



---

45-47 rue d'Hauteville  
75010 Paris  
France  
Téléphone +33 1 84 88 47 80  
paris@sma-partner.com  
www.sma-partner.com

## **Note complémentaire: aspects opérationnels**

### **1 Volumes et types de marchandises**

Pour cette phase, les volumes et la typologie des marchandises ne sont pour l'instant pas déterminés. Pour la typologie :

- En départ, du déblai, essentiellement du matériau issu de la déconstruction d'éléments bâtis actuels ; un transport par big bag semble le plus probable, afin de faciliter la manutention
- En arrivée, des grands colis, par exemple des escaliers ; éventuellement du matériau en vrac

### **2 Types de train**

Pour la phase de chantier, il n'est pour l'instant pas possible de définir finement le type de train adapté. Les temps de parcours utilisés correspondent à des trains MA80 de 400 m avec locomotive BB 67400 ; ces temps peuvent être considérés comme pessimistes.

---

### 3 Utilisation des voies en Gare du Nord

L'hypothèse de travail actuelle consiste à amener des tranches d'environ 400 m, en fonction des besoins du chantier. En phase de réalisation, deux voire trois voies sont gelées pour chacune des phases du chantier. Or, il est impossible de libérer plus que trois voies de jour. Trois principes d'exploitation sont donc envisageables :

- Il est possible d'amener des trains sur les voies gelées durant les travaux. Dans ce cas, il est possible de stationner les wagons le cas échéant plusieurs jours, ce qui permet d'approvisionner le chantier et d'évacuer les matériaux selon les besoins divers.
- Il est possible de positionner des wagons sur les voies gelées avant chaque phase du chantier, et ils y restent pendant la durée de la phase correspondante. Ceci ne permet qu'un approvisionnement limité à ce qu'il est possible d'amener en début de la phase ; les wagons fonctionnent dans ce cas comme une installation de chantier provisoire.
- Il est impossible d'utiliser les voies gelées. Dans ce cas, les trains doivent utiliser une voie en service normal, ce qui implique de limiter la durée de stationnement à quelques heures de nuit. Dans ce cas, le transport est limité aux marchandises qu'il est possible de charger ou décharger dans ce laps de temps.

Pour des questions de sécurisation du chantier et des voies adjacentes, c'est ce dernier cas qui est retenu. L'arrivée en manœuvre poussée se fait de la même manière qu'en situation cible.

---