

**GROUPE  
RATP**

**La Chapelle**

# **La Chapelle – Réunion publique 15 octobre 2019**

Départements Etudes générales, Développement et Territoires | Maîtrise d'Ouvrage des Projets



# CONTEXTE DE L'ÉTUDE LA CHAPELLE

# Contexte de l'étude La Chapelle

## Financement de l'étude :



**Suite à la demande des associations**, la ville de Paris et Ile-de-France Mobilités ont sollicité la RATP pour mener une étude d'opportunité (phase 1) et de faisabilité (phase 2) pour la station La Chapelle.

Les associations ont visité la station avec la RATP fin janvier 2018.

### Quelques dates :

- Lancement de l'étude : octobre 2018
- Présentation des résultats de l'étude d'opportunité : janvier 2019
- Notification de la convention à la RATP et mise en place des financements : février 2019
- Présentation du diagnostic de la station : mai 2019
- Présentation des 2 scénarii :



# Sommaire

---

1. Présentation de la méthode et des objectifs
2. Diagnostic de la station
3. Objectifs
4. Présentation des scenarii



# **1- PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE ET DES OBJECTIFS**

# Etudier l'insertion de la station dans son environnement

---

**Une station inscrite dans un espace encombré et inconfortable, souffrant de problématique de genre, de non-mixité d'usage et de pollution.**

**Son insertion urbaine et la sécurité sont au cœur des préoccupations des habitants, des associations et des élus.**

**Le grand projet de la promenade urbaine réactualise le besoin d'étudier l'insertion de la station.**

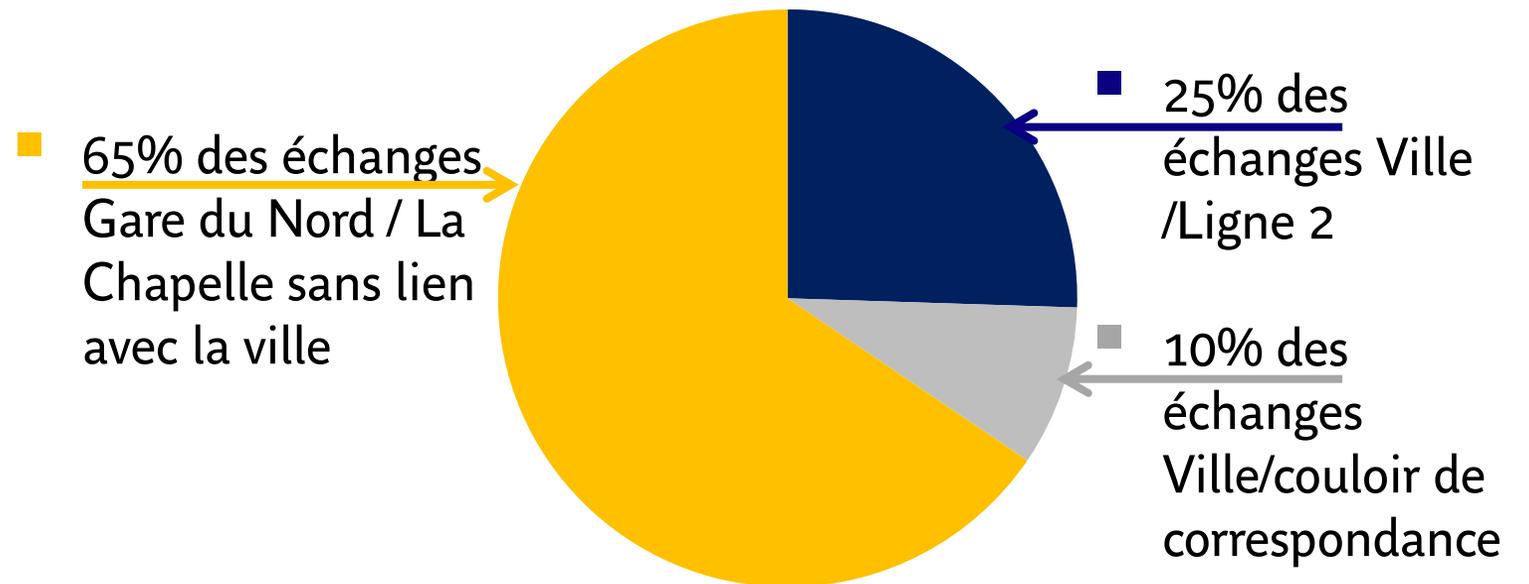
# Conclusions de l'étude d'opportunité

## Phase 1

### ► Les enjeux de la station dans son environnement urbain :

Une station très fréquentée : 80 000 voyageurs utilisent la station un jour de semaine dont 8 000 voyageurs à l'heure de pointe,

Actuellement aux heures de pointe, la fréquentation se décompose ainsi :



La station La Chapelle est très fréquentée toute la journée.

# Conclusions de l'étude d'opportunité

## Phase 1

---

### ► Les enjeux de la station dans son environnement urbain :

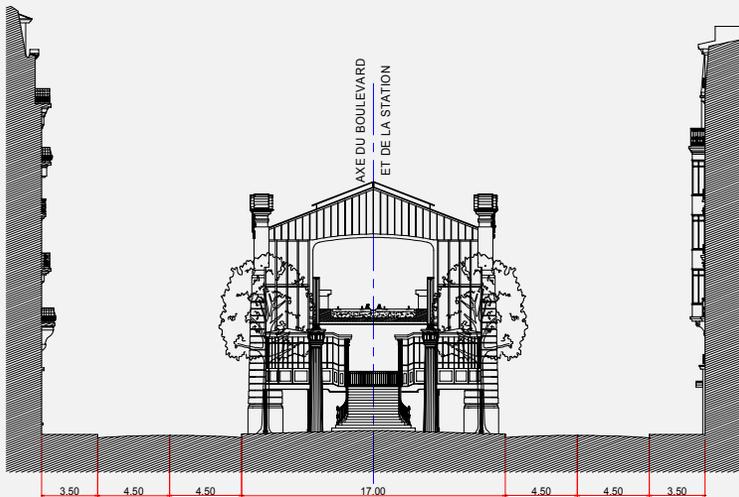
Les mesures de flux et de la fréquentation de la station ne montre pas de situation de saturation à **l'intérieur** des espaces RATP de la station La Chapelle. En revanche, le dimensionnement de la ligne de contrôle dans le couloir de correspondance génère des retenues.

**Les clients de la station ressentent une situation d'inconfort et d'insécurité** intimement liée à son contexte urbain, aux aménagements complexes de l'accès à la station depuis l'espace public (améliorés depuis les nouveaux aménagements) ainsi qu'à l'occupation de l'espace public voire de ceux de la RATP par de la vente à la sauvette.

Toutefois, le quartier est engagé dans une grande requalification, Promenade urbaine et Gare du Nord 2024 notamment, dont les incidences amènent à **questionner les aménagements de la station (couloir souterrain et accueil station de surface)**.

# L'étude de faisabilité en cours

## Phase 2



9 PROFIL TYPE DES BOULEVARDS DE 42 METRES  
COUPE TRANSVERSALE SUR LE BOULEVARD ET LE VIADUC DU METRO

### ► Diagnostic fonctionnel et technique de la station

Patrimoine, invariants du site, réglementations, interface ville et espaces publics

### ► Présentation de 2 scénarios



Photo de la station, ©RATP, 1982



## **2- DIAGNOSTIC DE LA STATION**



## **Analyse historique et fonctionnelle de la station**

# Histoire et évolutions de la station

- ▶ 6 ans pour la réalisation des lignes aériennes à Paris (1903 – 1909) : **une grande cohérence formelle des ouvrages, un dispositif constructif simple**, un accès dans l'axe du viaduc depuis un parvis généreux.

- ▶ **Evolution de la station dans les années 80 :**

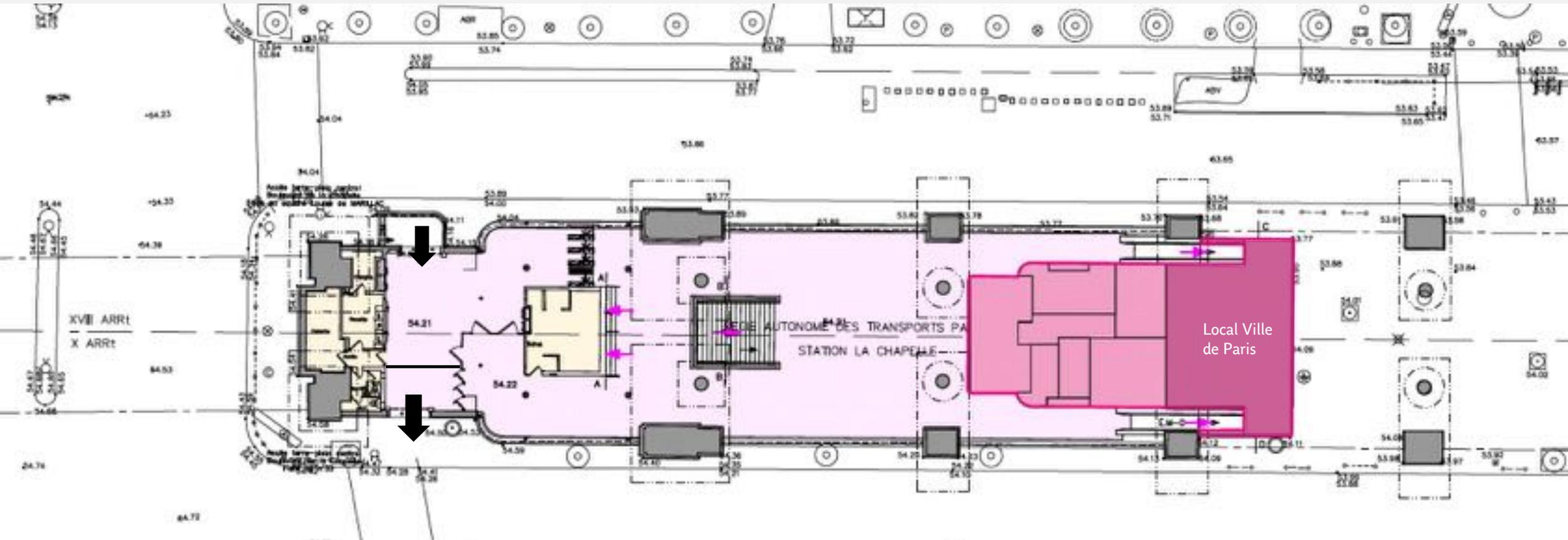
Relocalisation de l'espace d'accueil au niveau voirie et non plus en mezzanine, et suppression du grand escalier central, pour la création d'une liaison souterraine avec la Gare du Nord et le RER,

Ajout d'escaliers mécaniques en montée vers les quais.



*Photo de la station, ©RATP, 1944*

# La station niveau voirie : situation avant aménagement du boulevard de la Chapelle



- Evolution récente : la dissociation des flux en entrée et en sortie pour des raisons de sûreté



# Photographies du site - Octobre 2018

---



1) entrée du métro bd de la Chapelle



2) sortie du métro boulevard de la Chapelle



3) salle d'échanges niveau voirie



4) enceinte de la salle des billets



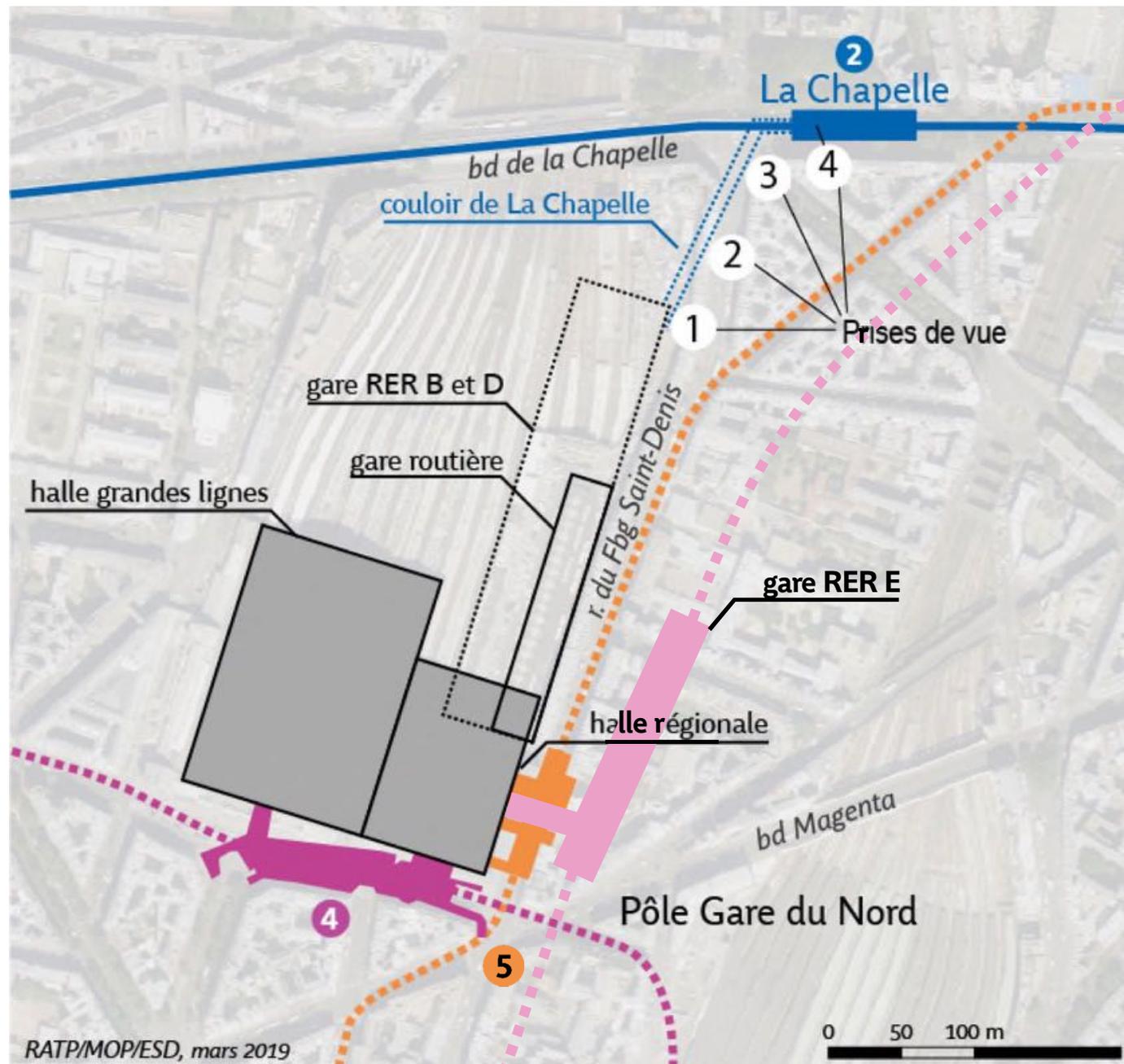
5) escalier fixe pour l'accès aux quais

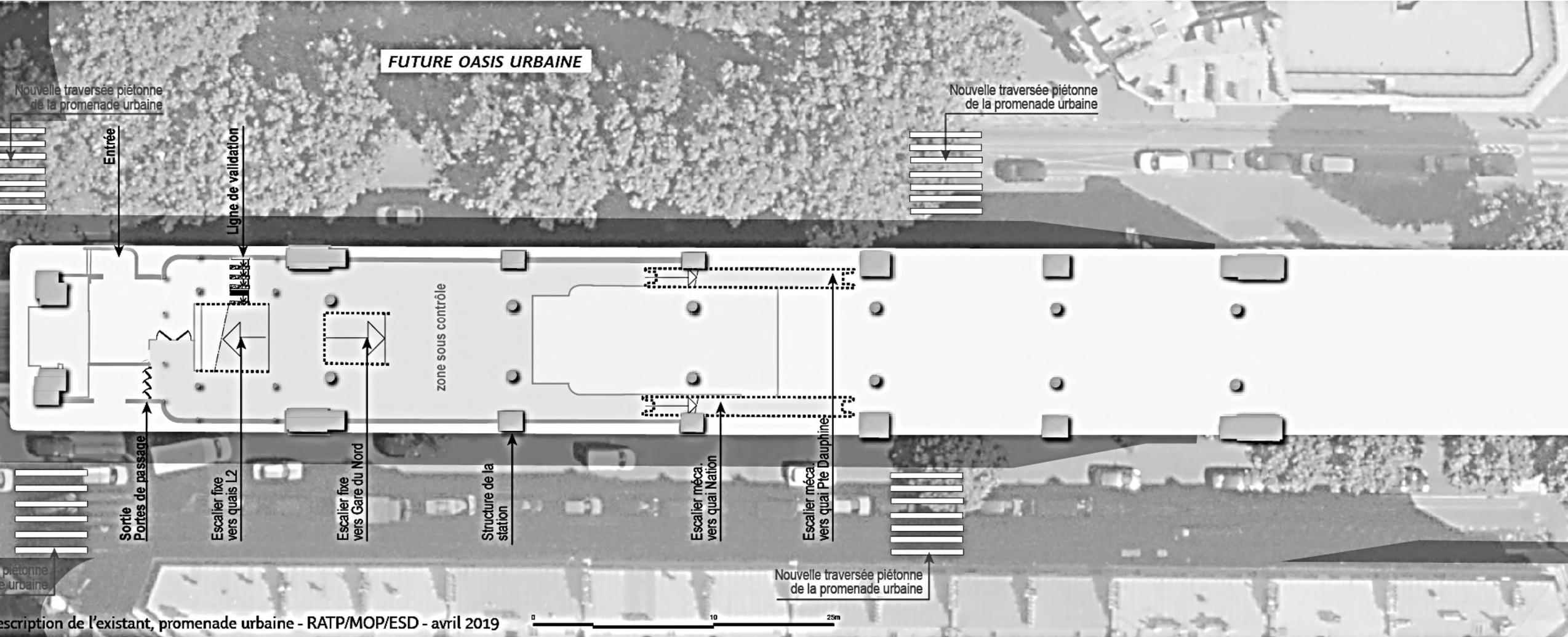


6) salle d'accueil et comptoir d'information



# D'une station ouverte sur son quartier à un pôle d'échanges avec la Gare du Nord





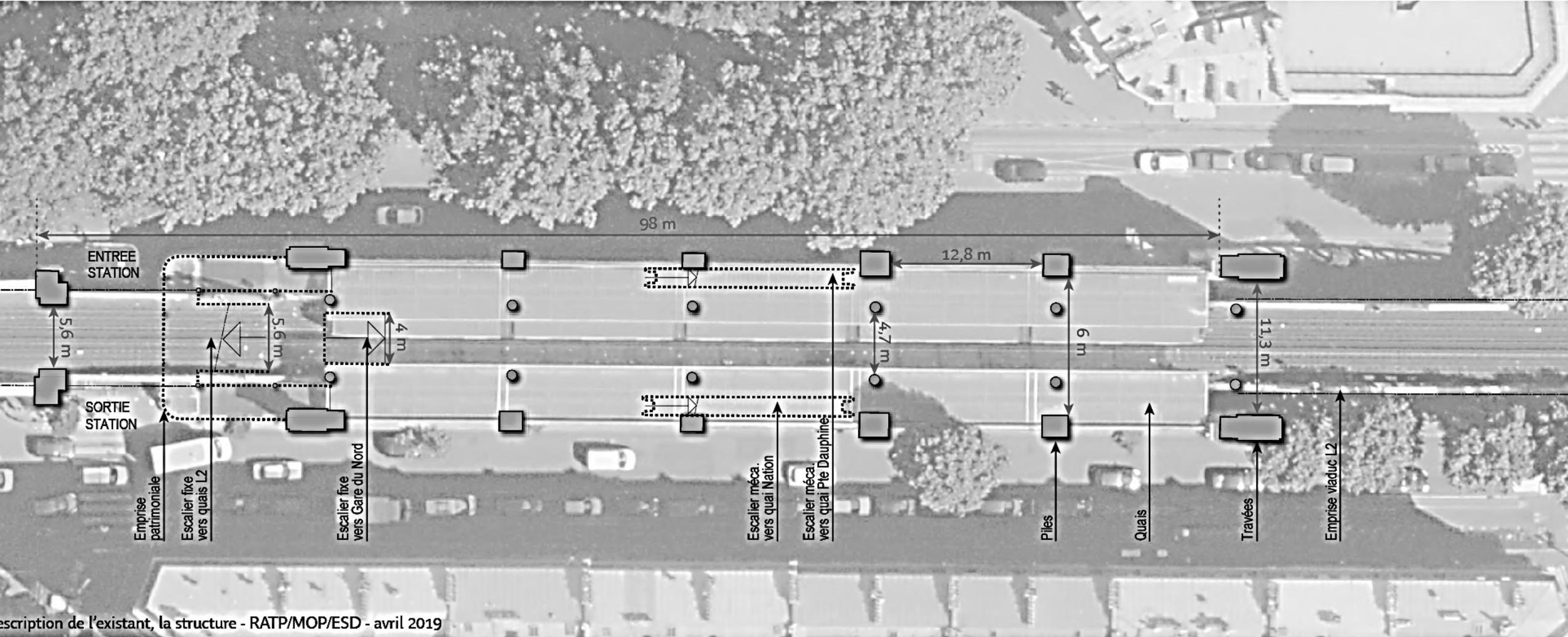
# Projets connexes

# Les projets connexes

- ▶ **Le projet Gare du Nord 2024** : croissance des flux et de l'attractivité de la gare du Nord
- ▶ **Le projet urbain de promenade urbaine Barbès – La Chapelle – Stalingrad**

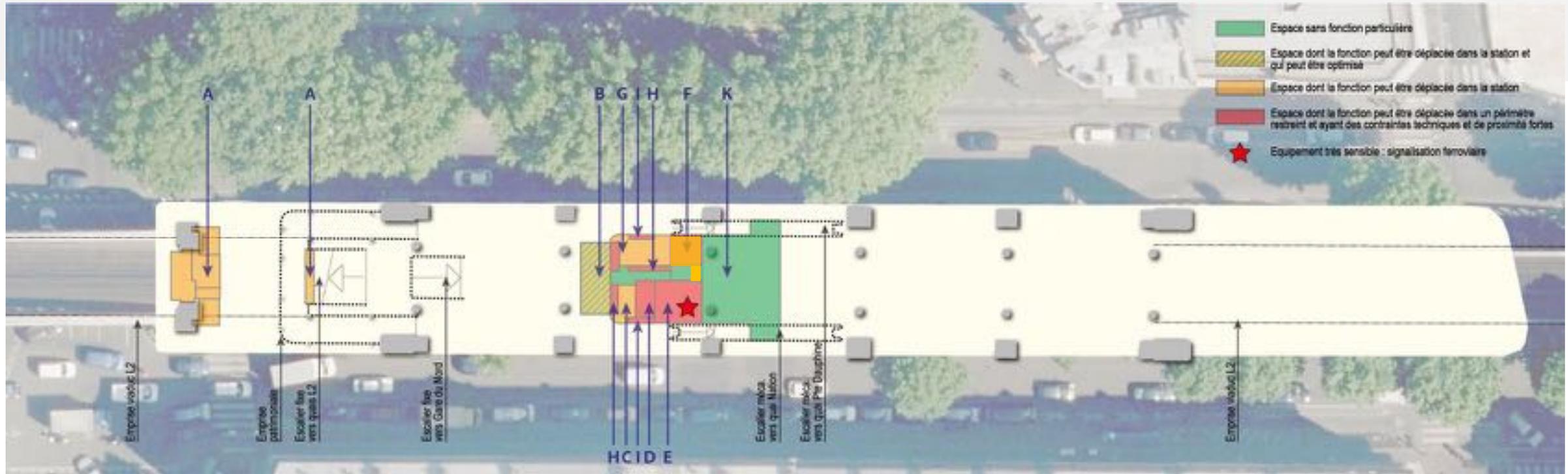


- ▶ **La station La Chapelle située au cœur de ce projet urbain doit contribuer à l'amélioration des espaces publics**



# Invariants et contraintes de la station

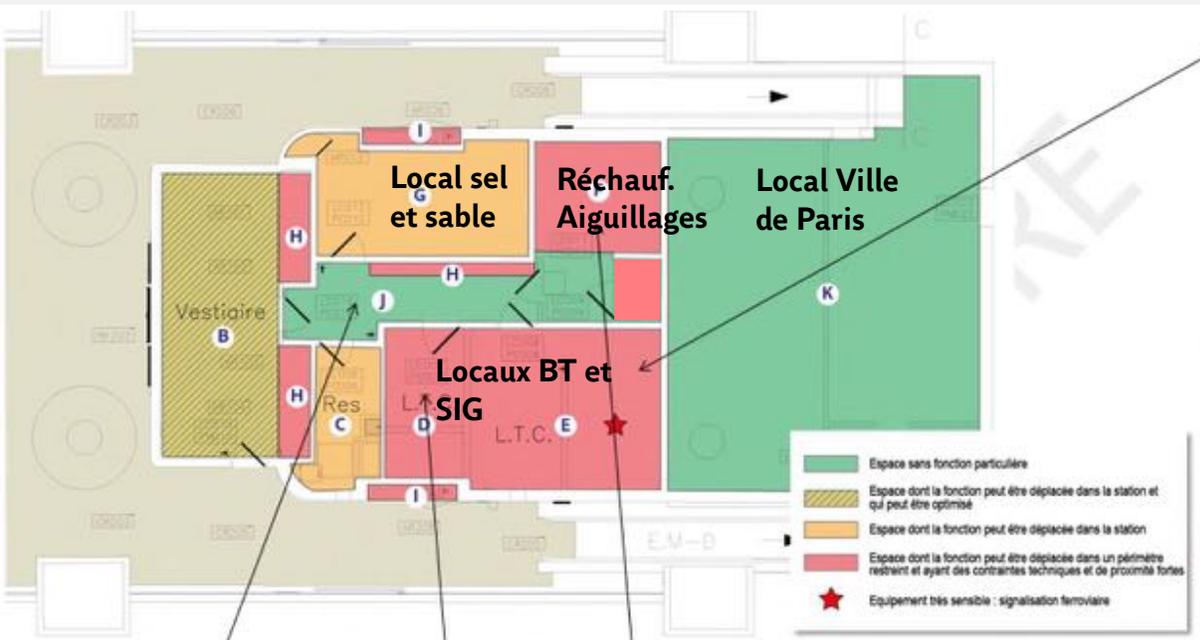
# Contraintes de la station : les locaux d'exploitation



Repérage	Sensibilité	Locaux
A		Pôle information/Vente de l'accès principal
B		Local vestiaires de l'Entreprise de ménage (LC010)
C		Local poubelles de la station, dit Resserre (LC006)
D		Local Basse Tension / téléphonie, dit LTC (LC007)
20 E	★	Local signalisation, dit LTC (LC008)

Repérage	Sensibilité	Locaux Ville de Paris
F		Locaux réchauffement des aiguillages (LC011) et (LC009)
G		Local sel et sable (LC012)
H		Armoires Courants Faibles / Courants Forts (AR101 - AR102-AR103 - AR104 + AR du LC016)
I		Armoires techniques des escaliers mécaniques
J		Circulation intérieure
K		Locaux Ville de Paris

# Contraintes de la station : les locaux d'exploitation



Local Signalisation



Figure 21 Local LC008



Figure 22 Local LC008

Local Tétrra - fibre optique



Figure 24 Local LC007



Figure 25 Local LC007

Repérage	Sensibilité	Contraintes de déplacement
A	Orange	En liaison avec les espaces des voyageurs en amont de la ligne de validation, et à proximité d'un accès et d'un emplacement de
B	Vert	A relocaliser en station ou à proximité
C	Orange	En liaison directe et à niveau avec l'extérieur
D	Rouge	<b>Coût important, travaux impliquant l'arrêt des circulations des trains, et par conséquent une durée longue de travaux en nuit (ordre d'échelle 5 années)</b>
E	Rouge avec étoile	<b>Distance de déplacement limitée (20 à 40m) et à proximité des réseaux</b>
F	Orange	Coût important - travaux à réaliser en période estivale Distance de déplacement limitée (de l'ordre de 20m)
G	Orange	Cheminement aisé avec les quais et les accès extérieurs
H	Orange	Coût + relocalisation à proximité des réseaux
I	Rouge	Coût + relocalisation à proximité des escaliers mécaniques



Figure 16 couloir LC016



Figure 17 Local LC 007



Figure 18 Local LC 011



Figure 19 Local LC 011



Figure 20 Couloir LC 016

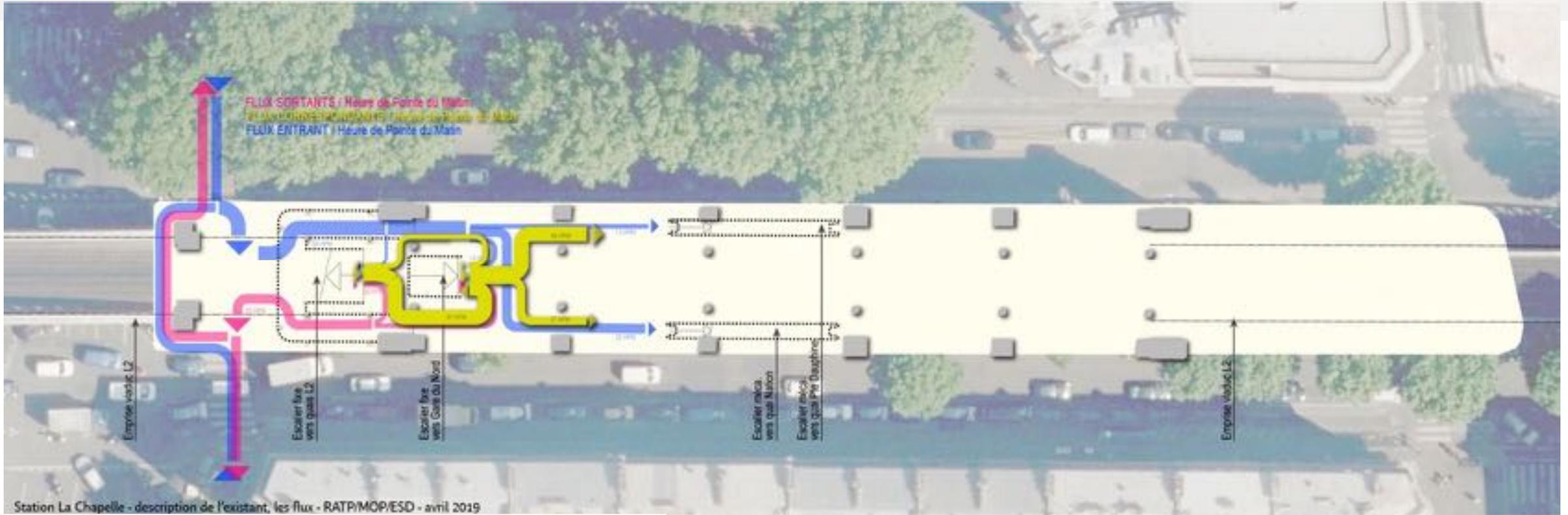


Figure 23 Local LC008



Figure 26 Local LC007

# Contrainte fonctionnelle majeure de la station : les circulations entre 3 niveaux



**FLUX SORTANTS / Heures de Pointe du Matin**  
**FLUX CORRESPONDANTS / Heures de Pointe du Matin**  
**FLUX ENTRANT / Heures de Pointe du Matin**

**Niveau -1** : liaison avec la gare du Nord (-3,5m premier palier)

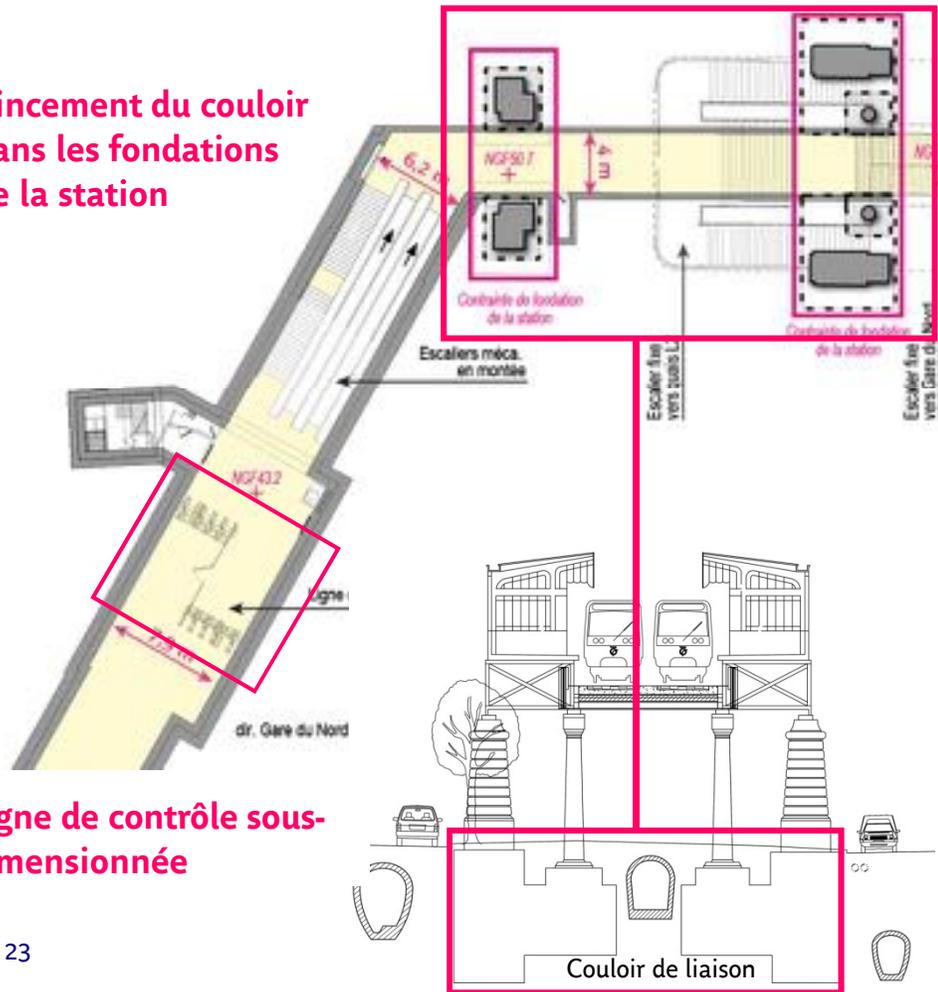
**Niveau 0** : salle d'échange en rez-de-voirie

**Niveau +1** : quais ligne 2 (+7,25m environ)

# Contraintes structurelles fortes pour l'évolution du couloir souterrain

Pincement du couloir dans les fondations de la station

Ligne de contrôle sous-dimensionnée



1) Connexion à la station



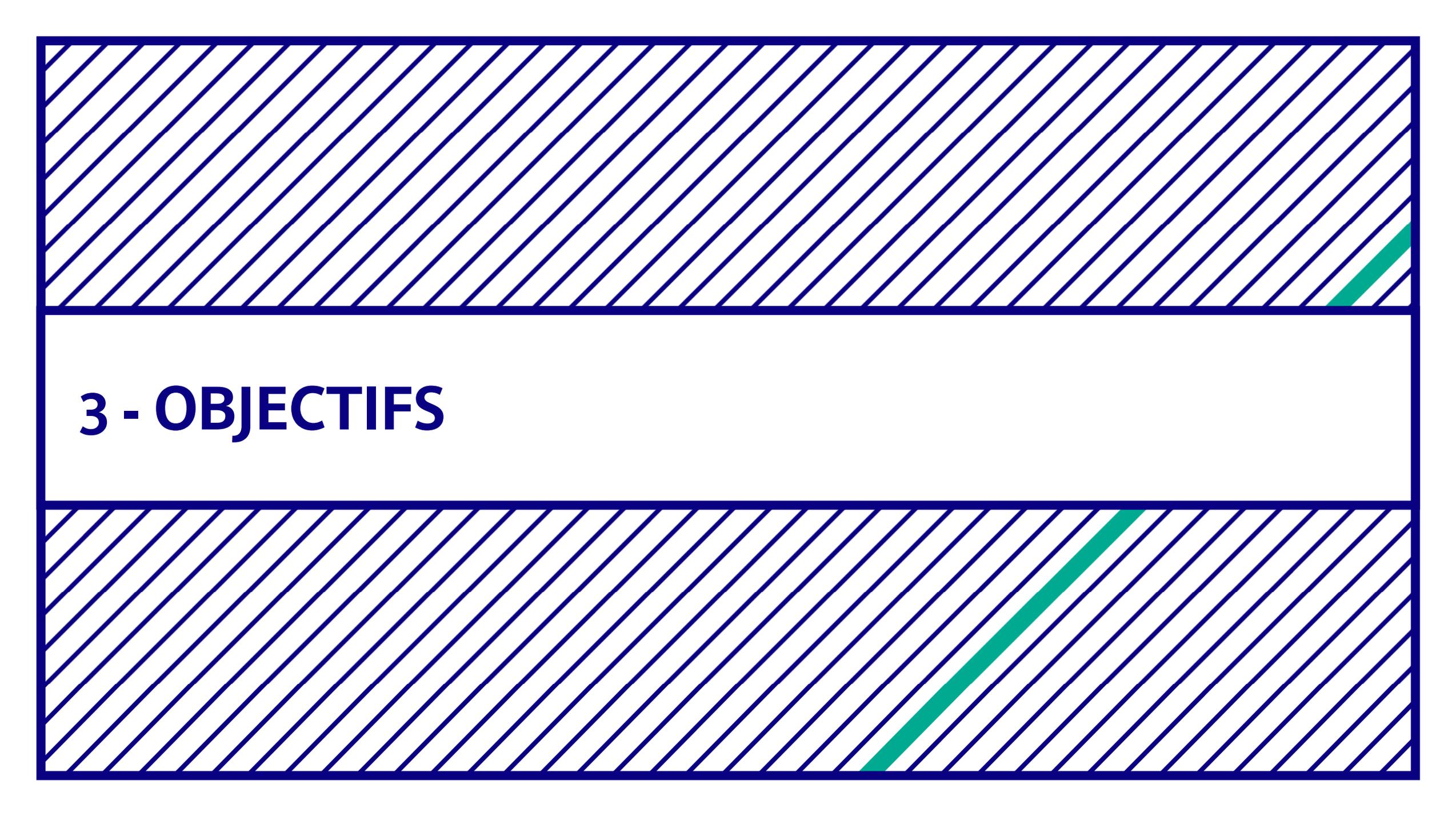
2) ligne de contrôle



3) Le couloir : 140 m de long, 6 m de large

**Connexion à la station :** Espace contraint par la structure de la station, 4m de largeur, dénivelé de 3,5m non mécanisé,

**Ligne de contrôle :** Espace saturé au niveau de l'obstacle de la ligne de contrôle, franchissement de 7 m de dénivelé.



# **3 - OBJECTIFS**

# Objectifs

---

► **Les scénarios devront répondre aux objectifs suivants :**

**Faciliter l'accès à la station aérienne** et adapter les accès aux aménagements de voirie.

**Anticiper la croissance des flux et les problématiques de dimensionnement**, notamment dans le couloir entre La Chapelle et Gare du Nord.

**Prendre en compte le patrimoine architectural** de la station et le valoriser.

**Intégrer une offre de services nouvelle** (commerces, sanitaires, etc.) et prévoir des réserves pour la mise en accessibilité.

**S'assurer de la compatibilité des aménagements avec les problématiques de sécurité et d'exploitation actuelles de la station** (vols, fraude, vente à la sauvette, etc.).

# Invariants de la station

---

► **Les invariants :**

**Pas de modification des circulations verticales :** vers les quais et vers le couloir de correspondance avec la gare du nord

**Pas de modification des locaux techniques comprenant la signalisation et la basse tension**

**Les contraintes structurelles de l'ouvrage aérien :** les éléments de structure du viaduc (piles et poteaux)

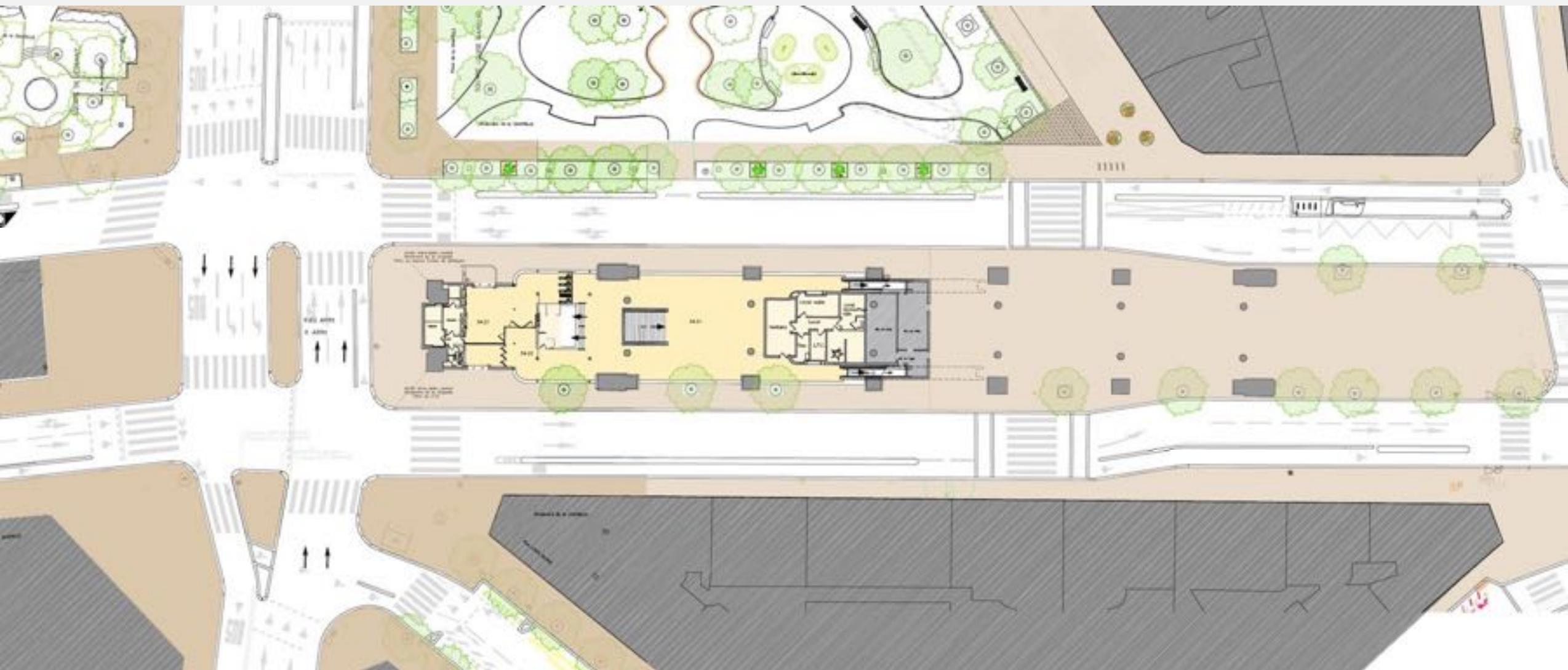
**Les contraintes de nivellement** entre la voirie côté nord et le niveau du terre-plein central et de la station



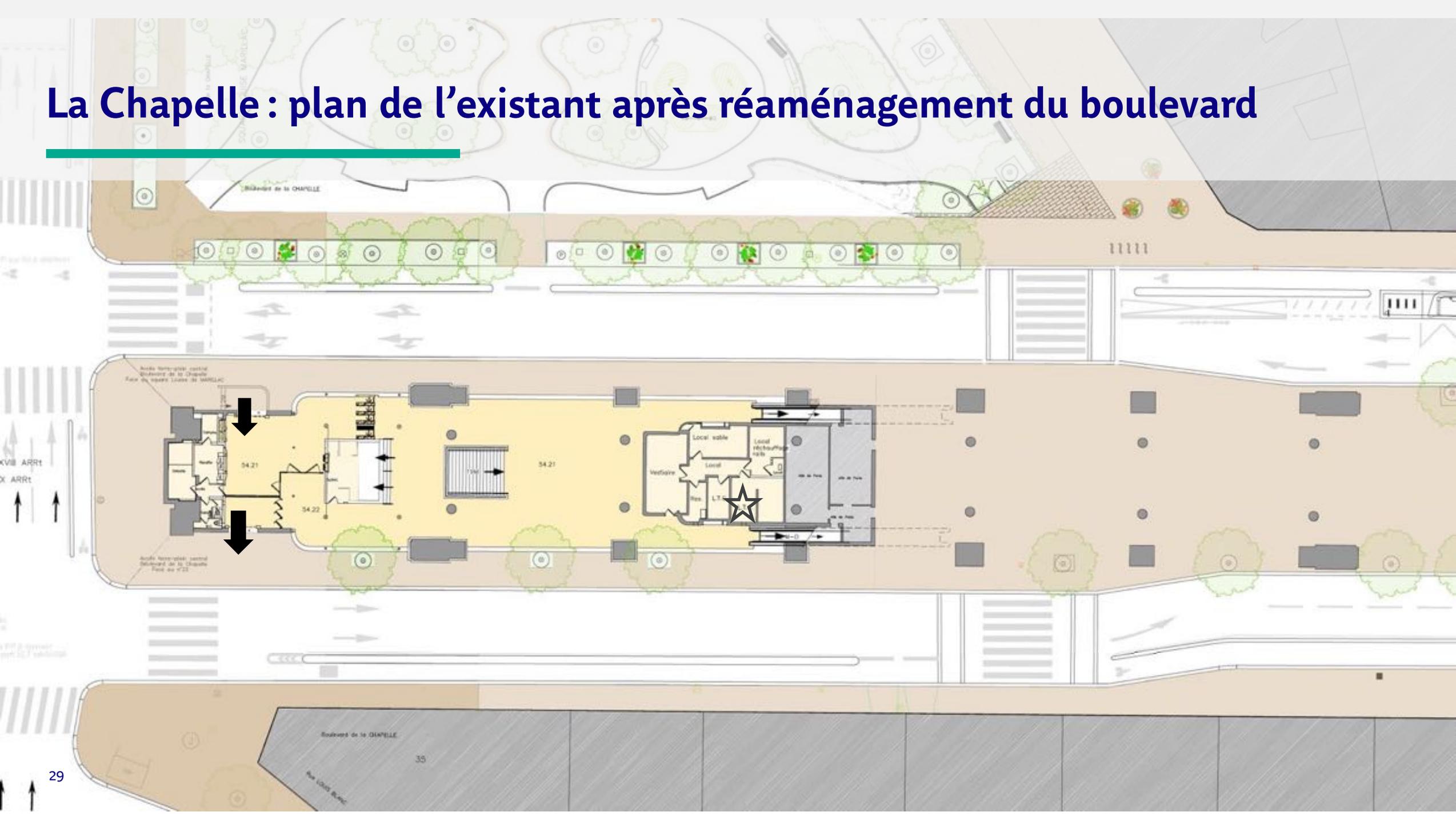
## **4 - PRESENTATION DES SCENARII**

# La Chapelle : plan de l'existant après réaménagement du boulevard

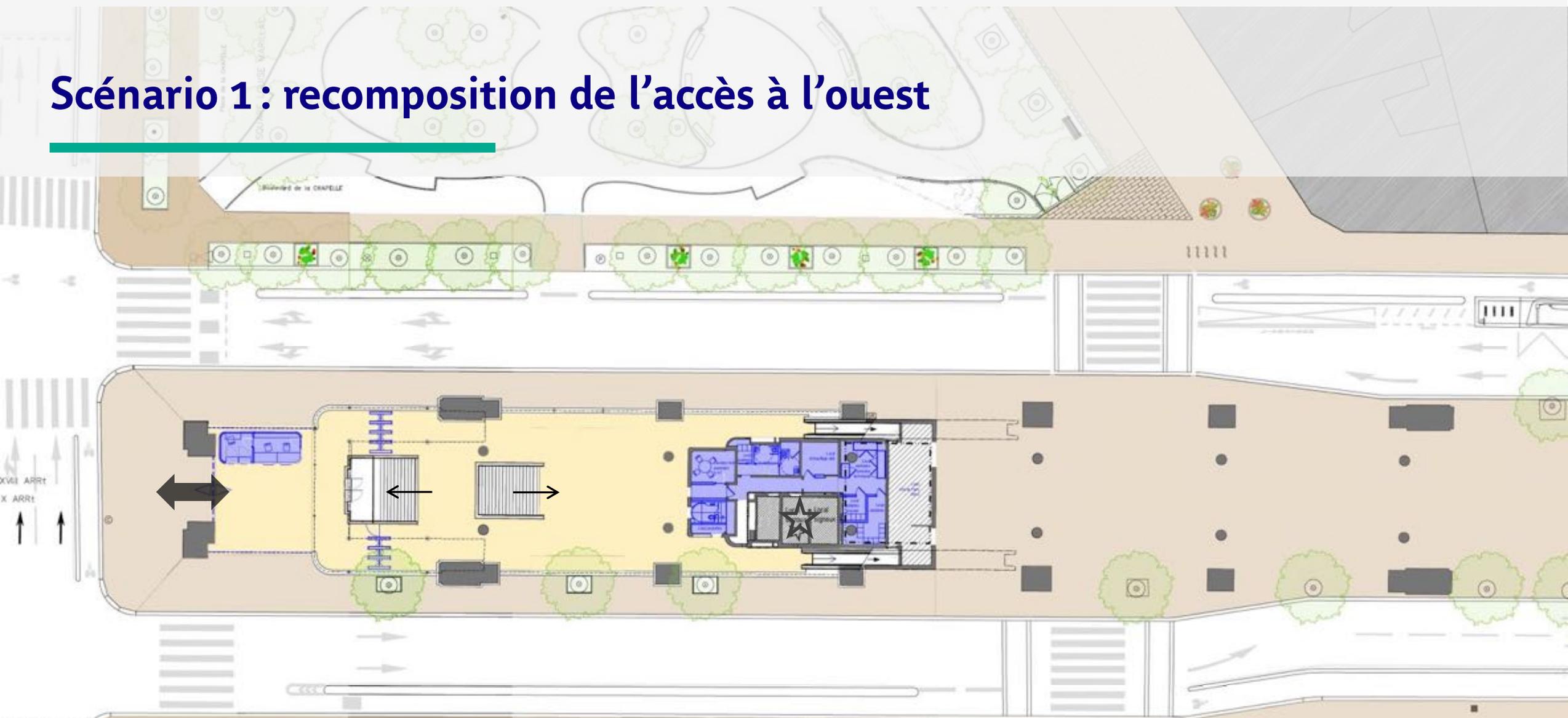
---



# La Chapelle : plan de l'existant après réaménagement du boulevard



## Scénario 1 : recomposition de l'accès à l'ouest



- ▶ La recomposition de l'accès à l'ouest implique le déplacement de locaux d'exploitation à l'est et nécessite de récupérer a minima une partie des locaux ville de Paris

# Scénario 1 : recomposition de l'accès à l'ouest



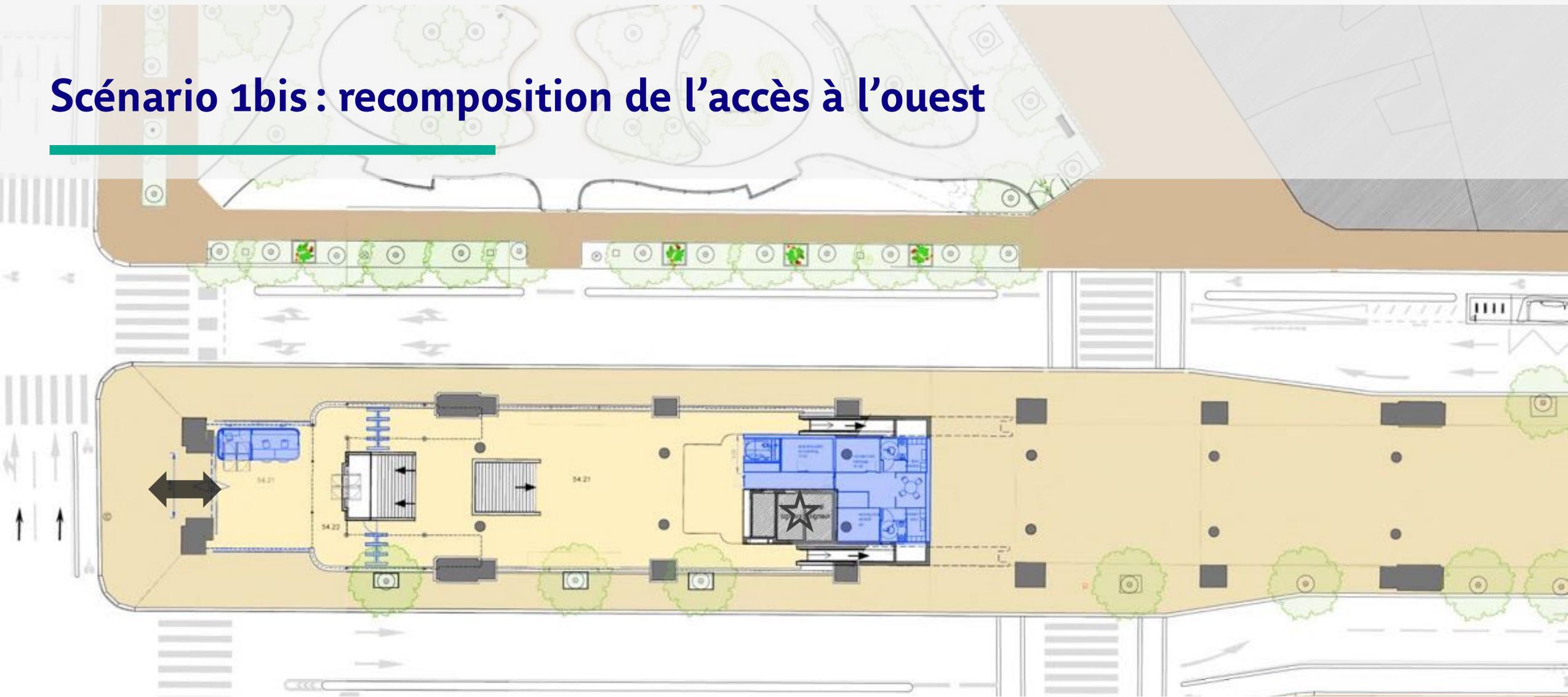
## Avantages :

- ▶ Respect des flux ☺
- ▶ Lisibilité de l'accès ☺
- ▶ Patrimoine valorisé ☺
- ▶ Maîtrise du territoire ☺
- ▶ Conservation d'une partie du local ville ☹
- ▶ Coût : €€€ ☺

## Inconvénients :

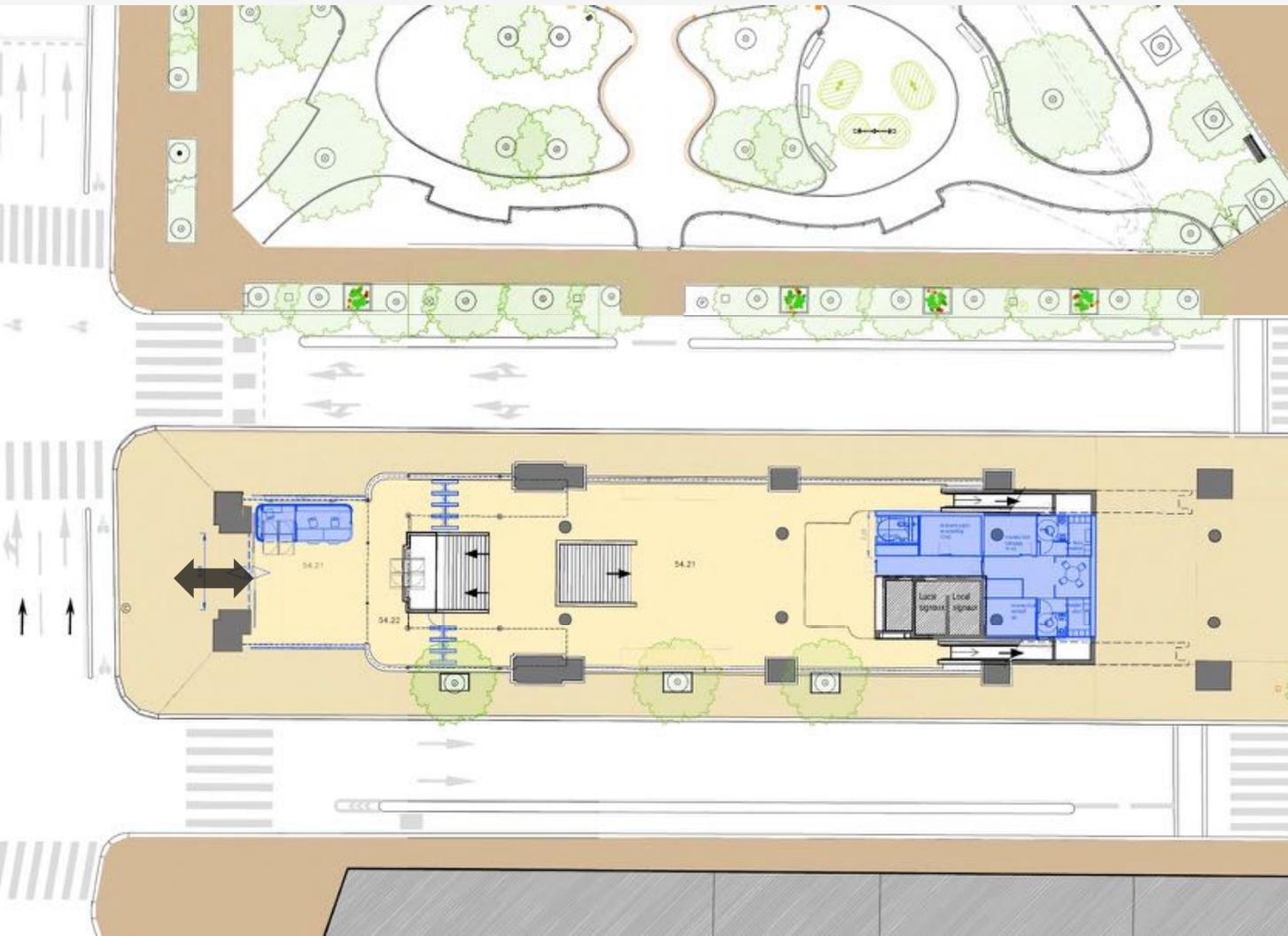
- ▶ Impossibilité d'offrir l'ensemble des services requis ☹
- ▶ Pas d'ouverture sur le quartier à l'est ☹
- ▶ Durée travaux ☹
- ▶ Impact des travaux sur les voyageurs ☹

## Scénario 1bis : recomposition de l'accès à l'ouest



- ▶ La recomposition de l'accès à l'ouest implique le déplacement de locaux d'exploitation à l'est,
- ▶ Le recul vers l'est des locaux techniques pour offrir davantage de visibilité aux escaliers mécaniques et la relocalisation des locaux d'exploitation nécessitent de récupérer la totalité des locaux ville de Paris

# Scénario 1bis : recomposition de l'accès à l'ouest



## Avantages :

- ▶ Nouvelle offre de services
- ▶ Respect des flux
- ▶ Lisibilité de l'accès
- ▶ Lisibilité du parcours voyageurs
- ▶ Patrimoine valorisé
- ▶ Maîtrise du territoire:
- ▶ Coût : €€€

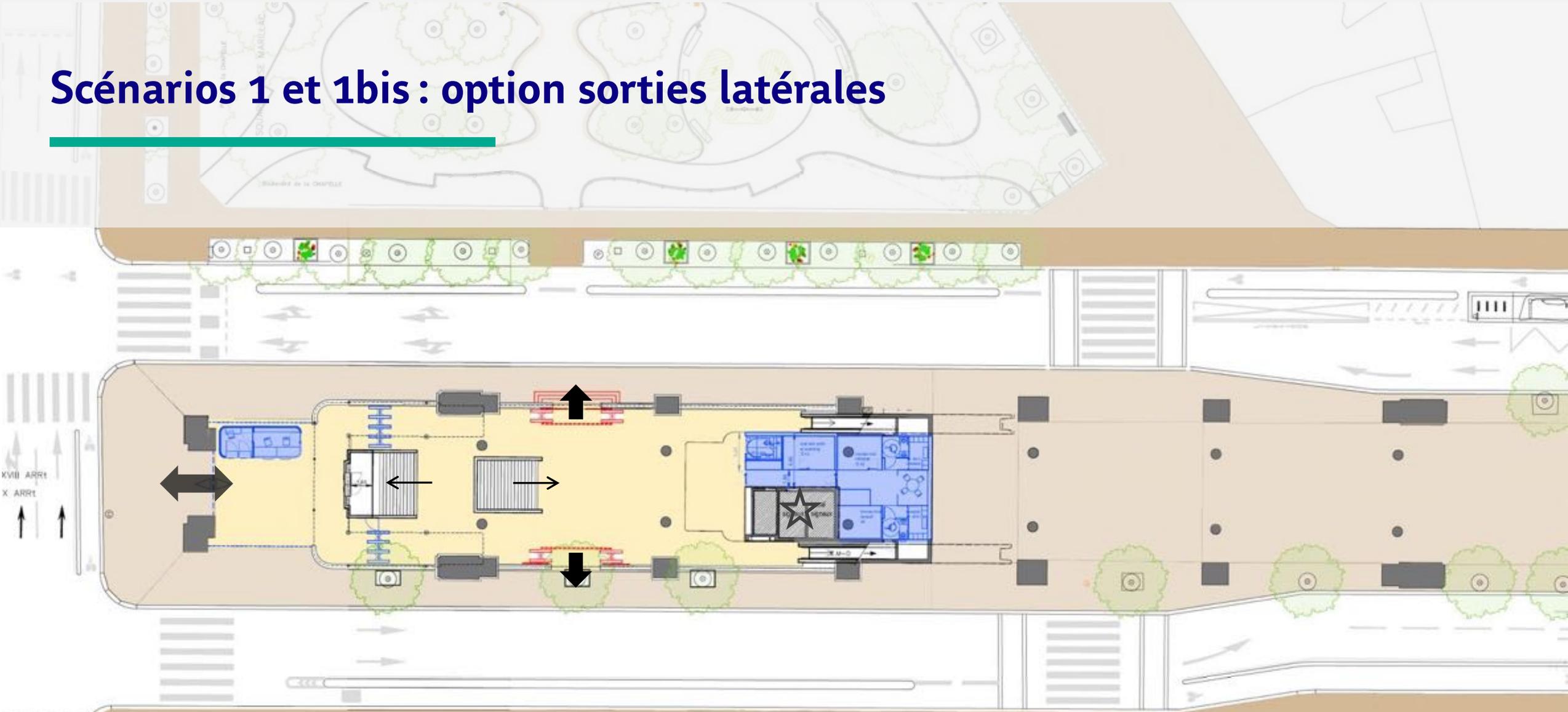


## Inconvénients :

- ▶ Suppression du local ville de Paris
- ▶ Pas d'ouverture sur le quartier à l'est
- ▶ Durée travaux
- ▶ Impact des travaux sur les voyageurs

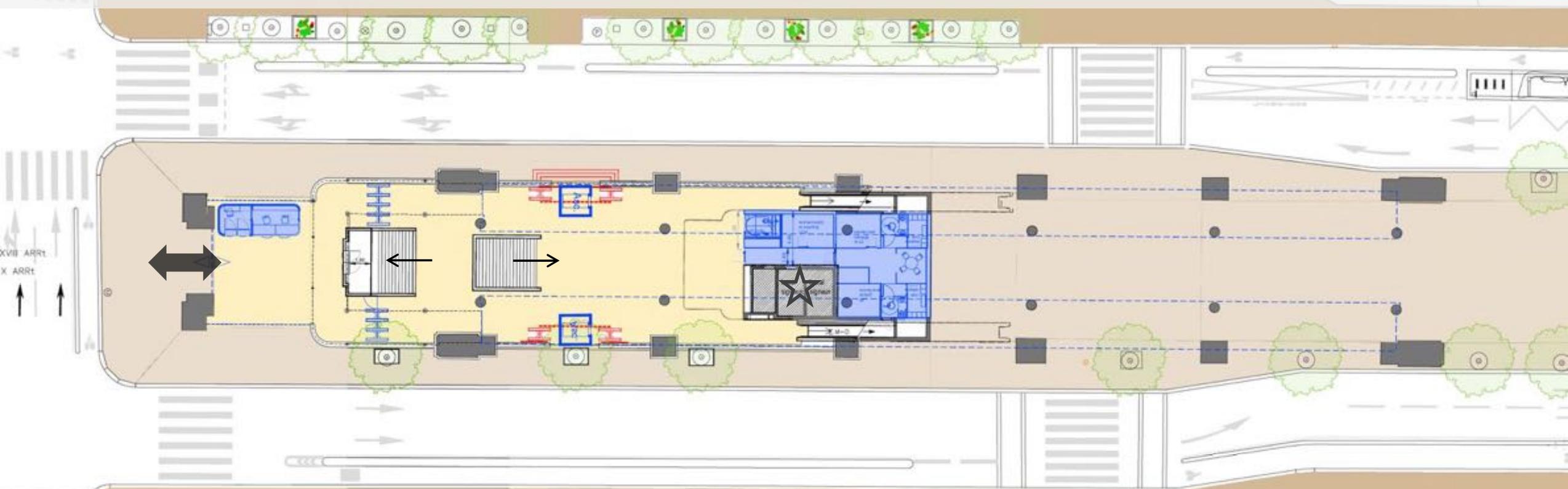


## Scénarios 1 et 1bis : option sorties latérales



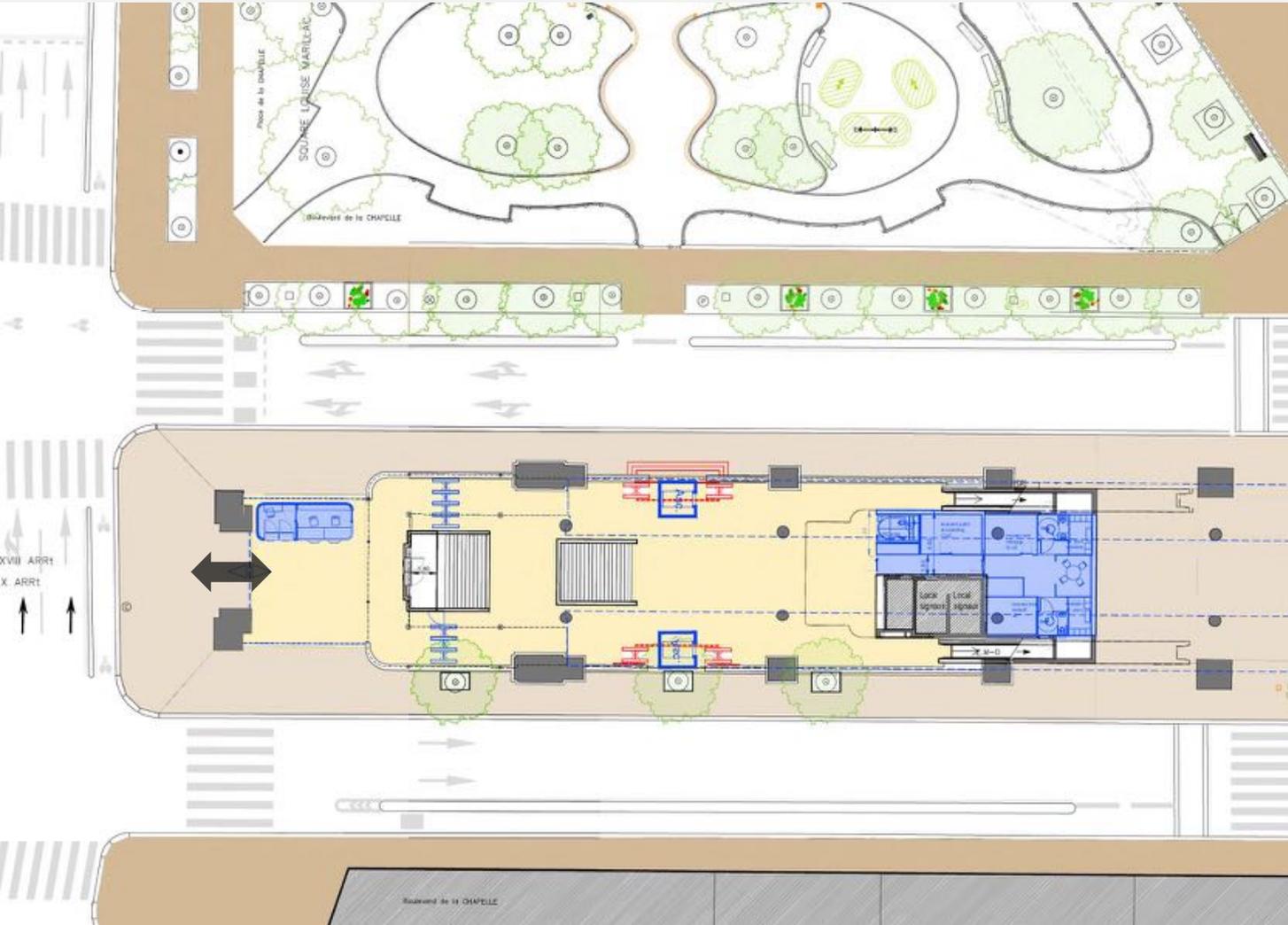
- ▶ Sortie côté nord : traitement du dénivelé à prévoir sur le trottoir
- ▶ Sortie côté sud : arbre à abattre

# Scénario 1 et 1bis : option sorties latérales / accessibilité avec emplacement potentiel pour les ascenseurs



► Incompatibilité de l'insertion des sorties latérales avec l'emplacement potentiel des ascenseurs pour une mise en accessibilité ultérieure de la station

# Scénario 1 et 1bis : option sorties latérales / accessibilité



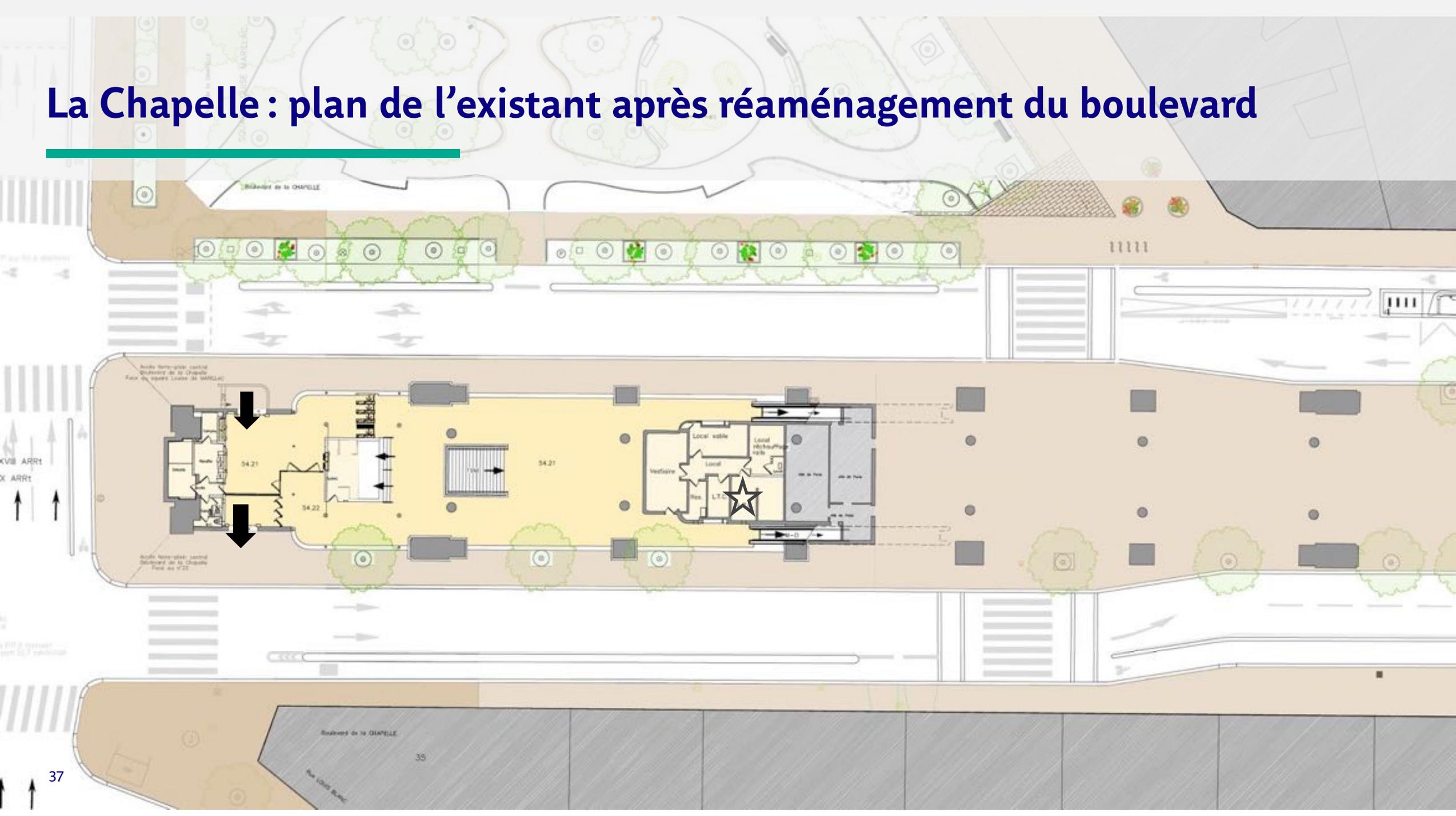
## Avantages :

- ▶ Phasage des travaux ☹️
- ▶ Coût (sorties latérales) : € ☹️

## Inconvénients :

- ▶ Conflits de flux entre les sortants / les entrants et correspondants ☹️
- ▶ Risque de saturation au droit des sorties ☹️
- ▶ Impacts sur l'espace public : ☹️ ☹️
  - Débouchés en voirie accidentogènes
  - Emmarchement en voirie trottoir nord
  - Abattage d'un arbre trottoir sud
- ▶ Détournement prévisible des sorties en entrées ☹️
- ▶ Incompatibilité avec une future accessibilité ☹️

# La Chapelle : plan de l'existant après réaménagement du boulevard

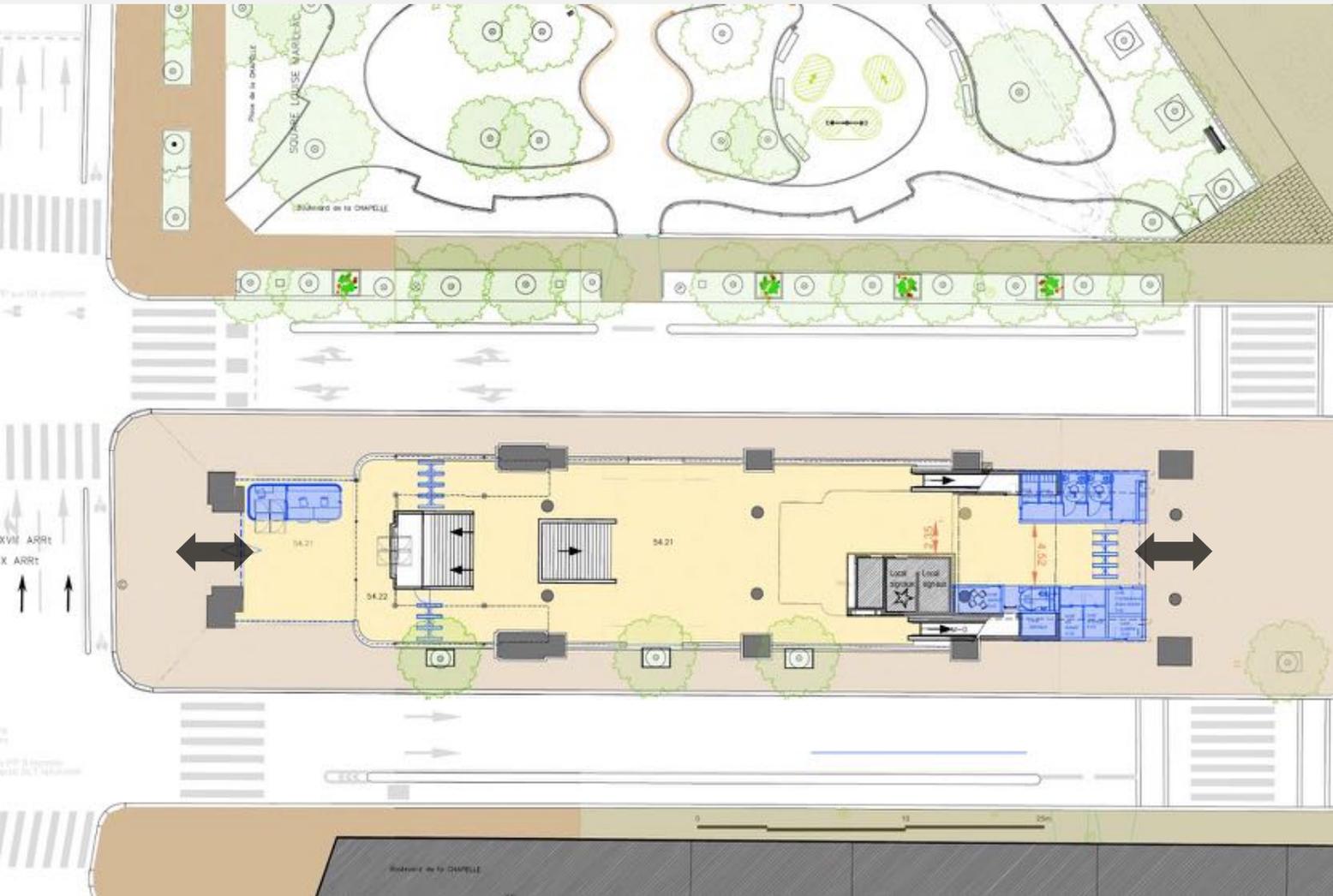


## Scénario 2 : recomposition de l'accès à l'ouest et ouverture de la station sur son quartier à l'est



- ▶ La recomposition de l'accès à l'ouest implique le déplacement de locaux d'exploitation à l'est,
- ▶ La restitution des locaux techniques et d'exploitation de part et d'autre du nouvel accès à l'est nécessite une extension des locaux au-delà des emprises actuelles de la station

# Scénario 2 : recomposition de l'accès à l'ouest et ouverture de la station sur son quartier à l'est



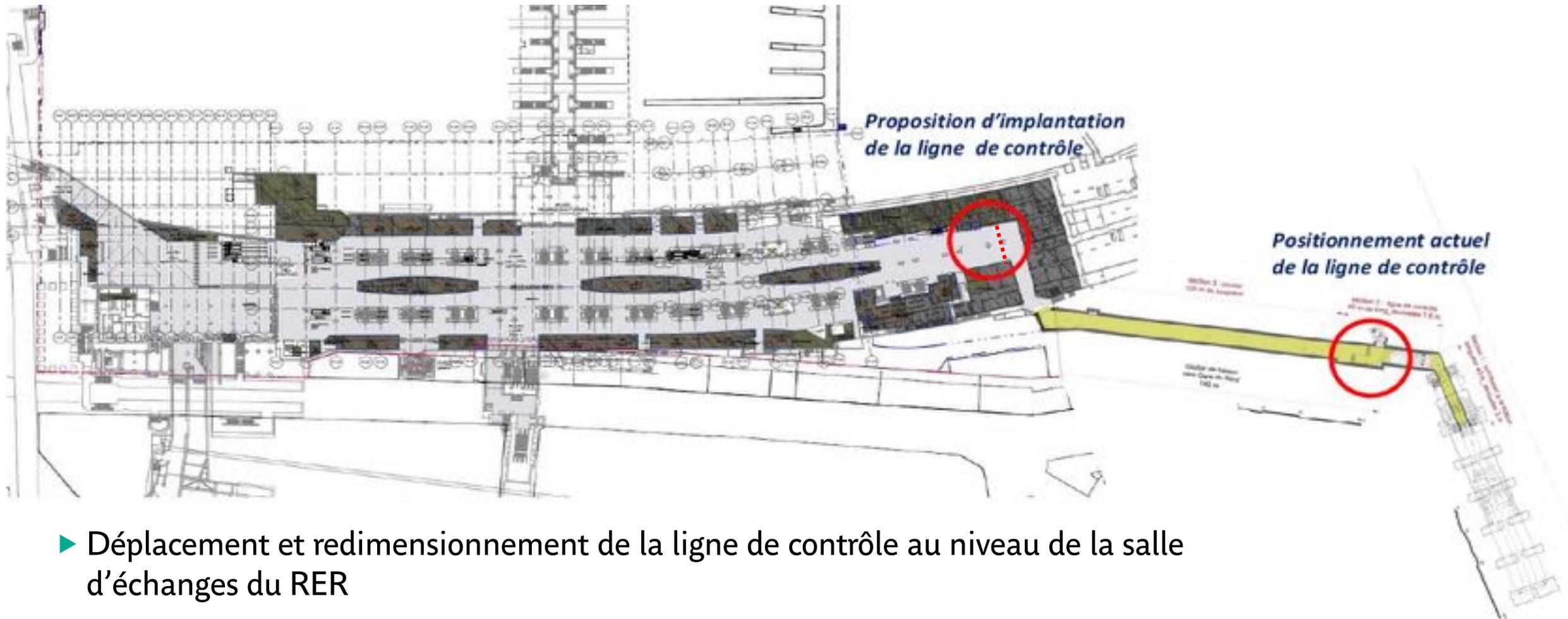
## Avantages :

- ▶ Une relation urbaine élargie à l'est, une lisibilité des accès 😊
- ▶ Respect des flux 😊
- ▶ Nouvelle offre de services 😊
- ▶ Patrimoine valorisé 😊
- ▶ Gêne voyageurs durant les travaux 😊

## Inconvénients :

- ▶ Suppression du local ville de Paris 😞
- ▶ Maîtrise du territoire 😐
- ▶ Coût : €€€€ 😞

# Adaptation du couloir de correspondance à l'augmentation des flux voyageurs avec la Gare du Nord



- Déplacement et redimensionnement de la ligne de contrôle au niveau de la salle d'échanges du RER

# Analyse multicritère des 2 scénarios

- ▶ Relation au quartier
- ▶ Respect des flux
- ▶ Lisibilité du parcours voyageurs
- ▶ Patrimoine valorisé
- ▶ Maîtrise du territoire
- ▶ Gêne voyageurs durant les travaux
- ▶ Coût : €€€

## Scénario 1



## Scénario 2



# Conclusions

---

- ▶ La recomposition de l'accès ouest est nécessaire.
- ▶ La création d'un accès secondaire à l'est peut être une opportunité du fait du réaménagement des locaux d'exploitation.
- ▶ Le déplacement de la ligne de contrôle du couloir de correspondance dans la salle d'échanges du RER à Gare du Nord est indispensable.

# Suite

---

Dans le cadre de cette convention d'étude :

- ▶ Recueil des avis du public, de l'architecte des bâtiments de France, de l'exploitant, de la ville de Paris et d'Ile-de-France Mobilités
- ▶ Synthèse de ces avis pour le choix d'un scénario préférentiel

Dans le cadre d'une nouvelle convention de financement d'étude :

- ▶ Approfondissement de l'étude de faisabilité pour le scénario retenu, puis lancement des études AVP

## Vue 3D : vue existante de l'accès à l'ouest



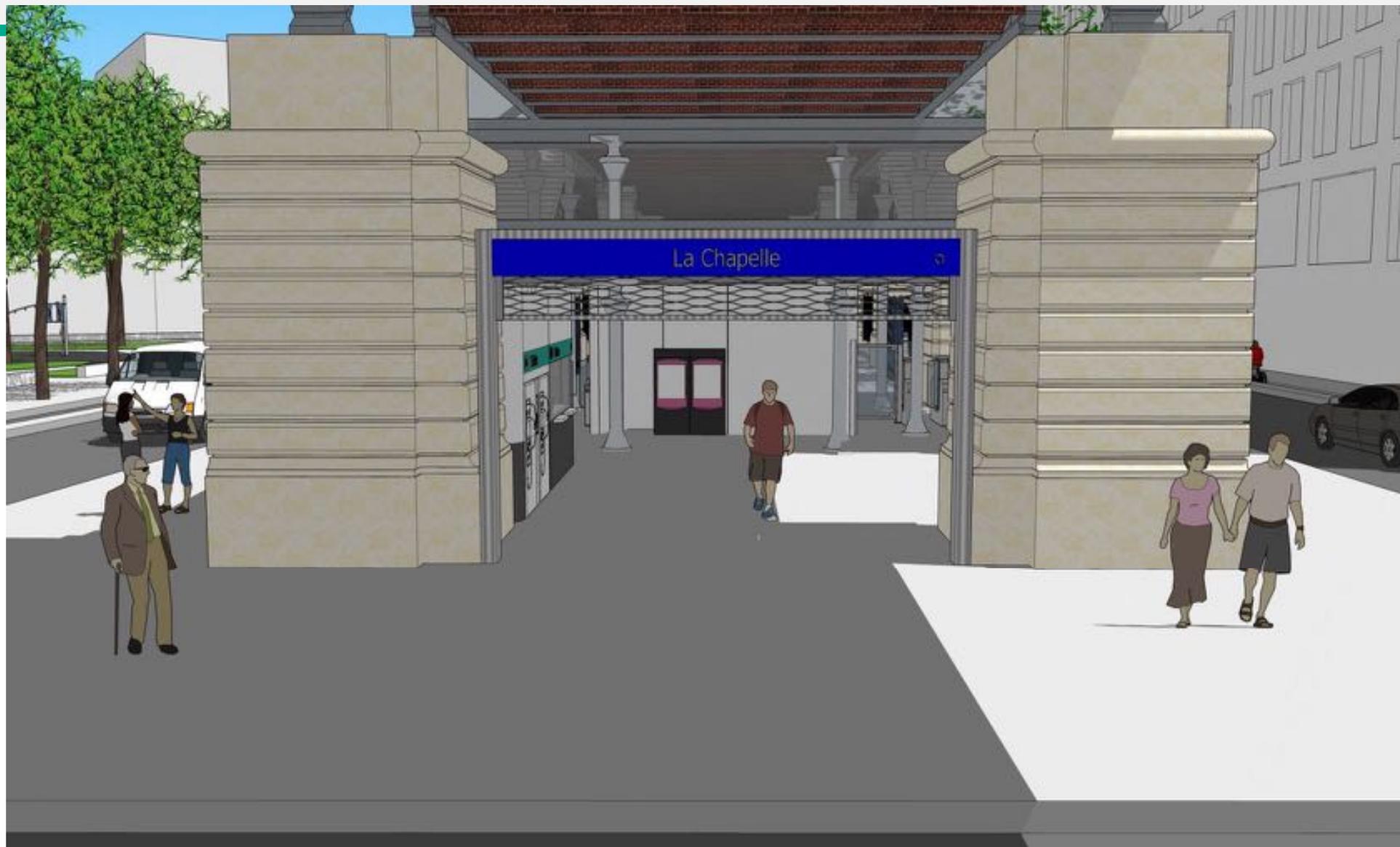
## Vue 3D : proposition de recomposition de l'accès à l'ouest



## Vue 3D : proposition de recomposition de l'accès à l'ouest



## Vue 3D : proposition de recomposition de l'accès à l'ouest



## Vue 3D : vue existante de l'accès à l'ouest



## Vue 3D : proposition de recomposition de l'accès à l'ouest



## Vue 3D : vue existante de la façade à l'est de la station



## Vue 3D : proposition de création d'un accès à l'est



## Vue 3D : proposition de création d'un accès à l'est





**MERCI DE VOTRE ATTENTION**