

## ANNEXE 22



### **Observations complémentaires sur la contribution d'Ile de France Mobilités**

**En premier lieu, nous rappelons que la SA Gare du Nord 2024 a travaillé très en amont avec les différentes composantes de la FNAUT (dont la FNAUT Ile de France) pour leur présenter le projet, être à l'écoute de leurs suggestions et faire évoluer le projet quand cela était possible.**

**La SA Gare du Nord 2024 prend note du soutien de IDFM au projet et de la vigilance demandée sur la bonne prise en compte des enjeux de mobilités du quotidien. Plusieurs points d'attention ont été soulevés par IDFM et les observations complémentaires suivantes.**

### **Frontières avec les espaces métro**

Certains espaces RATP sont aujourd'hui très fréquentés notamment au niveau du couloir d'accès menant au quai Sud du métro 4 au S02 de la Gare du Nord. Il est craint que l'augmentation des flux de voyageurs à l'horizon 2030 puisse aggraver les congestions d'ores et déjà constatées au niveau de l'escalier donnant au accès au Métro 4 direction Sud, au niveau S02, en particulier.

Sur ce sujet précisément, une étude est en cours, en collaboration avec la RATP, pour établir un diagnostic partagé entre Gares & Connexion et la RATP sur la sollicitation de ces espaces de correspondance et ainsi identifier les potentielles futures saturations à l'horizon projeté. L'objectif de cette étude est dans un premier temps de procéder à un comptage des voyageurs empruntant l'escalier fixe permettant l'accès à la ligne 4. Une analyse quantitative sera ensuite menée et permettra d'identifier les parcours de correspondance entre les voyageurs Transilien et Métro ligne 4. Des solutions alternatives pourront ensuite être explorées par SNCF Gares & Connexions et RATP pour répondre à ces éventuelles problématiques.

### **Déplacement des personnes à mobilité réduite**

Nous confirmons que tous les espaces de la gare seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR et PSH) avec une amélioration sensible des parcours par rapport à la situation actuelle. Pour les personnes en situation d'handicap, la logique de cheminement est encore plus importante que pour les personnes valides. Le projet prévoit une simplification des cheminements ainsi qu'une signalétique FALC (facile à lire et à comprendre) et des aides à la circulation adaptées, notamment via des balises sonores implantées aux droits des entrées.

Le détail du projet en matière d'accessibilité PMR figure dans la pièce PC39 du dossier de demande de permis de construire qui a un reçu un avis favorable de la commission d'accessibilité.

Ceci étant précisé, il est ici rappelé les principaux aménagements prévus.

Indépendamment de créer des ascenseurs spécialement dédiés à l'accès des PSH l'ensemble de gestion des flux verticaux a été optimisée comme les tableaux figurant dans la contribution de la FNAUT Ile de France l'indique et rappelé au point 2.3.3 du procès-verbal de synthèse. De plus, toutes les descentes sur les quais depuis chaque passerelle sont dotées

d'un ascenseur. Afin de simplifier et d'optimiser les déplacements d'une PAM, tous les ascenseurs accessibles au public possèdent une balise sonore permettant de les localiser. Ils sont répartis de manière à limiter le cheminement entre eux, la distance maximale d'une batterie d'ascenseur à une autre sera de 90 mètres en ligne droite.

Le projet donne ainsi du sens pour faciliter l'interconnexion entre les différents mode de transport aux personnes en situation de Handicap tout en augmentant leur confort dans la compréhension des espaces et leur permettre de vivre leur voyage positivement comme tous les autres usagers.

### **Fonctionnement gare routière**

Il est fondamental pour la SA Gare du Nord 2024 que le projet permette d'assurer la sécurité du public dans les espaces de l'Eco-station Bus. Les piétons et cyclistes arrivant depuis la rue de Faubourg Saint-Denis passeront, soit au droit de l'entrée/sortie bus entre les numéros 173ter/177, soit à travers le porche au RDC de numéro 181. Dans la configuration actuelle du projet, la sécurité des piétons et des cyclistes est assurée

La démolition de l'immeuble 177 rue du Faubourg Saint-Denis est une opportunité prévue dans le contrat de concession signé entre SNCF Gares & Connexions et la SA GDN 2024. Cette démolition permettra d'améliorer le confort d'accès à l'actuelle gare routière et le croisement des bus (élargissement de l'accès piétons et vélos depuis la rue du Faubourg Saint-Denis) et de donner une meilleure accroche urbaine du nouveau bâtiment du terminal départs à la rue du Faubourg Saint-Denis.

Concernant la phase travaux, les travaux de transformation (reconfiguration totale de la gare routière pour permettre d'accueillir une nouvelle génération d'Eco-station Bus selon les critères et le cahier des charges définis par Ile de France Mobilités) vont se dérouler dans une gare routière en fonctionnement. Des études ont été conduites par la RATP, pour le compte de la SA Gare du Nord 2024, pour définir des phases permettant d'assurer le fonctionnement de la gare routière pendant les travaux. Ce phasage a été validé lors du dernier comité de voirie en présence de la Préfecture de Police, Ile-de France Mobilités et la Ville de Paris.

Nous confirmons que ce phasage permet de maintenir le maximum de lignes desservant la Gare du Nord afin d'assurer le même niveau de desserte pour les usagers et de maintenir le maximum de lignes de bus dans la gare routière pour éviter le report de lignes sur l'espace public autour de la Gare du Nord.

Les études conduites par la RATP ont permis de montrer que le niveau de service d'exploitation restera assuré pendant les travaux. Concernant les conditions d'exploitation, seule la ligne 91, qui est un bus articulé, ne pourra être accueillie dans la gare routière (dépose, régulation et départ) pendant les travaux.

Toutes les autres lignes pourront être maintenues dans leur fonctionnement existant. Dans la description du phasage prévu par la RATP et décrit ci-dessous, une attention particulière a été portée au traitement de la ligne 91 pour garantir sa fonctionnalité, en compatibilité avec la gestion de l'espace public et la circulation du quartier.

Ainsi, dès la phase 2 le 91 empruntera l'entrée de l'Eco-station Bus, uniquement en transit, pour reprendre aussitôt la rampe Dunkerque (feu tricolore de régulation du trafic en sortie de raquette), avec une dépose qui sera aménagée sur le parvis et le terminus sera situé dans la rue de Saint-Quentin. L'aménagement des arrêts et/ou terminus provisoires sera réalisé par le projet, en lien avec la RATP, Ile de France Mobilités, les services de voirie de la Ville de

Paris et la Préfecture de Police. L'instruction formelle est en cours dans le cadre de la procédure d'occupation du domaine public de voirie.

Dans un second temps, en phase 3 (rampe Dunkerque supprimée), le bus 91 empruntera la raquette et procédera à sa dépose et régulation rue du Faubourg Saint-Denis (partie en double sens).

En phase finale, le 91 retrouvera sa place au sein de la gare routière.

### **Impact des travaux sur les circulations ferroviaires**

En 2020, les travaux à réaliser ont pour objectif, d'une part l'extension de l'infrastructure de la dalle existante au nord au-dessus des voies 30/36 et d'autre part l'extension de la même dalle vers l'ouest au-dessus des voies 30 à 18 ; la réalisation des massifs de poteaux des passerelles se déroulera en 2021 avec l'objectif de poser les premiers tabliers en fin d'année 2021.

Les travaux d'extension de la dalle au nord se réalisent de nuit à la faveur d'interception de voie dans les plages horaires naturellement libres de toute circulation.

Les études précises, jour par jour, de chacune des phases de travaux sont réalisées par SNCF RESEAU en lien étroit avec les Transporteurs. Un comité de coordination des travaux de l'axe ferroviaire Paris-Nord a été mis en place par SNCF RESEAU sous la gouvernance du préfet de Région Ile de France, en présence de toutes les parties prenantes (Région Ile de France, Région Hauts-de-France, départements, Ile de France Mobilités, État, etc.). L'ensemble des dispositions envisagées pour la réalisation des travaux de StatioNord sont validées par ce comité au regard des incidences et des programmations de l'ensemble des projets présents sur l'axe nord.

Les travaux de StatioNord en interface ferroviaire, sont essentiellement programmés entre 2020 et 2021. De ce fait ils ne viendront pas se cumuler avec les travaux les plus structurants des autres projets de l'Axe Nord.

Par ailleurs, elles permettent également de confirmer qu'il n'y aura aucune neutralisation de quais sur le plateau de voie « transilien » (voies 30 à 36) et que les travaux n'auront pas d'impact sur les circulations des Transiliens.

Enfin, les fondations profondes au niveau S3 (quai RER) seront réalisées dans des locaux techniques et ne nécessiteront pas de mesures d'interdiction de circulation sur les voies souterraines des RER B et D ; les travaux StatioNord n'auront donc aucun impact sur les circulations des RER B et D, ni sur les cheminements des voyageurs au niveau de ces quais.

**En conclusion, la SA Gare du Nord 2024 confirme que le projet garantit un bon équilibre entre toutes les fonctions de la future gare du nord et améliorera les conditions d'accès et de parcours aux différents modes de transport grâce à une meilleure répartition des flux et à la décongestion des espaces de circulation. Pour les voyageurs du quotidien, les analyses AREP démontrent que le projet les traite bien. Par ailleurs, le programme « mass transit » (mené par SNCF Gares & Connexions en partenariat avec IDFM) permet d'étudier d'ores déjà la mise en œuvre de 5 liaisons verticales supplémentaires par rapport au permis de construire entre les niveaux S2 et le niveau N0 des quais transiliens : 2 EM voies 30 et 31, 1 EF voie 32/33, 2 EM voies 34/35).**

**Ces gains de temps sont obtenus avec la fluidification des circulations verticales, la création de nouveaux parcours (hall au niveau N0 libéré et aménagé pour améliorer l'accès au quai transversal transilien, surface du quai transversal transilien augmentée de 43%) mais**

**également du fait que la localisation du nouveau hall des départs grandes lignes qui rapproche de nouvelles fonctions : Grandes lignes, Eco-station bus, toutes les lignes de RER, les lignes de métro localisées à l'Est ou au Nord. La localisation de la station vélo à l'angle Sud-Est et accessible depuis les niveaux 0 et 1 contribue grandement à simplifier les parcours et à placer les nouvelles mobilités au cœur de la gare.**