

ANNEXE 12



**Observations complémentaires de la SA
Gare du Nord 2024 sur la contribution de
Monsieur JDM**



1. Points 8 et 9

L'augmentation de trafic attendue dans les années à venir ne concerne quasiment que les 80% localisé dans la gare Transilien/RER, et sont dus notamment à la prolongation du RER E vers l'ouest et aux améliorations sur les autres lignes. Le trafic de pointe sur les voies 3 à 19 ne devrait pas augmenter significativement étant donné que le plan de voies ne permet pas d'augmenter le nombre de trains.

Le dispositif consistant à déplacer le trafic des départs depuis les voies 3 à 19 à l'Est de la gare au niveau +1 n'est donc pas une mesure touchant la part du trafic en augmentation (en fait il s'agit du trafic des voies 7 à 19, les voies 3 à 6 traitant le trafic Eurostar que nous évoquerons au §9 ci-dessous)

- L'évolution du trafic dans le pôle francilien est liée à l'augmentation au fil de l'eau du trafic de voyageurs (entre + 4 et 11 %), au prolongement de la ligne du RER E (+ 51 %) et à l'augmentation du trafic des trains Grandes Lignes (+ 46 %).
- Le GOV utilisé dans les études sur la configuration projetée est identique à la situation existante (hors Eurostar). Néanmoins le matériel roulant évolue entre la situation existante et projetée avec une augmentation du nombre de place assise. En effet : futur TGV à 1480 voyageurs, trains Ouigo à plus de 1500 voyageurs, modification du matériel roulant TER, modification du matériel roulant Eurostar à 900 voyageurs, etc.
- Le GOV testé pour Eurostar dans les études en configuration projetée prend en compte l'hypothèse d'un embarquement de 3 trains à pleine capacité avec une évolution du matériel roulant (900 personnes par train)

La remise en cause du principe des passerelles au point 9 est donc infondée.

2. Point 10

Le seul renforcement de circulations mécaniques verticales lié strictement au trafic des voyageurs consiste dans le doublement des escaliers mécaniques dits « EM-GA01-04 » reliant directement le niveau -2 aux quais Transilien de surface. Cependant, ce renforcement s'accompagne d'une modification des lignes de contrôle au niveau 0 entraînant un conflit de flux majeur au débouché haut de ces escaliers mécaniques. Ce conflit, aggravé par la mise en cul de sac de la partie Est de la plateforme de desserte des voies Transilien, comme on le verra ci-dessous, est clairement un facteur de dangerosité pour les voyageurs.

- Les escaliers du S02 au quai Transilien sont mécanisés notamment pour offrir plus de confort aux voyageurs



- Les croisements des flux de voyageurs au niveau du quai transilien sont assez faibles, le flux est majoritairement à l'arrivée ou au départ des trains Transilien.
- Avec la fermeture du quai transversal à l'Est, les voyageurs souhaitant se rendre vers la ville ou les grandes lignes devront emprunter la ligne de CAB située à l'Ouest. Avec l'approfondissement du quai transversal, la surface dédiée à la circulation – et donc aux croisements de ces voyageurs – est plus sensiblement augmentée (passant de ce qui permet de gérer parfaitement ces croisements).
- Le matin, les flux à l'arrivée des Transilien empruntant la ligne de CAB à l'Ouest représentent moins de 16 % moins de 4000 voyageurs à l'arrivée pour 24 240 descentes sur une heure de pointe du matin). La très grande majorité des flux Transilien à l'arrivée se dirigent vers les modes de correspondances en empruntant soit les escaliers répartis sur les quais (salle d'échanges RER S02), soit les escaliers vers le niveau S02 (salle d'échanges RATP).

.les nouveaux escaliers mécaniques dits « GA12, GA33, et GA32 » qui relient la sortie des RER B et D au niveau 0 débouchent au niveau 0 sur une espace exigü où se croisent l'ensemble des flux de voyageurs souhaitant accéder aux étages supérieurs, mais aussi ceux souhaitant sortir en surface. Par ailleurs la mise en place de ces escaliers conduit à supprimer une circulation horizontale existante au niveau 0 ce qui engendre sur le quai transversal Transilien un cul de sac à l'extrémité des voies 25 à 28. Les voyageurs arrivant sur ces voies sont contraints de traverser en diagonale tout le quai transversal pour accéder aux lignes de contrôle. Ce renforcement n'est donc pas pertinent.

- Le renforcement des escaliers depuis la sortie des RER B et D au niveau S02 débouchant au S01 puis au N00 est nécessaire au bon écoulement des flux et permet d'éviter des conflits majeurs au S02 et de raccourcir les parcours vers les trains grandes lignes et la ville. Leur aménagement implique effectivement la fermeture à l'Est du quai transversal Transilien.

.les nouveaux escaliers mécaniques dits « express » reliant directement la mezzanine des RER B et D au niveau +1 ne concernent pas les véritables augmentations de flux attendus mais seulement les voyageurs des grandes lignes et TER : il ne s'agit donc pas d'une amélioration du pôle d'échange de la gare Transilien/RER/méto.

- Les escaliers dits « express » permettent de créer un nouveau parcours rapide depuis la salle d'échanges RER (RER B, RER D, RER E et métro 2) vers le nouveau terminal départ, la gare routière et la ville côté rue Faubourg Saint-Denis.
- Les escaliers dits « express » concernent donc les flux connaissant une forte augmentation (vers les trains grandes lignes) (RER B et D vers les grandes lignes + 97 % métro 2 vers les grandes lignes + 115 %)



.enfin il convient de signaler que le changement d'orientation des escaliers mécaniques reliant la sortie au niveau -1 du RER E au niveau 0, dits « GA14, GA13 », dégrade les conditions d'accès au RER E depuis le niveau 0. Ce changement ne peut avoir comme justification que le souci d'orienter les voyageurs arrivant en métro vers la montée au centre commercial. Ce changement ramène encore des flux

supplémentaires sur l'espace exigü situé au pied de cette montée ce qui ne va pas dans le sens de la fluidité.

Ainsi il apparaît que les renforcements de circulations verticales proposés dans la gare Transilien/RER ne sont pas adéquats mis à part celui des escaliers mécaniques - 2/0 dont le débouché au niveau 0 doit toutefois être revu.

- Le changement d'orientation des escaliers au niveau S01 permet d'éviter d'importants conflits et congestions de voyageurs arrivant depuis les métros 4 et 5 et souhaitant se rendre vers la ville ou le terminal départ.
- Plusieurs réflexions sur le réaménagement optimal de l'escalier depuis le RER E vers le niveau N00 ont été menées.
- Les voyageurs ne sont pas obligés de passer à travers les commerces afin de rejoindre leur train.

3. Point 11 et 12

Les erreurs d'appréciation du fonctionnement de la gare après le projet que Monsieur JMD a faites aux points précédents remettent nécessairement en cause ses conclusions.

