

Février
2019

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NOISY - LE - SEC

GRAND PÔLE DE CORRESPONDANCE

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)



Est
Ensemble
Grand Paris



îledeFrance
îledeFrance
mobilités







SOMMAIRE

. PREAMBULE	4	3.1 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC	67
. PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET	5	3.2 OBJECTIFS DU POLE DE Noisy-le-Sec	69
1.1 CONTEXTE GENERAL	6	. PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE	71
1.2 UN POLE IDENTIFIE DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET D'URBANISME	8	4.1 ELABORATION D'UNE NOUVELLE GARE	72
. PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE	14	4.2 L'INTERMODALITE	84
2.1 PERIMETRES	15	4.3 UN PARVIS A GEOMETRIE VARIABLE	96
2.2 CARACTERISTIQUES URBAINES DU POLE DE NOISY-LE-SEC	18	4.4 POTENTIELLES OPERATIONS CONNEXES	105
2.3 CARACTERISTIQUES FERROVIAIRES DU POLE DE NOISY-LE-SEC	35	. PARTIE 5 : COUTS ET PHASAGE	106
2.4 OFFRE DE TRANSPORT ET PROJETS AU SEIN DU PÔLE D'ÉCHANGES DE NOISY-LE-SEC	42	5.1 ESTIMATION DE LA GARE ET DU POLE	107
2.5 FLUX D'ÉCHANGES AU SEIN DU POLE	62	5.2 PHASAGE ET PLANNING	112
. PARTIE 3 : SYNTHÈSE DES ENJEUX ET OBJECTIFS DU POLE DE NOISY-LE-SEC	66	. ANNEXES	115



PREAMBULE

Qu'est-ce-que le DOCP ?

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le document de référence d'Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer **l'opportunité et la faisabilité du projet**. Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet.

Une fois approuvé par le Conseil de Île-de-France Mobilités, le DOCP constitue le dossier support de la concertation.

Les pôles d'échanges multimodaux (pôle d'échanges)

Un pôle d'échange multimodal est le lieu d'interface entre le mode ferroviaire et les autres modes de déplacement. Les pôles d'échanges multimodaux se trouvent donc au cœur des enjeux de déplacements, d'aménagements et de développements urbains, ils forment des lieux intégrés en termes d'intermodalité.

Les pôles d'échanges multimodaux sont par nature composés de plusieurs fonctionnalités variées : gare ferroviaire, station de tramway, pôle bus ... elles même insérées dans le tissu urbain.

En Île-de-France, un projet de pôle d'échanges vise à aménager la gare et ses abords de façon à :

- Permettre l'accès à la gare dans de bonnes conditions par les différents modes de transport et faciliter les correspondances entre ces modes,
- Offrir aux voyageurs une bonne qualité de service (information, attente, sécurité...),
- Donner une cohérence d'ensemble à un lieu d'échanges et à permettre son évolution dans le temps.

Le DOCP du pôle d'échanges de Noisy-le-Sec

Le présent dossier porte sur la réalisation du projet de réaménagement du pôle de la gare de Noisy-le-Sec et a été réalisé par Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage des études de DOCP en partenariat avec les acteurs et financeurs du pôle : la Région Île-de-France, l'Etat ; la Ville de Noisy-le-Sec, l'Établissement Public Territorial Est Ensemble, le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis ainsi que SNCF Mobilités et Réseau.

PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET

1.1 CONTEXTE GENERAL	6		
1.1.1 Contexte du Pôle	6		
1.1.2 Les acteurs du projet	7		
1.2 UN POLE IDENTIFIE DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET D'URBANISME	8		
1.2.1 Loi Grenelle	8		
1.2.2 Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France	8		
1.2.3 Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020	9		
		1.2.4 Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)	9
		1.2.5 Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)	10
		1.2.6 Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)	10
		1.2.7 Plan Local de Déplacements (PLD) d'Est-Ensemble	11
		1.2.8 Contrat de développement territorial (CDT) d'Est Ensemble	12
		1.2.9 Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Noisy-le-Sec	12



1.1 CONTEXTE GENERAL

1.1.1 Contexte du Pôle

La ville de Noisy-le-Sec est une commune de la première couronne parisienne, située dans le département de la Seine-Saint-Denis (93). Elle fait partie de l'Etablissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble.

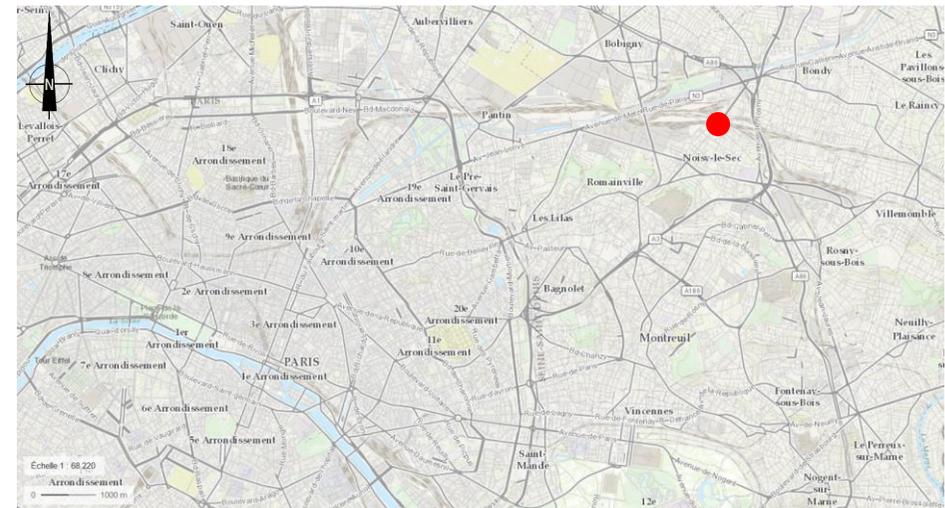
Le territoire de la Seine-Saint-Denis va voir se développer un grand nombre de grands projets de transport structurants tels que le Grand Paris Express, l'extension de la ligne 11 du métro, l'extension du tramway T1, l'extension du tramway 11 Express ou le TZen 3. Ces projets de transports s'articulent avec des projets de refonte du territoire, comme la ZAC du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq, qui font muter les zones post-industrielles en nouveaux quartiers mixtes. Ces évolutions vont profondément modifier l'Est de la Métropole, en particulier améliorer les mobilités.

Parallèlement, certains pôles existants sont d'ores et déjà saturés et font l'objet de projets de réaménagements et/ou de transports qui complètent leur organisation.

C'est notamment le cas du pôle de la gare de Noisy-le-Sec avec le prolongement du tramway T1 et le prolongement du Tram 11 express.

C'est dans ce contexte de gare sous-dimensionnée et de modification de l'offre de transport que le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) a été initié.

Par ailleurs, le DOCP porte sur l'ensemble du pôle multimodal qui s'articule autour de la gare et des projets qui la composent.



● Emplacement de la gare

Figure 1 : plan de situation du pôle de Noisy-le-Sec par rapport à Paris - source : ESRI World Topographic Map - Géoportail IGN



PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET

1.1.2 Les acteurs du projet



Le présent dossier, relatif à la réalisation du projet de réaménagement du pôle de la gare de Noisy-le-Sec (93), a été réalisé par **Île-de-France Mobilités**, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et maître d'ouvrage des études de DOCP.

Il a été financé dans le cadre d'une convention de financement, portant sur les études de niveau DOCP et sur la concertation préalable, approuvée le 11 janvier 2017 par Île-de-France Mobilités, la Région, l'Etat, la ville de Noisy-le-Sec et l'EPT Est Ensemble.

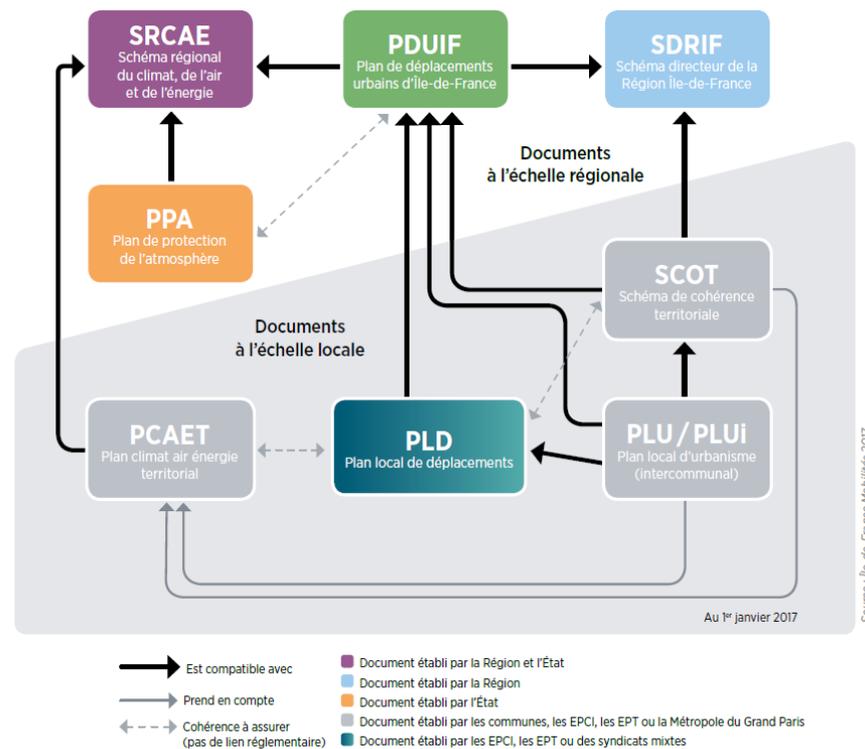
Il a été élaboré en partenariat avec :

- La Région Île-de-France ;
- L'Etat ;
- La Ville de **Noisy-le-Sec** ;
- L'Etablissement Public Territorial (EPT) **Est Ensemble** ;
- Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis ;
- SNCF** Mobilités et Réseau.



1.2 UN POLE IDENTIFIE DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET D'URBANISME

En Ile-de-France, de nombreux textes d'orientations de l'aménagement du territoire et d'objectifs de développement des transports existent, se déclinent les uns par rapport aux autres et se répondent. Ci-après un schéma représente l'ensemble de ces textes réglementaires :



Ci-après, les textes majeurs sont expliqués pour montrer le contexte réglementaire dans lequel s'inscrit le présent document.

1.2.1 Loi Grenelle

L'Article 1 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement énonce :

« Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. »

Le développement et l'amélioration des transports collectifs forment un volet essentiel d'une politique de développement durable. Dans ce cadre, les conditions de rupture de charges entre les modes sont particulièrement cruciales pour l'attractivité des transports en commun.

1.2.2 Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France

Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF) 2030 a été adopté le 18 octobre par le Conseil Régional puis approuvé le 27 décembre 2013. Cet outil de planification encadre et organise le développement de la métropole francilienne à l'horizon 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.



PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET

1.2.3 Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020

Le pôle de Noisy-le-Sec est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 9 juillet 2015.

Ce 6^{ème} CPER prévoit une enveloppe de 7,3 milliards d'euros d'investissements publics sur la période 2015-2020 au titre du Nouveau Grand Paris, dont 119 millions d'euros pour les pôles multimodaux identifiés, à l'instar de celui de Noisy-le-Sec.

1.2.4 Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Le Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF), a été approuvé par le Conseil régional le 19 juin 2014. Il coordonne, à l'échelle régionale, les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport et pour la période 2010-2020. Il détaille les mesures à mettre en œuvre pour parvenir à la réalisation des objectifs du SDRIF en identifiant 9 défis et 34 actions.

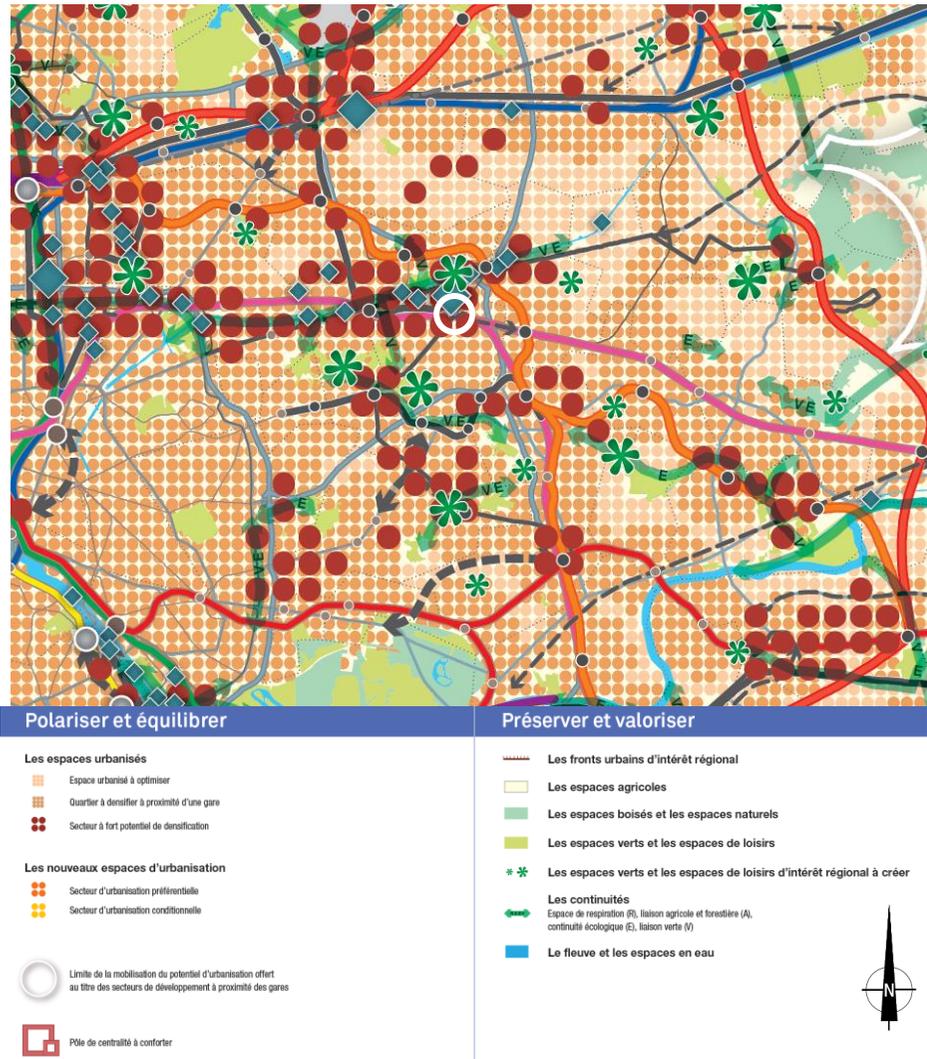


Figure 2 : extrait de la carte de destination générale – source : SDRIF



PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET

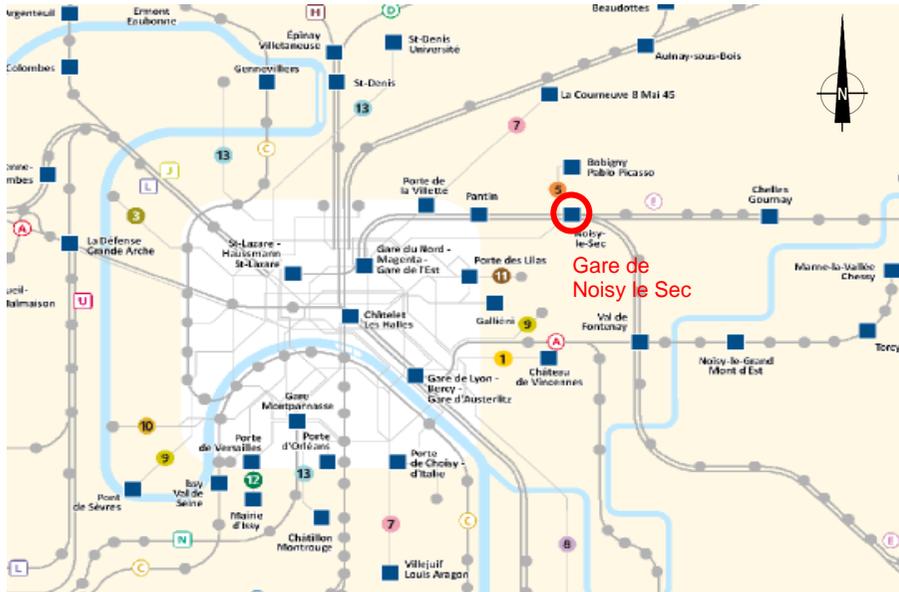


Figure 3 : extrait de la carte des pôles de correspondances de niveau 1 inscrits au CPER 2015-2020

Pour chaque niveau de pôle de correspondance, le PDUIF définit des actions à mettre en œuvre, auxquelles le pôle de Noisy-le-Sec devra répondre

Dans les grands pôles de correspondance	
Objectif de service pour le voyageur	Aménagement cible
Être informé en temps réel des temps d'attente, des correspondances, des perturbations	Écran d'information multimodale et multi-transporteurs
Comprendre facilement l'aménagement du pôle et l'offre de transport tous modes qui le dessert	Plan schématique de l'aménagement du pôle et plan de réseaux multi-transporteurs
Se repérer facilement (accès, correspondances entre modes...)	Plans de quartier, des accès aux quais et jalonnement des correspondances
Se déplacer dans un espace de qualité, non saturé, avec un sentiment de sécurité	Rénovation intérieure des gares, traitement de la saturation des espaces en gare
Pouvoir accéder au pôle et s'y déplacer en situation de mobilité réduite	Mise en accessibilité PMR des gares
Se déplacer à pied et à vélo facilement, depuis et vers le pôle, en toute sécurité et y garer son vélo pour la journée en toute sécurité	Parvis piéton devant l'accès principal, stationnement des vélos sécurisé d'une capacité suffisante
Pouvoir préparer son déplacement et s'informer à distance sur la desserte du pôle et les services liés aux déplacements offerts dans le pôle	Site Internet transport-idf.com, avec plan schématique du pôle
Bénéficier de correspondances facilitées en gare routière	Aménagements nécessaires pour obtenir la labellisation de la gare routière

Figure 3 : Les actions à mettre en œuvre dans les grands pôles de correspondance (Source : PDUIF, 2014)

▪ Feuille de route du PDUIF 2017-2020

Un point d'étape a été réalisé en 2017 en ajoutant de nouveaux items au PDUIF initial : renouvellement du matériel roulant ferroviaire, le Grand Paris des Bus, le plan vélo régional, le plan régional « anti-bouchon » pour changer la route et un plan de création de 10 000 nouvelles places de parking proches des gares.

En continuité du CPER 2015-2020 le pôle de Noisy-le-Sec est identifié comme pôle de correspondance de niveau 1.

1.2.5 Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) a été approuvé le 23 novembre 2012 et arrêté par le préfet de région le 14 décembre 2012.

L'objectif majeur à intégrer sur le projet de pôle d'échange de Noisy-le-Sec est d'encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels :

- En développant l'usage des transports en commun et des modes actifs ;
- En aménageant la voirie et l'espace public en faveur de ces modes.

1.2.6 Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) révisé a été approuvé le 25 mars 2013. Les actions pouvant être liées au pôle de Noisy-le-Sec sont :

- La promotion d'une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air, et l'atteinte des objectifs fixés par le PDUIF ;
- La promotion d'une gestion optimisée des flux de circulation routière et le partage multimodal de la voirie ;
- La mise en œuvre de mesures supplémentaires permettant de réduire de 10% les émissions liées au trafic routier dans le cœur dense de l'agglomération.



PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET

Le projet de pôle de Noisy-le-Sec devra donc s'inscrire dans la démarche initiée par ces documents de planification.

1.2.7 Plan Local de Déplacements (PLD) d'Est-Ensemble

La ville de Noisy-le-Sec, incluse dans l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble, a participé à l'élaboration du Plan Local de Déplacements (PLD) visant à organiser la cohérence des futurs aménagements du territoire, entre les communes adhérentes et avec le PDUIF.

Pour ce faire, le PLD recense un grand nombre d'actions concernant chaque mode de transport. Il vise notamment à améliorer les infrastructures des modes actifs mais aussi à favoriser l'attractivité des transports en commun ou encore pacifier le réseau viaire par le biais de mise en place de jalonnement de la circulation automobile et de mise en place de zones 30.

Le projet de pôle d'échange multimodal intègre les objectifs énoncés dans le PLD avec notamment une volonté d'apaiser et de sécuriser les flux piétons et cycles au sein du quartier de la gare pour favoriser l'usage des transports en commun et des modes actifs



Figure 4 : exemple d'une des actions du PLD d'Est-Ensemble - source : Est-Ensemble 2015



PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET

1.2.8 Contrat de développement territorial (CDT) d'Est Ensemble

Faisant suite à la loi promulguant le futur Grand Paris en 2011, le Contrat de Développement Territorial intitulé *Le Territoire de La Fabrique* a été ratifié en Janvier 2014 pour une durée de 15 ans pour le territoire d'Est Ensemble.

Si son objectif est de donner une orientation de développement économique, d'aménagement du territoire et de résorption des inégalités, les enjeux traités sont aussi de l'ordre de la mobilité et des déplacements pour veiller au bon développement du périmètre d'Est Ensemble. En ce qui concerne les transports, une série d'objectifs qualitatifs et quantitatifs sont énoncés dont les suivants qui concernent particulièrement le pôle de Noisy-le-Sec :

- Favoriser l'usage des transports en commun et réduire la part modale de la voiture individuelle,
- Renforcer les interconnexions et développer la multimodalité en transports,
- Favoriser les modes de transports doux (vélos, marche),
- Favoriser les conditions pour le maintien d'une activité économique sur le territoire,
- Augmenter de 20% le nombre de déplacements en transports en commun,
- Augmenter de 10 % le nombre de déplacements en vélos et marche à pied (modes actifs),
- Diminuer de 2 % le nombre de déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Le projet de pôle de Noisy-le-Sec se déploie dans ces logiques.

1.2.9 Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Noisy-le-Sec

Le périmètre d'étude de la gare est inscrit dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Noisy-le-Sec approuvé de 15 novembre 2012. La gare de Noisy-le-Sec est située en zone UA. Elle est dédiée aux espaces de centralité et secteurs de projet, à vocation mixte.

La gare se situe par ailleurs à proximité directe de la rue Jean Jaurès, qui constitue un linéaire commercial à préserver et à développer tout comme la zone du centre-ville dont l'activité commerciale est à développer. La gare est exclue de cette zone, cependant cela n'empêchera pas la future mise en œuvre de commerces en bonne intelligence avec les commerces environnants.

Par ailleurs, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) identifie le pôle gare comme une des polarités à densifier et à intensifier.

Le projet du pôle d'échange multimodal de Noisy-le-Sec s'insère logiquement dans les objectifs du PLU, le développement du quartier de la gare pouvant profiter de la rénovation de la gare et du pôle d'échange pour proposer une nouvelle entrée de ville par une restructuration urbaine.



PARTIE 1 : PRESENTATION DU PROJET

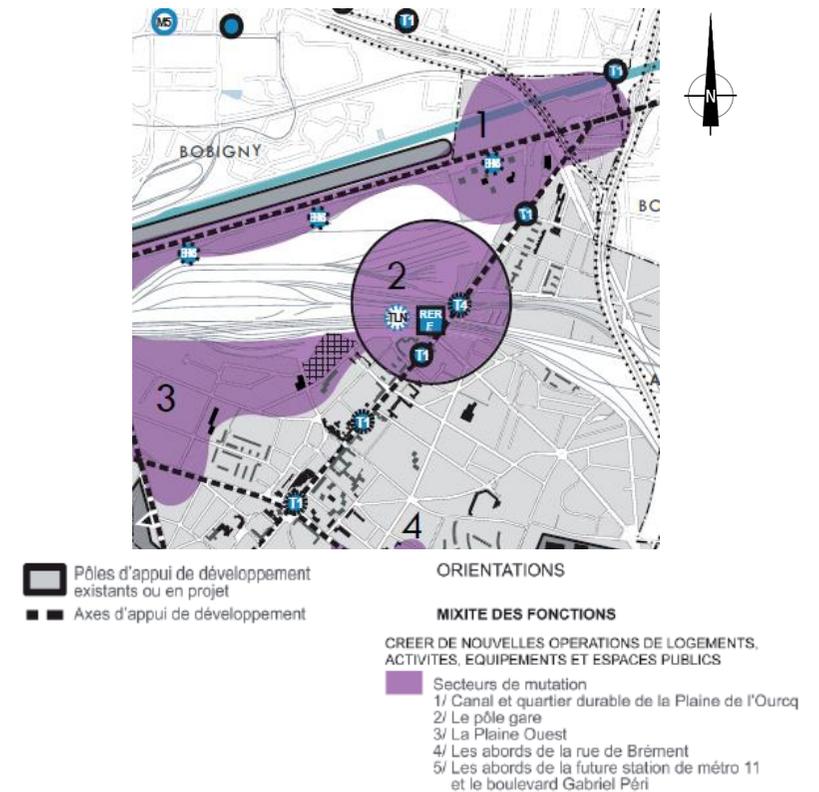
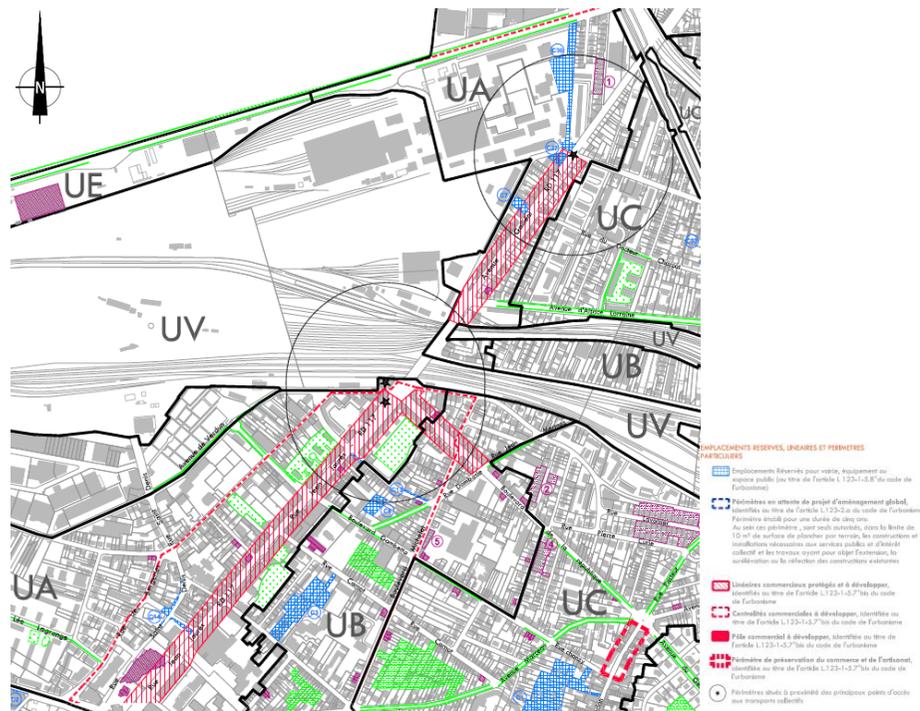


Figure 5 : Extrait du PADD - zones à enjeux de développement- source : PADD ville de Noisy-le-Sec

Une première modification du plan local d'urbanisme de Noisy-le-Sec a été approuvée suite à concertation en juillet 2018. Cette modification ne porte pas sur le secteur de la gare. A l'horizon 2020, le PLU devrait être remplacé par un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Il sera alors porté par l'EPT Est-Ensemble.

PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

2.1 PERIMETRES	15	2.3.3 Fonctions ferroviaires structurantes	40
2.2 CARACTERISTIQUES URBAINES DU POLE DE NOISY-LE-SEC	18	2.3.4 Analyse du foncier du périmètre ferroviaire	41
2.2.1 Identité urbaine du site et évolution de la ville	18	2.4 OFFRE DE TRANSPORT ET PROJETS AU SEIN DU PÔLE D'ÉCHANGES DE NOISY-LE-SEC	42
2.2.2 Des projets urbains porteurs de mutation	22	2.4.1 Offre et projets ferroviaires	42
2.2.3 Les projets transports structurants du territoire	24	2.4.2 Offre et projets tramway	43
2.2.4 Démographie et équipements générateurs de déplacements autour du pôle	29	2.4.3 L'offre et évolution des bus	48
2.2.5 Analyse du foncier autour de la gare	32	2.4.4 Accessibilité piétonne	51
2.2.6 Risques, périmètres de protection et patrimoine	33	2.4.5 L'offre vélos et évolutions	55
2.2.7 Risque pyrotechnique	34	2.4.6 Réseau viaire et circulation dans le pôle de Noisy	58
2.3 CARACTERISTIQUES FERROVIAIRES DU POLE DE NOISY-LE-SEC	35	2.4.7 Offre de stationnement, accessibilité VP, deux-roues motorisées (2RM) et taxis	59
2.3.1 Accroche urbaine de la gare	35	2.5 FLUX D'ÉCHANGES AU SEIN DU POLE	62
2.3.2 Fonctionnement actuel de la gare	37	2.5.1 Flux existant sur le pôle et dans la gare	62
		2.5.2 Projection des flux à l'horizon 2030	64



2.1 PERIMETRES

Le **périmètre élargi** de l'étude de pôle correspond à une zone d'influence du pôle en relation avec les autres transports en commun capacitaires existants et futurs autour du pôle. Ce dernier s'étend au nord jusqu'au canal de l'Ourcq et à la future gare du Pont de Bondy de la ligne 15 du Grand Paris Express, et au sud jusqu'à la station Place Carnot du prolongement de la ligne 11 du métro.

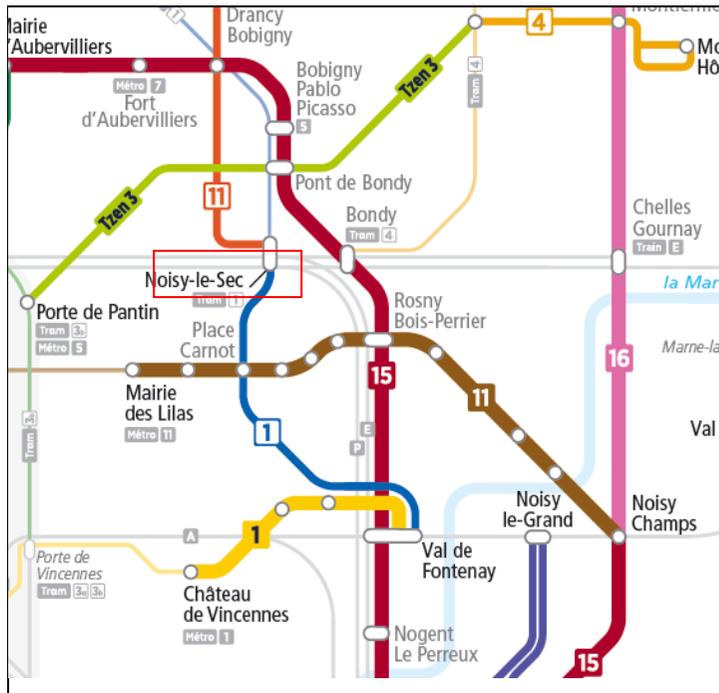


Figure 6 : Localisation du pôle de Noisy-le-Sec au cœur des projets transport structurants de la Seine-Saint-Denis - source Île-de-France Mobilités 2017

Le territoire des pôles d'échanges multimodaux étant complexe et de nature hétérogène, trois catégories de périmètre d'étude seront considérées :

- Le « **périmètre ferroviaire** » (PF) (comprenant les accès voyageurs et le bâtiment voyageurs de la gare, l'ensemble des espaces jusqu'aux quais, y compris les franchissements des voies, et l'extension des fonctionnalités voyageurs vers le futur quai du Tram 11 Express) ;
- Le « **périmètre intermodal** » (PI) du pôle, comprenant les espaces permettant l'accès au périmètre ferroviaire comme le ou les parvis de la gare et les espaces publics alentours, traitant l'organisation des modes autour de la gare avec notamment les stations du tramway T1, les arrêts de bus et les accès tous modes à la gare ;
- Le « **périmètre d'étude du pôle** » (PE), dans un rayon d'environ 500m autour de la gare.

Ces périmètres sont illustrés sur les figures ci-contre. Ils ne correspondent pas aux périmètres d'aménagement et pourront évoluer dans la suite des études.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

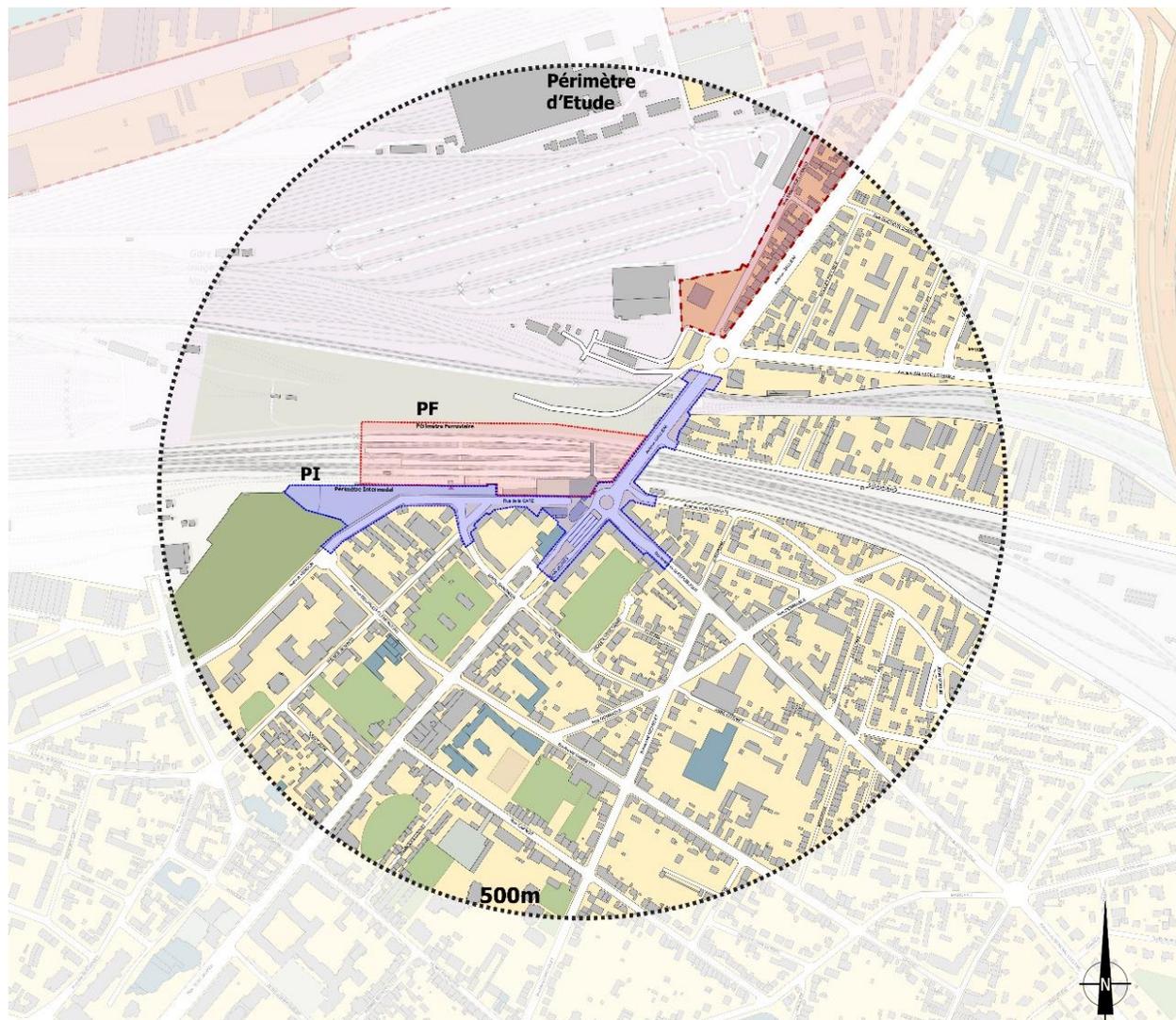


Figure 7 : Périmètre d'étude (PE) du pôle Noisy-le-Sec (PO et PI)



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

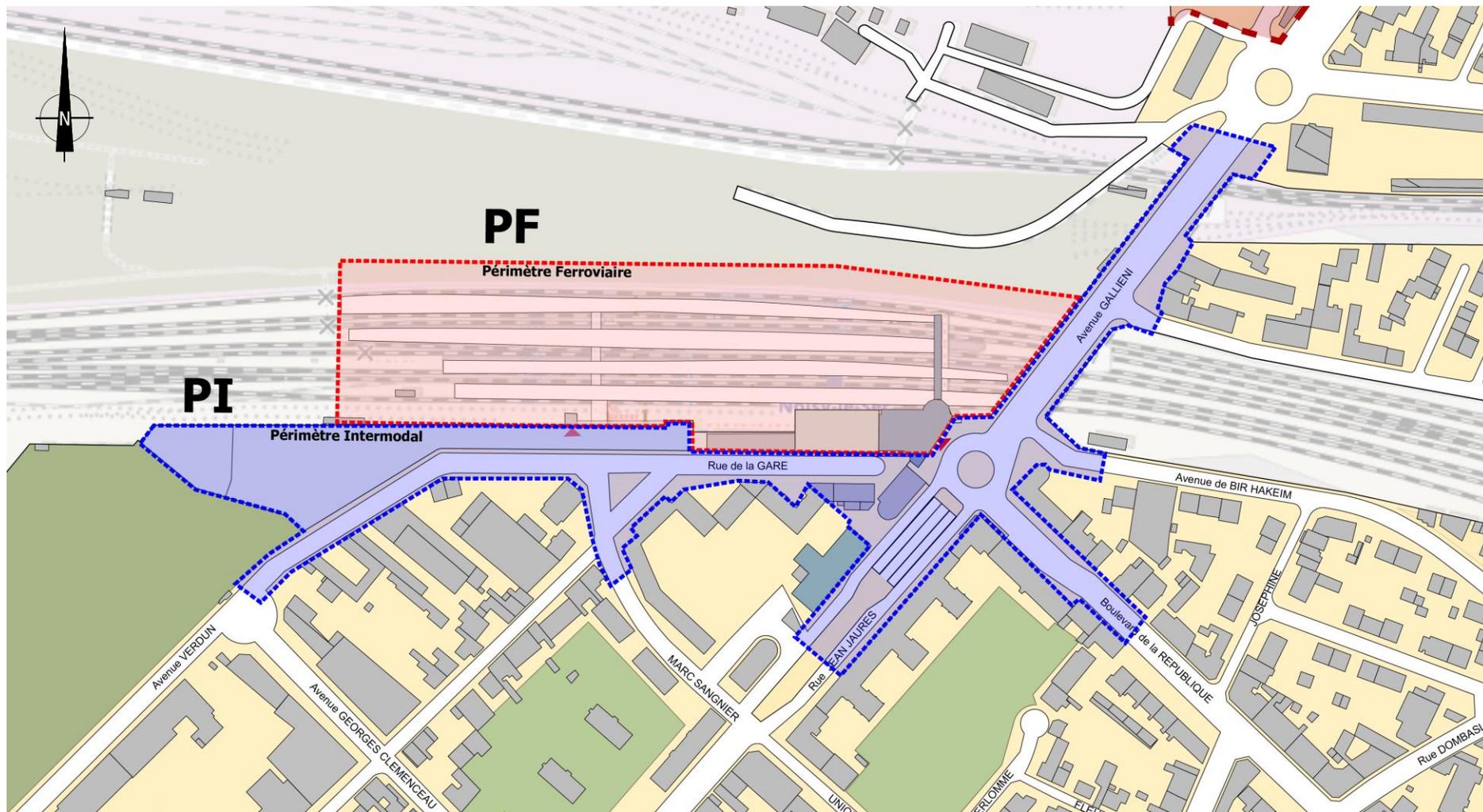


Figure 8 : Périmètre ferroviaire (PF) et périmètre intermodal (PI) du pôle de Noisy-le-Sec – source : Egis



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

2.2 CARACTERISTIQUES URBAINES DU POLE DE NOISY-LE-SEC

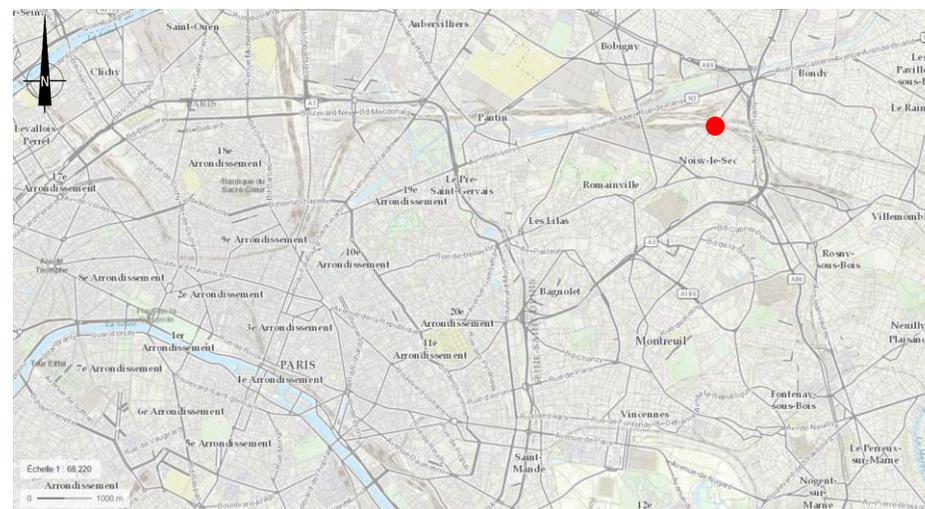
Le pôle de Noisy-le-Sec s'insère dans un environnement mêlant une grande hétérogénéité d'occupation urbaine, de typologie urbaine et d'ambiance. Avec un passé marqué par le développement des équipements ferroviaires en région parisienne, par l'implantation d'industries, et par les grands bombardements de la deuxième guerre mondiale, la ville de Noisy-le-Sec vit une période post-industrielle. La redécouverte du canal de l'Ourcq et les reconversions des zones industrielles génèrent des mutations actives du territoire qui font suite aux derniers grands remodelages urbains des années de la reconstruction et aux années 70.

La gare de Noisy-le-Sec est toujours restée adressée au pont Gallieni et sur la rue de la Gare, prenant des formes diverses au fil de l'histoire.

2.2.1 Identité urbaine du site et évolution de la ville

Situation de la ville de Noisy-le-Sec dans l'Est parisien

La ville de Noisy-le-Sec se situe dans l'est de la métropole du Grand Paris dans le département de la Seine-Saint-Denis. La ville fait partie de l'établissement Public Territorial d'Est-Ensemble qui regroupe 8 autres villes de l'est de la première couronne parisienne.



● Emplacement de la gare

Figure 9 : plan de situation du pôle de Noisy-le-Sec par rapport à Paris - source : ESRI World Topographic Map - Géoportail IGN



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Démographie et profil de la population

Noisy-le-Sec est une commune d'environ 44.000 habitants, avec une croissance démographique de presque 10% entre 2010 et 2015.

La population est relativement modeste avec un salaire annuel médian de 27.949 € en 2013 (statistiques INSEE). Avec un taux de chômage d'environ 21% des actifs en 2015, Noisy-le-Sec a un taux 2 fois plus élevé que la moyenne nationale. Le chômage touche en majorité les jeunes (~40%).

Même si la proportion des cadres reste faible (15%), une lente gentrification se fait sentir dans certains quartiers offrant des maisons avec jardin, la gare de Noisy-le-Sec permettant de rapidement rejoindre le centre de Paris avec une bonne fréquence à l'heure de pointe.

Des coupures urbaines fortes (canal et périmètre ferroviaire)

Le territoire de Noisy-le-Sec est marqué par la forte présence de zones ferroviaires. En effet, ces dernières occupent une surface recouvrant près de 20% du territoire de la ville.

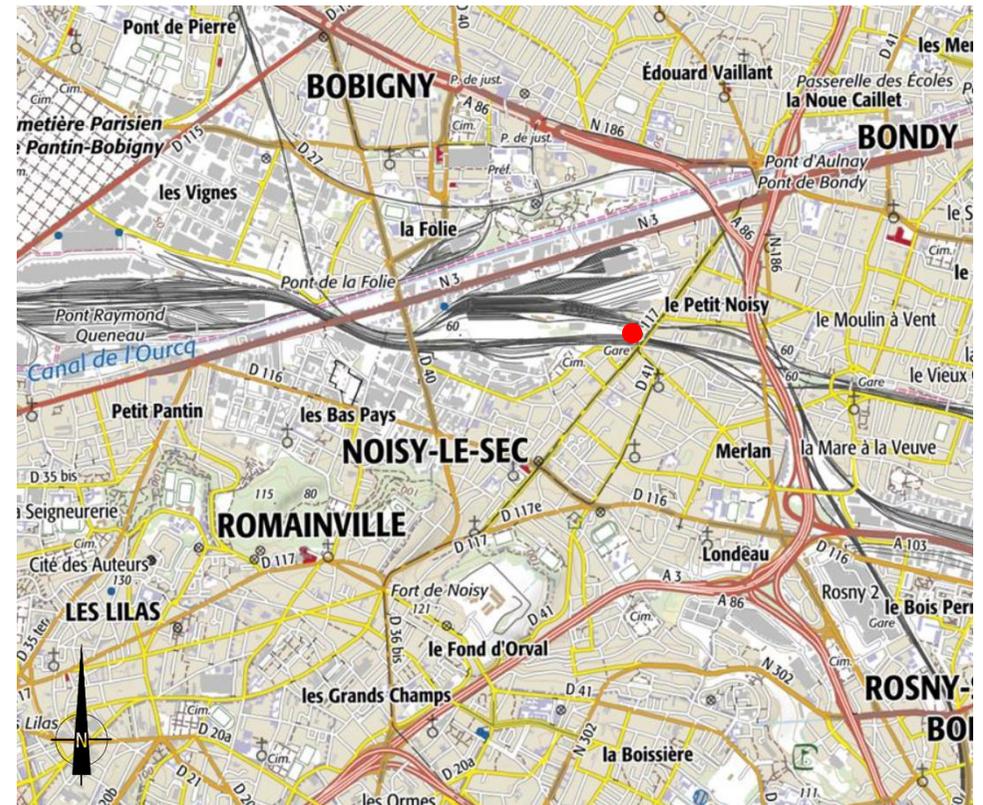
Cette caractéristique crée une première coupure urbaine entre la partie Nord et Sud de Noisy-le-Sec.

Le canal de l'Ourcq crée également une coupure sur le territoire mais qui tendrait à devenir un atout fort de mise en valeur paysagère de l'Est de la Métropole avec la requalification de ses abords et le réaménagement des sites traversés, entre autres par la création de la ZAC de l'Ourcq.

3 traversées urbaines Nord-Sud au travers des voies ferrées

La traversée du faisceau ferré se réalise uniquement en 3 points par des voies urbaines et aussi par un long viaduc pour l'autoroute A86/A3.

D'Ouest en Est, les franchissements de la rue du Parc (D40), de l'avenue Gallieni / rue Jean Jaurès (D117) et l'avenue de Rosny (N186) font le lien entre le Nord et le Sud en traversant le faisceau ferré. En outre, l'autoroute A86/A3 tangente à l'Est la commune par un long viaduc qui impacte aussi fortement le paysage.



● Emplacement de la gare

Figure 10 : carte du schéma viaire et d'occupation des voies ferrées –
Géoportail

Si l'avenue de Rosny et la rue du Parc forment des axes de transit, l'avenue Gallieni et la rue Jean Jaurès permettent une desserte plus locale de la ville, avec des flux plus apaisés.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Urbanisme et typologies du bâti

Occupation du sol détaillée

- Forêts
- Milieux semi-naturels
- Grandes cultures
- Autres cultures
- Eau
- Espaces verts urbains
- Espaces ouverts à vocation de sport
- Espaces ouverts à vocation de tourisme et loisirs
- Cimetières
- Autres espaces ouverts
- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Habitat autre
- Activités économiques et industrielle
- Entrepôts logistiques
- Commerces
- Bureaux
- Sport (construit)
- Equipements d'enseignement
- Equipements de santé
- Equipements culturels, touristiques et loisirs
- Autres équipements



Figure 11 : carte d'occupation des sols / cadrage resserré – IAU

La ville de Noisy-le-Sec a subi de nombreux bombardements lors de la Seconde Guerre mondiale à cause de l'implantation d'infrastructures ferroviaires stratégiques. De fait, il a fallu reconstruire une grande partie de la ville après la guerre. Aussi cette ville ne possède pas beaucoup de patrimoine architectural ancien. Par contre, la structure urbaine a été en majorité conservée sauf dans les quartiers de grands ensembles de la période de reconstruction.

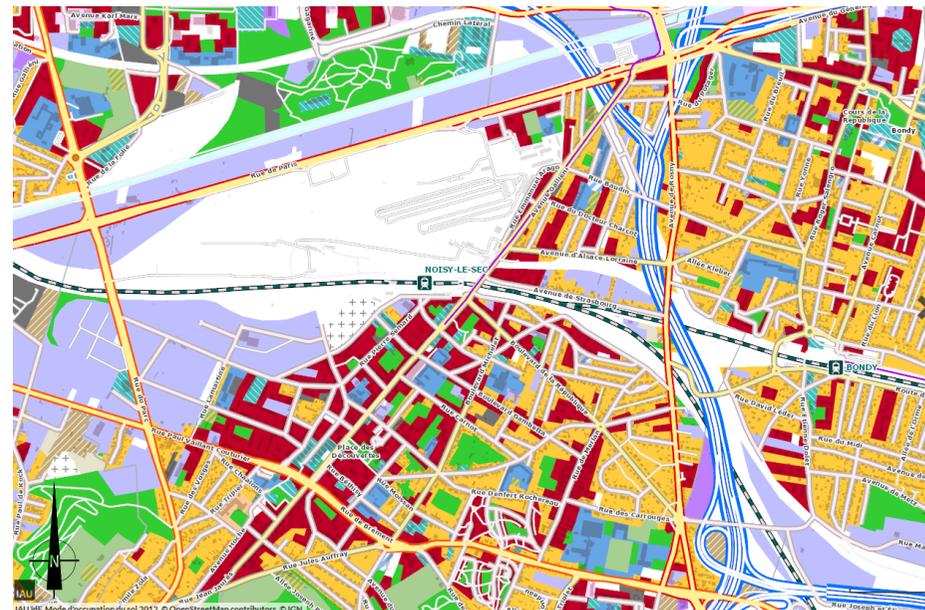


Figure 12 : carte d'occupation des sols / cadrage large – IAU

Outre les emprises ferroviaires qui occupent 20% de la surface communale, la ville de Noisy-le-Sec se compose d'un panel assez classique des formes urbaines que l'on peut trouver dans les villes d'Ile de France.

Autour de la gare, côté centre-ville, la proportion d'immeubles d'habitat collectif augmente fortement au sein d'un tissu urbain assez dense tout en maintenant des espaces verts qualitatifs, tantôt privatifs et tantôt publics. Une zone d'activité occupe l'ouest de la commune accessible depuis l'avenue de Bobigny.

Le long de l'axe historique de la rue Jean Jaurès s'organise un linéaire de commerces quasi continu. L'épannelage est assez variable avec des immeubles de hauteur et qualité diverses. En second plan se positionnent à plusieurs reprises des espaces verts publics de qualité. Des équipements et une place de marché jalonnent cet axe entre la mairie et la gare.

Plus au nord, la rue Jean Jaurès devient l'avenue Gallieni. Cette dernière a été récemment élargie et restructurée pour accueillir la ligne de tramway T1.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Les commerces y sont beaucoup moins présents, il s'agit d'un secteur principalement résidentiel. S'y mêle à la fois des maisons individuelles et des

bâtiments collectifs isolés ou accolés. Ce quartier présente une bonne densité végétale à la fois dans les espaces publics et dans les espaces privés.



Figure 13 : composition de l'axe de la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec – Egis



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

2.2.2 Des projets urbains porteurs de mutation

Quelques opérations d'aménagement gravitent autour de la gare et tendent à transformer le caractère post-industriel de certaines zones en nouveaux quartiers à la programmation mixte comme la ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq.



Figure 14 : illustration de la future ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq. Source : Est Ensemble Juin 2015



Figure 15 - Plan de ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq. Source : Est-Ensemble Juin 2015

De nouveaux équipements voient le jour comme le nouveau conservatoire de Danse et de Musique Nadia et Lili Boulanger.

L'accueil des Jeux Olympiques de 2024 par Paris et la Seine Saint-Denis peut aussi jouer le rôle d'accélérateur du développement du territoire de Noisy-le-Sec avec la réalisation d'équipements, comme une nouvelle piscine.

A l'ouest de la gare, une orientation d'aménagement (OA) est inscrite au PLU pour créer un pôle commercial de proximité et assurer une continuité écologique avec le parc Henri Barbusse et le canal.

La ville de Noisy-le-Sec a aussi été lauréate de 2 sites pour l'appel à projet Inventons la Métropole organisé par l'Etat, la Métropole du Grand Paris et la Société du Grand Paris. Il s'agit du Quartier Mix'it en limite ouest de Noisy-le-



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Sec à cheval sur la rue du Parc et du Triangle Ouest à proximité du pont de Bondy. Ces réflexions et équipements amèneront leur part de changement à la ville.

Enfin l'attractivité grandissante de la ville, au prix du foncier encore très bas, fait naître de nouvelles opérations de logements à des prix plutôt attractifs. Ce phénomène participe au renouvellement urbain de la ville et à sa transformation naturelle.

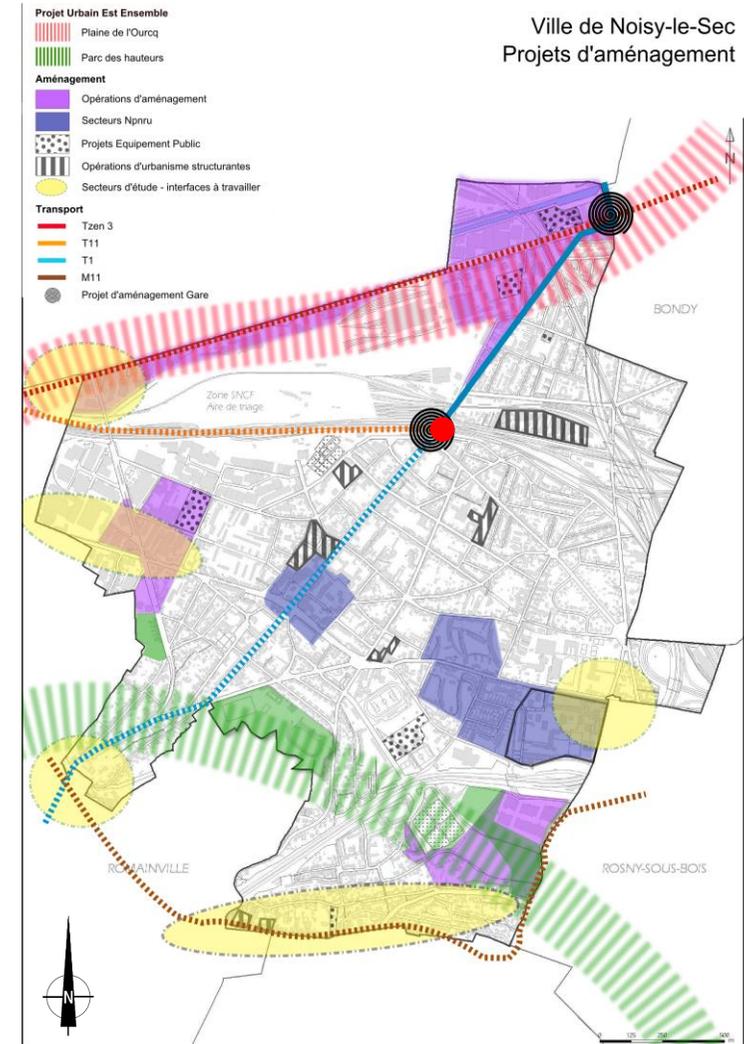
Influence des grands projets urbains sur le pôle

La plupart de ces projets sont situés à une distance supérieure à 500m de la gare et se trouveront à proximité d'une autre gare ou station de transports en commun (Ligne 15 Est, TZen3...).

Ils ont donc une influence sur la ville et son attractivité, mais ils n'ont pas un impact direct sur l'aménagement de la gare et de son pôle d'échange.

Néanmoins, étant en limite du périmètre d'études et d'attraction de la gare et il convient que les liens entre ces projets et la gare soient améliorés pour tous les modes de déplacement, afin de favoriser les échanges entre le pôle de Noisy-le-Sec et les projets urbains.

A proximité directe de la gare, se trouvent des résidences sociales gérées par La Sablière. Ce bailleur social souhaiterait restructurer et modifier la composition de l'îlot pour pallier la vétusté de certains bâtiments qui datent de la reconstruction de la ville. Cette démarche pourrait être en lien direct avec la configuration des abords de la gare.



● Emplacement de la gare

Figure 16 : Carte des projets d'aménagement de la ville de Noisy-le-Sec

Source : Ville de Noisy-le-Sec (2017)



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

2.2.3 Les projets transports structurants du territoire

La ville de Noisy-le-Sec est actuellement globalement bien desservie en transports en commun par le RER E, le tramway T1 et un réseau de bus.

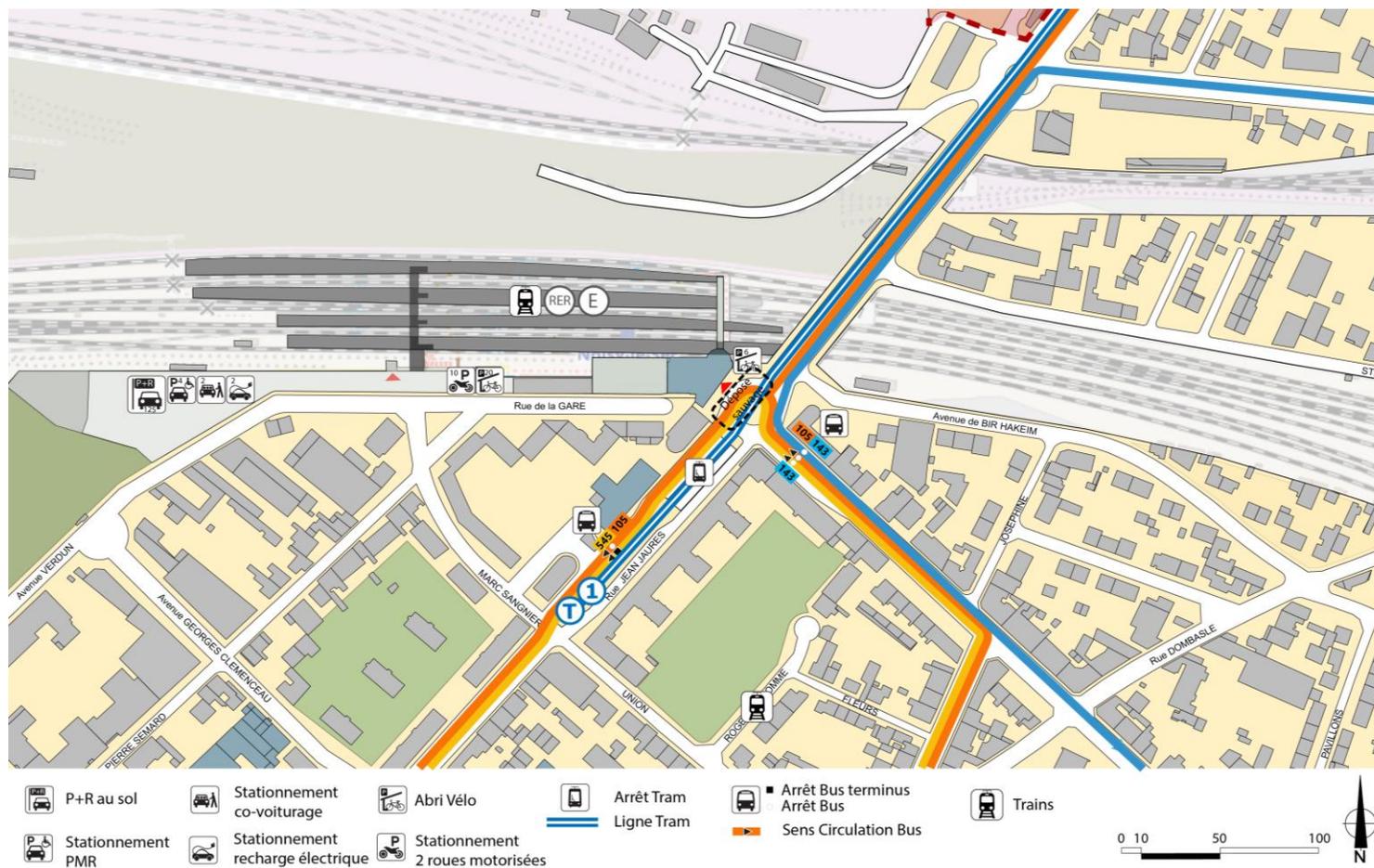


Figure 17 - plan du pôle d'échange multimodal existant



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

A l'horizon 2030, de nouvelles lignes fortes de transports collectifs, viendront restructurer et améliorer la desserte du territoire, permettant d'accompagner le développement de la commune et de rapprocher les pôles d'emploi de la ville de Noisy-le-Sec induisant ainsi une meilleure attractivité de la ville. Ces projets sont détaillés ci-après.

Prolongement du RER E à Mantes la Jolie

Le RER E, exploité par Transilien (SNCF), permet de relier Noisy-le-Sec aux villes limitrophes (avec les gares de Bondy, Rosny-Bois Perrier...) ainsi qu'avec le centre de Paris.

Le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest consiste à prolonger le RER E, de la gare Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense, Nanterre et Poissy.

Cette nouvelle liaison permettra d'améliorer le temps de parcours entre La Défense et Noisy-le-Sec avec un temps de parcours de 20/25 minutes au lieu de 40 minutes aujourd'hui, avec un matériel roulant plus confortable et plus capacitaire.

La mise en service de ce prolongement sera faite en deux temps. Une première phase jusqu'à Nanterre en 2022 et une deuxième phase jusqu'à Mantes La Jolie en 2024.



Figure 18 : Extrait de la carte du projet du prolongement du RER E

Prolongement du Tramway 11 Express à Noisy-le-Sec

La ligne Tram 11 express est une ligne de tram-train francilienne de rocade qui relie les gares d'Épinay-sur-Seine et du Bourget, et qui reliera à terme la gare de Sartrouville (Yvelines) à la gare de Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis). Le tronçon entre Epinay-sur-Seine et le Bourget, soit 11 km de ligne, a été mis en service le 1^{er} juillet 2017.

Cette ligne desservira à terme 14 gares sur 28 km et devrait transporter chaque jour 150.000 voyageurs.

Pour les Noiséens, cette rocade facilitera les échanges, entre autres, avec les villes de Bobigny et Drancy, et permettra de relier les territoires de la Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise et des Yvelines sans passer par Paris. Le trajet complet entre Sartrouville et Noisy-le-Sec nécessiterait environ 35 minutes.

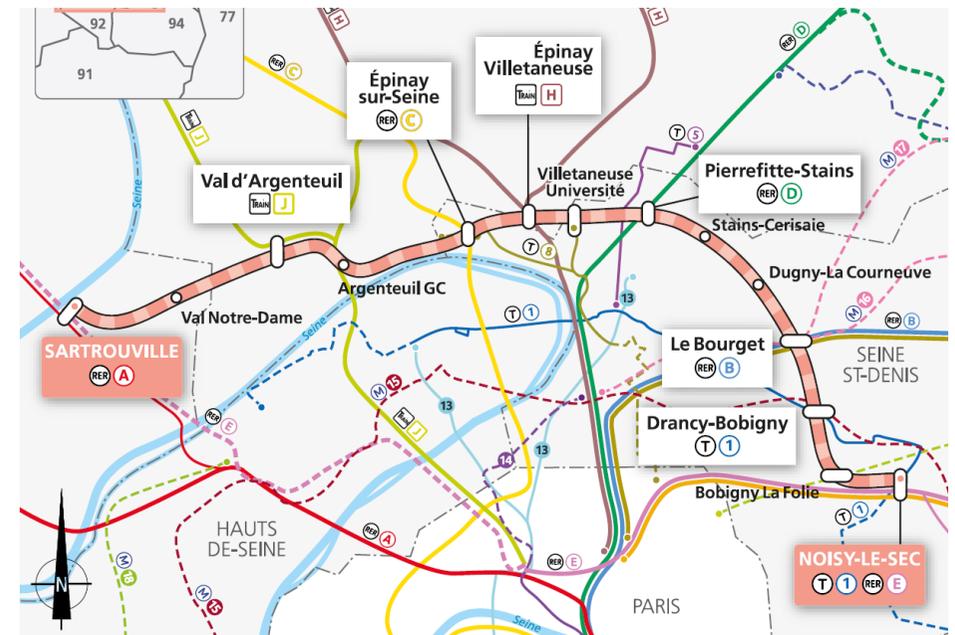


Figure 19 : Schéma du projet Tram 11 Express - source : Île-de-France Mobilités



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Le Tramway T1 et ses prolongements à l'Est et à l'Ouest

A l'ouest, un premier **prolongement** du tramway T1 est prévu avec pour objectif de desservir les villes de Asnières, Bois-Colombes et Colombes, jusqu'à la ligne de tramway T2. L'interconnexion prévue avec le tramway T2 permet d'offrir une desserte en rocade dans le département des Hauts-de-Seine.

Toujours à l'ouest, un second prolongement est prévu jusqu'à Rueil Malmaison via la Place de la Boule à Nanterre.

A l'est, un **prolongement** du tramway T1 est prévu depuis Noisy-le-Sec jusqu'à Val de Fontenay (Voir détail de l'opération ci-après chapitre 2.4.2.).

Par ailleurs, la ligne bénéficie d'un **Plan d'Actions Coordonnées du Tramway T1 (PACT T1)** sous maîtrise d'ouvrage de la RATP, du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis (93), de l'EPT Plaine Commune, et de la Ville de Bobigny. Le PACT T1, actuellement en cours de mise en œuvre, vise l'amélioration de l'offre de la ligne de tramway T1 avec :

- **L'amélioration de la sécurité**, avec les aménagements de carrefours et la reprise des cycles de feux et l'allongement et l'élargissement de 19 stations du T1 « historique », entre Saint-Denis et Bobigny ;
- **L'amélioration de la régularité** d'exploitation et de la vitesse commerciale ;
- L'adaptation de l'infrastructure à un **nouveau matériel roulant** devant remplacer le Tramway Français Standard (TFS) actuel. Ce nouveau matériel doit être plus long (33,5m contre 29,8m actuellement), à plancher bas intégral et d'une capacité plus importante (augmentation de la capacité des rames de l'ordre de +15%). Adaptation du centre de maintenance et de remisage de Bobigny au futur matériel roulant.

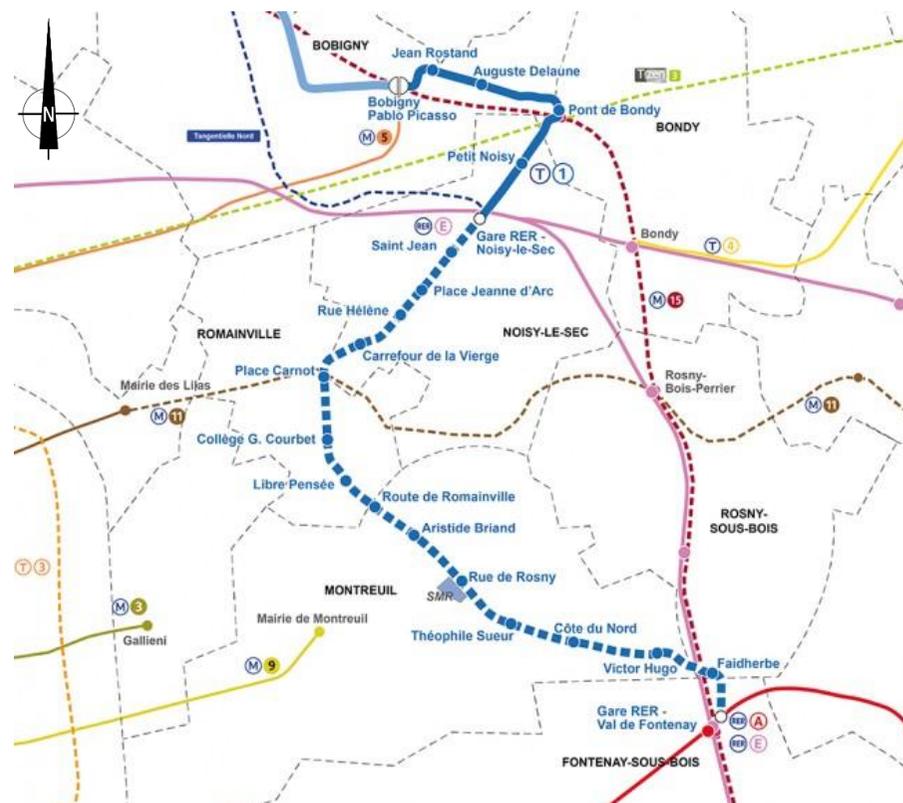


Figure 20 : carte du projet de prolongement du tramway T1 vers Val de Fontenay - source : www.t1bobigny-valdefontenay.fr

La ligne 15 Est du Grand Paris Express

La ligne 15 Est assurera, avec la ligne 16, la desserte et la mise en réseau des territoires de l'Est francilien. Elle aura pour vocation d'améliorer, pour 675.000 habitants, l'accessibilité aux emplois, aux universités et à de grands équipements régionaux comme l'hôpital Avicenne, la préfecture de la Seine-Saint-Denis, le Stade de France et le centre commercial Rosny 2.

La ligne 15 Est reliera 12 gares, de Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, en 25 minutes. Chaque gare est en correspondance soit avec le RER, soit avec le métro soit avec un tramway.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Cette ligne a été déclarée d'utilité publique en février 2017 et sa mise en service est prévue à l'horizon 2030.

La gare de Noisy-le-Sec est à équidistance, à vol d'oiseau, des gares de Bobigny Pablo-Picasso, Pont de Bondy et Bondy de la ligne 15. La gare Pont de Bondy est la mieux connectée à la gare de Noisy-le-Sec via la ligne T1 du tramway, avec un temps de parcours de 8 minutes entre les deux gares.

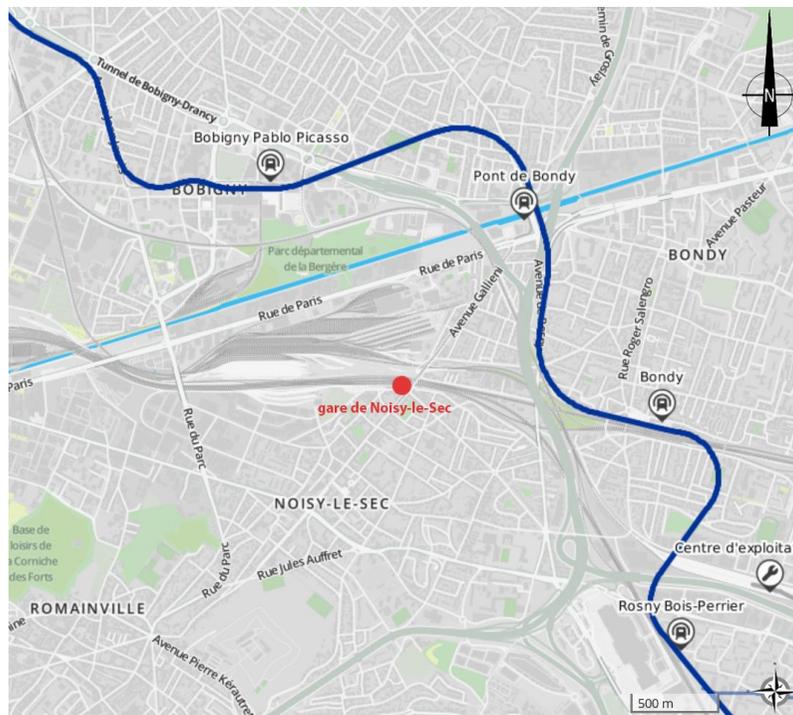
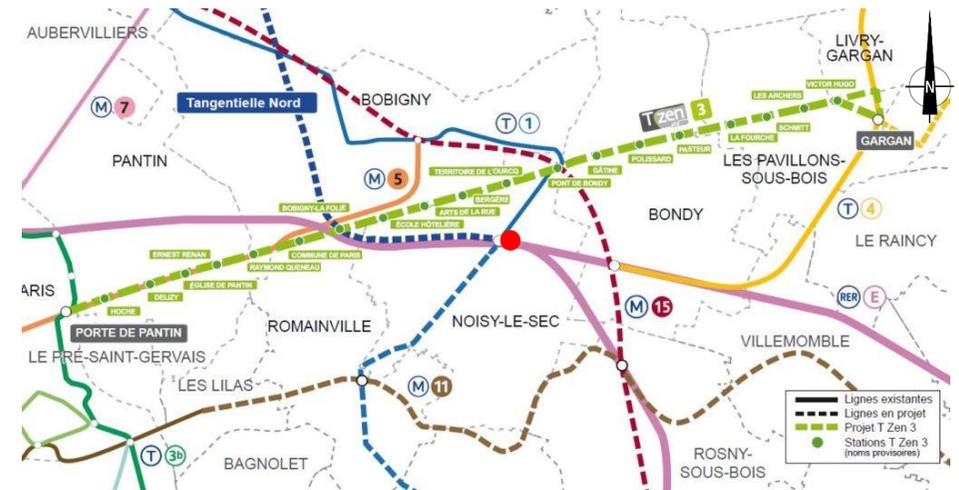


Figure 21 : gares de la ligne 15 Est à proximité de la gare de Noisy-le-Sec – source : SGP

BHNS TZEN 3

Le TZen 3 est un projet de transport en commun en site propre qui circulera sur l'ex-RN3 de Paris Porte de Pantin (en correspondance avec le T3b) à la station Gargan aux Pavillons-sous-Bois (en correspondance avec le T4). Le TZen 3 traversera 8 communes : Paris 19ème, Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Bondy, Livry-Gargan et Pavillons-sous-Bois.

Le TZen 3 permettra de renforcer l'offre de transport existante sur le territoire. À Noisy-le-Sec et ses abords, il sera en correspondance avec les tramways T1, T4 et la future ligne 15 du métro automatique. Il contribuera ainsi à un développement économique du territoire. L'arrivée du TZen 3 s'accompagnera également de la requalification de l'ex-RN 3 et de réaménagements urbains. Cette nouvelle ligne structurante de l'Est parisien permettra de relier Gargan à Paris en 30 minutes au lieu de 44 minutes. En diminuant la capacité des flux de voitures particulières (VP) sur l'ex-RN3, elle incitera au report modal des VP vers les TC.



● Emplacement de la gare

Figure 22 : carte du projet TZEN 3 - source : www.tzen3.com



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Prolongement de la ligne 11 du métro à Rosny-Bois-Perrier

Le prolongement depuis la station Mairie des Lilas est déjà en cours de travaux et devrait être mis en service en 2022, reliant l'hyper-centre de Paris à Rosny-Bois-Perrier.

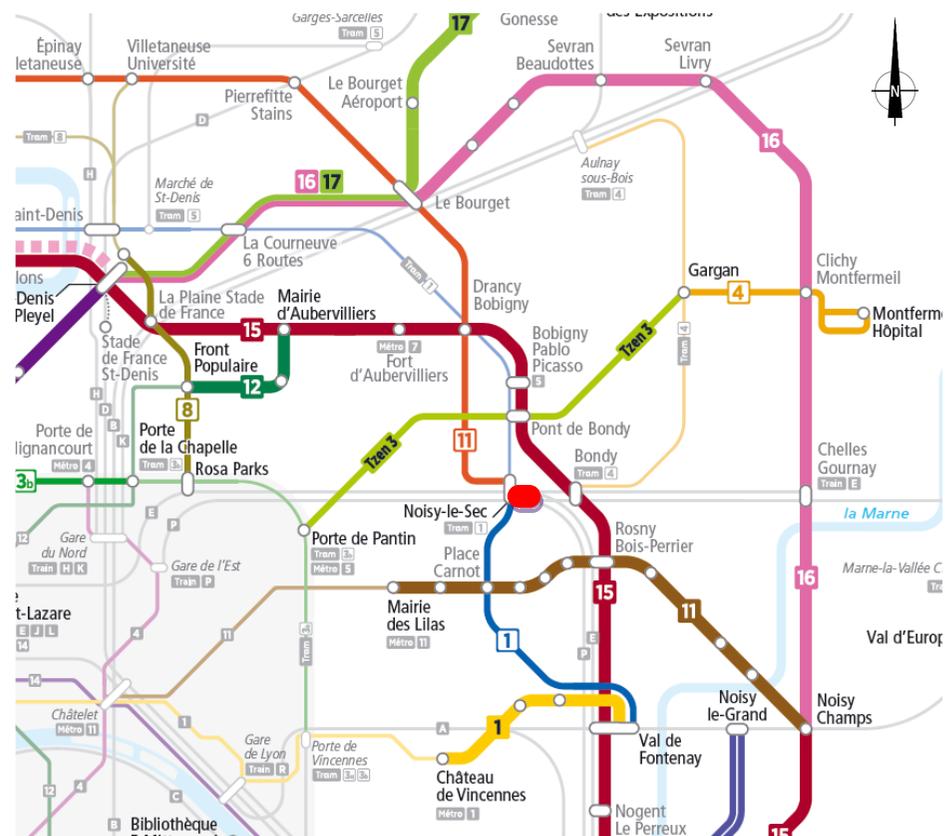
Les stations Place Carnot et Coteaux Beauclair sont les plus proches de la gare de Noisy-le-Sec avec pour distances respectives 2 km et 1,7 km au sud du pôle. Elles sont hors du périmètre d'étude du pôle gare cependant la ligne 11 complète le maillage des transports du territoire et élargit l'offre de transport des Noisiens.



Figure 23 : schéma du prolongement de la ligne 11 du métro - Source : prolongementligne11est.fr

Carte de synthèse

La carte ci-dessous synthétise la position du pôle de Noisy-le-Sec parmi ces nombreux projets transport structurants.



● Emplacement de la gare

Figure 24 : carte de l'ensemble des projets transport structurants autour de la gare de Noisy-le-Sec - source : Île-de-France Mobilités 2017



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

2.2.4 Démographie et équipements générateurs de déplacements autour du pôle

*Une densité de population caractéristique des villes de 1ere couronne
comportant du pavillonnaire*

On peut estimer à environ 17.000 le nombre d'habitants dans un rayon de 750m autour de la gare. Sur la surface totale de ce rayonnement, 25% environ est occupée par des infrastructures routière et ferroviaire..

La densité du quartier de la gare est assez forte avec des valeurs de l'ordre de 70 hab/ha, conséquence d'un habitat principalement collectif.

La carte des densités bâtie ci-après permet d'affiner l'identification des îlots plus densément peuplés.

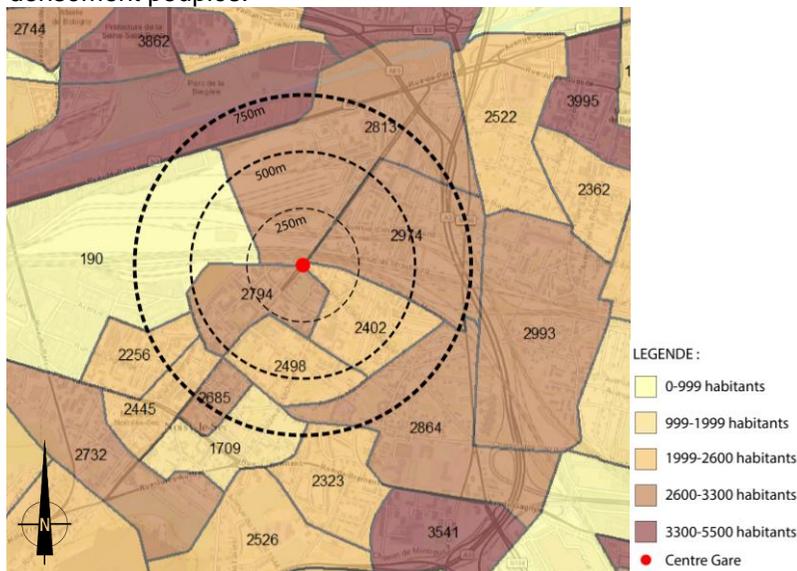


Figure 25 : Carte du nombre d'habitants résidents autour de la Gare -
source Insee RP 2012

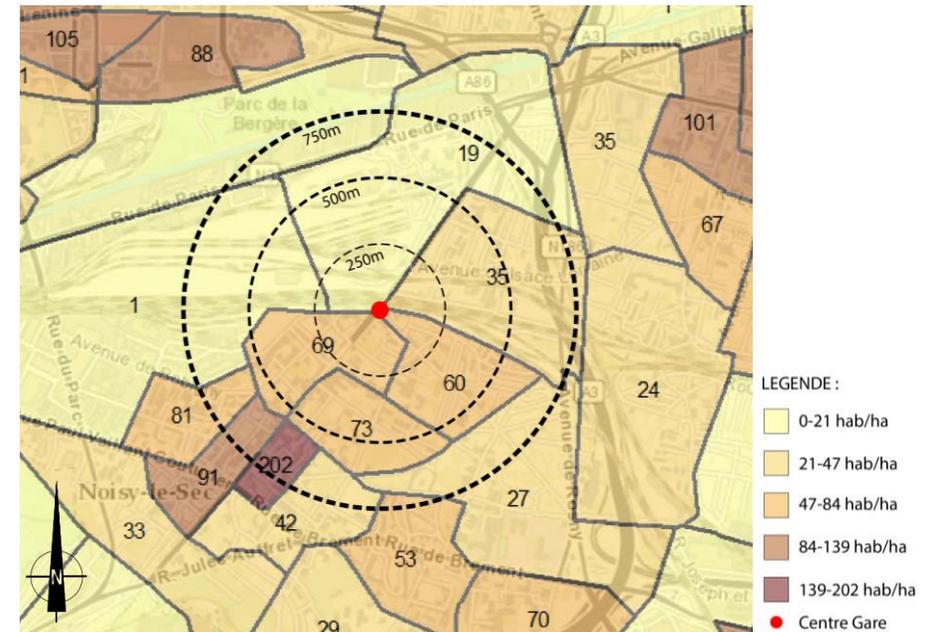
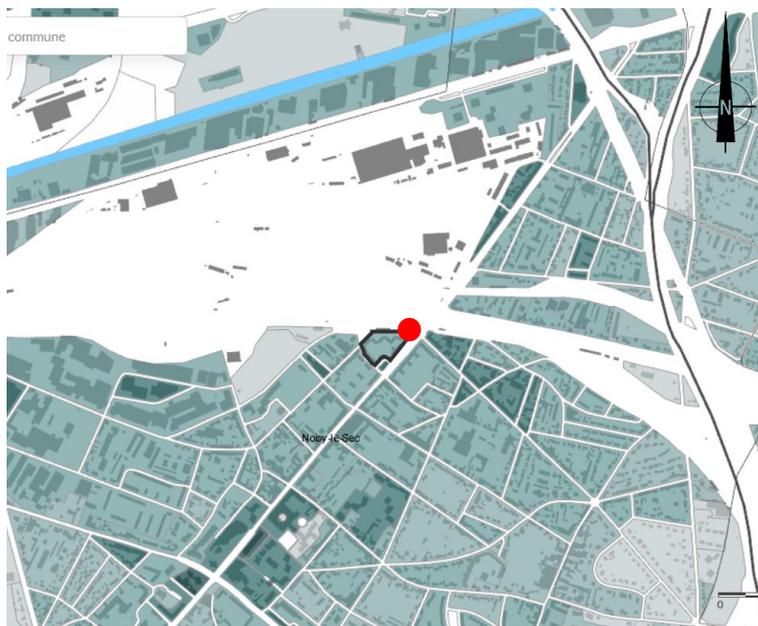


Figure 26 carte des densités d'habitants par hectare source Insee RP 2012



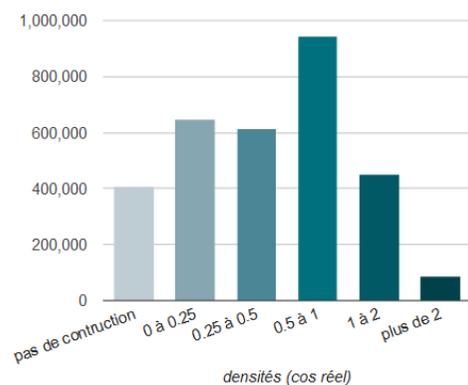
PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE



● Emplacement de la gare

Figure 27 : La carte des densités bâties - source IAU

Surfaces parcelaires selon leurs densités à Noisy-le-Sec



Des emplois en hausse.

Les emplois sur la ville de Noisy-le-Sec se concentrent principalement dans les zones d'activités qui s'articulent autour des voies ferrées et dans le site ferroviaire.

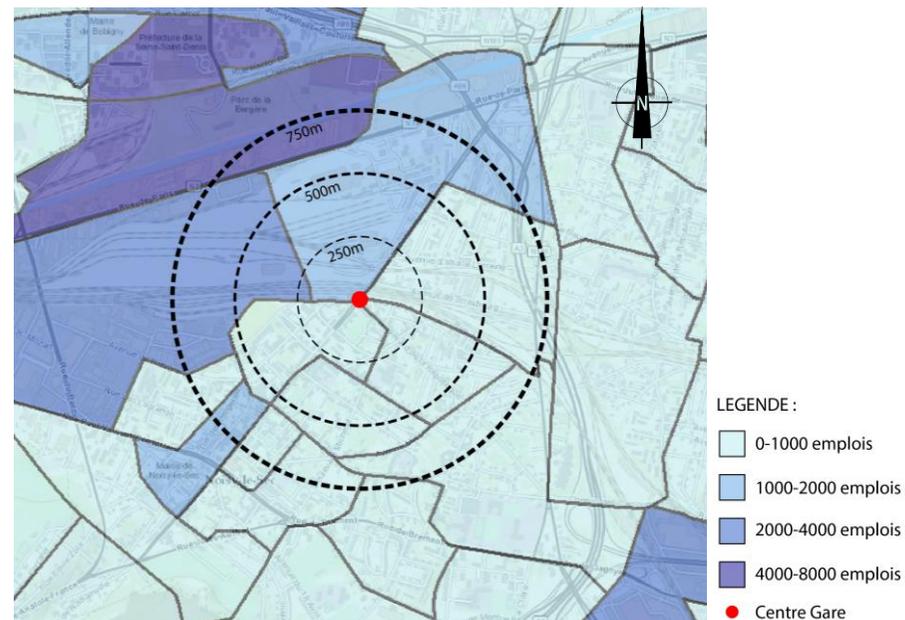


Figure 28 : carte des emplois par zone Iris - source IAU – Est-Ensemble

Des projections à l'horizon 2030 prévoient une hausse significative dans les zones emplois existantes. Les ZAC en cours de réalisation le long du canal de l'Ourcq et de la RN3 (rue de Paris) participeront à ce développement du secteur de l'emploi.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

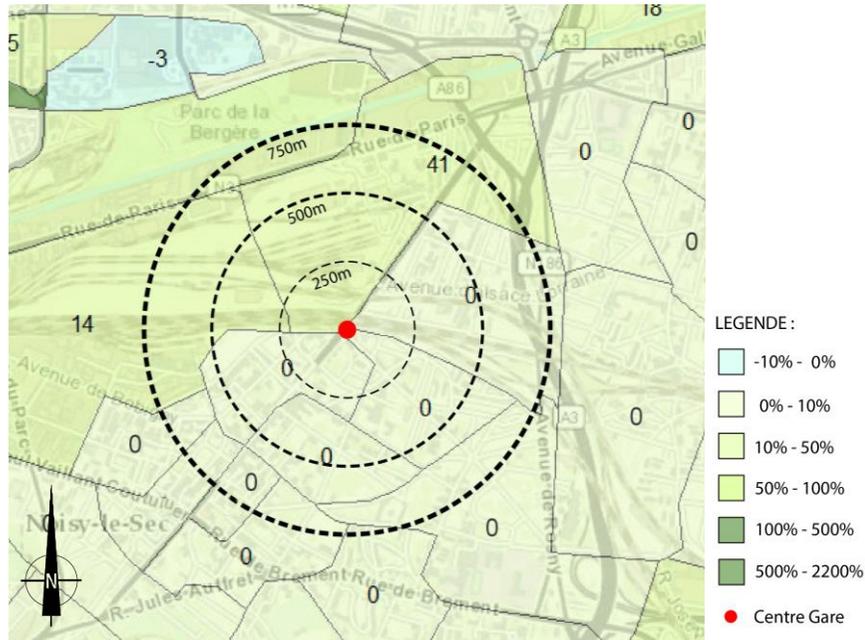
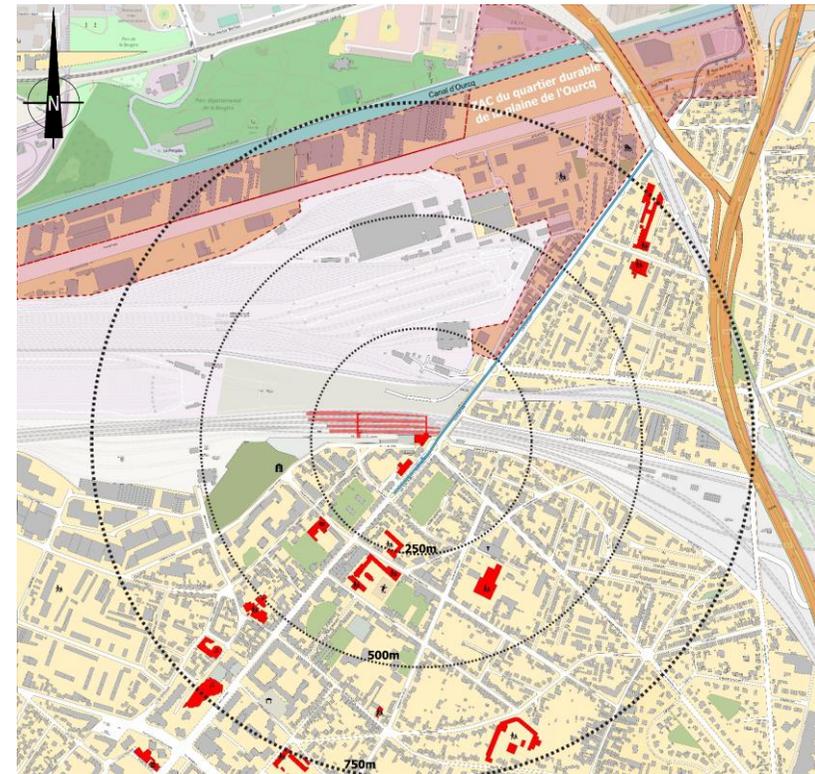


Figure 29 : Carte évolution de l'emploi horizon 2030 en % - source : IAU – Est-Ensemble

Des équipements générateurs de déplacements peu nombreux

Identifiés dans un rayon de 750m, les équipements générateurs de déplacements sont peu nombreux et ont un rayonnement plus local que départemental (Pôle Emploi...). Ils sont principalement situés le long de l'axe historique Jaurès-Gallieni qui accueille le tramway et permet un rabattement efficace sur la gare. Les lycées Théodore Monod et Olympe de Gouges sont hors périmètre (à environ 1km au sud-est de la gare), cependant il y a des étudiants et des enseignants qui empruntent quotidiennement la gare de Noisy-le-Sec et qui peuvent choisir les modes actifs pour la rejoindre (15 minutes à pied).



Equipements

Figure 30 : équipements générateurs de déplacements autour de la gare de Noisy-le-Sec - Egis

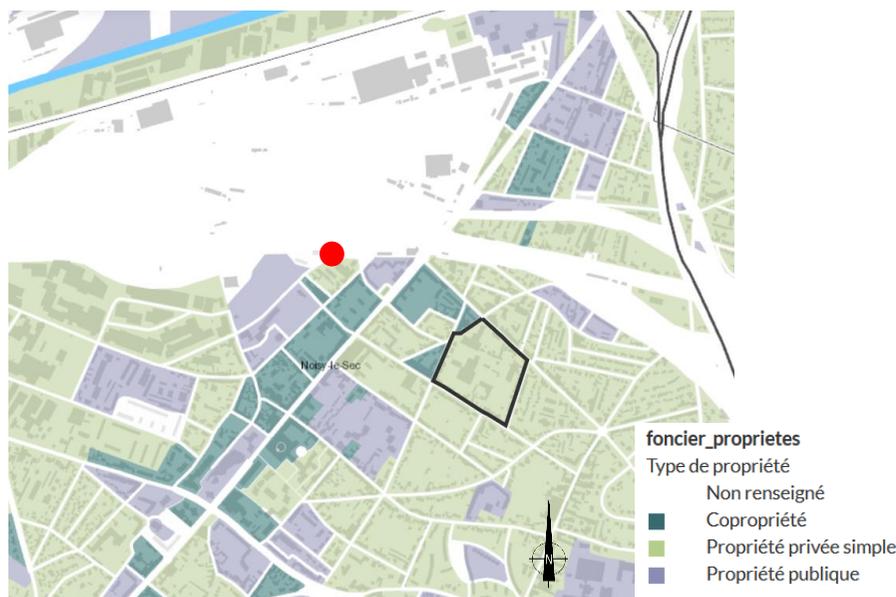


PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

2.2.5 Analyse du foncier autour de la gare

Une mixité de propriété foncière dans les environs de la gare

La carte ci-dessous montre les grandes tendances de type de propriétés foncières autour de la gare de Noisy-le-Sec. Ressortent clairement les secteurs pavillonnaires (propriété privée simple) par rapport aux zones d'habitat en copropriété. Les copropriétés accompagnent essentiellement l'axe Jaurès/Gallieni. Par ailleurs, les propriétés publiques sont nombreuses et témoignent soit d'équipements scolaires et publics, soit de secteurs de logements sociaux.



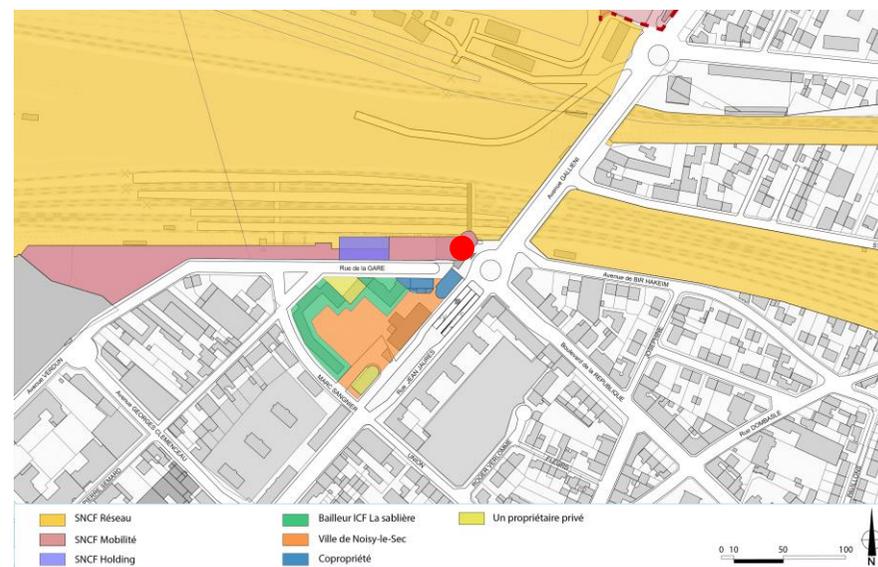
● Emplacement de la gare

Figure 31 : carte des tendances de type de propriété foncière - source IAU

Le foncier au sud de la Gare

L'îlot dit de « La Sablière », situé juste en face de la gare, a une interaction directe avec l'aménagement du futur pôle. Il est possible qu'une partie du foncier soit impactée pour créer les aménagements du pôle, c'est pourquoi une carte d'identification des propriétaires fonciers a été réalisée.

Cet îlot est composé majoritairement de foncier « Ville » côté rue Jean Jaurès. Le bailleur ICF La Sablière possède et gère une autre grande part de l'îlot mais plutôt côté rue Marc Sangnier et accès secondaire. Le Nord-Est de l'îlot est par contre assez mixte avec à la fois une uni-propriété, 3 bâtiments en copropriété et une résidence de La Sablière qui s'intercale. Cette mixité présente une certaine complexité dans le cas d'une potentielle restructuration de l'îlot complet.



● Emplacement de la gare



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE



Figure 32 : cartes des types de propriétaire foncier sur la gare et dans l'îlot Sablière - source Egis

Projet d'évolution de l'îlot Sablière au sud de la gare

La Sablière, gestionnaire de parcs de logements et filiale de la SNCF, pourrait restructurer à moyen terme une partie de l'îlot qui fait face à la gare au sud. Une synergie entre ce projet et celui des aménagements du pôle d'échanges de la gare sera à trouver lorsque cette restructuration sera précisée.

2.2.6 Risques, périmètres de protection et patrimoine

Risques naturels et technologiques

La ville de Noisy-le-Sec est potentiellement peu impactée par les risques naturels et technologiques. Une conduite de gaz exploitée par GRT Gaz traverse la ville à l'est, en dehors du périmètre du pôle d'échange multimodal. L'aléa sur le gonflement et le retrait des argiles est moyen mais le projet n'impliquant pas de fouilles conséquentes, ce risque est donc considéré comme peu élevé.

Il existe des anciennes carrières dans le sud-ouest de Noisy-le-Sec mais elles ne rentrent pas dans le périmètre d'influence.

Périmètre de protection du patrimoine bâti

La réalisation de pavillons du quartier du Merlan lors de la reconstruction après la 2^e Guerre Mondiale a fait l'objet d'étude comparée des nouvelles techniques et des modes d'habitat de l'époque. Cet ensemble est aujourd'hui inscrit au titre des monuments historiques.

Le pôle de la gare étant en dehors du périmètre des 500m de ce quartier et sans vis-à-vis direct, le projet de pôle n'a pas de contrainte domaniale.



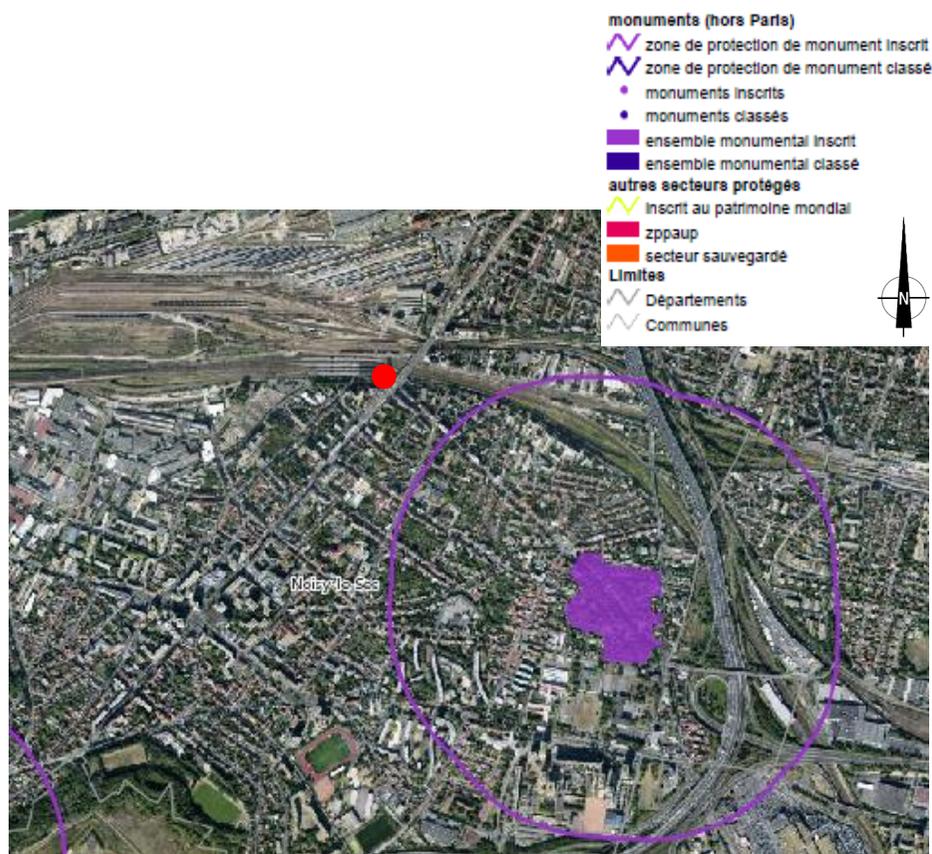
PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Milieu naturel

La zone d'étude ne comprend pas de zone Natura 2000 ou d'espaces protégés. Des zones de types ZNIEFF 1 sont présentes mais à la frontière Sud et hors du périmètre du pôle de Noisy-le-Sec.

2.2.7 Risque pyrotechnique

Même si le site de la gare de Noisy-le-Sec a déjà fait l'objet de nombreux travaux, les grands bombardements du site ferroviaire de Noisy pendant la 2^e Guerre Mondiale augmentent sensiblement le risque pyrotechnique sur le site de la gare. Tous les travaux de creusement ou de foncement devront probablement faire l'objet de sondages pyrotechniques préalables.



● Emplacement de la gare

Figure 33 : périmètre de protection du quartier du Merlan - IAU



2.3 CARACTERISTIQUES FERROVIAIRES DU POLE DE NOISY-LE-SEC

Le pôle de Noisy-le-Sec comporte une gare ferroviaire donnant accès au RER E. Son accessibilité et son dimensionnement par rapport à sa fréquentation posent aujourd'hui question. Par ailleurs, de nombreuses contraintes ferroviaires spécifiques à la gare de Noisy-le-Sec ont été identifiées afin de préciser la faisabilité du futur pôle gare.

2.3.1 Accroche urbaine de la gare

Positionnée dans l'axe du boulevard de la République, donnant sur la Place Jean Coquelin, l'accès à la gare demeure assez confidentiel car l'édifice est légèrement en retrait et assez bas. Depuis le pont Gallieni, la présence de la gare est plus évidente notamment grâce à l'ouvrage de la passerelle d'accès aux quais qui s'y raccroche. Enfin depuis le Sud de la place Jean Coquelin, le bâtiment de la gare, en retrait, est en partie masqué par un bâtiment de commerce en R+1 qui date, comme le bâtiment gare; de la reconstruction post seconde guerre mondiale.

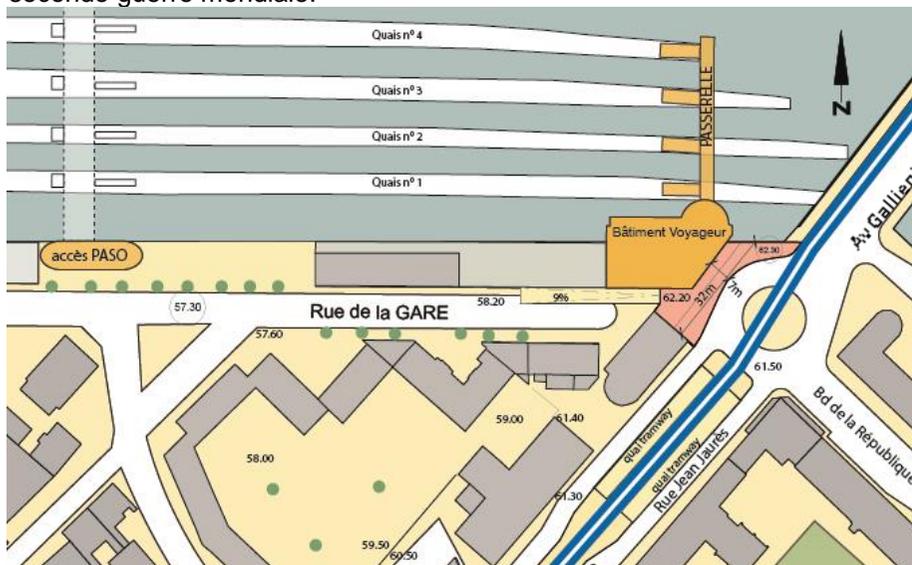


Figure 34 : plan de la gare existante - source : Egis

La place Jean Coquelin est actuellement plus un rond-point qu'une place publique. En effet le parvis qui fait face au bâtiment voyageur relève plus d'un prolongement du trottoir du pont Gallieni qu'à une place publique et un parvis de gare accueillant les échanges intermodaux et les flux voyageurs.

Par ailleurs l'exiguïté du hall de la gare a amené l'exploitant de la gare à reporter des totems d'informations sur le parvis réduisant encore l'espace disponible pour les flux voyageurs. Il n'assure pas aujourd'hui son rôle d'articulation des flux intermodaux du pôle d'échanges. D'une largeur de 7m, le parvis gare gagnerait à être plus vaste et plus profond tout en assurant la visibilité de l'édifice depuis les espaces transports environnants.



Figure 35 : Photo du parvis de la gare de Noisy – source : Egis



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE



Figure 36 : Photo de la gare depuis la rue de la gare



Figure 37 : Photo de l'accès au passage souterrain

Un accès secondaire, menant à un passage souterrain, est situé sur la rue de la gare, face à la rue Marc Sangnier, et permet de rejoindre les différents quais. Cependant, cet accès secondaire est masqué par l'entrée du parc relais et les places de stationnement depuis la rue. Sa visibilité est très réduite et sa perception très confidentielle.



2.3.2 Fonctionnement actuel de la gare

La gare de Noisy-le-Sec est située sur la ligne E du RER, à l'intersection des branches de Chelles et Tournan. Les trains de la ligne P, les trains Fret, Corail et TGV y passent sans s'arrêter.

Fréquentée par près de 28.000 voyageurs montants par jour et 27.000 voyageurs descendants dans le RER E, la gare de Noisy-le-Sec est aujourd'hui saturée aux heures de pointe. Le nombre important de voyageurs montants en HPS (Heures de pointe du soir) est dû à la combinaison de 2 facteurs :

- Un grand nombre de personnes venant travailler ou étudier à Noisy-le-Sec ;
- Un nombre important de correspondances train – train dans cette gare.

L'analyse de la fréquentation de la gare est développée au chapitre 2.5.1.

Le pôle gare se compose aujourd'hui :

- D'un parvis étroit devant le bâtiment voyageurs avec une surface de 450m² ;
- D'une passerelle accessible, de 2,7m de large, depuis le bâtiment voyageurs et donnant accès aux 4 quais ;
- D'un passage souterrain situé à l'ouest du pôle de 4m de large en section courante. Il sert également d'accès de nuit.

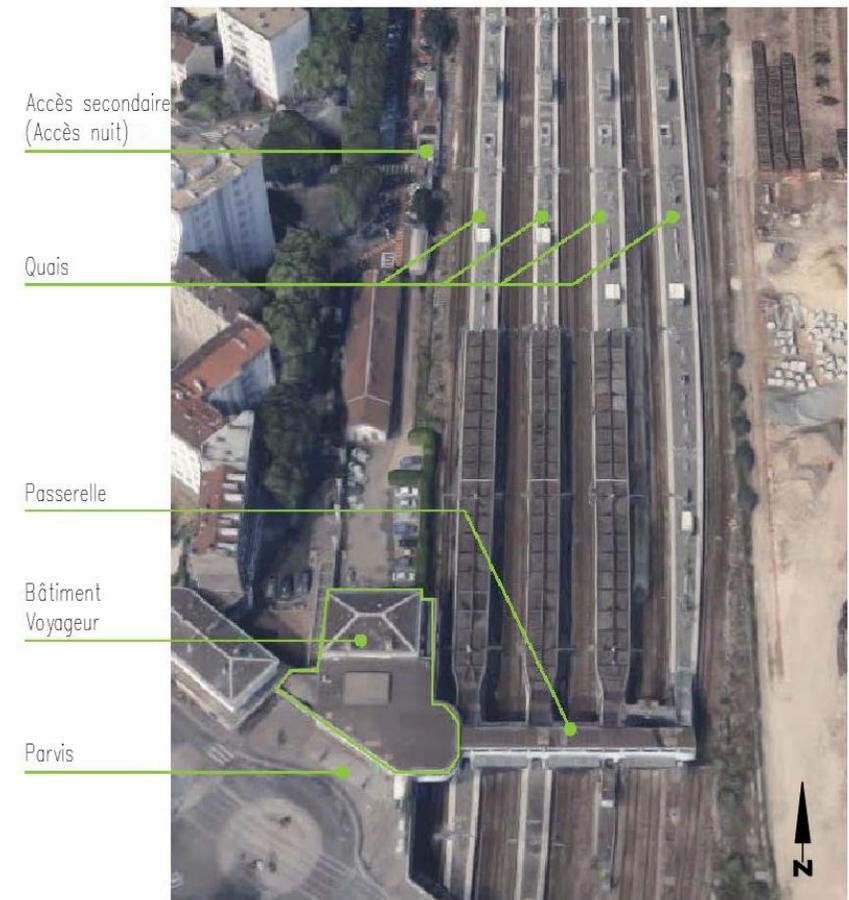


Figure 38 : vue aérienne de la gare de Noisy-le-Sec (source : AREP)



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Accès

La gare dispose de deux accès, au sud du plateau de voies :

L'accès principal par le bâtiment voyageurs (BV), depuis la place Jean Coquelin. Il accueille 80% des flux en gare.



- **L'accès secondaire**, depuis la rue de la gare, à proximité du parc relais qui permet d'accéder au passage souterrain. Bien dimensionné, ce dernier dessert les quatre quais par des ascenseurs, renouvelés fin 2018, et des escaliers fixes et constitue l'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Il assure également l'accès de nuit.



Le bâtiment voyageurs (BV)

La gare existante de Noisy-le-Sec est un ouvrage provisoire qui date de la reconstruction d'après-guerre (Cf Annexe 3) Elle est ouverte tous les jours de 5h20 à 1h20. Elle abrite un hall, des espaces de ventes (Île-de-France et Grandes Lignes), des locaux techniques, un Espace Relay et permet l'accès à la passerelle de desserte des quais.

La passerelle est couverte, sous contrôle d'accès billet (CAB), et dessert les quais par des escaliers fixes.

Courant 2017, plusieurs travaux de rénovation ont été réalisés pour améliorer l'accueil et le service aux voyageurs, tant dans le BV que sur la passerelle ou dans l'accès secondaire (Cf annexe 3).

Le bâtiment voyageurs (BV) est accessible aux PMR mais pour accéder aux quais, il est nécessaire de prendre un ascenseur situé dans le BV et de rejoindre l'accès secondaire où se trouvent les ascenseurs d'accès aux quais. Cependant, ce cheminement est long et peu confortable (traversées du parking exploitant, plusieurs portes battantes).

Lorsque le bâtiment voyageurs est fermé, l'accès aux quais et la sortie se font via le passage souterrain. Cependant depuis la place Jean Coquelin, le cheminement le plus direct vers l'accès secondaire est assuré rue de la Gare par une rampe avec ressaut qui n'est pas aux normes aux PMR (pente à 10%).

La gare est animée par une équipe du service commercial composée de trois agents le matin, deux en journée et trois en soirée. La vente de billets s'effectue sur les automates de vente (4 à l'intérieur et 2 à l'extérieur) ou au guichet situé dans le hall.

La prestation ménage est assurée par une personne le matin. Le vidage des poubelles se fait chaque après-midi par l'aire de stationnement de service située le long de la rue de la gare. L'accès du transporteur de fond se fait également par cet accès

La mission de sûreté est assurée par un maître-chien en permanence sur le site. Il dispose d'un local de sécurité équipé niveau quai.



PARTIE 2 :

DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

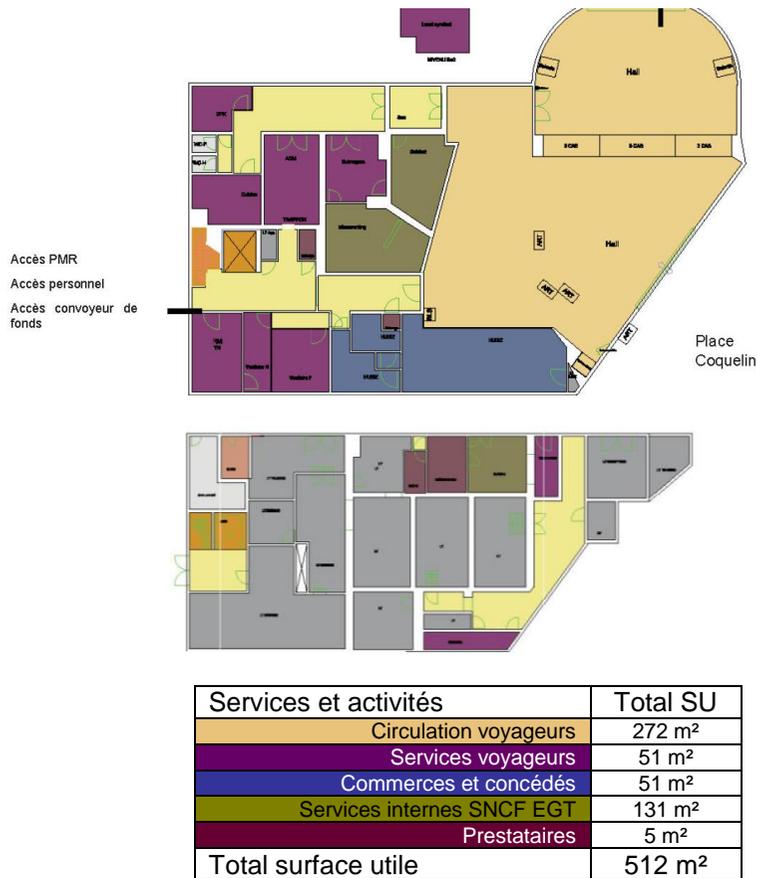


Figure 39 : organisation fonctionnelle du bâtiment voyageurs (source : AREP)

Les espaces voyageurs sont aujourd'hui trop exigus et la partie dédiée à exploitation de la gare du bâtiment voyageurs demande à être complétée. La refonte et l'agrandissement des espaces sont donc nécessaires en respectant la réglementation concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite avec notamment l'aménagement d'ascenseurs entre la passerelle et les quais.

Les quais

La gare de Noisy-le-Sec comporte quatre quais latéraux :

Quai 1 :

Longueur : 254m

La largeur du quai varie de 3,80m en bout à 5,90m en partie centrale.

Voie 2bis4 (appellation commerciale : A) Sens unique – Direction Paris.

Voie 2bis1 (appellation commerciale : B) Sens unique - Direction Paris.

Quai 2 :

Longueur : 260m

La largeur du quai varie de 4,45m en bout à 5,30m en partie centrale.

Voie 2L1 (appellation commerciale : C) Sens unique – Direction Paris.

Voie 2L4 (appellation commerciale : D) Sens unique – Direction Paris.

Quai 3 :

Longueur : 280m

La largeur du quai varie de 4,30m en bout à 6,90m en partie centrale.

Voie 1L4 (appellation commerciale : E) Sens unique – Direction Tournan.

Voie 1Bis (appellation commerciale : F) Sens unique – Direction Tournan.

Quai 4 :

Longueur : 260m

La largeur du quai varie de 4,40m en bout à 7,20m en partie centrale.

Voie 1L1 (appellation commerciale : G) Sens unique – Directions Chelles Gournay.

Voie 1bis1 (appellation commerciale : H) Sens unique – Directions Chelles Gournay.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

2.3.3 Fonctions ferroviaires structurantes

La gare de Noisy-le-Sec est située sur la ligne de Paris-Est à Mulhouse-Ville (n°001 000) au PK 8,910 entre les gares de Pantin et Bondy. Elle est traversée par des lignes TGV, fret, la ligne P du réseau Transilien et est desservie par la ligne E du RER. La gare de Noisy-le-Sec est équipée de 8 voies de circulation principales circulées à 120km/h pour accueillir le flux de ce trafic ferroviaire dense et diversifié.

Le site de la gare de Noisy-le-Sec présente des installations ferroviaires générant un certain nombre de contraintes ferroviaires structurantes à prendre en compte pour la faisabilité du futur pôle d'échange multimodal :

- Signalisation ferroviaire
- Présence de locaux techniques à l'intérieur de l'actuel BV (niveau -1) ;
- Présence de la caténaire et respect du gabarit ferroviaire ;
- Respect des contraintes d'accessibilité PMR et largeurs de cheminements qu'ils supposent ;
- Présence de nombreux réseaux de câbles ;
- Implantation du quai et du SMR du tramway Tram 11 express ;

La situation de la gare à la sortie d'une courbe au-delà du pont -route renforce pour partie ces contraintes, explicitées au paragraphe 4.1.2

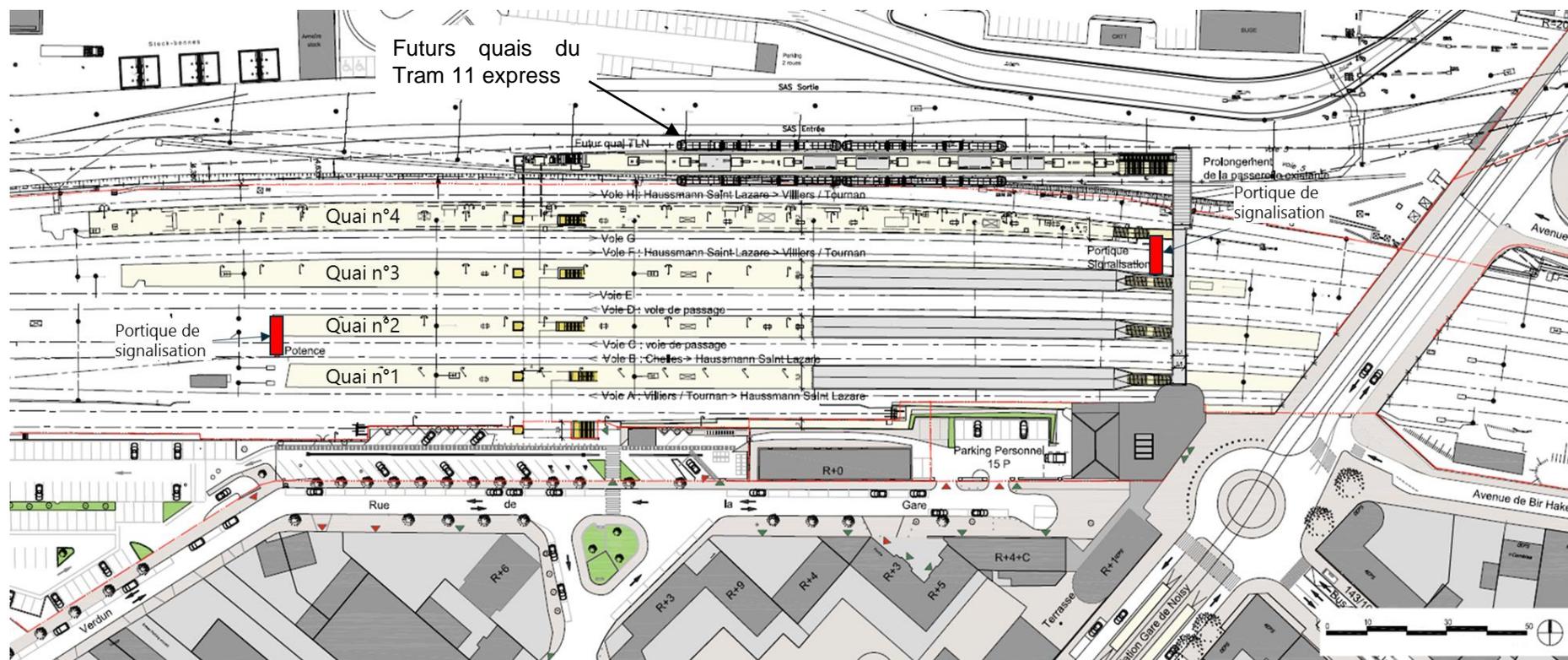


Figure 40 : Plan de la gare existante avec le futur quai Tram 11 Express- source : Egis



2.3.4 Analyse du foncier du périmètre ferroviaire

Le foncier du périmètre ferroviaire se répartit entre les 3 entités SNCF :

- SNCF Réseau : l'ensemble des voies ferrées, quais, passerelle, passage sous voie, et l'ensemble du secteur du Technicentre ;
- SNCF Mobilités : le bâtiment voyageurs et l'ensemble des parcelles situées au sud des voies ferrées accueillant les différentes aires de stationnement (dont le parc relais) et l'accès au passage souterrain ;
- SNCF Epic de Tête : bâtiment annexe (comité d'entreprises, en bleu sur le plan)

Le foncier maîtrisé par la SNCF comprend une bande constructible large de 18 à 15m, comprise entre la rue de la gare et les voies ferrées. Cette bande constructible s'élargit ensuite au niveau du parc relais, qui appartient aussi à la SNCF. Cette réserve foncière permet une réflexion sur l'évolution du pôle.



- SNCF Réseau
- SNCF Mobilité
- SNCF Holding

Figure 41 : Foncier ferroviaire - source : SNCF- extrait géoprism

Synthèse :

La Gare de Noisy le Sec accueille des voyageurs pendulaires qui empruntent le RER E. Les espaces voyageurs ainsi que les locaux exploitant de la gare sont aujourd'hui sous-dimensionnés et non évolutifs.

D'un point de vue urbain, le bâtiment voyageurs de la gare ne joue pas véritablement son rôle de repère urbain au sein de ce quartier, tant par son gabarit, que par son positionnement urbain. L'accès secondaire demeure très confidentiel et peu attractif pour les Noiséens.

En plus du RER E, les voies de la gare sont utilisées par de nombreuses lignes passantes telles que du fret, des lignes Corail, du TGV, etc. Cette mixité d'usage rend les transformations et interventions sur la gare et les voies sensibles, nécessitant la prise en compte de contraintes techniques incontournables.

Enfin la maîtrise du foncier le long des voies ferrées semble pouvoir donner une marge de manœuvre suffisante pour réaménager la gare.



2.4 OFFRE DE TRANSPORT ET PROJETS AU SEIN DU PÔLE D'ÉCHANGES DE NOISY-LE-SEC

Le pôle d'échange de Noisy-le-Sec propose actuellement une offre transport constituée par le RER E et le tramway pour les modes capacitaires, et par les bus, les modes doux et les voitures particulières. L'offre existante est amenée à être complétée à court et moyen terme par des prolongements des modes capacitaires et la restructuration du réseau bus.

2.4.1 Offre et projets ferroviaires

La situation actuelle

La gare de Noisy-le-Sec est actuellement desservie par la ligne E du RER, à l'intersection des branches de Chelles et Tournan.



Noisy-le-Sec RER									
Ligne	Directions	Offre		Amplitude à la station ou à proximité	Fréquences moyennes (min)			Trafic M à V Données xxx	Matériel roulant
		Jour	Soirée		HP	HC	Soirée		
RER E	Hausmann St-Lazare <> Chelles Gournay / Tournan								
En passage	Hausmann St-Lazare	L à D	Oui	5h30 - 1h00	7	15-30	15-30		Standard
	Chelles Gournay			5h - 00h30					
	Tournan			4h50 - 00h00					

Tableau 1 : Offre actuelle RER E en gare de Noisy-le-Sec

Les développements prévus de l'offre en transport ferré

▪ **Projet Eole : Extension du RER E vers Mantes La Jolie**

Comme expliqué au chapitre 2.2.3, l'extension du RER E à l'Ouest de la Métropole Francilienne va augmenter l'attractivité de cette ligne en desservant notamment le quartier de la Défense. Ce projet n'entraîne pas de modification de la configuration de la gare de Noisy-le-Sec.

▪ **Prolongement du Tram 11 Express du Bourget à Noisy-le-Sec**

En compléments de la description générale du projet faite au chapitre 2.2.3, le prolongement Est de la ligne Tram 11 express (actuellement en service entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget) est prévu entre Le Bourget et Noisy-le-Sec.

Au sein de la gare de Noisy-le-Sec, l'arrivée du tram 11 express nécessitera la création d'un nouveau quai au nord des quais existants. Il sera desservi à l'ouest par le prolongement du souterrain existant, qui permettra un accès par ascenseur, et à l'est par une passerelle dont la localisation reste à définir par le présent projet de pôle.

Le site de Noisy-le-Sec accueille déjà une voie, située au Nord, permettant aux rames de rejoindre le site de maintenance et de remisage constitué de :

- Un parking exploitant / maintenance de 38 places,
- Des voies de remisage,
- L'atelier de maintenance des rames du Tram 11 express,
- Le poste de commande de la ligne Tram 11 express,
- Le réaménagement des voies à proximité en faisceau de garage.



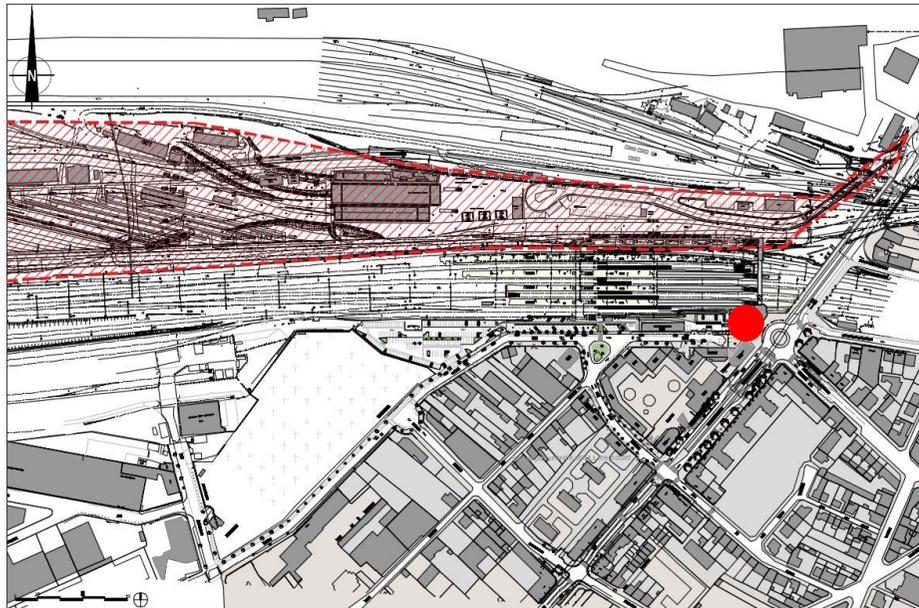
2.4.2 Offre et projets tramway

L'offre actuelle du Tramway T1

La ligne T1 dessert actuellement la première couronne francilienne, de la gare de Noisy-le-Sec à la station Asnières-Gennevilliers Les Courtilles. Le tramway permet l'interconnexion plusieurs lignes de métro et assurant les liaisons sur toute la couronne externe Nord de Paris (lignes 7, 11, 13, 15, T5, T8, RER C, RER, E)

La station du T1 « Gare de Noisy-le-Sec » est actuellement située légèrement au sud de la gare, sur la rue Jean Jaurès.

La ligne de tramway T1 assure un passage toutes les 5 à 7 minutes en heure de pointe.



● Emplacement de la gare

Figure 42 : Installations Tram 11 Express à Noisy-le-Sec – Plan emprise projet – source Egis

Gare de Noisy-le-Sec							
Ligne	Directions	Offre		Amplitude à la station	Fréquences moyennes		
		Jour	Soirée		HP	HC	Soirée
T1	Noisy-le-Sec RER <> Asnières-Gennevilliers Les Courtilles						
En passage	Noisy-le-Sec RER	L à D	Oui	5h30-0h57/1h57	5 à 7 min	8 à 15 min	15 à 20 min
	Asnières-Gennevilliers Les Courtilles			5h21-0h09/1h09			

Tableau 2 : Offre tramway T1 en gare de Noisy-le-Sec



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

L'insertion du tramway est latérale sur le pont Gallieni et passe en insertion axiale au niveau du rond-point de la gare juste avant la station terminus. La station Gare de Noisy-le-Sec est donc en position axiale sur la rue Jean Jaurès avec des quais latéraux. Une arrière gare permet aux tramways de faire leur demi-tour au sud de la station.

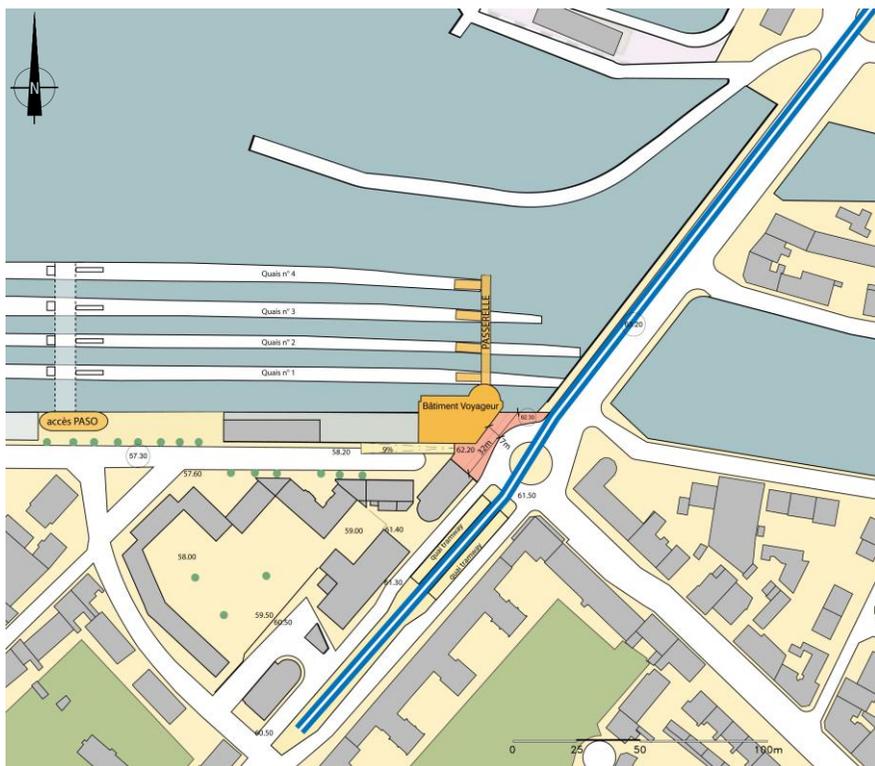


Figure 43 : plan de la situation existante du pôle de Noisy-le-Sec - source : Egis

Une insertion actuelle du tramway conflictuelle sur la place Jean Coquelin

La conception existante du carrefour de la place Jean Coquelin consiste en un rond-point à feu où la traversée du tramway se fait avec un changement d'insertion latérale à une position centrale. Ce type de configuration n'est plus accepté par le référentiel du CEREMA car très accidentogène.

Ce carrefour présente d'autres dysfonctionnements majeurs liés aux comportements de certains véhicules particuliers (VP) :

Certains véhicules roulent sur la plateforme du tramway sans autorisation, comme des camions, pour éviter l'attente au feu rouge ;

D'autres véhicules stationnent au milieu du carrefour devant le parvis de la gare. Cet usage a été constaté soit pour aller dans un des commerces, soit pour un usage de dépose ou reprise de voyageurs.

La congestion routière engendre des remontées de file plus ou moins longues en heures de pointe.



Figure 44 : photo d'un camion circulant sur la plateforme - source Egis



Par ailleurs, les piétons tendent aussi à avoir des comportements dangereux :

En se mettant en danger pour rejoindre le tramway qui attend son horaire de départ à quai lorsqu'ils sortent des bus ou de la gare,

En traversant la route pour rejoindre la gare sans emprunter les passages protégés.

Ces difficultés vont être en majorité résolues par le prolongement du T1 et la future position de la plateforme.



Figure 45 : Photo des traversées piétonnes dangereuses sur la place Jean Coquelin - source : Egis

Le projet d'extension du tramway T1 à Val de Fontenay

Le projet vise à prolonger le tramway T1 depuis le terminus actuel de Noisy-le-Sec (93) jusqu'à la gare de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois (94). Ce prolongement traversera donc 5 communes : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et concernera 2 départements (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne).

Des nouvelles rames (27) seront mises en service sur l'arc Bobigny – Val de Fontenay. Chaque tramway aura une capacité d'accueil d'environ 200 personnes. Afin d'accueillir ces nouvelles rames plus longues, les 4 stations existantes entre Bobigny-Pablo Picasso et Noisy-le-Sec seront réaménagées dans le cadre du projet.

La ligne du tramway T1 avec ses prolongements est et ouest sera très longue. Pour garantir la régularité sur l'ensemble du tramway, l'exploitation de la ligne se fera donc, à terme, en trois sections distinctes dites « arcs ». Dans le cadre du projet de prolongement du tramway T1 vers Val de Fontenay, un double terminus à Bobigny – Pablo Picasso sera donc construit pour assurer l'articulation entre deux arcs.

Le prolongement à l'est sera phasé avec une première tranche fonctionnelle, comprenant :

- le prolongement de la ligne T1 entre les stations « Gare de Noisy-le-Sec » et « Rue de Rosny », ainsi que la création des stations et du terminus provisoire associés ;
- la réalisation du double terminus à la station Bobigny Pablo Picasso et la reprise des stations du tracé existant, entre les stations Bobigny Pablo Picasso et Gare de Noisy-le-Sec;
- la création du SMR des Mûrs-à-Pêches à Montreuil ;
- le réaménagement de la sente piétonne permettant la correspondance avec le pôle RER de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

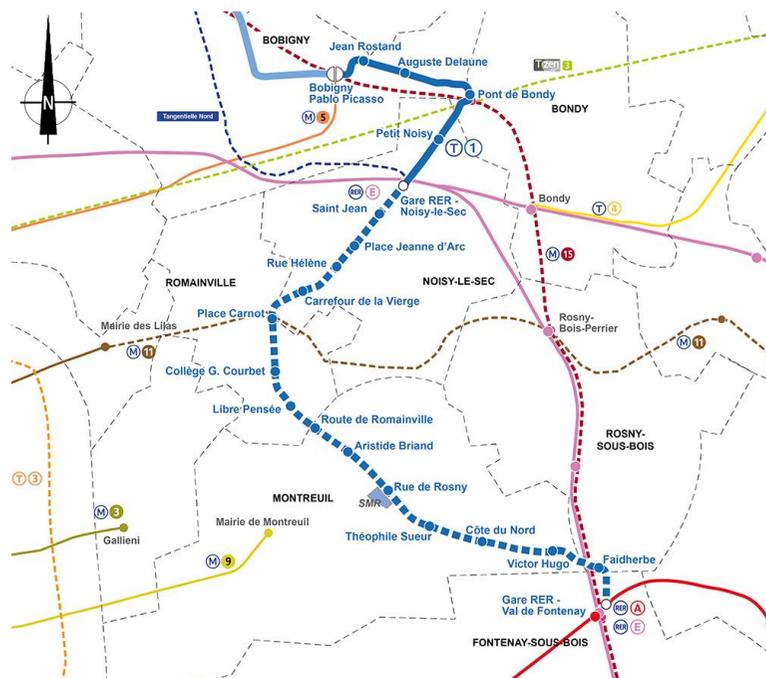


Figure 46 : carte de l'extension du tramway T1 à Val de Fontenay - source Île-de-France Mobilités

Ce prolongement entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay prévoit un trafic d'environ 46 000 voyageurs/jour pour un trajet de 35 minutes et une extension de 7,7 km de voies nouvelles. Au total, 15 nouvelles stations sont créées et 6 réaménagées, dont celle de la gare de Noisy.

Le futur positionnement de la station de Tramway T1

Le projet d'extension du tramway T1 prévoit de modifier la position de la station en la reportant en latéral côté Gare de Noisy-le-Sec. Cette évolution apporte de nombreuses améliorations qui limitent les comportements dangereux et le caractère accidentogène du carrefour :

- Amélioration de la correspondance T1 / gare
- Remplacement du carrefour en rond-point par un carrefour en T ;

- Diminution très importante du temps d'attente des rames en station car la station n'est plus en terminus ;
- Mise en place d'un plateau piéton au droit de la station de tramway qui ralentira les véhicules particuliers (VP) et renforcera l'attention des automobilistes au profit de la sécurisation du carrefour ;



Figure 47 : plan du PRO - juin 2015 - source : Devillers-Artelia

Les voyageurs quittant et accédant à la station du tramway pourront traverser dans des conditions plus sécurisées. L'aménagement détaillé sera précisé dans le cadre de la reprise des études sur le prolongement. Le projet de pôle intègrera les aménagements qui seront validés en particulier en ce qui concerne les aménagements cyclables, les arrêts de bus...

Le rond-point à feu existant, situé au Nord du pont Gallieni, sera lui aussi transformé dans le cadre du projet d'extension du tramway T1 à Val de Fontenay. Un carrefour à 4 branches le remplacera, simplifiant les croisements et les girations.

Le trottoir entre le quai Ouest et le bâtiment de commerce sera d'environ 1,7m.



Le projet d'extension du tramway T1 engendre aussi quelques modifications dans le schéma de circulation autour de la gare de Noisy-le-Sec. La rue de Verdun et la rue de la gare qui longent le parc relais sont mises à sens unique dans le sens nord-sud limitant ainsi les flux de transit, avec potentiellement un contre sens bus.

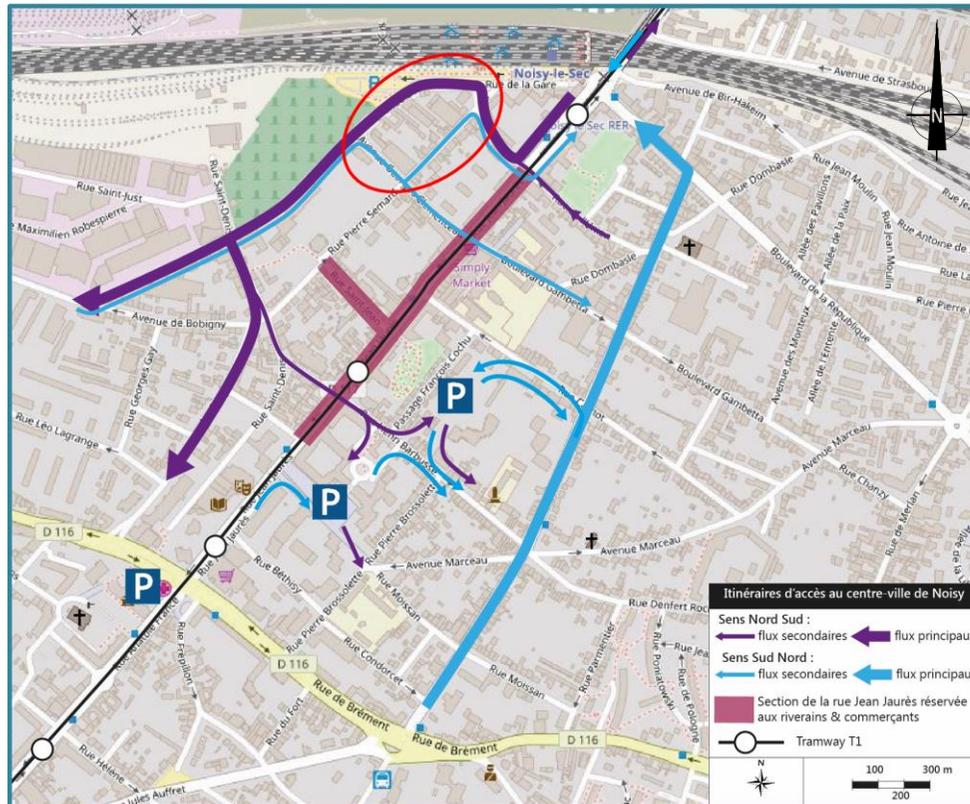


Figure 48 : Schéma de circulation validé lors du Copil n°3 (19-08-2017) - source : Egis

Synthèse

- Un tramway T1 qui permet actuellement un bon accès à la gare depuis le Nord ;
- Des prolongements à l'est et à l'ouest qui amélioreront le maillage en transports en commun ;
- Un renouvellement des rames pour une meilleure capacité et régularité ;
- Un carrefour, devant la gare, accidentogène dont la configuration devrait être revue et améliorée avec le prolongement du T1 à Val de Fontenay.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

2.4.3 L'offre et évolution des bus

La situation actuelle

Trois lignes de bus desservent actuellement la gare de Noisy-le-Sec. Les lignes 105, 545 et 143. La ligne 545 est en terminus au niveau de la gare tandis que les deux autres sont en passage.

Noisy-le-Sec RER									
Ligne	Directions	Offre		Amplitude à la station ou à proximité	Fréquences moyennes (min)			Trafic M à V Données xxx	Matériel roulant
		Jour	Soirée		HP	HC	Soirée		
545	Noisy RER < > Bagnolet - Louise Michel								
En terminus	Noisy RER	L à D	Oui	6h54 - 20h07/21h14	20	35	30		Standard
	Bagnolet - Louise Michel			6h20 - 19h30/20h40					
105	Porte des Lilas < > Mairie des Pavillons Sous-Bois								
En passage	Porte des Lilas	L à D	Oui	5h15 - 1h00/2h00	6	10	20		Articulé
	Mairie des Pavillons Sous-Bois			5h10 - 1h20/2h20					
143	La Courneuve - Aubervilliers RER < > Rosny-sous-Bois RER								
En passage	La Courneuve - Aubervilliers RER	L à D	Oui	5h30/6h30 - 00h30	8	15	18		Articulé
	Rosny-sous-Bois RER			5h30/7h00 - 00h30					

Tableau 3 : Offre bus desservant le pôle de Noisy-le-Sec

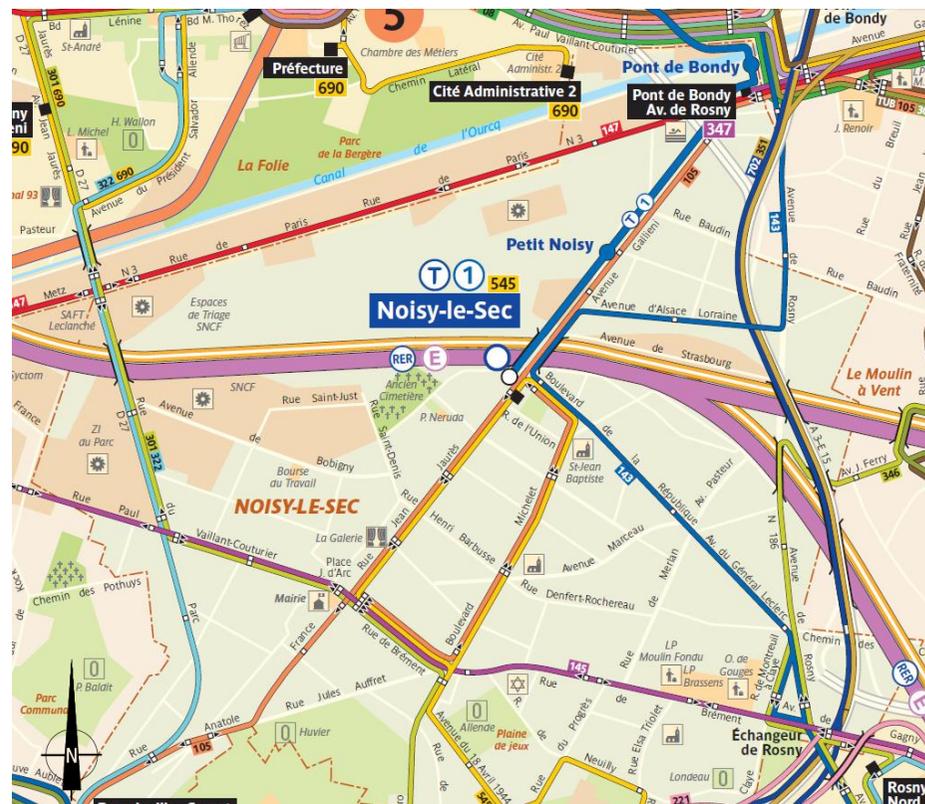


Figure 49 : Arrêts de bus autour du pôle de Noisy-le-Sec – source : RATP



- **Ligne 545**

La ligne 545 traverse toute la rue Jean Jaurès s'organise en boucle dans le centre de Noisy-le-Sec en empruntant le boulevard Michelet du sud vers le nord et la rue Jean Jaurès dans le Sens nord-sud. La ligne est en terminus au niveau de la gare. L'arrêt se situe du côté de la gare et permet ainsi aux piétons souhaitant rejoindre la gare de rester en sécurité. Ce bus assure un passage en heure de pointe toutes les 20 à 30 min. Elle assure une desserte très locale entre Noisy-le-Sec et Bagnolet.

- **Lignes 105**

Comme la ligne 545, la ligne 105 opère une boucle autour du centre de Noisy-le-Sec via le boulevard Michelet et la rue Jean Jaurès. Cette ligne importante est en passage et marque un arrêt par sens au niveau du rond-point de la gare. Elle assure un passage toutes les 6 à 10 min aux heures de pointe.

- **Lignes 143**

La ligne 143 est une ligne structurante de la Seine-Saint-Denis en reliant 6 communes. Elle propose des rabattements sur le réseau ferré Francilien du nord-est de la Métropole.

Elle marque un arrêt dans chaque sens sur le boulevard de la République en passant par le rond-point devant la gare de la place Jean Coquelin. Les flux voyageurs en correspondance avec le tramway et le RER E sont importants et génèrent des perturbations avec des traversées en dehors des phases de traversées devant le bus. Ce phénomène tend à perturber la régularité de la ligne 143 dans le sens sud-nord.

- **Lignes du réseau Noctilien**

Le réseau Noctilien est peu développé sur le territoire étudié car seules trois lignes passent à Noisy-le-Sec dont deux à la frontière nord et la dernière au sud, sur une partie de la RD 116. Elles sont hors du périmètre d'influence de la gare.

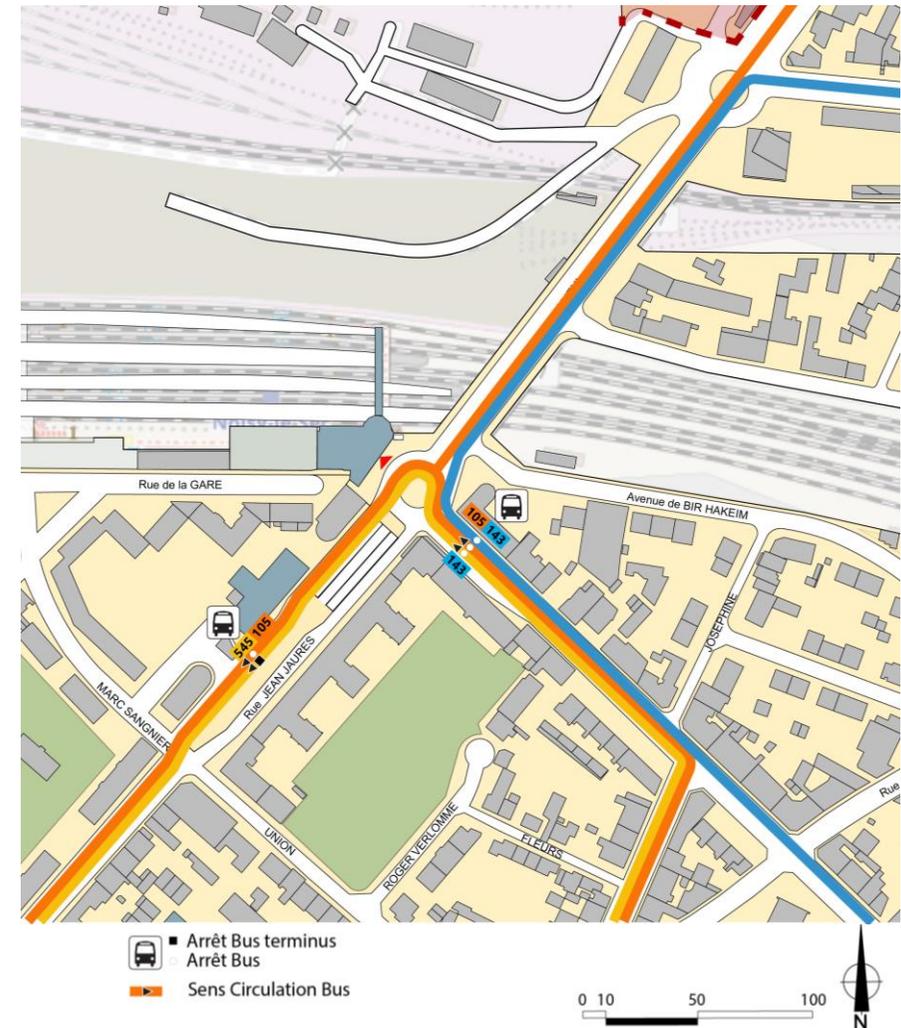


Figure 50 : Insertion existante des bus à la gare de Noisy-le-Sec – Source : Egis



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

▪ Confort des piétons aux arrêts de bus

D'une manière générale, les arrêts de bus situés sur les trottoirs du boulevard de la République et de la rue Jean Jaurès sont trop exigus pour les flux voyageurs observés. Un élargissement serait souhaitable pour limiter l'engorgement de l'espace public.



Figure 51 : Photo de l'arrêt du bus 143 et de l'attente des voyageurs –
source : Egis

La future restructuration des lignes de bus

La mise en service de l'extension du tramway T1 entraînera une restructuration des réseaux de bus dans le secteur du pôle de la gare de Noisy-le-Sec.

La ligne 105 ne passera plus à la gare suite à l'extension du tramway T1.

La ligne 143 sera conservée en l'état au niveau de la gare de Noisy-le-Sec.

La ligne 545 (en terminus) sera remplacée par la ligne 245 qui sera une ligne en passage avec des arrêts proches de la gare de Noisy-le-Sec. Son itinéraire fait actuellement l'objet d'une étude sur 3 variantes. En l'attente des conclusions de cette étude, le présent DOCP se base sur la variante n°3 car elle présente plus de contraintes d'aménagement que les 2 autres dans le périmètre gare. Si les variantes 1 ou 2 étaient choisies, leur faisabilité d'aménagement ne serait pas remise en cause.



Figure 52 : Présentation des variantes d'itinéraires à l'étude sur la ligne 245 – source RATP.

Synthèse

Pas de desserte bus de l'accès secondaire aujourd'hui

Des trottoirs étroits au niveau des arrêts de bus

2 lignes de bus à l'horizon du prolongement du T1



2.4.4 Accessibilité piétonne

Située en bordure sud du réseau ferroviaire, la gare est accessible par son bâtiment principal situé sur la place J. Coquelin et un accès secondaire sur la rue de la Gare.

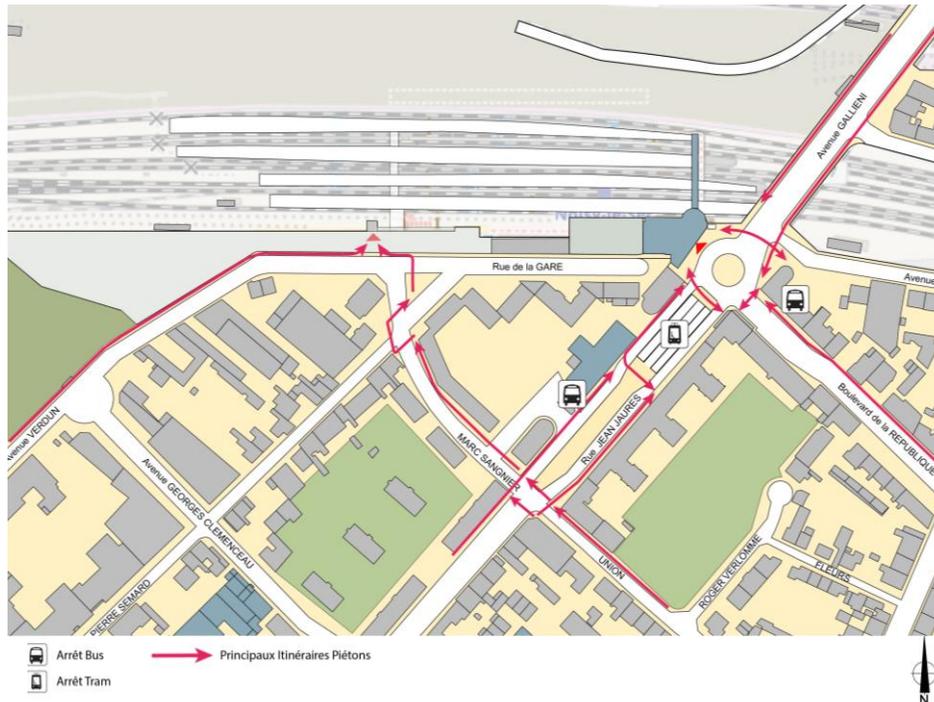


Figure 53 : schéma des flux existants sur la place J. Coquelin devant la gare. Source Egis + Arep

Accès depuis le Nord

Les voyageurs venant du quartier du Petit Noisy et des futurs aménagements de la ZAC le long du canal de l'Ourcq empruntent principalement l'avenue Gallieni puis obligatoirement le pont Gallieni pour accéder à la gare de Noisy-le-Sec, par le bâtiment voyageur. En effet, la rupture urbaine créée par les voies ferrées limite le nombre d'accès à la gare depuis le nord de la ville et le pont Gallieni fait partie des 3 franchissements possibles des voies ferrées sur le territoire de la ville.

La qualité des espaces publics est convenable avec des largeurs suffisantes pour les flux piétons existants et futurs. Si les trottoirs de l'avenue Gallieni sont un peu justes, le pont Gallieni offre lui des largeurs plus confortables. Cependant, la présence de nombreux mobiliers urbains occupant une partie de l'espace des trottoirs (jardinières, luminaires, poteaux de lignes aériennes de contact tramway...) gêne les circulations.



Figure 54 : Photos des trottoirs de l'avenue Gallieni - source : Egis



Figure 55 : Photos des trottoirs du pont Gallieni - source : Egis



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

L'aménagement des traversées piétonnes date de la mise en service du tramway T1, avec un traitement des passages piétons conforme à la réglementation et permettant une bonne accessibilité PMR. Un jalonnement pour les piétons pourrait compléter favorablement l'orientation des voyageurs pour regagner la gare, même si la majorité des voyageurs sont des habitués.

Pour les usagers venant des secteurs nord de Noisy-le-Sec, de la future ZAC qui longe le canal de l'Ourcq et souhaitant rejoindre la gare de Noisy-le-Sec, l'emploi du tramway T1 permet un trajet plus rapide, même avec une attente de 2/3 minutes à la station Petit Noisy et sera privilégié.

Néanmoins, la marche à pied restera un mode des transports utilisé, en particulier en cas de perturbation ou saturation du tramway T1, et les cheminements doivent être confortables et lisibles.

Accès depuis le Sud

L'accessibilité à la gare depuis le sud est moins contrainte et offre ainsi une pluralité d'itinéraires aux piétons entre les 2 accès : l'accès secondaire rue de la Gare et l'accès principal avec le bâtiment voyageur place Jean Coquelin.

Les **voyageurs venant du sud-ouest** par la rue de Verdun empruntent naturellement l'accès secondaire. Les aménagements piétons existants dans l'environnement direct de la gare sont étroits avec des surfaces irrégulières.

Les **voyageurs venant du sud** ont le choix entre aller jusqu'au bâtiment voyageurs par l'avenue Jean Jaurès ou descendre la rue Marc Sangnier vers l'accès secondaire. La rue Jean Jaurès est plus qualitative. Les trottoirs sont aussi plus larges et confortables avec du mobilier urbain type potelets et barrières qui sécurisent les traversées piétonnes.

Enfin, les **voyageurs venant du sud-est** arrivent principalement par le boulevard de la République et de façon plus minoritaire par l'avenue de Bir Hakeim. Ces flux traversent la place Jean Coquelin pour rejoindre la gare ou la station de tramway. Ces traversées sont « sécurisées » par des feux tricolores, cependant ces derniers sont très peu respectés en pratique.

La qualité des espaces piétons est convenable à l'exception du revêtement de l'avenue Bir Hakeim qui tend à se détériorer à certains endroits.

D'une manière générale, le jalonnement piéton de la gare est absent.

Lien entre le parvis haut et l'accès secondaire

Il existe un **dénivelé d'environ 4m entre le parvis du bâtiment voyageur et la rue de la gare**, qui se trouve en impasse. Aujourd'hui une rampe proche de 10% fait le lien entre le parvis haut, située sur la place Jean Coquelin, et la rue de la Gare. Cette liaison n'est donc pas accessible aux PMR. Ces derniers doivent soit faire le tour par la rue J. Jaurès et Marc Sangnier, soit passer via la gare, lorsqu'elle est ouverte, en se faisant accompagner.

Par ailleurs, l'articulation entre la place Jean Coquelin et l'accès secondaire est peu qualitative. Les traversées piétonnes sont peu lisibles et les aménagements cyclables inexistant. Ceci renforce au statut confidentiel et peu attractif de l'accès secondaire de la gare, avec seulement 15-20% des flux de la gare.



Figure 56 : photo des trottoirs rue de la gare - source Egis



Figure 57 : Photo de la rampe de liaison entre le parvis haut et la rue de la gare – source : Egis

Or cette articulation détient un bon potentiel pour augmenter l'attractivité de la gare et de l'accès secondaire. Une requalification en profondeur de la rue de la Gare est recommandée en faveur des modes actifs.

Itinéraires piétons intermodaux

Les échanges intermodaux s'effectuent en très grande majorité autour la place Jean Coquelin. Comme expliqué ci-avant, même si des feux tricolores et des barrières sécurisent les traversées piétonnes, la précipitation des voyageurs en correspondance induit des comportements dangereux. Le caractère accidentogène du carrefour est grandement accentué par les dispositions spatiales et les phénomènes suivants :

- Giratoire à feux ;
- Traversées du carrefour en dehors des passages protégés ;

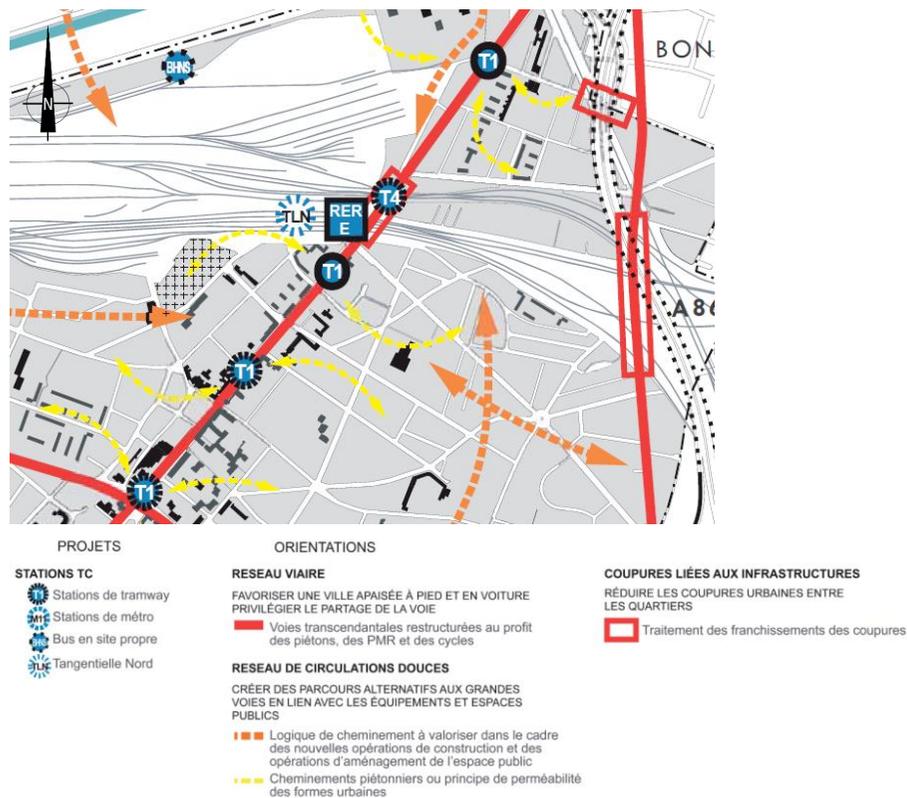
- Tramway T1 en attente pendant plusieurs minutes sur le quai avant le départ, sans indication du temps restant avant le départ ;
- Changement d'insertion du tramway de latéral en axial au niveau du giratoire ;
- Dépose minute dans le giratoire ;
- VP empruntant la plateforme tramway sur le pont Gallieni et traversant le carrefour en décalé des autres véhicules ;

La sécurisation des échanges intermodaux sera améliorée avec la réalisation de l'extension du tramway T1 vers Val de Fontenay. Les travaux prévoient de supprimer le giratoire avec une insertion du tramway uniquement en latéral ouest. Ces nouvelles dispositions limiteront une partie des traversées piétonnes tout en donnant une meilleure visibilité des flux.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

De son côté, le PADD insiste sur le besoin d'améliorer l'accessibilité aux pôles de transports pour les modes actifs. C'est le cas de la gare de Noisy-le-Sec avec la volonté de requalifier le lien entre le Nord de Noisy-le-Sec et la Gare au niveau du pont Gallieni.



Synthèse :

Une accessibilité piétonne vers l'accès secondaire peu satisfaisante et peu lisible ;

L'impasse de la rue de la gare est peu qualitative malgré un bon potentiel de gestion des flux intermodaux ;

Un espace piéton insuffisant devant le bâtiment voyageur

Un accès depuis le nord uniquement par le pont Gallieni alors que les possibilités de trajet sont plus nombreuses depuis le sud ;

Un projet de prolongement du T1 qui devrait améliorer et sécuriser la place Jean Coquelin.

Figure 58 : extrait du PADD - amélioration de l'accès des modes actifs aux pôles de transports – source : PADD ville de Noisy-le-Sec



2.4.5 L'offre vélos et évolutions

L'accessibilité et l'état des lieux des aménagements existants

Les cycles peuvent accéder à la gare par l'ensemble des voiries existantes, mais il n'existe actuellement quasi pas d'aménagements dédiés et les vélos circulent sur la chaussée avec les voitures.

Le gabarit des voiries de la ville de Noisy-le-Sec est dans l'ensemble assez étroit, avec une organisation avec de nombreux sens uniques. La Ville et Est Ensemble ont initié depuis quelques années une démarche de **généralisation progressive de la mise en place de zone 30** avec double sens cyclable, afin de sécuriser les flux des modes actifs. L'accessibilité cyclable de la gare s'améliore donc progressivement avec cette démarche.

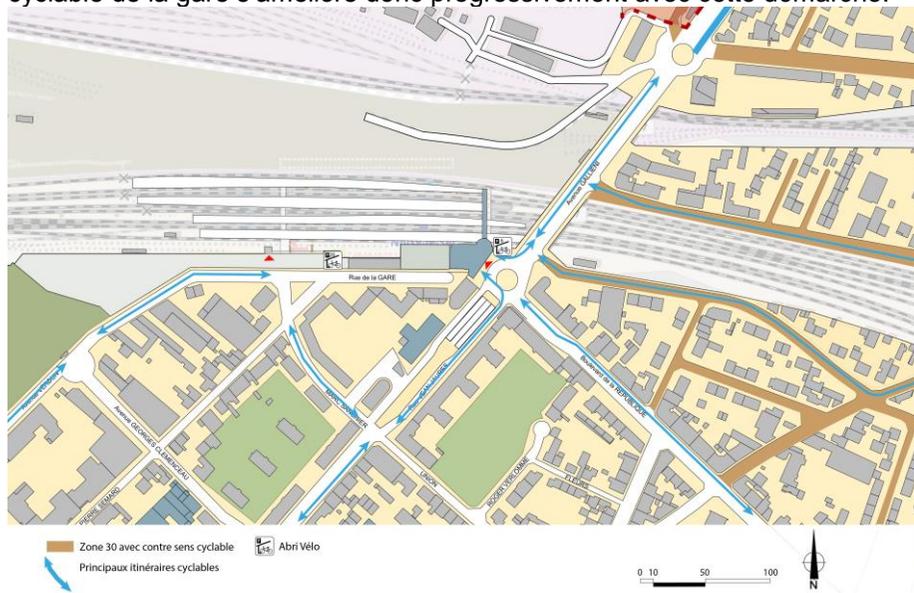


Figure 59 : itinéraires vélos principaux et zones 30 existants 2018 - source : Egis

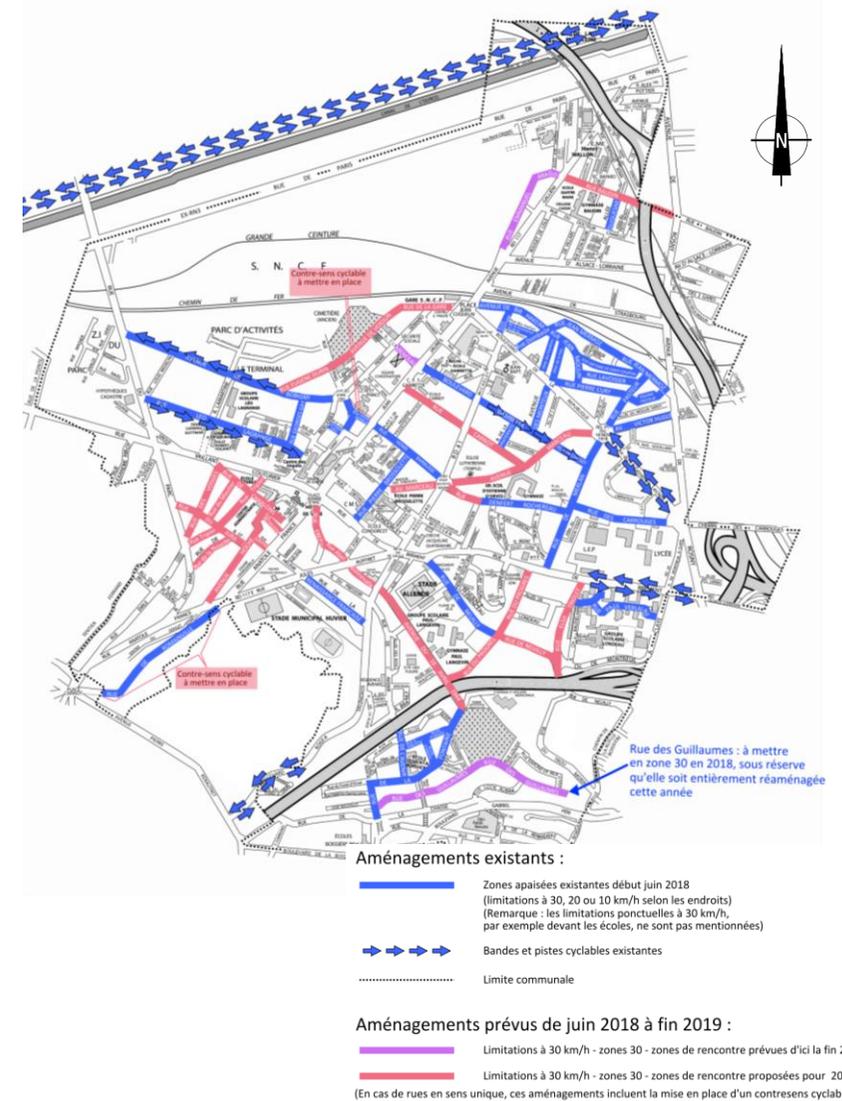


Figure 60 : Aménagements cyclables autour du pôle de Noisy avec projets 2019 – source : ville de Noisy-le-Sec



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

Les voies départementales autour du pôle n'ont pas d'aménagements cyclables dédiés.

La rampe entre la rue de la Gare et le parvis de la gare est bien adaptée au passage des cycles et leurs évite un détour par la rue Marc Sangnier pour rejoindre le sud-ouest de la gare et la Place J.Coquelin.

Le **stationnement des vélos** s'organise en deux emplacements abrités avec arceaux à proximité directe des accès de la gare. L'un de 20 places au niveau de l'accès secondaire, et l'autre de 6 places sur le parvis de l'entrée principale. Cette offre est manifestement insuffisante puisque du stationnement « sauvage » est régulièrement constaté. La gare n'abrite pas non plus de consigne vélo.



Figure 61 : abris vélo au niveau de l'accès secondaire - source Egis

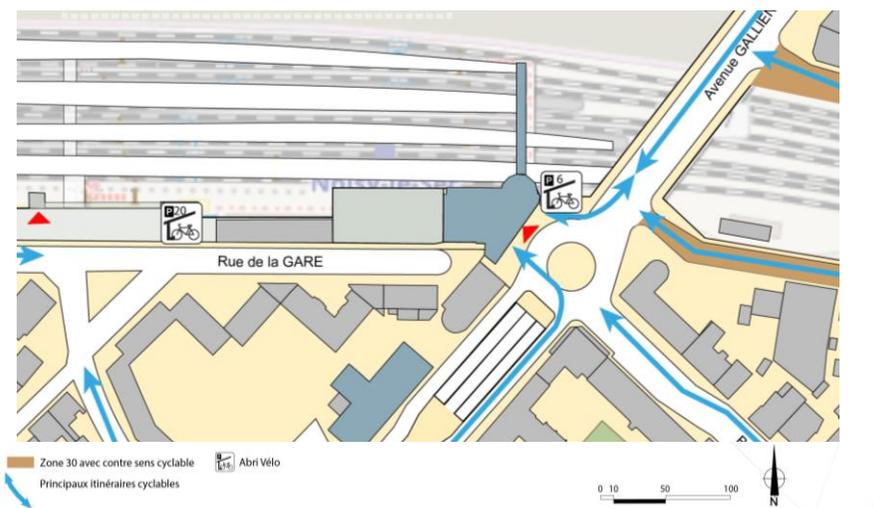


Figure 62 : stationnements vélo existants - source : Egis

Les évolutions attendus pour les cycles

L'objectif de la ville est de **mettre en zone 30 avec double sens cyclable l'ensemble des voies communales**. À l'horizon de la réalisation du projet de pôle, cet objectif devrait être atteint autour de la gare.

Par ailleurs, le **Département de Seine-Saint-Denis a pour ambition de rendre la voirie départementale 100% cyclable d'ici 2024**. Des études complémentaires seront réalisées dans le cadre de cet objectif sur les voiries concernées.

Le projet d'extension du tramway T1 comprend à ce jour la réalisation d'itinéraires cyclables continus : bandes cyclables ou de pistes cyclables lorsque les largeurs de voie le permettent. La largeur étant insuffisante sur le pont Gallieni pour accueillir les cycles sur un espace dédié, ils sont ramenés sur la voirie sans marquage au sol. Il existe donc un risque que les cycles empruntent la plate-forme du tramway pour se rendre à la gare. La possibilité d'une autre solution sera donc analysée dans le cadre des études ultérieures et sera intégrée dans le projet pôle. Il en est de même sur la rue Jean Jaurès.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

2.4.6 Réseau viare et circulation dans le pôle de Noisy

Le pôle de Noisy-le-Sec s'organise autour de 4 axes viaires principaux :

- Avenue Gallieni depuis le Nord ;
- La rue de Verdun depuis le Sud-Ouest ;
- Le Boulevard de la République depuis le Sud-Est ;
- Le couple Jean Jaurès / Michelet depuis le Sud, en sens unique complémentaire.

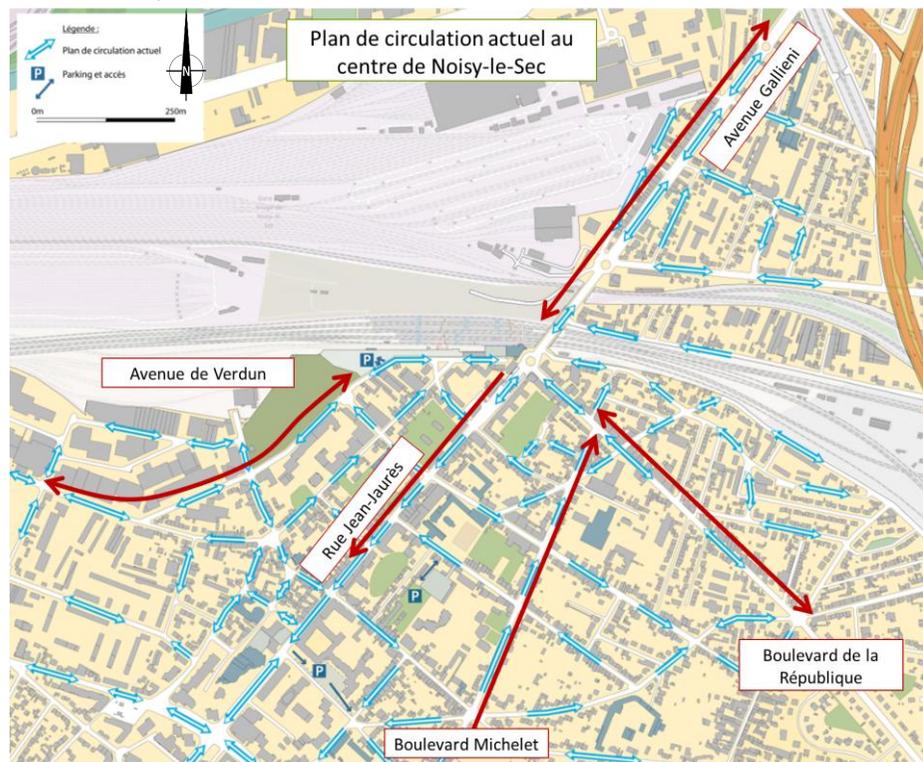


Figure 65 : plan de circulation actuel autour de la gare de Noisy-le-Sec - source Egis

Les principaux carrefours aux alentours du pôle sont gérés par des feux. Outre le site propre pour le tramway T1, il existe un couloir bus sur le boulevard de la République, à l'approche du pôle.

Les volumes de trafic ne sont globalement pas très élevés mais restent importants au niveau du pont de franchissement des voies ferrées.

Le trafic correspond à de la desserte locale. **Le transit représente moins de 20% du trafic total** empruntant la rue Jean-Jaurès ou le boulevard Michelet (source : enquête Origine-Destination réalisée par le Île-de-France Mobilités en février 2017).

La configuration du carrefour Gallieni / République et le stationnement « sauvage » devant la gare sont en partie à l'origine de la congestion routière sur le pont Gallieni, en particulier le soir. Cela induit des infractions, y compris pour les bus qui roulent sur les voies de circulation du tramway.



Figure 66 : Flux VP à l'heure de pointe - source : Egis



2.4.7 Offre de stationnement, accessibilité VP, deux-roues motorisées (2RM) et taxis

Offre de stationnements à la gare et autour de la gare

▪ Le Parc Relais

La gare est équipée d'un parking relais labellisé, localisé rue de la Gare. Il a une capacité de 135 places, composées de :

- VL classique : 127 places
- PMR : 4 places
- Co-voiturage : 2 places
- Voiture électrique : 2 places (non utilisées comme telles)

Et en sus, 10 places pour les 2 roues motorisées.

Le parc relais est un peu enclavé. Il demeure plus facilement accessible depuis le sud-ouest par la rue de Verdun, bien que le jalonnement oriente les véhicules vers le boulevard Michelet pour arriver sur la gare par le boulevard de la République.

Il est aujourd'hui payant et sous-utilisé. Les voyageurs préfèrent stationner gratuitement en voirie, y compris en zone bleue, et marcher vers la gare.



Figure 67 : Position des stationnements voitures et 2RM - Source : Egis

La gare et le parc relais ne sont pas jalonnés de la même façon. De façon globale, le jalonnement du pôle d'échanges pourrait être amélioré :

- Absence de jalonnement depuis le sud-ouest ;
- Depuis le nord la gare n'est pas jalonnée et le parc relais n'est indiqué qu'au niveau du passage des voies ferrées ;
- Depuis le sud le jalonnement est en partie discontinu.

Cependant, la plupart des usagers qui se rendent au parc relais ou à la gare sont des usagers réguliers, connaissant bien les lieux.



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

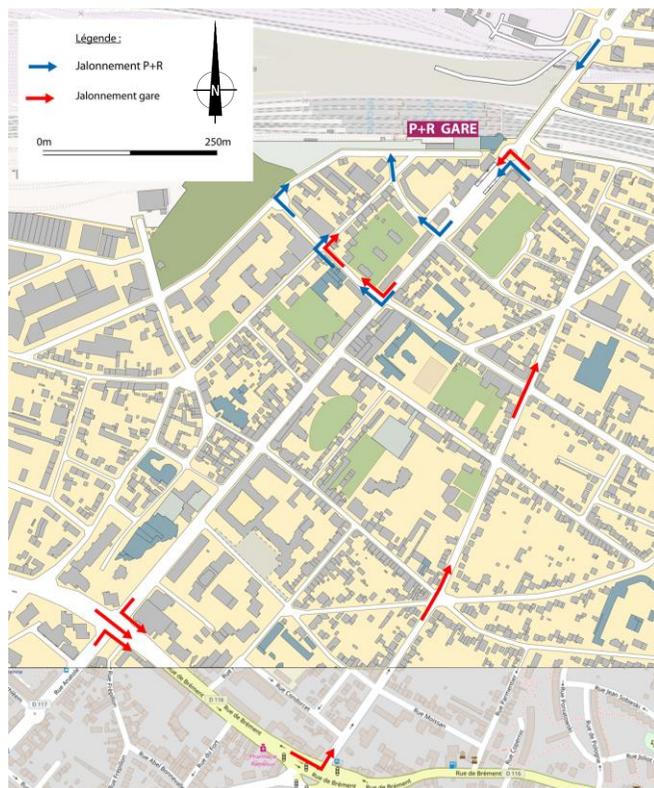


Figure 68 : Plan d'indication du jalonnement de la gare et du parc relais –
Source : Egis

▪ **Le stationnement en voirie**

Le stationnement en voirie est saturé, jour et nuit.
La nuit, les places sont occupées par du stationnement résidentiel, alors qu'en journée on constate une rotation des véhicules sur les places traduisant une utilisation par un public plus varié (habitants, visiteurs, pendulaires ...).

L'attractivité du centre-ville et de la gare ainsi que le stationnement réglementé mais non tarifé engendrent un taux d'occupation très élevé la

journée des places de stationnement en voirie et une sous-utilisation du parc relais.

Les abonnés de ce dernier, environ 90, résident principalement à Noisy-le-Sec. 20 abonnés résident à moins de 500m de la gare et utilisent ainsi parc relais comme stationnement résident.

Avec une part modale de 4-5% pour l'accès à la gare en voiture particulière, le besoin est estimé entre 120 à 150 places. Ainsi la capacité du parc relais existant suffit à répondre aux besoins de stationnement du futur pôle, même si le stationnement en voirie devient réglementé. Elle sera précisée lors de la suite des études.

Les 10 places pour 2 roues motorisés du parc relais sont largement sous-occupées tandis que quelques motos stationnement sur la place Jean Coquelin sur le trottoir Est. Il n'y a pas de besoin 2 roues motorisés identifié.

Organisation de la dépose-minute

Aucune place de dépose minute organisée n'existe à proximité de la gare. La dépose et la reprise s'organisent donc de façon informelle avec parfois des situations dangereuses et de la congestion automobile.

Deux principales zones ont été identifiées. La première est située devant l'entrée du parc relais au niveau de l'accès secondaire. Elle est en dehors des flux voitures et n'est donc pas dangereuse.



Figure 69 : photo d'une dépose devant l'accès secondaire - source Egis



La seconde est située dans le rond-point Jean Coquelin devant le bâtiment voyageur. La dépose est faite le long des barrières, voire en pleine voie. Les véhicules en reprise peuvent également stationner plusieurs minutes pour attendre quelqu'un.

La mise en place de barrières en limite de parvis ne décourage pas les usagers. Cette pratique engendre de la congestion en heure de pointe du soir et génère des risques d'accidents.



Figure 70 : photos de déposes informelles devant la gare – source : Egis

Offre taxis

L'usage des taxis comme mode de rabattement ou de diffusion depuis le pôle d'échanges est inexistant de longue date. Il n'y a actuellement pas de station de taxi à Noisy-le-Sec, ni de bornes d'appel et pas de demandes en ce sens. Seulement 6 taxis sont référencés sur Noisy-le-Sec.

Synthèse :

- Le réseau viaire autour du pôle de Noisy le Sec accueille principalement des flux de desserte locale,
- La configuration du carrefour de la place Jean Coquelin est très accidentogène, et sera améliorée avec les travaux du prolongement du T1 vers Val de Fontenay.
- Le stationnement du quartier de la gare et du centre-ville est non-payant, contrairement au parc relais qui est sous-occupé.
- Le parc relais est suffisamment dimensionné pour les besoins actuels et futurs.
- La dépose/reprise des usagers n'est ni matérialisée ni organisée et engendre de fortes perturbations devant l'accès principal.



2.5 FLUX D'ÉCHANGES AU SEIN DU POLE

2.5.1 Flux existant sur le pôle et dans la gare

Flux actuel au sein de la gare de Noisy-le-Sec (2016)

La fréquentation journalière du RER E en gare de Noisy-le-Sec est de 28.000 montants et 27.000 descendants (selon les comptages RER E de 2016). Le nombre de correspondance RER / RER représente 11% des échanges en gare, soit environ 2.800 correspondants.

La gare de Noisy-le-Sec est caractérisée par des flux pendulaires, avec des périodes de pointe du matin et du soir s'étalant respectivement de 6h à 9h et de 17h à 19h. La ville de Noisy-le-Sec y étant plus une ville où l'on habite qu'une ville où l'on travaille, le pic d'affluence est dans le sens entrant le matin, et dans le sens sortant le soir.

À noter que plus de 40% des voyageurs au départ prennent un train en direction de la banlieue.

Ainsi, quotidiennement, 25.200 voyageurs entrent dans la gare de Noisy-le-Sec et 24.200 en sortent. La pointe du matin représente 13% des entrants en gare et 7% des sortants. Le rapport s'inverse à la pointe du soir avec 15% des sortants et 6,5 % des entrants.

Sur les 3.200 entrants en gare en heure de pointe du matin, 80% passent par le bâtiment voyageurs et 20% empruntent le passage souterrain. On retrouve quasi les mêmes ratios et répartitions pour les sortants en gare à l'heure de pointe du soir (85% en sortie).

Le bâtiment voyageurs est le lien privilégié vers la ville et les autres modes de transports.

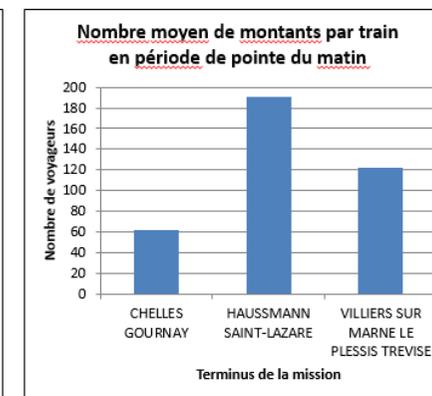
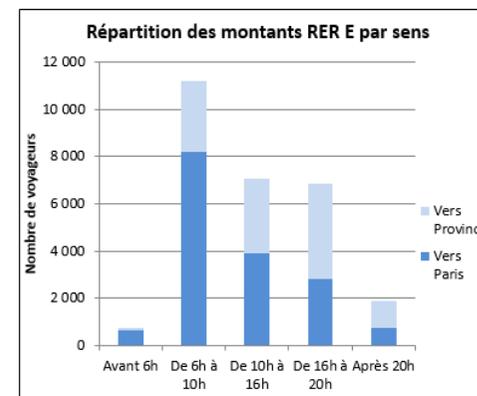
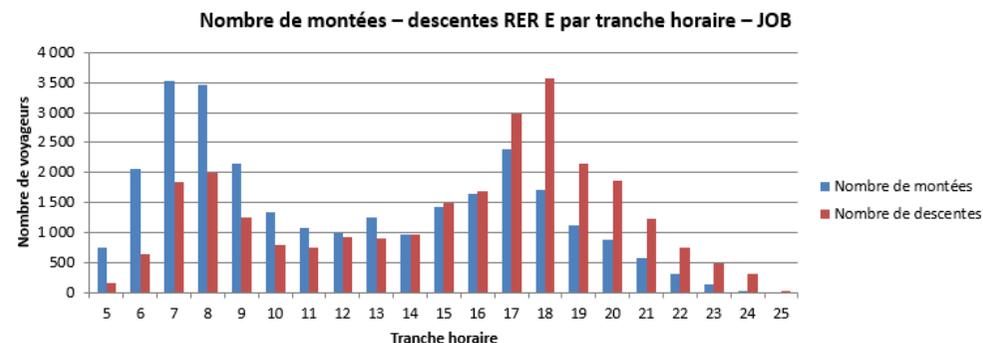


Figure 71 : Comptages entrants/sortants RER E – octobre 2016 (Source: SNCF Direction des Gares d'Île-de-France)



Parts modales du pôle – situation 2014

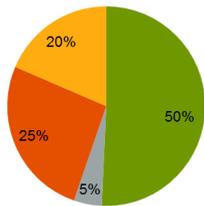
Les flux sont essentiellement pendulaires.

À la période de pointe du matin, les voyageurs viennent pour moitié à la gare par le biais des modes actifs, quasi exclusivement la marche. Ce sont ensuite les transports en commun qui sont le plus utilisés (45%). Ces modes traduisent bien une proximité des voyageurs à la gare. Les parts voiture et 2 roues motorisés sont largement minoritaires (5%). Les répartitions modales issues des comptages sont en accord avec les déplacements observés à la gare de Noisy-le-Sec lors des interviews des voyageurs menés fin mai 2017.

Situation 2014 (enquête STIF) :

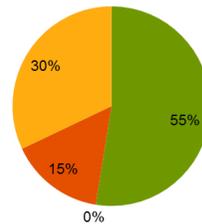
3 200 entrants Part des entrants par mode

■ Modes actifs ■ Voiture ■ Bus ■ Tram



1 900 sortants Part des sortants par mode

■ Modes actifs ■ Voiture ■ Bus ■ Tram



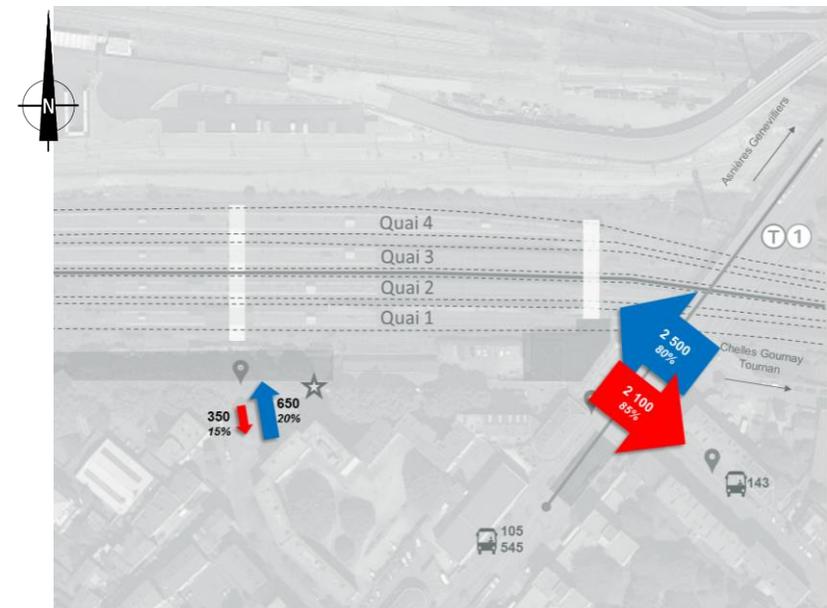
- À ce trafic, se rajoute près de 450 correspondants RER E entre les missions Chelles et Tournan à l'heure de pointe du matin

**Figure 72 : Répartition des entrants et sortants de la gare par modes-
source : Île-de-France Mobilités – 2014**

Qualité actuelle des échanges au sein du pôle

Avec une convergence des modes et des flux au niveau de l'accès principal, la place Jean Coquelin cristallise les problèmes engendrés principalement par l'organisation spatiale du carrefour en rond-point à feux.

Le caractère accidentogène du carrefour pour l'ensemble des modes, l'exiguïté spatiale, la convergence de la grande majorité des flux intermodaux induisent une mauvaise qualité des échanges. Voir chapitre 2.4.



Source: SNCF / BVA, Comptage des voyageurs aux accès, octobre 2016

**Figure 73 : répartition des entrées et sorties selon les accès - période de
pointe du matin - source : SNCF / BVA – octobre 2016**



PARTIE 2 : DIAGNOSTIC ET EVOLUTIONS ATTENDUES DU TERRITOIRE DE LA GARE

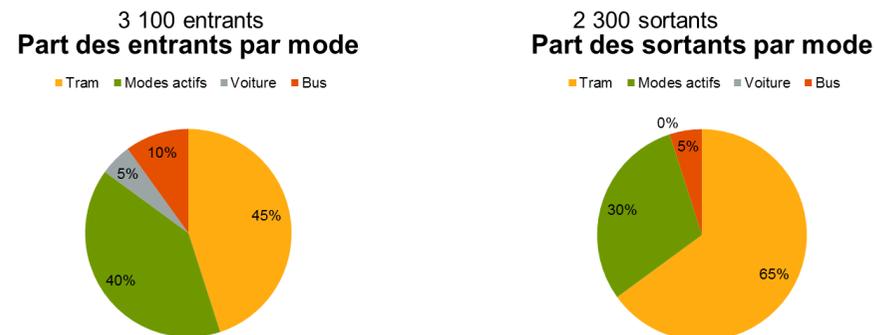
2.5.2 Projection des flux à l'horizon 2030

Des flux stables à l'horizon 2030 avec une part modale du tramway en nette augmentation

Les prévisions de trafic à l'horizon 2030 sur le pôle de Noisy-le-Sec montrent une stabilité des volumes de voyageurs, malgré l'extension du tramway Tram 11 express à Noisy-le-Sec, l'extension du T1 à Val de Fontenay et l'extension du RER E à La Défense. Ce résultat s'explique par la densification du maillage des transports lourds à proximité de la ville de Noisy-le-Sec. Les Noiséens auront en 2030 une offre très vaste à proximité directe de chez eux. Le pôle d'échanges de Noisy-le-Sec n'en demeurera pas moins une gare de correspondance importante.

L'extension du tramway T1 à Val de Fontenay et le prolongement du Tram 11 express en gare de Noisy-le-Sec augmentent sensiblement la part modale du tramway. Le tramway T1 absorbe les voyageurs de la ligne 105, qui desservira plus la gare, et capte une part des modes actifs de la gare. Le tram 11 express crée une nouvelle desserte du nord-ouest de la Métropole. La part de la voiture reste très minoritaire avec un taux de 5%.

Situation 2030 (modèle multimodal du STIF) :



- Le flux de correspondance entre les missions Chelles et Tournan baissera drastiquement à terme avec la mise en service de la ligne 16 du Nouveau Grand Paris Express

**Figure 74 : Répartition des entrants et sortants par modes- Horizon 2030 -
source : Île-de-France Mobilités**



Synthèse :

Actuellement, 28.000 voyageurs par jour transitent dans la gare de Noisy le Sec, dont les espaces sont sous-dimensionnés.

Les TC et les modes actifs représentent 95% des parts modales du pôle d'échange, dont environ 50% pour les modes actifs.

En période de pointe du matin, ces flux pendulaires viennent pour 80% à 85% de l'accès principal donnant sur la place Jean Coquelin.

L'exiguïté de la place Jean Coquelin combinée avec la convergence des flux intermodaux rend le carrefour très accidentogène pour l'ensemble des modes.

A l'horizon 2030, l'offre est renforcée avec le prolongement du T1 et celui du tram 11 Express.

Les flux sont globalement stables.

Les échanges Gare<->Tramway sont majoritaires à l'horizon 2030.



PARTIE 3 : SYNTHESE DES ENJEUX ET OBJECTIFS DU POLE DE NOISY-LE-SEC

PARTIE 3 : SYNTHESE DES ENJEUX ET OBJECTIFS DU POLE DE NOISY-LE-SEC

3.1 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC	67
3.1.1 Le contexte	67
3.1.2 Les atouts	67
3.1.3 Les dysfonctionnements	68
3.2 OBJECTIFS DU POLE DE NOISY-LE-SEC	69
3.2.1 Agrandir la gare	69
3.2.2 Créer les conditions d'une meilleure intermodalité	69
3.2.3 Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement	70



3.1 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

3.1.1 Le contexte

Une gare assez fréquentée...

- La **gare de Noisy-le-Sec**, desservie par le RER E, est classée **grand pôle de correspondance** au PDUIF.
- Les flux voyageurs représentent 28000 montants et 27000 descendants par jour dans le RER E, avec une majorité d'entrants à l'heure de pointe du matin et de sortants à l'heure de pointe du soir (flux pendulaires)
- La correspondance entre les missions du RER représente 11% des flux
- **L'accès principal de la gare concentre 80% des flux voyageurs**, alors que l'accès secondaire de la gare est confidentiel et sous-utilisé 20%

... avec des flux stables à l'horizon 2030

- **À l'horizon 2030, les flux de la gare restent constants.** Ce phénomène est lié au grand nombre de projets de transport structurants (M15 est, TZen 3...) qui sont programmés sur ou autour du territoire de Noisy-le-Sec et qui densifieront grandement l'offre de transport disponible pour les Noiséens,
- La part des correspondants entre les missions du RER diminue fortement.

3.1.2 Les atouts

Une gare déjà attractive...

- La gare est bien desservie par le RER E, à moyen terme par le prolongement du tramway T1 et par le Tram 11 Express, ainsi que 2 ou 3 lignes de bus,
- **Les modes actifs et les TC représentent 95% des parts modales** des voyageurs allant à la gare. La part de voitures particulières est marginale,
- Le passage souterrain, accessible aux PMR par des ascenseurs, est bien dimensionné pour les flux existants et à venir.

... tournée vers les TC et les modes actifs

- Avec le prolongement du T1 et le prolongement du Tram 11 express, la part modale du tramway augmente considérablement pour atteindre environ 55% des parts modales. **Les flux entre la gare et les tramways seront les plus importants du pôle.**
- Les aménagements proposés par le projet du prolongement du tramway T1 résorbe en grande partie le caractère accidentogène lié à l'aménagement du rond-point de la place Jean Coquelin.
- La ville de Noisy-le-Sec et ses environs sont topographiquement propices à la pratique du vélo avec une démarche de systématisation des zones 30 sur les voies communales, qui devrait être finie à l'horizon du pôle, et un engagement du département sur des aménagements cyclables sur ses voies,
- Le parc relais est bien dimensionné pour les flux existants et attendus en 2030, avec une part modale de la voiture qui reste très faible.



PARTIE 3 : SYNTHESE DES ENJEUX ET OBJECTIFS DU POLE DE NOISY-LE-SEC

3.1.3 Les dysfonctionnements

Une gare sous-dimensionnée et peu visible

- Les espaces voyageurs de la gare composés du hall, de la passerelle d'accès et des circulations verticales sont de dimensions insuffisantes. Bien que récemment rénovés, ces espaces souffrent de leur exigüité,
- La surface des locaux doit être augmentée pour respectivement répondre aux besoins de l'exploitant et au potentiel de cette gare de centre-ville,
- L'itinéraire des PMR est complexe et demande l'intervention d'un agent SNCF depuis le bâtiment voyageurs principal,
- Le bâtiment gare est modeste et peu visible pour les usagers et les Noiséens. Il ne joue pas son rôle de repère urbain, malgré sa position en premier plan sur la place J. Coquelin.

Un accès secondaire et la rue de la gare à mettre en avant

- L'accès secondaire, qui donne accès au passage souterrain, est masqué par le parc relais et n'est accessible qu'en traversant des places de stationnement. De fait, il demeure confidentiel voire invisible depuis la rue de la gare et peu attractif aujourd'hui.
- La rue de la Gare est peu qualitative. Voie routière en impasse, les traversées piétonnes y sont peu lisibles et les aménagements cyclables inexistant.

Un espace accidentogène et sous dimensionné devant le bâtiment voyageur

- Le parvis de la gare est de faible surface et sous dimensionné pour les flux le traversant.
 - Des comportements dangereux existent liés à la configuration spatiale du rond-point à feu devant la gare (qui devraient être

résolus avec le prolongement du T1) : De la dépose sauvage dans le rond-point avec du stationnement ventouse ;

- Des traversées piétonnes hors passages protégés et sans tenir compte des feux tricolores pour « gagner » du temps dans les liaisons intermodales ;

Une accessibilité au pôle parfois complexe

- L'accessibilité depuis le nord et le quartier du Petit Noisy ne peut se faire que par le pont Gallieni, avec des trottoirs larges mais sans aménagements cyclables dédiés.
- Les vélos n'ont, pour leur part, quasi aucun aménagement dédié aujourd'hui.
- Le dénivelé entre la rue de la gare et la place Coquelin (4m), traité par une rampe à 10%, complexifie l'accès à la gare depuis/vers la rue de la gare, en particulier pour les PMR.
- Conséquence de la non tarification du stationnement en voirie, le parc relais est sous-utilisé et le stationnement en voirie est congestionné. La matérialisation et l'organisation de la dépose-minute sont inexistantes au sein du pôle.

Des aménagements intermodaux à améliorer

D'une manière générale, les espaces piétons sont aujourd'hui peu confortables et peu spacieux,

Le jalonnement piéton est inexistant,

- La gare n'est pas visible depuis les quais du tramway T1 existants ou futurs

Le trottoir entre le quai futur du T1 et les commerces est réduit,

Les trottoirs au droit des arrêts de bus sont étroits pouvant entraîner des risques pour la sécurité des usagers,

L'accès secondaire n'est pas desservi par les bus et dispose de quelques places de stationnements vélo,

Pas de stationnements vélo sécurisés.

3.2 OBJECTIFS DU POLE DE NOISY-LE-SEC

3.2.1 Agrandir la gare

Une gare qui répond au programme et aux contraintes ferroviaires

Déjà saturée aujourd'hui, la gare de Noisy-le-Sec devra prévoir un agrandissement des locaux techniques, commerciaux et des espaces voyageurs associé à une augmentation de la capacité des circulations verticales vers les quais avec mise en accessibilité de ces derniers

En complément d'une bonne organisation des flux, la nouvelle organisation de la gare devra intégrer toutes les composantes techniques et fonctionnelles nécessaires à la vie de la gare : vente et information aux voyageurs, commerces, locaux et accès pour les agents et les prestataires (sécurité et nettoyage...), accessibilité pour les transports de fond et la collecte des déchets...

La conception des espaces voyageurs et des nouveaux ouvrages devra respecter les spécificités techniques ferroviaires du site de Noisy-le-Sec. Ces contraintes seront intangibles dans la conception des ouvrages de la future gare.

Une gare connectée à la ville

Le bâtiment voyageurs doit être intégré dans son contexte urbain immédiat et être identifié rapidement par les usagers du pôle. Élément repère dans la ville, la gare doit être visible depuis la rue Jean-Jaurès, l'avenue Gallieni mais aussi depuis la rue de la gare

Afin de permettre son bon fonctionnement, tant technique que pour les usagers, la gare doit avoir des accès directs sur les espaces publics et voiries de Noisy-le-Sec.

L'articulation entre le bâtiment voyageurs principal et la ville se règlera aussi par **le travail spatial et altimétrique des espaces publics, en particulier sur la rue de la gare**, et de la mise en scène des accès.

Un hall et des parvis de dimension adaptée aux flux

Aujourd'hui, le parvis devant l'accès principal est réduit et encombré, les espaces en gare trop petits et l'accès secondaire est confidentiel. C'est pourquoi **l'un des enjeux du projet est d'offrir une meilleure lisibilité de la gare et un plus grand confort d'accès pour tous les publics**. Son entrée principale doit donner sur un parvis de large dimension dit « parvis haut ».

L'accès secondaire, donnant sur le passage souterrain, doit lui aussi pouvoir être accessible depuis un espace public de qualité dit « parvis bas ».

Ces parvis doivent assurer l'intermodalité et des liens apaisés avec les autres modes de transport.

3.2.2 Créer les conditions d'une meilleure intermodalité

L'enjeu sur le pôle de Noisy-le-Sec est de répondre aux dysfonctionnements identifiés et de hiérarchiser et restructurer les liens entre les différents modes. Avec des modes actifs et des transports en commun qui représentent 95% des échanges intermodaux à l'horizon 2030, il convient de donner la priorité à ces modes en termes de proximité avec la gare et d'aménagements des abords.

Des échanges entre les modes qui doivent être rapides, directs et sécurisés, en particulier la liaison gare <> tramway

A l'horizon 2030, les échanges intermodaux entre le tramway et le RER de Noisy-le-Sec seront très importants. L'amélioration du confort et de la qualité des flux piétons entre les deux modes doit être un objectif du pôle. Cette liaison doit donc être aménagée en évitant les conflits de flux et en offrant des espaces suffisamment grands afin de garantir la bonne fluidité des échanges et des croisements aux heures de pointe.



PARTIE 3 :

SYNTHESE DES ENJEUX ET OBJECTIFS DU POLE DE NOISY-LE-SEC

Une amélioration du confort des arrêts de bus

Les futurs aménagements devront intégrer la restructuration des lignes de bus prévue et favoriser au maximum l'intermodalité entre les bus et la gare.

Le positionnement des arrêts devra :

- Être recherché au plus proche des accès de la gare, tant parvis haut que bas,
- Sécuriser les cheminements en assurant aux voyageurs une largeur minimale des trottoirs au droit des arrêts, des traversées sécurisées...

Une accessibilité au plus proche de la gare pour les cycles et la dépose minute

La future position du tramway T1 prolongé devrait résoudre de nombreux dysfonctionnements au niveau de la Place Coquelin dont celui du stationnement sauvage devant la gare.

Il n'en demeure pas moins indispensable d'organiser la dépose minute, ainsi que la reprise au plus près de la gare, de façon attractive et qualitative pour limiter les comportements dangereux des véhicules et des piétons.

Concernant les cycles, la mise en place d'itinéraires cyclables est à finaliser, si les voies autour du pôle n'ont pas été réaménagées en ce sens d'ici la réalisation du projet de pôle, pour sécuriser et conforter ce mode de déplacement alternatif à la voiture.

Il est également nécessaire d'améliorer les conditions de stationnement des cycles dans le pôle et dans la gare, avec la création de nombreux stationnements vélos, y compris sécurisés.

3.2.3 Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement

Participer à la revalorisation de l'entrée de centre-ville

Le pôle de Noisy-le-Sec est une porte d'entrée sur la ville pour tous les usagers arrivant par la gare. Par ailleurs, sa situation le long des voies ferrées au débouché du pont Gallieni en fait une entrée du centre-ville depuis le nord. Il fait aussi le lien entre le niveau haut de la rue Jean Jaurès et le niveau bas de la rue de la gare.

Le futur bâtiment voyageurs devra, par sa position et son aménagement, donner une visibilité à cet accès au centre-ville.

Un projet de pôle intégré dans un projet d'ensemble porté par la collectivité

Accrochée au pont et aux voies ferrées, la gare doit dialoguer avec l'îlot de la « Sablière » qui lui fait face sur la rue de la Gare. Le projet de restructuration du pôle d'échange de Noisy-le-Sec ne doit pas bloquer les évolutions futures du quartier de gare, et pourrait même s'intégrer à la synergie de restructuration de ce quartier qui pourrait être portée par les partenaires, tant du côté de l'îlot de la Sablière que le long des voies ferrées.

Une programmation commerciale complémentaire à ce qui existe

Aujourd'hui, un pôle gare ne porte pas que des fonctions transports. Il participe à la vie du quartier qui l'entoure et devient un générateur d'activités de par sa programmation. Pour ce faire, le futur bâtiment voyageur devra être conçu et dimensionné pour accueillir une programmation commerciale / de services, à définir, en bonne complémentarité des commerces existants autour de celle-ci.

PARTIE 4 :

ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.1 ELABORATION D'UNE NOUVELLE GARE	72	4.3 UN PARVIS A GEOMETRIE VARIABLE	96
4.1.1 Programme du projet de la gare	72	4.3.1 Caractérisation des îlots Y203, Y63 et Y226	97
4.1.2 Fonctions ferroviaires structurantes	74	4.3.2 Parvis A	98
4.1.3 Un nouveau bâtiment voyageurs (BV) et une nouvelle passerelle d'accès aux quais	78	4.3.3 Parvis B	99
4.1.4 Solutions de bâtiments voyageurs et passerelle non retenues	82	4.3.4 Parvis C	100
		4.3.5 Comparaison des 3 solutions de parvis haut	101
4.2 L'INTERMODALITE	84	4.4 POTENTIELLES OPERATIONS CONNEXES	105
4.2.1 Les grands principes	84		
4.2.2 Accessibilité des modes actifs	85		
4.2.3 Intermodalité avec le tramway T1	89		
4.2.4 Intermodalité avec les bus	90		
4.2.5 Dépose / reprise minute	91		
4.2.6 Parking relais et nouvelles pratiques	92		
4.2.7 Synthèse des principes d'intermodalité proposés	95		



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

L'élaboration du projet de pôle de la gare de Noisy-le-Sec s'articule autour de :

- La conception d'une **nouvelle gare**,
- La construction d'un socle commun d'**aménagement intermodaux**,
- La réalisation d'un **large parvis** du bâtiment voyageurs.

4.1 ELABORATION D'UNE NOUVELLE GARE

La diagnostic ayant mis en avant des espaces voyageurs existants trop exigües (bâtiment et passerelle) et une zone exploitant incomplète, un projet d'un nouveau bâtiment voyageurs, plus grand et réorganisé, et des accès aux quais plus confortables et accessibles a été élaboré en tenant compte :

- D'une bonne intégration urbaine de la gare dans son environnement bâti, d'une bonne visibilité ;
- Du respect de la réglementation concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) notamment via la création d'ascenseurs entre la passerelle et les quais ;
- Des contraintes techniques ferroviaires qui garantissent aujourd'hui la circulation des trains en toute sécurité.

4.1.1 Programme du projet de la gare

Une surface de gare augmentée

Pour répondre aux besoins d'aujourd'hui il est nécessaire de revoir la surface des différents locaux et en particulier des espaces voyageurs. Le programme futur de la gare prévoit :

- Une augmentation près de 100m² supplémentaire pour la **partie exploitants et commerces (+18%)**
- Une augmentation d'environ 600m² pour les **surfaces voyageurs (+220%)**

La surface totale de la gare s'agrandira donc d'environ +90%, pour atteindre une surface totale d'environ 1500m².

Le bâtiment voyageur : interface entre la ville et les quais

La gare doit garantir certaines fonctionnalités indispensables pour son fonctionnement quotidien. S'il faut avant tout que les voyageurs circulent dans de bonnes conditions, il est aussi nécessaire que la gare puisse assurer les fonctions suivantes :

- Accès personnel du service interne gare ;
- Aire de livraison ;
- Aire d'enlèvement ;
- Transfert de fonds ;
- Accès personnel prestataire.

Ces fonctions impliquent que la gare soit à proximité de voies routières.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

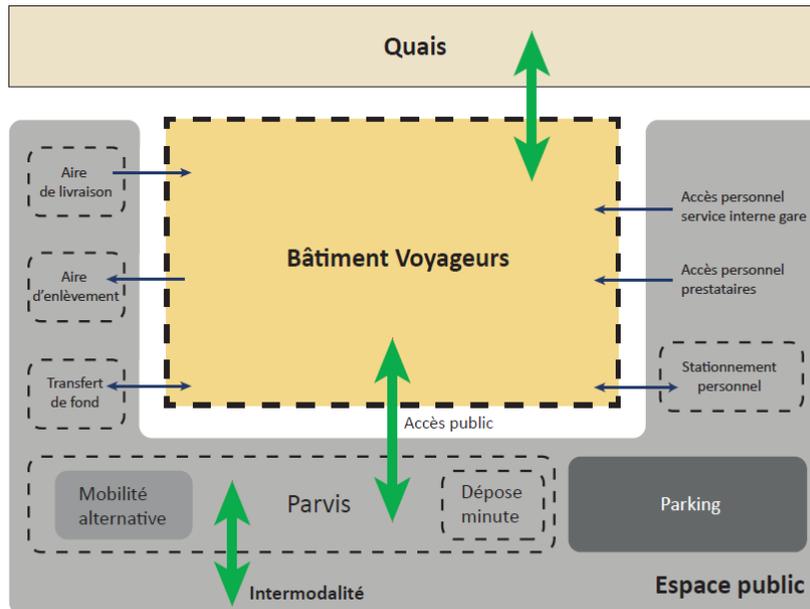


Figure 75 : Schéma fonctionnel / interface gare avec la ville (Source AREP)

Un programme fonctionnel voyageur amélioré

Outre l'augmentation des surfaces voyageurs, l'amélioration des conditions de circulation des usagers passera également par l'ajout de circulations verticales mécanisées. Aussi les liaisons entre la passerelle et les quais se feront chacune par :

- 1 ascenseur, pour assurer l'accessibilité des UFR et PMR ;
- 1 escalier mécanique, pour accélérer les transitions verticales ;
- 1 escalier fixe.

Le passage souterrain existant est maintenu dans ses dimensions et sa configuration fonctionnelle. Il est bien dimensionné pour accueillir les flux existants et futurs.

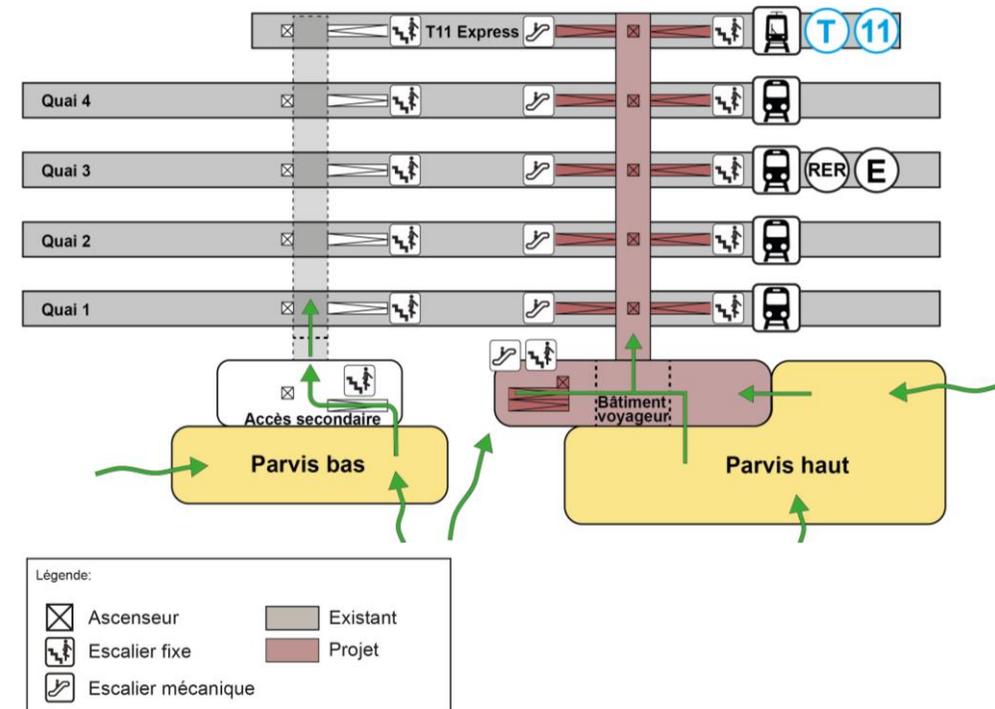


Figure 76 : Schéma fonctionnel de la future gare - source : Egis



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.1.2 Fonctions ferroviaires structurantes

La gare de Noisy-le-Sec, située sur la ligne de Paris-Est à Mulhouse-Ville, est traversée par des lignes TGV, fret, la ligne P du réseau Transilien et est desservie par la ligne E du RER. Elle est donc équipée de 8 voies de circulation principales, circulées à 120km/h, pour accueillir ce trafic ferroviaire dense et diversifié.

Contraintes ferroviaires propres au site

La gare est caractérisée par une configuration en courbe surplombée par des ouvrages routiers et piétons, et par la présence de nombreuses installations ferroviaires générant des contraintes structurantes à prendre en compte lors de la définition du futur pôle d'échange multimodale :

- Présence de **locaux techniques** dédiés à l'infrastructure ferroviaire à l'intérieur de l'actuel BV (N-1) :
 - Il faudra garantir la pérennité des locaux techniques et assurer l'accès aux installations en phase travaux et en phase définitive.
- **Présence de la caténaire** :
 - Garantir l'alimentation caténaire en considérant une hauteur libre sous ouvrage de minimum 6,50 mètres.
 - Toute modification de la situation actuelle devra nécessiter des études caténaires spécifiques afin de reprendre l'implantation des poteaux caténaires et du câble haute tension aérien situé à 13.20 mètres de haut le long du quai n°3.



Figure 77 : Caténaires et câbles haute tension franchissant le pont route -
source : Egis



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

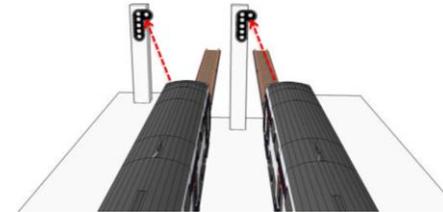
- **Signalisation ferroviaire :**

- L'implantation des signaux ferroviaires est difficilement modifiable. Une modification de la signalisation a un impact direct sur l'exploitation du site.
- Garantir pour chaque signal la distance de visibilité nécessaire notamment au-dessus des voies F et G.



Figure 78 : photo des signaux 27.13 et 27.15 - source : Egis

*Position latérale
à gauche de la voie*



Signal au dessus des voies

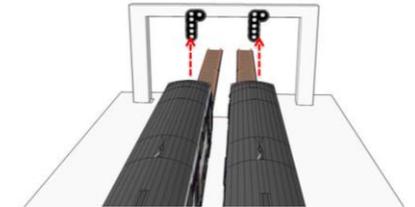


Figure 79 : schéma d'implantation réglementairement possible de la signalisation ferroviaire. Source : Egis

La configuration des quais à Noisy-le-Sec impose une implantation au dessus des voies.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

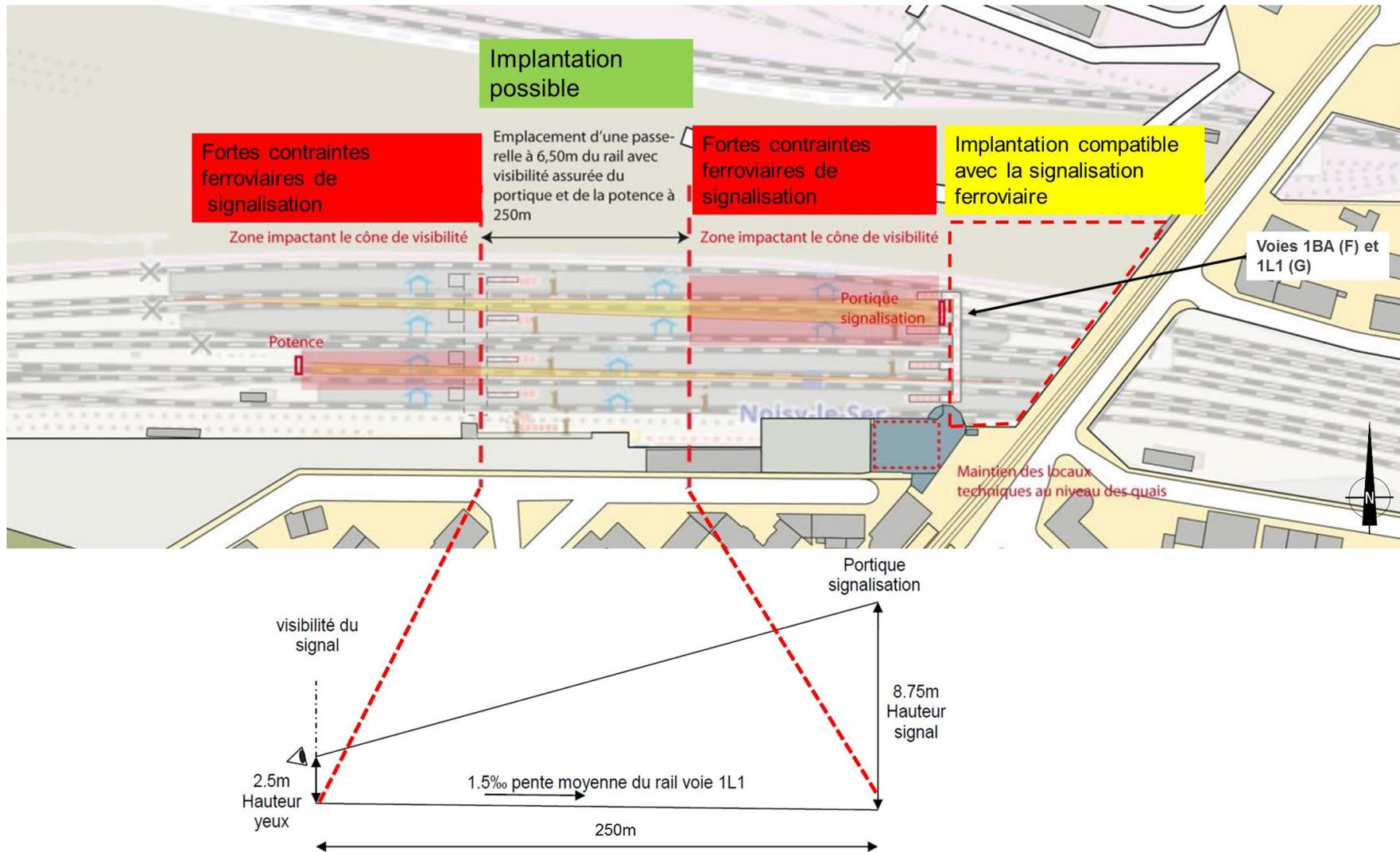


Figure 80 : Emplacement possible pour une passerelle en respectant les contraintes ferroviaires de signalisation (hors autres contraintes) - source : AREP



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

- Présence de **nombreux réseaux de câbles** :
 - La présence de nombreux réseaux (signalisation, énergie et télécoms) dans le corps des quais sera en interface avec les ouvrages envisagés (ascenseurs, escaliers, piles d'ouvrage...) et nécessitera des opérations de dévoisement des câbles complexes, notamment ceux de signalisation.
 - La présence de guérites hébergeant des installations techniques à l'extrémité du quai 3 contraint fortement la réalisation des travaux sous la passerelle existante.
- **Emprises ferroviaires au nord du pôle d'échanges** :
 - La présence du site de maintenance et remisage des rames du tram 11 Express et du T4 en exploitation ne permet pas l'utilisation de l'espace au nord de la gare pour le projet,
 - Par ailleurs, les emprises nécessaires à la réalisation du quai du Tram 11 Express et des voies de desserte de ce quai doivent être préservées.

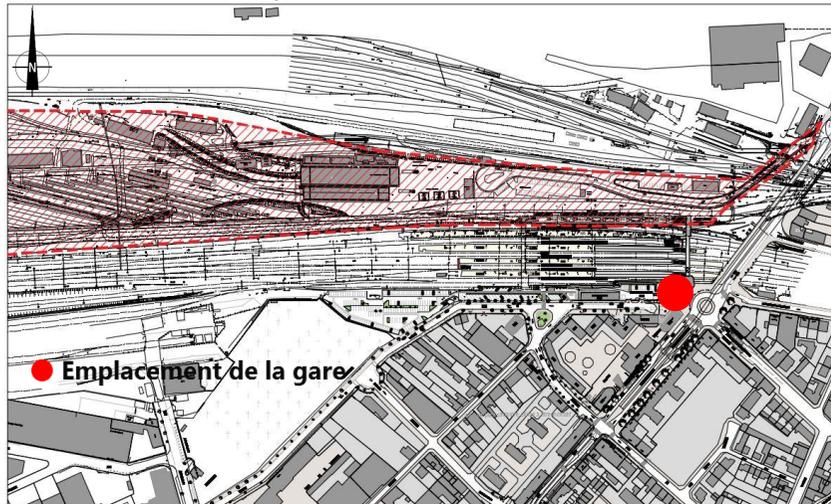


Figure 81 : périmètre du SMR de Noisy-le-Sec - source : Egis

- Respect du **gabari ferroviaire** :
 - Assurer le respect du gabari ferroviaire en phase provisoire / travaux comme en phase définitive.

Contraintes ferroviaires induites par la réalisation du projet

La réalisation d'un projet dans un environnement ferroviaire exploité reste complexe. En effet le maintien de l'exploitation de la gare de Noisy-le-Sec et des circulations ferroviaires apportent des contraintes supplémentaires par rapport à un projet hors domaine ferroviaire :

- La faisabilité des travaux ferroviaires sera étroitement liée à la disponibilité des ressources « Etudes et Travaux SNCF » très sollicitées en raison des nombreux projets en concomitance entre 2019 et au-delà,
- Il faudra adopter un phasage travaux spécifique permettant de maintenir en toute sécurité la circulation des trains et l'exploitation de la gare de Noisy-le-Sec. Le phasage imposera la mise en place de situations provisoires et aura des effets sur la méthodologie de réalisation ainsi que la durée et le coût des études et des travaux.

Conclusions

Compte tenu des différents éléments exprimés ci-dessus, il est possible d'identifier les contraintes ferroviaires structurantes et intangibles du projet :

- Les quais sont une interface entre le matériel roulant et la position de la voie. La **position des quais actuels** est imposée par le plan de voie et **ne peut donc pas être modifiée**. Les règles garantissant le cheminement des PMR devront être respectées,
- La signalisation ferroviaire doit être maintenue et la visibilité des signaux doit être respectée,
- Pour les voies électrifiées il est nécessaire de garantir la hauteur libre sous caténaires de 6.5 mètres minimum,
- Pour garantir la sécurité des circulations, le gabarit ferroviaire doit être maintenu libre de tout obstacle,
- La position des futurs quais du Tram 11 Express est une donnée d'entrée intangible,
- De manière générale, même si elles sont envisageables, toutes interventions ou modifications des installations de sécurité ferroviaire restent compliquées et coûteuses.

Le projet de gare proposé tient compte de l'ensemble de ces contraintes.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.1.3 Un nouveau bâtiment voyageurs (BV) et une nouvelle passerelle d'accès aux quais

Choix d'une nouvelle passerelle

La passerelle existante étant sous dimensionnée par les flux et non accessible, un nouvel accès aux quais est prévu dans le programme gare.

La gare de Noisy-le-Sec se positionne à l'articulation entre un secteur haut, celui de la rue Jean Jaurès donnant accès aux différents modes de transport mais également au centre-ville de Noisy-le-Sec et aux quartiers Nord, et un secteur bas celui de la rue de la gare qui donne accès notamment au passage souterrain existant. Aujourd'hui, plus de 80% des entrants en gare arrivent par la rue Jean-Jaurès.

L'accroche urbaine de la gare sur la rue Jean-Jaurès est essentielle. Aussi, dans cette logique et pour assurer un parcours intuitif et aisé des usagers de la gare **il convient de maintenir l'option passerelle pour accéder aux quais**. D'autant qu'il existe d'ores-et-déjà un passage souterrain plus à l'ouest.

Position retenue de la nouvelle passerelle

La future passerelle doit donc :

- S'insérer le plus à l'est possible de la zone hors contraintes ferroviaires (Cf. Figure 80) afin d'être le plus loin possible du passage souterrain dans une logique de répartition des flux et le plus proche possible de l'axe urbain majeur qu'est l'avenue Gallieni,
- Se situer à un emplacement où la largeur de quais permet l'implantation des ascenseurs et escaliers nécessaires pour la rendre accessible à tous.



Figure 82 : Solution retenue (source : Egis)

La future passerelle sera donc implantée environ au milieu des quais existants. Sa hauteur se situera à environ 6,50 mètres (63.80 NGF) au-dessus des quais et à 1,40m au-dessus du niveau du parvis.

Elle sera de **grande largeur et couverte** pour assurer dans de bonnes conditions les circulations des voyageurs



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

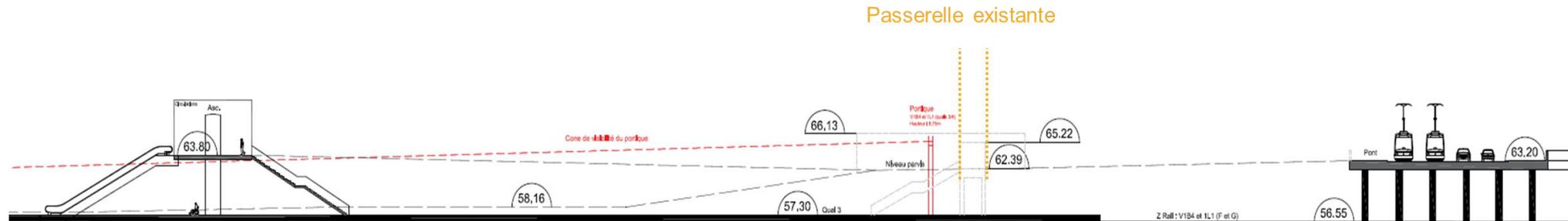
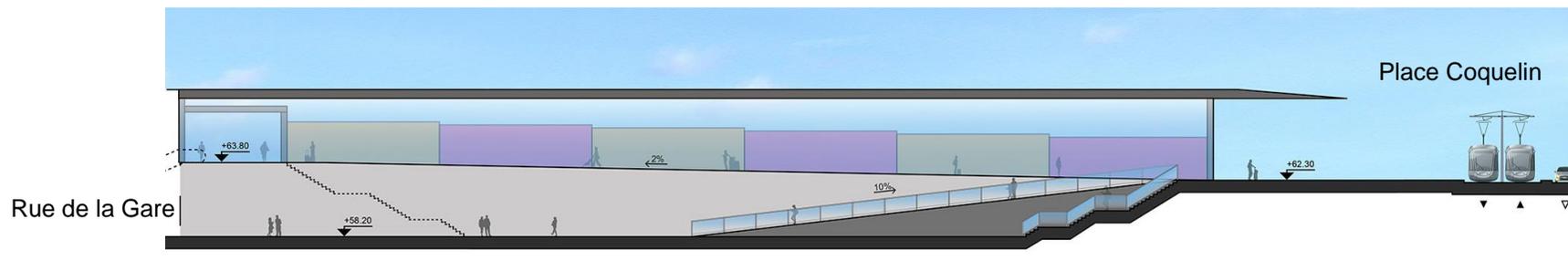


Figure 83 : coupe de principe sur la position de la passerelle retenue (source : AREP)



Coupe indicative de l'accroche urbaine du bâtiment voyageur (architecture non déterminée à ce stade) entre la rue de la gare et la place J. Coquelin – source : Egis

Un bâtiment voyageurs de plain-pied au sud des voies

Le bâtiment voyageurs (BV) s'implante de plain-pied au sud des voies ferrées sur les terrains aujourd'hui occupé par le parking et le bâtiment SNCF. Le BV fait le lien entre le parvis adressé sur la place Jean Coquelin et la passerelle d'accès aux quais avec une façade qui longe la rue de la gare. Sa façade joue le rôle de repère urbain pour marquer l'entrée du centre-ville.

Il assure l'accroche urbaine depuis le parvis de la gare situé sur la rue Jean Jaurès dit « parvis haut », mais aussi la rue de la gare située en contrebas de la place Coquelin, et oriente naturellement les flux gare vers les quais de la gare. Cette position du bâtiment intègre la contrainte du maintien des locaux techniques de la gare au niveau des quais. Le bâtiment voyageurs donne accès au parvis haut, mais aussi au parvis bas avec des escaliers et un ascenseur. Il distribue les flux sur l'ensemble du pôle d'échange et guide vers

les autres fonctions du pôle gare : accès au passage souterrain, à certains arrêts de bus et vélos et vers le parc relais.

Requalification du souterrain existant et de son accès

Le passage souterrain est maintenu dans ses dimensions et ses équipements fonctionnels. Les ascenseurs ont été renouvelés fin 2018. Le passage sera rénové pour assurer des cheminements confortables et sécurisants vers les quais et son accès sera à reprendre dans une réorganisation des aménagements du pôle gare le long de la rue de la gare afin d'assurer sa visibilité au cœur du pôle avec un « parvis bas ».



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

Requalification de la rue de la gare

La requalification de la rue de la gare est nécessaire pour aménager un lien confortable et sûr pour les modes actifs entre le parvis haut de la place Jean Coquelin et le parvis bas de l'accès secondaire, permettant un accès aisé à la gare depuis toutes les directions. Une pacification et une réduction de l'espace de la voiture apportera un gain spatial et d'usage à cet espace aujourd'hui délaissé.

Le ou les futurs bâtiments, implantés le long de la rue de la gare, permettront d'envisager d'implanter une offre complémentaire de services et de commerces à destination des usagers du pôle et des habitants du quartier. La rue de la Gare peut participer au renforcement de la polarité urbaine de la gare.

La rue de la Gare est ainsi réorganisée pour faciliter les cheminements vers les transports, intégrer l'aire de livraison de la gare et des commerces, les accès techniques nécessaires à l'exploitation de la gare notamment le parcours des convoyeurs de fonds mais également les accès pompiers. Elle assure toujours l'accès aux halls d'entrée des habitations voisines.

Cet aménagement impactera 6 places d'autopartage et 21 places de stationnement.

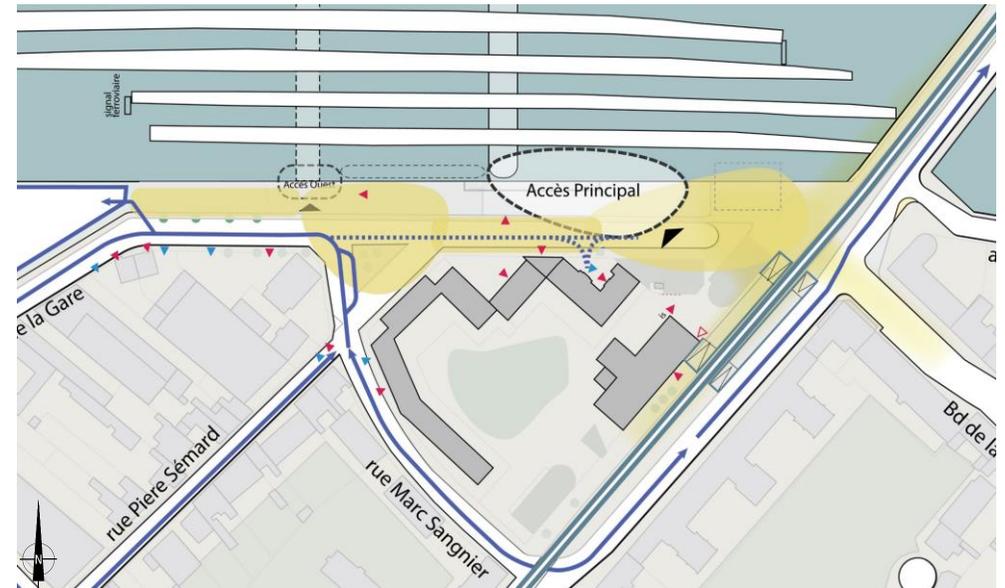


Figure 84 : schématisation de la pacification de la rue de la Gare - Egis



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE



Figure 85 : vue perspective indicative de la future gare et du pôle d'échange de Noisy-le-Sec - Egis



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.1.4 Solutions de bâtiments voyageurs et passerelle non retenues

Passerelle en lieu et place de l'existante

L'implantation d'une nouvelle passerelle doit réglementairement conduire à l'implantation d'un ascenseur pour chaque quai, afin de la rendre accessible aux PMR et à la création de cheminements PMR de 2,10 mètres de large minimum sur les quais.

Or à l'emplacement actuel de la passerelle, les quais sont très étroits. L'implantation d'une nouvelle passerelle avec ascenseurs et cheminements PMR réglementaires conduit automatiquement à une réduction de la largeur des escaliers fixes parfois en deçà des 1,60 mètres recommandés par SNCF et même des 1,4m réglementaires des établissements recevant du public (ERP).

Ce non-respect de la réglementation écarte cette solution du champ des possibles.

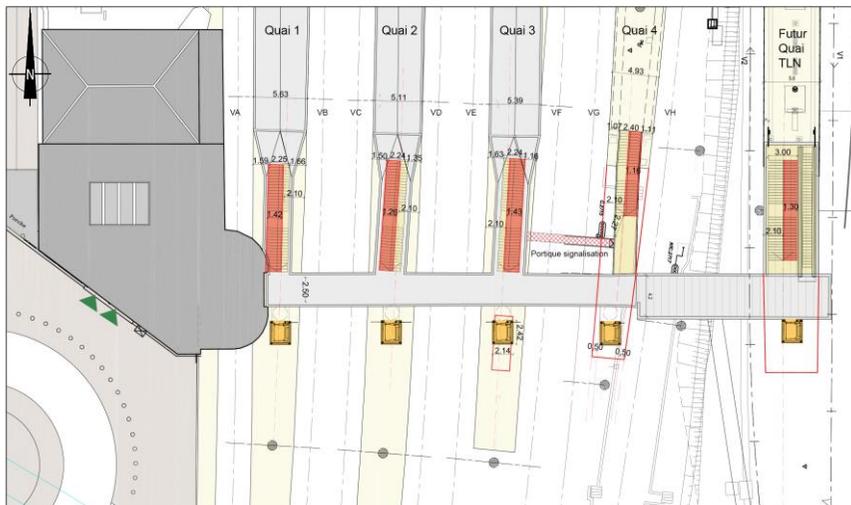


Figure 86 : Schéma de l'accessibilité en lieu et place de la passerelle existante (source : Arep)

Bâtiment voyageurs en survol des voies

L'aménagement d'une gare pont au-dessus des voies ferrées et recouvrant le plateau ferroviaire a été également étudié. Pour que la gare soit accessible aux PMR, sa position est liée à la capacité d'installer des ascenseurs et de respecter la réglementation (Cf paragraphe précédent), Elle ne peut donc pas être positionnée à l'emplacement de la passerelle actuelle, et doit donc être décalée à l'ouest.

La position a été étudiée pour qu'elle soit dans une zone où la largeur de quais est compatible avec l'implantation des ascenseurs. Elle se retrouvait donc dans une zone nécessitant le déplacement du portique de signalisation ferroviaire (Cf 4.1.2). Or ce signal est précédé par un signal d'annonce positionné à une distance réglementaire pour assurer le freinage des trains.

Cette solution conduit donc à déplacer de 65m le point d'arrêt des trains et des signalisations ferroviaires qui l'accompagnent, soit les signaux des portiques 2713 et 2715, au-dessus des voies 1B4 et 1L1. Cela engendre un allongement des quais n°3 et 4 (voir annexe 04).

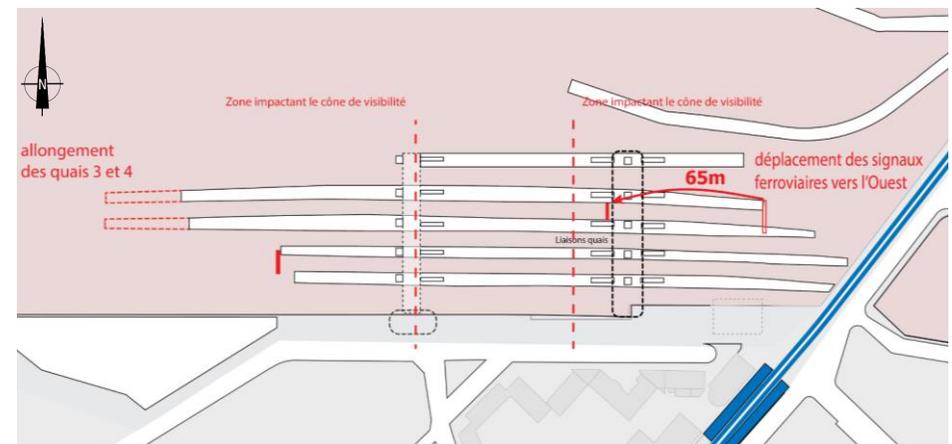


Figure 87 : Schéma des positions possibles de la passerelle sous contraintes (source : Arep)



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

La solution de gare pont crée également la couverture des voies ferrées sur environ 100 mètres de long, avec une surface d'environ 7.000m², entre le pont Gallieni et le bâtiment voyageurs de la gare.

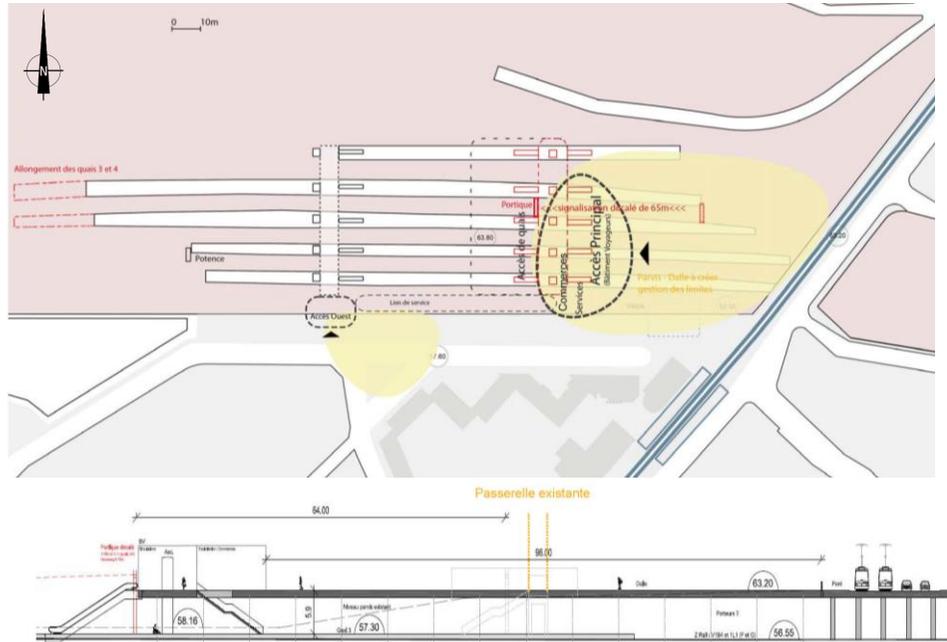


Figure 88 : Schéma et coupe de principe d'un bâtiment pont (source : Egis + Arep)

Cette solution comporte d'**importants risques liés aux aléas techniques et de mise en œuvre**. Une telle dalle demande d'implanter des poteaux porteurs sur les quais existants, qui sont déjà assez encombrés et étroits, et impactera forcément la gare existante.

La mise en œuvre sur un site exploité nécessite de faire la demande de nombreuses interruptions temporaires de circulation (ITC) qui impactent l'ensemble de la circulation des trains (TGV, Transilien, fret, RER, etc.). Toute modification de la signalisation ferroviaire et l'allongement des quais augmentent encore le nombre d'ITC nécessaires. Ces demandes sont adressées à la SNCF qui doit effectuer des arbitrages parmi l'ensemble des demandes. De par la grande concomitance de projets ferroviaires, l'obtention

de ces autorisations peut être longue et complexe et sans garantie du respect du planning de réalisation.

Un planning très long et comportant de grands risques a été identifié pour ce scénario.

Par ailleurs, la très grande taille de l'ouvrage de couverture, sa complexité ainsi que celle de la gare en survol des voies, l'allongement des quais conduisent **des coûts trop importants et disproportionnés** par rapport à la taille du pôle d'échange et de sa fréquentation. Cf Annexe 05.

Enfin d'un point de vue fonctionnel, ce scénario **éloigne le bâtiment voyageur de la voirie**. Il crée un large espace public difficile à aménager qui permet difficilement l'intégration des dessertes techniques (aire de livraison gare et commerces éventuels, accès transporteur de fonds...). Cette solution n'est pas satisfaisante non plus fonctionnellement.

Pour ces raisons, l'implantation d'une gare en survol des voies et impactant la signalisation ferroviaire a été écartée des scénarios possibles.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.2 L'INTERMODALITE

Suite aux constats du diagnostic, il a été établi la nécessité d'améliorer les échanges en termes de confort, de lisibilité et de sécurité :

« **Créer les conditions d'une meilleure intermodalité** »

La réponse à cet enjeu doit se baser sur des grands principes partagés avec les partenaires de l'étude et guidant la conception du pôle d'échange.

4.2.1 Les grands principes

Le pôle de Noisy-le-Sec est un pôle dans lequel les transports en communs (TC) et les modes actifs représentent et représenteront 95% des parts modales. En conséquence, la conception du pôle se doit de mettre au premier rang ces modes de transports et de favoriser la meilleure intermodalité entre la gare, les modes actifs et les TC.

Il est donc prévu un parvis à l'accès principal dit parvis haut et un à l'accès secondaire dit parvis bas. En outre, **les échanges se feront majoritairement entre le tramway et la gare**. Il est donc impératif de sécuriser et d'améliorer ce lien. Les échanges entre le tramway 11 Express et le RER E se font via la passerelle et le passage souterrain sans passer par l'espace public.

Ensuite, autant que possible, les **vélos** et leur stationnement comme les **bus** avec leurs arrêts **doivent être au plus proche** de la gare, que ce soit sur le parvis haut ou le parvis bas.

Les **itinéraires piétons** comme ceux des **cycles** doivent être **directs et sécurisés** pour devenir attractifs pour l'ensemble des usagers.

Ces parcours comprennent aussi ceux des passagers déposés en voiture. La **dépose/reprise minute** doit être localisée de façon pertinente pour limiter les détours des véhicules particuliers (VP) et **pour éviter les traversées dangereuses** des voyageurs déposés ou repris.

Enfin le **stationnement des VP**, qui représente moins de 5% des parts modales, doit être intégré mais ne nécessite pas d'être au plus proche de la gare. Le diagnostic a permis de valider le **maintien de la jauge actuelle du parc relais** avec une reconfiguration de celui-ci pour organiser les autres fonctions du pôle d'échanges et introduire les nouvelles pratiques de mobilités.

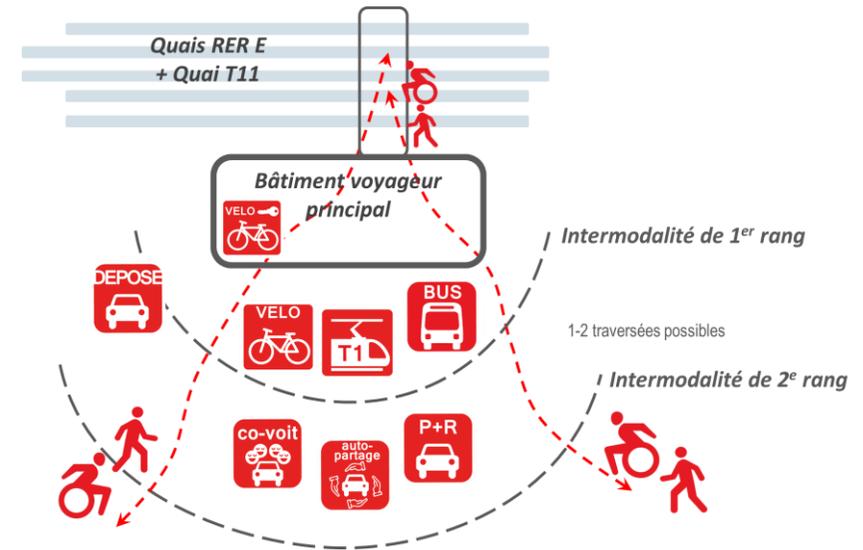


Figure 89 : schéma de la hiérarchisation de l'intermodalité du pôle de Noisy-le-Sec - Egis

L'ensemble des aménagements en faveur de l'intermodalité constitue un invariant dans le projet de pôle.



4.2.2 Accessibilité des modes actifs

Avec l'extension du tramway T1 à Val de Fontenay et le prolongement du TRAM 11 Express, la part modale des modes actifs baissera légèrement par rapport à la situation actuelle mais restera forte avec plus de 40% des entrants et 30% des sortants.

La requalification des itinéraires principaux des piétons et cycles pour l'accès au pôle et des espaces publics autour de la gare sera nécessaire pour garantir :

- Leur **sécurité**, avec des espaces bien dimensionnés, dédiés si nécessaire ;
- Le **confort et l'accessibilité**, nécessitant également un juste dimensionnement des espaces et un traitement altimétrique fin, en particulier sur la rue de la gare,
- L'anticipation du parcours voyageur en ouvrant les perspectives au sein du pôle ;
- Le **jalonement**, qui participera à la bonne lisibilité nécessaire sur les axes principaux.

Si ces principes peuvent s'appliquer à un périmètre élargi autour de la gare, les pistes d'aménagement proposées ci-après se cantonnent au périmètre intermodal explicité au chapitre 2.1.

Par ailleurs, les principes d'aménagement proposés répondent à ceux énoncés dans le PLD d'Est Ensemble et le PLU de Noisy-le-Sec.

PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE



Figure 90 : Itinéraires piétons principaux arrivant au futur pôle d'échanges- source : Egis

Accessibilité à la gare

L'accessibilité des modes actifs à la gare conserve les itinéraires principaux existants :

- **La rue de Verdun.** À minima, une rénovation des trottoirs est à envisager avec la conservation des arbres de hautes tiges. Dans l'hypothèse où le passage dans les 2 sens est retenu pour l'itinéraire de la future ligne de bus n°245, un réaménagement plus ambitieux est nécessaire avec un élargissement de la voie carrossable pour le croisement des bus. Cela engendre la suppression de 14 places de stationnement. Cet aménagement pourrait être anticipé dans le cadre de la restructuration du réseau bus,
- **La rue Jean Jaurès.** Sa configuration va complètement être remaniée par les aménagements de l'extension du T1 jusqu'au pôle de Val de Fontenay. Une pacification de la partie centrale de la rue, avec accès riverains et livraisons, a été validée. Ce principe



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

d'aménagement va dans le sens d'une facilitation des flux piétons en direction de la gare. Il s'intègre dans la logique d'une bonne accessibilité du pôle de Noisy-le-Sec.

- **Boulevard de la République.** Aujourd'hui un peu étroit pour accueillir à la fois l'attente aux arrêts de bus des voyageurs et les flux piétons, un élargissement des trottoirs sera réalisé pour améliorer le confort des usagers. Par ailleurs les décrochés de façade engendrent des pincements qu'il conviendra de résorber,
- **L'avenue Gallieni et le pont.** Les voies ferrées, situées au nord de la gare ont été identifiées au diagnostic comme une coupure urbaine, détachant le Petit Noisy, les secteurs en cours de construction plus au nord et les quartiers limitrophes de Bondy du reste de la ville de Noisy-le-Sec et de la gare. Les réflexions sont en cours, dans le cadre de la reprise des études du tramway T1, pour favoriser l'accès depuis le nord, en particulier pour les cycles, car le pont Gallieni accueille déjà le tramway T1, de larges trottoirs et deux voies routières.

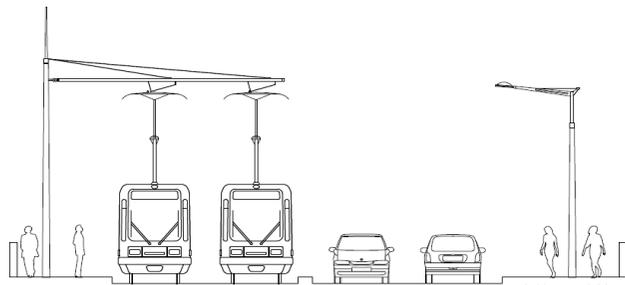


Figure 91 : coupe indicative du pont Gallieni de la situation existante (idem projet extension T1) – source : Egis

A l'horizon de la réalisation du pôle de Noisy-le-Sec, la généralisation des zones 30 et des contre-sens cyclables sur les voies communales devrait avoir été finalisée ainsi que l'aménagement des voies départementales en faveur des cycles.

L'ensemble des voies autour de la gare devrait donc bénéficier d'un aménagement cyclable permettant une bonne accessibilité des cycles à la gare. Le projet de pôle complètera, si nécessaire, sur le périmètre opérationnel les aménagements et vérifiera leurs continuités et cohérences, en particulier en termes de jalonnement et pour la traversée des carrefours.

Pacification de la rue de la Gare

Entre l'accès secondaire et l'accès principal, la rue de la Gare offre aujourd'hui un espace peu qualitatif et peu propice à une liaison entre les deux accès de la gare.

A l'échelle du pôle, la requalification de la rue de la Gare apparaît comme nécessaire, avec pour objectifs de :

- Redonner la place aux modes actifs en limitant la place de la voiture ;
- Faciliter la liaison entre la rue de la Gare et la place Jean Coquelin (parvis haut) et réduire ainsi l'effet de coupure engendré par le dénivelé (environ 4m) ;
- Améliorer la qualité paysagère de cet espace et maintenir au maximum les plantations d'arbres existantes.
- Donner accès au rez-de-chaussée du bâtiment voyageur, dont la programmation à venir pourrait proposer une animation naturelle de l'impasse existante ;
- Donner accès à d'éventuelles opérations connexes qui pourraient être réalisées sur la rue.

Le réaménagement de la rue de la Gare ne devra pas pour autant obérer l'accès des véhicules pour effectuer les interventions des secours, les livraisons, les déménagements, les convoyeurs de fonds, l'enlèvement des ordures, etc. Toujours en impasse, cette portion de la rue de la Gare devra permettre un ½ tour à son extrémité.



Création de parvis devant les accès de la gare

Rendre accessible la gare et le pôle de Noisy-le-Sec, c'est aussi définir et dimensionner des espaces piétons devant les accès de la gare où l'ensemble des flux et modes convergent. Avec des espaces sous-dimensionnés et peu lisibles aujourd'hui, un des enjeux du projet de pôle de Noisy-le-Sec est de réaménager l'espace public au profit des modes actifs avec la création d'un parvis à chaque accès.

Au niveau de l'**accès secondaire**, le projet propose de **créer un parvis bas** en réduisant l'espace de la voirie en supprimant l'îlot en forme de triangle. Seule la voie en continuité de la rue Marc Sangnier est conservée pour la circulation courante des véhicules. Le reste de l'espace est dédié à l'intermodalité (modes actifs, bus) pour une meilleure lisibilité et une mise en valeur de l'accès secondaire, qui est très confidentiel aujourd'hui.



Figure 92 : parvis bas existant

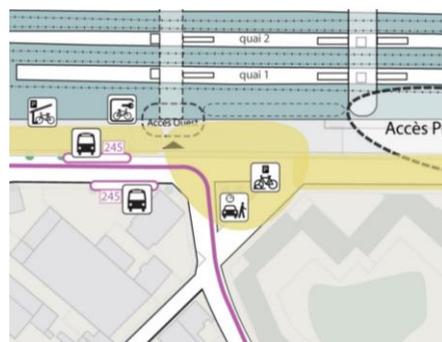


Figure 93 : Parvis bas projeté

PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

Pour l'**accès principal**, un agrandissement conséquent du parvis est nécessaire pour permettre des circulations « voyageurs » plus fluides avec des trajets les plus directs possibles. Agrandir l'espace devant la gare permettra aussi de positionner le futur bâtiment voyageurs afin qu'il puisse jouer pleinement son rôle de repère urbain et ainsi de marquer l'entrée du centre de Noisy-le-Sec. Ce parvis haut permettra d'organiser une bonne intermodalité avec le T1 et intégrera les stationnements vélos nécessaires

Une sécurisation nécessaire des carrefours principaux pour l'accès à la gare

La convergence des modes et des flux sur la place Jean Coquelin et devant l'accès secondaire engendre potentiellement des traversées dangereuses pour les cycles et les piétons se rendant à la gare. Pour ce faire, il sera indispensable d'apporter un soin particulier à la sécurisation de ces carrefours lors de la poursuite des études, même si la sécurisation du carrefour Jean Jaurès / Boulevard de la République sera traitée par le prolongement du tramway T1.

L'offre de stationnement pour les cycles

Le potentiel de rabattement des cycles étant assez élevé, il est proposé de mettre en place des abris couplés à une consigne vélo à chaque accès. Ce dédoublement augmente l'attractivité de la gare pour les cycles.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

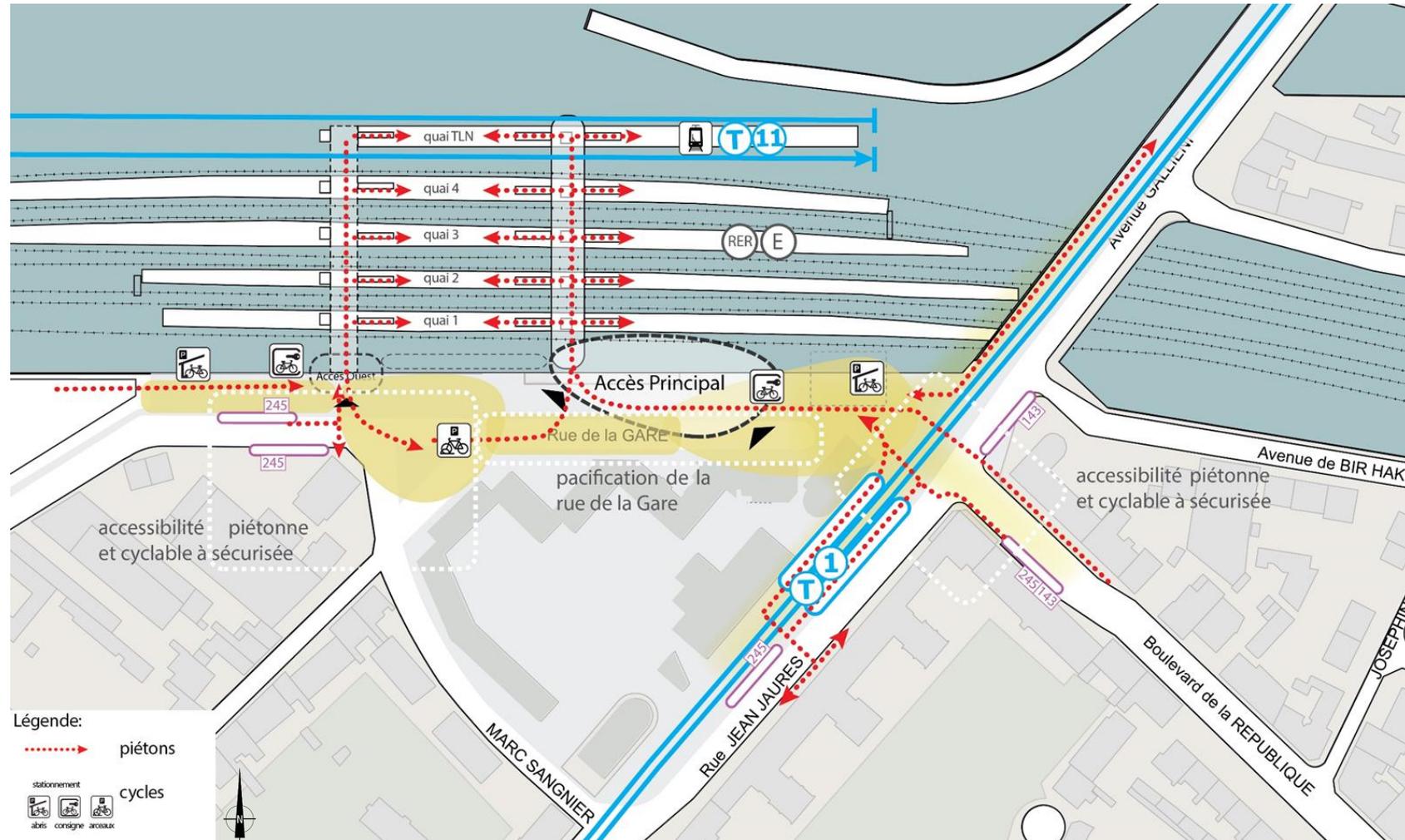


Figure 94 : schéma d'accessibilité des modes actifs à la gare avec positionnement des stationnements type abris, consignes, et simples arceaux. – source : Egis



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.2.3 Intermodalité avec le tramway T1

Les flux intermodaux entre le tramway T1 et la gare représentent la majeure partie des flux intermodaux sur l'espace public à l'horizon 2030.

Le traitement direct et sécurisé des espaces entre la station de tramway et la gare est donc fondamental pour la réussite du projet. Ce lien devra se caractériser par :

- Une co-visibilité entre la station et l'entrée de la gare ;
- Un cheminement direct et sans obstacle ;
- Des espaces de circulation sécurisés et suffisamment larges pour absorber les flux voyageurs ;

Des propositions de différents aménagements du parvis haut sont faites en partie 4.3.

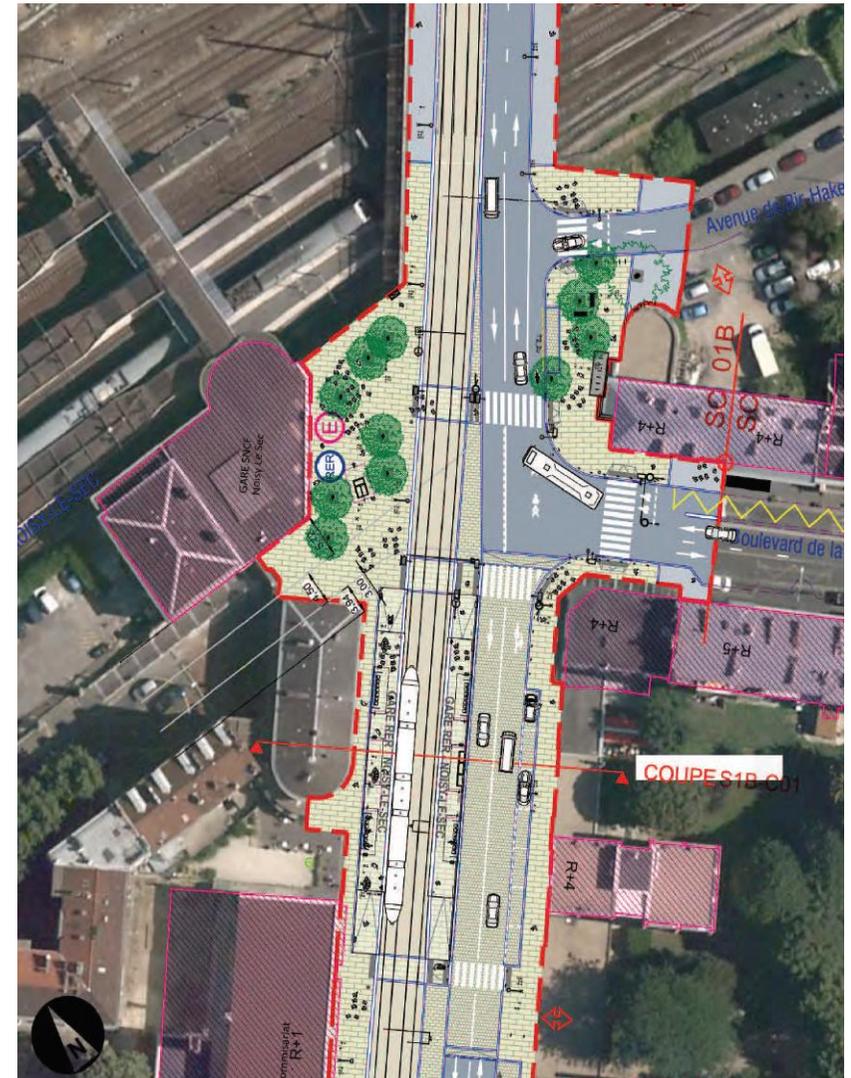


Figure 95 : projet de la future station gare de Noisy-le-Sec - source : Egis



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.2.4 Intermodalité avec les bus

Afin de favoriser et sécuriser l'intermodalité entre les bus et la gare, de renforcer l'accessibilité de l'accès secondaire, il est proposé à ce stade une nouvelle localisation des différents arrêts des lignes 245 et 143.

La **position des arrêts des lignes 143 et 245 sera mise en cohérence avec les autres réflexions menées autour du pôle** et confirmée lors des étapes ultérieures des études de pôle :

- Avec les études du prolongement du T1 à Val de Fontenay
- Avec la restructuration du réseau bus. Le tracé de la ligne 245 fait l'objet de plusieurs variantes. L'aménagement final du pôle intègrera le choix de tracé retenu. Cependant, à ce stade, la solution la plus contraignante spatialement pour l'aménagement du pôle est retenue avec un double sens bus sur la rue de Verdun.

Ligne 245 :

Accès principal :

- Il est proposé de mutualiser l'arrêt dans le sens ouest-est avec l'arrêt du 143 existant et futur. Cette localisation nécessiterait une seule traversée pour les piétons au lieu de 2 aujourd'hui.
- L'arrêt dans le sens est-ouest est proposé au sud du quai tramway, sur le terre-plein qui sépare la voirie de la plateforme tramway afin d'être au plus proche de la gare et du tramway sans traversée de voirie.

Accès secondaire

- Un arrêt pour chaque sens du 245 est proposé au droit de l'accès secondaire, au plus proche du passage souterrain.

Ligne 143 :

- L'arrêt 143 dans le sens sud-nord serait reporté sur la place Jean Coquelin. Cela permettrait de supprimer le court couloir bus existant et d'élargir localement les trottoirs sur le boulevard de la République.

- La position de l'arrêt du sens nord-sud serait conservée. L'élargissement du trottoir serait possible avec la suppression du couloir bus permettant ainsi un meilleur confort d'attente sans gêner la circulation des autres piétons.

Dans les deux cas, les piétons traversent une chaussée pour accéder au tramway et à la gare.

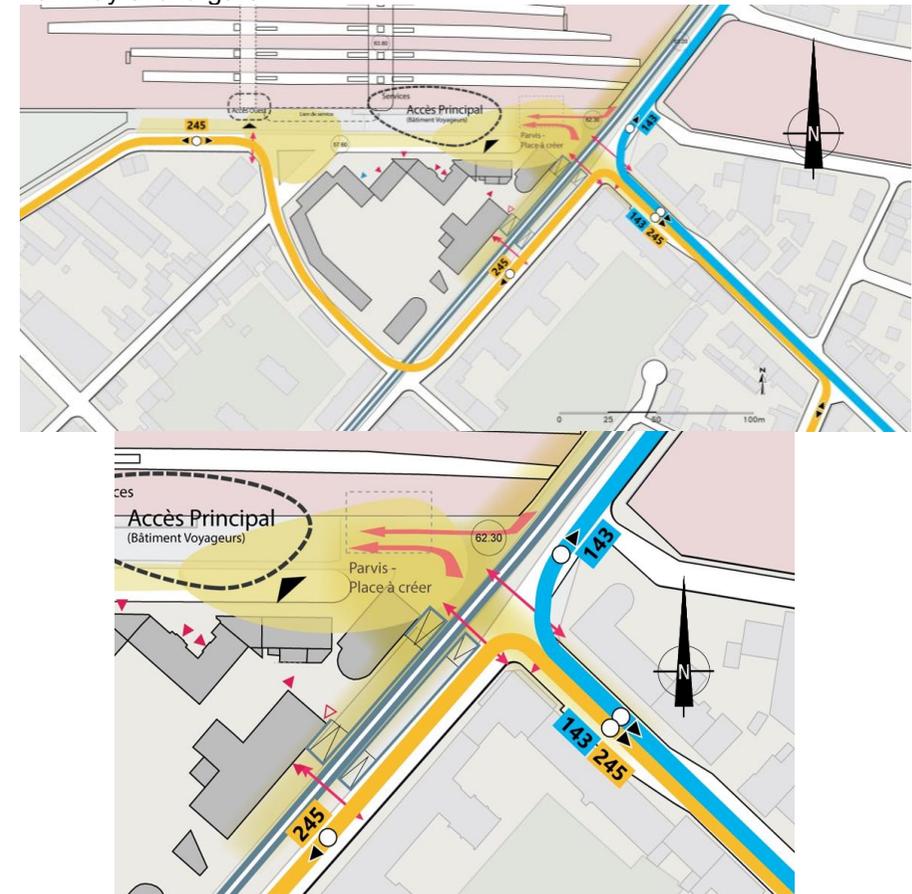


Figure 96 : schémas du positionnement possible des futures lignes de bus desservant le pôle de Noisy-le-Sec (variante 3 de l'itinéraire du 245) et des arrêts - source : Egis



4.2.5 Dépose / reprise minute

La nouvelle configuration du carrefour J. Coquelin prévue par le projet d'extension du tramway T1 devrait supprimer la possibilité de stationnement illicite que l'on observe aujourd'hui sur le rond-point devant la gare. Cette nette amélioration réduira le caractère accidentogène du carrefour.

Considérant que l'espace disponible devant la gare est insuffisant pour accueillir la dépose / reprise minute dans de bonnes conditions et dans un objectif de favoriser les modes alternatifs à la voiture sur la rue Jean Jaurès, la dépose / reprise minute sera située au niveau de l'accès secondaire et accessible depuis la rue Sangnier.

Les 4 places de dépose minute seront localisées au plus près de la gare.

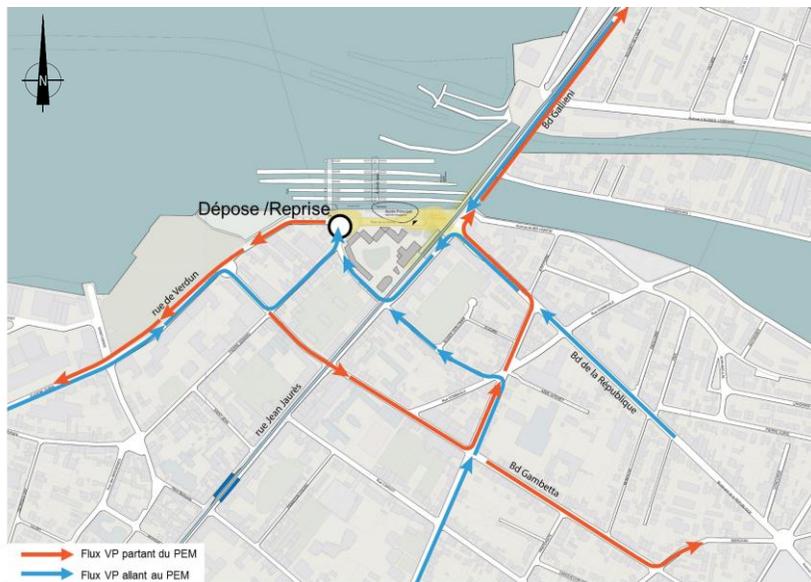


Figure 97 : Itinéraires VP pour accéder à la dépose minute - source : Egis

PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

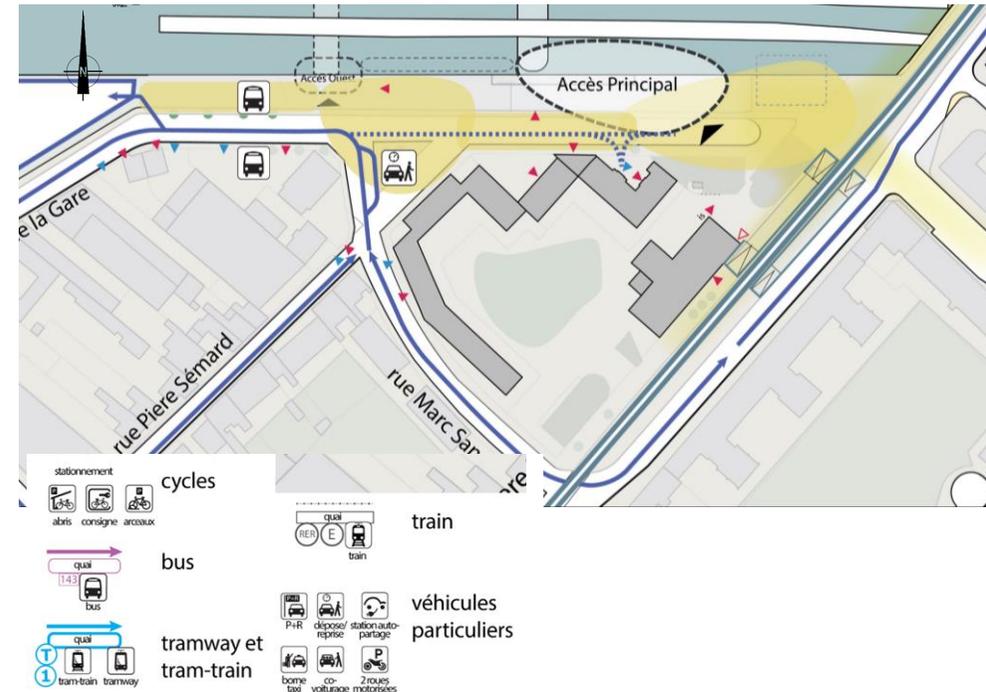


Figure 98 : positionnement indicatif de la dépose minute à l'accès secondaire de la gare - source : Egis

L'aménagement prévu devant le parvis haut devra limiter les pratiques de dépose sauvage.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.2.6 Parking relais et nouvelles pratiques

Afin de créer le parvis bas et d'améliorer l'accès au passage souterrain, les places du parc relais les plus proches du passage souterrain (une trentaine) seront supprimées et seront reportées dans l'espace à l'ouest du parc relais (voir figure 99), afin de maintenir globalement le parking relais existant dans sa capacité actuelle.

La programmation du futur parc relais intégrera des places PMR, du stationnement dédié aux 2 roues motorisées, au covoiturage, à l'autopartage, aux voitures électriques.

Il est proposé d'intégrer les places de stationnement des agents SNCF (10 places) au parc relais, pour limiter le nombre d'accès depuis la rue de la gare.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

Extension du parc relais à l'ouest (espace actuellement non utilisé) pour la création de places, a minima en compensation de celles supprimées à l'est

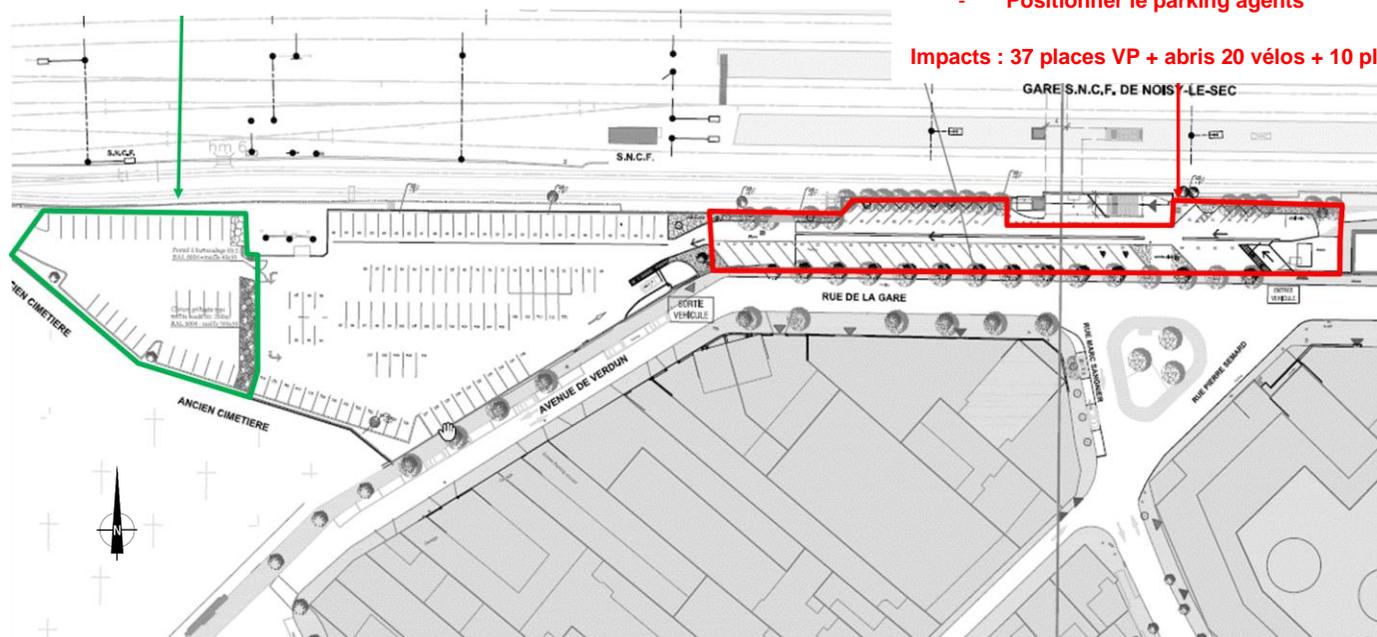


Figure 99 : réorganisation du parc relais existant - source Egis

Les places seront supprimées et relocalisées à l'ouest du parc relais (hors places PMR qui seront recherchées au plus proche de l'accès) pour :

- Créer le parvis bas et donner une visibilité à l'accès secondaire et son débouché
- Organiser le stationnement des cycles
- Positionner l'arrêt du bus 245
- Positionner le parking agents

Impacts : 37 places VP + abris 20 vélos + 10 places PMR

Afin de faciliter les circulations au sein du parc relais et sur la rue de Verdun, l'accès au parc relais se fait depuis la rue de la gare et la sortie sur la rue de Verdun comme indiqué dans le schéma ci-après.

Afin de simplifier le jalonement des automobilistes et pour éviter les confusions, les itinéraires proposés sont les mêmes pour le parc relais et la dépose minute.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.2.7 Synthèse des principes d'intermodalité proposés

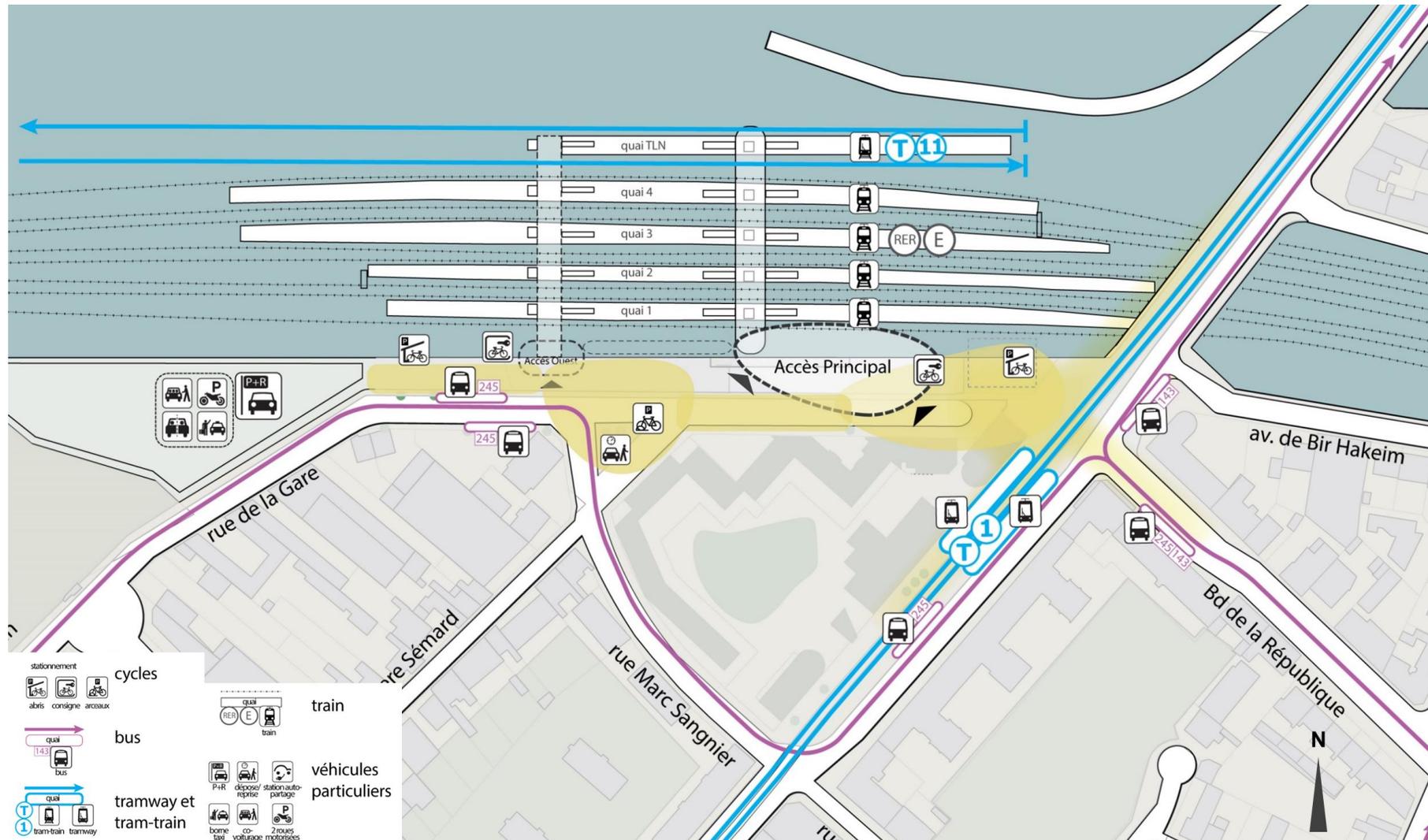


Figure 101 : Schéma de synthèse de l'intermodalité - source : Egis



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.3 UN PARVIS A GEOMETRIE VARIABLE

Le futur pôle de Noisy-le-Sec nécessite la réalisation d'un large parvis haut devant l'accès principal de la gare. Avec des échanges très importants entre le tramway T1 et le bâtiment « voyageurs » de la gare, la qualité des liens entre ces deux ouvrages est primordiale pour le fonctionnement du pôle. La position du nouveau bâtiment voyageurs doit permettre d'agrandir le parvis tout étant visible au sein du quartier. Cependant l'espace actuellement disponible est insuffisant pour atteindre cet objectif. Il est donc nécessaire d'impacter un ou des bâtiments à proximité immédiate du pôle. Trois scénarios de parvis, ayant un impact foncier différent, ont été étudiés et sont détaillées dans le présent DOCP,

Les parcelles concernées les scénarios sont les **parcelles Y203 et Y63 A/B et Y226**.



Figure 102 : image identifiant les parcelles pouvant libérer de l'espace pour le parvis - source : Egis

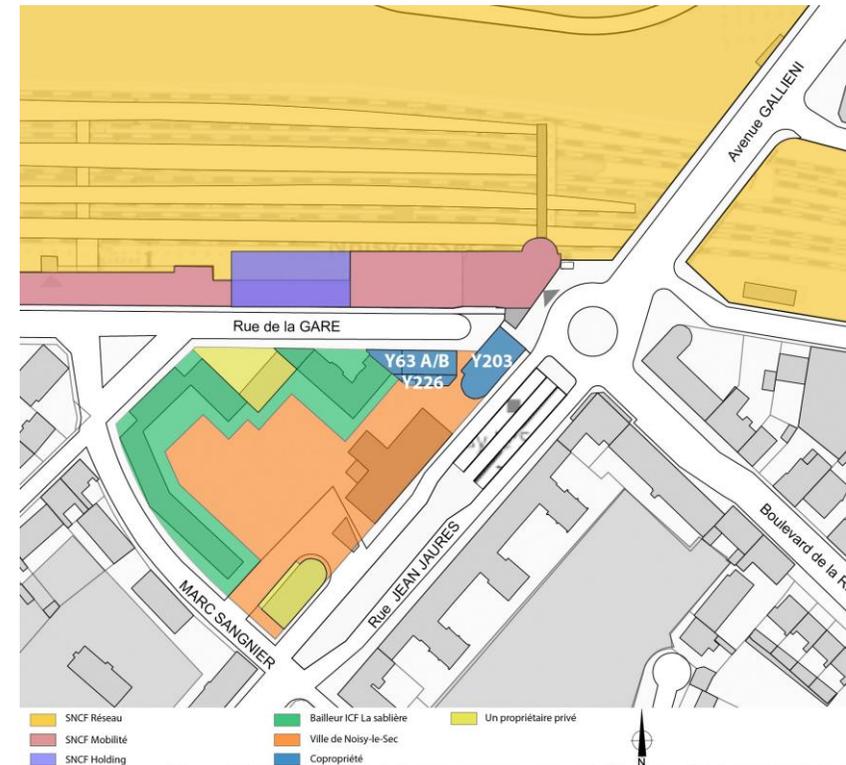


Figure 103 : identification des parcelles pouvant libérer de l'espace pour le parvis - source : Egis



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.3.1 Caractérisation des îlots Y203, Y63 et Y226

La **parcelle Y203** est intégralement occupée par un bâtiment de 3 niveaux organisé en copropriété :

- **R-1** : locaux aux fonctions précises non identifiées, sans doute liées aux commerces du rez-de-chaussée
- **Rez-de-chaussée** : 4 commerces (Bar/Brasserie, Boulangerie, Maroquinerie, Domino's Pizza)
- **R+1** : 3 logements

La surface d'emprise du bâtiment est d'environ 550m². Le bâtiment date de la reconstruction de la gare et fait partie d'une composition urbaine symétrique, avec son pendant plus au sud. Un risque de présence d'amiante existe mais n'est pas confirmé à ce stade.

La **parcelle Y63 A/B** est occupée quasiment entièrement par 2 bâtiments en copropriété s'élevant respectivement en R+4+combles et en R+5. Ils sont par ailleurs composés respectivement de 16 et 5 logements, ainsi que d'un commerce au rez-de-chaussée.

La **parcelle Y226** est attenante à la parcelle Y63 A/B et fonctionne avec elle.

L'emprise de la parcelle est d'environ 285m² en combinant l'ensemble. La date de construction semble antérieure à la gare actuelle. Un risque de présence d'amiante existe mais n'est pas confirmé à ce stade.

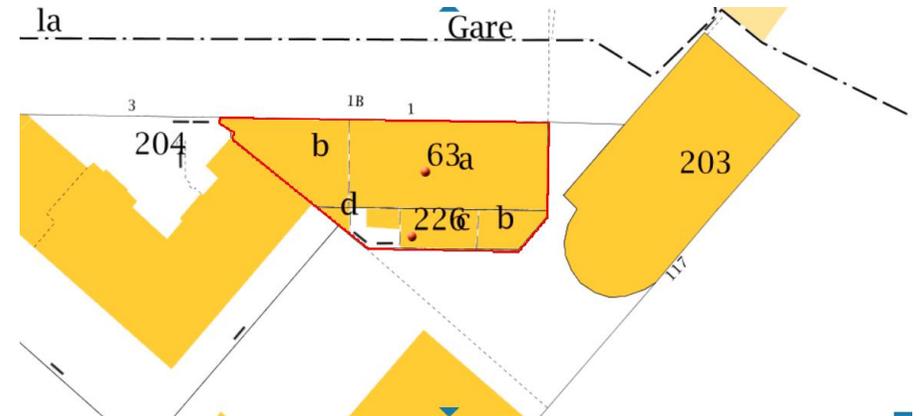


Figure 104 : extrait de cadastre parcelles Y226, Y63 et Y203 - source : cadastre.gouv.fr



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.3.2 Parvis A

Le premier scénario consiste en **l'intégration de l'îlot Y203** par le projet, au profit d'un espace public s'adressant à la gare.
Ce scénario permet l'aménagement d'un **parvis d'environ 1.200m²** plutôt en longueur.

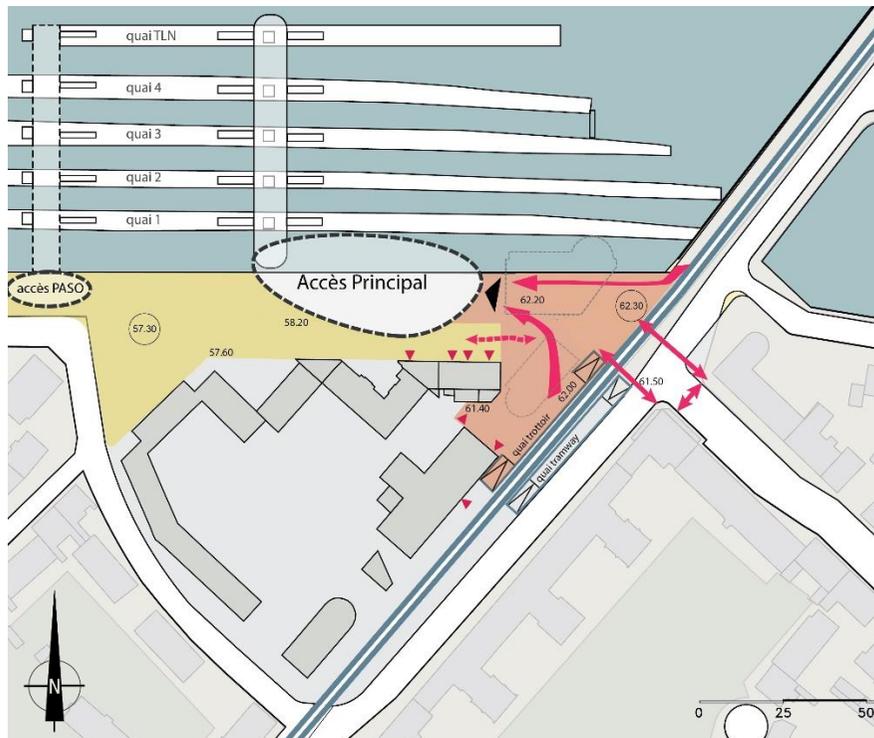


Figure 105 : plan d'aménagement du parvis A - source Egis

Avantages

Il dégage un espace direct et continu entre les quais du tramway et le bâtiment voyageurs. Le quai ouest du tramway peut ainsi devenir un quai trottoir et être complètement intégré au parvis de la gare,

La dimension du parvis créé répond aux futurs besoins du pôle,

Le voyageur obtient une bonne visibilité globale des fonctions intermodales depuis l'entrée du futur bâtiment voyageurs.

Limites

Il maintient « la cour anglaise » des bâtiments Y63 A/B dont la gestion peut devenir problématique avec un espace encaissé et étroit ;

L'articulation entre le parvis haut et la rue de la gare en contre-bas (traitement du dénivelé de 4m) démarre au mieux au niveau du pignon du bâti avec une faible marge de manœuvre ;

Il nécessite la démolition de 3 logements et 4 commerces.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.3.3 Parvis B

Cette seconde option propose de conserver le bâtiment de commerces et **d'acquérir le bâti des parcelles Y63A/B et Y226**. Pour avoir un parvis continu et au niveau de la gare, il nécessite un **comblement du niveau -1 du Y203** et impacte le fonctionnement de ces locaux.

Ce scénario permet l'aménagement d'un **parvis d'environ 1.300m²**.

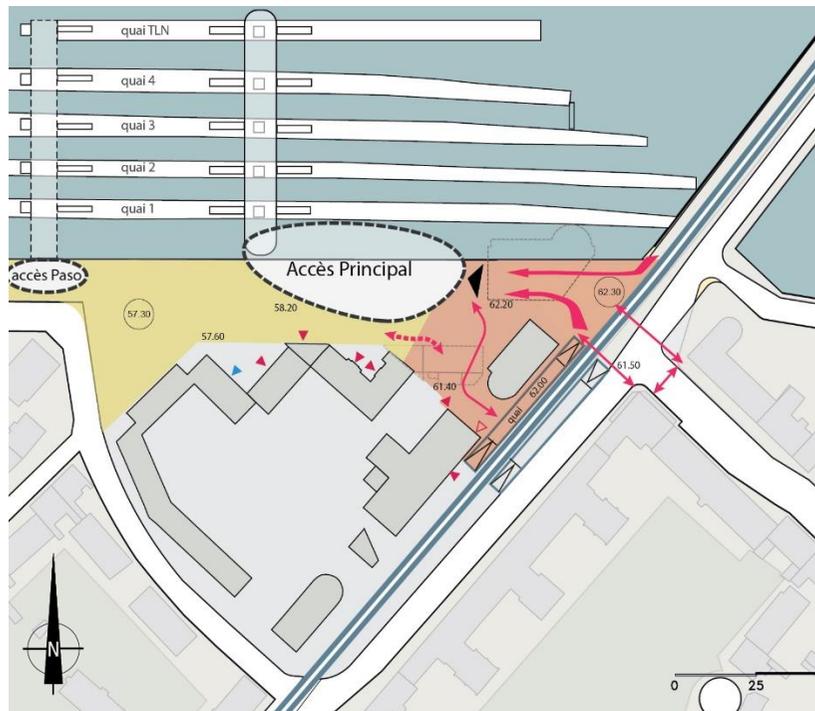


Figure 106 : plan d'aménagement du parvis B - source Egis

Avantages :

La dimension du parvis créé répond aux futurs besoins du pôle ;

Il permet un report vers l'ouest de la gestion du dénivelé entre le parvis haut et la rue de la gare. Cela agrandit l'emprise totale du parvis et permet une plus grande souplesse d'aménagement d'espaces publics pour la liaison entre le parvis haut et la rue de la gare ;

La façade arrière du bâtiment de commerce peut devenir une façade principale, au même titre que la façade donnant sur le quai du tramway. Elle peut participer à l'animation supplémentaire du parvis et de la polarité commerciale.

Limites :

Le parvis est morcelé en plusieurs parties et engendre une lecture moins facile de l'espace ;

La modification de l'organisation des commerces avec la suppression du sous-sol du bâtiment Y203 et la requalification de la façade arrière en façade principale doivent faire l'objet d'études de faisabilité poussées ;

L'intermodalité entre le tramway T1 et la gare est moins directe.

La perception du pôle d'échanges et de ses fonctions est partielle depuis l'entrée du bâtiment voyageurs ou depuis la ville avec le maintien du le bâtiment de commerces

Il nécessite la démolition de 21 logements et de 1 commerce.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.3.4 Parvis C

L'acquisition des deux groupes de bâtiments (parcelles Y63A/B, Y226 et Y203) permet la réalisation d'un parvis d'une surface d'environ 1.600m².

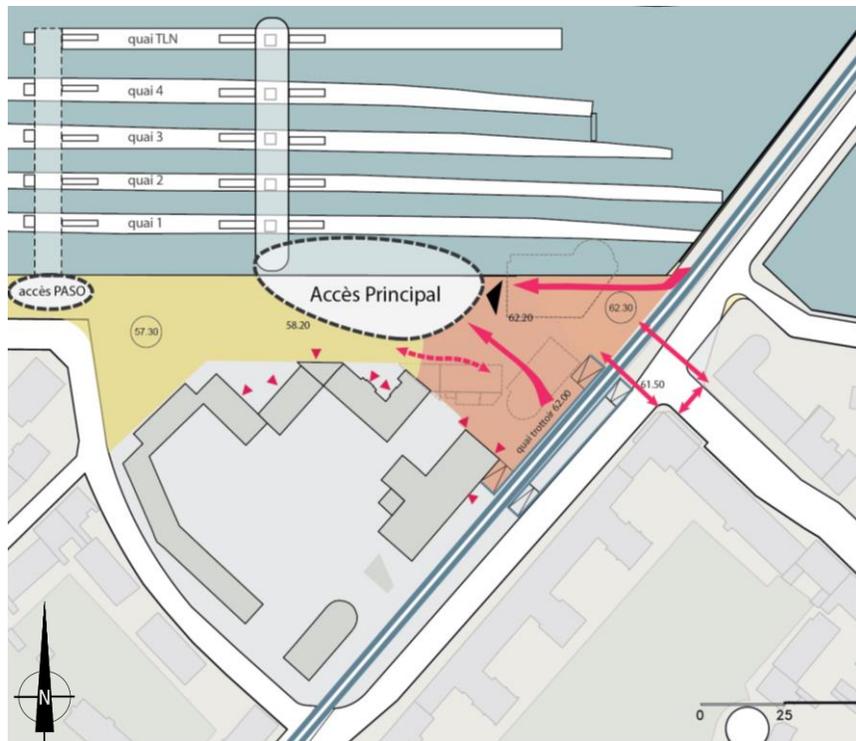


Figure 107 : plan d'aménagement du parvis C - source : Egis

Avantages :

L'acquisition des 3 parcelles désenclave le futur bâtiment voyageurs et ouvre sensiblement la gare sur la ville.

Report vers l'ouest de la gestion du dénivelé entre le parvis haut et la rue de la gare. Cela agrandit l'emprise totale du parvis et permet une plus grande souplesse d'aménagement d'espaces publics ;

Le parvis est largement ouvert sur les fonctions intermodales du pôle et facilite l'anticipation des itinéraires des voyageurs ;

La station de tramway est en co-visibilité complète et en lien direct avec l'entrée du bâtiment voyageurs. Le quai ouest du tramway peut ainsi devenir un quai trottoir et être complètement intégré au parvis de la gare ;

Limites :

Acquisition de 2 bâtiments comportant au total 24 logements et 5 commerces ;

Le parvis est légèrement surdimensionné par rapport aux flux voyageurs attendus.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.3.5 Comparaison des 3 solutions de parvis haut

Le tableau ci-dessous permet de comparer les 3 solutions selon différents aspects et critères

	Parvis A	Parvis B	Parvis C
Surface et dimensionnement du parvis haut	1.200 m ² - parvis bien dimensionné	1.300m ² - parvis bien dimensionné	1.600m ² - parvis légèrement surdimensionné
Souplesse de gestion du dénivelé et traitement cheminement PMR entre le parvis haut et la rue de la gare	Espace contraint Cours anglaise devant les bâtiments Y63 A/B	Espace large avec une bonne profondeur, articulation confortable	Espace large avec une bonne profondeur, articulation confortable
Qualité du lien entre le T1 et le BV	Lien direct, confortable et suffisamment large	Connexion avec détours et co-visibilité moyenne	Lien direct, confortable et suffisamment large
Visibilité globale des fonctions intermodales depuis/vers le BV	Visibilité correcte depuis/vers le BV	Visibilité partielle du pôle depuis/vers le BV	Bonne visibilité depuis/vers le BV
Besoin d'acquisitions (impacts humains, coûts et délais)	Parcelles Y203	Parcelles Y63 A/B et Y226 Impacts sur le sous-sol du Y203	Parcelles Y203, Y226 et Y63 A/B

- **Vert** : la solution remplit les objectifs du projet et convient bien aux fonctions et aux valeurs attendues, ou elle ne présente pas de difficulté ;
- **Jaune** : la solution ne remplit pas totalement les objectifs mais permet d'améliorer la situation actuelle, ou elle présente une ou des légères difficultés techniques et/ou financières ;
- **Orange** : la solution ne remplit pas les objectifs attendus et n'améliore quasi pas la situation actuelle, ou elle présente une ou des difficultés techniques et/ou financières importantes.



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE



Figure 108 : Perspective scénario A



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

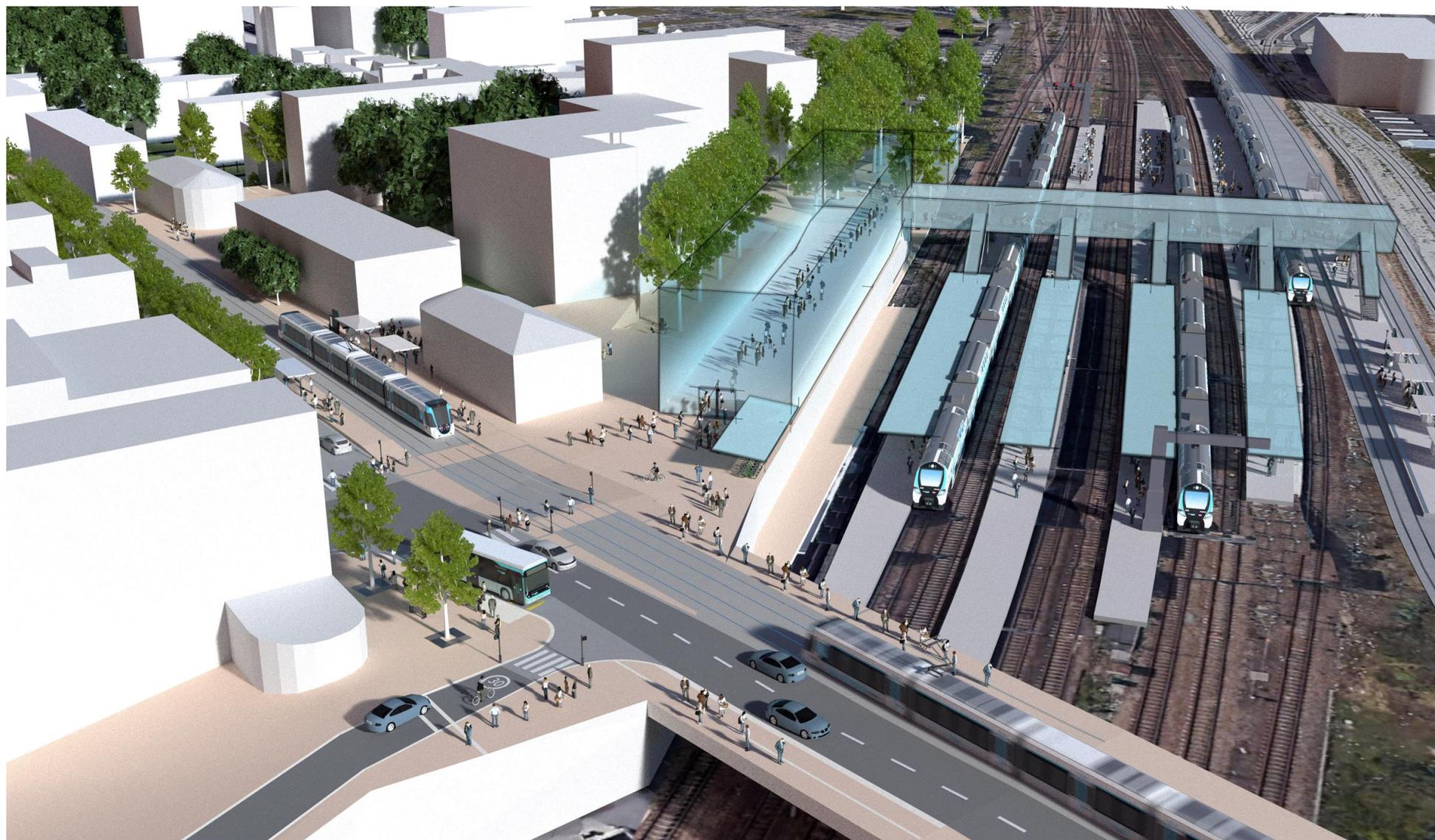


Figure 109 : Perspective scénario B



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

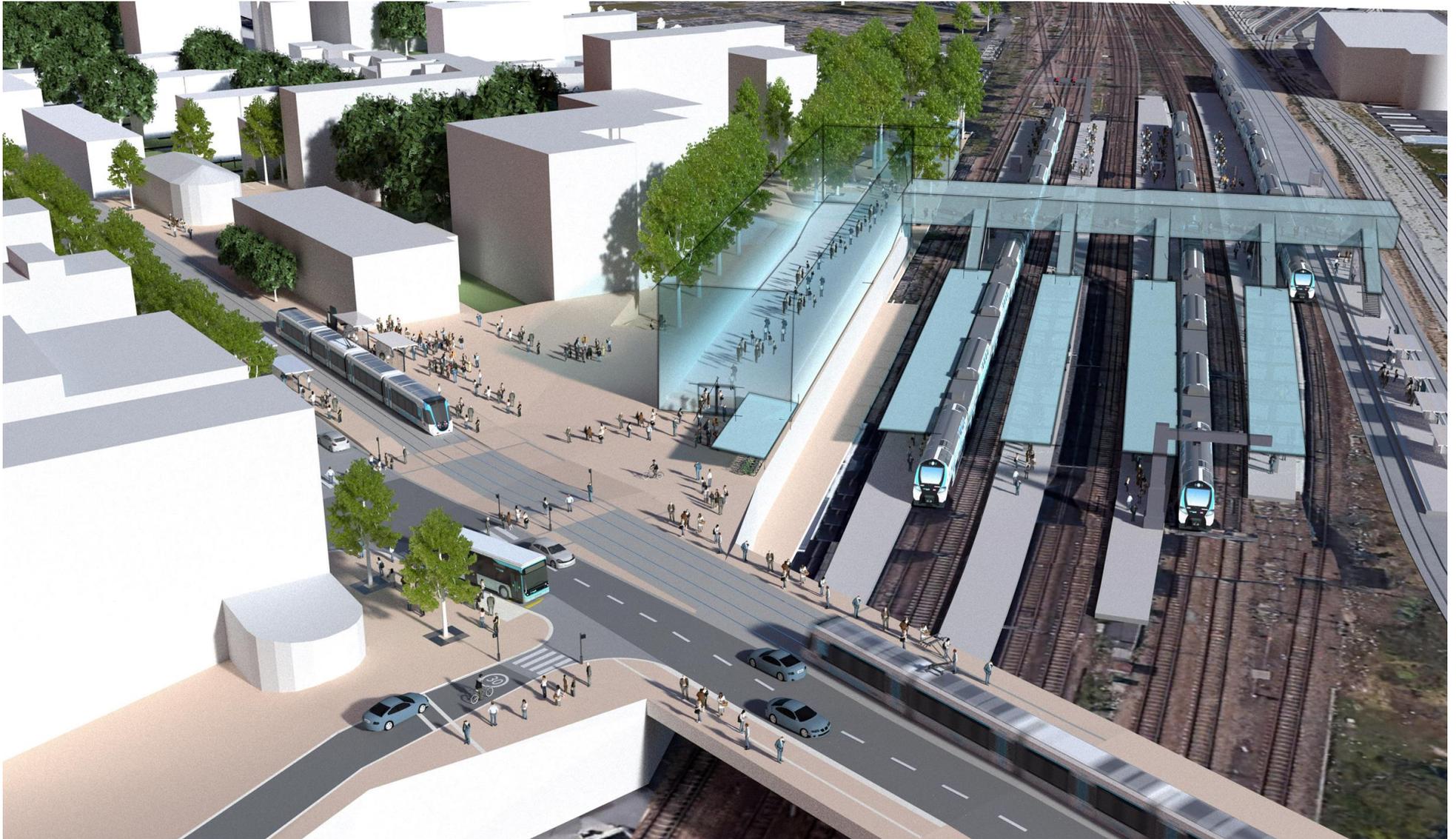


Figure 110: Perspective scénario C



PARTIE 4 : ELABORATION D'UN NOUVEAU POLE GARE

4.4 POTENTIELLES OPERATIONS CONNEXES

L'apaisement de la rue de la gare au profit des piétons et la restructuration du pôle gare permettent d'identifier un espace entre l'accès secondaire et le bâtiment voyageurs qui pourrait être investi par une opération connexe au pôle. La programmation d'un tel bâtiment n'a pas été étudiée à ce stade, néanmoins elle pourra être approfondie lors des études ultérieures avec les partenaires du pôle.

Par ailleurs, dans l'hypothèse du choix du scénario C, une deuxième opération connexe pourrait être envisagée. Celle-ci pourrait venir fermer l'îlot de la Sablière et venir s'appuyer à la fois sur le pignon de la copropriété et celui de la salle Gérard Philippe.

Plus généralement, **le projet de restructuration de la gare** et des espaces publics qui l'entourent **peut-être l'occasion d'engager une réflexion urbaine à l'échelle du quartier.**

Les différents scénarios et les possibles opérations connexes seront à mettre en relation avec un projet urbain de plus grande ampleur, porté par les collectivités locales et/ou les partenaires publics / privés, qui serait à développer autour du pôle gare dans l'îlot entre les rues Sangnier, de la Gare et Jaurès.

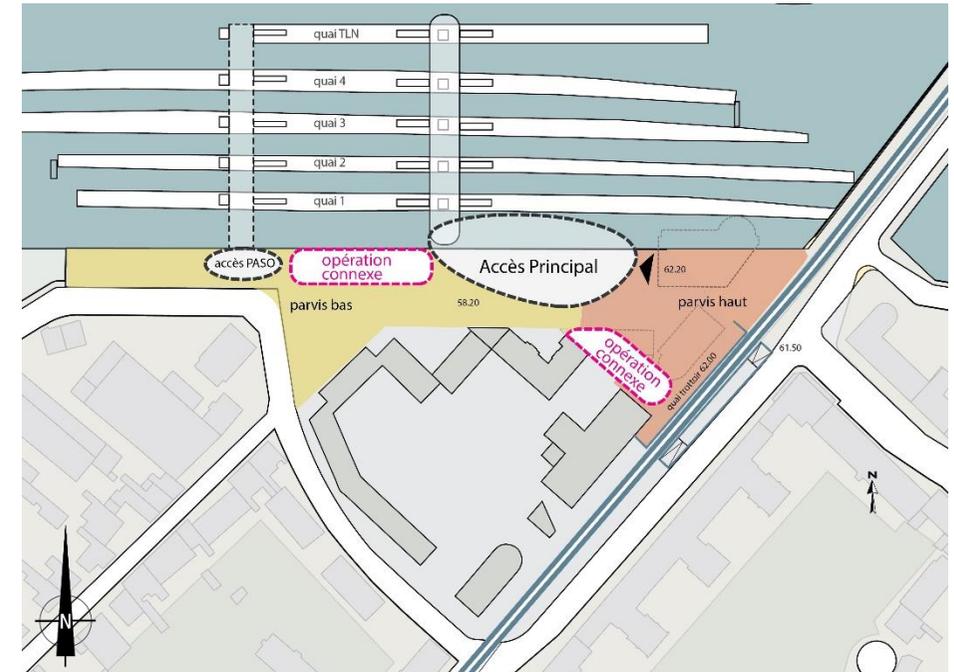


Figure 111 : plan d'implantation de potentielles opérations connexes -
source : Egis



PARTIE 5 : COUTS ET PHASAGE

5.1 ESTIMATION DE LA GARE ET DU POLE	107
5.1.1 Méthodologie et définition des périmètres de chiffrage	107
5.1.2 Coût d'investissement	109
5.2 PHASAGE ET PLANNING	112
5.2.1 Proposition du phasage de l'opération	112
5.2.2 Planning prévisionnel du projet	114

5.1 ESTIMATION DE LA GARE ET DU POLE

5.1.1 Méthodologie et définition des périmètres de chiffrage

Hypothèse de travail

Les principales hypothèses pour l'estimation financière des coûts du projet ont pour valeur de référence l'euro courant valeur janvier 2018.

Une provision de sommes à valoir de 10% est intégrée aux montants présentés. Les coûts présentés prennent compte aussi :

- des frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ;
- le coût des installations chantier et des travaux préparatoires ;
- des provisions pour risque dont le risque amiante des immeubles à démolir ;

Le chiffrage a été élaboré en scindant le projet en 2 périmètres : le périmètre ferroviaire et le périmètre intermodal.

Chiffrage périmètre ferroviaire

Le chiffrage du périmètre ferroviaire comprend :

- La démolition du bâtiment voyageur existant avec conservation des parties techniques des niveaux inférieurs ;
- La démolition de la passerelle d'accès aux quais existante ;
- La démolition du bâtiment de la SNCF donnant sur la rue de la gare ;
- La création d'un nouveau bâtiment voyageurs en plain-pied sur le foncier SNCF ;
- La création d'une passerelle fermée (toiture et façades vitrées) pour accéder aux quais y compris le quai du Tram 11 express, avec les escaliers fixes et mécaniques et les ascenseurs ;
- La création d'un petit bâtiment repère pour l'accès secondaire
- La rénovation du passage souterrain, hors prolongement du passage souterrain au quai tramway Tram 11 express ;

- La réfection des revêtements de quais et les dévoiements de réseaux pour intégrer les fondations et massifs des différents ouvrages ;
- La création de nouveaux abris de quais sur les quais n°1-2-3 ;
- Travaux ferroviaires sur les systèmes de caténares et des voies.

Ces coûts seront à conforter lors des études ultérieures pour les sujets caténares, télécoms, signalisation et des impacts travaux sur les installations existantes.

Les installations chantier et la complexité des travaux ferroviaires sur un site occupé et exploité ont été prises en compte, les investigations devront se poursuivre. Cela comprend ainsi la mobilisation des équipes de la SNCF Entrepreneur. Les interruptions temporaires de circulation des trains pour les travaux de génie civil de grande ampleur, telles que la pose de la passerelle d'accès aux quais, et les disponibilités du personnel de SNCF Entrepreneur devront être confirmées et intégrées au planning des travaux sur l'ensemble de l'axe Paris Est, sur lequel les travaux concomitants s'annoncent nombreux. À ce stade des études, le risque pyrotechnique n'a pas été pris en compte dans la présente estimation.

Chiffrage du périmètre intermodal

Le chiffrage du périmètre intermodal concerne l'ensemble des aménagements extérieurs au périmètre ferroviaire nécessaire au fonctionnement du pôle d'échange multimodal.

Le pôle de Noisy-le-Sec est en interface avec le projet de l'extension du tramway T1 vers Val de Fontenay. Le périmètre de ce projet se superpose à celui du pôle, aussi il a été considéré que seraient exclus les aménagements du T1 qui ne nécessitent pas de modification pour l'aménagement du pôle.

Par ailleurs 3 variantes d'aménagement sont présentées par rapport aux 3 scénarios d'acquisition et d'aménagement du parvis haut envisageables.



PARTIE 5 : COUTS ET PHASAGE

Le chiffrage des espaces intermodaux comprend d'une manière générale :

- La reprise du quai ouest du tramway T1 en quai trottoir, lorsque cela est possible,
- La réalisation de l'ensemble des arrêts de bus avec installation des abris attenants ;
- La rénovation qualitative des espaces de circulation des modes actifs (trottoirs et parvis) ;
- La démolition d'un ou des bâtiments suivant les scénarios de parvis haut considérés ;
- La rénovation des chaussées et la mise en place d'un plateau piéton pour sécuriser les traversées au niveau de l'accès secondaire ;
- La plantation d'arbres avec des grilles de protection des racines ;
- L'installation de luminaires routiers et piétonniers ainsi que du mobilier urbain ;
- Mise en place de signalétiques fixes pour le jalonnement des différents modes ;
- 2 abris vélos et 2 consignes vélos ;

Cette estimation d'aménagement tient compte de la complexité de mise en œuvre en site occupé à proximité d'un tramway en service (T1) avec le phasage nécessaire à l'exploitation du pôle et de la gare pendant toute la durée des travaux. Les frais d'installation chantier partent du principe d'une certaine mutualisation des installations avec celle des travaux ferroviaires, localisée sur le parc relais.

Une provision forfaitaire a été provisionnée pour le risque de présence d'amiante dans les bâtiments à démolir.

Le risque pyrotechnique n'a pas été pris en compte dans la présente estimation.

Le coût des acquisitions foncières a été estimé en tenant compte du prix d'acquisitions des biens, des indemnités pour les locataires ou propriétaires (évictions, emploi...), d'une provision forfaitaire pour des travaux liés à la restructuration des sous-sol du bâtiment Y203 dans le scénario B, de frais de maîtrise d'ouvrage et de procédures.

5.1.2 Coût d'investissement

Estimations du périmètre ferroviaire

Au stade DOCP, le **coût d'investissement de la gare et des aménagements du périmètre ferroviaire est estimé entre 35 et 45 M€ HT**

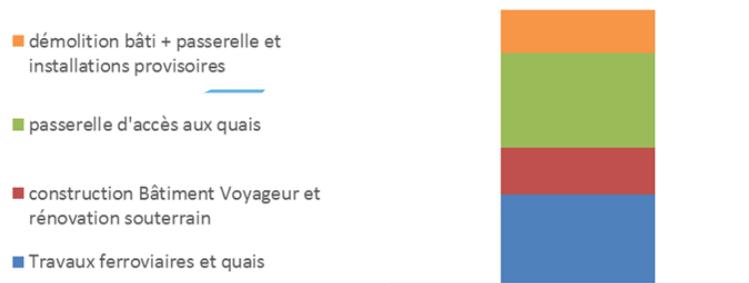


Figure 112 : répartition proportionnelle des coûts par ouvrages dans le périmètre ferroviaire – source : Egis

La faisabilité, le coût et la durée des travaux (Cf 5.2) ont été estimés sous réserve de :

- Disponibilités des besoins capacitaires importants, notamment en personnel SNCF Entrepreneur et Interruption Temporaire de Circulation.
- Maintien de la visibilité des signaux ferroviaires à 250m.
- Confirmation de la part des études d'exploitation du maintien de la robustesse de la grille horaire.
- Confirmation de la part des études caténaires, télécoms, signalisation des impacts travaux sur les installations existantes.

Estimation du périmètre intermodal

Les coûts d'investissement des 3 scénarios du pôle d'échanges multimodal sont les suivants :

M€ HT	Coût périmètre intermodal (hors sujets fonciers)	Coût foncier*	Coût total périmètre intermodal
Scénario Parvis A	8 M€	4 M€	12 M€
Scénario Parvis B	8 M€	6 M€	14 M€
Scénario Parvis C	9 M€	10 M€	19 M€

* coût foncier : acquisitions + prévisions sur les indemnités de d'éviction, de emploi, travaux + frais MOA/MOE ...



PARTIE 5 : COUTS ET PHASAGE

Details estimatifs par aménagement urbain

Pour le périmètre intermodal les coûts par ouvrage sont les suivants (hors coûts fonciers) :

Aménagements	Coût (M€ HT)
Parvis bas et aménagements rue de la gare et Marc Sangnier	2,5 à 3 M€ HT
Parc relais	1 à 1.5 M€ HT
Aménagements rue Jean Jaurès et bd de la République	1 à 1.5 M€ HT
Parvis A	3 M€ HT
Parvis B	3 M€ HT
Parvis C	4 M€ HT

Synthèse du coût total d'investissement

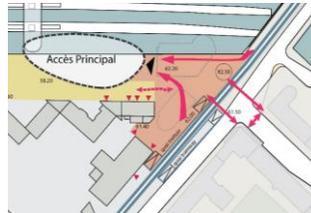
Nouveau bâtiment voyageurs + passerelle d'accès aux quais + requalification passage souterrain existant

35 à 45 M€ HT

+

Aménagements urbains communs (parvis bas, rue de la gare, P+R...) + scénarios parvis haut :

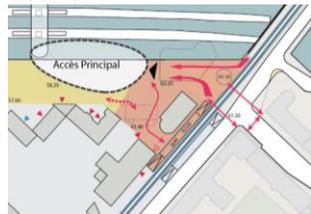
Parvis A



Acquisition bâtiment de commerce (parcelle Y203)

12 M€

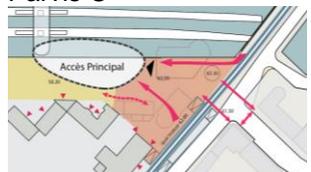
Parvis B



Acquisition bâtiments de logements (parcelle Y63 A/B et Y226)

14 M€

Parvis C



Acquisition bâtiments de logements (parcelle Y203 et Y63 A/B et Y226)

19 M€

=

TOTAL :

47 – 57 M€ HT

49 – 59 M€ HT

54 – 64 M€ HT



5.2 PHASAGE ET PLANNING

5.2.1 Proposition du phasage de l'opération

À ce stade des études, le présent phasage a pour objectif de proposer, dans les grandes lignes, les principales étapes de mise en oeuvre du pôle d'échange et de la gare. Vu la complexité des travaux ferroviaires et le peu de place disponible sur le site, il est envisagé d'utiliser tout ou partie du parc relais pour installer la base travaux et les aires de stockage et de préfabrication.

Précautions :

Ce phasage de principe sera précisé lors des étapes d'études ultérieures et sera amené à évoluer et à être sous-phasé, en particulier :

- **pour limiter les impacts sur le fonctionnement du quartier et du pôle existant** (parc relais, circulations et accès...)
- **pour réaliser au plus tôt certains aménagements intermodaux**

Les formes des bâtiments sont uniquement indicatives et ne préjugent pas de l'architecture définitive des ouvrages et bâtiments.

Phase 1 : Principales étapes

- Installation du chantier sur le parc relais ;
- Démolition du bâtiment SNCF côté parking ;
- Selon le choix du scénario, acquisition et démolition du ou des bâtiments voisins de la gare nécessaire à l'aménagement du pôle ;
- Travaux de préparation ferroviaire ;
- Réalisation de la future passerelle et des accès aux quais ;
- Réalisation d'un BV d'accueil provisoire pour accéder à la future passerelle ;
- Réalisation du bâti nouvel accès secondaire et rénovation du passage souterrain.

NB: Maintien en exploitation du BV principal, de l'accès secondaire et du souterrain

Phase 2 Principales étapes

- Mise en service de la future passerelle et des accès aux quais ;
 - Mise en service de l'accueil provisoire ;
 - Mise en oeuvre d'une liaison provisoire entre le T1 et le BV provisoire ;
 - Démolition du rez-de-chaussée du BV principal et de la passerelle existante ;
 - Réalisation du nouveau bâtiment voyageurs ;
 - Réalisation des aménagements extérieurs du parvis haut et articulation avec la rue de la gare ;
- NB: Maintien en exploitation de l'accès secondaire et du souterrain ; et tramway T1

Phase 3 Principales étapes

- Mise en service du nouveau bâtiment voyageurs et du parvis haut ;
- Dépose BV provisoire ;
- Libération du parc relais par la majorité des installations chantier ;
- Réalisation des espaces extérieurs côté accès secondaire (rue de la gare, parvis bas, parc relais, arrêts de bus, etc.).

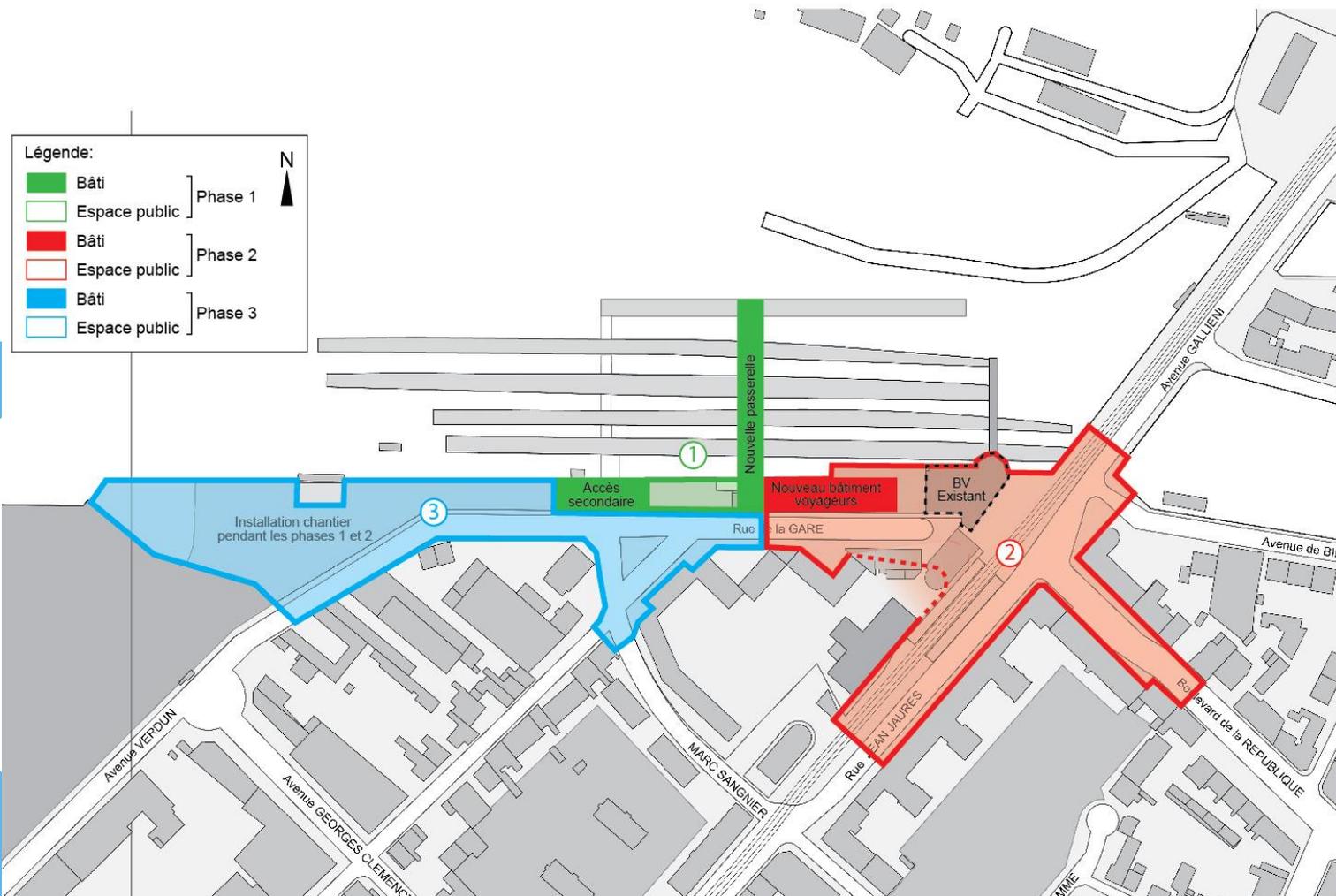


Figure 113 : Phasage possible des travaux du pôle - source : Egis



5.2.2 Planning prévisionnel du projet

À ce stade, le planning prévisionnel des études et des travaux envisagés propose respectivement 3 à 5 ans et 3 à 4 ans, hors période de validation et d'obtention des financements. Soit une fourchette globale de 6 à 9 ans pour réaliser le projet à compter du démarrage des études AVP.

Ce délai nécessite une continuité des étapes de validation des dossiers et des financements.

Il est à noter que le planning de réalisation devra se coordonner avec ceux du prolongement du T1 à Val de Fontenay et qu'il dépendra aussi des interruptions de trafic ferroviaire (ITC) accordées par les services compétents de la SNCF et de la mise à disposition des équipes de SNCF Entrepreneurs pour réaliser et encadrer les travaux sur les voies ferrées.

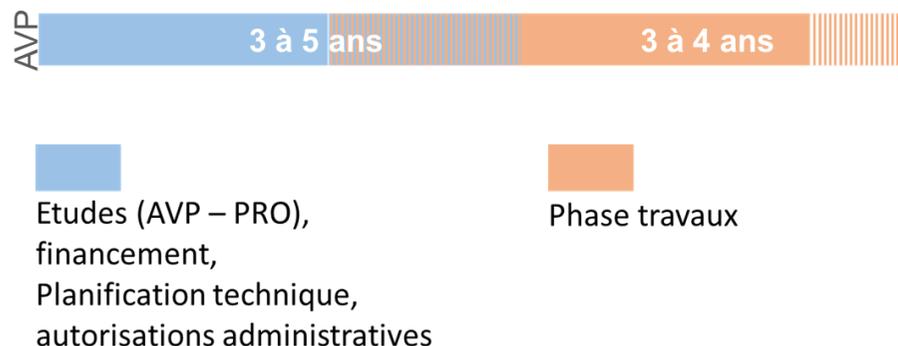
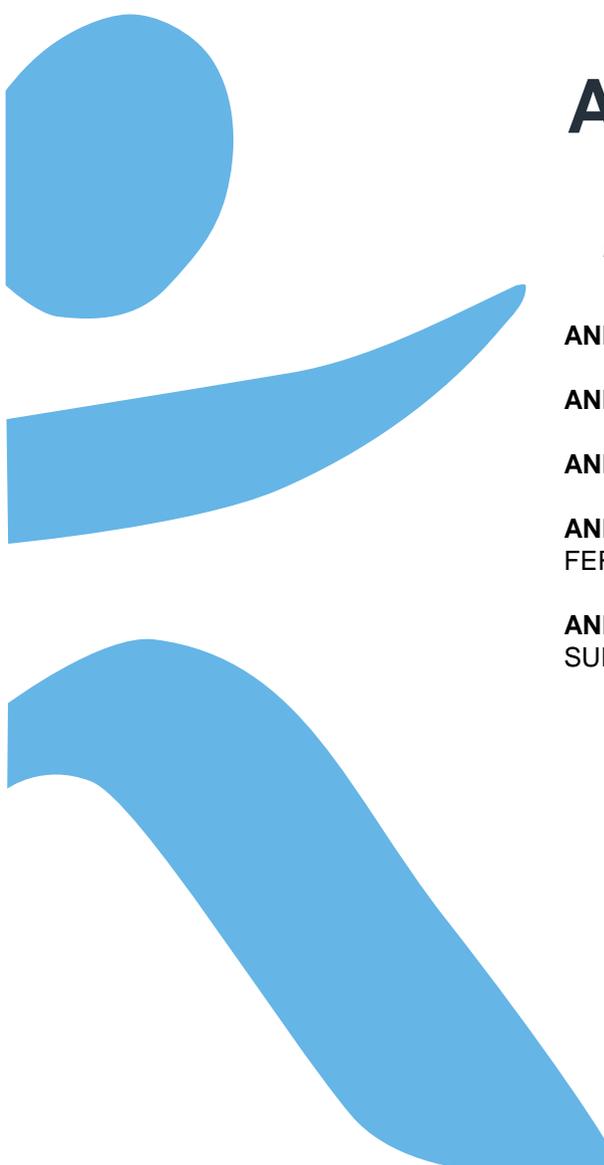


Figure 114 : planning prévisionnel des études et travaux (hors étapes de validation et sous réserve de financements) - source : Egis



ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 01 : TABLE DES FIGURES /TABLEAUX

ANNEXE 02 : TABLE DES ABREVIATIONS

ANNEXE 03 : HISTORIQUE DE LA GARE DE NOISY-LE-SEC

ANNEXE 04 : ILLUSTRATION DEPLACEMENT D'UN SIGNAL FERROVIAIRE

ANNEXE 05 : SCENARIO BATOMET VOYAGEUR EN SURVOL DES VOIES (NON RETENU) : COUTS ET DELAIS

ANNEXE 01 : TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : plan de situation du pôle de Noisy-le-Sec par rapport à Paris - source : ESRI World Topographic Map - Géoportail IGN	6
Figure 2 : extrait de la carte de destination générale – source : SDRIF	9
Figure 3 : Les actions à mettre en œuvre dans les grands pôles de correspondance (Source : PDUIF, 2014).....	10
Figure 4 : exemple d'une des actions du PLD d'Est-Ensemble - source : Est-Ensemble 2015	11
Figure 5 : Extrait du PADD - zones à enjeux de développement– source : PADD ville de Noisy-le-Sec.....	13
Figure 6 : Localisation du pôle de Noisy-le-Sec au cœur des projets transport structurants de la Seine-Saint-Denis - source Île-de-France Mobilités 2017	15
Figure 7 : Périmètre d'étude (PE) du pôle Noisy-le-Sec (PO et PI)	16
Figure 8 : Périmètre ferroviaire (PF) et périmètre intermodal (PI) du pôle de Noisy-le-Sec – source : Egis	17
Figure 9 : plan de situation du pôle de Noisy-le-Sec par rapport à Paris - source : ESRI World Topographic Map - Géoportail IGN	18
Figure 10 : carte du schéma viaire et d'occupation des voies ferrées – Géoportail.....	19
Figure 11 : carte d'occupation des sols / cadrage resserré – IAU	20
Figure 12 : carte d'occupation des sols / cadrage large – IAU.....	20
Figure 13 : composition de l'axe de la rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec – Egis.....	21
Figure 14 : illustration de la future ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq. Source : Est Ensemble Juin 2015.....	22
Figure 15 - Plan de ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq. Source : Est-Ensemble Juin 2015.....	22
Figure 16 : Carte des projets d'aménagement de la ville de Noisy-le-Sec	23
Figure 17 - plan du pôle d'échange multimodal existant.....	24
Figure 18 : Extrait de la carte du projet du prolongement du RER E.....	25
Figure 19 : Schéma du projet Tram 11 Express - source : Île-de-France Mobilités	25
Figure 20 : carte du projet de prolongement du tramway T1 vers Val de Fontenay - source : www.t1bobigny-valdefontenay.fr	26
Figure 21 : gares de la ligne 15 Est à proximité de la gare de Noisy-le-Sec – source : SGP.....	27
Figure 22 : carte du projet TZEN 3 - source : www.tzen3.com.....	27
Figure 23 : schéma du prolongement de la ligne 11 du métro - Source : prolongementligne11est.fr	28
Figure 24 : carte de l'ensemble des projets transport structurants autour de de la gare de Noisy-le-Sec - source : Île-de-France Mobilités 2017.....	28
Figure 25 : Carte du nombre d'habitants résidents autour de la Gare - source Insee RP 2012	29
Figure 26 carte des densités d'habitants par hectare source Insee RP 2012	29
Figure 27 : La carte des densités bâties - source IAU.....	30
Figure 28 : carte des emplois par zone Iris - source IAU – Est-Ensemble .	30
Figure 29 : Carte évolution de l'emploi horizon 2030 en % - source : IAU – Est-Ensemble.....	31
Figure 30 : équipements générateurs de déplacements autour de la gare de Noisy-le-Sec - Egis.....	31
Figure 31 : carte des tendances de type de propriété foncière - source IAU	32
Figure 32 : cartes des types de propriétaire foncier sur la gare et dans l'îlot Sablière - source Egis.....	33
Figure 33 : périmètre de protection du quartier du Merlan - IAU	34
Figure 34 : plan de la gare existante - source : Egis	35
Figure 35 : Photo du parvis de la gare de Noisy – source : Egis.....	35
Figure 36 : Photo de la gare depuis la rue de la gare.....	36
Figure 37 : Photo de l'accès au passage souterrain.....	36
Figure 38 : vue aérienne de la gare de Noisy-le-Sec (source : AREP)	37
Figure 39 : organisation fonctionnelle du bâtiment voyageurs (source : AREP)	39
Figure 40 : Plan de la gare existante avec le futur quai Tram 11 Express- source : Egis	40
Figure 41 : Foncier ferroviaire - source : SNCF- extrait géoprism.....	41
Figure 42 : Installations Tram 11 Express à Noisy-le-Sec – Plan emprise projet – source Egis	43
Figure 43 : plan de la situation existante du pôle de Noisy-le-Sec - source : Egis	44

Figure 44 : photo d'un camion circulant sur la plateforme - source Egis	44	Figure 65 : plan de circulation actuel autour de la gare de Noisy-le-Sec - source Egis	58
Figure 45 : Photo des traversées piétonnes dangereuses sur la place Jean Coquelin - source : Egis	45	Figure 66 : Flux VP à l'heure de pointe - source : Egis	58
Figure 46 : carte de l'extension du tramway T1 à Val de Fontenay - source Île-de-France Mobilités.....	46	Figure 67 : Position des stationnements voitures et 2RM - Source : Egis .	59
Figure 47 : plan du PRO - juin 2015 - source : Devillers-Artelia	46	Figure 68 : Plan d'indication du jalonnement de la gare et du parc relais – Source : Egis.....	60
Figure 48 : Schéma de circulation validé lors du Copil n°3 (19-08-2017) - source : Egis.....	47	Figure 69 : photo d'une dépose devant l'accès secondaire - source Egis .	60
Figure 49 : Arrêts de bus autour du pôle de Noisy-le-Sec – source : RATP	48	Figure 70 : photos de déposes informelles devant la gare – source : Egis	61
Figure 50 : Insertion existante des bus à la gare de Noisy-le-Sec –	49	Figure 71 : Comptages entrants/sortants RER E – octobre 2016 (Source: SNCF Direction des Gares d'Île-de-France).....	62
Figure 51 : Photo de l'arrêt du bus 143 et de l'attente des voyageurs – source : Egis.....	50	Figure 72 : Répartition des entrants et sortants de la gare par modes- source : Île-de-France Mobilités – 2014	63
Figure 52 : Présentation des variantes d'itinéraires à l'étude sur la ligne 245 – source RATP.	50	Figure 73 : répartition des entrées et sorties selon les accès - période de pointe du matin - source : SNCF / BVA – octobre 2016	63
Figure 53 : schéma des flux existants sur la place J. Coquelin devant la gare. Source Egis + Arep	51	Figure 74 : Répartition des entrants et sortants par modes- Horizon 2030 - source : Île-de-France Mobilités	64
Figure 54 : Photos des trottoirs de l'avenue Gallieni - source : Egis	51	Figure 75 : Schéma fonctionnel / interface gare avec la ville (Source AREP)	73
Figure 55 : Photos des trottoirs du pont Gallieni - source : Egis.....	51	Figure 76 : Schéma fonctionnel de la future gare - source : Egis	73
Figure 56 : photo des trottoirs rue de la gare - source Egis.....	52	Figure 77 : Caténaires et câbles haute tension franchissant le pont route - source : Egis	74
Figure 57 : Photo de la rampe de liaison entre le parvis haut et la rue de la gare – source : Egis	53	Figure 78 : photo des signaux 27.13 et 27.15 - source : Egis	75
Figure 58 : extrait du PADD - amélioration de l'accès des modes actifs aux pôles de transports – source : PADD ville de Noisy-le-Sec.....	54	Figure 79 : schéma d'implantation règlementairement possible de la signalisation ferroviaire. Source : Egis.....	75
Figure 59 : itinéraires vélos principaux et zones 30 existants 2018 - source : Egis.....	55	Figure 80 : Emplacement possible pour une passerelle en respectant les contraintes ferroviaires de signalisation (hors autres contraintes) - source : AREP	76
Figure 60 : Aménagements cyclables autour du pôle de Noisy avec projets 2019 – source : ville de Noisy-le-Sec.....	55	Figure 81 : périmètre du SMR de Noisy-le-Sec - source : Egis.....	77
Figure 61 : abris vélo au niveau de l'accès secondaire - source Egis	56	Figure 82 : Solution retenue (source : Egis)	78
Figure 62 : stationnements vélo existants - source : Egis.....	56	Figure 83 : coupe de principe sur la position de la passerelle retenue (source : AREP)	79
Figure 63 : aménagements cyclables prévus à moyen terme. Source Egis	57	Figure 84 : schématisation de la pacification de la rue de la Gare - Egis ..	80
Figure 64 : tableau identification des besoins en stationnement des cycles. Source : SNCF	57	Figure 85 : vue perspective indicative de la future gare et du pôle d'échange de Noisy-le-Sec - Egis.....	81

Figure 86 : Schéma de l'accessibilité en lieu et place de la passerelle existante (source : Arep)	82	Figure 107 : plan d'aménagement du parvis C - source : Egis.....	100
Figure 87 : Schéma des positions possibles de la passerelle sous contraintes (source : Arep)	82	Figure 108 : Perspective scénario A	102
Figure 88 : Schéma et coupe de principe d'un bâtiment pont (source : Egis + Arep).....	83	Figure 109 : Perspective scénario B	103
Figure 89 : schéma de la hiérarchisation de l'intermodalité du pôle de Noisy-le-Sec - Egis.....	84	Figure 110: Perspective scénario C.....	104
Figure 90 : Itinéraires piétons principaux arrivant au futur pôle d'échanges - source : Egis.....	85	Figure 111 : plan d'implantation de potentielles opérations connexes - source : Egis	105
Figure 91 : coupe indicative du pont Gallieni de la situation existante (idem projet extension T1) – source : Egis.....	86	Figure 112 : répartition proportionnelle des coûts par ouvrages dans le périmètre ferroviaire – source : Egis	109
Figure 92 : parvis bas existant	87	Figure 113 : Phasage possible des travaux du pôle - source : Egis.....	113
Figure 93 : Parvis bas projeté	87	Figure 114 : planning prévisionnel des études et travaux (hors étapes de validation et sous réserve de financements) - source : Egis	114
Figure 94 : schéma d'accessibilité des modes actifs à la gare avec positionnement des stationnements type abris, consignes, et simples arceaux. – source : Egis.....	88	Figure 115 : planning prévisionnel des études (à partir du début de l'AVP, hors étapes de validation et sous réserve de financements) et travaux pour la gare en survol des voies - source : Egis	125
Figure 95 : projet de la future station gare de Noisy-le-Sec - source : Egis.....	89	Figure 116 : Répartition des différents postes dans le coût global de la gare en survol des voies ferrées - source : Egis.....	125
Figure 96 : schémas du positionnement possible des futures lignes de bus desservant le pôle de Noisy-le-Sec (variante 3 de l'itinéraire du 245) et des arrêts - source : Egis	90		
Figure 97 : Itinéraires VP pour accéder à la dépose minute - source : Egis	91		
Figure 98 : positionnement indicatif de la dépose minute à l'accès secondaire de la gare - source : Egis.....	91		
Figure 99 : réorganisation du parc relais existant - source Egis	93		
Figure 100 : plan de circulation des voitures particulières - source: Egis..	94		
Figure 101 : Schéma de synthèse de l'intermodalité - source : Egis	95		
Figure 102 : image identifiant les parcelles pouvant libérer de l'espace pour le parvis - source : Egis	96		
Figure 103 : identification des parcelles pouvant libérer de l'espace pour le parvis - source : Egis	96		
Figure 104 : extrait de cadastre parcelles Y226, Y63 et Y203 - source : cadastre.gouv.fr.....	97		
Figure 105 : plan d'aménagement du parvis A - source Egis	98		
Figure 106 : plan d'aménagement du parvis B - source Egis	99		

ANNEXE 02 : TABLE DES ABREVIATIONS

AVP : avant-projet

BV : bâtiment voyageurs

CAB : contrôle automatique des billets

CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

COFIL : comité de pilotage

ERP : établissement recevant du public

HC / HP : heures creuses / heures pleines

IDFM : Ile de France Mobilités

ITC : interruption de trafic temporaire

PADD : projet d'aménagement et de développement durable

PDUIF : plan de déplacements urbain d'Île de France

PEM : pôle d'échange multimodal

PLD : plan local de déplacement

PLU : plan local d'urbanisme

PMR : personne à mobilité réduite

PRO : projet

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RD : route départementale

RER : réseau express régional

SDRIF : schéma directeur de la région Île de France

SNCF : société nationale des chemins de fers

TC : transports en commun

TGV : train à grande vitesse

VP : véhicule particulier

ZAC : zone d'aménagement concertée

ANNEXE 03 : HISTORIQUE DE LA GARE DE NOISY-LE-SEC

▪ Un territoire marqué par l'activité ferroviaire

Avant l'arrivée de la première gare en 1849, Noisy-le-Sec est un village de moins de 2000 habitants, constitué essentiellement de familles d'agriculteurs et de maraichers. Avec l'arrivée du chemin de fer, Noisy-le-Sec acquiert le statut de ville. L'urbanisation est progressive au-delà du village originel (autour de la place Jeanne-d'Arc). Elle se fait notamment le long de la rue Jaurès (ex-rue de la Forge). Les premiers lotissements sont alors construits.

Attirant dans un premier temps la bourgeoisie parisienne venu chercher des résidences secondaires à la campagne (construction de nombreuses maisons en meulière), le train permet aux agriculteurs un acheminement plus rapide de leurs produits à Paris. Parallèlement, l'industrialisation des communes autour de Paris entraîne le développement de petits logements collectifs et de lotissements populaires.

À partir de 1885, l'agrandissement du faisceau et des infrastructures ferroviaires (la ville cède 75 ha à la compagnie de l'Est) entraînent de grandes mutations économiques, démographiques et urbaines.

Aujourd'hui, les emprises ferroviaires constituent 20% du territoire de la commune de Noisy-le-Sec. La modification de l'offre de transport (prolongement du T1 et de la ligne 11, prolongement du tram TRAM 11 express, nouvelle ligne Tzen 3, M15) et le développement souhaité des modes actifs questionnent plus largement le fonctionnement du site (rôle de la gare pour le quartier, intermodalité pacifiée...)

▪ La gare de 1849 à 1945

La première gare est construite en 1849 sur le tronçon Paris-Meaux.

En 1856, se raccorde la ligne de Belfort, et en 1882, la Grande Ceinture. À la fin des années 1880, 10 voies ferrées partent de Paris et traversent Noisy-le-Sec. Le bâtiment qui sert aux voyageurs est agrandi en 1888 pour permettre un échange entre la nouvelle ligne de la Grande Ceinture et celles qui vont vers l'Est de la France.

A partir de 1888, la Compagnie de l'Est songe à la création du triage et au report des ateliers de la Villette. De nombreux travaux sont alors réalisés,

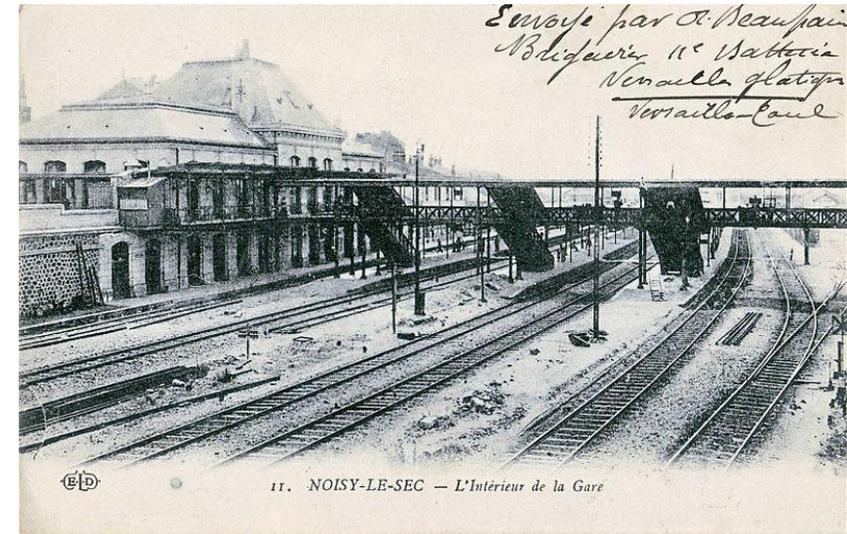
comme la construction du dépôt en 1892 avec ses deux grandes rotondes (70 mètres de diamètre et 25m de haut) et un magasin général en 1902 (pour assurer le ravitaillement). De 1911 à 1913, les ateliers du matériel roulant sont installés entre le dépôt et la route de Meaux tandis qu'un nouveau bâtiment voyageurs est construit en 1910, à la place de l'ancien.

Le centre de triage devient le plus important du réseau Est. Entre 1849 et 1914, suite à la mise en place des ateliers, la population augmente de 2 000 habitants à plus de 14 000. En 1914, près de 2 300 personnes travaillent à Noisy-le-Sec dans les différentes installations : gares, triages, dépôt, atelier. Cette évolution engendre l'arrivée d'usines métallurgiques comme les fonderies et aciéries de Paris-Seine en 1902. La mutation de l'activité économique entraîne des modifications de la ville. Le boulevard de la République ou le boulevard Gambetta sont créés respectivement en 1878 et en 1888. Le boulevard Michelet est créé en 1903.

Entre 1901 et 1903 sont développés des tramways dits de pénétration. Ainsi apparaît la ligne Raincy / Opéra par Noisy-le-Sec Gare, rue de la Forge (actuelle rue Jaurès), rue de Pantin, Pré Saint-Gervais. Mais dès 1911, la ligne ne dessert plus Noisy-le-Sec Gare et suit directement la route de Meaux. En janvier 1917, plus de trente trains passent quotidiennement par la gare de Noisy-le-Sec pour rejoindre le front. La gare de Noisy-le-Sec prend une importance considérable jusqu'à devenir la plus grande gare régulatrice pour les transports militaires.



Le bâtiment voyageur de 1849



La gare en 1915



Le nouveau bâtiment voyageurs de 1910

La ville connaît un fort développement avec la construction de lotissements pour faire face aux besoins en logements liés à l'industrialisation et à la pénurie d'après-guerre.

▪ Le bombardement d'avril 1945

Dans la nuit du 18 avril 1944, près de 4 000 bombes tombent sur la ville de Noisy-le-Sec. Initialement prévues pour détruire le dépôt et la gare de triage (une des plus importantes de la région), 1/3 des bombes touchent la gare. Les autres ont été dispersées dans toute la ville, faisant 464 morts et 370 blessés. La ville de Noisy-le-Sec est déclarée sinistrée (détruite à 75%) le 5 août 1944. Le bâtiment voyageurs est démoli aux deux tiers, 9km de voies ferrées sont touchées, de multiples locomotives abimées, le dépôt et les ateliers de réparation sont ravagés, les couvertures des deux rotondes ont été soufflées, et le magasin général est partiellement détruit.



Photo aérienne des impacts de bombes dans le secteur de la gare
(Source : Archives de Noisy)



Bâtiment voyageur – avril 1945

▪ *La reconstruction*

La commune de Noisy-le-Sec fera par la suite l'objet d'une attention particulière du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme grâce à ses chantiers expérimentaux du Merlan et de la gare.

Dès la fin de la guerre, la SNCF remet à neuf une partie de ses infrastructures ferroviaires et de son matériel. La remise en service complète de la circulation se fait au début des années 1950.

Le dépôt est reconstruit en conservant partiellement certains bâtiments épargnés. Une rotonde en béton sera construite en 1948 (puis démolie en 1976 pour laisser place au chantier transconteneur Novatrans). En 1954 dans le cadre de la réorganisation des transports de la région parisienne, un nouveau triage spécialisé est inauguré à proximité de la halle de transbordement de Noisy-le-Sec. Cette même année, on entame les travaux de construction du magasin général.

La reconstruction du bâtiment voyageurs commence en 1955 et se fait sur les ruines de la précédente en s'appuyant sur le mur du sud qui est resté debout. Elle dispose d'une entrée dans l'axe du boulevard de la République. Elle est inaugurée en 1957.

La gare sera remaniée dans les années 1990 lors de son intégration au réseau RER en juillet 1999.



Nouveau bâtiment voyageurs



Nouveau bâtiment voyageurs vu depuis le boulevard de la République

▪ **Les travaux de rénovation de 2017**

Courant 2017, plusieurs travaux de rénovation ont été réalisés pour améliorer l'accueil et le service aux voyageurs.

Le bâtiment voyageurs a fait l'objet des aménagements suivants :

- Réfection des guichets et du back-office
- Réfection de la circulation jusqu'à l'ascenseur
- Réfection du sol et du plafond et mise en peinture
- Remplacement des lignes de contrôle
- Réfection de la zone du rez-de-Chaussée (le long du parking exploitant)
- Installation d'un espace de micro-working à la place de l'ancienne agence Voyages.

- Installation d'un sanitaire PMR à proximité de l'accès secondaire
- Implantation d'un commerce

De son côté la Passerelle a fait l'objet :

- D'un désamiantage intérieur
- De la réfection du sol et de la faïence, ainsi que celle de l'éclairage
- D'une pose de doubles lisses dans les escaliers fixes d'accès aux quais

Le passage souterrain et ses accès aux quais ont fait l'objet de :

- Dépose des rideaux métalliques des escaliers fixes
- Restauration des marches et des mains courantes des escaliers fixes
- Remplacement de l'éclairage
- Mise en peinture plafond



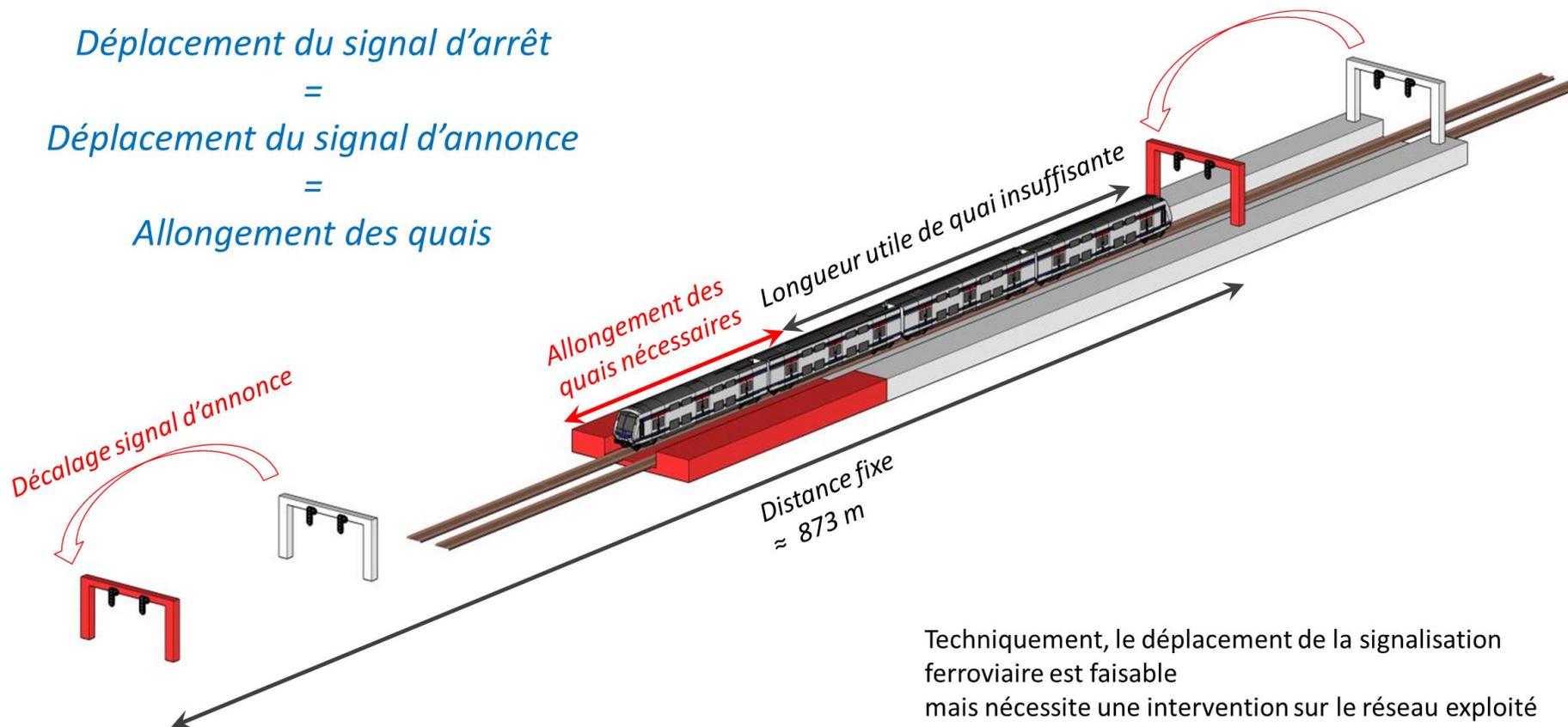
Nouveau bâtiment voyageurs depuis le pont

ANNEXE 04 : ILLUSTRATION DEPLACEMENT D'UN SIGNAL FERROVIAIRE

Un signal d'arrêt ferroviaire en gare est précédé d'un signal d'annonce. Le déplacement du signal d'arrêt engendre :

- Un décalage du signal d'annonce d'autant ;
- Un décalage de la position du train à l'arrêt. Si le quai est trop court, un allongement de ce dernier devient nécessaire.

Déplacement du signal d'arrêt
=
Déplacement du signal d'annonce
=
Allongement des quais



Techniquement, le déplacement de la signalisation ferroviaire est faisable mais nécessite une intervention sur le réseau exploité

ANNEXE 05 : SCENARIO BATIMENT VOYAGEUR EN SURVOL DES VOIES (NON RETENU) : COUTS ET DELAIS

L'analyse des coûts et délais du scénario d'un bâtiment voyageurs en survol des voies (Cf 4.1.4) a démontré une solution qui comporte d'**importants risques liés aux aléas techniques et de mise en œuvre** générant :

- **Un planning très long**

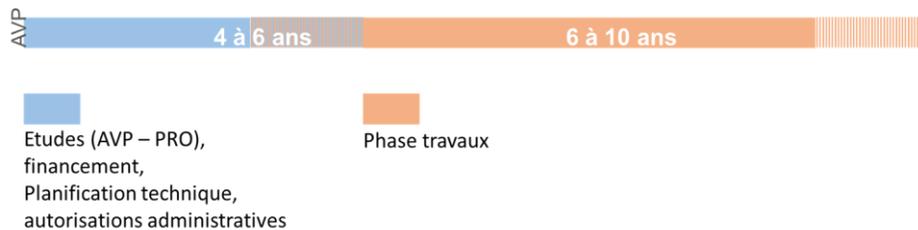


Figure 115 : planning prévisionnel des études (à partir du début de l'AVP, hors étapes de validation et sous réserve de financements) et travaux pour la gare en survol des voies - source : Egis

- **Des coûts très importants** et disproportionnés par rapport à la taille du pôle d'échange et de sa fréquentation.

Le coût de réalisation des ouvrages de la gare et des installations ferroviaires est compris entre 115M€ HT et 135M€ HT.

Cette estimation ne prend pas en compte les aménagements du pôle d'échange autour de la gare.

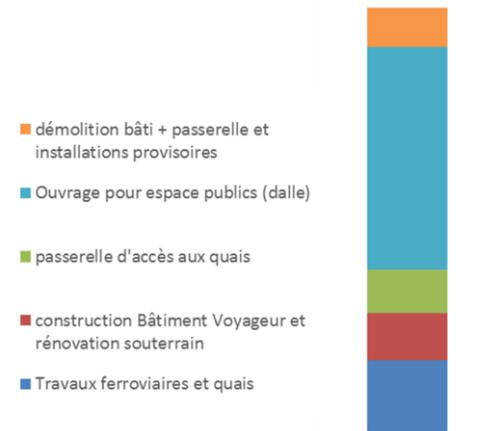


Figure 116 : Répartition des différents postes dans le coût global de la gare en survol des voies ferrées - source : Egis

La faisabilité, le coût et la durée des travaux ont été estimés sous réserve de :

- Disponibilités des besoins capacitaires très importantes pour ce scénario, notamment en personnel SNCF Entrepreneur et Interruption Temporaire de Circulation (ITC)
- Maintien de la visibilité des signaux ferroviaires à 250m.
- Confirmation de la part des études d'exploitation du maintien de la robustesse de la grille horaire.
- Confirmation de la part des études caténaires, télécoms, signalisation des impacts travaux sur les installations existantes

