



Association des Usagers des Transports  
FNAUT Ile-de-France

## CONCERTATION RELATIVE A L'AMENAGEMENT DE LA GARE DE SAINT-DENIS - L'ILE-SAINT-DENIS

### **AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT ILE-DE-FRANCE Octobre 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.*

---

La gare de Saint-Denis est aujourd'hui gravement inadaptée aux flux de voyageurs qu'elle doit supporter. Les études montrent par ailleurs que ceux-ci doivent encore fortement progresser dans la décennie à venir. Des travaux d'adaptation sont d'autant plus nécessaires que l'accessibilité de la gare n'est aujourd'hui impossible que pour les personnes à bonne mobilité.

*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](http://www.aut-idf.org) courriel : [aut@aut-idf.org](mailto:aut@aut-idf.org) Twitter : @Asso\_usagersidf*

## **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 / FNAUT Ile-de-France 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.

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

En effet :

- l'implantation du nouveau souterrain presque à mi-longueur des quais a pour conséquence qu'un seul escalier devra absorber les flux montants et descendants de la moitié nord des quais. Cela nous semble difficilement supportable en particulier pour le quai unique du RER D commun aux deux sens de circulation.
- un seul ascenseur (entre les deux escaliers du nouveau souterrain) est prévu dans le projet, ce qui semble insuffisant pour l'une des principales gares d'Île-de-France, en particulier pour le quai unique du RER D. Outre la nécessité d'une redondance en cas de panne, cet ascenseur unique semble très insuffisant en regard du nombre élevé de poussettes. Les personnes en fauteuil roulant risquent d'en faire les frais.

C'est pourquoi nous faisons les propositions suivantes :

- conserver en activité permanente en appoint le souterrain le plus au nord (qui n'est dans le projet qu'une issue de secours au fonctionnement concret non précisé) en ne conservant que sa fonction de sortie vers le parvis Est. Ce souterrain permettrait de soulager l'engorgement prévisible décrit plus haut ;
- réhabiliter ce souterrain en lui donnant augmentant sa hauteur de 20 à 30 centimètres et en aménageant une pente douce comme pour le tunnel central ;
- ajouter des ascenseurs au tunnel sud au moins pour l'accès au quai unique du RER D, sans réduction de la largeur du tunnel.

Nous apprécions que le souterrain central soit intégralement en pente douce et qu'il soit abrité sur ses parties extérieures. Le fait que l'accès Ouest soit au rez-de-chaussée d'un immeuble ne nous semble pas un obstacle en soi pour réaliser un accès fonctionnel et accueillant des cellules commerciales.

## **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 familiarisées avec leur usage (voyageurs occasionnels, non francophones...).

L'existence d'un point de vente des billets « grandes lignes » est peu connue. Ce service très apprécié 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 dans 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 embryonnaire. Se contenter d'ajouter un second parc Véligo à l'Ouest semble insuffisant au regard des besoins liés à l'accroissement attendu de ce mode de déplacement, notamment dans le contexte d'une fréquentation accrue de la gare de Saint-Denis.

Etant donné la centralité de la gare de Saint-Denis, il nous semble qu'une large palette d'offres de services liés aux mobilités actives serait nécessaire. La création d'un espace de location et de réparation de cycles (vélos, vélos électriques, scooters, trottinettes etc...) ainsi que la mise à disposition de divers outils en libre-service (gonflage...) nous semble nécessaire. Le délaissé en surplomb de la rue Ambroise Croizat au nord des voies du T1 pourrait peut-être accueillir de tels services.

Le projet prévoit la démolition du parvis Est actuel, alors qu'il n'a que 10 ans. C'est dommage car, s'il n'y avait pas les vendeurs sauvages de brochettes, il serait parfait : il présente un cheminement en pente douce entouré de marches. Cette configuration est adaptée aux voyageurs et elle évite une appropriation par des skateurs ou les mini-motos.

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 qui génère de fortes nuisances pour les voyageurs.

La création d'une brasserie avec terrasse serait de nature à réduire l'espace disponible pour les usages non souhaités.

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 future brasserie. L'important flux de voyageurs assurerait une base de clientèle significative à un tel projet.

Enfin, il serait enfin utile de remplacer l'horloge (aujourd'hui en panne et assez peu visible) du parvis Est et d'en placer une autre sur le parvis Ouest

## **Sécurité en gare**

L'ancien poste de la police Nationale correspond à un projet inspiré par la police de proximité, mais ces annexes de proximité sont aujourd'hui abandonnées par la Police Nationale.

Le besoin de sécurité demeure cependant, mais trouverait une meilleure réponse avec un local partagé entre la 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 un travail concerté sous une forme appropriée au contexte local.

## **Correspondance avec les bus et tramways**

L'AUT / FNAUT Ile-de-France approuve globalement l'aménagement proposé de la correspondance avec le bus 170 et la mise en accessibilité de son terminus.

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

## **Correspondance entre les tramways T1, T8 et le bus 170**

L'AUT / FNAUT Ile-de-France approuve la création d'une nouvelle station pour le tram T1 à proximité du parvis Ouest. Cependant, elle attire l'attention du maître d'ouvrage sur l'allongement excessif du parcours nécessaire à la correspondance entre le tram T1 d'une part et le tram T8 et le bus 170 d'autre part et sur la gêne qu'elle procurera aux usagers, en particulier aux PMR.

Après visite des lieux lors de la balade-atelier organisée par le STIF, il apparaît que l'arrêt actuel souffre essentiellement d'une largeur insuffisante de ses quais par rapport au nombre de voyageurs. La création du nouvel arrêt devrait faire chuter drastiquement la fréquentation de cet arrêt puisque les usagers en provenance de la partie ouest du T1 et de la ZAC Confluence utiliseront le nouvel arrêt. Dans ces conditions, la largeur actuellement insuffisante des quais ne constituera alors plus un inconvénient aussi pénalisant qu'aujourd'hui.

Quant à la longueur des quais de l'arrêt actuel, il semble, que contrairement à ce qu'affirme la documentation de la concertation, un tram actuel dispose d'environ 2 m de part et d'autre lorsqu'il stationne à cet arrêt. C'est d'ailleurs ce que montre la photo disponible sur le site de la concertation. Cette marge est modeste, mais elle semble cependant suffisante pour accueillir le futur matériel roulant du T1. Elle est cerclée en rouge sur la photo ci-après.



*La marge existant pour l'allongement du matériel roulant est cerclée en rouge.*

C'est pourquoi, l'AUT / FNAUT Ile-de-France demande que l'arrêt actuel soit aussi conservé afin de maintenir une bonne intermodalité entre le T1 et le T8, surtout ce dernier est amené à être prolongé à Rosa Parks, et le bus 170.

L'allongement du temps de parcours résultant de cet arrêt supplémentaire devrait être minime, voire nul, étant donné la vitesse très faible du T1 dans ce secteur et surtout parce que la diminution de l'affluence à chacun des deux arrêts induira des temps d'échange plus courts aussi bien à l'ancien qu'au nouvel arrêt.

### **Incidence des travaux pour les voyageurs**

Il est indispensable que la durée d'indisponibilité du quai le plus chargé, celui commun aux deux sens du RER D, soit réduite autant que possible et limitée aux périodes estivales de moindre trafic.

Par ailleurs, du fait du report prévisible d'une partie du trafic du RER D vers le tram T5 durant ces périodes d'indisponibilité, il sera nécessaire de renforcer les cadences du T5, même si la SNCF prévoit des navettes de substitution à la gare de Stade de France Saint-Denis.

## 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) est souhaitable afin de limiter les correspondances D/H en gare de Saint-Denis qui ont tendance à l'encombrer de flux inutiles. Cet arrêt offrirait aux voyageurs de la ligne H une correspondance directe avec les lignes 14, 15, 16 et 17 et contribuerait à désengorger la partie banlieue de la Gare du Nord.

## Une signalétique à améliorer à court terme

L'annonce des circulations en gare est pléthorique alors que l'information la plus utile serait de disposer d'une annonce claire du quai à prendre pour monter dans le premier train à destination de Gare du Nord. L'absence de cette information contraint les voyageurs à entrer dans le souterrain et d'y stationner inutilement pour lire les différents écrans avant d'effectuer leur choix.

Un affichage clair du temps d'attente et du quai correspondant constituerait une amélioration immédiate qui pourrait être mise en place sans attendre le réaménagement de la gare.

## Une voie supplémentaire à Saint-Denis ?

La gare de Saint-Denis est aujourd'hui traversée par 8 voies principales (figure 1) :

- 4 pour la **ligne H (en rose)** sur les figures 1,2 et 3)
- deux pour le **RER D (en vert)** et
- deux **voies rapides** pour les trains sans arrêt, dont les TGV (**en noir**).

Ce plan de voie est complété par une **voie désaffectée (en bleu)** en impasse en surplomb du futur parvis Ouest.

Par ailleurs, si la ligne H dispose de 3 quais, le RER D ne dispose lui que d'un seul quai commun aux deux sens de circulation.

L'AUT / FNAUT Ile-de-France approuve les mesures conservatoires (**réservation d'emprises, en jaune** sur la figure 1) prises pour permettre la construction d'une voie supplémentaire (appelée 5<sup>ème</sup> voie dans le DOCP, page 57) en prolongeant l'actuelle voie désaffectée en impasse.

Cette voie supplémentaire permettrait, sans modifier l'implantation des quais, de doter le RER D de deux quais spécialisés, un par sens. De plus, elle permettrait de créer soit une voie centrale de rebroussement pour le RER D (figure 2) soit une voie rapide supplémentaire pour les trains sans arrêt (figure 3).

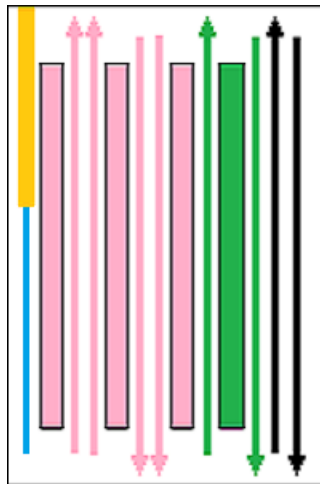
## Représentation schématique des voies de la gare de Saint-Denis

jaune : réservation d'emprises  
rose : ligne H

bleu : voie désaffectée  
vert : RER D  
noir : voies rapides

### configuration actuelle

figure 1



### deux configurations possibles avec une voie supplémentaire

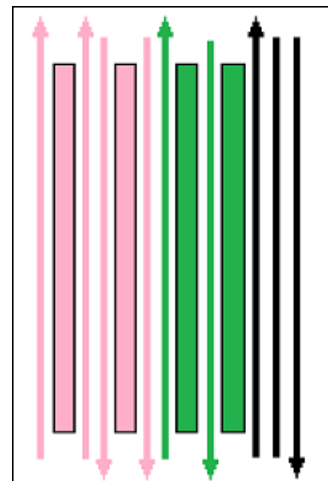
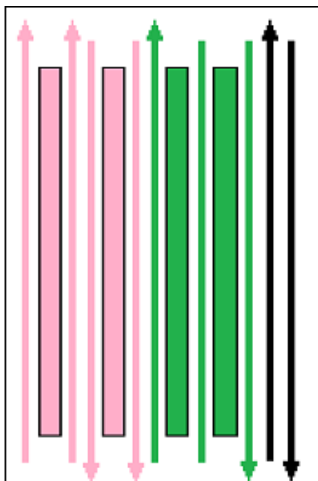
figure 2

ou

figure 3

deux quais + une voie supplémentaire  
pour le RER D

deux quais pour le RER D  
+ une voie rapide supplémentaire



-----