



LES GARES PARISIENNES

un LABORATOIRE de l'INTERMODALITÉ ?



Novembre 2016



Les gares parisiennes : un laboratoire de l'intermodalité ?

La présente étude est une contribution de la FNAUT Ile-de-France aux réflexions engagées par la Ville de Paris (direction de la voirie et des déplacements – DVD)

Elle a été réalisée grâce aux contributions de :
Nicolas Behr, Simone Bigorgne, Alain Fabre, Camille Lalande,
Jean Macheras, Jean-Loïc Meudic, Daniel Mouranche,
Yannick Rault, David Rindsvelt, Bernard Tournour.
Membres / et ou administrateurs de l'association.

Photos : Erick Marchandise, David Rindsvelt (Bâle),
Bernard Tournour (gare de Lyon),

Jean-Loïc Meudic a assuré la coordination
en liaison avec Simone Bigorgne et Jean Macheras.

« La gare, c'est là où les gens sont à pied ».

Andreas Heym, architecte, AREP (SNCF),

Maison de la culture du Japon, colloque franco-japonais sur l'aménagement des gares de Paris et Tokyo, Paris
25 novembre 2015

« Faire des gares des lieux d'émotion au cœur de la ville et des territoires »

Gares et connexions

SOMMAIRE

1 - Introduction

- Champ de l'étude
- Modalités
- Précisions de vocabulaire
- Contexte : d'importants projets en cours

2 - Les gares parisiennes hier, aujourd'hui et demain

- Quelques réflexions sur les grandes gare
- Spécificité des gares parisiennes
- L'avenir des grandes gares parisiennes
 - Des pôles multifonctions
 - La nécessité de libérer l'espace autour des gares pour en faciliter l'accès
 - Les conséquences de la « piétonisation » des parvis

3 - Principaux constats de nos visites

- Accessibilité souvent insuffisante : les marches d'escalier du métro
- Desserte de surface par autobus non optimisée
- Maîtrise de l'espace non assurée : stationnement anarchique des motos gênant la circulation
- Installations existantes parfois sous-utilisées au profit de pratiques plus ou moins « sauvages » qui peuvent perdurer :
- Les parkings pour vélos : les Veligos, un premier pas... encore très insuffisant pour satisfaire les besoins
- Les liaisons inter gares parisiennes : un grand déficit d'équipement et un regrettable manque d'information
- La signalétique : de grands progrès mais encore beaucoup de lacunes
- La dépose-minute : des possibilités existantes sous-employées

4 - Les préconisations de l'AUT

5 - Conclusion

- Documents consultés

- Annexes

- Compte-rendu de visite des gares :
Gare d'Austerlitz - Gare de Bercy - Gare de l'Est - Gare de Lyon - Gare Montparnasse - Gare du Nord - Gare Saint-Lazare
- Analyse de quelques déplacements inter-gares en métro
- Le parking souterrain pour vélos de la gare de Bâle (Centralbahnplatz)
- La gare contemporaine, extraits rapport de Madame Fabienne Keller au premier ministre (15 mars 2009)

1 - Introduction

Champ de l'étude

Le thème de cette étude a été arrêté en commun avec la Direction de la voirie et des déplacements (DVD) de la ville de Paris.

L'intermodalité est un thème très vaste qui intéresse de nombreux sujets. Ainsi, pour ce qui concerne les gares, il faut, pour analyser avec précision les situations, distinguer :

- les gares en région selon leur taille,
- les gares TGV périphériques (Haute Picardie, Meuse, Valence, Avignon TGV, etc.)

et, pour ce qui concerne l'Ile de France :

- les gares de banlieue,
- les futures gares du GPE (Grand Paris Express),
- les gares périphériques existantes (Roissy, Marne la Vallée, Massy-TGV)
- et les grandes gares terminus intramuros objets de notre étude.

Modalités

Tout ce qui est relatif aux gares a déjà fait l'objet de nombreuses études approfondies. Plusieurs gares parisiennes ont connu des travaux de modernisation et, dans la plupart des cas, elles sont au centre de projets d'urbanisme dont certains sont déjà entrés en phase de réalisation.

Enfin, notre étude se déroule à la veille d'un remaniement profond du réseau d'autobus dont nous ne connaissons la teneur exacte qu'au terme d'un processus de consultation qui vient d'être lancé.

Dans ces conditions, l'Association des Usagers des Transports - FNAUT- Ile-de-France n'entend pas « refaire le monde des gares ».

Fidèle à ses objectifs qu'il semble opportun de rappeler ici :

- des transports plus efficaces,
- des déplacements plus agréables,
- des voyageurs mieux écoutés,

elle souhaite, grâce à cette étude, porter un « regard d'utilisateur » non pas sur l'aménagement des gares parisiennes elles-mêmes (qui a fait l'objet de

nombreux échanges à travers les instances régionales de concertation) mais sur leur environnement urbain et leur facilité d'accès par et vers, les différents modes.

Nous formulerons des critiques de l'existant, des observations et des souhaits afin de contribuer de façon aussi pragmatique que possible à l'amélioration continue des échanges ville-gare.

Dans ce but, nous avons effectué de nombreuses visites de terrain (à différentes heures et jours de la semaine) en nous focalisant sur les critères suivants :

- accessibilité générale et spécifique (personnes à mobilité réduite - PMR),
- accessibilité par les transports en commun,
- accessibilité par les autres modes,
- parkings (tous modes),
- connexion avec les autres gares parisiennes,
- information des voyageurs et signalétique,
- sécurité (espaces, éclairage, signalement des postes de police, etc.)
- maîtrise de l'espace public (qu'il soit « circulé » ou qu'il s'agisse des places et des trottoirs).

Les comptes-rendus de visite de chaque gare sont classés en annexe.

Le présent document se borne à présenter une synthèse de nos analyses et observations.

Précisions de vocabulaire

Il nous semble nécessaire de faire une précision de vocabulaire afin de bien délimiter le champ de notre étude (nous reprenons pour cela les définitions données par Wikipédia) :

- L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement,
- La chaîne de transport est la somme des différents modes de déplacement utilisés. On peut ainsi avoir un schéma d'intermodalité où les usagers arrivent à vélo ou en bus pour prendre le train,
- L'interface correspond à l'aménagement, l'information locale et les infrastructures annexes. Par exemple une gare permet souvent de faire l'interface entre les transports collectifs (TC), les voitures et le train. Les paramètres sur lesquels on va jouer pour cet élément de l'intermodalité sont l'interconnexion des



réseaux TC, le stationnement des vélos, l'accessibilité à pied et les commerces. L'important est d'avoir une interface qui réduise au maximum les contraintes,

- Le pôle d'échanges est le lieu où l'on change de mode.

Ainsi, le champ de notre étude, en tant qu'association d'usagers des transports, portera plutôt sur l'interface que sur l'intermodalité stricto sensu.

Notre propos n'est donc pas de formuler des appréciations sur tel ou tel mode de transport mais d'examiner les moyens de passer aussi facilement que possible d'un mode à l'autre.

Pour reprendre les termes d'une étude de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris ¹, nous nous attacherons à trois principes : fluidité, rapidité et simplicité.

Nous tenons à ajouter deux critères : accessibilité et sécurité, car ils correspondent à des attentes fortes des utilisateurs.

Enfin en matière d'information, nous n'avons pas enquêté sur les fonctionnalités des applications informatiques développées par les exploitants ni examiné l'utilisation des réseaux sociaux comme

moyens d'information alimentés en temps réel par les usagers.

Contexte : d'importants projets en cours

Le Grand Paris Express devrait (mais ce n'est pas sûr) renforcer la tendance à l'interconnexion hors de Paris en multipliant les gares en périphérie.

La quasi-totalité des gares parisiennes fait l'objet de projets ambitieux de transformation en « lieux de vie » de sorte que les gares intramuros vont voir renforcé leur rôle de pôles urbains.

Le « plan bus » qui va être déployé par la Ville de Paris s'articule en partie autour de pôles constitués par les gares.

Ces projets sont donc susceptibles à terme de modifier certaines observations.



1 Jean-Claude Karpeles Les gares du Grand Paris, nouvel enjeu économique pour la métropole 29 novembre 2012

2 - Les gares parisiennes : hier, aujourd'hui et demain

Quelques réflexions sur les grandes gares

Nous rapportons ci-après quelques extraits du rapport de Madame Fabienne Keller au premier ministre, « La Gare contemporaine » :

« Deux cultures se rencontrent en gare, celle du transport et celle de l'aménagement urbain »².

« Les accès aux gares – parkings de véhicules individuels, scooters, vélos, lignes de bus, cheminements piétons – vont voir mécaniquement leur espace ou leur fréquentation multipliés par deux, quatre ou huit. Les jours de grève et la situation tendue dans certains sites d'ores et déjà saturés aux heures de pointe (comme la gare Saint-Lazare [...] donnent déjà un avant-goût de ces situations à risques »³.

« De la descente du quai à la ville et au territoire, l'enjeu est donc, aujourd'hui, d'organiser un espace public continu, bordé de services et de commerces ouverts au public ou de services techniques fermés, de transport ou commerciaux, à l'échelle des défis que porte l'évolution prévisible des flux de voyageurs : des espaces de cheminement agréables, sûrs, propres, confortables, support de l'efficacité du déplacement sobre en émissions de gaz à effet de serre, bordé par des espaces de service, de vie, urbains »⁴.

Spécificité des gares parisiennes

L'aménagement des gares parisiennes doit prendre en compte un nombre de paramètres important.

Du simple point de vue du transport, la typologie des besoins à traiter est en effet très large. Le rapport précité¹ énumère ainsi par degré d'urgence les besoins à traiter dans les grandes gares « au sens de la proximité avec le transport ferroviaire » :

1. les PMR et la marche ;
2. le vélo ;
3. la dépose-minute, les autobus et les taxis ;
4. l'auto partage ;
5. le covoiturage et la location de voiture ;
6. l'auto soliste.

Cette classification est intéressante mais appelle à notre avis quelques compléments :

A Paris, la liaison gare - métro et RER est essentielle. Nous nous attacherons donc à l'examiner gare par gare sous le double aspect de l'accessibilité et des liaisons inter-gares. Il y a lieu d'ajouter l'autocar, mode concerné

2 Fabienne Keller - La gare contemporaine - Rapport au premier ministre - La documentation française

3 ibid page 39

4 ibid page 99

pour au moins trois raisons :

- liaison avec les aéroports en gares de Montparnasse et de Lyon (*Bus Direct*)
- autocars à longue distance,
- mais, aussi, dépose-reprise de groupes partant ou arrivant par le train. Comme nous avons pu le constater à l'occasion de notre participation au « groupe autocars » réunissant des professionnels sous l'égide de la DVD, l'interface en la matière est, dans certains cas (gares du Nord, de Lyon), problématique.

Line	Destination	Departure	Arrival
1	Aéroport Orly Sud	17:18	17:38
4	Aéroport CDG Terminal 2 TGV	17:30	18:00
28	EUROPE	17:05	17:11
58	Châtelet	17:06	17:13
91	GARE VAUGIRARD	17:06	17:12
92	GARE DE PARIS MONTPARNASSE	17:07	17:13
94	LOUISON BOBET	17:05	17:15
95	PORTE DE VANVES	17:10	17:17

L'avenir des grandes gares parisiennes

Des pôles multifonctions

Depuis quelques années, les gares parisiennes ont connu une évolution très nette de leur rôle : cantonnées à l'origine au transport (avec quelques commerces utilitaires), elles sont devenues ou vont devenir à brève échéance, des pôles multifonctions. Leur fréquentation ne concernera plus seulement les voyageurs mais aussi les habitants (consommateurs de services autres que les transports).

Un opéra n'a-t-il pas été donné récemment dans le hall de la gare centrale de Zürich, mais aussi un concert de piano à la gare de Lyon et une nuit électro à Saint-Lazare ?

Il est intéressant d'examiner la situation du Japon, pays à densité de population élevée et dans lequel le chemin de fer constitue un univers très familier pour les habitants.

Dans les gares japonaises, le train est un commerce comme un autre : cela est particulièrement frappant dans les couloirs d'accès aux quais (galeries transversales en souterrain ou passages supérieurs) : les accès aux quais (avec la signalétique ad hoc) sont littéralement insérés entre deux commerces !

Dans les gares parisiennes, où la pression immobilière existe mais est beaucoup moins forte, la séparation entre les commerces et le transport est encore nette. Il y a eu historiquement une « mise en scène de la rupture ».

A Paris, les voyageurs « ont le pressentiment de leur destination » en fonction de la gare qu'ils empruntent, ce qui n'est pas le cas à Tokyo puisque les gares sont des gares de passage interconnectées »⁵.

La nécessité de libérer l'espace autour des gares pour en faciliter l'accès

Poursuivant l'examen de la situation de Tokyo, Il est frappant de constater que l'espace disponible devant les gares est assez comparable à celui de Paris (alors que la fréquentation des gares est plus importante). Tokyo a fait le choix de piétonniser systématiquement ces espaces. A Tokyo, le train est la continuité de la rue.

Il faut souligner que la superposition des plans de Paris et de Tokyo donne une correspondance étonnante entre l'implantation des gares principales dans les deux villes.

Paris a su, pour l'instant, à peu près préserver cet espace. Toutes les gares (sauf la gare du Nord) disposent d'un parvis suffisant pour permettre la circulation des piétons.

Nous verrons plus loin en annexe, dans les compte-rendus de nos visites, qu'il reste à bien maîtriser cet espace. Nous faisons ici allusion à deux problèmes à résoudre en priorité :

- le stationnement abusif des motos qui crée des situations anarchiques, en particulier aux abords des gares de Lyon et de Montparnasse,

5 Conférence « les gares et la ville » : regards croisés France-Japon Atsushi Sakai, Andreas Heym, Maison de la culture du Japon, Paris, 25 novembre 2015

- l'utilisation excessive des parvis pour des « animations commerciales » quasiment permanentes (gare Montparnasse).

Les conséquences de la « piétonisation » des parvis

La « piétonisation » appelle évidemment :

- un traitement prioritaire des deux problèmes évoqués ci-dessus, qui constituent des nuisances aux évolutions des piétons,

- un renforcement de l'interface avec les transports en commun,

- une politique d'incitation (et, si nécessaire de verbalisation) afin de permettre l'utilisation rationnelle des équipements. Il est ainsi paradoxal de constater que les dépose-minute ou certaines zones de dépose pour les taxis (gares Montparnasse, de Lyon, du Nord) ne sont pas autant utilisées qu'elles devraient l'être du fait de pratiques « sauvages » qui, le plus souvent, gênent l'évolution de piétons et des transports en commun (deux exemples : dépose taxi devant l'hôtel Mercure gare de Lyon et, à Montparnasse, dépose « longues minutes » à l'entrée de la rue du Commandant Mouchotte).



3 – Principaux constats de nos visites

Accessibilité souvent insuffisante : les marches d'escalier du métro

Les correspondances par le métro imposent souvent un parcours d'obstacles qui les réservent à

une population sinon sportive, du moins en bonne santé.

Nous avons reporté en annexe la description de certains parcours dont nous donnons le sommaire ci-dessous :

TRAJET	NOMBRE DE MARCHES (cumul montée et descente)	REMARQUES
Gare de l'Est – Gare Montparnasse par ligne 4	147 = 8 étages	Le trajet inverse nécessite de franchir 46 marches seulement car la sortie Gare de l'est est équipée d'escalators.
Gare du Nord- Gare Montparnasse par ligne 4	103 = 6 étages	idem en sens inverse car la sortie gare du Nord est équipée d'escalators
Gare Montparnasse – Gare Saint-Lazare par ligne 13	74 = 4 étages	
Gare-Montparnasse- Gare de Lyon par lignes 4 et 14	129 = 7 étages	3 portillons à franchir
Gare-Montparnasse- Gare de Lyon par ligne 6 avec descente à Bercy	49 = 3 étages	700 m à pied à parcourir si non emprunt ligne 14
Gare d'Austerlitz – Gare Montparnasse par lignes 5 et 6	153 = 8,5 étages	Changement à Place d'Italie

Pour donner un ordre de grandeur, le premier étage de la Tour Eiffel est atteint en gravissant 347 marches. Aller de la gare d'Austerlitz à la gare Montparnasse par le métro revient presque à réaliser la moitié de cette ascension !

Dans ces conditions, on comprend le succès, malgré son inadaptation à l'accueil de nombreux voyageurs avec bagages (qui d'ailleurs n'est pas sa vocation première) de la ligne d'autobus 91 qui permet la liaison Gare Montparnasse – Gare d'Austerlitz - Gare de Lyon sans aucune différence de niveau (montée et descente de l'autobus exclues).

Certes, la RATP ne peut équiper toutes les différences de niveau d'un escalator ou d'un ascenseur, aussi bien pour des raisons financières que du fait de la configuration des lieux. Nous avons bien noté que la priorité était d'équiper le sens de la montée, mais force est de constater que de nombreux parcours sont de véritables « parcours du combattant » dès lors que les voyageurs sont chargés de bagages ou ont des difficultés à se déplacer.

En outre, la mise en place de goulottes afin d'aider les voyageurs à monter leurs bagages reste

exceptionnelle dans le domaine de la RATP.

Nous déplorons cependant la situation actuelle où l'accessibilité est bonne dans un sens et ne l'est pas dans l'autre. Les gares de l'Est et du Nord sont complètement mécanisées du métro vers la gare alors qu'il n'en est rien de la gare vers le métro.

Desserte de surface par autobus non optimisée

• **Implantation des arrêts d'autobus : difficultés à les trouver, accostage aux arrêts :**

L'implantation des arrêts d'autobus reste perfectible, c'est le moins qu'on puisse dire. Plusieurs arrêts « stratégiques » sont trop loin des gares ou mal signalés.

Voici quelques exemples concernant la ligne 91

Puisque la Ville veut faire du 91 le « bus des gares » :

Direction Bastille :

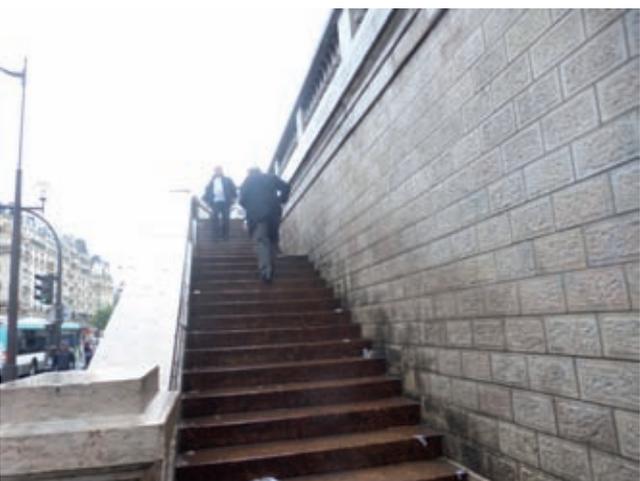
Si la tête de ligne à Montparnasse 2 (Hall Pasteur) est parfaitement située et reliée aux quais par une

batterie d'escalators (en principe réversibles en fonction des arrivées ou départs des trains), elle n'est pas signalée sur les quais. Il s'en suit que les voyageurs se dirigent spontanément vers la tête du train et l'arrêt situé place Raoul Dautry, se privant ainsi de la commodité de prendre le temps de s'installer avec leurs bagages en tête de ligne et allongeant le temps de stationnement place Raoul Dautry.

L'arrêt **Gare d'Austerlitz** est positionné boulevard de l'Hôpital loin de l'entrée de la gare (« Cour Museum ») (alors qu'il est en face de la sortie dans l'autre sens (direction Montparnasse).



L'arrêt **Gare de Lyon**, placé sur une voie de gauche du boulevard Diderot dans le sens vers Nation pour prendre ensuite à gauche la rue Michel Chasles vers Bastille, oblige pour joindre la gare depuis l'arrêt à traverser ce boulevard emprunté par une circulation intense, puis à monter un escalier pour atteindre le parvis. À noter que cet arrêt est commun à 5 lignes d'autobus (20, 61, 65, 87, 91).



De ce nécessaire tourne-à-gauche vers la rue Michel Chasles, il est difficile de changer l'arrêt de place (il a aussi l'avantage d'être sur un site protégé). Il conviendrait alors de faciliter le cheminement vers la gare, d'une part par un marquage et une protection beaucoup plus forts de la traversée du

boulevard, d'autre part par un escalier mécanique ou un ascenseur doublant les escaliers actuels.

Pour mémoire, l'AUT avait présenté en 2015, dans un document adressé aux autorités compétentes et largement diffusé, différentes solutions de nature à résoudre les problèmes rencontrés par le bus 91 aux abords de la gare de Lyon, problèmes engendrés par la circulation générale et les taxis. Nous les résumons ici en quelques traits :

- réduction de la circulation générale et mise en place d'un site protégé bi-directionnel bus + taxis + vélos sur le boulevard ;
- circuit des taxis déconnecté de celui des bus (utilisant la rue Van Gogh, le tunnel Est sous le parvis et la rue de Chalon ou la place Henri Fresnay) ;
- terminus du 91 à la gare de Lyon, ou mieux, à la gare de Bercy (il reste trois lignes de bus joignant la Bastille à la gare de Lyon).

Direction Gare Montparnasse :

L'arrêt Gare de Lyon est situé au niveau des 15-17 Boulevard Diderot. Il est non seulement trop loin



de la gare mais également peu visible (surtout en été lorsque les frondaisons cachent le mât signalant l'arrêt), et difficilement accessible.

Nous pourrions ainsi multiplier les exemples. Nous invitons le lecteur à se rapporter pour plus de détails aux compte-rendus de visite classés en annexe.

Vente de titres de transport RATP (métro-bus) en surface assurée de façon confidentielle

La vente des titres de transport est assurée en surface par les distributeurs de billets Transilien. Les voyageurs occasionnels ne connaissant pas cette possibilité et se dirigent naturellement vers le domaine RATP.

Cette situation n'est pas sans conséquence sur le confort de leur déplacement. Ainsi, à la Gare d'Austerlitz, il faut monter puis descendre 20



marches (40 au total) pour acheter des titres aux guichets avant de prendre l'autobus ! La plupart des points de vente RATP en surface (notamment à Saint-Lazare) ont été fermés. Celui subsistant à la gare de l'Est, situé sur le terre-plein central boulevard de Strasbourg, est peu visible. Il est évidemment possible d'acquérir des titres dans certaines gares de départ en province, au bar de certains TGV ou encore chez des revendeurs agréés mais ces points de vente relèvent du dépannage et ne sont pas forcément bien signalés (exemple des buralistes et des revendeurs de presse à Paris).

Maîtrise de l'espace non assurée : stationnement anarchique des motos gênant la circulation

Si l'espace SNCF ou concédé aux exploitants de parkings est maîtrisé (ainsi, toutes les motos stationnant indûment à Montparnasse 2 ont été expulsées du parking géré par Effia il y a quelques années... et stationnent maintenant à l'extérieur), il n'en est donc pas de même sur la voie publique. Le stationnement est totalement anarchique et prive les piétons de cheminements confortables et sûrs.



Le cas des gares de Lyon et de Montparnasse est particulièrement significatif.

Peut-on tolérer que des milliers de motos occupent ainsi gratuitement l'espace public ?

Il serait intéressant de savoir si ces engins appartiennent à des voyageurs ou si leurs propriétaires, domiciliés ou salariés à proximité, profitent tout simplement de l'aubaine.

Certes, la Ville de Paris a évoqué un projet de création de 20 000 emplacements de stationnement pour les motos mais :

- Pourra-t-on prendre le risque politique de corriger la situation actuelle en verbalisant après tant d'années de laxisme ?
- Aura-t-on les moyens financiers de créer des parkings motos (payants) en nombre suffisant, notamment autour des gares ?

Installations existantes parfois sous-utilisées au profit de pratiques plus ou moins « sauvages » qui peuvent perdurer

Certaines gares (Lyon, Montparnasse) disposent d'installations performantes en matière de desserte par les taxis, de parkings ou de dépose-minute.

Cependant, faute d'une « promotion » suffisante par une signalisation adaptée, un aménagement incitatif pour les piétons ou une régulation efficace par les forces de l'ordre, ces installations sont sous-utilisées.

Deux exemples :

- Gare Montparnasse (Hall 2 Pasteur),
- Gare de Lyon (Méditerranée)

Ces deux espaces offrent des possibilités de parking, d'accès taxis et de dépose-minute qui nous semblent sous-utilisées.

Les parkings pour vélos : les Veligos, un premier pas... encore très insuffisant pour satisfaire les besoins

Le discours politique sur la promotion des « modes doux » et donc du vélo qui en est une des principales composantes, se concrétise progressivement par l'aménagement de parkings sécurisés pour les vélos (Veligo). Cela permet de répondre à un besoin manifeste si l'on en juge par l'état actuel des parkings pour vélos, en général très médiocre du fait de leur non sécurisation, leur insuffisance de capacité notoire et, par le fait que « protégés » par de simples panneaux de signalisation, ils sont très souvent phagocytés par les motos en stationnement illégal. Si nous ne pouvons que saluer la mise en

place des Veligos dans les gares parisiennes, nous nous interrogeons déjà sur leur capacité à répondre aux besoins.

Sans faire un procès d'intention et bien conscients du fait que la place est rare, nous craignons qu'il n'en aille ici comme pour les emplacements vélos dans les trains : des équipements quasiment « symboliques » en décalage flagrant avec les discours et, surtout, les besoins des cyclistes.

Évoquons quelques exemples à l'appui : en gare de Bâle (Suisse), 1 000 places sont disponibles en sous-sol (voir en annexe) ; à Grenoble, la réalisation d'un véritable pôle d'échange multimodal de la gare va faire passer le nombre de places de stationnement disponibles de 600 à plus de 1 800, notamment grâce à un système innovant de silos ; près de la gare Matabiau à Toulouse, 680 places de stationnement vélo sont offertes, dont 600 réservées aux usagers du TER ; un parc vélo sécurisé de 600 places existe en gare Lille Flandres, etc.

Les liaisons inter gares parisiennes: un grand déficit d'équipement et un regrettable manque d'information

Les flux :

Comme le précise l'enquête de l'Observatoire de la Mobilité en Ile-de-France (OMNIL)⁶ : « seulement 2 % des déplacements observés n'ont ni leur origine ni leur destination en Île-de-France. Il s'agit de déplacements pour lesquels la configuration actuelle du réseau national conduit le voyageur à effectuer une correspondance en Île-de-France. Ces correspondances ont plus souvent lieu entre deux gares différentes (62 %) qu'au sein d'une même gare (38 %). Ce sont ainsi 13 000 voyageurs qui doivent se rendre d'une gare à une autre un jour donné. La grande majorité de ces correspondances se fait dans les gares situées dans Paris intra-muros (88 %) Il est à noter que les déplacements entre régions nécessitant une correspondance en Île-de-France ne représentent qu'une partie des flux interrégionaux. La majorité emprunte en effet les trains à grande vitesse inter secteurs qui contournent Paris sans nécessiter de correspondance ».

Il ne faudrait pas cependant restreindre la population concernée à ce taux de 2%, car ces liaisons sont également utilisées par des voyageurs franciliens (déplacements interdépartementaux ou trajets Ile de France-province) qui sont en partie des voyageurs occasionnels.

⁶ « la fréquentation des grandes gares parisiennes » page 5, mars 2015)

Un héritage de l'Histoire en évolution

Paradoxalement, le réseau français de chemin de fer, très largement centralisé sur Paris, n'a jamais comporté de liaisons ferrées entre les gares parisiennes exploitées à fréquence élevée.

Certes, la Petite Ceinture comportait des raccordements entre les différentes gares, mais ces derniers n'ont, sauf exception pour la liaison entre les gares du Nord et de Lyon (et, même entre la gare Saint-Lazare et la gare de Lyon mais nous sommes là dans l'histoire ferroviaire !), jamais été exploités de façon régulière en service voyageurs. Ladite liaison (par trains dits « de jonction ») concernait d'ailleurs un très faible nombre de circulations et intéressait avant tout la clientèle internationale se rendant de la Belgique et du Royaume-Uni vers la Côte d'Azur et l'Italie (et au-delà).

Cela étant rappelé, il convient de garder en mémoire que la liaison « quai à quai » entre la gare du Nord et la gare de Lyon demandait au mieux 23 minutes⁷. Ce temps est à rapprocher des 7 minutes nécessaires à l'heure actuelle pour relier ces deux gares par le RER D (mais il faut y ajouter le temps de transit entre les quais « grandes lignes » et les gares souterraines et ne pas sous-estimer la sujétion liée au transbordement des bagages).

Depuis, le réseau national a connu des améliorations considérables en Ile-de-France :

- création du RER D, permettant une liaison entre les gares du Nord et de Lyon et leurs banlieues respectives,
- création du RER E, assurant une relation gare de l'Est – Haussmann (Saint-Lazare),
- création de TGV inter réseaux évitant Paris, reliant les quatre lignes de TGV radiales (Nord, Est, Sud-Est, Atlantique) et desservant l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, Marne-la-Vallée et le pôle de Massy.

La question des liaisons entre les gares parisiennes reste cependant posée pour de nombreuses liaisons interrégionales ou de banlieue à banlieue. A notre connaissance, les futures lignes du Grand Paris Express n'apporteront pas de réponse complète à ce besoin.

L'analyse des liaisons inter-gares par les transports en commun (cf. annexes par gare) laisse penser que les besoins sont théoriquement couverts, au moins sur le papier (à l'exception notable de la liaison gare-Montparnasse - gares du Nord et de l'Est inexistante en autobus).

⁷ Indicateur Chaix, service d'été applicable au 31 mai 1970, chapitre « pages jaunes », tableau J, page n°6, train JJ32

« Théoriquement » en effet, car il n'est pas toujours d'un grand confort d'emprunter le métro ou l'autobus lorsque l'on transporte des bagages. Comme l'indiquait l'indicateur Chaix susmentionné à propos des liaisons inter gares par autobus RATP : « ces liaisons, assurées dans le cadre de l'organisation des transports en commun de la capitale, ne peuvent être utilisées qu'à la condition que les voyageurs aient des bagages à main de très faible encombrement ». Les nombreux usagers de la ligne d'autobus 91, reliant la gare Montparnasse aux gares d'Austerlitz et de Lyon ne contrediraient certainement pas cette recommandation !



Un cas emblématique : la ligne d'autobus 91 (Gare Montparnasse – gares d'Austerlitz et de Lyon - Bastille)

L'exemple de ce bus des gares est particulièrement intéressant. En effet, cette ligne, desservie par des voitures articulées, bénéficie d'un tracé presque intégralement en site propre et d'une régularité relativement satisfaisante (nous avons évoqué ci-dessus le problème des abords de la gare de Lyon ; il n'est pas dans notre propos d'épiloguer ici sur la déplorable inertie des « parties prenantes » concernées : Ville de Paris, RATP, SNCF, Préfecture de Police, STIF, incapables de s'entendre sur la mise en œuvre des mesures propres à supprimer le stationnement des taxis dans le couloir d'autobus boulevard Diderot à proximité de la gare de Lyon, alors qu'une solution acceptable par tous a été identifiée depuis longtemps).

Cependant, cette ligne urbaine ne peut accepter, dans de bonnes conditions de confort, les voyageurs en transit munis de bagages.

Quels pourraient être les remèdes ?

Quel que soit le mode (autobus à haut niveau de service ou non, projet de « tramway des gares »), la difficulté provient du fait qu'il n'est pas possible, pour des raisons tant économiques que de rationalisation de l'exploitation, de spécialiser des véhicules au transport intramuros de voyageurs munis de bagages.

En effet, les lignes d'autobus urbaines (contrairement aux lignes Orlybus et Roissybus) ont des arrêts multiples rapprochés qui se prêtent mal à l'installation de dispositifs de dépôt de bagages (« racks ») aussi bien pour des questions de sécurité (les voyageurs souhaitent surveiller leurs bagages) que de praticité (temps de stationnement aux arrêts).

Il faut observer que, dans les rames (rénovées) du RER B, les voyageurs préfèrent garder leurs valises auprès d'eux (ce qui provoque des encombrements) plutôt que d'utiliser les zones de stockage de bagages (assez mal pratiques, il est vrai).

Autre contrainte : compte tenu du trafic sur la ligne 91, il est exclu d'augmenter à l'intérieur des véhicules, les zones de dépôt de bagages (ce qui, en outre, risquerait de nuire au respect du ratio de « deux poussettes » par voiture !).

Les liaisons par bus permettraient de délester sensiblement certaines lignes de métro surchargées, même si la vitesse est moins élevée. En effet, les voyageurs munis de bagages et les personnes à mobilité réduite arbitraient volontiers en faveur du confort et de la praticité par rapport au temps de trajet. Il faut garder à l'esprit qu'à l'heure actuelle, ces voyageurs doivent franchir 129 marches (montées et descentes cumulées), et passer trois péages de contrôle pour se rendre de la gare Montparnasse à la gare de Lyon par emprunt des lignes de métro 4 et 14 !

Un certain déficit d'information sur ces liaisons

La documentation sur les liaisons inter gares est relativement dispersée et largement insuffisante. Ainsi, si le site Transilien permet d'obtenir des itinéraires entre les gares parisiennes (avec le temps de parcours pédestres aux changements) et n'omet pas de préciser la consommation de CO2 correspondante, il reste muet sur les obstacles à franchir et ignore l'autobus.

Certes, des plans (comme à la gare Montparnasse et à la gare de Lyon) voire des bornes interactives, (comme à la gare d'Austerlitz et à la gare Montparnasse) ou un « totem » (gare de l'Est)) permettent d'obtenir des informations sur ces liaisons mais leur présence et leur implantation sont aléatoires. Ainsi, les panneaux (très bien faits) disponibles à la gare Montparnasse et à la gare de Lyon sont peu visibles, noyés qu'ils sont au milieu des panneaux publicitaires dans le cas de Montparnasse.

Il faut aller sur le site internet de la SNCB (chemins de fer belges) pour disposer d'un tableau donnant une information claire sur les liaisons inter gares parisiennes, mais cela ne concerne que les liaisons à partir de la gare du Nord.

La signalétique, de grands progrès mais encore beaucoup de lacunes

La SNCF (« Gares et Connexions ») et la RATP ont mis en place dans leurs « domaines » respectifs une signalisation homogène unifiée et très lisible, même s'il existe des lacunes et des insuffisances que nous avons relevées dans nos compte-rendus de visite.

Nous souhaitons cependant signaler plusieurs déficiences :

- hormis le choix des couleurs des lignes de métro « pastilles », commun aux signalétiques SNCF et RATP, chacune de ces entreprises poursuit sa logique propre,
- l'information dans les abribus sur les lignes d'autobus est globalement insuffisante (les plans de proximité « *Autour de vous* » ne mentionnent même pas les arrêts). Nous saluons cependant l'initiative de la RATP qui a placé sur les quais de certaines stations de métro des tableaux des lignes d'autobus les desservant avec indication, en regard, de la sortie à emprunter. Cependant, la signalisation en surface, notamment aux abords des gares, reste insuffisante.
- les renseignements donnés par les plans RATP, SNCF, Decaux ne sont pas toujours adaptés aux attentes des voyageurs : soit ils sont trop détaillés (et difficilement mémorisables), soit ils pèchent par des omissions gênantes,
- pour les automobilistes, la signalétique d'approche des gares n'est ni homogène ni suffisante : panneaux indicateurs en tôle émaillée, plus rarement caissons lumineux, panneaux « Decaux », etc.
- les cheminements piétons inter gares, qui sont d'utiles alternatives aux transports en commun (pour exemple : liaisons gares de Bercy – de Lyon-d'Austerlitz) relèvent parfois du « bricolage » ;
- quant aux cyclistes, ils doivent se contenter des panneaux routiers indiquant les parkings.

La dépose-minute : des possibilités existantes sous-employées

La promotion des transports en commun et des modes dits « doux » ne doit pas conduire cependant à oublier l'accès des gares en véhicule individuel. S'il convient de ne pas l'encourager, il faut convenir que l'utilisation de l'automobile joue un rôle irremplaçable dans certains cas. Il est néanmoins nécessaire de mettre en place une signalisation efficace pour dissuader les automobilistes de recourir à des arrêts dans des zones non autorisées. Une telle pratique est souvent source de perturbation pour les transports en commun en surface.

Ainsi, il faut saluer le récent aménagement d'une dépose-minute souterraine obligatoire en gare du Nord et son balisage dès la rue La Fayette, avec indication de la gratuité du parking pendant 20 minutes).



Il n'en est pas de même en revanche à la gare Montparnasse où l'accès à la dépose-minute du Hall 2 Pasteur (avec gratuité de stationnement pendant 15 minutes) n'est pas convenablement signalé, ce qui induit des dépose-minutes sauvages à l'intersection avenue du Maine - rue du Commandant Mouchotte dans le couloir d'autobus (trois lignes de bus), voire à l'entrée de la contre-allée réservée à Bus Direct



4 - Les préconisations de l'AUT

Il n'appartient pas à l'AUT-FNAUT Ile de France, de faire la promotion de rapports officiels ou de se saisir de sujets qui ne sont pas dans son objet. Toutefois, nous estimons opportun de reproduire en annexe, des extraits des principales propositions faites par Madame Fabienne Keller dans son rapport au Premier Ministre sur la « gare contemporaine » (15 mars 2009). La FNAUT avait d'ailleurs été consultée dans le cadre de la préparation de ce rapport à propos des « modes doux ».

En effet, au moins trois de ces propositions rejoignent nos demandes ou nos préoccupations :

- Affirmer la gare comme un centre de la ville (NDR : pour Paris, il s'agit plutôt de pôles), un espace public continu avec des circulations facilitées
- Développer les modes de transport doux ou actifs en gare,



- Associer les voyageurs et les partenaires sociaux aux décisions concernant les gares,

Ces recommandations sont d'ailleurs en résonance avec les « 5 promesses de service » publiées sur le site internet de Gares & Connexions :

- 1 - les clients ont accès à l'information relative aux trains et à la gare
- 2 - les déplacements des clients en gare et entre les modes de transports sont fluides
- 3 - l'espace de la gare est propre et sûr
- 4 - les clients disposent d'un environnement d'attente confortable
- 5 - les clients ont accès à des services qui mettent à profit leur temps en gare

Demandes et suggestions

- **L'approche des gares par tous les utilisateurs doit être fluide, bien signalée** (suffisamment en amont). Pour les automobilistes, une telle signalétique permet d'anticiper les décisions et d'éviter, à l'arrivée, les stationnements « improvisés » (exemple gare Montparnasse, rue du Commandant Mouchotte) qui créent des nuisances et gênent souvent les autobus.

- **Prévenir mais aussi réprimer si nécessaire.** A cet égard, nous déplorons le laxisme qui est malheureusement de règle aux abords de certaines gares. Une reconquête de l'espace public est indispensable, notamment par la répression du stationnement anarchique des motos et le dégagement des parvis (Montparnasse), lesquels doivent être strictement réservés aux piétons.

- **Préserver, dans les gares, la distinction espace transport - espace commercial** : bannir la publicité sur les quais transversaux dans la mesure où elle porte atteinte à la visibilité des informations intéressant les voyageurs (exemple de Saint-Lazare) ou au repérage des plans de quartier (Montparnasse),.

- **Homogénéiser la signalétique de l'espace gare et celui de la ville** (notamment pour les panneaux d'information piétons)



- **Améliorer les liaisons inter-gares par les moyens existants** (RER, métro ou bus), ou sinon réalisables et finançables à court terme.

- **Définir des liaisons inter-gares « de haut niveau » existantes ou à créer.** Ces liaisons pourraient faire l'objet d'une signalétique et d'aménagements spécifiques. Comme le souligne le rapport précité de la CCIP « Il arrive souvent que ce soit « le voyageur qui fasse le travail pour changer de ligne »⁸ (page 20).

- **Dédier des forces de police spécialisées chargées de renseigner et de faire respecter les espaces** (prévention du stationnement auto/moto et de la dépose-minute sauvages) ; généraliser et pérenniser les « gilets rouges » et les agents d'accueil mobiles de la RATP (présence sur le terrain et non derrière les guichets),

- **Favoriser l'accès des gares par les autobus en :**

- délivrant une information sur l'emplacement des arrêts,

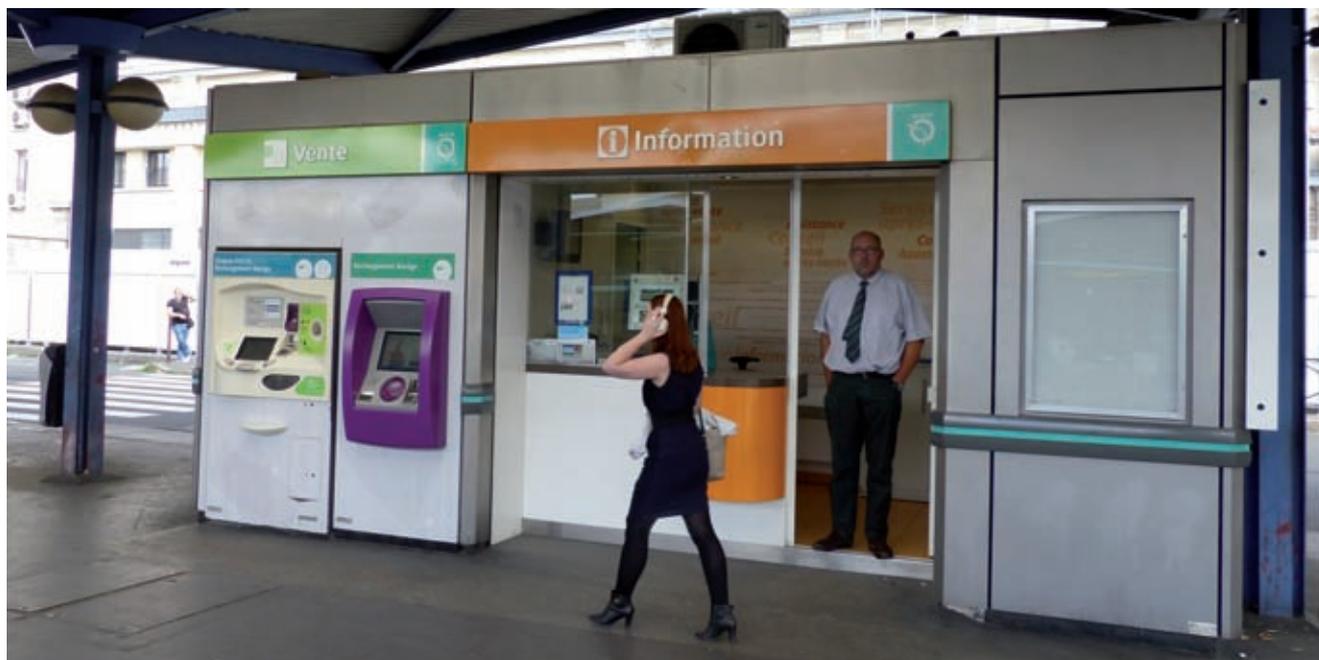
8 OP cit page 20

- mettant en évidence des automates de vente en surface (au niveau des quais SNCF : distributeurs Transilien ou mieux, distributeurs RATP,

- **Mettre en place, dans chaque gare, un lieu de renseignement interactif, bien signalé** (de façon homogène, permettant d'obtenir une information exhaustive sur les transports en commun ou autres, disposant de distributeurs de billets RATP (pour éviter de descendre dans le domaine RATP), avec possibilité d'imprimer (ou de télécharger sur son appareil téléphonique) une « feuille de route »

- **Développer de vastes parkings pour les vélos.**

Des « points de progrès » spécifiques à chaque gare, sont notés dans les comptes-rendus de visite en annexe.



5 – Conclusion

Au terme de ces constats et préconisations faits à la faveur de nombreuses visites dans les six gares parisiennes, une conclusion s'impose : l'intermodalité est certes un concept à penser dans les bureaux d'étude, mais avant tout elle se vit sur le terrain.

Seule une démarche itérative (« de type démarche qualité ») peut l'améliorer.

Cette démarche devrait logiquement associer tous les acteurs : exploitants, commerçants, élus et évidemment usagers.

Les gares parisiennes sont, en effet, un véritable laboratoire de l'intermodalité : elles doivent optimiser l'existant (qui est là depuis longtemps parfois), supporter des contraintes de tous ordres - urbanistiques notamment - mais aussi accueillir ou composer avec

de nouveaux entrants sur le marché des déplacements (VTC, autocars à longue distance, etc.) ainsi que des modes « invasifs » (motos).

Nous souhaitons que nos suggestions contribuent à accélérer la mise en œuvre de réponses concrètes aux besoins d'intermodalité.

Ainsi, comme l'indique le site de Gares et Connexions, les gares deviendront « des lieux d'émotion au cœur de la ville et des territoires ». Peut-on se permettre d'ajouter : à toute heure du jour, tard dans la soirée, et en fin de semaine, y compris dans leurs abords immédiats ?



Documents consultés

- Fabienne Keller, La Gare contemporaine, rapport à monsieur le premier Ministre, 10 mars 2009

- Jean-Claude Karpeles, CCIP, Les gares du Grand Paris, nouvel enjeu économique pour la Métropole, 29 novembre 2012

- Gare et connexions : Les Ateliers de la Gare : la gare du grand Paris dans dix ans, synthèse n°6, atelier du 18 septembre 2013

- OMNIL La fréquentation des grandes gares parisiennes, Les grandes enquêtes, mars 2015

- Gares et connexions, rencontres « membres de droit IRC » : présentations par gare

- Conférence « les gares et la ville » : regards croisés France-Japon

Atsushi Sakai, architecte, spécialiste de l'aménagement des gares East Japan Railways Co

Andreas Heym, architecte, spécialiste de l'aménagement des gares AREP (SNCF),

Maison de la culture du Japon, Paris, 25 novembre 2015

Gare d'Austerlitz - compte-rendu de visites exploratoires

CHIFFRES CLÉS

Données journalières

95 trains (IC/TER : 100 %)

26 400 voyageurs (IC/TER : 100%)

Ces données ne tiennent donc pas compte des voyageurs empruntant le RER C.

Source : OMNIL, rapport sur la fréquentation des gares



Visites effectuées par Bernard Tournour, Erick Marchandise, Jean-Loïc Meudic, Yannick Rault.

Dates : 31 mai, 3, 29 juin, 9 août 2016

Lieux visités

Gare, abords et liaison avec la gare de Lyon

CONSTATS

Présentation générale

La gare est desservie :

- sur 15 voies de surface par des trains intercités ou TER vers les villes d'Orléans, Tours, Limoges, Toulouse (de jour). Les trains de nuit subsistant sur les réseaux sud-est et sud-ouest y ont leur terminus (Nice,

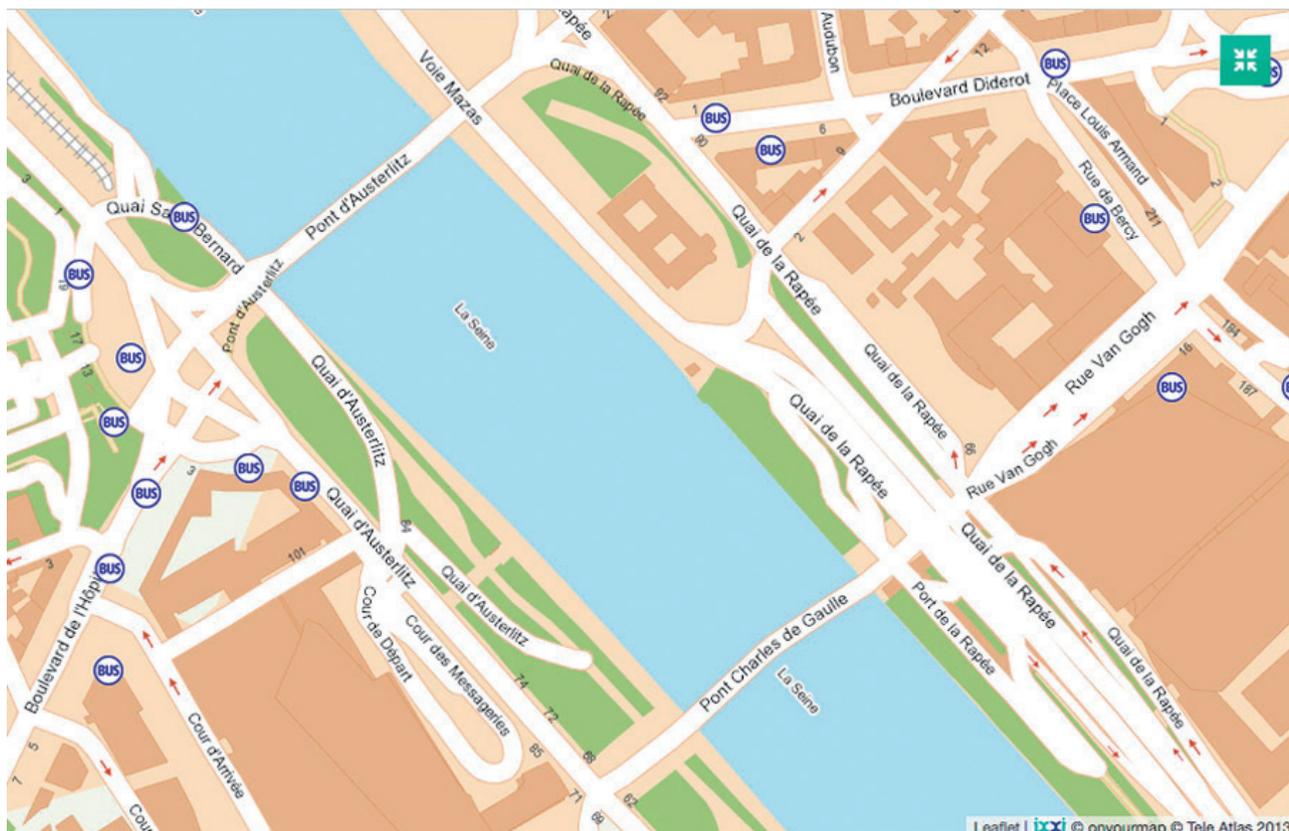
Briançon, Port Bou, La Tour-de-Carol),

- sur les 4 voies de la gare souterraine par la ligne C du RER vers les villes d'Etampes, Dourdan, Versailles, Saint Quentin, Pontoise.

Compte tenu de la fréquence des circulations sur le RER C et en dépit de la demande potentielle, les services directs gare de Paris-Orsay – Les Aubrais-Orléans (meilleur temps en 1975 : 64 minutes contre 76 aujourd'hui, soit une augmentation de 19% du temps de parcours avec une rupture de charge à Paris-Austerlitz) ont été abandonnés depuis des décennies.

Accessibilité générale

L'aménagement en cours côté Seine va permettre une large ouverture de la gare vers le fleuve. L'accès



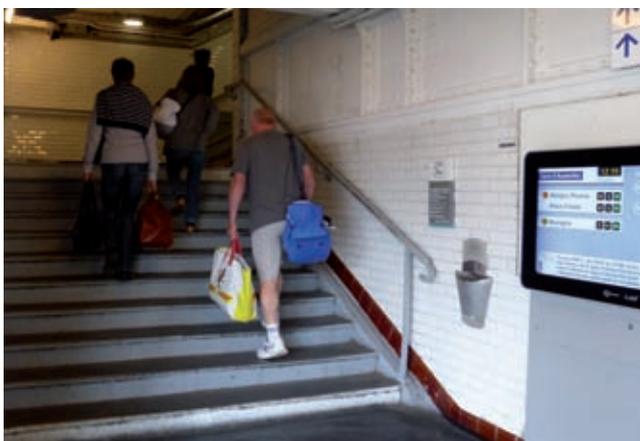
depuis le boulevard de l'Hôpital (avec une grille d'entrée assez rébarbative), ainsi que le long cheminement vers l'entrée de la gare (cour Museum), nécessiteraient d'être aménagés pour les rendre plus attractifs.

Accès PMR

La gare souterraine est accessible par ascenseurs à partir de la Cour Seine. Deux autres ascenseurs donnent accès ensuite aux quais de la gare RER C pour toutes les destinations.

Il n'y a pas d'accès PMR pour les deux lignes de métro.

Une rampe a été réalisée dans le cadre du projet urbain pour accéder au quai d'Austerlitz et à la Bibliothèque François Mitterrand ; Elle permet également le transfert vers la gare de Lyon via le trottoir du pont Charles de Gaulle.



Sécurité des espaces :

Le poste de police situé en dehors de la gare boulevard de l'Hôpital n'est pas signalé.

Accessibilité de la gare par les transports en commun

Métro et RER :

1 ligne RER (C) et 2 lignes de métro (5 et 10)

Autobus :

6 lignes : (24, 57, 61, 63, 89, 91)

Noctilien : 5 lignes : (01, 02, 31, 131, 133).

Implantation des arrêt et des terminus

L'arrêt de l'autobus 91 en direction de la gare de Lyon (Bastille), situé boulevard de l'Hôpital, est à joindre à gauche quand on sort de la cour Museum (au niveau du bureau de Poste). Il est peu visible et devrait logiquement se situer en vis-à-vis (ou non loin) de l'arrêt de sens opposé qui lui, est parfaitement visible en sortant de la Cour Museum à droite.

Information sur les transports en commun

Nous avons noté qu'hormis le distributeur de tickets Francilien, il n'existe pas de distributeur de billets de bus/métro en surface, ce qui nécessite, pour le voyageur

occasionnel en autobus, de descendre dans le métro pour en acquérir.

Connexion avec les autres gares

Métro et RER

La gare est reliée directement aux gares du Nord et de l'Est par la ligne 5 (mais au prix de la montée de 48 marches pour accéder à la ligne, laquelle franchit ensuite la Seine par un viaduc).

Aucune liaison directe n'existe avec la Gare de Bercy (2 changements en métro !)

Autobus

La gare est reliée directement aux s Saint-Lazare et de Bercy (ligne 24), de Lyon et de Montparnasse (ligne 91).

Taxis

Deux aires d'attente de taxis (Cour Museum et Cour Seine) permettent la prise en charge et la dépose de plain-pied. La présence de ces deux aires pose aux voyageurs descendus du train le problème de l'âne de Buridan : faut-il prendre celle indiquée vers la droite ou celle indiquée vers la gauche ? Il n'y a aucun moyen de prévoir dans laquelle on a le plus de chance de trouver un taxi.

Parkings

L'entrée du parking Effia est bien indiqué Boulevard de l'Hôpital, mais il n'est pas clairement indiqué que c'est également l'accès pour la dépose-minute ; par ailleurs, la mention courte durée pour l'usage du parking porte à confusion, car en tout état de cause il n'y a pas de durée maximale indiquée sur la grille tarifaire du parking.

Motos

Grand parking sécurisé situé Cour Museum.



Piétons

L'escalier qui permet l'accès au quai d'Austerlitz possède deux petits plans inclinés de part et d'autre, de largeur

insuffisante pour tracter des gros bagages à roulettes. Il manque un plan incliné de bonne dimension car les voyageurs non PMR n'utilisent pas la rampe handicapée de faible pente : celle-ci occasionne un gros détour pour l'usager pressé de rejoindre le cheminement piétonnier menant à la gare de Lyon via le pont Charles de Gaulle (il faut souligner que l'existence de cette rampe n'est pas signalée aux piétons venant du pont Charles de Gaulle).

La signalétique du cheminement piétonnier est trop confidentielle, parfois non homogène (à préciser) et peu attractive. Ainsi, il n'y a pas de rappel de la signalétique du cheminement à l'entrée du pont Charles de Gaulle. Le cheminement devrait être réaménagé pour en faire un espace attractif et sécurisé.

Côté boulevard de l'Hôpital, l'espace réservé aux voitures et aux taxis dans la cour Museum est démesuré par rapport à celui réservé aux piétons : ceux-ci ont droit, sur le long trajet qu'ils ont à faire pour joindre l'entrée de la cour à celle de la gare tout au fond, à un passage certes protégé mais beaucoup trop étroit. L'exposition de tableaux et quelques devantures de boutiques ne compensent pas l'impression de tristesse que dégage l'ensemble.

Vélib

Une station velib de 50 emplacements est située à l'intérieur de la cour Museum à proximité du hall d'entrée de la gare ; une station à l'extérieur sur le boulevard de l'Hôpital dispose d'une vingtaine de places.

Autolib

Une station square Marie Curie.

Parking vélos

Parking Cour Museum.

Dépose-minute

L'entrée des véhicules particuliers vers la cour Museum, commune avec celle des taxis, est insuffisamment signalée.

Signalétique

La signalétique est homogène. Les plans de la gare détaillés sur les différents niveaux sont clairs et accessibles. Il manque les mentions spécifiques pour le déplacement et les informations propres aux PMR. Rien ne semble prévu pour les usagers non-voyants.

Un plan clair situé dans le hall de la gare permet d'avoir des informations sur les transferts possibles vers les autres gares et aéroports via les transports en commun.

Nous avons noté la présence de bornes interactives qui donnent de nombreuses informations sur la gare et sa desserte.



La signalétique des cheminements piétonniers inter-gares est nettement insuffisante.

Par ailleurs, certains panneaux publicitaires de la Société Média gares cachent la signalétique d'information, notamment dans la Cour Seine qui a été réaménagée.

Travaux en cours à suivre

La gare fait l'objet actuellement d'importants travaux de rénovation dans le cadre à la fois du projet urbain Paris Rive Gauche et des travaux de rénovation. L'achèvement de l'ensemble de ces travaux est prévu pour 2020.

Conclusion : principaux points de progrès identifiés

- Escalier côté quai d'Austerlitz à réaménager pour les bagages à roulettes
- Élargir le cheminement piéton de la cour Museum, et améliorer l'aspect général de cette cour
- Zone de dépose-minute non clairement mentionnée
- La ligne de bus 91 doit jouer pleinement son rôle de navette inter-gares avec un bus aménagé pour stocker les bagages et un terminus de la ligne à la gare de Paris Bercy.
- Cheminements piétonniers entre gares de Lyon, Austerlitz et Bercy à agrémenter pour les rendre plus attractifs et plus sécurisés, en modifiant la signalétique trop confidentielle.
- Indiquer l'emplacement du poste de police sur les panneaux d'information.

En revanche, les abords (rue Corbineau, rue et boulevard de Bercy) sont relativement déserts en soirée, même si l'on note la présence de cafés (notamment terrasses rue Henri Desgrange et devant le Palais Omnisport).

Accessibilité de la gare par les transports en commun

La gare est desservie :

- par la station de métro Bercy (lignes 6 et 14).

L'accès à l'angle du boulevard de Bercy et de la rue Corbineau est situé à proximité immédiate de la gare mais il impose un cheminement extérieur avec emprunt soit d'un escalator, soit d'un ascenseur,

L'accès principal (non mécanisé), place du bataillon du Pacifique, est situé à plus de cent mètres.

- par deux lignes d'autobus (qui desservent également la gare de Lyon) :

24 : Gare Saint-Lazare – Maisons-Alfort Ecole vétérinaire,

87 : Porte de Reuilly – Champ de Mars



Implantation des arrêts et des terminus

La signalisation du cheminement vers les lignes d'autobus 24 et 87 (arrêt « gare de Bercy POBP) devrait être améliorée, en particulier pour la direction Paris centre (arrêt sur le côté pair du boulevard de Bercy).



Information sur les transports en commun

Nous avons noté qu'il n'existe pas de distributeur de billets en surface, ce qui nécessite, pour le voyageur occasionnel en autobus, de descendre dans le métro pour en acquérir.

En direction de l'est, le déplacement de l'arrêt après la rue Corbineau permettrait un accès immédiat à la gare (mais

nécessiterait de déplacer une station Vélib).

Accessibilité piétons

Si le cheminement depuis le boulevard de Bercy est satisfaisant, il n'en est pas de même vers la rue de Bercy qui n'est accessible que par un escalier fixe. Cette sortie donne accès (entre autres) à une zone de loisirs importante (Parc de Bercy, cinémathèque). A cet endroit, la signalisation vers les lignes 6 et 14 nous semble insuffisante.

Connexion avec les autres gares

Métro :

Sous les réserves d'accès indiquées ci-dessus, la gare de Bercy est reliée :

- par la ligne 14 aux gares de Lyon et Saint-Lazare,

- par la ligne 6 à la gare Montparnasse.

La liaison avec les gares de l'Est, du Nord et d'Austerlitz suppose un changement.

La liaison ferrée avec la gare d'Austerlitz (située à moins d'un kilomètre à vol d'oiseau) nécessite deux changements (sauf à faire un « crochet » par Bibliothèque François Mitterrand en empruntant la ligne 14 et le RER C).

La gare ne bénéficie d'aucune liaison avec le RER.

Autobus

- la ligne 24 permet une relation directe avec les gares de Lyon, d'Austerlitz et de Saint-Lazare,

- la ligne 87 permet une liaison avec la gare de Lyon.

Il s'agit cependant de lignes de type urbain inadaptées à un trafic de transit de voyageurs chargés de bagages.

Taxis

La station de taxi est implantée devant la gare et n'appelle pas de remarques.



Motos

Nous n'avons relevé aucun emplacement de parking spécifique ni stationnement sauvage,

Vélib

Une station Vélib se trouve boulevard de Bercy, à proximité de l'accès à la gare.

Parking vélos

Il n'existe aucun parking aménagé.

Dépose-minute

La dépose-minute (quatre places) est très bien située. Lors de notre visite, ces quatre places étaient occupées par des véhicules à l'arrêt (et sans conducteur) dont un véhicule SNCF et un véhicule de livraison. Un cinquième véhicule, qui n'avait donc pas trouvé place, stationnait sur...le passage protégé attenant.

Autolib

A proximité de la gare, existent une station rue de Bercy et une autre rue de Pommard, mais elles sont mal signalées.

Accès des autocars pour dépose-reprise

Nous n'avons relevé aucune signalisation particulière, mais l'accès est aisé puisqu'il existe une gare routière OUIBUS sur place.



Utilisation de la voirie

L'accès à la gare semble généralement fluide.

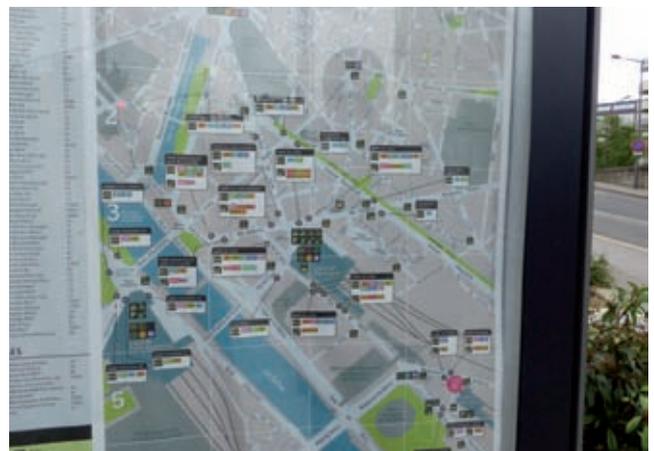


Signalétique

La signalétique de la gare est homogène.

Celle des abords mériterait d'être améliorée, notamment le cheminement vers les arrêts d'autobus.

Nous avons remarqué un seul plan de situation (très complet et très complexe) boulevard de Bercy au pied des accès à la gare.



Conclusion : principaux points de progrès identifiés

La gare de Paris-Bercy devrait bénéficier d'une meilleure signalisation d'accès vers les transports en commun : métro et surtout bus.

La liaison de surface entre les gares d'Austerlitz, de Lyon et de Bercy devrait être repensée

Il serait très souhaitable de reconsidérer le dossier du déplacement du terminus de la ligne 91 de Bastille à gare de Bercy, voire son prolongement vers Charenton (Centre commercial Bercy 2 / Parc de Bercy 2) pour assurer une liaison directe avec les gares de Lyon, d'Austerlitz et de Montparnasse et desservir la zone de la Porte de Charenton, en cours de forte densification urbaine.

Gare Paris-Est - compte-rendu de visites exploratoires

CHIFFRES CLÉS

Données journalières

364 trains dont Transilien : 58%, TGV : 27%, IC/TER : 15%

100 800 voyageurs dont Transilien : 64%, TGV : 28%, IC/TER : 8%

Source : OMNIL, rapport sur la fréquentation des gares parisiennes (mars 2015)



Visites par Camille Lalande, Erick Marchandise, Jean-Loïc Meudic, David Rindsvelt,

Date : Mardi 17 mai de 15 h 30 à 19 h 15, Mardi 20 septembre de 16 à 17h 00, Lundi 26 septembre de 16 à 17 h00

Lieux visités

Gare et abords

CONSTATS

Une amélioration serait d'aménager un passage protégé pour les piétons en ligne droite entre la gare routière (bd de Strasbourg) et la gare ferroviaire. Actuellement, les piétons doivent faire un détour en descendant du bus. Beaucoup prennent le risque de traverser la chaussée (rue du 8 mai) en ligne droite !

Le cheminement depuis les trains vers les autobus est très mal indiqué.

La principale sortie de métro se situe sur un îlot boulevard de Strasbourg au milieu du trafic.

Accès des véhicules individuels et des taxis

La dépose- minute et l'accès en taxi sont très aisés et n'appellent pas de commentaires.



Accès PMR

RAS

Sécurité des espaces

La gare de l'Est donne une impression de sécurité en période diurne.

Le poste de police en gare est bien visible.

Accessibilité par les transports en commun

La gare de l'Est constitue un pôle majeur dans l'organisation des transports en commun parisiens.

Deux remarques à cet égard :

- pour ce qui concerne le métro, il est remarquable que les deux gares de l'Est et du Nord soient reliées entre elles par deux lignes (4 et 5), mais l'accès aux stations impose le franchissement de nombreuses marches dans le domaine RATP,

- La gare de l'Est ne dispose pas d'une véritable gare d'autobus : les têtes de ligne sont un peu éparpillées sur la voirie, ce qui impose des traversées délicates aux piétons.

Implantation des arrêts et des terminus

Le problème est celui de la dispersion des arrêts. 6 lignes d'autobus (30, 31, 32, 35, 47 et 350) ont ici leur terminus et 4 lignes (38, 39, 56, 65) desservent la gare. Pour les dix lignes en question, aucun plan de la gare n'est proposé, malgré la dispersion des points de départ. Pour le voyageur occasionnel, cela est plus que déroutant. Même un abribus ne donne pas cette information, car le plan du quartier « Autour de moi » indique où se trouve le métro, le Vélib', le parking voiture, mais pas les arrêts de bus à quelques mètres de là ! Sur l'îlot central, il y a un guichet qui était ouvert au moment de cette visite, mais qui ne l'est sûrement pas tout le temps, surtout en fin de semaine. Notons que le bus 47 ne bénéficie même pas d'un abribus.

Autre remarque : la traversée entre les îlots centraux et les trottoirs est très mal assurée pour les piétons. Ces traversées doivent être pensées en termes d'utilisation réelle par des usagers qui descendent d'un bus et qui veulent aller au plus court et non pas de plans dessinés d'une manière théorique.

Comme précisé plus haut, la dispersion des arrêts et des terminus est malheureusement la règle pour cette gare.

Information sur les transports en commun

Nous avons noté qu'il n'existe pas de distributeur de billets en surface clairement identifié (hors distributeur Transilien), ce qui nécessite, pour le voyageur occasionnel en autobus, de descendre dans le métro pour en acquérir.

En revanche, un « totem » situé sur le quai transversal donne une information détaillée sur les liaisons inter gares (en métro, autobus et RER) ainsi que vers les aéroports.

Connexion avec les autres gares

Autobus

La gare de l'Est est uniquement reliée à la gare de Lyon (ligne 65). La liaison avec la gare Saint-Lazare (lignes 26 et 43) impose un cheminement peu pratique.

Métro et RER

Les liaisons sont directes avec les gares :

- gare saint-Lazare (ligne RER E)
- gare Montparnasse (ligne 4)
- gare d'Austerlitz (ligne 5),

Toutefois, l'emprunt de ces deux dernières lignes impose souvent le franchissement de nombreuses marches d'escalier.

La gare de Bercy n'est pas reliée directement.

Liaison gare du Nord - gare de l'Est hors transports en commun :

En dehors des heures de fermeture (après 19 h 00 et avant 9 h 00) il est possible d'emprunter un passage reliant de plain-pied les rues d'Alsace et du Faubourg Saint-Denis via un ensemble immobilier de la SNCF. L'utilisation de ce passage pourrait être promue, notamment pour les PMR.

Il faut remarquer également que l'autobus 38 (direction gare du Nord) marque l'arrêt à son entrée rue du Faubourg Saint-Denis (arrêt « Valenciennes ») et permet donc une desserte intéressante de la gare de l'est via ce passage, voire une liaison entre la gare de l'Est et la gare du Nord (en particulier pour les PMR).

La proximité géographique de ces deux gares appelle depuis longtemps une liaison fixe qui n'avait jamais vu le jour.



Cette situation va être améliorée dans le cadre du « Balcon vert » accompagnant le projet de construction de l'Hôtel OKKO dans les emprises de la gare de l'Est. Celui-ci prévoit l'implantation d'un escalier mécanique et d'un ascenseur aux normes PMR accessible depuis le quai n°1 de la gare de l'Est.

Il ne sera donc plus nécessaire d'emprunter le double escalier de la rue d'Alsace qui rachète une différence de niveau équivalent à trois étages (53 marches) et, de ce fait, n'est pas forcément apprécié à sa juste valeur architecturale par les voyageurs en transit chargés de bagages.

S'il faut saluer la mise en œuvre de ce projet, il reste la question d'une liaison fixe à l'abri des intempéries. Celle-ci vient d'être votée dans la perspective de l'arrivée de CDG Express à la gare de l'Est.

Taxis

Deux stations : la principale devant la gare et l'autre dans la rue du faubourg Saint-Martin. Les sorties donnant accès à ces deux stations sont très bien indiquées à l'intérieur de la gare. Par contre, il y a bizarrement un panneau « taxi » dans la rue d'Alsace, alors qu'au sol ce sont des emplacements « livraisons » qui sont indiqués. C'est sans doute un reliquat qu'il faudrait retirer.

Nous avons observé un déséquilibre complet de la fréquentation de ces deux stations (alors qu'elles sont bien signalées dans l'espace SNCF) : les voyageurs se dirigent spontanément vers la station située place du 11 novembre 1918 alors que celle située rue du Faubourg-Saint-Martin est délaissée. En heure creuse, la longue file d'attente des taxis à la station 11 novembre se prolonge rue du faubourg Saint-Martin jusqu'à rejoindre la tête de ligne de la seconde station. Cette situation induit un stationnement abusif des taxis devant l'arrêt de la ligne 46 (direction gare du Nord) qui dessert parfaitement la gare (mais est, curieusement, dénommé « Verdun » et non : « gare de l'Est-Verdun »).

Motos

Le stationnement se fait surtout sur la place Madeleine-Braun. Le jour de notre visite, les nombreuses motos étaient bien garées, laissant une large voie continue pour le passage des piétons. Il y avait très peu de motos mal garées et du coup, même celles-ci n'étaient pas gênantes.

Piétons

Si le parvis lui-même semble « un luxe » pour une gare parisienne, avec une circulation des taxis qui roulent au pas et la dépose-minute bien organisée sous le régime du « parking gratuit (pendant 15 minutes) » protégé par des barrières, dès les grilles franchies, il faut être vigilant. La grande majorité des piétons aura besoin de

traverser la rue du 8 mai 45. Or celle-ci est très large (trop) et la circulation peut être rapide. Il faudrait réduire la largeur de cette rue, soit en élargissant les trottoirs, soit en créant un vrai terre-plein central. Il manque des passages piétons protégés, en particulier un qui assurerait une traversée en ligne directe entre la sortie principale de la gare ferroviaire et l'îlot central de la gare d'autobus.

En outre, une sortie de métro rue du 8 mai 1945 donne, au niveau des grilles, sur la sortie des taxis et est donc accidentogène.

Vélib

La station à proximité du « parking » des motos est assez accessible, mais le jour de la visite, il n'y avait que deux vélos ! Il existe cependant une autre station plus éloignée.

Parking vélos

Des parkings vélo sont disponibles et faciles d'accès

Accès des autocars pour dépose-reprise

Nous n'avons relevé aucune signalisation particulière. Cependant, il existe des possibilités rue du Faubourg Saint-Martin où stationnent d'ailleurs de nombreux cars desservant les hôtels situés à proximité.

Signalétique

La signalétique n'appelle pas de commentaires particuliers.

Il est aisé de se repérer dans cette gare : outre le totem informant sur les liaisons inter-gares et avec les aéroports déjà mentionné, la liaison avec la gare du Nord via la rue d'Alsace est bien signalée par un calicot dans le hall principal.

Travaux en cours à suivre à court terme

Le sujet d'actualité est évidemment l'aménagement de la liaison avec la gare du nord et, à terme, les aménagements liés à la mise en service de la ligne CDG Express.

Conclusion : principaux points de progrès identifiés

Une réorganisation de la gare routière en place semi-piétonne permettrait d'améliorer la situation actuelle.

Gare Paris-Lyon - compte-rendu de visites exploratoires

CHIFFRES CLÉS

Données journalières

301 trains (dont 69% TGV, 8% IC/TER, 23% Transilien)

124 200 voyageurs (dont 61% TGV, 12% IC/TER, 27% Transilien).

Source : OMNIL, rapport sur la fréquentation des gares parisiennes (mars 2015)



Visites effectuées par Erick Marchandise, Jean-Loïc Meudic, Bernard Tournour

Dates : mardi 31 mai, vendredi 3 et mercredi 29 juin 2016 en heure de pointe du matin et du soir, Lundi 8 août 2016

Lieux visités

Gare et abords (jusqu'aux gares de Bercy et d'Austerlitz).

Contexte

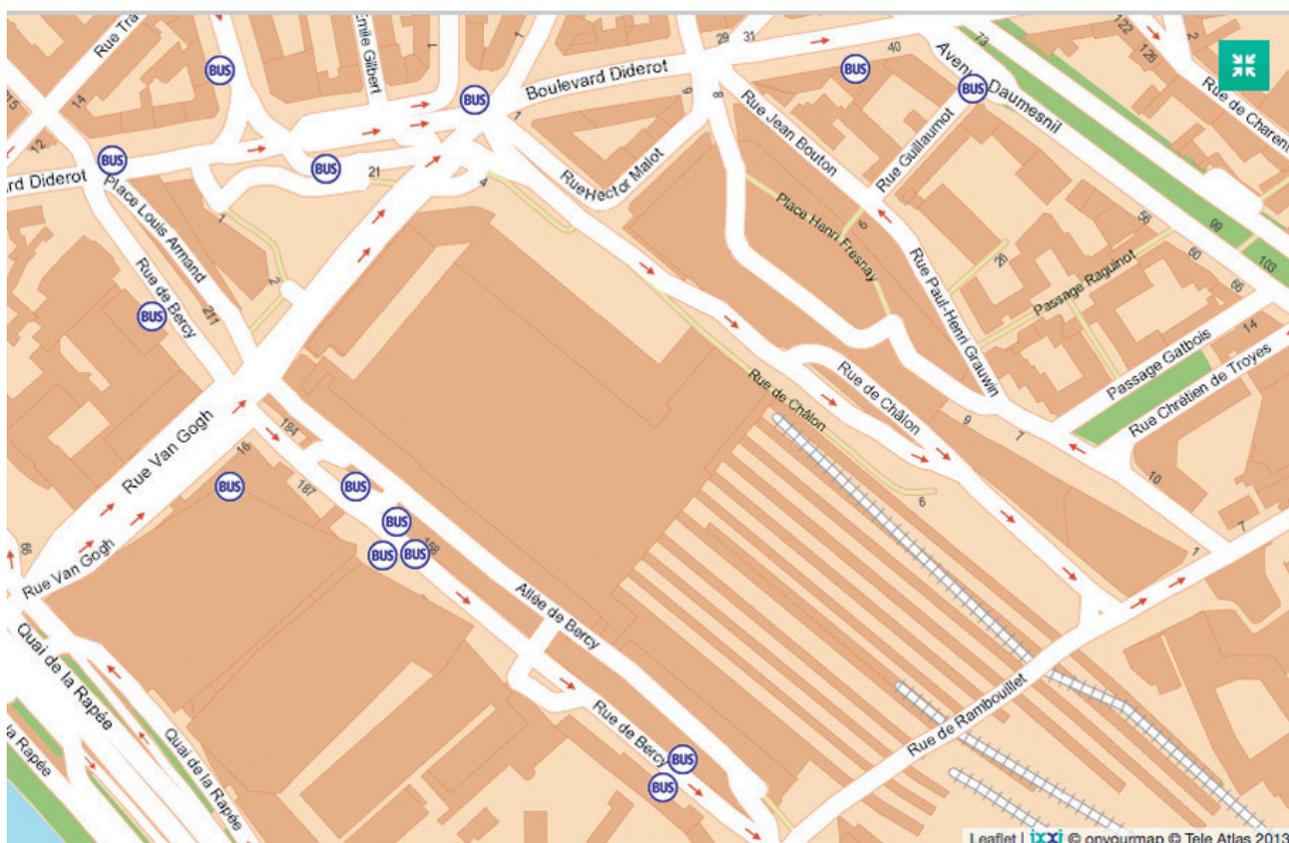
La gare de Lyon a fait l'objet d'un réaménagement suite à la mise en service du TGV Méditerranée et de la ligne de métro 14. Elle dessert depuis Paris le quart sud-est de la France et est reliée à tous les modes de transports en commun et taxis. Elle fait toujours l'objet de travaux

dans sa zone Est, notamment sur la partie ouverte sur la place Henri Frenay avec la modernisation des accès au parking Méditerranée et le réaménagement de la salle des fresques qui accueille les guichets de vente de billets et des activités commerciales.

CONSTATS

Accessibilité générale

L'accès aux lignes RER et métros s'effectue par un grand hall d'échanges situé au niveau -1. Celui-ci est bien relié par escaliers mécaniques à partir des zones de quais TGV (voies A à N) et lignes intercity et banlieues (6 à 23). Ce hall est également relié par ascenseurs à partir de la voie N, mais ces ascenseurs sont signalés de façon insuffisante.



Une longue rampe relie le niveau -1 au niveau des voies 6 à 23, mais elle est également mal signalée dans la zone des voies A à N, ce qui peut conduire certains utilisateurs à des solutions peu confortables.



Accès PMR

Le plan incliné reliant le boulevard Diderot au parvis de la gare est propice à l'accessibilité des PMR - sauf pour ceux qui viennent des arrêts de bus situés sur le boulevard Diderot, car l'itinéraire n'est ni signalé ni balisé depuis les arrêts de bus. Les autres accès, par un plan incliné côté place Henri Frenay et de plain-pied côté rue de Bercy) ne posent pas de problèmes. Dans la zone de dépose des taxis, le personnel de gare accompagnateur est équipé de caddies mais pas de fauteuils roulants ; les PMR peuvent néanmoins faire appel au service Itiremia présent en gare.

L'ascenseur donnant accès au hall d'échange métros RER débouche sur la voie N des TGV. Cet ascenseur est très mal signalé et le balisage d'accès est inexistant.

L'accès aux quais de la ligne de métro n°1 oblige à franchir des marches. En revanche, il n'y a pas de problème pour l'accès aux deux lignes RER et à la ligne 14.

Pas de service spécifique PMR prévu pour les taxis. Certains taxis refusent la prise en charge.

Sécurité des espaces

Les installations de la gare métro / RER, conçues comme une zone intense de vie avec commerces, zones d'attente (remarquablement équipées), lieux d'information et d'achats de billets donnent une impression générale sécurisante. L'entrée principale, place Louis Armand, avec son large plan incliné donnant sur le Boulevard Diderot, donne une impression générale engageante pour le voyageur arrivant à Paris.

En revanche, la place Henri Frenay est relativement déserte malgré son aménagement récent et semble propice à une fréquentation potentiellement problématique.

Le signallement du poste de police est inexistant sur les panneaux généraux d'information de même que son balisage vers son emplacement voie N qui reste très confidentiel.

Accessibilité de la gare par les transports en commun

La gare de Lyon est desservie par :

- 2 lignes RER : A et D,
- 2 lignes de métro (1 et 14),
- 9 lignes d'autobus (20 / 24 / 29 / 57 / 61 / 63 / 65 / 87 / 91),
- 12 lignes Noctilien en fonctionnement de 0 h 30 à 5 h 30 (01 / 02 / 31 / 32 / 33 / 34 / 35 / 130 / 131 / 132 / 133 / 134),
- La liaison Montparnasse – Gare de Lyon - Roissy (Bus Direct Ligne 4).

Implantation des arrêts et des terminus

Les arrêts sont éparpillés sur plusieurs zones à proximité de la gare :

- Boulevard Diderot dans le sens ouest-est (vers Nation), un arrêt sur la voie de droite en contrebas du parvis, commun aux bus 29 et 57 qui continuent ensuite tout droit sur le boulevard Diderot. Pour grimper sur le parvis, il faut franchir un escalier situé à dix mètres de là. Un peu plus loin sur la même voie et à la hauteur de l'escalier se trouve l'arrêt du Bus Direct vers Roissy
- Boulevard Diderot toujours dans le sens ouest-est mais sur une voie de gauche, un arrêt commun aux bus 20, 65, 87, 91 qui prennent ensuite à gauche la rue Michel Chasles vers la Bastille ; il s'y ajoute le 61 qui va vers Église de Pantin. Pour se rendre gare de Lyon à la descente de ces cinq bus, il faut traverser le boulevard et monter l'escalier mentionné ci-dessus qui grimpe vers le parvis de la gare.
- boulevard Diderot dans le sens est-ouest (vers la Seine) : arrêt du 57, du 61 et du 91 (ce dernier venant de Bastille par la rue de Lyon).
- rue de Bercy : terminus des bus 20, 63, 65 ; arrêt des bus 24 et 87 Pour atteindre à pied le parvis de la gare, on a le choix entre :
 - deux escaliers étroits pour franchir le mur de soutènement du parvis,
 - le plan incliné de la place Louis Armand devant la gare ; cet itinéraire, le plus approprié pour les usagers avec bagages, n'est pas signalé ni balisé et on doit franchir la voie taxis et une zone de parking deux roues. De plus, il nécessite un long détour pour les voyageurs descendant de l'un des cinq bus 20, 61, 65, 87, 91 Boulevard Diderot dans le sens ouest-est sur la voie de gauche (voir ci-dessus).
- Ces arrêts ne bénéficient pas de service de portage



identique à celui de la zone taxis car ils sont situés hors zone de la gare.

Information sur les transports en commun

Nous avons noté qu'il n'existe pas de distributeur de billets en surface, ce qui nécessite, pour le voyageur occasionnel en autobus, de descendre dans le métro pour en acquérir ou les acheter dans le bus.

Connexion avec les autres gares

Métro et RER :

Liaison directe avec la gare du Nord (RER D) et la gare Saint-Lazare (ligne 14)

Rejoindre les autres gares nécessite un changement.

Autobus

La gare de Lyon est reliée directement à toutes les autres gares parisiennes par autobus. Pour ne parler que du bus 91 - ce bus articulé très fréquenté par les voyageurs en transit qui relie les trois gares de Lyon, d'Austerlitz et Montparnasse -, le cheminement qu'il impose entre la gare et ses arrêts dans les deux sens est pénible : traversée d'un axe très circulé et montée / descente d'un escalier étroit dans un cas, long trajet au milieu de multiples obstacles dans l'autre cas.

Piétons



Du fait de la relative proximité de la gare d'Austerlitz (800 m) et de la gare de Bercy (920 m), de nombreux voyageurs en transit de ou vers ces gares choisissent la marche.

Les cheminements correspondants sont insuffisamment signalés. Ils appellent plusieurs remarques :

- gare d'Austerlitz :

Au départ de la gare de Lyon, l'accès (de plain-pied) à la Tour Gamma mentionne la direction de la gare d'Austerlitz mais, après la traversée de la galerie commerciale, tout balisage cesse. Il est alors nécessaire

d'emprunter des escaliers (non balisés) pour rejoindre la rue Van Gogh (et le pont Charles de Gaulle).

A l'arrivée à la gare d'Austerlitz, l'escalier permettant d'accéder au niveau des voies est dépourvu de goulotte. Il existe cependant une rampe très pratique pour les PMR et les voyageurs chargés de bagages, mais elle n'est pas signalée (côté pont Charles de Gaulle) alors qu'elle l'est côté Cour Seine (domaine SNCF).

- Gare de Bercy :

Au départ de la gare de Lyon, l'accès côté rue de Bercy ne signale pas suffisamment les cheminements piétonniers donnant accès aux gares d'Austerlitz et de Paris Bercy.

Lors de notre visite, l'escalator donnant accès à la rue de Bercy était en panne (depuis fort longtemps semble-il puisqu'il sert de refuge à des SDF). Comme indiqué en annexe n° (Analyse de quelques déplacements inter-gares par le métro), les lieux sont d'une saleté repoussante.

Il est surprenant de constater que le cheminement vers la gare de Bercy est balisé sans mentionner la station de métro « Bercy » desservie par la ligne de métro n°6 qui dessert la gare Montparnasse et constitue une alternative intéressante pour les voyageurs.

Vélos

Concernant la liaison gare de Lyon-gare d'Austerlitz via le pont d'Austerlitz, il convient de signaler que l'aménagement cyclable du boulevard Diderot côté impair (non séparé par un différentiel de niveau du trottoir) est très insuffisant. Il faut également signaler le caractère dangereux de la traversée du quai d'Austerlitz à hauteur de la place Valhubert.

Taxis

Zone de dépose dédiée sur deux files et zone de prise en charge devant l'entrée principale de la gare côté boulevard Diderot avec 4 files en général régulièrement saturée (les chauffeurs utilisent en fait trois files et laissent la quatrième disponible pour les taxis réservés).



La zone de prise en charge est, en principe, régulée par du personnel ad hoc. Cette zone est également « utilisée » par les motos taxis qui ne disposent pas d'emplacement « officiel ».

Les déposes se font également devant l'hôtel Mercure au pied de la tour de l'horloge (où stationnement également les VTC).

Il existe un service de portage gratuit de bagage effectué par des agents de la gare avec caddies aux abords de la zone dépose. Nous avons observé également quelques « indépendants », notamment devant la tour de l'horloge.



Bien qu'elle soit très clairement signalée rue Van Gogh, nous avons constaté que la zone de dépose souterraine permettant d'accéder au hall Méditerranée par ascenseur et escalator était relativement peu utilisée.

Il en est de même pour la station de la rue de Bercy ; située de plain-pied (et à l'abri des intempéries) avec le couloir d'accès au quai.

Une incitation à utiliser ces deux équipements (les chauffeurs laissant des clients dans la zone de dépose pouvant ensuite emprunter le rue de Rambouillet pour stationner rue de Bercy en attente de nouveaux clients) permettrait de diminuer le trafic en surface et, ainsi de désengorger la zone de prise en charge devant la gare (et, par suite, de contribuer à atténuer le problème du débordement des taxis dans le couloir d'autobus du boulevard Diderot).

Motos

La gare dispose d'une grande zone de parking 2 roues motorisés coté boulevard Diderot et sur la plate-forme

côté rue de Bercy. Les espaces dédiés sont largement insuffisants. Il en résulte un stationnement anarchique sur l'espace public (trottoirs et esplanades) qui, semble-t-il, ne fait l'objet d'aucune répression bien qu'il gêne la circulation des piétons.

On pourrait s'interroger sur la provenance des utilisateurs de motos : salariés travaillant à proximité profitant de l'aubaine ou voyageurs effectifs (qui pourraient prétendre en effet à des parkings bien aménagés) ?



Vélib

3 stations velib à proximité.

Le cheminement vers la gare de la station située rue de Chalon n'est pas signalé.

Autolib

1 station (Paris Diderot).

Parking vélos

Les parkings sont nettement insuffisants et la plus part du temps phagocytés par les motos.

Dépose-minute

La dépose-minute souterraine (ainsi que l'accès au parking Méditerranée) sont bien balisés rue Van Gogh.

Accès des autocars pour dépose-reprise

Rien ne semble prévu de façon explicite.

Utilisation de la voirie

La large zone de prise en charge des taxis débouche au niveau de la place Louis Armand sur une voirie à une file sur laquelle débouche également la file des taxis provenant de la zone dépose, créant le plus souvent un temps d'attente au débouché du carrefour avec le boulevard Diderot. Celle-ci devrait être améliorée (voir propositions) avec une voie supplémentaire pour permettre un accès dans les 2 sens sur le boulevard quitte à réduire d'autant le parking 2 roues motorisées dans cette zone.

Signalétique

La signalétique en gare est homogène. Les plans de la gare avec les différents niveaux sont clairs et accessibles. Certains ne mentionnent pas « le vous êtes ici » indispensables pour se repérer. Il manque les mentions spécifiques pour le déplacement et les informations propres aux PMR. Rien également pour les non-voyants.

La signalétique des cheminements piétonniers inter-gares est nettement insuffisante.

Il manque un grand panneau indiquant la position des multiples arrêts de bus disséminés autour du parvis, et les sites principaux desservis par ces bus.

Travaux en cours à suivre à court terme

Des travaux sont toujours en cours côté rue de Chalon et place Henri Frenay, notamment pour améliorer l'accessibilité aux ascenseurs du parking Méditerranée et terminer l'aménagement de la salle des fresques.

Conclusion : principaux points de progrès identifiés

- Le débouché de la voirie taxis sur le boulevard Diderot est à réaménager, quitte à supprimer une partie du parking 2 roues de cette zone.

- La ligne de bus 91 doit jouer pleinement son rôle de navette inter-gares : bus aménagés pour stocker les bagages, terminus de la ligne à la gare de Paris Bercy voire son prolongement vers Charenton (voir rapport sur gare de Paris Bercy). De ce fait, arrêts de bus plus accessibles dans les deux sens devant la gare de Lyon.

- Signalétique et balisage à créer pour l'acheminement des usagers avec bagages entre les arrêts de bus du boulevard Diderot et l'entrée de la gare principale, en évitant les escaliers

- Un grand panneau indiquant la position des multiples arrêts de bus et les sites principaux qu'ils desservent.

- Cheminements piétonniers entre gares de Lyon, Austerlitz et Bercy à agrémenter pour les rendre plus attractifs (panneaux peints avec dessins) et plus sécurisés notamment pour les PMR avec modification de la signalétique trop confidentielle.

- Ascenseur pour accès hall d'échanges métro (- 2) : Reprendre la signalétique et rendre le balisage satisfaisant

- Donner l'information de l'emplacement du poste de police voie N sur les panneaux dédiés d'information et prévoir son balisage à partir des quais.

- Maîtriser le stationnement des motos.

- Créer des parkings pour vélos sécurisés.



Gare Montparnasse - compte-rendu de visites exploratoires

CHIFFRES CLÉS

Données journalières

482 trains (55% Transilien, 31% TGV, 14% IC / TER)

149 000 voyageurs (45% Transilien, 39% TGV, 14% IC/TER)

Source : OMNIL, rapport sur la fréquentation des gares parisiennes (mars 2015)



Visites effectuées par Nicolas Behr, Simone Bigorgne, Alain Fabre, Jean Macheras, Erick Marchandise, Jean-Loïc Meudic, Daniel Mouranche,

Périodes : Printemps - été 2016

Lieux visités

Gare Montparnasse (halls 1 Maine, 2 Pasteur, 3 Vaugirard, 4 Transilien)

CONSTATS

La gare Montparnasse fonctionne de facto comme une gare éclatée en 3 parties (Maine, Vaugirard, Transilien), même si les services et fonctions sont interdépendants :

- Les deux Halls Maine (accès principal place Raoul Dautry par la « porte Océane ») – appelés aussi Montparnasse 1 et 4 - concentrent les flux de piétons empruntant les trains pour la plupart d'entre eux,

- Le Hall Pasteur (accès principal boulevard Pasteur côté sud-est) – appelé aussi Montparnasse 2 - dispose d'installations bien dimensionnées (taxis, accès parking, dépose-minute et parking Veligo) reliées aux quais par des escalators et des ascenseurs, mais elles sont relativement sous-utilisées du fait de leur éloignement relatif du centre et des commerces et de leur desserte médiocre par les transports en commun (deux lignes d'autobus : 91 et 88, absence de station de métro à proximité),

- Le Hall Vaugirard (accès principal boulevard Pasteur côté sud-ouest) – appelé aussi Montparnasse 3 -, encore plus excentré, a l'aspect d'une petite gare autonome (4 voies numérotées 25 à 28), bien qu'il soit relié aux autres halls dont Maine par un long trottoir roulant dans le sens Maine-Vaugirard. Dans l'autre sens, il n'existe plus depuis trois ans. La rénovation du premier et la mise à disposition du second ne s'achèveront que fin 2017, après la mise en service



des lignes à grande vitesse Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes. La desserte par les transports en commun est celle du hall Pasteur.

Nous ferons appel à cette classification dans nos commentaires.

Accessibilité générale

De l'extérieur, la porte Océane est bien visible ainsi que la gare Vaugirard. Il n'en est pas de même pour Montparnasse 2 Pasteur dont les entrées semblent réservées aux voitures et aux taxis.

Accès piétons

Le parvis devant la gare (place Raoul Dautry) donne une impression déplorable : sols en pierre défoncés avec raccords en bitume, bordures de pelouses endommagées, pelouses non entretenues, poteaux électriques en bois pour alimenter les différents édicules semi-permanents implantés au fil des années, commerces ambulants, etc. En outre, la signalisation à destination des piétons (voyageurs) est quasiment absente.

Il serait souhaitable que depuis le parvis de la gare (hall Maine) trois itinéraires clairs, visibles et donc débarrassés de commerces et mobilier urbain soient matérialisés :

- l'un vers la gare d'autobus à l'ouest (terminus des lignes 92, 94, 96 ; passages du 91 et du 95). Cette gare est à réaménager en véritable gare routière, avec toutes les conditions d'accueil, d'information, de vente de titres et de confort requises,

- l'autre vers la tour et l'entrée du centre commercial Montparnasse,

- le troisième vers l'arrêt « gare Montparnasse » des bus 28, 58 et 91 situé avenue du Maine (lequel est sous-dimensionné : 3 places assises seulement).

Accès PMR

De plain-pied depuis la place Raoul Dautry, mais difficulté de trouver l'ascenseur vers les trains.

Rallier le hall 3 Vaugirard depuis le hall 1 Maine (par le quai 24) impose un trajet de 500 m équipé (dans un sens seulement) d'un tapis roulant.

Sécurité des espaces

Le poste de police, situé dans le hall 1 (accès par le quai longitudinal), n'est pas visible.

Accessibilité de la gare par les transports en commun

Métro

La gare est desservie par 4 lignes de métro (4, 6, 12 et 13). A l'origine, il existait d'ailleurs deux stations (Montparnasse et Bienvenue), fusionnées ensuite.

Les lignes 4 et 12 qui desservaient la gare d'origine située place du 18 juin 1940 sont éloignées des halls

Maine et imposent un long cheminement souterrain (de l'ordre de 10 minutes), en dépit de la présence de trottoirs roulants bidirectionnels,

Les accès à la gare depuis les lignes de métro 6 et 13 comportent des escaliers fixes en montée et en descente ; les usagers de la ligne 13 qui connaissent les lieux privilégient la sortie à Gaîté avec entrée par le 8 rue du Commandant Mouchotte... desservie par un escalator réversible (en montée et en descente).

Ainsi, malgré la présence de 4 lignes, la qualité de la desserte en métro reste médiocre (en particulier pour les voyageurs munis de bagages).

Autobus

De jour comme de nuit, la gare est un pôle majeur dans les transports parisiens.

De jour, les lignes 92, 94 et 96 y ont leur tête de ligne, ainsi que le 91 côté Pasteur.

Les lignes 28, 58, 88 et 95 la desservent également.

Ces dessertes se font parfois au prix de parcours complexes, notamment place du 18 juin 1940 qui, bien qu'en dehors de la zone de gare proprement dite, joue le rôle de plateforme de diffusion et mériterait un réaménagement complet (y passent en outre les lignes 82 et 89). Ce dernier s'imposerait d'ailleurs en cas d'utilisation de véhicules plus capacitaires sur la ligne 91 (cf. les liaisons inter-gares : un cas emblématique : la ligne 91 page 12)

De nuit, la gare Montparnasse est un pôle majeur de Noctilien : 4 lignes y ont leur terminus (61, 62, 63, 66), 4 autres lignes la desservent (02, 13, 15, 145).

Implantation des arrêts et des terminus



Les têtes de ligne (sauf celle de la ligne 91) sont regroupées le long du parvis (place Raoul Dautry côté ouest). Les autres lignes ont des arrêts à proximité.

La ligne 88 dessert les halls 2 Pasteur et 3 Vaugirard. Son utilisation pourrait être promue car elle assure une liaison pratique (aucune marche à monter) avec Denfert-Rochereau (et, de là, vers Orly) en sortant du hall 2.

Information sur les transports en commun

Nous avons noté qu'il n'existe plus de distributeur de billets en surface (hormis les distributeurs Transilien), ce qui nécessite, pour le voyageur occasionnel en autobus ne voulant pas le payer plus cher auprès du machiniste, de descendre dans le métro pour en acquérir.



Connexion avec les autres gares

Métro et RER :

La gare Montparnasse est la seule gare parisienne non reliée à une autre par un RER (il a existé un projet de RER F tombé dans l'oubli). Elle est reliée par métro :

- à la gare Saint-Lazare par deux lignes (12 et 13), l'accès à la première citée imposant un long cheminement souterrain,
- aux gares de l'Est et du Nord (ligne 4 : même long cheminement),
- à la gare de Bercy (ligne 6)

La liaison avec la gare de Lyon suppose un changement (sauf à accepter un cheminement de 700m depuis la station de métro Bercy).

Autobus

- à la gare Saint-Lazare par deux lignes (28, 95),
- aux gares d'Austerlitz et de Lyon (ligne 91, commode aussi pour joindre le RER B à Port-Royal). Les bus 91 sont surchargés aux heures de pointe, et le matériel n'est pas adapté aux voyageurs avec bagages.

Aucune liaison n'existe avec les gares du Nord, de l'Est (contrairement à la situation de nuit pour celle-là, et depuis que le 48 s'arrête à Palais Royal ; le rétablissement de cette dernière liaison est réclamé à cor et à cri par les riverains et les PMR) et de Bercy.

Taxis

Non moins de quatre stations sont situées à proximité de la gare :

- Place Bienvenüe,
- Station souterraine le long du boulevard de Vaugirard desservant de façon optimale le Hall 1 (l'accès suppose

l'emprunt d'un couloir un peu confidentiel),

- Hall 2 Pasteur : cet accès est le plus pratique car la station est reliée aux quais par escalators (à la montée) ; il semble relativement moins utilisé car les voyageurs arrivant se portent spontanément en tête du train,
- Hall 3 Vaugirard.

Motos

Les motos stationnent de façon anarchique boulevard de Vaugirard, Place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon (dans ce dernier cas, le stationnement sauvage est apparu lorsque l'exploitant du parking EFFIA a interdit le stationnement devant l'entrée du Hall Pasteur) et avenue du Maine. Par ailleurs, les parkings souterrains autour de la gare Montparnasse sont sous-utilisés. Dans le cas de la rénovation du secteur à partir de 2018, il faut envisager de supprimer tout stationnement des motos en surface et de les contraindre à utiliser les parkings souterrains.

S'agit-il uniquement de voyageurs, ou plutôt d'habitants et de salariés du quartier ?

Cette situation regrettable est un des problèmes majeurs de la gare.



Piétons

L'entrée principale Montparnasse Maine est largement ouverte sur la ville et bien accessible.

Le hall Pasteur l'est également, mais l'accès le long de l'entrée du parking EFFIA, utilisé par les salariés et les habitants du quartier, est assez lugubre et confidentiel (il est quasiment désert en fin de semaine).

L'accès au hall 3 ne pose pas de problème en lui-même hormis la question du long cheminement pour l'atteindre à partir du hall 1 (par une succession de trottoirs roulants unidirectionnels). La difficulté est de ce fait accrue dans l'autre sens puisque la marche s'impose (et qu'aucun temps de parcours n'est indiqué (dans le sens de l'arrivée, il faut au moins 15 minutes pour rejoindre les quais de la ligne de métro n°4).

Échanges gare – quartier

La sortie latérale (Hall 1 Maine) vers la rue du Commandant Mouchotte permet en particulier un accès pratique vers le centre commercial Gaîté (qui est appelé à se développer) ainsi que vers les « Bus Direct » desservant les aéroports parisiens. On y trouve malheureusement un seul escalator (dans le sens de la montée vers la gare), mais plus dans le sens de la descente depuis au moins un an.

Il existe par ailleurs une possibilité d'aller à la gare à partir de la place Brancusi (rue de l'Ouest) par un cheminement aérien sans aucun croisement avec la circulation mais aucune signalisation ne l'indique.

Échanges gare – métro

Ces échanges sont aisés au sein du hall 1 (Porte Océane) grâce à une batterie d'escaliers mécaniques bidirectionnels logés dans un trou de lumière. Il existe d'autre part un accès (non mécanique) par une fosse sur le parvis piéton entre la gare et la tour. Mais il n'est pas signalé depuis le parvis : il faut s'approcher pour le voir. En revanche, il faut avoir un badge pour aller directement du métro à la tour.

Échanges gare - autobus

- Boulevard de Vaugirard : la gare des autobus (91, 92, 94, 95, 96, Noctilien) est facile d'accès depuis la porte de sortie gauche vers la place Raoul Dautry, mais il faut le savoir ! Il manque, à l'intérieur de la gare, un fléchage bien voyant vers cette gare de bus.

- À la hauteur de la gare avenue du Maine, trois lignes (28, 58, 91) se partagent un abri voyageur avec deux places assises et deux demi-places : compte-tenu de la fréquentation, c'est insuffisant. D'autre part, l'arrêt est journalièrement squatté par des automobilistes qui s'en servent de dépose-minute.

- rappelons à ce sujet une critique qu'a faite l'AUT sur le plan des arrêts bus dans la zone d'affichage RATP des abris Decaux : l'espace restreint qui a été concédé à la RATP fait que ce plan est très peu lisible, a fortiori dans



un secteur où il y a beaucoup de bus comme celui de la place du 18 juin.

Vélib

Quatre stations Vélib' sont situées à proximité de la gare.

Le hall Vaugirard est plus proche d'une station Vélib' que les trois autres, mais elle n'est pas signalée. Située en un point haut, il est rare d'y trouver un vélo disponible ... mais il est quasiment certain de pouvoir y déposer celui qui vous a conduit à la gare.

Parking vélos

Un parking Veligo est implanté dans le hall Pasteur. Cet équipement bienvenu est notoirement insuffisant. Les autres parkings (non sécurisés) sont souvent complets et phagocytés par les motos. Ils sont situés le long du parvis (Boulevard de Vaugirard) et avenue du Maine.



Dépose-minute

La gare Montparnasse fournit l'exemple type d'équipements sous-utilisés par suite du laxisme des pouvoirs publics en matière de régulation du stationnement.

En effet, le Hall Pasteur met à disposition des utilisateurs une zone de dépose-minute de plain-pied avec la gare (escaliers à descendre cependant vers les quais) avec gratuité de stationnement pendant quinze minutes.

Dans cette zone peuvent également stationner sans difficulté les taxis réservés (emplacements prévus).

Cependant, des véhicules de toutes sortes (individuels, taxis, VTC) stationnent indûment sur l'espace circulé à l'entrée de la rue du Commandant Mouchotte et bloquent régulièrement le couloir d'autobus avenue du Maine emprunté par trois lignes d'autobus (28,58, 91).

Accès des autocars pour dépose-reprise

Accès facile et bien situé par rapport aux quais depuis le boulevard de Vaugirard.

L'indication « accès autocars » serait préférable à l'indication actuelle (« cour bus »).

Signalétique

Piétons

On trouve dans la gare des plans de quartier multimodaux très bien faits, affichant les arrêts des bus et autres transports en commun aux alentours, mais aussi les stations Vélib', les cercles d'accès piétons « 5 min » et « 10 minutes », les taxis etc. mais nous n'en avons vu que 5 dans l'immense hall Maine, plus un à deux des trois sorties vers la place Raoul Dautry. Ces panneaux sont très discrets quant à la taille et à la localisation. Il faut les chercher, mais d'abord savoir qu'ils existent.

Il existe également un affichage remarquable « gares voisines » indiquant comment accéder aux cinq autres gares parisiennes par bus ou métro, et aussi les stations Vélib' à proximité. Mais nous n'en avons vu qu'un à chaque extrémité du grand hall.

Accès en véhicule individuel

L'accès ne pose pas de difficulté particulière mais les automobilistes privilégient l'accès via Montparnasse 1. En comparaison, Montparnasse 2 est peu fréquenté à défaut d'une signalisation adaptée.

Il conviendrait donc de revoir le balisage suffisamment en amont pour orienter les utilisateurs vers ce hall. Ainsi :

- venant du boulevard Raspail, flécher (pour les automobiles seulement) l'itinéraire Raspail – Emile Richard – Froidevaux – Jean Zay – Place de Catalogne (au lieu de Huyghens – Edgar Quinet –Départ),
- venant du boulevard Pasteur, flécher l'itinéraire pont des Cinq Martyrs – place de Catalogne (le rond-point permet de faire demi-tour pour entrer dans le parking et la dépose-minute devant le hall 2),



interdire l'arrêt rue du Commandant René Mouchotte en complétant les obstacles physiques (barrières sur le trottoir) par un séparateur protégeant le couloir d'autobus.

- Interdire l'arrêt des voitures à l'arrondi rue du Départ – avenue du Maine.

Travaux en cours à suivre à court terme :

D'importants projets de densification commerciale (Gaîté et Montparnasse) sont prévus. Il importe donc plus que jamais de préserver les espaces piétons et de prévoir des emplacements de stationnement pour les motos et les vélos. A cet égard, un projet de fermeture du souterrain avenue du Maine permettrait éventuellement d'utiliser l'espace dégagé mais ses conséquences sur le réaménagement de la voirie de transit sortent du cadre de cette étude.

Une enquête publique s'est déroulée en juillet 2016 sur la reconstruction du centre Gaîté ; la construction de logements et surtout de nombreux bureaux va entraîner un chantier important pendant au moins 5 ans. À ce jour, nous ne disposons pas encore du rapport du commissaire-enquêteur, mais nous savons d'ores et déjà que l'avenue du Maine et la rue du Commandant Mouchotte vont être particulièrement impactés. Il faut donc prévoir pour les bus 28, 58 et 91 un plan de circulation en conséquence, d'autant plus que le trafic de la gare Montparnasse augmentera à partir de juillet 2017 avec l'arrivée des TGV Tours-Bordeaux et Paris – Arc Atlantique.

Conclusion : principaux points de progrès identifiés

- Revoir les abords de la gare Montparnasse en privilégiant les piétons, les cyclistes et les bus
- Revoir la signalétique à l'intérieur et à l'extérieur de la gare
- Créer une ligne de bus Montparnasse – gare de l'Est – gare du Nord
- Aménager une véritable gare routière boulevard de Vaugirard
- Revoir les cheminements en véhicule individuel pour promouvoir l'utilisation du hall 2 Pasteur.
- Repenser le stationnement des vélos et des motos.
- Réguler l'utilisation de l'espace circulé rue du Commandant Mouchotte en vue d'améliorer la situation actuelle.

Le parvis

Sur le parvis lui-même, nous avons constaté le long du côté « sud » des voies de circulation, une rangée continue de motos et scooters, avec quelques vélos intercalés, et entre celle-ci et le trottoir, deux grands espaces totalement inutilisés. Comment justifier cette situation alors que le parvis est exigu ?



Une piétonisation intégrale de la place serait souhaitable mais elle est difficilement réalisable compte tenu de l'exiguïté des lieux et de la pression exercée par le trafic routier.

La densité du trafic devant la gare, ne donne pas aux piétons un sentiment de sécurité, en dépit de la vitesse réduite des véhicules.

Accès des véhicules individuels et des taxis

Le plan de circulation a été récemment modifié. La circulation des véhicules individuels est désormais interdite sur le parvis (devant la Place Napoléon III).

La dépose-minute se fait obligatoirement en sous-sol. Son accès (par la rue de Compiègne) est très bien signalé dès la rue Lafayette.

Cependant, ce plan de circulation n'est pas parfaitement respecté par les véhicules individuels ; bon nombre d'entre eux continuent à circuler en surface.

Accès PMR

Un accès a été aménagé au niveau -1.

Sécurité des espaces

La densité de la fréquentation de la gare agit négativement sur l'impression globale de sécurité ressentie par l'utilisateur. De nombreuses personnes stationnent ou s'attourent. Cependant, les forces de police sont très présentes (Police nationale, SUGE, vigiles et maîtres-chiens), y compris dans le domaine de la RATP. Le poste de police dans la gare est bien visible.

Accessibilité par les transports en commun

La gare du Nord constitue un pôle majeur dans Les gares parisiennes : un laboratoire de l'intermodalité ?

l'organisation des transports en commun parisiens.

Trois remarques à cet égard :

- les stations de RER des lignes « D » (Gare du Nord) et « E » (Magenta) ne sont pas véritablement « communes » dans la mesure où la question d'une liaison efficace entre les deux gares n'a toujours pas trouvé de solution,

- pour ce qui concerne le métro, il est remarquable que les deux gares de l'Est et du Nord soient reliées entre elles par deux lignes (4 et 5), mais l'accès aux stations impose le franchissement de nombreuses marches dans le domaine RATP,

- la gare dispose d'une véritable gare terminus d'autobus au niveau n+1.

Pour être complet, il faut mentionner le couloir de liaison RATP entre la station La Chapelle (ligne 2 du métro) et la gare souterraine de la Gare du nord (lignes B et D).

Implantation des arrêts et des terminus

L'accès à la gare d'autobus au niveau n+1 par une rampe empruntée par les autobus pour rejoindre la rue de Dunkerque est théoriquement interdit aux piétons. En réalité, il semble très utilisé car il permet un accès direct à la gare d'autobus depuis le parvis sans entrer dans la gare SNCF.

Ne serait-il pas possible d'en prendre acte et de créer un trottoir afin de sécuriser ce cheminement ?

Dans la négative, il conviendrait de limiter la largeur de la rampe afin de supprimer toute possibilité de cheminement piéton.

La gare autobus elle-même donne une impression d'ensemble correcte mais les emprises sont assez mal entretenues (écrans lumineux hors service)

Cette gare appelle une mise à niveau de ses équipements (accueil et protection des usagers contre les intempéries) compte tenu de son importance (tête de 5 lignes intramuros et d'une ligne desservant la banlieue Nord).

Information sur les transports en commun

Comme dans les autres gares, il n'existe pas, dans les emprises de la gare, de distributeur de billets clairement identifié (hors distributeur Transilien), ce qui nécessite, pour le voyageur occasionnel en autobus, de descendre dans le métro pour en acquérir (voire de se rendre au bureau de vente du terminus au niveau n+1).

Nous avons noté avec satisfaction, l'existence, dans la gare routière, d'un point d'information et de vente de titres RATP bien visible. L'agent présent nous a précisé qu'il était aussi bien sollicité pour des renseignements (itinéraires) que pour la vente de titres. Ce bureau est,

en principe, ouvert de 6 à 19 h 45. Toutefois, lors d'une de nos visites, nous avons constaté qu'il se trouvait fermé à 16 h 45.

Connexion avec les autres gares

Autobus

La gare du Nord est incomplètement reliée aux autres gares parisiennes :

- si les liaisons avec la gare de Lyon (ligne 65) et Saint-Lazare (lignes 26 et 43) sont pratiques, elles font défaut vers les gares Montparnasse et d'Austerlitz.

Métro et RER

Les liaisons sont directes avec les autres gares :

- ligne RER D (gare de Lyon),
- ligne RER E (gare saint-Lazare)
- ligne 4 (gare Haussmann)
- ligne 5 (gare d'Austerlitz),

Toutefois, l'emprunt de ces lignes impose souvent le franchissement de nombreuses marches d'escalier.

La gare de Bercy n'est pas reliée directement.

Liaison gare du Nord - gare de l'Est hors transports en commun :

En dehors des heures de fermeture (après 19 h 00 et avant 9 h 00) il est possible d'emprunter un passage reliant de plain-pied les rues d'Alsace et du Faubourg Saint-Denis via un ensemble immobilier de la SNCF. L'utilisation de ce passage pourrait être promue, notamment pour les PMR.

Il faut remarquer également que l'autobus 38 (direction gare du Nord) marque l'arrêt à son entrée rue du Faubourg Saint-Denis (arrêt « Valenciennes ») et permet donc une desserte intéressante de la gare de l'est via ce passage, voire une liaison entre la gare de l'Est et la gare du Nord (en particulier pour les PMR).

La proximité géographique de ces deux gares appelait depuis longtemps une liaison fixe qui n'avait jamais vu le jour. Cette situation va être améliorée dans le cadre du « Balcon vert » accompagnant le projet de construction de l'Hôtel OKKO dans les emprises de la gare de l'Est. Celui-ci prévoit l'implantation d'un escalier mécanique et d'un ascenseur aux normes PMR accessible depuis le quai n°1 de la gare de l'Est.

Il ne sera donc plus nécessaire d'emprunter le double escalier de la rue d'Alsace qui rachète une différence de niveau équivalent à trois étages et, de ce fait, n'est pas forcément apprécié à sa juste valeur architecturale par les voyageurs en transit chargés de bagages.

S'il faut saluer la mise en œuvre de ce projet, il reste la question d'une liaison fixe à l'abri des intempéries. Celle-ci vient votée dans la perspective de l'arrivée de

CDG Express à la gare de l'Est.

Taxis :

Dans un espace assez contraint, les conditions de circulation des taxis sont médiocres :

Dépose :

- la signalisation est, pour le moins ambiguë : des panneaux « arrêt interdit » (complétés par des indications « sauf taxis ») sont disposés le long de la place Napoléon III : il s'agit-semble-t-il de réserver cet espace pour la dépose taxi mais il est notoirement insuffisant,

- les clients ne prenant pas la précaution de sortir côté trottoir se retrouvent sur l'espace circulé (emprunté par plusieurs lignes d'autobus),

- quant aux VTC et taxis-motos, ils « improvisent » soit boulevard de Denain, soit en double file ou stationnent en infraction aux emplacements dévolus aux taxis.

L'accès réservé aux taxis par le boulevard de Denain (qui doivent donc tourner à gauche dans la rue de Dunkerque pour déposer leurs clients) conduit à des conflits de circulation avec les véhicules et autobus circulant rue de Dunkerque.

La circulation des autobus devant la gare (lignes 26, 42, 43, 48) est directement impactée par cette situation.

Lors de notre visite du 26 septembre, une patrouille de trois fonctionnaires de police arrêtée devant leur véhicule, envisageait la situation sans intervenir alors que le carrefour était bouché.



Prise en charge :

La prise en charge s'effectue rue de Compiègne, le long de la gare (les taxis stationnent si besoin rue de Maubeuge).

La régulation de la prise en charge est assurée par du personnel dédié.

Les espaces sont prévus pour une approche et une prise en charge sur deux files (cette possibilité est rappelée

aux chauffeurs par des panneaux au droit du double passage supérieur situé au carrefour Maubeuge/Compiègne) mais, dans la pratique, la prise en charge ne s'effectue que sur une seule file, pour au moins deux raisons :

- présence de potelets ne permettant pas d'ouvrir les portières de plusieurs véhicules alors qu'un espace est disponible pour autoriser un stationnement en épi de quatre véhicules, ce qui accélérerait la prise en charge des clients mais il faudrait alors des moyens supplémentaires en personnel pour assurer un déroulement serein de l'opération.

- crainte de conflits de priorité entre chauffeurs lors de la prise en charge (indication donnée par un chauffeur stationnant dans la file).

Cette situation provoque évidemment un ralentissement de la prise en charge des clients.



Motos

Le stationnement des motos reste problématique.

Vélib

Il existe deux stations à proximité boulevard de Denain et rue de Dunkerque).

Parking vélos

Des parkings vélo sont disponibles et faciles d'accès

Accès des autocars pour dépose-reprise

Les autocars peuvent stationner rue de Maubeuge (dans la portion comprise entre la rue Ambroise Paré et le boulevard de La Chapelle). Encore faudrait-il que le stationnement des véhicules des compagnies de

CRS réserve aux autocars les places situées à proximité immédiate des accès à la gare.

Cela étant, nous n'avons relevé aucune signalisation particulière à l'attention des autocaristes.

Signalétique

La signalétique n'appelle pas de commentaire particulier. La pratique de l'information « par niveau » (c'est-à-dire par étape avec un niveau de détail croissant au fur et à mesure de la progression du cheminement des utilisateurs) est à souligner.

Travaux en cours à suivre à court terme

Liaison avec la gare de l'Est

Conclusion : principaux points de progrès identifiés

La fluidité de la circulation quittant la gare vers le boulevard de Magenta reste problématique.

La régulation de la circulation rue de Dunkerque (parvis) appelle des mesures fortes de régulation et de répression si nécessaire (la vidéo verbalisation en service rue de Compiègne pourrait être étendue) afin d'améliorer la circulation des transports en commun.

L'occupation du parvis devrait être repensée afin de mettre à disposition des piétons le plus grand espace possible.

Des forces de police avec des missions claires et fermes de régulation et de répression devraient être mises en place afin de faire respecter le plan de circulation qui s'efforce d'optimiser les solutions mises en place pour tenir compte de la géographie contraignante des lieux.



- lignes d'autobus :

sept têtes de ligne : 20, 21, 24, 26, 27, 28 (rue du Rocher, donc moins visible mais à proximité), 29,

desserte à proximité immédiate : 32, 43, 80, 81 (sens nord sud), 95.

Implantation des arrêts et des terminus

L'implantation de certains terminus est critiquable : les lignes 20 et 26 utilisent la cour intérieure comme boucle de terminus alors que les terminus étaient regroupés auparavant place Gabriel Péri avec d'autres terminus (21, 27, 29).



Cette situation induit la nécessité pour l'autobus n°20, arrivant face à la cour de Rome de tourner à droite rue St-Lazare puis à gauche (en traversant cette rue) dans la rue intérieure (contournant donc l'hôtel Hilton Paris Opéra ex Terminus, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) et, enfin à la sortie, de recouper une nouvelle fois la circulation une Saint-Lazare !

En revanche, l'autobus 26 arrivant par la rue saint-Lazare, accède directement à la rue intérieure et repart en faisant une simple boucle.

Il semble que la largeur insuffisante de la rue intérieure ne permette pas le croisement de ces deux lignes, ce qui expliquerait la manœuvre compliquée de l'autobus 20 dans une zone de circulation très dense.

La ligne 28 a un « terminus confidentiel » rue du Rocher. En outre, la circulation des piétons face à ce terminus est très difficile devant le café riverain. Il est regrettable à ce sujet que le trottoir central ait disparu.

Les arrêts des lignes 53 / 66 et 80 / 95, rue de Rome, devraient être situés plus près de la « lentille » du métro place de Rome. Un projet en ce sens soumis à la DVD n'a pas abouti.

Du fait de la dissociation de certains itinéraires, la desserte de passage n'est pas toujours optimale. Ainsi, la ligne 81 (qui relie la gare à porte de Saint-Ouen au nord et Châtelet au centre) a un tracé nord-sud passant à proximité de la gare, mais sud-nord l'évitant (par

la rue de Clichy). Elle perd donc en pertinence pour desservir la gare, alors que, dans le sens nord-sud, la desserte par la rue d'Amsterdam est très commode.

Information sur les transports en commun

Nous avons noté qu'il n'existe pas de distributeur de billets en surface (hormis les distributeurs Transilien), ce qui nécessite, pour le voyageur occasionnel en autobus, de descendre dans le métro pour en acquérir.



La réouverture du local situé au droit du terminus autobus de la Place Gabriel Péri permettrait de supprimer cet inconvénient et, par conséquent, de promouvoir l'usage de l'autobus.

Connexion avec les autres gares

Métro et RER

La connexion est directe avec les gares de Bercy (avec, cependant à l'arrivée, un parcours sur voie publique de près de 200 m) et de Lyon (ligne 14), Montparnasse (ligne 13, voire ligne 12 mais avec un cheminement très long à Montparnasse pour cette dernière solution),

Elle est tout juste acceptable avec les gares du Nord et de l'Est (RER E).

Rejoindre la gare d'Austerlitz nécessite un changement (à République).

Toutefois, l'emprunt du métro et du RER pour changer de gare nécessite parfois de longs cheminements et le franchissement de nombreuses marches d'escalier (voir annexe)



Autobus

La liaison est directe avec toutes les gares :

- d'Austerlitz, de Lyon et de Bercy (ligne 24)

- du Nord (lignes 26 et 43) (la desserte de la gare du Nord dans le sens ouest-depuis la rue Lafayette nécessite deux traversées de rues après descente du bus)
- de l'Est (ligne 32),
- de Lyon (lignes 20, 24, 29),
- Montparnasse (lignes 28 et 95),

Il faut cependant remarquer que le tracé et l'exploitation de certaines lignes (telle que la 29 qui traverse le Marais) relèvent plus de la desserte locale que d'une liaison inter-gares performante.

Ainsi, en l'état actuel des choses, seules les lignes 20, 26 et 95 s'approchent d'une liaison de ce type au point de vue de la fréquence, de la fiabilité, du tracé.

Taxis

Deux stations :

- la station principale a été déplacée de la rue intérieure (pour laisser la place aux lignes 20 et 26) à la rue Saint-Lazare (devant l'hôtel Hilton). Si la station est plus visible pour les usagers parisiens, elle ne l'est pas pour les voyageurs. En outre, le nombre de places est limité et l'excédent de voitures en stationnement est susceptible de déborder cour du Havre. La DVD a récemment fait poser des potelets à l'angle de la rue intérieure (entrée de l'aire piétonne) à cause des taxis qui stationnaient sur le passage piétons vers la rue du Havre mais les taxis continuent de pénétrer sur l'aire piétonne pour y faire demi-tour, gênant les bus 20 et surtout 26 à leur terminus « arrivée ».



- une seconde station est implantée sur chaussée rue d'Amsterdam. Si elle permet un transfert optimal pour les voyageurs à l'arrivée, elle constitue néanmoins un facteur de ralentissement du trafic, alors que l'espace circulé est utilisé par de nombreux autocars de tourisme (provenant de Montmartre), deux lignes d'autobus (81 et 95) et que des véhicules de livraison stationnent le long du trottoir opposé (côté place de Budapest). Accessoirement, il faut noter que l'abri pour la tête de ligne a été implanté côté place de Budapest, à l'opposé

par conséquent de celui du stationnement des taxis et n'est donc pas utilisé !

Motos

Le stationnement des motos n'est pas maîtrisé. Il existe quelques emplacements signalés mais beaucoup de deux-roues sont en infraction.

Piétons

L'accès à la gare est aisé sur ses trois côtés.

En revanche, le cheminement de surface pourrait être revu compte tenu des flux importants venant ou allant vers la rue du Havre et, dans une moindre mesure, vers la rue de Rome (côté boulevard Haussmann) :

- la liaison rue du Havre – cour de Rome devrait se faire en continuité, sans avoir à contourner la place du Havre ni devoir traverser deux fois (rue Saint-Lazare et rue d'Amsterdam). Pour ce faire, il faudrait créer une traversée piétonne prioritaire et mettre en place un arrêt total de la circulation pour permettre aux piétons de traverser la place du Havre en diagonale,

- avec un moindre degré d'urgence, une solution identique pourrait être retenue pour relier la cour de Rome à la rue du même nom afin de permettre une liaison aisée entre la cour d'une part (essentiellement la lentille), le terminus des autobus place Gabriel Péri et la rue de Rome (vers le boulevard Haussmann d'autre part).

Vélib

L'implantation des stations n'appelle pas de remarques particulières.

Parking vélos

Mis à part quelques emplacements signalés, rien ne semble organisé.

L'aire de stationnement de deux-roues motorisés (38 places) face à la lentille a été remplacée par des emplacements pour vélos (45 places), peut-être trop nombreux par rapport à la demande actuelle constatée.

Or c'est à cet endroit que devraient se situer les arrêts des lignes 53 et 66, tout en maintenant quelques emplacements vélo, et en créant éventuellement d'autres emplacements vélos sur le passage arrière joignant les deux cours.

Dépose-minute

La dépose-minute est assurée au niveau -2 par accès au parking rue de Rome (revoir accès et signalétique).



Accès des autocars pour dépose-reprise

Rien ne semble organisé.

Utilisation de la voirie

Plusieurs difficultés :

Rue Saint-Lazare devant la gare : cette rue est chroniquement surchargée par les véhicules individuels.

En outre, la voie à contre sens devant l'hôtel Hilton semble très peu utilisée (taxis et véhicules individuels).

La circulation rue d'Amsterdam est difficile (voir plus haut) du fait de la coexistence de deux lignes d'autobus, d'une station de taxis, d'une voie circulée empruntée par de nombreux autocars. En outre, la voie côté trottoir pair est régulièrement encombrée par des camions de livraison.

Signalétique

La signalétique de la gare est claire et homogène. L'utilisation de kakémonos est généralisée. Nous avons remarqué que certains kakémonos publicitaires suspendus au-dessus du quai transversal donnant accès aux voies masquaient les informations utiles aux voyageurs. A notre avis, ce type de support publicitaire devrait être banni de l'espace proprement ferroviaire.

L'ascenseur vers la RER-E cour d'Amsterdam ne dispose pas d'une signalétique sur toutes les faces.

Travaux en cours à suivre à court terme :

- nouvel accès par les 41-43 rue de Londres,
- travaux en cours (accès parking) dans l'impasse d'Amsterdam.



Conclusion : principaux points de progrès identifiés

- circulation rue Saint-Lazare et rue d'Amsterdam,
- liaison directe piétons entre rue et cour du Havre ainsi qu'entre la cour de Rome et le terminus des autobus.
- implantation d'un point de vente RATP en surface.
- Regroupement des arrêts de bus, dans la mesure du possible



Analyse de quelques déplacements inter-gares en métro

Gare de l'Est – gare Montparnasse (ligne 4) :

65 marches (10 M + 17 + 19 + 19) doivent être descendues pour atteindre le quai de la ligne 4.

Depuis la station Montparnasse-Bienvenue, ce sont 75 marches (10 M + 5 M + 23 D + 22 D + 15 M) qui doivent être franchies pour accéder au tapis roulant puis, après utilisation (enfin) du seul escalator du trajet dans le domaine RATP, il reste encore 7 petites marches pour accéder aux escalators de la gare, soit au total : $65 + 75 + 7 = 147$ marches !

Gare Montparnasse-Saint-Lazare :

Accès ligne 13 à Montparnasse : 7 marches seulement mais, en revanche à la station Saint-Lazare (L 13), 67 marches (6 volées d'escalier) doivent être franchies pour parvenir au niveau 0 (escalators) dans la cour du Havre, soit au total 74 marches.

Gare-Montparnasse – gare de Lyon par les lignes 4 et 14 :

Du niveau 0 gare Mont parnasse (place Raoul Dautry) au niveau quai ligne 4 (direction Clignancourt) : 46 marches (4 volées d'escaliers = $7D+5M+16M+18D$)

Il faut 9 minutes pour effectuer le parcours (marche normale sans bagage)

A Châtelet, la correspondance L4/L14 implique la descente de 62 marches ($20D+20D+22D$) ; l'ascenseur permettant d'éviter la dernière volée n'est disponible que sur appel et réservé aux PMR et poussettes.

Au total, aller de la gare Montparnasse à la gare de Lyon par cet itinéraire oblige à franchir $67+62 = 129$ marches (montées et descentes cumulées) sans oublier trois passages de points de contrôle (un à Montparnasse, deux coup sur coup à Gare de Lyon car en quittant la ligne 14, il faut traverser la zone banlieue sous contrôle pour rejoindre l'escalator vers les grandes lignes).

Il faut souligner qu'aucun des escaliers du parcours (sauf une volée de...7 marches à Montparnasse en limite de domaine RATP / SNCF) n'est équipé d'un dispositif (plan incliné ou a fortiori bande mécanisée) permettant d'éviter le port des bagages.

Gare Montparnasse – gare de Lyon par la ligne 6 : « l'itinéraire des initiés » :

Ce qualificatif ne nous paraît ni polémique ni exagéré car, bien qu'il soit pratiqué par de nombreux voyageurs (jeunes pour la plupart), il ne fait l'objet d'aucun balisage.

Cette situation est assez surprenante car l'itinéraire piéton entre la gare de Lyon et la gare de Bercy est bien balisé, au moins rue de Bercy.

L'alternative consiste à rejoindre la gare de Lyon directement (via la ligne 6 en descendant à la station

Bercy et en parcourant à pied une distance de 700 m environ (ou, éventuellement, en prenant la ligne 14 de la station Bercy à gare de Lyon).

Dans ce cas, il suffira de franchir 7 marches à Montparnasse pour rejoindre la ligne 6 et de monter 42 marches à la station Bercy (si, par malchance, l'ascenseur est en panne comme c'était le cas lors de notre visite le 9 août à 9 h 50) soit, au total, 49 marches (à comparer aux 129 de l'itinéraire « officiel »).

Arrivé à Bercy, deux options se présentent alors au voyageur (aux heures ouvrables seulement):

- emprunter la rue de Bercy et les escalators (accessibles au public) permettant aux fonctionnaires du Ministère des Finances et du Budget d'accéder – entre autres - au bâtiment Necker ; le cheminement – accessible sans restrictions - se poursuit alors de plain-pied jusqu'à la gare de Lyon,

- cheminer rue de Bercy, en traversant le rue de Rambouillet et en longeant les urinoirs publics en plein air, une rareté heureusement, à Paris et rejoindre finalement le hall Méditerranée.

- Il convient de noter que ces deux niveaux sont reliés d'origine par deux escalators :

- un au niveau de la rue de Rambouillet qui est maintenant condamné,

- l'autre au droit de l'accès à la Tour Gamma, hors service depuis longtemps (un panneau indique une fin des travaux en novembre 2015. Les lieux, situés face du siège de la RATP à proximité de l'arrêt des autobus 20 et 63 sont d'une saleté repoussante et servent t d'asile à des SDF qui se plaignent de la présence de rats.

Gare d'Austerlitz – gare Montparnasse (par les lignes 5 et 6) :

L'accès au quai de la ligne 5 (direction place d'Italie) impose la montée de 48 marches.

Il faut noter à cet égard que l'espace de vente RATP est situé quasiment à mi-parcours (20 marches). qu'il faudrait redescendre si l'on voulait acheter des tickets pour prendre un autobus ou se renseigner (soit 40 marches avec bagages éventuels !)

La correspondance L5/L6 à Italie nécessite le franchissement de 60 marches ($23M + 7 M+15D + 15 D$).

Arrivé à Montparnasse Bienvenue, il faut franchir 45 marches ($18M + 5D+ 15 D + 7M$) pour, enfin, arriver au pied des escalators conduisant aux quais de Paris Montparnasse.

Au total, le transit impose le franchissement de 153 marches (record battu !)

Le parking souterrain pour vélos de la gare de Bâle

Le parking souterrain de la gare de Bâle (Centralbahnplatz) peut contenir 1 000 vélos avec plusieurs sections :

- Parking libre non gardé.
- Parking gardé payant peu cher. (120 CHF / an) avec portillon.
- Casiers.
- Box.

Il y a plusieurs entrées et sorties via la voirie et une piste intérieure entièrement cyclable et directement à l'intérieur de la gare en liaison avec les consignes et l'expédition des bagages (train / avion / vélo en consigne manuelle).

C'est une véritable plateforme de ressources pour les cyclistes : outre les différentes formules de parking, sont à disposition :

- une boutique d'accessoires,
- un atelier de réparation (avec prêt de vélo de remplacement si le délai d'immobilisation annoncé n'est pas respecté),
- la possibilité de louer un vélo et de le réserver (en ligne) avec possibilité de restitution dans environ 70 gares du réseau.

Adresse du site (en allemand) :

<http://veloparking.ch>



La gare contemporaine, extraits du rapport de Mme Fabienne Keller

La gare contemporaine, rapport de Madame Fabienne Keller au premier ministre (15 mars 2009) : extraits des principales dispositions (pp 7-9)

Les défis du développement durable et la limite des financements publics conduisent à travailler sur trois registres : le rapprochement domicile-travail, l'effet réseau du ferroviaire et l'adaptation des gares aux flux de voyageurs en forte croissance.

1. Affirmer la gare comme un centre de la Ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés. Comme une place publique, la gare doit être lieu d'échanges et de rencontres (donc propre et sécurisé) avec des circulations et zones d'attente, des espaces commerciaux, restaurants et bureaux et des services au public (Poste, crèche). L'organisation d'événements culturels (expositions, concerts, cinéma) permettra d'affirmer leur nouveau statut.

2. Développer les modes de transport doux ou actifs en gare. En plus du train, La « Grande gare » accueille en priorité les piétons et PMR, et organise leurs cheminements sécurisés. La hiérarchie des autres modes est dans l'ordre le vélo, puis le bus, la dépose-minute et le taxi, l'auto-partage, puis le covoiturage et l'auto-soliste.

3. Élaborer une stratégie pour les gares [...]

4. Associer les voyageurs et les partenaires sociaux aux décisions concernant les gares : Les voyageurs et les partenaires sociaux sont très peu présents dans les débats, à l'exception des comités de ligne en Région et ceux de la RATP. Il s'agit de développer les lieux de débats, les consultations sur les projets, les réunions d'information, les panels de voyageurs, les boîtes à idées.

5. Organiser un plan d'urgence et un plan d'équipement [...] La difficulté d'accès à l'information sur l'ensemble des modes de transport est un frein puissant à l'intermodalité. Des expériences locales sont réussies. Il s'agit de concrétiser la volonté d'informer le voyageur en situation dégradée.

6. Pour crédibiliser la volonté d'agir des partenaires, un "Grand plan des petits travaux" est mis en œuvre dans les neuf mois restants de 2009 (NDRL : pour mémoire) [...].

7. Organiser la gouvernance de la « Grande gare » par la création d'une structure commune pour un projet [...]

8. Créer la fonction de Manager de la grande gare, interlocuteur de tous les transporteurs, des exploitants en gare, des élus locaux et de tous les partenaires. Cela correspond au besoin d'unité de gestion d'un lieu complexe.

9. Réaliser des investissements considérables pour développer les "Grandes gares" en Régions [...]

10. Mettre en œuvre un Plan Spécifique pour les Gares et stations d'Île-de-France [...]

11. Demander à la SNCF de dissocier clairement les gares de son activité concurrentielle de transporteur [...]

Association des Usagers des Transports FNAUT -Ile-de-France



Des transports plus efficaces
Des déplacements plus agréables
Des voyageurs mieux écoutés

Association des Usagers des Transports - Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
Tel 01 43 35 22 23 - Fax 01 43 35 14 06
aut@aut-idf.org- www.aut-idf.org
Twitter @Asso_usagersidf

