

Voici le futur tunnel entre les gares du Nord et de l'Est



Visuel du futur souterrain réaménagé entre gare du Nord et gare de l'Est. (DR.)

À l'horizon 2024, la jonction entre les deux gares parisiennes sera enfin facilitée, avec une rue d'Alsace rénovée et surtout un tunnel qui facilitera les correspondances pour les voyageurs.

Finis les couloirs sombres et les rues sales aux odeurs d'urine. Au plus tard en 2024, il sera enfin possible de relier à pied, dans de bonnes conditions, la gare du Nord à la gare de l'Est. Deux stations distantes de 500 mètres seulement, mais dont la correspondance actuelle est bien difficile. La Gare du Nord va pourtant se rénover d'ici aux JO 2024, date laquelle le CDG Express, train direct depuis l'aéroport de Roissy, doit aussi arriver sur les voies 1 et 2 de la gare de l'Est. Il est donc d'autant plus urgent d'améliorer la liaison entre ces deux pôles.

A terme, les deux gares, qui voient passer 800 000 voyageurs par jour, vont donc former un « bipôle » interconnecté, selon les termes d'Ile-de-France Mobilités (IDFM). L'autorité organisatrice des transports dans la région, présidée par Valérie Pécresse, doit voter ce mardi le schéma de principe et le financement de nouvelles études (1,78 M€) pour ce grand projet, mené conjointement avec la Ville de Paris et la SNCF, dont le coût total est estimé 49,2 M€.

Actuellement, indique le rapport soumis au vote des élus d'IDFM, la liaison entre les deux gares « n'est pas optimale, voire problématique ». Sur les 800 000 voyageurs quotidiens dans ces gares, plus de 25 %, soit 200 000 personnes, effectuent une correspondance chaque jour. « Ces correspondances s'effectuent majoritairement à pied ou en métro et sont jugées difficiles et peu lisibles, même par les usagers du quotidien », indique le rapport.

Objectif : six minutes à pied

Trois axes principaux d'amélioration ont donc été identifiés, à l'issue d'une concertation en février 2017. Ils correspondent à dix chantiers, dont l'étude d'avant-projet devra dire s'ils peuvent tous être menés de front. Il s'agit d'abord de faciliter la liaison piétonne via une rue de Dunkerque aux trottoirs élargis, puis la rue d'Alsace, rendue piétonne sur une partie, et dont la vitesse sera limitée à 20 km/h de l'autre. Objectif : relier les deux gares à pied en 6 minutes.

Le projet prévoit aussi une liaison souterraine via le prolongement du tunnel Château-Landon existant sous la gare de l'Est, jusqu'à la gare RER de Magenta, liée, elle, à la gare du Nord. Soit un ouvrage de 60 m environ sous la rue La Fayette. Avec une signalétique appropriée, il sera enfin possible de relier les deux gares sans sortir dans la rue. Au cœur de ce tunnel, plusieurs ascenseurs sont prévus pour atteindre les quais de la gare de l'Est, en particulier ceux du CDG Express.

Enfin, entre la liaison par la rue et le nouveau tunnel réaménagé, deux nouveaux ensembles ascenseurs/escalators seront créés au niveau de la rue d'Alsace pour descendre sur les quais de gare de l'Est. Dont l'un sera accessible depuis le « Balcon Vert », un nouveau jardin créé par la ville sur le toit d'un hôtel de luxe. Bien loin de l'image actuelle des abords des deux gares...