

ANNEXE 19



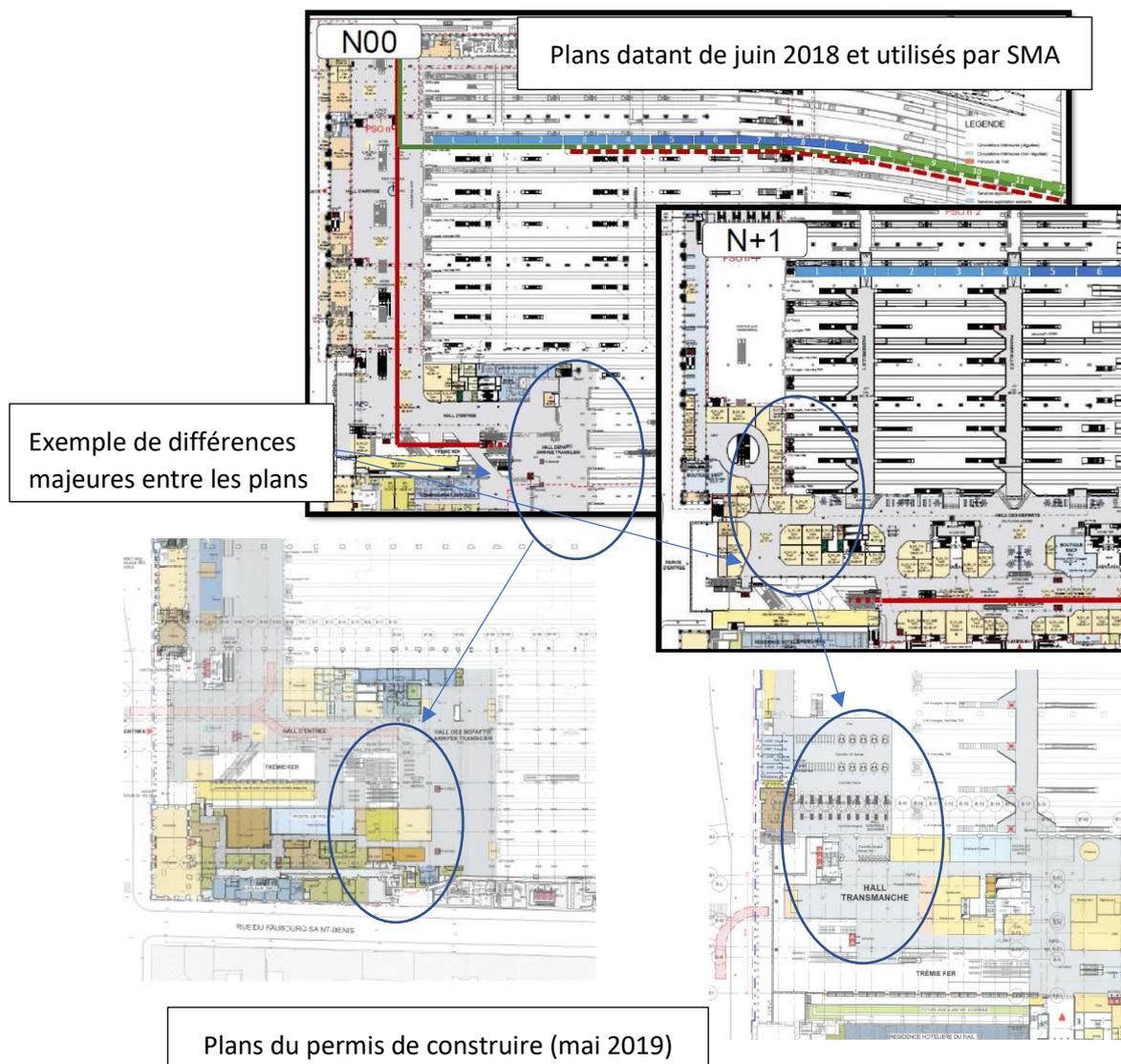
**Observations complémentaires sur le rapport SMA  
commandé par la Ville de Paris**

Il faut tout d'abord préciser que SMA est un bureau d'études spécialisé en infrastructure ferroviaire, donc ce qui a trait à la circulation des trains.

A l'inverse SMA n'a pas de compétences propres ni d'expertise en matière d'études de flux ou de gestion de gare : modalités d'exploitation, organisation des flux de voyageurs au sein d'une gare, analyse des temps de parcours...

Par ailleurs, comme elles l'indiquent elles-mêmes dans leurs rapports, les personnes missionnées par la Ville de Paris (les 4 urbanistes comme SMA) n'ont pas disposé de temps suffisant. Cela les a contraints à faire une analyse succincte.

C'est d'ailleurs certainement pour cette raison que le rapport de SMA contient des approximations. Par exemple, le bureau d'études ne fait pas référence dans son étude des flux (cf. plans page 29) aux plans du permis de construire mais à ceux datant de l'appel d'offres. Or ces plans sont très différents de ceux du permis de construire ce qui fausse les conclusions relatives aux pratiques au sein de la gare.



L'étude SMA traite de deux sujets principalement :

- En premier lieu, l'analyse des effets de la réalisation du projet sur la circulation des trains en phase travaux

Sur ce sujet, cœur de métier de SMA, le rapport conclut à une faisabilité avérée et robuste des dispositions envisagées pour assurer la continuité de circulations des trains durant la phase des travaux. Deux préconisations sont émises et le maître d'ouvrage peut assurer qu'elles avaient été déjà identifiées lors des premiers échanges avec SNCF Réseau. Ces dispositions ont bien été intégrées dans toutes les études menées et sont déjà mises en œuvre pour certaines (mutualisation de la voie 6).

- En second lieu, les études de flux

Sur ce sujet, hors cœur de métier de SMA, le rapport se limite à émettre un avis succinct sur les documents présents dans le dossier d'enquête publique. Il ne constitue pas à proprement parler une expertise car il n'apporte aucun élément contradictoire factuel et ne contient aucune étude complémentaire pour étayer les prises de position ou les recommandations, à l'inverse du travail effectué par AREP (leader mondial de l'analyse des flux de voyageurs en gare).

En conclusion, les recommandations émises ne remettent pas en cause la qualité du projet.

Au contraire, ce rapport vient souligner que grâce aux nouveaux dispositifs créés, le projet permet d'envisager plusieurs scénarii d'exploitation différents et qui pourraient être mis en œuvre par SNCF. Ceux-ci doivent être analysés par SNCF avec les entreprises de transport ferroviaire au regard des besoins exprimés par les transporteurs. Cette souplesse, apportée notamment par les 3 passerelles, représente une opportunité plutôt qu'une contrainte. Il est par ailleurs possible de remarquer que toutes les recommandations émises visent à utiliser tout le potentiel offert par l'ensemble des infrastructures (réversibilité des passerelles, double flux des quais historiques et du nouveau bâtiment...) pour mieux répartir les flux. Enfin, aucune recommandation n'est faite pour remettre en cause la conception du projet, bien au contraire.

Par ailleurs, nous avons relevé plusieurs erreurs et incompréhensions dans le corps du rapport voire, des extrapolations qui viennent fausser la lecture et la compréhension du rapport et par la même du projet. Elles sont détaillées point par point ci-après.



## Impact du projet sur le fonctionnement des infrastructures en phase travaux :

**page 8 :** « La gare de banlieue en surface (voies 30 à 36) et la gare souterraine (RER B et D) ne sont pas impactées par les travaux du projet » => le maître d'ouvrage confirme ces points

**page 13 :** « Etudes basées sur GOV de fin janvier 2020 et extrapolation à partir des documents publics, vendredi en heure de pointe » => donc très défavorable ce qui renforce la pertinence et le sérieux de l'organisation et le travail mené avec SNCF RESEAU pour limiter les impacts des travaux à presque nuls sur le trafic ferroviaire

**page 15 :** « Le plan de transport nécessite en heures de pointe un maximum de 15 voies sur 19 voies disponibles » => l'organisation de geler 2 à 3 voies est donc compatible avec l'exploitation et préserve une voie en secours pour absorber les situations perturbées

**page 23 :** « Nécessité de mettre à disposition de Eurostar la voie 6 pour garantir la capacité d'accueil des Eurostar » => travaux en cours par SNCF G&C, la voie 6 sera mise à disposition de Eurostar avant le début des travaux

**page 23 :** « Vigilance pour le report des TER Laon/Beauvais pendant les gels de quais v20/v21 » => mesures prises en compte par SNCF RESEAU dans la mise au point du GOV pendant cette phase travaux

- ➔ **Le rapport SMA conclut en page 23 que les dispositions envisagées pour les travaux sont compatibles avec le plan de transport des trains et qu'il y a même suffisamment de réserve pour gérer les aléas. 2 recommandations sont faites et elles avaient déjà été identifiées par le maître d'ouvrage.**

## Impact du projet sur les flux et itinéraires voyageurs :

**Page 5 :** « Etudes basées sur documents existants et fournis à l'enquête publique, ne comporte aucune analyse approfondie, ne comporte aucune simulation ou étude supplémentaire concernant l'analyse des impacts sur les flux voyageurs »

- ➔ **Les conclusions ne sont pas étayées et par conséquent moins pertinentes que celles contenues dans le dossier de permis de construire qui sont basées sur des études de flux nombreuses et très approfondies (études AREP, études de phasage travaux,...)**

**Page 26, 27, 29 :** « Le projet s'appuie fondamentalement sur le principe de séparation des flux d'arrivée et départ pour solutionner la congestion » « Elles ont montré que les arrivées-départs simultanés et sur le même quai sont très rares (quelques cas par jour en heure de pointe). Par contre, ces observations ont mis en évidence d'autres causes de congestion dans le hall principal »



- Le projet vise à résoudre, entre autres, les problèmes de congestion au sein du hall principal
- Ces congestions sont d'ailleurs confirmées dans la suite du rapport. SMA dit même que des causes de congestion ont été mises en évidence sur le quai transversal.
- Pour pallier ces congestions, SMA remet en cause la dissociation des flux départs et arrivées et propose à la place, sans l'étayer ni le démontrer faute d'avoir pu mener des études approfondies, un mode d'exploitation différent (annonce précoce des trains, suppression du contrôle d'accès et des contrôles de sécurité, suppression de l'approvisionnement des trains par le quai – ce que le projet résout pourtant). L'annonce précoce des trains ne fonctionne pas dans les grandes gares terminus en France du fait de la sollicitation importante des voies que l'on y observe.
- Le projet qui répond au cahier des charges de séparation des flux présente malgré tout une souplesse dans l'organisation de l'espace, apportée notamment par les 3 passerelles, offrant une opportunité et des capacités complémentaires plutôt qu'une contrainte

**Page 32 :** « Les attroupements créés par l'attente devant les écrans d'affichage de la voie de départ »

- C'est ici le mode d'exploitation du système ferroviaire français et l'organisation générale des gares terminus qui est critiqué et non le projet en lui-même. Le cas particulier de la Gare du Nord a été, en accord avec la politique générale de SNCF Gares & Connexions, adapté pour largement diminuer les attentes devant les écrans notamment en les multipliant et les dispersant dans l'espace. SNCF Gares & Connexions continue par ailleurs à travailler sur les modes et vecteurs d'information voyageurs pour tenter de résorber ces phénomènes d'attroupement.



*« La simultanéité des flux d'arrivée à l'arrivée et au départ sur le même quai est un sujet marginal, c'est l'affichage des voies qui cause la congestion ».*

- Un des principes directeurs du projet réside dans la séparation des flux arrivées/départs pour éviter les points de congestion. Ce phénomène est observable quotidiennement sur le quai transversal principal (le flux à l'attente avant le départ sur le quai transversal étant percuté par le flux à l'arrivée en sortie des quais longitudinaux) et non sur les quais des voies (le croisement arrivée/départ sur les quais des voies est un phénomène particulièrement difficile à gérer en gestion de flux, SNCF met donc tout en œuvre pour l'éviter le plus possible). La solution de la distinction des départs et des arrivées permet d'éviter les croisements de flux (sources d'entrechoquements et d'embouteillages humains). La solution offre un maximum d'espace aux flux à l'arrivée comme à ceux au départ dans l'objectif de fluidifier les circulations et d'offrir plus de confort.
- Pour réduire les congestions, il faut également proposer plus d'espace pour accueillir convenablement les voyageurs des grandes lignes qui vont voir leur



nombre augmenter de 46% à horizon 2030. La seule solution est de construire un nouveau bâtiment pour accueillir les voyageurs.

**A partir page 34**

*« On suppose que 35% des voyageurs de/vers le RER ou le Métro utilisent le souterrain Maubeuge et 65% le quai transversal. On suppose que ce ratio reste constant avec le projet »*

**Ces hypothèses sont fausses et proviennent d'une lecture erronée du rapport AREP qui s'appuie sur des comptages partagés avec SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau, RATP et Ile-de-France Mobilités :**

- Les voyageurs vers les trains TER/IC embarquent à 35 % par le souterrain Maubeuge et 65 % par le terminal Départ
- Les voyageurs Thalys et Eurostar embarquent à 100 % par le terminal Départ
- 5 à 7% des voyageurs TGV passent par le tunnel Maubeuge. Demain, cet accès depuis le tunnel Maubeuge ne sera plus possible pour des raisons d'exploitation
- Les voyageurs à l'arrivée des trains Grandes Lignes (hors Eurostar) transitent à environ 20 % par Maubeuge et environ 80% par le quai transversal (sur l'heure de pointe du soir).

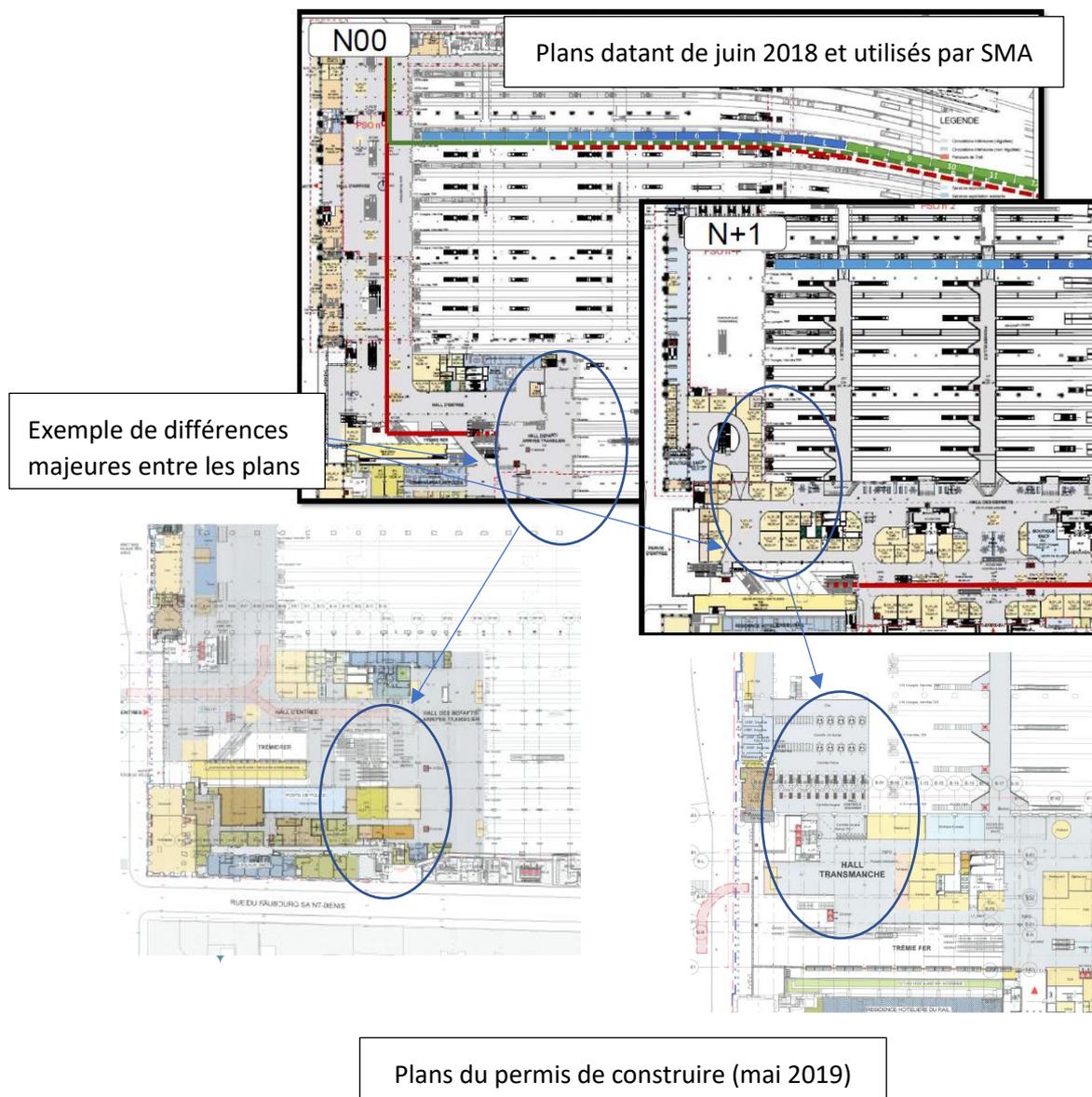
**De plus, une erreur d'interprétation concernant les hypothèses de l'étude de flux est commise ; elle fausse les conclusions sur tous les temps de parcours des voyageurs grandes lignes. En l'occurrence aucun des voyageurs ne prenant un Thalys ne part depuis le souterrain Maubeuge, un contrôle aux rayons X pouvant être effectué sur les quais longitudinaux. Cela remet en cause l'augmentation du temps de parcours de 8 minutes très souvent mise en avant à tort.**



page 35 Les plans précédemment cités ne correspondent pas au dossier déposé dans le cadre du permis de construire (ce sont ceux d'une étude géotechnique en phase diagnostic), il n'y a pas d'étape à faire au -1, la circulation à prendre en compte est S02 vers N0 puis N0 vers N1.

*Du fait des remarques précédentes, les résultats présentés des pages 48 à 50 ainsi que le bilan en page 51 sont largement erronés.*

→ Les plans présentés ne sont pas ceux du permis de construire déposés le 21 mai 2019. Ils proviennent d'une étude géotechnique datant de juin 2018 et présentent des différences notables dans les cheminements et parcours.



→ Notamment, il n'y a pas d'étape à faire au -1, la circulation à prendre en compte

est S02 vers N0 puis N0 vers N1. De ce fait, l'ensemble des calculs de temps de parcours avancés par SMA sont remis en question.

- Allongement des temps de parcours => SMA n'a pas pris en compte les temps d'attente liés à la congestion et aux contrôles (page 35), le projet vise à décongestionner donc à améliorer les temps de parcours allongés par cette congestion, observée et confirmée par SMA
- SMA a considéré que les passerelles étaient dédiées. Il s'agit d'une hypothèse dégradée prise comme donnée d'entrée par AREP pour faire son étude de flux afin de vérifier de la robustesse du système d'embarquement par les passerelles même en situation perturbée (certaines passerelles inaccessibles par exemple). En exploitation, les passerelles pourront desservir tous les quais,

### A partir de la page 38

*(Cas de l'itinéraire entrée parvis côté cour des taxis actuelle vers Thalys)  
« Allongement de la durée d'accès aux quais : 5,6 min en moyenne »*

- L'analyse n'est pas représentative des parcours vers Thalys :
  - Il existe au moins 5 parcours depuis la ville pour rejoindre le Thalys et environ 14 parcours depuis les autres modes de correspondance de la gare du Nord.
  - Le parcours étudié n'est pas réel car l'embarquement THALYS depuis le tunnel Maubeuge n'est pas possible actuellement comme exposé plus haut
  - Le temps de parcours est le cas extrême dans la configuration future : entrée par le parvis côté cour des taxis et accès à la voiture de tête (environ 16% des voyageurs GL empruntent l'entrée côté cour des taxis).
  - Certains parcours vers les Thalys depuis le RER et le métro 2 et accès aux voitures de queue sont, à l'inverse, considérablement réduits dans la configuration future (plusieurs minutes gagnées).

### page 39

- L'allongement de 8 minutes concerne 1 seul cas unique théorique qui ne peut pas exister car l'embarquement THALYS depuis le tunnel Maubeuge n'est pas possible actuellement comme exposé plus haut
- Pour tous les autres parcours, le rapport avance, sans détail de calcul, des temps de parcours inférieurs, identiques, ou dégradés de 0,5 minutes en moyenne **mais sans tenir compte de la congestion et des temps d'attente (page 50)**

### A partir de la page 40

*(Cas de l'itinéraire M4 M5 RER E vers TGV voie 17)  
« Allongement de la durée d'accès aux quais : 1,8 min en moyenne par rapport au souterrain Maubeuge, 0,5 min en moyenne pour les autres itinéraires »*



- ➔ Certains parcours tracés sur les plans, notamment en configuration actuelle, sont erronés. Cela concerne notamment les voyageurs venant depuis les métros 4 et 5 qui cheminent en partie par le S01 (par exemple, les voyageurs vers les Grandes Lignes n'empruntent pas les escaliers menant au quai transversal Transilien).

### A partir de la page 42

*(Cas de l'itinéraire M4 M5 RER E vers TER voie 17)*

*« Statu quo pour ceux qui passent par le souterrain. Allongement de la durée d'accès aux quais de 1 min en moyenne pour ceux qui passent par le quai transversal »*

- ➔ Certains parcours tracés sur les plans, notamment en configuration actuelle, sont erronés. Cela concerne notamment les voyageurs venant depuis les métros 4 et 5 qui cheminent en partie par le S01 (par exemple, les voyageurs vers les Grandes Lignes n'empruntent pas les escaliers menant au quai transversal Transilien).

### A partir de la page 45

*(Cas de l'itinéraire RER B et D vers TGV voie 11)*

*« Allongement de la durée d'accès aux quais de 1 min en moyenne pour ceux qui passent par le souterrain Maubeuge. Diminution de la durée d'accès aux quais de 2,3 min en moyenne pour ceux qui passent par le quai transversal »*

- ➔ Le parcours depuis le RER B et D vers la voie 11 TGV par le souterrain Maubeuge n'est pas allongé puisqu'il est supprimé. En revanche, le rapport ne semble pas avoir identifié les parcours express et directs entre le RER B et D et le hall des départs. La fréquentation de ce parcours est modifiée en configuration projetée et concerne uniquement des voyageurs TER/IC.
- ➔ Certains parcours tracés sur les plans, notamment en configuration actuelle, sont erronés.

### Page 48

*« Le concept de dédier les passerelles aux trafics TER ou TGV ou Thalys allonge tous les itinéraires car les voyageurs ne peuvent pas toujours prendre la passerelle avec le chemin le plus court pour accéder à leur voiture (sans prendre en compte la congestion qu'il peut y avoir sur les passerelles). »*

- ➔ Cette analyse est imprécise :
  - Certains parcours vers les Grandes Lignes en configuration projetée sont réduits en termes de durée, notamment grâce aux escaliers directs depuis la salle d'échanges RER vers le terminal Départ pour les voyageurs en provenant des RER B, D et le métro 2 et depuis la gare routière.
  - Les parcours par Maubeuge pour les voyageurs TER/IC restent possibles et



sont inchangés en termes de durée et de cheminements entre les deux configurations.

« Ceci serait corrigé en renonçant au concept de passerelles dédiées aux TER, TGV et Thalys. Ceci permettrait d'ouvrir les barrières de la passerelle 3 pour pouvoir utiliser les escaliers sur les deux côtés pour les Thalys ou les TGV voire d'ajouter des escaliers au nord de la passerelle 3 sur les quais 11 à 17. »

- L'aménagement d'escaliers du côté Nord de la passerelle 3 pourrait être étudié.
- La dédicace des passerelles n'est pas une donnée d'exploitation mais une donnée d'études comme vu ci-dessus.
- Cette hypothèse est contraignante pour le dimensionnement des espaces du terminal départ. Le terminal départ est dimensionné pour être réversible dans son exploitation. Les espaces du terminal départ permettraient de gérer les flux de voyageurs dans une exploitation sans dédicace des passerelles.

## Page 50

« En croisant les durées d'accès aux voies avec les flux, on obtient l'impact moyen pondéré. Le projet génère une perte de temps moyenne de 0,63 pour les GL et 0,41 min pour les TER. Les pertes de temps sont les plus élevées pour les entrées parvis et Maubeuge. Le projet apporte des gains de temps depuis le RER et le M2 grâce aux escalators directs. »

- Analyse erronée
  - Certains parcours vers les trains Grandes Lignes ne semblent pas avoir été pris en compte comme les parcours depuis le souterrain Maubeuge et la gare routière.
  - Les 4 parcours possibles depuis la ville dans l'étude AREP ont été rassemblés et ont bien été pondérés par le nombre d'utilisateurs de chaque parcours depuis chaque entrée de la gare.

## Page 51

« L'acceptabilité de la perte de temps par les voyageurs TGV pose également question car la majorité font l'aller-retour dans la journée. »

- Affirmation fausse :
  - Selon les données précisées dans l'étude, les voyageurs TGV se déplacent à 47 % pour des déplacements professionnels occasionnels, 31 % pour des loisirs, 20 % pour des déplacements domicile-travail ou domicile-étude habituels et 3% pour autres motifs sur un Jour Ouvré de Base.
  - Les allers-retours ne sont donc pas en majorité effectués dans la même journée pour les voyageurs TGV (les déplacements professionnels occasionnels ne s'effectuent pas uniquement sur une même journée).



« Le concept des passerelles dédiées allonge tous les itinéraires, en particulier ceux des Thalys. Il devrait être abandonné. »

→ **Affirmation fautive :**

- La plupart des parcours en configuration projetée sont réduits en termes de durée notamment grâce aux escaliers directs salle d'échanges RER vers le terminal Départ pour les voyageurs en provenant des RER B, D et le métro 2 et depuis la gare routière
- Les parcours par Maubeuge pour les voyageurs TER/IC sont inchangés en termes de durée et de cheminements entre les deux configurations
- Les parcours Thalys depuis la salle d'échanges RER et la gare routière sont réduits.

**Page 56**

« La proportion admise des voyageurs TGV à l'arrivée utilisant le souterrain Maubeuge est une hypothèse forte sur les résultats. « on suppose que 35% du total des descentes de trains se dirigent vers le souterrain. » »

→ **Hypothèse fautive :**

- Dans l'étude AREP, il est précisé : « concernant les échanges avec le souterrain Maubeuge, on suppose que 35% du total des descentes de trains se dirigent vers le souterrain. On suppose en particulier que : 80% des voyageurs TGV et Thalys se dirigent vers le quai transversal et 20% se dirigent vers le souterrain Maubeuge. 50% des voyageurs TER et Intercités se dirigent vers le quai transversal et 50% se dirigent vers le souterrain Maubeuge.
- La répartition des voyageurs Grandes Lignes vers la ville ou les modes de correspondance entre le passage souterrain et le quai transversal est calée sur les comptages existants.

« On ne sait pas si la fermeture des portes 2' avant le départ est prise en compte dans les durées d'embarquement admises. « Les embarquements commencent 15 minutes avant le départ pour TER, IC et TGV [...]. On suppose que les embarquements Thalys commencent 20 minutes avant le départ du train. » »

→ **La fermeture des portes 2 minutes avant le départ du train Grande Ligne est bien prise en compte dans l'étude de flux AREP.**

« Terminal Transmanche, fermeture du check-in admise 9 minutes avant le départ au lieu des 30 minutes actuelles. »

→ **Il est indiqué aux voyageurs de se présenter 30 minutes minimum avant le départ du train. Les hypothèses des études ont été calées sur les comptages EIL qui constatent des enregistrements jusqu'à – 9 minutes avant le départ du train.**



→ **En réalité aujourd'hui les temps d'affichage sont :**

- 20 minutes avant départ pour TGV



- 25 minutes avant départ pour Thalys
- Environ 15 minutes pour TER et IC, l'objectif étant un minimum de 20 minutes. Les aléas de production concernant ces circulations ne le permettent toutefois pas aujourd'hui

## Page 57

*« La spécialisation des passerelles en période d'embarquement TGV est une hypothèse forte sur les flux de voyageurs. »*

- La dédicace des passerelles est effectivement l'hypothèse la plus dimensionnante (situation dégradée), c'est pourquoi elle a été utilisée pour dimensionner le terminal départ afin que le projet soit robuste

*« La distribution temporelle de l'arrivée des voyageurs avant embarquement génère un agglutinement au contrôle d'accès. »*

- Les contrôles commerciaux génèrent effectivement une attente dans les minutes qui suivent l'affichage du départ du train. C'est pour cela que la surface devant ces contrôles a été augmentée tout au long du projet, pour permettre de gérer l'attente et la circulation des autres voyageurs. Des améliorations seront par ailleurs poursuivies en phase PRO sur la base de ces études.

*« Pas de prise en compte au terminal TM d'un affichage des voies pour l'accès aux passerelles ; prise en compte partielle au terminal départ »*

- L'hypothèse d'un pré-positionnement des voyageurs dans le terminal départ a été étudié, celui-ci n'a pas été étudié pour le terminal Transmanche.
- L'hypothèse du pré-positionnement des voyageurs a été étudié dans l'optique de réduire la densité liée à l'attente et favoriser les cheminements dans le terminal départ.

*« Les deux arrivées (1TGV + 1ES) ajoutés le matin ne sont pas faisables en ligne : cela met en doute le GOV utilisé dans les simulations. « Deux arrivées de trains qui n'apparaissent pas dans ce GOV ont été ajoutées. » »*

- Les prévisions de trafic sont plus élevées que l'offre de capacité du matériel roulant du GOV actuel, c'est pourquoi un TGV supplémentaire a été ajouté.
- Au-delà de la faisabilité de l'insertion de cette circulation dans le GOV, le train Eurostar supplémentaire a été testé dans les dimensionnements car c'est une demande formulée par le transporteur (faire rouler 3 trains de 900 voyageurs sur l'heure de pointe).
- Pour mémoire l'étude précise : « Le Graphique d'occupation des voies (GOV) considéré est issu du schéma directeur 2015/2016 à l'HPM. Deux arrivées de



trains qui n'apparaissent pas dans ce GOV ont été ajoutées et apparaissent en fin de tableau ci-contre :

- L'arrivée d'un Eurostar à 900 voyageurs, afin de tester le fonctionnement de ces quais. En réalité, le premier Eurostar arrive après l'HPM. Ces 900 voyageurs ont été ajoutés à la prévision de fréquentation de l'HPM.
- L'arrivée d'un cinquième TGV au cours de l'heure. Cet ajout se justifie par une prévision de fréquentation TGV plus élevée que ce que peuvent transporter quatre TGV UM. »

**Là encore, les hypothèses dégradées ont été prises pour s'assurer du bon dimensionnement et du bon fonctionnement des espaces**

« A l'arrivée, des situations de forte congestion avec risque sécurité sont créés sur les quais par l'encombrement des accès des passerelles. »

➔ La suppression d'obstacles sur certains quais est étudiée en phase APD et sera poursuivie en phase PRO

- Problème de sécurité : uniquement pointé sur la voie 18-19 => correspond à la situation existante, le projet n'intervient pas sur ces voies ; sur les voies 8, 11 et 13 les piliers des passerelles sont réétudiées pour augmenter l'espace de circulation le long du quai => il n'y a donc pas de situation dangereuse créée par le projet, au contraire



« Des zones de congestion sont observées dans le hall des départs et dans l'accès vers le terminal de départ »

➔ La réorganisation du niveau N00 a été prévue en phase APD et sera poursuivie en phase PRO suite aux résultats des simulations dynamiques pour fluidifier l'accès au terminal départ et réduire les congestions.

## Page 59

« Emplacement gênant du point d'accueil - Le point d'accueil se situe dans une zone très sollicitée, où des flux se croisent. –page 74 »

➔ C'est un élément très facilement déplaçable, de nouveaux positionnements sont en cours d'étude.

« **Congestion importante aux sorties vers le souterrain Maubeuge** «Les trémies menant au passage souterrain Maubeuge sont très sollicitées aux arrivées des TER. Des files d'attente se forment régulièrement en haut de ces escaliers. [...] la directive OP 3008 ne serait plus respectée.» page 60. »

➔ Le point relevé concerne uniquement pour un quai de la gare qui ne dispose que d'une trémie vers le souterrain Maubeuge. La réalisation d'une deuxième trémie d'accès pour résorber ce phénomène pourra être étudiée



## Page 61

« Terminal départs – Fonctionnement seulement avec pré-positionnement des voyageurs dont la faisabilité n'est pas démontrée. »

- C'est une problématique d'exploitation que SNCF Gares & Connexions assumera en tant que gestionnaire de gare. On peut ceci dit citer l'exemple de la Gare de Lyon où le pré-positionnement dans les Hall 1, 2 et 3 fonctionne tout à fait convenablement.

## Page 65

« Les problèmes capacitaires dans les espaces Transilien et RER ne sont pas traités ni résolus par le projet. »

- Affirmation partiellement fausse : si les congestions dans ces espaces ne sont pas toutes réglées, le projet apporte cependant quelques améliorations, comme par exemple :
  - L'élargissement du quai transversal Transilien
  - La mécanisation des circulations verticales de l'angle Sud Est



« Certaines **hypothèses des études sont à clarifier**, comme la prise en compte des chariots ou la fermeture de l'accès au train 2' avant départ. »

- Il convient de préciser que le constat initial est faux : le croisement avec les chariots d'avitaillement ne crée pas de congestion mais peut en revanche générer de l'inconfort. Cette gêne sera grandement diminuée par le projet puisque le projet prévoit la remise en service des monte-charges d'avitaillement, de ce fait, le nombre de circulations des chariots d'avitaillement sur le quai transversal sera diminué par deux.

« Dans le hall de départs, le contrôle d'accès nécessite le pré-positionnement des voyageurs dont la faisabilité n'est pas démontrée »

- C'est une problématique d'exploitation que SNCF Gares & Connexions assumera en tant que gestionnaire de gare. On peut ceci dit citer l'exemple de la Gare de Lyon où le pré-positionnement dans les Hall 1, 2 et 3 fonctionne tout à fait convenablement.

« Dans le terminal Thalys, les contrôles de sécurité constituent un **système fragile pour embarquer à temps tous les voyageurs** »

- L'implantation de ce dispositif relève d'un arrêté préfectoral.



## Page 70

*« Provoque un allongement des durées d'accès aux quais de surface d'une demi minute en moyenne mais pouvant aller jusqu'à 8 minutes, dont l'acceptabilité paraît douteuse pour la majorité des voyageurs impactés »*

- ➔ **L'allongement de certains parcours concerne l'accès aux quais Grandes Lignes, par le terminal départ. Cela concerne les personnes venant du parking, du parvis au niveau de l'entrée donnant sur la place Napoléon III, ainsi que celles sortant de la ligne 4 par la sortie Ouest.**

*« Le projet ... génère des problèmes de congestion et des risques dans le terminal des départs, sur les passerelles et sur les quais, c'est-à-dire un système peu robuste pour la gestion du trafic piétons et ferroviaire. »*

- ➔ **Ce n'est pas le projet qui crée des problèmes de congestion et des risques dans le terminal départ mais le principe des contrôles commerciaux organisés par SNCF, notamment pour l'embarquement des trains les plus chargés.**

*« Ne résout pas les problèmes capacitaires majeurs dans les espaces Transilien et RER. »*

- ➔ **Le point n'est effectivement pas traité par le projet objet du permis de construire mais relève d'un programme porté en propre par SNCF Gares & Connexions nommé Mass Transit 2024 dont l'objet est la fluidification des espaces des voyageurs du quotidien.**

## Page 71

*« Principe fondamental du projet de séparation des flux d'arrivée et départ sur le modèle aéroportuaire... déplace ou recrée les problèmes de congestion »*

- ➔ **Ce n'est pas le projet du terminal départ et le principe de séparation des flux arrivée et départ qui recrée et déplace des problèmes de congestion. Les congestions identifiées dans le terminal départ sont liées à l'attente en amont des contrôles commerciaux organisés par la SNCF**

## Page 73

*« Abandon de l'interdiction d'embarquement par le souterrain Maubeuge pour les TGV et les Thalys »*



- Le cas de l'embarquement des Thalys et le contrôle sécurité des voyageurs est particulier et nécessite des espaces dédiés, non aménageables au niveau du souterrain Maubeuge.
- La conclusion repose sur des hypothèses fausses, ne concerne qu'environ 6% des voyageurs TGV et aucun voyageur Thalys.

*« Anticipation de l'annonce des voies de départ, pour les trains à quai et à l'heure, ou pour tous les trains avec annonce des changements de voie comme dans nombre de pays européens (D, B, CH, A, NL, ...). »*

- Ce sont des problématiques d'exploitation qui seront traitées par SNCF Gares & Connexions, toujours dans l'objectif de garantir le plus grand confort pour les voyageurs.

*« Abandon ou amélioration du débit des contrôles d'accès et sécurité. »*

- Le contrôle d'embarquement et le débit des contrôles d'accès et de sécurité sont des données d'entrée des études de flux.

*« Abandon du concept des passerelles dédiées. »*

- Le terminal départ et les 3 passerelles permettent d'offrir une liberté dans l'exploitation des trains Grandes Lignes. Le principe de dédicace n'est pas figé.

*« Ouverture des passerelles aux flux des voyageurs arrivants. »*

- L'ouverture est techniquement possible mais elle intéressera certainement assez peu de voyageurs.

*« Déplacement du point d'accueil dans le hall principal. »*

- De nouveaux positionnements sont déjà à l'étude, c'est un point très facilement réglable.

*« Amélioration de la circulation des chariots de marchandises. »*

- Le projet apporte justement cette amélioration.



◆ En conclusion

- ⇒ Les conclusions du rapport SMA confirment que **le planning des travaux ne devrait pas impacter le plan de transport de la Gare du Nord, l'organisation est robuste et ne pèjore que très peu le trafic ferroviaire**
  
- Aucune conséquence d'exploitation sur la gare de banlieue en surface (voies 30 à 36) et sur la gare souterraine (RER B et D)
- Les études du maître d'ouvrage sont basées sur le GOV de fin janvier 2020 et vendredi en heure de pointe donc volontairement très défavorables
- Le plan de transport nécessite en pointe un maximum de 15 voies sur 19 voies disponibles => l'organisation envisagée dans le projet prévoit de geler 2 à 3 voies maximum sur les 4 disponibles
- La nécessité de mettre à disposition de l'Eurostar la voie 6 est bien prévue
- La vigilance pour le report des TER Laon/Beauvais est prise en compte par SNCF RESEAU
  
- ⇒ Temps de parcours, fonctionnement gare
  
- SMA a effectué son analyse succincte sur des plans qui ne sont pas ceux du permis de construire
- SMA analyse des parcours qui n'existent pas
- SMA confirme la congestion actuelle sur le quai transversal, mais pointe des causes d'exploitation : annonce tardive des trains, contrôle d'accès, contrôles de sécurité, approvisionnement des trains,
- SMA ne remet pas en cause la conception du projet mais seulement le type d'exploitation sur la dissociation des flux demandée dans le programme de SNCF Gares & Connexions
- SMA ne préconise pas de supprimer les passerelles, au contraire les passerelles sont présentées comme une opportunité qui crée de la capacité supplémentaire d'accès aux quais
- Il n'y a pas de situation dangereuse créé par le projet ; elle correspond à la situation existante sur le quai voies 18-19, le projet n'intervient pas sur ces voies ;
- Les quais RER sont bien exclus du programme => leur traitement nécessite des interventions lourdes sur les infrastructures (quais et voies), incompatibles avec le maintien de l'exploitation des RER B et D et demanderait donc la fermeture de la gare RER B et D de la Gare du Nord pendant plusieurs mois
- « Amélioration de la circulation des chariots de marchandises. » : Le projet apporte justement cette amélioration.
- « Ne résout pas les problèmes capacitaires majeurs dans les espaces Transilien et RER. » : le point n'est effectivement pas traité par le projet objet du permis de construire mais relève d'un programme porté en propre par SNCF Gares & Connexions nommé Mass Transit 2024 dont l'objet est la fluidification des espaces des voyageurs du quotidien.

