



## *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 <sup>ER</sup> ADJOINT AU MAIRE DU X <sup>EME</sup> 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<sup>ER</sup> ADJOINT AU MAIRE DU X<sup>EME</sup> ARRONDISSEMENT DE PARIS

**Paul Simondon**, Premier Adjoint au Maire du X<sup>eme</sup> arrondissement en charge des questions d'urbanisme et de la nuit, souhaite la bienvenue aux participants et remercie Elise Fajeges, 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<sup>eme</sup> 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 ;

- 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.



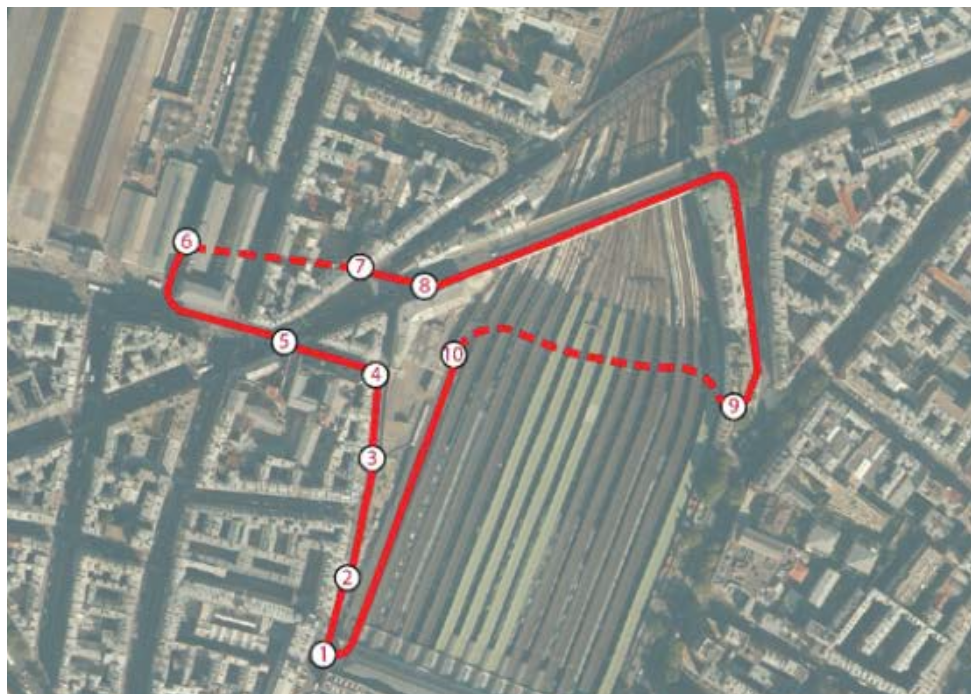
## L'ORGANISATION DE L'ATELIER

**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

# 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup>) et Jérémie Zeguerman (SNCF Mobilités) pour le premier groupe
- Knut Pinto-Dellas (STIF), Elise Fajgeles (Mairie du X<sup>ème</sup>) 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





*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.

### (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).



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



*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<sup>ème</sup> 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 m<sup>2</sup>

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



*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



# 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



*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

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



# 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.





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





*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**

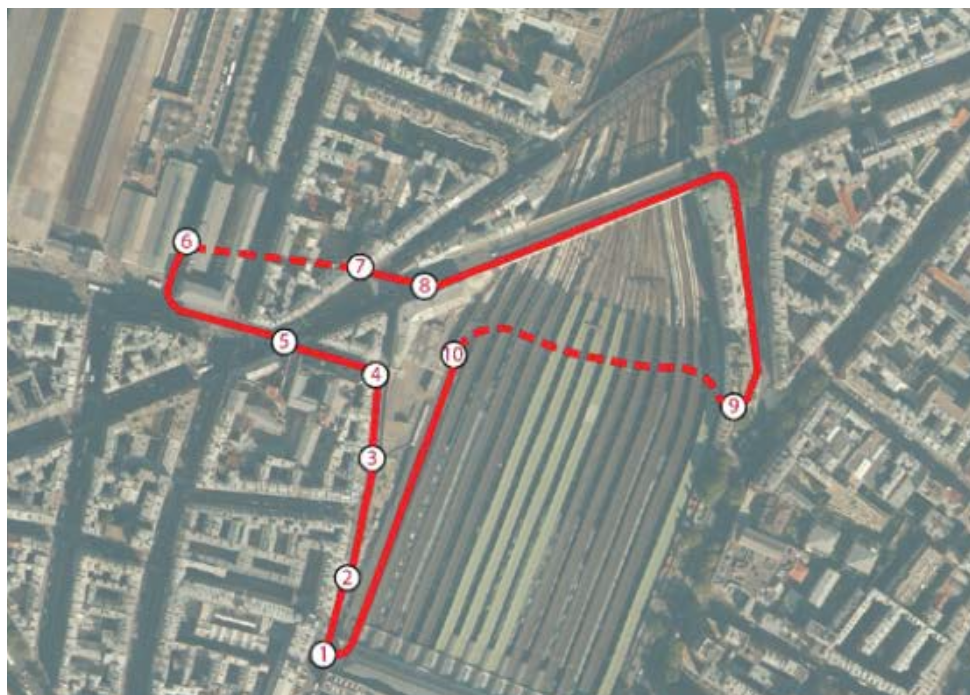
## SYNTHÈSE POUR LE SITE INTERNET

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