

ANNEXE 07



**Observations complémentaires
de la SA Gare du Nord 2024
sur la contribution de la FNAUT Ile-de-France**

En premier lieu, il est rappelé que le maître d'ouvrage a travaillé très en amont avec les différentes composantes de la FNAUT (dont la FNAUT Ile de France) pour leur présenter le projet, être à l'écoute de leurs suggestions et faire évoluer le projet quand cela était possible.

Il est proposé ci-après d'apporter des compléments de réponses à la contribution de la FNAUT Ile de France afin de lever toute incompréhension qui viendrait fausser la perception du projet.

Situation actuelle et future

Les fréquentations en situation actuelle et future (en 2030) de la gare du Nord reposent sur les hypothèses suivantes :

- Fréquentation 2014 (issue de la monographie de la Gare du Nord - enquête dans les gares parisiennes et d'interconnexion des gares réalisée dans le cadre de la convention d'étude relative à la décongestion des gares parisiennes réunissant SNCF Gares & Connexions, IDFM, RATP, Réseaux Ferrés de France (devenue SNCF Réseaux), la Préfecture de la Région Ile-de-France et la Préfecture de Paris) : soit 730 000 personnes (pages 14 de la monographie située en annexe 4 de l'enquête publique) décomposées comme suit :
 - o 400 000 voyageurs RER (55%)
 - o 250 000 voyageurs dans la gare de surface (34%)
 - o 80 000 personnes venant de la ville et/ou se dirigeant vers les espaces du métro (11%)
- Estimation d'une augmentation linéaire des flux de voyageurs de 1% par an entre 2015 et 2030, soit environ 16% (estimation partagée entre SNCF Gares & Connexions, RATP, IDFM et AREP), soit environ 117 000 personnes
- Prise en considération de flux exogènes à hauteur de 22 000 personnes par jour pour tenir compte de la création des nouvelles activités au sien de la gare. Ce chiffre est confirmé par l'étude réalisée par le bureau d'études spécialisé en urbanisme commercial Bérénice (cf. ci-après)
- Prise en compte d'une marge de 30 000 personnes pour anticiper les évolutions futures de la gare

Page 2 présentation du projet :

La FNAUT affirme que le projet va entraîner une concentration des flux dans l'angle sud-est qui entraîne le risque d'une saturation très importante de cet espace.

Pour vérifier cette affirmation, il est tout d'abord important de comparer le fonctionnement de l'angle Sud-Est avant et après le projet pour identifier les parcours qui sont modifiés avec pour conséquence de faire désormais passer des flux de voyageurs dans cette partie de la gare. Cela permettra d'identifier et de quantifier les flux de personnes concernées.

Actuellement, l'angle Sud-Est est sollicité au niveau N0, et dans une moindre mesure par le niveau S1, par les flux provenant de et allant vers :

- La trémie permettant de cheminer vers les niveaux inférieurs pour rejoindre le métro lignes 2, 4 (via son accès Est) et 5, et les RER B, D et E. Le projet ne modifie pas le principe d'accès à ces modes de transport. Il améliore cependant grandement la qualité des flux verticaux du fait du quasi doublement des escalators et des ascenseurs dans cette zone
- le Transilien. Le projet ne modifie pas le principe d'accès à ce mode de transport. Il améliore cependant la lisibilité d'accès vers le hall transilien avec la suppression des espaces commerciaux
- par les personnes rentrant dans la gare depuis le parvis transilien et depuis la gare routière (située à l'Est de la gare).

Avec le projet, l'ensemble des flux précédemment mentionnés ne sont pas modifiés et ils continueront de passer par l'angle Sud-Est.

A ces flux, seront rajoutés ceux provenant de :

- l'accès Ouest de la ligne 4 vers / depuis les grandes lignes. Ces flux passeront néanmoins par le S1, niveau le moins sollicité.
- les accès rue côté cours des taxis (Ouest) et du parvis historique

Inversement, des flux sont retirés :

- ceux provenant de la partie Est de la Gare (gare routière) vers les grandes lignes
- la création des escalators express entre la mezzanine RER et le hall des départs va permettre à de nombreuses personnes de rejoindre directement le nouveau hall des départs sans passer par l'angle Sud-Est.
- La création de points de montée vers le N01 quasi immédiatement après la nouvelle façade permettra de limiter la distance de la traversée de cet espace par les personnes venant de l'extérieur.

		HPM				HPS			
		Nombre voyageurs OD	Configuration existant Par ASE	Configuration projetée Par ASE	Différence	Nombre voyageurs OD	Configuration existant Par ASE	Configuration projetée Par ASE	Différence
VERS GRANDES LIGNES DEPUIS...	Métro 2	350	215	0	-215	650	33	0	-33
	Métro 4	1300	325	1300	+975	3600	0	3600	+3600
	Métro 5	650	650	650	+0	2200	2200	2200	+0
	BD	2050	1576	488	-1088	3750	544	521	-22
	E	400	400	200	-200	950	950	475	-475
	Transilien	90	90	90	+0	200	200	200	+0
	Ville / cour taxis	272	0	272	+272	408	0	408	+408
	Ville / parvis Grandes Lignes	442	0	442	+442	664	0	664	+664
	Ville / parvis Transilien	561	561	561	+0	842	842	842	+0
	Ville / Gare routière	306	306	0	-306	609	609	0	-609
	Ville / Maubeuge	119	0	0	+0	377	0	0	+0
Grandes Lignes	150	0	150	+150	150	0	150	+150	
	Total	6690	4124	4154	+30	14400	5377	9061	+3683

Source AREP – janvier 2020

Lors de l'heure de pointe du matin (7h30 à 8h30), seuls 30 personnes de plus transiteront par l'angle Sud-Est. L'impact est donc inexistant.

Lors de l'heure de pointe du soir (de 17h30 à 18h30), les projections d'AREP flux permettent d'identifier que 3 683 personnes supplémentaires, soit 61 personnes par minute. Cela représente 2,9 % de l'ensemble du nombre de personnes présentes dans la gare à ce moment-là.

Pour accompagner cette évolution de flux, plusieurs dispositifs, contrôlés par des études de flux rigoureuses et dimensionnées sur les heures de pointe du soir, sont développées dans le projet. Tout d'abord, des accès directs sont créés entre les différents niveaux de la future gare et permettre ainsi de supprimer ce passage obligé par cet angle sud-est pour le fluidifier :

- Une nouvelle façade est créée à l'Est. Elle permet de relier de plain-pied au nouveau hall des départs, à l'éco-station et à la rue du faubourg Saint-Denis
- 2 circulations verticales directes sont créées entre le niveau S2 (mezzanine RER) et le hall des départs grandes lignes situés au N01
- Les circulations verticales sont quasiment doublées entre les niveaux S1, S2, N0 et le N1 pour répondre aux évolutions de flux prévus au sein de la gare
- L'ensemble des circulations verticales ont été repositionnées afin qu'elles s'insèrent géométriquement dans le sens des flux de sorte à prendre en charge efficacement les flux des voyageurs.

- Des escaliers fixes et mécaniques, des ascenseurs seront positionnés quasi immédiatement après l'entrée depuis le parvis pour permettre un accès direct au hall des départs (niveau 1) sans avoir à traverser l'angle Sud-Est au niveau N0 lorsque l'on vient de la rue
- Toujours au niveau N0, l'angle Sud-Est est dédensifié avec la suppression de cellules commerciales (à l'instar de « Eclair de génie »). A l'extérieur, c'est aussi l'arrivée sur la gare qui gagne en lisibilité avec la suppression de la terrasse du Starbucks et de l'œuvre d'art la « Maison qui fond »
- L'espace au N0 est débarrassé des files d'attentes potentielles vers le Transmanche (qui sont reportées au N01 sur la vaste plateforme d'attente disposée à cet effet en amont des contrôles de billet) qui ont tendance à remonter (et donc à perturber) vers les quais du Transilien lorsque le contrôle du Transmanche est en situation dégradée
- Mise en place d'une signalétique renforcée et lisible

L'ensemble des dispositifs apportés par le projet permet ainsi de réduire les sollicitations de l'angle Sud-Est au N0 ce qui améliorera les cheminements vers les quais du Transilien.

Ces dispositifs permettent également d'orienter une partie des nouveaux flux vers les espaces les moins sollicités à l'état actuel. Par exemple, les passagers provenant de la ligne 4 forment la plus grande partie des nouveaux flux supplémentaires. Pour rejoindre le terminal des départs, ils seront invités grâce à une signalétique efficace à transiter désormais principalement par le niveau S01. Depuis ce niveau, ils emprunteront ensuite les escalators qui permettront d'arriver rapidement et aisément au niveau N01 (avec une étape ultra rapide au N0).

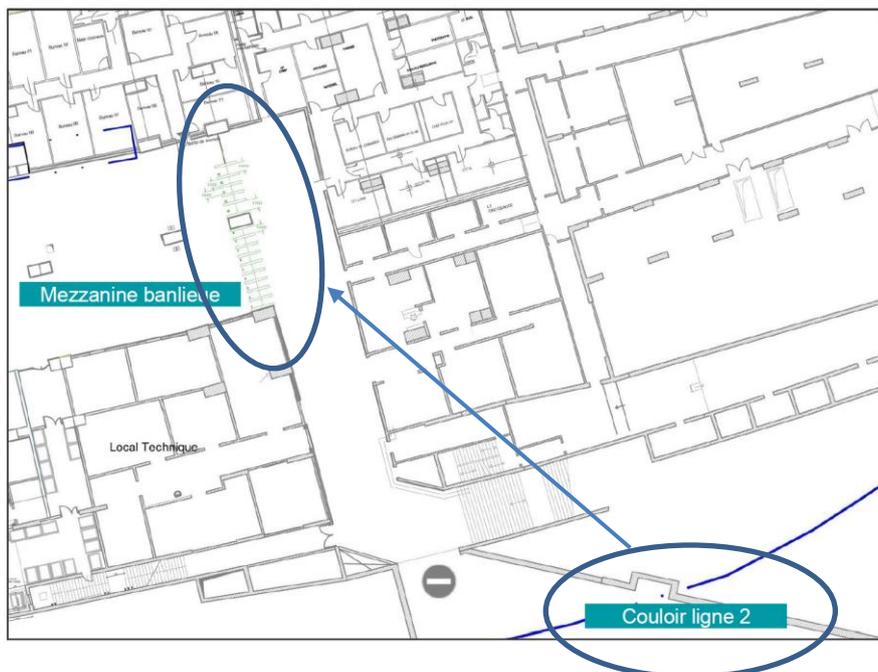
De plus, le projet permet de soulager des zones particulièrement sollicitées. Les voyageurs provenant de la ligne 4 et se rendant aux grandes lignes notamment, ne seront plus dirigés vers le niveau -2 (ligne de « CAB bâbord » au S02 et grand X) ce qui améliorera grandement le confort des voyageurs provenant du RER.

Le maître d'ouvrage apportera une attention particulière à vérifier la bonne adéquation des dispositifs de circulation avec l'organisation des flux au sein de l'angle Sud-Est à toutes les étapes des études définissant le projet.

Page 3 les accès à la gare :

La FNAUT Ile de France présente les accès existants de la gare et indique que le projet n'en prévoit aucune amélioration notable. La liste des accès mentionnés dans cet avis n'est pas complète, nous la complétons ci-dessous :

- Le projet prévoit la création d'un nouvel accès en façade Est qui permettra directement d'accéder de plain-pied vers le hall départ au N01 depuis la rue du faubourg Saint-Denis et l'Eco-station bus
- L'accès depuis le 181 rue du faubourg Saint-Denis (reliant la mezzanine RER) sera requalifié et les ascenseurs actuels remis à niveau avec de nouveaux arrêts pour desservir notamment le niveau des quais transiliens (niveau N0) non desservi actuellement
- L'accès via le parvis transilien (partie Est du N0) sera clarifié avec la suppression des obstacles qui ont été posés en limites extérieure et intérieure du bâtiment (« maison qui fond », terrasse du Starbucks, kiosque Eclairs de Génie)
- L'accès nord depuis la ligne de métro 2 La Chapelle (via le tunnel), des discussions sont en cours entre SNCF Gares & Connexions et la RATP pour repositionner la ligne de CAB et améliorer la liaison entre la gare et le passage vers ligne 2 (hors périmètre d'intervention de la SA Gare du Nord 2024)



Document de travail pour étudier la relocalisation possible des CAB depuis le couloir de la ligne 2 à la Mezzanine banlieue côté SNCF. Ce mouvement permettrait de faire passer le nombre de CAB de 8 à 14 CAB dont 2 adaptés pour les PMR et les poussettes

Page 3 insertion dans la ville :

La FNAUT Ile de France demande les études concernant d'un nouvel accès reliant le boulevard de La Chapelle. Lors de la concertation publique qui s'est déroulée de mars à mai 2029, Gare du Nord 2024 avait effectivement pris l'engagement de réaliser ces études. La synthèse de cette étude est la suivante.

Les avantages

- Ce scénario ne nécessite ni la construction d'ouvrages lourds ni le gel des lignes de transport ;
- Le parcours depuis la rue du Faubourg Saint-Denis donne accès de plain-pied au hall des départs grandes lignes (TGV, Thalys, Transmanche) via la nouvelle façade est ;
- Ce parcours permet aux usagers de déposer leurs vélos dans la station de vélos directement à leur arrivée ;
- La requalification de la rue Maubeuge, la modernisation de l'hôpital Lariboisière permettent d'améliorer l'espace public et rendent le trajet des usagers agréable.

Les inconvénients

- Si l'utilisateur n'a pas de titre de transport, le parcours est plus long du côté de la rue Maubeuge ;
- Pour le confort des usagers, ce scénario nécessite un réaménagement urbain prévue dans le cadre du PUP.

Conclusion

Ce scénario présente peu d'inconvénients. Il ne nécessite aucune construction et permet à l'utilisateur d'accéder au hall des départs rapidement.



Vue de repérage Scénario 1



Les accès depuis la rue de Maubeuge et la rue du Faubourg Saint-Denis (N01)



1- La rue du Faubourg Saint-Denis



2- Vue de la nouvelle façade de l'hôpital Lariboisière depuis la rue de Maubeuge



3- La nouvelle façade de l'hôpital Lariboisière depuis la rue de Maubeuge

2. Scénario 2 : Création d'une liaison aérienne au droit du faisceau ferré existant

Ce scénario propose un parcours piéton sur une passerelle qui débutera depuis le pont de la Chapelle, survolera d'importantes installations ferroviaires, et les voies ferrées pour arriver dans la façade nord du projet.

Le site est caractérisé par d'importantes installations ferroviaires. Une multitude de poteaux, de câbles électriques et de caténaires créent des obstacles difficiles à franchir tout en assurant la sécurité du public. Cela limite donc grandement les possibilités d'implantation d'un tel ouvrage (cf. plan page suivante).

Les avantages

- L'entrée de la passerelle est écartée de l'entrée logistique de la gare évitant ainsi des croisements de flux avec les camions de livraisons et de déchets ;
- L'entrée de la passerelle se trouve au centre du pont de la Chapelle, permettant l'équilibre du temps de trajet pour le public venant du nord-ouest ou du nord-est.

Les inconvénients

L'entrée de la passerelle ne se greffe sur aucune trame urbaine ;

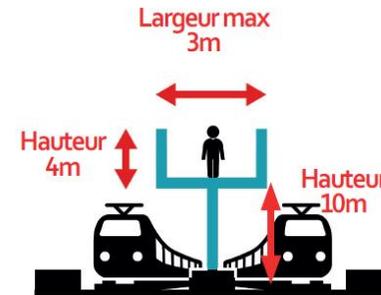
- Pour monter au-dessus des voies, des rampes, des escaliers, et des ascenseurs seront nécessaires. L'accès pour les personnes à mobilité réduite est techniquement difficile à assurer : L'installation des ascenseurs est infaisable, du fait de l'impact de la cuvette sur les voies en dessous de la passerelle ;
- La réalisation de la passerelle aura un impact sur le trafic ferroviaire, nécessitant l'arrêt temporaire des trains.
- Ce parcours n'offre pas une expérience très agréable, voire peut-être un repoussoir, car l'utilisateur doit marcher plus de 180m sur une passerelle haute et étroite. Cela générerait notamment un sentiment d'insécurité ;
- Ce parcours ne permet pas aux usagers de déposer leurs vélos dans la station de vélos ;
- L'arrivée de la passerelle dans le hall des départs nécessite une modification substantielle du projet dû à la présence de locaux techniques et de la salle événementielle.

Conclusion

Au-delà des inconvénients mentionnés, ce scénario demandé par les associations est techniquement le plus complexe. Sa faisabilité nécessite d'être confirmée (résistance aux chocs ferroviaires notamment) et une analyse des équipements ferroviaires entre le pont de la Chapelle et la gare. Ce scénario nécessite également des modifications

Observations complémentaires sur la contribution de la FNAUT Ile-de-France

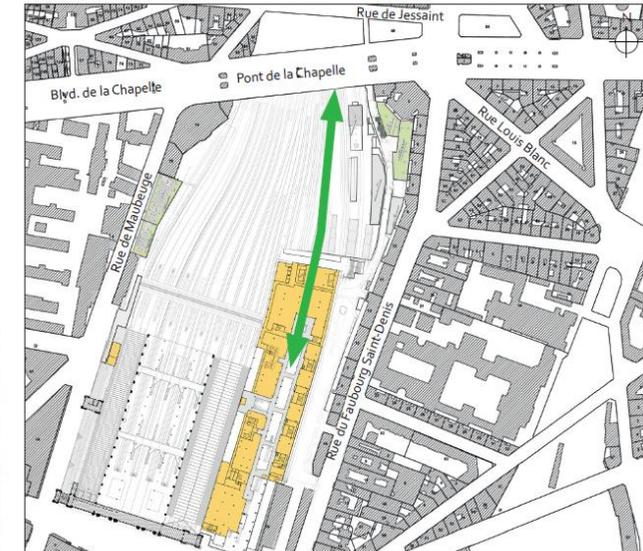
ord du projet. Ces modifications auront également un impact sur le planning de plusieurs mois avec des risques élevés de perturbations sur le réseau Transilien, et le budget du projet (estimé à ce stade à une vingtaine de millions d'euros).



Exemple de passerelle piétonne, échangeur A23 Valenciennes

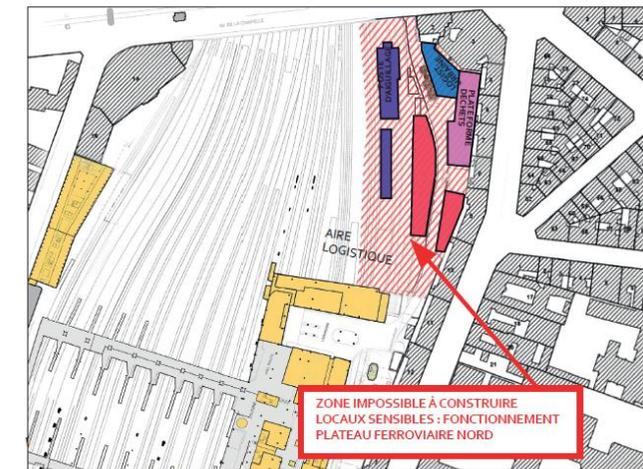


Schéma de l'association des habitants en conflit avec les équipements ferroviaires existants



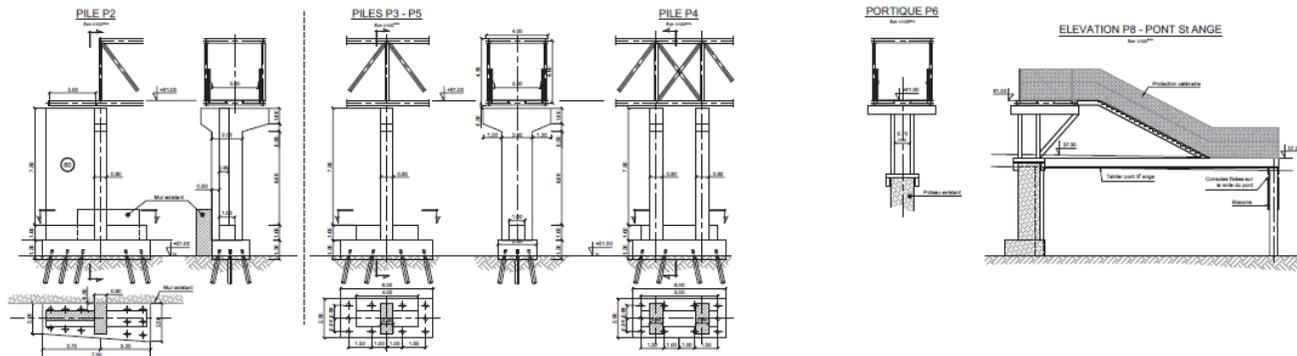
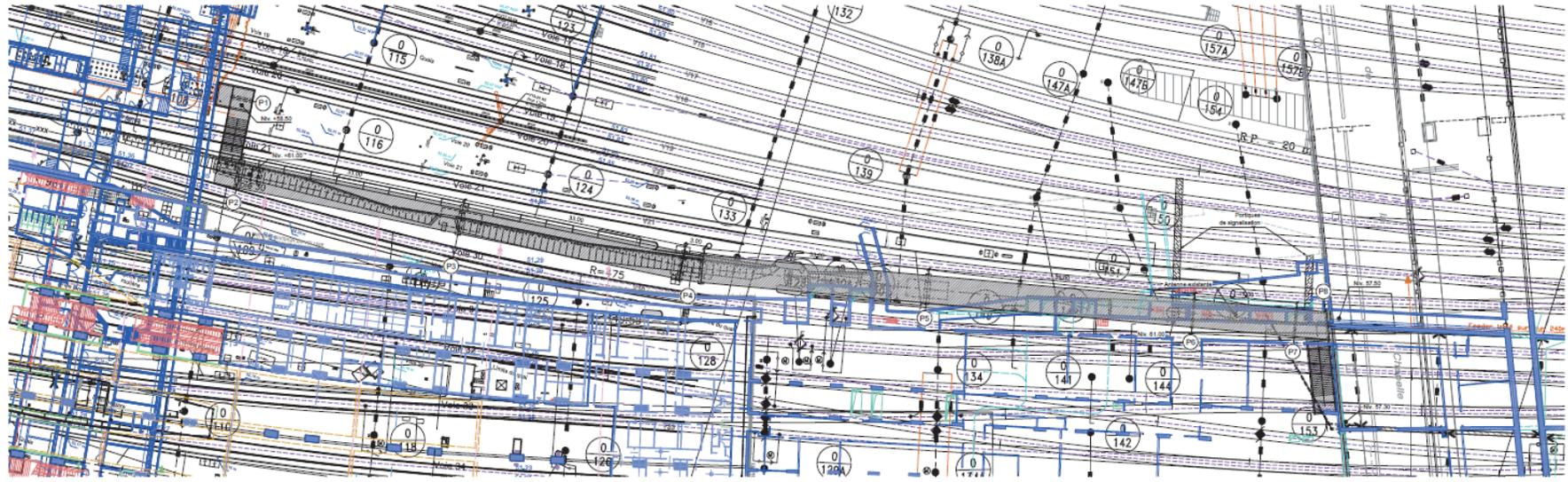
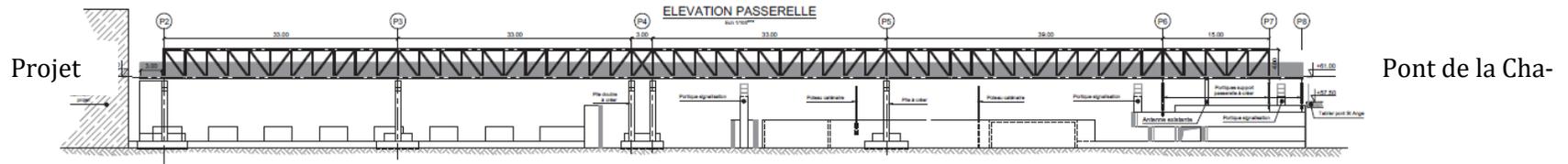
Arrivée de la liaison aérienne au N02

Parcours projeté



Des contraintes spatiales au sein de la zone logistique

2. Scénario 2 : Création d'une liaison aérienne au droit du faisceau ferré existant



GARE DU NORD 2024
Accès Nord Scénario 2
Etude de faisabilité

Obs

3. Scénario 3 : Création d'un cheminement au sein de la voie logistique

La métamorphose

Ce scénario propose l'aménagement d'un parcours piéton le long de la voie logistique, qui débute depuis l'entrée logistique de la gare sur le boulevard de la Chapelle et qui se prolonge jusqu'à l'aire de livraison et la zone de régulation des bus.

Le piéton entre dans l'aire logistique par une première rampe. Il longe la plateforme déchets et le bureau de traction de la SNCF. Il continue ensuite jusqu'à une deuxième rampe qui monte vers l'aire de livraison où circulent des camions d'approvisionnement. Son parcours se poursuit dans la zone de régulation de bus RATP. Il s'agit d'un espace où stationnent les bus avant et après leur mise en circulation. Finalement, il arrive à l'entrée de la gare située sur sa droite.

Les avantages

- Ce scénario ne nécessite pas la construction d'ouvrages lourds ;
- Ce parcours permet aux usagers de déposer leurs vélos dans la station de vélos.

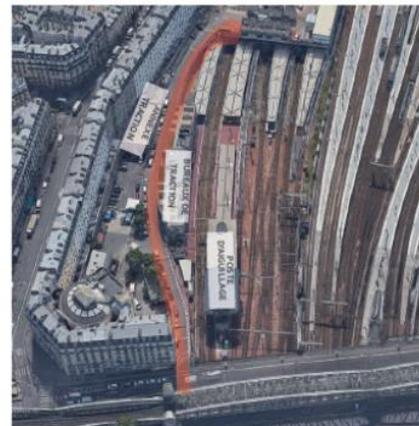
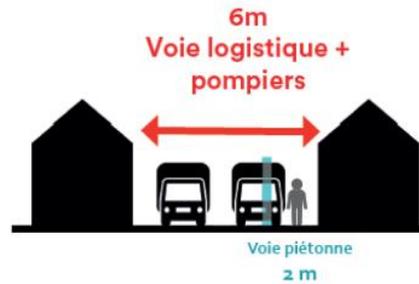
Les inconvénients

- Ce parcours représente un danger pour le public car il passe par la voie logistique, incitant des conflits d'usage entre les piétons et les camions de livraison et déchets ;
- Le parcours protégé d'une grille sécurisée, altère la circulation des camions logistique. Car avec le projet les flux de camions seront accentués et ils devront pouvoir circuler en double sens sur une voie de 6m.
- Le parcours piéton passe à proximité de locaux sensibles (bureaux de traction, espace logistique urbaine, plateforme déchets, annexe traction, etc.) ;
- La pente de 7,7 % sur la voie logistique nécessite des aménagements lourds (paliers, circulations verticales) pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Conclusion

Ce scénario ne permet pas d'assurer la sécurité des piétons qui traverseraient une zone d'exploitation SNCF sensible et dangereuse (conflit avec les flux des camions logistiques). Il est effet impossible d'assurer une largeur d'usage

nécessaire pour la voie logistique et la voie pompier, tout en assurant la sécurité des piétons.



Vue aérienne du scénario 3 Implantation de la liaison

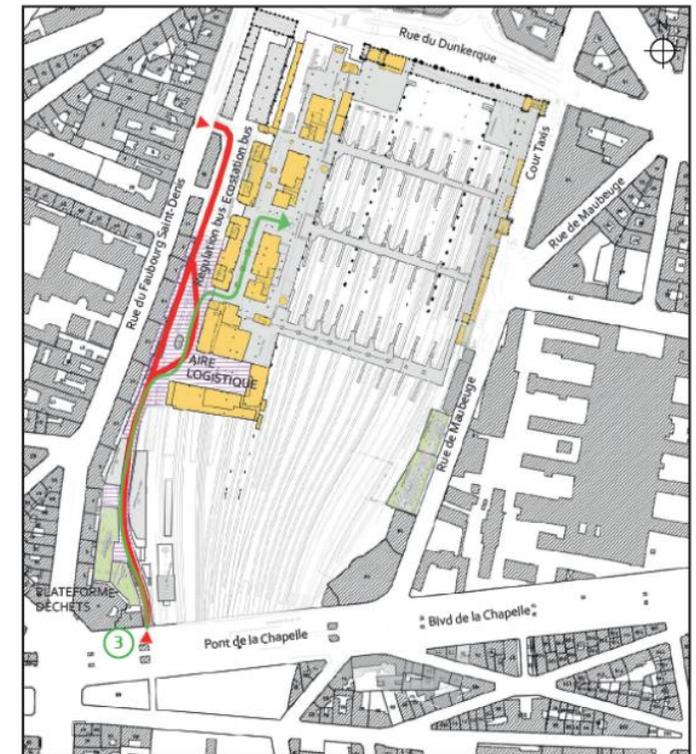
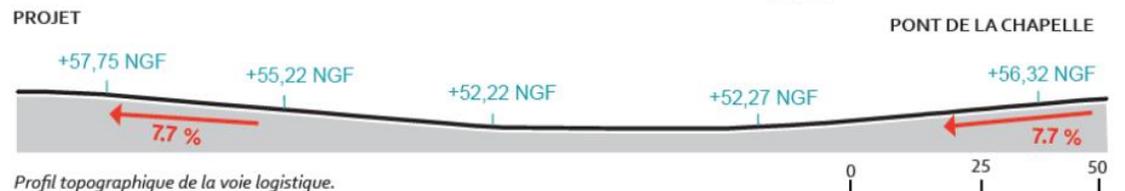


Schéma du conflit entre la voie des pompiers et le flux voyageurs projetés dans la zone logistique



4. Analyse des temps de parcours vers la Gare du Nord depuis le nord-est

Le tableau ci-dessous montre les temps de parcours pour accéder à différents lieux de la gare (départs lignes du quotidien, départs grandes

Temps de parcours depuis le nord-est

	Mezzanine RER	Départ grandes lignes	Départ lignes du quotidien	Ecostation Bus Quais voyageurs	Transmanche	MOYENNE
Scénario 1 : Entrée rue de Faubourg Saint-Denis	7min	5min15	7min20	4min45	7min	6min15
Scénario 2 : Liaison aérienne	9min10	7min30	9min5	8min	9min45	8min30
Scénario 3 : Via la voie logistique	7min10	5min30	7min30	5min10	7min45	6min35

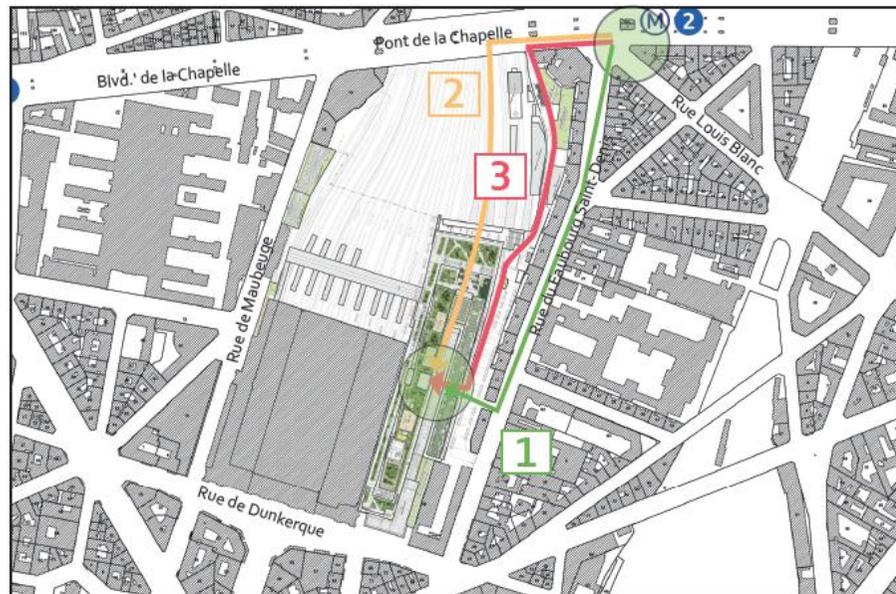
Distances de parcours depuis le nord-est

	Mezzanine RER	Départ grandes lignes	Départ lignes du quotidien	Ecostation Bus Quais voyageurs	Transmanche	MOYENNE
Scénario 1 : Entrée rue de Faubourg Saint-Denis	476m	445m	563m	400m	588m	494m
Scénario 2 : Liaison aérienne	551m	520m	638m	565m	708m	596m
Scénario 3 : Via la voie logistique	491m	460m	578m	430m	648m	521m

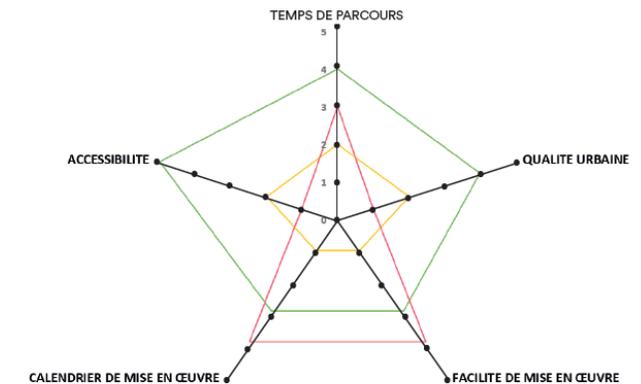
Méthodologie :

Chaque voyageur a une vitesse nominale propre de 1.4 m/s
En montée, la vitesse moyenne linéaire d'un escalier mécanique est de 0,3 m/s.
Le trajet de référence est celui partant de la sortie du métro la Chapelle et arrivant au niveau 01 des départs grandes lignes.

- Scénario 1 : Entrée rue du Faubourg Saint-Denis
- Scénario 2 : Liaison aérienne
- Scénario 3 : Via la voie logistique



Représentation des scénarios venant du nord-est



Le diagramme permet de comparer les différents scénarios sur le plan qualitatif. Les critères d'appréciation sont : le temps du parcours, l'accessibilité, le calendrier de mise en œuvre, et la facilité de mise en œuvre. Venant du nord-est, le scénario 1 paraît plus réaliste.

4. Analyse des temps de parcours vers la Gare du Nord depuis le nord-ouest

Le tableau ci-dessous montre les temps de parcours pour accéder à différents lieux de la gare (départs lignes du quotidien, départs grandes

Temps de parcours depuis le nord-ouest

	Mezzanine RER	Départ grandes lignes	Départ lignes du quotidien	Ecostation Bus Quais voyageurs	Transmanche	MOYENNE
Scénario 1 : Entrée rue de Maubeuge	5min45	7min40*	7min50*	7min55*	9min55	7min50
Scénario 2 : Liaison aérienne	8min60	7min60	7min40	7min10	10min	8min55
Scénario 3 : Via la voie logistique	8min20	6min40	8min43	6min20	8min55	7min50

* via le tunnel Maubeuge

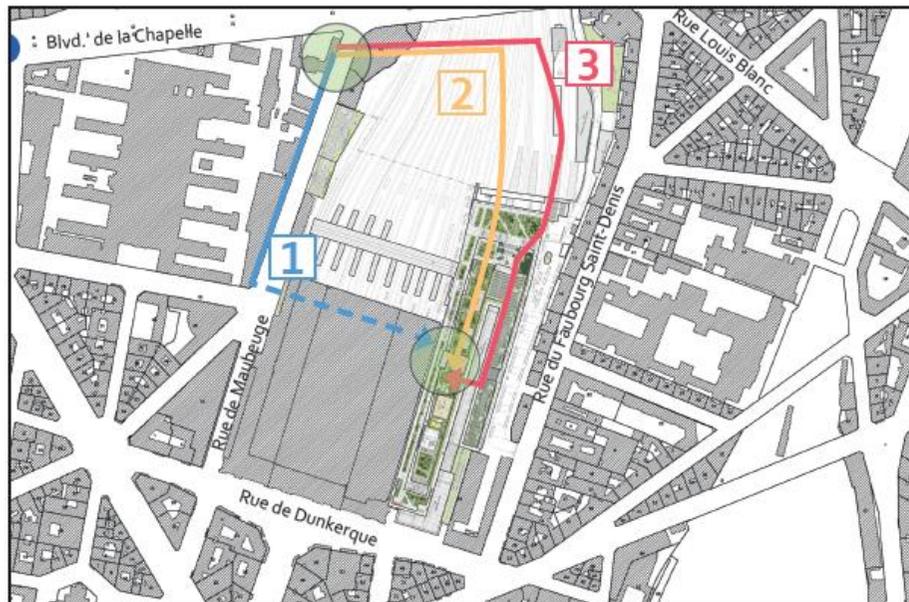
Distances de parcours depuis le nord-ouest

	Mezzanine RER	Départ grandes lignes	Départ lignes du quotidien	Ecostation Bus Quais voyageurs	Transmanche	MOYENNE
Scénario 1 : Entrée rue de Maubeuge	425m	476m	530m	496m	664m	518m
Scénario 2 : Liaison aérienne	561m	560m	678m	605m	748m	630m
Scénario 3 : Via la voie logistique	591m	560m	678m	530m	748m	621m

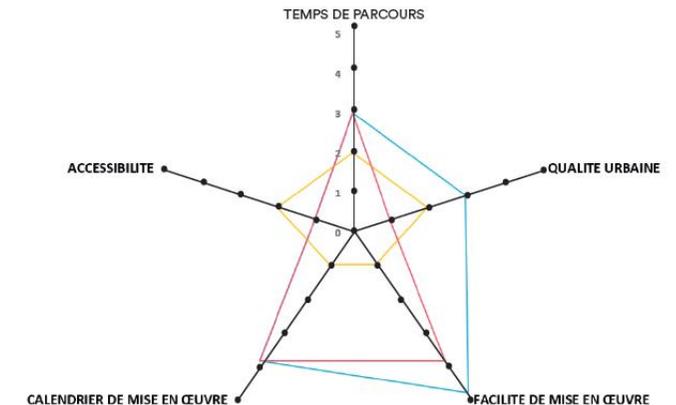
Méthodologie :

Chaque voyageur a une vitesse nominale propre de 1.4 m/s
En monté, la vitesse moyenne linéaire d'un escalier mécanique est de 0,3 m/s.
Le trajet de référence est celui partant de l'intersection entre le boulevard de la Chapelle et la rue de Maubeuge et arrivant au niveau O1 des départs grandes lignes.

- Scénario 1 : Entrée rue de Maubeuge
- Scénario 2 : Liaison aérienne
- Scénario 3 : Via la voie logistique



Représentation des scénarios venant du nord-ouest



Le diagramme permet de comparer les différents scénarios sur le plan qualitatif. Les critères d'appréciation sont : le temps du parcours, l'accessibilité, le calendrier de mise en œuvre, et la facilité de mise en œuvre. Venant du nord-ouest, le scénario 1 paraît plus réaliste.

Par ailleurs, la FNAUT Ile de France regrette que les aménagements des abords de la gare (espaces extérieurs, amélioration de la liaison vers la Gare de l'Est ne soient pas détaillés. Ces aménagements sont sur les espaces publics et donc font partie du périmètre de la ville de Paris.

Néanmoins, un projet urbain partenarial (PUP) a été conclu entre la Ville de Paris et la SA Gare du Nord 2024 à hauteur de 8,7 millions d'euros.

Une convention de PUP est un contrat conclu entre une collectivité locale compétente en matière de planification urbaine et un pétitionnaire d'une autorisation d'urbanisme. Son cadre est celui défini à l'article L 332-11-3 du code de l'urbanisme. Son objet consiste à ce que le bénéficiaire des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager) participe financièrement à la réalisation d'équipements publics en lien avec son projet.

C'est la collectivité locale qui définit le programme des équipements publics dont elle assure la maîtrise d'ouvrage et le bénéficiaire participe financièrement à hauteur des besoins du projet.

C'est dans ce cadre que la ville de Paris et GDN 2024, pétitionnaire de la demande de permis de construire du projet de transformation de la gare du nord ont conclu les 23 avril et 9 mai 2019 une convention de PUP approuvée par le conseil de Paris du 4 avril 2019 portant sur les aménagements des abords de la gare du nord définis par la ville de Paris.

Comme il l'a été précisé dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse MRAE, le projet d'aménagement des abords de la ville de Paris nécessite la réalisation d'études techniques que la ville s'est engagée à réaliser. La SA Gare du Nord 2024 n'a pas connaissance à ce jour de leur état d'avancement.

Le maître d'ouvrage confirme à nouveau auprès du public et de la commission d'enquête publique sa volonté de poursuivre ce travail partenarial avec la ville de Paris et de participer à l'intégration des interfaces du projet de transformation de la gare du nord et du projet urbain de la ville.

Concernant l'augmentation des flux générés par les nouveaux services et activités de la gare, il est rappelé qu'elles ne sont pas implantées à l'angle Sud-Est. Une grande majorité des activités se trouvent dans le nouveau bâtiment créé sur le flanc Est de la gare. Mais également au sein du terminal Transmanche ou encore rue de Maubeuge. A l'inverse, l'angle Sud-Est est libéré des espaces commerciaux situés actuellement dans les flux au niveau N0.

Les projections d'évolution des flux en 2030 sont rappelées en page 1 des présentes.

Par ailleurs, l'étude réalisée avec Bérénice estime que les nouvelles activités généreront des flux exogènes aux voyageurs de l'ordre de 4,8 millions de personnes par an, soit 1,7% de la fréquentation de la gare à terme (cf. tableaux ci-après)

Fréquentation prévisionnelle annuelle des visiteurs du programme commercial
(et non usagers de la gare)

	CLIENTS REGULIERS			CLIENTS OCCASIONNELS			FLUX TOTAL VISITEURS (non voyageurs)	
	population	taux de pénétration 3 mois	fréquence mensuelle de visite	flux annuel	différentiel taux de pénétration 12 mois vs 3 mois	fréquence annuelle de visite		flux annuel occasionnel
zone 1	137 000	50%	2	1 644 000	+ 25%	6	205 500	1 849 500
zone 2	385 000	20%	1,5	1 386 000	+ 25%	6	577 500	1 963 500
TOTAL ZC	522 000			3 030 000			783 000	3 813 000
APPORT ACTIFS & RESIDENTS HORS ZONE							part des flux : 20%	960 000
FLUX TOTAL hors voyageurs								4 770 000

Il est à noter que les heures de pointes de fréquentation des nouvelles activités (les soirs de semaine de 19h00 à 20h00 ou le samedi de 16 heures à 17 heures) ne se superposent pas avec les périodes de pointe du matin (7h30 à 8h30) ou du soir (17h30 à 18h30) de la gare. Cette analyse des fréquentations permet au contraire d'animer la gare pendant les heures de moindre circulation ferroviaire.

Fréquentation prévisionnelle du programme commercial en heure de pointe
par les visiteurs non voyageurs

flux annuel (*)		4 770 000
flux moyen par semaine	52 semaines	92 000
flux moyen samedi	21% de la semaine	19 300
flux moyen vendredi	16% de la semaine	14 700
flux heure de pointe samedi (16h-17h)	16% de la journée	3 100
flux heure de pointe vendredi (19h-20h)	16% de la journée	2 400

(*) hors voyageurs

Page 4 liens entre les différents modes de transport :

Les données relatives aux circulations verticales figurant dans la contribution de la FNAUT Ile de France sont confirmées.

L'accroissement du nombre de circulations verticales et surtout leur positionnement permet de répartir les flux et de supprimer les points de congestion ; l'angle Sud sera ainsi soulagé par les liaisons directes créées entre le S2 et le N1 comme avec celles implantées quasi immédiatement après l'entrée depuis le parvis et reliant les niveaux N0 et le N1

Le projet renforce également les liaisons principales (entre les niveaux S2<-> N1 ; S1<-> N0 et N0<->N1). Toujours d'après les études de flux menées par AREP, le renforcement de liaison entre le S01 et le N01 ne s'avère pas nécessaire et n'apportera aucune amélioration.

En revanche, le projet permet de soulager des zones particulièrement sollicitées. Par exemple, les voyageurs provenant de la ligne 4 et se rendant aux grandes lignes ne seront plus dirigés vers le niveau -2 (ligne de « CAB bâbord » au S02 et grand X) ce qui améliorera grandement le confort des voyageurs provenant du RER.

Concernant les quais RER, il faut rappeler qu'ils ont fait l'objet d'une requalification par SNCF Gares & Connexions en 2015 (ainsi que de la mezzanine banlieue). Ainsi toutes les liaisons verticales entre le S2 et S3 ont alors été remises à niveau.

De plus, des mesures d'exploitation sont actuellement mises en œuvre par SNCF Gares & Connexions pour répartir les flux entre le S3 et le S2 vers le Nord mais ces accès restent globalement sous-utilisés. Dans ces conditions un renforcement des liaisons entre le S02 et le S03 plus au nord ne paraît pas être adapté.

Les quais RER sont bien hors périmètre du projet car leur traitement par agrandissement nécessite un grand projet d'infrastructure consistant à la création d'un second tunnel RER entre les stations des Halles et de la Gare du Nord. Le coût de ces travaux avait été estimé entre 2 et 4 milliards d'euros. De plus la mise en œuvre, au-delà du problème de financement, nécessiterait une interruption totale de trafic sur les RER B et D pendant plusieurs mois.

Concernant les liens avec le Transilien, le projet propose bien une amélioration des conditions d'accès, avec comme vu ci-avant, un hall au niveau N0 libéré et aménagé pour améliorer l'accès au quai transversal transilien.

De plus, la surface du quai transversal transilien a été augmentée de 43% (passant de 1 550 à 2 210 m² environ) et un plan d'aménagement intérieur de cet espace sera conçu pour fluidifier l'accès à chaque quai Transilien.

Par ailleurs, le programme « mass transit » (mené par SNCF Gares & Connexions en partenariat avec IDFM) permet d'étudier d'ores déjà la mise en œuvre de 5 liaisons verticales supplémentaires par rapport au permis de construire entre les niveaux S2 et le niveau N0 des quais transiliens : 2 EM voies 30 et 31, 1 EF voie 32/33, 2 EM voies 34/35).

Concernant l'Eco-station bus (page 6), il est tout d'abord précisé que l'aménagement final de l'Eco-station sera réalisé selon un cahier des charges en cours de rédaction par IDFM et SNCF Gares & Connexions. La RATP est partie prenante de ces échanges et IDFM et SNCF Gares & Connexions solliciteront les parties prenantes lors de la validation de ce programme.

Il est néanmoins possible de confirmer que des zones d'attente assises abritées seront bien réalisées dans le cadre du projet StationNord et qu'elles seront situées en façade Est du

nouveau hall des départs grandes lignes. Les nouvelles entrées sur cette façade Est vont permettre de relier directement et de plain-pied l'Eco-station bus. Comme le nouveau hall des départs est lui-même relié par 2 escalators express au niveau S2, cette disposition permet de faciliter l'intermodalité entre le RER et la gare routière.

Lors de la réunion publique du 3 décembre 2019, la SA Gare Du Nord 2024 a précisé au public que des réflexions étaient en cours sur l'opportunité de démolir l'immeuble de logement du 177 rue du Faubourg Saint-Denis appartenant à ICF et étudiait un élargissement de l'accès piétons et vélos depuis la rue du Faubourg Saint-Denis. Il a été précisé que des locataires y vivaient encore, que l'acquisition par SNCF Gares & Connexions et les travaux ne pourraient donc pas se faire dans l'immédiat.

La démolition de l'immeuble 177 rue du Faubourg Saint-Denis est une opportunité prévue dans le contrat de concession signé entre SNCF Gares & Connexions et la SA Gare du Nord 2024. Cette démolition a pour objet, d'une part de faciliter l'accès à l'actuelle gare routière et le croisement des bus, notamment en vue de la suppression de la rampe d'accès desservant la rue de Dunkerque ; et d'autre part, de permettre une meilleure accroche urbaine du nouveau bâtiment du hall des départs à la rue du Faubourg Saint-Denis.

Lors de la réunion publique du 3 décembre 2019, la SA Gare du Nord 2024 a précisé au public que des réflexions étaient en cours sur l'opportunité de démolir l'immeuble de logement du 177 rue du Faubourg Saint-Denis appartenant à ICF Novédis et étudiait un élargissement de l'accès piétons et vélos depuis la rue du Faubourg Saint-Denis. Il a été précisé que des locataires y vivaient encore, que l'acquisition par SNCF Gares & Connexions et les travaux ne pourraient donc se faire dans l'immédiat.

D'après les premières études, la démolition de l'immeuble au 177 rue de Faubourg Saint-Denis offre plusieurs avantages :

- Une meilleure visibilité sur le hall des Départs et l'Eco-station Bus pour les piétons depuis le domaine public ;
- Plus de visibilité pour les conducteurs de bus à l'entrée/sortie de l'Eco-station bus ;
- Une emprise possible pour l'éventuelle création d'une tour de stockage de vélos ;
- Un accès plus large et confortable pour les piétons arrivant depuis à la gare depuis l'Est.

Un accès plus large et confortable pour les piétons arrivant depuis à la gare depuis l'Est.

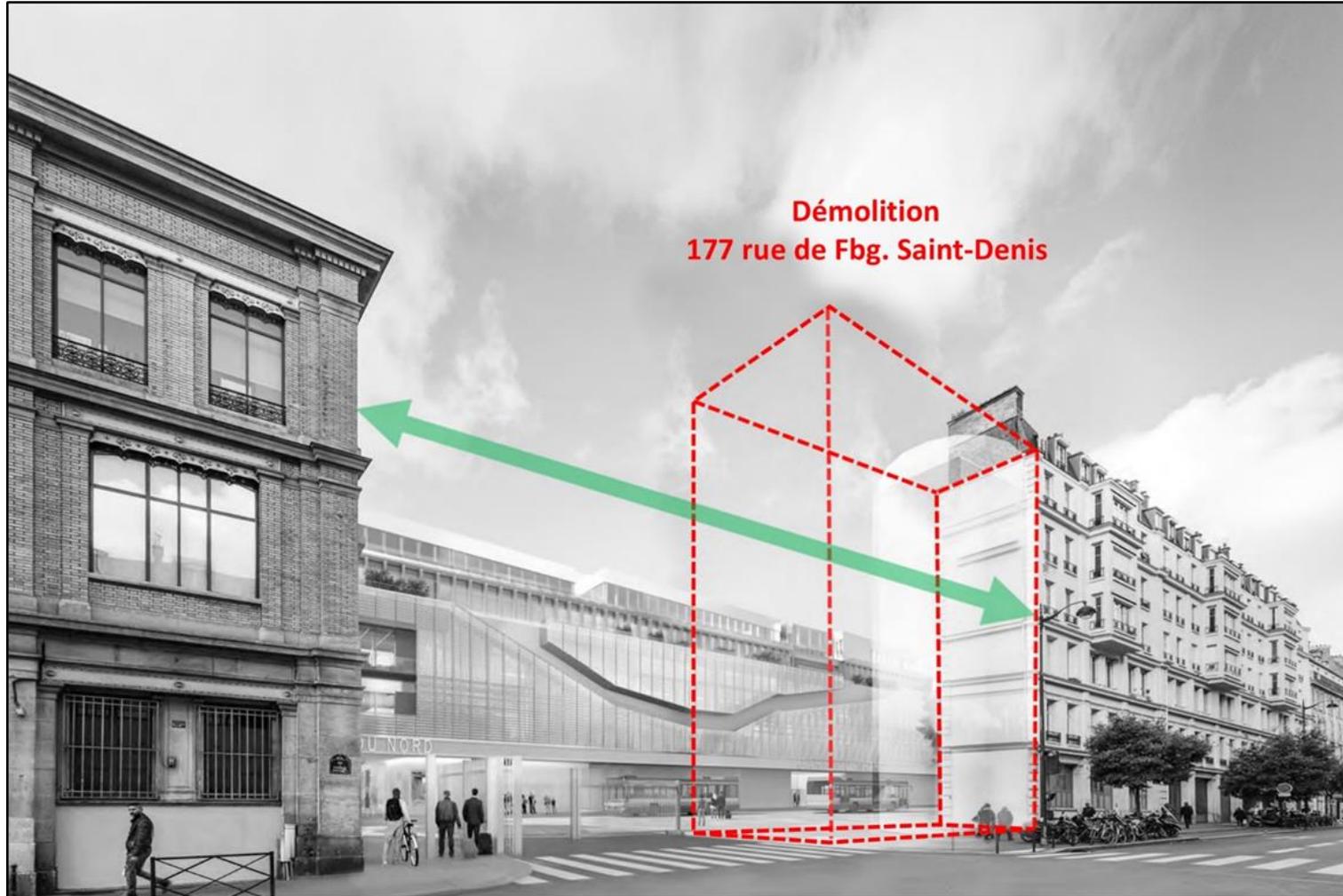


Figure 1 : Vue depuis la rue de Faubourg Saint-Denis vers l'Ecostation bus et le Terminal des Départs avec la démolition de l'immeuble au numéro 177

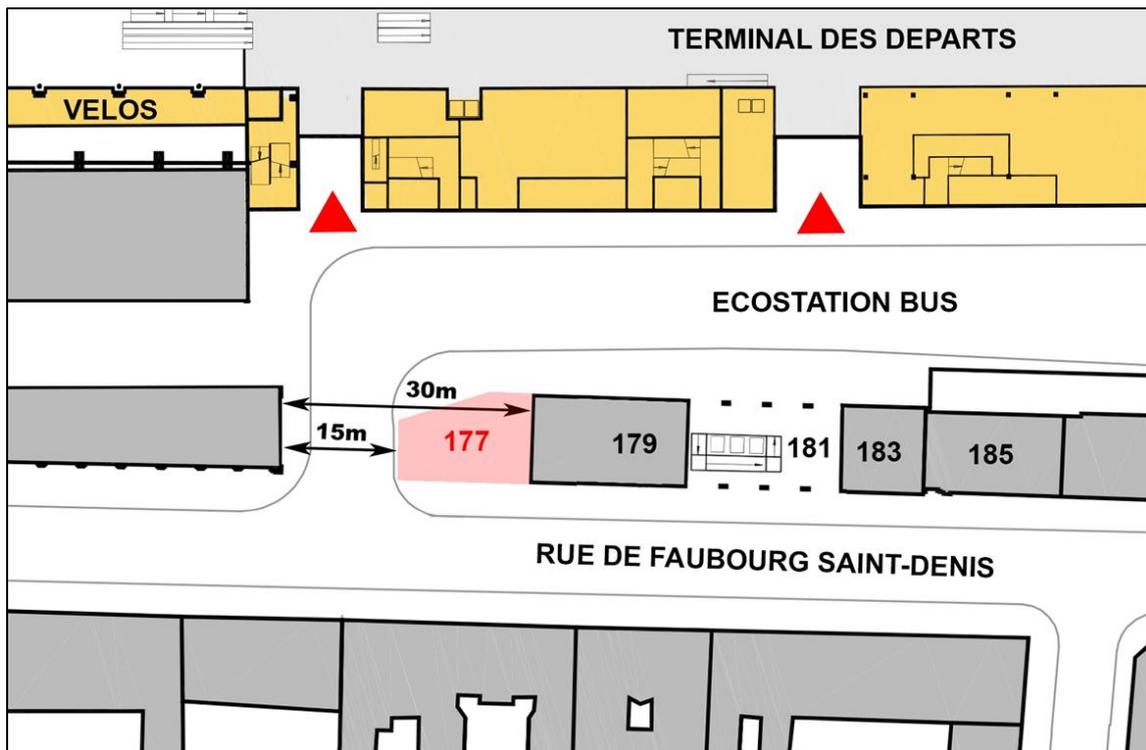


Figure 2 : Plan montrant l'emprise du 177 rue du Faubourg Saint-Denis et la potentielle augmentation de l'accès à l'Eco-station Bus et Terminal des Départs depuis la ville

L'immeuble, qui appartient à ICF Novédis, filiale du groupe SNCF est maintenant en cours d'acquisition par SNCF Gares & Connexions. La signature de l'acte d'acquisition est prévue au 1er trimestre 2020, étant donné qu'ICF Novédis a déjà donné congé à l'ensemble des occupants qui sont tous relogés à ce jour.

SNCF Gares & Connexions a sollicité la SA Gare du Nord 2024 pour réaliser les études permettant de s'assurer de la faisabilité technique, économique et environnementale de la démolition ainsi que son chiffrage.

Page 7 les flux et les parcours voyageurs :

Comme vu ci-avant, les aménagements au niveau N0 et les nombreuses circulations verticales qui seront mises en œuvre entre les différents niveaux de la gare permettront de répondre efficacement aux enjeux que rencontre l'angle Sud-Est. Les études de flux menées par AREP ne montrent aucun conflit ni aucune congestion dans l'angle Sud-Est en situation cible après projet.

L'un des objectifs du projet est effectivement de décongestionner le quai transversal historique afin de faciliter les parcours des voyageurs qui aujourd'hui doivent se créer un passage au milieu des voyageurs stationnant en attente du départ de leur train.

Cet espace ne sera pas vide puisqu'il participe aux liaisons Est / Ouest de la gare pour les voyageurs arrivant côté Ouest et désireux d'accéder soit aux quais transiliens soit aux accès métro soit au nouveau hall départ.

Le parcours de ces voyageurs sera plus aisé et plus confortable qu'aujourd'hui. Il est confirmé qu'une animation commerciale des espaces situés tout le long du quai transversal est bien prévue dans le cadre du projet. Ces commerces, pourront notamment bénéficier de la requalification du quartier et de la transparence entre le parvis Sud et l'intérieur de la gare facilitée par cette décongestion pour fidéliser une clientèle (interne ou externe à la gare) qui y trouvera des espaces apaisés.

La FNAUT île de France s'interroge par ailleurs sur la capacité des nouveaux espaces à recevoir un spectacle attirant 2 800 spectateurs. Il faut d'abord préciser que cette jauge est quasi égale à celle d'une rame RER (2 600 personnes) au départ ou à l'arrivée de la Gare du Nord et que les espaces futurs sont largement dimensionnés pour accueillir plusieurs rames RER par heure. Ensuite, les spectateurs n'arrivent pas tous au même moment mais au « fil de l'eau » durant une plage horaires pouvant s'étaler sur plusieurs heures.

Enfin, les spectacles, auront généralement lieu le soir à partir de 20 heures pour se finir aux environs de minuit, et ces horaires n'interfèrent pas avec les tranches horaires les plus chargées en Gare du Nord ; les espaces de la gare resteront donc relativement fluides lors des évènements qui seront organisés dans cette salle.

Il est rappelé que seules les heures de pointe du matin (7h30-8h30) et du soir (17h30 – 18h30) ont été étudiées en termes de flux car ce sont les périodes les plus contraignantes où les périodes de congestion peuvent survenir. Le cas de la salle de spectacle, dont le fonctionnement contraignant se trouve en dehors des heures du pointe, n'a donc pas été étudié.

Page 8 les évolutions des parcours :

Nous rappelons ci-dessous les distances des différents parcours ainsi que les temps de parcours estimés ;

		CONFIGURATION EXISTANTE					CONFIGURATION EXISTANTE - EXPLOITATION PROJETEE					CONFIGURATION PROJETEE					ANALYSE COMPARATIVE			Commentaires
		Itinéraires	Distance (m)	Temps (min)	Voyageurs		Itinéraires	Distance (m)	Temps (min)	Voyageurs		Itinéraires	Distance (m)	Temps (min)	Voyageurs		Delta distance	Delta temps	Delta temps tenant compte de la désaturation	
					heure de pointe du matin	heure de pointe du soir				heure de pointe du matin	heure de pointe du soir				heure de pointe du matin	heure de pointe du soir				
Vers terminal départ (hors Eurostar, hors voies 20-21)	Depuis Grandes Lignes	par le quai transversal (N00)	274	03:16	50	62	par le quai transversal (N00)	274	03:16	116	143	par le terminal départ (N01)	477	06:03	116	143	203	02:47	02:02	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le souterrain Maubeuge (S02)	211	02:57			par le souterrain Maubeuge (S02)	211	02:57			par le souterrain Maubeuge (S02)	211	02:57			0	00:00		
	Depuis Ville	depuis la façade Est (N01)	347	04:19			depuis la façade Est (N01)	347	04:19			depuis la façade Est (N01)	214	02:44			-133	-01:35	01:35	Non prise en compte d'un gain de temps de 45 secondes
		depuis la cour des taxis (N00)	241	02:52			depuis la cour des taxis (N00)	241	02:52			depuis la cour des taxis (N00)	389	04:38			148	01:46	01:01	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		depuis le parvis (N00)	194	02:19	701	1805	depuis le parvis (N00)	194	02:19	1309	2755	depuis le parvis (N00)	341	04:04	1309	2755	147	01:45	01:00	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		depuis le parvis Transilien (N00)	227	02:42			depuis le parvis Transilien (N00)	227	02:42			depuis le parvis Transilien (N00)	198	02:21			-29	-00:21	-01:06	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis Transilien	depuis le souterrain Maubeuge (S02)	201	02:36			depuis le souterrain Maubeuge (S02)	201	02:36			depuis le souterrain Maubeuge (S02)	201	02:36			0	00:00		
		par le quai transversal (N00)	428	05:06	35	143	par le quai transversal (N00)	428	05:06	69	190	par le terminal départ (N01)	392	05:02	69	190	-36	-00:04	-00:49	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis Métro 2	par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:10			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:10			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:10			0	00:00		
		par le quai transversal (N00)	851	10:45	125	428	par le quai transversal (N00)	851	10:45	270	618	par les EM S02 directs puis terminal départ (N01)	642	08:38	270	618	-209	-02:19	-02:19	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis Métro 4	par le souterrain Maubeuge (S02)	627	08:05			par le souterrain Maubeuge (S02)	627	08:05			par le souterrain Maubeuge (S02)	627	08:05			0	00:00		
		par le S01 côté Ouest puis quai transversal (N00)	276	03:36			par le S01 côté Ouest puis quai transversal (N00)	276	03:36			par le S01 côté Ouest puis terminal départ (N01)	388	05:18			112	01:42	00:58	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S01 côté Est puis quai transversal (N00)	369	04:42	501	2375	par le S01 côté Est puis quai transversal (N00)	369	04:42	1001	3420	par le S01 côté Est puis terminal départ (N01)	345	04:47	1001	3420	-24	00:05	-00:40	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis Métro 5	par le S02 puis quai transversal (N00)	357	04:38			par le S02 puis quai transversal (N00)	357	04:38			par le S02 puis terminal départ (N01)	376	05:14			19	00:36	-00:09	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S01 puis quai transversal (N00)	352	04:37	225	1663	par le S01 puis quai transversal (N00)	352	04:37	501	2090	par le S01 puis terminal départ (N01)	330	04:44	501	2090	-22	00:06	-00:51	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis RER B et RER D	par le S02 puis quai transversal (N00)	339	04:28			par le S02 puis quai transversal (N00)	339	04:28			par le S02 puis terminal départ (N01)	344	04:54			5	00:26	-00:29	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
		par le S01 puis quai transversal (N00)	426	05:28	801	3230	par le S01 puis quai transversal (N00)	426	05:28	1579	3563	par le S01 puis terminal départ (N01)	376	05:14	1579	3563	-50	-00:14	-00:59	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	Depuis RER E	par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:07			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:07			par le souterrain Maubeuge (S02)	229	03:07			0	00:00		
		par les EM directs puis terminal départ (N01)					par les EM directs puis terminal départ (N01)					par les EM directs puis terminal départ (N01)	323	04:41			-103			Non prise en compte d'un gain de temps de 45 secondes
		par le S01 puis quai transversal (N00)	503	06:47	150	808	par le S01 puis quai transversal (N00)	503	06:47	308	903	par le S01 puis terminal départ (N01)	474	06:48	308	903	-29	00:01	-00:46	Prise en compte de la désaturation et d'un gain de temps associé de 45 secondes
	par le S02 puis quai transversal (N00)	428	05:53			par le S02 puis quai transversal (N00)	428	05:53			par les EM directs puis terminal départ (N01)	397	05:47			-31	-00:06	-00:06	Non prise en compte d'un gain de temps de 45 secondes	

Méthodologie : les temps de parcours ont été évalués pour toutes les origines / destinations et au regard :

- Des parcours en configuration existante avec la fréquentation existante et l'exploitation des trains Grandes Lignes existante ;
- Des parcours en configuration existante avec la fréquentation projetée et l'exploitation des trains Grandes Lignes projetée ;
- Des parcours en configuration projetée avec la fréquentation projetée et l'exploitation des trains Grandes Lignes projetée.

L'analyse des temps de parcours prend en compte tous les itinéraires possibles depuis chacune des origines vers chacune des destinations.

Les vitesses considérées sont de 1.4 mètre par seconde pour les cheminements horizontaux et 0.3 mètres par seconde pour les cheminements verticaux.

Les temps de parcours détaillés concernent uniquement les temps vers les trains Grandes Lignes, hors Eurostar et hors voies 20-21. Dans ce tableau il est précisé :

- Le cheminement horizontal (en mètre) pour chacun des itinéraires possibles pour le couple origine / destination, ainsi que le delta entre la configuration de référence et la configuration projetée ;
- Le cheminement vertical (en mètre) pour chacun des itinéraires possibles pour le couple origine / destination, ainsi que le delta entre la configuration de référence et la configuration projetée ;
- Le temps de parcours pour chacun des itinéraires présentés ;
- Le volume global des voyageurs pour le couple origine / destination en situation existante et en situation projetée, ainsi que le delta entre les deux ;

Il n'y a pas de variation de temps de parcours pour les parcours vers et depuis le pôle Francilien, depuis le terminal des arrivées et vers le nouveau terminal des départs.

Les données de répartition par transporteurs sont des données confidentielles.

Le temps de parcours tenant compte de la décongestion des espaces sont estimés à dire d'expert du fait de la désaturation des espaces. Le gain de temps liée à cette désaturation est estimé à 45 secondes de gain de temps. Ce gain de temps est considéré pour tous les parcours vers les grandes lignes à l'exception de :

- Depuis la ligne 2 du métro et ligne B, D et E du RER via les escalators express
- Depuis l'Eco-station Bus

En effet ces parcours dans la gare sont nouveaux et ne peuvent donc pas être considérés comme présentant actuellement des saturations.

La quasi-totalité des parcours vers les grandes lignes est améliorée que ce soit en distance, en temps, ou en qualité. La réduction des distances d'une très grande majorité des parcours est d'autant plus notable que les espaces de déambulation des voyageurs sont augmentés très sensiblement avec plus de 22 000 m² de surfaces supplémentaires.

Ce gain de temps est également possible grâce à la fluidification des circulations verticales, à la création de nouveaux parcours et à la localisation du nouveau hall des départs grandes lignes qui le rapproche d'autres fonctions de transports et favorise l'intermodalité : Eco-station bus, toutes les lignes de RER, les lignes de métro localisées à l'Est ou au Nord. La localisation de la station de vélos à l'angle Sud-Est accessible depuis les niveaux 0 et 1 contribue grandement à simplifier les parcours et à placer les nouvelles mobilités au cœur de la gare.

Il est primordial d'apprécier la qualité des parcours au regard de l'expérience du voyageur en gare au moment de l'attente car les voyageurs grandes lignes arrivent 20 minutes en moyenne avant le départ du train et ceux de l'Eurostar 30 minutes avant le départ. Avec le projet, les voyageurs disposeront de confort d'attente nettement amélioré :

- nombre d'assises qui passe de 300 à un millier de places,
- confort bioclimatique au sein du nouveau hall des départs alors que le hall actuel ne présente aucune amélioration thermique par rapport à l'extérieur, donc pouvant être particulièrement froid en hiver et chaud en été
- nouveaux commerces et services dont la présence en gare est plébiscitée dans tous les baromètres de satisfaction menés par SNCF Gares & Connexions (Gare du Nord est régulièrement en bas de classement dans ces baromètres)
- amélioration de l'ambiance sonore et de la sûreté des nouveaux espaces

Concernant la qualité des parcours des personnes munies de bagages et/ou des personnes à mobilité réduite, il est précisé que chaque point de descente sur les quais depuis les passerelles est systématiquement équipé d'un ascenseur et d'un escalator.

La situation actuelle de la Gare du Nord, avec son augmentation perpétuelle du nombre de personnes au sein du quai Transversal, soit pour prendre un train (Départ), soit pour attendre un train (Arrivée), crée une perception peu lisible du fonctionnement de la Gare, qui génère un stress important d'autant plus pénalisant pour des personnes en situation de Handicap.

Pour les personnes en situation d'handicap, la logique de cheminement est encore plus importante. C'est ce que permet le Projet, et cela sera renforcé par une signalétique FALC^[1] et des aides à la circulation qui seront adaptées notamment via des balises sonores implantées aux droits des entrées afin de permettre une localisation des entrées plus efficiente par les personnes à mobilité réduite.

Demain depuis les transports en commun, il sera encore plus simple de se diriger soit vers le Départ soit vers l'Arrivée. Comme le site possède plusieurs entrées, une attention particulière est apportée aux différents points d'intermodalités pour avoir systématiquement ce choix Départ/Arrivée simplifié et lisible.

Dans ce cas, une Bande de guidage, avec la possibilité d'un code couleur sur chaque ligne (Départ/Arrivée) est mise en œuvre en plus d'être associée à une signalétique de « zone avec code couleur » pour doubler l'indication de la direction à suivre.

[1] Facile A Lire et à Comprendre

² Personne à Mobilité Réduite

³ Personne en Situation de Handicap

Cependant la Gare du Nord est avant tout aujourd'hui, un ensemble de niveaux superposés et dont la connectivité des flux verticaux est primordiale. Le Projet est l'occasion de reposer la fonctionnalité verticale de la Gare pour (1) l'améliorer, (2) la simplifier. Le détail du projet en matière d'accessibilité PMR figure dans la pièce PC39 du dossier de demande de permis de construire. Ceci étant précisé, il est ici rappelé les principaux aménagements prévus.

Indépendamment de créer des ascenseurs spécialement dédiés à l'accès des PSH³ l'ensemble de gestion des flux verticaux a été optimisée comme les tableaux figurant dans la contribution de la FNAUT Ile de France l'indique et rappelé au point 2.3.3 du présent document.

De plus, toutes les descentes sur les quais depuis chaque passerelle sont dotées d'un ascenseur.

A ce quantitatif de nouveaux ascenseurs, viendra s'ajouter la fonctionnalité même de la Gare avec tous les ascenseurs d'accessibilités aux quais. Au nombre de trois pour chaque quai, ils sont, répartis sur la longueur du quai, et optimisent ainsi les trajets pour accéder aux voitures voyageurs.

Afin de simplifier et d'optimiser les déplacements d'une PAM, tous les ascenseurs accessibles au public possèdent une balise sonore permettant de les localiser. Ils sont répartis de manière à limiter le cheminement entre eux, la distance maximale d'une batterie d'ascenseur à une autre sera de 90 mètres en ligne droite.

Par sécurité, dans le cas où plusieurs ascenseurs seraient en panne simultanément, il est envisagé des escaliers mécaniques accessibles aux UFRs (Utilisateur(s) de fauteuil Roulant). Ce type d'appareil permet, via un bouton spécifique, d'aligner trois marches au même niveau et de créer ainsi une plate-forme permettant l'accès à un fauteuil roulant.

Le projet donne du sens pour faciliter l'interconnexion entre les différents modes de transport aux personnes en situation de Handicap tout en augmentant leur confort dans la compréhension des espaces et leur permettre de vivre leur voyage positivement comme tous les autres usagers.

La séparation des flux de départs et d'arrivées permettra de rendre lisible le fonctionnement de la gare, de faciliter les déplacements, d'orienter les flux et d'optimiser les croisements des voyageurs, augmentant ainsi la perception de confort des usagers.

Pour les voyageurs du quotidien, les analyses AREP démontrent que le projet les traite bien. Aucune congestion n'est créée sur les quais par l'encombrement des accès des passerelles. Toutes les largeurs de passage réglementaires seront respectées entre ces accès et les bords de quai pour permettre un passage fluide des voyageurs et en toute sécurité.

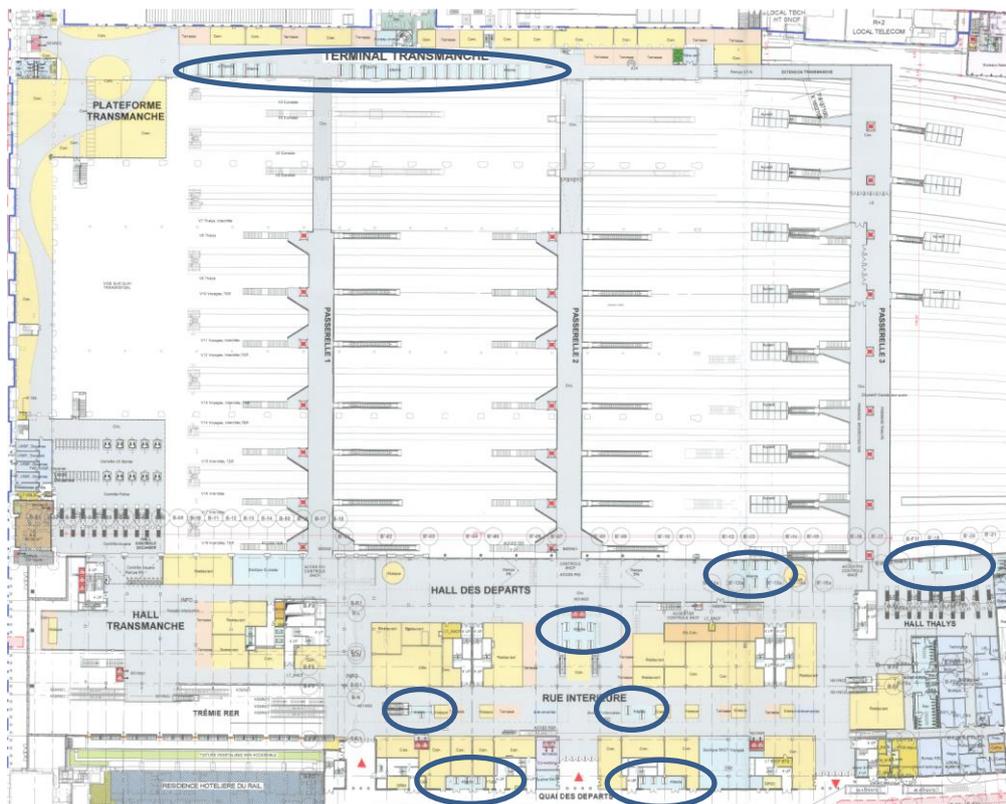
Par ailleurs, la SA Gare du Nord 2024 veille à s'assurer du bon fonctionnement des espaces voyageurs à toutes les étapes des études du projet. Par exemple, s'il s'avère que des obstacles (escalators, ligne de CAB,...) sont de nature à provoquer des congestions, la SA Gare du Nord 2024 étudie la manière d'améliorer les points en question.

Il n'y a pas d'augmentation à prévoir pour la zone d'attente du Thalys qui est suffisamment dimensionnée.

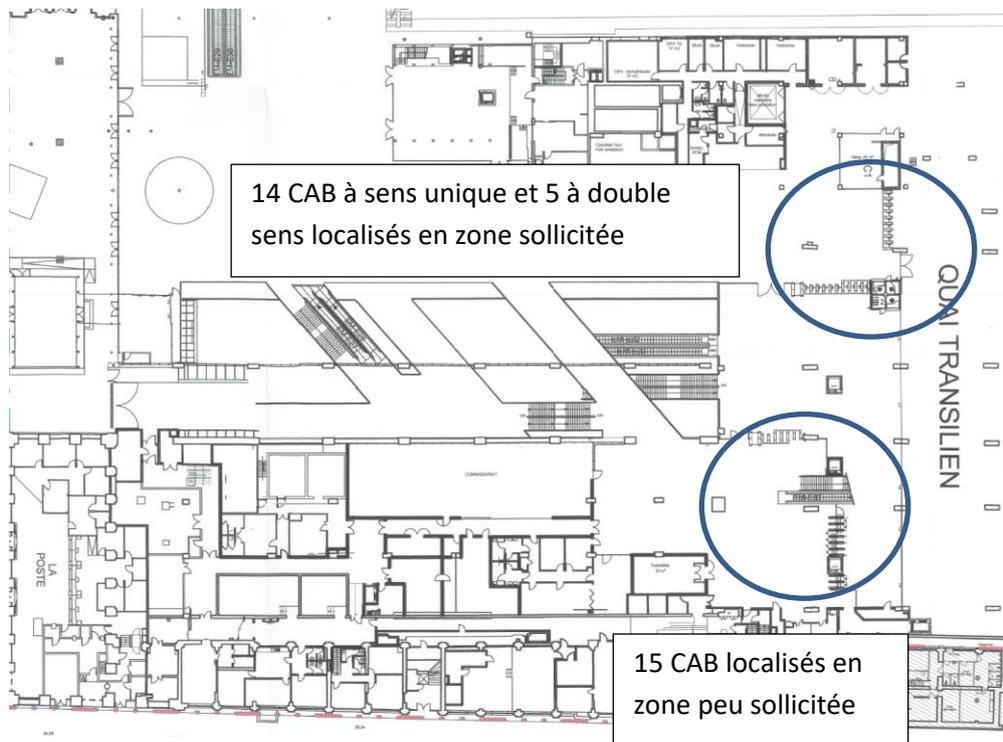
Concernant, les espaces grands voyageurs et Thalys, ils sont situés au N03 au-dessus du hall des départs. L'implantation à l'écart du tumulte des zones de départ est le plus souvent recherché par les voyageurs bénéficiant de l'accès de ces salons et recherchant de la quiétude. De plus, leur localisation leur permettra de bénéficier d'une superbe vue sur la gare et le Sacré-Cœur. Il est enfin à noter l'amélioration sensible de la situation pour les grands voyageurs Thalys dont le salon est situé actuellement en dehors de l'enceinte de la gare.



Les surfaces d'attente sont identifiées sur les plans du permis de construire et rappelées ci-dessous :

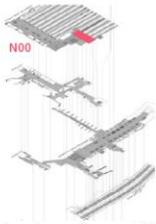


Il est reproché une diminution du nombre de CAB pour les contrôles du Transilien passant de 34 (en plus de l'accès en zone contrôlée depuis le S02) à 10 et que cela ne fonctionne pas. Au N00, le nombre de CAB existant est effectivement à 34 mais il s'agit de CAB à sens unique pour la plupart. Ils sont néanmoins éclatés en plusieurs endroits dont certains sont en dehors des flux et donc peu sollicités.



Situation existante du quai Transilien

Demain le projet intégrera 17 CAB à double flux ce qui permettra de maintenir les capacités actuelles. Capacité qui est nettement supérieure aux 10 CAB qui s'avèrent être suffisants au regard des études de flux AREP (cf. annexe à l'étude d'impact).



La ligne de contrôle aménagée sur le quai transversal Transilien est utilisée en majorité :

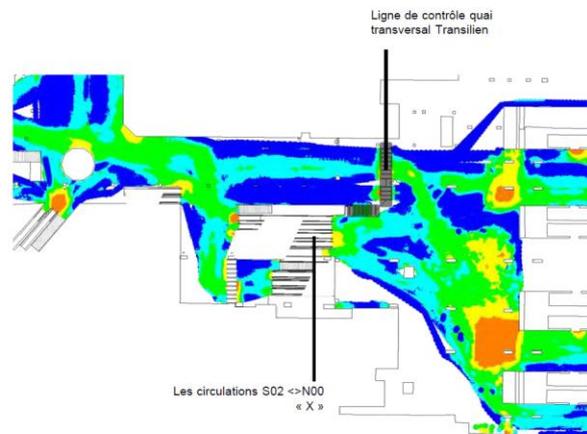
- Sur l'heure de pointe du matin, par les voyageurs en sortie des Transilien vers la ville (16%) ou vers les grandes lignes (<1%).
- Sur l'heure de pointe du soir, par les voyageurs en entrée vers les Transilien depuis la ville (16%) ou depuis les grandes lignes (<1%).

Un flux minoritaire vers la ville ou les grandes lignes empruntent la ligne de contrôle en sortie depuis les circulations « X ».

Les autres correspondances (métros, RER soit environ 80 % des descentes le matin et des montées le soir) se font par les trémies directes sur les quais ou par les circulations N00 <-> S02 « X ».

La ligne de contrôle sur le quai Transilien nécessite un minimum de 10 CAB pour permettre un passage fluide.

La configuration en coude n'est pas optimale mais fonctionne.



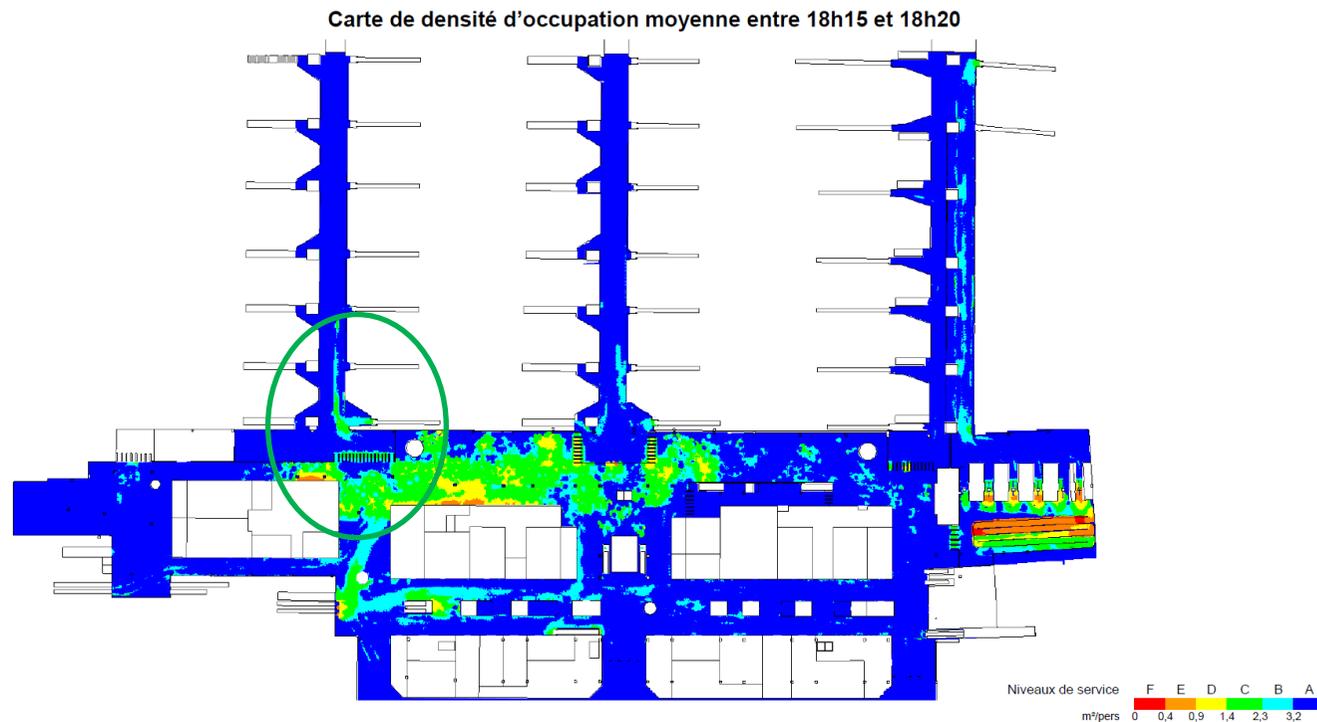
Densité d'occupation pendant 5 minutes (voy/m²), heure de pointe du matin

Extrait de l'annexe 4 à l'étude d'impact

Les accès à la passerelle 1 ont été vérifiés dans les études de dimensionnement et les solutions retenues fonctionnent. En effet, les flux proviendront quasi uniquement depuis la partie Est de la gare et non pas depuis la partie Sud où se trouve l'accès au quai transmanche. Les études de flux le confirmant sont indiquées en annexe de l'impact. Les niveaux de services sont situés entre les échelles A et C, ce qui correspond à des niveaux de confort satisfaisants à très satisfaisants.

5. Résultats sur le terminal départ

Plan V1. Embarquement de quatre TER pendant 10 minutes

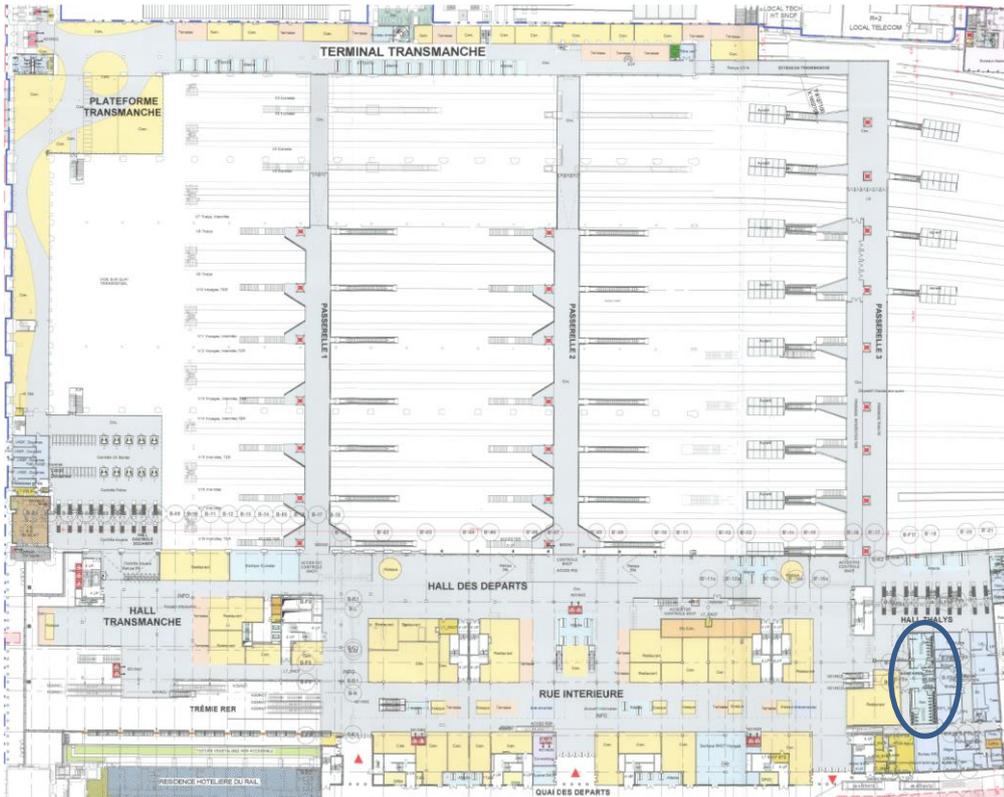


Extrait de l'annexe 4 à l'étude d'impact

Page 10/11 les services aux voyageurs :

Les plans d'aménagement intérieur des gares seront réalisés de façon plus précise en phase d'études PRO par les équipes AREP qui font partie du groupement de maîtrise d'œuvre du projet. Ils intégreront tous les mobiliers, les services, la signalétique, les lignes de contrôle dans le respect des chartes en vigueur chez SNCF Gares & Connexions et conformément à ce qui se fait dans l'ensemble des gares en France.

Il est également confirmé que des nouveaux sanitaires sont réalisés aux niveaux N01 et N03 tels qu'indiqués sur les plans.



Implantation des sanitaires au N01



Implantation des sanitaires au N03

Page 11 la phase travaux :

En 2020, les travaux à réaliser ont pour objectif, d'une part l'extension de l'infrastructure de la dalle existante au Nord au-dessus des voies 30/36 et d'autre part l'extension de la même dalle vers l'Ouest au-dessus des voies 30 à 18 ; la réalisation des massifs de poteaux des passerelles se déroulera en 2021 avec l'objectif de poser les premiers tabliers en fin d'année 2021.

Les travaux d'extension de la dalle au nord se réalisent de nuit à la faveur d'interception de voie dans les plages horaires libres naturellement de toute circulation.

Les travaux d'extension de la dalle à l'Ouest se déroulent au-dessus du plateau Grandes Lignes et nécessitent des affectations temporaires de quais en 2020 :

- Quai V20/21 de S14 à S34 ;
- Quai V18/19 de S35 à S50.

Les travaux de réalisation des massifs de poteaux de passerelle et des fosses pour les escaliers mécaniques et les ascenseurs des passerelles se déroulent sur le plateau Grandes Lignes et nécessitent des affectations temporaires de quais en 2021 :

- Quai V8/16/17 prévisionnellement de fin 2020 à début 2021 ;
- puis sur 2021 Quai 13/14/15 au premier semestre et Quai 10/11 au second semestre 2021.

Les travaux de mutualisation de la V6 du terminal Eurostar engagés par SNCF Gares & Connexions à l'automne 2019 permettront de récupérer cette voie pour améliorer l'organisation du GOV Grandes Lignes et limiter les impacts des travaux pour les voyageurs.

Les études précises, jour par jour, de chacune des phases de travaux sont réalisées par SNCF Réseau en lien étroit avec les Transporteurs. Un comité d'axe a été mise en place par SNCF Réseau sous la gouvernance du préfet de région. L'ensemble des dispositions envisagées pour la réalisation des travaux du projet sont validées par ce comité au regard des incidences et des programmations de l'ensemble des projets présents sur l'axe nord.

A la suite de ces études, il est possible de confirmer que les impacts sur le plan de transport sont acceptables.

Nous confirmons également qu'il n'y aura aucune neutralisation de quais sur le plateau de voie « transilien » (voies 30 à 36) et que les travaux n'auront pas d'impact sur les circulations des Transiliens.

Enfin, les fondations profondes au niveau S3 (quai RER) seront réalisés dans des locaux techniques et ne nécessiteront pas de mesures d'interdiction de circulation sur les voies souterraines des RER B et D ; les travaux du projet n'auront donc aucun impact sur les circulations des RER B et D, ni sur les cheminements des voyageurs au niveau de ces quais.

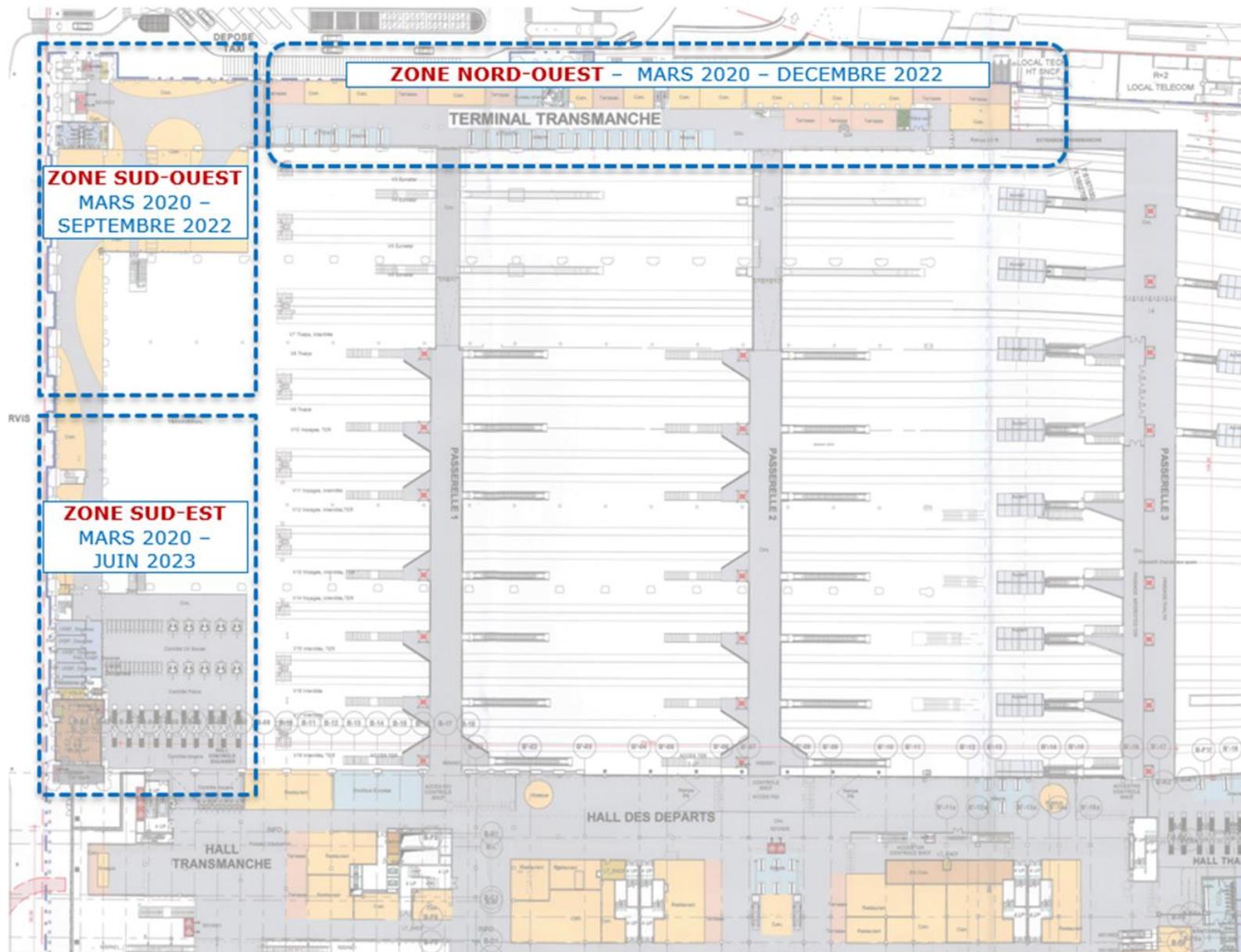


Figure 3 : Plan schématique des grandes phases de travaux de l'extension du Terminal Transmanche

Ainsi, la mise en service de l'extension du Transmanche est prévue en juin 2023, conformément à la date jalon posée par le traité de concession. Ces installations seront donc prêtes pour accueillir le public et les participants de la Coupe du Monde de Rugby qui se déroulera du 8 septembre au 21 octobre 2023. L'ensemble du projet ne sera pas achevé à cette date. Toutefois, des dispositions provisoires seront mises en œuvre pour accueillir le public en toute sécurité et dans de bonnes conditions, notamment au niveau de l'accès du terminal Transmanche situé au Sud du Hall des départs Grandes Lignes :

- clos et couvert seront réalisés,
- une séparation étanche avec les zones encore en chantier sera installée,
- les accès seront fonctionnels (escaliers fixes, escaliers mécaniques, ascenseurs)
- les lignes de contrôles seront également fonctionnelles.

Ces dispositions sont décrites dans l'extrait de plan ci-dessous :

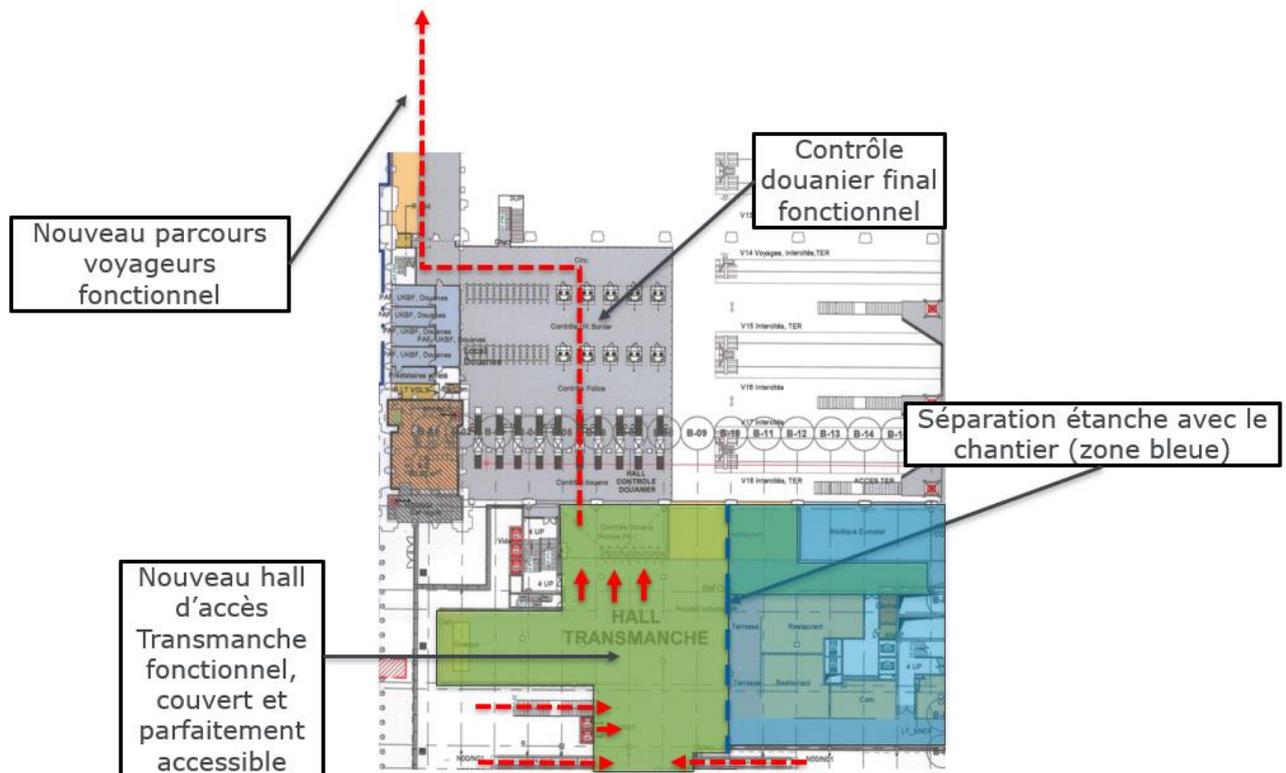


Figure 4 : Plan des dispositions provisoires pour l'accueil du public au niveau du terminal Transmanche lors de la coupe du monde de rugby de 2023

Etat de la gare pour les Jeux Olympiques et Paralympiques à l'été 2024

La mise en service de la salle d'embarquement et des passerelles est prévue pour la fin du mois de novembre 2023. Enfin, la mise en service du reste du projet (commerces et services notamment) est prévue pour le mois de mars 2024. Ainsi l'ensemble de travaux du site est prévu d'être achevé avant les JOP 2024 qui se tiendront du 26 juillet au 11 août 2024 (28 août au 8 septembre pour les jeux paralympiques).

Ces jalons font l'objet d'une attention particulière dans le cadre du contrat de concession.

Le suivi du chantier permettra à la SA Gare du Nord 2024 de s'assurer tout au long du chantier du respect des dates « jalon ». En cas de constat de dérive, le phasage pourra être repris avec comme objectif principal l'achèvement des zones d'accueil du public (Hall des départs), éventuellement au détriment des niveaux supérieurs qui seraient achevés, si nécessaire, après les JOP 2024.

En tout état de cause, dans l'hypothèse d'un non-achèvement des travaux avant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris, plusieurs dispositions seront prises afin de garantir le confort d'accueil de voyageurs et plus largement du public et des participants aux jeux.

La SA Gare du Nord 2024 s'engage à ce que les travaux dédiés aux espaces voyageurs soient priorités par rapport aux espaces consacrés aux nouvelles activités. Ensuite, si cela ne suffisait pas, une interruption des travaux interviendrait au moment des jeux.

De par sa nature, le projet nécessite des interventions sur les structures existantes de la Gare. En effet, les nouvelles structures créées s'appuient sur la structure existante (poutres, poteaux, fondations). Il est donc nécessaire de la renforcer ou de créer de nouveaux éléments structurels. Ces travaux se déroulent en particulier au sein des niveaux souterrains de la Gare, lieu d'échange entre les différents modes ferrés (métros, RER et Transilien).

Depuis la conception jusqu'à la mise au point des méthodologie des entreprises, une attention particulière a été portée à limiter l'impact de ces interventions. Cela concerne à la fois :

- La phase travaux : éviter que les travaux, en particulier les emprises chantier, viennent gêner le fonctionnement de la gare souterraine et notamment l'écoulement des flux
- La phase cible : éviter que les renforcements ou les structures créées viennent constituer des obstacles aux cheminements

Pour ce faire, le parti pris dans la conception a été d'éviter autant que possible d'implanter les nouvelles structures dans les zones de circulation. Ainsi les travaux sont concentrés dans les zones de commerces ou les locaux d'exploitation (locaux techniques, locaux sociaux, billetteries, etc.).

NB : les coûts induits par ce parti-pris (coût d'éviction des commerces, modification ou relogement des locaux d'exploitation pour maintenir le même niveau de service) sont intégrés au projet.

Ces travaux nécessitent cependant des emprises, même limitées dans les zones de circulation. Afin de s'assurer que celles-ci ne viennent pas gêner l'écoulement des flux, chaque phase de travaux fait l'objet d'une analyse particulière sur ce point précis qui s'appuie sur une étude de flux permettant de s'assurer de l'acceptabilité des travaux sur le fonctionnement des circulations à la fois dans la zone concernée et globalement dans toute la Gare (pour éviter les effets collatéraux). Cette analyse conduit parfois à revoir l'ordonnancement des travaux.

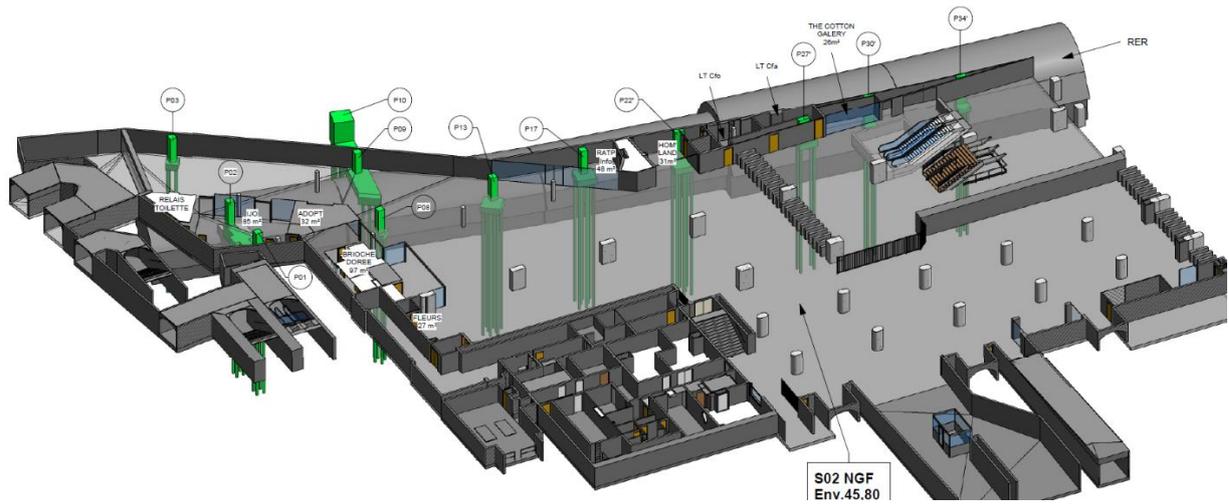
Le contrat de concession prévoit une validation expresse de cette analyse par l'autorité concédante, SNCF Gares & Connexions, avant tout démarrage d'une nouvelle phase de chantier.

Ces analyses sont actuellement en cours dans le cadre de la réalisation par les entreprises des phasages et méthodologies de réalisation. La zone de l'angle Sud-Est, et en particulier la zone d'accès au métro 4 au niveau -2, dont les études sont encore en cours, peut cependant être citée en exemple.

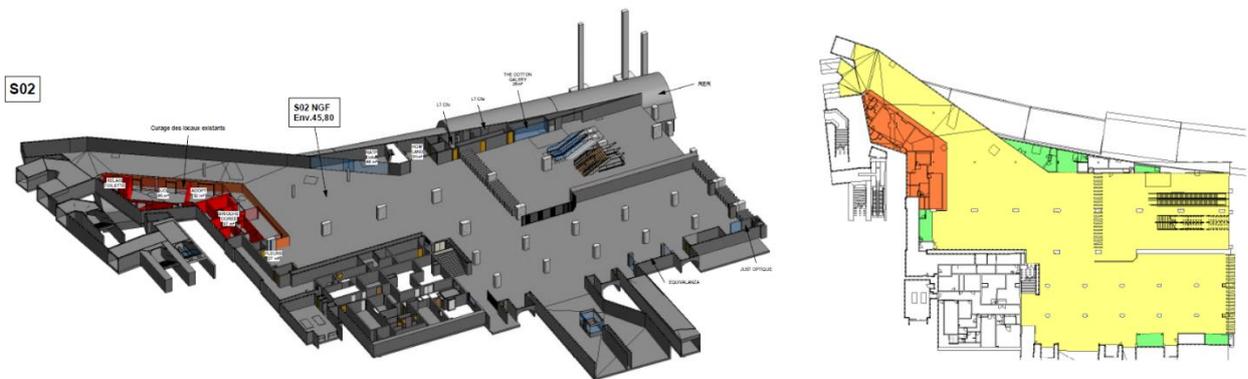
NB : les planches ci-dessous sont montrées à titre indicatif et sont encore en cours de mise au point.

Afin de maintenir une largeur de passage suffisante, les travaux sont réalisés selon le phasage suivant (chacun est vérifiée par une étude de flux)

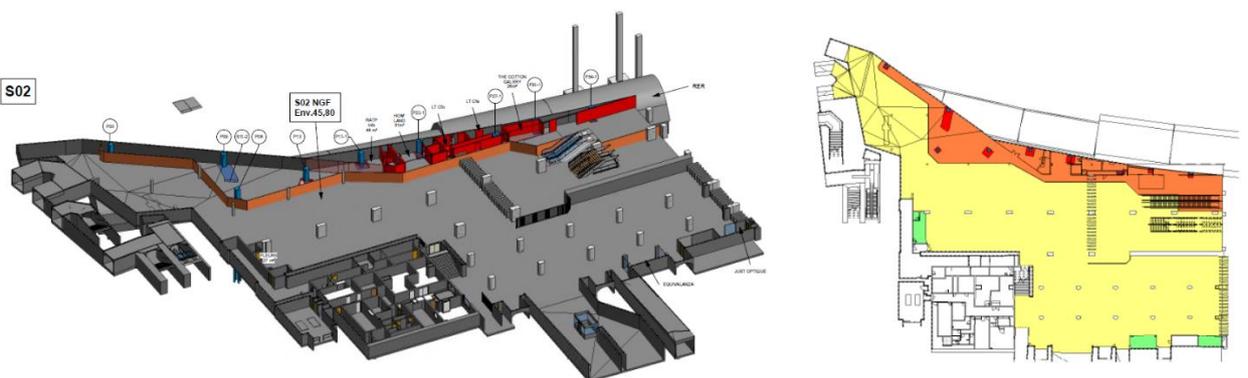
Phase 0 : Structures créées ou renforcées dans la zone, localisées au sein des commerces ou des locaux d'exploitation existants ou en limite de circulation



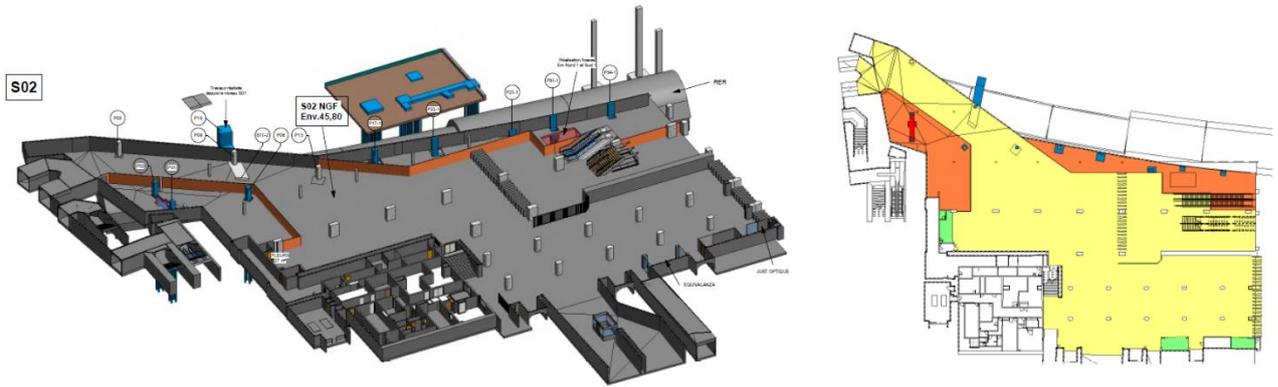
Phase 1 : démolition des locaux situés au Sud-Est de la circulation



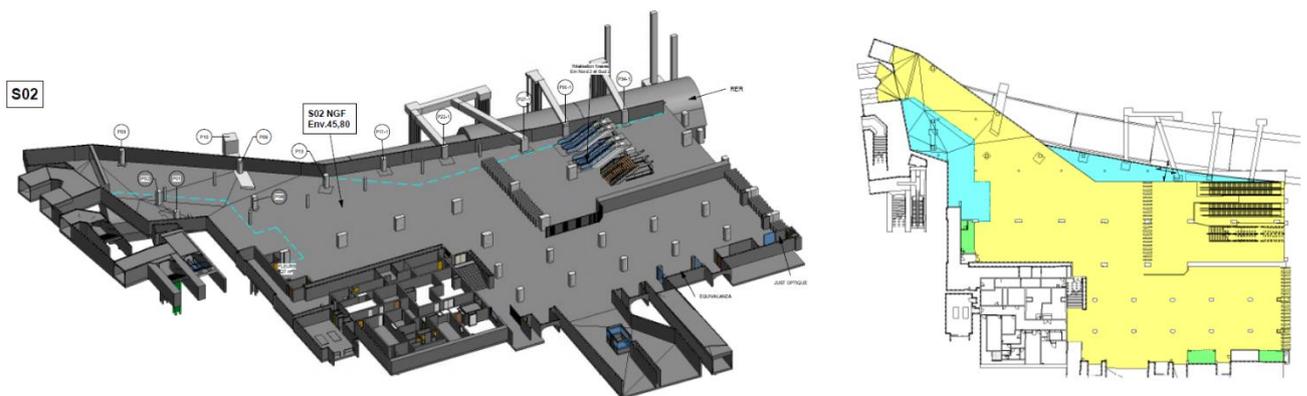
Phase 2 : travaux de génie civil au Nord-Ouest de la circulation, la zone au Sud-Est étant utilisée pour maintenir un passage suffisant



Phase 3 : travaux de génie civil au Sud-Est de la circulation



Phase finale : reconstitution des locaux



Enfin, afin de faciliter les circulations des voyageurs pendant les phases de travaux, un effort particulier sera porté à la signalétique fixe. Des outils de guidage digitaux sont aussi à l'étude. En outre, une présence humaine (type gilets rouges/personnel de régulation) pourra être prévue lors des changements de phase pour guider au mieux les voyageurs, qu'il s'agisse de ceux du quotidien (qui devront s'approprier les éventuels évolution de parcours) ou de visiteurs occasionnels.

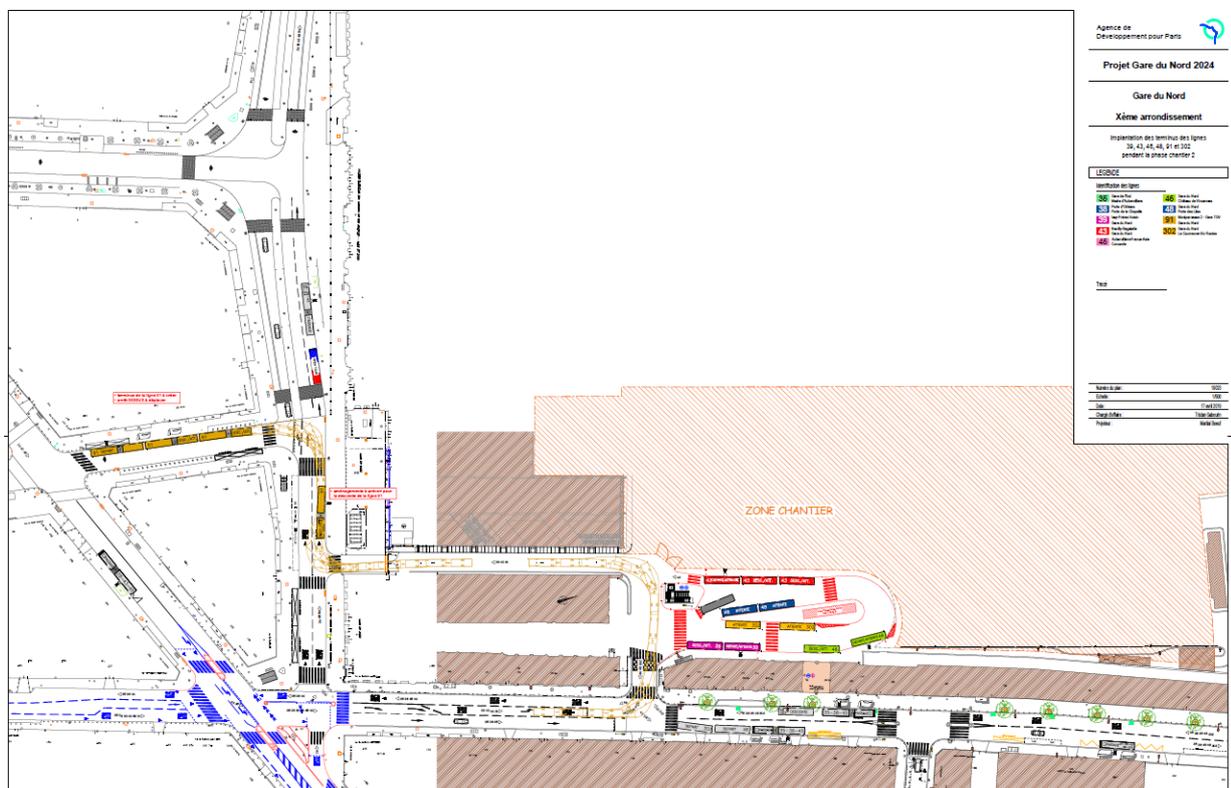
Le projet prévoit la reconfiguration totale de la gare routière pour permettre d'accueillir une nouvelle génération d'Eco-station Bus selon les critères et le cahier des charges définis par IDF Mobilités. Les travaux de transformation vont se dérouler dans une gare routière en fonctionnement. Des études ont été conduites par la RATP, pour le compte de la SA Gare du Nord 2024, pour définir des phases permettant d'assurer le fonctionnement de la gare routière pendant les travaux. Ce phasage a été validé par la Préfecture de Police, Ile-de France Mobilités et la Ville de Paris.

Les principes fondamentaux retenus sont les suivants :

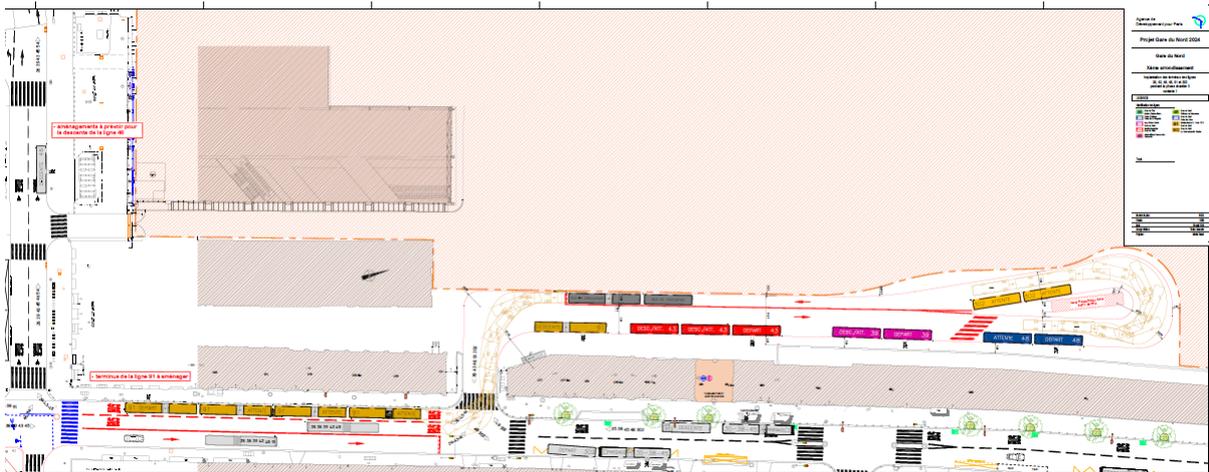
- Maintenir le maximum de lignes desservant la Gare du Nord afin d'assurer le même niveau de desserte pour les usagers.
- Maintenir le maximum de lignes de bus dans la gare routière pour éviter le report de lignes sur l'espace public autour de la Gare du Nord, celui-ci étant déjà largement occupé par les bus mais aussi par les places de taxi, les places de livraison, les stationnements deux roues et vélos.

Les études conduites par la RATP ont permis de montrer que le niveau de service d'exploitation reste assuré pendant les travaux. Concernant les conditions d'exploitation, seule la ligne 91, qui est un bus articulé, ne peut être accueillie dans la gare routière (dépose, régulation et départ) pendant les travaux. Toutes les autres lignes peuvent être maintenues dans leur fonctionnement existant. Ainsi, dans la description du phasage prévu par la RATP et décrit ci-dessous, une attention particulière est portée au traitement de la ligne 91 pour garantir sa fonctionnalité, en compatibilité avec la gestion de l'espace public et la circulation du quartier.

Il est privilégié d'éviter le « tourne à gauche » du bus 91 (bus jaune sur schémas) sur la rue de Dunkerque. Ainsi, dès la phase 1b, le 91 empruntera l'entrée de l'Eco-station Bus, uniquement transit, pour reprendre aussitôt la rampe Dunkerque (feu tricolore de régulation du trafic en sortie de raquette), avec dépose à aménager sur le parvis et terminus rue de Saint-Quentin. L'aménagement des arrêts et/ou terminus provisoires est réalisé par le projet, en lien avec la RATP, Ile de France Mobilités, les services de voirie de la Ville de Paris et la Préfecture de Police. L'instruction formelle est réalisée dans le cadre de la procédure d'occupation du domaine public de voirie.



Dans un second temps, en phase 3 (rampe Dunkerque supprimée) le 91 empruntera la raquette et procédera à sa dépose et régulation rue du Faubourg Saint-Denis (partie en double sens).

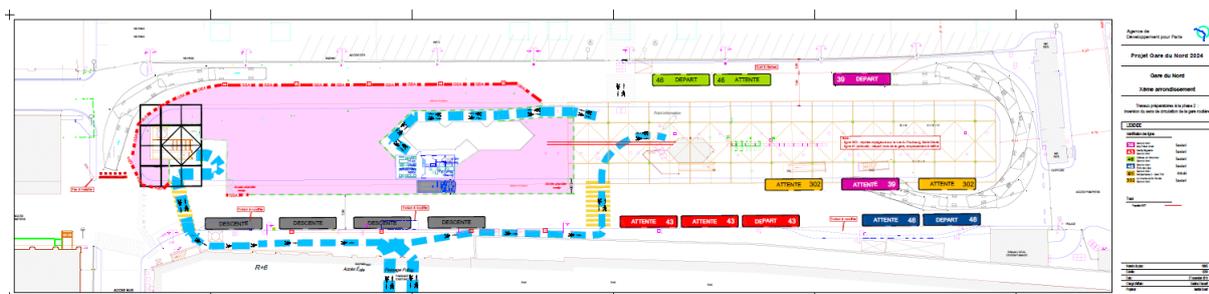


En phase finale, le 91 retrouve sa place au sein de la gare routière.

Les travaux permettant de passer d'une phase à une autre sont réalisés par le maître d'ouvrage et préalablement validés avec la RATP et IDF Mobilités. Il s'agit notamment d'aménagements provisoires afin de permettre la dépose et la reprise des voyageurs dans de bonnes conditions ainsi que la régulation des bus et l'accueil des agents RATP :

- L'inversion du sens de circulation dans la gare routière ;
- La création de quais provisoires ;
- La création d'un espace vie bus (locaux sociaux RATP) provisoire ;
- La création de cheminements publics provisoires.

Un exemple de phase est représenté ci-dessous :



A l'instar de l'accompagnement des voyageurs à l'intérieur de la gare un effort particulier sera porté à la signalétique fixe. Des outils de guidage digitaux sont aussi à l'étude. En outre, une présence humaine (type gilets rouges/personnel de régulation) pourra être prévue lors des changements de phase pour guider au mieux les voyageurs, qu'il s'agisse de ceux du quotidien (qui devront s'approprier les éventuelles évolutions de parcours) ou de visiteurs occasionnels.

La coordination interchantier est bien assurée par la SEM Pariseine qui a été missionnée par la SA Gare du Nord 2024 et qui est assistée d'un OPC interurbain. Des réunions de coordination réunissant l'ensemble des Moa concernées (Hôpital LARIBOISIERE, CDG Express, RATP, G&C, RESEAU, Ville de PARIS) ont déjà été organisées par d'un directeur de programme exploitation et interfaces faisant partie des équipes de la SA GdN 2024 et dont la mission principale est de coordonner et de gérer les différentes interfaces générées par le projet. Ce directeur de programme s'assure également de la maîtrise de toutes les nuisances

potentielles des travaux réalisés par les travaux (bruit, poussière, logistique, ...), un gestionnaire des emprises de chantier sera également missionné par la SA GdN2024 pour s'assurer du respect des règles de chantier et assurer la gestion des approvisionnements de chantier.

Page 12 conclusion :

Les avantages du projet sont donc clairement établis au bénéfice des utilisateurs de la future Gare du Nord qu'ils soient voyageurs (grandes lignes, transilien, RER, métro) avec des parcours améliorés et des nouveaux espaces aménagés avec qualité s'adressant aussi bien aux voyageurs qu'aux riverains afin de proposer dans le future une meilleure expérience de la Gare du Nord.