

## **Contribution de l'Association des Usagers des Transports de Plaine commune sur le réaménagement de la gare de Saint-Denis**

*L'AUT de Plaine commune a pour but objet de défendre l'intérêt des usagers des transports et des habitants du territoire concerné de Plaine commune. Elle le fait en cohérence avec l'action de l'AUT Île-de-France.*

*La gare de Saint-Denis est aujourd'hui gravement inadaptée aux flux de voyageurs qu'elle doit supporter et dont les projections montrent qu'ils doivent encore fortement progresser dans la décennie à venir. Des travaux d'adaptation sont d'autant plus nécessaires que l'accessibilité de la gare est aujourd'hui impossible pour la plupart des personnes à mobilité réduite, ce qui fait qu'ici les « transports en commun » deviennent des « transports pour certains ».*

*On peut regretter que la concertation présente n'inclue pas la déclinaison locale du Schéma directeur d'accessibilité (que notre contribution évoque donc) et que le périmètre d'étude omette certains cheminements d'usage ou des lieux sans affectation à proximité immédiate de la gare. Il est également dommage qu'entre le document de 6 pages largement diffusé et le dossier DOCP, il n'ait pas existé un document de taille intermédiaire. Qui plus est, des vues présentées dans les dernières réunions de concertation n'étaient pas disponibles dans les documents consultables au début de la concertation. En revanche, la présence sur le terrain des enquêteurs d'Île-de-France mobilités et la qualité des échanges dans les divers temps de rencontre sont à relever.*

### ***Flux de voyageurs, accessibilité des quais***

---

Au vu de la situation actuelle (souterrains trop étroits, dont un seul donnant accès sur le parvis ouest), l'AUT Plaine commune **approuve avec réserves** le principe central du projet qui est de créer un souterrain sous les voies, largement dimensionné (10 mètres de largeur), accessible par des ascenseurs et des escaliers, dont certains mécaniques, donnant accès à des quais rehaussés.

En préambule, nous regrettons que le détail du dispositif prévu soit cependant mal détaillé, le schéma page 107 du DOCP étant peu lisible et non repris dans la brochure grand public.

Bien qu'en progrès par rapport à la situation actuelle, le dispositif prévu ne nous semble pas donner toutes les garanties de répondre parfaitement aux besoins.

En effet :

- le fait que le nouveau souterrain soit presque au centre des quais laisse de facto un seul escalier pour absorber les flux montants et descendants de la quasi moitié nord des quais. Cela nous semble difficilement supportable en particulier pour le quai central des RER D (voies 2 et 3)
- un seul ascenseur (entre les deux escaliers du nouveau souterrain) semble prévu dans le projet, ce qui semble très réduit pour l'une des principales gares d'Île-de-France, en particulier de nouveau pour le quai central du RER D. Sans même l'utilité d'une redondance en cas de panne, il semble très insuffisant pour répondre aux besoins d'une population avec un fort taux de natalités pour absorber le flux de poussettes ainsi que les fauteuils roulants.

C'est pourquoi nous faisons les propositions suivantes :

- **conserver en activité permanente appoint le souterrain le plus nord** (qui n'est dans le projet qu'une issue de secours au fonctionnement concret non précisé) en lui gardant la seule fonction de sortie vers le parvis Est. Ce souterrain d'appoint permettrait de soulager l'engorgement prévisible décrit plus haut. Sa réhabilitation semble toutefois nécessaire en lui donnant plus d'espace vers le plafond (creuser 20 à 30 centimètres).
- **ajouter des ascenseurs au tunnel sud** au moins sur le quai donnant accès aux voies 2 et 3. On veillera à ne pas altérer la largeur du tunnel.

Le risque d'usage détourné de l'accès nord de complément pour une entrée plus rapide ne semble pas un risque majeur vu qu'on aura déplacé la station du T1 et que les usagers du T8 ne sont pas intéressés par un tel cheminement qui ne raccourcirait pas leur trajet.

Nous apprécions que le souterrain central soit intégralement en pente douce et qu'il soit abrité sur ses parties extérieures. Le fait que l'issue Ouest soit dans un rez-de-chaussée d'immeuble (qu'on peut observer sur quelques stations de métro) ne nous semble pas un obstacle en soi pour réaliser un accès fonctionnel et accueillant des cellules commerciales et des services aux voyageurs.

## ***Bâtiment voyageurs***

---

### **Bâtiment voyageurs :**

Si nous apprécions la création annoncée de toilettes publiques, nous regrettons que leur localisation ne soit pas précisée.

L'aménagement intérieur du bâtiment n'est guère précisé (sinon la conservation du point presse actuel). La conservation de guichets avec des agents nous semble indispensable, les automates ne pouvant répondre à tous les besoins, notamment ceux des personnes peu familières à leur usage (nouveaux arrivants, non francophones...).

L'existence d'un point de vente des billets « grandes lignes » est mal connue. Elle gagnerait en visibilité s'il pouvait trouver place dans le bâtiment voyageurs historique.

Le bâtiment actuel pourrait alors trouver une nouvelle fonction, comme un espace libre de travail et de recharge de téléphones portables, comme cela existe sur les gares du T11 express.

## ***Parvis et quais***

---

**La part dévolue au vélo semble manquer d'ambition** : alors que l'actuel parc Véligo à l'Est de la gare est déjà rempli à 50% malgré un réseau cyclable encore frustré, se contenter d'ici 2030 d'ajouter un second parc Veligo à l'Ouest semble en dessous des besoins liés à l'accroissement attendu de ce mode de déplacements, notamment dans le contexte d'une fréquentation accrue.

Une centralité aussi importante que celle de la gare de Saint-Denis nous semble devoir mériter une plus grande palette d'offres de services liés à la mobilité douce : la présence d'un espace de location de cycles (vélos, vélos électriques, scooters, trottinettes et autres engins...), de réparations de cycles, de divers outils à libre service (gonflage...).

**Le délaissé en surplomb de la rue Ambroise Croizat** au nord de des voies du T1 nous semble pouvoir accueillir de tels services.

- **En sus de deux emplacements Veligo annoncés, réserver deux autres espaces complémentaires** (un à l'Est, l'autre à l'Ouest) semble indispensable.
- **Créer un espace mobilités douces** au nord du parvis Est, qui offre location et réparations de cycles

**Les études semblent omettre le caractère de transit de la gare pour les deux roues.** En effet, les abords de la gare sont un passage obligé pour les personnes désirant franchir le faisceau ferroviaire, mais ne se limitant pas à la gare venant de l'Île-Saint-Denis ou des berges de Seine et

qui se destinent à rejoindre par exemple le centre-ville de Saint-Denis ou réciproquement des circulations en venant pour rejoindre le secteur Confluence.

De même, l'aménagement entrepris des berges du canal Saint-Denis entre le bassin de la Villette et les abords (500 mètres au sud) de la gare Saint-Denis en font un axe d'importance grandissante pour la circulation à vélo.

**Or, la gare actuelle constitue un lieu peu favorable à la circulation des deux roues :**

- pas de continuité entre la fin de section aménagée du canal et l'axe du tramway T8
- un linéaire encombré voire piégeux sur l'axe du tram T1
- le souterrain de la rue du Port sous le faisceau ferroviaire est étroit : cohabitation à venir difficile entre piétons et vélos.
- Enfin le boulevard Ambroise Croizat sur sa section utilisée par le bus 170 est si dangereuse que la circulation à vélo y est nulle (mais la rue Charles Michels pourrait offrir dans une certaine mesure une alternative).

**L'axe Est-Ouest matérialisé par le tramway T1 est très peu accueillant pour la circulation cycliste.**

**A l'absence de bandes cyclables s'ajoute la présence de fosses** sur les voies du tram destinées à éviter les intrusions des automobiles. Cependant, ces fosses peuvent aussi se révéler de dangers sérieux pour les cyclistes.

Au niveau de la gare, la circulation sur la voie réservée aux véhicules de service et d'urgence n'est pas signalée en tant que telle comme une voie cyclable.

Concernant la section sous le faisceau ferroviaire, il a été **rappelé l'existence de l'ancien « boyau »** (aujourd'hui condamné). Il pourrait certes figurer un axe d'appoint qui pourrait être réservé aux vélos. Toutefois, pour éviter sa dégradation rapide, il conviendrait de prévoir sa fermeture entre 21h et 7h pour éviter qu'il ne retrouve un caractère insécurisant. Il suppose aussi de gérer adroitement le croisement de son flux avec les piétons au débouché du tunnel. Néanmoins, il peut être un recours intéressant.

- **Matérialiser un axe cyclable entre le débouché du canal Saint-Denis et les deux sens de circulation du tramway T8**
- **Faciliter et rendre plus sécurisant la circulation à vélo le long de l'axe du tram T1**
- **Favoriser un espace mixte piétons /vélos sur la rue du Port et sous le faisceau ferroviaire (si besoin en réutilisant le « boyau »)**

### *Réaménagement du parvis Est*

---

Le projet du DOCP prévoit que l'accès au souterrain central avec la pente douce implique la démolition du parvis Est actuel. **Alors qu'il a moins de 10 ans, il semble dommage de le casser** entièrement. Des études complémentaires pourraient être menées pour la portée de ces travaux

et déterminer s'il est possible de conserver une partie des espaces publics récents. A défaut, il conviendrait de favoriser un réemploi de proximité des matériaux (économie circulaire).

Pour autant, il n'est pas forcément nécessaire de conserver un aussi grand espace sur cet emplacement sans véritable usage dédié, ce qui a favorisé son **appropriation par les vendeurs à la sauvette de brochettes, de produits divers et de cigarettes de contrebande à un niveau exceptionnellement élevé qu'il génère de fortes nuisances pour les voyageurs**. Le lieu est insécurisant, notamment pour la population féminine.

Il serait également souhaitable de tenter de mieux valoriser la proximité du canal qui est peu accessible et présente un dénivelé important et assez abrupt.

On pourrait prévoir d'implanter à cet endroit un visuel rappelant le patrimoine dyonisien par exemple, avec une maquette de la basilique et une représentation d'autres monuments significatifs.

La création d'un commerce de bouche avec terrasse, type brasserie, serait de nature à réduire l'espace disponible pour les usages non souhaités. Un primeur pourrait être également apprécié.

Les cellules du parvis pourraient être rénovées, agrandies ou reconstruites de façon à créer des lieux type coworking / salles de réunions, par exemple sur l'étage de la brasserie proposée. L'important flux de voyageurs assurerait une base de clientèle significative à un tel type de projets. Il serait souhaitable de favoriser ou de réserver des emplacements à des acteurs de l'économie sociale et solidaire.

Les toits en béton et leur mosaïque présentent un certain cachet. Alors que le DOCP évoque leur destruction, celle-ci n'est pas nécessaire pour procéder au rehaussement des quais. Une économie substantielle serait possible par ce biais. Enfin, il serait enfin utile de remplacer l'horloge (aujourd'hui en panne et assez peu visible) du parvis Est.

- **Limiter les travaux sur le parvis Est** en favorisant le réemploi de l'existant.
- Implanter dans les locaux jouxtant le BV un **espace coworking / brasserie** réduisant l'espace laissé vacant sur la terrasse.
- **Réhabiliter les toits des quais** au lieu de les détruire pour les mettre en valeur.

## *Sécurité en gare*

---

**L'ancien poste de la police nationale** correspond à un projet inspiré par la police de proximité, mais le principe de ces annexes de proximité est aujourd'hui abandonné par la police nationale.

Le besoin de sécurité demeure cependant, mais trouverait une **meilleure réponse avec un local partagé entre le police municipale et la SUGE** qui pourraient partager des équipements (vidéo, salle de réunion et de repos...). Leurs périmètres d'action complémentaires se prêteraient bien à une mutualisation pour un travail concerté sous une forme innovante appropriée au contexte local.

- **Réhabiliter le poste de police vacant** et le dédier à une mutualisation de services concourant à la sécurité (PN, PM, SUGE).

### *Correspondances avec les bus et tramways*

---

L'AUT Plaine commune approuve globalement l'aménagement proposé de la correspondance avec le bus 170 et la mise en accessibilité de son terminus du bus 170, même s'il est sommairement décrit dans projet.

Concernant le terminus des bus 254/274 (parvis Ouest), le franchissement obligé d'une voie routière et deux trottoirs n'est pas sécurisant ni pratique. Il serait donc pertinent d'inverser les sens d'arriver des deux bus de façon à ce qu'ils soient accessibles de plain-pied à la sortie du souterrain sud.

- **Changer de trottoir les bus 254 et 274** sur le parvis Ouest de façon à améliorer leur accessibilité.

### *Limiter les nuisances des travaux*

---

La concertation offre très peu de précisions sauf le fait que les travaux en débat pourraient durer probablement cinq ans. Le manque d'informations empêche d'évaluer la qualité du séquençage (durée d'immobilisations de certains quais, moyens de substitutions...) ou des mesures prises pour limiter les nuisances aux voyageurs et aux riverains.

\* La durée d'indisponibilité du quai du RER D (le plus chargé avec les deux sens sur le même quai central) doit en particulier être la plus courte possible et les travaux de rehaussement réalisés si possible durant un été.

\* Veiller à limiter les nuisances sonores du percement du nouveau tunnel (vu qu'on va avoir pas mal de travaux de nuit avec des interruptions de trafic dès 22h à attendre). Utiliser les techniques d'atténuation du bruit pour le voisinage.

\* Prévoir des cadences plus fortes des moyens de transport utilisé comme report en cas de trafic réduit sur le RER D (« nuits longues », interruptions totales). C'est le cas en particulier du tramway T5 pendant les heures et jours d'indisponibilités programmées du RER D car il y a un fort report de circulation de l'un vers l'autre qui a pour effet de le congestionner ce tramway de faible capacité (et ceci même s'il ya a des navettes bus de substitution).

Si les relations entre les entités chargées des travaux et les collectivités doivent conduire au mieux les travaux, il serait très souhaitable – ainsi que l'a demandé expressément la municipalité de l'île-Saint-Denis – de créer un comité de riverains (commun aux deux communes limitrophes de la gare) auquel serait présenté régulièrement le phasage des travaux, les déviations projetées, etc. L'expertise des usagers du quotidien pourrait permettre d'identifier en amont quelques difficultés et de leur apporter une réponse précoce qui profiterait à tous.

- **créer un comité de suivi des travaux avec la population**
- limiter au maximum les nuisances nocturnes pour le voisinage
- adapter le plan de charge des transports connexes (bus, trams...)

### *Liens avec les autres projets*

---

La **création d'un arrêt de la ligne H à Pleyel** (correspondance avec Grand Paris Express/ ligne 13/RER D) au sein de cette future grande gare de correspondance est très souhaitable afin de limiter les correspondances D/H en gare de Saint-Denis qui ont tendance à l'encombrer de flux inutiles.

Il serait dommage de priver les utilisateurs de la ligne H d'une correspondance directe avec les lignes 14, 15 et 16 et de les contraindre à passer par une correspondance soit à Gare du nord soit en gare de Saint-Denis, ce qui encombrerait inutilement des gares déjà trop sollicitées.

Le **déplacement de la station de tramway T1** dans le cadre du projet PACT T1 permet d'offrir un accès plus direct à ce mode de transport pour les habitants de plus en plus nombreux du quartier Confluence. Il contribue également à mieux répartir les flux de voyageurs entre les deux accès à la gare. Toutefois, cet éloignement peut pénaliser certains usagers (notamment PMR) des abords du boulevard Marcel Sembat. Parallèlement à la création de la nouvelle station, il serait souhaitable d'étudier la conservation de l'actuelle.

- **Intégrer la ligne H à la grande gare de correspondance de Pleyel**

### *Pour des améliorations immédiates de l'information voyageurs*

---

L'annonce des circulations en gare est pléthorique puisque dans le bâtiment voyageurs et à l'entrée ouest du souterrain sud, on trouve la liste de toutes les gares desservies. L'inconvénient est **l'occultation d'une information primordiale qui nécessiterait une mise en avant particulière : le quai à choisir pour prendre le premier train vers la Gare du nord.**

En effet, les trains en direction de Gare du nord peuvent arriver sur trois quais différents (quai 2-3 pour le RER D, quai 4 ou 5 pour le Transilien H venant soit de Pontoise, soit de Persan-Beaumont).

Faute d'information immédiatement visible à l'entrée en gare, les voyageurs d'aventurent dans le tunnel pour regarder un écran d'information situé sous les quais, vont au suivant, rebroussement chemin si le précédent est plus intéressant, ce qui ajoute à l'encombrement et à la confusion dans cet espace étriqué.

Sans attendre la fin des travaux, il est donc très attendu (comme l'ont illustré les réactions très favorables des usagers présents à la réunion de concertation organisée à l'Île-Saint-Denis) de disposer un affichage très visible du temps d'attente et du quai correspondant du prochain train desservant la gare de Paris-nord.

- **Implanter dès 2018 à l'entrée en gare du côté Est comme du côté Ouest un affichage clair du temps d'attente et du quai correspondant des deux prochains trains à destination de Gare du Nord**

### *Conclusion*

---

Le projet de réaménagement des abords de la gare est de nature à compléter utilement les travaux avec la mise en accessibilité de la gare.

Quelques options qui restent ouvertes dans le cadre du SDA nous semblent devoir être activées, comme le maintien et la modernisation du souterrain nord. La restriction de l'étude aux seuls parvis empêche aussi de saisir certaines dynamiques : la gare ne doit pas avoir vue que comme un terminus mais doit aussi pouvoir assurer la circulation fluide des vélos traversant ces espaces.

La reconstitution d'une offre commerciale légale occupant l'espace public peut contribuer à la sérénité des lieux mais il est indispensable de relocaliser une présence policière pour reconquérir l'espace perdu.

Nous espérons qu'un comité de suivi intégrant riverains et associations volontaires pourra contribuer à la bonne exécution des travaux dans le respect du voisinage. Les collectivités devront poursuivre le travail entamé par le STIF pour la meilleure symbiose entre ville et gare.



**Association des usagers des transports de Plaine commune**

[aut.plainecommune@gmail.com](mailto:aut.plainecommune@gmail.com)

Bourse du Travail 9-11 rue Génin 93200 SAINT-DENIS

*L'AUT Plaine commune est affiliée à l'AUT Île-de-France,*

*Membre de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)*