



# RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE

## Noisy-le-Sec



# POLE-GARE DE NOISY-LE-SEC

SCHEMA DE PRINCIPE

Version soumise au conseil d'Île-de-France Mobilités du 07 décembre 2023





## Sommaire

<i>Résumé</i> .....	3
<b>1. Contexte général du pôle de Noisy-le-Sec</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Diagnostic urbain du pôle</b> .....	<b>17</b>
<b>3. Diagnostic des déplacements et du fonctionnement du pôle-gare</b> .....	<b>33</b>
<b>4. Les flux</b> .....	<b>90</b>
<b>5. Objectifs et description du projet de pôle</b> .....	<b>100</b>
<b>6. Impacts significatifs du projet de pôle de la gare de Noisy-le-Sec</b> .....	<b>163</b>
<b>7. Management et calendrier du projet</b> .....	<b>169</b>
<b>8. Economie du projet</b> .....	<b>175</b>
<b>9. Financement du projet</b> .....	<b>180</b>
<b>10. Evaluation de l'intérêt socio-économique du projet</b> .....	<b>183</b>
<b>11. Annexes</b> .....	<b>193</b>

## QU'EST-CE QUE LE SCHEMA DE PRINCIPE (SDP) ?

L'objectif du **schéma de principe (SdP)** réalisé par Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, consiste à arrêter le programme fonctionnel du pôle multimodal de la gare de Noisy-le-Sec, ainsi que son planning, son phasage et son coût. Pour chaque élément du programme, le schéma de principe devra définir un coût et un maître d'ouvrage.

Il fait suite au **dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)** qui avait pour objectif de présenter l'ensemble des éléments permettant **d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet**. Il intègre les préconisations de la phase de concertation préalable.

Le DOCP a été approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités du 13 février 2019, et a été le support d'une concertation préalable qui s'est tenue du 25 mars au 26 avril 2019.

Le bilan de la concertation préalable a été approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités le 12 décembre 2019.

## UN PROGRAMME DE GRAND POLE DE CORRESPONDANCE

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) forment des lieux intégrés en termes d'intermodalité. Ils sont cependant composés de plusieurs fonctionnalités variées : gare ferroviaire, de tramway, arrêts de bus, ..., elles-mêmes insérées dans le tissu urbain.

Un projet de grand pôle de correspondance **visé à faciliter les pratiques intermodales entre l'ensemble des modes de transports et à assurer par son insertion urbaine un rôle d'interface entre la ville et le réseau de transport**. Un tel projet vise également avant tout à donner une cohérence d'ensemble à un lieu d'échanges et à permettre son évolution dans le temps.

Il n'est pas composé, comme dans un projet de ligne de transport, d'un projet « unique » mais est constitué de différents éléments de programme, qui peuvent être portés par une diversité de maîtrises d'ouvrage et bénéficier de différentes modes de financement.

Le projet du pôle de la gare de Noisy-le-Sec vise à répondre à la forte hausse de la fréquentation du pôle attendue dans les prochaines années et à améliorer l'intermodalité et la qualité de service rendu aux voyageurs (désaturation des espaces, correspondances efficaces, confort d'attente, sécurité, ...).

## LES ACTEURS DU PROJET

Île-de-France Mobilités a piloté les études techniques préliminaires du pôle de Noisy-le-Sec et a réalisé le présent schéma de principe, avec la participation des différents acteurs du pôle.

Les partenaires du projet sont :

- L'État ;
- La Région Île-de-France ;
- Le Département de Seine-Saint-Denis ;
- La Ville de Noisy-le-Sec ;
- L'Établissement Public Territorial Est Ensemble ;
- La SNCF Gares et Connexions ;
- La RATP ;
- EFFIA.





1. Vue aérienne actuelle du quartier de gare de Noisy-le-Sec (Source : Gmaps, 2022)



3. Vue aérienne 3D actuelle de la gare de Noisy-le-Sec depuis le nord (Source : Gmaps, 2022)



2. Vue aérienne 3D actuelle de la gare de Noisy-le-Sec depuis l'est (Source : Gmaps, 2022)



## RESUME

La gare de Noisy-le-Sec est une gare d'envergure de la première couronne parisienne, qui sera amenée à voir sa fréquentation s'accroître fortement dans les années qui viennent (+78% entre aujourd'hui et 2035), avec le prolongement du T1 à Val de Fontenay et à plus long terme le prolongement du T11.

Présentant déjà actuellement des dysfonctionnements, et pour anticiper les augmentations de fréquentation à venir, Île-de-France Mobilités a élaboré en 2019 le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet de pôle de la gare de Noisy-le-Sec. Ce dernier a été approuvé en 2019 par le conseil d'Île-de-France Mobilités. La concertation, s'est tenue en mars et avril 2019, a eu son bilan approuvé au conseil du 12 décembre 2019.

À la suite de ces différentes approbations, Île-de-France Mobilités a initié fin 2021 la réalisation des études préliminaires nécessaires à l'élaboration du schéma de principe du projet de pôle.

L'élaboration du schéma de principe s'effectue à travers une démarche partenariale, ayant pour objectif de définir un projet cohérent articulant l'ensemble des projets de transport et répondant aux défis de l'intermodalité, de l'urbanité ainsi que l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs.

Actuellement, la gare de Noisy-le-Sec est organisée sur deux niveaux : le niveau haut avec le bâtiment voyageurs permettant d'accéder à une passerelle qui dessert tous les quais et le niveau bas donnant accès au passage souterrain secondaire dont l'entrée se fait à l'intérieur du parking relais, ce qui est peu lisible.

Au vu du flux actuel, à l'intérieur de la gare, le bâtiment voyageurs et la passerelle sont congestionnés aux heures de pointes.

A l'extérieur, les espaces publics aux abords de ces accès sont peu qualitatifs et sous dimensionnés pour les flux piétons ce qui est préjudiciable pour des échanges intermodaux de qualité.

**Ainsi, en situation actuelle, la gare de Noisy-le-Sec présente des dysfonctionnements importants.**

**L'augmentation des flux sur le pôle de Noisy-le-Sec étant en forte évolution dans les prochaines années (+78% de flux par rapport à la situation actuelle), compte tenu des projets urbains et de transports à proximité (notamment prolongement du T1 en 2026 et prolongement à plus long terme du T11), il est nécessaire que la configuration actuelle du pôle évolue.**

Ainsi, le projet de pôle de Noisy-le-Sec s'articule autour de deux périmètres d'intervention : le **périmètre ferroviaire** correspondant à la gare (bâtiment voyageurs, passerelle, passage souterrain et quais) et le **périmètre intermodal** correspondant aux espaces publics pour les échanges intermodaux (parvis, voiries).

Le projet vise à répondre aux trois objectifs du pôle :

- Aggrandir la gare ;
- Créer les conditions d'une meilleure intermodalité ;
- Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement.

Le projet de pôle consiste ainsi à agrandir la gare à travers **la création d'un nouveau bâtiment voyageurs et d'une nouvelle passerelle piétonne** plus grands et dimensionnés pour accueillir les flux voyageurs futurs. Cette nouvelle gare présente ainsi des espaces de circulation plus confortables, ce qui constitue un marqueur urbain ouvert sur la ville à travers un ensemble d'accès depuis/vers le niveau haut et le niveau bas de la gare. La nouvelle gare accueille aussi des commerces, ainsi qu'un ensemble de services liée à la gare.

Le projet de pôle s'attache également à **améliorer l'intermodalité et les abords de la gare** en facilitant **la liaison piétonne entre la gare et les quais du T1**, ainsi qu'entre **la gare et les arrêts de bus** du boulevard de la République en proposant un large et confortable parvis piéton végétalisé, s'inscrivant dans la continuité du futur bâtiment voyageur. La création de ce large parvis nécessite la démolition du bâtiment de la Rotonde, indispensable pour proposer des espaces de circulations au niveau du quai du T1 dimensionné aux flux piétons attendus.

La requalification de l'espace public autour de la gare concerne également **l'impasse de la rue de la Gare qui est pacifiée et végétalisée** pour qu'elle soit plus favorable aux modes actifs, avec une interdiction de la circulation voiture dans l'impasse (excepté pour certains véhicules en lien avec les activités SNCF et pour les riverains). Le projet de pôle porte aussi **la création d'une liaison piétonne constituée d'escalier et d'une rampe PMR végétalisée** pour assurer une meilleure connexion entre les deux niveaux et faciliter les cheminements piétons.

Une attention particulière est aussi apportée au rabattement à la gare en vélo, en proposant **une offre de stationnement vélo capacitaire et variée** (libre accès et consigne), à la fois sur le niveau haut et sur le niveau bas de la gare. **L'accessibilité à vélo est améliorée** à travers la requalification du boulevard de la République entre la rue Jean Jaurès et le boulevard Michelet pour proposer une liaison cycle dans le sens Ouest vers Est.

Au stade du schéma de principe, le coût d'investissement du projet de pôle gare s'élève à **87 M€** aux conditions économiques de 01/2022, dont :

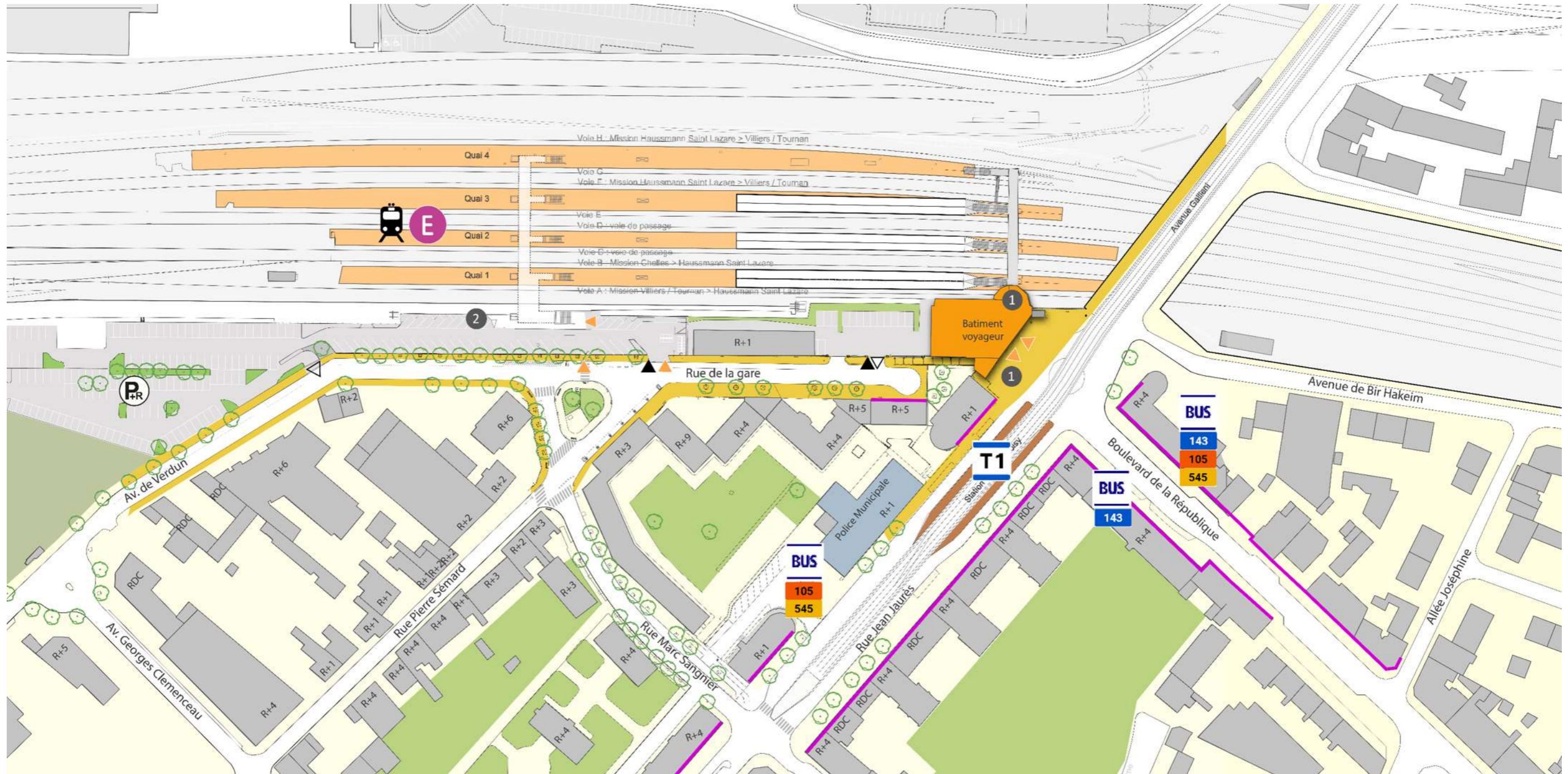
- 75M€ pour les aménagements du périmètre ferroviaire ;
- 12 M€ pour les aménagements du périmètre intermodal.

Les travaux sur le périmètre ferroviaire sont estimés à environ 4 ans, et les travaux sur l'espace intermodal s'intercaleront en amont des travaux ferroviaires pour l'aménagement du Boulevard de la République et l'Avenue Gallieni et en aval de la livraison du bâtiment voyageurs et de la passerelle pour le parvis haut, la pacification de la rue de la Gare et la liaison entre les parvis haut et bas. Le pôle dans intégralité pourrait ainsi être achevé à l'horizon 2034.



# 1. Contexte général du pôle de Noisy-le-Sec





### LÉGENDE

- 1 Accès principal (BV)
- 2 Accès secondaire

- Espace piéton à proximité de la gare
- Espace vert

- RDC commercial et services
- Équipement

- Accès piéton

5. Configuration actuelle de la gare de Noisy-le-Sec et insertion dans son environnement urbain (Source : Artelia - Richez 2022)



## 1.1. PRESENTATION SYNTHETIQUE DU POLE

Située dans le département de la Seine-Saint-Denis (CD93), la gare s'inscrit au nord-est de Paris au sein de la commune de Noisy-le-Sec. La ville est rattachée à l'Établissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble.

La gare a été fréquentée par 17,5 millions de voyageurs en 2019 d'après les données de la SNCF. La fréquentation s'abaisse à 8,8 millions voyageurs en 2020 à cause du contexte sanitaire. En 2021 et 2022, la fréquentation augmentent à nouveau avec respectivement 13 millions de voyageurs en 2021 et 15,7 millions de voyageurs en 2022.<sup>1</sup>

Le pôle-gare de Noisy-le-Sec dénombre environ 40 000 voyageurs par jour et environ 6 000 voyageurs en période de pointe du matin d'après les données de 2016<sup>2</sup>.

Actuellement, le pôle compte principalement des usagers de la gare en rabattement à pied (premier mode de rabattement en gare) et en transport en commun (deuxième mode de rabattement en gare).

La gare propose à ce jour une offre de transports en commun reposant sur :

- le **RER E** avec les deux branches (branche Chelles et branche Tournan), qui relie Noisy-le-Sec au centre de Paris ainsi qu'à la grande couronne ;
- le **tramway T1** (actuellement en terminus) ;
- **3 lignes de bus** exploitées par la RATP (105, 143 et 545).

La gare est accessible depuis le sud du faisceau ferroviaire via deux accès :

- **L'accès principal** par la place Jean Coquelin via le bâtiment voyageurs et la passerelle actuels, concentrant près de 80% des flux et l'essentiel de l'offre intermodale (T1 et bus) ;
- **L'accès secondaire**, confidentiel et peu attractif, situé rue de la Gare, au niveau de l'entrée du parking relais (P+R), via le passage souterrain.

A l'intérieur de la gare, le bâtiment voyageurs et la passerelle sont relativement étroits au vu du flux actuel.

Les espaces publics aux abords de ces accès sont peu qualitatifs et sous dimensionnés pour les flux piétons ce qui est préjudiciable pour des échanges intermodaux de qualité. En particulier, les accès pour les piétons et les vélos ont un caractère accidentogène et peu confortables : trottoirs très étroits, absence de cheminements vélos sécurisés, absence de parvis, traversées piétonnes peu sécurisées....

**Ainsi, en situation actuelle, la gare de Noisy-le-Sec présente des dysfonctionnements importants.**



6. Localisation de la gare de Noisy-le-Sec, offre de transports, Source : RATP

<sup>1</sup> Source : Open Data SNCF, [https://data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/information/?disjunctive.nom\\_gare&disjunctive.code\\_postal](https://data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/information/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal)

<sup>2</sup> D'après la matrice produite par Ile-de-France Mobilités.

Cette situation sera d'autant plus accentuée dans les années à venir par les projets de transports (prolongement du T1 en 2026 et prolongement du T11 à long terme) et les projets de développement urbain du secteur (comme la ZAC de l'Ourcq) qui vont entraîner une augmentation progressive de la fréquentation du pôle-gare.

Les prévisions d'évolution de la fréquentation estimées par IDFM s'élèvent à environ +78% en heure de pointe du matin entre la situation de 2020 (6050 voyageurs) et la situation 2035 (10 750 voyageurs) avec les projets de prolongement du T1 et du T11.

Dans un périmètre élargi, le pôle de Noisy-le-Sec est ainsi concerné indirectement par :

- Le **prolongement du RER E à l'ouest** jusque Nanterre (horizon 2024) puis jusque Mantes-la-Jolie (horizon 2026) ;
- Le prolongement de **la ligne 11 du métro** à Rosny-Bois-Perrier (horizon printemps 2024) ;
- La **ligne 15 Est** du Grand Paris Express dont la gare la plus proche sera Pont de Bondy (horizon 2030) ;
- Le **BHNS TZEN 3** (horizon non stabilisé).

Dans un périmètre plus rapproché, la gare de Noisy-le-Sec est directement concernée, en termes de flux et d'organisation, par les projets de transports suivants :

- **La restructuration du réseau de bus** en lien avec le prolongement de la ligne 11 du métro (horizon printemps 2024) ;
- **Le prolongement du T1** et ses prolongements à l'est (phase 1 en 2026 puis phase 2 en 2029) et à l'ouest (horizon non stabilisé) ;
- **Le prolongement du T11** à Noisy-le-Sec (à plus long terme).

**Le pôle de la gare de Noisy-le-Sec doit donc être repensé afin de pouvoir répondre aux enjeux induits par les arrivées successives des projets de transports entre 2023 et 2035.**



À court et moyen terme, le pôle-gare va déjà connaître plusieurs évolutions d'aménagement par rapport à la situation actuelle liées à la réalisation d'opérations connexes. Ces projets connexes déjà engagés, constituent des données d'entrée et font ainsi partie de la situation de référence pour le projet de pôle.

- **La restructuration du réseau de bus liée à l'arrivée du prolongement de la ligne 11 du métro**, va entraîner un rééquilibrage de l'offre bus entre les deux accès de la gare de Noisy-le-Sec. Actuellement au nombre de trois lignes, et desservant uniquement l'accès principal (niveau haut de la gare), la gare sera desservie à terme sur le niveau haut par une ligne de bus (143 inchangée) et sur le niveau bas par deux lignes de bus (les deux sens de la 245 et le sens dir. Porte des Lilas de la 105). Les arrêts au niveau bas se situeront au niveau du carrefour de la rue Marc Sangnier et rue de la Gare, en connexion directe avec l'accès au passage souterrain. Ce projet, à l'horizon du printemps 2024, constitue une donnée d'entrée pour le projet de pôle dont les aménagements seront réalisés par la collectivité.
- En parallèle et dans une temporalité proche à 2025, SNCF prévoit **la requalification globale de l'accès au passage souterrain** afin de le rendre plus visible, indépendant de l'entrée du parc-relais et des flux des véhicules et de l'accompagner de services aux voyageurs. Cet aménagement s'appuie sur la création d'un parvis confortable et végétalisé donnant accès à une structure couverte pour rejoindre le passage souterrain et comprenant une nouvelle offre conséquente de places de stationnement vélos (480). Ce projet constitue une donnée d'entrée pour le projet de pôle dont le maître d'ouvrage est SNCF Gares & Connexions.

**Par conséquent, dès 2024-25, le niveau bas de la gare aura déjà fortement évolué facilitant une intermodalité de meilleure qualité pour les nouvelles correspondances bus – gare, et pour l'accès par les piétons et vélos qui disposeront d'espaces dédiés. Le projet de pôle s'inscrit dans la continuité de ces aménagements visant à donner plus de place aux modes actifs.**

- Au niveau haut du pôle, les correspondances du T1 avec la gare correspondent à 19% des déplacements liés à la gare en heure de pointe. **Le projet de prolongement du T1 à Val de Fontenay** va augmenter ces échanges. Il se traduit aussi par la piétonisation d'une partie de la rue Jean Jaurès, principal axe de circulation nord-sud de la ville de Noisy-le-Sec. Cet aménagement entraîne une reprise du plan de circulation et une évolution des itinéraires routiers de transit et de desserte locale du secteur de la ville et notamment aux abords de la gare. Plus précisément au niveau de la gare de Noisy-le-Sec, la station du T1 afférente, actuellement en travaux est totalement reprise avec une position latérale côté gare de Noisy-le-Sec. Ce projet dont la 1<sup>ère</sup> phase de prolongement jusque Rue de Rosny à Montreuil, est prévue pour 2026, constitue une donnée d'entrée pour l'aménagement cible au niveau haut. Les travaux sont assurés la maîtrise d'ouvrage conjointe du Département de Seine Saint-Denis et de la RATP.

**L'enjeu pour le projet de pôle visera à conforter et améliorer la fluidité des échanges T1 – gare.**

- Enfin, **le prolongement du T11**, à plus long terme, porté par SNCF, passera par l'insertion d'un quai central du T11 au nord des quais d'accès du RER E, qui sera directement relié à la gare par le prolongement du passage souterrain et via une future passerelle prévue pour assurer une bonne gestion des flux.

**Ces nouvelles offres de transports collectifs imposent de repenser le fonctionnement de la gare à moyen et long terme pour l'adapter à ces flux futurs et renforcer l'intermodalité notamment pour les modes actifs (piétons et vélos).**

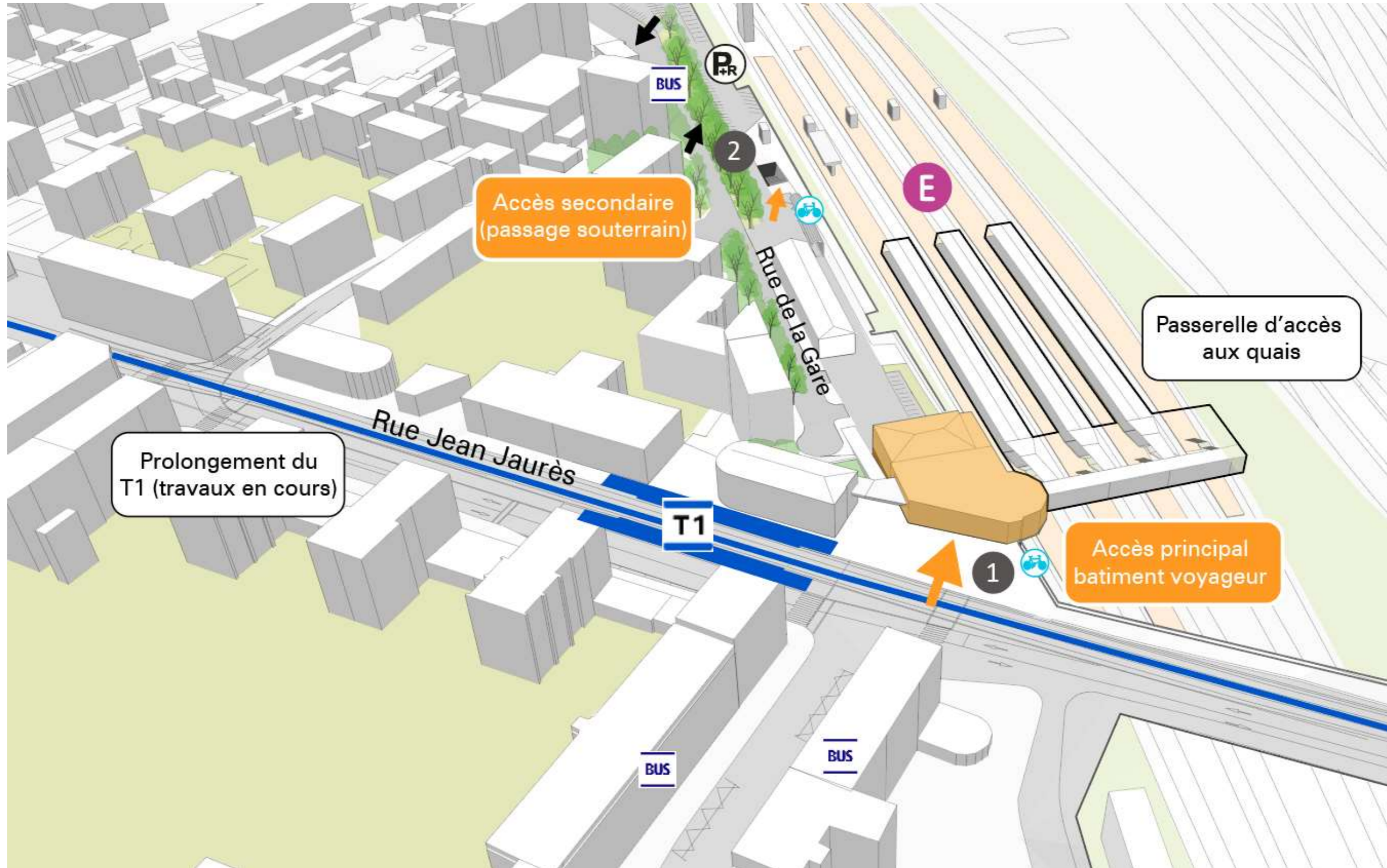
La fréquentation croissante de la gare amène à devoir reconfigurer **les espaces de circulation au sein de la gare** à travers un nouveau bâtiment voyageurs plus grand et notamment à créer, en plus du passage souterrain et de la passerelle existante, une nouvelle passerelle plus large pour assurer une bonne gestion des flux.

Au-delà des espaces ferroviaires, l'enjeu du projet de pôle est aussi **d'agrandir les espaces publics** aux abords de la gare, de renforcer l'offre intermodale et d'en simplifier sa lisibilité pour les usagers. Cela se traduit par la proposition d'un parvis haut élargi.

L'enjeu du projet de pôle est aussi de laisser possible la transformation urbaine que décideront les acteurs locaux, pour qu'à terme, le pôle-gare et ses environnements immédiats forment un ensemble cohérent, propices aux déplacements et confortables.

Le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec doit donc composer avec de nombreux projets connexes qui s'inscrivent dans des temporalités différentes par rapport à la réalisation de l'aménagement global du pôle

**Le projet de pôle de Noisy-le-Sec vise ainsi à définir un projet cohérent articulant l'ensemble des projets de transport et répondant aux défis de l'intermodalité, de l'urbanité ainsi que l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs.**



7. 3D - Configuration schématique actuelle de la gare de Noisy-le-Sec et insertion dans son environnement urbain (Source : Artelia - Richez, 2022)





8. Vue sur la place Jean Coquelin et le parvis haut de la gare (Artelia-Richez, 2021)



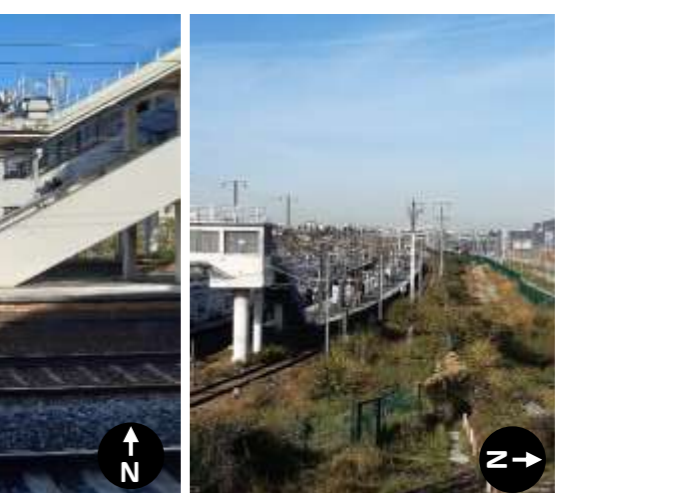
10. Vue sur le bâtiment voyageur (Artelia-Richez, 2021)



11. Vue sur l'accès au passage souterrain (PASO) (Artelia-Richez, 2021)



12. Vue des quais (Artelia-Richez, 2021)



12. Vue des quais (Artelia-Richez, 2021)



9. Vue sur la rue de la Gare et le parvis bas (Artelia-Richez, 2021)







13. Vue intérieure du bâtiment voyageur (Artelia-Richez, 2021)



15. Rampe piétonne de liaison entre parvis haut et parvis bas (Artelia-Richez, 2021)



14. Vue sur la passerelle existante depuis le pont Gallieni (Artelia-Richez, 2021)



## 1.2. LES ACTEURS DU PROJET

Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité porte la démarche du pôle d'échanges multimodal et est garante de la cohérence d'ensemble du projet.

Il s'inscrit dans une démarche partenariale avec :

- L'**État**, financeur des études au titre du CPER ;
- La **Région Île-de-France**, financeur des études au titre du CPER ;
- La **Ville de Noisy-le-Sec**, financeur des études au titre du CPER pour la partie bloc local, et propriétaire et gestionnaire des voiries communales ;
- L'**Établissement Public Territorial Est Ensemble** (EPT) financeur des études au titre du CPER pour la partie du bloc local ;
- Le **Département de Seine-Saint-Denis** (CD93), propriétaire et gestionnaire des voiries départementales et maître d'ouvrage sur la partie urbaine du projet de prolongement du T1 ;
- **SNCF Réseau**, gestionnaire du réseau ferré national, propriétaire de certaines emprises ferroviaires et maître d'ouvrage du projet de prolongement du T11 ;
- **SNCF Gares et Connexions**, propriétaire et gestionnaire des gares du RER E et de la ligne P ;
- La **RATP**, exploitant de la ligne de tramway T1, ainsi que des lignes de bus du secteur et maître d'ouvrage sur la partie ferrée du prolongement du T1 ;
- **EFFIA**, exploitant du parking relais.

## 1.3. HISTORIQUE DU PROJET ET DES ETUDES

Des études sur l'avenir du pôle de la gare de Noisy-le-Sec ont été conduites par différents partenaires depuis une dizaine d'années :

- Contrat de pôle (PDUIF – validé en 2004, travaux du pôle bus réalisés en 2009) ;
- Études de mise en accessibilité du RER E dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité – SDA (2007-2014) ;
- Études pour le prolongement de la ligne de tramway T1 à Val de Fontenay (DOCP en 2006, schéma de principe en 2012, Enquête publique en 2013, DUP en 2014, protocole de financement du T1 à Val de Fontenay en 2018, AVP modificatif en 2020) ;
- Études pour le prolongement du T11 (Schéma de principe du projet « Tangentielle Nord » approuvé par le conseil du STIF en 2004, déclaration du projet d'utilité publique en 2008, réalisation des études AVP pour le tronçon est entre Le Bourget et Noisy-le-Sec en cours) ;
- Études de restructuration des lignes de bus dans le cadre de la restructuration du réseau bus en lien avec la mise en service de la ligne 11 du métro et du prolongement du T1.

Île-de-France Mobilités a initié en 2019 la réalisation des études nécessaires à l'élaboration du **dossier d'objectifs et de caractéristiques principales**(DOCP) du projet de pôle de la gare de Noisy-le-Sec.

Ce dernier a été approuvé le 13 février 2019 par le conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

Une **concertation préalable** sur la base du DOCP s'est ensuite déroulée du 25 mars au 26 avril 2019, dont le bilan a été approuvé au conseil du 12 décembre 2019.

À la suite de ces différentes approbations, Île-de-France Mobilités a initié fin 2021 la réalisation des études préliminaires nécessaires à l'élaboration du schéma de principe du projet de pôle.

**Les études préliminaires permettant la rédaction du présent schéma de principe** ont été financées dans le cadre du **Contrat Plan État Région (CPER) 2015-2020**. L'État et la Région financent 50 % du montant total des études (l'État finançant 15 % et la Région Île-de-France 35 %), Île-de-France Mobilités prend à sa charge 25 % du montant en tant que maître d'ouvrage des études, 12,5 % sont financés à parts égales par la Ville de Noisy-le-Sec et Est Ensemble au titre de la participation des collectivités.

## 1.4. UN POLE IDENTIFIE DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Différents documents de planification ou de contractualisation et de programme identifient le pôle d'échanges de Noisy-le-Sec comme étant un pôle d'envergure régionale.

- **Schéma Directeur de la Région Île-de-France** (SDRIF, 2030) : le secteur de la gare et de la ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq le long du canal de l'Ourcq sont identifiés comme des zones à fort potentiel de densification. La gare de Noisy-le-Sec ne fait pas l'objet d'une caractérisation particulière dans ce document.
- **Contrat de Plan Etat-Région** (CPER, 2015-2020) : le pôle de la gare de Noisy-le-Sec est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région, signé par l'Etat et la Région le 9 juillet 2015 dans la ligne Etudes.
- **Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France** (PDUIF, 2010-2020) : le projet de la gare de Noisy-le-Sec est identifié comme un grand pôle d'échanges. Il en est de même dans le projet du Plan de Mobilités Ile-de-France (MobIDF).
- **Plan Local de Mobilités (PLD) d'Est Ensemble** : le projet de pôle de la gare de Noisy-le-Sec est compatible avec le Plan Local de Déplacements d'Est Ensemble en s'inscrivant notamment dans une volonté d'apaisement et de sécurisation des flux piétons et cycles au sein du quartier de la gare pour favoriser l'usage des transports en communs et des modes actifs. Le PLD est en cours de révision et devient le plan local de mobilité (PLM), en cours d'élaboration, qui entrerait en vigueur en 2024.
- **Contrat de Développement Territorial (CDT) d'Est Ensemble** : il intègre de nombreux projets d'aménagements et de transport sur le territoire de Noisy-le-Sec (prolongement du T1, ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq...), qui sont intégrés aux réflexions de l'étude du pôle gare de Noisy-le-Sec.
- **Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) d'Est Ensemble**, approuvé le 4 février 2020 : le projet de pôle de la gare de Noisy-le-Sec est compatible avec les orientations et prescriptions / réglementations du PLUI d'Est Ensemble, en vigueur sur le secteur.

## 1.5. LE BILAN DE LA CONCERTATION

### 1.5.1. Déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée du 25 mars au 26 avril 2019. Afin d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet et de concevoir le projet le plus adapté au territoire, Île-de-France Mobilités a ouvert la démarche à toutes les personnes souhaitant s'exprimer sur le futur pôle-gare. Les riverains et les personnes directement concernés ont fait l'objet d'un traitement particulier du fait de leur lien direct avec le projet.

#### 1.5.1.1. Informer

Le dispositif d'information suivant a été mis en place :

- **1 dépliant du projet avec un coupon T détachable** a été diffusé à **24 160 exemplaires** ;
- **1 site internet dédié au projet** <https://reamanagement-gare-noisylesec.iledefrancemobilites.fr> a été mis en ligne le 22 mars 2019 pour présenter le projet, proposer en téléchargement les documents relatifs au projet et à la concertation et permettre le dépôt d'avis ;



Capture d'écran de la couverture du dépliant



- **1 vidéo de présentation du projet** publiée sur la page d'accueil du site internet dédié a été vue plus de 2 000 fois en un mois de concertation ;
- **Des affiches** de la concertation ont été distribuées et affichées en amont de la concertation dans la commune.



### 1.5.1.2. Échanger

Le dispositif de dialogue et de contribution suivant a été mis en place :

- **2 rencontres voyageurs** ont été organisées le jeudi 28 mars, de 17h à 19h, et le jeudi 18 avril 2019, de 8h à 10h, pour un total d'environ 140 échanges ;



Photographies des rencontres voyageurs

- **1 réunion publique** a eu lieu le 9 avril 2019 à 19h00. 33 personnes ont assisté à la présentation du projet et 29 participants ont été répartis ensuite autour des cinq tables de travail installées dans la salle.



Photographies de la réunion publique

- **1 balade – atelier** s'est déroulée, sur inscription, le samedi 13 avril. La première partie était dédiée à la présentation du projet au cours d'une balade sur site, suivie en seconde partie d'un atelier afin de partager les idées, remarques et réactions venues au cours de la balade.



Photographies de la balade-atelier

### 1.5.1.3. Contribuer

Au total, 399 avis ont été recueillis lors de la concertation. L'origine des avis est détaillée dans le tableau ci-dessous :

Origine des différents avis exprimés	
Coupons T reçus par La Poste	238
Coupons T recueillis lors de la 1ère rencontre voyageurs	19
Coupons T recueillis lors de la 2ème rencontre voyageurs	11
Coupons T recueillis lors de la balade-atelier	2
Contribution reçue par courrier	1
Avis déposés sur le site internet du projet	43
Avis collectifs exprimés en ateliers (7 livrets de participation collectés)	85
<b>Total</b>	<b>399</b>

### 1.5.2. Les enseignements de la concertation préalable

Île-de-France Mobilités a ainsi retenu les enseignements suivants, issus de la délibération du bilan de la concertation n°2019/503 du 12/12/2019 :

- « *La conception d'une gare conforme aux attentes des usagers d'aujourd'hui et de demain (dimensionnement des espaces, accessibilité et mécanisation, services et commerces...). En particulier, une analyse fine des flux et des accès sera menée pour évaluer la faisabilité d'un accès supplémentaire à la gare* »
  - ✓ Dans le schéma de principe : l'analyse des flux a été menée par les partenaires de l'étude de pôle afin de conclure sur les accès à maintenir et créer.
- « *La conception des aménagements performants en réponse aux enjeux de déplacement du territoire, tout en accordant une attention particulière aux itinéraires cyclables et aux cheminements piétons.* »
  - ✓ Dans le schéma de principe : les aménagements proposés par l'étude de pôle garantissent la bonne prise en compte des modes : cheminements piétons plus qualitatifs, itinéraires bus reconfigurés en adéquation avec l'évolution de l'offre de transport (T1, T11, ...), aménagements et stationnement cyclables.
- « *Les mesures qui permettront une meilleure intermodalité aux abords de la gare.* »
  - ✓ Dans le schéma de principe : les flux aux abords de la gare ont été analysés pour identifier la manière de faciliter les échanges et l'intermodalité entre les stations de tramway, de bus, les stationnements cyclables, les accès aux quais et l'ensemble des cheminements piétons entre les parvis, les entrées de gare et accès aux quais et le quartier.
- « *La préférence du scénario C, à ce stade des études, tout en recherchant des optimisations. Il s'agit à la fois de maîtriser les coûts de ce projet et de proposer une offre commerciale attractive dans le périmètre de la gare.* »
  - ✓ Dans le schéma de principe : la création d'un parvis confortable a été recherché pour les échanges intermodaux, ouvert sur la ville pour laisser la possibilité à des réflexions urbaines par la collectivité, tout en étant le plus économe en espace et en coût.
- « *La poursuite de la dynamique partenariale et la démarche de concertation continue engagées, dans l'objectif de concevoir un projet partagé par l'ensemble des acteurs du territoire.* »
  - ✓ Dans le schéma de principe : le projet de pôle s'appuie sur les échanges entre les acteurs locaux ayant permis d'aboutir à un projet global co-construit.

### 1.6. PERIMETRE D'ETUDE

Le pôle-gare de Noisy-le-Sec se situe à Noisy-le-Sec, commune de l'est parisien située dans le département de Seine-Saint-Denis (93), en région Île-de-France.

La commune fait partie de la Métropole du Grand Paris et est intégrée à l'Établissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble regroupant 9 communes<sup>3</sup>.

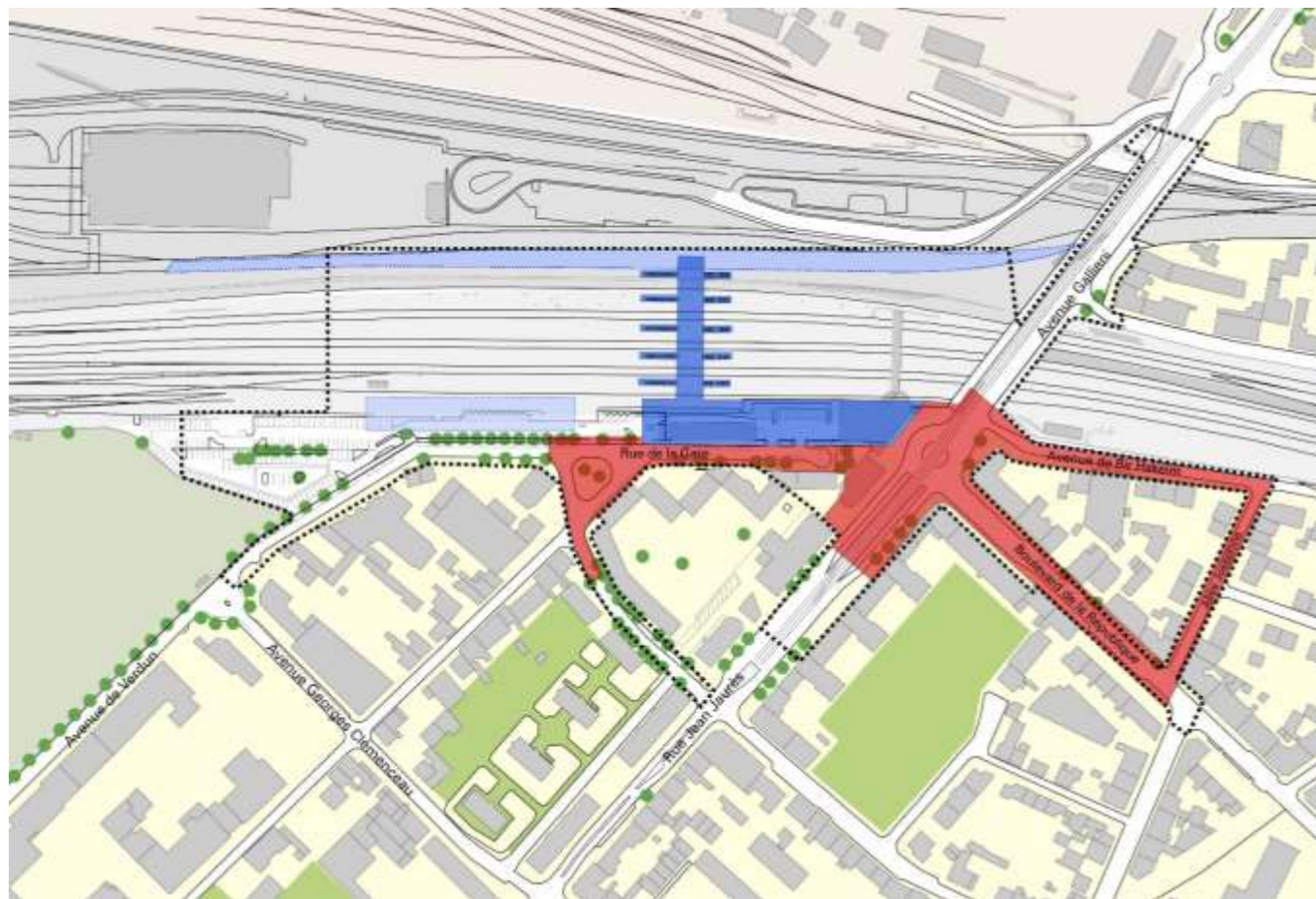
Le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Noisy-le-Sec est le lieu d'interface entre le mode ferré et les autres modes de déplacement. Trois catégories de périmètres d'étude sont considérées :

- Le « **périmètre d'étude élargi** » du pôle, afin d'apprécier le contexte d'insertion urbaine et environnementale, dans un rayon d'environ 500 m autour de la gare.
- Le « **périmètre d'étude rapproché** » du pôle, pour analyser la multimodalité du pôle, comprenant les espaces de la gare ferroviaire et tous ceux permettant l'accès par tous les modes au pôle, notamment les espaces publics alentours y compris le parking-relais.
- Le « **périmètre opérationnel** » du pôle, correspondant aux périmètres d'aménagement du pôle, découpé en deux sous-ensembles :
  - Le « **périmètre opérationnel ferroviaire** » comprenant les accès voyageurs et le bâtiment voyageur de la gare, l'ensemble des espaces jusqu'aux quais, y compris les franchissements des voies ;
  - Le « **périmètre opérationnel intermodal** » du pôle, comprenant les espaces permettant l'accès au périmètre ferroviaire, tels que les parties haute et basse du parvis de la gare, ainsi que les espaces publics aux abords immédiats traitant l'organisation des modes notamment la station du tramway T1 et les arrêts de bus.

Ces périmètres sont illustrés à titre indicatif sur les figures ci-après.

<sup>3</sup> Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin, Romainville



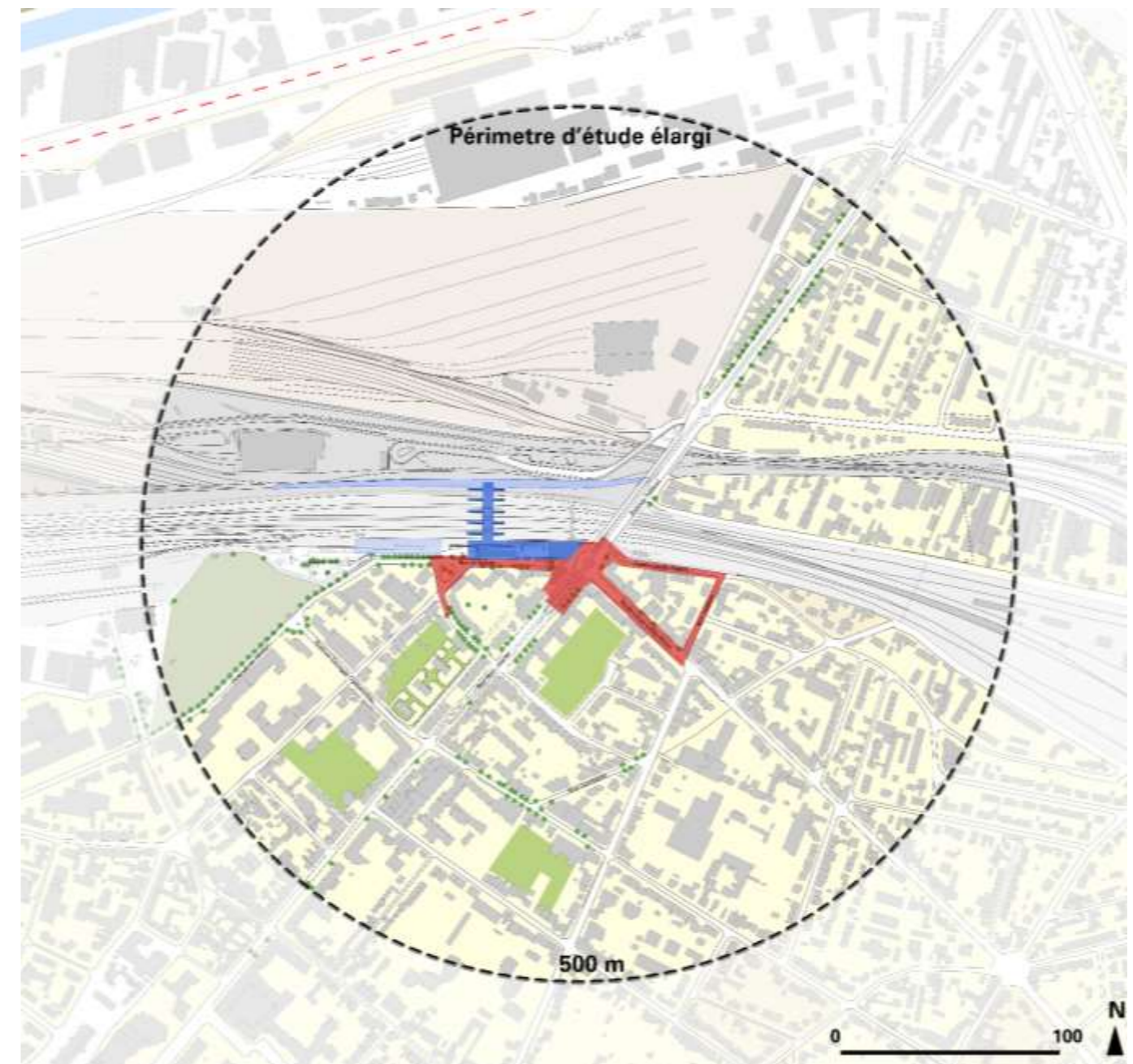


LÉGENDE

**Périmètres**

- ..... Périmètre d'étude rapproché
- Périmètre opérationnel ferroviaire
- Périmètre opérationnel intermodal

17. Le périmètre d'étude rapproché et le périmètre opérationnel, ferroviaire et intermodal (Source : Artelia-Richez, 2022)



LÉGENDE

**Périmètres**

- Périmètre d'étude élargi
- ..... Périmètre d'études rapproché
- Périmètre opérationnel ferroviaire
- Périmètre opérationnel intermodal

18. Le périmètre d'étude élargi (Source : Artelia-Richez, 2022)



## 2. Diagnostic urbain du pôle



## 2.1. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC URBAIN

La gare de Noisy-le-Sec est liée à la présence des faisceaux ferrés datant du XIX<sup>ème</sup> siècle qui ont impulsés le développement urbain de la ville vers le nord le long de la rue Jean Jaurès. **Elle constitue une gare historique** marquée par sa destruction partielle durant la seconde guerre mondiale et reconstruite après-guerre concomitamment au développement du quartier autour de l'axe de la rue Jean Jaurès.

**L'arrivée du T1 en 2003** est venue compléter l'offre de transport du pôle et en faire un nœud d'échanges intermodaux important dans l'est parisien. **En 1999, à la mise en service du RER E**, la création d'un passage souterrain accessible aux PMR donnant sur la rue de la Gare, plus à l'ouest du bâtiment voyageurs, a créé un pôle éclaté avec deux parties, haute et basse, mal connectées et très distinctes.

Le pôle gare de Noisy-le-Sec s'inscrit dans un tissu urbain dense caractéristique des communes de la première couronne de région parisienne. Le secteur élargi de la gare est composé essentiellement de faisceaux ferrés au nord, d'immeubles d'habitations collectifs, de commerces et d'équipements le long de la rue Jean Jaurès et de la rue de la Gare, puis au-delà de pavillons (côté est) et d'activités (côté ouest). La présence de végétal, bien que légère, prend la forme d'alignement d'arbres ou de petits espaces verts.

**La gare, par sa structure et son organisation, est peu visible**, en retrait par rapport à l'axe majeur de la rue Jean Jaurès, qui est une des seules liaisons nord-sud du territoire pour traverser les faisceaux ferrés (coupure urbaine majeure), et ainsi relier les quartiers au nord de Noisy-le-Sec.

**La gare est organisée sur deux niveaux** avec une différence d'altimétrie forte et aux environnements urbains différents :

- **Le niveau haut** de la gare avec le bâtiment voyageur donne sur le pont Gallieni reliant le quartier nord de la ville, la rue Jean Jaurès très animée avec des commerces/activités, bordée notamment par le bâtiment de la Rotonde ; et accueillant une offre de transport riche : T1 et bus. Cet accès présente de nombreux dysfonctionnements : l'accès aux trains n'est pas PMR, le parvis est étroit, les correspondances avec les bus et le tramway ne sont pas confortables et sécurisées.
- **Le niveau bas** de l'accès secondaire du passage souterrain donne sur le parking relais et sur une placette arborée. Le secteur est moins circulé, plus résidentiel, moins animé avec la rue de la Gare en impasse, l'espace est essentiellement accordé à la voiture au détriment des autres modes.

Le bâtiment voyageur et le passage souterrain ne sont actuellement pas « reliés » mais séparés au niveau de la rue de la Gare par un parking et des locaux SNCF.

**La liaison entre les deux niveaux de la gare se fait par une rampe piétonne non PMR** accolée au bâtiment voyageur de la gare, non visible depuis la rue Jean Jaurès et débouchant sur l'impasse de la rue de la Gare.

De nombreux projets urbains sont prévus sur le territoire d'Est Ensemble. Ils sont relativement proches du pôle de Noisy-le-Sec et seront dotés d'une offre de transport en commun performante.

**Le projet de pôle gare aura pour objectif de faire de la gare une véritable centralité urbaine de Noisy-le-Sec, plus lisible et en interconnexion avec le reste du quartier, d'améliorer la liaison entre les deux niveaux de la gare et de faciliter l'intermodalité. Le projet aura potentiellement un impact sur le tissu urbain à proximité immédiate.**

## 2.2. APPROCHE HISTORIQUE DE LA GARE

Le bâtiment voyageur d'origine a été construit en 1849, sur la ligne Paris – Meaux, première section de la ligne Paris – Strasbourg. L'arrivée du train permet une liaison efficace Paris – Noisy, en particulier pour le transport de produits maraichers.



19. Bâtiment voyageur historique dans sa version initiale de 1849 (Source <https://www.est-ensemble.fr/decouvrez-la-gare-de-noisy-le-sec-et-son-histoire>)

En 1885, des travaux sont entrepris pour étendre les emprises ferroviaires et la ville se développe en direction de la gare.

Au niveau du maillage urbain, la rue de la Gare permettait d'accéder directement à la rue Jean Jaurès.



20. Historiquement la rue de la Gare faisait le lien entre les 2 accès de la gare (Source : Remonter le temps Gare de Noisy, 1932)

Au cours du temps, le bâtiment de la gare est reconstruit plusieurs fois.

**Durant la seconde guerre mondiale, Noisy-le-Sec fut bombardé** par les alliés car il représentait un nœud ferré stratégique majeur d'approvisionnement de la région parisienne.



21. Rue Jean Jaurès suite au bombardement de 1944, (Source : <http://www.noisysechistoire.fr/2018/03/gare-et-developpement-urbain/>)





Le bâtiment en pierre de taille a presque été totalement détruit pendant la seconde guerre mondiale. Néanmoins l'aile ouest a pu être sauvée et est aujourd'hui utilisée comme salle de billets.



22. Bâtiment voyageur historique avant la deuxième guerre mondiale (Source : Archives Noisy-le-Sec)



23. Bâtiment voyageur historique suite au bombardement de 1945 (Source : Archives Noisy-le-Sec, DOCP EGIS 2019)

La liaison de la gare aux quais se fait par une passerelle et des escaliers qui mènent aux quais.

Cette passerelle est un repère dans le paysage noiséen. Sa position nord-sud offre un promontoire sur le paysage dégagé des rails. Pendant la journée elle est baignée par la lumière et au fil des années sa structure a proportionné cette perméabilité des vues sur l'horizon.



24. Passerelle d'accès aux quais historique (Source : <https://www.cparama.com/forum/noisy-le-sec-t1484.html>)



25. Passerelle d'accès aux quais historique (Source : Artelia-Richez, 2021)





Au fil des années les seuils des bâtiments de la rue Jean Jaurès et de la rue de la Gare ont changé : le bâtiment de la gare a été partiellement reconstruit de 1955 à 1957, les bâtiments de la résidence de la Sablière ont été bâtis et la rue Jean Jaurès, déjà reprise suite à la seconde guerre mondiale, a été re-profilée avec l'arrivée du T1 en 2003, qui a permis de renforcer la centralité du pôle gare de Noisy-le-Sec.



26. Rue Jean Jaurès après-guerre, avec en arrière-plan le bâtiment de la Rotonde et le pont Gallieni (Source : <http://www.noisysechistoire.fr/2019/02/les-commerces-de-la-rue-jean-jaures-du-n55-au-n119/>)



27. Rue Jean Jaurès et la gare de Noisy-le-Sec après 1957 (Source : Archives Noisy, DOCP EGIS, 2019)



28. Rue Jean Jaurès port 2003 avec le tramway du T1 (Source : <http://www.noisysechistoire.fr/2020/10/histoire-du-tramway-a-noisy/> / <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/noisy-le-sec-93130/tramway-a-noisy-le-sec-une-nouvelle-etude-pour-sortir-de-l-enlissement-04-10-2016-6175449.php> )

La gare s'est par ailleurs étendue avec **la création du passage souterrain en lien avec la mise en service du RER E en 1999 et la création d'un parking de stationnement** à proximité de la gare. Ce parking est devenu un parking relais en 2012.





## 2.3. UN POLE EN ZONE URBAINE DENSE

### 2.3.1. Répartition du foncier et PLUi

Les différents propriétaires fonciers sont identifiés sur la carte ci-dessous.

Le périmètre ferroviaire comprend trois propriétaires fonciers :

- SNCF Réseau pour l'ensemble des faisceaux ferrés ;
- SNCF Gares et Connexions pour les quais, le bâtiment voyageurs de la gare et le parking relais ;
- SNCF Holding pour le bâtiment de service rue de la Gare.

Le périmètre intermodal englobe un ensemble de bâtiments, dont :

- Le bâtiment privé de la Rotonde en copropriété (a) ;
- Les bâtiments 1 et 1 bis rue de la Gare, également privés et en copropriété (b) ;
- Les bâtiments de l'îlot de la Sablières (bailleur ICF) ;

Les voies communales (d) appartiennent au domaine public de la commune. La rue Jean Jaurès (D117), le pont Gallieni et le boulevard de la République (D41) entre la rue Jean Jaurès et le boulevard Michelet appartiennent au département de Seine-Saint-Denis.

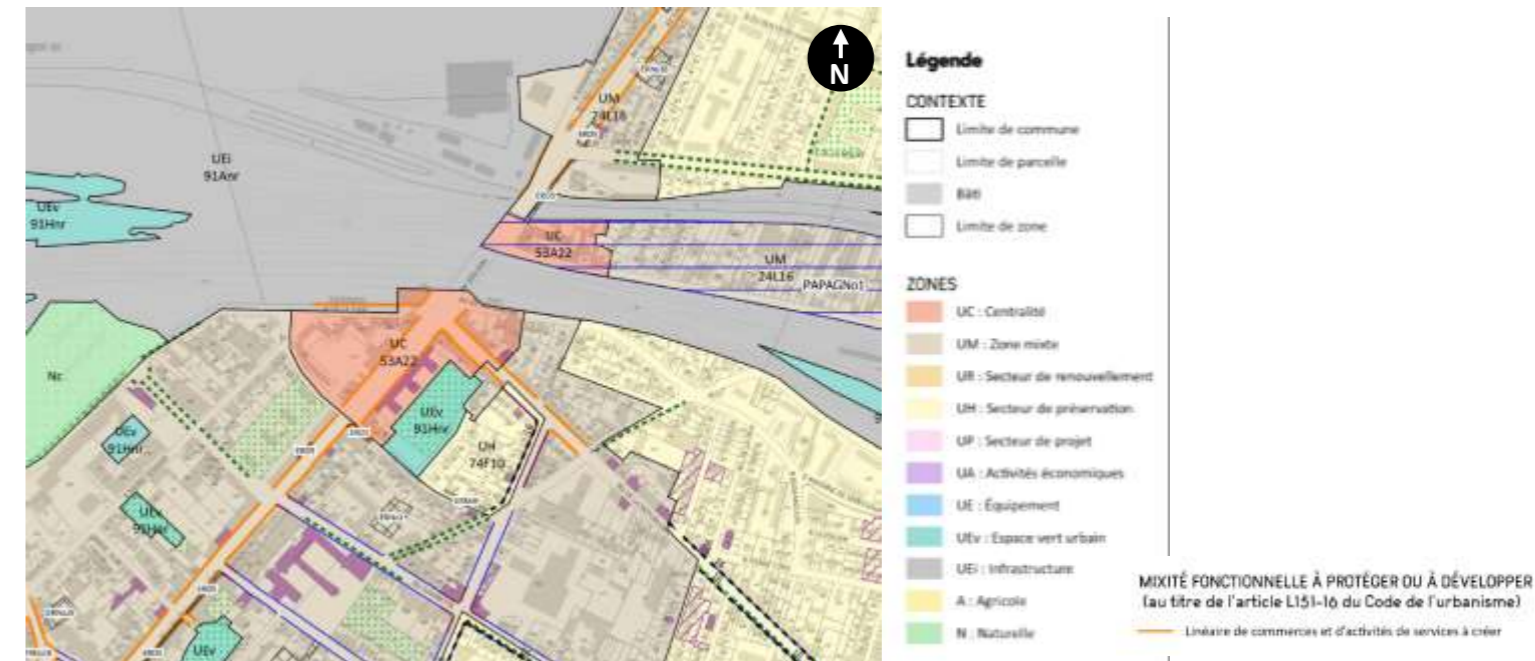


29. Répartition du foncier (Source : Artelia-Richez, 2023)



30. Répartition du foncier (Source : SNCF, 2023)

Au niveau réglementaire dans le Plan local d'Urbanisme Intercommunal d'Est Ensemble, le secteur immédiat autour de la gare est intégré dans **une zone urbaine de centralité (UC)**. La rue Jean Jaurès, le long de la gare et le boulevard de la République sont identifiés pour accueillir une mixité fonctionnelle, avec des commerces et /ou des activités. Les voies ferrées et quais ainsi que le bâtiment de service sont compris dans **une zone d'infrastructure (UEi)**.



31. Plan de zonage du PLUi (Source : PLUi Est Ensemble, approuvé le 29 juin 2021)

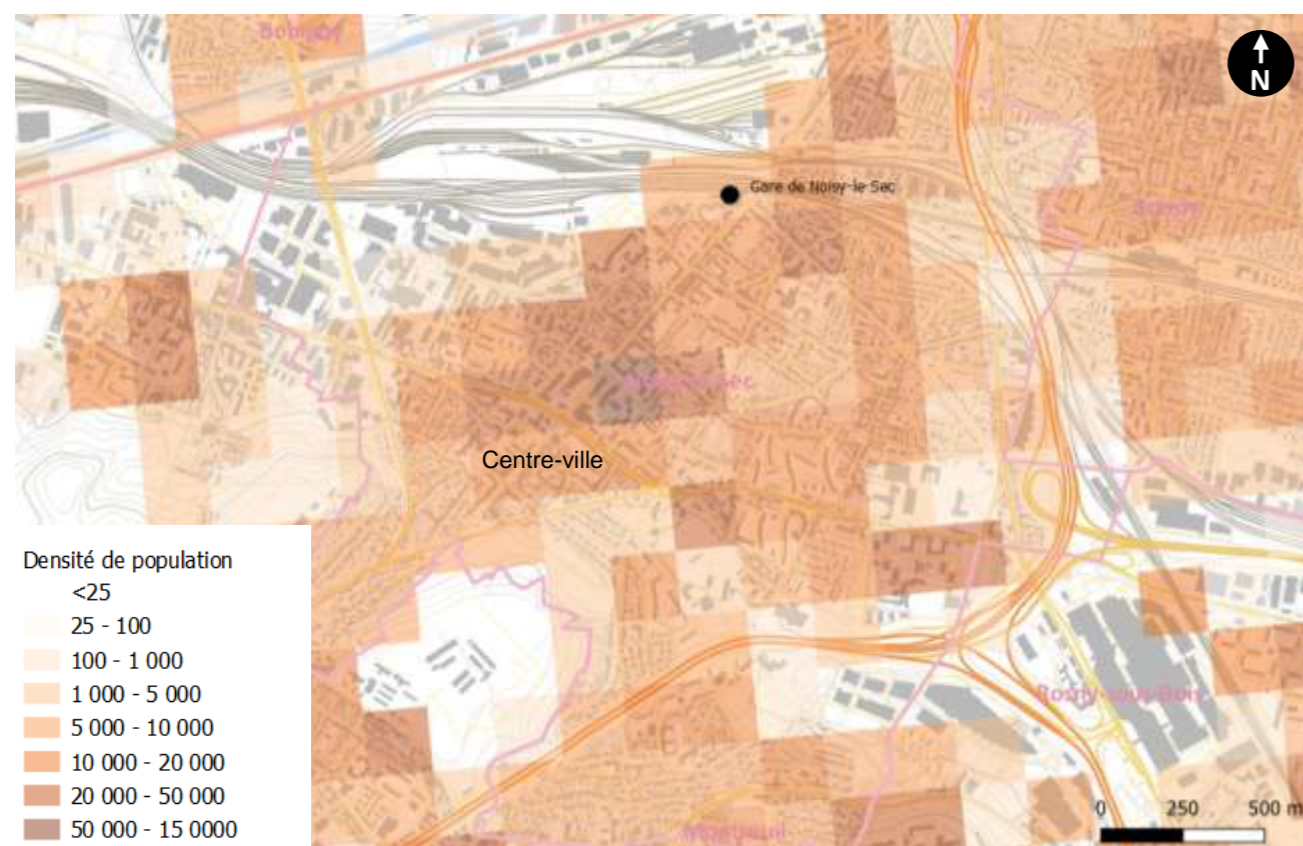


### 2.3.2. La démographie actuelle

La population de Noisy-le-Sec a augmenté de 14% entre 2008 et 2019 d'après les données INSEE, la portant ainsi à 44 463 individus, soit une croissance moyenne annuelle autour de 1,27%, ce qui reste une croissance modérée mais supérieure à la croissance de la population observée en Seine-Saint-Denis autour de 0,80% par an entre 2008 et 2018.

La densité actuelle de Noisy-le-Sec<sup>4</sup> s'élève à 8 822 hab / km<sup>2</sup>, ce qui est semblable aux densités observées au niveau de ses communes limitrophes : Romainville 8 746 hab / km<sup>2</sup>, Bondy 9 979 hab / km<sup>2</sup>, Bobigny 8 030 hab / km<sup>2</sup>.

La densité la plus forte est observée au niveau du centre-ville.



32. Densité de la population en situation actuelle (Source : Carroyage 200m, Artelia-Richez, 2022)

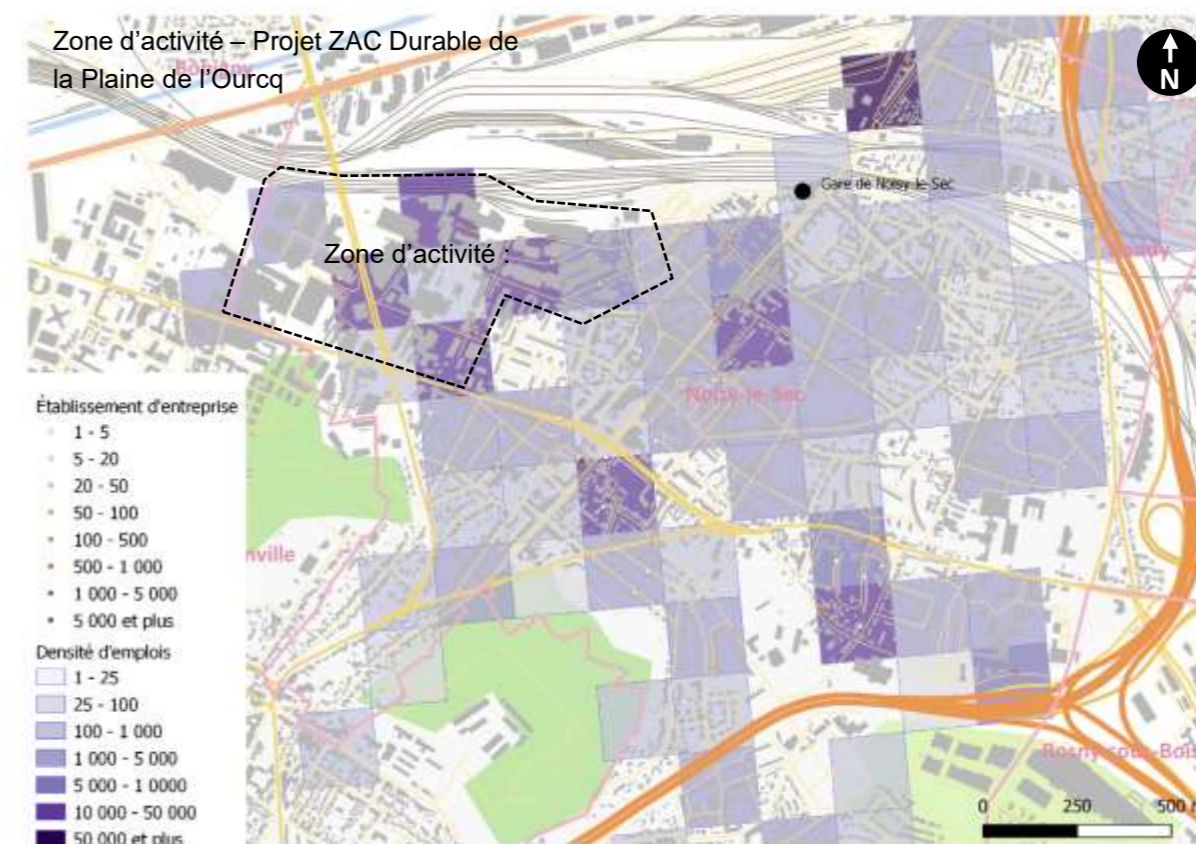
### 2.3.3. Les emplois actuels

La ville de Noisy-le-Sec compte environ 10 600 emplois en 2019 d'après les données de l'INSEE, dont 54% employés ou professions intermédiaires, 24% d'ouvriers, puis 16% de cadres et enfin 6% d'artisans, commerçants ou chefs d'entreprises.

La carte ci-dessous localise les emplois inventoriés dans la base de données SIRENE (Système Informatique pour le Répertoire des Entreprises et des Établissements) en janvier 2023.

Les emplois se concentrent essentiellement au niveau de l'axe Jean Jaurès et dans la zone d'activité située à l'ouest de la ville, qui regroupe un pôle logistique (742 entreprises), une zone industrielle (45 entreprises) et le parc d'activité du Terminal (163 entreprises).

Il existe également un pôle d'emploi au nord de la gare liée au centre de maintenance et de remisage de la SNCF.



33. Densité d'emploi en situation actuelle (Source : Base SIRENE, traitement ARTELIA-RICHEZ, janvier 2023)

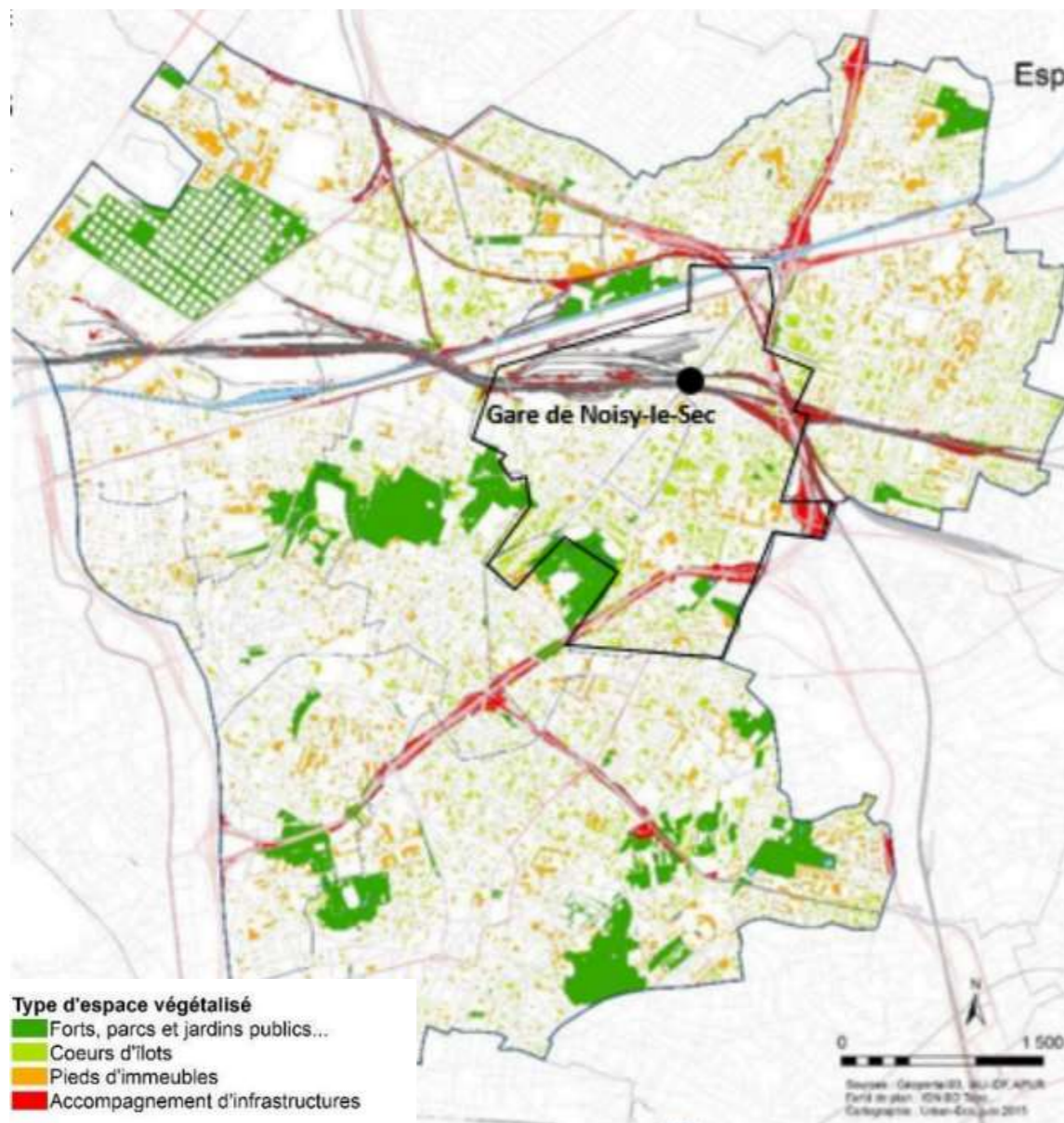
<sup>4</sup> Source données INSEE 2019





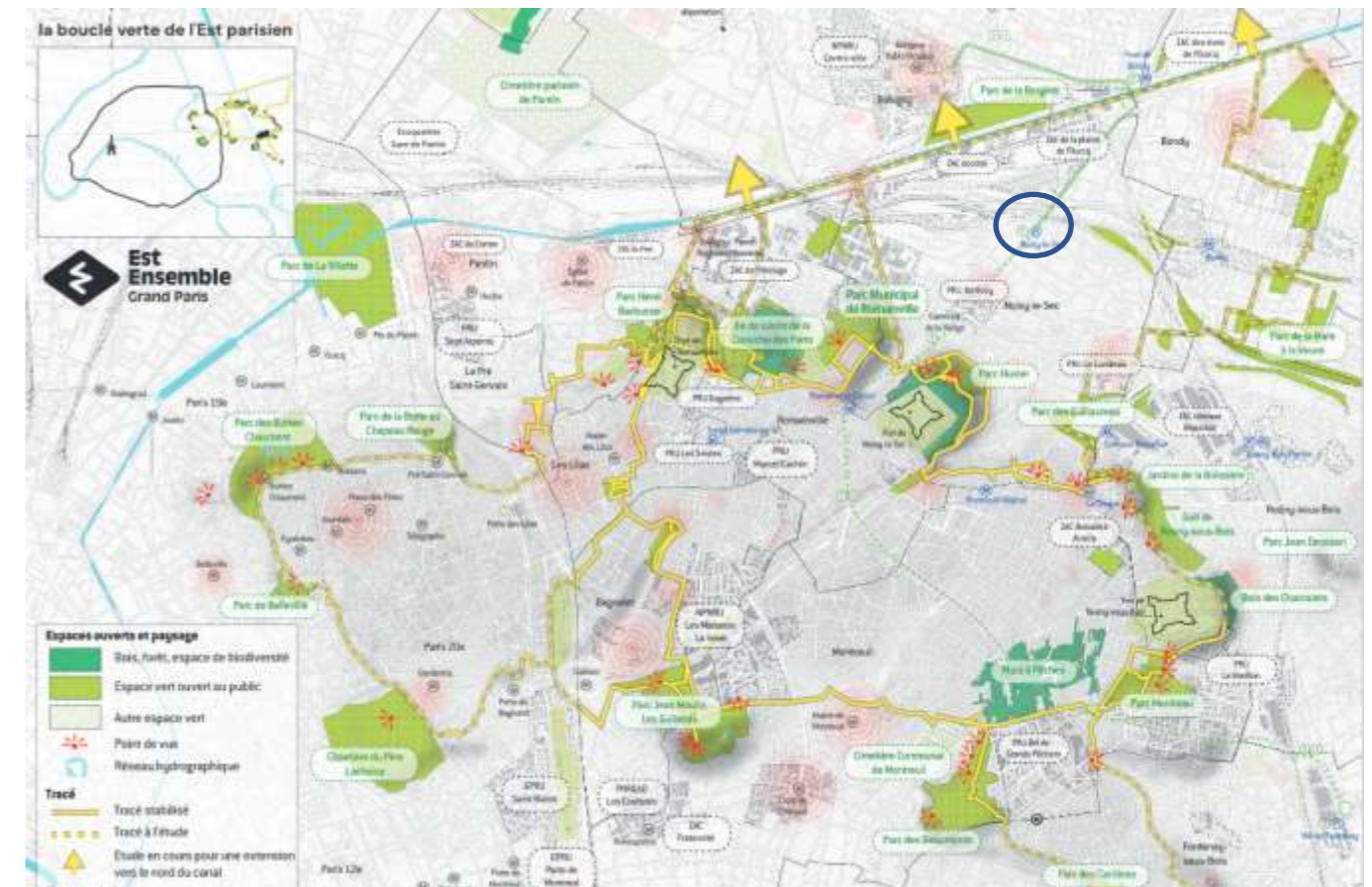
### 2.3.4. L'organisation urbaine et paysagère actuelle

À très grande échelle, le pôle s'insère dans la **Plaine de l'Ourcq** divisée par les vastes emprises ferroviaires. Le pôle de Noisy-le-Sec est ainsi déconnecté du quartier nord de la ville et des grands espaces naturels (Parc départemental de la Bergère et canal de l'Ourcq) dont les continuités écologiques sont interrompues par ces faisceaux ferroviaires.



34. Types d'espaces paysagers (Source : Caractéristiques de la trame verte, URBAIN-ECO, 2015)

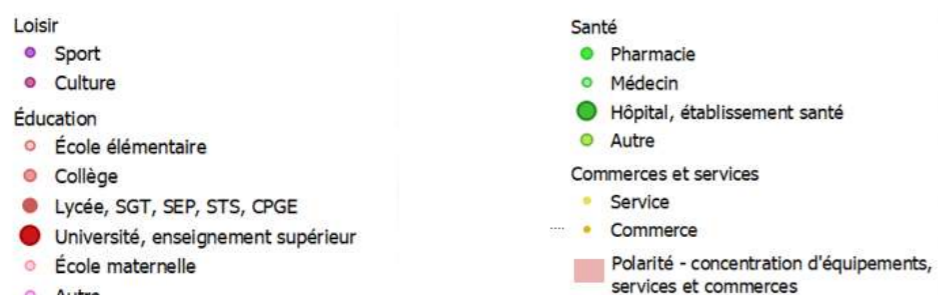
Par ailleurs, le pôle se situe à proximité du projet du Grand Chemin qui correspond à une boucle de 55 km à horizon 2030 sur une surface totale de 220 hectares. Il s'agit d'offrir à toutes et tous des espaces de respiration - et de fraîcheur estivale - en augmentant la présence végétale, de faciliter l'accès aux mobilités douces (cycles, piétons) tout en valorisant le paysage et ses points de vue, en créant également de nouveaux espaces de loisirs aux usages multiples : sports, activités culturelles, récréatives, initiatives écologiques et agricoles... Les travaux doivent démarrer entre 2023 et 2026 selon les tronçons.



35. Carte du projet « Grand Chemin » (source : Est Ensemble, 2023)



La gare de Noisy est orientée vers le sud-est, en se trouvant à proximité de l'axe structurant de la ville, la rue Jean Jaurès, qui accueille tout un ensemble de commerces et de services de proximité, venant animer le reste du tissu urbain, essentiellement résidentiel. Par ailleurs, il n'y a pas de pôle majeur d'emplois à proximité de la gare.



36. Cartes des polarités urbaines de Noisy-le-Sec (Artelia-Richez, 2022)

Sur le périmètre d'étude élargi, le tissu urbain à proximité immédiate de la gare est hétérogène :

- **Au nord, les faisceaux ferrés**, véritable coupure urbaine et dont le pont Gallieni constitue la seule liaison avec le nord de Noisy-le-Sec ;
- **À l'ouest, un cimetière et une zone d'activité** ;
- **Au sud et au sud-est, essentiellement du logement collectif**, comme l'îlot de la Sablière, et des équipements publics et commerces sur l'axe nord-sud de la rue Jean Jaurès ;
- **À l'est et au nord-est, du logement avec un mixte de pavillons et de petits immeubles**.



37. Illustration contexte urbain (-Richez 2022)



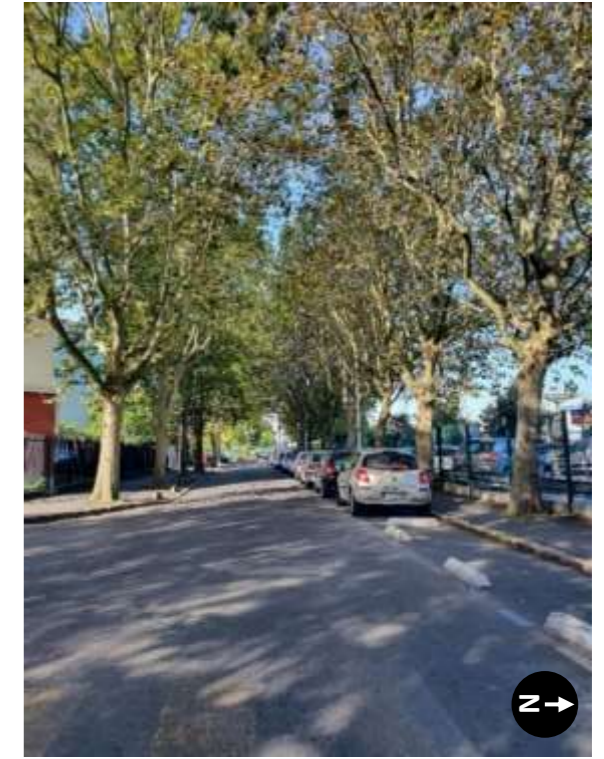


38. Bâtiments collectifs au sud de la gare (Artelia-Richez, 2022)



39. Rue Jean Jaurès et son tissu pavillonnaire et commerces en rez-de-chaussée – Pont Gallieni et les faisceaux ferrés (Artelia-Richez, 2022)

De plus, il faut noter la présence d'un patrimoine arboré composé par deux alignements de platanes de part et d'autre de la rue de la Gare, d'un côté de l'avenue de Verdun, d'un espace vert en cœur d'îlot de la Résidence de la Sablière, d'arbres isolés dans la rue Jean Jaurès, la rue Marc Sangnier et des espaces verts du cimetière communal. **Le projet de pôle doit être une opportunité pour préserver, renforcer et relier ce paysage.**



40. Placette et alignement d'arbres de la rue de la Gare – Cœur d'îlot de la Sablière (Artelia-Richez, 2022)



## 2.4. UN POLE ORGANISE SUR DEUX NIVEAUX DANS DES CONTEXTES URBAINS CONTRASTES

Le pôle d'échanges de Noisy-le-Sec s'insère dans une géométrie contrainte entre deux réseaux ferrés : en lisière de voies SNCF au sud et de la plateforme du T1 à l'est. Cette enclave dans laquelle se situe la gare est caractérisée par deux accès (accès principal – niveau haut et accès secondaire – niveau bas) qui sont très distincts dans leur typologie urbaine.

### 2.4.1. Le niveau haut

Accueillant 80% des flux du pôle, le niveau haut comprenant la place Jean Coquelin et la rue Jean Jaurès, constitue l'accès principal au pôle, à travers le bâtiment voyageurs. Ce dernier est implanté à l'extrémité nord d'un îlot triangulaire qui longe les voies ferrées au niveau de la place Jean Coquelin au croisement avec le Pont Gallieni. **Cet accès à la gare se fait par un parvis étroit qui cohabite avec un giratoire routier.**

Cette zone est marquée par un front de rue, la rue Jean Jaurès, constitué de commerces et de services. L'origine de la rue Jean Jaurès date de 1433, quand cet axe s'appelait encore « chemin de la Forge ». Très impactée par la guerre de 1945, la rue a vu une grande partie de ses anciens bâtiments être substitués par des nouveaux logements. Entre 1950 et 1990 les petites habitations ont été substituées par ce tissu de grandes parcelles de logements collectifs, les bâtiments ont gardé un gabarit entre 2 à 4 étages environ. Les petits commerces sont restés le long de la rue Jean Jaurès. **La rue Jean Jaurès constitue un axe stratégique pour la ville renforcée par le futur prolongement du T1. Porte d'entrée de Noisy-le-Sec, elle relie la gare au centre-ville.**

Cette rue concentre aussi la majorité de l'offre de transports en commun : arrêts de bus des lignes 105, 143 et 545 et terminus du T1. Elle est aussi caractérisée par le pont Gallieni sur lequel circule le T1, unique accès pour rejoindre directement le quartier du petit Noisy et les nouveaux quartiers en développement sur le canal de l'Ourcq.

**Cet accès ne dispose pas de parvis généreux** pour les piétons en entrée et sortie de gare, tant en surface pour les flux qu'en confort d'usage (pas d'espaces d'attente de végétation, ...). Il est également accidentogène du fait de traversées piétonnes non-sécurisées pour les liaisons intermodales alors qu'il concentre les principales correspondances avec les autres modes de transports (T1 et bus).

**La passerelle d'accès aux quais en continuité du bâtiment voyageurs, est étroite** (2.70 m) et non-accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).



41. Rue Jean Jaurès (Source : Gmaps, 2021)



42. Accès principal à la gare depuis la place Jean Coquelin (Source : Artelia-Richez, 2022)



43. Accès aux quais depuis la passerelle au niveau de la place Jean Coquelin (Source : Artelia-Richez, 2022)



44. Salle des billets au niveau de l'accès principal (Source : Artelia-Richez, 2022)



45. Accès aux quais depuis la passerelle du niveau haut (Source : Artelia-Richez, 2022)



En sortie de la gare, le premier bâtiment rencontré correspond à celui appelé communément **la Rotonde** au numéro 115-117 de rue Jean Jaurès et son jumeau au 105 fonctionnant comme repère dans le paysage urbain de la rue. Leur date de construction se situe entre 1930 et 1950. Plusieurs commerces se sont installés au sein de ces bâtiments.

Le bâtiment de la Rotonde dispose d'un emplacement privilégié étant le premier bâtiment contigu au parvis de la gare et faisant face à la station du T1. Cependant, sa position bouche, depuis le Sud, la vue sur le bâtiment voyageurs et contraint l'espace pour les circulations piétonnes vers la gare.



46. Le jumeau de la Rotonde en 1935, RDC commercial (Source : <http://www.noisylesec-histoire.fr/>)

## 2.4.2. Le niveau bas

Le niveau bas, au niveau de la rue de la Gare, correspond à l'accès secondaire de la gare. **Il se situe 4 mètres plus bas d'un point de vue d'altimétrie que le niveau haut, ce qui crée une coupure urbaine.** Il est entouré d'un tissu majoritairement résidentiel. Ce secteur est confidentiel et peu connecté à la dynamique de la rue Jean Jaurès. Les rives nord de la rue de la Gare et de l'Avenue Verdun sont occupées par les locaux de la gare, le parking relais, et en second plan par le cimetière communal.



47. Environnement urbain niveau bas : parking SNCF et locaux SNCF (photo à gauche), placette et entrée du parking P+R / accès secondaire de la gare (photo à droite), (Source : Gmaps, 2022)

Le côté sud est occupé par des logements majoritairement sociaux variant entre 4 à 9 étages. L'unique commerce correspond à un restaurant au pied de la rampe de la gare au niveau de l'immeuble 1 rue de la Gare. La rue de la Gare se termine en impasse d'où démarre la rampe pour rejoindre le niveau haut.



48. Environnement urbain niveau bas : rue de la Gare en impasse, rampe piétonne, commerce en pied d'immeuble (Source : Gmaps, 2022)



L'entrée piétonne de l'accès secondaire, qui est aussi l'accès de nuit, se fait à travers les emprises du parking relais, sans parvis dédié aux piétons. L'accès aux quais se fait à travers le passage souterrain (PASO) accessible par escalier ou ascenseur. Large de 4 m, cet accès accueille environ 20% du flux du pôle. Cet accès est peu visible et sans offre multimodale adjacente : pas d'offre bus, voie routière en impasse, traversées piétonnes peu lisibles et aménagements cyclables inexistants.



49. Accès au PASO à l'intérieur du parking P+R-niveau bas de la gare (Source : Artelia-Richez, 2022)

La liaison entre le parvis haut et le parvis bas se fait via une rampe raide de plus de 13% d'inclinaison. Elle se déploie le long du bâtiment voyageur reliant l'impasse de la rue de la Gare et à la place Jean Coquelin. Cette liaison peu lisible depuis le parvis haut renforce la difficulté d'accès et la faible fréquentation de l'accès secondaire.

Les deux accès bien que dépendants l'un de l'autre notamment pour l'accès PMR aux quais, sont déconnectés entre eux et de la vie urbaine. Les liaisons piétonnes sont peu lisibles et soulignent le manque de qualité urbaine de ces espaces multimodaux.

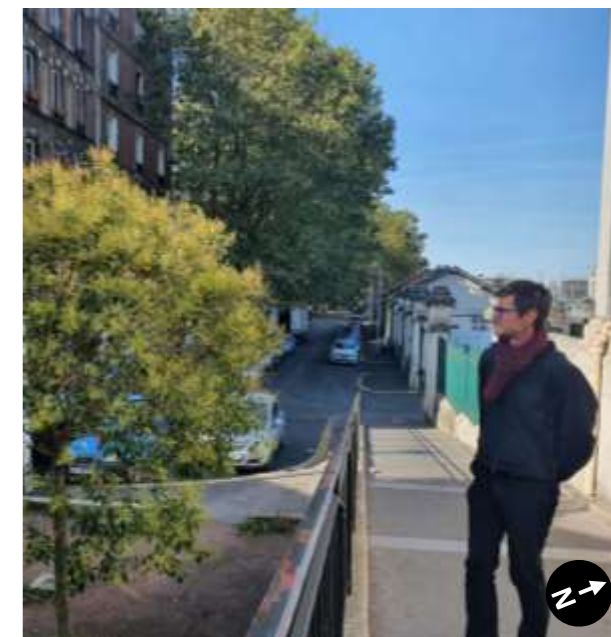
### 2.4.3. Un espace multimodal étroit et non organisé

Le socle piéton autour de la gare est marqué par le manque d'espace et la cohabitation de multiples fonctions. Les trottoirs sont très étroits et majoritairement non accessibles pour les PMR. Sur les parvis, les échanges multimodaux sont peu hiérarchisés. Les stationnements vélos et deux roues motorisés (2RM) cohabitent avec le flux piéton.

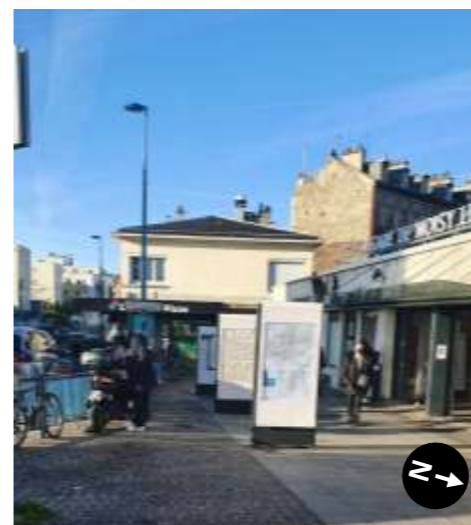
Les cheminements ne sont pas naturels et souvent peu lisibles. Les arrêts de bus sont accessibles et visibles surtout depuis l'accès principal, l'accès secondaire est plutôt dédié aux fonctions support liées à la voiture avec le parking relais. La différence de niveau renforce ces problématiques.



50. Accès PMR depuis le niveau bas de la gare (Source : Artelia-Richez, 2022)



51. Rampe non PMR d'accès depuis le niveau haut vers le niveau bas (Source : Artelia-Richez, 2022)



52. Parvis haut (Source : Artelia-Richez, 2022)



53. Accès bas (Source : Artelia-Richez, 2022)



## 2.5. UN SECTEUR EN EVOLUTION

### 2.5.1. Les projets urbains

La gare de Noisy-le-Sec se trouve à proximité de secteurs en grande mutation urbaine, particulièrement le projet de la **ZAC du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq**. Anciens entrepôts industriels, le secteur de 35ha laissera place à terme à 1 380 logements, 18 000 m<sup>2</sup> de logements spécifiques, 31 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 75 000 m<sup>2</sup> d'activités services, commerces, pôle loisir, une passerelle piétonne, un parking silo et l'extension d'une école en groupe scolaire.

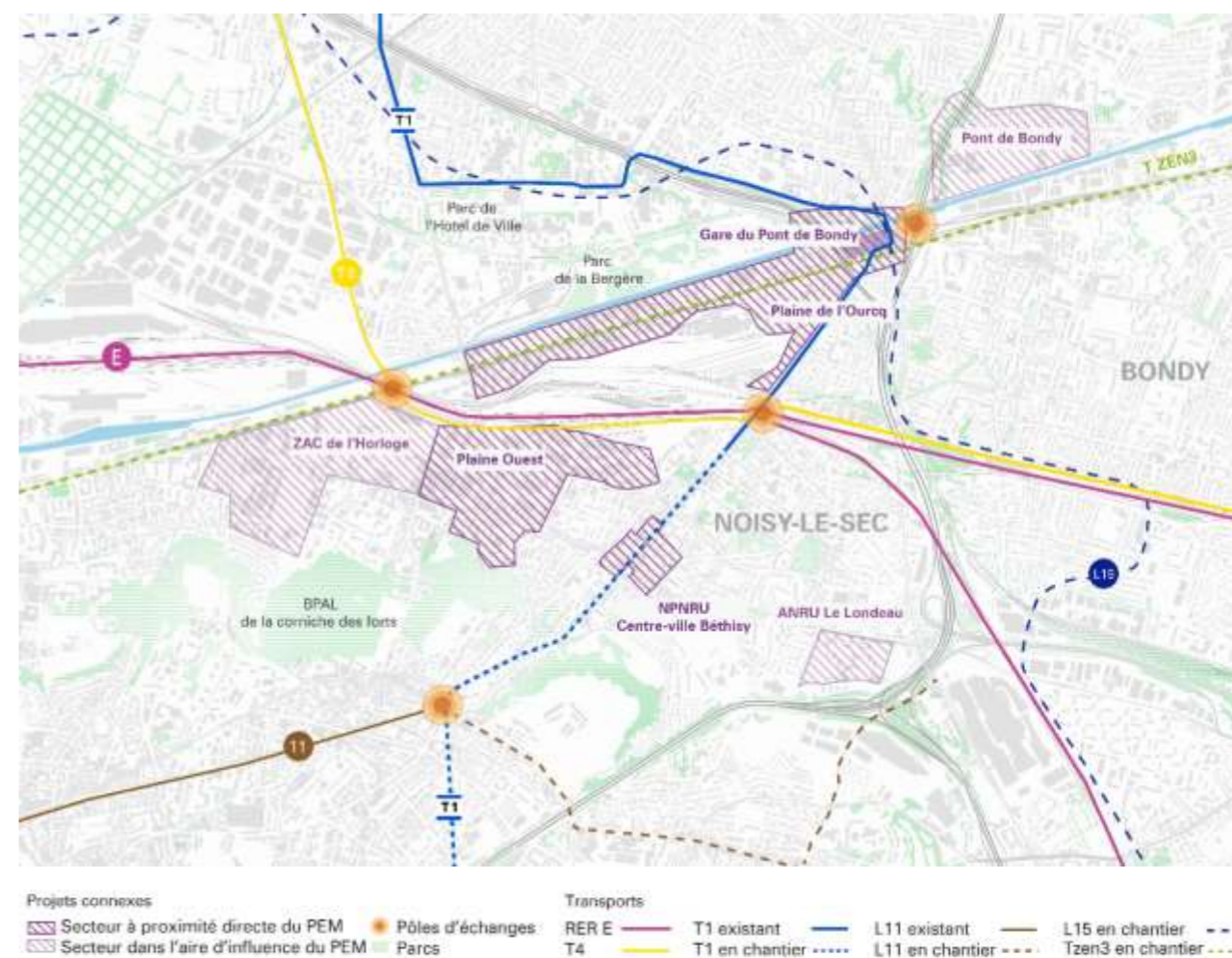
Cette ZAC sera bien desservie par sa localisation stratégique, à proximité d'axes routiers : A3, A86, ex-RN3 mais aussi de nombreux transports en commun notamment la future gare de Pont de Bondy de la ligne 15 Est du Grand Paris Express et le futur TZen 3 et dans une moindre mesure le RER E en gare de Noisy-le-Sec, plus éloigné.

Trois autres secteurs en mutation se situent également dans un périmètre plus éloigné par rapport au pôle-gare :

- **La Plaine Ouest**, située à environ 1km à l'ouest de la gare de Noisy-le-Sec, au niveau d'une zone d'activité/industrielle. Le projet porte sur une programmation mixte, activités économiques et commerciales compatibles avec la proximité de l'habitat.
- **Quartier du Pont de Bondy** : Le projet de création du nouveau quartier Pont de Bondy accompagnera le passage la transformation urbaine de cette zone restée en déshérence, assujettie à des nombreuses nuisances en espace de vie habité, productif, attractif et diversifié. Le secteur devra savoir composer avec un nœud routier (A3, A86, Ex-RN3) requalifié, et faire de cette caractéristique un signal d'évolution positif du secteur.
- **Zac de l'Horloge à Romainville** : Le quartier de l'Horloge est l'une des cinq zones d'aménagement concerté (ZAC) qui forment la "Plaine de l'Ourcq", vaste projet de revalorisation du secteur du canal de l'Ourcq et de l'ex RN-3. Porté par une volonté partagée par Est Ensemble, les villes et leurs partenaires, ce site du Grand Paris offre un potentiel exceptionnel. Le projet de l'Horloge prévoit l'aménagement de plus de 50 hectares. Il s'agit de transformer un site à vocation strictement économique en un quartier vivant.

La ville de Noisy-le-Sec compte **trois projets de renouvellement urbain** :

- **Le quartier du Londeau** (labellisé NPRNU), en limite sud de la ville au niveau de la rue de Brément, permettant un rabattement en gare de Noisy-le-Sec essentiellement avec le prolongement du tramway T1 ;
- **Le centre-ville – Béthisy** (labellisé NPRNU), secteur situé à 10 min à pied de la gare de Noisy-le-Sec, qui polarise aujourd'hui de nombreuses fonctions (service public, équipement, commerces, logement). Le NPRNU a pour ambition d'inscrire le quartier Centre-ville Béthisy dans une politique durable de requalification et de redynamisation, dans l'objectif de retrouver un cœur de ville attractif, articulant une plus grande mixité sociale et une meilleure mixité fonctionnelle.



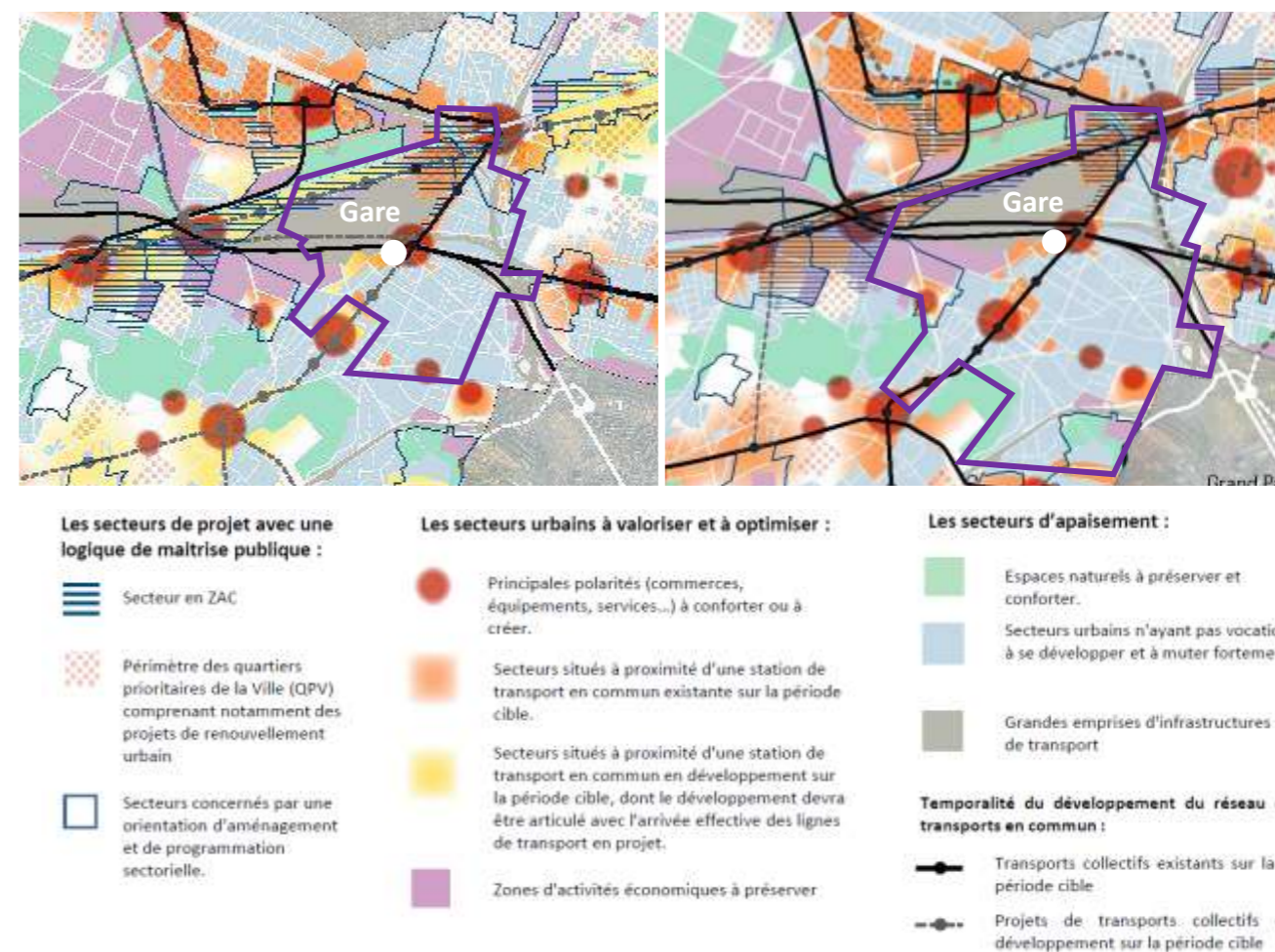
54. Localisation des projets urbains aux abords du pôle gare de Noisy-le-Sec (Artelia-Richez, 2022)

## 2.5.2. Les évolutions urbaines du secteur

À horizon 2030-2035, un regain dynamique du territoire se fera essentiellement grâce aux projets urbains d'envergure, qui ne sont pas situés à proximité immédiate du pôle de Noisy-le-Sec. En effet, le territoire d'Est Ensemble a pour objectif de créer 2 800 logements par an<sup>5</sup>, en l'accompagnant d'une amélioration significative du niveau d'équipements aux sens large – transports, équipements publics et privés, espaces verts.

Comme le montrent les cartes issues des Opérations d'Aménagement Programmées (OAP) du PLUI en situation 2020 et en situation 2030, **le secteur rapproché de la gare est considéré comme une polarité de premier ordre, qui est à conforter**. Sur le secteur rapproché de la gare, le tissu urbain existant sera forcément amené à évoluer, mais de manière modérée, en conservant les mêmes fonctions urbaines, à savoir l'habitat et les petits commerces/activités et services de proximité.

Le PLUI donne ainsi pour objectif d'intensifier le développement urbain à proximité des transports structurants en veillant à ce que les « quartiers de gare » soient des lieux de vie pratiqués, appropriés et non pas simplement traversés, et qu'ils offrent un cadre de vie agréable et de qualité pour leurs habitants.



55. Carte de l'organisation urbaine en situation actuelle (2020) à gauche et en situation projetée (2030) à droite (Source : OAP Thématique du PLUi 'Est-Ensemble, organisation urbaine, grands projets et temporalités, 2020)

<sup>5</sup> Objectif inscrit au Contrat de Développement Territorial



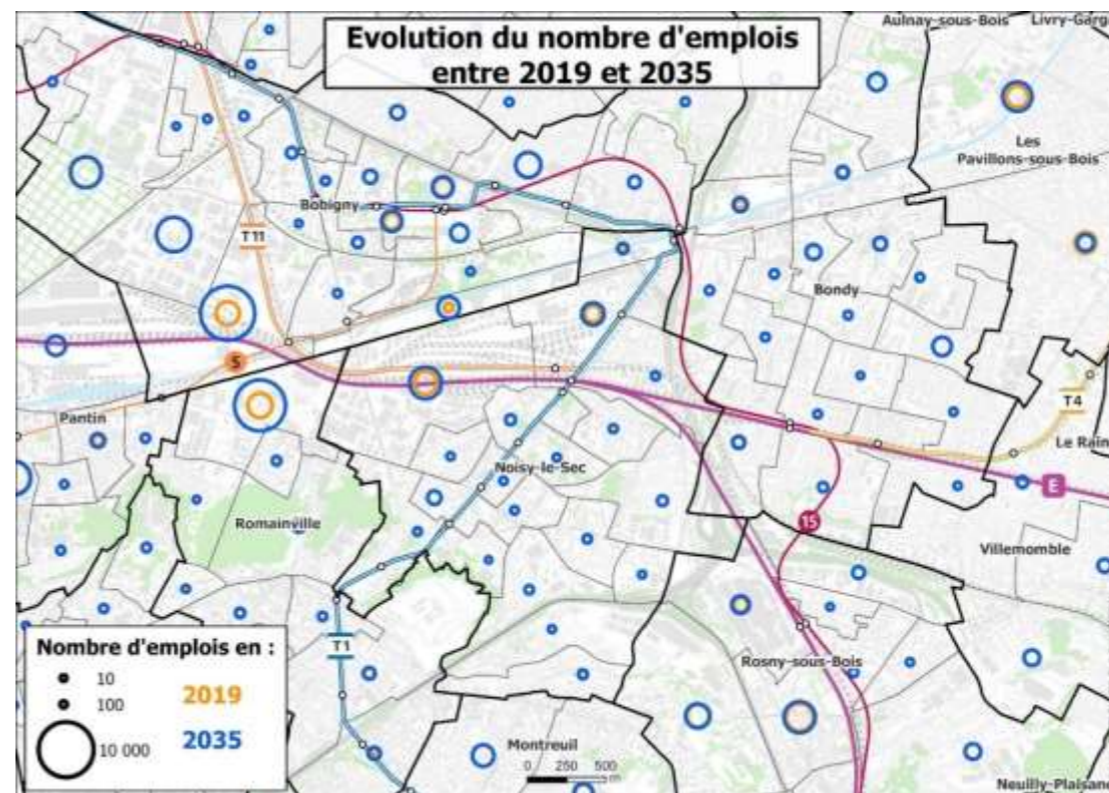
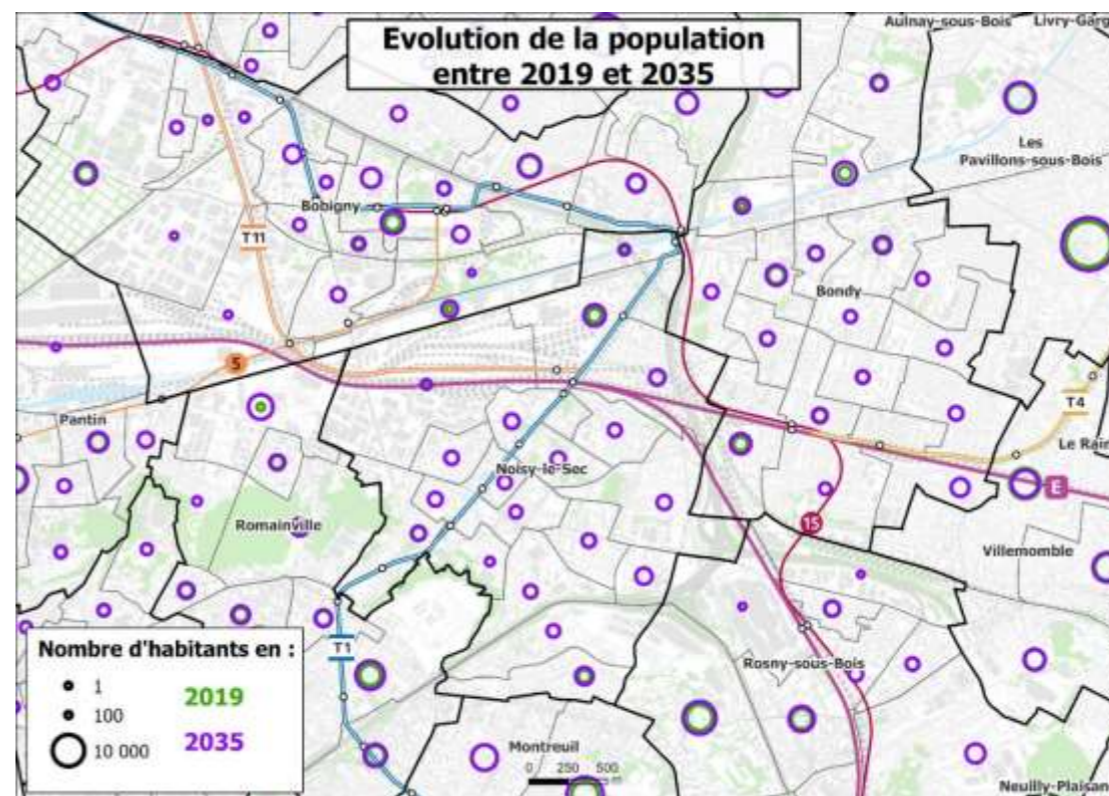


L'évolution de la population et des emplois prévue dans le secteur d'étude aux horizons 2025 et 2035 est importante : **+1,5% par an pour la population et +1,9% par an pour les emplois entre 2017 et 2035.**

	Nombre d'habitants			Nombre d'emplois		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
Bobigny	53 600	60 600	66 600	29 600	35 000	40 100
Bondy	53 400	59 400	68 800	12 300	12 600	14 500
<b>Noisy-le-Sec</b>	<b>44 100</b>	<b>49 200</b>	<b>53 500</b>	<b>10 500</b>	<b>11 700</b>	<b>14 400</b>
Romainville	27 600	41 100	47 000	7 100	11 800	13 900
Total	179 000	210 000	236 000	59 000	71 000	83 000

Tableau 1 : Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons – Source : Institut Paris Region

Les cartes ci-dessous représentent la densité de population et d'emplois, en situation actuelle et en projection à l'horizon 2035 :





## **3. Diagnostic des déplacements et du fonctionnement du pôle-gare**



### 3.1. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DES DEPLACEMENTS

Actuellement, le pôle de la gare de Noisy-le-Sec dispose d'une offre de transport conséquente.

#### Les transports collectifs :

- **Le RER E** desservant à l'ouest Paris et à l'est le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne par ses deux branches direction Chelles et Tournan ;
  - **Le T1** actuellement en terminus à Noisy-le-Sec dont le prolongement à l'est est prévu pour 2026 à Montreuil dans un premier temps, puis 2029 à Val de Fontenay ;
  - **Les bus 105, 143 et 545** : les arrêts sont tous situés sur le niveau haut de la gare sur le boulevard de la République ou la rue Jean Jaurès. La restructuration bus prévue dans le cadre de la mise en service du prolongement de la ligne 11 du métro, en 2024, prévoit l'aménagement de nouveaux points d'arrêts au niveau bas de la gare pour la nouvelle ligne 245 (Pantin – Rosny) et pour la ligne 105 dans le sens direction Porte des Lilas.
- **Les modes actifs :**
    - **Les piétons** disposent des trottoirs existants peu larges pour la plupart, et d'une rampe non PMR entre le niveau bas et haut de la gare. Au droit des entrées de gare, il existe un parvis au niveau haut, mais de taille réduite et aucun parvis au niveau bas du pôle. Les espaces piétons sont globalement sous-dimensionnés aussi bien à l'intérieur de la gare (passerelle et bâtiment voyageurs) qu'aux abords (parvis, trottoirs et quais bus).
    - **Les vélos** ne disposent pas d'aménagement spécifique sur ce secteur et utilisent les voies de circulation générale avec les véhicules. L'offre actuelle en stationnements vélos est très réduite.
  - **Les modes routiers**

Une offre de **stationnements sur voirie** dans les rues adjacentes de la gare (874 places) ;

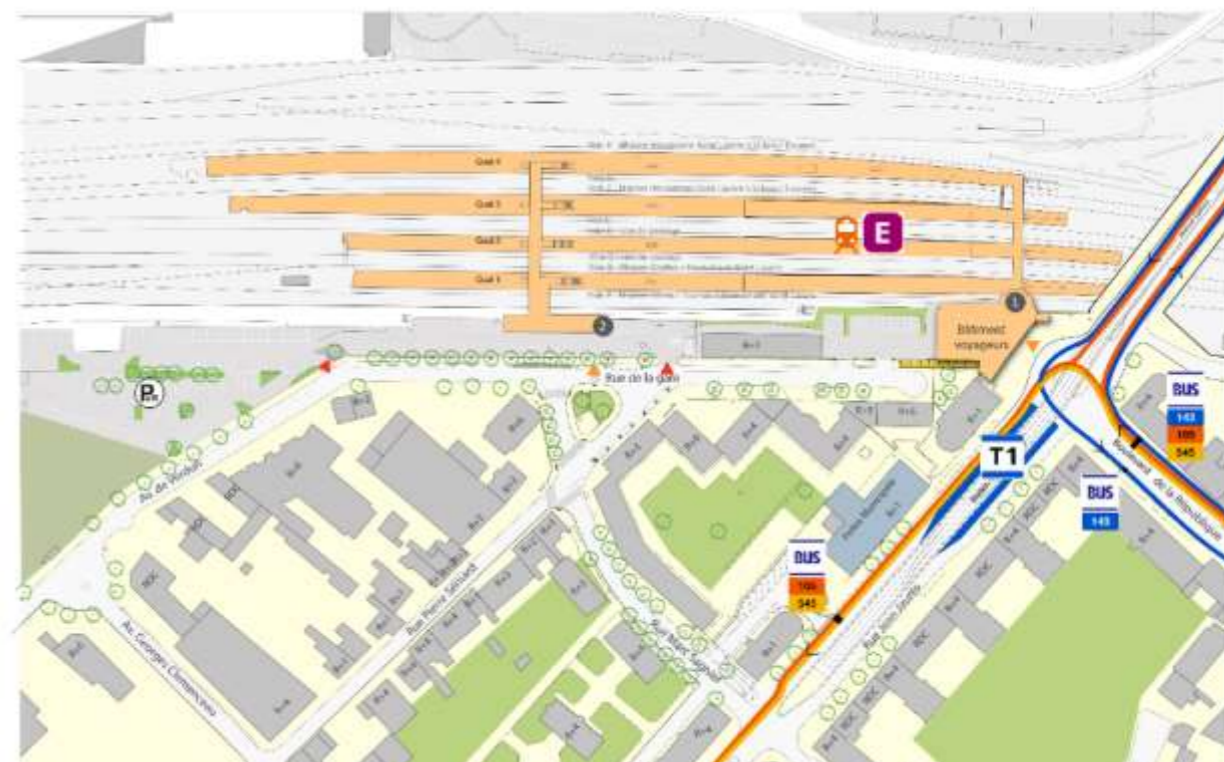
- Un **parking relais** (139 places) au niveau de l'accès bas ;
- 10 places de stationnement pour **les deux roues motorisées** dans le parking relais.

- **Les accès à la gare**

Deux accès permettent actuellement de rejoindre la gare et ses quais :

- **L'accès principal** au niveau du parvis haut permet d'accéder au bâtiment voyageur et aux quais par une passerelle ;
- **L'accès secondaire** au niveau de la rue de la Gare permettant d'accéder aux quais par un passage souterrain (PASO).

Actuellement, les flux voyageurs se concentrent à 80% sur le parvis haut du fait de l'interface avec la station du T1 et les arrêts de bus.



56. Situation actuelle de l'offre de transport et de la gare actuelle (source : Richez -Artelia, 2022)

À l'horizon de la situation de référence 2026, l'offre de transport en commun se modifie avec :

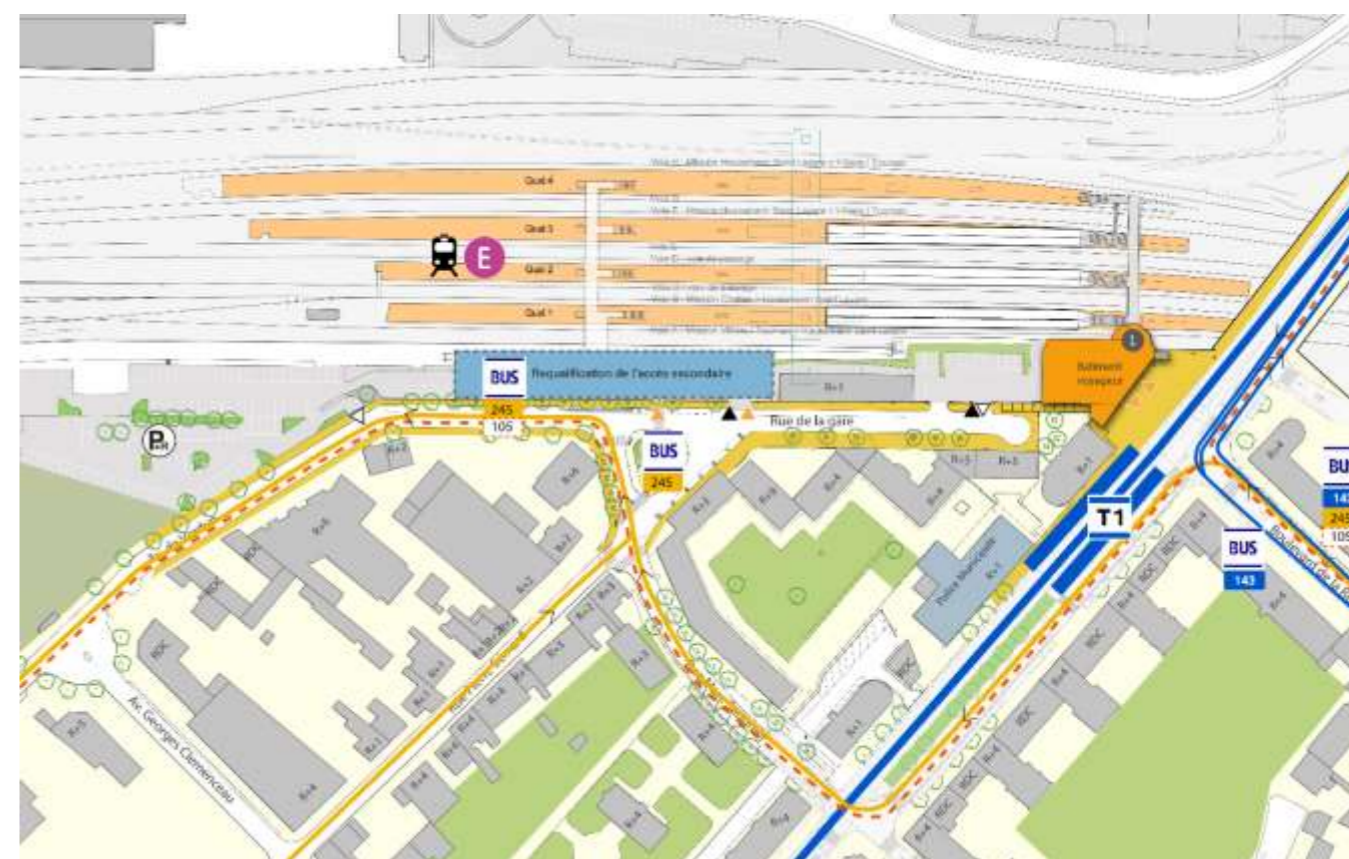
- **La restructuration du réseau de bus**, permettant la desserte du parvis bas via le nouveau tracé de la ligne 245 et l'aménagement d'arrêts de bus pour la 245 et la 105 ;
- **Le prolongement du T1**, venant modifier l'implantation de la station et augmenter les flux T1 <> Gare.
- **La requalification de l'accès secondaire** rendant plus visible l'entrée de la gare et augmentant l'offre de stationnement cycle.
- Le **prolongement du RER E** à l'Ouest.

Le projet du T1 vient également modifier le plan de circulation du secteur de la gare de Noisy-le-Sec, avec la mise en place d'un itinéraire de desserte locale. Ce nouveau plan de circulation ne modifie pas l'accès au parking relais mais rend plus complexe l'accès au pôle, une portion de la rue Jean Jaurès, au sud du pôle étant rendue piétonne et des rues mises à sens unique : rue Jaurès (entre Boulevard république et Sangnier), rue Marc Sangnier et avenue de Verdun.

Les accès pour les modes actifs sont également améliorés à horizon 2026 :

- **Pour les piétons** : L'accessibilité à la gare du niveau bas sera améliorée avec la création d'un parvis en partie basse. Au niveau haut, l'arrivée du T1 prolongé remplace le giratoire Jean Coquelin par un carrefour classique avec des traversées piétonnes plus adaptées pour rejoindre le boulevard de la République. Pour autant, la taille du parvis devant le bâtiment voyageur ne change pas et les trottoirs restent étroits au droit de l'entrée de la gare, en particulier entre la station T1 et la Rotonde.
- **Pour les vélos** : L'offre de stationnement vélo au niveau bas va s'accroître avec le projet de requalification de l'accès secondaire et les rues Jaurès (sur la portion entre Boulevard république et rue Marc Sangnier) et Marc Sangnier accueilleront des aménagements cyclables.

Compte tenu de l'augmentation de flux attendue sur le pôle Noisy-le-Sec avec le prolongement du RER E et du T1, des optimisations ponctuelles de la gare devront être proposées par le gestionnaire de gare en amont du projet de pôle.



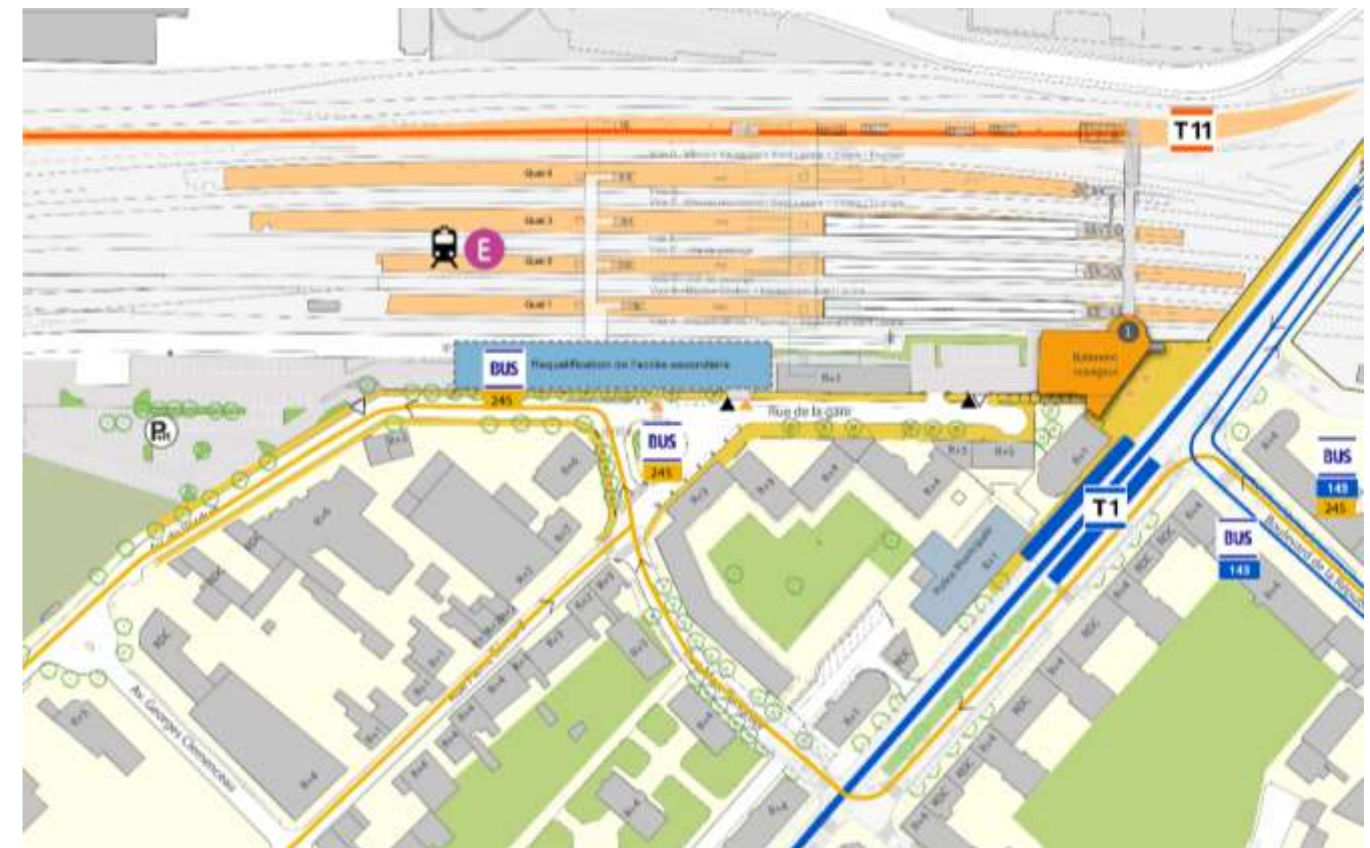
57. Offre de transport en situation de référence 2026 (source : Richez- Artelia, 2022)



**En situation future et sans la réalisation du projet de pôle, l'offre de transport en commun sera renforcée avec l'arrivée du T11.**

Il n'y a pas d'évolution majeure prévue post 2026 en termes de plan de circulation ou de stationnement dans le secteur.

**Le projet de pôle devra d'une part accompagner l'arrivée du T11, renforcer l'apaisement général du secteur pour les piétons, faciliter les accès cyclables, le développement du stationnement vélos ; tout en proposant des services diversifiés et accessibles en gare.**



58. Offre de transport en situation future sans la réalisation du projet de pôle (source : Richez-Artelia, 2022)

## 3.2. OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

L'offre actuelle et future de transports en commun au pôle de Noisy-le-Sec sont présentées ci-après selon trois temporalités :

- **La situation actuelle** en 2022-2023 ;
- **La situation en 2026** qui correspond à la situation prise en compte pour le projet de pôle.

À cette date seront mise en service :

- Le prolongement du T1 dans sa phase 1 ;
- La restructuration du réseau de bus accompagnant l'arrivée du M11 et du T1 ;
- Le prolongement du RER E à l'Ouest.
- **La situation cible à l'horizon 2035** qui correspond à l'horizon de mise en œuvre du projet de pôle et comprend la mise en service du prolongement du T11 à Noisy-le-Sec.

Cette présentation par temporalité permet de bien rendre compte les évolutions fonctionnelles successives.

### 3.2.1. Le RER E et son futur prolongement à l'ouest

#### 3.2.1.1. En situation actuelle

**La ligne Transilien du RER E** relie la gare Haussmann - Saint-Lazare aux territoires situés à l'est de la capitale. Le tronc commun de la ligne du RER E dessert la gare Saint-Lazare, la station Magenta, Rosa Parks, Pantin et Noisy-le-Sec. À Noisy-le-Sec, deux branches se distinguent :

- L'une avec 6 arrêts et ayant pour terminus Chelles – Gournay ;
- L'autre branche desservant 11 arrêts et ayant pour terminus la gare de Tournan et un terminus partiel à Villiers-sur-Marne – Le Plessis – Tréville.

La gare de Noisy-le-Sec est ainsi **accessible depuis la gare Paris Nord-Magenta en 7 min et de la gare Haussmann-Saint-Lazare en 11min**. La fréquence des trains est de l'ordre de **7 min en heure de pointe**, et est compris entre 15 et 30 min par branche en heure creuse et en soirée.



59. Plan de la ligne du Transilien E (Site Transilien.com, 2022)

Le trafic du RER E dans la gare de Noisy-le-Sec est actuellement le suivant :

Desserte RER E	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
<b>Vers Paris</b>	12	8
<b>Vers Banlieue</b>	8	12

60. Nombre de RER E par heure en situation actuelle (Source : Étude flux AREP, 2023)

**À noter la ligne P** y est en passage à Noisy-le-Sec sans marquer l'arrêt.



### 3.2.1.2. En situation de référence en 2026

Le prolongement du RER E vers l'ouest consiste à prolonger cette ligne RER de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie (55km à l'ouest) en passant par La Défense et Nanterre pour répondre à des besoins de déplacements de bassins de vie très peuplés et qui concentrent 2 millions d'actifs. Il permettra ainsi de soulager le réseau ferré, à savoir la gare Saint-Lazare (2<sup>ème</sup> gare d'Europe en termes de trafic), les RER A, B et D. Le projet a pour ambition d'améliorer les déplacements quotidiens de plus de 650 000 voyageurs.

Déclaré d'utilité publique début 2013, le chantier a été lancé en 2016. Le prolongement jusqu'à Nanterre est prévu pour l'horizon 2024 et le prolongement jusqu'à Mantes-la-Jolie pour l'horizon 2026.

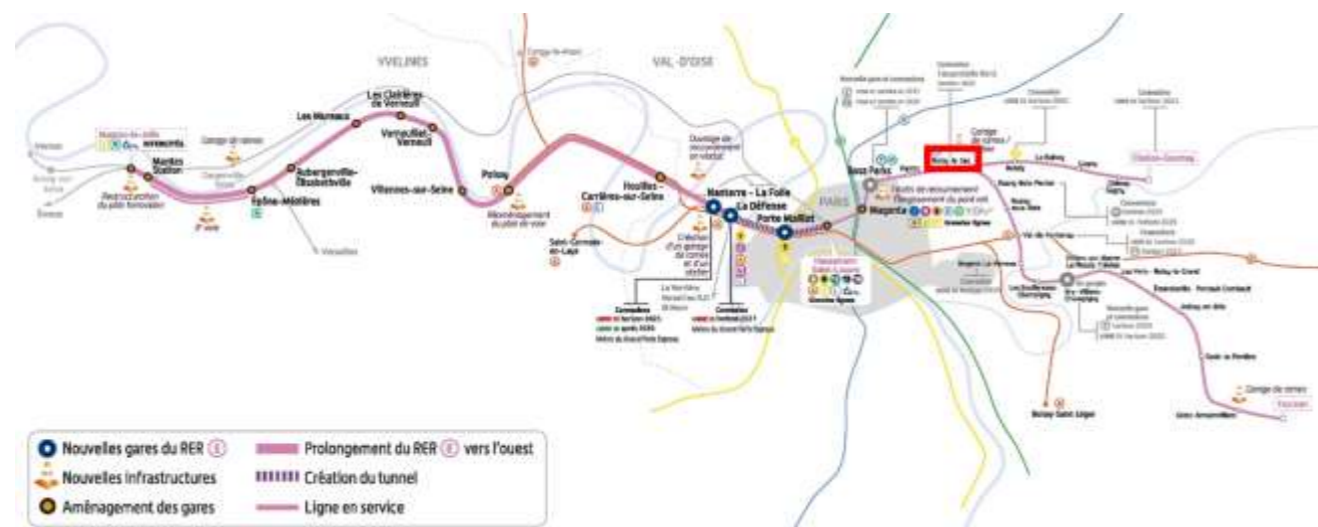
SNCF assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet.

Le trafic du RER E en gare de Noisy-le-Sec à horizon 2026, situation de référence sera la suivante.

La desserte est extraite du rapport PTV 2018 et a été validée par SNCF Transilien le 25/11/2022.

Desserte RER E	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
Vers Paris	8 Chelles + 4 Villiers + 4 Tournan	4 Chelles + 4 Villiers + 2 Tournan
Vers Banlieue	4 Chelles + 4 Villiers + 2 Tournan	8 Chelles + 4 Villiers + 4 Tournan

61. Nombre de RER E par heure (Source : Étude flux AREP, 2023)



62. Tracé du prolongement du RER E (Source : Modélisation validée par SNCF Mransilien, 25/11/2022)

Ce prolongement aura une incidence sur le pôle-gare de Noisy-le-Sec en termes de flux (en HPM, 9150 voyageurs arriveront ou partiront de la gare RER), car il offrira un trajet direct depuis Noisy-le-Sec jusqu'à la Défense. Compte tenu de l'augmentation de flux attendue sur le pôle Noisy-le-Sec avec le prolongement du RER E et du T1, des optimisations ponctuelles de la gare devront être proposées par le gestionnaire de gare en amont du projet de pôle.

Ce projet constitue une donnée d'entrée pour le projet de pôle. Les fréquentations estimées pour le projet de pôle à horizon 2035 prennent en compte ces évolutions de trafic.

### 3.2.2. Le tramway T1 et son prolongement à Val de Fontenay

#### 3.2.2.1. En situation actuelle

Mis en service en 1992 entre Bobigny-Pablo Picasso (93) et La Courneuve 8 mai 1945 (93), le T1 est prolongé jusqu'à Noisy-le-Sec - Gare, son terminus à l'est, le 15 décembre 2003.



63. Station actuelle du T1 avant les travaux du prolongement (Gmaps, 2020)

En novembre 2012, le T1 est prolongé à l'ouest jusqu'à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles (Asnières-sur-Seine, 92) et puis en octobre 2019 jusqu'à Asnières-Quatre Routes (Asnières-sur-Seine, 92).

La gare de Noisy-le-Sec est ainsi accessible :

- En 12 min depuis la station de Bobigny – Pablo Picasso (Liaison Métro 5) ;
- En 25 min depuis La Courneuve – 8 mai 1945 (Liaison Métro 5) ;
- En 41 min Basilique de Saint-Denis (Liaison Métro 13) ;
- En 48 min Gare de Saint-Denis (Liaison Ligne H, tramway T8 et RER D).

La fréquence du tramway est de l'ordre de 5 à 7 min en heure de pointe, et comprise entre 8 à 15 min en heure creuse et de 15 à 20 min en soirée.



64. Plan de la ligne du tramway T1 (Site Ratp.com, 2022)

### 3.2.2.2. En situation de référence en 2026

Un nouveau prolongement à l'est jusqu'à Val de Fontenay est prévu, les travaux sont actuellement en cours. Le projet est sous une co-maîtrise d'ouvrage avec :

- **Le Département de la Seine-Saint-Denis** : Il assure la coordination générale du projet. Il réalise les aménagements de voirie et les espaces publics associés permettant l'insertion du futur tramway.
- **La RATP** : Elle réalise le système de transport, des stations ainsi que le site de maintenance et de remisage des rames (SMR)

La ligne complète du tramway T1, d'Asnières – Gennevilliers Les Courtilles jusqu'à Val de Fontenay, totalisera 25 km. Pour garantir la régularité sur l'ensemble du T1, l'exploitation de la ligne se fera en deux arcs :

- L'arc ouest entre Bobigny et Asnières Gennevilliers Les Courtilles ;
- L'arc est entre Bobigny et Val de Fontenay.

Un double terminus à Bobigny – Pablo Picasso sera construit pour assurer l'articulation entre les deux arcs. Sur la ligne existante, afin d'accueillir de nouvelles rames plus longues, les 4 stations entre Bobigny-Pablo Picasso et Noisy-le-Sec seront réaménagées.

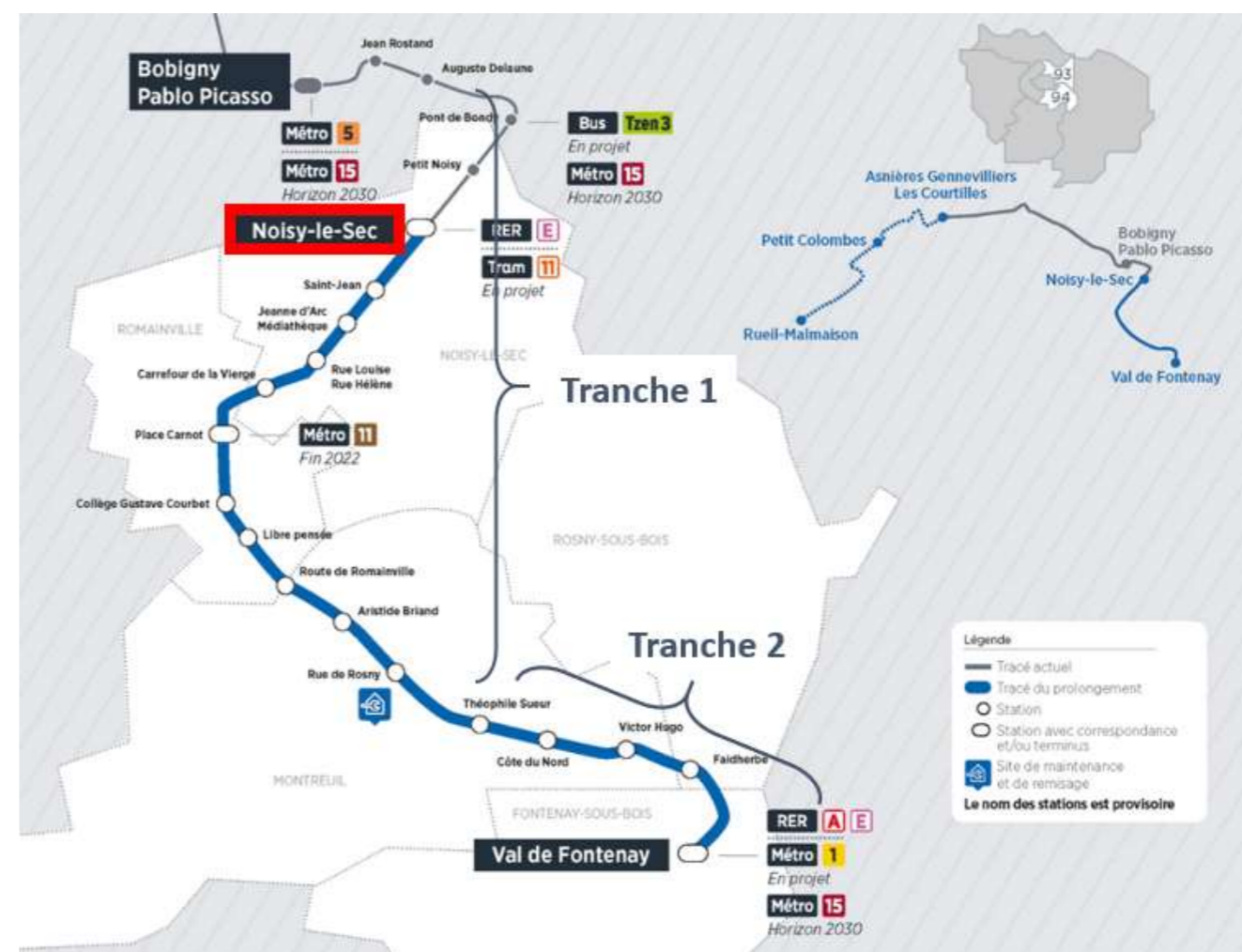
Le tracé du projet de tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay traversera 6 communes : Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois.

27 nouvelles rames seront mises en services sur l'arc Bobigny – Val de Fontenay. Chaque tramway aura une capacité d'accueil d'environ 200 personnes.

Le prolongement du T1 à l'est permettra de desservir 150 000 habitants et emplois et 70 000 voyageurs journaliers sont attendus. Ouvert 7j/7 de 5h à 0h30 (jusqu'à 1h30 les vendredi et samedis), la fréquence sera de 4min en heure de pointe et de 6min en heures creuses. Le trajet Bobigny <> Val de Fontenay sera ainsi direct, prendra 35min, contre actuellement 55min en bus.

Ce prolongement comporte deux phases de réalisation :

- **Une phase 1** avec un horizon de mise en service en 2026, prolongera le T1 jusqu'à rue de Rosny (Montreuil, 93) ainsi que l'aménagement des stations existantes entre Bobigny et Noisy-le-Sec et la livraison du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) ;
- **Une phase 2** avec un horizon de mise en service en 2029 jusqu'à Val de Fontenay.



65. Tracé du prolongement du T1 jusqu'à Val-de-Fontenay (Source : Site IDFM, 2022)



66. Phasage du prolongement du T1 à l'Est phase 1 (Source : Site IDFM, 2022)



### 3.2.2.3. Zoom sur la future station T1 « Noisy-le-Sec – Gare » en 2026

Dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> phase du prolongement du T1 à Montreuil, **la station actuelle Noisy-le-Sec – Gare est démolie et une nouvelle station est recrée en position latérale côté Gare**, devant l'actuel bâtiment de la Rotonde.



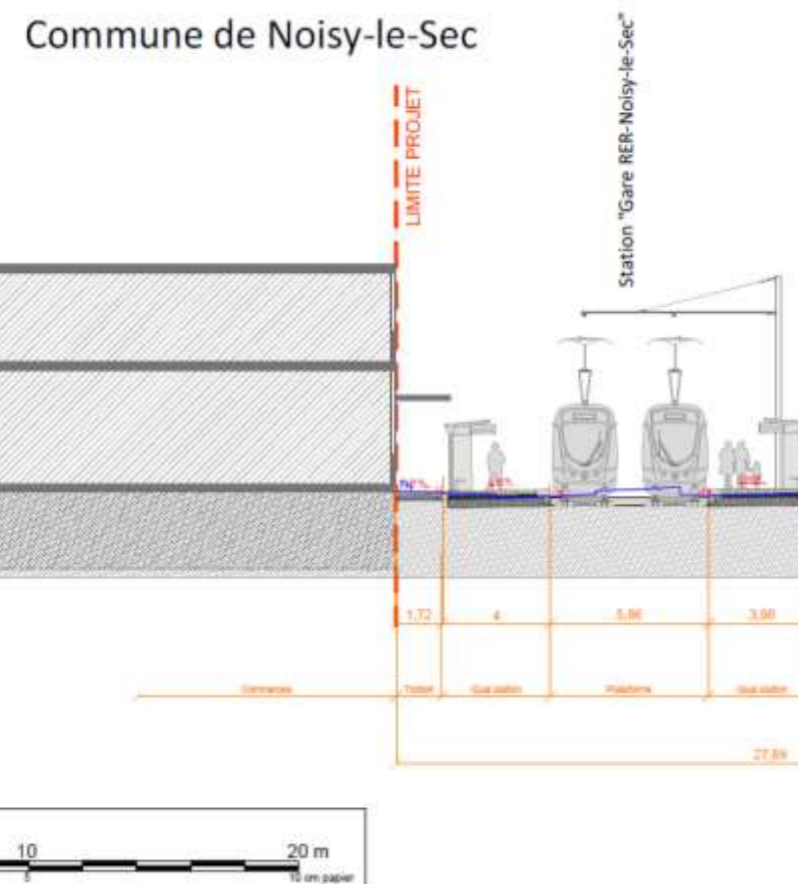
67. Implantation de la station en terminus avant le démarrage des travaux du prolongement (source : Présentation projet T1, 21/09/2020)



68. Intention d'aménagement de la station de passage de Noisy-le-Sec (Présentation projet T1, 21/09/2020 – Plan T1 23/06/2023)

Cette implantation permet de faciliter l'intermodalité entre la gare et la station du tramway T1, en rapprochant la station de tramway de la gare et en supprimant une traversée piétonne. **Si la station est en effet plus proche de la gare, la proximité entre la station du T1 et le bâtiment existant de la Rotonde, pourrait contraindre les flux piétons.**

Le trottoir aura une largeur de 1,72m et le quai 4m, sans rupture de niveau prévu entre ces éléments. Le trottoir et le caniveau ont de pentes différentes en V qui converge vers l'arrière du quai.



69. Coupe sur la Rotonde et la nouvelle station T1 (Source : Groupement T1, 2022)

Sur un périmètre plus élargi, au nord du pôle, sur la section existante du tramway T1, avenue Gallieni, les plates-bandes actuelles de part et d'autre de la plateforme seront supprimées pour permettre l'aménagement d'une bande cyclable et rendre les traversées piétonnes plus aisées. Sur le pont Gallieni, le profil du pont reste inchangé et les cycles seront dans la circulation générale.

Au sud du pôle, le T1 s'insérera en double sens sur toute la rue Jean Jaurès. La portion située entre les rues de l'Union et Adrien Damoiselet sera aménagée en aire piétonne. L'accès sera réservé aux seuls riverains, camions de livraison et services d'urgence et de propreté.





70. Plan d'aménagement du T1 (Source : T1 et AVP 2021 et EXE 2023)

**Le projet du T1 entraîne une reprise du plan de circulation** : la rue Jean Jaurès sera piétonnisée entre les rues de l'Union et la rue Marc Sangnier, jusqu'à la rue Adrien Damoiselet (par une plateforme banalisée et aménagement d'une aire piétonne accessible aux riverains), ce qui entraîne une nouvelle organisation au niveau local des circulations, avec la mise à sens unique de l'Avenue de Verdun dans le sens descendant et la mise à sens unique de la rue Marc Sangnier dans le sens descendant. (cf. Chapitre 3.3 Accessibilité aux véhicules particuliers).

La rue Jean Jaurès entre la rue Marc Sangnier et le boulevard de la République est également mis à sens unique du Nord au Sud pour les voitures, avec une bande végétalisée, du stationnement voiture et PMR, ainsi qu'une bande cyclable dans le sens Sud vers Nord pour permettre l'accès à la gare.

Les travaux pour la réalisation de cette nouvelle station sont prévus entre 2022 et fin 2024. Durant cette période de travaux, **une station terminus provisoire est installée sur le pont Gallieni** pour une durée d'environ 2,5 ans. L'objectif est que la future station de tramway soit opérationnelle en terminus fin 2024 et que la station soit transformée en station de passage fin 2025.



71. Phasage des travaux du T1 – Situation actuelle à gauche, situation provisoire au centre, situation projetée à droite (Etude de pôle - Support COTECH n°1 IDFM, 13/10/2021)

**Ce prolongement aura une incidence sur le pôle gare de Noisy-le-Sec en termes de flux** (en HPM 4850 voyageurs arriveront ou partiront de la station du T1) et **entraînera une augmentation des correspondances Tramway <> Gare**. Les fréquentations estimées pour le projet de pôle à horizon 2035 prennent en compte ces évolutions de trafic.

La nouvelle station du T1 de la gare de Noisy-le-Sec en position latérale, ainsi que les modifications du plan de circulation associées constituent des données d'entrée pour le projet de pôle.

Le projet de pôle aura pour objectif de renforcer la fluidité des échanges entre la station du T1 et la future nouvelle gare de Noisy-le-Sec par le biais d'un nouveau large parvis haut.



### 3.2.2.4. En situation future

Il existe aussi deux prolongements du T1 côté ouest :

- Le premier consiste à prolonger le T1 de Asnières-Quatre Routes au Petit-Colombes, Il s'agit de créer 11 stations de tramway supplémentaires passant par Colombes, pour desservir 200000 habitants et emplois. Longue de 6,4km, ce prolongement permettra de relier Asnières-sur-Seine et Colombes en 27min. La date de réalisation n'est à ce jour pas connue.



72. Tracé du prolongement du T1 côté ouest jusqu'au Petit Colombes js (Source : Site Asnierescolombes.fr, 2022)

- Le deuxième consiste à prolonger le T1 du Petit Colombes à Rueil-Malmaison avec 15 stations supplémentaires sur un parcours de 7,5 km. La date de réalisation n'est à ce jour pas connue.



73. Tracé du prolongement du T1 côté ouest jusqu'à Rueil- Malmaison (Source : IDFM, 2022)

### 3.2.3. Prolongement du Tramway 11 Express entre Le Bourget et Noisy-le-Sec

#### 3.2.3.1. En situation actuelle et en situation de référence en 2026

**Le Tram 11 Express (T11) est actuellement en service depuis 2017** entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget. Il dessert 7 arrêts en 15 min sur un linéaire de 11km traversant 9 Communes. Sa fréquence en heure de pointe est de 5min.



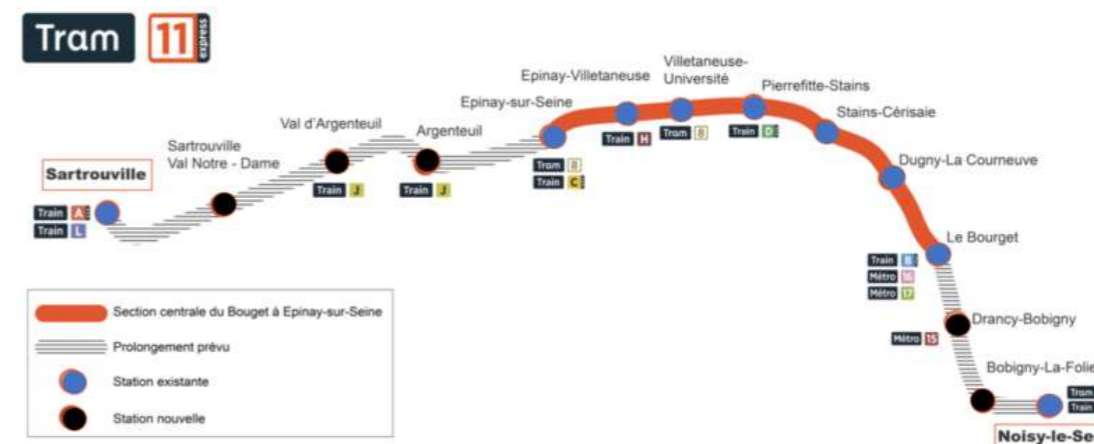
74. Plan T11 (Source : Site RATP, 2022)

#### 3.2.3.2. En situation future

**Le tramway T11 prévoit un prolongement (Phase 2) entre Le Bourget et Noisy-le-Sec** à l'est et entre Epinay-sur-Seine et Sartrouville à l'ouest. Cette ligne permettra à terme aux habitants de Noisy-le-Sec et des environs d'avoir la possibilité d'être en interconnexion rapide avec les RER B, D, C et A sans passer par Paris. Le trajet complet entre Sartrouville et Noisy-le-Sec serait de l'ordre de 35 min.

Ce projet de ce double prolongement, à l'est et à l'ouest, est sous maîtrise d'ouvrage SNCF. Il est actuellement en études d'Avant-Projet.

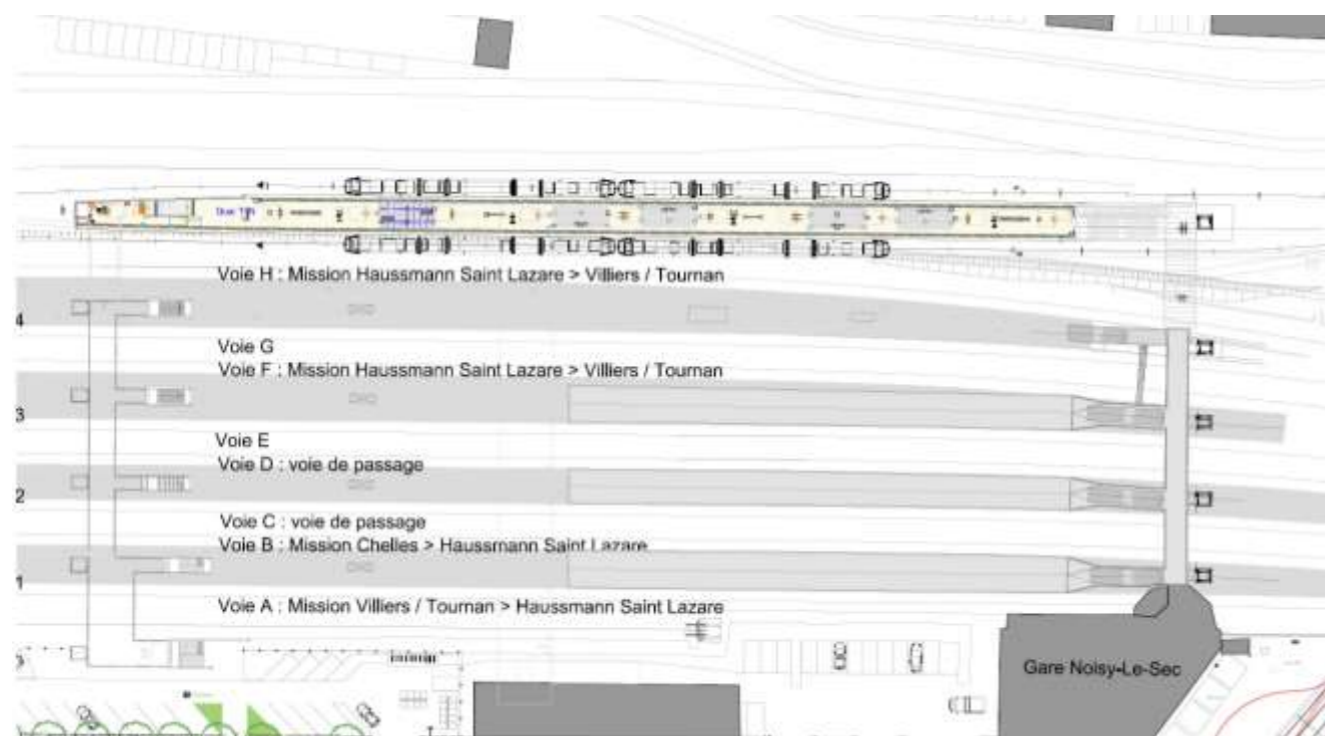
La fréquence du T11 en heure de pointe sera de 12 passages par heure, soit un tramway toutes les 5min.



75. Tracé du prolongement du T11 (Source : Site IDFM, 2022)

### 3.2.3.3. Zoom sur la future station du T11 Noisy-le-Sec

Les quais du T11 seront situés au nord de la gare et seront connectés au pôle via un prolongement du passage souterrain existant programmé dans le cadre du projet T11 et la future passerelle prévue dans le cadre du projet de pôle.



76. Plan quais du T11 (source : SNCF)

**Le T11 prolongé jusqu'à la gare de Noisy-le-Sec, entrainera une augmentation des flux d'échanges (en HPM, 3800 voyageurs arriveront ou partiront du T11) au sein de la gare, tout voyageur du T11 devant transiter par les espaces de la gare, qu'il soit en correspondance avec le RER E, ou qu'il soit en entrée ou sortie de la gare.**

**Le prolongement du T11 à Noisy-le-Sec correspond à un projet connexe pour le projet de pôle.**

**Le phasage et l'articulation entre les deux projets constituent un point d'attention particulier, notamment la future passerelle qui arrivera sur le quai du T11.**



### 3.2.4. L'offre de bus

#### 3.2.4.1. En situation actuelle

L'offre de bus actuelle se structure autour de trois lignes qui desservent uniquement le parvis haut :

- **La ligne 545 avec des bus standards (Noisy-le-Sec à Bagnolet – Louise Michel)** en terminus, comprenant un bouclage : entre la rue de Brément jusqu'au terminus de la gare, le bus standard passe par le boulevard Michelet et le boulevard de la République où se trouve l'arrêt terminus ; tandis que l'arrêt au départ de la ligne se trouve au sud de la station de tramway du T1 sur le boulevard Jean Jaurès. La fréquence du bus théorique est de **20 min en heure de pointe**, de 35 min en heure creuse et de 30 min en soirée.
- **La ligne 105 avec des bus en articulé (entre Porte des Lilas – à proximité de la ligne de métro 11 - et Mairie de Pavillons Sous-Bois)** en passage, effectuant également une dissociation des itinéraires bus entre la rue de Brément et la gare de Noisy-le-Sec : sens sud vers nord via le boulevard Michelet et point d'arrêt sur le boulevard de la République, sens nord vers sud via la rue Jean Jaurès avec un arrêt de bus au sud de l'arrêt actuel du tramway. La fréquence du bus théorique est de **6 min en heure de pointe**, de 10 min en heure creuse et de 20 min en soirée.
- **La ligne 143 avec des bus en articulé (entre La Courneuve – Aubervilliers RER et Rosny-sous-Bois RER)** en passage, dont les arrêts de bus sont localisés le long du boulevard de la République. La fréquence du bus théorique est de **6 min en heure de pointe**, de 9 min en heure creuse et de 15 à 20 min en soirée.



77. Plan du réseau de transport actuel (Site RATP, 2022)





78. Points d'arrêts de bus du boulevard de la République (Gmaps, 2020)



79. Points d'arrêts de bus sur le boulevard de la République – A gauche : Arrêt abrité pour les bus 143, 545 dans le sens boulevard de la République vers la place Jean Coquelin – A droite : Point d'arrêt pour le bus 143 dans le sens place Jean Coquelin vers le boulevard de la République (Gmaps, 2020)



80. Point d'arrêt des bus 105 et 545 sur la rue Jean Jaurès, (Gmaps, 2019)

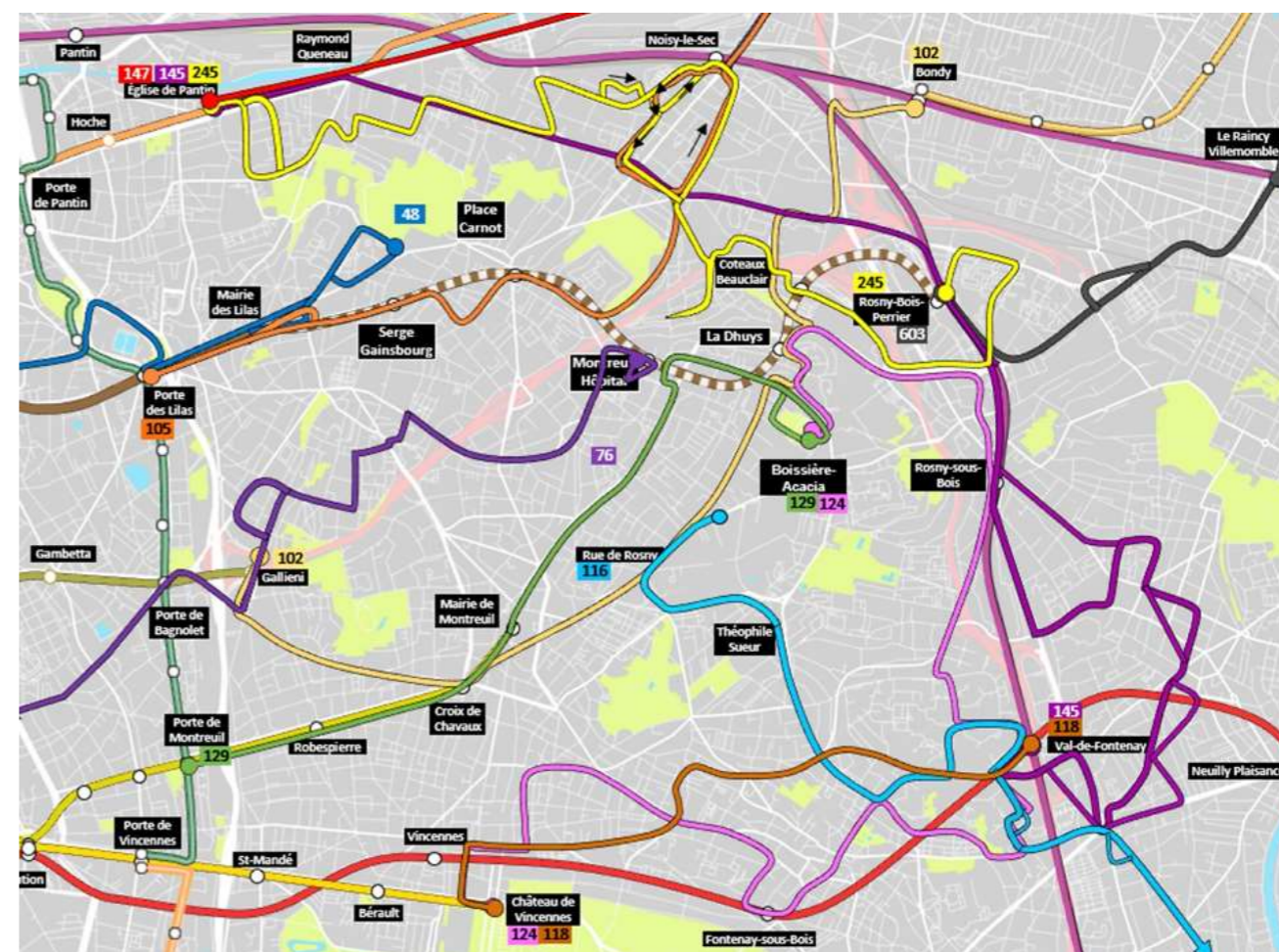
**Actuellement, le niveau bas de la gare n'est pas desservi par les bus**, seul le niveau haut l'est via les arrêts localisés sur le boulevard de la République et la rue Jean Jaurès. **Les arrêts de bus du boulevard de la République sont localisés sur un trottoir étroit et encombré.**

Les cheminements piétons depuis le boulevard de la République vers la gare sont contraints par des traversées non directes autour du giratoire Jean Coquelin et par l'attente des voyageurs au niveau des arrêts.

Par ailleurs, les bus ont actuellement des difficultés à circuler au niveau de la place Jean Coquelin à cause de la géométrie actuelle de l'aménagement et du stationnement sauvage observé sur voirie devant l'entrée de la gare.

### 3.2.4.2. En situation de référence 2026

Au vu des réaménagements du secteur en lien avec la mise en service du prolongement de la ligne 11 du métro en 2024 puis du prolongement du T1 mi 2026, une restructuration du réseau bus du secteur est prévue.

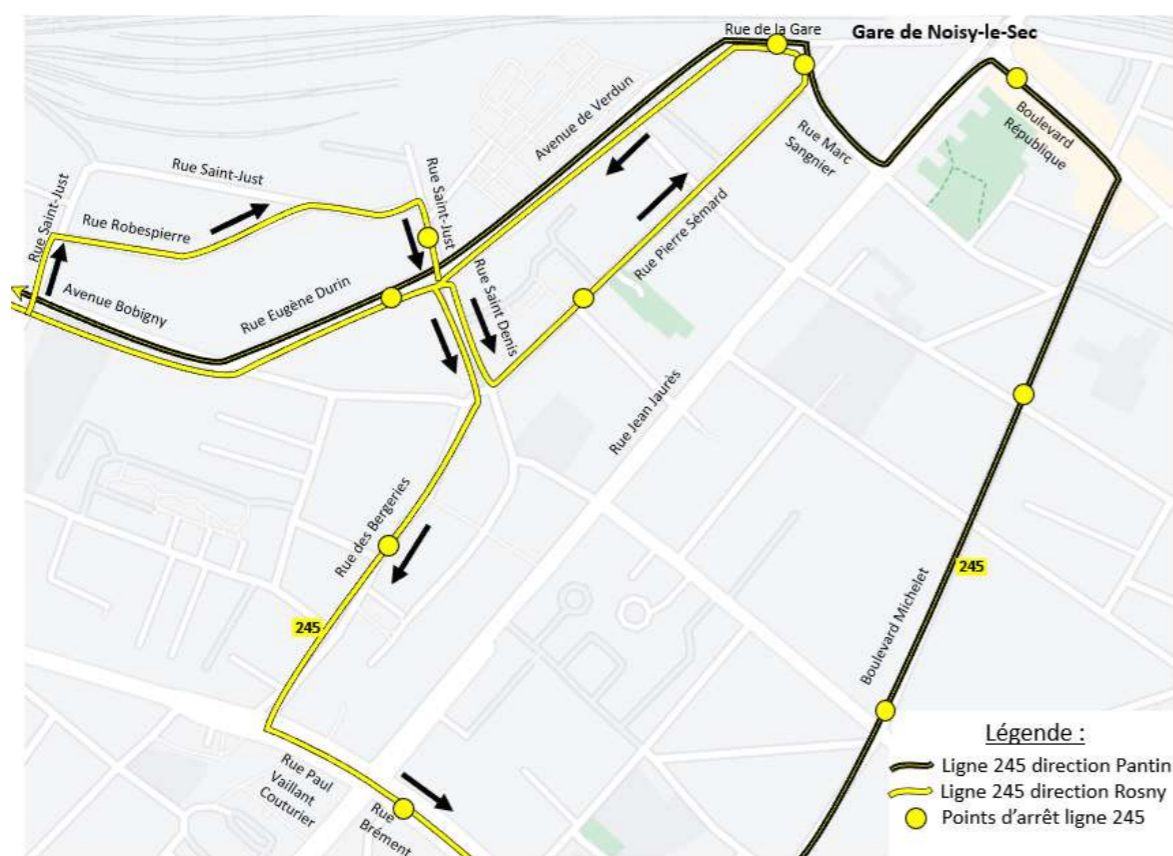


81. Bilan cible à la restructuration bus en lien avec l'horizon de la mise en service du M11 et du T1 (IDFM, 2022)



Pour la zone de la gare de Noisy-le-Sec, cela se traduit de la manière suivante :

- **La ligne 143** est conservée avec le même itinéraire et les mêmes arrêts.
- **La ligne 545** en terminus actuellement à la gare est remplacée par la ligne 245 en passage avec pour origine destination : Église de Pantin – Rosny-Bois Perrier.
  - Le sens de circulation Rosny > Pantin, disposera de deux points d'arrêt au niveau de la gare :
    - l'un sur le Boulevard République (niveau haut) et
    - l'autre au niveau de la rue Marc Sangnier (niveau bas).
  - Le sens de circulation Pantin > Rosny disposera d'un point d'arrêt au niveau de la gare, sur la rue de la Gare en connexion directe avec l'accès au passage souterrain.



82. Tracé de la ligne 245 (IDFM, 2022)

- **La Ligne 105** qui actuellement emprunte la rue Jean Jaurès passera dès 2024 en taille standard. La rue Jean Jaurès étant partiellement piétonnisée avec le prolongement du T1, son itinéraire devra donc emprunter le nouveau plan de circulation pour le sens direction Porte des Lilas via la rue Jaurès, la rue Marc Sangnier et l'avenue de Verdun avec un point d'arrêt mutualisé au niveau bas de la gare.

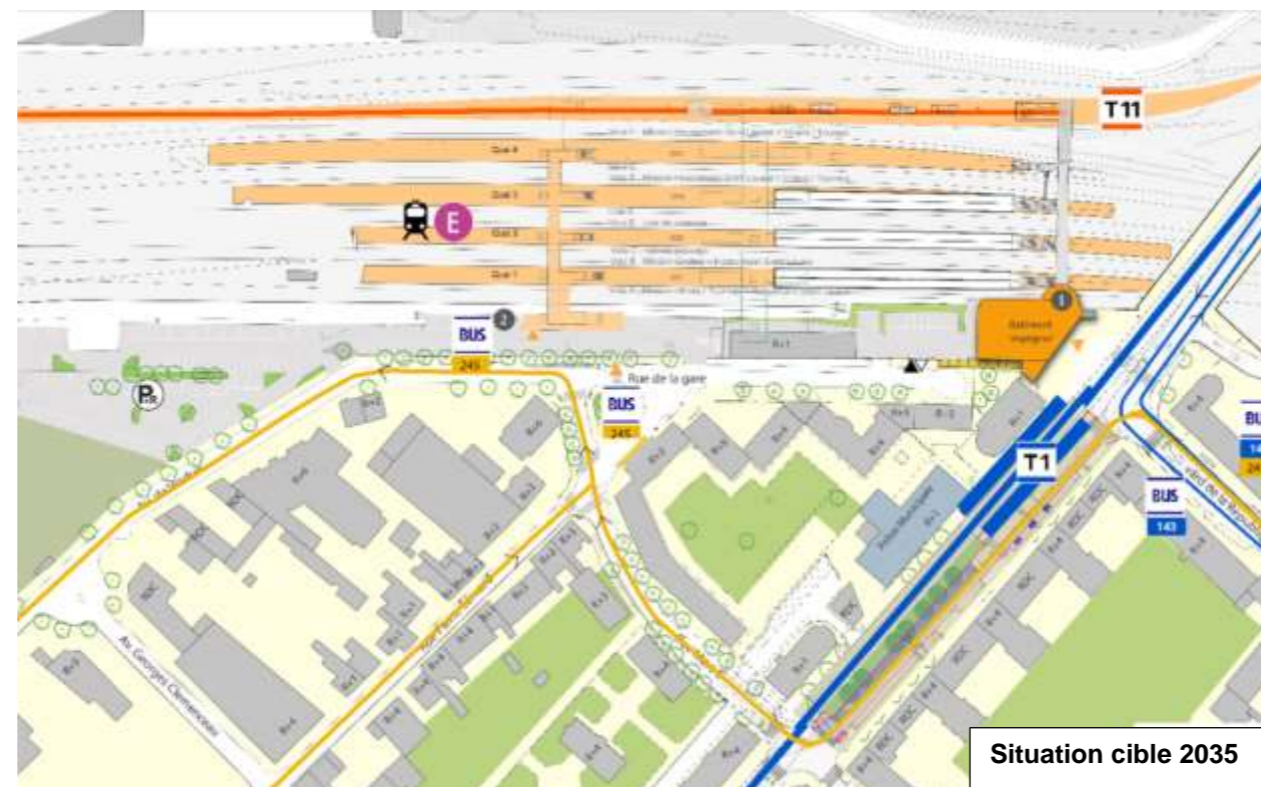
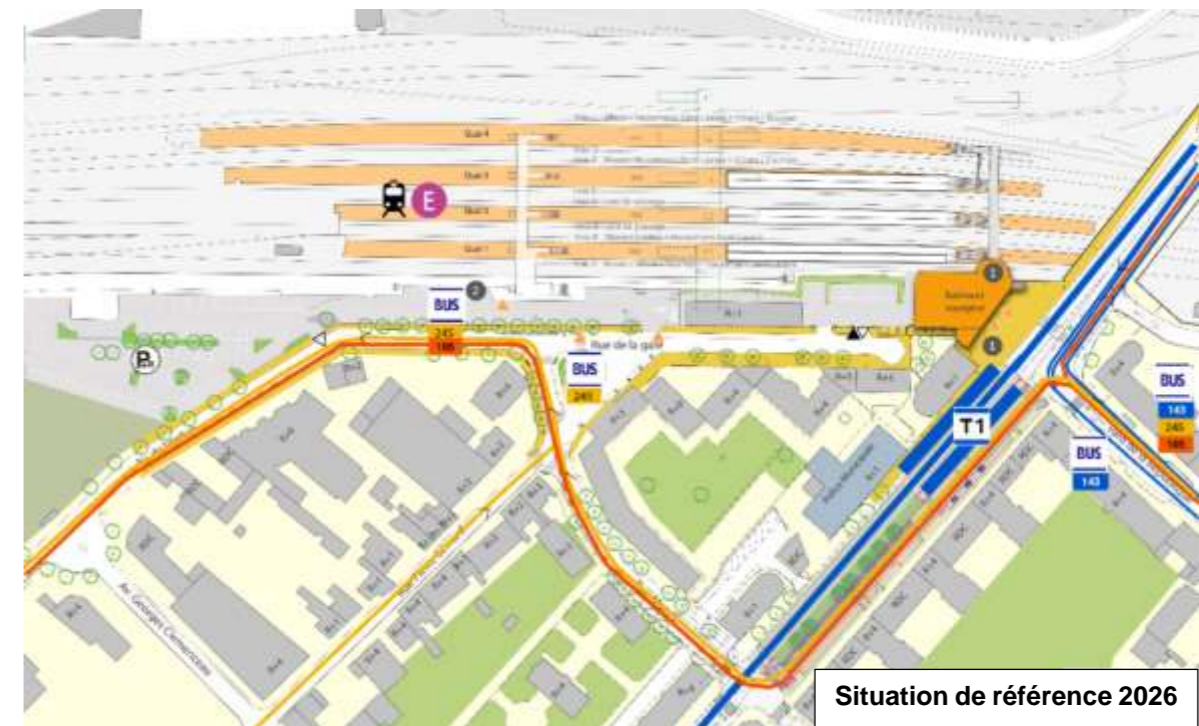
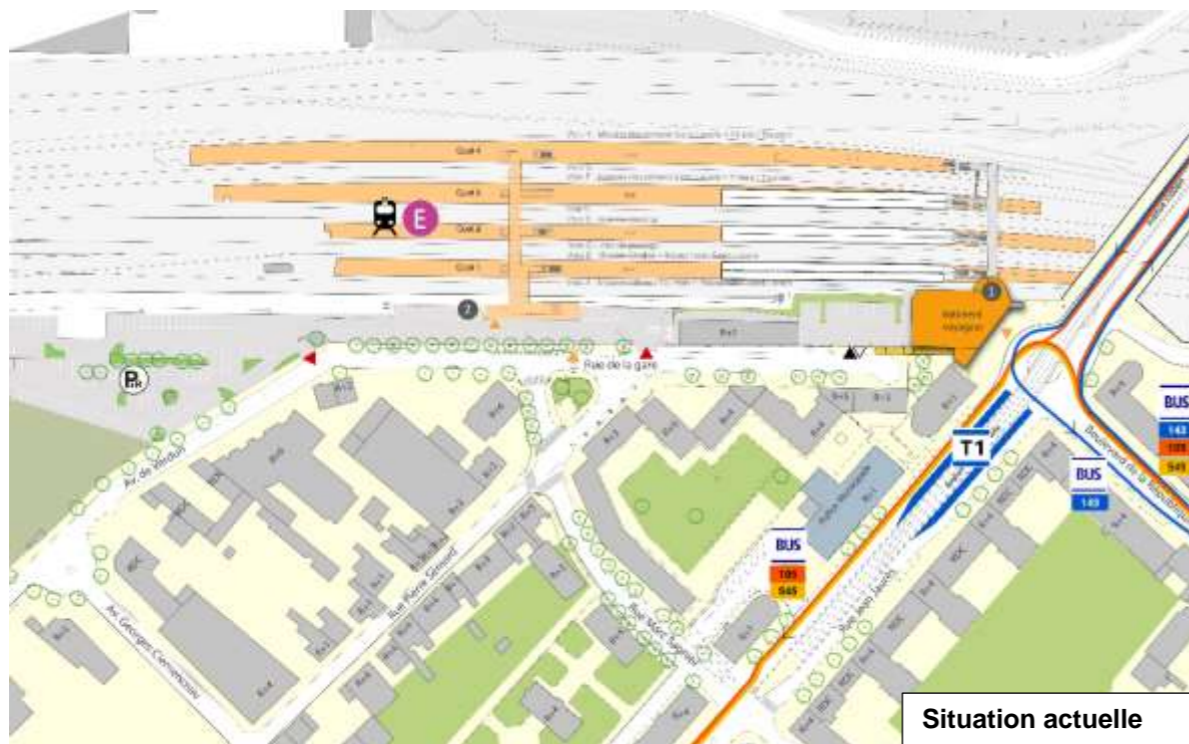
**Cette restructuration bus implique la réalisation d'aménagements bus sur le niveau bas du pôle gare qui seront réalisés par la collectivité. Ces aménagements constituent des données d'entrée pour le pôle.**

**Le projet de pôle aura pour objectif de faciliter les échanges Bus <> Gare via des aménagements lisibles, confortables et qualitatifs pour les piétons ; et d'améliorer le confort des voyageurs au niveaux des arrêts de bus.**

#### 3.2.4.3. En situation future

À terme, l'offre bus sera de deux lignes de bus ; **la ligne 143** et **la ligne 245** ; avec la suppression de la ligne 105 sur le secteur de la gare de Noisy-le-Sec dès la mise en service du T-Zen 3.





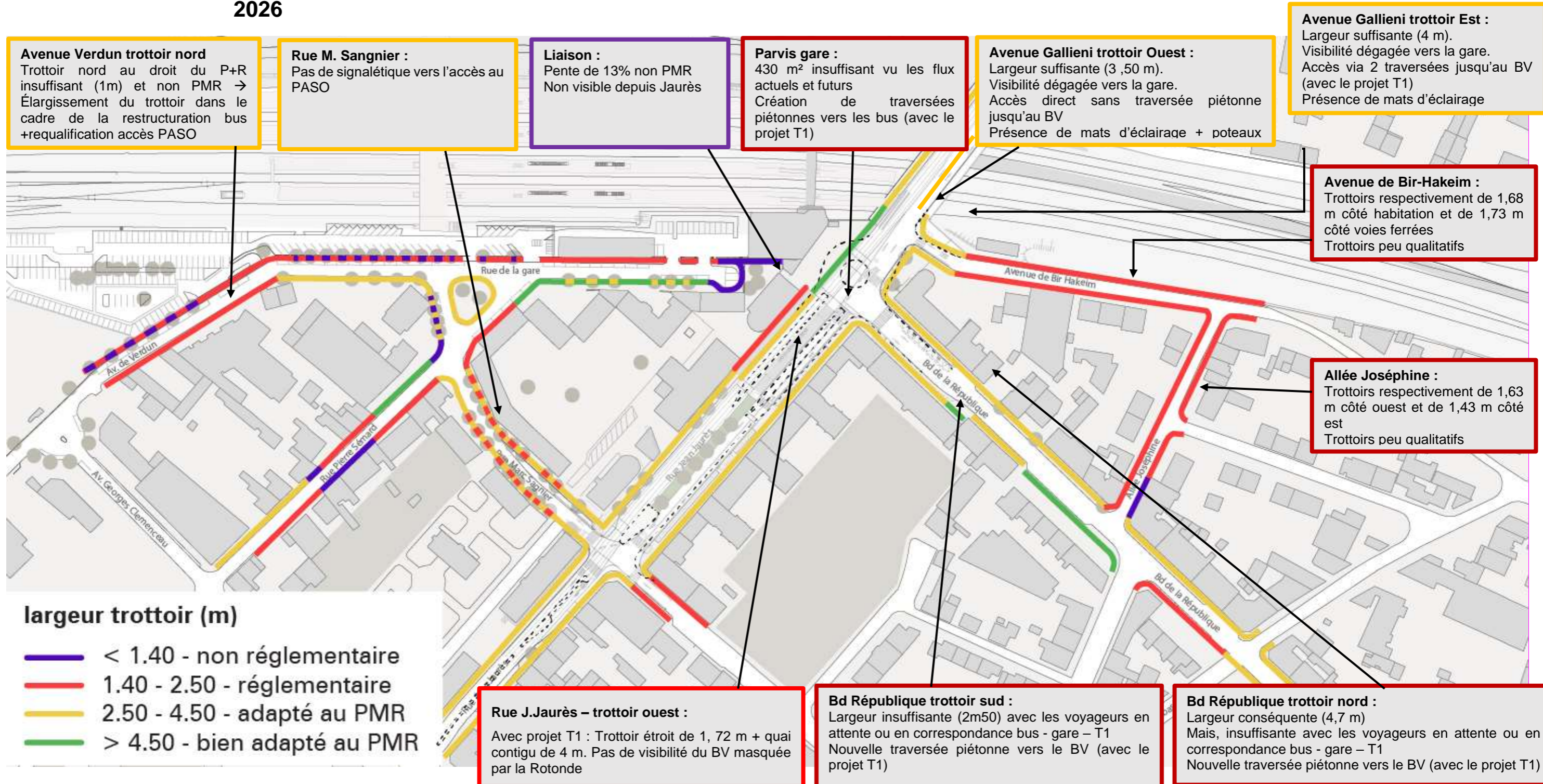
83. Principe d'évolution des lignes de bus, en situation actuelle (à gauche), en situation de référence en 2026 (au milieu), et en situation future (à droite) - (Artelia-Richez, 2022)





### 3.3. CHEMINEMENTS PIETONS

#### 3.3.1. En situation actuelle avec évolutions en 2026





### 3.3.1.1. Niveau haut

Le niveau haut correspond à l'accès principal à la gare situé au niveau de la place Jean Coquelin sur la rue Jean Jaurès. Pour rejoindre cet accès plusieurs itinéraires piétons sont possibles :

- **Depuis le pont Gallieni** : L'itinéraire est linéaire pour arriver à la gare. La position en surplomb du pont facilite la lecture de la gare avec la vue sur le bâtiment voyageurs, la passerelle et les quais.
  - Le trottoir à l'ouest donne un accès direct au bâtiment voyageurs, sans traversée. Il mesure environ 3,50 m et est marqué par l'implantation des mâts d'éclairage et poteaux LAC du T1 dont la plateforme est accolée à ce trottoir.
  - À l'est, le trottoir est de 4 m de large et longe les 2 voies de circulation dans chaque sens. Une traversée piétonne sans feu de signalisation est située en fin de pont pour rejoindre l'espace devant le bâtiment voyageur. Cette situation a depuis évolué compte tenu des travaux du T1 et la mise en place d'une station provisoire sur le pont Gallieni le temps des travaux jusque 2025.



84. Niveau haut : itinéraire depuis le pont Gallieni (Artelia – Richez, 2022)

- **Depuis la rue Jean Jaurès** : l'itinéraire depuis le centre-ville n'est pas intuitif vers la gare, du fait de sa position en retrait, de l'obstacle visuel du bâtiment Rotonde et du manque de signalétique. Les trottoirs de la rue Jean Jaurès sont sous-dimensionnés pour les flux piétons (entre 1,70 et 5 mètres). L'espace est encombré par de nombreux mobiliers urbains : barrières, corbeilles, poteaux d'éclairage, potelets et abribus. À noter cependant que les trottoirs sont accessibles aux PMR et agrémentés par quelques arbres.



85. Niveau haut : itinéraire depuis la rue Jean Jaurès (Artelia – Richez, 2022)

- **Le parvis devant le bâtiment voyageur** : il est réduit au vu des flux actuels (430 m<sup>2</sup>) puisque coincé entre le bâtiment voyageur et la place Jean Coquelin. La mise en place de barrières de protection, jouant un rôle de sécurisation et permettant de limiter les phénomènes de déposamine sauvage, entre la route et le parvis, renforce le caractère étriqué de l'espace. De plus, les panneaux d'information de la gare sont déportés à l'extérieur du bâtiment voyageur sur le parvis, ce qui vient entraver les cheminements piétons nord-sud.



86. Niveau haut : itinéraire depuis la rue Jean Jaurès (Artelia – Richez, 2022)

Bien que deux traversées piétonnes existent de part et d'autre de la place Jean Coquelin pour rejoindre les arrêts de bus situés sur le boulevard de la République, le cheminement piéton n'est pas direct et continu. Alors que la distance entre la gare et l'arrêt de bus est à vol d'oiseau seulement de 43 m, il est nécessaire au piéton de marcher 73 m pour rejoindre l'arrêt de bus.



87. Niveau haut – à gauche cheminement piéton actuel non direct au niveau de la place Jean Coquelin (Géoportail, 2021) . A droite circulation piétonne à l'horizon 2026 (Plan T1 23/06/2023).





- **Depuis le boulevard de la République** (pôle bus) Les trottoirs sont sous-dimensionnés pour l'attente bus et la circulation piétonne. La traversée piétonne est très proche du quai bus, générant un sentiment d'insécurité. La largeur des trottoirs est de 2,5 m côté sud et de 4,70 m côté nord avec sur ces deux trottoirs des points d'arrêts bus qui créent des congestions dans la circulation piétonne avec des espaces d'attente et d'échanges voyageur.



88. Niveau haut : Plan et itinéraire depuis le boulevard de la République – étroitesse du trottoir existant (Artelia – Richez, 2022)



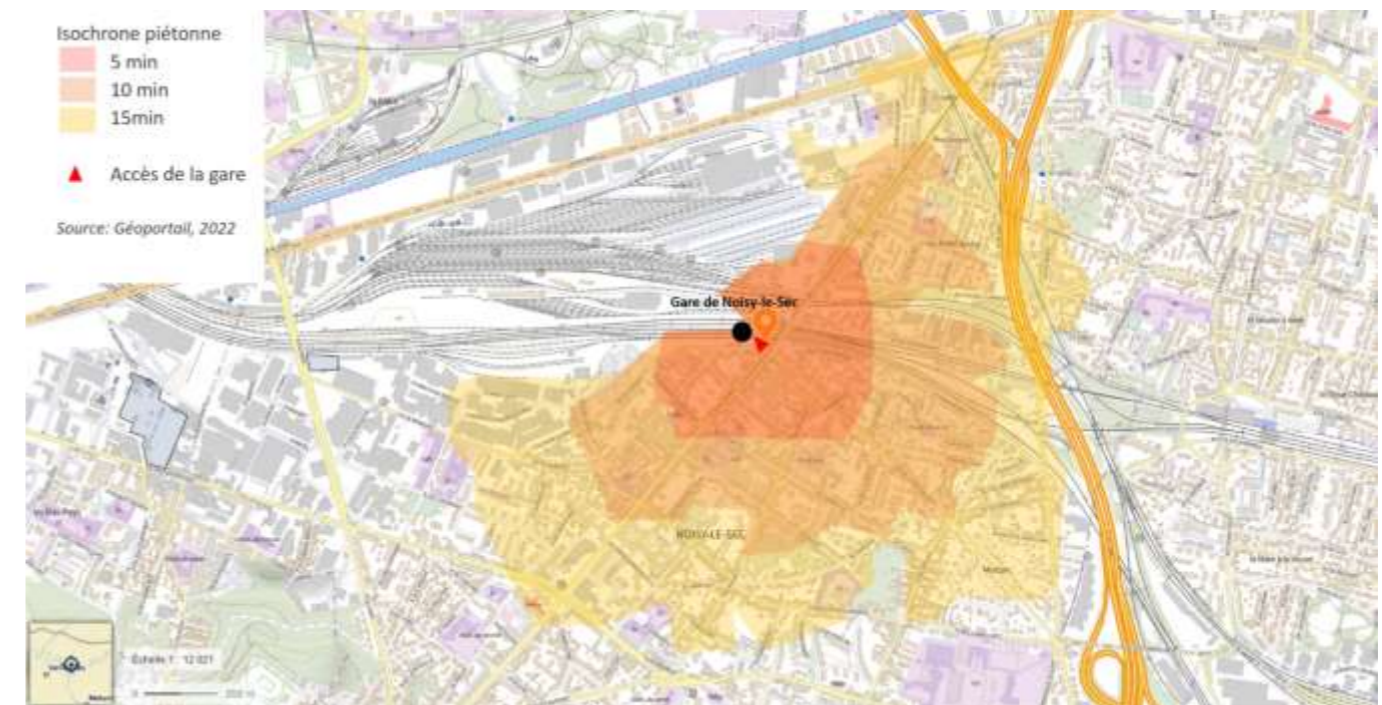
89. Niveau haut : itinéraire depuis le boulevard de la République – deux traversées piétonnes côté sud et côté nord de la place Jean Coquelin (Artelia – Richez, 2022)

- **Depuis la station actuelle du T1** : elle est située à 35 m de l'entrée du bâtiment voyageurs ce qui rend l'itinéraire relativement facile. Cependant, les trottoirs ne sont pas bien dimensionnés et les usagers en correspondance sont en conflit avec les flux des piétons de la ville. La largeur de trottoirs est comprise entre 1,7 et 5 mètres.



90. Niveau haut : itinéraire depuis le boulevard la station actuelle du T1 (Artelia – Richez, 2022)

La carte ci-dessous présente l'aire piétonne à moins de 5, 10 et 15min de l'accès principal de la gare dans le niveau haut. La gare est accessible à moins de 15 minutes à pied par les habitants localisés au nord du faisceau ferroviaire, depuis la jonction avec l'ex-RN3 et l'A86. L'aire d'influence piétonne s'étend à l'est le long de l'A86, au sud jusqu'à la D116 Rue de Brément et à l'ouest jusque dans la zone d'activité. **Ainsi, l'aire d'influence piétonne est particulièrement étendue autour de la gare.**



91. Carte de l'isochrone d'accessibilité piétonne au pôle de la gare de Noisy-le-Sec depuis l'accès de la gare du parvis haut (Géoportail 2022, Artelia – Richez, 2022)



### 3.3.1.2. Niveau bas

Sur le niveau bas, le principal point dur concerne le caractère confidentiel de l'accès à la gare qui est directement localisé à l'intérieur du parking relais et qui n'est pas facilement identifiable comme un accès de la gare. Cela nuit à la compréhension de l'accès et à son articulation avec les autres fonctions de l'espace.

En particulier sur ce secteur, il y a un conflit entre la circulation des voitures à l'intérieur du parking relais, avec les cheminements piétons depuis la placette et le cheminement PMR vers le niveau haut de la gare.



92. Vue accès quai et PASO bas (Artelia-Richez, 2022)



93. Niveau bas – A gauche l'accès à la gare non visible – A droite la multiplicité des fonctions à l'intérieur du parking relais (Artelia-Richez, 2021)

- Depuis la rue de la Gare :** Les cheminements sont confidentiels et non intuitifs. La liaison entre la rue de la Gare et le parvis haut se fait par une rampe étroite de 2,20m de large non PMR à 13% d'inclinaison. Les trottoirs de la rue de la Gare ne sont pas accessibles aux PMR sur tout leur linéaire car interrompus principalement par les racines des arbres existants. La largeur des trottoirs est plus réduite du côté nord de la rue de la Gare. Les plus petites largeurs de trottoir sont localisées entre les places de stationnement et l'alignement de platanes, à l'entrée de l'accès secondaire sur le côté nord de la rue de la Gare.



94. Niveau bas : itinéraire depuis la rue de la Gare (Artelia – Richez, 2022)

- Les espaces publics au niveau de la rue de la Gare et de la placette :** Ils manquent de cohérence d'aménagement, ont un aspect peu qualitatif, encombrés par du stationnement de véhicules, des trottoirs très étroits et l'absence de traitement urbain ou paysagé particulier (marquage au sol effacé par exemple). Du stationnement informel dans la rue de la Gare, entre les arbres et parfois directement sur les trottoirs, vient encombrer l'espace public. Cela incite les piétons à évoluer directement sur la voirie pour se déplacer.



95. Niveau bas – A gauche espace peu qualitatif, encombré par du stationnement voiture licite et illicite – A droite des cheminements piétons existants mais difficilement praticables (Artelia-Richez, 2022)





96. Niveau bas – Un déséquilibre de l'utilisation de l'espace entre les modes : A gauche des trottoirs étroits – A droite de larges espaces de voirie (Artelia-Richez, 2022)

- **Depuis la rue Marc Sangnier** : Le cheminement depuis le centre-ville n'est pas lisible et mal signalé pour les piétons. L'entrée du passage souterrain est située en deuxième front derrière une place arborée et les stationnements de véhicules du parking relais. Les piétons doivent effectuer une double traversée par la place existante pour arriver sur le côté Gare de la rue de la Gare. Il faut ensuite traverser le parking relais dans un environnement routier et non adapté aux piétons pour rejoindre la trémie d'accès au passage souterrain. La largeur des trottoirs est comprise entre 1,20 et 7 mètres.



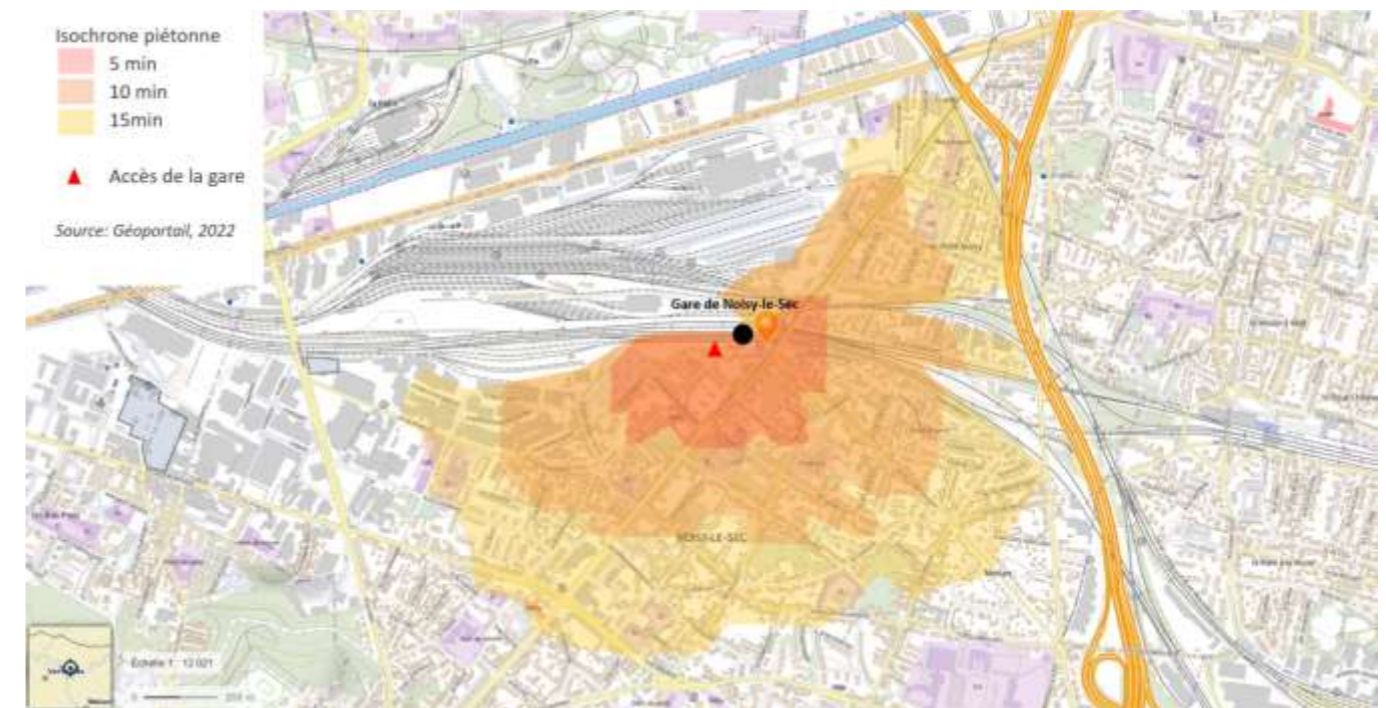
97. Niveau bas : plan et itinéraire piéton depuis la rue Marc Sangnier (Artelia – Richez, 2022)

- **Depuis l'avenue de Verdun** : Le trottoir côté Gare est très étroit de 1 m de large, donc pas réglementairement PMR et très arboré. La largeur des trottoirs est comprise entre 1 et 3,50 mètres(s).



98. Niveau bas : plan et itinéraire depuis l'avenue de Verdun (Artelia – Richez, 2022)

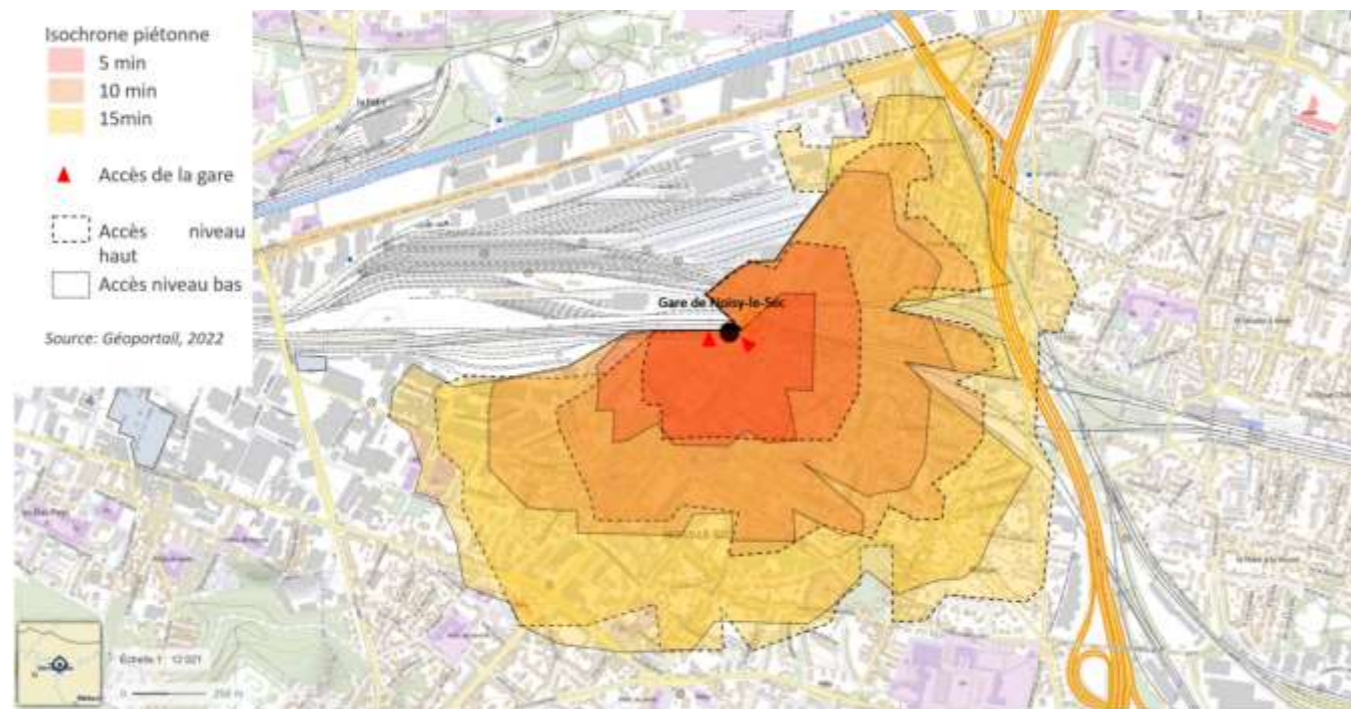
La carte ci-dessous présente l'aire d'influence piétonne depuis l'accès de la gare sur niveau bas.



99. Carte de l'isochrone d'accessibilité piétonne au pôle de la gare de Noisy-le-Sec depuis l'accès de la gare du parvis bas (Géoportail 2022, Artelia – Richez, 2022)

**L'aire d'influence piétonne est relativement similaire à l'aire piétonne du niveau haut par comparaison.**





100. Carte de l'isochrone d'accessibilité piétonne au pôle de la gare de Noisy-le-Sec depuis l'accès de la gare du niveau bas et du niveau haut (Géoportail 2022, Artelia – Richez, 2022)

L'aire piétonne est néanmoins légèrement plus étendue du côté ouest et moins étendue du côté nord du faisceau ferré. Cela conforte le fait que :

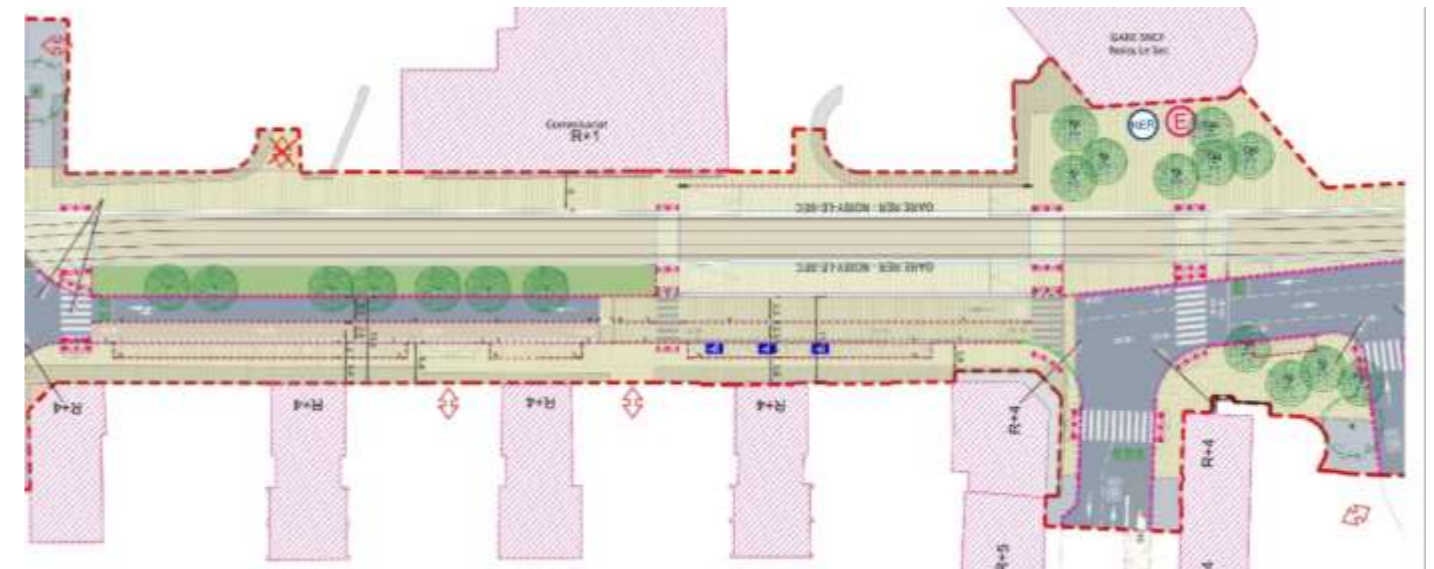
- Les individus venant des quartiers situés côté nord du faisceau ferré accèdent à la gare depuis le parvis haut, tandis que les individus venant plus du côté sud-ouest accèdent plus rapidement à la gare depuis l'accès situé sur le parvis bas ;
- La nécessité de penser l'accessibilité de la gare de Noisy-le-Sec via ces deux accès car cela augmente l'aire de rabattement piétonne.

**Les espaces piétons pour accéder à la gare, quelle que soit la voie d'origine, sont pour la plupart peu confortables voir accidentogènes, sous dimensionnés et mal signalés.**

### 3.3.2. En situation de référence 2026

#### 3.3.2.1. Niveau haut

Actuellement en insertion axiale, la position de la station du T1 implique de traverser la rue Jean Jaurès pour rejoindre l'entrée de la gare, ce qui est accidentogène. Le projet de prolongement du T1 à l'est viendra modifier l'emplacement de la station en insertion latérale et permettra ainsi de rendre plus direct la correspondance avec la gare, de la sécuriser. Cependant, au niveau des quais de la station du T1 et le bâtiment existant de la Rotonde, le trottoir restera relativement étroit (1,72m). Il est néanmoins prévu qu'il fonctionne avec le quai pour former un quai trottoir d'environ 5 m.



101. Focus sur l'aménagement de la future station du tramway T1 de Noisy-le-Sec (Plan EXE T1, 26/06/2023)

Les correspondances RER E <-> T1 sont déjà les échanges les plus importants et le demeureront dans le futur.

Par ailleurs, cet aménagement est associé à la transformation du giratoire par un carrefour classique accompagné de traversées piétonnes, plus directe vers le boulevard de la République où se situent plusieurs arrêts de bus.

Il s'accompagne également de l'ajout de traversées cyclables vers le parvis de la gare sachant que le projet de pôle vise à développer le stationnement vélos à cet endroit.

Le profil du pont Gallieni reste inchangé et les cycles seront dans la circulation générale.

**Le prolongement du T1 et la nouvelle station T1 de la gare de Noisy-le-Sec vont modifier en conséquence les cheminement piétons avec une plus grande sécurisation des échanges intermodaux T1<->gare et bus <-> gare.**





### 3.3.2.2. Niveau bas

La restructuration bus entrainera l'aménagement de deux arrêts de bus sur l'avenue de Verdun et au droit de la placette, qui peuvent être propices à l'élargissement des trottoirs de l'avenue de Verdun côté nord. Les échanges bus<> gare (PASO) seront directs et facilités.

La requalification de l'accès secondaire, projet porté par SNCF (*cf. chapitre 3.6 Fonctionnement et organisation de la gare*) permettra de créer un parvis dégagé de véhicules motorisés par la suppression du parking relais sur la portion en face de l'accès. Les cheminements piétons depuis la rue de la Gare seront donc plus larges et confortables.

## 3.4. AMÉNAGEMENTS ET STATIONNEMENTS CYCLES

### 3.4.1.1. Aménagements et offre de stationnement cycles en situation actuelle

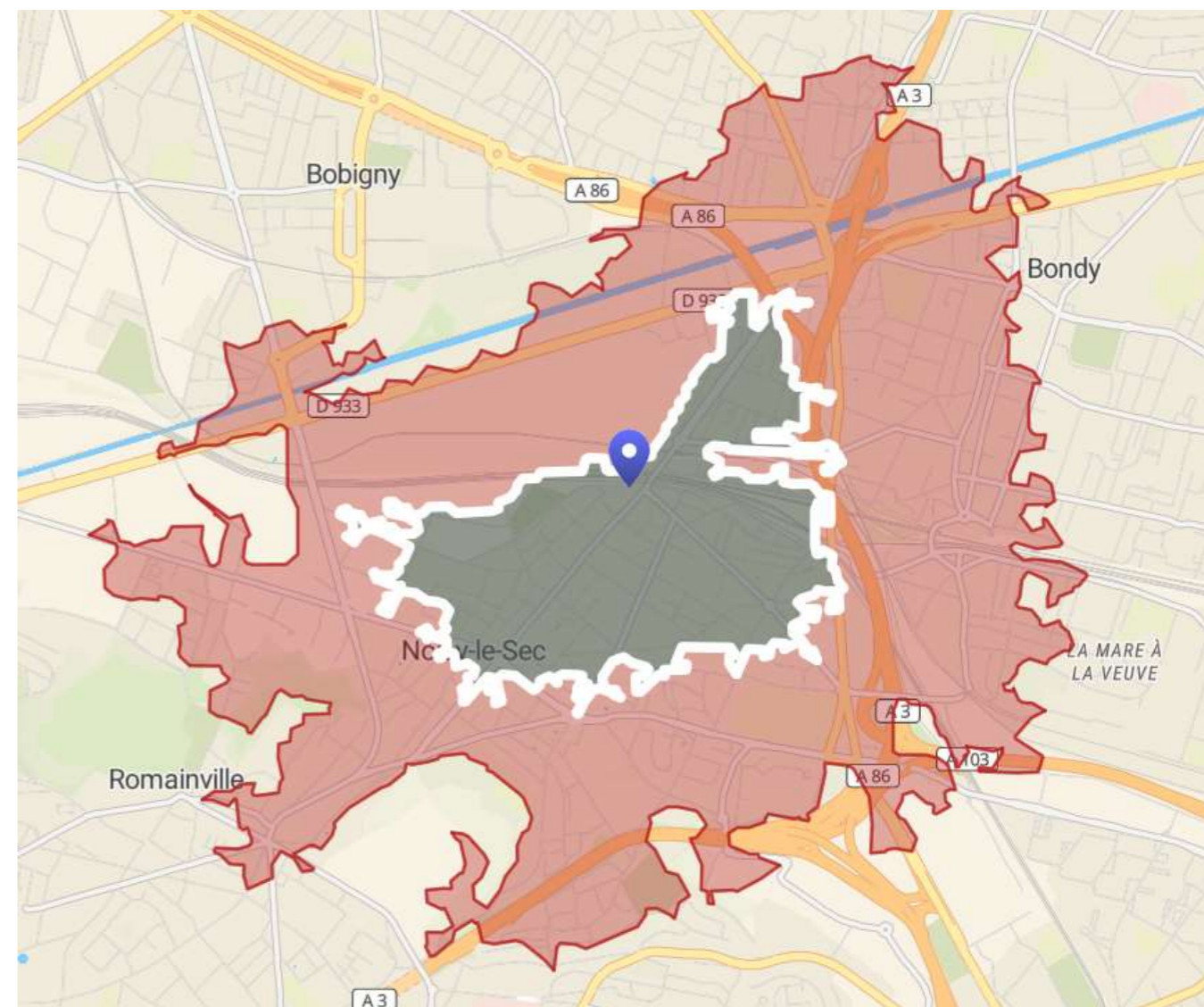
Les aménagements cyclables autour du pôle gare de Noisy-le-Sec sont peu nombreux et discontinus. Les aménagements existants sur le secteur étendu de la gare, à moins de 1,5km, concernent :

- La rue Emmanuel Arago, au nord de l'ouvrage d'art de franchissement des faisceaux ferroviaires, parallèle à l'avenue Gallieni et au T1, qui propose un contre-sens cyclable ;
- Le boulevard Michelet entre la rue de Brément et le boulevard de la République, avec une bande cyclable en contre-sens de la circulation dans le sens Nord vers Sud ;
- Le boulevard Gambetta avec une piste cyclable puis des bandes cyclables ;
- L'avenue du Général Leclerc avec deux bandes cyclables ;
- L'avenue de Bobigny à l'ouest de la gare avec deux bandes cyclables.



102. Exemples d'aménagements cyclables existants – Bande-cyclable sur le boulevard Michelet à gauche – Contre-sens cyclable dans la rue Arago à droite (Gmaps, 2022)

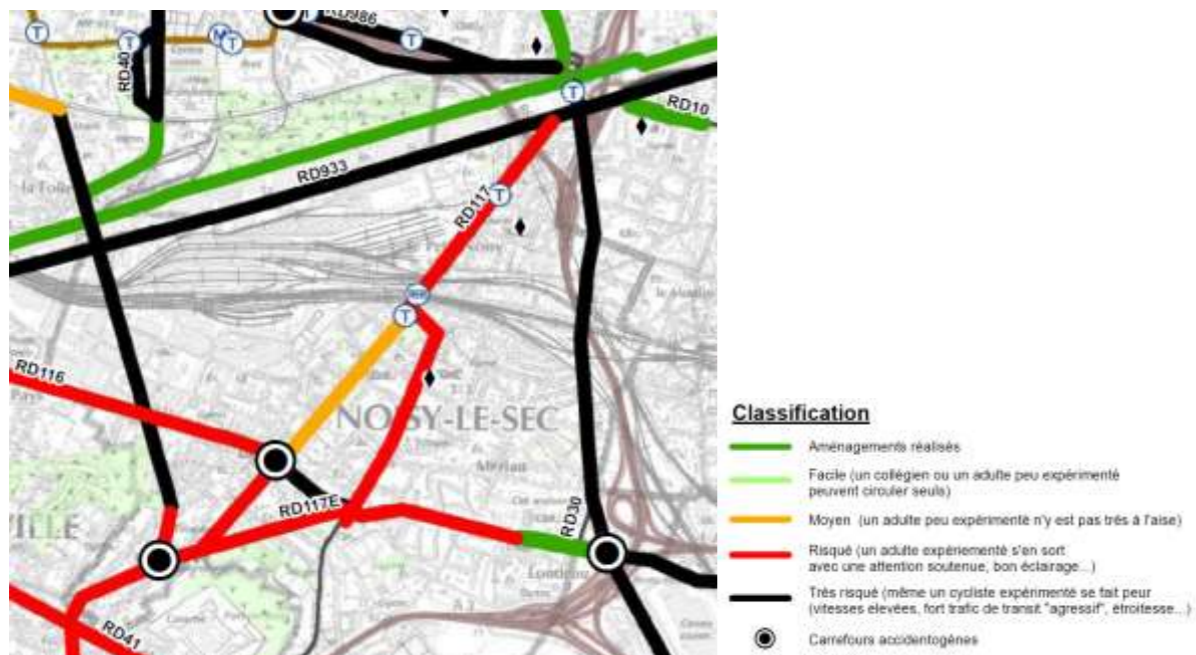
Hormis les aménagements listés ci-dessus, les cheminements cyclables se font globalement dans la circulation générale. **Ainsi, à l'échelle rapproché de la gare, l'accessibilité en vélo au pôle gare de Noisy-le-Sec est aujourd'hui insuffisante. Les aménagements vélos sont limités et discontinus dans le secteur et aucun itinéraire spécifique d'accès au pôle n'est à ce jour aménagé.**



103. Isochrones 5 et 10 mn d'accès en vélos depuis./vers la gare de Noisy-le-Sec (source : Smappen, 2023)

**Le département de Seine-Saint-Denis** s'est engagé dans une démarche permettant d'assurer la cyclabilité de 100% de la voirie départementale à l'horizon 2024. La gare de Noisy-le-Sec est desservie par deux routes départementales, les RD117 (Rue Jean Jaurès) et RD41 (boulevard République), respectivement classées comme routes à cyclabilité moyenne et risquée.





104. Extrait de la carte de cyclabilité des rues départementales (CD93, Direction des Voiries et des Déplacements, mars 2019)

Actuellement, des mésusages sont observés :

- Du stationnement deux-roues motorisés sur la poche de stationnement vélos ;
- Du stationnement informel de vélos, notamment sur les barrières de la place Jean Coquelin.



106. Stationnement cycle informel au niveau de la place Jean Coquelin (Artelia-Richez, 2021)

L'offre actuelle de stationnements cycles en libre accès à proximité immédiate de la gare s'élève à **26 places de stationnement vélos** ; leur remplissage est souvent clairsemé :

- Un abri vélo de 6 places sur le parvis haut ;
- Un abri vélo de 20 places au niveau du parvis bas à l'entrée du parking relais.



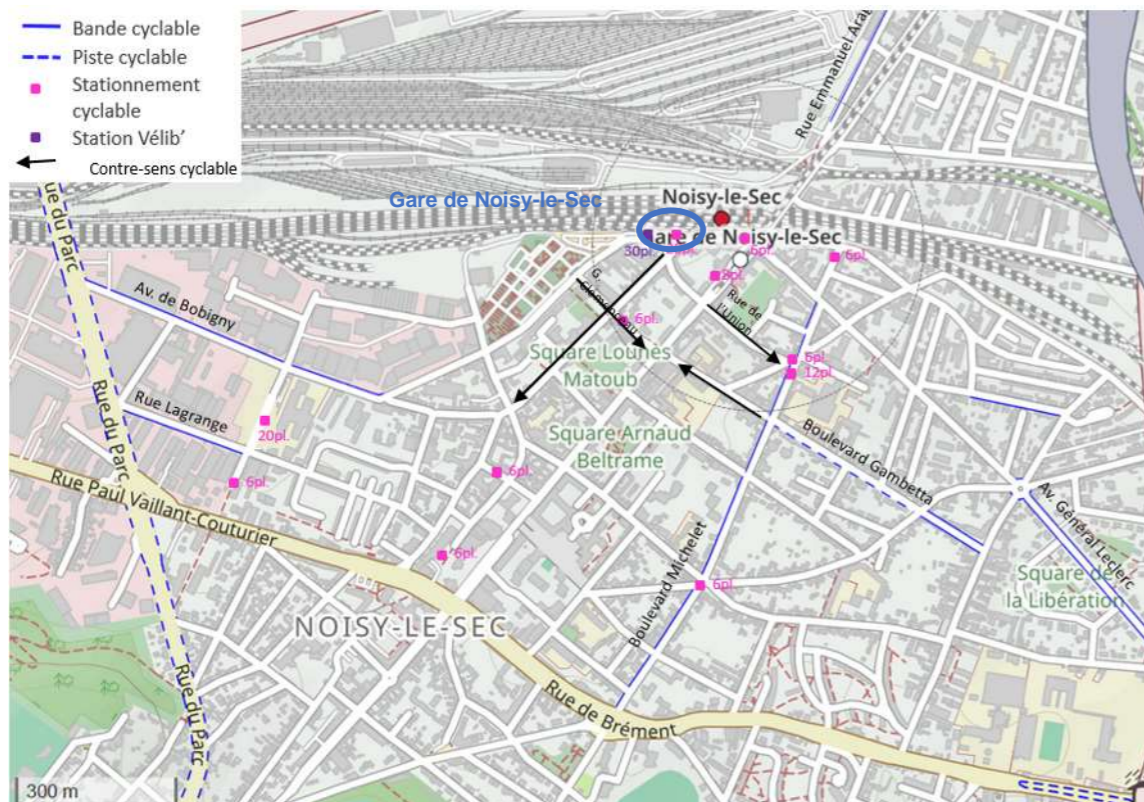
105. Photographies du stationnement cycle existant à proximité immédiate de la gare : Parvis haut (Gmaps, 2022) à gauche – Parvis bas dans le P+R (Artelia-Richez, 2022)

Le pôle gare de Noisy-le-Sec dispose d'une station de vélos en libre-service Vélib' de **30 places** située rue de la Gare devant l'accès secondaire de la gare. Il s'agit d'une plateforme posée, qui pourrait être déplacée au besoin dans le cadre des projets connexes du secteur.



107. Station de vélo en libre-service Vélib' sur la rue de la Gare (Artelia-Richez, 2022)





108. Carte de synthèse de l'offre d'aménagement et de stationnement cycle de la gare sur le secteur élargi de la gare de Noisy-le-Sec en situation actuelle (Fond de plan : OSM – Traitement : Artelia-Richez, 2022)

**Au vu des flux voyageurs actuels du pôle, et dans une logique de développement de l'usage du vélo, l'offre de stationnement est largement insuffisante sur le pôle de Noisy-le-Sec.**

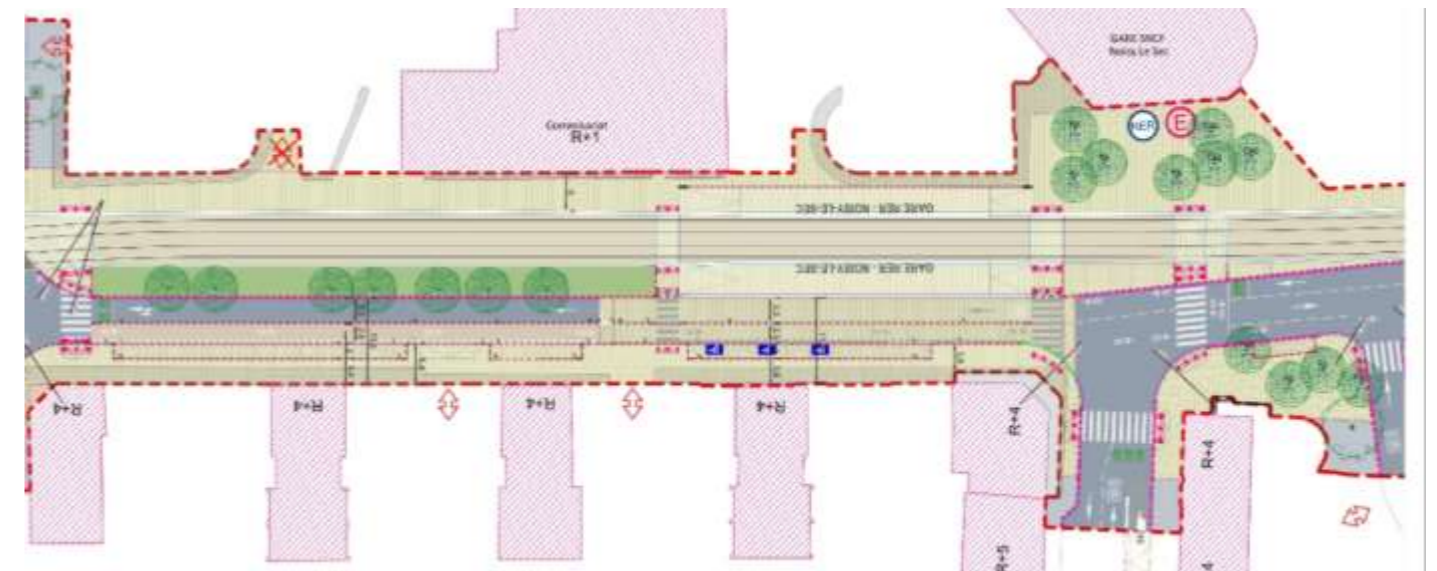
### 3.4.2. Aménagements et offre de stationnement cycles en situation de référence 2026

**Dans le cadre du projet du tramway T1**, des bandes cyclables vont être aménagées le long de l'avenue Gallieni sur la section au nord du pont Gallieni.

Au niveau de la rue Jaurès entre le boulevard de la République et la rue Marc Sangnier, la circulation des cycles dans le sens Nord vers Sud s'effectuera dans la circulation générale des voitures, tandis que la liaison cycle du sens Sud vers Nord sera assurée par une bande cyclable.

La rue Marc Sangnier entre la placette et la rue Jean Jaurès sera également à sens unique voiture descendant, et une piste cyclable sera aménagée entre la placette et la rue Jean Jaurès.

Sur le pont Gallieni, les vélos seront dans la circulation générale. Puis, sur l'avenue Gallieni, le projet du T1 prévoit la création de piste cyclables unidirectionnelle dans les deux sens.



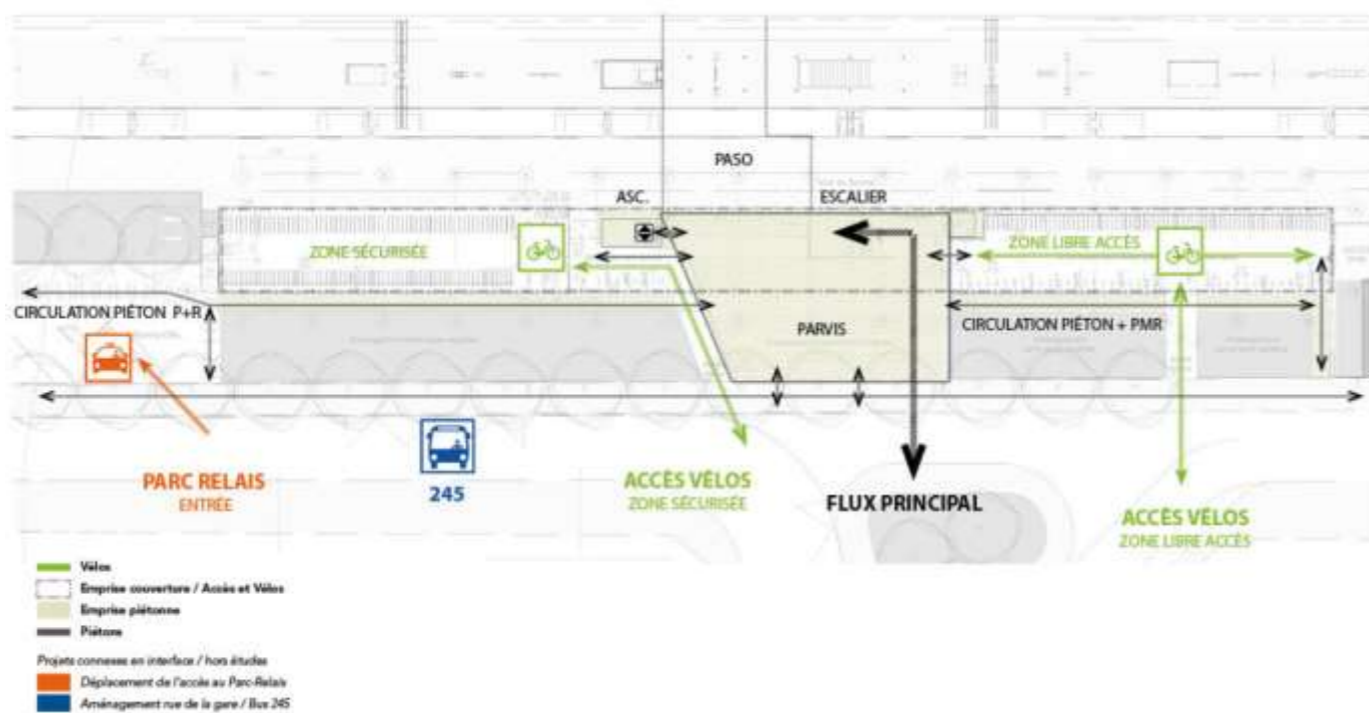
109. Principe d'aménagement cycle prévu dans le cadre du projet du T1 au niveau de la gare (Plan du T1, 23/06/2023)

Le décret Vélos n°2021-741 du 8 juin 2021 définit un seuil minimal d'équipement en stationnement sécurisé pour les vélos. Dans le cas de la gare de Noisy-le-Sec, il est prescrit la demande de 480 places de stationnement vélos.

Pour information, le plan Local de la Mobilité d'est ensemble vise un objectif de 900 places sur la gare de Noisy-le-Sec.

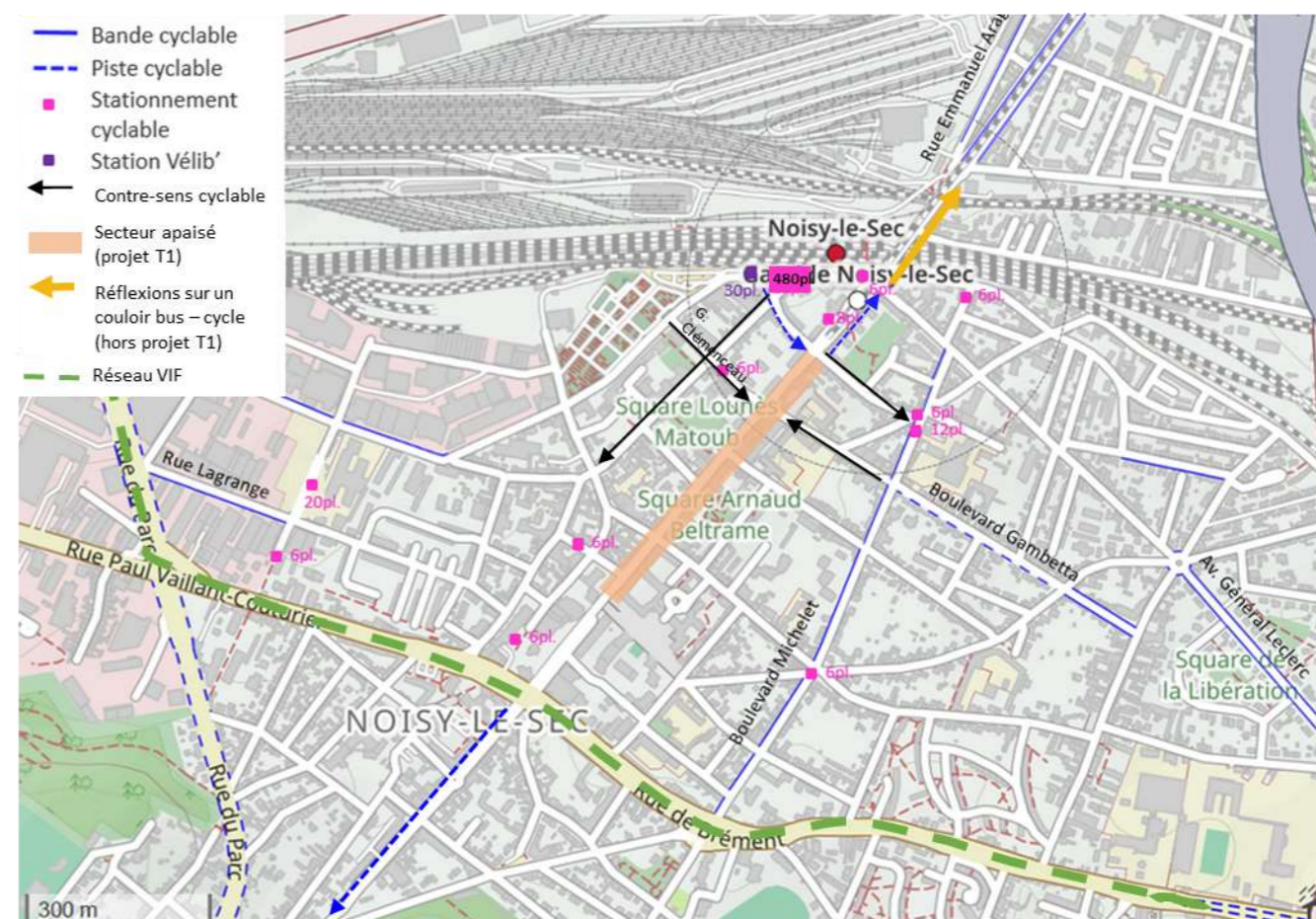


Pour répondre à ce besoin, SNCF a d'ores et déjà prévu de développer dans son projet de requalification de l'accès secondaire (cf. **chapitre 3.6 Fonctionnement et organisation de la gare**), le déploiement de 480 places de stationnement vélos au niveau bas de la gare, avec 240 places en accès libre et 240 en consigne sécurisée.



110. Plan de localisation du stationnement cycle du projet de requalification de l'accès secondaire de la SNCF (Source SNCF, 2023)

**Ce déploiement de stationnement vélos par la SNCF constitue une donnée d'entrée pour le projet de pôle, qui viendra compléter cette offre et aura notamment pour objectif d'équilibrer l'offre sur le niveau haut.**



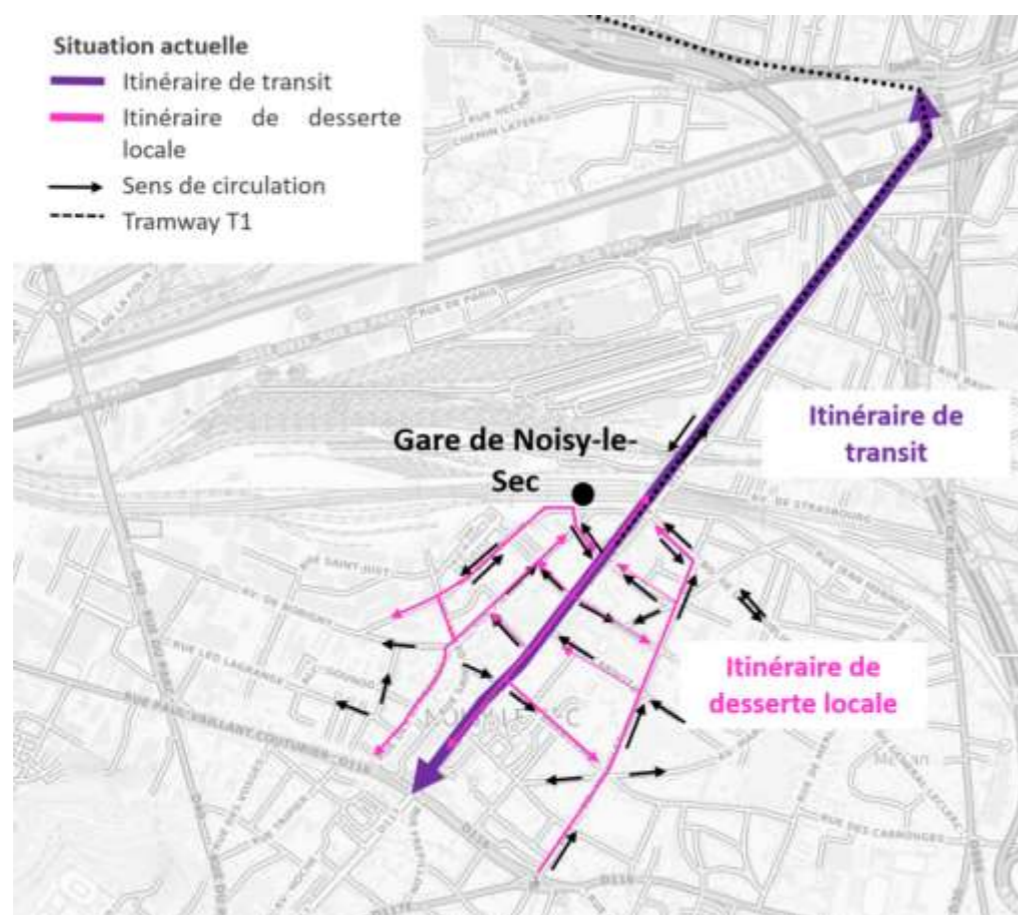
111. Carte des aménagements cyclables et de l'offre de stationnement cycle en situation « intermédiaire 2026 » (Artelia-Richez, 2023)



## 3.5. ACCESSIBILITE AUX VEHICULES MOTORISES

### 3.5.1. Trame viaire en situation actuelle

Actuellement, la trame viaire à proximité de la gare de Noisy-le-Sec est structurée autour de la rue Jean-Jaurès, axe routier majeur, support de déplacements de transit de moyenne-longue distance sur l'axe nord-sud, et support de déplacements de desserte locale car ramifiée vers de nombreuses voies secondaires, essentiellement en sens unique, pour desservir les habitations.



112. Organisation des déplacements – Situation actuelle (Source : Source : Plans du projet du prolongement du T1, 2021)

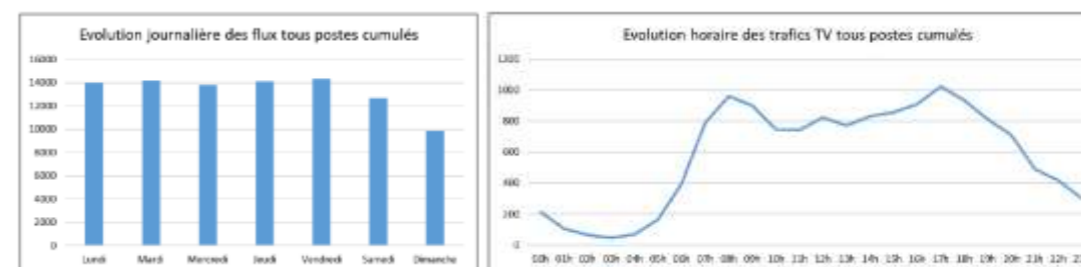
Des comptages ont été réalisés dans le cadre de l'étude de trafic CPEV en 2023. Ils permettent ainsi d'objectiver le fonctionnement du secteur rapproché de la gare, en situation travaux du T1, correspondant à une situation intermédiaire entre la situation actuelle et la situation de référence 2026. En effet, lors de la réalisation des comptages, la rue Jean Jaurès était à sens unique dans le sens descendant à partir du boulevard de la République.

La rue reste néanmoins utilisée par plus de 4 000 véhicules journaliers, ce qui est bien supérieur au trafic journalier de la rue Marc Sangnier (2 418 véhicules dans les deux sens confondus).



113. Carte du trafic journalier du 13/03 au 19/03 (Source : Étude de trafic CPEV, 2023)

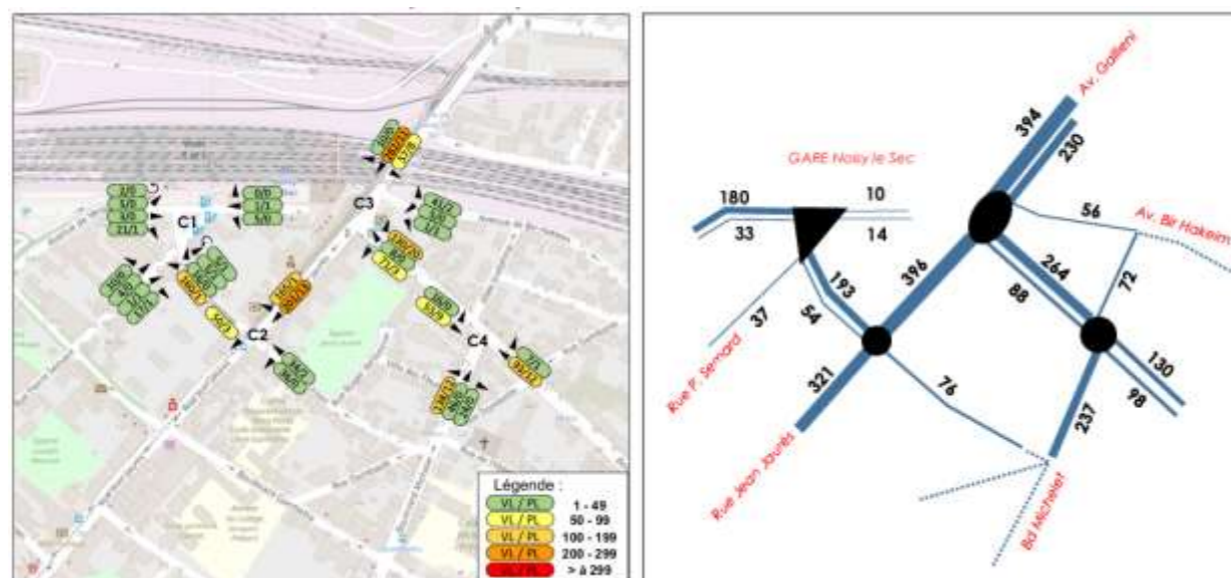
Les comptages automatiques sur les voiries principales montrent également que la circulation est globalement homogène en volume du lundi au vendredi, avec une baisse notable le dimanche (-28%). Également, l'évolution horaire met en évidence que malgré les deux périodes de pointe du matin et du soir, il existe un flux routier relativement constant sur toute la journée.



114. Évolution journalière des flux tous postes confondus à gauche et évolution horaire des trafics tous véhicules tous postes cumulés (Source : étude de trafic CPEV, 2023)

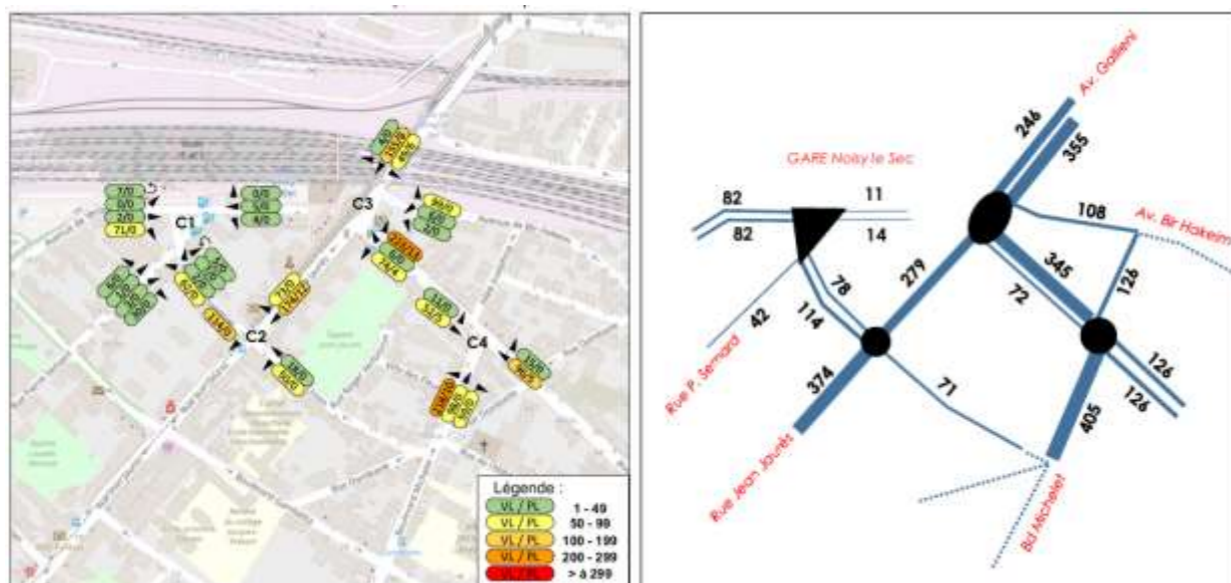


En heure de pointe du matin, il y a près de 400 unités de véhicules particuliers (uvp) sur la rue Jean Jaurès en direction du sud vers Paris. De même, un flux routier important depuis le bld. Michelet et la rue Jean Jaurès dans le sens Sud vers Nord est observé, pouvant s'expliquer par la mise à sens unique partielle de la rue Jean Jaurès au sud du secteur.



115. Flux directionnels en heure de pointe du matin de 8h à 9h (Source : étude de trafic CPEV, 2023)

En heure de pointe du soir, les flux routiers sont plus orientés vers le nord, avec notamment un trafic plus élevé sur le boulevard Michelet (237 uvp en heure de pointe du matin contre 405 uvp en heure de pointe du soir) et sur le boulevard de la République (345 uvp).



116. Flux directionnels en heure de pointe du soir de 17h45 à 18h45 (Source : étude de trafic CPEV, 2023)

La configuration actuelle de l'intersection Jean Coquelin en giratoire est accidentogène avec des conflits entre les tramways, les voitures et les bus, dus à une mécompréhension de l'aménagement. Les conditions de circulation sont également dégradées ponctuellement par la présence de stationnement illicite en dépose-minute devant le parvis haut de la gare.

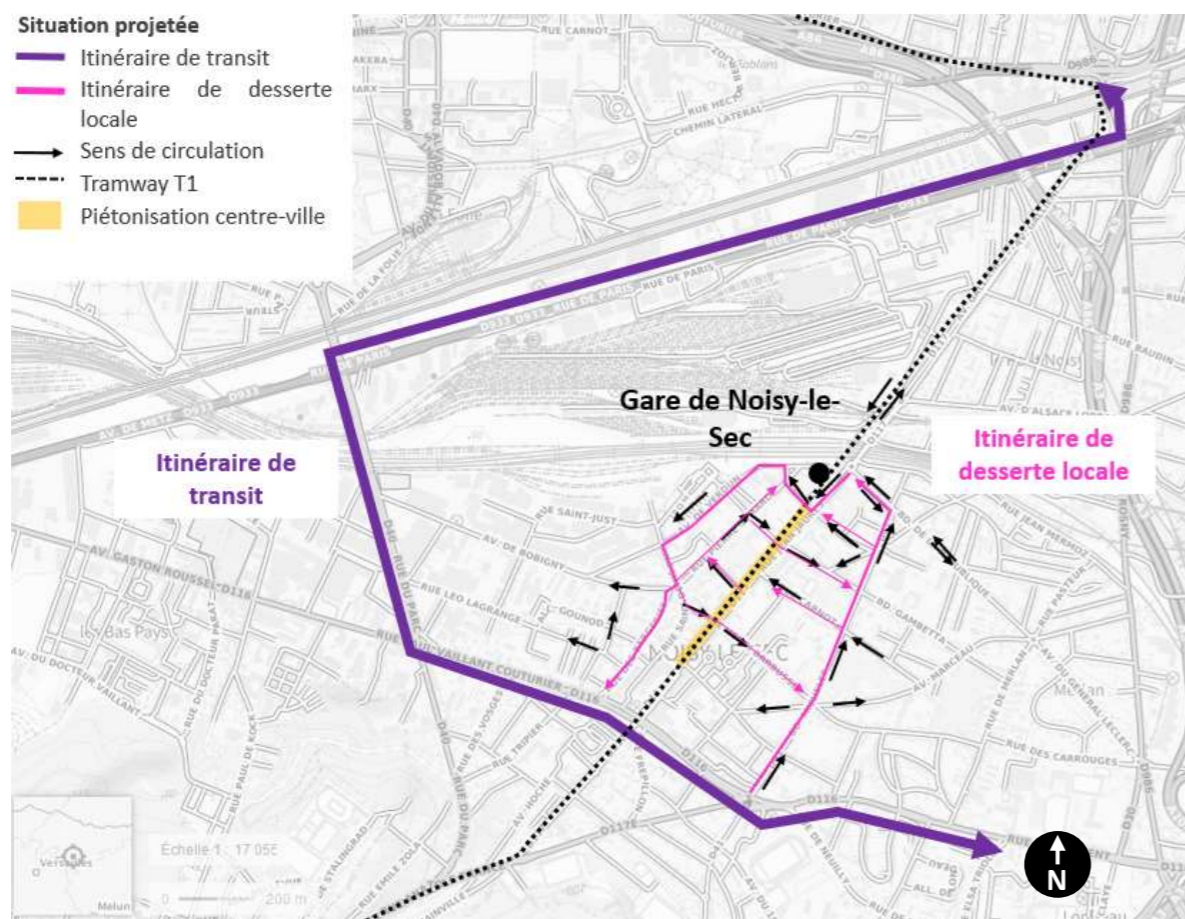
### 3.5.2. Trame viaire en situation de référence 2026

Le prolongement du tramway du T1 aura pour effet la requalification complète de la rue Jean Jaurès. Actuellement en double sens de circulation, la rue sera piétonnisée dans le cadre du projet du T1 entre le carrefour de la rue de l'Union et le carrefour de la rue Marc Sangnier, jusqu'à la rue Adrien Damoiselet. Sur cette section, la circulation sera uniquement autorisée aux vélos, livraisons, riverains, taxis et services de secours.

Cette piétonisation nécessite une révision du plan de circulation de la ville de Noisy-le-Sec, avec la mise en place d'itinéraires de transits et d'itinéraires de desserte locale. Ce nouveau plan de circulation sera effectif en 2024.

- L'itinéraire de transit consiste à contourner le centre-ville de Noisy-le-Sec sur l'ex-RN3, pont de Bondy, jusqu'à l'hôtel de ville de Noisy-le-Sec en passant par la RD40, la rue du Parc et la RD116, rue Paul Vaillant Couturier.
- L'itinéraire de desserte locale consiste en une boucle : le sens montant sud vers nord passant par le boulevard Michelet et le sens descendant nord vers sud, passant par la rue Marc Sangnier et l'avenue de Verdun. Le boulevard Michelet conserve le sens unique existant (sens autorisé : sud vers nord) et la rue de Verdun passe en sens unique (sens autorisé : nord vers sud).





117. Organisation des déplacements – Situation projetée à horizon du prolongement du T1 (Source : Plans du projet du prolongement du T1, 2023)

**La rue Marc Sangnier et la rue de Verdun entre le boulevard de la République et la rue Marc Sangnier seront mises à sens unique dans le sens nord vers sud.**

Ces axes accueilleront également un nouveau trafic lié à l'arrivée de la ligne de bus 245 avec deux arrêts sur le niveau bas de la gare, qui entraineront, avec le projet de requalification de l'accès secondaire, une reprise des accès du parking P+R.

Une attention particulière devra être apportée à la sécurisation des itinéraires piétons et des itinéraires cyclables à la gare sur le niveau bas de la Gare.

**Cette reconfiguration du plan de circulation induit un report du trafic local sur la rue Mars Sangnier et sur l'avenue de Verdun, soit environ +150 à +200 véhicules en heure de pointe du matin et +150 à +180 véhicules en heure de pointe du soir.** Ces voies resteront des rues secondaires supportant un trafic local.



118. Trafics modélisés en heure de pointe du matin à gauche et évolution des flux modélisés par rapport à la situation existante à droite (Source : étude de trafic CPEV, 2023)



119. Trafics modélisés en heure de pointe du soir à gauche et évolution des flux modélisés par rapport à la situation existante (Source : étude de trafic CPEV, 2023)

Ainsi, en heure de pointe, l'étude de trafic CPEV conclue que la mise en place du schéma de circulation en 2026 n'apporte pas de dysfonctionnement majeur sur le secteur. On note uniquement quelques remontées de files au niveau des carrefours principaux liées au stockage des véhicules au feux pour permettre une traversée confortable des piétons, mais ces véhicules s'écoulent rapidement.

**Le projet de pôle s'inscrit dans les aménagements de voiries déjà réalisés par le prolongement du T1, de la restructuration bus et de la requalification de l'accès secondaire. Il aura pour objectif de renforcer l'apaisement du niveau haut (boulevard de la République en particulier) et du niveau bas de la gare notamment dans l'impasse de la rue de la Gare.**

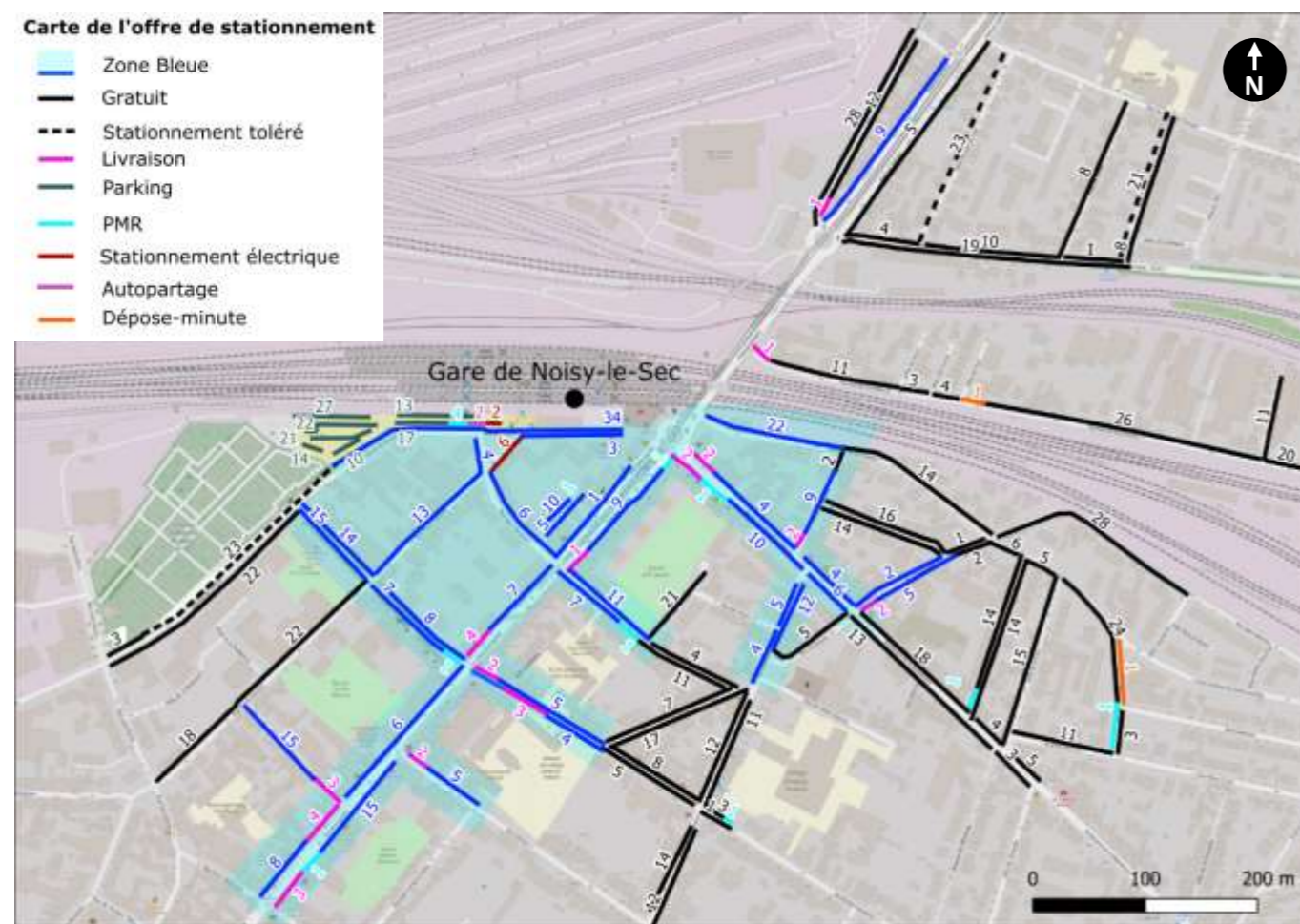


### 3.5.3. L'offre de stationnement en situation actuelle

Actuellement, la part modale de rabattement en voiture à la gare de Noisy-le-Sec est très faible, autour de 4,2% en 2016 d'après la matrice origine/destination d'IDFM en heure de pointe du matin.

Une enquête de stationnement a été réalisée sur le périmètre rapproché de la gare (environ 500 m) le jeudi 18 novembre 2021 par la société Alyce. Les principales conclusions de l'enquête sont présentées ci-après.

La carte ci-dessous représente l'offre recensée lors de l'enquête de stationnement. L'offre est conséquente à hauteur de 1 150 places de stationnement.



120. Carte de l'offre de stationnement actuelle, (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022)

Aux abords du pôle de la gare de Noisy-le-Sec l'offre de stationnement se décompose comme suit :

- **569 places gratuites**, représentant 49% de l'offre totale enquêtée,
- **309 places en zone bleue<sup>6</sup>**, représentant 27% de l'offre totale enquêtée non contrôlée.



121. Places de stationnement sur voirie gratuites - rue de la Gare – rue Marc Sangnier (Artelia-Richez,, 01/2022)

- **Le parking-relais de la gare avec 139 places voitures (dont 4 places PMR, 2 places d'autopartage et 2 places électriques)**, propose une offre d'abonnement ouvrant à la gratuité pour les usagers possédant un Pass' Navigo et une offre de tarification horaire.



122. Emprise du parking-relais (Artelia – Richez, 2022)

- **9 places PMR**, essentiellement à proximité de la rue Jean Jaurès et à l'est de la rue Jean Jaurès ;

<sup>6</sup> La réglementation en zone bleue consiste en un stationnement à disque de durée maximale de 1h30 de 9h à 12h et de 14h à 19h.





- **12 places de stationnement de livraison** essentiellement localisées à proximité des commerces de la rue Jean Jaurès. En ce qui concerne les deux-roues motorisés, hormis les 10 places de stationnement dans le parking-relais mais quasiment pas utilisées, il n'y a pas d'offre de stationnement deux-roues motorisés spécifiques sur la voirie à proximité de la gare. Par conséquent, les 2 roues motorisées sont principalement stationnées de manière illicite sur les trottoirs



123. Places de stationnement deux-roues motorisés du parking-relais (Artelia – Richez, 2021)

Par ailleurs, la station de véhicules en libre-service Autolib' de la rue de la Gare a été partiellement démantelée en 2021 suite à l'arrêt de ce service et sert actuellement de stationnement à des véhicules particuliers. Depuis, la ville a mis en place du stationnement de recharge de véhicules électriques.



124. Places de stationnement pour recharge électrique (Artelia – Richez, 2021)

Afin d'objectiver l'utilisation des places de stationnement, un relevé de la rotation et de l'occupation a été réalisé.

**L'occupation correspond au nombre de voitures observées à un moment t** de la journée sur une poche de stationnement. Plus le taux se rapproche de 100%, plus cela indique que le stationnement est utilisé.

La **rotation permet de caractériser l'usage des places** car le taux de rotation correspond au nombre de véhicules différents identifiés sur un tronçon durant une période donnée :

- $R < 1$  Très faible taux de rotation (la totalité de l'offre n'est pas renouvelée)
- $R = 1$ : Faible taux de rotation (la totalité de l'offre de stationnement est renouvelée une seule fois)
- $1 < R < 5$ : Taux de rotation correct
- $R > 5$ : Bon taux de rotation

L'enquête met en exergue des **taux de rotation globalement faibles**, mais logiquement différenciés en fonction de l'offre de stationnement :

- **Taux de rotation de 0,6 pour le stationnement dans le parking relais**, mais ne permet pas de conclure sur le type d'utilisateur du P+R (entre du stationnement longue durée riverains et du stationnement à la journée propre au fonctionnement du P+R) ;
- **Taux de rotation de 1,2 pour le stationnement sur voirie gratuit** ;
- **Taux de rotation de 1,9 pour le stationnement sur voirie en zone bleue**, plus élevé que le taux de rotation sur voirie gratuit, étant donné que la durée du temps de stationnement en zone bleue est limitée.

Les taux de rotation les plus élevés sont observés à proximité de la rue Jean Jaurès et des commerces, à l'intérieur de la zone bleue.

La carte ci-dessous présente le taux de rotation en fonction des différents tronçons de stationnement.



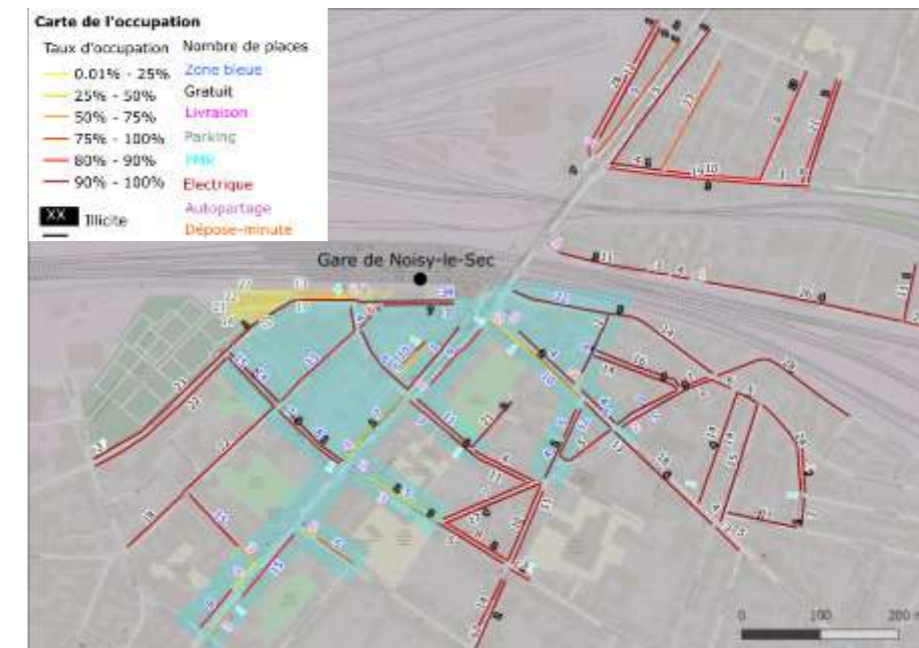


Carte de la rotation

Taux de rotation	Nombre de places
0,1 - 0,8	Zone bleue
0,8 - 1,6	Gratuit
1,6 - 2,4	Livraison
2,4 - 3,2	Parking
3,2 - 4	PMR
4 - 5	Electrique
	Autopartage
	Dépose-minute

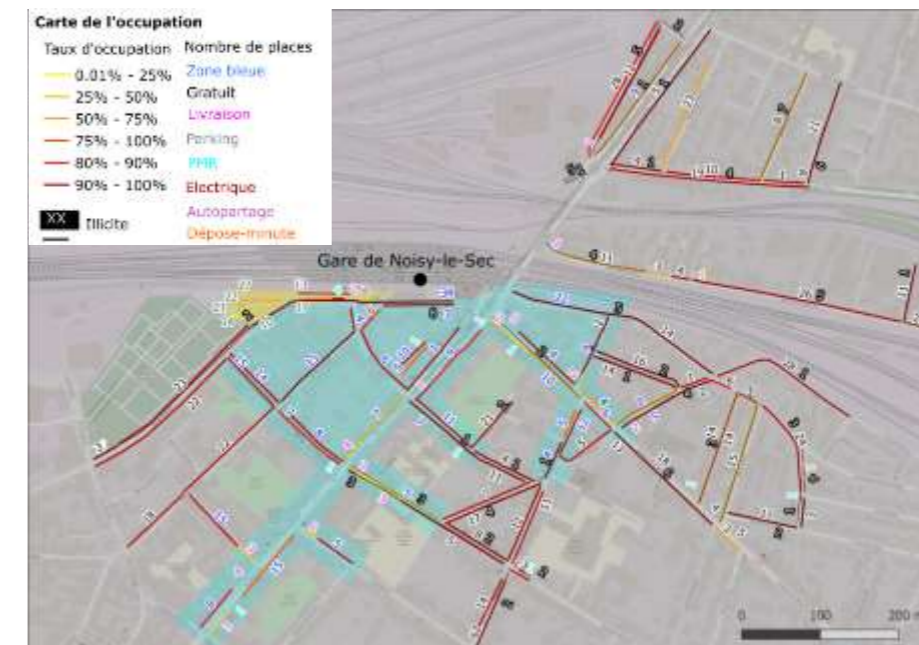
125. Rotation aux abords du pôle gare de Noisy-le-Sec (Artelia – Richez, 2022)

Ces taux de rotation sont à croiser avec l'occupation observée sur le secteur. Les cartes ci-contre présentent l'évolution de l'occupation des places de stationnement véhicules légers en fonction de la journée : à 6h, 8h, 13h 18h et 23h.



126. Carte de l'occupation à 6h (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022)

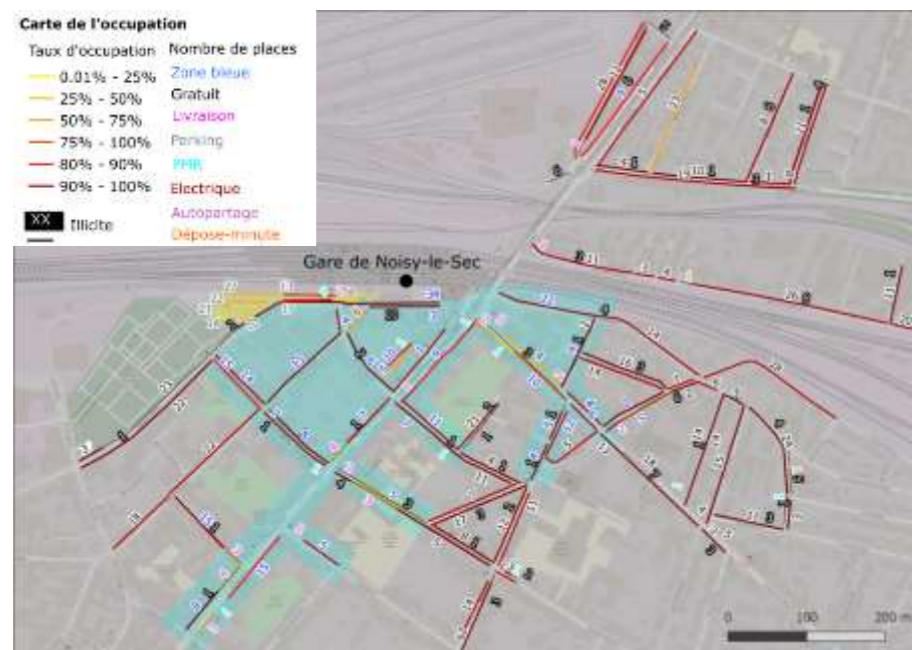
À 6h, 79% de l'offre totale est occupée et il y a 146 places illicites.



127. Carte de l'occupation à 8h (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022)

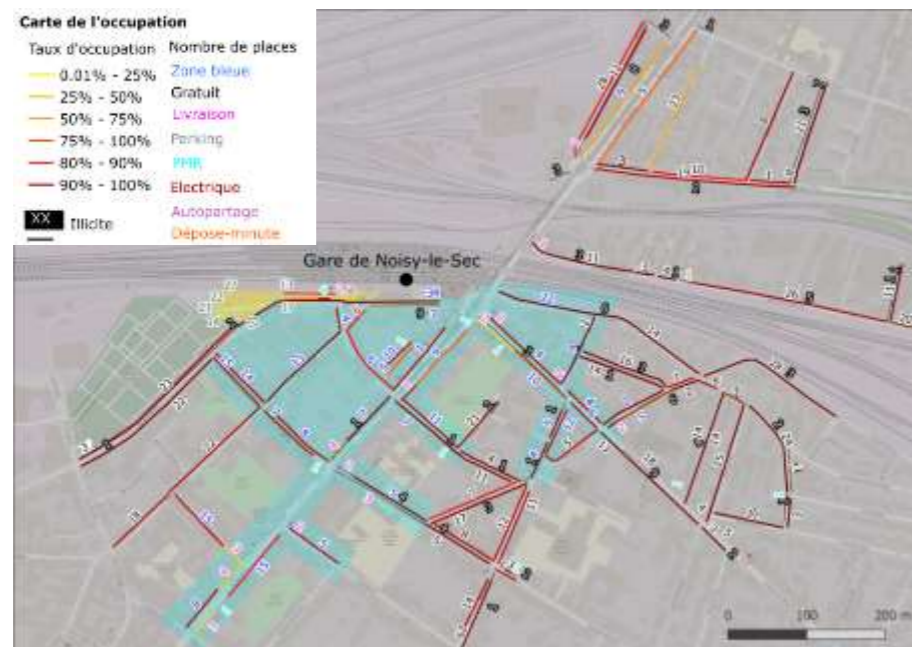
À 8h, 79% de l'offre totale est occupée et il y a 125 places illicites (diminution du stationnement illicite par rapport à 6h).





128. Carte de l'occupation à 13h (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022)

À 13h, 82% de l'offre totale est occupée et il y a 152 places illicites.



129. Carte de l'occupation à 18h (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022)

À 18h, 81% de l'offre totale est occupée et il y a 146 places illicites.

À noter la part de stationnement illicite d'environ 147 véhicules en moyenne (maximum atteint à 11h avec 160 véhicules stationnés de manière illicite) ce qui représente environ 14% de l'offre de stationnement sur voirie et trottoirs.

Le stationnement illicite est observé sur de nombreux axes du secteur de la gare. En particulier, dans la rue de la Gare, des véhicules se stationnent de manière illicite avec un pic relevé de 10 véhicules à 13h.



130. Stationnement illicite observé dans la rue de la Gare sur le trottoir entre les arbres (à droite) de la photographie (Artelia – Richez, 2022)

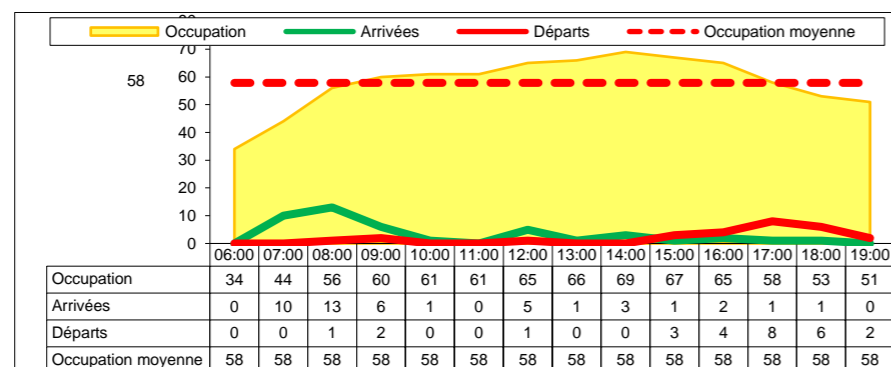
**La demande de stationnement est importante sur le secteur avec un taux d'occupation de l'ordre de 80% tout au long de la journée.** Elle est essentiellement liée à une demande de stationnement résidentiel et commercial (en particulier rue Jean Jaurès).

**Cependant, l'offre actuelle de places de stationnement apparaît suffisante pour les besoins de rabattement du pôle (environ 4,2% soit 250 places), qui restent faibles.**



### 3.5.3.1. En situation actuelle - Focus sur le parking-relais

En ce qui concerne le parking relais, celui-ci est assez **faiblement utilisé** avec une utilisation résidentielle importante. L'enquête de stationnement fait état d'une **occupation moyenne de 41%** (58 véhicules) et d'une **occupation maximale atteinte de 53% à 14h**.

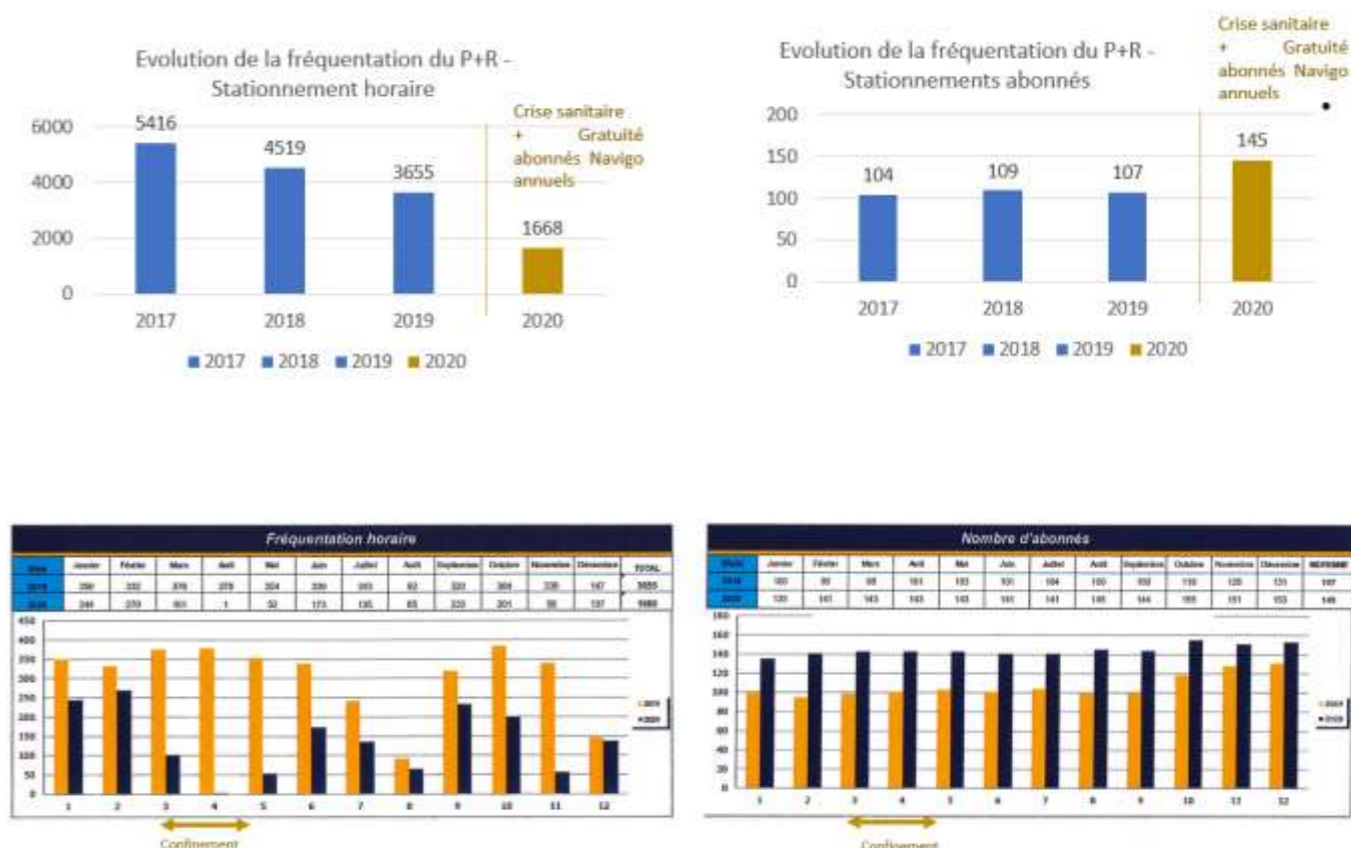


131. Carte de l'évolution de l'occupation (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022)

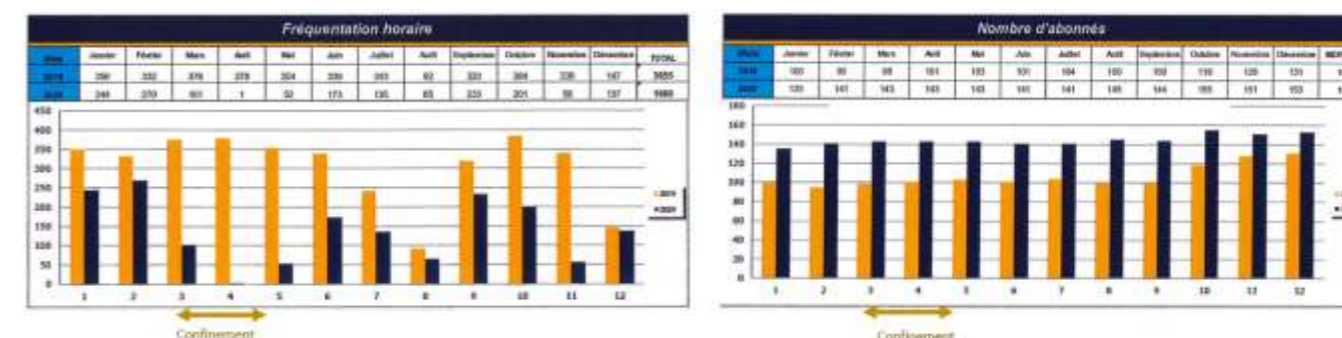
L'enquête de stationnement a été réalisée dans le cadre du contexte sanitaire lié à la pandémie de Covid-19. Les données observées corroborent celles transmises par EFFIA présentant l'évolution de la fréquentation du parking montrant **une forte baisse de la fréquentation horaire du parking à partir de 2020**, pouvant s'expliquer par la crise sanitaire de 2020 (diminution de plus de 50% par rapport à 2017).

Les répercussions du premier confinement en 2020 sont directement visibles sur les données mensuelles de stationnement horaire avec un effondrement de la fréquentation par rapport à 2019 sur la période de mars-avril-mai 2020.

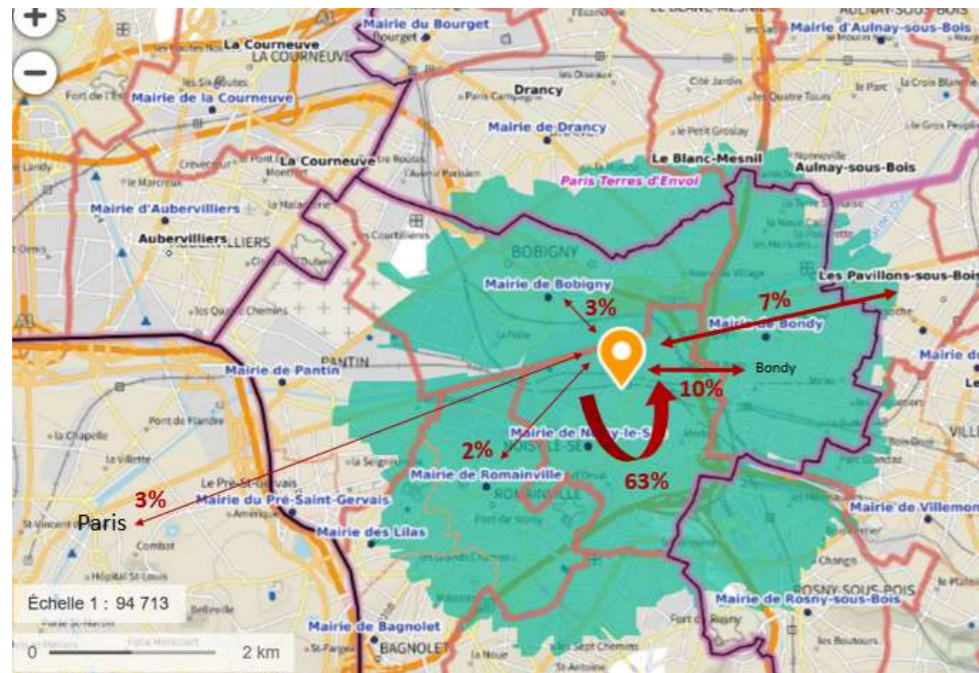
Contrairement au stationnement horaire, **le nombre d'abonnements n'a pas baissé dans le contexte de la crise sanitaire** : on note une relative constance du nombre d'abonnés entre 2017 et 2019, puis une augmentation du nombre d'abonnés à partir de 2020, pouvant s'expliquer par la mise en place du système de gratuité pour les abonnés Navigo annuels.



132. Graphiques présentant l'évolution de la fréquentation du parking relais en stationnement horaire (à gauche) et en stationnement abonné (à droite) en fonction des années et des mois (EFFIA, 01/2022)

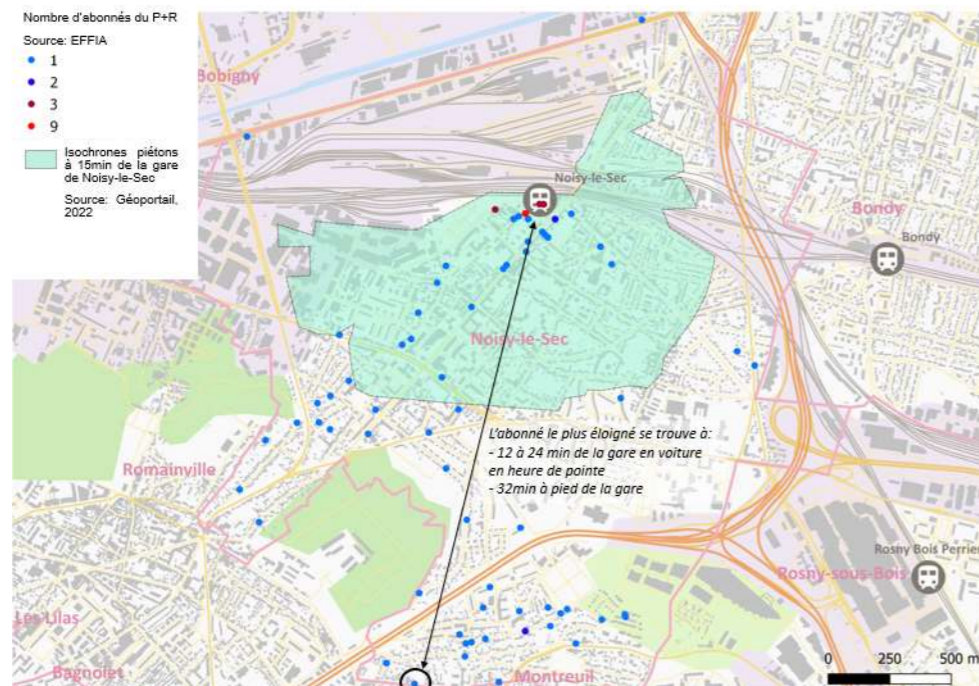


**Les abonnés représentent près de 81% des déplacements en entrées/sorties** du parking d'après les données EFFIA. En ce qui concerne les abonnés, ceux-ci habitent en grande majorité à Noisy-le-Sec, ou dans les communes mitoyennes de Noisy-le-Sec, facilement accessibles en voiture.



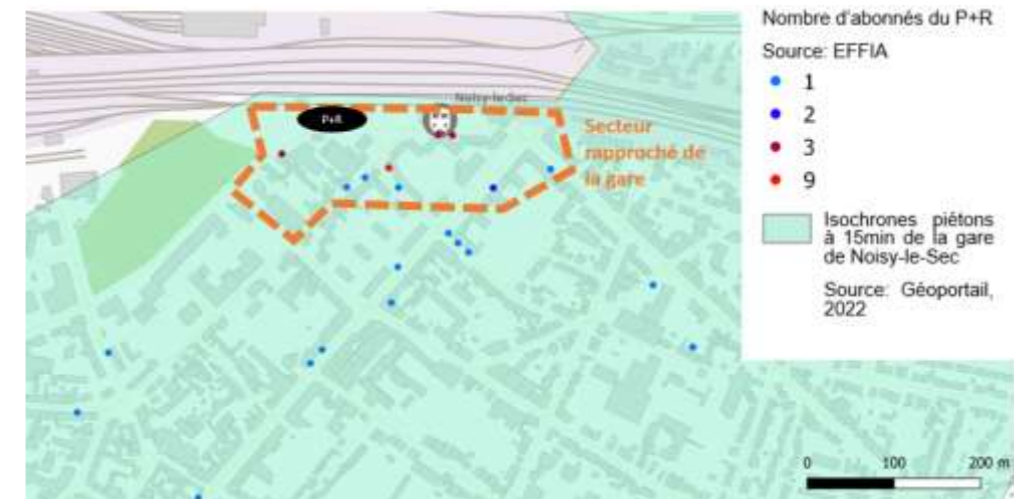
133. Carte de la répartition des lieux d'habitation des abonnés du P+R avec accessibilité voiture à 4km du P+R (Géoportail, 2022 / Données EFFIA, 2022)

**Près de 63% des abonnés habitent à Noisy-le-Sec.** La carte ci-dessous présente la localisation des lieux d'habitations des abonnés du P+R de Noisy-le-Sec. Ceux-ci sont regroupés au niveau de la gare, le long de la rue Jean Jaurès, puis sont concentrés au sud et au sud-ouest de la ville.



134. Carte de localisation des lieux d'habitations des abonnés du P+R habitants Noisy-le-Sec (Données P+R – EFFIA, 2022 / Isochrones – Géoportail, 2022)

**Actuellement, 47% des abonnés (41/87) du P+R habitants Noisy-le-Sec habitent à moins de 15 min à pied de la gare et 32% des abonnés (28/87) habitent sur le secteur très rapproché de la gare.**



135. Carte de localisation des lieux d'habitations des abonnés du P+R habitants Noisy-le-Sec sur le secteur rapproché de la gare (Données P+R – EFFIA, 2022 / Isochrones – Géoportail, 2022)

**Ainsi, le parking relais est bien positionné, capacitaire, mais sous-occupé et utilisé en majorité par des résidents et non par des rabatants en gare.**



### 3.5.4. Offre de stationnement en situation de référence 2026

Deux projets connexes vont avoir des incidences à moyen terme sur l'offre de stationnement :

- La requalification de l'accès au passage souterrain avec la suppression d'une portion du parking P+ R et du décalage de son entrée (2025) ;
- Le prolongement du T1 avec notamment la piétonisation d'une portion de la rue Jean Jaurès et des modifications du plan de circulation associée (2026).

Le tableau ci-dessous synthétise les principales évolutions attendues de l'offre de stationnement :

Projet	Estimation suppression de places	Estimation des impacts
Requalification de l'accès secondaire (SNCF)	32 places supprimées dans le P+R	Capacité du P+R suffisante (taux d'occupation autour de 57% actuellement)
T1 entre pont Gallieni et rue de l'Union (CD 93/RATP)*	Même ordre de grandeur de places restituées	Sans impact
T1 entre rue de l'Union et rue Barbusse section banalisée (CD 93/RATP)*	Suppression de l'offre sur voirie (29 places VL, 7 places de livraison, 1 place PMR)	Hausse de la pression stationnement du quartier Modification des flux de déplacement

L'offre de stationnement va diminuer avec les projets du secteur.

En parallèle, la Ville de Noisy-le-Sec a engagé en 2022 une réflexion plus globale sur le stationnement sur voirie, pouvant modifier les modalités et l'offre de stationnement du secteur de la gare.

Ainsi, une augmentation de la pression est possible à terme sur le stationnement pour les motifs résidentiel / commerces, davantage que pour le rabattement. En effet, d'après les matrices de déplacements IDFM, le volume de rabattement à la gare à terme reste similaire au volume de rabattement de la situation actuelle (autour de 250 rabattants à la gare en 2016, soit moins de 5% des rabattants et 250 rabattants à la gare en 2030, soit moins de 3% des rabattants en gare).

**Le fonctionnement actuel ne démontre pas de forte pression de stationnement de rabattement à proximité de la gare et le parking relais est en mesure d'absorber la demande future. Également pour rappel, la gare de Noisy-le-Sec se trouvant en première couronne parisienne, le rabattement à la gare à pied, à vélo ou en transport en commun est préconisé par rapport à la voiture.**

## 3.6. ACCESSIBILITE PMR DU POLE

### 3.6.1. En situation actuelle

La gare RER E de Noisy-le-Sec est accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) via le passage souterrain qui est équipé d'ascenseurs pour chacun des 4 quais ainsi que pour relier la rue de la Gare.

**L'accessibilité PMR de la gare se fait uniquement via le niveau bas de la gare.** La passerelle via l'accès principal n'est pas accessible aux PMR. La liaison actuelle entre le niveau haut et bas via la rampe avec une pente supérieure à 10%, ne respecte pas les normes PMR.

Par conséquent, à ce jour, une personne en UFR qui arrive par l'accès principal a deux possibilités peu confortables :

- Soit elle utilise un cheminement spécifique sur appel d'un agent de service, pour emprunter un ascenseur réservé situé dans le bâtiment voyageurs et rejoindre ainsi le niveau rue de la Gare où se situe 140 m plus loin le passage souterrain accessible PMR. Le passage à l'intérieur de la gare est particulièrement complexe puisqu'il demande l'intervention d'un agent SNCF, et le cheminement est très confidentiel, non continu (plusieurs portes battantes, traversée du parking) et peu qualitatif ;
- Soit elle fait le tour via la rue Jean Jaurès et la rue Marc Sangnier pour rejoindre le passage souterrain, correspondant à un itinéraire de 360 m.



136. Cheminements accessibles et non accessibles PMR en niveaux haut et bas (Artelia – Richez, 2022)

À noter l'existence de 4 places de stationnement PMR à l'entrée du parking relais, à proximité immédiate de l'ascenseur.



137. Places de stationnement PMR à l'intérieur du parking relais et ascenseur permettant d'accéder au passage souterrain (Artelia – Richez, 2022)



138. Cheminement PMR entre le parvis bas et le parvis haut, (Artelia-Richez, 2022)

En ce qui concerne l'offre de stationnement PMR, la carte ci-dessous localise les places de stationnement situées sur le périmètre rapproché de la gare.



1 Nombre de places PMR

139. Offre de stationnement PMR (Artelia-Richez, 2022)



Il existe aussi une place PMR sur le boulevard de la République, à 136 m de l'entrée de la gare du parvis haut, mais l'étroitesse du trottoir rend particulièrement difficile l'accès à la gare.



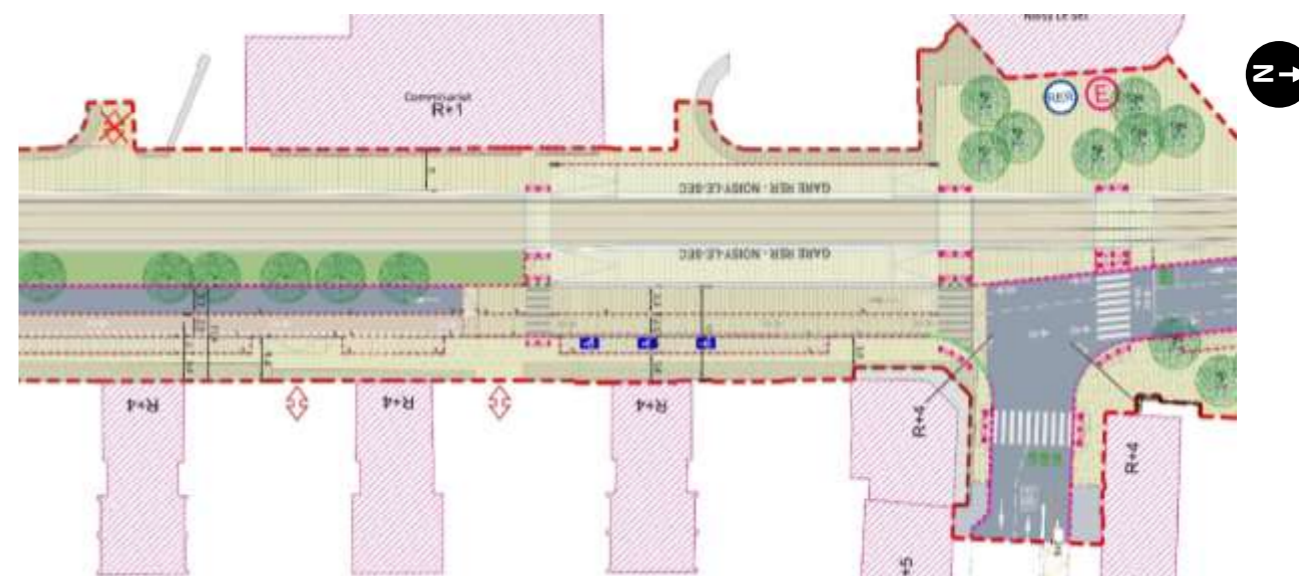
140. Place de stationnement PMR sur le boulevard de la République, et obstacles urbains sur le cheminement vers la gare Source : Gmaps, 2020

Le parking public situé entre la rue Jean Jaurès et la rue Marc Sangnier dispose d'une place de stationnement PMR, très confidentielle, située à 137m de l'accès de la gare sur le parvis haut.

La rue Jean Jaurès dispose également d'une place PMR située à côté de la station du tramway T1 actuelle et à une cinquantaine de mètres de l'accès au parvis haut. Dans le cadre du projet de prolongement du T1, cette place de stationnement sera supprimée et restituée plus au sud de la rue Jean Jaurès, à 130m de l'accès de la gare.

### 3.6.2. En situation de référence 2026

Avec le prolongement sur le niveau haut, la reprise de l'aménagement de l'espace public avec le T1 aura un impact sur les places de stationnement PMR. Il est prévu dans le cadre du projet du T1 de créer trois nouvelles places de stationnement PMR à 50 m de l'entrée de la gare.



141. Localisation de la place de stationnement PMR – Plan du T1 (Plan du T1, 05/05/2023)

Sur le niveau bas, le projet de requalification du passage souterrain entraîne la suppression des 3 places de stationnement PMR du parking relais qui seront restituées à proximité du nouvel accès au parking.



## 3.7. FONCTIONNEMENT ET ORGANISATION DE LA GARE

### 3.7.1. En situation actuelle

La gare de Noisy-le-Sec est composée d'un **bâtiment voyageur situé sur le niveau haut**, au sud du faisceau ferroviaire, permettant d'accéder aux quais via **une passerelle couverte**. Un accès secondaire est possible par le niveau bas, rue de la Gare via **un passage souterrain**, totalement indépendant du bâtiment voyageur principal.



142. Espace ferroviaire de la gare de Noisy-le-Sec et accès (Artelia-Richez, 2022)





L'infrastructure ferroviaire est traversée par les lignes TGV, de fret, la ligne P du réseau Transilien et par le RER E. **Elle se compose de 8 voies ferroviaires**, pouvant être circulées à 120km/h et **de 4 quais** :

- Quai 1 : 254m de longueur, entre 3,80 m et 5,90 m de largeur, circulation des trains en direction de Paris sur les deux voies ;
- Quai 2 : 260m de longueur, entre 4,45 m et 5,30 m de largeur, utilisé seulement en situations perturbées ;
- Quai 3 : 280m de longueur, entre 4,3 0m et 6,90 m de largeur, circulation des trains en direction de Tournan sur les deux voies ;
- Quai 4 : 260m de longueur, entre 4,40 m et 7,20 m de largeur, circulation des trains en direction de Chelles sur les deux voies.

**Les 4 quais** sont dotés chacun d'une trémie d'escaliers fixes (EF) depuis la passerelle et d'un ascenseur depuis le passage souterrain.

La gare est traversée par de nombreuses circulations qui ne marquent pas forcément l'arrêt avec des vitesses pouvant aller jusqu'à 120 Km/h. **Il s'agit en moyenne par 700 trains par jour**, tous trains confondus (TER, TGV et Transilien). Le trafic Transilien, lignes E et P représente environ 75% du passage journalier, les trains TGV 13% et ceux du TER 2%. Le FRET reste en marginal.

Concernant la fréquence journalière des trains qui transitent par les voies de Noisy-le-Sec en 2019 se répartissent de la manière suivante :

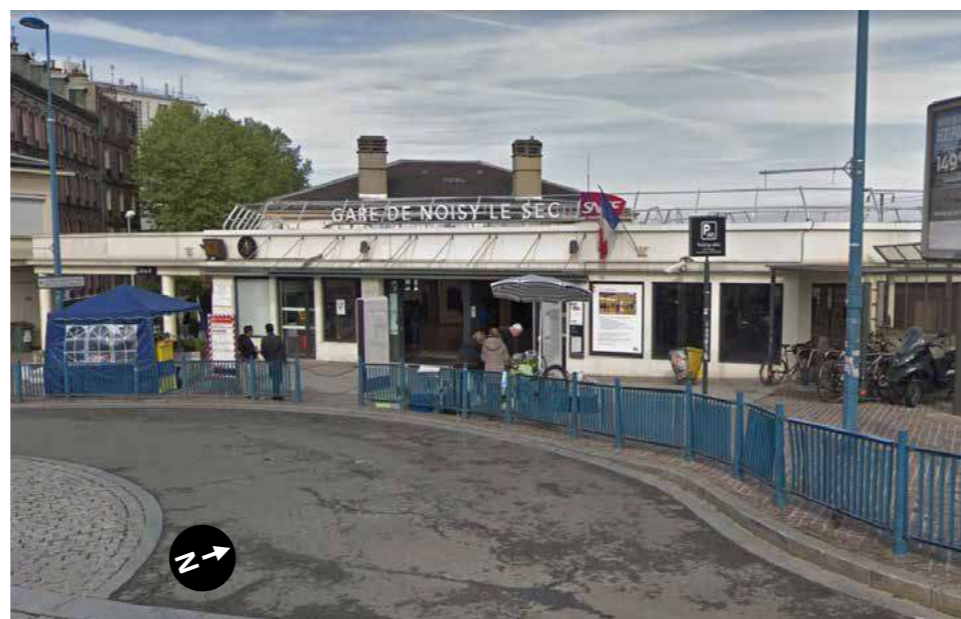
	TGV	TER et autres trains voyageurs	Fret	IDF	TOTAL
BRANCHE NORD	92	20	2	280	<b>394</b>
BRANCHE SUD	0	22	4	276	<b>302</b>
TOTAL	<b>92</b>	<b>42</b>	<b>6</b>	<b>556</b>	<b>696</b>
REPARTITION	<b>13,2%</b>	<b>6,0%</b>	<b>0,9%</b>	<b>79,9%</b>	<b>100%</b>

143. Synthèse du nombre de train journalier (Source : SNCF, 2019)

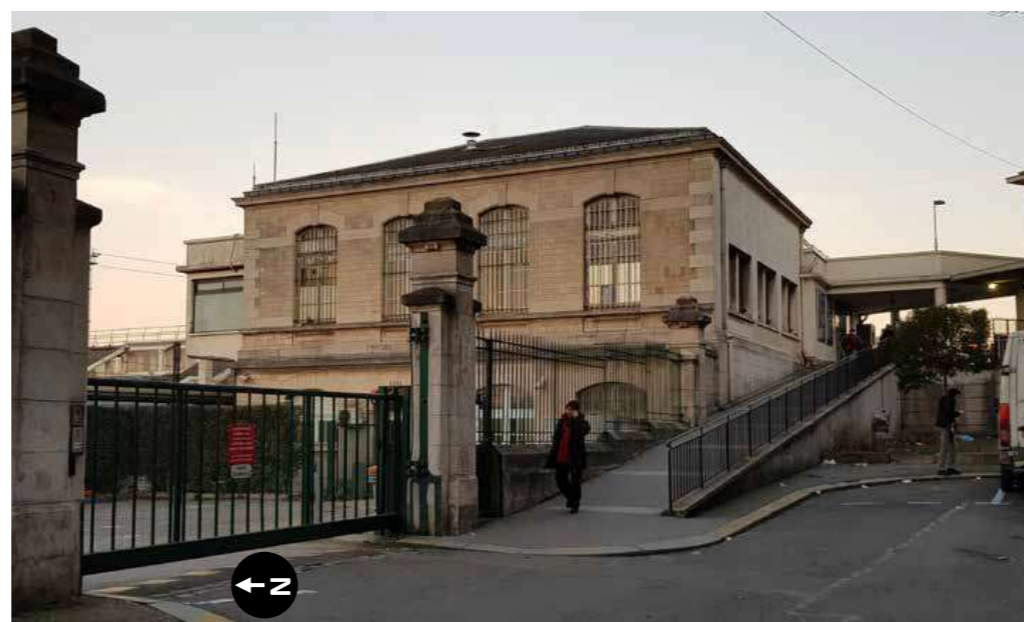
Toutes les voies sont en régime dit « double voie ». Cela signifie que les circulations ne se font que dans un seul sens. Les quatre voies au sud vont vers Paris, tandis que les quatre au nord vont vers la province.

Par ailleurs, quatre voies sont dédiées aux trains Paris- Strasbourg et quatre autres pour les trains Paris-Mulhouse. Ainsi, le report de certaines circulations sur d'autres sillons est difficilement envisageable.

**Le bâtiment voyageurs** se compose de deux étages. Il est ouvert tous les jours entre 5h20 et 1h20, où transite actuellement la majorité des flux de la gare. La vente de billets s'effectue soit au guichet, soit grâce aux automates. La gestion des déchets et l'accès des transporteurs de fond s'effectuent par un accès sur l'aire de stationnement de service située au niveau bas, le long de la rue de la Gare dans l'emprise SNCF.



144. Niveau rdc du BV depuis rue Jean Jaurès (SNCF, 2023)



145. Niveau rdc du BV depuis rue de la Gare (SNCF, 2023)

**Le niveau quai du bâtiment voyageur** accueille des bureaux et des locaux techniques.





146. Niveau quai du BV (SNCF, 2023)

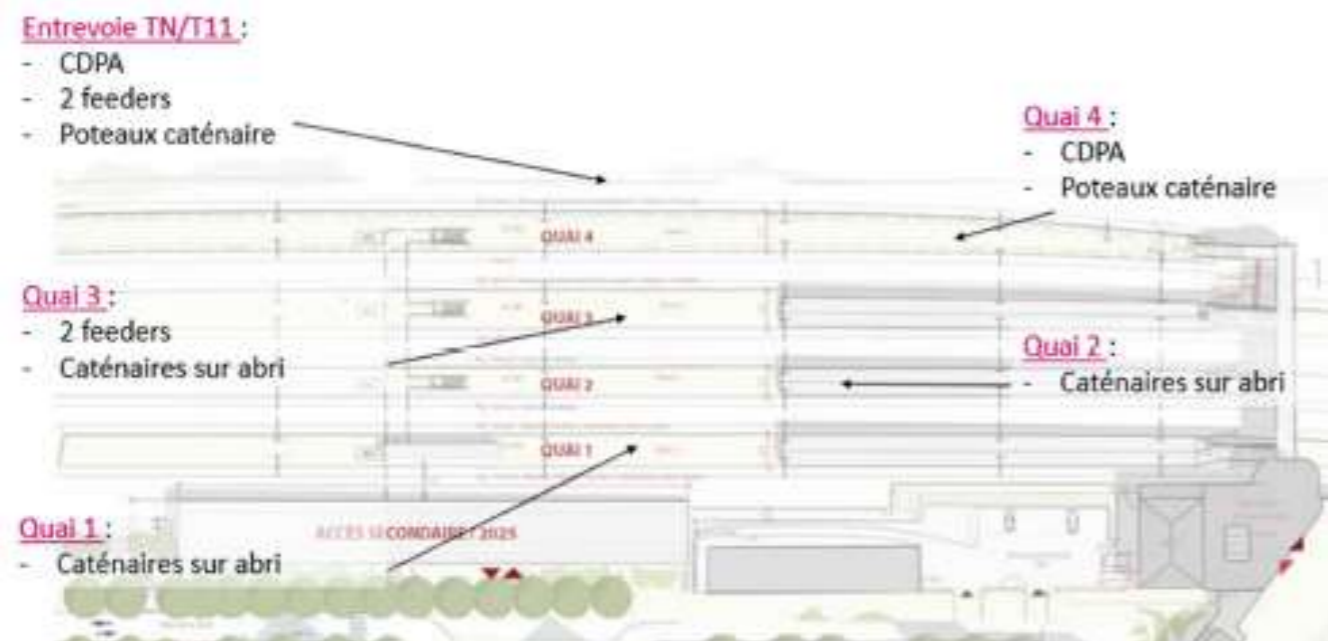
**Le parvis de gare** est étroit de 430m<sup>2</sup> accueillant une poche de stationnement cycle et des panneaux d'informations voyageurs.



L'infrastructure ferroviaire du site de Noisy-le-Sec comprend également tout un ensemble d'éléments techniques structurants qui peuvent contraindre les futurs éléments constitutifs de la gare. **La présence de la signalisation ferroviaire, de nombreux caténaires et câbles ferroviaires, existence de locaux techniques dans le bâtiment voyageur actuel à conserver.**

En gare de Noisy-le-Sec, trois types de câbles sont présents :

- Les câbles liés à la caténaire au sens de la circulation des trains ;
- Les CDPA (câble de protection aérien) permettant de relier tous les poteaux au même potentiel ;
- Les feeders dont le rôle est d'alimenter des installations situées loin des sous-stations.

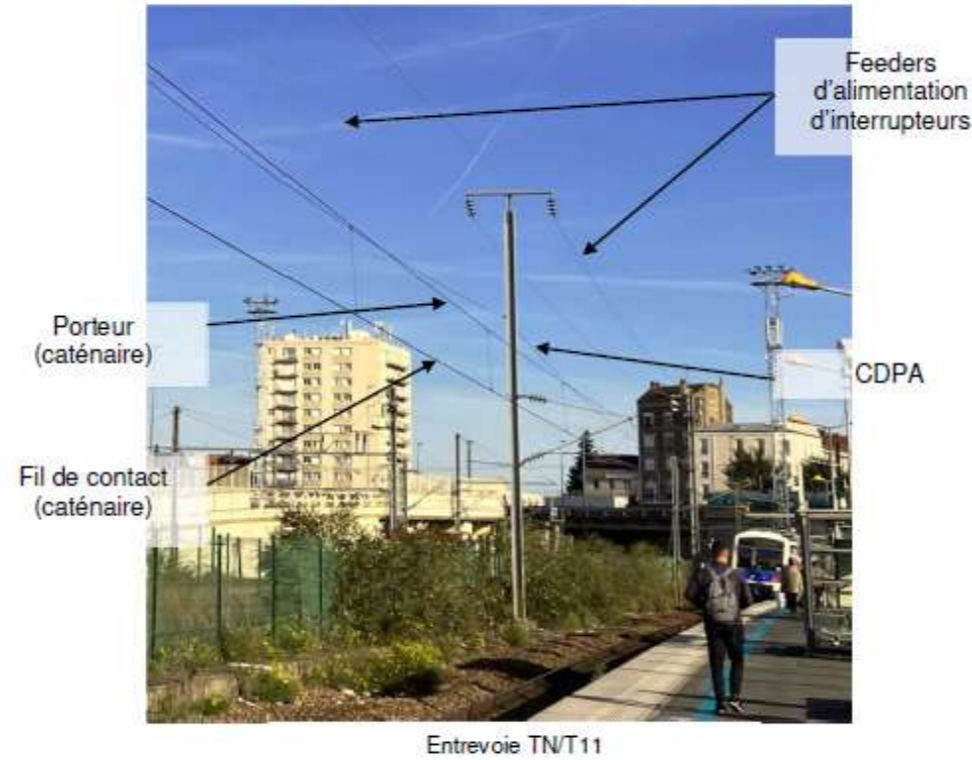


147. Plan des emplacements des éléments caténaires (Source : SNCF, 2023)





Caténaires et câbles d'alimentation



Alimentation entre T11 et TN



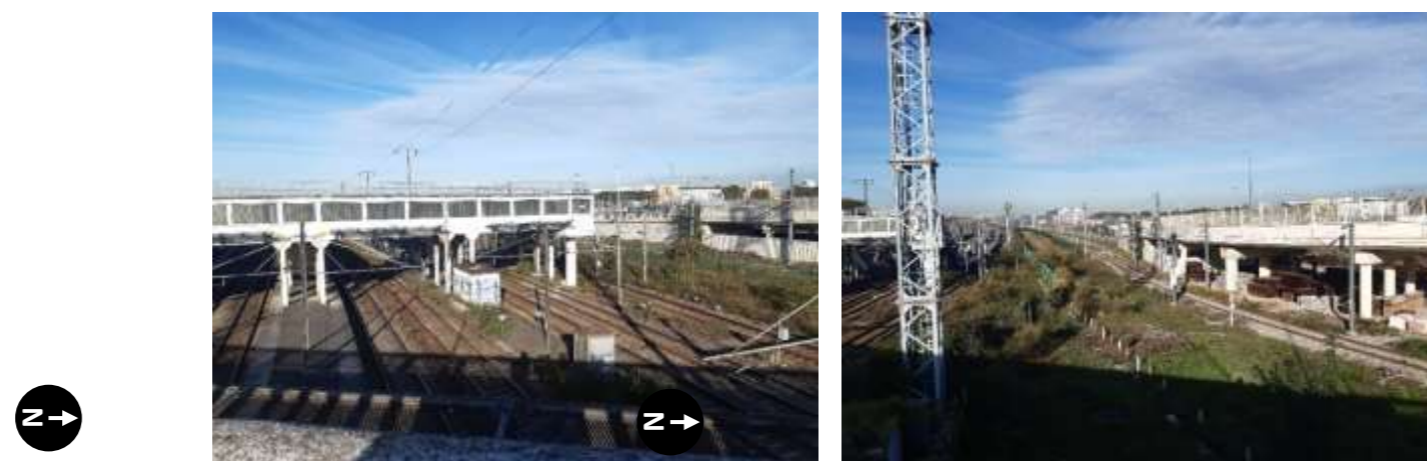
Alimentation sur le quai 3j

148. Photographies des caténaires et des câbles d'alimentation (Source : SNCF, 2023)

Depuis le bâtiment voyageur, la passerelle couverte, sous contrôle d'accès billet (CAB), de 2,7m de large permettant l'accès via des escaliers fixes, aux quatre quais depuis le bâtiment voyageur sur le niveau haut



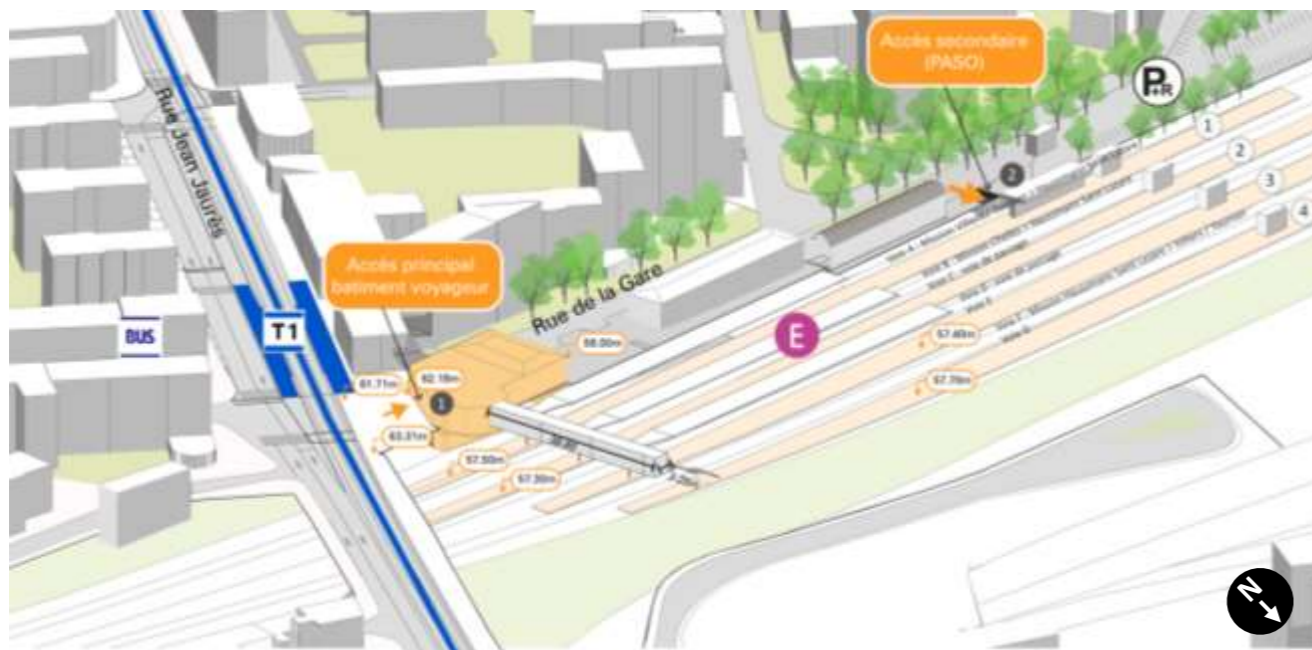
149. Vue depuis le pont Gallieni sur la passerelle et les extrémités Est des quais (Artelia-Richez, 2022)



150. Vue depuis le pont Gallieni sur la passerelle et les extrémités Est des quais (Artelia-Richez, 2022)

L'altimétrie du secteur de la gare est complexe, avec 4m de différence de hauteur entre le niveau haut et le niveau bas.





151. Coupe longitudinale (Artelia-Richez, 2022)

A noter que d'ici 2024, la SNCF souhaite installer un nouveau site opérationnel SUGE. Celui-ci prendrait place dans un délaissé côté Ouest du parking-relais. Ce site permettrait d'accueillir 33 agents, une salle d'entraînement de type « DOJO » de 100m<sup>2</sup> permettant d'accueillir 10 agents lors des séances de formation, 10 places de parking sécurisées réservées aux 2 véhicules de service et aux véhicules des agents en horaires décalés.



152. Zoom sur l'emprise du SUGE provisoire (Source : SNCF G&C, 26/02/2021)

### 3.7.2. En situation de référence 2026

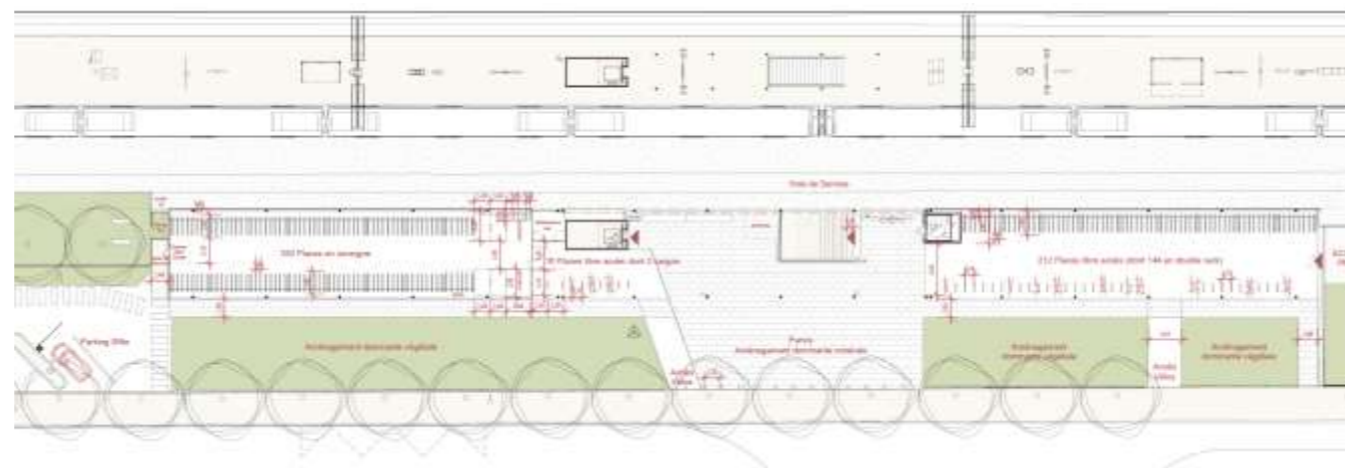
La principale évolution du fonctionnement et de l'organisation de la gare entre la situation actuelle et la situation intermédiaire 2026 correspond à **la requalification de l'accès secondaire de la gare, dont l'objectif est de rendre l'accès plus visible, indépendant de l'entrée du parc-relais et des flux des véhicules, et de proposer de nouveaux services aux voyageurs, notamment du stationnement vélos**. Ce projet, dont le maître d'ouvrage est SNCF Gares & Connexions, constitue une donnée d'entrée pour le projet de pôle. Sa livraison, indépendante du projet de pôle, est prévue pour 2025.

Il est financé dans le cadre du Programme Pluriannuel des Gares (PPG) défini entre IDFM et la SNCF.

À ce stade, les intentions urbaines et architecturales sont de proposer un accès à la gare visible et clairement identifiable.

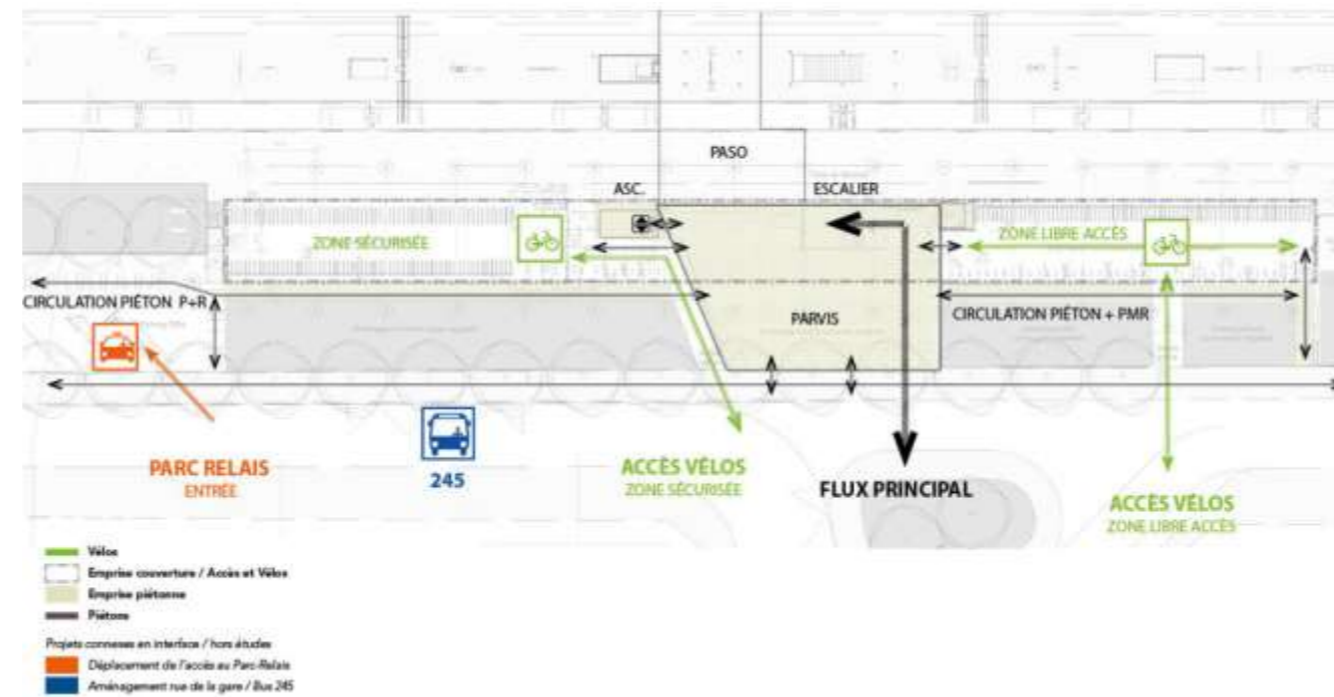
La requalification de l'accès secondaire consiste en :

- **La création d'une seule et même couverture** (d'env. 850 m<sup>2</sup>) reliant l'accès au PASO et l'offre de stationnement vélos ;
- **La création d'un parvis** (env. 180 m<sup>2</sup>) avec aménagement d'espaces paysagers de part et d'autre (env. 330 m<sup>2</sup>) pour rendre l'accès plus visible et qualitatif ;
- **Une nouvelle offre conséquente en places de stationnement vélos** (480 places) sous une structure couverte, comprenant :
  - Une consigne de 252 places dont 248 en double-racks et 4 places cargo localisée à l'ouest de l'accès au passage souterrain ;
  - 228 places libre accès avec 212 places dont 144 en double rack à l'est de l'accès au passage souterrain, et 16 places à l'ouest, à côté de l'offre sécurisée.



153. Plan masse du projet de requalification de l'accès secondaire de la gare (Source : SNCF G&C, 2023)





154. Représentations fonctionnelle du projet de requalification de l'accès secondaire de la gare (Source : SNCF G&C, 2023)

L'accessibilité au PASO sera facilitée pour les piétons et les cycles par la création de 4 cheminements depuis la placette vers l'émergence :

- Un cheminement cycle situé à l'ouest pour accéder directement à la consigne vélo, permettant d'éviter les conflits piétons/cycles ;
- Une cheminement piéton central permettant d'accéder directement à l'escalier donnant sur le passage souterrain ;
- Un second accès cycle situé à l'Est pour accéder au stationnement cycle en libre accès ;
- Un second cheminement piéton à l'extrémité Est de la nouvelle émergence, qui sera en interface avec le futur bâtiment voyageur.

Un cheminement piéton sur toute la longueur de l'accès Ouest-Est est également assuré.



155. Visuel (Source : SNCF G&C, 2022)

La requalification de l'accès secondaire entraîne :

- Le déplacement de l'entrée du parking relais plus à l'ouest, avec un repositionnement des places de stationnement PMR et la réduction de la capacité du parc relais à 106 places et 4 places pour les 2 roues motorisées ;
- Le repositionnement de l'ART et WC au niveau de l'accès au PASO ;
- Le repositionnement du Selecta avec les autres automates au niveau de l'accès de l'ascenseur.

L'accessibilité PMR reste garantie avec le maintien de l'ascenseur.

**Ce projet de requalification du passage secondaire va animer la rue de la Gare et renforcer l'attractivité du niveau bas de celle-ci.**

Compte tenu de l'augmentation de flux attendue sur le pôle Noisy-le-Sec avec le prolongement du RER E et du T1, des optimisations ponctuelles de la gare devront être proposées par le gestionnaire de gare en amont du projet de pôle.



## 3.8. QUALITE DE SERVICE

### 3.8.1. En situation actuelle

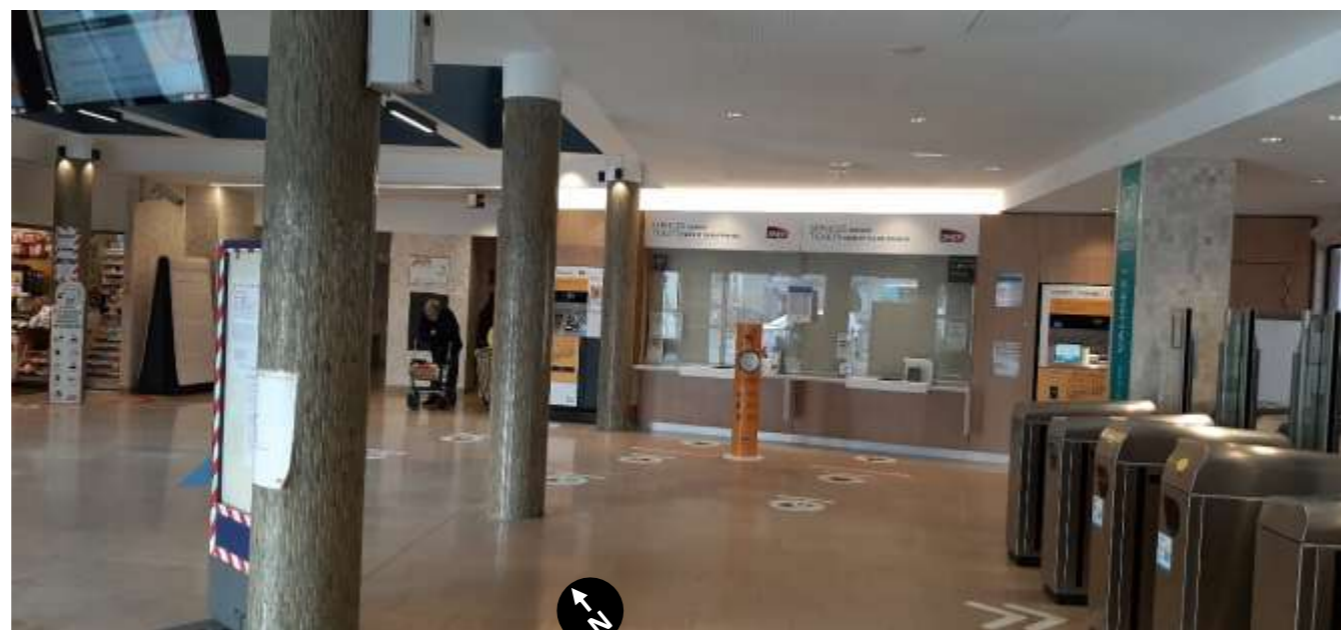
#### 3.8.1.1. Information voyageur de la gare

L'information voyageur à l'intérieur de la gare s'effectue grâce à des panneaux dynamiques actualisés en temps réels pour les trains du RER E uniquement. La gare dispose également de panneaux d'information qui sont positionnés à l'extérieur, sur le parvis de la gare. Ce positionnement ne parait pas optimal car les panneaux sont des obstacles aux circulations piétonnes sur le parvis, et que ceux-ci ne sont pas protégés des intempéries.

**Il n'existe pas d'information voyageurs multimodale qui compile les données du T1 des bus et des RER.**

#### 3.8.1.2. Les services du pôle

**Le bâtiment voyageur dispose actuellement d'un commerce Hubiz**, ouvert tous les jours sauf le dimanche et le samedi après-midi. Il y a également un service de paniers fraîcheurs le mercredi entre 16h et 20h. Le bâtiment voyageur dispose d'un Amazon Locker « Nabil », d'un photomaton, d'un service de presse gratuite, d'un pick-up station, de bornes Selecta et d'un espace Work & Station (espace d'attente connecté). L'ensemble de ces services ne sont accessibles que pendant les plages horaires d'ouverture de la gare.



156. Vue intérieure du bâtiment voyageur (google street view 2021)



157. Vue intérieure du bâtiment voyageur salle des billets (Artelia-Richez, 2021)

### 3.8.1.3. Ambiance et sécurité

Le pôle gare est actuellement relativement accidentogène à cause de différents facteurs :

- **Le passage du T1 de latéral à axial**, qui oblige la géométrie actuelle en giratoire et éloigne les deux rives de la rue Jean Jaurès au droit du giratoire ;
- **Les quais bus sur-fréquentés** sur le boulevard de la République avec une faible largeur de trottoirs ;
- **Des trottoirs le long des commerces exigües** sur la rue Jean Jaurès ;
- **Un manque de signalétique dynamique** pour indiquer les horaires des prochains départs et éviter les traversés dangereuses ;
- **Des déposes-minutes sauvages** aux plus proches de l'entrée du bâtiment voyageur, sur la place Jean Coquelin.

L'accès nocturne aux voies de la gare présente également des dysfonctionnements :

- Le cheminement le long du bâtiment voyageur, par la rampe, est très confidentiel, du fait de la rue de la Gare en cul-de-sac entourée de façade. Le manque d'éclairage la nuit et le manque d'animation de l'espace (peu de circulation piétonne) peut renforcer le sentiment d'insécurité.
- L'accès au passage inférieur se fait impérativement en franchissant la voie de circulation d'entrée dans le P+R.



- Il existe ici un fort enjeu d'apaisement du niveau haut, à travers une sécurisation des liaisons intermodale RER – tramway – bus – piétons – cycles ; ainsi qu'un enjeu d'animation de la placette sur le parvis bas.

#### 3.8.1.4. Signalétique et jalonnement

**Les parcours intermodaux depuis et en direction de la gare de Noisy-le-Sec ne disposent que d'une faible signalétique**, ne permettant pas aux voyageurs une bonne appréhension de l'ensemble de son parcours. De plus, au sein même de la gare, le signalétique voyageur est peu présente. La signalétique de la gare va être reprise dans le cadre du programme IDFM-SNCF pour l'ensemble des gares d'Ile-de-France en 2024

Pour faciliter les échanges au sein du pôle, une bonne lisibilité des parcours est nécessaire. Il existe un enjeu de renforcer et d'enrichir le jalonnement depuis le réseau viaire, en direction de la gare et du P+R. En effet, le jalonnement vers la gare existe uniquement depuis le secteur Sud (carrefour Jaurès-Brément et Merlan-République). Par ailleurs, le jalonnement du P+R est très circonscrit dans le périmètre proche de la gare. Si on souhaite améliorer le report modal véhicule individuel>TC, il doit être étendu.

De même, il n'existe pas de jalonnement cycle vers la gare. Il existe un enjeu de mettre en place, conjointement à des cheminements cyclables sécurisés et qualitatifs, un jalonnement cyclable à la même échelle que celui du réseau automobile.

À noter en point de vigilance la nécessité de proposer un jalonnement et une signalétique adaptée, à travers des vecteurs appropriés qui se placent à l'échelle et qui répondent aux besoins de l'utilisateur concerné (travail sur la hauteur, la couleur, texte, logo, ...).



158. Information voyageurs présente en gare et sur le parvis extérieur (Artelia-Richez, 2022)



159. Ambiance en extérieur du pôle (Artelia-Richez, 2022)



160. Signalétique aux abords du pôle (Artelia-Richez, 2022)

### 3.8.2. En situation de référence en 2026

Les évolutions de la qualité de service entre la situation actuelle et la situation de référence concernent :

- L'amélioration des services proposés et du confort voyageur au niveau de l'accès au PASO, avec notamment une séparation des flux (entrée du PASO dissociée de l'entrée du parking relais);
- Le passage de l'insertion axiale en latérale du T1, améliorant les connexions gare -T1 mais venant aussi contraindre les espaces d'attentes et de circulation piétonnes au droit du bâtiment de la Rotonde.





### 3.8.3. En situation future

Le projet de pôle permettra d'améliorer la qualité de service générale du pôle pour tous (gestion de l'information voyageurs en gare, mise en œuvre d'une signalétique et d'un jalonnement au sein des espaces du pôle, accessibles aux personnes handicapées, développement de services et de l'animation commerciale).

### 3.9. SYNTHÈSE DES CARACTÉRISTIQUES DE L'INTERMODALITÉ ET DES DYSFONCTIONNEMENTS

Le tableau ci-dessous caractérise l'intermodalité entre les modes de transports, en situation actuelle.

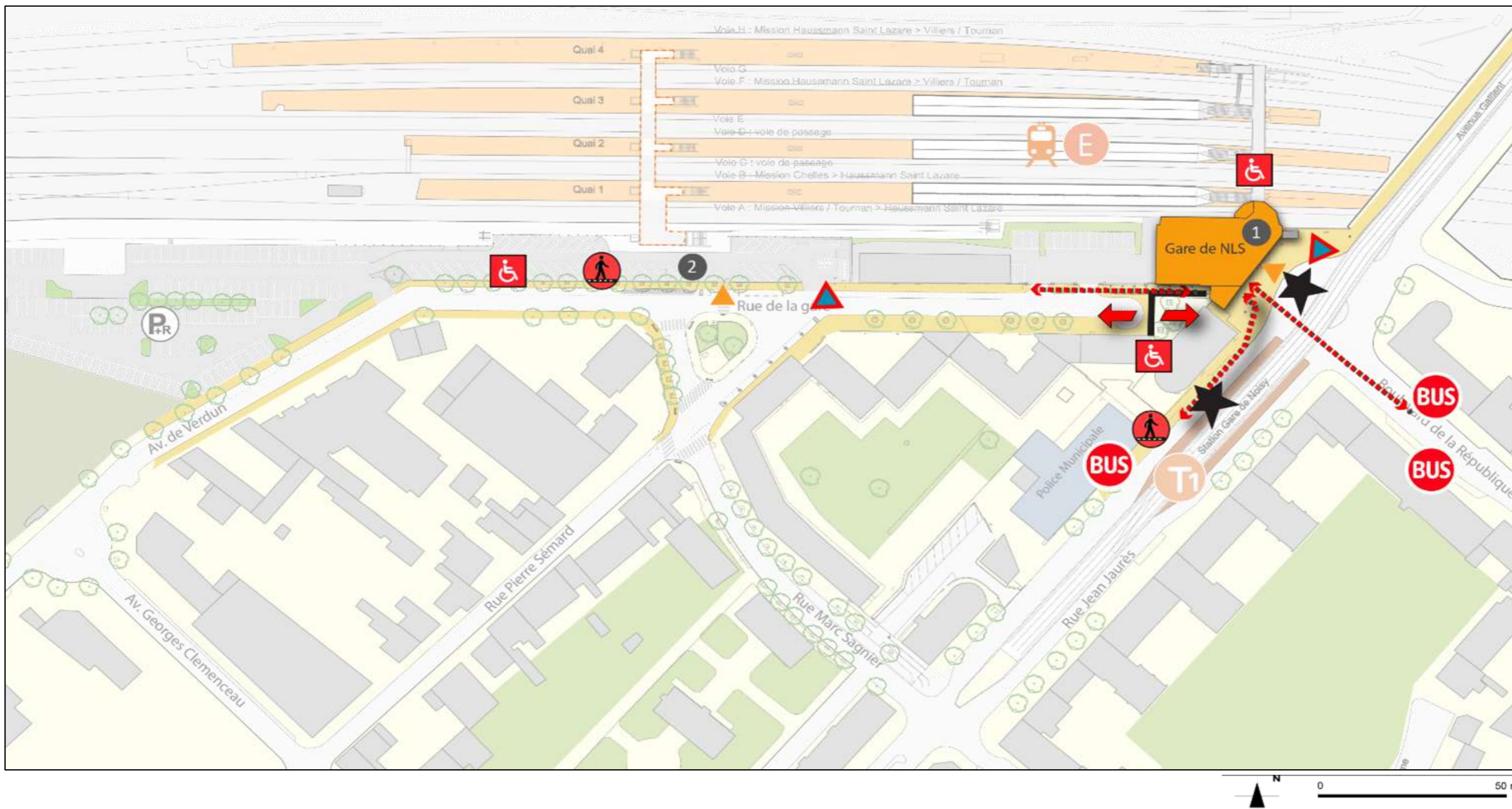
Situation actuelle		RER	T1	Piéton	Bus	Vélo	Voiture particulière	
RER	Niveau haut	Correcte	Insertion axiale de la station de tramway (traversée voirie nécessaire) pas de co-visibilité gare-station T1	Parvis piéton de faible surface	Manque d'information voyageurs en gare pour les bus Traversée de la place Jean Coquelin dangereuse	Faible offre de stationnement (16 places en arceaux) Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare	Manque de jalonnement vers le parking relais Peu de stationnement sur voirie à proximité de la gare Dépose-minute sauvage place Jean Coquelin	
	Niveau bas	Correcte	Itinéraire non PMR par la rampe ou par les voiries Manque d'informations voyageurs et de jalonnement	Traversée parking-relais nécessaire pour accéder au PASO	Pas d'arrêts de bus au niveau bas-	Faible offre de stationnement (20 places en arceaux dans le P+R et station Vélib) Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare	Correcte, stationnement possible dans le parking relais et sur voiries	
T1	Niveau haut	Traversée de la rue Jean Jaurès nécessaire	-	Insertion axiale du tramway (traversée voirie nécessaire) Manque de jalonnement	Manque d'information voyageurs en gare pour les bus Traversée de la place Jean Coquelin dangereuse	Faible offre de stationnement (16 places en arceaux) Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare	Manque de jalonnement vers le parking relais Peu de stationnement sur voirie à proximité de la gare	
	Niveau bas	-Pas de T1 au niveau bas						
Piéton	Niveau haut	Depuis le centre-ville : gare peu visible cachée par la Rotonde, trottoirs étroits le long station T1	Insertion axiale de la station de tramway (traversée voirie nécessaire)	Liaison niveau haut-niveau bas via une rampe non PMR peu visible depuis le haut et le bas	Croisement de flux piétons avec les flux d'attente bus sur le bld. De la République	Faible offre de stationnement (16 places en arceaux) Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare	Manque de jalonnement vers le parking relais Peu de stationnement sur voirie à proximité de la gare	
	Niveau bas	Traversée parking-relais nécessaire pour accéder au PASO	Itinéraire non PMR par la rampe ou par les voiries Manque d'informations voyageurs et de jalonnement		Pas de desserte du niveau bas, long itinéraire pour rejoindre les arrêts du niveau haut, manque de jalonnement et de signalétique	Faible offre de stationnement (20 places en arceaux dans le P+R et station Vélib) Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare	Accès du PASO à proximité du parking relais	
Bus	Niveau haut	Espace d'attente peu qualitatif, traversée dangereuse de la pl. Jean Coquelin	Manque d'information voyageurs en gare pour les bus Traversée de la place Jean Coquelin dangereuse	Croisement de flux piétons avec les flux d'attente bus sur le bld. De la République	Une polarité bus bld. de la République identifiable	Faible offre de stationnement (16 places en arceaux) Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare	Manque de jalonnement vers le parking relais	
	Niveau bas	-Pas d'arrêts de bus au niveau bas -						
Vélo	Niveau haut	Une faible offre de 16 places en arceaux, Pas d'itinéraire cycle pas accéder à la gare					-	
	Niveau bas	Une faible offre de 20 arceaux dans le parking relais + station Vélib Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare					-	-



Le tableau ci-dessous caractérise l'intermodalité entre les modes de transports, en situation intermédiaire en 2026.

Situation intermédiaire 2026		RER	T1	Piéton	Bus	Vélo	Voiture particulière	
RER	Niveau haut	-Correcte	Insertion du tramway en latéral (pas de traversée de la rue J. Jaurès pour accéder à la gare) Espace d'attente du tramway restreint le long de la rotonde Pas de co-visibilité gare-station T1	Légère augmentation de l'espace devant la gare (reprise de la place Jean Coquelin) en faveur des piétons	Manque d'information voyageurs en gare pour les bus	Faible offre de stationnement (16 places en arceaux) Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare	Manque de jalonnement vers le parking Prelais Peu de stationnement sur voirie à proximité de la gare	
	Niveau bas	Correcte-	Itinéraire non PMR par la rampe ou par les voiries Manque d'informations voyageurs et de jalonnement	Accès PASO réaménagé plus visible et adapté aux piétons	Arrêts 245 et 105(dir.Porte des Lilas) positionnés devant l'accès au PASO (rue de la Gare ou rue Marc Sangnier)	Accès PASO réaménagé, augmentation de l'offre de stationnement cycle (480 places)	Stationnement possible dans le parking relais	
T1	Niveau haut	Chemins difficiles car trottoir étroit entre la Rotonde et le quai du T1	-	Risque de saturation de l'espace d'attente à la station T1 (Rotonde)	Manque d'information voyageurs	Faible offre de stationnement (16 places en arceaux) Bande cyclable Sud vers Nord sur la rue Jean Jaurès	Manque de jalonnement vers le parking relais Peu de stationnement sur voirie à proximité de la gare	
	Niveau bas	-Pas de T1 au niveau bas -						
Piéton	Niveau haut	Depuis le centre-ville: gare peu visible cachée par la Rotonde, trottoirs étroits le long station T1	Chemins difficiles car trottoir étroit entre la Rotonde et le quai du T1	Liaison niveau haut-niveau bas via une rampe non PMR peu visible depuis le haut et le bas	Croisement de flux piétons avec les flux d'attente bus sur le bld. de la République	Faible offre de stationnement (16 places en arceaux) Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare	Manque de jalonnement vers le parking relais Peu de stationnement sur voirie à proximité de la gare	
	Niveau bas	Accès PASO réaménagé, plus visible et adapté aux piétons	Itinéraire non PMR par la rampe ou les voiries Manque d'informations voyageurs et de jalonnement		Correcte, arrêts 245 et 105(dir.Porte des Lilas) positionnés devant l'accès au PASO (rue de la Gare ou rue marc Sangnier)	Accès PASO réaménagé, augmentation de l'offre de stationnement cycle (480 places)	Accès du PASO à proximité du parking relais	
Bus	Niveau haut	Manque d'information voyageurs	Manque d'information voyageurs	Croisement de flux piétons avec les flux d'attente bus sur le bld. de la République	Une polarité bus bld. de la République identifiable	Faible offre de stationnement (16 places en arceaux) Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare	Manque de jalonnement vers le parking relais	
	Niveau bas	Arrêts 245 et 105(dir.Porte des Lilas) positionnés devant l'accès au PASO (rue de la Gare ou rue Marc Sangnier)	Itinéraire non PMR par la rampe ou par les voiries Manque d'informations voyageurs et de jalonnement	Arrêts 245 et 105(dir.Porte des Lilas) positionnés devant l'accès au PASO (rue de la Gare ou rue Marc Sangnier)	Lisibilité des 2 arrêts	Arrêts 245 positionnés devant l'accès au PASO (rue de la Gare ou rue marc Sangnier)	-	
Vélo	Niveau haut	Une faible offre de 16 places en arceaux, Pas d'itinéraire cycle pour accéder à la gare					-	
	Niveau bas	Accès PASO réaménagé, augmentation de l'offre de stationnement cycle Pas d'itinéraires cyclables pour accéder à la gare					-	-

162. Caractérisation liaison intermodale entre modes de déplacements en situation « intermédiaire 2026 », Source : Artelia, 12/2022



- |   |   |  |   |  |
|---|---|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① Accès principal (BV)</li> <li>② Accès secondaire</li> <li>▶ Accès piéton</li> <li>■ Espace piéton</li> </ul> | <p><b>Piétons</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Trottoir étroit</li> <li> Parcours non PMR</li> <li> Conflit de flux</li> </ul> | <p><b>Cycles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Accès vélo non lisible</li> </ul> | <p><b>BUS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Arrêt de bus sur trottoirs étroits, cheminements vers la gare peu clairs</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Liaison</li> </ul> |
|---|---|--|---|--|

163. Dysfonctionnements du pôle en lien avec ses accès et l'intermodalité (Artelia - Richez 2022)





## 4. Les flux

## 4.1. LES FLUX GARE EN 2016

### 4.1.1. Les flux du pôle-gare en situation actuelle

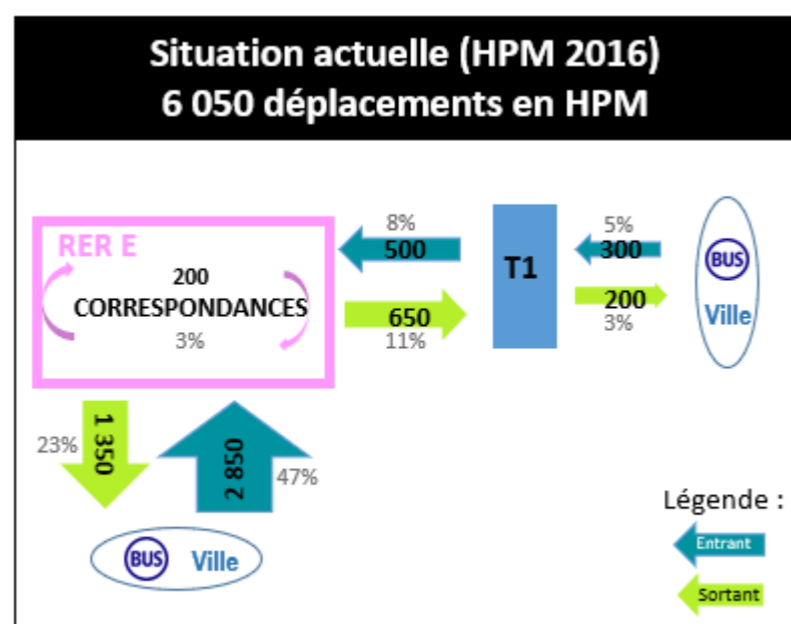
À l'échelle du pôle gare de Noisy-le-Sec en situation actuelle, les flux globaux sur le pôle s'élèvent à environ 40 000 voyageurs/jour en jour ouvré et s'élèvent à **6 050 déplacements en heure de pointe du matin**.

H2016 IDFM	Ville / bus	E Paris	E Banlieue	T1 Asnières	
Ville / bus	0	2 550	300	300	3 150
E Paris	450	0	200	400	1 050
E Banlieue	900	0	0	250	1 150
T1 Noisy	200	300	200	0	700
	1 550	2 850	700	950	<b>6 050</b>

164. Matrice de flux en situation 2016 (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022)

Les flux du pôle-gare se composent notamment de la manière suivante :

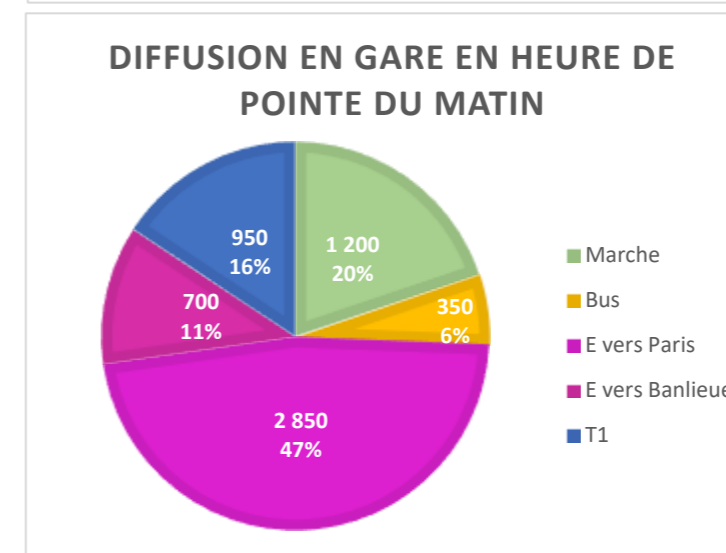
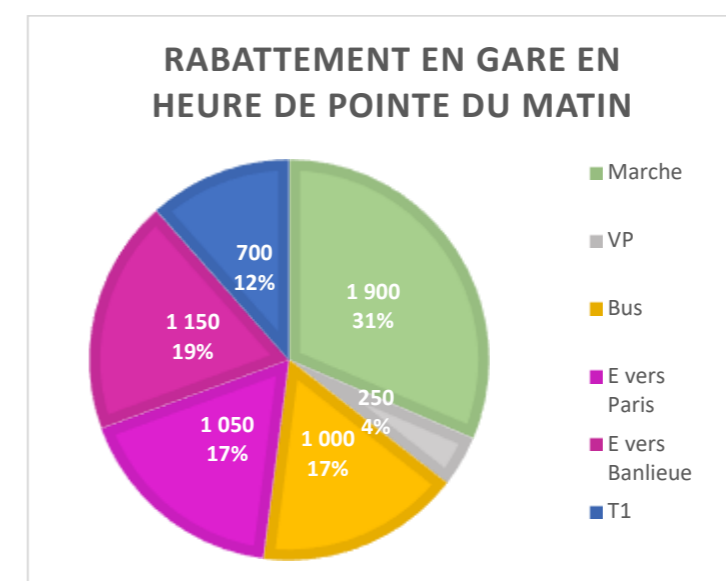
- **3 350 déplacements en entrée de gare** (soit 55% des flux globaux), dont 500 déplacements en provenance du T1 et 2 850 déplacements en provenance de Bus/Ville.
- **2 000 déplacements sortants de la gare** (soit 33% des flux globaux), dont 650 en liaisons avec le T1 et 1 350 déplacements en liaisons avec les Bus/Ville ;



165. Représentation schématique des flux en situation actuelle (2016), (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022)

Ainsi, les flux les plus importants concernent les déplacements depuis « Bus/Ville » vers le RER E et les déplacements depuis le RER E vers « Bus/ Ville ». Les déplacements en correspondance avec le T1 (depuis ou vers le RER E ou Bus/ville) sont quant à eux relativement modérés : seulement 1 650 déplacements au total, soit seulement 27% des déplacements globaux du pôle gare.

La répartition des parts modales est la suivante :



166. Répartition du rabattement et de la diffusion au pôle gare de Noisy-le-Sec (Source : Matrice de flux IDFM, rendu visuel Artelia-Richez, 2023)

L'arrivée sur le pôle gare de Noisy-le-Sec s'effectue essentiellement en transport en commun (65%, dont 36% depuis le RER E, 17% depuis le tramway T1 et 12% en bus) et à pied (31%) ; ce qui représente plus de 96% des rabatants. Le rabattement en voiture est très faible, autour de 4%.



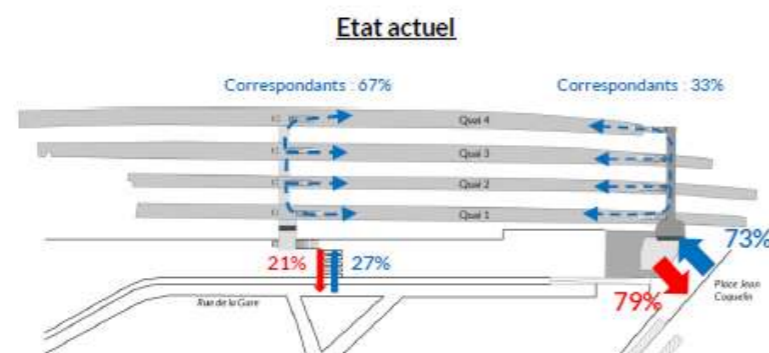
Le matin, près de 58% des individus en transit sur le pôle gare quittent la gare en prenant le RER E, soit vers Paris (47%), soit vers la banlieue (11%).

H2016 IDFM	Marche	VP	Bus	E		T1	
				Paris	Banlieue	Asnières	
Marche	0	0	0	1 550	150	200	1 900
VP	0	0	0	200	50	0	250
Bus	0	0	0	800	100	100	1 000
E Paris	300	0	150	0	200	400	1 050
E Banlieue	750	0	150	0	0	250	1 150
T1 Noisy	150	0	50	300	200	0	700
	1 200	0	350	2 850	700	950	6 050

167. Matrice de flux en situation actuelle (2016), (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022)

En ce qui concerne la répartition des flux entre le parvis haut et le parvis bas sont les suivantes :

- 73% des rabattants sur la gare accèdent à celle-ci via le niveau haut ; et 27% accèdent à la gare depuis le niveau bas ;
- 79% des individus en diffusion quittent la gare via le niveau haut ; contre 21% via le niveau bas.



168. Répartition des flux aux accès (2016), (Source : Extrait Étude AREP FLUX, 2023)

Le net déséquilibre des flux entre ces deux accès s'explique par l'offre multimodale importante du niveau haut (bus, T1, centre urbain) par rapport au niveau bas (essentiellement liaison piétonne et accès au parking-relais).

## 4.1.2. Les flux internes de la gare

AREP flux a réalisé une étude de flux dynamique sur le fonctionnement de la gare en situation actuelle. Cette étude par simulation dynamique de flux piétons permet d'analyser l'évolution des usagers dans un espace et sur une période de temps.

Les quatre principaux critères d'analyse et les conclusions du fonctionnement de la gare actuelle (présentés sur le schéma ci-dessous) sont :

- **Le temps d'attente** : il permet de caractériser l'évacuation du quai lors de l'arrivée du train. Il correspond au temps passé en congestion par la personne qui va attendre le plus lors de l'évacuation du quai. La limite réglementaire s'élève à 2 minutes (directive RRA 20032).

En heure de pointe du matin et du soir, l'évacuation des quais vers le passage souterrain est fluide.

Au niveau de la passerelle, en heure de pointe du matin, des congestions se forment au niveau de l'escalier du quai 1 du fait du contre-flux important. Toutefois, le temps d'attente maximal à l'évacuation est de 40s, ce qui reste acceptable.

En heure de pointe du soir, les escaliers fixes des quais 3 et 4 vers la passerelle existante sont saturés lors des arrivées de RER depuis Paris. L'évacuation est très ralentie et les temps d'attente peuvent dépasser une minute. Par contre, sur le quai 1, l'évacuation est fluide, autant au niveau de la passerelle que du passage souterrain.

- **La densité d'occupation des quais** : Pour chaque quai, la densité moyenne d'occupation est calculée en mettant en regard le nombre d'usagers présents sur le quai simultanément et la surface utile du quai (hors zone dangereuse et sur la longueur du matériel roulant). L'objectif de confort correspond à la limite C/D de l'échelle de Fruin, soit 0,71 personnes/m<sup>2</sup>.

Le quai 1 direction Paris est particulièrement sollicité, la densité reste acceptable au global en heure de pointe du matin et du soir (densité moyenne sur l'ensemble du quai de niveau C sur l'échelle de Fruin) mais des surdensités pourront apparaître au niveau de la passerelle du fait de la mauvaise répartition des voyageurs sur le quai.

La densité sur les quais 3 et 4 sont acceptables et confortables en heure de pointe du matin (niveau A sur l'échelle de Fruin). En heure de pointe du soir, la densité sur les quais reste au global acceptable (niveau B sur l'échelle de Fruin) mais des congestions importantes se forment en amont des circulations verticales, en particulier sur les quais 3 et 4 (arrivées depuis Paris par le RER E) pour accéder à la passerelle.

- **La densité d'occupation des franchissements :**

En heure de pointe du matin, sur la passerelle, la réduction de largeur au niveau de l'estacade et le positionnement de l'accès au quai 1 engendrent des conflits entre parcours entrants et sortants voire des ralentissements. Au niveau du passage souterrain, la circulation est fluide et confortable.

En heure de pointe du soir, la circulation est fluide et confortable sur la passerelle et dans le souterrain.

- **Le dimensionnement des lignes de contrôle :** La demande sur chaque ligne de contrôle est mesurée dans la simulation dynamique, ce qui permet de vérifier l'adéquation du nombre d'appareils de contrôle prévu avec la demande.

En heure de pointe du matin et du soir, la ligne de contrôle du passage souterrain dispose de réserve de capacité, en entrée comme en sortie.

En heure de pointe du matin et du soir, la ligne de contrôle de la passerelle atteint régulièrement sa limite de capacité en sortie.

En heure de pointe du matin, de l'attente se forme ponctuellement notamment lors de l'arrivée quasi-simultanée de trains direction Paris et banlieue. Cette attente peut atteindre environ 30 secondes mais ne gêne pas les parcours des voyageurs entrants.

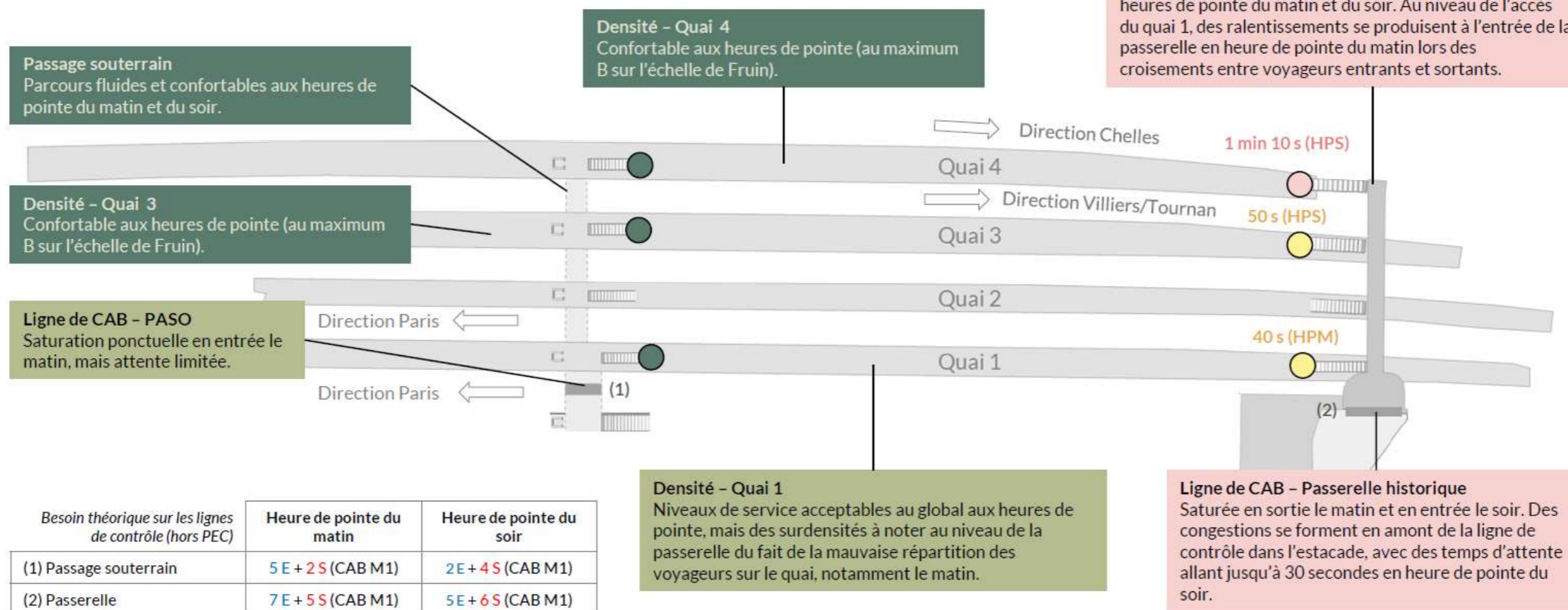
En heure de pointe du soir, de l'attente se forme notamment lors de l'arrivée de tram et de bus chargés, avec des temps d'attente en amont des appareils de contrôle de l'ordre de 30 secondes au maximum ; les voyageurs évacuant la gare ne sont cependant pas contraints par cette congestion.





### État actuel

#### Synthèse



169. Situation actuelle - Synthèse des résultats de l'analyse AREP Flux (Source : SNCF G&C, 2023)

## 4.2. FLUX D'ÉCHANGES AU SEIN DU POLE EN SITUATION « INTERMEDIAIRE 2026 »

À horizon 2026 avec le projet de prolongement du T1, les flux globaux vont augmenter de 65% par rapport à la situation actuelle de 2016.

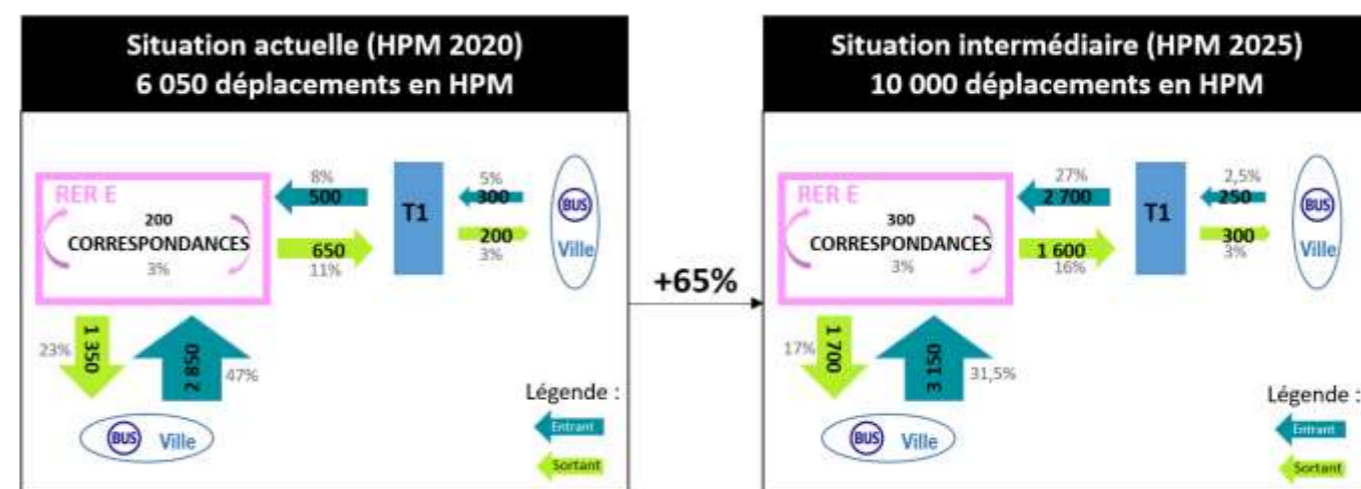
Les flux globaux sur le pôle s'élèvent à **10 000 déplacements en heure de pointe du matin**.

H2025 IDFM	Ville / bus	E		T1		
		Paris	Banlieue	Colombes / Asnières	Montreuil / Val de Fontenay	
Ville / bus	0	2 750	400	100	150	3 400
E Paris	550	0	300	600	350	1 800
E Banlieue	1 150	0	0	400	250	1 800
T1 Colombes / Asnières	150	1 150	150	0	0	1 450
T1 Montreuil / Val de Fontenay	150	1 100	300	0	0	1 550
	2 000	5 000	1 150	1 100	750	10 000

170. Matrice de flux en situation 2025, (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022)

Les flux du pôle-gare se composent notamment de la manière suivante :

- **5 850 déplacements en entrée de gare** (soit 58,5% des flux globaux), dont 2 700 déplacements en provenance du T1 (contre seulement 500 en situation actuelle) et 3 150 déplacements en provenance de Bus/Ville.
- **3 300 déplacements sortants de la gare** (soit 33% des flux globaux), dont 1 600 en liaisons avec le T1 (contre seulement 650 en situation actuelle) et 1 700 déplacements en liaisons avec les Bus/Ville.



171. Matrice de flux en situation actuelle 2016 et en situation 2025 (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022)

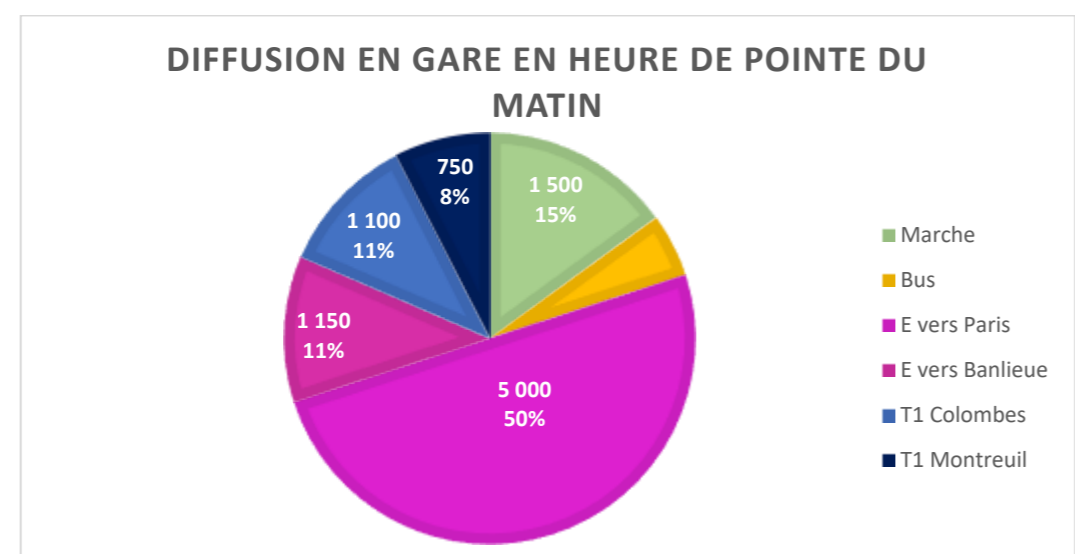
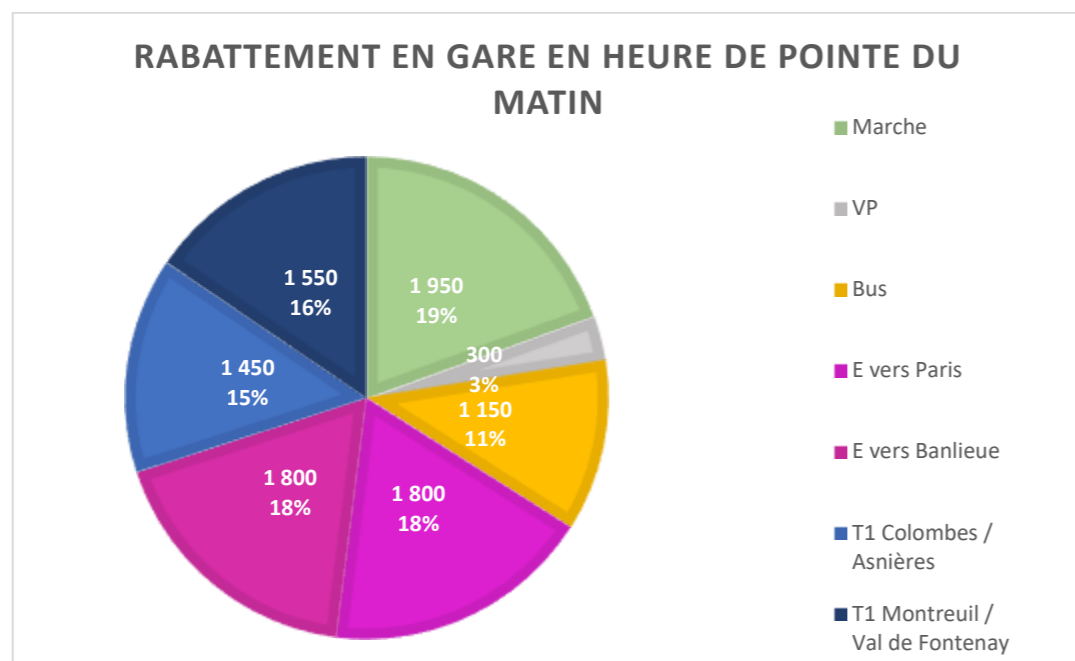
La fréquentation du pôle gare RER E est multipliée par 2 environ entre 2016 et 2026. Cela est principalement dû à l'augmentation du volume de voyageurs en échange entre le tram T1 prolongé au sud et le RER.

En heure de pointe du matin, les volumes de voyageurs en échange sont en effet de :

- 2 700 voyageurs en échange T1 > RER E en 2026, contre seulement 500 voyageurs actuellement (coefficient d'augmentation : x5),
- 1 600 voyageurs en échange RER E > T1 en 2026, contre seulement 650 voyageurs actuellement (coefficient d'augmentation : x2,5).

La fréquentation du T1 à Noisy-le-Sec est multipliée près de 3 entre 2016 et 2026 compte tenu de son prolongement vers l'Est.





172. Répartition du rabattement et de la diffusion au pôle gare de Noisy-le-Sec en 2025 (Source : Matrice de flux IDFM, rendu visuel Artelia-Richez, 2023)

La répartition modale en situation 2025 est similaire à la répartition modale actuelle, avec là encore 97% des rabatteurs sur le pôle en transport en commun ou à pied. On note par ailleurs une augmentation du rabattement à la gare en tramway par rapport à la situation actuelle : 12% en 2016 contre 31% en 2025. Cette augmentation entraîne en particulier une diminution du rabattement à la gare via la marche par rapport à 2016 : 31% en 2016 contre 19% en 2025. Néanmoins, il est bon de noter que la part en elle-même ne change que très peu (1 900 en 2016 contre 1 950 en 2025).

### 4.3. EN SITUATION FUTURE - HORIZON 2035

#### 4.3.1. Les flux du pôle-gare en situation future

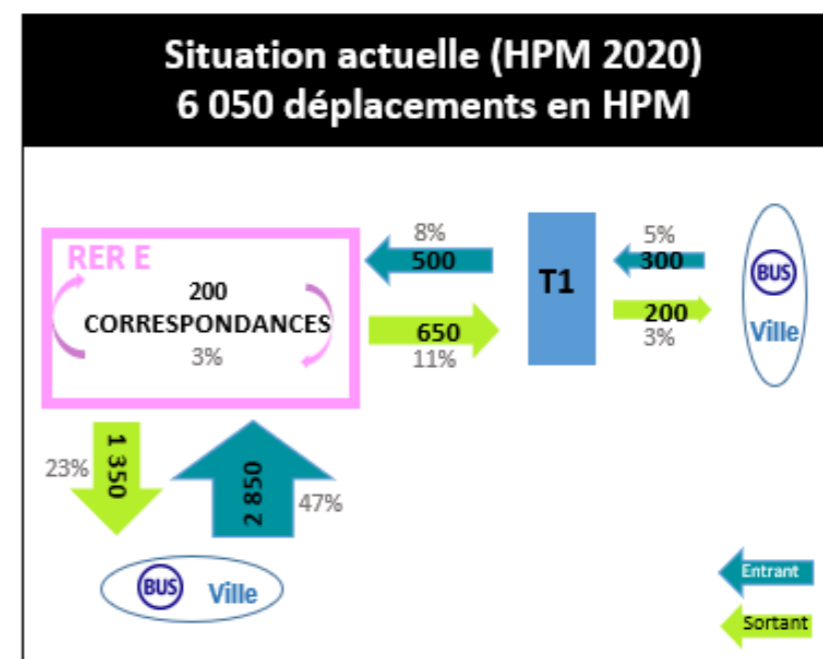
À l'horizon 2035, les projets urbains et les projets de transport (prolongement du tramway T1 et le tramway T11) vont engendrer une nette augmentation du nombre de voyageurs de +7,5% de fréquentation par rapport à 2025.

Au global il y a une augmentation de **+77,5% de fréquentation en 2035 par rapport à 2016**, avec **10 750 déplacements en heure de pointe du matin en 2035**.

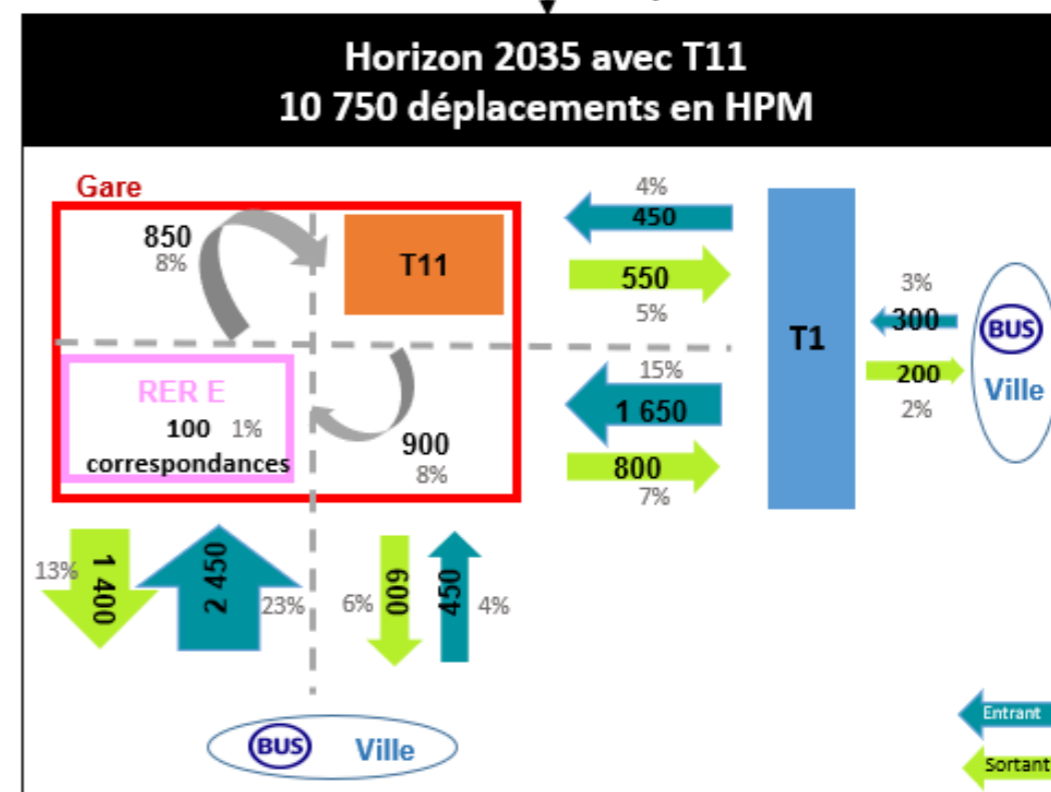
H2035 IDFM	Ville / bus	E Paris	E Banlieue	T1 Rueil	T1 Fontenay	T11 Sartrouville	
Ville / bus	0	2 100	350	150	150	450	3 200
E Paris	600	0	150	250	250	700	1 950
E Banlieue	800	0	0	150	150	150	1 250
T1 Rueil	100	950	100	0	0	350	1 500
T1 Fontenay	100	550	50	0	0	100	800
T11 Noisy	600	450	450	200	350	0	2 050
	2 200	4 050	1 100	750	900	1 750	10 750

173. Matrice de flux en situation 2035, (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022)

Les entrants en gare représentent 5 900 déplacements, soit 54% du flux total ; tandis que les sortants représentent 3 350 déplacements, soit 31% du flux total.



+77,5%



174. Matrice de flux en situation actuelle en 2016 et en situation projetée à l'horizon 2035 à droite (Source : Matrice de flux IDFM, 01/2022)



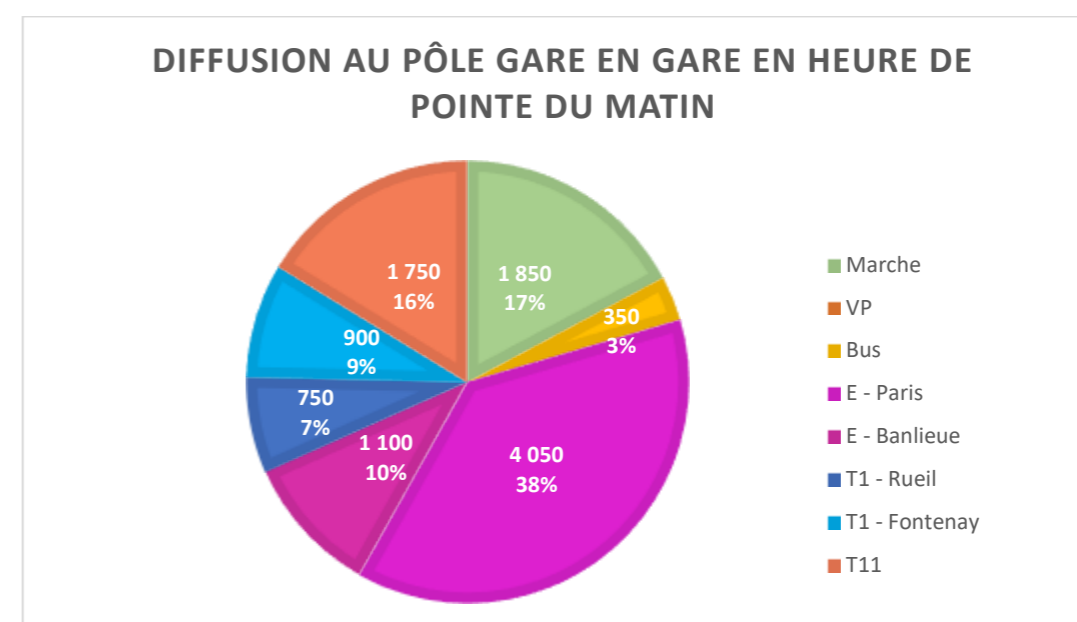
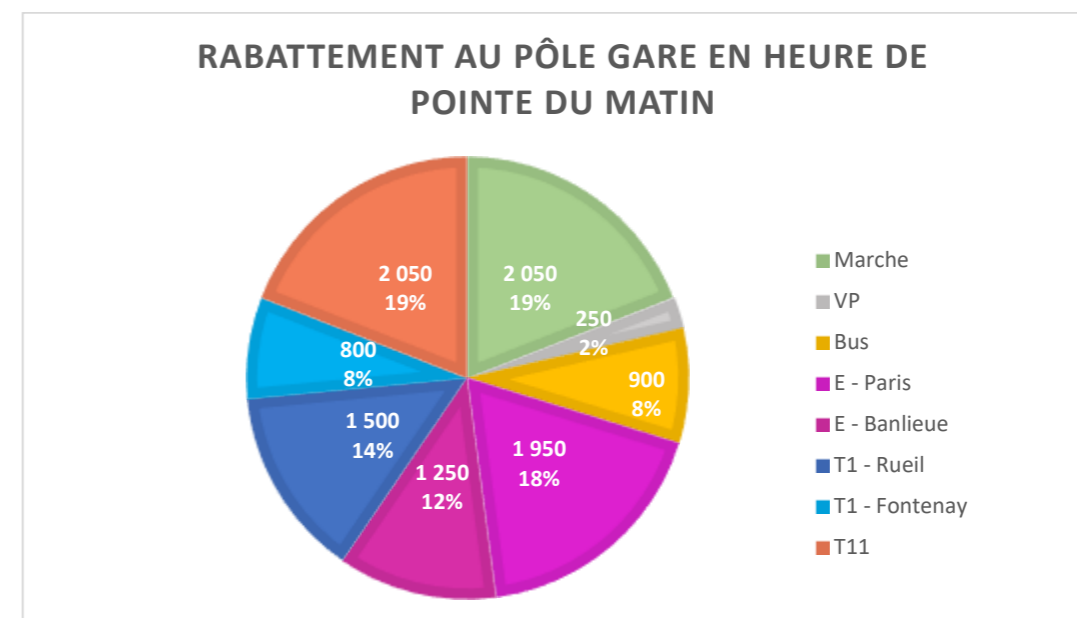
La répartition de ces déplacements évolue également par rapport à la situation actuelle avec **une très nette augmentation du nombre de déplacements des liaisons Gare (RER E-T11) – T1** :

- Près de 2 100 entrants en gare depuis le T1 contre seulement 500 en 2016 ;
- 1 350 déplacements sortants de la gare (RER E – T11) en direction du T1, contre seulement 650 en 2016.

De même, il y a **une augmentation des flux en correspondance interne** dans la gare entre le RER E et le T11 : près de 1 900 déplacements au total, dont 850 RER E > T11 et 900 T11 > RER E.

De manière générale, on observe une augmentation de la fréquentation du RER E liée en particulier au rallongement de la ligne jusque Mantes-la-Jolie et Nanterre (5 550 en 2016 contre 8 200 en 2035). Cependant, cette augmentation est limitée. On observe en particulier une baisse des flux vers le RER E par rapport à 2025 (5 850 en 2025 contre 5 000 en 2035) qui s'explique par l'achèvement de nombreux projets de transports importants, notamment la ligne 15 du métro.

Enfin, on note **une faible évolution des volumes de déplacements sur les liaisons Gare – Bus/Ville et les liaisons T1 – Bus/Ville**.



175. Répartition du rabattement et de la diffusion au pôle gare de Noisy-le-Sec en 2035 (Source : Matrice de flux IDFM, rendu visuel Artelia-Richez, 2023)

L'arrivée sur le pôle gare de Noisy-le-Sec s'effectuera essentiellement en transport en commun (79%, dont 30% depuis le RER E, 22% depuis le tramway T1, 19% depuis le tramway T11 et 8% en bus) et à pied (19%) ; ce qui représente plus de 98% des rabatants. Le rabattement en voiture est très faible, autour de 2,33%.

Le matin, près de 48% des individus en transit sur le pôle gare quittent la gare en prenant le RER E, soit vers Paris (38%), soit vers la banlieue (10%) ; et 16% quittent la gare en prenant le T11.

## 4.4. SYNTHÈSE SUR LES FLUX DU PÔLE-GARE

**Actuellement**, le pôle-gare génère presque 6 050 déplacements en heure de pointe du matin en 2016 (matrice IDFM) avec 55% pour l'accès à la gare (RER E) et 16% pour le T1. L'accès principal concentre 80% des flux. La répartition des parts modales montre que le pôle de Noisy-le-Sec est majoritairement un pôle sans rabattement voiture avec 65% par TC et 33% par modes actifs.

Il est déjà constaté des difficultés dans les espaces de la gare notamment des temps d'attente des trémies pour accéder à la passerelle en HPS.

**En situation de référence 2026**, la fréquentation de la gare augmente à 10 000 déplacements en heure de pointe du matin (soit +65%), avec une nette intensification des flux gare <> T1 et gare <> Ville compte tenu du prolongement du T1 et du prolongement du RER E à l'Ouest. Les espaces de circulation et les accès aux quais ne sont pas modifiés à cet horizon. Compte tenu de l'augmentation de flux attendue sur le pôle Noisy-le-Sec avec le prolongement du RER E et du T1, des optimisations ponctuelles de la gare devront être proposées par le gestionnaire de gare en amont du projet de pôle.

**À horizon 2035**, une augmentation de +77,5% de la fréquentation par rapport à 2016 est attendue, portant la fréquentation à 10 750 déplacements en heure de pointe du matin. Les principales évolutions des flux portent sur une augmentation des correspondances au sein de la gare compte tenu du T11 et une augmentation des correspondances gare <> T1 par rapport à la situation actuelle.

La répartition des flux entre les 2 accès n'évolue que très faiblement compte tenu du T1 uniquement sur le niveau haut. La part modale reste essentiellement TC et en modes actifs, avec une très faible part de rabattement en voiture (autour de 2,33%).

L'aménagement de la gare actuelle en 2035, sans le projet de pôle, ne permet pas d'atteindre un fonctionnement fluide des flux : temps d'attente non réglementaire pour les accès à la passerelle, un sous-dimensionnement du passage souterrain et de la passerelle actuelle aussi bien en HPM qu'en HPS, soulignant la nécessité d'agrandir la gare et de proposer des espaces de circulations aux quais suffisamment adaptés et grands.

Le projet de pôle permettra d'améliorer l'accessibilité à la gare pour les voyageurs.





## **5. Objectifs et description du projet de pôle**

## 5.1. OBJECTIFS DU PROJET DE POLE

Grand pôle de correspondance desservi par le RER E et la tramway T1, le pôle gare de Noisy-le-Sec accueille au quotidien 40 000 voyageurs. Or, la gare, ses accès et le parvis ne répondent pas aux besoins actuels et futurs. Les trois objectifs du projet de pôle sont les suivants :

### (1) Agrandir la gare

- **La création d'un nouveau bâtiment voyageur et d'une nouvelle passerelle adaptés aux flux voyageurs :**
  - Plus fonctionnels et agréables pour les voyageurs ;
  - Avec un espace de circulation des voyageurs, des services et des locaux techniques,
  - Mieux reliés au niveau bas de la gare
- **Une gare visible depuis les deux niveaux haut et bas** comme élément repère dans la ville
- **Une articulation efficace entre les bâtiments de la gare et les espaces intermodaux** à travers une gestion de l'altimétrie et de la distance entre les accès de la gare

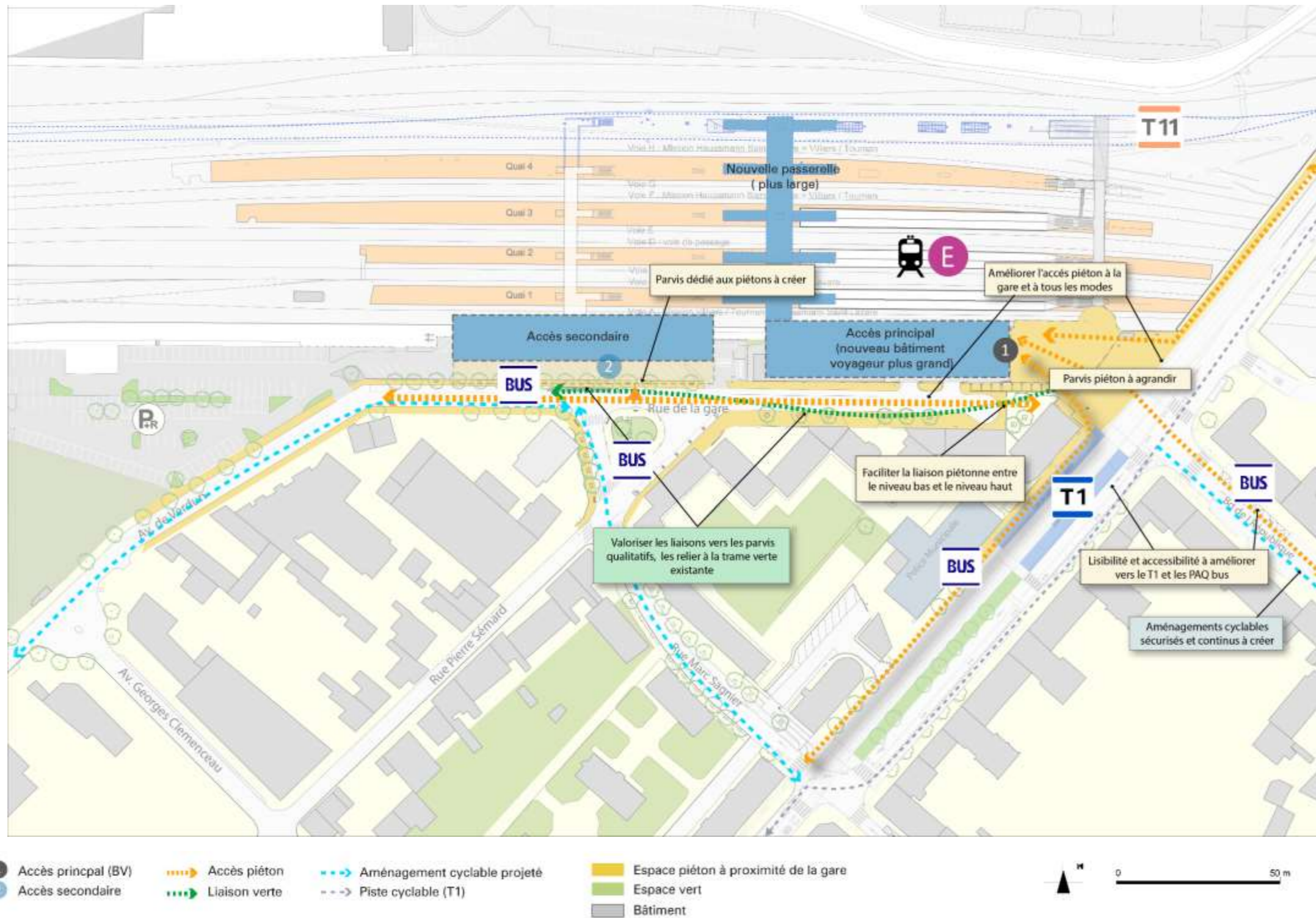
### (2) Créer les conditions d'une meilleure intermodalité

- **Une priorité donnée aux modes actifs** dans le traitement des espaces publics aux abords des accès à la gare
- **L'amélioration des correspondances entre le tramway, les bus et la gare** par des cheminements rapides, clairs, sécurisés et confortables.
- **L'intégration des vélos** dans le pôle en termes d'itinéraires et de places de stationnement de manière équilibrée entre les niveaux haut et bas du pôle
- **La création de parvis** dimensionnés par rapport aux flux, pacifiés et végétalisés comme lieux d'attente et d'échanges intermodaux.
- **Une circulation routière apaisée** aux abords de la gare.

### (3) Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement

- **Un pôle-gare**, entre la rue de la Gare et la rue Jean Jaurès **en cohérence avec l'environnement urbain**
- **Une inscription du pôle en continuité** des éléments végétaux du secteur, de la pacification engagée par le T1 et de la requalification du passage souterrain
- Un projet de pôle **compatible avec de potentielles évolutions urbaines** du secteur
- Une participation à **la revalorisation de l'entrée du centre-ville**
- **Une programmation commerciale complémentaire** sur le secteur





176. Objectifs opérationnels du pôle en lien avec ses accès et l'intermodalité (Artelia - Richez 2022)

## 5.2. UN PROJET DE POLE D'ECHANGE COMPOSE DE PLUSIEURS OPERATIONS

Un projet de pôle d'échange correspond à l'articulation de plusieurs opérations les unes par rapport aux autres pour répondre aux objectifs définis.

### 5.2.1. Les opérations connexes

Le projet de pôle s'inscrit dans une vision long terme, à horizon 2035, et doit composer avec d'autres projets déjà engagés indépendamment. **Ces projets sont pris en compte en tant que projets connexes, c'est-à-dire qu'ils ne font pas partie des aménagements du projet de pôle, en revanche ils sont bien pris en compte dans l'élaboration et la définition du projet de pôle.**

Ces **projets « connexes »**, mais restant en interface directe avec le projet du pôle sont :

- a. À horizon court terme (entre 2024 et 2026) :
  - A. La restructuration du réseau de bus ;
  - B. La requalification de l'accès secondaire ;
  - C. Le prolongement du T1 ;
- b. À horizon long terme ):
  - D. Le prolongement du T11.

### 5.2.2. Les opérations du projet de pôle-gare

#### 5.2.2.1. Les grands principes du projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec

Le projet de pôle consiste à agrandir la gare à travers la création d'un nouveau bâtiment voyageurs et d'une nouvelle passerelle piétonne plus grands et dimensionnés pour accueillir les flux voyageurs futurs. Cette nouvelle gare présente ainsi des espaces de circulation plus confortables, forme un marqueur urbain et ouvert sur la ville à travers un ensemble d'accès depuis/vers le niveau haut et le niveau bas de la gare.

La nouvelle gare accueille aussi deux coques commerciales, ainsi qu'un ensemble de services (billettique...) liée à la gare.

Le projet de pôle s'attache également à améliorer l'intermodalité et les abords de la gare en facilitant la liaison piétonne entre la gare et les quais du T1, ainsi qu'entre la gare et les arrêts de bus du boulevard de la République en proposant un large et confortable parvis piéton végétalisé, s'inscrivant dans la continuité du futur bâtiment voyageur.

La requalification de l'espace public autour de la gare concerne également l'impasse de la rue de la Gare et l'interface entre la rue de la Gare et le parvis haut. Le projet de pôle porte la création d'une liaison piétonne constituée d'escalier et d'une rampe PMR végétalisée entre les deux niveaux pour assurer une meilleure connexion entre les deux niveaux et faciliter les cheminements piétons.

La rue de la Gare est également pacifiée et végétalisée pour qu'elle soit plus favorable aux modes doux, avec une interdiction de la circulation voiture dans l'impasse (excepté pour certains véhicules et pour les riverains).

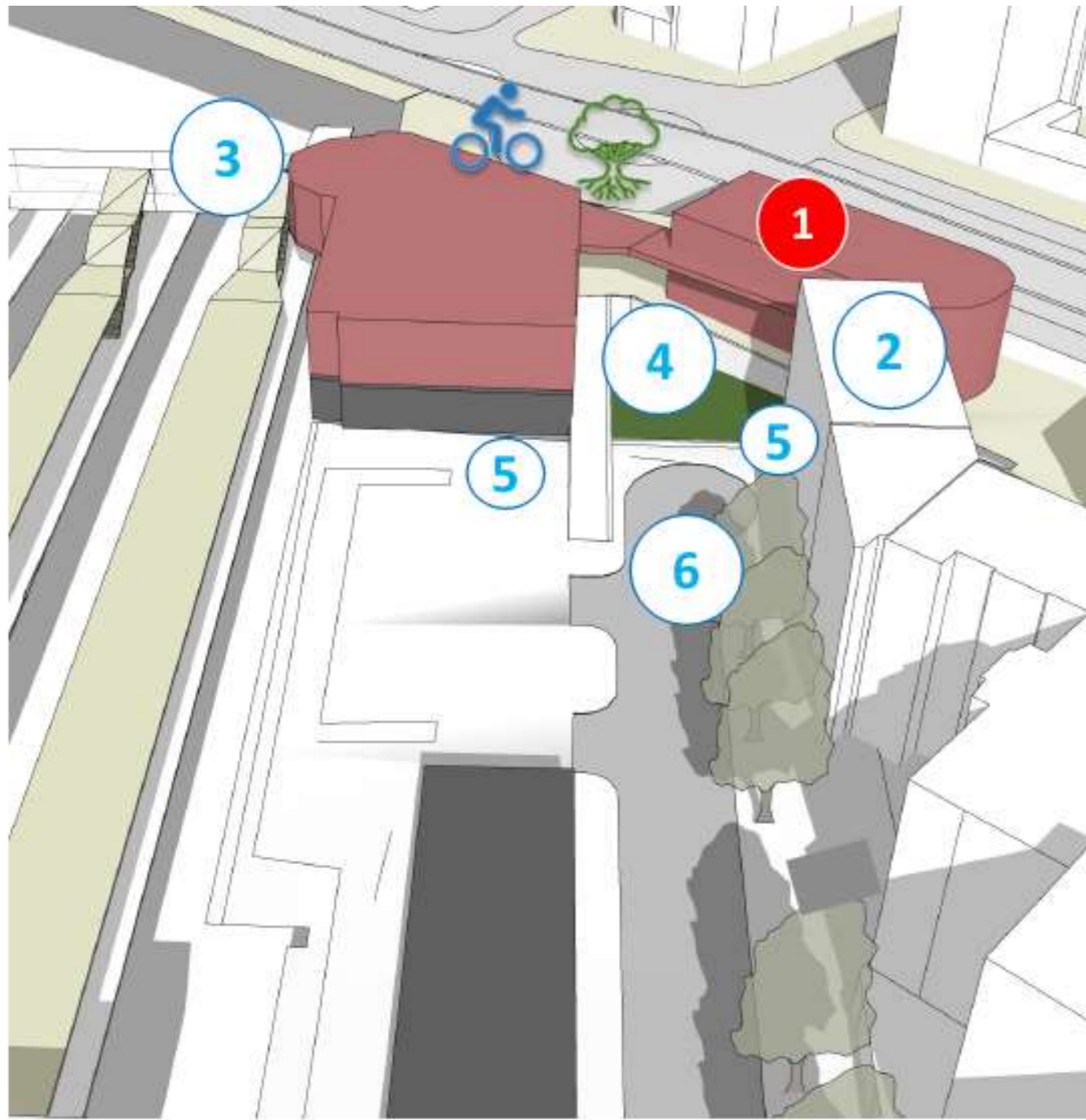
Une attention particulière est aussi apportée au rabattement à la gare en vélo, en proposant une offre de stationnement vélo capacitaire et variée (libre accès et consigne), à la fois sur le niveau haut et sur le niveau bas de la gare. L'accessibilité à vélo est améliorée à travers la requalification du boulevard de la République entre la rue Jean Jaurès et le boulevard Michelet pour proposer une liaison cycle dans le sens Ouest vers Est.





#### 5.2.2.2. Le cadre d'intervention

Au vu des contraintes et spécificités du site, 6 invariants du projet de pôle-gare ont été établis comme présentés ci-après.



177. Le cadre d'intervention du projet de pôle gare de Noisy-le-Sec (Artelia - Richez 2022)

#### 1. La démolition du bâtiment de la Rotonde

- **Avoir une connexion piétonne T1<->gare confortable et sécurisée, tout en minimisant son impact sur les cheminements piétons Ville le long de l'axe Jean Jaurès.**

Pour rappel, à l'horizon 2035, les flux gare<->T1 seront multipliés par 3 par rapport à la situation actuelle. Le réaménagement du trottoir à 1,70m de large entre le quai du T1 et le bâtiment de la Rotonde prévu dans le cadre du projet connexe du T1 ne sera pas suffisant pour accueillir ces flux. La suppression du bâtiment de la Rotonde permet d'augmenter la taille des trottoirs de 1,70m à entre 6,50m (si un projet urbain connexe a lieu) et 14m maximum sans projet urbain connexe.

- **Créer un parvis piéton devant la gare.**

La suppression de la Rotonde permet de créer un large parvis entre la station du T1 et la future entrée de gare.

- **Assurer la visibilité et la lisibilité de la gare.**

Le bâtiment de la Rotonde fait actuellement « écran » à la gare en la cachant (pas de co-visibilité entre la gare et le T1), empêchant la gare d'être un repère urbain. La place dégagée par la Rotonde apportera une meilleure qualité de l'espace urbain en prenant notamment en compte les flux piétons dans les espaces mais aussi la végétalisation.

**2. La conservation des immeubles 1 et 1bis rue de la Gare** car leur démolition n'est pas nécessaire pour les besoins des échanges de flux intermodaux, le parvis piéton (agrandi par la démolition de la Rotonde) étant suffisamment dimensionné pour accueillir les futurs flux voyageurs.

#### 3. Le maintien de la passerelle existante en sortie :

- **Faciliter la fluidité de la sortie des voyageurs en HPS**, et éviter des conflits de flux au sein du futur bâtiment voyageur, comme l'a démontré les études de flux.

#### 4. La création d'une rampe PMR entre le niveau haut et le niveau bas :

- **Assurer une accessibilité PMR entre les espaces publics du pôle entre les niveaux haut et bas;**
- **S'inscrire dans le cadre réglementaire**, et répondre aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006.



### 5. Le maintien des accès aux locaux techniques et aux immeubles :

- **Les bâtiments 1 et 1 bis de la gare n'étant pas impactés par le projet de pôle**, le projet de pôle gare doit préserver leurs accès piétons ;
- **Les locaux techniques de la SNCF** situés dans le bâtiment voyageur actuel, accessibles depuis la rue de la Gare, **seront maintenus dans le cadre de la création du futur bâtiment voyageur**. Un accès véhicule utilitaire doit être maintenu pour le personnel SNCF.

### 6. La piétonisation de la rue de la Gare avec un maintien d'accès de véhicule logistique :

- **Transformer cette impasse** actuellement essentiellement encombrée par du stationnement voiture **en une impasse plus apaisée et attractive pour les modes actifs**;
- **Assurer les besoins logistiques de la gare avec la circulation de véhicules spécifiques** : résidents de la rue de la Gare, convoyeur de fond, pompier, livraison, ordures ménagères.

En plus de ces 6 invariants, 3 autres principes clés ont été retenus pour l'élaboration du programme d'aménagement :

#### a. La prise en compte des vélos en termes d'accès et de stationnement

- **Intégrer un fort développement du stationnement vélo couvert** afin de tendre vers l'objectif de stationnement du Schéma Directeur du Stationnement Vélos 2020 d'IDFM s'élevant à 1 225 places vélos.
- **Aménager des zones cyclables sur les voies d'accès direct au pôle.**

#### b. Une large place aux circulations et zones d'attentes des piétons

- **Sécuriser les piétons**, mode de déplacements le plus fragile et vulnérable sur un pôle ;
- **Améliorer le confort des piétons** sur les trottoirs y compris pour ceux en attente des bus.

#### c. La végétalisation du parvis :

- **Valoriser la qualité du paysage** urbain et sa lisibilité ;
- **Satisfaire le confort des usagers** en créant des espaces de repos ombragés ;
- **Contribuer à la nature en ville**, au confort bioclimatique et à la gestion des eaux pluviales à la parcelle.
- **Créer des ambiances paysagères** pour structurer l'espace urbain

Les enjeux du projet de pôle, associés aux invariants et principes du projet de pôle présentés ci-dessus, permettent de définir les éléments du programme fonctionnel de la gare.

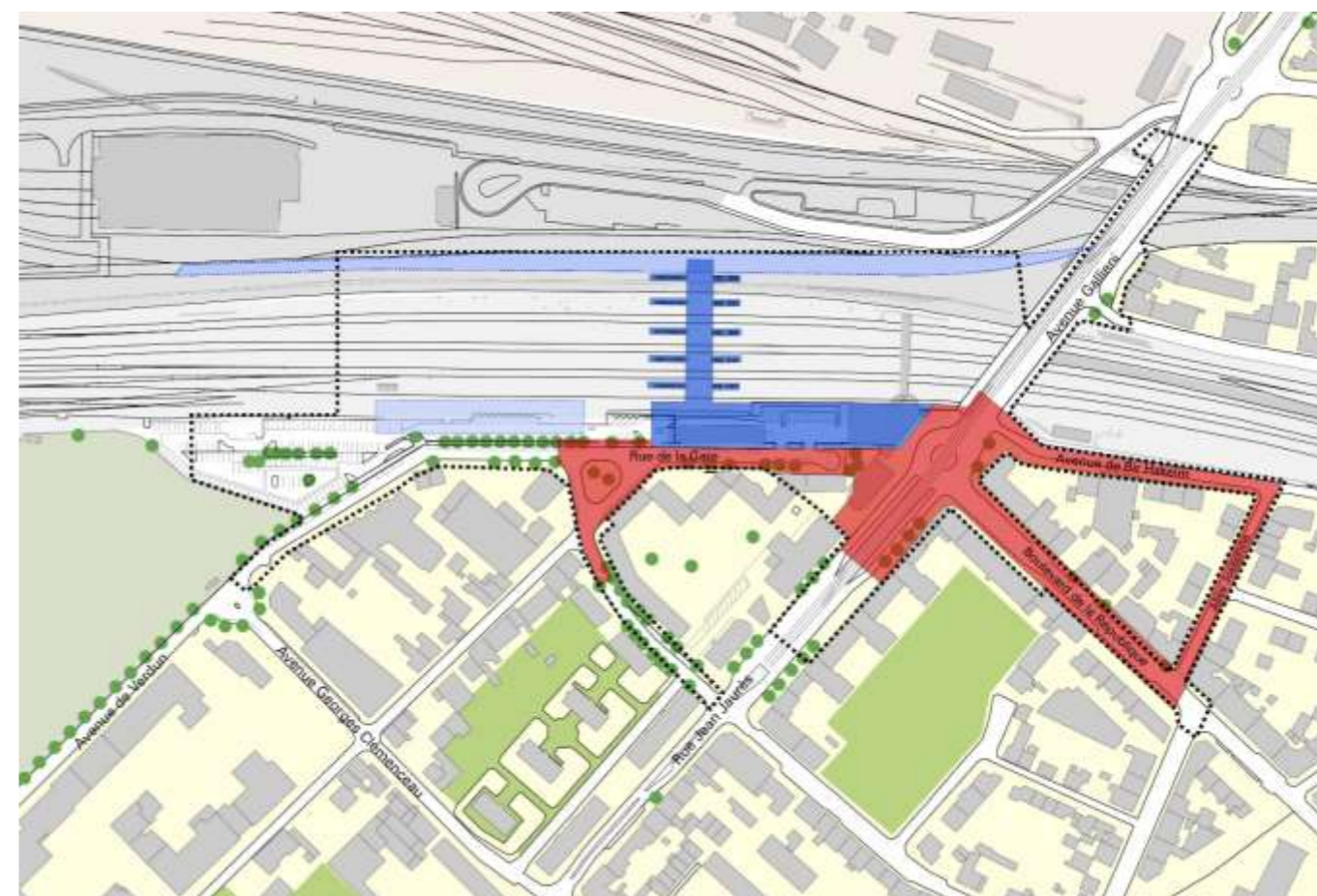


### 5.2.2.3. Les éléments du programme fonctionnels du pôle

Le programme fonctionnel du projet de pôle de la gare de Noisy-le-Sec se décline selon :

- Le « **périmètre opérationnel ferroviaire** » (PF), comprenant quatre éléments :
  - Élément PF1 – La nouvelle passerelle ;
  - Élément PF2 – Le nouveau bâtiment voyageur ;
  - Élément PF3 – Le débouché de la passerelle existante ;
  - Élément PF4 – Les nouveaux abris quais.
  
- Le « **périmètre opérationnel intermodal** » (PI) du pôle, comprenant la requalification des espaces publics sur le niveau haut et bas autour de la gare :
  - Élément PI1 – Le parvis haut ;
  - Élément PI2 – La liaison piétonne niveau haut et bas ;
  - Élément PI3 – Le stationnement vélos niveau haut ;
  - Élément PI4 – La voirie niveau haut ;
  - Élément PI5 – Le prolongement du parvis bas.

Pour rappel, ces périmètres sont illustrés à titre indicatif sur les figures ci-après.



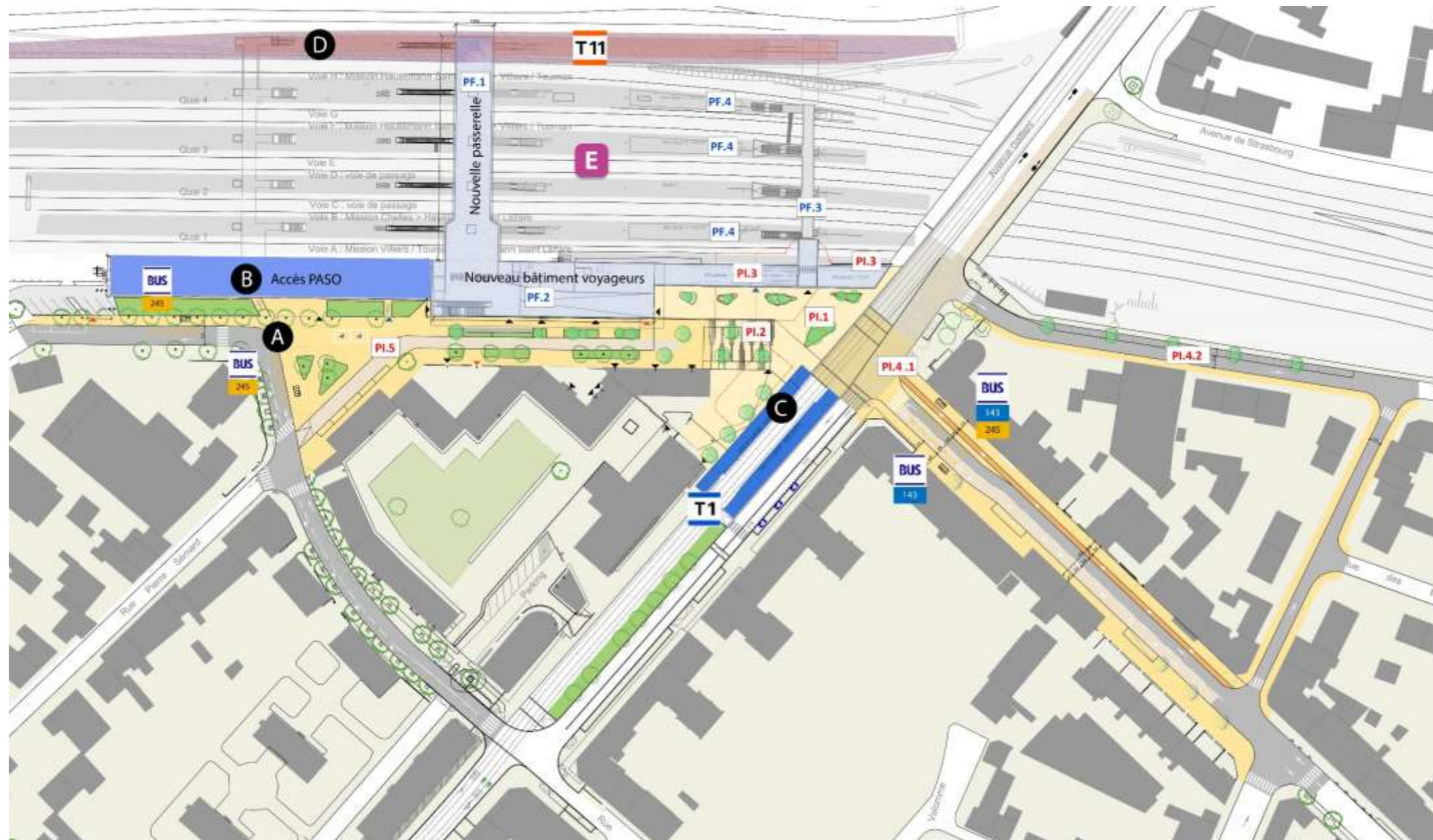
LÉGENDE	
.....	Périmètre d'étude rapproché
■	Périmètre opérationnel ferroviaire
■	Périmètre opérationnel intermodal

178. Le périmètre d'étude rapproché et le périmètre opérationnel, ferroviaire et intermodal (Source : Artelia-Richez, 2022)





### 5.3. SYNTHÈSE GRAPHIQUE DU PROJET DE PÔLE



Projets connexes		Éléments du pôle – Horizon 2035	
A. Restructuration bus – 2024	B. Reconfiguration de l'accès au PASO – 2025	C. Prolongement T1 – 2026	D. Prolongement du T11 – 2032
		<b>Périmètre ferroviaire</b>	<b>Périmètre intermodal</b>
		PF1. Nouvelle passerelle	PI.1 Parvis haut
		PF2. Nouveau Bâtiment voyageurs	PI.2 Liaison parvis haut et parvis bas
		PF3. Aménagement passerelle existante	PI.3 Stationnement vélo parvis haut
		PF4. Nouveaux abris quais	PI.4 Aménagement voirie - partie haute
			PI.4.1 Aménagement voirie Bd République
			PI.4.2 Aménagement voirie rue Bir Hakeim
			PI.5 parvis bas

179. Éléments du programme du projet d'aménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec (Artelia – Richez, 2022)





180. Image non contractuelle – vue d'ensemble sur le projet du pôle (source : Richez, 2023)



## 5.4. RAPPEL DE LA SITUATION DE REFERENCE DU POLE EN 2026 AVEC LES PROJETS CONNEXES

Pour rappel, à court et moyen termes (horizon 2024-2026), le pôle-gare de Noisy-le-Sec va connaître plusieurs évolutions d'aménagement par rapport à la situation actuelle, en lien avec la réalisation d'opérations connexes. Ces projets, déjà engagés, constituent donc des données d'entrée pour les études de Schéma de principe et font ainsi partie de la situation de référence du pôle. Il s'agit de :

- La réalisation de la restructuration bus et la création de 2 nouveaux arrêts pour la future ligne 245, sur le niveau bas et les aménagements de voirie et trottoirs associés ;
- La requalification de l'accès au passage souterrain créant en lieu et place d'une partie du parking relais un parvis piétons et une offre de stationnement vélos conséquente ;
- Le prolongement du T1 avec la création d'une nouvelle station gare de Noisy-le-Sec en latérale ainsi que la reprise du carrefour au droit de la gare et la modification du plan de circulation associée.

Le plan ci-dessous présente la situation de référence dès 2025 pour le niveau bas du pôle.



### Projets connexes

A. Restructuration bus – 2024

B. Reconfiguration de l'accès au PASO – 2025

### Périmètres

--- Périmètre d'étude rapproché

--- Périmètre opérationnel ferroviaire

--- Périmètre opérationnel intermodal

181. Situation de référence en 2024 pour le niveau bas

En 2026, le niveau bas de la gare aura déjà fortement évolué par rapport à la situation actuelle, facilitant de ce fait une intermodalité de meilleure qualité pour les nouvelles correspondances bus – gare, et l'accès par les piétons et vélos qui disposeront d'espaces dédiés. Le projet de pôle s'inscrit dans la continuité de ces aménagements visant à donner plus de place aux modes actifs.



Le plan ci-dessous présente la situation de référence en 2026 pour le niveau haut du pôle :



LÉGENDE

Projets connexes

 C. Prolongement T1 – 2026

Périmètres

- - - Périmètre d'étude rapproché  
- - - Périmètre opérationnel ferroviaire  
- - - Périmètre opérationnel intermodal

182. Situation de référence niveau haut en 2026 avec le projet T1 (Source : Artelia-Richez, 2023)




La rue Marc Sangnier sera à sens unique et accueillera une piste cyclable dans le sens Ouest vers l'Est. La rue Jean Jaurès entre la rue Marc Sangnier et le boulevard de la République sera à sens unique Nord vers Sud et accueillera une piste cyclable dans le sens Sud vers Nord.

**Le projet de pôle visera à conforter et améliorer la fluidité des échanges entre la gare et le T1 prolongé et poursuivre l'accessibilité cyclable.**

Le plan ci-dessous présente la situation de référence sur la totalité du pôle gare.



Projets connexes

 A. Restructuration bus – 2024  
 B. Reconfiguration de l'accès au PASO – 2024  
 C. Prolongement T1 – 2026

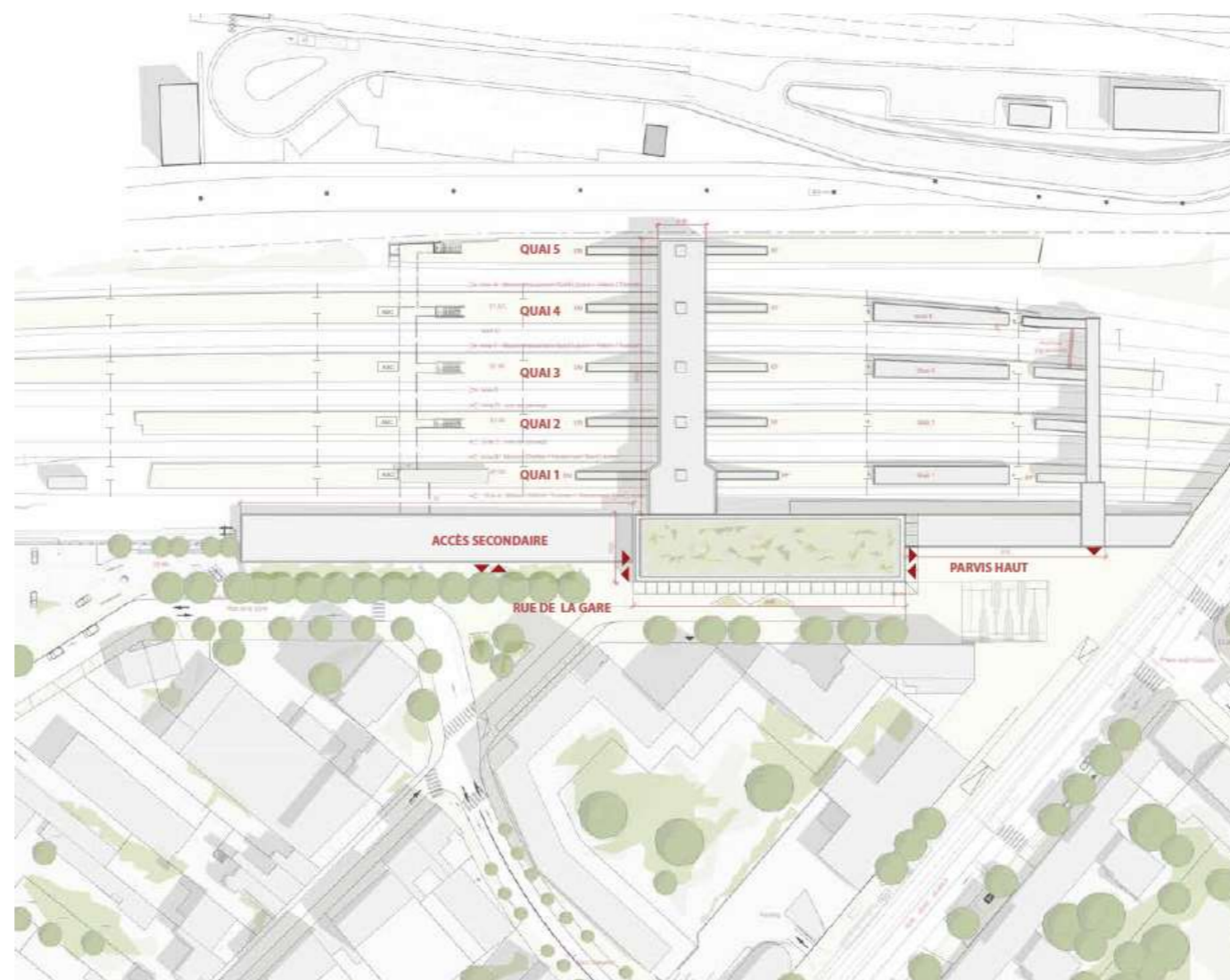
Périmètres

- - - Périmètre d'étude rapproché  
- - - Périmètre opérationnel ferroviaire  
- - - Périmètre opérationnel intermodal

183. Situation de référence pour le projet de pôle en 2026 (Source : Artelia-Richez, 2023)

## 5.5. LES ELEMENTS DE PROGRAMME DU PROJET DE POLE DU PERIMETRE OPERATIONNEL FERROVIAIRE (PF)

- Élément PF1 – La nouvelle passerelle ;
- Élément PF2 – Le nouveau bâtiment voyageur ;
- Élément PF3 – Le débouché de la passerelle existante ;
- Élément PF4 – Les nouveaux abris quais.



184. Plan masse des éléments du périmètre ferroviaire (Source : SNCF, 2023)





### 5.5.1. Élément PF1 – La nouvelle passerelle

#### 5.5.1.1. Principe

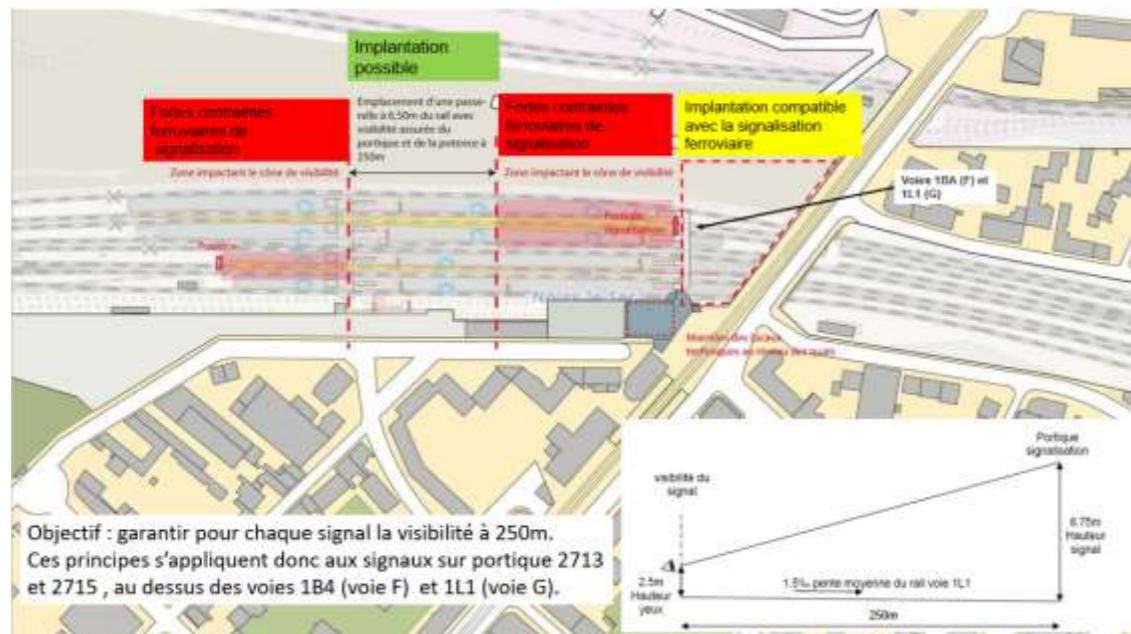
La position et les dimensions de la passerelle doivent prendre en compte un ensemble de contraintes liées au site ferroviaire :

- La position des quais actuels et le plan de voie ;
- La signalisation ferroviaire et leur visibilité ;
- Le gabarit ferroviaire ;
- La hauteur des caténaires ;
- La position future du quai et des voies du T11 ;
- Les différents câbles présents dans les quais et les entre-voies.

Ces éléments contraignent l'emplacement de la passerelle, l'implantation et le dimensionnement des fondations de l'ouvrage de la passerelle.

Par conséquent, la réalisation d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais depuis le bâtiment voyageur sera positionnée au milieu des quais existants. Cette localisation a notamment été retenue en fonction des cônes de visibilité des deux portiques de signalisation.

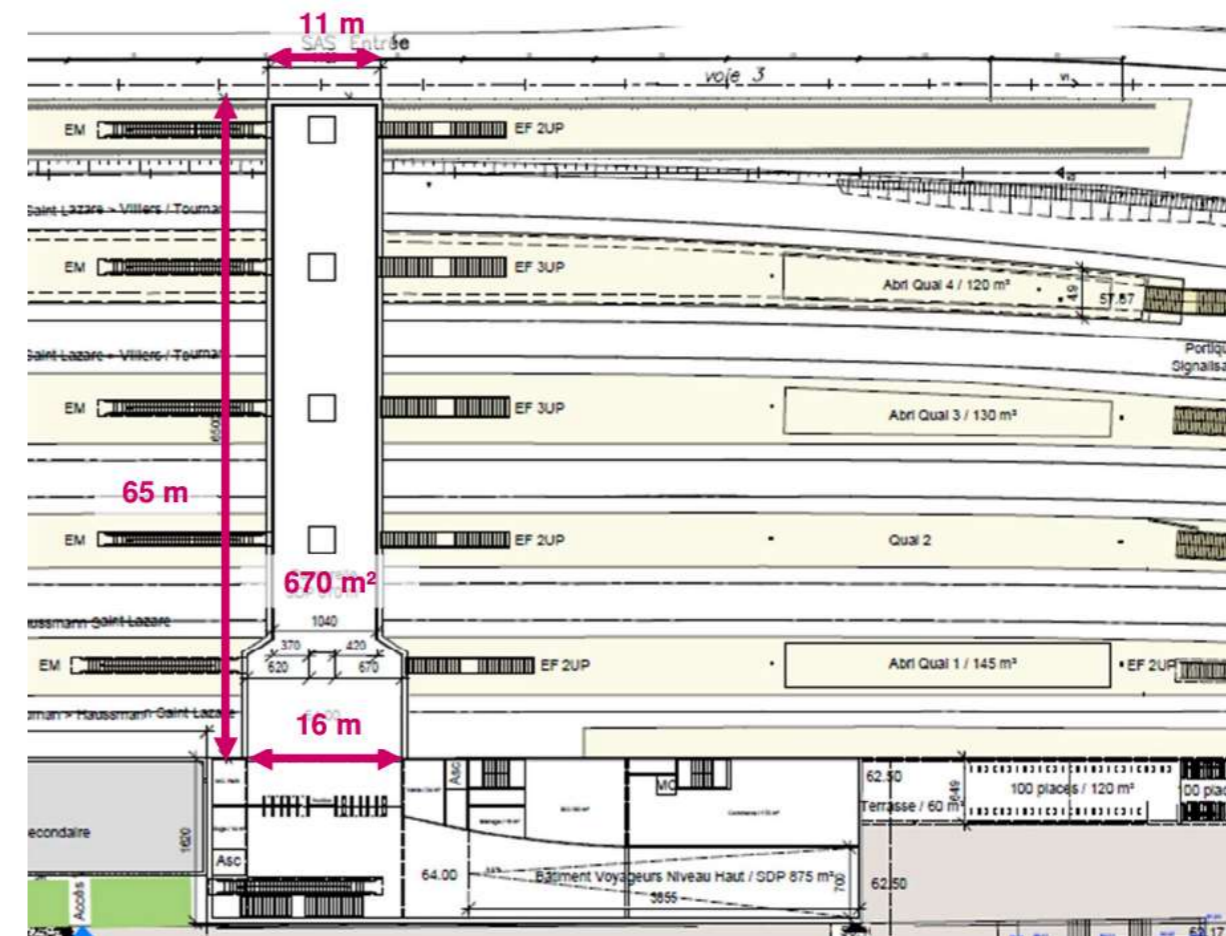
Les portiques de part et d'autre des quais, présentés sur le schéma ci-dessous sont indispensables pour les circulations ferroviaires et donnent des renseignements pour les conducteurs de trains. La passerelle ne doit pas masquer ces signaux qui doivent être visibles depuis une distance suffisante. L'étude menée lors du DOCP présentait une zone d'implantation possible sans impact sur les installations, permettant ainsi de limiter de lourds travaux.



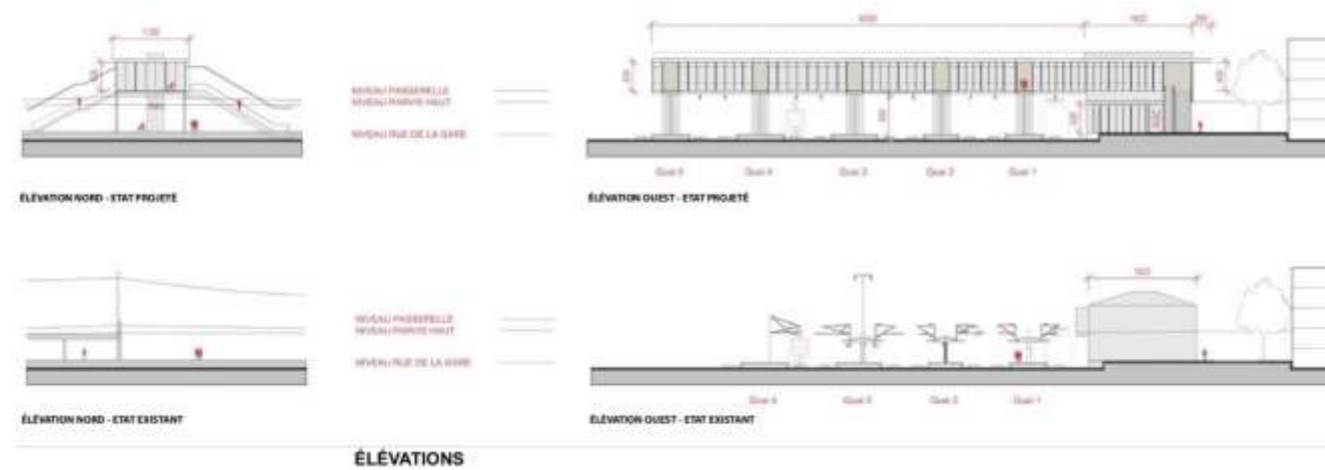
Cette nouvelle passerelle sera implantée au niveau 64 NFG et sera longue d'environ 65 m et large d'environ 11 m. Elle permettra d'accéder à tous les quais via des escaliers mécaniques côté ouest et des escaliers côté Est. Chaque quai sera également accessible par un ascenseur qui est implanté au centre de la passerelle. Ainsi, tous les quais sont accessibles pour les PMR et les cheminements PMR sur les quais d'au minimum 2,10 m sont garantis.

La passerelle sera couverte.

La nouvelle passerelle prévoit également un élargissement ponctuel à proximité du futur BV avec un recul de la ligne de contrôle afin d'absorber les flux piétons sans congestion notamment en HPM.



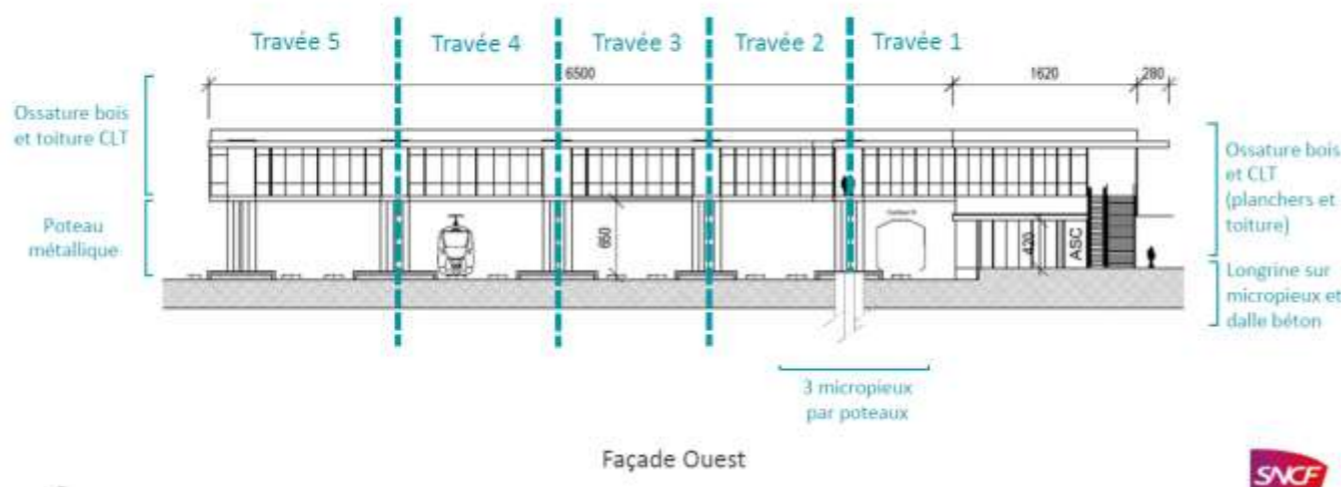
185. Plan R+1 (Source: SNCF G&C, 2023)



186. Coupes longitudinales (Source : SNCF, 2023)

### 5.5.1.2. Méthodologie constructive envisagée pour la réalisation de la nouvelle passerelle

La passerelle, décomposée en cinq travées, repose sur deux poteaux par quai, alignés au centre du quai pour échapper au gabarit des trains. Au vu des caractéristiques du sol, les poteaux, les fosses des ascenseurs et escaliers mécaniques et les escaliers fixes reposeront sur les micropieux de type III de profondeur variable et de diamètre 25cm.



187. Façade ouest de la passerelle

Les poteaux et le tablier sont en structure métallique tandis que la partie supérieure est en ossature bois comme le BV, proposant des vues sur les trains.

La réalisation de la nouvelle passerelle est complexe car s'inscrivant dans un environnement très contraint avec à la fois de nombreux câbles et peu d'espaces de chantier disponible.

Sur le site de Noisy-le-Sec, on compte la présence de :

- **Des câbles caténaires** sont positionnés dans tous les abris de quais. La création de la nouvelle passerelle nécessite en préalable la démolition des 4 abris de quais avec la mise en place de poteaux caténaires provisoires, puis définitifs.
- **Deux câbles CDPA** de protection aérienne qu'il sera nécessaire d'enterrer ou de dévier pour l'installation de la passerelle ;
  - Le premier se situe sur le quai 4 et devra être décalé ou enterré afin de pouvoir implanter les liaisons verticales de la passerelle.
  - Le second se situe entre la V1B1 du transilien et la future voie du T11. Un abaissement est à prévoir afin de réduire la hauteur de la passerelle. Il risque d'ailleurs d'impacter les travaux du T11.
- **Les câbles FEEDER** à plus de 10 mètres de haut, pour lesquels il est envisagé de les dévier pour permettre la pose des nouveaux escaliers et ascenseurs. Deux sont situées sur le quai 3 et deux autres se trouvent dans l'entrevoie T11/Transilien. Ces câbles alimentent des interrupteurs en gare de Bondy. L'abri du quai 3 porte le poteau de l'alimentation en son centre.
- **Les réseaux enterrés**, qu'il faudra identifier puis dévier s'ils sont positionnés au niveau des fondations de la future passerelle.

### 5.5.1.3. Évolutions entre le DOCP et le schéma de principe

La position de la nouvelle passerelle n'a pas évolué depuis le DOCP. Ses dimensions et sa conception ont été précisées dans le cadre du schéma de principe.





**Ce qu'il faut retenir :**

L'élément PF.2 permet de répondre à l'objectif fonctionnel (1) « Agrandir la gare » et au sous-objectif suivant : la création d'une nouvelle passerelle et d'un nouveau bâtiment voyageur adaptée aux flux voyageurs.

**Les axes forts pour la suite des études**

- Un emplacement figé par les contraintes de signalisation ferroviaire
- Une conception architecturale la plus optimale d'un point de vue environnemental et économique
- Une réalisation complexe liée à d'importants travaux préparatoires relatifs aux câbles présents en gare
- Des circulations verticales efficaces et PMR pour chaque quai.

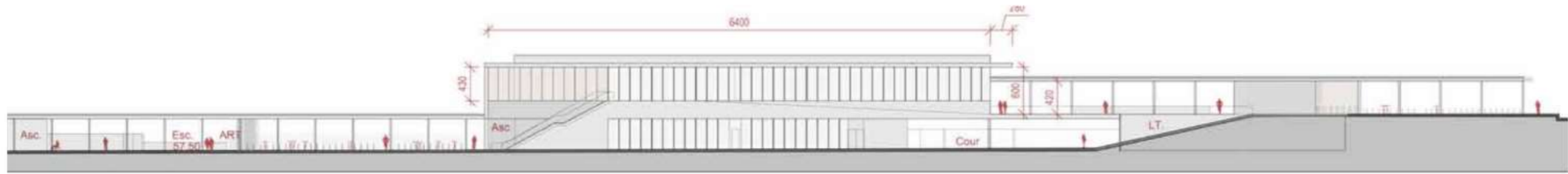
## 5.5.2. Élément PF2 – Le nouveau bâtiment voyageurs

### 5.5.2.1. Principe

Le nouveau bâtiment voyageur est l'élément essentiel du projet de pôle car, tel un nœud de communication, il sera le nouveau lieu d'échange de la gare de Noisy-le-Sec, permettant d'accompagner les voyageurs depuis le parvis piéton (PI.1) jusqu'à la nouvelle passerelle (PF.2). Il est également le marqueur urbain principal du pôle gare de Noisy-le-Sec et doit orienter naturellement les voyageurs vers les quais de la gare. Le nouveau bâtiment voyageur s'étend sur 1000 m<sup>2</sup> sur 2 niveaux (16,20m x 64 m), soit une surface totale de plus de trois fois que le BV actuel. Il se positionne le long des voies ferrées existantes, entre le PASO et le parvis haut. Il a été pensé pour être le plus compact possible en termes de surfaces afin de réduire l'impact carbone de l'emploi des matériaux. Sa toiture est végétalisée pour gérer les eaux de pluie et pour la qualité visuelle que cela peut apporter aux riverains.

Les coupes longitudinales ci-dessous présentent les deux niveaux de la gare et les liaisons verticales internes de la gare entre les deux niveaux (escalier et ascenseur). À noter la légère pente à l'intérieur du niveau haut du bâtiment voyageur pour arriver au niveau de la future passerelle (élément PF.2) depuis le parvis, soit un dénivelé d'à peu près 1,50 m.

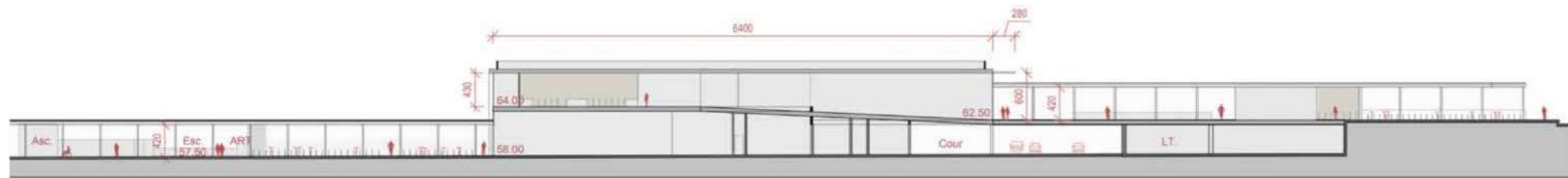




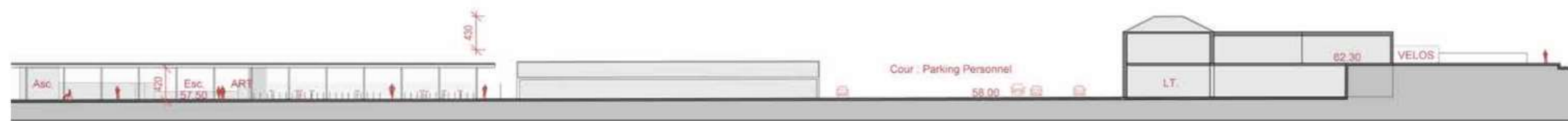
ÉLEVATION SUD - ETAT PROJETÉ



ÉLEVATION SUD - ETAT EXISTANT 2025



COUPE LONGITUDINALE - PROJET



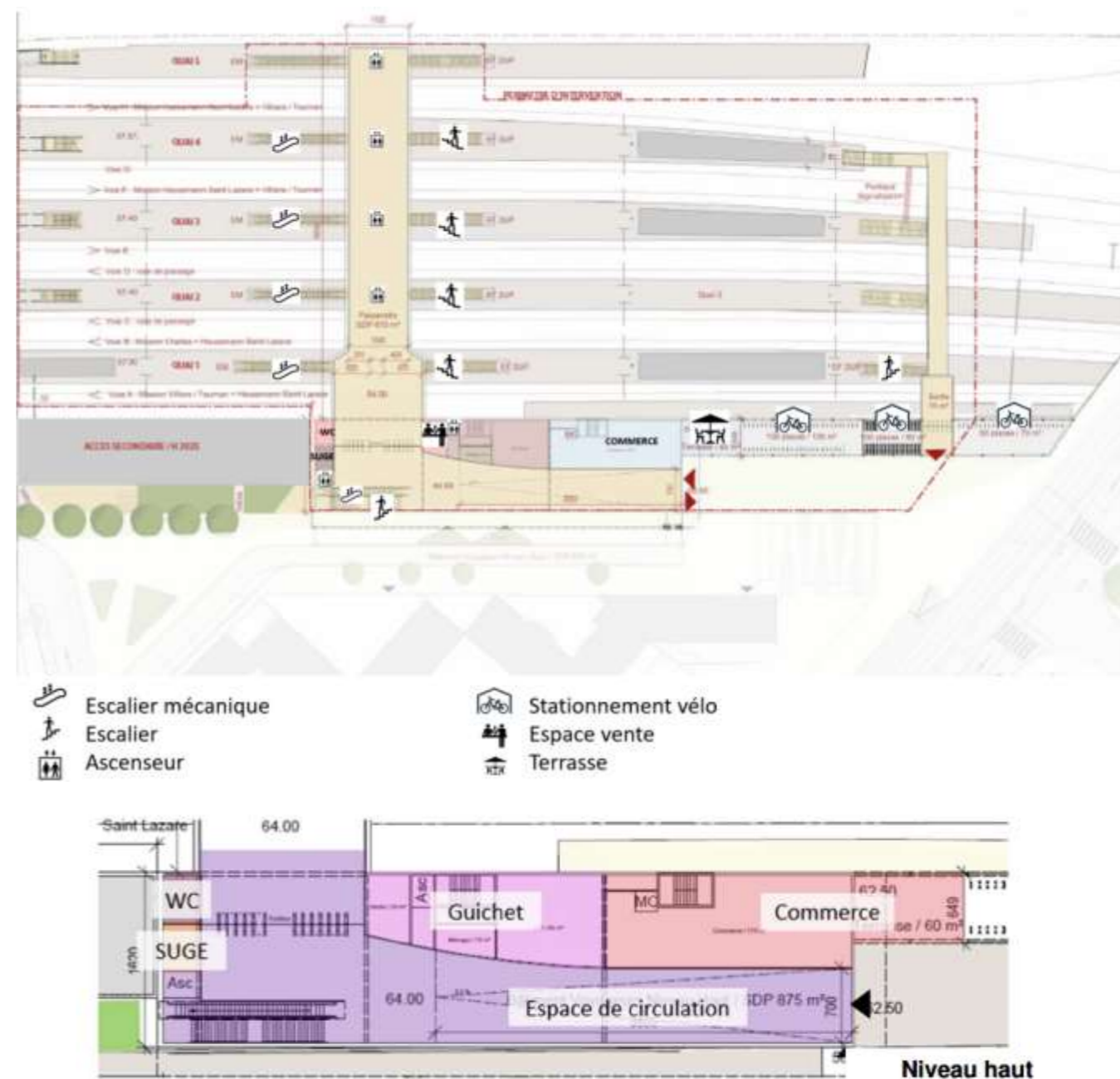
COUPE LONGITUDINALE - EXISTANT 2025

188. Coupe longitudinale (Source : SNCF G&C, 2023)

Le niveau haut, essentiellement dédié aux voyageurs, accueillera :

- Les espaces de circulation représentent environ 75% de sa superficie, entre le parvis et la future passerelle via un couloir d'environ 7 m de large ;
- Un commerce et une terrasse donnant sur le parvis ;
- Une ligne de 10 contrôle en amont de la passerelle, dont 6 en entrée et 4 en sortie ;
- Un guichet pour les voyageurs situé au plus proche des lignes de contrôle et des bureaux attenants ;
- Un WC PMR accessible par pass navigo ;
- Un local SUGE pour l'exploitant.

La relation entre le niveau haut et le niveau bas du bâtiment voyageur est assurée par un escalier et un ascenseur, qui assure la liaison PMR.

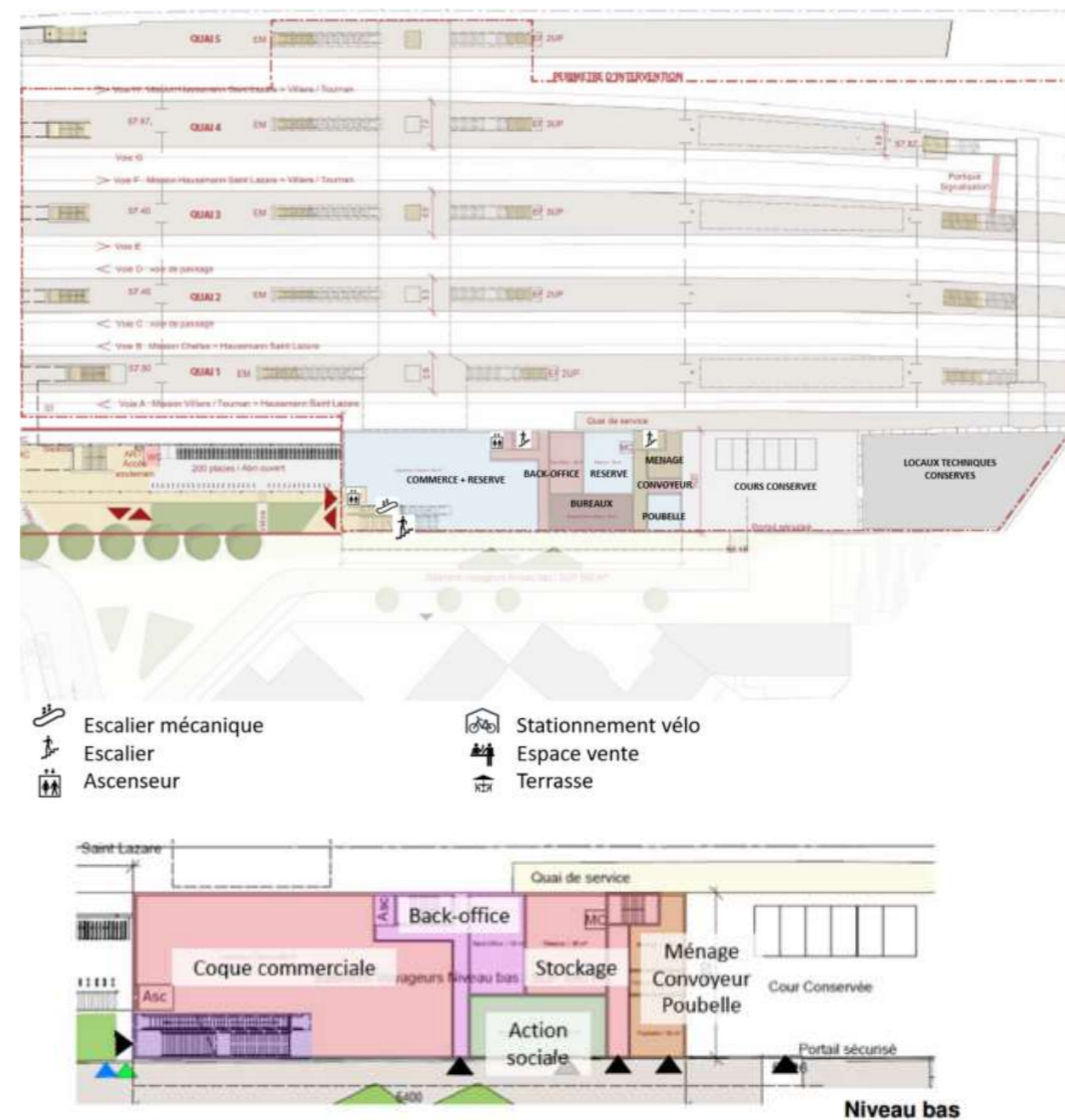


189. Plan du niveau haut (Source : SNCF, 2023)



Le niveau bas du bâtiment voyageur accueillera :

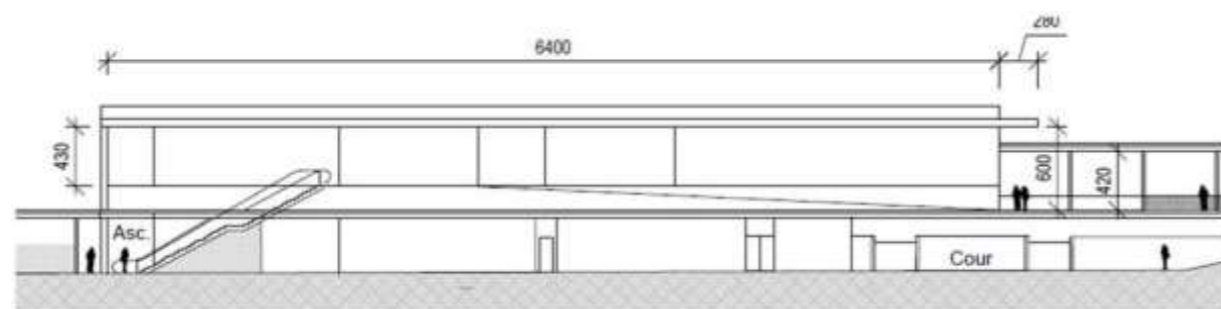
- des bureaux permettant aux agents de gare d'accéder depuis la rue à leur back office qui se prolonge à l'étage supérieur ;
- les locaux techniques pour le fonctionnement de la gare ;
- un commerce et des réserves y compris pour le commerce donnant sur le parvis ;
- des services de l'action sociale de la SNCF relogés dans le nouveau bâtiment suite à la démolition du bâtiment de service préexistant .
- Une cour couverte permettant à la fois :
  - l'accès aux locaux techniques situés le long du quai 1 et nécessaires au fonctionnement de la gare
  - l'accès aux convoyeurs de fond de pénétrer dans la cour fermée et sécurisée en fond d'impasse.;



190. Plan niveau bas (Source : SNCF, 2023)

#### 5.5.2.2. Méthodologie constructive envisagée pour la réalisation du nouveau bâtiment voyageur

Le bâtiment voyageur peut être structuré en deux pavés de taille différente, reposant l'un sur l'autre. La partie inférieure étant moins longue, elle permet de libérer l'espace de la cour, qui permet notamment les manœuvres des convoyeurs de fond.



191. Façade sud du bâtiment voyageur

Afin de garantir la stabilité du bâtiment tout en s'insérant dans une démarche environnementale, la structure du bâtiment voyageur mêle des éléments en béton et bois.

Les fondations du BV sont constituées de longrines reposant sur des micropieux. Les planchers et leurs structures sont en béton armé tandis que les murs et la structure de la couverture sont envisagés en bois.

Au niveau de la construction du bâtiment voyageur, celui-ci s'organisera en deux étapes, détaillés plus précisément dans la partie planning, avec en préalable la démolition des locaux SNCF existants au droit du parking du personnel de la SNCF, puis la construction du bloc ouest du futur bâtiment voyageur. Une fois celui-ci terminé, il faudra détruire le bâtiment voyageur existant pour créer le nouveau parvis de la gare sur le foncier de la SNCF. Ces travaux auront lieu après les travaux principaux de génie civil de la nouvelle passerelle.

#### 5.5.2.3. Évolutions entre le DOCP et le schéma de principe

La position du nouveau bâtiment voyageur étant directement liée à la position de la nouvelle passerelle qui n'a pas évolué depuis le DOCP, ce dernier n'a également pas évolué en termes de localisation. Ses dimensions et sa programmation ont été précisés dans le cadre du schéma de principe en respectant les principes déjà identifiés : augmentation de la surface totale du BV, un bâtiment en interface avec la ville et les quais. La conception intègre également la démarche environnementale EMC2B de SNCF (végétalisation, compacité du bâtiment voyageur, précision sur les matériaux employés,).

#### **Ce qu'il faut retenir :**

Le nouveau bâtiment voyageur permet de répondre à l'objectif fonctionnel (1) « Agrandir la gare » et sous-objectifs suivants :

- La création d'un nouveau bâtiment voyageur adapté aux flux voyageurs
- Un bâtiment visible depuis les deux niveaux haut et bas comme élément repère dans la ville
- Un bâtiment aux dimensions adaptées pour intégrer les contraintes de différences altimétriques entre d'une part le parvis haut et la rue de la Gare, et d'autre part avec la nouvelle passerelle et qui offre une distance acceptable d'accès depuis la rue.

#### **Les axes forts pour la suite des études**

- Une place prépondérante aux flux voyageurs
- La poursuite d'une optimisation du bâtiment en termes de compacité tout en garantissant un espace de liaison entre le parvis haut et la passerelle
- Une attention particulière à la conception environnementale de l'architecture du bâtiment
- Une programmation commerciale à affiner dans les études en fonction de l'évolution du contexte urbain pour être le plus adapté
- Une réalisation du bâtiment voyageur dépendante de la réalisation de la passerelle



### 5.5.3. Élément PF3 – Traitement de la passerelle existante

#### 5.5.3.1. Principe

L'étude de flux dynamique de la gare montre qu'il est nécessaire, pour le bon fonctionnement de celle-ci, de conserver la passerelle existante (longue d'environ 40 m / 62.18 NGF) uniquement dans le sens des sorties de la gare, notamment pour l'HPS pour les quais 3 et 4.

De plus, le coût, les délais et le bilan carbone d'une démolition auraient eu un fort impact sur le projet.

L'élément PF3 consiste en la réalisation d'une **émergence pour la sortie de la passerelle existante**, s'intégrant dans la continuité de la couverture du stationnement vélo proposé sur le parvis. L'émergence accueille 6 lignes de contrôle en sortie.

Le remplacement de l'escalier fixe du quai 1 est envisagé dans le cadre de la conservation de la passerelle historique. Dans sa forme actuelle, la structure porteuse limite la largeur de cheminement sur le quai vers son extrémité Est. Le remplacement de l'escalier permettra de réduire de manière significative son encombrement sur le quai.

#### 5.5.3.2. Méthodologie constructive envisagée

Le contrôle de l'ouvrage n'a pas décelé de problèmes structurels sur la passerelle et sa conservation n'impose pas de travaux lourds. Un traitement des épaufrures du béton devra être étudié accompagné d'un ravalement. L'intérieur de la passerelle a fait l'objet d'une rénovation complète dans les cinq dernières années et ne nécessite pas de travaux spécifiques.

#### 5.5.3.3. Évolutions entre le DOCP et le schéma de principe

Le maintien de la passerelle existante n'était pas mentionné au stade du DOCP. Il s'agit d'un ajout dans le cadre du schéma de principe pour améliorer la gestion des flux piétons internes de la gare.

#### Ce qu'il faut retenir :

L'élément PF3 permet ainsi de bien répondre à l'objectif fonctionnel (1) « Agrandir la gare ».

#### Les axes forts pour la suite des études

- La passerelle existante, un complément essentiel pour une meilleure gestion des flux en heure de pointe du soir (HPS)
- Un débouché sur le parvis haut avec des possibles croisements de flux piétons
- Un désencombrement du quai 1 par une réduction de l'emprise de l'EF1

## 5.5.4. Élément PF4 – Nouveaux abris de quais

### 5.5.4.1. Principe

La création de la nouvelle passerelle nécessite la démolition des abris des 3 quais existants de la gare car ils contiennent des armements caténares. La démolition et la reconstruction des abris permettront de séparer le système de traction électrique des abris facilitant ainsi leur vérification et maintenance.

Par ailleurs, les abris quais montrent de vrais signes de vieillesse et sont très probablement constitués d'amiante.



Sous-face des abris



Evacuations des eaux pluviales



Abri support de poteaux caténares



Etanchéité des abris

Dans le cadre du projet de pôle, il est ainsi prévu de démolir les 3 abris quais existants en totalité et de reconstruire 3 nouveaux abris de quais sur les quais 1, 3 et 4 pour protéger les voyageurs des intempéries durant les temps d'attente. Le quai 2 ne sera pas équipé de nouveaux abris car aucun RER E ne s'y arrête.

### 5.5.4.2. Méthodologie constructive envisagée

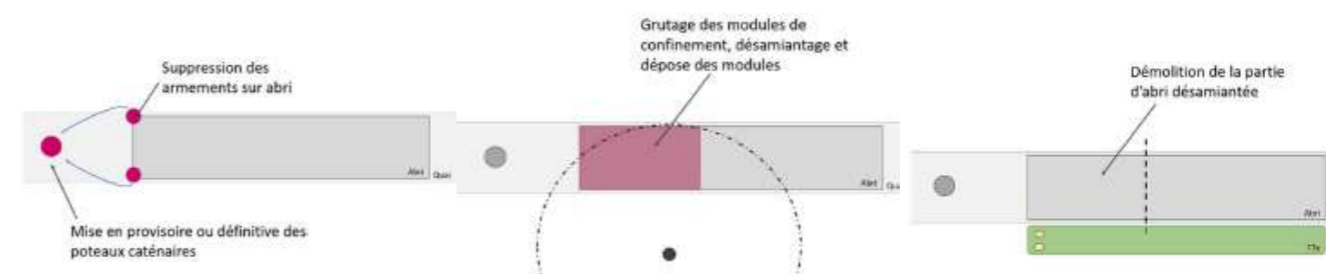
L'une des complexités de ces travaux est liée au fait que les abris sont supports d'armements caténaire qu'il faut déplacer en provisoire ou en définitif avant leur démolition. Chaque toiture supporte six armements rassemblés en trois groupes de deux : en bout d'abri, au centre et en bas des escaliers fixes de la passerelle existante

La méthodologie proposée se décompose en trois phases : une étape désamiantage, une autre consistant à déplacer les poteaux caténares et une dernière de démolition/retrait des abris.

La première étape consiste à mettre en provisoire les deux armements, à l'ouest de chaque abri. Ils seront implantés de l'autre côté de la future passerelle et posés en définitif sous la travée après son grutage. Le coffrage servant de confinement est ensuite mis en place jusqu'aux prochains armements. Le désamiantage est prévu de nuit pour faciliter les accès par le quai, hors exploitation de la gare.

Après le désamiantage, l'abri est démolé par sciage et grignotage à l'aide de pelles rail-route et de trains-travaux pour l'évacuation des gravats.

Le prochain groupe d'armements est décalé en définitif sur un poteau caténaire installé dans le vide de la partie d'abri démolie. Le désamiantage et la démolition se déroulent comme précédemment jusqu'aux derniers supports caténares.



Cette méthodologie s'étend sur de nombreux weekends avec des interruptions temporaires de circulation (ITC) et nuits et nécessite l'utilisation de trains travaux.





#### 5.5.4.3. Évolutions entre le DOCP et le schéma de principe

La démolition et la reconstruction des abris des quais n'étaient pas mentionnées au stade du DOCP. Il s'agit d'un élément de programme indispensable pour la réalisation de la passerelle et pour l'amélioration du confort d'attente des voyageurs sur les quais.

##### **Ce qu'il faut retenir :**

L'élément PF4 permet ainsi de bien répondre indirectement à l'objectif fonctionnel (1) « Agrandir la gare » et au sous-objectif suivant : la création d'un nouveau bâtiment voyageur et d'une nouvelle passerelle adaptée aux flux voyageurs

##### **Les axes forts pour la suite des études**

- Une confirmation du niveau d'amiante des abris quais
- Des travaux complexes nécessitant des coupures de l'exploitation du réseau
- Une poursuite de l'optimisation de la méthodologie pour avoir le moins d'impact possible sur l'exploitation
- Une conception des nouveaux abris à challenger pour utiliser le moins d'espace sur les quais.

### 5.5.5. Organisation des travaux du périmètre ferroviaire

#### 5.5.5.1. Aires de chantier

Il y a peu d'espace disponible pour le chantier de la nouvelle passerelle à cause de l'organisation du site : la gare de Noisy-le-Sec est entourée d'habitations, de l'atelier de maintenance du T4 au nord et de la plateforme du tramway T1 à l'Est venant supprimer l'accès depuis la rue Jean Jaurès.

Ainsi, les zones pour les travaux sont très restreintes.

Au sud de la gare, la démolition du bâtiment de service permet d'obtenir **une superficie d'environ 1000m<sup>2</sup> de chantier à proximité immédiate des travaux** et des voies sans contrainte environnante. Celle-ci reste néanmoins restreinte au vu de l'ampleur des éléments à gruter, des distances à couvrir et des flux à conserver tout au long du projet. Il n'est pas envisageable d'y positionner la base vie dont l'emplacement est à prévoir sur les autres espaces identifiés, légèrement plus éloignés.

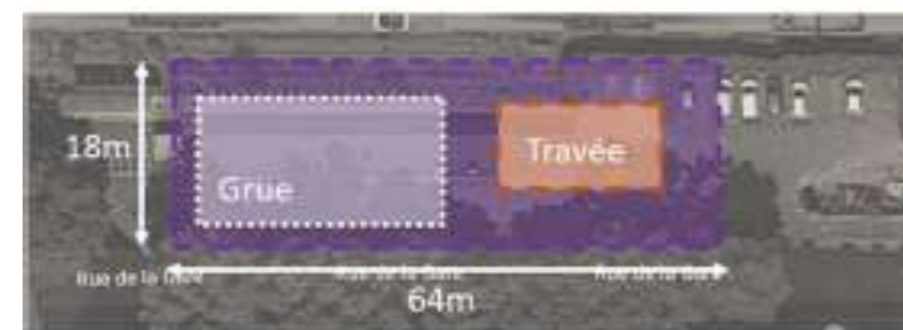
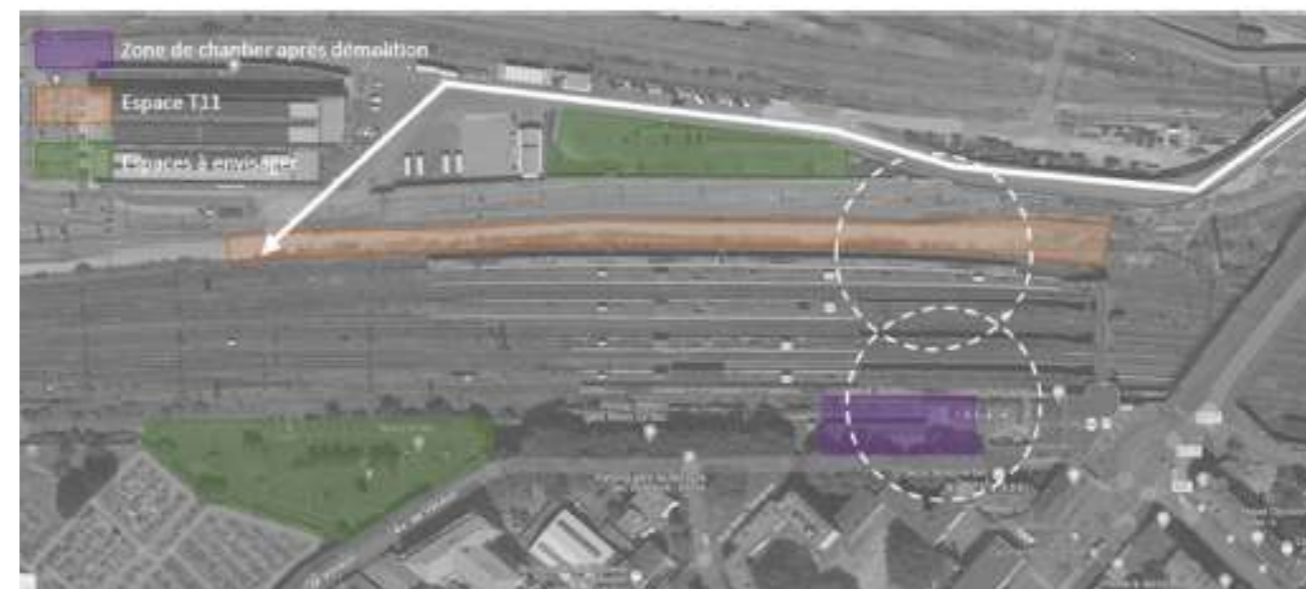
Au nord de la gare, **l'emprise disponible pour le futur quai et voies du T11** sera réquisitionnée comme zone chantier pour le pôle. Elle servira notamment pour les assemblages des travées de passerelle et abris, voire de grutage, car plus grande que l'espace au sud.

Une étude et des discussions devront être menées pour envisager d'accéder à la zone par le centre de maintenance du T4. Cependant, l'accès nécessite la traversée d'une voie de service du tramway menant au remisage du tramway.

Pour l'implantation de la base vie, d'autres sites pourraient s'envisager :

- Le centre de maintenance du T1 ;
- L'espace de stockage de SNCF Réseau.

L'utilisation de ces espaces devra faire l'objet d'un accord avec les services concernés.



192. Possibilités d'implantation des zones de chantiers (en violet et orange) et des bases vies (en vert)  
(Source : SNCF, 2023)



### 5.5.5.2. Maintien de l'exploitation de la gare pendant les travaux

Au cours des travaux, l'exploitation de la gare doit être maintenue avec notamment la vente de billets et tous les services inhérents comme l'accès au bâtiment par les convoyeurs de fond. Le phasage travaux impose donc la construction et l'ouverture du nouveau BV avant la démolition de l'ancien. Un accès sécuritaire au niveau bas pour les convoyeurs de fonds doit être garanti.

Au rez-de-chaussée du BV, des locaux techniques essentiels pour l'exploitation de la gare et des circulations doivent être accessibles pendant la durée des travaux. De plus, il faudra maintenir un accès piéton haut/bas durant les travaux.



### 5.5.5.3. Phasage des travaux du périmètre ferroviaire

Le phasage est imposé par la nécessité de maintenir en exploitation le BV. Ainsi, le nouveau bâtiment doit être mis en exploitation avant de pouvoir démolir l'ancien. Par ailleurs, le peu de place disponible dans la zone impose de terminer les activités sur les quais avant de pouvoir lancer les travaux sur les abords des voies. Les travaux sont donc prévus selon l'enchaînement suivant :

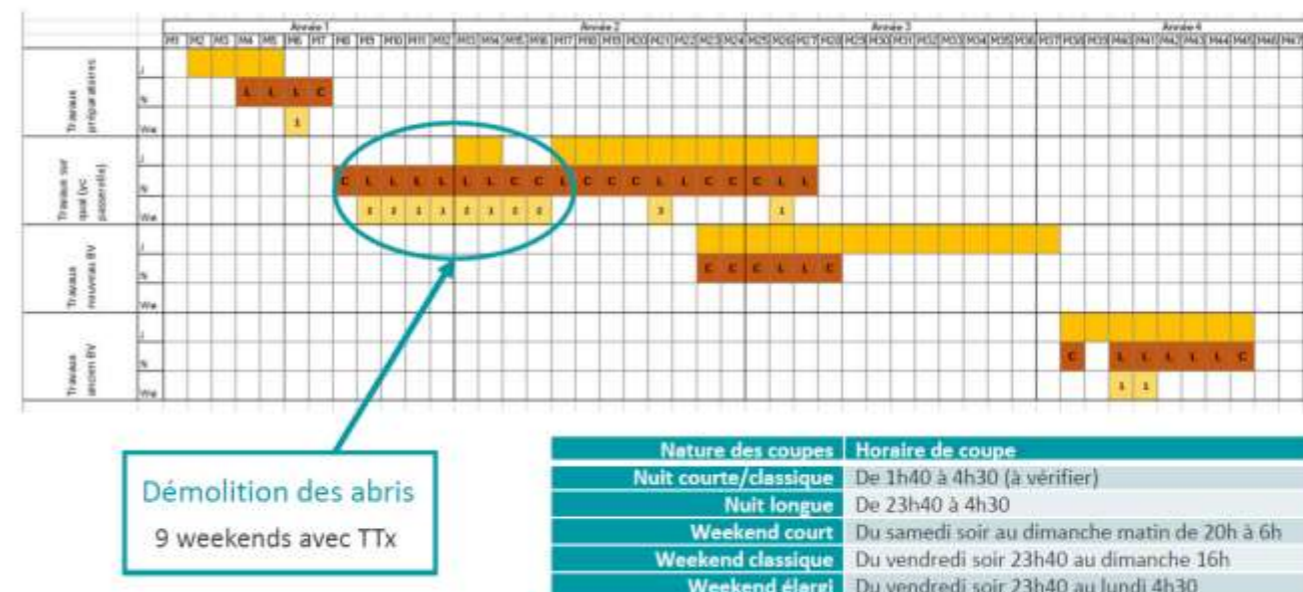
Etapes	Phases
1	Travaux préparatoires dont démolition du bâtiment de service et dévoiement des câbles aériens
2	Démolition des abris
3	Fondation de la passerelle et des nouveaux abris
4	Terrassement et blindage des fosses et des ascenseurs et escaliers mécaniques
5	Grutage des abris
6	Grutage de la passerelle (hors travée 1)
7	Grutage des circulations verticales
8	Construction du nouveau BV et fin de grutage de la passerelle
9	Second œuvre du BV et de la passerelle
<b>Mise en service du nouveau BV, de la nouvelle passerelle et fermeture du BV existant</b>	
10	Désamiantage du BV existant
11	Démolition du BV existant incluant la démolition de la jonction passerelle/BV et de l'escalier du quai 1
12	Reconstitution de la dalle
12	Finition du parvis haut foncier SNCF
<b>Mise en en service de la nouvelle sortie de la passerelle existante</b>	

Le planning proposé s'étend sur quatre ans. La nature des travaux et l'étroitesse des quais rendent compliqué le stockage de matériaux sur site et par conséquent le travail de nuit. L'occupation des quais ne permet que difficilement d'entreposer les machines à leurs extrémités.

### 5.5.5.4. Interruption Temporaire de Circulation

Le planning des travaux compte 20 weekends d'ITC dont la majorité sont programmés dans les deux premières années. L'acceptation par les entreprises ferroviaires des impacts très forts du projet sur les circulations est une condition essentielle de réussite du projet.

Noisy le Sec occupe une situation stratégique sur le réseau, point de jonction des deux branches de l'axe Est, qui fait l'objet de plusieurs projets de grande ampleur dans les années à venir. Une réflexion est en cours sur l'ordonnancement des projets sur l'axe Est afin de vérifier la cohérence de l'ensemble des besoins d'ITC.



La gare est traversée par de nombreux trains TER, RER E, ligne Transilienne P, TGV, intercity et fret. Toutes ITC, notamment les ITC longues de weekend ont un impact fort sur les circulations. Les trains nationaux et régionaux sont redirigés sur d'autres voies, ce qui peut retarder leur parcours. Les lignes transiliennes et RER ne sont plus assurées impliquant la mise en place de bus de substitution. Les possibilités de coupe en sont grandement réduites avec un nombre limité de weekend par an sur l'ensemble de la ligne.

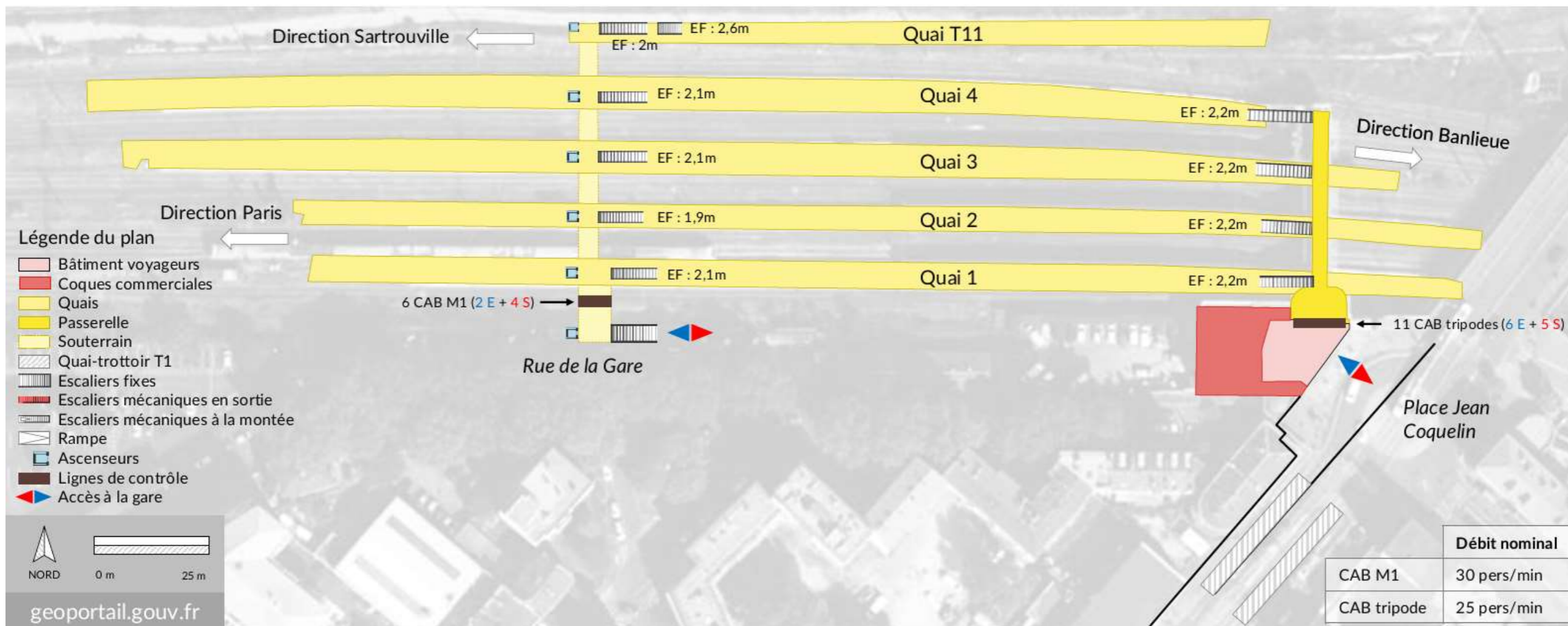


## 5.6. LE PERIMETRE OPERATIONNEL FERROVIAIRE : ORGANISATION DES FLUX

L'étude de flux réalisée en 2023 montre le bon fonctionnement des éléments du périmètre ferroviaire en heure de pointe. L'étude de flux est présentée en annexe et est synthétisée ci-dessous.

### 5.6.1. Les dysfonctionnements de la gare sans le projet de pôle

La configuration de la gare sans le projet de pôle gare est rappelée ci-dessous, avec le maintien de la passerelle existante et le PASO.



193. Situation de référence 2035 (Source : SNCF, 2023)

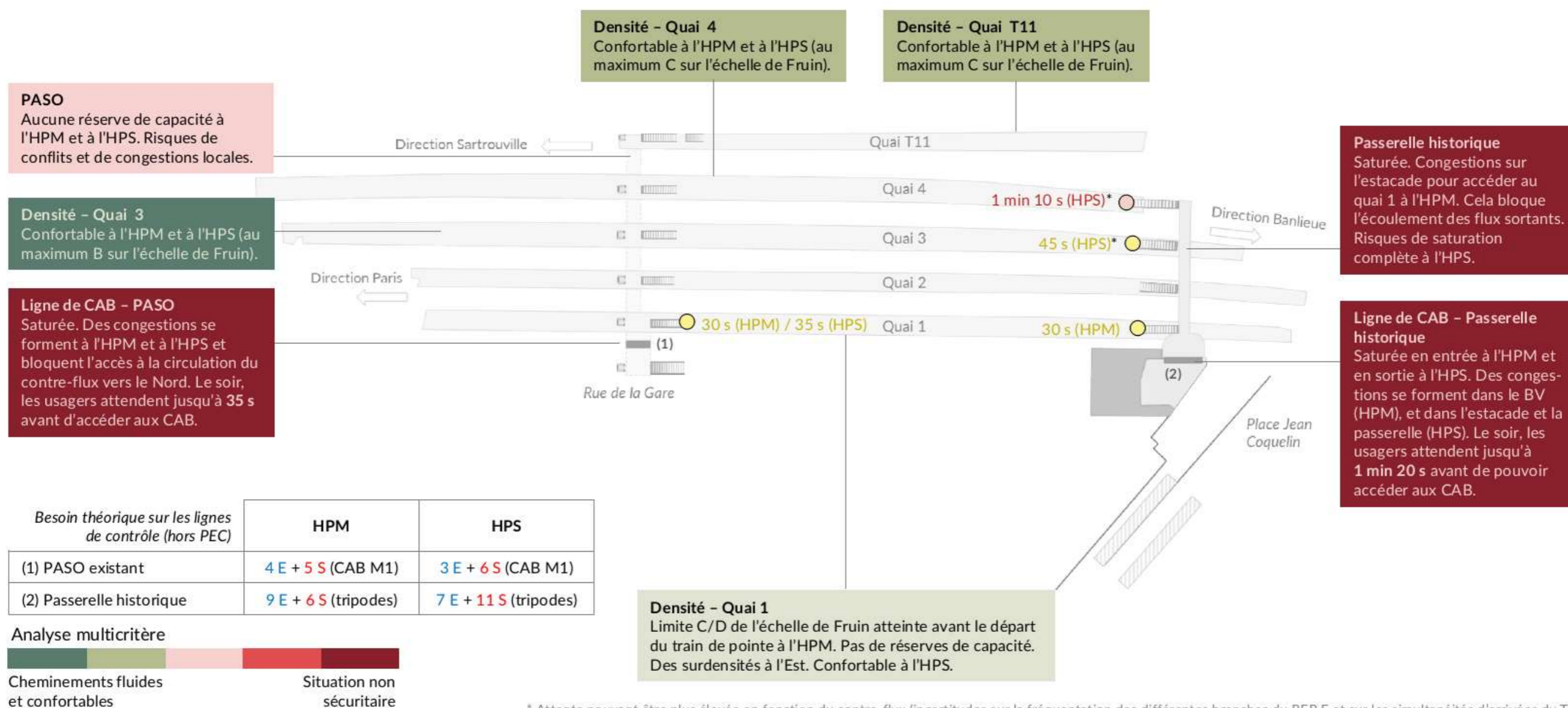


Sans la situation projet, en situation fil de l'eau 2035, la gare présente les dysfonctionnements suivants :

- **Attente à l'évacuation** : une attente très longue en sortie des quais 3 et 4 mais qui reste réglementaire ;
- **Densité sur les quais** : sécuritaire sur l'ensemble des quais, mais en limite de capacité sur le quai 1 (niveau de confort C/D de l'échelle de FUINN) ;

- **Dimensionnement des lignes de contrôle** : saturation de la passerelle existante et du PASO, posant des problèmes sécuritaires ;
- **Dimensionnement des franchissements** : Le PASO est en limite de capacité et la passerelle est congestionnée avec des risques de saturation complète le soir.

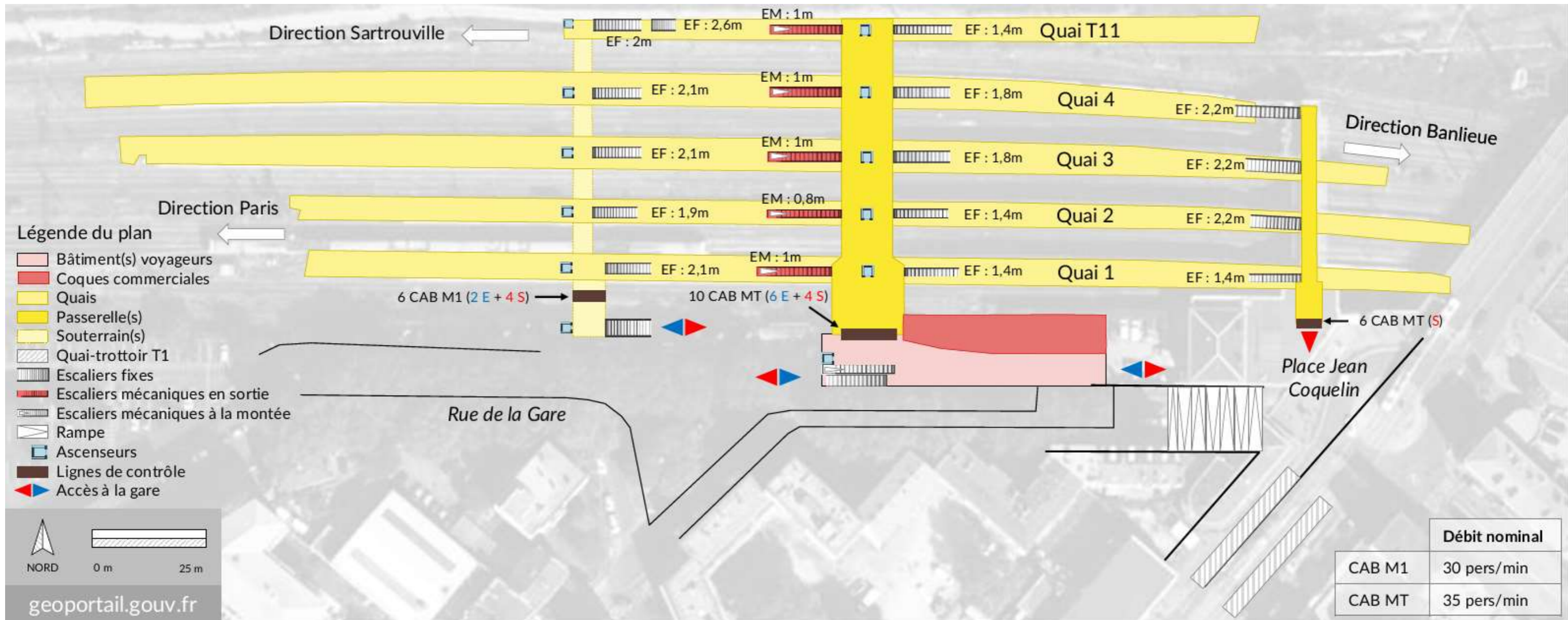
**Ainsi, avec la mise en service du T11, la configuration existante de la gare de Noisy-le-Sec ne semble pas être en mesure d'accueillir les flux de voyageurs à horizon 2035.**





### 5.6.2. L'amélioration des flux gare avec le projet de pôle gare

Le projet de pôle de Noisy-le-Sec propose ainsi la configuration suivante, avec les différents éléments du programme ferroviaire.



195. Situation projet 2035 (Source : SNCF, 2035)



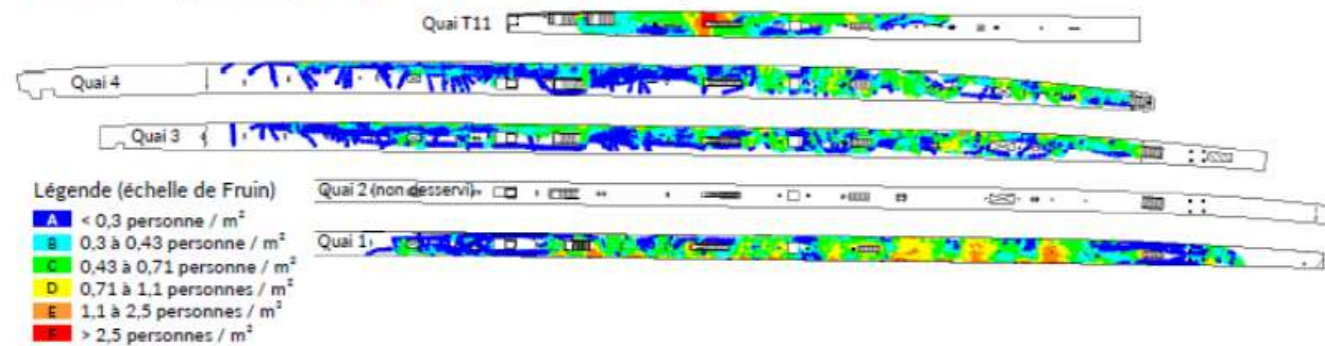


En heure de pointe du matin, la densité est confortable sur tous les quais et les franchissements sont bien dimensionnés, ce qui n'était pas le cas en situation fil de l'eau.

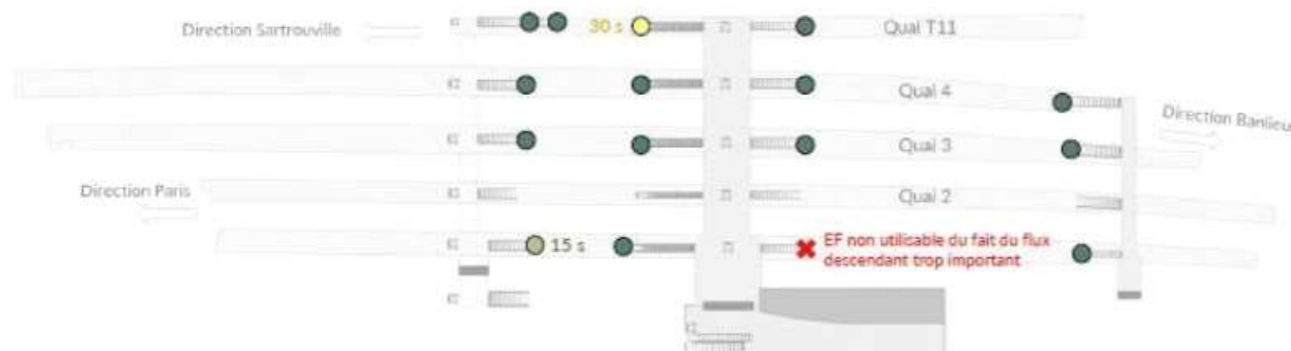
À noter en particulier :

- Sur le quai du T11 au niveau des arrivées des voyageurs, une congestion se forme au droit de l'escalier mécanique de la passerelle, mais le temps d'attente reste acceptable (autour de 30 secondes) et la densité des voyageurs reste au niveau C de l'échelle de Fruin ;
- Le quai 1 est très sollicité le matin étant donné le flux important de voyageurs en direction de Paris, et un escalier de la future passerelle ne pourra pas être utilisé en montée à cause du flux piétons descendant trop important.

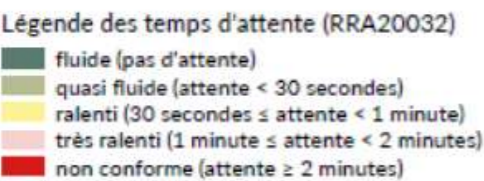
Densité d'occupation moyenne pendant les 5 min les plus chargées à l'HPM



Temps d'attente maximum à l'évacuation pendant l'HPM

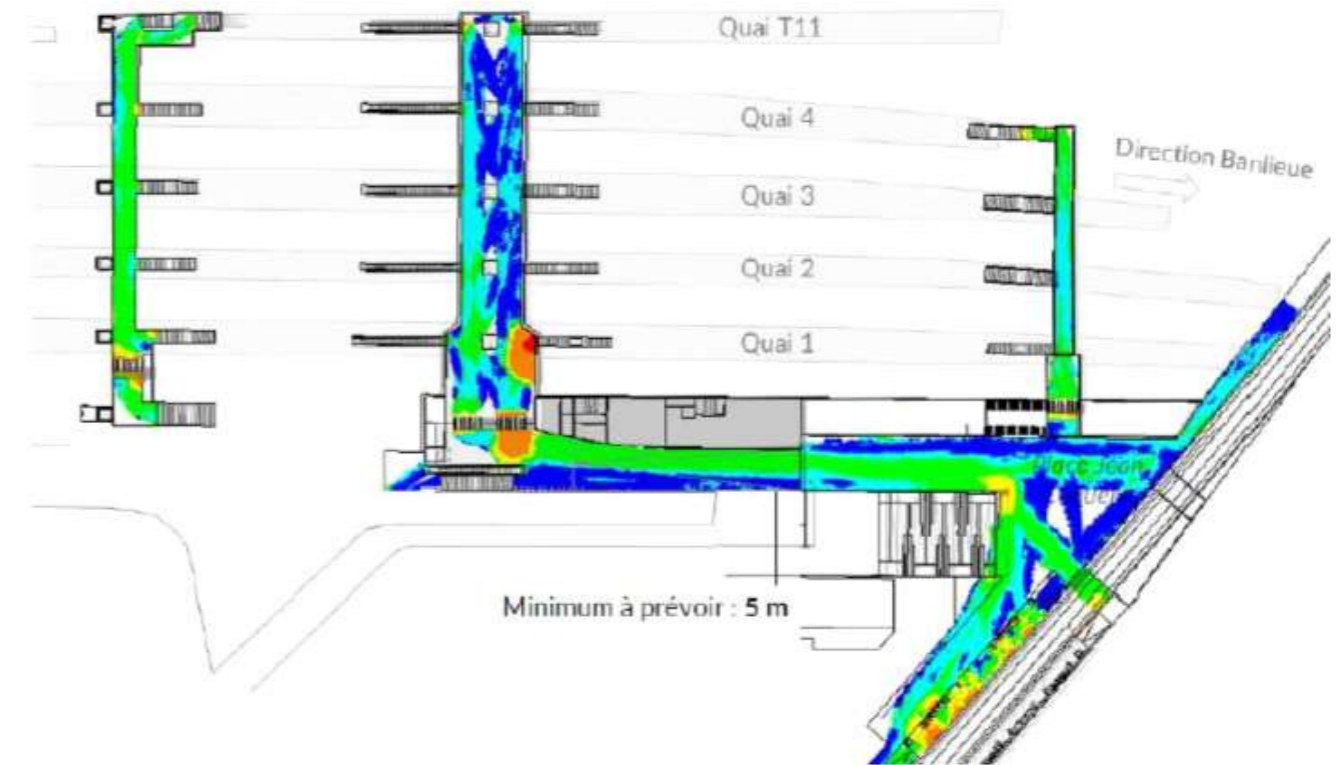


Le matin, l'évacuation est fluide sur les quais du RER E (quais 1, 3 et 4).



196. Résultats de l'étude de flux en heure de pointe du matin en situation projet (Source : SNCF, 2023)

Les espaces de circulations internes du bâtiment voyageur et sur le parvis piéton permettent une circulation fluide des voyageurs. La correspondance piétonne T1-gare est fluide.



Légende (échelle de Fruin)



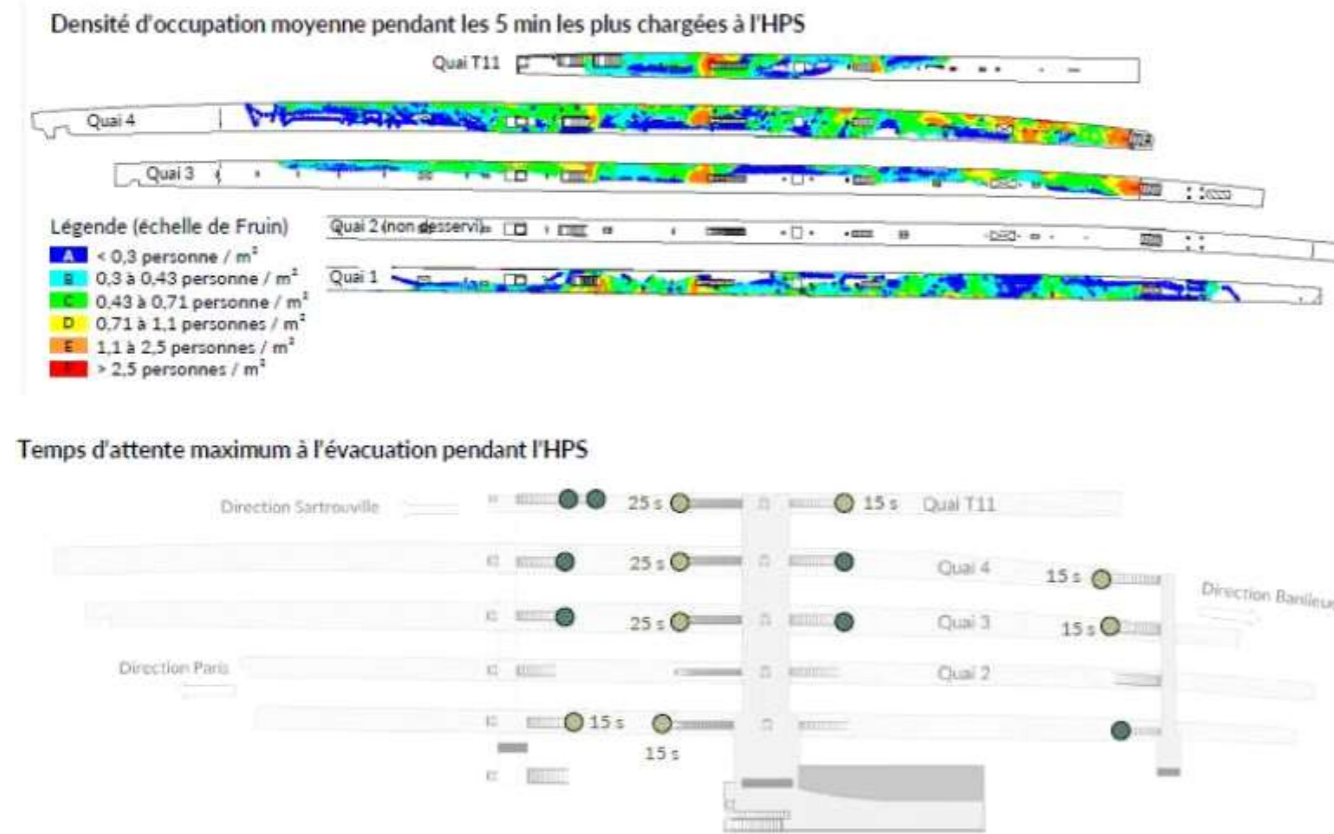
197. Résultats de l'étude de flux dans les espaces de circulation en heure de pointe du matin en situation projet (Source : SNCF, 2023)



En heure de pointe du soir, la densité piétonne est correcte pour l'ensemble des quais et les franchissements sont bien dimensionnés.

À noter en particulier :

- Les quais sont principalement sollicités durant l'évacuation ;
- Des congestions se forment lors de l'arrivée des RER E les plus chargés au niveau des circulations verticales, mais les temps d'attente restent très faibles (<30 secondes).

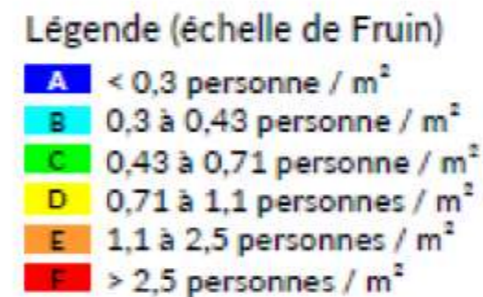


198. Résultats de l'étude de flux en heure de pointe du soir en situation projet (Source : SNCF, 2023)

Les espaces de circulations internes du bâtiment voyageur et sur le parvis piéton permettent une circulation correcte des voyageurs.

À noter en particulier :

- Au niveau des lignes de contrôle de sortie du PASO et de la nouvelle passerelle, il y a une saturation ponctuelle lors de l'arrivée simultanée d'un RER E en provenance de Paris et un T11 ;
- Le quai trottoir du T1 est sollicité avec un nombre important de personnes qui attendent le tramway direction Val-de-Fontenay. Néanmoins, l'espace de circulation en arrière du quai d'attente T1 est assez confortable pour les déplacements piétons.



199. Résultats de l'étude de flux dans les espaces de circulation en heure de pointe du soir en situation projet (Source : SNCF, 2023)

Le plan ci-dessous synthétise les principaux résultats de l'étude de flux en situation projet de pôle.



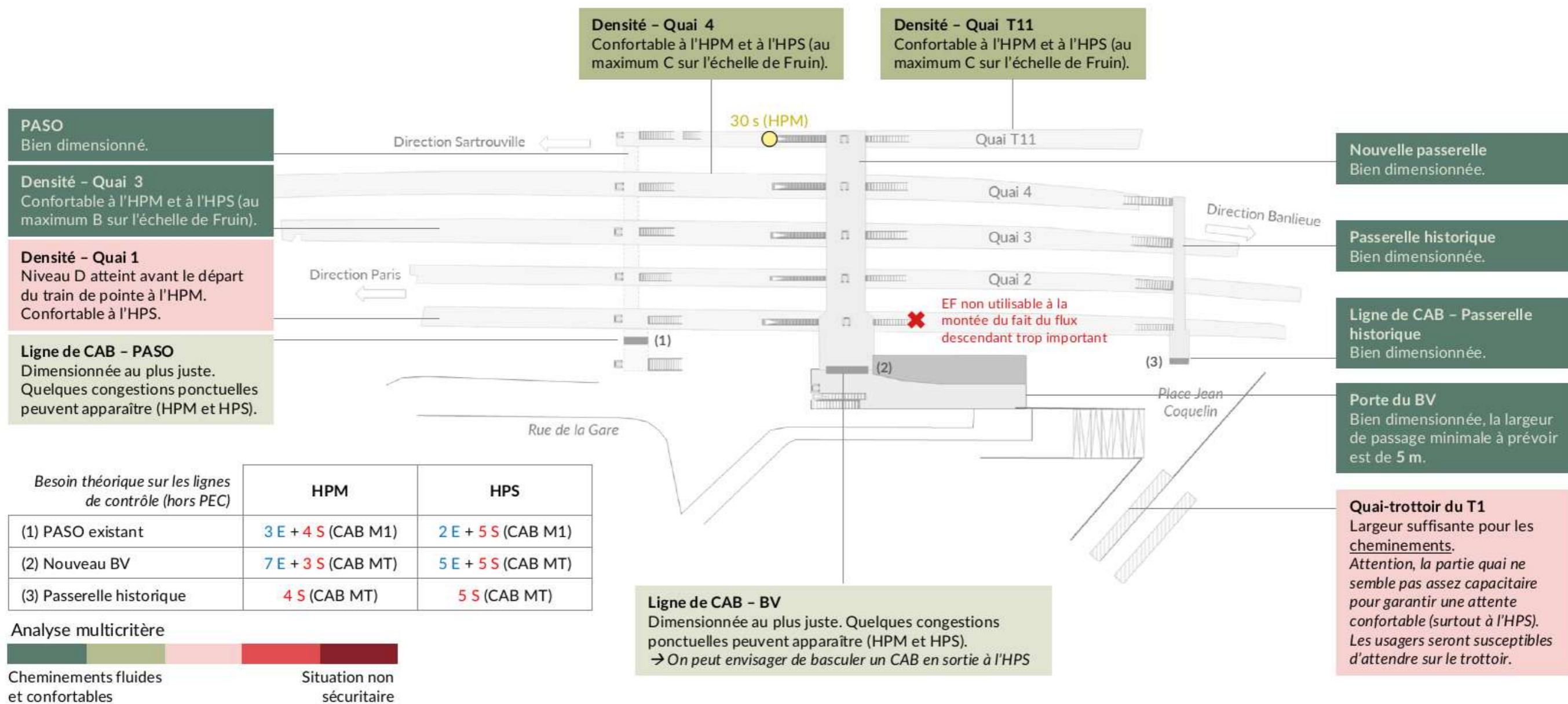


**La construction d'un nouveau BV avec une nouvelle passerelle au centre des quais améliore les conditions de circulations des voyageurs en gare et introduit des réserves de capacité pour pallier des éventuelles situations perturbées.**

Si en HPM, l'accès au quai 1 nécessite l'interdiction de l'usage de l'EF dans le sens de la montée, l'évacuation des quais 3 et 4 (arrivée du RER E depuis Paris) le soir est fluidifiée et les franchissements offrent suffisamment de capacité pour l'écoulement des flux. Pour améliorer la gestion des flux pour l'accès au quai 1 en HPM, il pourra être proposé la mise à la descente de l'EM.

Les lignes de contrôle sont désaturées, même si elles restent très sollicitées (des optimisations pourront être trouvées dans le nouveau BV).

Enfin, la nouvelle passerelle facilite l'accès au T11 depuis le parvis (correspondances avec le T1 notamment).



## 5.7. SYNTHÈSE DU PROJET DU PÉRIMÈTRE FERROVIAIRE

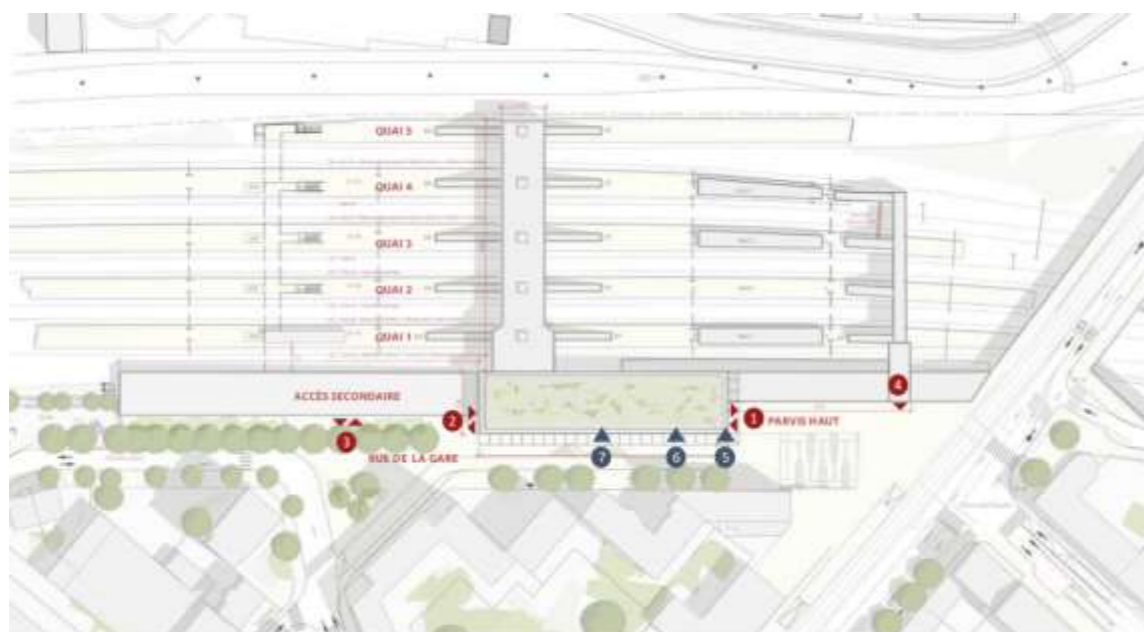
### 5.7.1. Accès au pôle

À terme, le pôle gare de Noisy-le-Sec disposera de **3 accès voyageurs** (contre 2 actuellement) :

- **1. L'accès au nouveau bâtiment voyageurs depuis le parvis niveau haut** – créée par le projet de pôle ;
- **2. L'accès au nouveau bâtiment voyageurs depuis le niveau bas (rue de la Gare)** via un escalier et un ascenseur pour rejoindre la ligne de contrôle – créée par le projet de pôle;
- **3. L'accès au PASO depuis le parvis bas**, permettant d'accéder à tous les quais via le passage souterrain – réaménagé dans le cadre du projet connexe ;
- **4. Le maintien de l'accès de la passerelle existante en sortie** – réaménagement de l'existant dans le cadre du projet de pôle.

Le pôle gare accueillera également différents accès pour les fonctions supports et les bureaux :

- **5.** Accès à la cour intérieure pour les véhicules depuis la rue de la Gare via un portail sécurisé (stationnement personnel de la SNCF, convoyeur de fond, livraison) ;
- **6.** Accès au local poubelle, espace convoyeur, salle de ménage, à la réserve, aux bureaux du service social;
- **7.** Accès au commerce, au back office, aux bureaux du service social.



201. Synthèses des accès (Source : SNCF, 2023)

### 5.7.2. Synthèse de la programmation envisagée au niveau des différents accès

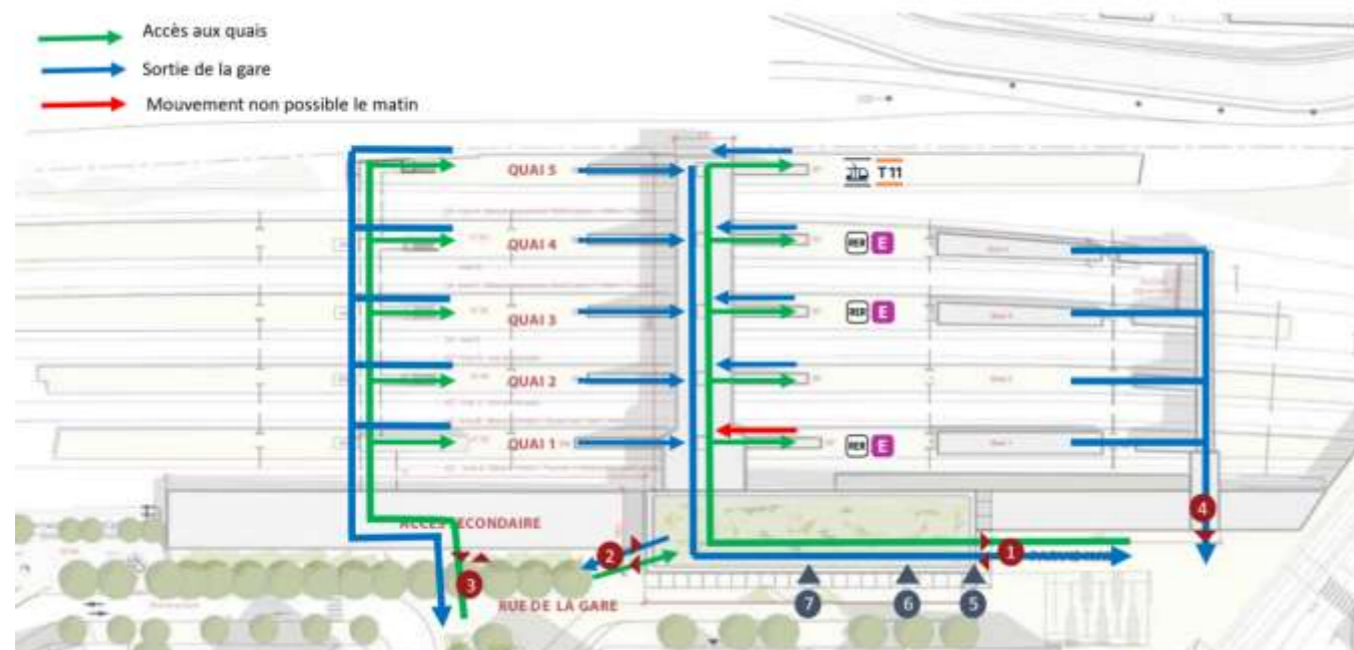
Le tableau ci-dessous synthétise l'accessibilité depuis les différents accès aux différents services et espaces de la gare.

Éléments	Gare Existante		Situation projetée de la gare							
	Accès niveau haut	Accès niveau bas	Accès 1	Accès 2	Accès 3	Accès 4	Accès 5	Accès 6	Accès 7	
Espace de vente – billettique	X <i>(Accessible depuis l'accès principal du niveau haut)</i>		X	X <i>(liaison verticale)</i>	X					X <i>(pour les agents transilien)</i>
Commerce et services	X <i>(Accessible depuis l'accès principal du niveau haut)</i>		X	X <i>(liaison verticale et en fonction de la programmation commerciale niveau bas)</i>						
Locaux techniques SNCF		X <i>(Accessibles depuis le niveau bas)</i>						X <i>(Accessibles depuis le niveau bas)</i>		
Locaux sociaux		X <i>(Accessible depuis le niveau bas)</i>							X	
Stationnement vélo PASO		<i>Projet 2025</i>			X					
Stationnement vélo niveau haut		-	X			X				



### 5.7.3. Synthèse des itinéraires et cheminements

Les cartes ci-dessous synthétisent les itinéraires piétons pour accéder aux quais de la gare.



202. Cheminements piétons internes de la gare (Source : Fond de plan SNCF, itinéraire Artelia-Richez, 2023)

#### 5.7.3.1. Accès aux quais

- **Depuis le niveau haut**, les quais du RER E et le quai du T11 sont accessibles depuis le nouveau bâtiment voyageur, la nouvelle passerelle et les escaliers fixes, mécaniques et ascenseurs qui desservent chaque quai ;
- **Depuis le niveau bas**, les quais du RER E et le quai du T11 sont accessible depuis le passage souterrain, par des escaliers fixes ou ascenseurs. Moins emprunté car l'itinéraire piéton étant plus long, il est également possible que les piétons accèdent à la nouvelle passerelle via l'accès n°2, en passant par la liaison verticale présente dans le bâtiment voyageurs permettant d'accéder à la ligne de contrôle de la passerelle.

#### 5.7.3.2. Les correspondances internes de la gare

Les correspondances internes à la gare, que ce soit entre le RER E et le T11, ou entre les différentes branches du RER, peuvent s'effectuer via le passage secondaire ou via la nouvelle passerelle.

#### 5.7.3.3. Sortie de la gare

Les voyageurs peuvent sortir de la gare :

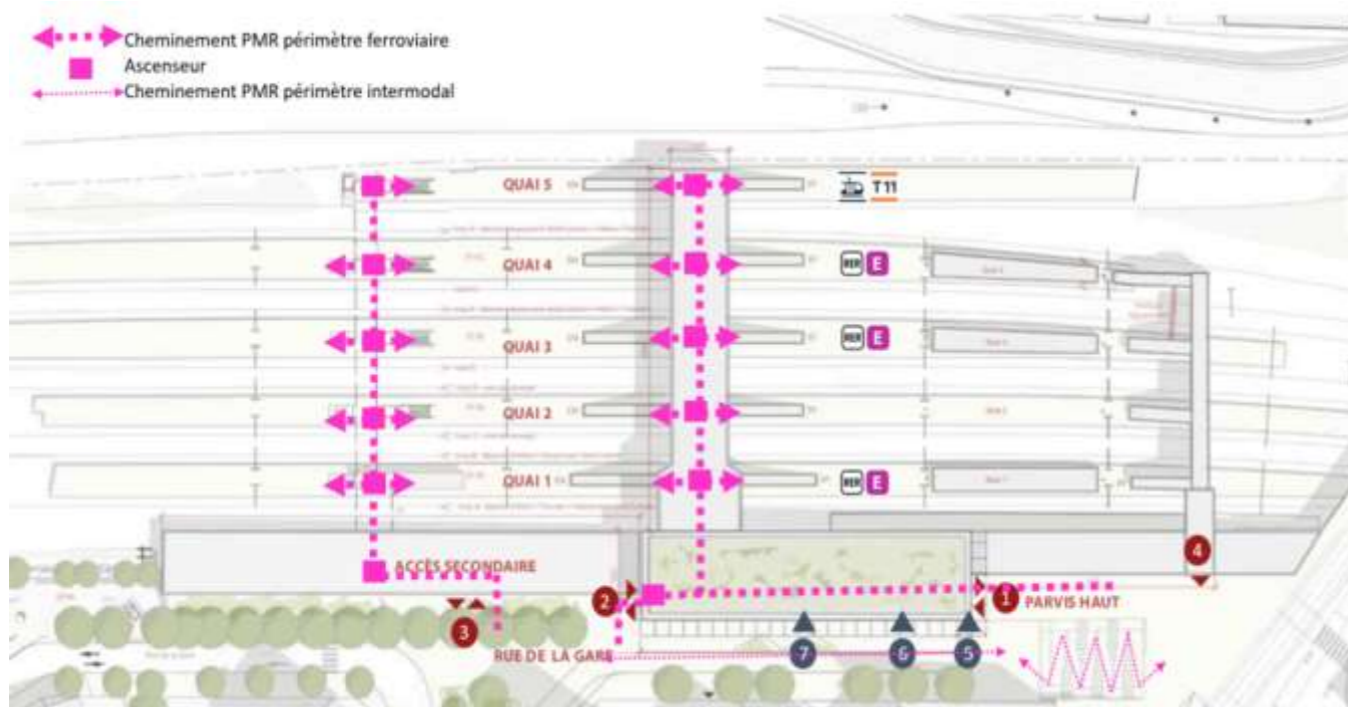
- **Via les escaliers fixes donnant sur la passerelle existante** depuis les quais du RER E uniquement, à savoir les quais 1, 2, 3 et 4.
- **Via les escaliers fixes et mécaniques ou ascenseurs donnant sur la nouvelle passerelle** depuis le quai du T11 (quai 5) et les quais 2, 3 et 4. Il n'est pas possible que les voyageurs du quai 1 empruntent l'escalier en sortie en HPM à cause du fort flux piéton descendant sur le quai.
- **Via les escaliers fixes ou ascenseurs donnant sur le passage souterrain** pour les 5 quais de la gare de Noisy-le-Sec.

#### 5.7.3.4. Les liaisons PMR

Actuellement, les quais 1, 2,3 et 4 de la gare sont accessibles pour les PMR depuis le niveau bas via le PASO et des ascenseurs.

À horizon du projet de pôle gare, l'accessibilité PMR des 5 quais de la gare (quais 1, 2, 3 4 et également le futur quai 5 du T11) sera renforcée par les ascenseurs de la nouvelle passerelle. La nouvelle passerelle est suffisamment dimensionnée pour permettre le passage de fauteuils roulants de part et d'autre des ascenseurs centraux. Les PMR accèdent à la nouvelle passerelle soit par l'accès n°1 du parvis depuis le niveau haut, soit via l'accès n°2 depuis le niveau bas, puis empruntent un ascenseur pour accéder au niveau +1 du bâtiment voyageur.

À noter également que dans le cadre du projet de pôle, les déplacements PMR sont également améliorés sur l'espace public via une rampe entre le niveau haut et le niveau bas (voir élément PI.2 du programme fonctionnel du périmètre intermodal).



203. Cheminements PMR de la gare ( Source : Fond de plan SNCF, itinéraire Artelia-Richez, 2023)

Le tableau ci-dessous synthétise les qualités des liaisons PMR, qui sont améliorées dans le cadre du projet de pôle par rapport à la situation existante.

Horizon projet de pôle	RER E	T11
Rappel situation actuelle	<p><i>Niveau haut :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de liaison PMR, nécessité d'accéder au niveau bas [Pour accéder au niveau bas : 1 ascenseur au total – assistance personnel de la gare – cheminement long]</li> </ul>	-
	<p><i>Niveau bas :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liaison PMR via le passage souterrain et ascenseurs [2 ascenseurs à prendre depuis l'espace public jusqu'au quai]</li> </ul>	
Depuis / vers l'espace public	<p><i>Niveau haut :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liaison accessible via le bâtiment voyageur et la nouvelle passerelle [1 ascenseur à prendre depuis l'espace public jusqu'au quai]</li> </ul>	
	<p><i>Niveau bas :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liaison PMR via le passage souterrain et ascenseurs [2 ascenseurs à prendre depuis l'espace public jusqu'au quai]</li> <li><b>OU</b></li> <li>Liaison PMR via le bâtiment voyageur [2 ascenseurs à prendre depuis l'espace public jusqu'au quai]</li> </ul>	
Correspondance RER E -	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liaison via le passage souterrain ou la nouvelle passerelle [2 ascenseurs à prendre pour passer d'un quai à un autre quai]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liaison via le passage souterrain ou la nouvelle passerelle [2 ascenseurs à prendre pour passer d'un quai à un autre quai]</li> </ul>

204. Tableau de synthèse des qualités des correspondances PMR (Source : Artelia-Richez, 2023)



## 5.7.4. Incidences du périmètre ferroviaire sur l'existant

### 5.7.4.1. Principaux impacts

Le projet sur le périmètre ferroviaire propose, en comparaison avec la situation projet 2026 :

- **Un nouvel accès principal** de la gare plus à l'ouest à travers un nouveau bâtiment voyageurs pour accéder à la nouvelle passerelle ;
- **Une augmentation de 1 500 m<sup>2</sup> de surface du bâtiment voyageur** (passage de 575 m<sup>2</sup> à environ 1 800 m<sup>2</sup>);
- **Une augmentation d'environ 700 m<sup>2</sup> des espaces de circulation** (passage de 690 m<sup>2</sup> à 1 390 m<sup>2</sup>);
- **La création d'une nouvelle passerelle d'une surface de 675m<sup>2</sup> et de 5 escaliers fixes, 5 escaliers mécaniques et de 5 ascenseurs**, à raison de un par quai ;
- **Un accès au nouveau bâtiment voyageurs depuis le niveau bas** avec un escalier fixe, un escalier mécanique et un ascenseur ;
- **Deux coques commerciales** au lieu d'une seule ;
- La démolition des 3 abris sur les quais 1, 2, 3 et **la construction de 3 nouveaux abris** sur les quais 1, 3 et 4 ;
- **Une augmentation du nombre de lignes de contrôle :**
  - Passage de 17 lignes (8 entrées / 9 sorties) en situation intermédiaire 2026 à 22 lignes de contrôles ( 8 entrées / 14 sorties).

### 5.7.4.2. Incidences sur le bâtiment voyageur existant et les locaux techniques

Le bâtiment existant sera détruit pour permettre la création du nouveau bâtiment voyageur permettant une meilleure gestion des flux.

Il en est de même pour le local SNCF de bureaux actuellement situé entre le passage secondaire et le parking du personnel de la SNCF.

Seuls les locaux techniques de la SNCF, sous le BV actuel, seront maintenus.

Malgré la démolition du BV actuel, une attention particulière est apportée à maintenir l'alignement des façades du futur BV, et à l'interface entre le futur bâtiment voyageur avec le projet de requalification du passage secondaire.

### 5.7.4.3. Incidence sur les quais du RER E

Le projet de pôle nécessite la démolition des abris des quais pour permettre la construction de la nouvelle passerelle. Les abris seront reconstruits dans le cadre de l'étude de pôle sur les quais desservis par le RER E.

La nouvelle passerelle vient réduire les espaces de circulation au niveau de chaque quai à cause des emprises nécessaires pour la trémie, l'escalier mécanique et l'escalier. Néanmoins, l'étude de flux dynamique a montré que les quais restaient suffisamment dimensionnés pour une bonne circulation des piétons, et pour les cheminements PMR.

### 5.7.4.4. Incidences sur la passerelle existante

Le projet de pôle s'attache à modifier uniquement la partie en interface avec le parvis de la gare pour avoir une émergence protégeant les voyageurs des intempéries et avoir un nombre de ligne de contrôle adapté.



## 5.8. LES ELEMENTS DE PROGRAMME DU PROJET DE POLE DU PERIMETRE OPERATIONNEL INTERMODAL (PI)

Le projet de pôle comprend les éléments de programme suivants sur périmètre opérationnel intermodal :

- Élément PI1 – Le niveau haut du parvis ;
- Élément PI2 – La liaison piétonne niveau haut et bas ;
- Élément PI3 – Le stationnement cycle parvis haut ;
- Élément PI4 – Aménagement voirie – partie haute ;
- Élément PI5 – Le prolongement du niveau bas.



205. Plan d'ensemble du périmètre intermodal (Source : Artelia-Richez, 2023)

### 5.8.1. Élément PI1 – Le niveau haut du parvis

#### 5.8.1.1. Principe

L'élément PI1 consiste en la réalisation d'un parvis piéton végétalisé sur le niveau haut, ouvert sur la ville, de dimension adaptée aux futurs flux et traitant les difficultés observées en termes de disponibilité de l'espace et d'altimétrie. Le niveau haut du parvis mesurera 1 470 m<sup>2</sup> libres pour la circulation piétonne. Le parvis piéton s'étend depuis l'entrée du futur bâtiment voyageur (élément PF2), jusqu'aux voies du tramway de la rue Jean Jaurès. Le parvis comprend également l'élargissement du trottoir derrière la station du T1 rendu possible par la démolition de la Rotonde et l'accès à la liaison intermodale rampe gradin (élément PI2).

L'élément PI.1 nécessite :

- La démolition du bâtiment de la Rotonde, qui vient contraindre les flux piétons et empêcher la liaison piétonne entre le T1 et la gare ;
- Le prolongement de la dalle des locaux techniques de la SNCF pour permettre l'accès au nouveau bâtiment voyageur.

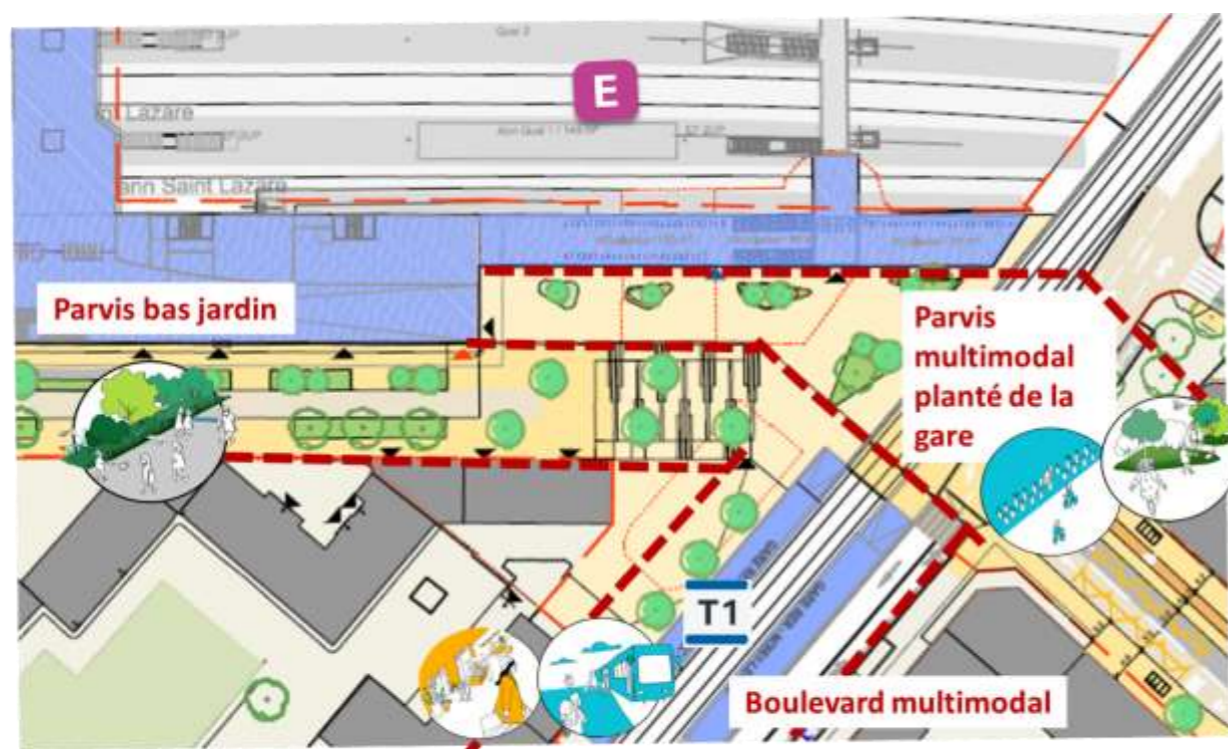
L'élément PI.1 permet :

- L'accès au bâtiment voyageur ;
- Les échanges multimodaux entre le T1, les lignes des bus 143, 105 et 245 ;
- L'accès au stationnement vélo ;
- L'accès PMR à la rue de la Gare via l'accès à la liaison piétonne (PI2).



Le parvis est décomposé en 3 plateaux différents, disposant d'un **traitement spécifique en termes de nivellement et de végétalisation** :

- **La place/jardin** avec une pente en long autour 3% (altimétrie du projet T1), qui accueillera deux bosquets d'arbres grandes tiges ;
- **Le parvis multimodal** avec une pente douce maximale de 2% vers l'entrée du bâtiment voyageur, (altimétrie autours de 62 NGF), accueillant un ensemble de jardinières pour créer un espace végétalisé dans cet espace contraint par les locaux de la SNCF ;
- **Le plateau du boulevard multimodal** en arrière du quai du T1 en pente maximale de 1% vers la rue de la Gare, qui accueillera des arbres d'alignement haute tige s, ajoutant ainsi de la valeur paysagère sans contraindre les flux piétons



206. Plan du parvis haut et le découpage des ambiances urbaines et paysagers souhaitées (Source : Artelia-Richez, 2023)

#### 5.8.1.2. Évolution comparative entre les études du DOCP et de Schéma de principe

L'aménagement retenue au stade du schéma de principe correspond à l'approfondissement du scénario « parvis A » défini au stade du DOCP. Pour rappel, les trois scénarii inscrits au stade du DOCP sont :

- Parvis A : parvis de 1200m<sup>2</sup> en impactant la parcelle Y203 (bâtiment de la Rotonde) ;
- Parvis B : parvis de 1300m<sup>2</sup> en impactant les parcelles Y63 A/B et Y226 (bâtiments du 1-1bis de la rue de la Gare) ainsi que le sous-sol de la parcelle Y203 (bâtiment de la Rotonde) ;
- Parvis C : parvis de 1600m<sup>2</sup> en impactant les parcelles Y203, Y226 et T63 A/B, correspondant au scénario le plus ambitieux qui est privilégié dans le cadre de la concertation.

Afin de retenir un scénario pour le parvis haut, des études complémentaires ont été menées pour mieux apprécier l'intérêt multimodal des différents scénarios de parvis et les coûts associés au foncier.

L'objectif de ce parvis haut vise tout d'abord à répondre au besoin d'absorber de manière confortable **les flux majoritaires correspondant aux voyageurs entre le T1 et la Gare**. En deuxième lieu, le futur parvis doit servir de **manière efficiente aux fonctions multimodales et d'interconnexion**. Or, la complexité altimétrique du site ne permet pas d'utiliser tous les potentiels espaces disponibles pour des fonctions de mobilité en lien avec le pôle-gare.

En effet, Le scénario B ne permet pas de résorber le principal point dur des cheminements piétons T1<->Gare par la démolition des immeubles d'habitations rue de la Gare avec un coût foncier conséquent. Le scénario C propose un parvis piéton surdimensionné pour les besoins intermodaux et de mobilités avec un coût foncier le plus élevé.

L'aménagement retenue au stade du schéma de principe correspond à l'approfondissement du scénario « parvis A » avec **un parvis intégrant la démolition du Bâtiment La Rotonde**, permettant de répondre aux objectifs suivants :

- **Avoir un parvis piéton bien dimensionné** (en particulier pour les liaisons T1<->gare) ;
- **Minimiser l'impact sur le foncier.**

### 5.8.1.3. Élément PI.1 – Focus sur le bâtiment de la Rotonde

#### 5.8.1.3.1 Les caractéristiques du bâtiment

Une étude structure du bâtiment de la Rotonde a été réalisée et définit les caractéristiques techniques du bâtiment de la Rotonde situé au 117-121 rue Jean Jaurès.



207. Photographie de la Rotonde (Source : Artelia-Richez, 2022)

Le bâtiment est en R+1 avec un niveau en sous-sol côté Jean Jaurès et en rez-de-jardin côté rue de la Gare. Le bâtiment d'origine est séparé en deux parties :

- Une moitié nord comprenant une pizzeria et un second local commercial avec chacun un volume en R+1 et un sous-sol ;
- Une moitié sud comprenant une boulangerie et le café-restaurant avec chacun un appartement en R+1 et un sous-sol.

Ainsi, le RDC est occupé par 4 commerces et le R+1 est occupé par 4 logements.

Le bâtiment d'une superficie approximative de 650 m<sup>2</sup> date des années 1950.

#### 5.8.1.3.2 Acquisitions et régularisations foncières

La parcelle Y203 nécessaire à l'opération sera acquise de préférence par voie amiable. Les propriétaires concernés par les acquisitions du foncier seront indemnisés dans les conditions prévues par le Code de l'expropriation. Le bâtiment est estimé à 3,9M€ selon France Domaine en 2023.

#### 5.8.1.3.3 La démolition du bâtiment

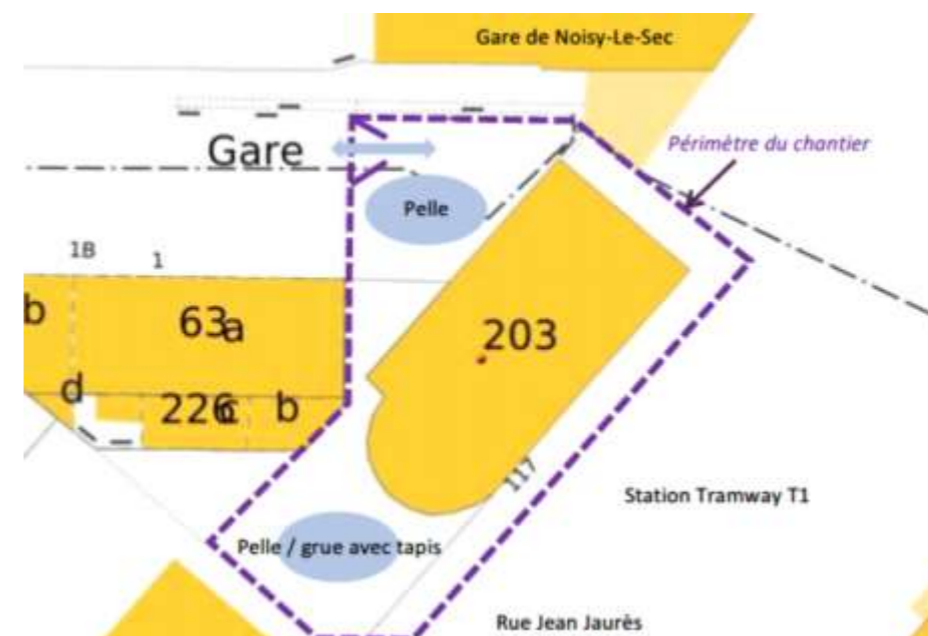
Plusieurs particularités sont à prendre en compte pour la démolition du bâtiment :

- La proximité de la ligne du T1 et de la station liée ;
- Les modifications des flux piétons ;
- L'existence d'une casquette béton en périphérie du bâtiment ;
- La casquette béton entre le bar-restaurant et le bâtiment 1 rue de la Gare ;
- La casquette béton de la gare RER au nord (indépendante de la casquette périphérique de la Rotonde) ;
- La différence de niveau entre la rue Jean Jaurès et la rue de la Gare.

Deux techniques de démolition peuvent être envisagées :

- **Démolition complète par pelle ou grue** avec tapis de protection ;

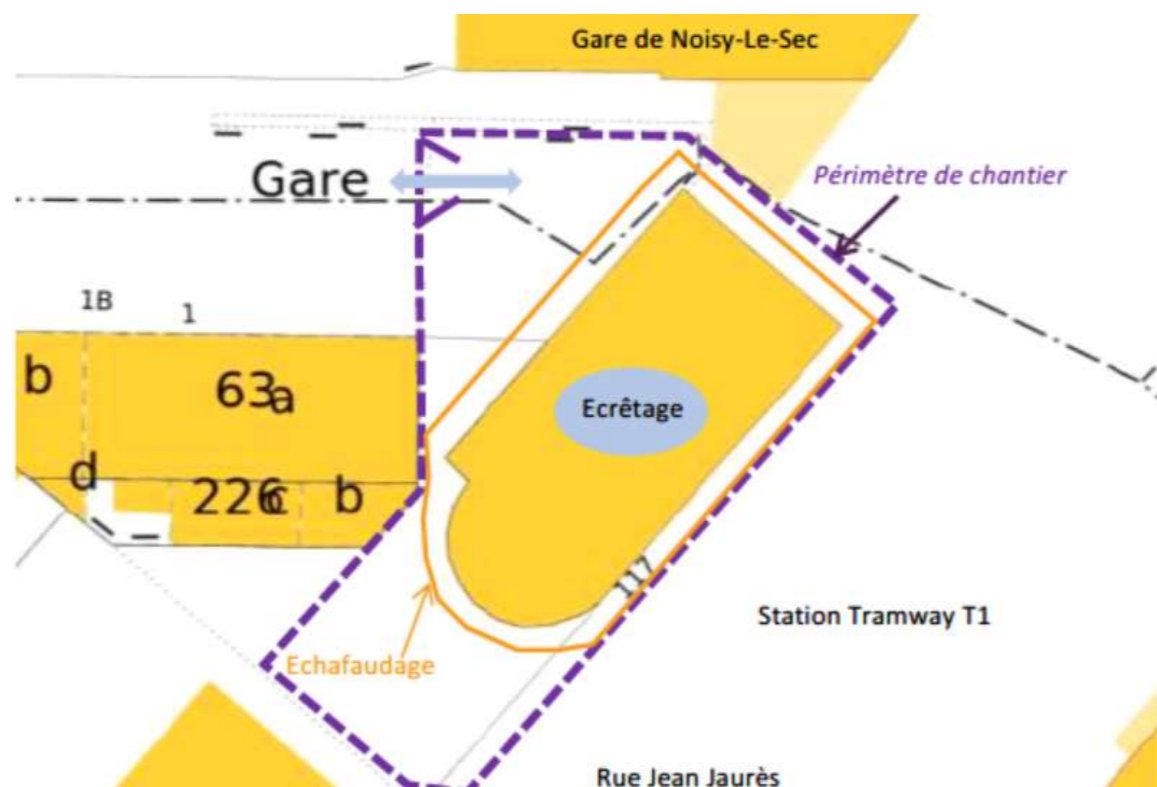
Soit 100-110k€ hors problématique amiante de la dalle.



208. Schéma de principe de l'emprise des travaux à prévoir – solution démolition complète (Source : Etude structure bâtiment ARTELIA, 2022)

- **Démolition complète par écrêtage** dans le cas où la proximité de la ligne de tramway T1 interdirait les travaux à la pelle (impossibilité de réaliser des travaux à moins de 3 mètres sans ITC). Cette solution consiste à échafauder le bâtiment en périphérie et démolir le bâtiment, par grignotage, de l'intérieur grâce à des mini-engins de démolition : mini-pelle 3 tonnes, mini-engin de type BROKK...). Soit 150-160k€ hors problématique amiante de la dalle.





209. Schéma de principe de l'emprise des travaux à prévoir – solution démolition par écrêtage (Source : Etude structure bâtiment ARTELIA, 2022)

### Ce qu'il faut retenir :

L'élément PI.1 permet ainsi de bien répondre aux trois objectifs fonctionnels :

- (1) « Agrandir la gare » et son sous-objectif Une gare visible depuis les deux niveaux haut et bas comme élément repère dans la ville
- (2) « Créer les conditions d'une meilleure intermodalité » et des sous-objectifs :
  - D'améliorer les correspondances entre le tramway, les bus et la gare par des cheminements rapides, clairs, sécurisés et confortables ;
  - De proposer un parvis dimensionné par rapport aux flux, pacifié et végétalisé comme lieux d'attente et d'échange intermodaux
- (3) « Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement » et des sous-objectifs
  - D'une création de pôle en continuité des éléments végétaux du secteur ;
  - De conserver la compatibilité du projet de pôle avec de potentielles évolutions urbaines du secteur.

### Les axes forts pour la suite des études

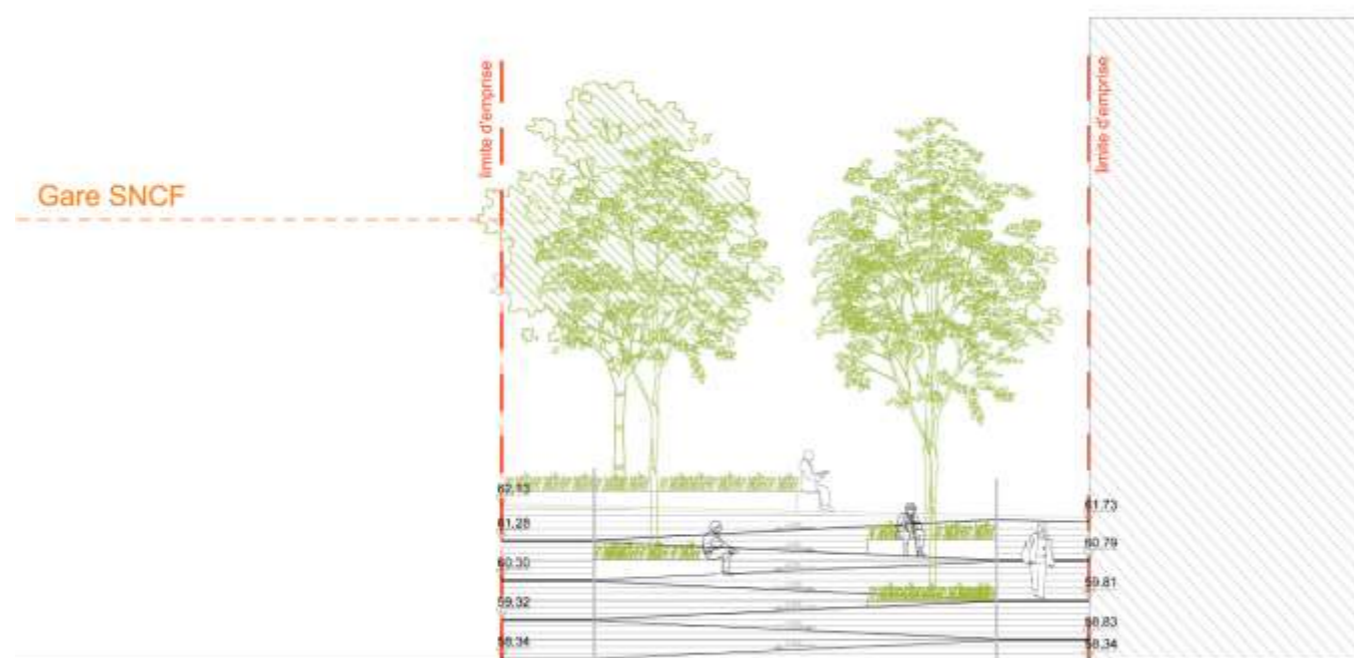
- Une acquisition foncière indispensable pour agrandir le parvis entre la station du T1 et la gare, qui accueille les principaux flux du pôle
- Une démolition du bâtiment potentiellement sensible à proximité du T1
- Un parvis très largement végétalisé et généreux pour les circulations piétonnes et accès cycles
- Une cohérence des espaces piétonnés en matière de matériaux, de palettes végétales, de mobilier urbain, de signalétique pour les éléments de programme PI1, PI2 et PI5
- Une réflexion à poursuivre sur l'aménagement urbain aux abords du pôle par la collectivité

## 5.8.2. Élément PI2 – La liaison piétonne niveaux haut et bas

### 5.8.2.1. Principe

La liaison piétonne entre le niveau haut et bas sera PMR et s'effectuera via une rampe à 7 volets en pente de 4,5% avec une emprise au sol 14.60 x 20 m sur une longueur d'environ 20 m maximum. Les marches donneront accès direct de part et d'autre la rampe et les marches gradins composeront un amphithéâtre urbain où les piétons pourront se poser, attendre et profiter du point de vue sur les espaces paysagers de la rue de gare.

L'accessibilité de la rampe s'effectue de part et d'autre depuis le niveau haut et le niveau bas du parvis.



210. La rampe piétonne entre le niveau haut et le niveau bas (Source : Artelia-Richez, 2022)

La liaison piétonne est compacte et son positionnement est contraint par les différents éléments du site. Elle se positionne entre le niveau haut et le niveau bas de la gare, en s'accolant au futur bâtiment voyageur.

Son positionnement et son agencement permettent de :

- Conserver les accès riverains du bâtiment 1 rue de la Gare ;
- Conserver les accès aux locaux techniques de la SNCF ;
- Minimiser l'impact sur le parvis urbain (PI1).

La rampe permet de créer l'unité entre les deux accès de la gare. Elle constitue une opportunité de renforcer le lien entre les deux parvis de la gare mais aussi de créer un espace paysager plus accueillant au cœur de cette dernière en intégrant des espaces multi-usages dédiés à la détente, aux espaces de repos aménagés d'assises et agrémentés des jardinières.



### 5.8.2.2. Évolution comparative entre les études du DOCP et de Schéma de principe

Cette liaison envisagée pour le projet de pôle dans le cadre du schéma de principe est plus détaillée que celle envisagée au stade du DOCP, qui indiquait uniquement l'enjeu de « faciliter la liaison entre la rue de la Gare et la place Jean Coquelin et réduire ainsi l'effet de coupure engendré par le dénivelé », avec un aménagement affiné aux multiples fonctions : liaison PMR, liaison urbaine et paysagère.

#### **Ce qu'il faut retenir :**

L'élément PI.2 permet ainsi de bien répondre aux trois objectifs fonctionnels :

- (1) « Agrandir la gare et au sous-objectif d'avoir une articulation efficace entre les bâtiments de la gare et les espaces intermodaux à travers une gestion de l'altimétrie ;
- (2) « Créer les conditions d'une meilleure intermodalité » et aux sous-objectifs :
  - Donner la priorité aux modes actifs dans le traitement des espaces publics aux abords des accès à la gare ;
  - D'améliorer les correspondances intermodales par des cheminements rapides, clairs, sécurisés et confortables ;
- (3) « Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement » et au sous-objectif d'avoir un pôle gare entre la rue de la Gare et la rue Jean Jaurès en cohérence avec l'environnement urbain

#### **Les axes forts pour la suite des études**

- Une liaison végétalisée et PMR
- Le maintien aux accès des bâtiments au niveau bas de la rue de la Gare
- Une cohérence des espaces piétonnés en matière de matériaux, de palettes végétales, de mobilier urbain, de signalétique pour les éléments de programme PI1, PI2 et PI5
- Une réflexion à poursuivre sur l'aménagement urbain aux abords du pôle par la collectivité



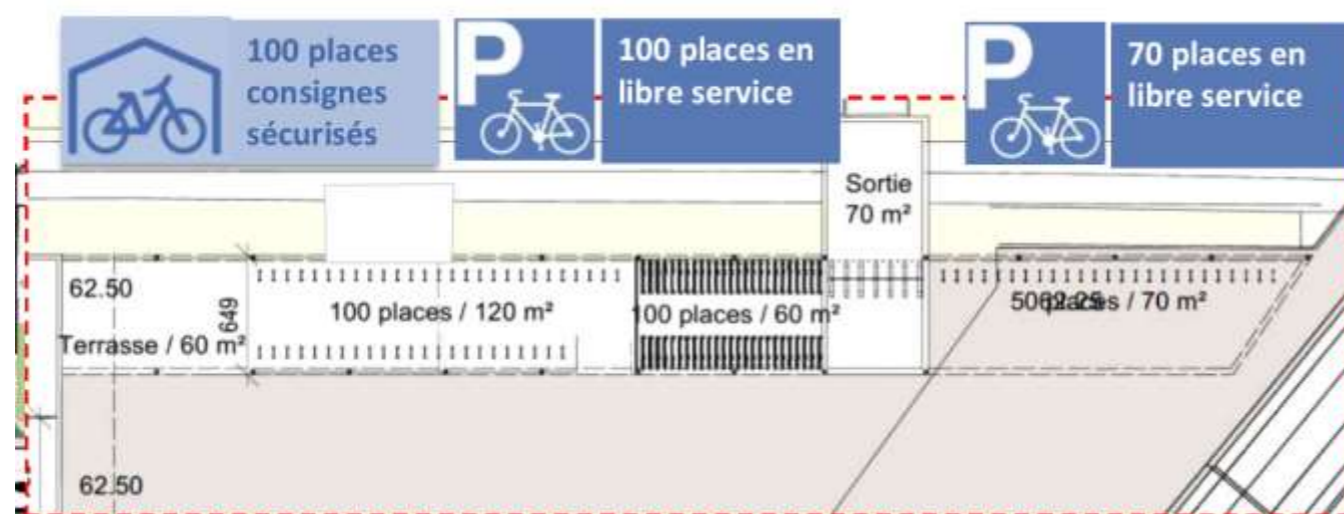
211. Image non contractuelle – vue de la liaison piétonne depuis l'entrée du futur bâtiment voyageurs (Richez, 2023)

### 5.8.3. Élément PI3 – Le stationnement vélos sur le niveau haut

L'élément PI3 comprend l'installation de 270 places de stationnement cycle sur le niveau haut de la gare, en alignement le long de la voie ferrée sur une bande d'environ 6,5 m de largeur. Les places de stationnement vélo devront répondre à la charte sur le stationnement vélos IDFM.

L'élément PI3 comporte :

- La mise en œuvre de 200 places vélos accolées à l'ouest de la passerelle existante, dont :
  - 100 places en consigne sécurisée sur deux niveaux (double-rack) sur 60m<sup>2</sup> ;
  - 100 places en arceaux libres sur un niveau sur 120 m<sup>2</sup>.
- 50 places en arceaux libres sur un niveau entre la passerelle existante et le pont Gallieni sur 70 m<sup>2</sup> ;
- Autour de 20 en arceaux libres sur un niveau à l'est de la rue Jean Jaurès au niveau de l'intersection avec l'avenue de Bir-Hakeim et le pont Gallieni.



212. Plan localisation du stationnement (Source : SNCF, 2023)

Les places de stationnement entre la terrasse du futur commerce de la gare et le pont Gallieni seront abritées par une couverture protégeant des intempéries, s'inscrivant en continuité architecturale avec le futur bâtiment voyageur.

#### 5.8.3.1. Évolution comparative entre les études du DOCP et de Schéma de principe

L'offre de stationnement cycle proposée dans le cadre du schéma de principe est plus importante que celle envisagée au stade du DOCP.

##### **Ce qu'il faut retenir :**

L'élément PI.3 permet ainsi de bien répondre à l'objectif fonctionnel (2) « Créer les conditions d'une meilleure intermodalité » et au sous-objectif d'intégration des vélos dans le pôle en termes de places de stationnement sur le niveau haut.

##### **Les axes forts pour la suite des études**

- Assurer une cohérence du traitement architectural des places de stationnement vélos entre le niveau bas et haut
- Travailler sur l'évolutivité de l'offre de stationnement vélos dans les poches prévues
- Accompagner l'offre de stationnement vélos d'un jalonnement et d'une signalétique visibles

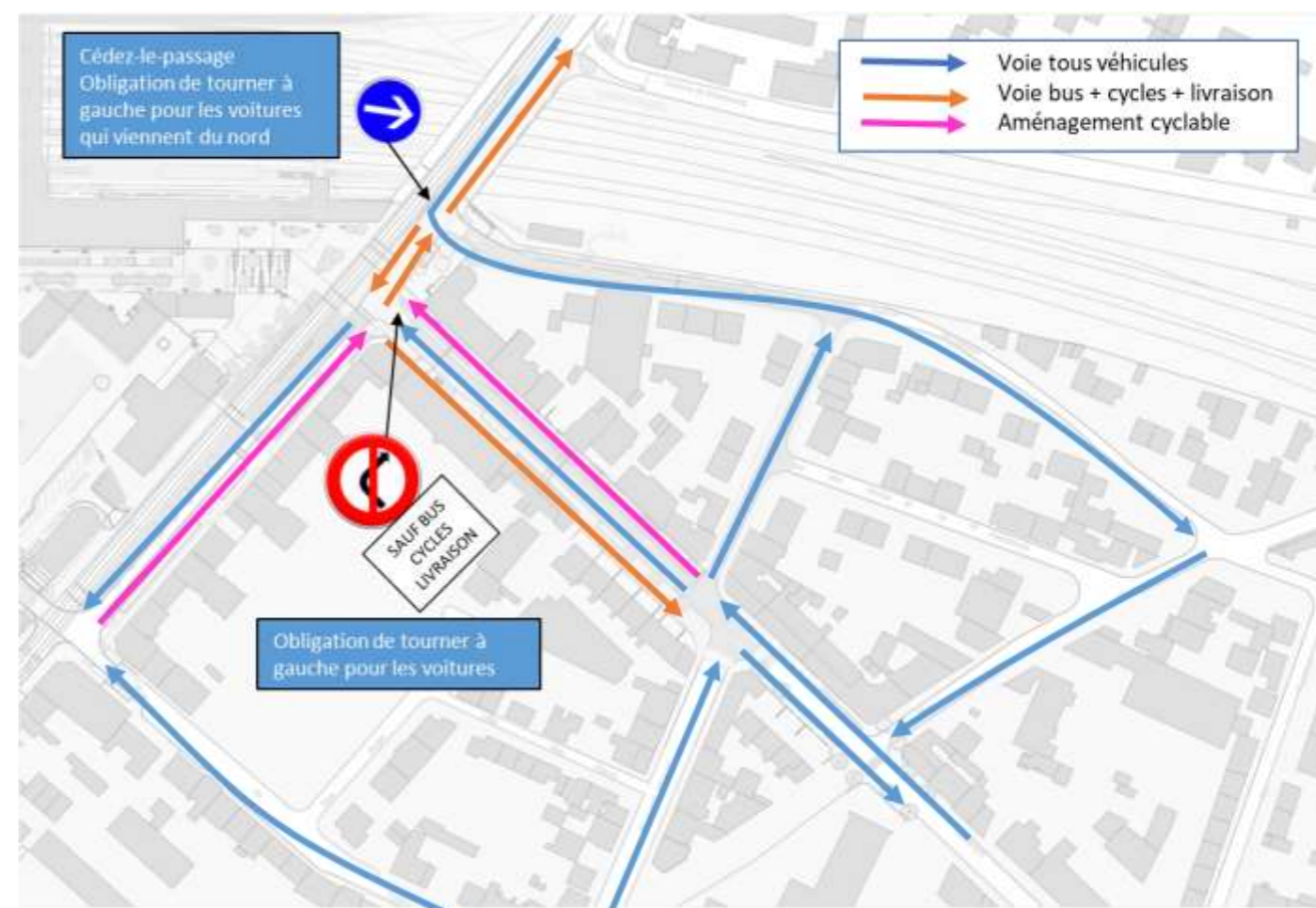


## 5.8.4. Élément PI4 – Aménagement de voirie – Partie haute

### 5.8.4.1. Principe

L'élément PI4 concerne le réaménagement des voiries de la partie haute du pôle gare avec une reprise du plan de circulation pour :

- **Limiter la circulation** au niveau du parvis qui est actuellement à double sens,
  - en permettant uniquement la circulation des bus et des cycles entre l'avenue de Bir-Hakeim et la rue Jean Jaurès ;
  - en orientant les véhicules qui viennent du pont Gallieni vers l'avenue de Bir-Hakeim puis vers la rue Dombasle ;
  - en interdisant la circulation des voitures sur le boulevard de la République entre la rue Jean Jaurès et le boulevard Michelet dans le sens Ouest vers Est : seuls les bus et les cycles sont autorisés ;
- **Proposer un itinéraire cyclable** sur le boulevard de la République, qui en est actuellement dépourvu ;
- **Proposer des espaces d'attente** plus qualitatifs pour les arrêts de bus. En effet, actuellement, les trottoirs du boulevard de la République font respectivement 2,18 m (côté sud) et 2,8 m (côté nord) de large au niveau des espaces d'attente bus, ce qui reste peu confortable considérant le nombre de voyageurs en attente sur le trottoir.



213. Schéma du principe fonctionnel des circulations (Source : Artelia-Richez, 2023)

L'élément PI4 consiste ainsi à :

- **Fermer la place de la gare aux voitures** : les véhicules arrivant du nord devront tourner sur l'avenue de Bir-Hakeim, dont le sens sera inversé entre la rue Jean Jaurès et l'allée Joséphine ;
- **Améliorer les espaces d'attente aux arrêts de bus** sur le boulevard de la République pour limiter les conflits piétons ;
- **Assurer une liaison cyclable sur le boulevard de la République dans les deux sens de circulation entre la rue Jean Jaurès et le boulevard Michelet, avec :**
  - Une bande cyclable dans le sens Est vers Ouest ;
  - Un couloir mixte bus et cycles dans le sens Ouest vers Est.

Cela impose de reprendre l'aménagement actuel du boulevard de la République.

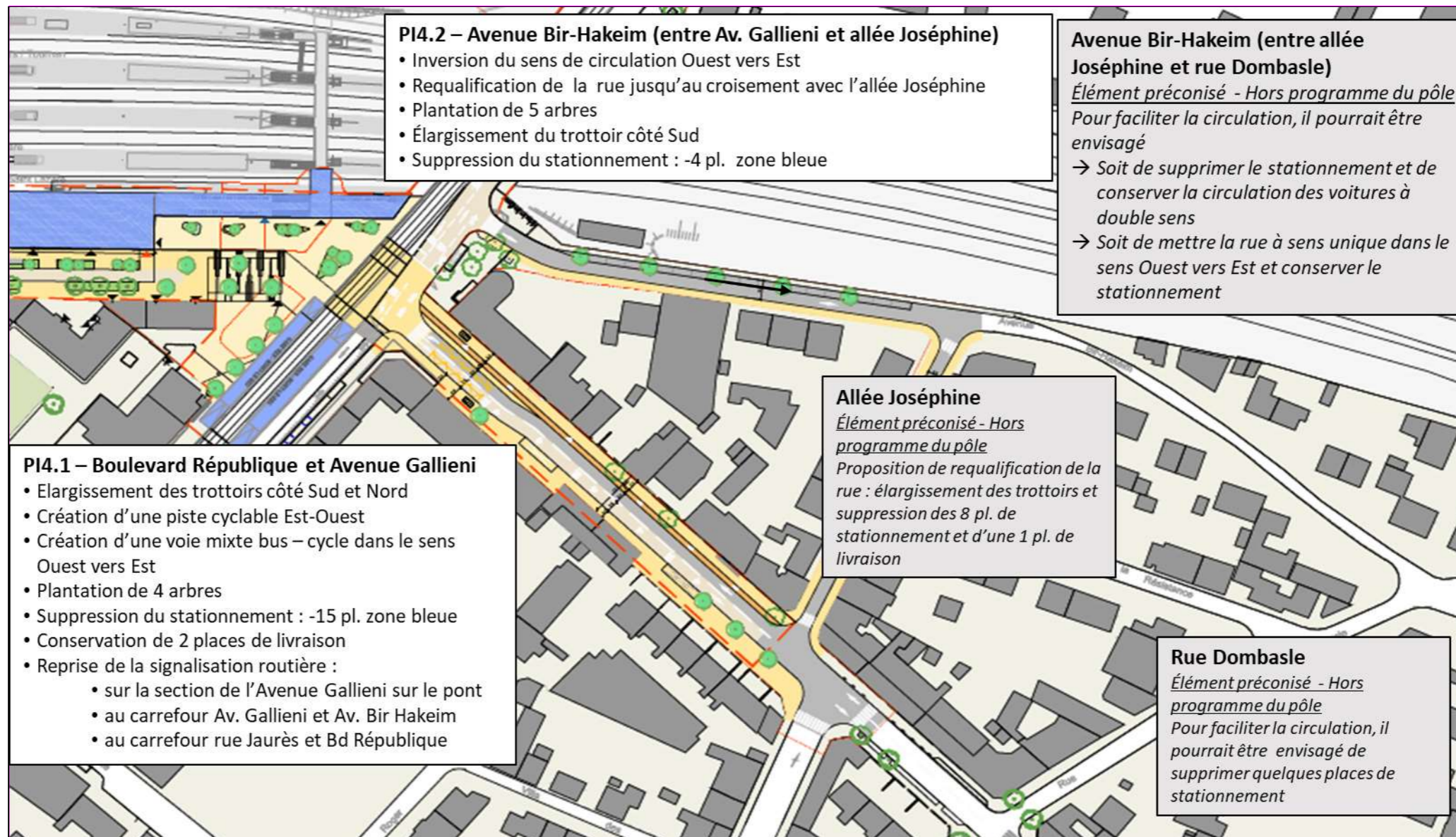
- **Dissocier les sens de circulation** au niveau de l'intersection République x Jaurès :
  - Avec l'obligation de tourner à gauche pour les voitures ;
  - Avec l'interdiction de tourner à droite pour les voitures, seuls les bus pouvant l'utiliser.
- **Sécuriser les cheminements piétons de l'avenue de Bir-Hakeim** en élargissant les trottoirs.

L'élément PI.4 comporte plusieurs sous-éléments de programme :

- PI 4.1 Aménagement bus/vélo sur le boulevard de la République et Gallieni ;
- PI.4.2 Aménagement de la rue Bir-Hakeim ;

À noter que certaines propositions d'aménagement ont été formulées pour l'allée Joséphine, l'avenue Bir-Hakeim entre l'allée Joséphine et sur la rue Dombasle, mais ne sont pas directement intégrées au programme du projet de pôle gare de Noisy-le-Sec.





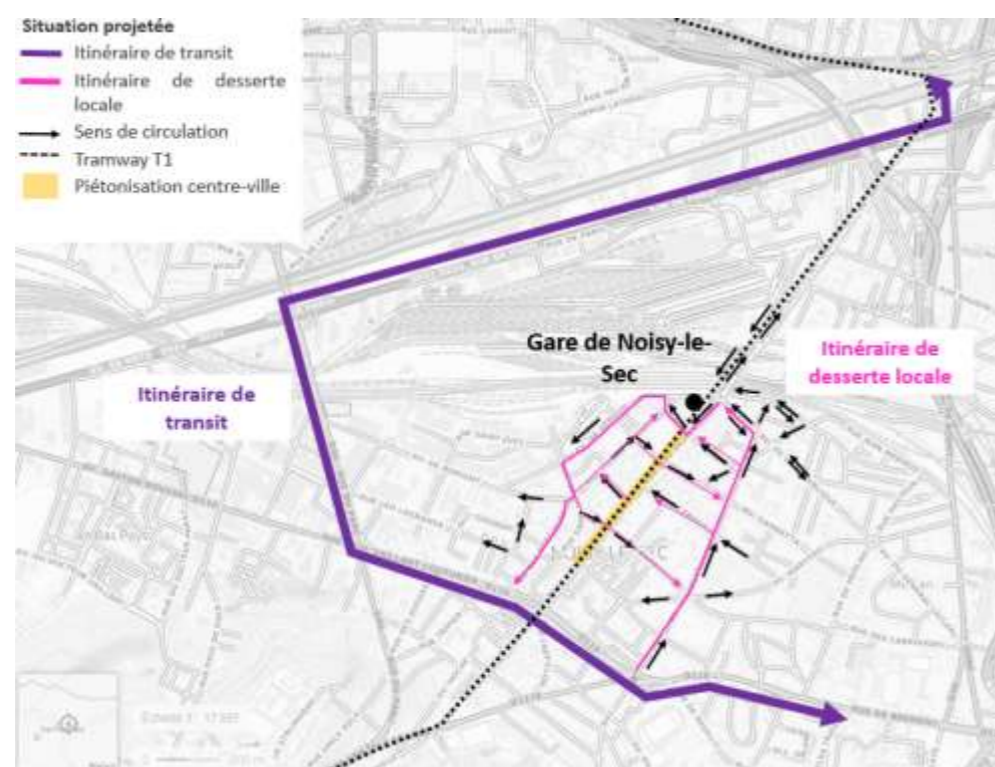
214. Synthèse des éléments d'aménagement PI4 (Source : Artelia-Richez, 2023)



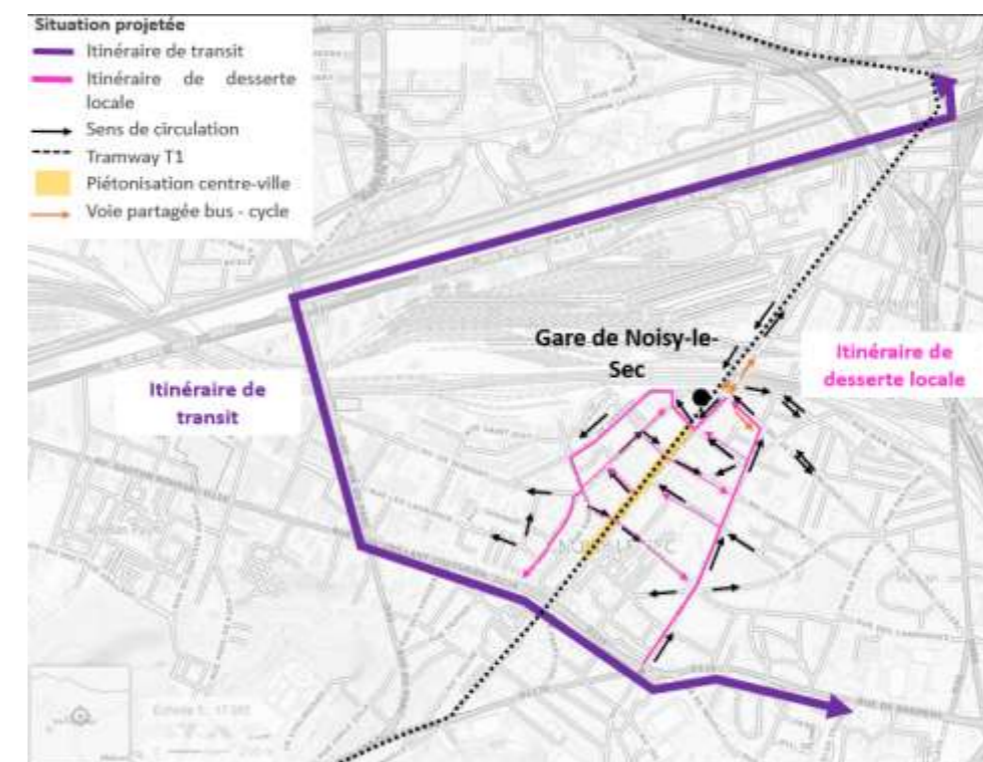
#### 5.8.4.2. Analyse des effets sur la circulation sur un secteur élargi

Le principe du plan de circulation proposé ci-dessus a fait l'objet d'une analyse sur les incidences de report de circulation à une échelle élargie au-delà du périmètre du pôle. Le département de Seine-Saint-Denis a ainsi réalisé une étude de trafic en 2023, testant la mise à sens unique du pont Gallieni en prenant en compte les modifications de circulation dans le cadre du projet du T1. Les résultats de l'étude de circulation sont présentés ci-après.

Cette mise à sens unique du pont Gallieni s'intègre dans la continuité du principe de réaménagement du plan de circulation à l'horizon intermédiaire 2026, où la circulation voiture dans le sens Sud vers Nord est interdite entre la rue Marc Sangnier et le boulevard de la République. Il s'agit ici de poursuivre ce même principe d'interdiction de la circulation routière dans le sens Sud vers Nord depuis le boulevard de la République jusqu'au nord du pont Gallieni.



215. Rappel du plan de circulation en situation de référence en 2026 (Source : Artelia-Richez, 2023)



216. Présentation du plan de circulation avec la mise à sens unique du pont Gallieni (Source : Artelia-Richez, 2023)

L'étude conclut en l'absence de congestion du trafic global, malgré une légère hausse du trafic du réseau de desserte locale (notamment sur l'avenue de Bir Hakeim). Un report de trafic vers d'autres axes départementaux est également observable sur les cartes ci-contre en heure de pointe du matin et du soir. Ce trafic est reporté sur les axes suivants, en capacité de l'absorber :

- Trafic Sud -> Nord reporté sur l'axe rue du Parc (RD40) -> rue de Paris (RD 933) (+110 UVP/h) et sur l'avenue de Rosny (RD 986) direction Nord (+50 UVP/h) ;
- Trafic Nord -> Sud charge l'avenue Bir Hakeim (+190 UVP/h) et se déverse ensuite sur d'autres axes de desserte locale (allée Joséphine, avenue Jean Mermoz, allée de la Paix) et plus faiblement l'avenue de Rosny (RD 986) direction Sud (+50 UVP/h).





217. Synthèse des impacts à l'heure de pointe du matin en comparaison par rapport à la situation actuelle (Source : étude de plan de circulation Noisy-le-Sec, SYSTRA, CD93, 2023)



218. Synthèse des impacts à l'heure de pointe du soir en comparaison par rapport à la situation actuelle (Source : étude de plan de circulation Noisy-le-Sec, SYSTRA, CD93, 2023)

#### 5.8.4.3. Etude de circulation du pôle de Noisy-le-Sec

L'étude de circulation réalisée par Île-de-France Mobilités via le bureau d'études CPEV en 2023, montre que cette réorganisation du plan de circulation aux abords de la gare n'induit pas de dysfonctionnements majeurs en termes de circulation. Les incidences liées aux modifications du plan de circulation dans le cadre du projet du pôle gare restent très locales et faibles par rapport à la situation de référence en 2026 intégrant déjà les modifications du plan de circulation dans le cadre du prolongement du T1

Des baisses de flux sont attendues sur le pont Gallieni du Nord vers le Sud :

- -130 véhicules en heure de pointe du matin
- -91 véhicules en heure de pointe du soir.

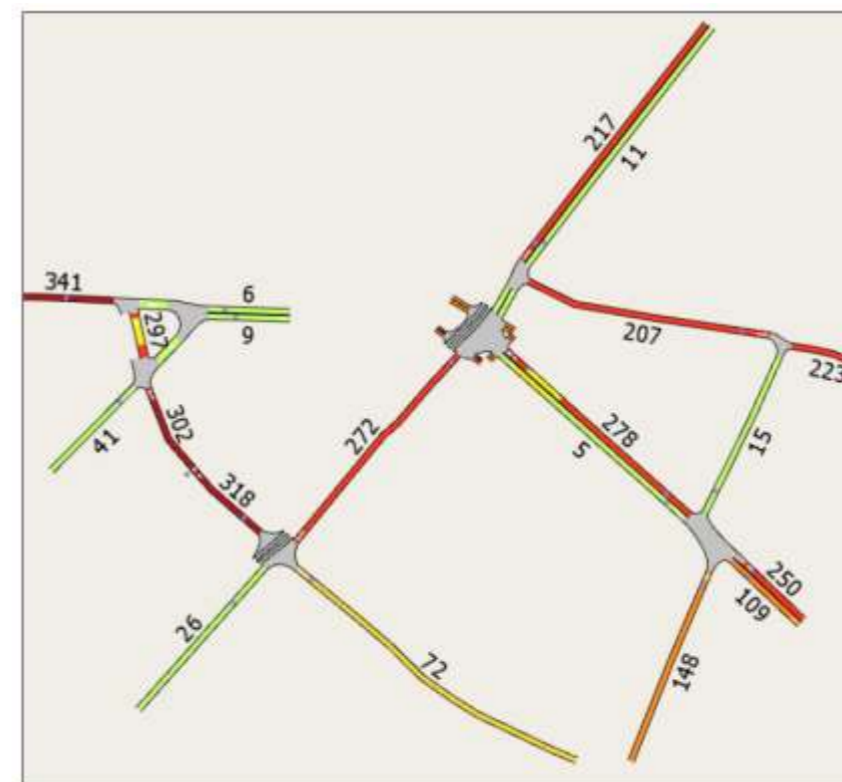
Cela peut s'expliquer par l'allongement du trajet via l'avenue de Bir-Hakeim puis la rue Dombasle qui rend moins compétitif cet itinéraire par rapport à d'autres itinéraires routiers.

Sur l'avenue de Bir-Hakeim, des augmentations de flux par à la situation actuelle (sans le prolongement du T1) sont attendues du fait des reports de trafic, la rue Jaurès entre l'avenue Bir Hakeim et la rue Marc Sangnier étant interdite à la circulation:

- +165 véhicules en heure de pointe du matin,
- +25 véhicules en heure de pointe du soir.

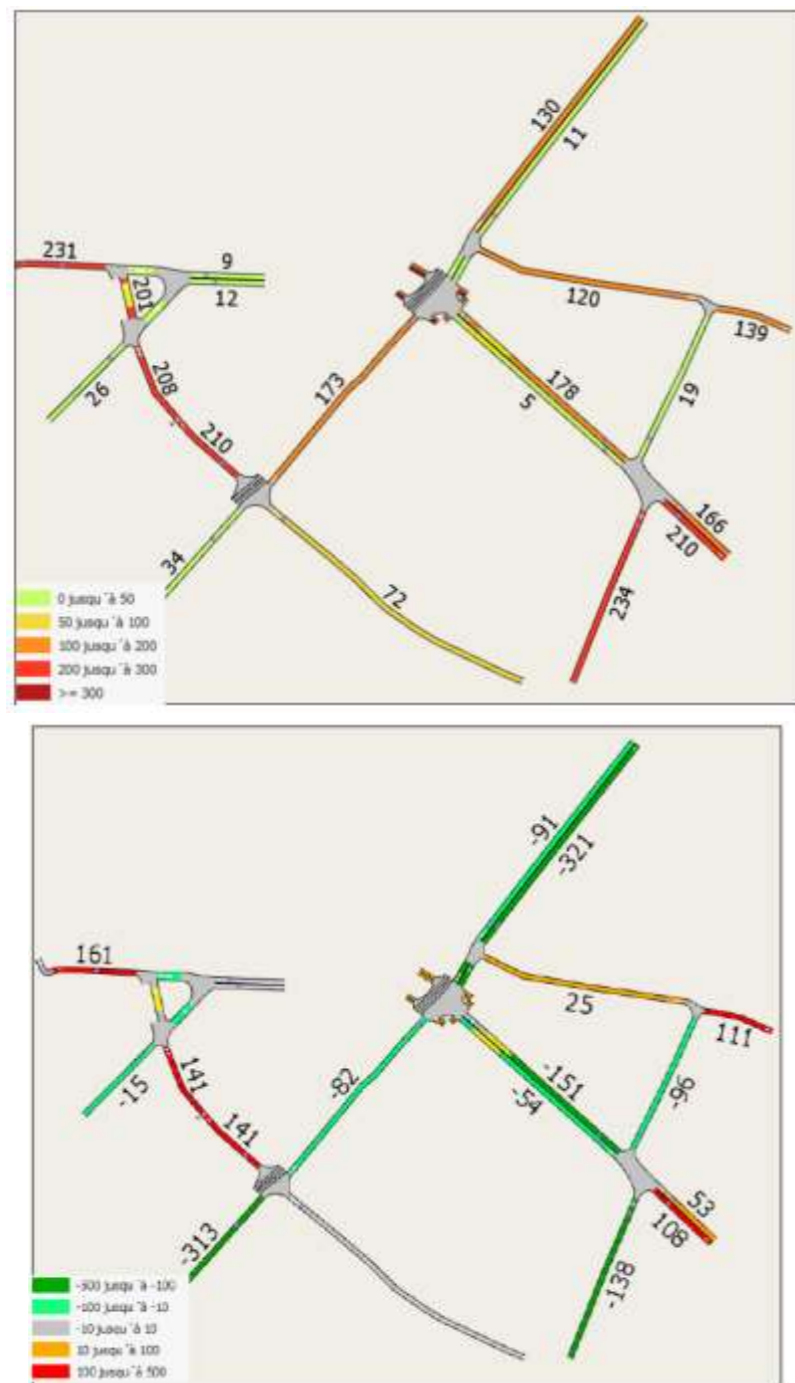
En ce qui concerne le boulevard de la République, la rue Jaurès entre l'avenue Bir Hakeim et la rue Marc Sangnier étant interdite à la circulation, les trafics sont similaires voire plus faibles en qu'en situation initiale (sans le prolongement du T1) dans le sens Est> Ouest :

- En heure de pointe du matin, le flux est très légèrement supérieur à la situation initiale (+25 véhicules) ;
- En heure de pointe du soir, le flux est largement inférieur à la situation initiale (- 151 véhicules).



219. Flux simulés en heure de pointe du matin en haut et évolution des flux voitures par rapport à l'état initial en bas (Source : étude CPEV, 2023)





220. Flux simulés en heure de pointe du soir à gauche et évolution des flux voitures par rapport à l'état initial en bas (Source : étude CPEV, 2023)

En ce qui concerne spécifiquement le carrefour du boulevard de la République x Rue Jean Jaurès, la suppression de la voie d'approche bus a un impact très limité sur la performance des bus. En effet, le flux routier voiture est modéré sur le boulevard de la République en direction de la rue Jean Jaurès, avec entre 200 et 300 véhicules en heure de pointe, ce qui n'engendre pas de remontées de files importantes : la remontée de file maximale en heure de pointe du matin est de 12 véhicules et est de 9 véhicules en heure de pointe du soir.

#### 5.8.4.4. PI4.1 Aménagement bus/vélo sur le boulevard de la République et l'avenue Gallieni

L'élément PI4.1 consiste en la reprise de l'aménagement sur le boulevard de la République sur 150 m entre la rue Jean Jaurès et le boulevard Michelet via :

- La création d'une bande cyclable de 1,50 m dans le sens Est vers Ouest ;
- L'élargissement des trottoirs de chaque côté (passage d'un trottoir existant compris entre 2,30m et 3,90m à un trottoir plus large compris en 4,30m et 5,20m) ;
- L'aménagement de deux nouveaux abris de bus ;
- La création d'une voie mixte bus et cycle dans le sens Ouest vers Est ;
- La végétalisation du trottoir sud à la place du stationnement ;
- La suppression de 15 places de stationnement ;
- La restitution de 2 places de livraison.
- La reprise de la signalisation routière horizontale et verticale pour le carrefour avec la rue Jean Jaurès et le boulevard de la République à la fois pour les cycles, les véhicules particuliers et les bus.

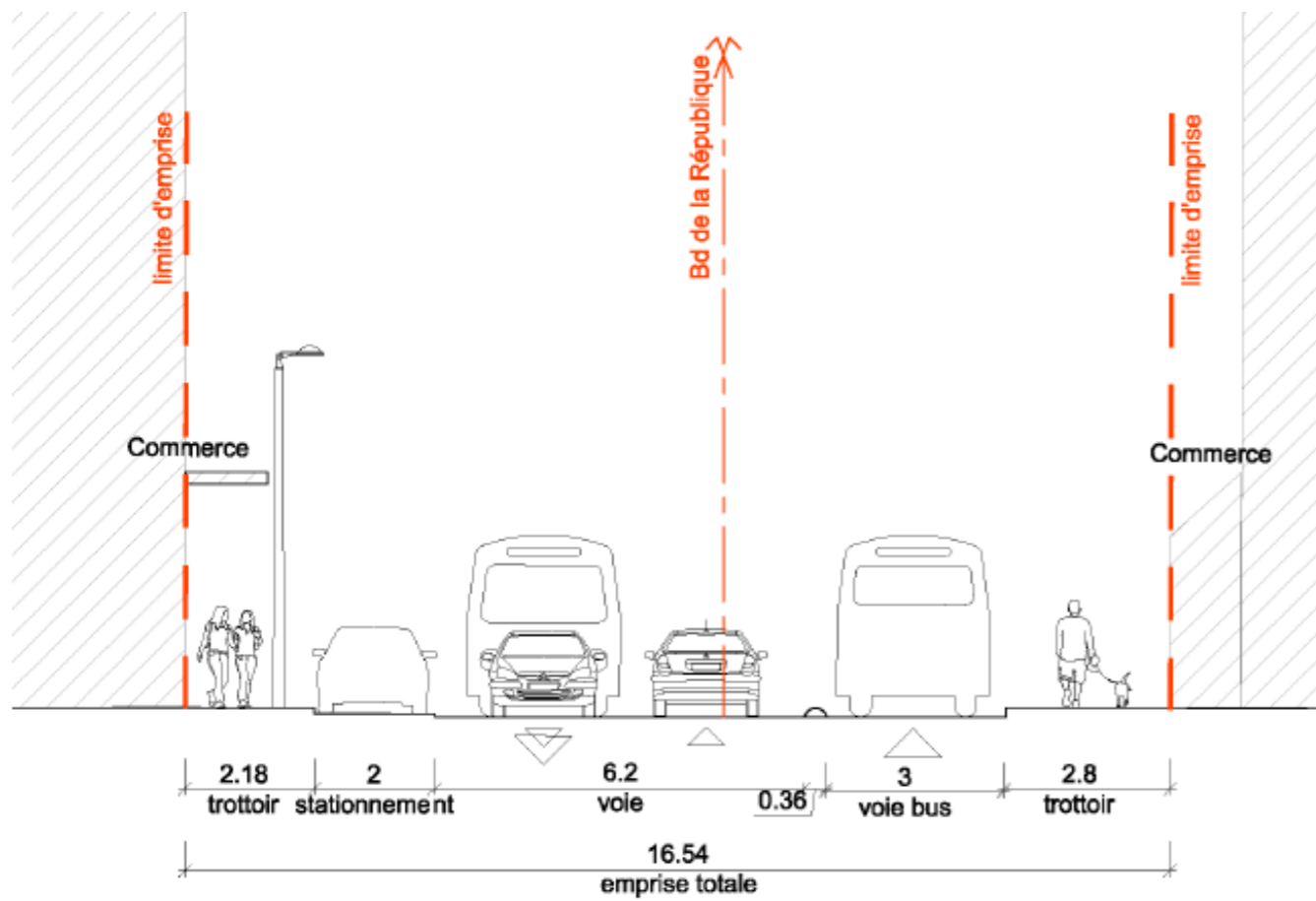
Sur le Bd de la république, cela nécessite la reprise de la structure et du revêtement, de même que la reprise du fil d'eau des deux côtés du trottoir.

Cet élément intègre également les reprises nécessaires sur l'Avenue Gallieni entre l'Avenue de Strasbourg et le Bd de la République. Sur cette portion, le sens de circulation sud vers nord sera uniquement réservé aux bus et aux cycles. L'autre sens de circulation nord vers sud reste mixte VP et bus.

Il s'agit uniquement à de la reprise de la signalisation routière et verticale :

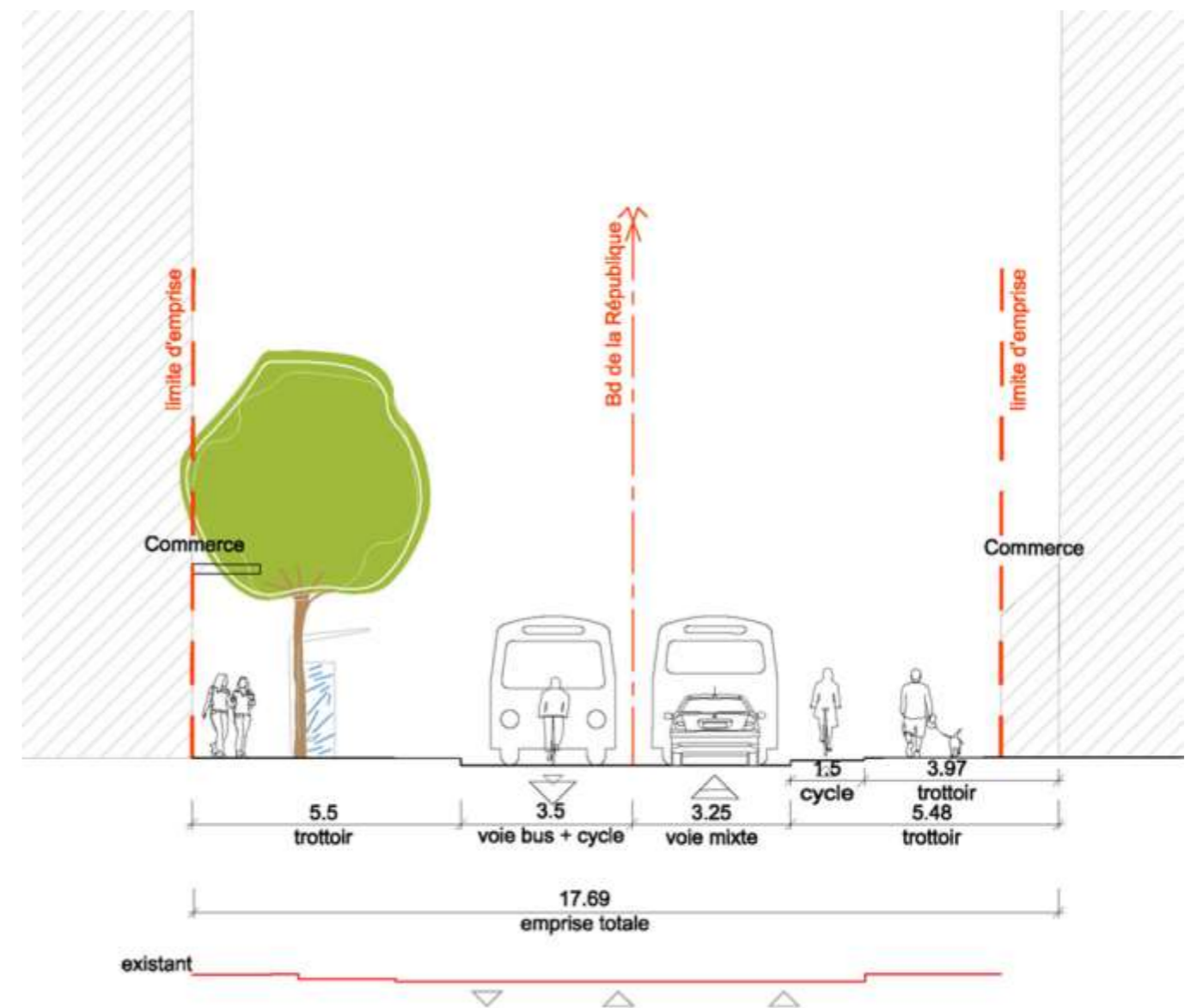
- au niveau du carrefour avec l'avenue Bir Hakeim ( cédez le passage et obligation de tourner à gauche vers l'Avenue Bir Hakeim pour les VP);
- sur le pont Gallieni ( pour la voie mixte bus et vélos).

Le revêtement de l'avenue Gallieni n'est pas nécessaire au vu des modifications du plan de circulation.



221. Coupe type – existant – Boulevard de la République (Source : Artelia-Richez, 2023)

Les aménagements sur le Boulevard de la République sont indépendants des aménagements du périmètre ferroviaire et peuvent donc s'envisager en parallèle.



222. Coupe type – projeté – Boulevard de la République (Source : Artelia-Richez, 2023)

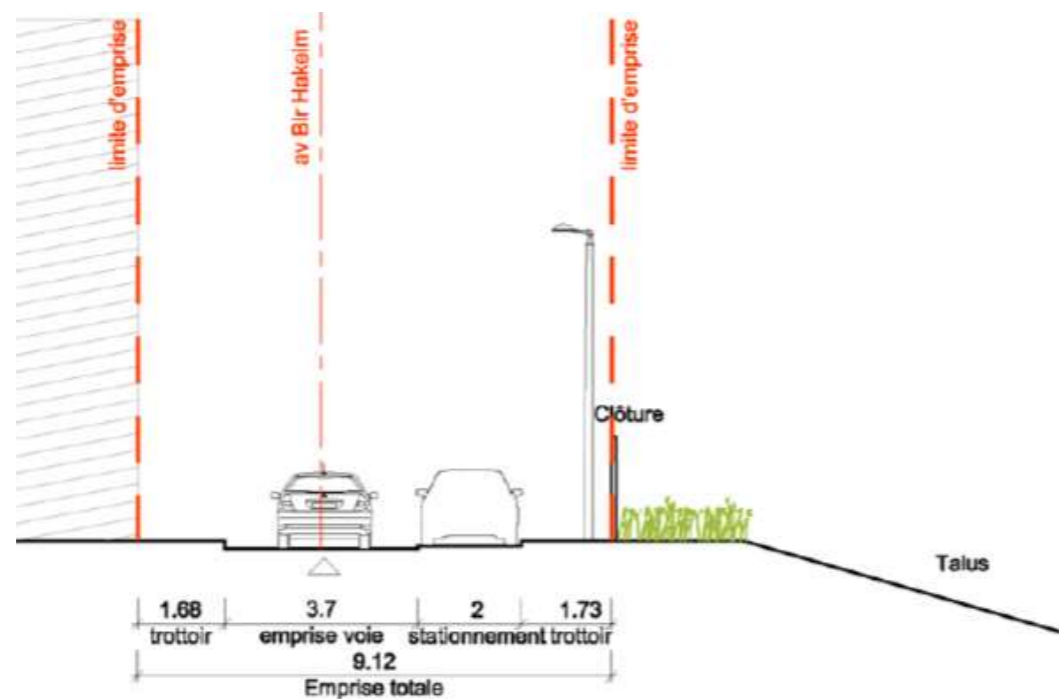


#### 5.8.4.5. PI.4.2 Aménagement de l'avenue de Bir-Hakeim

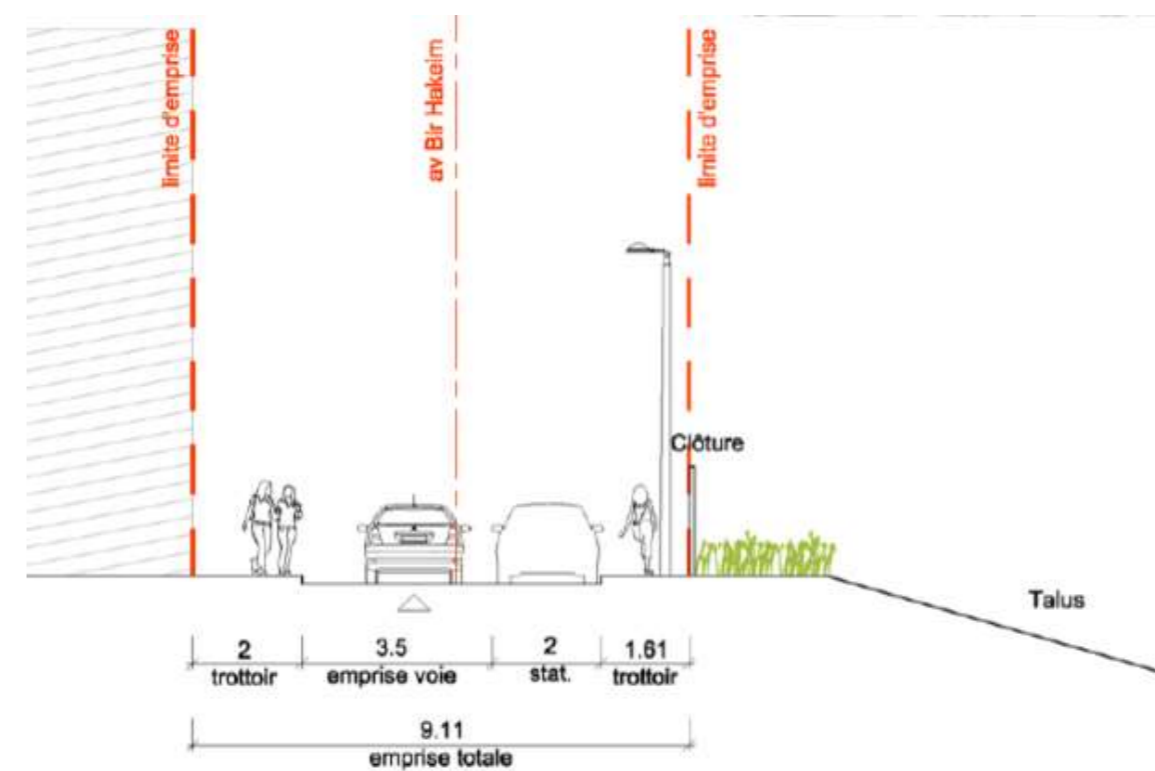
L'élément PI4.2 consiste en la reprise de l'aménagement de l'avenue de Bir-Hakeim entre la rue Jean Jaurès et l'allée Joséphine via :

- L'élargissement du trottoir coté habitations de 1,68 m à 2,26 m et l'ajustement du trottoir coté talus à 2,26 m ;
- Le redimensionnement de la voirie à 3,50m ;
- La reprise de la voirie et des trottoirs ;
- La plantation de 5 arbres de haute tige entre les places de stationnement.

L'élément PI4.2 nécessite la reprise totale de la voirie.



223. Coupe type – existant – Avenue de Bir-Hakeim (Source : Artelia-Richez, 2023)



224. Coupe type – projeté – Avenue de Bir-Hakeim (Source : Artelia-Richez, 2023)

#### 5.8.4.6. Évolution comparative entre les études du DOCP et de Schéma de principe

Le réaménagement des voiries du niveau haut envisagé pour le projet de pôle dans le schéma de principe est plus important que celui envisagé au stade DOCP, où il était uniquement envisagé la suppression du couloir bus d'approche sur le boulevard de la République pour élargir les trottoirs. Dans le cadre du schéma de principe, la requalification du boulevard de la République et la reprise du plan de circulation répondent à plusieurs objectifs :

- Développement des modes actifs par la création d'une liaison cyclable entre la rue Jean Jaurès et le boulevard Michelet ;
- Apaisement de la circulation routière devant le parvis en interdisant la circulation dans le sens Sud vers Nord.

#### **Ce qu'il faut retenir :**

L'élément PI4 permet ainsi de bien répondre aux objectifs fonctionnels :

- « Créer les conditions d'une meilleure intermodalité » et de ses sous-objectifs :
  - Donner la priorité aux modes actifs dans le traitement des espaces publics aux abords des accès de la gare en améliorant le confort d'attente au niveau des abris du bus et en élargissant les trottoirs
  - Intégrer les aménagements cyclables dans le pôle en termes d'itinéraires en proposant un itinéraire cyclable sur le boulevard de la République entre la rue Jean Jaurès et le boulevard. Michelet ;
  - Apaiser la circulation routière aux abords de la gare, tout en conservant une circulation bus efficace.

#### **Les axes forts pour la suite des études**

- Une pacification routière du carrefour au droit du parvis de la gare
- Une priorité donnée aux flux piétons dans les aménagements
- Les réflexions du Département en matière de cohérence d'aménagements et d'itinéraires cyclables au-delà du périmètre du pôle
- Une réflexion globale sur le stationnement en cours par la Ville dans laquelle devra s'inscrire le pôle
- Des pratiques de circulation VP dans le secteur qui auront déjà évolué avec la mise en service du T1
- Une volonté de végétaliser les axes



### 5.8.5. Élément PI5 – Le prolongement du niveau bas du parvis

Le **prolongement du niveau bas du parvis** de la gare vise à une pacification autour de la place et de l'impasse de la rue de la Gare. Ce principe de piétonisation s'étend de la rue Marc Sangnier jusqu'à la liaison piétonne reliant les niveaux haut et bas (PI.2). La superficie du parvis apaisé s'élèvera à 2 500 m<sup>2</sup>.

Le réaménagement de la rue de la Gare consiste à :

- Reprendre entièrement les espaces publics (placette et rue de la Gare) : revêtement de chaussée et nivellement.;
- Végétaliser les abords de la rue de la Gare avec la création de bandes plantées le long de la façade de la future gare, et l'enherbement des pieds des arbres de haute tige situés sur le long des immeubles ;
- Maintenir l'offre Vélib dans la rue de la Gare (déplacement de la station en phase travaux) ;
- Aménager deux places de stationnement PMR devant l'accès du PASO;
- Maintenir l'offre de stationnement pour des véhicules électriques.

L'élément PI.5 s'accompagne également de la reprise du revêtement de la chaussée de la rue Marc Sangnier et de la rue de Verdun. Ces voies seront, en effet, largement impactées durant la phase de travaux du pôle. Cette reprise vise à offrir, à l'horizon du projet de pôle, un accès routier et cyclable au niveau bas de la gare qualitatif.

L'élément PI5 nécessite :

- De supprimer 13 places de stationnement au niveau de la rue de la Gare ;
- De déplacer la station Vélib ;
- D'interdire la circulation routière au niveau de la placette et dans la rue de la Gare, à l'exception d'usages spécifiques : riverains et services (ordures ménagères, secours, convoyeurs de fonds, livraisons gare, logistique pour les locaux techniques) mais également maintien de l'accès aux places de recharge électrique et PMR.

L'élément PI.5 permet de renforcer l'apaisement sur le parvis bas en faveur des piétons en maintenant l'accès routier nécessaires aux riverains et aux fonctions support/logistiques liées à la gare.



225. Niveau bas du pôle : vision cible 2035 (Artelia-Richez, 2022)

#### 5.8.5.1. Évolution comparative entre les études du DOCP et de Schéma de principe

Le prolongement du niveau bas du parvis envisagé pour le projet de pôle dans le schéma de principe correspond à l'approfondissement de la pacification de la rue de la Gare inscrit au stade DOCP.

##### **Ce qu'il faut retenir :**

L'élément PI.5 permet ainsi de répondre aux objectifs fonctionnels « Créer les conditions d'une meilleure intermodalité » et des sous-objectifs suivants :

- Apaiser la circulation aux abords de la gare ;
- Donner la priorité aux modes actifs dans le traitement des espaces publics aux abords des accès de la gare.

##### **Les axes forts pour la suite des études**

- Une priorité donnée aux déplacements piétons dans l'espace malgré la nécessité d'un maintien d'une circulation routière spécifique sur la rue de la Gare en impasse
- Une cohérence des espaces piétonnés en matière de matériaux, de palettes végétales, de mobilier urbain, de signalétique pour les éléments de programme PI1, PI2 et PI5



226. Image non contractuelle – vue du parvis bas depuis la rue Pierre Sépard ( Richez, 2023)

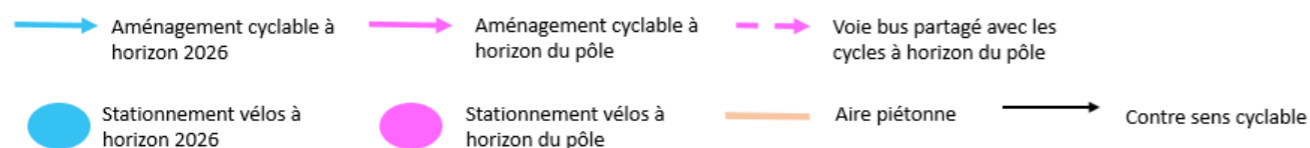
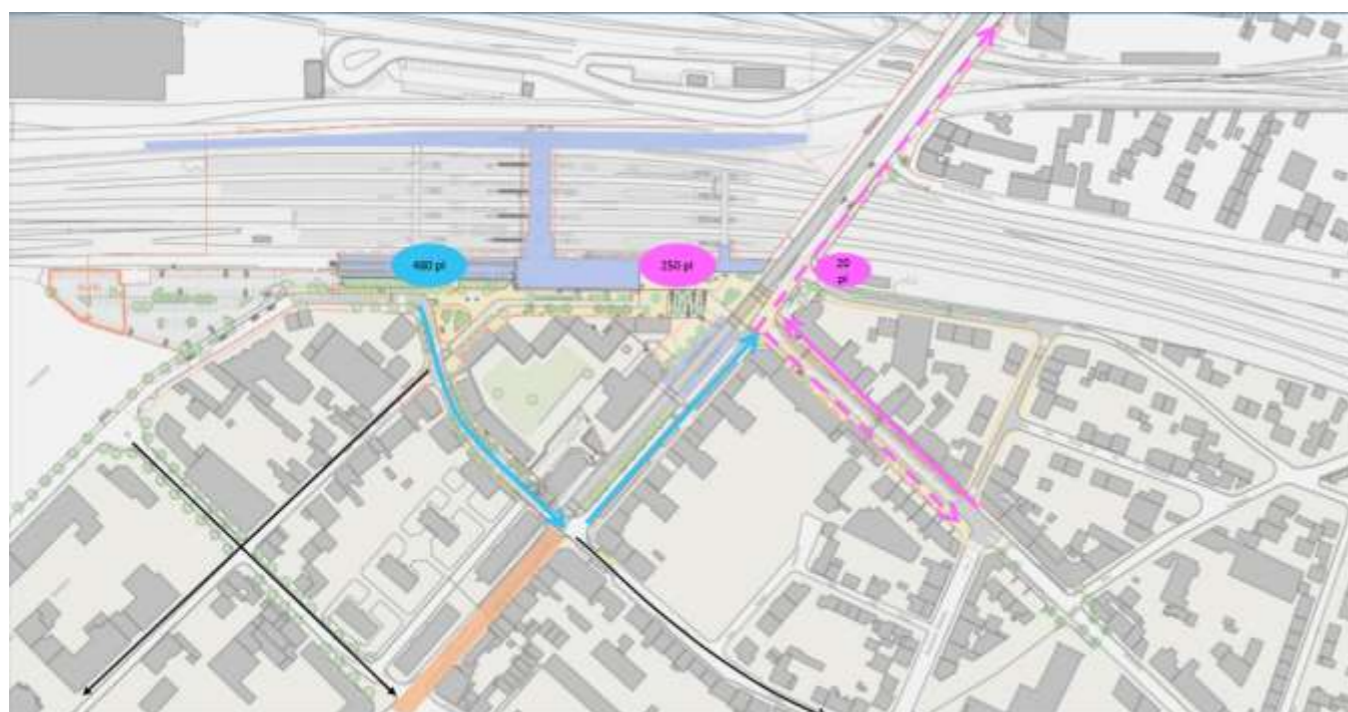


## 5.9. LE PERIMETRE OPERATIONNEL INTERMODAL : SYNTHESE

### 5.9.1. Cheminements vélos

Pour rappel l'objectif cyclable du projet de pôle est de proposer des itinéraires cyclables et du stationnement cycle de manière équilibrée entre les deux niveaux du pôle.

Le schéma cible des cheminements et stationnements cyclables est présenté ci-dessous.



227. Carte des cheminements cyclables pour accéder à la gare et stationnements envisagés

Le projet de cheminement cyclable porté par le pôle gare, consistant au réaménagement du boulevard de la République avec la création d'une bande cyclable dans le sens Est vers Ouest entre le boulevard Michelet et la rue Jean Jaurès et avec la création d'un couloir mixte bus dans le sens Ouest vers Est,

ainsi que la pacification de la rue de la Gare, s'inscrit en complément des aménagements cyclables à horizon 2026 :

- rue Jean Jaurès requalifiée dans le cadre du projet du T1 avec une piste cyclable Sud vers Nord entre le boulevard de la République et la rue de l'Union ;
- le passage de la rue Marc Sangnier à sens unique avec l'aménagement d'une piste cyclable dans le sens Ouest vers Est.

L'ensemble de ces aménagements permet de conforter une accessibilité cyclable au pôle gare.

L'offre de stationnement vélo étant conséquente en situation intermédiaire 2026 avec le projet de requalification du passage secondaire, le projet de pôle complète l'offre de stationnement sur le niveau haut. Du stationnement vélo complémentaire est proposé sur le niveau haut, portant l'offre globale de stationnement cycles à **960 pl. de stationnement à l'horizon 2030**.

	TOTAL	Niveau bas	Niveau haut
<b>Situation 2026</b>	<b>480</b>	<b>480</b>	<b>0</b>
Stationnement vélos (nombre de places) [abris / consignes]	[240 / 240]	[240 / 240]	[0/0]
<b>Situation projet 2035</b>	<b>750</b>	<b>480</b>	<b>270</b>
Stationnement vélos (nombre de places) [abris / consignes]	[410/340]	[240 / 240]	[170/100]
<b>Places supplémentaires par rapport à la situation 2026</b>	<b>+ 270</b>	<b>0</b>	<b>+270</b>

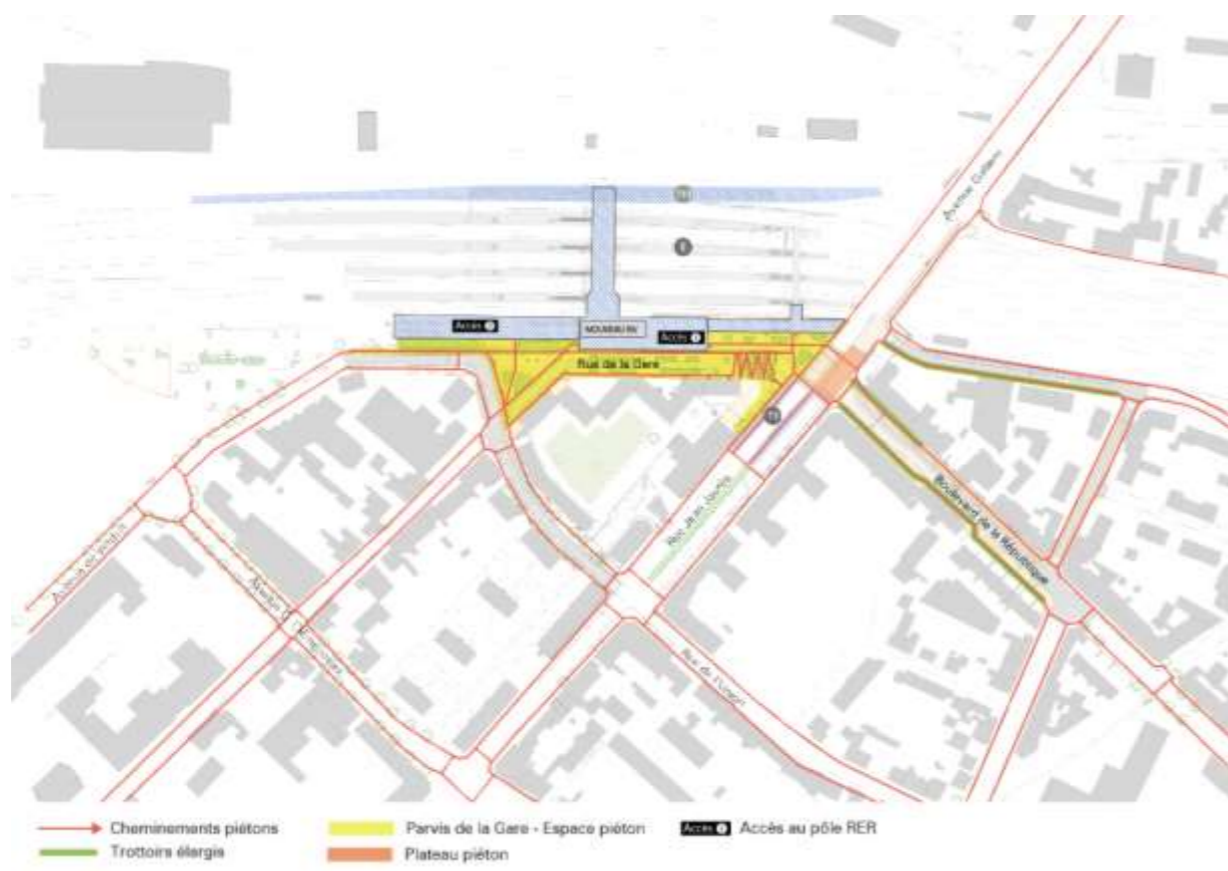
### 5.9.2. Cheminement piétons

Pour rappel le projet de pôle gare de Noisy-le-Sec donne priorité aux modes actifs dans le traitement des espaces publics aux abords des accès de la gare. En situation intermédiaire 2026, le pôle de Noisy-le-Sec, malgré le rabattement important à pied à la gare, ne bénéficie pas d'aménagements en faveur des piétons. Le programme du pôle vise ainsi à corriger ce manque par l'aménagement :

- D'un parvis sur le niveau haut ;
- D'une liaison entre le parvis haut et le niveau bas de la gare : réalisation de gradins et d'une rampe PMR ;
- D'une zone piétonne autour de la place et de l'impasse de la rue de gare sur le niveau bas de la gare.

Également, des trottoirs plus généreux pour les piétons sont prévus sur le boulevard de la République (côté Sud entre 2,1 et 4,6 m et côté Nord entre 3,2 et 4,8 m) et sur l'avenue Bir Hakeim ( côté Nord 2,6 et côté Sud 3 m)

Enfin, le plateau piéton au niveau du carrefour jouxtant le parvis fait du piéton le mode prioritaire dans les traversées.

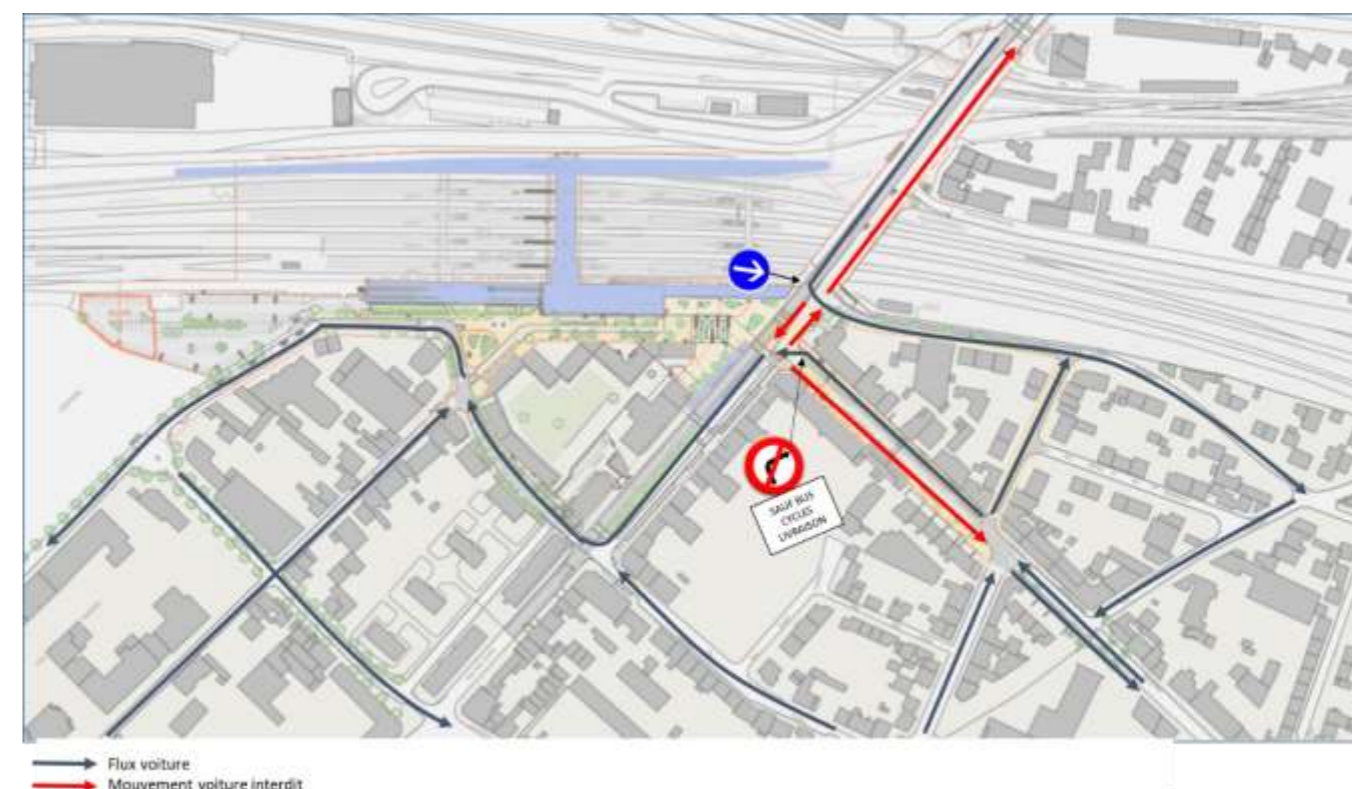


228. Carte des cheminements piétons pour accéder à la gare envisagés (Source : Artelia-Richez, 2023)

### 5.9.3. Circulations motorisées

Les schémas ci-dessous synthétisent les circulations possibles selon le type de véhicule, à savoir le flux routier, le flux bus, les flux des véhicules de service.

La reprise du plan de circulation (décrite dans l'élément PI.4) a été testée dans le cadre d'une simulation de trafic routier. L'apaisement devant le parvis avec la suppression du flux voiture, l'inversion du sens de circulation de l'avenue de Bir-Hakeim (passage du sens Est → Ouest à Ouest → Est), la suppression du couloir bus du boulevard de la République dans le sens Est vers Ouest, l'interdiction de la circulation voiture dans le sens Ouest vers Est sur le boulevard de la République, la création de couloirs mixtes bus – cycles sur le boulevard de la République dans le sens Ouest vers Est, dans la rue Jean Jaurès entre le boulevard de la République et l'avenue de Bir-Hakeim et sur le pont Gallieni dans le sens sud vers nord, fonctionnent correctement d'après l'étude de simulation de trafic CPEV effectuée en 2023 et d'après l'étude de circulation réalisée par le département en 2023 également.



229. Plan de circulation routier autour de la gare de Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2023)



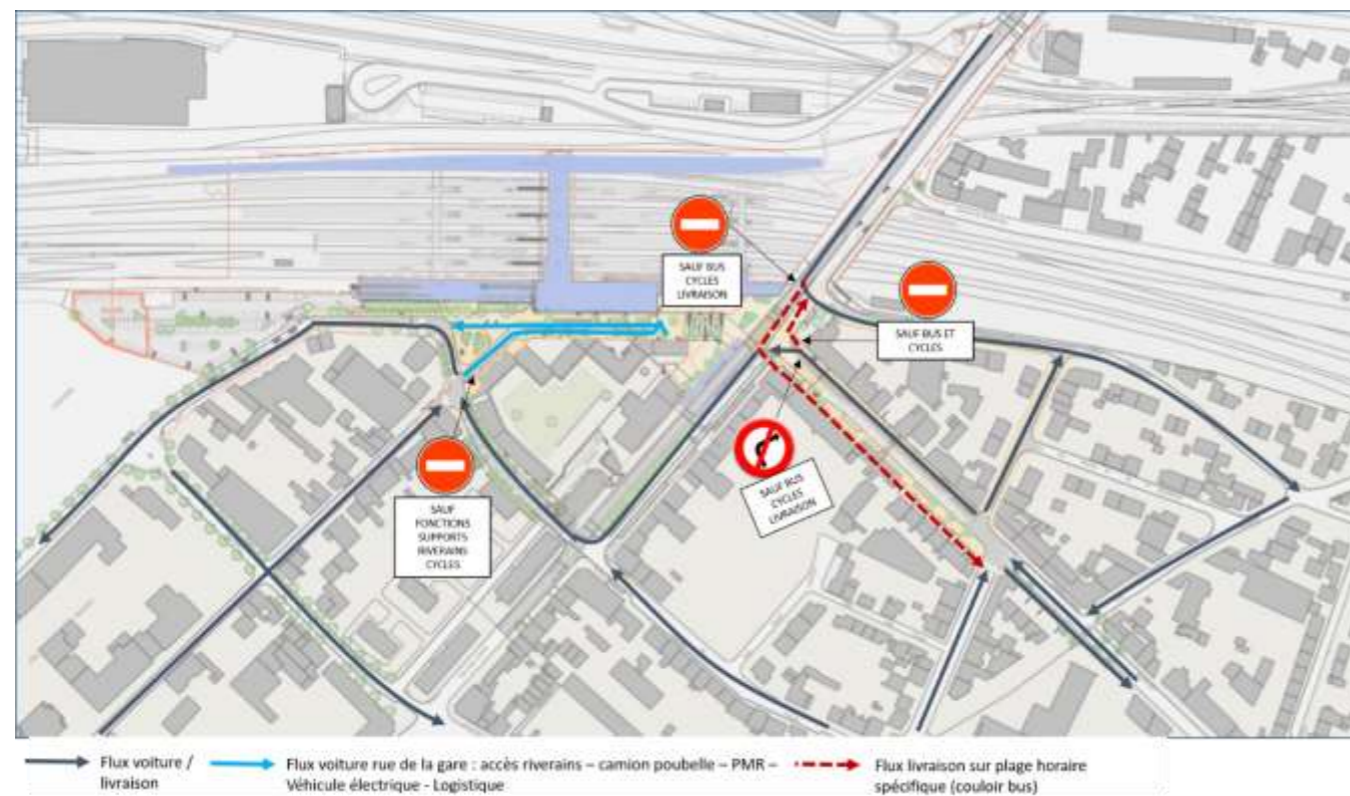


L'accès à l'impasse de la rue de la Gare est interdit à l'exception d'usages spécifiques : riverains et services (ordures ménagères, secours, convoyeurs de fonds, livraisons gare, logistique pour les locaux techniques) mais également maintien de l'accès aux places de recharge électrique et PMR.

Le retournement des véhicules s'effectue au bout de l'impasse, nécessitant une main-œuvre en marche arrière.

Les services nécessaires au fonctionnement propre de la gare bénéficieront d'accès spécifiques, avec un accès sécurisé à une cour intérieure située au niveau 0 de la future gare. Le retournement des véhicules s'effectue dans cette cour. Le retournement des véhicules s'effectue dans cette cour.

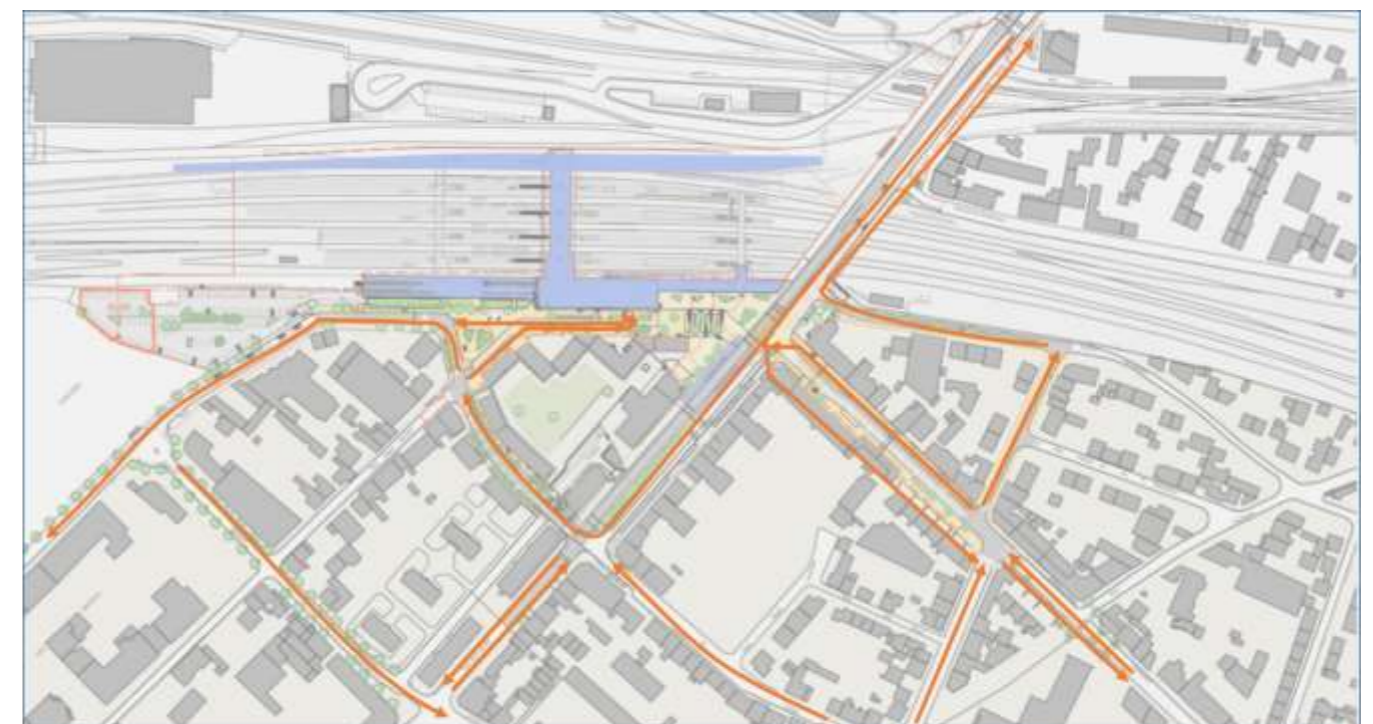
Sur le boulevard de la République et la rue Jean Jaurès, la circulation des véhicules de livraison est autorisée dans les couloirs mixtes bus / cycles pour accéder aux places de livraisons selon des plages horaires à définir.



230. Plan de circulation - Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2023)



231. Plan de circulation livraisons - Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2023)



232. Plan de circulation accès pompier (Source : Artelia-Richez, 2023)





La reprise du plan de circulation routier est compatible avec le fonctionnement des bus qui est rappelé ci-dessous. La circulation bus est maintenue sur la rue Jean Jaurès pour la ligne 143.



233. Plan de circulation flux bus (Source : Artelia-Richez, 2023)



## 5.10. INTERET DU PROJET

Le tableau ci-dessous analyse pour chaque objectif défini dans le cadre du projet de pôle le niveau les actions mis en place pour y répondre et le niveau d'atteinte global de l'objectif.

Objectif	Objectif atteint	Actions
<b>Agrandir la gare</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>La création d'un nouveau bâtiment voyageur et d'une nouvelle passerelle adaptés aux flux voyageurs :</li> <li>Plus fonctionnels et agréables pour les voyageurs ;</li> <li>Avec un espace de circulation des voyageurs, des services et des locaux techniques,</li> <li>Mieux reliés au niveau bas de la gare</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'une nouvelle passerelle et d'un nouveau bâtiment voyageur sur deux niveaux, en connexion, avec le parvis haut et avec la rue de la Gare -niveau bas, avec 76 % de la surface dédiée aux circulations voyageurs et accompagné d'un renfort de l'offre de service (2 commerces, un WC PMR, ...).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une gare visible depuis les deux niveaux haut et bas comme élément repère dans la ville</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un bâtiment voyageur sur deux niveaux donnant sur des espaces piétons dégagés : le parvis haut et la rue de la Gare piétonnisé au niveau bas.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une articulation efficace entre les bâtiments de la gare et les espaces intermodaux à travers une gestion de l'altimétrie et de la distance entre les accès de la gare</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement de la liaison PMR et piétonne entre les deux niveaux de la gare à travers la création d'une rampe dans l'espace urbain. Dans l'espace gare, la connexion entre les deux niveaux sera garantie par un ascenseur, un escalier fixe et un escalier mécanique.</li> <li>Nouveau bâtiment voyageur plus éloigné de la station du T1 et des arrêts bus sur le niveau haut mais s'ouvrant sur un parvis généreux et lisible pour les flux piétons et les correspondances.</li> </ul>
<b>Créer les conditions d'une meilleure intermodalité</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une priorité donnée aux modes actifs dans le traitement des espaces publics aux abords des accès à la gare</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parvis piéton sur le niveau haut</li> <li>Piétonisation de la rue de la Gare</li> <li>Suppression de la circulation des voitures sur la rue Jean Jaurès entre l'avenue de Bir-Hakeim et le boulevard de la République</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'amélioration des correspondances entre le tramway, les bus et la gare par des cheminements rapides, clairs, sécurisés et confortables.</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Élargissement des trottoirs Boulevard de la République et avenue de Bir-Hakeim entre la rue Jean Jaurès et l'allée Joséphine</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'intégration des vélos dans le pôle en termes d'itinéraires et de places de stationnement de manière équilibré sur le niveau haut et bas de la gare</li> </ul>	PARTIELLEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre de stationnement globale du pôle équilibrée entre le niveau bas et le niveau haut avec 750 places : <ul style="list-style-type: none"> <li>480 places sur le niveau bas ;</li> <li>270 places sur le niveau haut.</li> </ul> </li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration des itinéraires cyclables autour du secteur du pôle avec :             <ul style="list-style-type: none"> <li>Côté Ouest de la gare, la sécurisation de l'accès au stationnement cyclable sur le niveau bas avec la pacification de la rue de la Gare (inscrit dans le projet de pôle) ;</li> <li>Côté Est, l'aménagement d'une liaison cyclable entre le bld. de la République et le bld Michelet (inscrit dans le projet de pôle), via une bande cyclable dans le sens Est vers Ouest et via un couloir mixte bus et cycles dans le sens Ouest vers Est ;</li> <li>Les itinéraires cyclables côté Sud via la rue Jean Jaurès prévus dans le cadre du projet du T1 qui permettent d'accéder à la gare (situation de référence 2026, ces aménagements ne seront pas modifiés dans le cadre du projet de pôle).</li> <li>La création d'un couloir mixte bus – vélo sur le pont Gallieni dans le sens Sud vers Nord.</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La création de parvis dimensionnés aux flux, pacifiés et végétalisés comme lieux d'attente et d'échanges intermodaux.</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement du parvis sur le niveau haut</li> <li>Liaison piétonne comme continuité du parvis haut</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une circulation routière apaisée aux abords de la gare.</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piétonisation de la rue de la Gare</li> <li>Plateau piéton sur le carrefour au droit de la gare sur le niveau haut</li> <li>Interdiction de la circulation des voitures au droit du carrefour Jaurès&lt;-&gt;République (seuls les bus sont autorisés)</li> </ul>
<b>Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un pôle-gare, entre la rue de la Gare et la rue Jean Jaurès en cohérence avec l'environnement urbain</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un seul espace urbain et intermodal continu entre les deux accès de la gare par l'aménagement de la rampe-gradins.</li> <li>Transformation de l'impasse actuelle de la rue de la Gare en espace urbain et intermodal à travers la rampe-gradins</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une inscription du pôle en continuité des éléments végétaux du secteur et de la pacification engagée par le T1 et la requalification du passage souterrain</li> </ul>	PARTIELLEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement des espaces plantés en cohérence avec les possibilités de chaque secteur du pôle. Jardinières, plantation d'alignement d'arbres, bandes plantées en pleine terre...</li> <li>Reprise partielle des aménagements paysagers du parvis prévus dans le cadre du T1 compte tenu de la reprise du nivellement du parvis</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un projet de pôle compatible avec de potentielles évolutions urbaines du secteur</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet de pôle n'obère toute possibilité de projet d'aménagement dans le secteur de la gare.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une participation à la revalorisation de l'entrée du centre-ville</li> </ul>	OUI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un parvis large qui prévoit un aménagement plus urbain, moins routier au niveau du parvis haut avec une circulation.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une programmation commerciale complémentaire sur le secteur</li> </ul>	PARTIELLEMENT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identification de deux coques commerciales dont une au RDC du futur bâtiment voyageur sur le périmètre ferroviaire, dont la programmation doit être précisée dans la suite des études.</li> </ul>



## 5.11. SYNTHÈSE DES ÉVOLUTIONS DU PROJET DE PÔLE ENTRE LE PROGRAMME DU DOCP ET LE PROGRAMME DU SCHEMA DE PRINCIPE

Le tableau ci-dessous présente les évolutions du projet de pôle entre le DOCP et le schéma de principe.

Les principales évolutions sont :

- Sur le périmètre opérationnel ferroviaire : le maintien de la passerelle existante en sortie ;
- Sur le périmètre opérationnel intermodal, l'approfondissement du scénario du parvis en lieu et place du bâtiment de la Rotonde et la reprise du plan de circulation des voiries du niveau haut.

Périmètre ferroviaire	DOCP	SDP	Remarques
Le nouveau bâtiment voyageur	X	X (PF.1)	<b>Approfondissement du DOCP</b>
La nouvelle passerelle	X	X (PF.2)	<b>Approfondissement du DOCP</b>
Le traitement de la passerelle existante	-	X (PF.3)	<b>Rajout dans le SDP</b> : nécessaire à la suite de l'analyse d'étude des flux de la gare à horizon 2035
Passerelle piétonne côté nord entre les quais du T11 et le pont Gallieni	X (Bilan de la Concertation)	-	Suppression du projet de pôle suite aux très fortes contraintes d'insertion (implantation sur les quais du T11 et contraintes de positionnement de la passerelle au regard des équipements ferroviaires), du coût élevé de l'aménagement et au regard du gain modéré pour les futurs usagers.  L'étude de faisabilité de la passerelle se trouve en annexe : « Annexe – Étude opportunité et faisabilité de la création d'une passerelle piétonne T11 – Pont Gallieni ».  Cet aménagement n'est donc pas porté dans le cadre du projet de pôle pour ces raisons de complexité technique et financière.
Création d'abris de quais	-	X (PF.4)	<b>Rajout dans le SDP</b> : démolition des quais nécessaire pour la création de la nouvelle passerelle. La création de nouveaux abris pour les quais en lien avec le RER E fait l'objet d'un élément du programme du pôle.

Périmètre intermodal	DOCP	SDP	Remarques
Le niveau haut du parvis	X	X (PI.1)	<b>Approfondissement du scénario « Parvis A » du DOCP</b>
La liaison piétonne niveau haut et bas	X	X (PI.2)	<b>Approfondissement du DOCP</b>
Le stationnement cycle	X	X (PI.3)	<b>Approfondissement du DOCP</b>
Les voiries du niveau haut	X	X (PI.4)	<p><b>Évolution suite à l'avancée des études</b></p> <p>Au stade DOCP, il était uniquement évoqué la suppression couloir bus pour élargir le trottoir du boulevard de la République.</p> <p>Au stade schéma de principe, il est proposé la reprise du plan de circulation de la voirie haute et la requalification urbaine du boulevard de la République avec une bande cyclable dans le sens Est&gt;Ouest, la création d'une voie mixte bus – cycle dans le sens Ouest&gt; Est, l'inversion du sens de circulation de l'avenue de Bir-Hakeim, l'interdiction de la circulation des voitures sur la rue Jean Jaurès entre le boulevard de la République et l'avenue de Bir-Hakeim (seuls les bus et les cycles sont autorisés).</p>
Le prolongement du niveau bas	X	X (PI.5)	<p><b>Approfondissement du DOCP</b></p> <p>En prenant en compte les projets connexes qui auront été réalisés avant le projet de pôle dont la restructuration bus pour 2024 et la requalification de l'accès au passage souterrain porté par SNCF pour 2025.</p>
Dépose-reprise minute	X	-	<p><b>Suppression du projet de pôle</b> : au stade du DOCP, la dépose-minute était envisagée au niveau de la placette de la rue de la Gare. Au vu du fonctionnement du pôle, le rabattement en mode actifs ou en transport en commun est préconisé sur le pôle. Cette fonctionnalité n'a pas été retenue dans le programme.</p>
Parking relais	X	-	<p><b>Évolution suite à l'avancée des études</b> : les aménagements du parkings relais seront réalisés dans le cadre du projet de requalification e l'accès secondaire, en amont des travaux du pôle.</p>



## 5.12. INTERFACES AVEC LES PROJETS CONNEXES

Le projet de pôle s'inscrit en interface avec d'autres projets d'aménagement.

### 5.12.1. Interface avec le T1

#### 5.12.1.1. La végétalisation

Le projet du T1 prévoit l'implantation de 7 arbres sur le parvis. Un travail itératif entre le projet du T1 et le projet de pôle a été réalisé pour essayer de proposer des localisations de plantation d'arbres compatibles avec le projet d'aménagement du parvis du projet de pôle.

Ce travail devra se poursuivre en phase d'études AVP afin de conserver au maximum l'implantation des arbres réalisée dans le cadre du T1.

#### 5.12.1.2. La création du parvis

Le projet du parvis haut se raccordera à l'arrière-quai du T1 pour garantir la continuité piétonne et le maintien de l'aménagement réalisé. Le mobilier urbain du T1 ne devra pas empêcher la circulation du piéton entre le quai et le trottoir coté parvis.

#### 5.12.1.3. La démolition de la Rotonde

Le chantier de démolition du bâtiment de la Rotonde, présente une forte interface potentielle avec le quai du T1 et l'exploitation du T1. La sécurité des piétons et des usagers du T1 constituera un point d'extrême vigilance pour ce chantier.

### 5.12.2. Interface avec le projet de requalification du PASO

Une attention particulière devra être apportée à la cohérence architecturale notamment pour l'alignement entre le nouveau bâtiment créé dans la cadre de la requalification de l'accès au PASO et le futur bâtiment voyageur.

### 5.12.3. Interface avec les équipements de la rue de la Gare

La station Vélib actuelle devra être déplacée dans le cadre du projet de requalification de l'accès secondaire (projet connexe en amont du projet de pôle), mais à ce stade sa relocalisation temporaire précise au niveau de la rue de la Gare n'a pas été définie. Cette relocalisation devra se faire en cohérence avec les contraintes du chantier du futur bâtiment voyageur.

Les places de recharges électriques seront maintenues et ne devraient pas être impactées par le chantier du pôle.

### 5.12.4. Interfaces avec le T11

A ce stade deux interfaces sont identifiées entre le projet de pôle et le projet du T11 :

En phase chantier, le projet de pôle utilisera les emprises de la future station terminus du T11 ;

En aménagement, la future passerelle du projet de pôle qui sera prolongée jusqu'au quai terminus du T11.



## **6. Impacts significatifs du projet de pôle de la gare de Noisy-le-Sec**



## 6.1. PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec répond à un double objectif : améliorer la situation existante présentant des dysfonctionnements dans les échanges intermodaux et répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs attendue dans les années à venir, en lien avec une dynamique de développement des transports en commun et de l'intermodalité sur ce pôle-gare. Les espaces (bâtiment voyageur et franchissements) de la gare seront agrandis et sécurisés pour les rendre adaptés aux flux et confortables pour les voyageurs. Les correspondances avec les transports en commun (tramway T1, bus, futur T11 Express) seront sécurisées et facilitées et les modes actifs développés, notamment par une offre conséquente de stationnement vélos et des trottoirs et parvis généreux et pacifiés.

Si la phase de travaux pourra avoir des incidences ponctuelles sur le fonctionnement du pôle, les impacts en phase exploitation seront largement positifs pour améliorer l'usage des transports collectifs et modes actifs.

De la même manière, les impacts sur le cadre de vie en phase travaux (nuisances sonores, poussières, etc.) seront autant que possible réduits par des mesures d'organisation de chantier exemplaires. À terme, le projet de pôle favorisera l'usage de modes de transports moins polluants qui auront un effet indirectement bénéfique pour la santé des populations.

Du fait de l'implantation du projet en milieu déjà fortement urbanisé, les incidences sur les milieux naturels, la faune et la flore sont limitées, les arbres d'alignement existants n'étant pas affectés par le projet. Le secteur du pôle sera accompagné par une végétalisation et un traitement paysager des espaces publics qualitatifs pour les usagers et les riverains.

La gestion des eaux pluviales sera mise en conformité avec la réglementation dans une optique de restauration du cycle local de l'eau en lien avec la végétalisation, également bénéfique pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et réduire les consommations d'eau. Le futur bâtiment voyageur sera plus efficace sur le plan énergétique que l'actuel, et les usages de l'eau seront rationalisés.

Les impacts urbains et socio-économiques liés à la démolition du bâtiment de la Rotonde pour la réalisation du niveau haut du parvis se font au bénéfice d'une intermodalité de qualité. Ils seront compensés d'une part par une meilleure porosité urbaine entre les niveaux haut et bas, et d'autre part par l'augmentation de la fréquentation et l'attractivité accrue du secteur. Par ailleurs, le nouveau bâtiment voyageur accueillera des nouveaux services et commerces s'inscrivant dans une volonté de dynamisation du site.

Les émissions de GES liées au projet seront évaluées et des mesures seront mises en place pour les limiter.

## 6.2. PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET ET

### 6.2.1. Principaux impacts du projet en phase chantier

#### 6.2.1.1. Milieu humain

En phase chantier, la réalisation du niveau haut du parvis entraînera la démolition d'un bâtiment (bâtiment dit de la « Rotonde », parcelle Y203) afin d'offrir un espace suffisamment large pour les échanges intermodaux. En conséquence, le projet vient supprimer les 4 commerces implantés dans le bâtiment de la Rotonde. Les travaux pour la réalisation du parvis haut nécessitent également la démolition du bâtiment voyageur existant.

En phase chantier, les travaux nécessaires notamment pour les espaces publics et le bâtiment voyageur sont susceptibles d'impacter des réseaux (eau, assainissement, électricité, gaz, etc.).

Les travaux sont susceptibles de générer des nuisances sonores et des émissions de poussière gênantes pour les riverains.

#### **Les mesures**

La parcelle nécessaire à l'opération sera acquise de préférence par voie amiable et en dernier recours par voie d'expropriation. Les propriétaires concernés par les acquisitions de foncier seront indemnisés dans les conditions prévues par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les concessionnaires seront contactés afin d'identifier les réseaux qui doivent être protégés et ceux qui devront être déviés pendant la durée des travaux.

Les horaires de chantier seront respectés et des précautions seront prises pour limiter les nuisances (acoustiques et poussières).

#### 6.2.1.2. Mobilités

En phase chantier, les travaux nécessiteront des interruptions temporaires de circulation du RER E. Le planning des travaux compte 20 weekends d'ITC dont la majorité sont programmés dans les deux premières années

Ces travaux d'ampleur causeront inévitablement des perturbations locales sur le trafic routier ainsi que sur le stationnement.

Si les interfaces entre le chantier du projet de pôle et les transports à proximité (tramway, bus) sont trop importantes, des perturbations sont possibles pouvant aller jusqu'à des interruptions de trafic ponctuelles.

Les travaux généreront des perturbations des accès piétons et cyclables à la gare.



### Les mesures

La poursuite des études cherchera à minimiser les impacts des travaux sur la circulation du RER E et à les mutualiser avec d'autres travaux pour limiter les interruptions.

Il sera recherché le maintien au maximum des circulations routières et de bus, et le cas échéant des déviations ponctuelles seront mises en place. Le maintien des accès aux stationnements sera recherché.

Pour les tramways, si l'interruption est inévitable, celle-ci sera privilégiée de nuit, et en dernier recours des itinéraires de substitution seront proposés.

Si nécessaire, une signalétique adaptée sera mise en place pour les déviations des accès piétons et des pistes cyclables et l'accès à la gare en continu sera maintenu

#### 6.2.1.3. Milieu physique

Le projet n'a pas d'incidence sur le climat et la vulnérabilité au changement climatique en phase chantier hormis le risque canicule et le risque de fortes pluies.

En phase chantier, des modifications ponctuelles et temporaires de la topographie liées aux opérations de terrassement nécessaires aux aménagements auront lieu mais seront réduites au strict minimum.

Les déchets issus de la démolition des bâtiments de la Rotonde et du bâtiment voyageur actuel devront être évacués dans les filières adaptées s'ils présentent un risque de pollution à l'amiante.

Les travaux présentent également un risque de pollution des eaux de ruissellement pluvial en cas d'accident ponctuel.

Le projet est susceptible de présenter une vulnérabilité au risque de remontée de nappe en phase chantier lors des travaux nécessaires aux fondations du bâtiment voyageur et de la nouvelle passerelle. Cela est cependant peu probable au regard de l'historique des catastrophes naturelles de la commune.

Les travaux émettront des gaz à effet de serre, principalement liés aux circulations d'engins et aux matériaux de construction.

### Les mesures

En phase chantier, des mesures de gestion adaptée des eaux de ruissellement pluvial seront prises (mise en œuvre d'un Plan d'Assurance Environnementale (PAE), rejet des eaux pluviales au réseau d'assainissement après décantation, bâches étanches pour le stockage des engins de chantier, etc.)

Une étude hydrogéologique et des sondages géotechniques seront réalisés dans les phases ultérieures afin de statuer sur les risques de rabattement de nappe et de mouvements de terrain.

Concernant les incidences liées au climat, des mesures génériques de prévention seront mises en place:

- Pour la canicule : adaptation des horaires de chantier, vêtements adaptés des ouvriers...
- Pour les fortes pluies : surveillance des conditions météorologiques, stockage des produits polluants dans des bacs étanches et abrités de la pluie, vêtements adaptés des ouvriers....

#### 6.2.1.4. Milieu naturel

Les travaux engendrent des nuisances sonores et des pollutions potentielles (lumineuse, atmosphériques) susceptibles de perturber les habitats et la faune associée.

Le projet est susceptible d'avoir un impact en phase travaux sur les corridors écologiques potentiels représentés par les voies ferrées et une portion d'une voie abandonnée bordant les voies au sud.

### Les mesures

En phase chantier, des mesures ERC adaptées seront mises en place afin de limiter les impacts du projet sur les habitats et les espèces potentielles identifiées.



## 6.2.2. Principaux impacts du projet en phase exploitation

### 6.2.2.1. Milieu humain

Le projet de pôle gare de Noisy-le-Sec s'inscrit dans les grands axes du PADD. Ainsi, ce projet contribue à l'amélioration de la desserte en transports en commun de la Ville. Il participe en cela à la mutation urbaine de la commune et à son attractivité.

De façon générale, en comparaison avec la situation actuelle, le projet augmentera la surface extérieure du pôle d'environ 1 630 m<sup>2</sup>, tandis que la surface de bâtiment voyageur sera augmentée d'environ 1 500 m<sup>2</sup>. La circulation et le confort des voyageurs seront donc améliorés.

Le projet du pôle gare améliorera son accès et facilitera ainsi l'accès aux emplois pour la population de Noisy-le-Sec, via une diversité d'itinéraires en transports. Le projet rendra plus attractive la zone de la gare, avec l'implantation de nouveaux commerces au sein du nouveau bâtiment voyageurs.

En termes de paysage, les démolitions du bâtiment de la Rotonde et de l'actuel bâtiment voyageur nécessaires à la réalisation du parvis haut du pôle généreront une ouverture sur les voies ferroviaires depuis les bâtiments à proximité.

Le parvis sera ainsi ouvert et sur une surface plus ou moins grande selon le scénario retenu. Le projet sera porteur d'une requalification du pôle-gare passant par la création d'espaces publics, faisant l'objet d'une intégration paysagère des niveaux haut et bas du parvis.

Le projet aura une incidence globalement positive sur la qualité de l'air en favorisant un report modal vers les transports collectifs et les modes actifs (moins émetteurs de polluants atmosphériques) et en limitant la place de l'automobile.

### Les mesures

Le projet devra prendre en compte les dispositions et prescription du PLUi d'Est Ensemble.

Le projet prendra en compte les risques technologiques et pyrotechniques du secteur.

### 6.2.2.2. Mobilités

Le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec vise d'une part à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle et d'autre part à accompagner l'augmentation de trafic induite par le développement de l'offre de transport et la dynamique urbaine du secteur. Les aménagements réalisés permettront de répondre aux défis de l'intermodalité et de l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs.

Les accès aux RER E seront plus capacitaires et confortables pour les liaisons avec les autres modes facilités.

Le projet de pôle-gare s'insère dans le plan de circulation routière qui aura été modifié dans le cadre du prolongement du T1. Le projet prévoit une pacification de la rue de la Gare afin de renforcer la place des modes actifs en limitant celle de la voiture. Cela permettra également de faciliter la liaison entre la rue de la Gare et la place Jean Coquelin (niveau haut du parvis) et réduire ainsi l'effet de coupure engendré par le dénivelé (environ 4 m). Il est aussi prévu sur le niveau haut, une modification locale du plan de circulation : la circulation automobile sera interdite sur la rue Jean Jaurès entre le boulevard de la République et l'avenue de Bir-Hakeim, où seuls les bus et les cycles seront autorisés.

L'aménagement des niveaux haut et bas du parvis permettra une accessibilité piétonne facilitée, plus lisible et sécurisée, en ajoutant des accès PMR. La rue de la Gare sera piétonnisée jusqu'au droit de la placette (conservation des accès routiers à la rue de la Gare uniquement pour les riverains et pour la logistique).

En phase exploitation, le projet de pôle prévoit une suppression de quelques place de stationnement au niveau de la rue de la Gare, en plus de celles déjà supprimées préalablement par les projets connexes.

Des places dédiées à la recharge de voitures électriques seront maintenues et 2 places PMR seront créées dans le cadre du projet de pôle. Les incidences sur le stationnement des usagers de la gare seront limitées compte tenu du faible besoin. La suppression de stationnements rue de la Gare aura en revanche des incidences sur le stationnement à usage résidentiel et temporaire.

Le projet de pôle-gare s'insère dans une dynamique régionale de développement des transports en commun. En interface avec plusieurs projets de transports sur la commune, le projet de réaménagement du pôle-gare vise justement à faciliter l'intermodalité entre tous les modes de transports à travers des espaces confortables et sécurisés et donc à favoriser l'usage des transports collectifs.

Le projet prévoit la mise en place de stationnements vélos sur le niveau haut et sur les abords du parvis sous la forme d'arceaux simples en libre-accès et de consignes sécurisées. Il est prévu :

- 200 places vélos accolées à l'est de la passerelle existante, dont 100 places en consigne sécurisée et 100 places en libre-accès.
- Autour de 50 places en libre-accès entre la passerelle existante et le pont Gallieni ;
- Autour de 20 places en libre-accès à l'est de la rue Jean Jaurès au niveau de l'intersection avec l'avenue de Bir Hakeim et le pont Gallieni.

En plus de l'offre de stationnement vélos, le projet prévoit la création d'aménagements cyclables sur le boulevard République pour renforcer l'accès au pôle avec une bande cyclable dans le sens Est>Ouest, la création d'une voie mixte bus – cycle dans le sens Ouest> Est, entre le Boulevard Michelet et la rue Jean Jaurès. Le pont Gallieni dans le sens Sud> Nord disposera aussi d'une voie mixte bus-vélos.

#### Les mesures

Le projet modifie le plan de circulation à une échelle locale sans créer de congestion des flux routiers. Les reports routiers engendrés par le projet en dehors du périmètre du pôle, sont acceptables et absorbables par les grands axes viaires environnants.

La suppression de places de stationnement sur l'espace public s'effectue dans une logique partagée avec la collectivité de report modal. Il s'agit d'inciter et de favoriser l'usage des transports en commun et le recours aux mobilités actives.

#### 6.2.2.3. Milieu physique

En phase exploitation, le projet n'a pas d'incidence directe sur les températures, ni sur l'ensoleillement, la pluviométrie et les vents.

Le projet s'insère dans un contexte urbain caractérisé par des températures au sol élevées en été du fait de l'imperméabilité des sols et du peu de végétation sur la partie haute de la gare.

Les usagers et employés du futur pôle gare et de son parvis présenteront donc une sensibilité moyenne à forte à l'effet d'ICU en l'absence de mesures adaptées.

La réalisation du niveau haut du parvis et la démolition du bâtiment de la Rotonde seront susceptibles de modifier les effets d'Ilots de Chaleur Urbain (ICU) sur le secteur. La végétalisation présente sur les emprises du projet devra être maintenue. L'alignement d'arbres sur la rue de la Gare sera conservé.

Afin de limiter l'effet d'ICU et de garantir des conditions optimales de confort thermique, le projet renforcera la végétalisation des parvis, comprenant la plantation d'arbres pourvoyeurs d'ombre au sol, et privilégiera les revêtements clairs sans toutefois favoriser les phénomènes de réflexions solaires, sources d'inconfort. Un effort sera particulièrement fait sur la qualité des matériaux et sur le traitement des espaces publics.

En phase exploitation, le projet ne modifie pas la topographie du secteur d'étude en dehors de modifications ponctuelles et localisées au niveau du réaménagement du niveau haut du parvis avec une pente accessible (<5 %) entre la rue Jean Jaurès et la nouvelle passerelle, avec un dénivelé de 1.50 m et une rampe PMR permettant de rejoindre la rue de la Gare, située 4 m plus bas que la rue Jean Jaurès.

Le projet potentiellement situé au droit de poches de dissolution de gypse peut présenter un risque structurel pour les fondations des ouvrages et bâtiments (passerelle et bâtiment voyageur). Un bureau spécialisé sera consulté en phase de conception. Le projet est également situé en zone de d'exposition forte au retrait-gonflement des argiles et en zone potentielle de rabattement de nappe.

Le projet ne prévoit pas d'imperméabilisation supplémentaire des sols par rapport à l'état actuel. En phase exploitation, le projet ne portera pas atteinte à la qualité des eaux superficielles. Le projet entraînera des ruissellements d'eau pluviale, dont la gestion est cruciale, notamment en raison de l'imperméabilisation croissante des sols en milieu urbain dense, de la forte déclivité localement entre les niveaux haut et bas du parvis, et de l'augmentation tendancielle des épisodes de pluie intense en lien avec le changement climatique. La gestion des eaux pluviales est soumise aux prescriptions du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer et du SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 ainsi qu'aux dispositions du PLUi d'Est Ensemble. Le projet se conformera à ces dispositions.



Le projet émettra des GES en lien notamment avec la consommation d'énergie nécessaire au fonctionnement du bâtiment voyageur.

#### **Les mesures**

Des sondages géotechniques et une étude hydrogéologique seront réalisés afin de statuer sur les risques de rabattement de nappe et de mouvements de terrain et de prévenir tout risque structurel.

Les prescriptions du PPRN Mouvements de terrain (poches de dissolution de gypse) et du PLUi seront respectées.

La gestion des eaux pluviales en phase exploitation sera conforme à la réglementation en vigueur en privilégiant l'infiltration à la parcelle et les éventuels rejets d'eaux de ruissellement sur les voiries se feront aux réseaux d'assainissement unitaire (réseau départemental). Aucun rejet direct au réseau hydrographique ne sera effectué.

Le projet respectera les objectifs et dispositions du SDAGE et du SAGE et améliorera de ce fait la gestion des eaux pluviales existante

Le bâtiment voyageur sera conçu de manière à limiter les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

#### **6.2.2.4. Milieu naturel**

Le projet a peu d'interface avec les espaces naturels à enjeux potentiels identifiés sur le secteur. Le projet de pôle-gare n'aura ainsi d'impact potentiel que sur une faible portion de voie ferrée abandonnée bordant le sud des voies sur moins de 50 m. L'alignement d'arbres de la rue de la Gare sera conservé et donc le projet de pôle n'aura pas d'impact sur les gîtes potentiels d'avifaune et de chiroptères associés. Quant aux espaces de ballast situés dans les emprises du projet opérationnel, la gare de Noisy-le-Sec est fortement fréquentée par de nombreux trains, ce qui ne favorise pas l'installation d'espèces faunistique et floristique.

#### **Les mesures**

La végétalisation des parvis dans le cadre du projet aura un effet bénéfique sur la biodiversité. Les impacts résiduels du projet seront très limités sur les habitats, la faune et la flore.



# 7. Management et calendrier du projet



## 7.1. ORGANISATION ET PERIMETRE D'INTERVENTION

### 7.1.1. Répartition des maîtrises d'ouvrages (MOA)

Le projet du pôle gare de Noisy-le-Sec sera porté par différents maîtres d'ouvrages qui auront la responsabilité simultanément ou consécutivement des études jusqu'à l'exécution des travaux.

Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage pour le stade de DOCP, schéma de principe et du dossier d'enquête publique. Par la suite, Île-de-France Mobilités veillera à la bonne coordination des éléments du programme en assurant un rôle de coordinateur des études AVP et du planning d'ensemble.

Le tableau ci-dessous synthétise la répartition pressentie des maîtrises d'ouvrages entre les différents éléments de programme :

- Sur le périmètre opérationnel ferroviaire, la MOA est assurée par SNCF Gares et Connexions ;
- Sur le périmètre opérationnel intermodal, la MOA est assurée par :
  - La Ville de Noisy-le-Sec ;
  - Le département de Seine-Saint-Denis (CD93) sur ses routes départementales ;
  - SNCF Gares et Connexions sur son foncier.

Éléments de programme	Maîtrise d'ouvrage principale pressentie
<b>Périmètre ferroviaire</b>	
PF.1 La nouvelle passerelle	SNCF G&C
PF.2 Le nouveau bâtiment voyageur	SNCF G&C
PF.3 Le traitement de la passerelle existante	SNCF G&C
PF.4 Les nouveaux abris quais	SNCF G&C
<b>Périmètre intermodal</b>	
<b>PI.1 Le niveau haut du parvis</b>	SNCF G&C /Ville
<i>Acquisition et démolition du bâtiment de la Rotonde</i>	Ville
<i>Aménagement du parvis sur le foncier ville</i>	Ville
<i>Aménagement du parvis sur le foncier SNCF</i>	SNCF G&C
<b>PI.2 La liaison piétonne niveau haut et bas</b>	Ville
<b>PI.3 Le stationnement cycle</b>	SNCF G&C
<b>PI.4 Aménagement voirie partie haute</b>	CD93/Ville
<i>PI4.1 Aménagement bus/vélo boulevard de la République</i>	CD93
<i>PI4.2 Aménagement avenue de Bir-Hakeim</i>	Ville
<b>PI.5 Le prolongement du niveau bas</b>	Ville

234. Répartition des maîtrises d'ouvrages pressenties pour les différents éléments du programme fonctionnel du pôle gare de Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2023)

## 7.2. PLANIFICATION

### 7.2.1. Présentation du planning envisagé

Le planning de mise en œuvre et des jalons, présenté ci-dessous, propose un ordonnancement fonctionnel et optimisé des opérations sur les deux périmètres intermodaux.

Il sera précisé lors des phases ultérieures du projet, et des chevauchements de phases pourront être envisagés, en particulier pour :

- **Minimiser les impacts sur le fonctionnement existant de la gare et du quartier** : accès au RER E, au T1, liaison entre le niveau bas et le niveau haut de la gare ;
- **Réaliser « au plus tôt » les travaux** afin d'améliorer l'intermodalité de la gare.

Le projet du pôle gare de Noisy-le-Sec s'envisage selon 2 phases :

- **Phase 1 – Etudes et procédures**
  - Enquête publique au second semestre 2024;
  - Déclaration d'utilité publique attendue en 2025 ;
  - Etudes d'avant-projet en 2025 ;
  - Etude projet, procédures administratives (notamment acquisition foncière du bâtiment de la Rotonde et autorisations d'urbanisme) et préparation des consultations travaux de 2026 à 2028.
- **Phase 2 – Travaux.**
  - Environ 4 ans de travaux pour le périmètre ferroviaire :
    - 10 mois de travaux préparatoires ;
    - 12 mois de travaux pour la nouvelle passerelle et les nouveaux abris ;
    - 12 mois pour les travaux de seconde œuvre pour la passerelle et le bâtiment voyageur ;
    - 9 mois pour la démolition du bâtiment voyageur existant et les travaux d'aménagement sur le parvis du foncier de la SNCF.
  - Environ 2 ans de travaux sur le périmètre intermodal, dont une première phase entre 2027 et 2028 (pour l'élément de programme PI4 dont les travaux peuvent se dérouler de manière indépendante des travaux SNCF), et une seconde phase entre 2033 et 2034. (post travaux SNCF).

**La livraison du projet de pôle est prévue sur la base des études préliminaires à un horizon fin 2034.**

### 7.2.2. Le phasage des travaux du périmètre ferroviaire

#### 7.2.2.1. Le planning

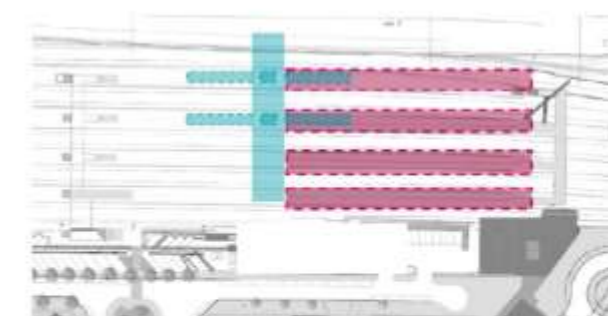
La phase de réalisation des travaux du périmètre ferroviaire comprend quatre grandes étapes.

Travaux préparatoires - 1/4



- Dévoiement et enterrement des câbles d'alimentation d'interrupteurs
- Déplacement des équipements de quai de l'emprise de la passerelle et sous abris
- Dévoiements des réseaux dans le quai
- Démolition du bâtiment de service et curage des réseaux dans le sol

Travaux sur les quais – 2/4

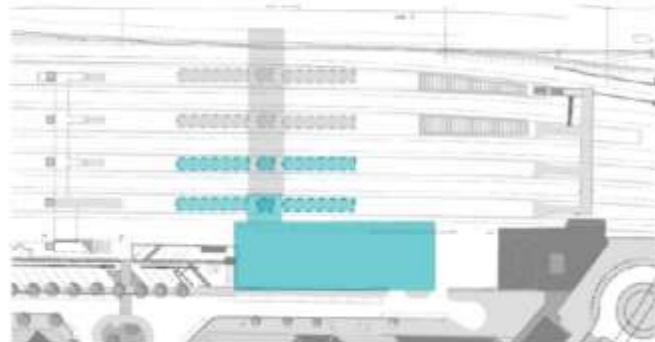


- Déplacement des poteaux caténaires et démolition des abris de quai
- Fondations de la passerelle et de ses liaisons verticales et création des fosses
- Grutage des travées et des liaisons verticales « Nord »
- Pose d'abri de quai



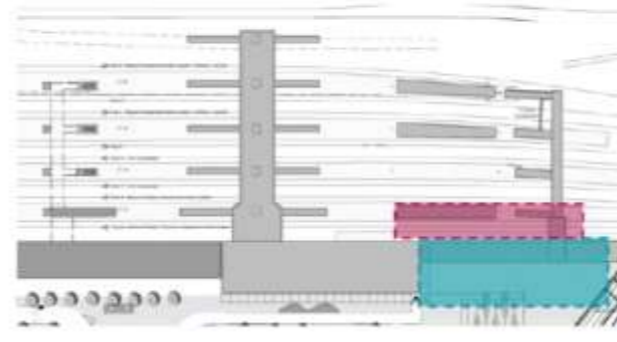


### Travaux du nouveau BV - 3/4



- Construction du BV
- Grutage de la dernière travée
- Pose des équipements dans le BV et sur la passerelle

### Travaux parvis SNCF – 4/4



- Démolition du BV existant et d'une partie de la passerelle ancienne
- Reconstitution de la dalle du parvis et étanchéité du sol au-dessus du BV
- Pose de l'abri de quai, de l'escalier et de la travée de la passerelle
- Pose des abris vélo

### 7.2.3. Le phasage des travaux du périmètre intermodal

Le phasage de réalisation des travaux du périmètre intermodal dépend de l'avancée des travaux sur le périmètre ferroviaire.

Seuls les travaux de voirie sur le niveau haut de la gare (PI.4) pourraient être anticipés et réalisés à partir de 2027, en fonction du calendrier des procédures réglementaires.

La démolition du bâtiment de la Rotonde pourrait s'envisager au plus tôt et servir ainsi d'espace de chantier pour les besoins de SNCF qui manque de surface.

Les travaux du parvis haut pourront être réalisés concomitamment à la dernière phase de travaux du périmètre ferroviaire concernant l'aménagement du parvis sur le foncier de la SNCF. Il s'agira de réaliser le nouveau parvis, ainsi que la végétalisation de l'espace.

Une fois le parvis haut réalisé et le bâtiment voyageur construit, il sera possible de créer la liaison piétonne entre le niveau haut et le niveau bas.

La requalification de la rue de la Gare interviendra dans un dernier temps, après la fin des travaux sur le périmètre ferroviaire et après la réalisation de la rampe piétonne pour éviter que la circulation de poids lourds liés au chantier vienne abîmer les aménagements récents.

## 7.2.4. Détail du phasage

Planning prévisionnel - Pôle gare de Noisy-le-Sec		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2031		2032		2033		2034		2035		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	
<b>Projets connexes</b>																												
	Requalification PASO																											
	Travaux T1																											
	Restructuration bus niveau bas																											
<b>Phase 1 - Etudes et procédures</b>																												
	Approbation Schéma de principe																											
	Dossier d'enquête publique																											
	Procédure Enquête publique																											
	Déclaration d'utilité publique																											
	AVP																											
	Approbation AVP et mise en œuvre des financements																											
<b>PERIMETRE INTERMODAL</b>																												
	Acquisition foncière Rotonde - enquête parcellaire et expropriation																											
<b>PERIMETRE FERROVIAIRE : PRO-DCE</b>																												
	Etudes PRO																											
	Consultation et attribution des marchés de travaux																											
	Permis de construire (démarche complète)																											
<b>Phase 2 : Travaux</b>																												
<b>PERIMETRE FERROVIAIRE</b>																												
	Travaux préparatoires : démolition du bâtiment de service et des abris de quais																											
	PF.4 Remplacement abris des quais 1, 3																											
	PF.2 Nouvelle passerelle																											
	PF.4 Remplacement abris des quais 3, 4																											
	PF.1 Nouveau bâtiment voyageurs																											
	PF.1 Démolition bâtiment voyageurs existant																											
	PF.1 / PF.3 Aménagement dalle / aménagement passerelle existante / Stationnement vélo																											
<b>PERIMETRE INTERMODAL</b>																												
	PI.1 Parvis haut																											
	PI.2 Liaison piétonne niveau haut-niveau bas																											
	PI.3/PI.4 Bld. de la République / Avenue Bir-Hakeim																											
	PI.5 Aménagement de la rue de la gare																											

■ Etudes  
■ Travaux



### 7.2.5. Risques identifiés

Au stade du schéma de principe, plusieurs risques ont été identifiés pour le projet de pôle gare de Noisy-le-Sec. Les opérations du projet de pôle étant dépendantes les unes des autres, tout décalage d'une opération entraînerait un retard du planning. Une attention particulière devra être apportée :

- **A la validation et au bon déroulé des études réglementaires** du pôle-gare, comprenant l'étude d'impact et l'enquête publique ;
- **A la procédure d'acquisition du foncier de la Rotonde portée par la ville de Noisy-le-Sec**, soit par achat amiable, soit par expropriation foncière. Cette procédure devra être engagée préalablement pour permettre la construction du parvis haut ;
- **A la définition des conditions de phasage entre le projet de pôle et le projet du T11 ;**
- **À l'acceptation, sur le périmètre ferroviaire, du projet de pôle gare par les entreprises ferroviaires** étant donné que des impacts très importants sont anticipés sur les 2 branches de l'axe Est avec des coupures de l'exploitation des voies ferrées ;
- **A l'insertion des emprises de chantier**, en lien avec le projet du T11, ainsi qu'à **la capacité d'intervention d'une grue depuis le nord des faisceaux ferroviaires pour la construction de la passerelle**. En cas d'impossibilité d'utilisation de l'espace nord, les délais seront rallongés avec une augmentation de nuits et de week-ends de travaux. En effet, la zone de travaux au sud ne permet pas d'assembler plusieurs éléments simultanément, accueillant déjà une grue.
- **A la faisabilité des travaux sur le périmètre ferroviaire, en particulier en ce qui concerne le dévoiement des réseaux souterrains et aériens**, d'affiner et de préciser les méthodes constructives prévues pour le bâtiment voyageur et pour la passerelle.
- **Au maintien de l'exploitation** du pôle gare de Noisy-le-Sec et de son accessibilité pour les voyageurs à pied, à vélo et en bus. Dans la mesure du possible lorsque la partie Est du futur bâtiment voyageurs sera en construction, il existe un enjeu de conserver un cheminement piéton entre le T1 et l'accès au passage souterrain via un aménagement provisoire.

Le projet de pôle de Noisy-le-Sec tel que défini dans le schéma de principe sera amené à évoluer et à être affiné dans le cadre des études ultérieures, dépendamment des financements, des procédures administratives, et de la coordination des opérations sur chacun des périmètres par chaque maître d'ouvrage.



## 8. Economie du projet



## 8.2. MODALITES ET HYPOTHESES DU CHIFFRAGE

L'estimation des coûts du projet été effectuée sur la base des conditions économiques de janvier 2022 en valeur Euros Hors Taxes (€ HT). Ce coût sera affiné lors des phases d'études ultérieures.

Le chiffrage est établi par périmètre (intermodal et ferroviaire) et reprend les éléments du programme.

Il intègre l'ensemble des frais :

- Acquisition foncière ;
- Coût d'étude et de supervision des travaux (MOE et MOA) ;
- Travaux préparatoires ;
- Construction ;
- Provisions pour risques ;
- Aléas.

Les différentes hypothèses du chiffrage sont détaillées ci-dessous.

### 8.2.1. Périmètre ferroviaire

Les estimations des coûts sur le périmètre « opérationnel ferroviaire » exprimées en Ce 01/2022, sont issues du chiffrage réalisé par la SNCF.

Postes	Méthode de calcul	Montant en ce 01/2022
Montant Brut Principal (MBP)		46,17
Provision pour Risques (PR)	30% MBP	13,85
Maitrise d'œuvre (MOE)	17% (MBP+PR)	10,21
Maitrise d'ouvrage (MOA)	3% (MBP +PR+MOE)	2,11
Frais MOA	3% (MBP+PR+MOE+FraisMOA)	2,17
Substitutions routières	22 we x 600k€	13,2
Provisions données d'entrée	Forfait	0,6
<b>Total</b>		<b>89,6</b>

235. Hypothèses de calcul pour le coût chargé du périmètre SNCF

Le chiffrage de la SNCF ne prend pas en compte notamment les incidences liées aux diagnostics non fournis (géotechniques, réseau, amiante...) et les relogements du personnel travaillant actuellement le site.

**NOTA :** le coût du périmètre ferroviaire estimé par SNCF intègre le coût pour le réaménagement du parvis compris sur le foncier SNCF (PI1.2) ainsi que l'installation de stationnement vélos (PI3). Ces éléments sont ensuite présentés dans le périmètre intermodal dans le tableau du coût global du projet (figure 240).

Items	Montant travaux/MBP en M€ (ce 01/2022)
Installation de chantier - phasage (hors travaux de nuit) 10%	2,80
Travaux préparatoires - Démolition - Libération des emprises - Soutènement	3,88
Bâtiment voyageurs neuf	7,92
Passerelle neuve et circulations verticales	9,33
BV existant	1,14
Quais	4,51
Aménagements extérieurs (parvis foncier SNCF)	1,25
PROVISION pour désamiantage des emprises démolies (hors quais)	0,22
Prestations SLG	5,26
Travaux de voies et de caténaires (avec solution "base": démolition complète des abris de quais)	2,17
<b>Total</b>	<b>38,48</b>
<i>Incertitude de phase niveau faisabilité 20%</i>	<i>7,70</i>
<b>Total montant plafond travaux HT (comprenant incertitude)</b>	<b>46,17</b>

236. Détails des coûts des travaux sur le périmètre SNCF

Le **coût brut des travaux du périmètre SNCF** est estimé à 47 M€ ce 01/2022 au schéma de principe contre 39 M€ ce 01/2022 au DOCP. Cet écart (+8 M€ soit +20%) s'explique par :

- Les coûts d'installation chantier étaient sous-estimés au stade DOCP vu la situation urbaine du site (1,6M€ dans le DOCP contre 2,8M€ dans le SDP) ;
- L'enveloppe dédiée aux dévoiements de réseaux dans les quais était très faible (0,7M€ en DOCP) alors qu'il est avéré la présence de caniveaux de part et d'autre de la gare et d'une cabine de signalisation en bout de quai (2,8M€ dans le SDP) ;
- Aucune estimation n'était affectée au désamiantage, dépose et repose de nouveaux abris de quais (4,1M€ au SDP).

Le **coût global du périmètre SNCF** (hors substitutions routières) au schéma du principe est estimé à 76,5 M€ ce 01/2022 (y compris parvis et stationnement vélos SNCF) contre 52,4 M€ au DOCP ce 01/2022. Cet écart (+24,1 M€ soit +46%) s'explique par :

- Une provision pour risques de 20% en DOCP qui a été réévalué en schéma de principe à 30% compte tenu de la complexité de méthodologie des travaux;
- Les frais de Moe ont été ré-estimés à 17% au lieu de 12% en DOCP.

Une expertise financière du coût des travaux du périmètre SNCF a été réalisée en 2023. La contre estimation financière aux mêmes conditions économiques, présente un écart de - 2,8%, soit - 1,3 M€. Cet écart est donc acceptable.

Il conviendra à SNCF d'optimiser son coût en phase AVP et de justifier du coût de substitution routières, estimé à 13,2M€ ce 01/2022.



## 8.2.2. Périmètre intermodal

Les estimations de coûts sur le périmètre « opérationnel intermodal », exprimées en Ce 01/2022, sont issues du chiffrage réalisé par Artelia, bureau d'étude mandaté par Île-de-France Mobilités pour la réalisation des études du schéma de principe sur ce périmètre.

Les principales hypothèses prises en compte pour le chiffrage des éléments du périmètre opérationnel intermodal sont les suivantes.

Postes	Méthode de calcul	Montant en ce 01/2022
Montant Brut Principal (MBP)		4,5
<i>Dont Installation chantier, travaux préparatoires</i>	<i>15%MBP</i>	<i>0,6</i>
Provision pour Risques Identifiés (PRI)	10% MBP+foncier	0,5
Acquisition foncière La Rotonde	Estimation DNID	3,9
Maitrise d'œuvre (MOE)	12% (MBP+PRI)	0,6
Maitrise d'ouvrage (MOA)	6% (MBP+PRI)	0,3
Provisions pour Risques Non Identifiés (PRNI)	10% (MBP+PRI)	0,5
<b>Total</b>		<b>10,2</b>

237. Hypothèses de calcul pour le coût chargé du périmètre intermodal (sauf foncier SNCF)

**NOTA :** le coût du périmètre intermodal présenté dans cette partie n'intègre pas le coût pour le réaménagement du parvis sur le foncier SNCF (PI1.2) ainsi que l'installation de stationnement vélos (PI3) car compris dans le chiffrage produit par SNCF (cf. Partie 8.2.1.) Ces éléments sont ensuite présentés dans le périmètre intermodal dans le tableau du coût global du projet (figure 240).

### Focus sur le bâtiment de la Rotonde :

- L'acquisition foncière du bâtiment de la Rotonde se trouvant sur le périmètre intermodal été estimée par France Domaine à 3,9M€ en janvier 2023. Ce coût devra être actualisé lors de la poursuite des études.
- La démolition du bâtiment est estimée à 160 k€ d'après l'analyse structure de bâtiment datant de janvier 2022 réalisée par Artelia.

Items	Montant travaux/MBP en M€ (ce 01/2022)
PI.1 - Le niveau haut du parvis	0,90
PI.2 - Liaison piétonne niveau haut et bas	0,84
PI.4- Aménagement voirie partie haute	1,42
PI.4.1 - Bld. République et Av Gallieni	0,92
PI4.2. Bir-Hakeim	0,50
PI.5 - Le prolongement du niveau bas du parvis	1,35
<b>Total</b>	<b>4,51</b>

238. Détails des coûts pour le périmètre intermodal (sauf foncier SNCF)

Le coût du périmètre intermodal au DOCP était d'environ 12 M€ ce 01/2018 soit 14M€ ce 01/2022 pour le périmètre intermodal comprenant l'acquisition du bâtiment de la Rotonde et les aménagements urbains.

L'écart entre DOCP et schéma de principe (--2M€ soit – 14%) s'explique par la prise en compte dans le DOCP de la reprise du parking relais et la création d'un parvis devant l'accès au passage souterrain estimés pour environ 2M€. Or, ce programme a depuis été engagé et financé dans le cadre du contrat entre SNCF et constitue un projet connexe pour le projet de pôle avec une livraison prévisionnelle en 2025.

### 8.2.3. Coût global du projet

**Ce qu'il faut retenir :**

Au stade du Schéma de Principe, le coût d'investissement du projet de pôle gare s'élève à

87 M€, dont :

- 12 M€ pour les aménagements du périmètre intermodal ;
- 75 M€ pour les aménagements du périmètre ferroviaire.

Ce coût devra être précisé et affiné lors des futures phases d'études.

Le coût total du projet est détaillé dans le tableau ci-dessous.

Éléments du programme PôleNoisy-le-Sec	MOA	Financement	Montants en M€ en Ce 01/2022	
			Travaux	Total HT
<b>Périmètre ferroviaire</b>				
<b>PF1. Nouvelle passerelle</b>	SNCF	Désaturation CPER	18,2	29,5
<b>PF2. Nouveau Batiment voyageurs</b>	SNCF	Désaturation CPER	14,0	22,7
<b>PF3. Aménagement passerelle existante</b>	SNCF	Désaturation CPER	2,5	4,1
<b>PF4. Nouveaux abris quais</b>	SNCF	Désaturation CPER	11,2	18,2
<b>Périmètre intermodal</b>				
<b>PI1. Parvis haut</b>				
PI11. Parvis haut Ville	Ville	Pôle CPER	0,9	1,3
PI11. Acquisition La Rotonde	Ville	Pôle CPER	3,9	3,9
PI12. Parvis haut SNCF	SNCF	Pôle CPER	1,0	1,7
<b>PI2. Liaison parvis haut et bas</b>	Ville	Pôle CPER	0,8	1,2
<b>PI3. Stationnement vélos parvis haut</b>	SNCF	Contrat SNCF IDFM	0,3	0,4
<b>PI4/ Aménagement voirie - partie haute</b>				
PI41. Aménagement bus/vélos Bd République et Av Gallieni	CD93	Pôle CPER	0,9	1,3
PI42. Aménagement rue Bir Hakeim	Ville	Pôle CPER	0,5	0,7
<b>PI5. Parvis bas</b>	Ville	Pôle CPER	1,4	1,9
<b>Total dont :</b>			<b>56</b>	<b>87</b>
Périmètre ferroviaire			46	75
Périmètre intermodal			10	12





## 9. Financement du projet

## 9.2. PRINCIPES DE FINANCEMENT

Le programme du projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec se décline en différents éléments ayant une ou plusieurs vocations dont notamment :

- la désaturation et l'agrandissement de la gare existante ;
- l'accueil des flux supplémentaires ;
- les correspondances avec les projets de transports connexes dont les prolongements du T1 et du T11 ;
- le développement d'aménagements cyclables et de stationnements vélos ;
- le réaménagement de voiries existantes ou l'aménagement de nouvelles voiries, le réaménagement ou l'aménagement de nouveaux parvis de gare.

À ce titre, le projet peut être éligible à plusieurs dispositifs de financement en fonction de la ou des natures des éléments de programme. Il est possible d'identifier les dispositifs de financement existants connus à la date de finalisation du schéma de principe.

### Contrat de Plan Etat-Région (CPER)

Le pôle-gare de Noisy-le-Sec est inscrit au CPER 2015-2020, signé par l'Etat et la Région Île-de-France le 9 juillet 2015. Le prochain CPER 2023-2027 est en cours de discussion entre l'Etat et la Région.

Les programmes et les clés de financement mobilisables pour le pôle de Noisy-le-Sec dans le futur CPER ne sont donc pas connus à la date d'approbation du schéma de principe. Sont donc décrits ci-après les programmes du CPER 2015-2020 qui ne préjugent pas d'une éventuelle évolution des règles dans le prochain CPER.

- Volet pôles gares du CPER 2015-2020

Les opérations visant amélioration globale du fonctionnement du pôle, sont éligibles à des financements de l'Etat et de la Région selon les règles suivantes :

- Etat et Région : 50 % avec une répartition Etat 15% et Région 35% ;
- Bloc local : 25 % ;
- Maître d'ouvrage de l'opération : 25%.

Le bloc local concerne l'ensemble des collectivités locales concernées par le projet : Ville, EPT , Agglomération, et/ou Département.

Les études préliminaires et l'enquête publique du pôle sont financées selon ce modèle.

- Volet désaturation des gares du CPER 2015-2020

Cet item est subventionné selon les clés de financement suivantes :

- Région Île-de-France à hauteur de 52,5%,
- Etat à hauteur de 22,5%,
- Maître d'ouvrage à hauteur de 25%.

### Contrats pluriannuels d'investissement entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs

Dans le cadre des contrats pluriannuels qui lient Île-de-France Mobilités et les opérateurs SNCF et RATP, sont inscrits des Programmes d'investissements (PQI) : programme quadriennal pour SNCF et programme quinquennal pour RATP.

Les contrats Île-de-France Mobilités / opérateurs sont intégralement financés par Île-de-France Mobilités.

### Droit commun Île-de-France Mobilités

Certains objets du projet de pôle sont couverts par des Schémas Directeurs d'Île-de-France Mobilités, ce qui les rend éligibles à des subventions.

Les Schémas Directeurs concernés sont le Schéma Directeur du Stationnement Vélos (SDSV), qui permet une prise en charge des stationnements vélos (espaces en libre-accès et espaces fermés) sur le pôle.

Le Schéma Directeur d'Information Voyageurs (SDIV) permet une prise en charge par Île-de-France Mobilités à 100% de l'information voyageurs hors gare.



Éléments du programme Pôle Noisy-le-Sec	MOA	Financement	Total HT en ce 01/2022	Région	Etat	SNCF	Ville et/ou EPT	CD93	IDFM
<b>Périmètre ferroviaire</b>									
PF1. Nouvelle passerelle	SNCF	Désaturation CPER	29,5	X	X	X			
PF2. Nouveau bâtiment voyageurs	SNCF	Désaturation CPER	22,7	X	X	X			
PF3. Aménagement passerelle existante	SNCF	Désaturation CPER	4,1	X	X	X			
PF4. Nouveaux abris quais	SNCF	Désaturation CPER	18,2	X	X	X			
<b>Périmètre intermodal</b>									
<b>PI1. Parvis haut</b>									
PI11. Parvis haut Ville	Ville	Pôle CPER	1,3	X	X		X		
PI11. Acquisition La Rotonde	Ville	Pôle CPER	3,9	X	X		X		
PI12. Parvis haut SNCF	SNCF	Pôle CPER	2,1	X	X	X	X		
PI2. Liaison parvis haut et bas	Ville	Pôle CPER	1,2	X	X		X		
PI3. Stationnement vélos parvis haut	SNCF	Contrat SNCF IDFM	0,4						X
<b>PI4/ Aménagement voirie - partie haute</b>									
PI41. Aménagement bus/vélos Bd République et Av Gallieni	CD93	Pôle CPER	1,3	X	X			X	
PI42. Aménagement rue Bir Hakeim	Ville	Pôle CPER	0,7	X	X		X		
PI5. Parvis bas	Ville	Pôle CPER	1,9	X	X		X		

240. Tableau de répartition des éléments de programme par type de financement (source : IDFM, 2023)



# 10. Evaluation de l'intérêt socio-économique du projet



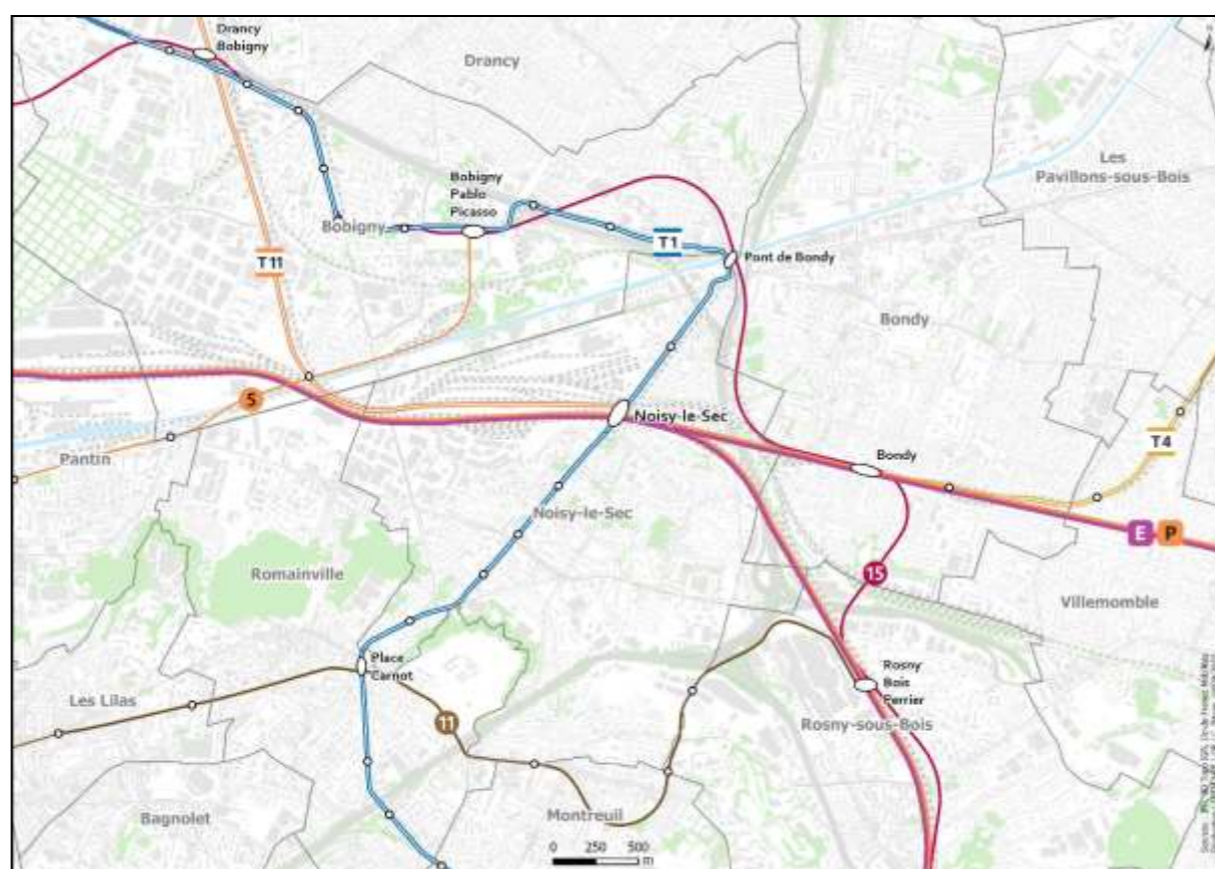
## 10.1. HYPOTHESES RETENUES POUR LA MODELISATION ET L'EVALUATION

### 10.1.1. Hypothèses retenues pour la modélisation et l'évaluation

#### 10.1.1.1. Hypothèses d'évolution du réseau de transports collectifs

Le réseau de transports collectifs considéré à l'horizon 2035 est constitué du réseau existant à fin 2023 complété par les projets qui seront mis en service d'ici là dont notamment dans le secteur géographique du pôle de Noisy-le-Sec :

- L'intégralité du Grand Paris Express particulièrement la ligne 15 Est ;
- Le prolongement du T1 à Val de Fontenay et Rueil-Malmaison ;
- Le prolongement du T11 à Sartrouville et Noisy-le-Sec ;
- Le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie ;
- Le prolongement du M11 à Rosny-Bois-Perrier :



241. Présentation du réseau de transport collectif autour du pôle de Noisy-le-Sec à l'horizon 2035

#### 10.1.1.2. Hypothèses de développement urbain et économique

Pour établir les prévisions de fréquentation, il est nécessaire de s'appuyer sur des hypothèses de développement urbain et économique. La mobilité dépend, en effet, du nombre et de la localisation des habitants, des emplois et des équipements. Les prévisions de fréquentation sont établies à l'heure de pointe du matin, période de plus fort trafic au cours de la journée. Elles s'appuient tout particulièrement sur les flux de déplacements pour se rendre au travail ou vers les lieux d'étude, actifs et étudiants constituant l'essentiel de la clientèle des transports collectifs à l'heure de pointe du matin.

Les hypothèses de croissance urbaine sont fondées sur les projections de l'Institut Paris Région à l'échelle communale pour l'ensemble de la région Île-de-France. Ces projections sont établies à partir d'une analyse des tendances passées et des évolutions démographiques et économiques attendues.

Elles tiennent compte des opportunités et contraintes qui influenceront sur le développement de l'Île-de-France ainsi que des projets portés par les collectivités locales franciliennes.

Dans le cadre de la présente étude, ces projections ont été affinées dans le secteur d'influence du pôle de Noisy-le-Sec à partir d'un recueil des projets d'aménagement portés par les collectivités locales, réalisé en 2022.

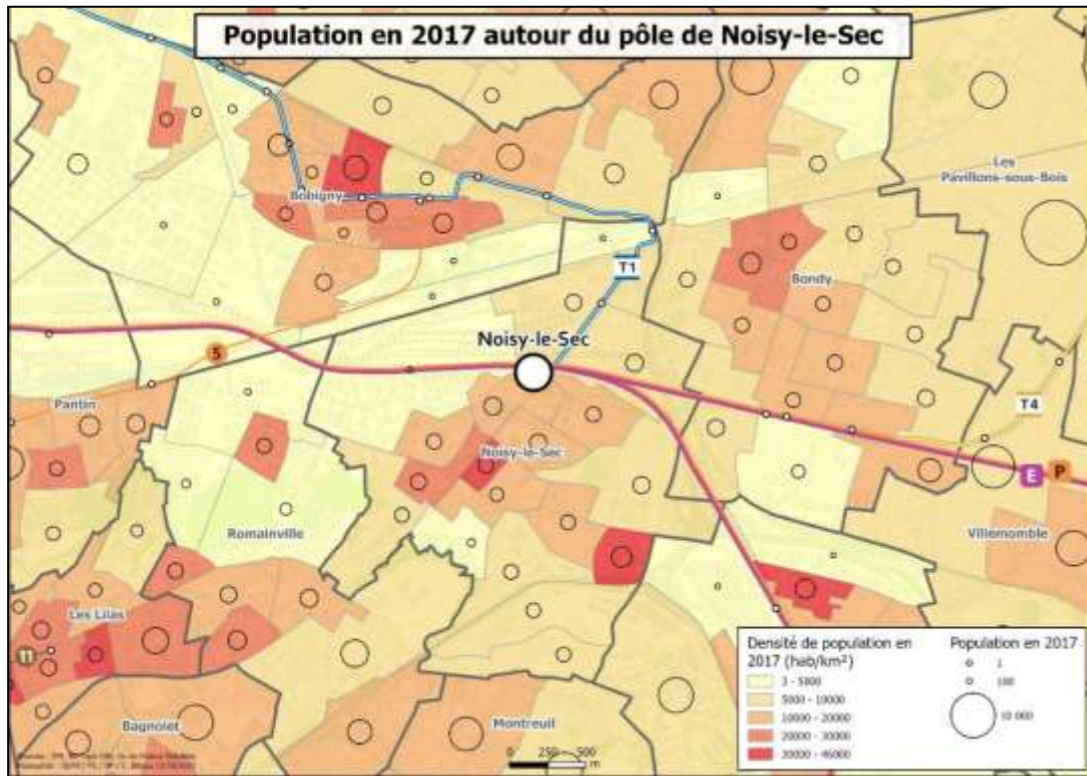
L'évolution de la population et des emplois prévue dans le secteur d'étude est importante : +1,6% par an pour la population et +1,7% par an pour les emplois entre 2017 – date du dernier recensement disponible au moment de l'étude – et 2035.

	Nombre d'habitants			Nombre d'emplois		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
<b>Bobigny</b>	53 600	60 600	66 600	29 600	34 400	38 300
<b>Bondy</b>	53 400	59 400	68 800	12 300	13 000	13 400
<b>Noisy-le-Sec</b>	44 100	49 200	53 500	10 500	11 700	14 200
<b>Romainville</b>	27 600	41 100	47 000	7 100	9 000	13 600
	178 700	210 300	235 900	59 000	68 100	79 500

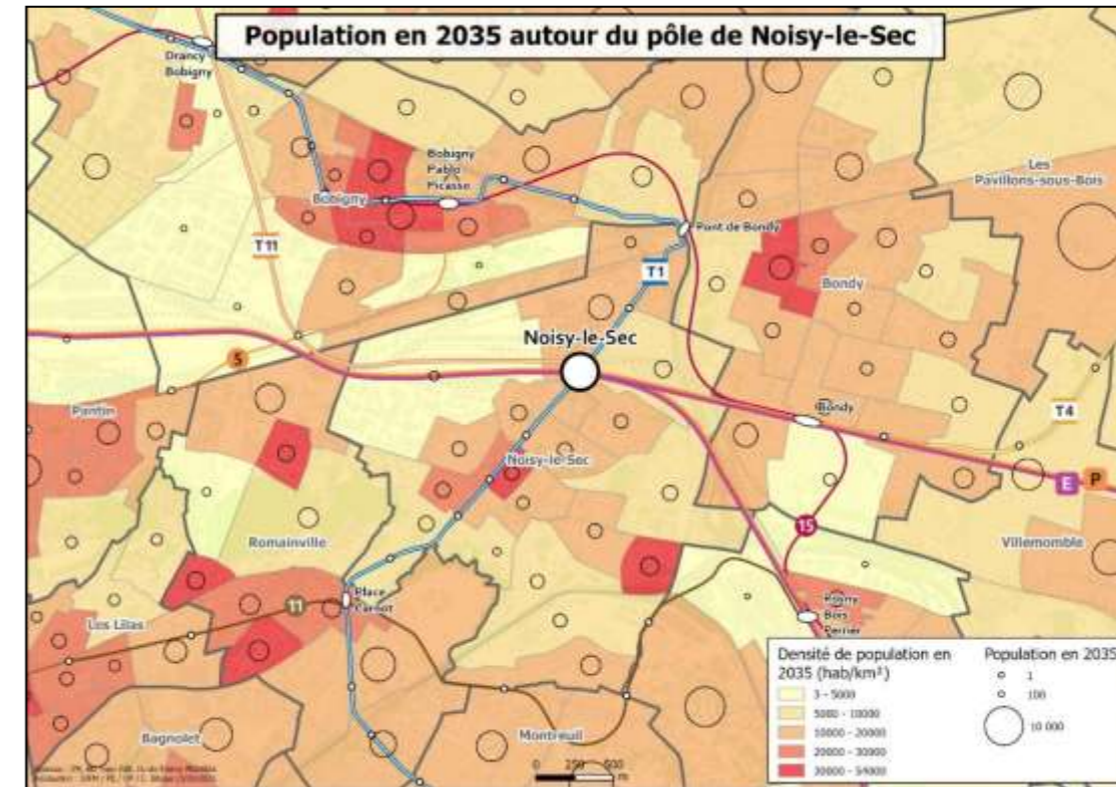
242. Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons – Source : Institut Paris Région – 2022

Les cartes ci-dessous présentent l'évolution de la population et de l'emploi sur le territoire d'étude entre 2017 et 2035 :

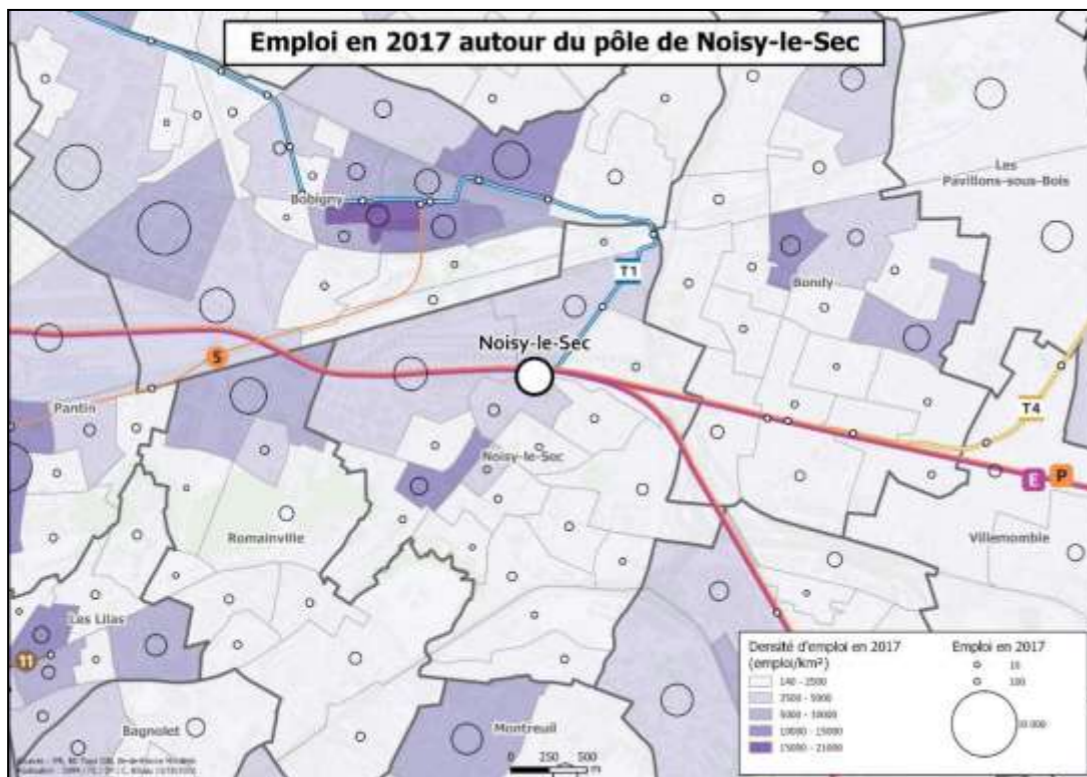




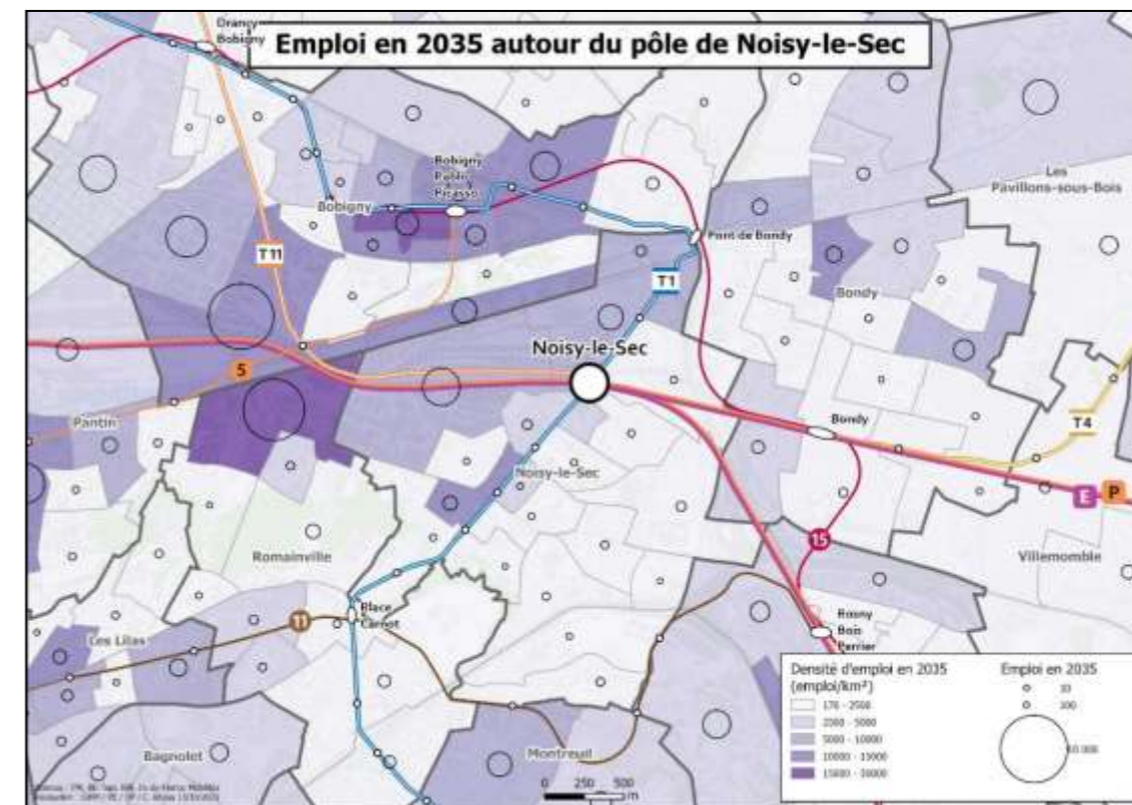
243. Population en 2017 autour du pôle de Noisy-le-Sec



245. Population en 2035 autour du pôle de Noisy-le-Sec



244. Emploi en 2017 autour du pôle de Noisy-le-Sec



246. Emploi en 2035 autour du pôle de Noisy-le-Sec



## 10.1.2. Prévisions de fréquentation

### 10.1.2.1. Éléments de méthode

#### Modèle de prévision des déplacements

Les prévisions de fréquentation du pôle gare de Noisy-le-Sec ont été réalisées par Île-de-France Mobilités à l'aide de son modèle de prévision des déplacements ANTONIN 3 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures). Ce modèle est fondé sur les comportements de mobilité observés par l'Enquête Globale Transport de 2010 auprès de 18 000 ménages franciliens.

Le modèle ANTONIN 3 prend en compte l'ensemble des modes de déplacement (voiture en tant que conducteur ou passager, deux-roues motorisés, transports collectifs, marche et vélo). Il estime l'évolution des déplacements en fonction du développement urbain ainsi que les reports modaux associés aux évolutions de l'offre de transport. La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic à la suite de la mise en place d'une nouvelle offre de transports collectifs.

Pour les besoins de la présente étude, le modèle ANTONIN 3, établi sur l'ensemble de l'Île-de-France, a été affiné sur le secteur d'étude tant en ce qui concerne le réseau de transport que la description de l'urbanisation actuelle et future.

#### Période de modélisation

Les prévisions de trafic sont établies à l'heure de pointe du matin (HPM), période dimensionnante pour le projet. Le trafic annuel est obtenu par application de coefficients de passage de l'heure de pointe à la journée puis à l'année.

Les coefficients suivants ont été utilisés :

- Un coefficient de **9** a été pris pour le passage de l'heure de pointe du matin à la journée. Il est issu des données des comptages en gare de Noisy-le-Sec ;
- Un coefficient de **290** pour le passage du jour à l'année correspondant aux valeurs observées sur l'ensemble du réseau francilien à partir du nombre de validations effectuées avec des forfaits Navigo et Imagine'R à l'année.

### 10.1.2.2. Prévisions de fréquentation du pôle

Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin	Situation 2016	Situation 2035	Taux d'évolution
Correspondance entre les lignes ferrées (T1, T11 et RER E)	1 350	5 400	+ 300 %
Échanges entre la ville et les lignes ferrées (T1, T11 et RER E)	3 100	4 250	+ 37 %
Correspondance entre les bus et les lignes ferrées (T1, T11 et RER E)	1 350	1 400	+4 %
<b>Fréquentation totale du pôle</b>	<b>6 050</b>	<b>11 050</b>	<b>+ 83 %</b>

Le tableau ci-après synthétise le trafic observé par les derniers comptages disponibles pour le pôle gare de Noisy-le-Sec et les résultats des prévisions de fréquentation à l'horizon de modélisation 2035, ainsi que le taux d'évolution annuel moyen entre la situation 2016 – date des derniers comptages dans le pôle – et l'horizon de modélisation. Les résultats intègrent l'ensemble des voyageurs montants et descendants de toutes les lignes desservant le pôle : RER E, T1, T11 et l'ensemble des lignes de bus. L'accès au pôle à pied ou en voiture est regroupé sous l'appellation « ville ».

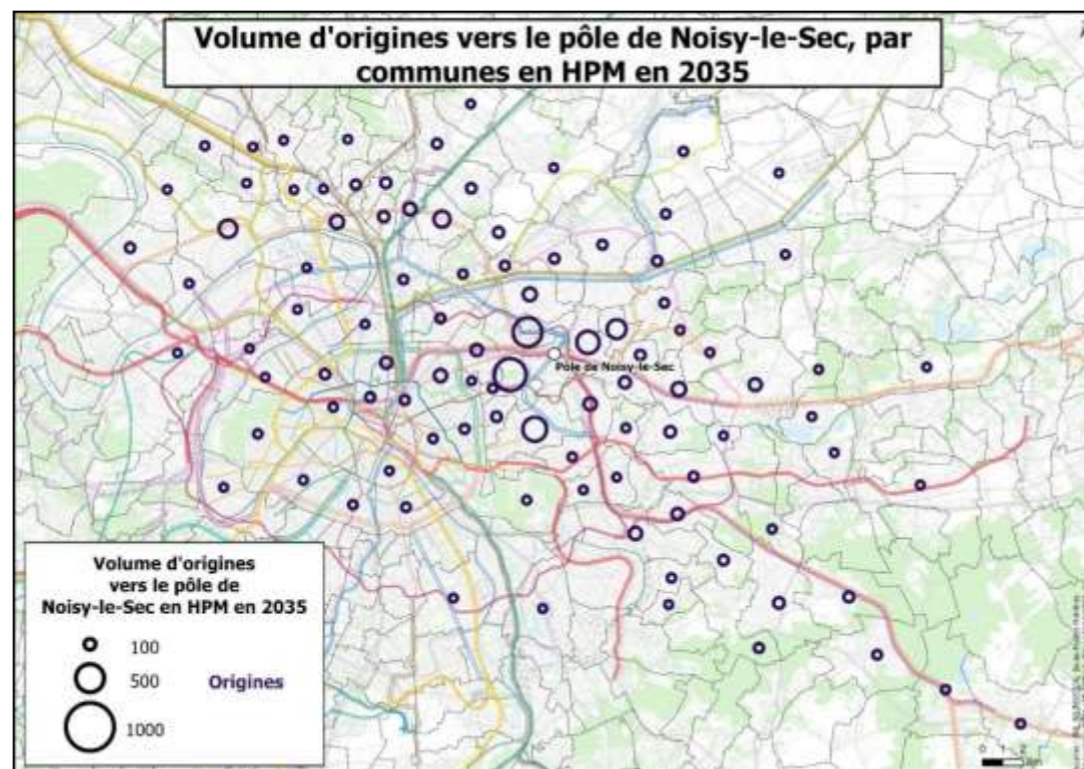
Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin	Situation 2016	Situation 2035	Taux d'évolution
Correspondance entre les lignes ferrées (T1, T11 et RER E)	1 350	5 400	+ 300 %
Échanges entre la ville et les lignes ferrées (T1, T11 et RER E)	3 100	4 250	+ 37 %
Correspondance entre les bus et les lignes ferrées (T1, T11 et RER E)	1 350	1 400	+4 %
<b>Fréquentation totale du pôle</b>	<b>6 050</b>	<b>11 050</b>	<b>+ 83 %</b>

247. Prévisions de fréquentation du pôle de Noisy-le-Sec à l'heure de pointe du matin pour les horizons 2016 et 2035

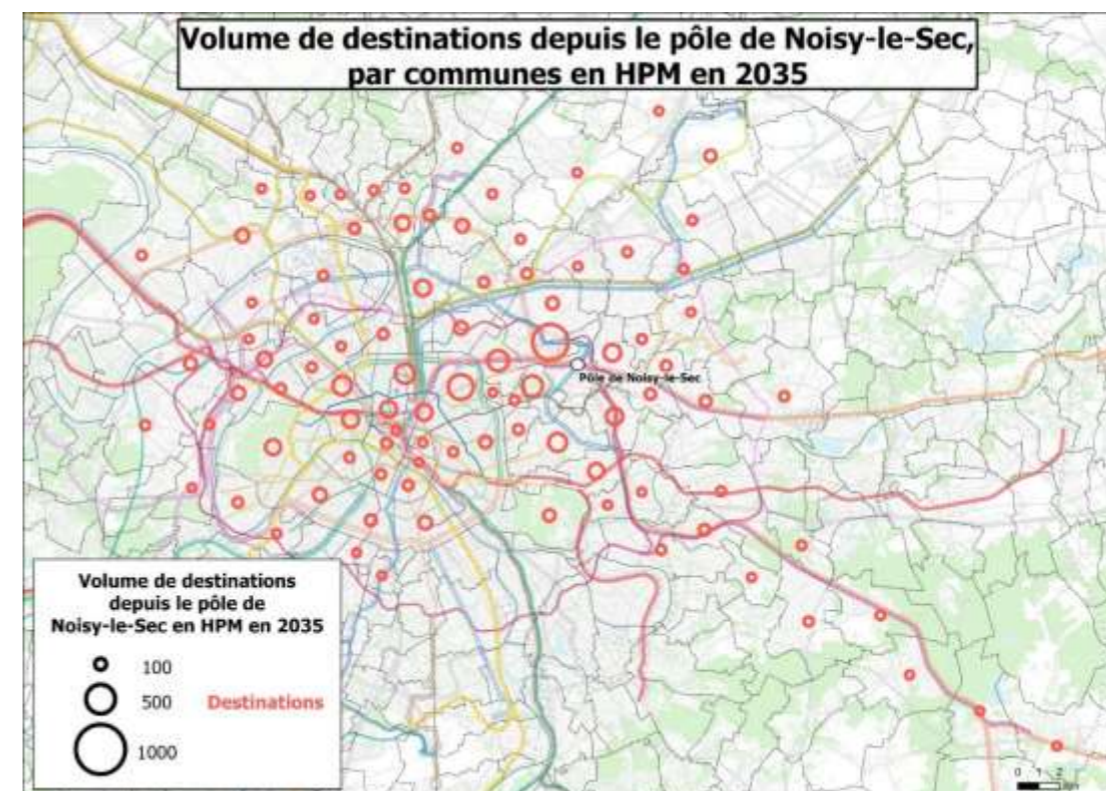
Les correspondances entre les lignes ferrées en 2016 correspondent aux déplacements entre le T1 et le RER E, et dans une moindre mesure – environ 15% des correspondants – entre les deux branches du RER E. Ces correspondances entre lignes ferrées augmenteront très fortement d'ici à 2035 grâce à la mise en service du T11, qui participe à environ la moitié de cette augmentation. De plus, les correspondances liées au RER E représentent 80% de l'ensemble des correspondances entre lignes ferrées à l'heure de pointe du matin en 2035.

Les flux d'échanges entre la ville et les lignes ferrées augmenteront également, principalement à la suite de la croissance de la population et des emplois à proximité du pôle de Noisy-le-Sec, mais également de la mise en service des prolongements du T1 à Val-de-Fontenay et du T11 depuis Le Bourget.

A l'horizon 2035, la fréquentation totale du pôle de Noisy-le-Sec sera de l'ordre de 100 000 voyageurs par jour, soit environ 28,8 millions de voyageurs par an.



248. Origines des usagers de la gare de Noisy-le-Sec à HPM à l'horizon 2035



249. Destinations des usagers de la gare de Noisy-le-Sec à HPM à l'horizon 2035

L'analyse des origines et destinations des usagers du pôle de Noisy-le-Sec en 2035 souligne l'importance de ce pôle comme point intermodal entre les lignes ferroviaires qui permettent des déplacements d'envergure régionale et la marche, bus et le tramway qui font le lien avec le territoire environnant.

Les origines des usagers sont majoritairement concentrées autour du pôle, mais dans une moindre mesure depuis les territoires de Seine-Saint Denis le long du T11. Concernant les destinations, elles sont également en grande partie à proximité du pôle, mais réparties plus homogènement sur le territoire, particulièrement dans le nord et le centre de Paris, et le long du RER E.

Le pôle sert donc à la fois à des voyageurs allant ou partant du territoire environnant à l'heure de pointe du matin.



## 10.2. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

### 10.2.1. Principes généraux de l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts. La valorisation des avantages du projet pour la collectivité repose sur des méthodes conventionnelles visant à leur donner un équivalent monétaire pour pouvoir les rapporter aux coûts.

Le bilan socio-économique monétarisé du projet tient ainsi compte des postes suivants :

- Ensemble des coûts d'investissement et de renouvellement imputables au projet ;
- Gains de temps pour les usagers des transports collectifs.

Pour les dossiers de schéma de principe, Enquête Publique et Avant-Projet des projets de nouvelles infrastructures de transports collectifs présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités pour approbation, l'évaluation socio-économique est réalisée conformément à la méthode préconisée par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires dans son instruction de juin 2014 (<https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport>), déclinée dans les fiches-outils publiées en 2019.

### 10.2.2. Paramètres et conventions de l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique est réalisée aux conditions économiques de janvier 2022 qui correspondent aux conditions auxquelles les coûts du projet sont exprimés.

Les paramètres pris en comptes dans la méthode utilisée sont listés dans le tableau ci-dessous :

Paramètres	Méthode Instruction ministérielle 2019	
	Valeur conventionnelle pour l'année 2035 en euros 2022	Evolution sur la période 2035-2070 (en monnaie constante)
Période de calcul	Jusqu'à 2140	
Valeur résiduelle	Avantages et coûts de l'année 2070 prolongés en valeur sur la période 2070 – 2140	
Taux d'actualisation	3,2 %	
Taux d'occupation de la voiture particulière	1,37 en 2035	De 1,28 en 2010 à 1,43 en 2050 puis stable
Valeur du temps	15,46 € / heure	Evolution selon le PIB/tête avec une élasticité de 0,7
Coût d'utilisation de la voiture particulière	17,65 € pour 100 véh.km	+0,2% par an entre 2035 et 2050 puis - 0,1% par an après 2050
Décongestion de la voirie	1 véh x km supprimé en trafic congestionné procure un gain de 0,125 heure aux autres véhicules	Pas d'évolution
Diminution des effets externes environnementaux négatifs liés à la circulation automobile	Bruit : 1,14 € / 1000 véh.km	Evolution selon le PIB
	Pollution : 1,53 € / 100 véh.km	Evolution selon le PIB
	Effet de serre : 2,14 € / 100 véh.km	Evolution selon le coût de la tonne de CO <sub>2</sub> et l'évolution du parc roulant
	Effets amont-aval : 1,31 € / 100 véh.km (VP) 37,08 € / 100 train.km	Evolution selon le PIB
Sécurité routière	5,61 € / 100 véh.km	Evolution selon le PIB/tête
Entretien de la voirie	2,89 € / 100 véh.km	Pas d'évolution
Amortissement du coût de création d'une place de stationnement et frais d'exploitation	3 622 € / place à Paris	Pas d'évolution
	1 894 € / place en petite couronne	
	464 € / place en grande couronne	

250. Paramètres de la méthode d'évaluation

Les indicateurs socio-économiques calculés sont :

- La valeur actualisée nette du projet (VAN), qui est la somme des bénéfices nets annuels (avantages - coûts) actualisés à une année donnée pour un taux d'actualisation donné :

$$VAN = \sum \frac{A_n}{(1 + a)^n}$$

- La valeur actualisée nette du projet par euro investi ;
- Le taux de rentabilité interne économique et social (TRI), qui est le taux d'actualisation pour lequel la VAN du projet ainsi calculée est égale à zéro.

### 10.2.3. Planning du projet

La mise en service complète du projet de pôle de Noisy-le-Sec est prévue à l'horizon 2035, le périmètre ferroviaire sera terminé pour 2033 et le périmètre intermodal pour 2035. Les gains permis par le projet débuteront donc dès 2033 et seront renforcés en 2035. Le calendrier du projet prévoit un engagement des dépenses réparti entre 2023 et 2035.

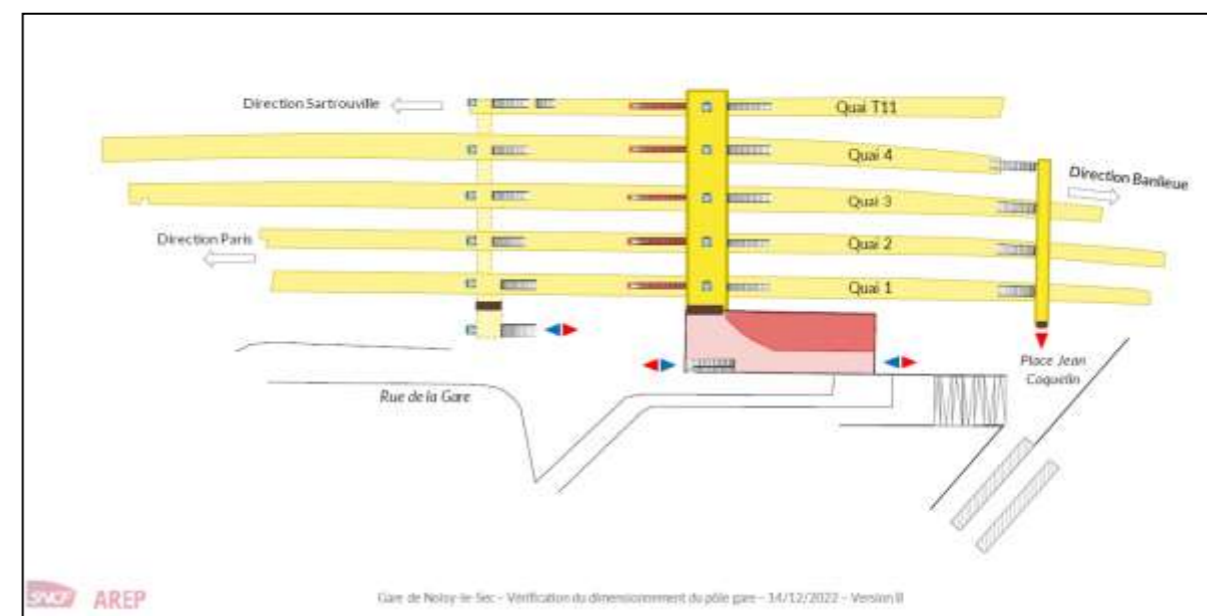
### 10.2.4. Bilan socio-économique

Le calcul du bilan socio-économique est établi en tenant compte des coûts de réalisation du projet ainsi que des avantages qu'il génère, estimés à partir des études de prévision de fréquentation à l'horizon 2035.

#### 10.2.4.1. Gains de temps

Un des objectifs du projet de pôle de Noisy-le-Sec est d'améliorer les conditions de circulation pour les voyageurs, en leur permettant notamment de gagner du temps lors de leurs itinéraires entre les différentes lignes qui desserviront le pôle à l'horizon du projet – T1, T11, RER E et bus – ainsi qu'avec les quartiers environnants.

Le projet prévoit notamment la construction d'une passerelle d'accès plus capacitaire tout en conservant le passage souterrain et la passerelle actuels. Le projet prend également en compte le prolongement du T11 dont les voyageurs pourront profiter du réaménagement du pôle.



251. Configuration du pôle après réalisation du projet

Pour évaluer l'opportunité socio-économique du projet, il est nécessaire de quantifier les gains de temps induits par le projet pour les usagers du pôle. Ces gains de temps ont été calculés à partir d'une étude réalisée par le bureau d'étude AREP, qui estime les gains et pertes de temps pour chacun des itinéraires possibles au sein du pôle. Cette étude prend en compte les évolutions de fréquentation du pôle, les évolutions infrastructurelles de ce dernier et les effets de congestion aux heures de pointe du matin et du soir.

Bien que le projet améliore globalement les temps de parcours au sein du pôle, la réservation de la passerelle existante aux voyageurs sortants du pôle entraîne un allongement des temps de parcours pour les voyageurs entrants dans le pôle. Ces pertes de temps concernent notamment les voyageurs désirant se rendre au RER E depuis le T1 ou le secteur Est du pôle, des itinéraires majoritairement empruntés à l'heure de pointe du matin.

A l'inverse, le projet permet une réduction des temps de parcours sur la quasi-totalité des autres itinéraires. En particulier, la nouvelle passerelle améliore grandement l'accessibilité des quais du T11 ainsi que les temps de parcours au départ du RER E. Le tableau ci-dessous présente quelques exemples d'évolutions des temps de parcours induits par le projet :





Itinéraires	Exemples de réduction ou d'allongement du temps de parcours
T1 vers RER E	Allongement de 30 secondes à 1 minute
RER E vers T1	Réduction de 20 secondes
RER E vers la ville à l'Est du pôle	Réduction de 20 secondes
T11 <-> T1	Réduction d'environ 1 minute

252. Exemples de gains et pertes de temps moyens liés à la modification des itinéraires à l'heure de pointe du soir (source : AREP)

De plus, la création de la nouvelle passerelle permet de réduire la congestion dans tous les espaces du pôle et donc de rendre les différents cheminements plus confortables pour l'ensemble des usagers, y compris ceux voyant leur temps de parcours s'allonger. Ce gain de confort n'est pas pris en compte dans l'évaluation.

L'évolution des temps de parcours ayant été estimée pour les périodes où la fréquentation du pôle induirait de la congestion en situation sans projet, le coefficient de passage de l'heure de pointe à la journée a été adapté en conséquence afin de ne considérer que les heures de pointe.

Le gain de temps moyen est estimé à environ **30 secondes** par usage du pôle en heures de pointe. De plus, comme recommandé par l'instruction ministérielle, les temps de marche sont pondérés d'un facteur 2 alors que les temps passés dans les véhicules de transports collectifs sont pondérés par 1, reflétant ainsi la plus grande pénibilité perçue par les voyageurs des temps de marche.

L'ensemble des gains de temps sont monétarisés sur l'ensemble de la période d'évaluation en utilisant la valeur du temps, fixée à **15,46€<sub>2022</sub>** de l'heure en 2035.

Les gains de temps sont déclinés dans le tableau ci-après, pour l'horizon de mise en service complète, et en valeur actualisée sur l'ensemble de la période d'évaluation.

Gains en M€ <sub>2022</sub>	En 2035	VAN
Valorisation des gains de temps	7,1	<b>317</b>

253. Gains de temps monétarisés

#### 10.2.4.2. Autres gains non-monétarisés

Le bilan socio-économique se fonde sur l'hypothèse prudente de ne pas valoriser d'effet de report modal depuis la voiture particulière sur les transports collectifs. Cependant, un test de sensibilité prenant en compte le report modal a été réalisé. En effet, en améliorant de manière significative les conditions de déplacement des usagers du pôle, il n'est pas exclu que le projet génère indirectement un effet de report modal.

L'évaluation socio-économique des projets de réaménagement de pôles multimodaux se heurte en effet à des difficultés multiples :

- Les outils méthodologiques à disposition pour l'évaluation socio-économique ne permettent de valoriser qu'une partie des effets, ici essentiellement liés à des gains de temps quantifiables. Pour d'autres effets, il n'existe pas de méthode pour leur donner un équivalent monétaire quand bien même ils étaient quantifiables. C'est le cas par exemple pour les gains de confort pour circuler dans et autour du pôle ; les méthodes en vigueur permettent de monétariser des effets de diminution de la densité de voyageurs à bord des véhicules, mais ces méthodes ne s'étendent pas aux espaces en gare.
- Certains effets, bien que valorisables en principe, sont particulièrement difficiles à quantifier dans le cadre particulier d'un projet de réaménagement d'un pôle existant. Par exemple, il est possible en principe de valoriser des gains de sécurité, à partir de la valeur tutélaire de la vie humaine. En revanche, il n'existe pas de méthode pour relier une diminution des densités de voyageurs à quai à une réduction du nombre d'accidents, comme il en existe par exemple pour relier une réduction de la circulation automobile à l'accidentologie.
- **Une partie des effets sont d'ordre qualitatif** ; au-delà de ne pas savoir les valoriser dans un bilan socio-économique, les méthodes font aujourd'hui défaut pour les quantifier. C'est le cas notamment pour les effets de qualité de service, de confort dans les espaces de circulation, de lisibilité et de qualité des accès et des espaces du pôle.

Les méthodes d'évaluation socio-économique permettent de monétariser certains effets liés à la réalisation du projet – gain de temps et report modal – mais ne permettent pas d'évaluer les autres effets induits par le projet, qui participent à l'amélioration des conditions de déplacements des usagers et du cadre de vie des riverains. Cela peut s'expliquer par la difficulté d'établir des hypothèses consolidées, ou encore par l'absence de méthodes de valorisation.

Le pôle de Noisy-le-Sec permettra une amélioration du confort des usagers qui fréquentent le pôle depuis le domicile ou lieu d'activité, ou en correspondance.

Plus précisément sur le pôle de Noisy-le-Sec, si le projet apporte un gain de temps pour certains voyageurs, ce n'est pas la seule finalité du projet. Le programme proposé à l'échelle du pôle apporte de nombreux effets positifs pour les voyageurs qui ne se traduisent pas uniquement en gain de temps :

- Fluidité de parcours et confort de circulation dans les espaces de la gare (bâtiment voyageurs, franchissements, quais, équipement pour accéder aux quais) et ses abords (parvis, trottoirs, zone d'attente bus...)
- Amélioration de la lisibilité globale des itinéraires de correspondances avec des parvis plus généreux, des trottoirs plus larges et des traversées piétonnes plus sécurisées dans un secteur apaisé à la circulation routière ;
- Développement de l'accès aux vélos par des itinéraires cyclables et une offre conséquente de stationnement vélos ;
- Amélioration de l'intégration urbaine du pôle avec une connexion de qualité entre les niveaux haut et bas de la gare ;
- Renforcement de la végétalisation du secteur participant au rafraîchissement de la ville.

#### 10.2.4.3. Coûts du projet

Les coûts de réalisation des aménagements sont estimés à **87 M€<sub>2022</sub>**. (ce coût correspond au coût global du projet hors frais de substitutions routières).

L'évaluation s'étalant sur plusieurs décennies, des hypothèses sont faites sur la durée de vie des infrastructures pour tenir compte des renouvellements nécessaires pour conserver une qualité de service constante du pôle.

#### 10.2.4.4. Bilan socio-économique

L'application de la méthode d'évaluation conduit à un **taux de rentabilité interne de 6,3 %** (à comparer à un seuil de rentabilité socio-économique égal au taux d'actualisation de 3,2%), et une valeur actualisée nette du projet de **175 M€<sub>2022</sub>**.

<b>Avantages actualisés</b>	<b>+ 317 M€</b>
<b>Coûts actualisés (investissement et exploitation)</b>	<b>- 142 M€</b>
<b>Valeur Actualisée Nette (VAN)</b>	<b>+ 175 M€</b>
<b>VAN par euro investi</b>	<b>+ 1,44</b>
<b>Taux de rentabilité interne</b>	<b>6,3 %</b> (Seuil de 3,2%)

254. Bilan socio-économique du projet (en €<sub>2022</sub>)

**Le taux de rentabilité interne dépasse le taux d'actualisation, le seuil de rentabilité socio-économique est donc atteint. L'opportunité du projet est avérée.**

#### 10.2.4.5. Test de sensibilité : ajout des gains liés au report modal

Compte tenu de l'impossibilité de calculer le report modal pour un projet de pôle à l'aide d'un modèle de trafic ou d'une analogie avec un projet similaire, une analyse de la sensibilité de l'évaluation socio-économique du projet de pôle de Noisy-le-Sec à la prise en compte du report modal a été réalisée.

En plus des gains des temps pour les usagers des transports collectifs, des gains liés au report modal sont pris en compte pour ces tests :

- Gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les automobilistes qui continuent à utiliser leur voiture ;
- Économies de dépenses pour les usagers qui se reportent depuis la voiture vers les transports collectifs (carburant, amortissement du véhicule, etc.) ;
- Économies de places de stationnement, d'entretien de la voirie et de la police de la circulation ;
- Diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit, de la pollution atmosphérique, des émissions de gaz à effet de serre, et des effets amont-aval traduisant les coûts environnementaux lors des phases de production et de distribution d'énergie.

Cette analyse de sensibilité considère deux hypothèses : 3% (ou 5%) des nouveaux utilisateurs du pôle entre 2016 et 2035 sont des voyageurs reportés depuis la voiture particulière grâce à l'amélioration des conditions de correspondance et d'accès aux lignes de transports collectifs.



Il faut ici considérer que le report modal s'applique aux usagers qui utilisent le pôle grâce au projet d'aménagement de ce dernier, et non du fait de la mise en service d'une nouvelle ligne sur le pôle. Les usagers qui peuvent être imputés à la mise en service du T11 sont retirés avant d'appliquer les 3% et 5% de report modal. La hausse de la fréquentation du pôle entre 2016 et 2035 qui peut être imputable au projet est de 1 350 usagers à l'heure de pointe du matin.

La portée moyenne des déplacements des reportés de la voiture individuelle est considérée comme étant égale à la distance que parcourraient les usagers du pôle de Noisy-le-Sec en 2035 s'ils effectuaient leurs déplacements en utilisant le réseau routier. Elle est obtenue par analyse des résultats de modélisation et est estimée à 16,5 km.

Gains en M€ <sub>2022</sub>	Report modal de 3%		Report modal de 5%	
	2035	VAN	2035	VAN
<b>Décongestion de la voirie</b>	0,7	<b>28</b>	<b>1,1</b>	<b>47</b>
<b>Economies d'utilisation de la voiture</b>	0,1	<b>4</b>	<b>0,2</b>	<b>6</b>
<b>Economies de stationnement</b>	0,1	<b>4</b>	<b>0,2</b>	<b>7</b>
<b>Economies d'entretien et de police de la voirie</b>	0	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Diminution des externalités environnementales négatives</b>	0,1	<b>1,2</b>	<b>0,1</b>	<b>1,2</b>
<i>dont nuisances sonores</i>	0	<i>0,1</i>	<i>0</i>	<i>0,1</i>
<i>dont pollution atmosphérique</i>	0	<i>1</i>	<i>0,1</i>	<i>1</i>
<i>dont émissions de gaz à effets de serre</i>	0	<i>0,1</i>	<i>0</i>	<i>0,1</i>
<b>Gains de sécurité routière</b>	0	<b>1</b>	<b>0,1</b>	<b>2</b>
<b>Effets amont-aval</b>	0	0	0	1
<b>Total des gains</b>	<b>1</b>	<b>40</b>	<b>1,7</b>	<b>130</b>

255. Gains liés au report modal pour les deux scénarios de report modal

En ajoutant les gains liés au report modal au gain de temps des usagers TC, le bilan est amélioré :

En M€ <sub>2022</sub>	Sans report modal	Report modal de 3%	Report modal de 5%
<b>Avantages actualisés</b>	317	356	383
<b>Coûts actualisés (investissement et exploitation)</b>	-142	-142	-142
<b>Valeur Actualisée Nette (VAN)</b>	175	214	240
<b>VAN par euro investi</b>	1,44	1,77	1,99
<b>Taux de rentabilité interne</b>	<b>6,3 %</b>	<b>6,9 %</b>	<b>7,2 %</b>

256. Bilan socio-économique du projet en prenant en compte le report modal

Dans ces deux cas, le report modal, bien que ce dernier soit faible (moins d'1% des usagers totaux), contribue à l'augmentation de l'opportunité du projet.



# 11. Annexes





## Sommaire des annexes

- Étude opportunité et faisabilité de la création d'une passerelle piétonne T11 – Pont Gallieni, SNCF, 2022
- Note pont Gallieni, Artelia, 2023



## Analyse de la faisabilité d'un itinéraire cyclable sur le Pont Gallieni

### 1 Contexte

Objectif du pôle : Améliorer l'accès du pôle-gare de Noisy-le-Sec par les cycles via des itinéraires cyclables, depuis :

1. La Rue de la gare
2. La Rue Jean Jaurès
3. Le Boulevard de la République
4. L'Avenue Gallieni



1. Carte des cheminements cycles futurs à questionner

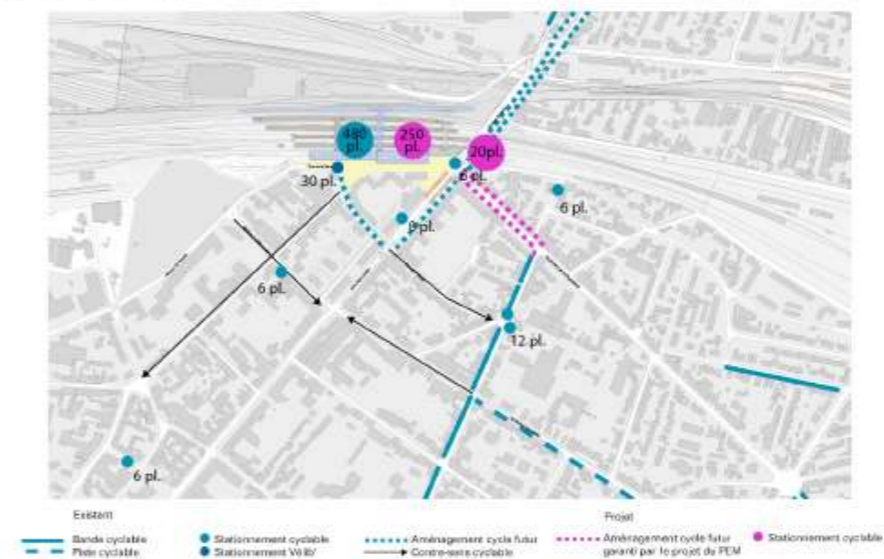
La géométrie des chaussées, le type de foncier et l'urbanisation dense du secteur contraignent fortement l'insertion d'aménagements cyclables continus, confortables et sécurisés.

### 2 Aménagements cyclables projetés à l'horizon du projet de pôle

À horizon du projet du pôle-gare de Noisy-le-Sec, les aménagements cyclables réalisés seront les suivants :

- Depuis l'Ouest pour desservir le niveau bas, l'accessibilité en cycle s'effectuera depuis :
  - La rue de la Gare : dans le cadre du projet de pôle (horizon 2034), l'impasse sera apaisée et son accès réservé à des véhicules spécifiques et aux cycles.
  - La rue Marc Sangnier : dans le cadre du prolongement du T1 et de la restructuration bus (entre 2024 et 2026), un sens unique est>ouest pour les voitures et bus et un aménagement cyclable dédié dans le sens ouest>est seront réalisés.
- Depuis le Sud, l'accessibilité en cycle s'effectuera depuis :
  - La rue Jean Jaurès : dans le cadre du prolongement du T1 et de la restructuration bus (entre 2024 et 2026), un sens unique nord> sud N entre le boulevard de la République et la rue de l'Union pour les voitures et un aménagement cyclable dédié dans le sens sud>nord seront réalisés.
  - Le boulevard Michelet : il comprend déjà une bande cyclable dans le sens nord>sud non-modifiée à l'horizon projet de pôle.
- Depuis l'Est, l'accessibilité en cycle s'effectuera depuis :
  - Le boulevard de la République : dans le cadre du projet de pôle (horizon 2034), une d'une bande cyclable dans le sens ouest>est entre la rue Jean Jaurès et le boulevard Michelet et un couloir bus + vélos dans le sens est>ouest seront réalisés ;
- Depuis le Nord, l'accessibilité en cycle s'effectuera depuis le pont Gallieni non aménagé dans le cadre du projet T1. L'Avenue Gallieni, au nord du pont présentera dans le cadre du projet de prolongement du T1, un aménagement cyclable dédié. Dans les deux sens.

Le schéma-cible des cheminements et stationnements cyclables à horizon du projet de pôle est présenté ci-dessous.



2. Carte des cheminements cyclables pour accéder à la gare et stationnements envisagés





En conclusion, le pôle-gare sera accessible aux cycles par des aménagements dédiés à l'exception de la portion sur le pont Gallieni.

Différents scénarios ont été étudiés dans le cadre du schéma de principe afin d'insérer un aménagement cyclable sur ce pont. Ils sont présentés ci-après.

### 3 Scénarios d'aménagement cyclable sur le pont Gallieni

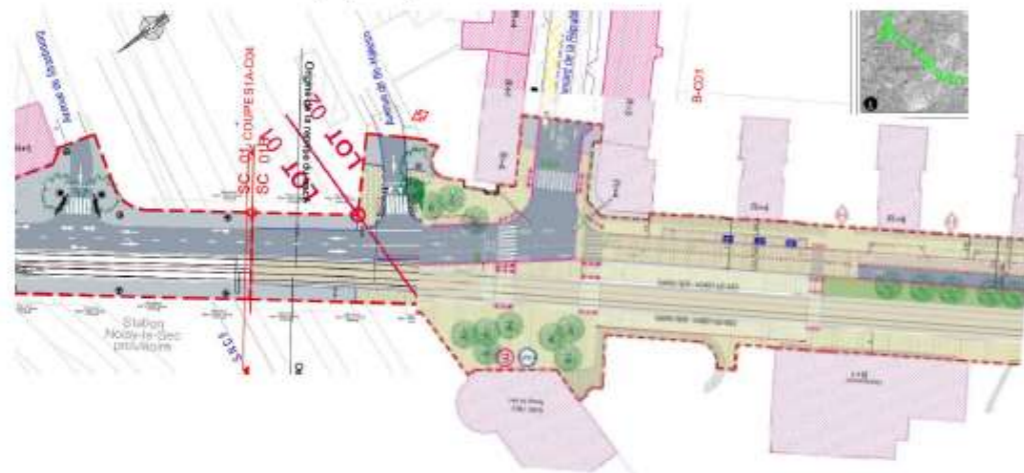
#### 3.1 Situation actuelle

En situation actuelle, il n'existe pas d'aménagement cyclable sur le pont Gallieni.

#### 3.2 Situation à l'horizon du prolongement du T1 - 2026

À l'horizon intermédiaire 2026 dans le cadre du projet du T1, l'avenue Gallieni, le pont Gallieni et la rue Jean Jaurès sont reconfigurés. Néanmoins, la continuité des aménagements cyclables n'est pas assurée sur le pont Gallieni. Les aménagements cyclables s'arrêtent au niveau de l'intersection avenue Gallieni/rue Emmanuel Arago/avenue d'Alsace-Lorraine, au nord, en amont du pont. La circulation des cycles sur le pont Gallieni s'effectue dans la circulation générale.

Pour rappel, les aménagements du T1 constituent une donnée d'entrée au projet du pôle gare de Noisy-le-Sec. Cependant, afin d'améliorer cette situation, des scénarios d'insertion cyclable sur le pont ont été étudiés dans le cadre du projet du pôle.



3. Plans d'aménagement du T1 (Source : T1 et AVP 2021 et EXE 2023)

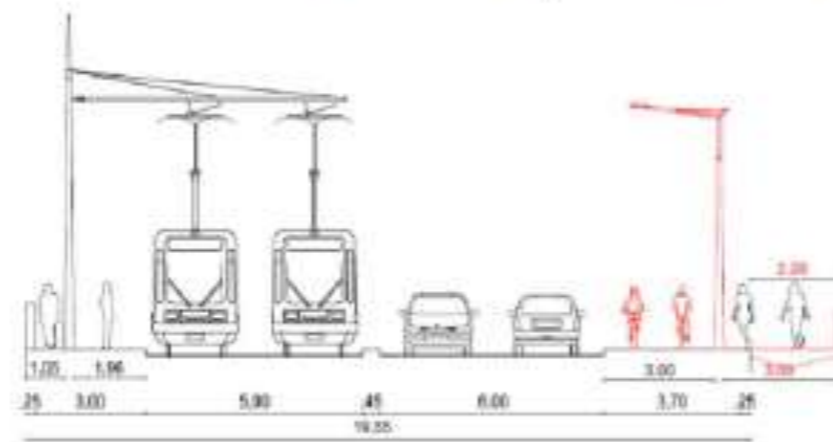


Pistes de réflexions pour améliorer la continuité cyclable sur le Pont Gallieni  
Plusieurs scénarios ont été identifiés :

- Élargissement côté Est du pont Gallieni



PRINCIPE ELARGISSEMENT COTE EST DU PONT GALLIENI (SOURCE : ARTELIA-RICHEZ, 2023)



COUPE TYPE DU PONT GALLIENI (SOURCE : DOCP, 2018)





Principe : Piste cyclable bidirectionnelle (3 m) côté Est du pont Gallieni

Cycles :

- Continuité cyclable assurée sur le pont Gallieni
- Itinéraire cycle Sud>Nord : confortable et direct
- Itinéraire cycle Nord>Sud : itinéraire non-direct, les cycles qui se rendent à la gare doivent traverser 2 fois la voirie et la plateforme tramway

Piétons : conflits piétons-cycles au niveau des traversées piétonnes côté Est.

Points durs :

- Au nord du pont Gallieni, au niveau du passage insertion axiale en insertion latérale du tramway, l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle viendrait « pincer » le trottoir qui n'atteindrait qu'une largeur inférieure à 1 m de large, ce qui n'est pas réglementaire. Les solutions envisagées pour résoudre ce point dur seraient :
  - La suppression de la traversée piétonne permettant de supprimer l'îlot piéton, et restituer cet espace piéton côté Est de l'aménagement.

→ Solution non-retenue car la traversée piétonne est indispensable à ce niveau pour les habitants de l'immeuble en R+11 adjacent, et pour les piétons de l'avenue d'Alsace-Lorraine qui se dirigent vers la gare.

- L'élargissement du trottoir piétons côté Est par une acquisition du foncier non-bâti privé de la copropriété de l'immeuble R+11 et un sujet d'altimétrie complexe à traiter avec la chaussée.

→ Solution non-retenue car trop complexe d'un point de vue acquisitions foncières, coût et réalisation technique.



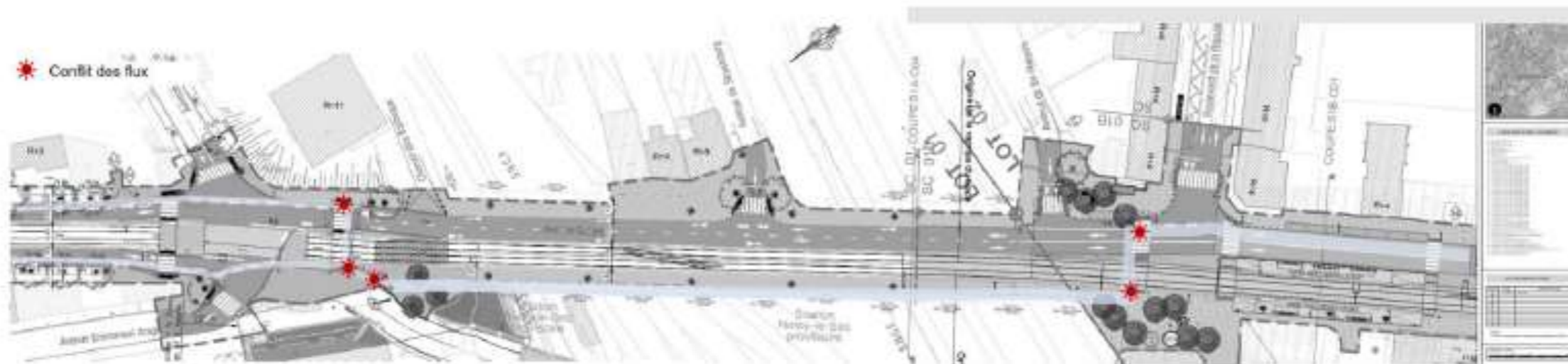
SITUATION EXISTANTE – IMMEUBLE EN R+11

Impacts de cet aménagement :

- Conflits piétons – cycles au niveau des traversées piétonnes en amont et en aval du pont
- Conflit voiture – cycles au niveau du carrefour avenue Gallieni/rue Emmanuel Arago, au nord du pont lors du passage de la bande cyclable unidirectionnelle nord>sud, située côté ouest de la chaussée à la piste cyclable bidirectionnelle située côté est de la chaussée → nécessite une modification de la SLT pour dissocier le flux voiture du flux cycle ;
- Impact foncier pour élargir le trottoir nord-est ;
- Impact important sur l'aménagement côté Est du T1 : modification de l'implantation des feux piétons, lampadaires, poteaux LAC, etc.



- Élargissement côté Ouest du pont Gallieni



PRINCIPE ELARGISSEMENT COTE OUEST DU PONT GALLIENI





Principe : Piste cyclable bidirectionnelle (3 m) côté Ouest du pont Gallieni

Cycles :

- Continuité cyclable assurée sur le pont Gallieni
- Itinéraire cycle Sud>Nord : itinéraire non-direct, les cycles qui se rendent à la gare doivent traverser 2 fois la voirie et la plateforme tramway
- Itinéraire cycle Nord>Sud : confortable et direct

Piétons : conflits piétons-cycles au niveau des traversées piétonnes côté Ouest.

Points durs :

- Présence d'un poste de signalisation qui ne peut pas être déplacé, ne permettant pas un élargissement du pont continu

→ *Scenario abandonné, continuité cyclable impossible techniquement par un élargissement par l'ouest*

## 4 Conclusion

Assurer une continuité cyclable sur le pont Gallieni, tout en conservant les deux voies de circulation routières, les trottoirs des deux côtés du pont ainsi que la plateforme du tramway, ne pourrait être envisageable que par un élargissement du pont à l'Est.

Cependant, même ce scénario n'est pas faisable compte tenu des contraintes d'emprises sur le pont et à ses extrémités, imposant soit des trottoirs de largeurs trop restreintes et non-réglementaires, soit un besoin foncier privé estimé trop coûteux avec des contraintes d'altimétrie ne garantissant pas des pentes réglementaires.

Le projet de pôle, à défaut de mettre en place une continuité cyclable dédiée sur le pont, a retenu un principe d'aménagement avec une voie mixte bus + vélos (sans VP) dans le sens sud>nord améliorant ainsi l'accès cyclable sur le pont par rapport à la situation à horizon du prolongement du T1.



# NOISY-LE-SEC – PASSERELLE ACCES NORD

## ETUDE D'OPPORTUNITE

VERSION N° 2 DU JEUDI 4 AOUT 2022

<b>1. OBJET DE L'ETUDE</b>	<b>3</b>
+ CONTEXTE	3
+ OBJET	3
<b>2. TRACE DE LA PASSERELLE D'ACCES NORD</b>	<b>4</b>
+ LES DEUX TRACES ETUDIES	4
+ IMPACT DES CONTRAINTES FERROVIAIRES SUR LE TRACE	6
L'impact des installations ferroviaires existantes	9
L'impact des futures installations du T11	14
Tracé compatible avec les installations ferroviaires actuelles et futures	14
<b>3. ETUDE D'OPPORTUNITE</b>	<b>17</b>
+ LES HYPOTHESES DE CALCUL	17
+ DUREE DES TRAVAUX ET IMPACT SUR LES CIRCULATIONS	17
+ COUTS	20
+ IMPACT ENVIRONNEMENTAL	21
+ GAINS	23
<b>4. CONCLUSION</b>	<b>24</b>
<b>5. APPROBATION</b>	<b>25</b>
<b>6. HISTORIQUE DES VERSIONS</b>	<b>25</b>
<b>ANNEXE – GRANDE CEINTURE</b>	<b>26</b>





## 2. TRACE DE LA PASSERELLE D'ACCES NORD

### LES DEUX TRACES ETUDIÉES

La passerelle d'accès nord sera reliée :

- A l'ouest à la future passerelle d'accès aux quais. Cette passerelle sera située au centre des quais et à une altimétrie de 6,50 m par rapport aux voies ;
- A l'est au pont Galliéni. Pour cette extrémité est, deux options ont été étudiées (voir plan p.5) :
  - o la première permettant de rejoindre le rond-point situé au nord du pont Galliéni. A cet endroit la différence d'altitude entre la voie publique et les voies ferrées est de 6.80 m.
  - o la deuxième rejoignant la voie routière au milieu du pont Galliéni. A cet endroit la différence d'altitude entre la voie publique et les voies ferrées est de 6.40 m.

Enfin, le tracé de la passerelle d'accès nord est également contraint par la présence de la voie routière d'accès à l'atelier de maintenance des trams-trains T4 (terminus Bondy).



## 1. OBJET DE L'ETUDE

### CONTEXTE

La gare de Noisy-le-Sec constitue l'un des principaux pôles du Nord-Est Francilien. A l'est, elle est accessible par une passerelle reliée au bâtiment voyageurs (BV) et à l'ouest par un passage souterrain (PASO) situé rue de la Gare. L'accès principal est aujourd'hui saturé aux heures de pointe, peu visible depuis l'espace public et n'a pas de véritable parvis d'accès.



Plan actuel de la gare de Noisy-le-Sec

Dans les prochaines années, la gare de Noisy-le-Sec va voir arriver de nouvelles infrastructures de transport (extension du T1 jusqu'à Val-de Fontenay, extension du TLN du Bourget à Noisy-le-Sec). Un projet de construction d'un nouveau BV et d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais est ainsi en cours d'études.

### OBJET

Dans le cadre de ces études de faisabilité du futur pôle d'échanges multimodal (PEM) de Noisy-le-Sec, il a été demandé à la MOE d'étudier l'opportunité de construire un accès nord au PEM via une passerelle permettant de rejoindre directement la future passerelle d'accès aux quais depuis le nord du pont Galliéni.





Plan de masse – tracés passerelle d'accès nord





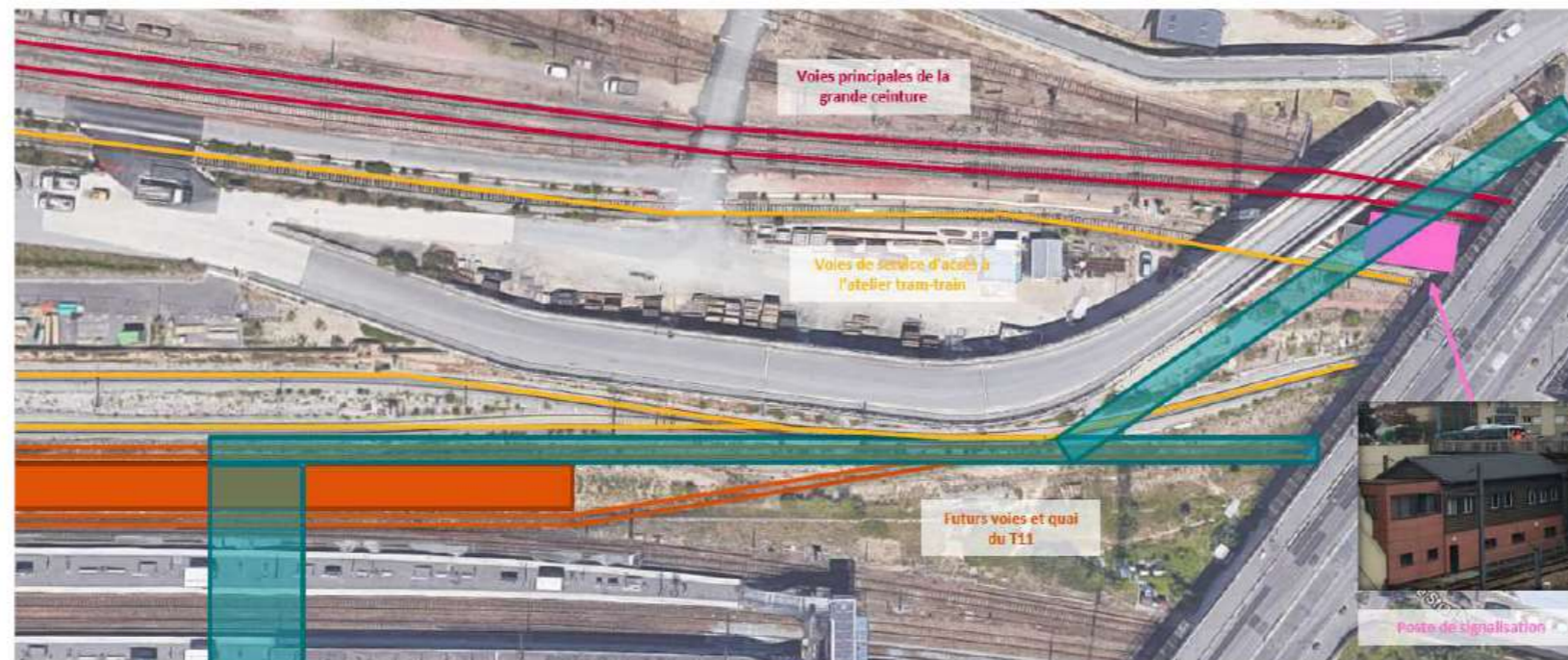
### IMPACT DES CONTRAINTES FERROVIAIRES SUR LE TRACE

La zone située au nord de la gare de Noisy-le-Sec au-dessus de laquelle serait construite la future passerelle d'accès nord est une zone ferroviaire où se situent :

- Un poste de circulation ;
- Le quai et les futures voies à quai du Tram 11 Express dont l'extension du Bourget à Noisy-le-Sec est prévue à l'horizon 2030 ;
- Les voies de service (VS) d'accès à l'atelier de maintenance tram-train ;
- Les voies principales (VP) de la grande ceinture (GC). La grande ceinture est l'itinéraire de contournement emprunté par le trafic fret en région parisienne.



Contraintes ferroviaires dans la zone de création de la passerelle – Figure 1



Contraintes ferroviaires dans la zone de création de la passerelle – Figure 2 – voies et poste de signalisation





### L'impact des installations ferroviaires existantes

La présence actuelle de voies de service et de voies principales dans cette zone induit la présence :

- de feux de signalisation ferroviaire, ils sont au nombre de 3 ;
- d'installations caténaire notamment de 12 poteaux caténaire, l'ensemble des voies présentes dans la zone étant électrifiées.

Le poste de signalisation, les feux de signalisation, les installations caténaire, en particulier les poteaux caténaire, constituent autant de contraintes au tracé de la passerelle d'accès nord.

### Le poste de signalisation K

Construire la passerelle d'accès nord selon l'option 1 (accès au rond-point situé au nord de l'accès Gallieni) suppose de passer au-dessus du poste de signalisation (voir figure 2 ci-avant). Or le toit de celui-ci se situe au-dessus du niveau de la chaussée.



Poste de signalisation K

Ainsi, depuis son extrémité côté voie publique située à 6.80 m au-dessus des voies, la passerelle devra commencer par remonter à plus de 7 m de hauteur pour passer au-dessus du poste de signalisation avant de redescendre pour rejoindre l'extrémité nord de la passerelle d'accès aux quais situés à 6.50 m de hauteur.

### Les feux de signalisation

Trois feux de signalisation sont présents dans la zone de construction de la passerelle. La passerelle ne devra pas constituer un obstacle à la visibilité de ces signaux. Elle sera donc construite de manière à passer au dos de ces feux de signalisation.



Feu de signalisation

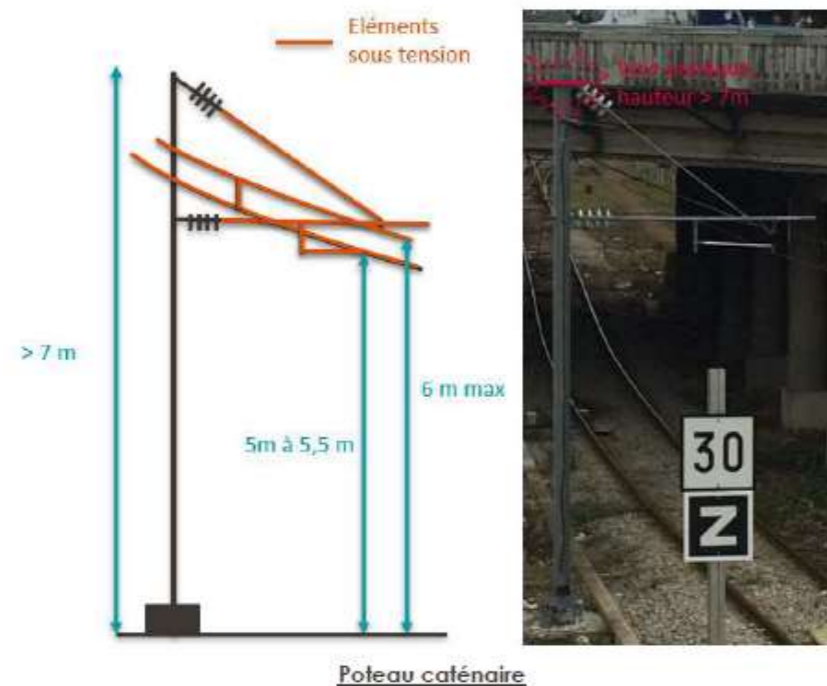
Contraintes ferroviaires dans la zone de création de la passerelle - Figure 3 - feux de signalisation



### Les installations caténaire

Aucun relevé géomètre n'a été réalisé sur les installations caténaire. Néanmoins, la zone de construction de la passerelle d'accès nord ne constitue pas une zone remarquable en ce qui concerne les installations caténaire. Elle n'est pas située en « zone bleue », zone où le fil sous tension le plus bas (fil de contact) est situé à moins de 5 m au-dessus des voies. Elle n'est pas non plus située dans une zone accessible aux circulations routières (passage à niveau) où le fil de contact peut être ponctuellement relevé pour des raisons de sécurité électrique vis-à-vis du public et des véhicules routiers. En conséquence :

- le fil sous tension le plus bas (fil de contact) dans cette zone est situé à une hauteur standard à savoir entre 5 m et 5,5 m ;
- les poteaux caténaire sont d'une hauteur supérieure à 7m soit plus haut que le niveau de la voie publique ;
- entre les poteaux, le fil sous tension le plus haut est situé à moins de 6 m.



Poteau caténaire

Du point de vue du risque électrique, la marge de sécurité nécessaire entre l'élément sous tension le plus haut et le tablier de la passerelle doit être minimum de 50 cm. Ce tablier joue le rôle d'écran de protection électrique pour les voyageurs vis-à-vis des installations caténaire qui se trouvent en dessous. En conséquence, passer au-dessus des poteaux caténaire suppose de remonter la passerelle à plus de 7,50 m de hauteur.



Poteau caténaire

Contraintes ferroviaires dans la zone de création de la passerelle - Figure 4 - poteaux caténaire





### Conclusion

#### Option de tracé n°1

Afin de parvenir à franchir la zone ferroviaire située à proximité du poste de signalisation, la passerelle d'accès nord, depuis son extrémité côté voie publique située à 6.80 m au-dessus des voies devrait remonter à 7,50 m de hauteur pour passer au-dessus du poste de signalisation et des installations caténaire. Une fois les installations caténaire franchies, elle redescendrait rejoindre la passerelle d'accès aux quais située à une altimétrie de 6.50 m.

Ainsi, les installations ferroviaires actuellement présentes dans la zone de construction de la passerelle d'accès nord au regard de leur densité et des contraintes qu'elles imposent en termes de tracé et d'altimétrie rendent infaisable techniquement la construction de cette passerelle selon l'option 1.



- Poteau caténaire
- Feu de signalisation
- Poste de signalisation
- Voies accès atelier de maintenance tram-train T4
- Voies GC
- Voies et quai T11

#### Option de tracé n°2

La passerelle d'accès nord n'aura pas :

- à franchir les installations caténaire ;
- d'impact sur la signalisation ferroviaire ;
- à passer au dessus du poste de signalisation.

Le tracé N°2 est techniquement faisable au regard des installations ferroviaires existantes.



#### L'impact des futures installations du T11

L'espace disponible pour les futures voies et le futur quai du T11 est étroit. En conséquence :

- le futur quai T11 sera relativement étroit (5,8 m) ;
- l'entrevoie entre les voies de service d'accès à l'atelier tram-train et les voies principales du T11 sera trop étroite pour y implanter les portiques de support de la passerelle et leurs fondations.

Les futures installations ferroviaires liées au T11 imposent donc un tracé en ligne droite au-dessus du futur quai, sur lequel seront implantés les portiques et leurs fondations.

Il est à noter que le plan de piquetage des futures installations caténaire du T11 n'étant pas connu à ce jour, il n'a pas été possible d'étudier l'impact de ces installations sur la faisabilité du projet de création de la passerelle d'accès nord.

#### Impact du tracé compatible avec les installations ferroviaires actuelles et futures

En termes de tracé, les contraintes ferroviaires actuelles et futures nous impose un tracé en ligne droite au-dessus du futur quai du T11 avec raccord de la passerelle à la voie publique au milieu pont Gallieni sur un trottoir relativement étroit. Si ce tracé est techniquement faisable, il convient de noter les impacts suivants :

- Futur quai du T11 :
  - o Encombrement d'un quai déjà étroit avec les portiques de support de la passerelle ;
  - o Suppression de la circulation verticale située à l'est entre la future passerelle d'accès aux quais et le futur quai T11. Le quai ne sera desservi depuis la passerelle d'accès aux quais que par une seule circulation verticale.



- Côté Pont Galliéni :
  - o Création d'un flux de voyageurs depuis et vers la passerelle au milieu du pont Galliéni sur un trottoir étroit ;
  - o Nécessité d'élargir la passerelle au niveau du raccord pour installation des CAB. D'après les études de flux, les besoins sont de 4 CAB MT dont 1 CAB PMR. La largeur nécessaire à installer cette ligne de CAB + un portillon de service est de 4,5 m ;
  - o Pas de stationnement vélo possible à proximité immédiate de l'entrée de la passerelle, le trottoir du Pont Galliéni étant trop étroit pour accueillir ces stationnements.







### 3. ETUDE D'OPPORTUNITE

#### LES HYPOTHESES DE CALCUL

Dans le cadre de l'étude d'opportunité, les hypothèses suivantes ont été retenues :

- Caractéristiques de la passerelle :
  - o Dimensions : 3 m de large et 180 m de long
  - o Platelage bois
  - o Lisses lumineuses
  - o Structure acier reposant sur des portiques « T » encastrés dans des massifs béton sur micropieux au nombre de 15
- Méthodologie et calendrier travaux :
  - o Travaux réalisés après les travaux de création des installations du T11. Les travaux sont donc à organiser avec pour hypothèse la présence des voies, du quai et des installations caténaire du T11.
  - o Les travaux auront lieu selon le déroulé suivant :
    - Travaux préparatoires
    - Construction des massifs (micropieu, déblai, terrassement, coulage) ;
    - Mise en place des portiques « T » par grutage ;
    - Mise en place de la passerelle par grutage de morceaux préfabriqués ;
    - Autres travaux de génie civil : tablier, descente d'EP, couverture CAB, etc. ;
    - Second œuvre (CFO/CFA, installation des CAB, etc.) et finitions.

#### DUREE DES TRAVAUX ET IMPACT SUR LES CIRCULATIONS

Les durées et les impacts des travaux de construction de la passerelle d'accès nord vis-à-vis des voyageurs et des circulations sont les suivants :

##### Travaux préparatoires

A réaliser de jour sans interruption de trafic ou de nuit sous ITC + CC en fonction de la nature des travaux. Durée estimée = 1 mois.

##### Construction des massifs

Interruption des circulations et consignation caténaire sur futures voies T11. Pour la présente étude, il a été pris pour hypothèse la réalisation de ces travaux de WE. Durée estimée = 4 WE, soit un mois.

##### Opération de grutage

Interruption des circulations et consignation caténaire. Les voies à interdire à la circulation et à consigner dépendront de la position de la grue (voir schéma ci-après). Il est à noter que les circulations routières pourront également être impactées.

La présence des installations ferroviaires ne permet pas d'approcher une grue à proximité des zones de grutage. Les opérations de grutage seront donc réalisées à partir d'un point éloigné avec pour conséquence :

- L'utilisation d'une grue de forte puissance au coût élevé. Hypothèse : grue de 500 t ;
- Un impact d'autant plus important sur les circulations ferroviaires.

Pour la présente étude, les deux hypothèses extrêmes ont été étudiées pour calculer la durée des travaux :

- réalisation de la totalité des grutages le WE. Durée estimée = 3 WE ;
- réalisation de la totalité des grutages la nuit lors de l'interruption des circulations sur toutes les voies concernées. Selon cette hypothèse, le créneau pour réaliser le grutage sera relativement court et aura lieu en début de nuit, seul moment où les circulations sont interrompues à la fois sur les voies d'accès à l'atelier de maintenance tram-train et les voies nord de la gare de Noisy-le-Sec. Une seule opération de grutage pourra être réalisée chaque nuit. Durée estimée = 30 nuits, soit 6 semaines.



Positionnement possible de la grue et impact sur les circulations ferroviaires

### Autres travaux de génie civil :

Interruption des circulations et consignation caténaire sur futures voies T11. Pour la présente étude, il a été pris pour hypothèse la réalisation de ces travaux de nuit. Durée estimée = 5 semaines.

### Second œuvre ou finition :

Travaux réalisés de jour sans interruption de trafic. Durée estimée = 2 mois.

Travaux	Impact	Durée
Travaux préparatoires	Journée sans interruption de trafic ou de nuit avec ITC + CC selon nature des travaux	1 mois
Construction des massifs	ITC + CC T11	4 WE – un mois
Grutage des portiques et de la passerelle (kits préfabriqués)	ITC + CC. Voies impactées en fonction du positionnement de la grue (voir schéma). Coupure possible des circulations routière sur pont Gallieni.	Hyp 1 = travail de WE. 3 WE. Hyp 2 = travail de nuit. 30 nuits – 6 semaines
Autres travaux de génie civil	ITC + CC T11	5 semaines
2 <sup>nd</sup> œuvre et finitions	Journée sans interruption de trafic.	2 mois

Durée totale des travaux : 6 à 7 mois.

### COÛTS

Les coûts des travaux ont été estimés selon les deux hypothèses citées dans le paragraphe précédent :

- Hypothèse 1 : réalisation de la totalité des grutages le WE ;
- Hypothèse 2 : réalisation de la totalité des grutages la nuit lors de l'interruption des circulations sur toutes les voies concernées.





	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Installation de chantier	100 000 €	100 000 €
Fondations	200 000 €	200 000 €
Charpente	750 000 €	750 000 €
Platelage bois	200 000 €	200 000 €
Garde-corps avec lisse lumineuse	550 000 €	550 000 €
Entrée avec CAB	400 000 €	400 000 €
Transport exceptionnel - portiques	50 000 €	50 000 €
Transport exceptionnel - kits préfabriqués passerelle	100 000 €	100 000 €
Grutage - 500 T	200 000 €	1 000 000 €
Prestation sécurité SNCF pour ITC + CC	1 000 000 €	1 400 000,00 €
Incertitude de phase (20 %)	700 000 €	950 000 €
<b>Total montant travaux</b>	<b>4 250 000 €</b>	<b>5 650 000 €</b>
Montant études (MOA + MOE)	1 700 000 €	2 250 000 €
Bus de substitution	2 700 000 €	1 100 000 €
<b>Coût complet (travaux + études)</b>	<b>8 650 000 €</b>	<b>9 000 000 €</b>

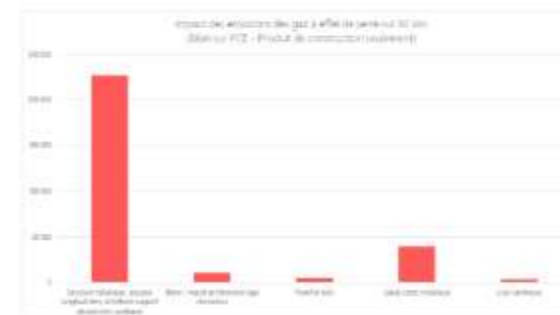
Coût complet de l'ouvrage : 9 millions d'euros.

### IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Une étude de l'impact environnemental de la construction de la passerelle a également été réalisée. Cette étude a permis d'effectuer le calcul des émissions liées à la construction de la passerelle sur une durée de vie de 50 ans en tenant compte uniquement des émissions liées aux produits de construction, dans la mesure où ceux-ci constituent le principal poste d'émissions pour une passerelle. Le calcul ne prend pas donc en compte les impacts liés au chantier et à l'exploitation de l'ouvrage (eau /énergie).

	Q	Potentiel de CO <sub>2</sub> (kgCO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup> )		
Structure métallique - poutres, consoles, arceaux support de planches, portiques	71 000 kg	3,84 kgCO <sub>2</sub> eq/kg	277 250 kgCO <sub>2</sub> eq	311 kgCO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup>
Béton - massif de fondation type micro-pieux	45 m <sup>3</sup>	378 kgCO <sub>2</sub> eq/m <sup>3</sup>	17 005 kgCO <sub>2</sub> eq	19 kgCO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup>
Plancher bois	150 m <sup>2</sup>	6,54 kgCO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup>	981 kgCO <sub>2</sub> eq	11 kgCO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup>
Carde corps métallique	350 m	39,2 kgCO <sub>2</sub> eq/m	13 720 kgCO <sub>2</sub> eq	15 kgCO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup>
Lisse lumineuse	350 m	17,8 kgCO <sub>2</sub> eq/L	6 230 kgCO <sub>2</sub> eq	7 kgCO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup>
<b>Total</b>			<b>285 096 kgCO<sub>2</sub>eq</b>	<b>318 kgCO<sub>2</sub>eq/m<sup>2</sup></b>

285 tonnes CO<sub>2</sub>eq



Equivalent à la construction et à la consommation d'énergie pdt 50 ans d'un logement collectif de 220m<sup>2</sup>.

Il conviendra de noter que 80 % des émissions sont générées par la structure métallique.



### GAINS

Dans l'hypothèse la plus favorable d'un piéton arrivant des quartiers nord et souhaitant se rendre le futur quai du TLN situé au nord de la gare, le trajet depuis le milieu du Pont Galliéni jusqu'au quai du T11 sera :

- De 280 m (90 + 120 + 70) en passant par le futur BV
- De 180 m en passant la passerelle nord



Pour un voyageur empruntant la passerelle d'accès nord et souhaitant prendre le RER en direction de Paris (quai 1 ou quai 2 au sud), il n'y a aucun gain en termes de distance parcourue.

D'après les études de flux, le nombre de personnes arrivant à pied ou à vélo depuis les quartiers situés au nord de la gare ou la quittant pour rejoindre les quartiers nord est de 5600 voyageurs par jour. Au regard de la répartition des flux voyageurs entre RER et TLN, on peut donc établir le récapitulatif suivant en termes de gain :

	Depuis/vers RER E Paris	Depuis/vers RER E banlieue	Depuis/vers TLN
Gain	0 m	60 m	100 m
Nb de voyageurs/jour	2300	2300	1000

## 4. CONCLUSION

Le bilan en termes de faisabilité technique, de coûts, de durée de travaux, d'impact environnemental et de gains de la construction d'un accès nord au PEM via une passerelle piétonne est le suivant :

Faisabilité technique	Oui si tracé en ligne droite au-dessus du futur quai du T11
Coûts complet	9 M€
Durée travaux	7 mois
Emissions	285 tonnes CO <sub>2</sub> eq, soit construction et construction et à la consommation d'énergie pdt 50 ans d'un logement collectif de 220m <sup>2</sup> .
Gains	100 m pour 1000 voyageurs / jour 60 m pour 2300 voyageurs / jour

Au regard du tracé imposé par les installations actuelles et futures, des coûts des études et des travaux, de la durée des travaux et de l'impact environnemental comparé au gain pour les voyageurs, SNCF Gares et Connexions ne préconise pas la construction d'un accès nord au PEM via une passerelle piétonne.



## Table des illustrations

1.	Vue aérienne actuelle du quartier de gare de Noisy-le-Sec (Source : Gmaps, 2022).....	2	28.	Rue Jean Jaurès port 2003 avec le tramway du T1 (Source : <a href="http://www.noisylesec-histoire.fr/2020/10/histoire-du-tramway-a-noisy/">http://www.noisylesec-histoire.fr/2020/10/histoire-du-tramway-a-noisy/</a> / <a href="https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/noisy-le-sec-93130/tramway-a-noisy-le-sec-une-nouvelle-etude-pour-sortir-de-l-enlissement-04-10-2016-6175449.php">https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/noisy-le-sec-93130/tramway-a-noisy-le-sec-une-nouvelle-etude-pour-sortir-de-l-enlissement-04-10-2016-6175449.php</a> ).....	21
2.	Vue aérienne 3D actuelle de la gare de Noisy-le-Sec depuis l'est (Source : Gmaps, 2022) .....	2	29.	Répartition du foncier (Source : Artelia-Richez, 2023).....	22
3.	Vue aérienne 3D actuelle de la gare de Noisy-le-Sec depuis le nord (Source : Gmaps, 2022).....	2	30.	Répartition du foncier (Source : SNCF, 2023).....	22
5.	Configuration actuelle de la gare de Noisy-le-Sec et insertion dans son environnement urbain (Source : Artelia - Richez 2022) .....	5	31.	Plan de zonage du PLUi (Source : PLUi Est Ensemble, approuvé le 29 juin 2021) .....	22
6.	Localisation de la gare de Noisy-le-Sec, offre de transports, Source : RATP .....	6	32.	Densité de la population en situation actuelle (Source : Carroyage 200m, Artelia-Richez, 2022) .....	23
7.	3D - Configuration schématique actuelle de la gare de Noisy-le-Sec et insertion dans son environnement urbain (Source : Artelia - Richez, 2022).....	9	33.	Densité d'emploi en situation actuelle (Source : Base SIRENE, traitement ARTELIA-RICHEZ, janvier 2023) .....	23
8.	Vue sur la place Jean Coquelin et le parvis haut de la gare (Artelia-Richez, 2021) .....	10	34.	Types d'espaces paysagers (Source : Caractéristiques de la trame verte, URBAIN-ECO, 2015) .....	24
9.	Vue sur la rue de la Gare et le parvis bas (Artelia-Richez, 2021).....	10	35.	Carte du projet « Grand Chemin » (source : Est Ensemble, 2023).....	24
10.	Vue sur le bâtiment voyageur (Artelia-Richez, 2021).....	10	36.	Cartes des polarités urbaines de Noisy-le-Sec (Artelia-Richez, 2022).....	25
11.	Vue sur l'accès au passage souterrain (PASO) (Artelia-Richez, 2021) .....	10	37.	Illustration contexte urbain (-Richez 2022).....	25
12.	Vue des quais (Artelia-Richez, 2021) .....	10	38.	Bâtiments collectifs au sud de la gare (Artelia-Richez, 2022) .....	26
13.	Vue intérieure du bâtiment voyageur (Artelia-Richez, 2021).....	11	39.	Rue Jean Jaurès et son tissu pavillonnaire et commerces en rez-de-chaussée – Pont Gallieni et les faisceaux ferrés (Artelia-Richez, 2022) .....	26
14.	Vue sur la passerelle existante depuis le pont Gallieni (Artelia-Richez, 2021).....	11	40.	Placette et alignement d'arbres de la rue de la Gare – Cœur d'îlot de la Sablière (Artelia-Richez, 2022) .....	26
15.	Rampe piétonne de liaison entre parvis haut et parvis bas (Artelia-Richez, 2021).....	11	41.	Rue Jean Jaurès (Source : Gmaps, 2021) .....	27
17.	Le périmètre d'étude rapproché et le périmètre opérationnel, ferroviaire et intermodal (Source : Artelia-Richez, 2022) .....	16	42.	Accès principal à la gare depuis la place Jean Coquelin (Source : Artelia-Richez,2022) .....	27
18.	Le périmètre d'étude élargi (Source : Artelia-Richez, 2022) .....	16	43.	Accès aux quais depuis la passerelle au niveau de la place Jean Coquelin (Source : Artelia-Richez,2022) .....	27
19.	Bâtiment voyageur historique dans sa version initiale de 1849 (Source <a href="https://www.est-ensemble.fr/decouvrez-la-gare-de-noisy-le-sec-et-son-histoire">https://www.est-ensemble.fr/decouvrez-la-gare-de-noisy-le-sec-et-son-histoire</a> ).....	19	44.	Salle des billets au niveau de l'accès principal (Source : Artelia-Richez,2022) .....	27
20.	Historiquement la rue de la Gare faisait le lien entre les 2 accès de la gare (Source : Remonter le temps Gare de Noisy, 1932) .....	19	45.	Accès aux quais depuis la passerelle du niveaux haut (Source : Artelia-Richez,2022).....	27
21.	Rue Jean Jaurès suite au bombardement de 1944, (Source : <a href="http://www.noisylesec-histoire.fr/2018/03/gare-et-developpement-urbain/">http://www.noisylesec-histoire.fr/2018/03/gare-et-developpement-urbain/</a> ) .....	19	46.	Le jumeau de la Rotonde en 1935, RDC commercial (Source : <a href="http://www.noisylesec-histoire.fr/">http://www.noisylesec-histoire.fr/</a> ) ..	28
22.	Bâtiment voyageur historique avant la deuxième guerre mondiale (Source : Archives Noisy-le-Sec)20		47.	Environnement urbain niveau bas : parking SNCF et locaux SNCF (photo à gauche), placette et entrée du parking P+R / accès secondaire de la gare (photo à droite), (Source : Gmaps, 2022).....	28
23.	Bâtiment voyageur historique suite au bombardement de 1945 (Source : Archives Noisy-le-Sec, DOCP EGIS 2019) 20		48.	Environnement urbain niveau bas : rue de la Gare en impasse, rampe piétonne, commerce en pied d'immeuble (Source : Gmaps, 2022) .....	28
24.	Passerelle d'accès aux quais historique (Source : <a href="https://www.cparama.com/forum/noisy-le-sec-t1484.html">https://www.cparama.com/forum/noisy-le-sec-t1484.html</a> ) 20		49.	Accès au PASO à l'intérieur du parking P+R-niveau bas de la gare (Source : Artelia-Richez, 2022) ...	29
25.	Passerelle d'accès aux quais historique (Source : Artelia-Richez, 2021) .....	20	50.	Accès PMR depuis le niveau bas de la gare (Source : Artelia-Richez, 2022) .....	29
26.	Rue Jean Jaurès après-guerre, avec en arrière-plan le bâtiment de la Rotonde et le pont Gallieni (Source : <a href="http://www.noisylesec-histoire.fr/2019/02/les-commerces-de-la-rue-jean-jaures-du-n55-au-n119/">http://www.noisylesec-histoire.fr/2019/02/les-commerces-de-la-rue-jean-jaures-du-n55-au-n119/</a> ) ..	21	51.	Rampe non PMR d'accès depuis le niveau haut vers le niveau bas (Source : Artelia-Richez, 2022) ..	29
27.	Rue Jean Jaurès et la gare de Noisy-le-Sec après 1957 (Source : Archives Noisy, DOCP EGIS, 2019) .21		52.	Parvis haut (Source : Artelia-Richez, 2022) .....	29
			53.	Accès bas (Source : Artelia-Richez, 2022).....	29
			54.	Localisation des projets urbains aux abords du pôle gare de Noisy-le-Sec (Artelia-Richez, 2022).....	30

55.	Carte de l'organisation urbaine en situation actuelle (2020) à gauche et en situation projetée (2030) à droite (Source : OAP Thématique du PLUi 'Est-Ensemble, organisation urbaine, grands projets et temporalités, 2020)	31	81.	Bilan cible à la restructuration bus en lien avec l'horizon de la mise en service du M11 et du T1 (IDFM, 2022)	45
Tableau 1 : Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons – Source : Institut Paris Region 32			82.	Tracé de la ligne 245 (IDFM, 2022).....	46
56.	Situation actuelle de l'offre de transport et de la gare actuelle (source : Richez -Artelia, 2022) .....	34	83.	Principe d'évolution des lignes de bus, en situation actuelle (à gauche), en situation de référence en 2026 (au milieu), et en situation future (à droite) - (Artelia-Richez, 2022) .....	47
57.	Offre de transport en situation de référence 2026 (source : Richez- Artelia, 2022).....	35	84.	Niveau haut : itinéraire depuis le pont Gallieni (Artelia – Richez,2022) .....	49
58.	Offre de transport en situation future sans la réalisation du projet de pôle (source : Richez-Artelia, 2022)	36	85.	Niveau haut : itinéraire depuis la rue Jean Jaurès (Artelia – Richez, 2022) .....	49
59.	Plan de la ligne du Transilien E (Site Transilien.com, 2022) .....	37	86.	Niveau haut : itinéraire depuis la rue Jean Jaurès (Artelia – Richez, 2022) .....	49
60.	Nombre de RER E par heure en situation actuelle (Source : Étude flux AREP, 2023) .....	37	87.	Niveau haut – à gauche cheminement piéton actuel non direct au niveau de la place Jean Coquelin (Géoportail, 2021) . A droite circulation piétonne à l'horizon 2026 (Plan T1 23/06/2023). .....	49
61.	Nombre de RER E par heure (Source : Étude flux AREP, 2023) .....	38	88.	Niveau haut : Plan et itinéraire depuis le boulevard de la République – étroitesse du trottoir existant (Artelia – Richez, 2022) .....	50
62.	Tracé du prolongement du RER E (Source : Modélisation validée par SNCF Mransilien, 25/11/2022)	38	89.	Niveau haut : itinéraire depuis le boulevard de la République – deux traversées piétonnes côté sud et côté nord de la place Jean Coquelin (Artelia – Richez, 2022).....	50
63.	Station actuelle du T1 avant les travaux du prolongement (Gmaps, 2020).....	38	90.	Niveau haut : itinéraire depuis le boulevard la station actuelle du T1 (Artelia – Richez, 2022) .....	50
64.	Plan de la ligne du tramway T1 (Site Ratp.com, 2022) .....	38	91.	Carte de l'isochrone d'accessibilité piétonne au pôle de la gare de Noisy-le-Sec depuis l'accès de la gare du parvis haut (Géoportail 2022, Artelia – Richez, 2022) .....	50
65.	Tracé du prolongement du T1 jusqu'à Val-de-Fontenay (Source : Site IDFM, 2022) .....	39	92.	Vue accès quai et PASO bas (Artelia-Richez, 2022).....	51
66.	Phasage du prolongement du T1 à l'Est phase 1 (Source : Site IDFM, 2022) .....	39	93.	Niveau bas – A gauche l'accès à la gare non visible – A droite la multiplicité des fonctions à l'intérieur du parking relais (Artelia-Richez, 2021) .....	51
67.	Implantation de la station en terminus avant le démarrage des travaux du prolongement (source : Présentation projet T1, 21/09/2020) .....	40	94.	Niveau bas : itinéraire depuis la rue de la Gare (Artelia – Richez,2022).....	51
68.	Intention d'aménagement de la station de passage de Noisy-le-Sec (Présentation projet T1, 21/09/2020 – Plan T1 23/06/2023).....	40	95.	Niveau bas – A gauche espace peu qualitatif, encombré par du stationnement voiture licite et illicite – A droite des cheminements piétons existants mais difficilement praticables (Artelia-Richez, 2022).....	51
69.	Coupe sur la Rotonde et la nouvelle station T1 (Source : Groupement T1, 2022).....	40	96.	Niveau bas – Un déséquilibre de l'utilisation de l'espace entre les modes : A gauche des trottoirs étroits – A droite de larges espaces de voirie (Artelia-Richez, 2022) .....	52
70.	Plan d'aménagement du T1 (Source : T1 et AVP 2021 et EXE 2023).....	41	97.	Niveau bas : plan et itinéraire piéton depuis la rue Marc Sangnier (Artelia – Richez, 2022).....	52
71.	Phasage des travaux du T1 – Situation actuelle à gauche, situation provisoire au centre, situation projetée à droite (Etude de pôle - Support COTECH n°1 IDFM, 13/10/2021) .....	41	98.	Niveau bas : plan et itinéraire depuis l'avenue de Verdun (Artelia – Richez, 2022) .....	52
72.	Tracé du prolongement du T1 côté ouest jusqu'au Petit Colombes js (Source : Site Asnierescolombes.fr, 2022).....	42	<b>99.</b>	Carte de l'isochrone d'accessibilité piétonne au pôle de la gare de Noisy-le-Sec depuis l'accès de la gare du parvis bas (Géoportail 2022, Artelia – Richez, 2022).....	52
73.	Tracé du prolongement du T1 côté ouest jusqu'à Rueil- Malmaison (Source : IDFM, 2022).....	42	100.	Carte de l'isochrone d'accessibilité piétonne au pôle de la gare de Noisy-le-Sec depuis l'accès de la gare du niveau bas et du niveau haut (Géoportail 2022, Artelia – Richez, 2022) .....	53
74.	Plan T11 (Source : Site RATP, 2022).....	42	101.	Focus sur l'aménagement de la future station du tramway T1 de Noisy-le-Sec (Plan EXE T1, 26/06/2023)53	
75.	Tracé du prolongement du T11 (Source : Site IDFM, 2022) .....	42	102.	Exemples d'aménagements cyclables existants – Bande-cyclable sur le boulevard Michelet à gauche – Contre-sens cyclable dans la rue Arago à droite (Gmaps, 2022) .....	55
76.	Plan quais du T11 (source : SNCF).....	43	103.	Isochrones 5 et 10 mn d'accès en vélos depuis./vers la gare de Noisy-le-Sec (source : Smappen, 2023)	55
77.	Plan du réseau de transport actuel (Site RATP, 2022).....	44			
78.	Points d'arrêts de bus du boulevard de la République (Gmaps, 2020) .....	45			
79.	Points d'arrêts de bus sur le boulevard de la République – A gauche : Arrêt abrité pour les bus 143, 545 dans le sens boulevard de la République vers la place Jean Coquelin – A droite : Point d'arrêt pour le bus 143 dans le sens place Jean Coquelin vers le boulevard de la République (Gmaps, 2020) .....	45			
80.	Point d'arrêt des bus 105 et 545 sur la rue Jean Jaurès, (Gmaps, 2019).....	45			



104.	Extrait de la carte de cyclabilité des rues départementales (CD93, Direction des Voiries et des Déplacements, mars 2019).....	56	127.	Carte de l’occupation à 8h (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022).....	64
105.	Photographies du stationnement cycle existant à proximité immédiate de la gare : Parvis haut (Gmaps, 2022) à gauche – Parvis bas dans le P+R (Artelia-Richez, 2022) .....	56	128.	Carte de l’occupation à 13h (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022).....	65
106.	Stationnement cycle informel au niveau de la place Jean Coquelin (Artelia-Richez, 2021).....	56	129.	Carte de l’occupation à 18h (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022).....	65
107.	Station de vélo en libre-service Vélib’ sur la rue de la Gare (Artelia-Richez, 2022) .....	56	130.	Stationnement illicite observé dans la rue de la Gare sur le trottoir entre les arbres (à droite) de la photographie (Artelia – Richez, 2022) .....	65
108.	Carte de synthèse de l’offre d’aménagement et de stationnement cycle de la gare sur le secteur élargi de la gare de Noisy-le-Sec en situation actuelle (Fond de plan : OSM – Traitement : Artelia-Richez, 2022) .....	57	131.	Carte de l’évolution de l’occupation (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022) .....	66
109.	Principe d’aménagement cycle prévu dans le cadre du projet du T1 au niveau de la gare (Plan du T1, 23/06/2023)57		132.	Graphiques présentant l’évolution de la fréquentation du parking relais en stationnement horaire (à gauche) et en stationnement abonné (à droite) en fonction des années et des mois (EFFIA, 01/2022).....	66
110.	Plan de localisation du stationnement cycle du projet de requalification de l’accès secondaire de la SNCF (Source SNCF, 2023).....	58	133.	Carte de la répartition des lieux d’habitation des abonnés du P+R avec accessibilité voiture à 4km du P+R (Géoportail, 2022 / Données EFFIA, 2022) .....	67
111.	Carte des aménagements cyclables et de l’offre de stationnement cycle en situation « intermédiaire 2026 » (Artelia-Richez, 2023) .....	58	134.	Carte de localisation des lieux d’habitations des abonnés du P+R habitants Noisy-le-Sec (Données P+R – EFFIA, 2022 / Isochrones – Géoportail, 2022) .....	67
112.	Organisation des déplacements – Situation actuelle (Source : Source : Plans du projet du prolongement du T1, 2021).....	59	135.	Carte de localisation des lieux d’habitations des abonnés du P+R habitants Noisy-le-Sec sur le secteur rapproché de la gare (Données P+R – EFFIA, 2022 / Isochrones – Géoportail, 2022).....	67
113.	Carte du trafic journalier du 13/03 au 19/03 (Source : Étude de trafic CPEV, 2023) .....	59	136.	Chemins accessibles et non accessibles PMR en niveaux haut et bas (Artelia – Richez, 2022)69	
114.	Évolution journalière des flux tous postes confondus à gauche et évolution horaire des trafics tous véhicules tous postes cumulées (Source : étude de trafic CPEV, 2023) .....	59	137.	Places de stationnement PMR à l’intérieur du parking relais et ascenseur permettant d’accéder au passage souterrain (Artelia – Richez, 2022).....	69
115.	Flux directionnels en heure de pointe du matin de 8h à 9h (Source : étude de trafic CPEV, 2023) ...	60	138.	Cheminement PMR entre le parvis bas et le parvis haut, (Artelia-Richez, 2022) .....	69
116.	Flux directionnels en heure de pointe du soir de 17h45 à 18h45 (Source : étude de trafic CPEV, 2023) 60		139.	Offre de stationnement PMR (Artelia-Richez, 2022) .....	69
117.	Organisation des déplacements – Situation projetée à horizon du prolongement du T1 (Source : Plans du projet du prolongement du T1, 2023).....	61	140.	Place de stationnement PMR sur le boulevard de la République, et obstacles urbains sur le cheminement vers la gare Source : Gmaps, 2020 .....	70
118.	Trafics modélisés en heure de pointe du matin à gauche et évolution des flux modélisés par rapport à la situation existante à droite (Source : étude de trafic CPEV, 2023) .....	61	141.	Localisation de la place de stationnement PMR – Plan du T1 (Plan du T1, 05/05/2023) .....	70
119.	Trafics modélisés en heure de pointe du soir à gauche et évolution des flux modélisés par rapport à la situation existante (Source : étude de trafic CPEV, 2023) .....	61	142.	Espace ferroviaire de la gare de Noisy-le-Sec et accès (Artelia-Richez, 2022).....	71
120.	Carte de l’offre de stationnement actuelle, (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022).....	62	143.	Synthèse du nombre de train journalier (Source : SNCF, 2019).....	72
121.	Places de stationnement sur voirie gratuites - rue de la Gare – rue Marc Sangnier (Artelia-Richez,, 01/2022) 62		144.	Niveau rdc du BV depuis rue Jean Jaurès (SNCF, 2023) .....	73
122.	Emprise du parking-relais (Artelia – Richez, 2022) .....	62	145.	Niveau rdc du BV depuis rue de la Gare (SNCF, 2023) .....	73
123.	Places de stationnement deux-roues motorisés du parking-relais (Artelia – Richez, 2021).....	63	146.	Niveau quai du BV (SNCF, 2023).....	74
124.	Places de stationnement pour recharge électrique (Artelia – Richez, 2021) .....	63	147.	Plan des emplacements des éléments caténaires (Source : SNCF, 2023).....	75
125.	Rotation aux abords du pôle gare de Noisy-le-Sec (Artelia – Richez, 2022).....	64	148.	Photographies des caténaires et des câbles d’alimentation (Source : SNCF, 2023) .....	76
126.	Carte de l’occupation à 6h (Enquête de stationnement, Alyce, 11/2021, Traitement des données : Artelia, 01/2022) .....	64	149.	Vue depuis le pont Gallieni sur la passerelle et les extrémités Est des quais (Artelia-Richez, 2022) .	77
			150.	Vue depuis le pont Gallieni sur la passerelle et les extrémités Est des quais (Artelia-Richez, 2022) .	77
			151.	Coupe longitudinale (Artelia-Richez, 2022).....	78
			152.	Zoom sur l’emprise du SUGE provisoire (Source : SNCF G&C, 26/02/2021).....	78

153.	Plan masse du projet de requalification de l'accès secondaire de la gare (Source : SNCF G&C, 2023) 79	179.	Éléments du programme du projet d'aménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec (Artelia – Richez, 2022) 107
154.	Représentations fonctionnelle du projet de requalification de l'accès secondaire de la gare (Source : SNCF G&C, 2023) .....80	180.	Image non contractuelle – vue d'ensemble sur le projet du pôle (source : Richez, 2023) ..... 108
155.	Visuel (Source : SNCF G&C, 2022) .....81	181.	Situation de référence en 2024 pour le niveau bas ..... 109
156.	Vue intérieure du bâtiment voyageur (google street view 2021) .....82	182.	Situation de référence niveau haut en 2026 avec le projet T1 (Source : Artelia-Richez, 2023) ..... 110
157.	Vue intérieure du bâtiment voyageur salle des billets (Artelia-Richez, 2021) .....83	183.	Situation de référence pour le projet de pôle en 2026 (Source : Artelia-Richez, 2023) ..... 110
158.	Information voyageurs présente en gare et sur le parvis extérieur (Artelia-Richez, 2022) .....84	184.	Plan masse des éléments du périmètre ferroviaire (Source : SNCF, 2023)..... 111
159.	Ambiance en extérieur du pôle (Artelia-Richez, 2022).....85	185.	Plan R+1 (Source: SNCF G&C, 2023) ..... 112
160.	Signalétique aux abords du pôle (Artelia-Richez, 2022) .....85	186.	Coupes longitudinales (Source : SNCF, 2023)..... 113
161.	Caractérisation liaison intermodale entre modes de déplacements en situation actuelle, Source : Artelia, 12/2022.....87	187.	Façade ouest de la passerelle..... 113
162.	Caractérisation liaison intermodale entre modes de déplacements en situation « intermédiaire 2026 », Source : Artelia, 12/2022.....88	188.	Coupe longitudinale (Source : SNCF G&C, 2023)..... 116
163.	Dysfonctionnements du pôle en lien avec ses accès et l'intermodalité (Artelia - Richez 2022) .....89	189.	Plan du niveau haut (Source : SNCF, 2023) ..... 117
164.	Matrice de flux en situation 2016 (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022) .....91	190.	Plan niveau bas (Source : SNCF, 2023) ..... 118
165.	Représentation schématique des flux en situation actuelle (2016), (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022) 91	191.	Façade sud du bâtiment voyageur ..... 119
166.	Répartition du rabattement et de la diffusion au pôle gare de Noisy-le-Sec (Source : Matrice de flux IDFM, rendu visuel Artelia-Richez, 2023) .....91	192.	Possibilités d'implantation des zones de chantiers (en violet et orange) et des bases vies (en vert) (Source : SNCF, 2023)..... 123
167.	Matrice de flux en situation actuelle (2016), (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022) .....92	193.	Situation de référence 2035 (Source : SNCF, 2023) ..... 125
168.	Répartition des flux aux accès (2016), (Source : Extrait Étude AREP FLUX,2023) .....92	194.	Synthèse de la situation fil de l'eau (Source : étude SNCF, 2023)..... 126
169.	Situation actuelle - Synthèse des résultats de l'analyse AREP Flux (Source : SNCF G&C, 2023) .....94	195.	Situation projet 2035 (Source : SNCF, 2035) ..... 127
170.	Matrice de flux en situation 2025, (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022) .....95	196.	Résultats de l'étude de flux en heure de pointe du matin en situation projet (Source : SNCF, 2023) 128
171.	Matrice de flux en situation actuelle 2016 et en situation 2025 (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022) 95	197.	Résultats de l'étude de flux dans les espaces de circulation en heure de pointe du matin en situation projet (Source : SNCF, 2023) ..... 128
172.	Répartition du rabattement et de la diffusion au pôle gare de Noisy-le-Sec en 2025 (Source : Matrice de flux IDFM, rendu visuel Artelia-Richez, 2023) .....96	198.	Résultats de l'étude de flux en heure de pointe du soir en situation projet (Source : SNCF, 2023). 129
173.	Matrice de flux en situation 2035, (Source : Matrice de flux IDFM, 06/2022) .....97	199.	Résultats de l'étude de flux dans les espaces de circulation en heure de pointe du soir en situation projet (Source : SNCF, 2023) ..... 129
174.	Matrice de flux en situation actuelle en 2016 et en situation projetée à l'horizon 2035 à droite (Source : Matrice de flux IDFM, 01/2022) .....97	200.	Synthèse de la situation projet de pôle de Noisy-le-Sec (Source : étude SNCF, 2023) ..... 130
175.	Répartition du rabattement et de la diffusion au pôle gare de Noisy-le-Sec en 2035 (Source : Matrice de flux IDFM, rendu visuel Artelia-Richez, 2023) .....98	201.	Synthèses des accès (Source : SNCF, 2023)..... 131
176.	Objectifs opérationnels du pôle en lien avec ses accès et l'intermodalité (Artelia - Richez 2022) ...102	202.	Chemins piétons internes de la gare (Source : Fond de plan SNCF, itinéraire Artelia-Richez, 2023) 132
177.	Le cadre d'intervention du projet de pôle gare de Noisy-le-Sec (Artelia - Richez 2022).....104	203.	Chemins PMR de la gare ( Source : Fond de plan SNCF, itinéraire Artelia-Richez, 2023)..... 133
178.	Le périmètre d'étude rapproché et le périmètre opérationnel, ferroviaire et intermodal (Source : Artelia-Richez, 2022) .....106	204.	Tableau de synthèse des qualités des correspondances PMR (Source : Artelia-Richez, 2023) ..... 133
		205.	Plan d'ensemble du périmètre intermodal (Source : Artelia-Richez, 2023) ..... 135
		206.	Plan du parvis haut et le découpage des ambiances urbaines et paysagers souhaitées (Source : Artelia- Richez, 2023)..... 136
		207.	Photographie de la Rotonde (Source : Artelia-Richez, 2022)..... 137
		208.	Schéma de principe de l'emprise des travaux à prévoir – solution démolition complète (Source : Etude structure bâtiment ARTELIA, 2022) ..... 137



209.	Schéma de principe de l’emprise des travaux à prévoir – solution démolition par écrêtage (Source : Etude structure bâtiment ARTELIA, 2022) .....	138	239.	Coûts d’investissements du programme du projet de pôle gare de Noisy-le-Sec source : SNCF, IDFM, ARTELIA-Richez, France Domaine, 2023 .....	179
210.	La rampe piétonne entre le niveau haut et le niveau bas (Source : Artelia-Richez, 2022) .....	139	240.	Tableau de répartition des éléments de programme par type de financement (source : IDFM, 2023) .....	182
211.	Image non contractuelle – vue de la liaison piétonne depuis l’entrée du futur bâtiment voyageurs (Richez, 2023) .....	140	241.	Présentation du réseau de transport collectif autour du pôle de Noisy-le-Sec à l’horizon 2035 .....	184
212.	Plan localisation du stationnement (Source : SNCF, 2023).....	141	242.	Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons – Source : Institut Paris Region – 2022.....	184
213.	Schéma du principe fonctionnel des circulations (Source : Artelia-Richez, 2023) .....	142	243.	Population en 2017 autour du pôle de Noisy-le-Sec.....	185
214.	Synthèse des éléments d’aménagement PI4 (Source : Artelia-Richez, 2023) .....	144	244.	Emploi en 2017 autour du pôle de Noisy-le-Sec .....	185
215.	Rappel du plan de circulation en situation de référence en 2026 (Source : Artelia-Richez, 2023).....	145	245.	Population en 2035 autour du pôle de Noisy-le-Sec.....	185
216.	Présentation du plan de circulation avec la mise à sens unique du pont Gallieni (Source : Artelia-Richez, 2023) .....	145	246.	Emploi en 2035 autour du pôle de Noisy-le-Sec .....	185
217.	Synthèse des impacts à l’heure de pointe du matin en comparaison par rapport à la situation actuelle (Source : étude de plan de circulation Noisy-le-Sec, SYSTRA, CD93, 2023) .....	146	247.	Prévisions de fréquentation du pôle de Noisy-le-Sec à l’heure de pointe du matin pour les horizons 2016 et 2035 .....	186
218.	Synthèse des impacts à l’heure de pointe du soir en comparaison par rapport à la situation actuelle (Source : étude de plan de circulation Noisy-le-Sec, SYSTRA, CD93, 2023) .....	146	248.	Origines des usagers de la gare de Noisy-le-Sec à HPM à l'horizon 2035 .....	187
219.	Flux simulés en heure de pointe du matin en haut et évolution des flux voitures par rapport à l’état initial en bas (Source : étude CPEV, 2023) .....	147	249.	Destinations des usagers de la gare de Noisy-le-Sec à HPM à l'horizon 2035 .....	187
220.	Flux simulés en heure de pointe du soir à gauche et évolution des flux voitures par rapport à l’état initial en bas (Source : étude CPEV, 2023) .....	148	250.	Paramètres de la méthode d’évaluation.....	188
221.	Coupe type – existant – Boulevard de la République (Source : Artelia-Richez, 2023) .....	149	251.	Configuration du pôle après réalisation du projet .....	189
222.	Coupe type – projeté – Boulevard de la République (Source : Artelia-Richez, 2023) .....	149	252.	Exemples de gains et pertes de temps moyens liés à la modification des itinéraires à l’heure de pointe du soir (source : AREP) .....	190
223.	Coupe type – existant – Avenue de Bir-Hakeim (Source : Artelia-Richez, 2023).....	150	253.	Gains de temps monétarisés .....	190
224.	Coupe type – projeté – Avenue de Bir-Hakeim (Source : Artelia-Richez, 2023).....	150	254.	Bilan socio-économique du projet (en € <sub>2022</sub> ) .....	191
225.	Niveau bas du pôle : vision cible 2035 (Artelia-Richez, 2022) .....	152	255.	Gains liés au report modal pour les deux scénarios de report modal .....	192
226.	Image non contractuelle – vue du parvis bas depuis la rue Pierre Sépard ( Richez, 2023) .....	153	256.	Bilan socio-économique du projet en prenant en compte le report modal .....	192
227.	Carte des cheminements cyclables pour accéder à la gare et stationnements envisagés.....	154			
228.	Carte des cheminements piétons pour accéder à la gare envisagés (Source : Artelia-Richez, 2023).....	155			
229.	Plan de circulation routier autour de la gare de Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2023) .....	155			
230.	Plan de circulation - Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2023) .....	156			
231.	Plan de circulation livraisons - Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2023).....	156			
232.	Plan de circulation accès pompier (Source : Artelia-Richez, 2023) .....	156			
233.	Plan de circulation flux bus (Source : Artelia-Richez, 2023) .....	157			
234.	Répartition des maîtrises d’ouvrages pressenties pour les différents éléments du programme fonctionnel du pôle gare de Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2023).....	170			
235.	Hypothèses de calcul pour le coût chargé du périmètre SNCF .....	176			
236.	Détails des coûts des travaux sur le périmètre SNCF .....	177			
237.	Hypothèses de calcul pour le coût chargé du périmètre intermodal (sauf foncier SNCF) .....	178			
238.	Détails des coûts pour le périmètre intermodal (sauf foncier SNCF) .....	178			