



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 piétonner 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.