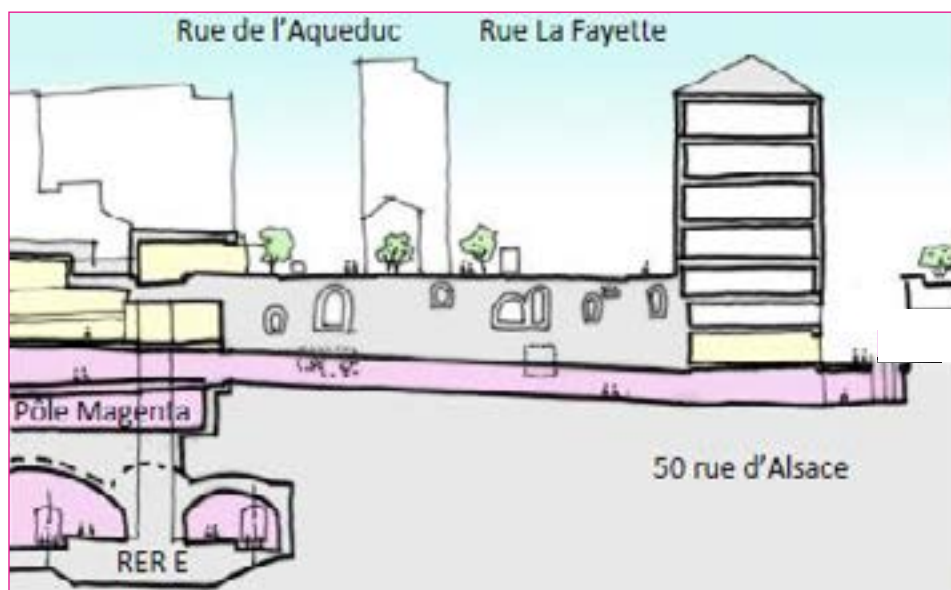
LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



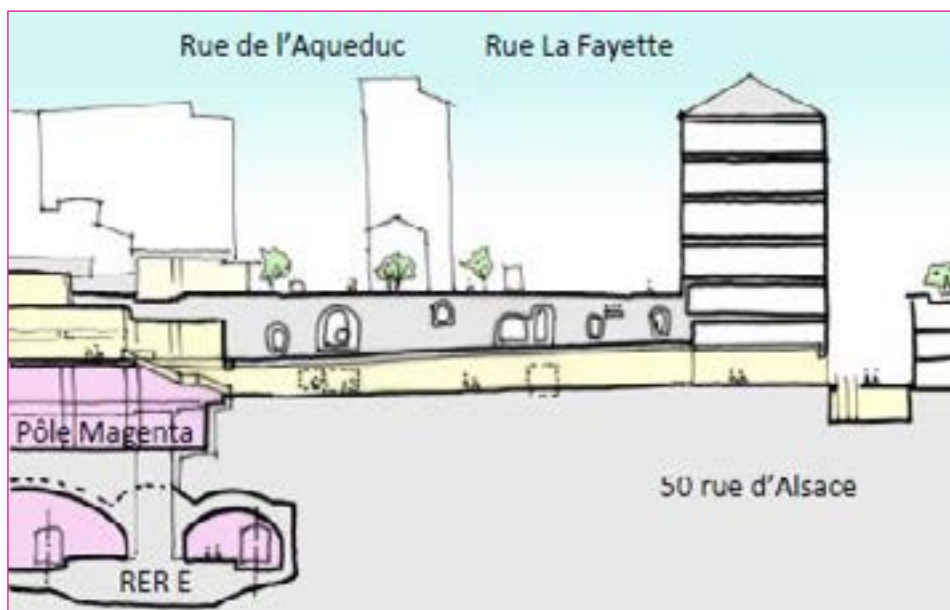
LA LIAISON SOUTERRAINE

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



33

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Concertation du 28 février au 31 mars 2017

3^E VOLET

FACILITER LE LIEN ENTRE LES RUES ET LES SOUTERRAINS

LIAISON

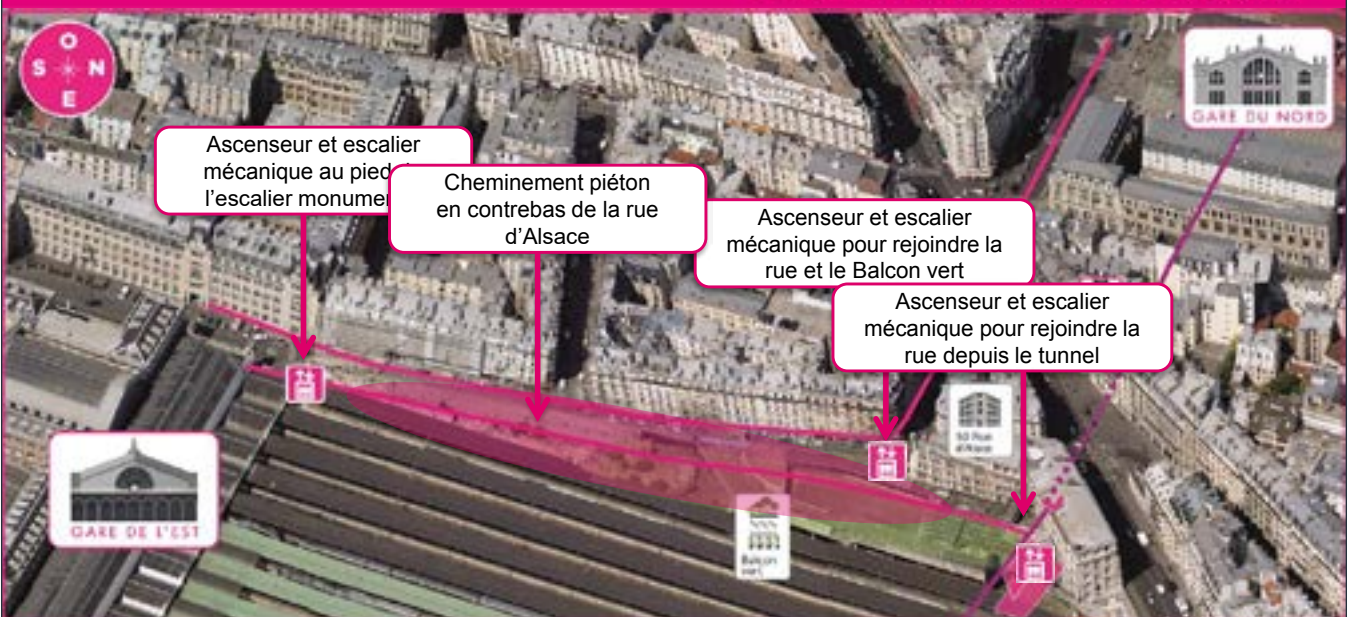
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LE LIEN ENTRE LES RUES ET SOUTERRAINS

Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

37



LIAISON

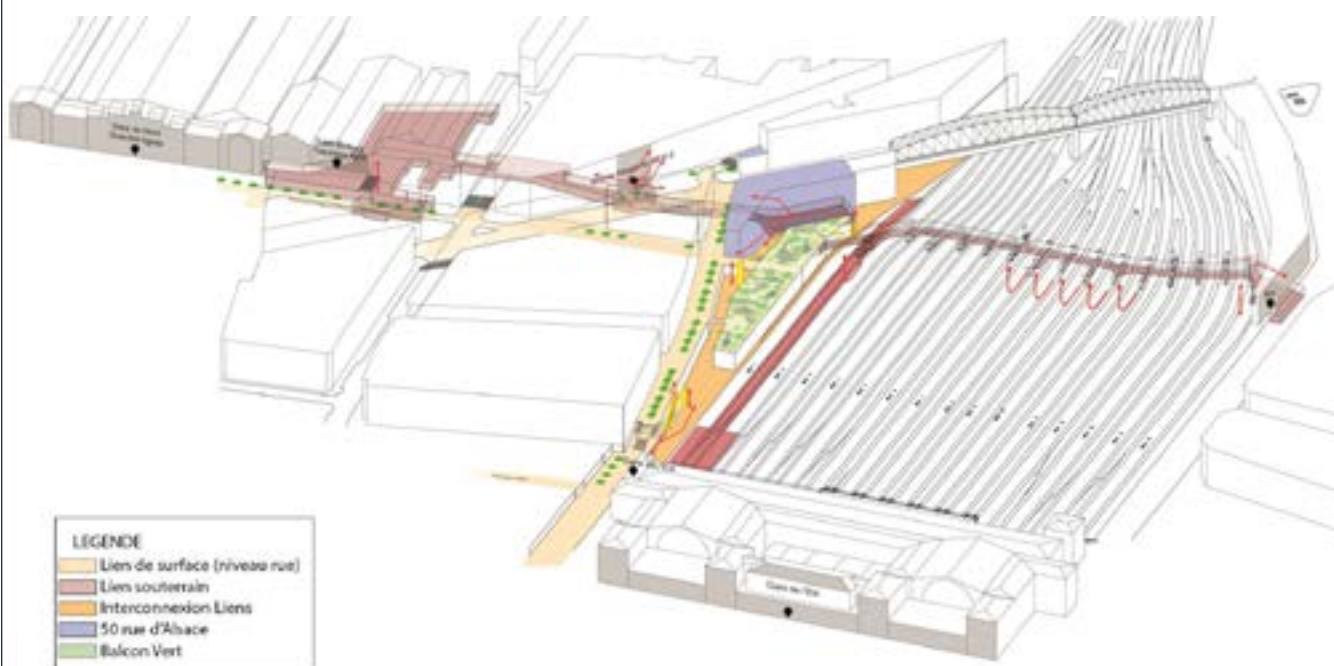
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

38



Concertation du 28 février au 31 mars 2017



LA CONCERTATION

Informier et échanger sur le
projet

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



**INFORMEZ-VOUS ET DONNEZ
VOTRE AVIS**

WWW.NOUVELLE-LIAISON-GARE-NORD-EST.FR

LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS

Environ 310 avis recueillis

- ◆ L'opportunité d'un projet attendu de longue date
- ◆ L'enjeu fort du réaménagement de la rue d'Alsace
- ◆ La prégnance des liaisons verticales
- ◆ La pertinence du prolongement du tunnel : la correspondance
- ◆ La nécessité d'améliorer fortement la signalétique dans et entre les gares du Nord, de l'Est et de Magenta

LES RÉFLEXIONS COLLECTIVES

A votre disposition :

- ◆ Des fiches thématiques
 - ◆ Un plan du périmètre de projet
 - ◆ Des images de référence à localiser sur le plan
- ⇒ 50 minutes d'échanges
- ⇒ Un ou deux porte-paroles par équipe viennent expliciter et argumenter leur projet de réaménagement

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



RÉFLEXIONS COLLECTIVES

**Grand Paris
des Gares**
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



RESTITUTION

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



CONCLUSION

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



DIAPOS DE RÉSERVE

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

ZONES DE RENCONTRE

COMMENT ÇA MARCHE ?

 **Piétons** : vous circulez librement sur les trottoirs et la chaussée. Vous êtes prioritaires sur tous les autres usagers.

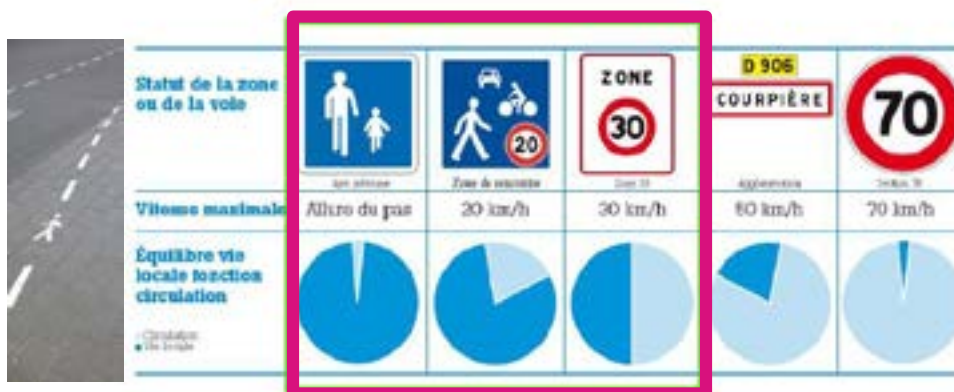
 **Cyclistes** : vous pouvez circuler dans les deux sens. Mais attention aux piétons, ils sont prioritaires !

 **Conducteurs** : roulez doucement ! 20 km/heure, vous pouvez vous arrêter à tout instant pour céder passage aux piétons et cyclistes. Attention, le stationnement est strictement interdit en dehors des zones signalées.

Mieux cohabiter,

La zone de rencontre est un espace partagé entre tous.

3 ZONES DE CIRCULATION APAISEES



zone de rencontre :

« voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. (...) »

La zone de rencontre est introduite par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008; il modifie l'article R110-2 du code de la route comme ci-dessus.

RECOMMANDATION

- L'aménagement doit donner l'impression que l'on circule sur un **espace piéton**.
- Conserver **des espaces dédiés aux piétons dégagés** de tout obstacle.
- **Signaler** aux véhicules que cet espace est différent.
- **Pas d'aménagement cyclable** en général.
- **Pas de passage piéton**, traversées suggérées si besoin.
- **Pas de feu de signalisation**, signalisation minimale.

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares

Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Le projet en marchant – Atelier – 11/03/2017

52



LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



53



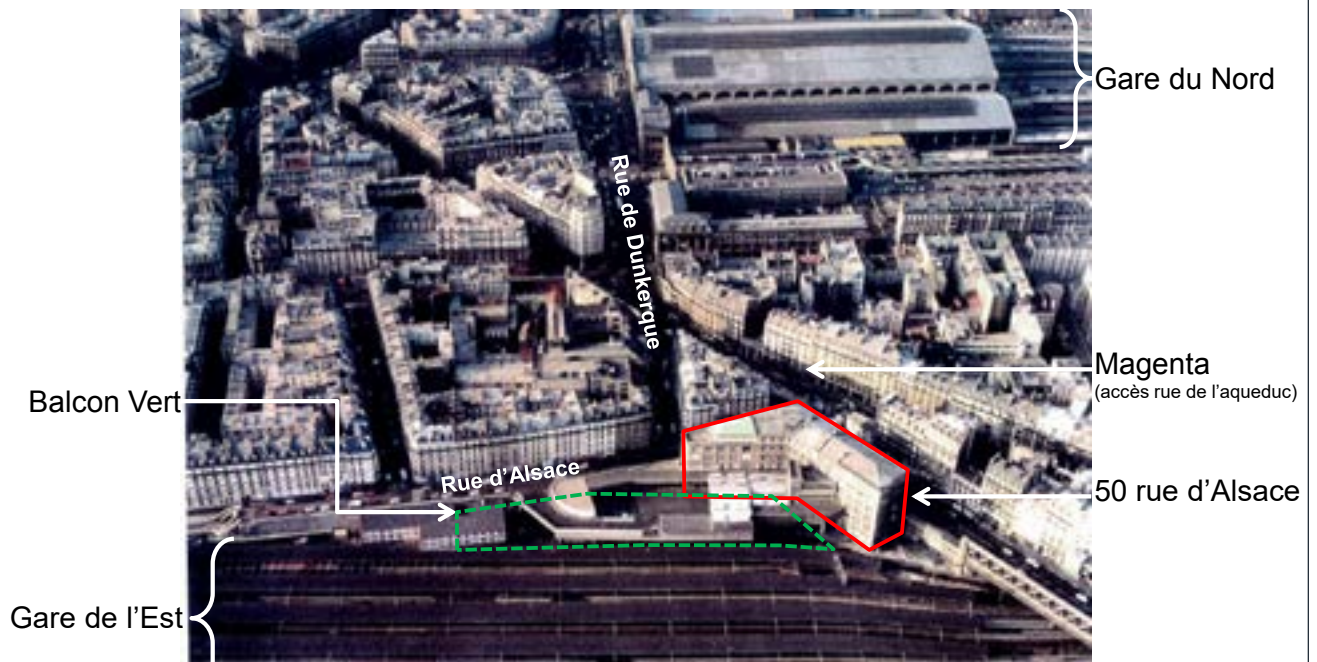
LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



54



LIAISON

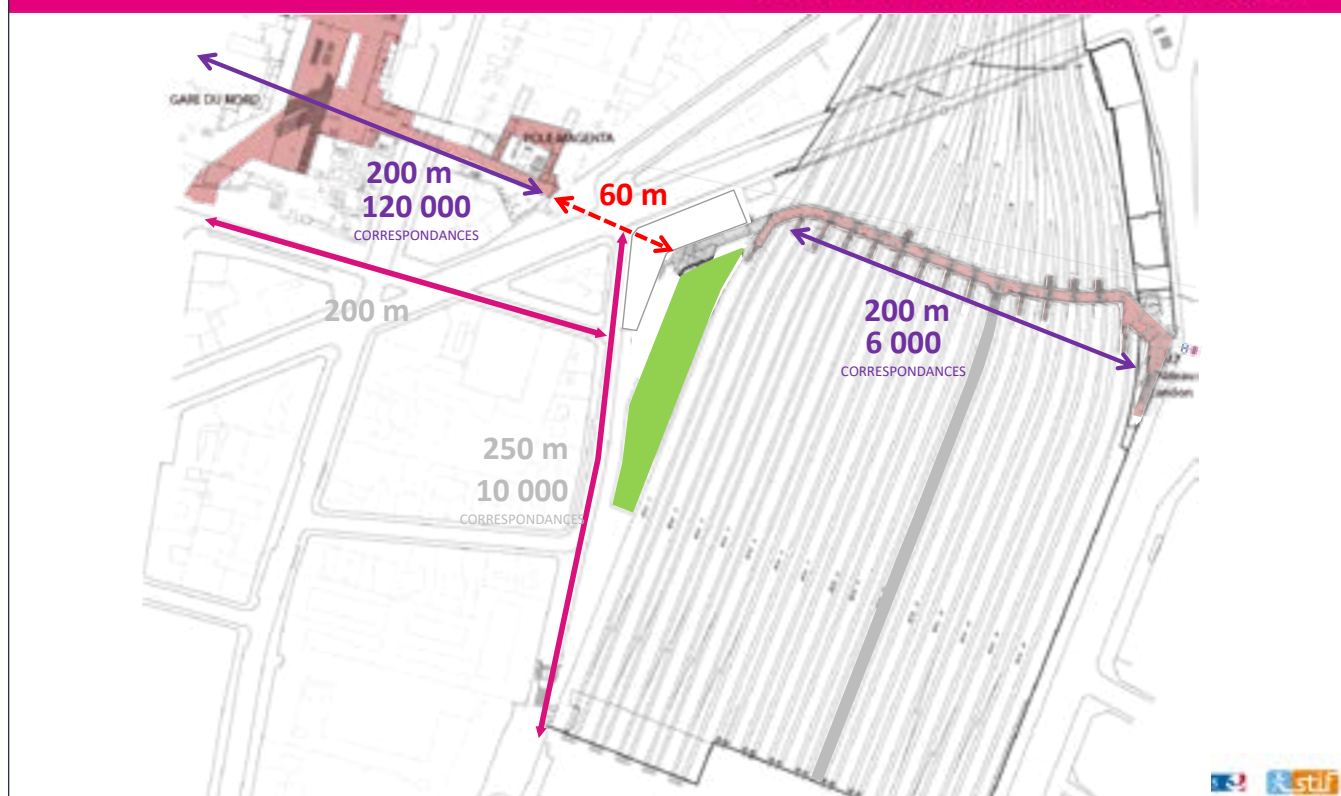
GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Grand Paris
des Gares
Des gares qui vous correspondent.

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017



Grand Paris
des Gares

Des gares qui vous correspondent

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

AMBIANCE DU TUNNEL



Avec le concours de



Grand Paris
des Gares

Des gares qui vous correspondent



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

AMBIANCE DU TUNNEL

AUJOURD'HUI, VOTRE RESENTI ?

DEMAIN, QUELLES PISTES D'AMÉLIORATION ?

Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

AMBIANCE DU TUNNEL

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est au niveau du tunnel.

Ambiance du tunnel



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

POURQUOI AVOIR CHOISI CES IMAGES ?

QUELLES CONTRAINTES D'USAGE IDENTIFIEZ-VOUS ?

Avec le concours de



Grand Paris
des Gares

Des gares qui vous correspondent



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

LES PARVIS



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

LES PARVIS

PARVIS GARE DE L'EST - ALSACE

AUJOURD'HUI, VOTRE RESENTI ?

DEMAIN, QUELLES PISTES D'AMÉLIORATION ?

Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON

GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

LES PARVIS

PARVIS GARE MAGENTA - RUE DE L'AQUEDUC

AUJOURD'HUI, VOTRE RESENTI ?

DEMAIN, QUELLES PISTES D'AMÉLIORATION ?

Avec le concours de



MOBILIER URBAIN

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est au niveau des parvis.

Arceaux



Bancs



Mobilier de protection



Autres



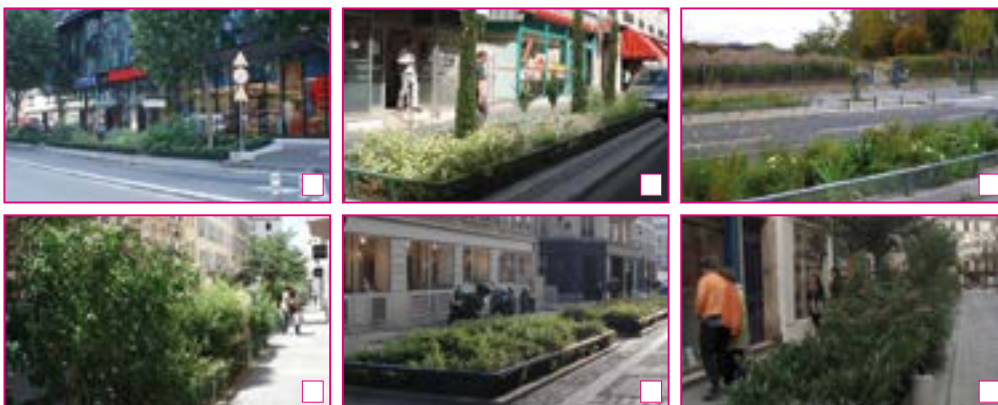
Avec le concours de



VÉGÉTALISATION

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est au niveau des parvis.

Jardinières



Pots



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

ÉCLAIRAGE

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est au niveau des parvis.

Éclairage piétonnier

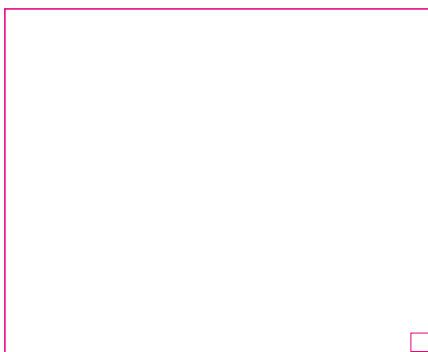
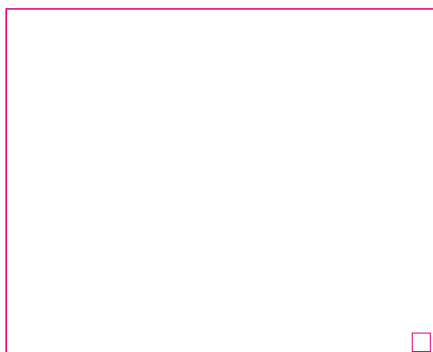
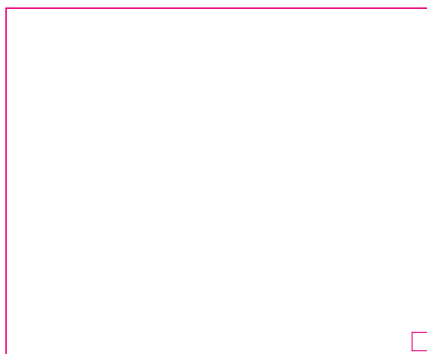


Avec le concours de



AUTRES PROPOSITIONS

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est au niveau des parvis.



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

POURQUOI AVOIR CHOISI CES IMAGES ?

QUELLES CONTRAINTES D'USAGE IDENTIFIEZ-VOUS ?

Avec le concours de



LE QUARTIER DES GARES



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

LE QUARTIER DES GARES

AUJOURD'HUI, QUEL EST VOTRE RESENTI SUR L'IDENTITÉ DU QUARTIER ?

DEMAIN, QUELLE IDENTITÉ ?

Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

LE QUARTIER DES GARES

QUELLES SONT LES PARTICULARITÉS DE LIEU (ARCHITECTURE, SERVICE, COMMERCE...) À METTRE EN AVANT ?

QUELS ÉLÉMENTS NOUVEAUX À APPORTER ?

Avec le concours de



Grand Paris
des Gares

Des gares qui vous correspondent

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

RUE D'ALSACE



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

RUE D'ALSACE

AUJOURD'HUI, VOTRE RESENTI ?

DEMAIN, QUELLES PISTES D'AMÉLIORATION ?

Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON

GARE DU NORD GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

STATUT DE LA RUE

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue d'Alsace.

Statut de la rue (zone 20, aire de rencontre, zone cyclable, etc.)



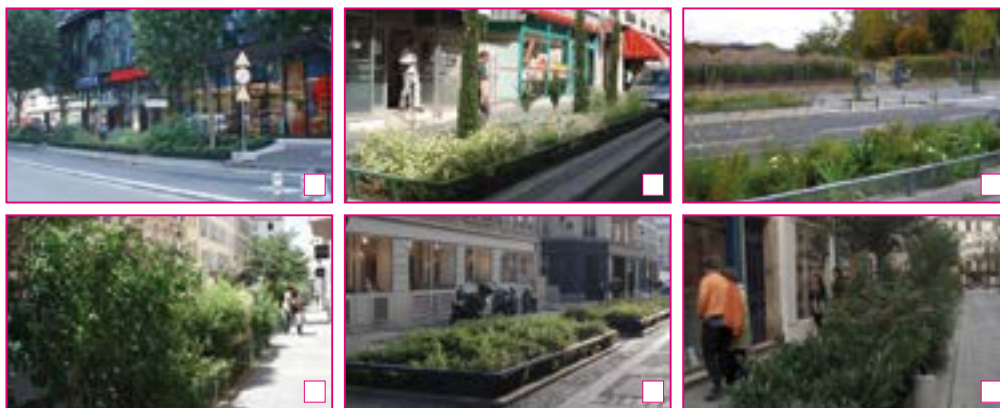
Avec le concours de



VÉGÉTALISATION

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue d'Alsace.

Jardinières



Pots



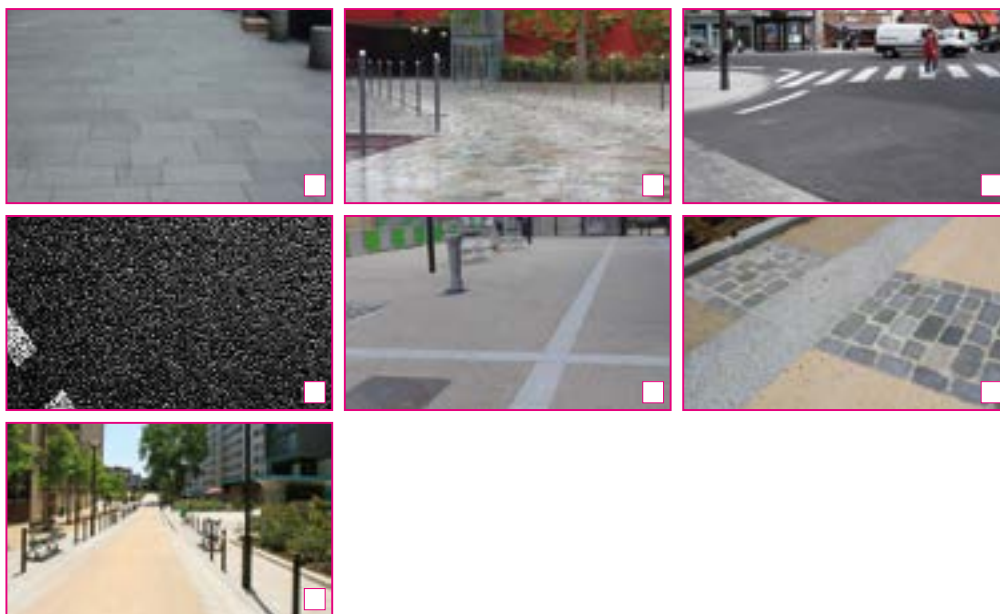
Avec le concours de



REVÊTEMENTS

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue d'Alsace.

Revêtements sol



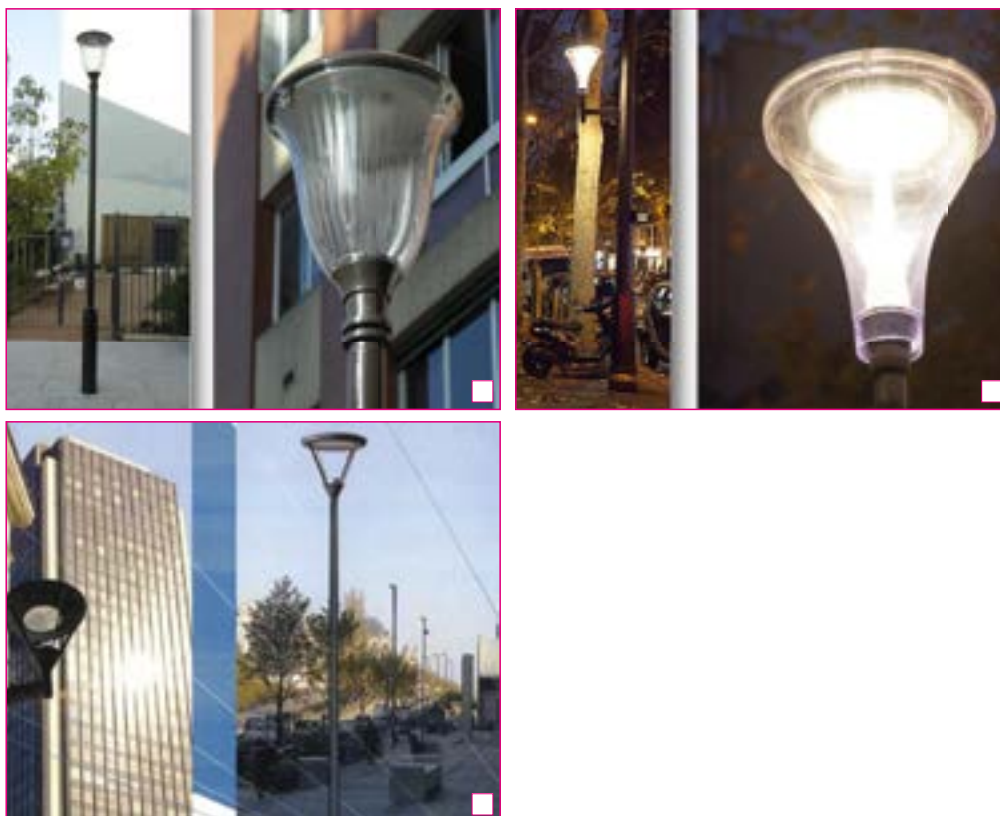
Avec le concours de



ÉCLAIRAGE

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue d'Alsace.

Éclairage piétonnier



Avec le concours de



MOBILIER URBAIN

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue d'Alsace.

Arceaux



Bancs



Mobilier de protection



Autres



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

CONTINUITÉ PIÉTONNE

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue d'Alsace.



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

POURQUOI AVOIR CHOISI CES IMAGES ?

QUELLES CONTRAINTES D'USAGE IDENTIFIEZ-VOUS ?

Avec le concours de



RUE D'ALSACE

Le muret



COMMENT IMAGINEZ-VOUS LE MURET À L'AVENIR (EN L'ÉTAT, GRILLAGE, PALISSADE EN VERRE OU EN PLASTIQUE FUMÉ...)?

Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

RUE DE DUNKERQUE



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

RUE DE DUNKERQUE

AUJOURD'HUI, VOTRE RESENTI ?

DEMAIN, QUELLES PISTES D'AMÉLIORATION ?

Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON

GARE DU NORD GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

STATUT DE LA RUE

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue de Dunkerque.

Statut de la rue (zone 20, aire de rencontre, zone cyclable, etc.)



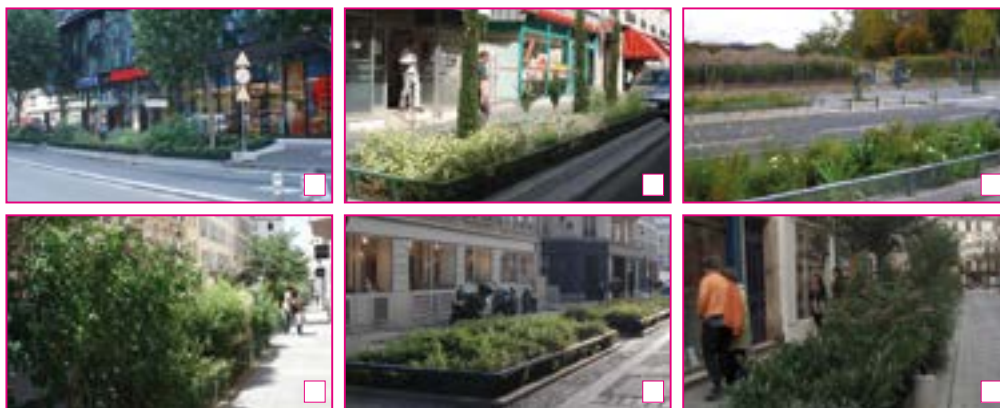
Avec le concours de



VÉGÉTALISATION

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue de Dunkerque.

Jardinières



Pots



Avec le concours de



REVÊTEMENTS

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue de Dunkerque.

Revêtements sol



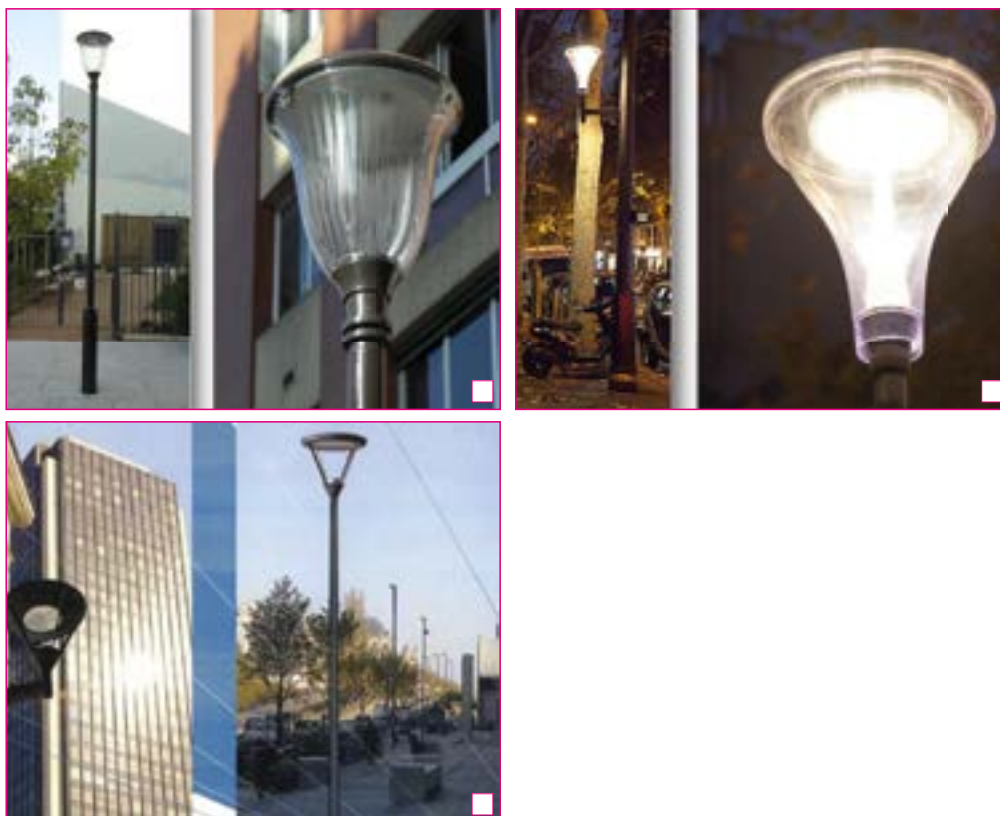
Avec le concours de



ÉCLAIRAGE

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue de Dunkerque.

Éclairage piétonnier



Avec le concours de



MOBILIER URBAIN

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue de Dunkerque.

Arceaux



Bancs



Mobilier de protection



Autres



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON

GARE DU NORD

GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

CONTINUITÉ PIÉTONNE

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est par la rue de Dunkerque.



Avec le concours de



POURQUOI AVOIR CHOISI CES IMAGES ?

QUELLES CONTRAINTES D'USAGE IDENTIFIEZ-VOUS ?

Avec le concours de



SIGNALÉTIQUE ENTRE LES DEUX GARES



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent

LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

SIGNALÉTIQUE ENTRE LES DEUX GARES

AUJOURD'HUI, VOTRE RESENTI ?

DEMAIN, QUELLES PISTES D'AMÉLIORATION ?

Avec le concours de



SIGNALÉTIQUE ENTRE LES DEUX GARES

Cochez les images qui vous paraissent les plus pertinentes pour améliorer la liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est.

Signalétique entre les deux gares



Avec le concours de



**Grand Paris
des Gares**

Des gares qui vous correspondent



LIAISON
GARE DU NORD
GARE DE L'EST

Concertation du 28 février au 31 mars 2017

POURQUOI AVOIR CHOISI CES IMAGES ?

QUELLES CONTRAINTES D'USAGE IDENTIFIEZ-VOUS ?

Avec le concours de



LES COURRIERS REÇUS

Avec le concours de



**Annexe 17 : Courrier de l'association des usagers des transports
FNAUT Île-de-France**



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France

**CONCERTATION RELATIVE A LA
LIAISON GARE DU NORD – GARE DE L'EST**

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT ILE-DE-FRANCE
Mars 2017**

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

OBSERVATION GENERALE

La présentation faite du projet sur le site www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr/ est très instructive, elle est bien illustrée et elle aborde en détail les aspects essentiels du problème, à savoir (nous résumons très succinctement) :

- Les volumes considérables de déplacements que l'on constate à l'intérieur de l'espace d'échanges dans lequel se situent les trois gares du Nord, Magenta et de l'Est, espace

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06
web : www.aut-idf.org courriel : aut@aut-idf.org Twitter : @Asso_usagersidf*

desservi par trois réseaux internationaux ou TGV, un réseau TER et un réseau Transilien, irrigué de plus par 3 RER, 4 lignes de métro, 17 lignes de bus et 15 lignes Noctilien,

- les développements urbains importants prévus dans ce quartier (plan « Paris Nord Est ») touchant entre autres l'hôpital Lariboisière et les circulations piétonnes et automobiles,
- la nécessité de proposer un projet ambitieux, non seulement de liaison entre les gares, mais aussi de « construction d'un vrai ensemble lisible, un « hub » de transports au sein d'espaces publics revalorisés »,
- la réduction à étudier en conséquence de la coupure existante entre les deux grands pôles : Gare du Nord-Magenta-La Chapelle d'une part, Gare de l'Est-Château-Landon d'autre part,
- la volonté d'améliorer la lisibilité globale et de créer une identité du cheminement entre les gares, par un parcours bien signalé, accessible à tous et agréable.

AMENAGEMENTS PREVUS

L'amélioration des liaisons piétonnes entre les pôles Gare du Nord et Gare de l'Est repose sur trois dispositifs :

- la facilitation du cheminement en surface reliant la gare de l'Est à la gare du Nord par la rue d'Alsace et la rue de Dunkerque. Cela consiste essentiellement à doubler l'escalier monumental de la rue d'Alsace par des escalators et un ascenseur, et à piétonniser la rue d'Alsace totalement ou partiellement selon les tronçons,
- une jonction sous la rue La Fayette entre d'une part le tunnel joignant les gares du Nord et Magenta, d'autre part celui passant sous l'extrémité des quais de la gare de l'Est et donnant accès à chacun. Cela permettrait d'avoir une liaison continue en souterrain entre les trois gares, et de les relier à la station Château-Landon de la ligne 7, où se termine le tunnel passant sous les quais de la gare de l'Est,
- un ascenseur joignant la rue d'Alsace à ce souterrain, partant du toit du «Balcon Vert», jardin public prévu sur la terrasse d'un futur hôtel.

Il s'ajoute à ces aménagements :

- l'amélioration par des escaliers mécaniques de l'accessibilité entre le tunnel et chaque quai de la gare de l'Est,
- une réorganisation d'envergure de la gare du Nord (salle d'échanges, hall, quai des RER B et D, souterrain Maubeuge, ...),
- la future liaison CDG Express entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris Charles de Gaulle.

PROPOSITIONS DE L'AUT / FNAUT ILE-DE-FRANCE

Une vraie liaison piétonne entre les gares du Nord et de l'Est

Pour que le cheminement en surface reliant la gare de l'Est aux gares Magenta et du Nord soit vraiment agréable et sûr, il conviendrait de faciliter au maximum la traversée des rues La Fayette, du faubourg Saint-Denis et de l'Aqueduc. Leurs traversées piétonnes actuelles sont trop étroites et le piéton n'a aucune priorité. Nous proposons qu'elles soient marquées par des passages surélevés pour les piétons, ce qui apaiserait par la même occasion la circulation automobile. D'une manière générale, tout cet espace où se situent les trois gares doit être dédié en priorité à la marche, à la bicyclette et aux transports collectifs.

Un plan de circulation respecté pour le parvis de la gare du Nord

Le parvis de la gare de l'Est est correctement aménagé avec un espace taxis et un dépose-minute bien séparés (il conviendrait toutefois de mieux signaler les cheminements piétons). En revanche, celui de la gare du Nord est un capharnaüm où se mélangent taxis et véhicules particuliers dans un concert de klaxons. En septembre 2015, un plan de circulation avait été adopté autour de la gare, libérant l'esplanade et obligeant VTC et particuliers à utiliser un dépose-minute gratuit en sous-sol. En l'absence de police pour faire respecter ce plan, le stationnement sauvage en surface a continué, la rue de Maubeuge a vu se multiplier embouteillages et concerts de klaxons nocturnes, si bien que le plan de circulation a dû être abandonné sur plainte des riverains. La situation ne s'est donc pas améliorée.

Nous demandons en conséquence qu'on revienne au plan de circulation de 2015, en faisant appel aux nouveaux pouvoirs de police dont disposera la Ville à partir de 2018 pour, cette fois-ci, le faire respecter.

Un accès rénové pour le RER E

L'état de la station Magenta est indigne d'un RER, le E, appelé à jouer un rôle capital dans les déplacements est-ouest lorsqu'il sera prolongé jusqu'à la Défense puis Mantes. Son entrée, située au carrefour des rues La Fayette et de l'Aqueduc, est confidentielle et difficilement accessible, et les couloirs et escalier d'accès au quai sont sinistres et mal entretenus. L'ensemble exige une rénovation complète.

Des couloirs mécanisés

Le couloir gare du Nord – Magenta – voies gare de l'Est – Château-Landon, une fois réalisée la jonction sous la rue Lafayette, mériterait, vu sa longueur, d'être équipé d'un trottoir roulant dans les deux sens. Son étroitesse rend néanmoins difficile son insertion : la question reste à étudier.

Les lignes 3bis et 7bis fusionnées et reliées au pôle Magenta

La fusion des lignes de métro 3bis et 7bis est souhaitée depuis de nombreuses années par de nombreux Parisiens et permettrait enfin une desserte efficace de l'Hôpital Universitaire Robert-Debré dont les 3000 professionnels de santé assurent 50 000 admissions et 150 000 consultations par an. Cette fusion serait aisée à mettre en œuvre et peu onéreuse.

Son raccordement au pôle Magenta – Gare du Nord – Gare de l'Est rendrait de grands services aux usagers des 19ème et 20ème arrondissements. A cet égard, un éventuel prolongement de la 7bis jusqu'à Château-Landon pour la relier au cheminement souterrain entre les trois gares, mentionné dans le projet, n'est peut-être pas la meilleure solution.

Le prolongement de Louis-Blanc à Magenta des lignes 7bis et 3bis fusionnées constitue probablement la solution idéale, sous réserve de faisabilité technique et des possibilités de financement.

Dans l'attente, L'AUT / FNAUT Ile-de-France demande qu'une réflexion complémentaire soit menée dans le cadre du projet de liaison Gare du Nord – Gare de l'Est pour intégrer une liaison souterraine avec la station de métro Louis-Blanc depuis le pôle Magenta en suivant le tracé de la rue La Fayette.