

PROBLEMATIQUE DE LA GESTION DES FLUX EN GARE (Session 1B)

1 - Cas concret de la Gare de Paris nord

La gare du nord est à la croisée de nombreux flux de voyageurs :

- Voyageurs internationaux
 - o Vers la grande Bretagne (hors espace Schengen) : un secteur de la gare est équipé de dispositifs équivalents à ceux des aéroports (passages douaniers DCPAF, sécurité voyage, auscultation des bagages, etc.). Les voyageurs sont invités à venir plus de 30 minutes avant le départ de leur train Eurostar.
 - o Vers la Belgique, Hollande, etc. pays européen intégrés à l'espace Schengen. Les voyageurs peuvent, munis d'un titre de transport, monter à bord jusqu'à deux minutes avant le départ. Ils stationnent en moyenne une vingtaine de minutes en gare.
- Voyageurs nationaux longues distance
 - o Train grande vitesse nationaux vers le nord de la France
 - o Train inter régionaux ou intercités.
Ces voyageurs peuvent monter à bord de leur train entre 15 et 2 minutes avant le départ.
- Voyageurs courte distance
 - o Train express régionaux, notamment vers la Picardie.
 - o Train du RER (B, D, E) vers la grande banlieue Ile de France et l'aéroport de Roissy
 - o Transport urbain : métros (3 lignes de métros passent par la gare du nord : 2, 4, 5)
- Voyageurs routiers
 - o Transport urbain : une plateforme routière (bus) est placée au cœur de la gare du nord, pour des voyageurs banlieue/cœur de Paris et tour-opérateurs.
 - o Transport par taxi : des espaces sont dédiés aux taxis et transports organisés.
 - o Les voitures partagées ou particulières génèrent également un gros trafic autour et sous la gare (parking).
 - o Les autres modes de transports : deux roues, à pieds.



Ainsi plus de 650 000 voyageurs passent chaque jour dans la plus grande gare d'Europe offrant plus de 80 000 m² d'espaces au public (guichets, commerces, affaires, attentes...). Les flux sont de natures différentes : voyageurs avec bagages qui arrivent en avance, voyageurs sans bagages lourds qui sont attirés par l'accessibilité immédiate et la fréquence des transports, ainsi que des visiteurs.

Cette concentration de voyageurs, génère, notamment aux heures dites de pointe (7-9h et 16-19h), des flux très denses. Une attention particulière est portée à leur

fluidité. Au-delà des aménagements étudiés à cette fin (largeur des couloirs et accès, aménagement des mobiliers en gares, affichage des informations disséminés aux endroits utiles, dispositifs de contrôle, etc.), une veille permanente permet de réagir rapidement et d'éviter un engorgement inévitable en cas de problème.

Le moindre dysfonctionnement d'origine accidentelle ou malveillante (6 000 faits sûreté de toute nature recensés en 2014 en gare du Nord) peut engendrer des comportements irrationnels, des phénomènes de mouvement de foule pouvant déboucher sur des sur-accidents et ou des troubles à l'ordre public pouvant aller jusqu'à des émeutes. Les 3 000 personnels travaillant en gare sont vigilants.

La SNCF s'est également dotée d'un service interne de sécurité (Sûreté Ferroviaire). 3 000 hommes et femmes armés et spécialement formés, sont dédiés à la sûreté dans les emprises ferroviaires et notamment en gare du nord. Ils arment des missions de prévention vis-à-vis des personnes et des biens mais également en réaction au moindre évènement, directement ou sur appel du



poste de commandement national sûreté (PCNS). Ils travaillent également en partenariat avec les forces de police et dans le cadre du plan gouvernemental Vigipirate de lutte contre le terrorisme. Tous peuvent compter sur un puissant système de vidéosurveillance (600 caméras déployées en gare du nord) pour contribuer à l'effet de dissuasion et apporter des éléments de réponse aux problématiques sûreté.

De même, des sociétés privées mettent à disposition du personnel spécialisé en gardiennage et filtrage des flux apportant ainsi une contribution significative à la gestion des clients en gare.

Deux numéros de téléphone sont à disposition en cas d'urgence :

- Le 19 pour les agents SNCF
- Le 3117 pour nos clients

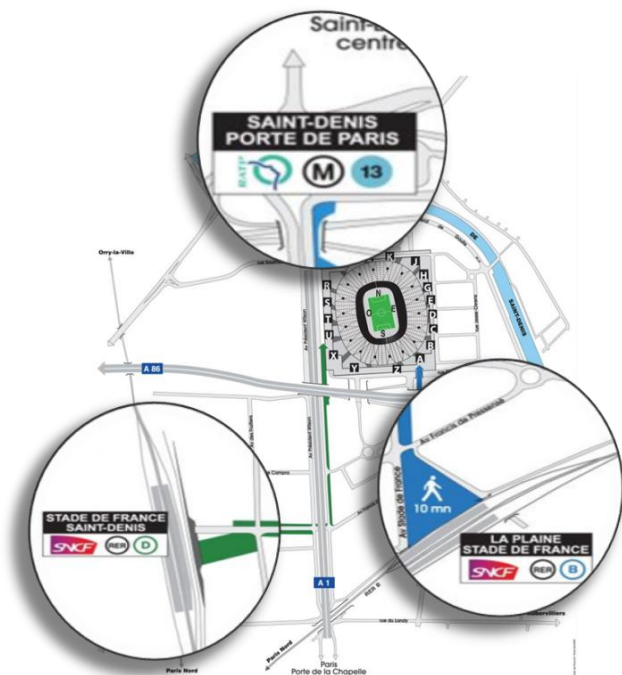


2 - Cas concret de la gestion des flux au stade de France

Le stade de France peut contenir 80 à 100 000 spectateurs pour des évènements sportifs mais également culturels. Le sujet le plus crucial se pose à la fin de la représentation ou du match lorsque tous les clients veulent sortir en même temps pour rentrer au plus vite.

Le stade est placé au cœur de trois accès ferroviaire, distant à pieds de 5 à 10 minutes environ. Les flux sont donc divisés.

Au niveau de la gare « RER B », une coopération avec les forces de police permet de gérer la sortie de 20 à 30 000 clients par vagues successives et ainsi éviter un engorgement en gare qui provoquerait une paralysie des flux et une situation sécuritaire risquée. A l'intérieur de la gare, les clients sont guidés vers les trains, répartis le long des quais sur 200 mètres et stoppés chaque fois que les trains sont complets. Ainsi, un train peut partir toutes les 5 minutes. De cette façon, il est possible d'évacuer 30 000 personnes en une heure de temps sans encombre avec seulement 35 agents SNCF.



Franck BERTIN

Position : **Paris North Director of Security Zone**

Company : **SNCF Security**

Country : **SNCF**