

Noisy-le-Sec

RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE
Concertation



Bilan de la concertation

25 mars – 26 avril 2019
Concertation publique

www.reamenagement-gare-noisylesec.fr/



Sommaire

I. Le projet de réaménagement du pôle-gare	4
1. Le contexte et les objectifs du projet	5
1.1. Le constat	5
1.2. Les objectifs du projet	5
2. Les aménagements envisagés	5
2.1. Un nouveau bâtiment voyageur	6
2.2. Une nouvelle passerelle	6
2.3. Une meilleure intermodalité	6
2.4. Les trois scénarios de parvis envisagés	7
2.5. Un service voyageur amélioré	8
3. Le coût, le calendrier et la gouvernance du projet	8
3.1. Le coût	8
3.2. La gouvernance du projet	8
II. Les modalités de la concertation	10
1. Présentation générale	11
1.1. Les objectifs de la concertation	11
1.2. La préparation de la concertation	11
2. Le dispositif d'information	12
2.1. Le dépliant du projet	12
2.2. Le site internet dédié au projet	13
2.3. La vidéo de présentation du projet	15
2.4. L'affiche	15
3. Le dispositif de concertation	16
3.1. Le coupon T associé au dépliant	16
3.2. La participation sur le site Internet	17
3.3. Les rencontres voyageurs	17
3.4. La réunion publique	18
3.5. La balade-atelier	19



III. Analyse des avis	20
1. Méthodologie d'élaboration du bilan	21
2. Bilan quantitatif	21
2.1. Origine des contributions.....	21
2.2. Typologie et thématiques des avis.....	23
3. Bilan qualitatif.....	24
3.1. Un projet attendu	24
3.1.1. Un projet majoritairement bien reçu	24
3.1.2. Un faible nombre de désapprobations.....	24
3.2. La gare demain : le bâtiment voyageur et la passerelle	25
3.2.1. Conserver deux passages vers les quais	25
3.2.2. Installer des escaliers mécaniques et des ascenseurs	26
3.2.3. Un bâtiment voyageur adapté aux usagers d'aujourd'hui et de demain.....	27
3.3. L'intermodalité aux abords de la gare demain	29
3.3.1. Sécuriser la circulation des voyageurs entre les différents modes de transports	29
3.3.2. Réorganiser la circulation routière	30
3.3.3. Faciliter l'usage des vélos	30
3.4. L'aménagement du parvis de la gare	32
3.4.1. Points de vue sur le scénario A : le plus économique, il permet d'éviter des expropriations	32
3.4.2. Points de vue sur le scénario B : un compromis qui sauvegarde les commerces	32
3.4.3. Points de vue sur le scénario C : une respiration pour la ville	33
3.5. Les services et commerces dans et aux abords de la gare.....	35
3.6. Des pistes de réflexions pour aller plus loin	37
3.6.1. La création d'un accès depuis le Petit Noisy.....	37
3.6.2. Améliorer l'aménagement des quais.....	37
3.6.3. La mise en place d'une signalétique adaptée.....	38
3.6.4. Une demande plus large : animer le centre-ville de Noisy-le-Sec	39
3.7. Le déroulement du projet questionné.....	40
3.7.1. Le calendrier et les travaux du projet	40
3.7.2. Une attention portée au coût du projet.....	40
3.8. Des demandes générales relatives au fonctionnement des RER.....	42
3.9. Des interrogations quant aux projets connexes de transport	43
3.9.1. Les prolongements du T1 et du T11 Express à venir	43
IV. Les enseignements de la concertation	45



I.

Le projet de réaménagement du pôle-gare



La concertation préalable sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec menée par Île-de-France Mobilités a eu lieu du 25 mars au 26 avril 2019. Ce temps de concertation a permis d'informer les habitants de la commune et les usagers des transports en commun, de dialoguer sur les enjeux du territoire, et de recueillir leurs avis. Le présent document présente les actions mises en place pour informer et mobiliser, ainsi que les modalités concrètes de la concertation. Il propose en outre une analyse quantitative et qualitative des avis, remarques, et questions exprimés par les participants au cours de la concertation menée par Île-de-France Mobilités, ainsi que ses enseignements.

1. Le contexte et les objectifs du projet

1.1. Le constat

Grand pôle de correspondance desservi par le RER E et le tramway T1, le pôle-gare de Noisy-le-Sec accueille au quotidien 28 000 voyageurs. Or, la gare, ses accès et le parvis ne semblent pas répondre aux besoins actuels et offrir un niveau de service satisfaisant. L'ensemble nuit à l'intermodalité et crée des situations dangereuses.

1.2. Les objectifs du projet

Face à ce constat, le projet de réaménagement vise trois grands objectifs :

- agrandir la gare, avec un nouveau bâtiment voyageur, deux parvis, et une nouvelle passerelle, adaptés aux flux de voyageurs ;
- créer les conditions d'une meilleure intermodalité, pour favoriser les échanges entre le train, le tram, les bus, les modes actifs, et la voiture, en accentuant la lisibilité et l'accessibilité, notamment en améliorant l'articulation entre les espaces publics ;
- ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement, avec une valorisation de l'entrée de ville et une réflexion sur l'amélioration des services.

2. Les aménagements envisagés

Pour atteindre les trois objectifs conjoints décrits plus haut, le projet envisagé par Île-de-France Mobilités, et soumis à concertation, présentait un socle commun d'aménagements. Ce projet comprend un nouveau bâtiment voyageur, une nouvelle passerelle d'accès aux quais, un parvis repensé au niveau de l'accès principal de la gare avec trois scénarios envisagés et l'amélioration de l'intermodalité aux abords de la gare.



2.1. Un nouveau bâtiment voyageur

Le bâtiment voyageur sera implanté de plain-pied, du côté sud des voies ferrées, sur les terrains correspondant aujourd'hui au parking et au bâtiment SNCF. Il constituera un lien entre la place Jean Coquelin et la passerelle d'accès aux quais, avec une façade longeant la rue de la Gare. Cette façade marquera d'ailleurs l'entrée du centre-ville.

Le bâtiment donnera accès au parvis haut (place Jean Coquelin), mais aussi au parvis bas (rue de la Gare) grâce à l'installation d'escaliers et d'un ascenseur. Ainsi repensé, il permettra aux flux de passagers de se diriger naturellement vers le passage souterrain, les arrêts de bus et vélos, et vers le parking relais. À noter, la nouvelle position du bâtiment voyageur intégrera la contrainte du maintien des locaux techniques de la gare au niveau des quais.

Par ailleurs, les différentes surfaces seront augmentées afin de s'ajuster aux besoins identifiés :

- la partie dédiée à l'exploitant et aux commerces augmentera de 18%, soit environ 100m² ;
- les surfaces dédiées aux voyageurs gagneront 220%, soit environ 600m².

La surface totale de la gare augmentera ainsi de 90%, pour atteindre environ 1500m².

2.2. Une nouvelle passerelle

Le projet prévoit la construction d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais, plus spacieuse et équipée d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques en plus des escaliers fixes.

Dans la mesure où un passage souterrain existe déjà, plus à l'ouest, la proposition sera de construire la nouvelle passerelle le plus loin possible de ce passage, à l'est, et le plus près possible de l'avenue Gallieni, pour faciliter une bonne répartition des usagers.

Cette passerelle devra aussi être située là où la largeur des quais permet d'implanter des ascenseurs et escaliers. Elle sera ainsi implantée au milieu des quais existants, à 6,5 mètres de hauteur environ et à 1,40 mètre au-dessus du niveau du parvis.

2.3. Une meilleure intermodalité

Le réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec permettra de favoriser une meilleure intermodalité entre la gare, les modes actifs, et les transports en commun. Pour cela, le projet prévoit :

- Un parvis haut, pour l'accès principal et un parvis bas pour l'accès secondaire ;
- Une sécurisation et une amélioration du lien entre le tramway T1 et la gare ;
- Des stationnements dédiés aux vélos et des arrêts de bus au plus proche de la gare ;
- Une dépose/reprise minute relocalisée ;
- Une reconfiguration des espaces de stationnement.



2.4. Les trois scénarios de parvis envisagés

Les trois scénarios de parvis envisagés visent à agrandir et repenser l'accès principal de la gare afin que celui-ci soit plus lisible et plus serein. Trois scénarios sont aujourd'hui envisagés. Pour chacun, des échanges ont été menés avec les propriétaires, les commerçants, et les habitants concernés.

- **Scénario A : un parvis de 1200m², avec l'acquisition du bâtiment commercial et la conservation de l'immeuble de logements**

Ce premier scénario consiste à acquérir le bâtiment commercial pour en faire un espace public devant la gare. Cela permet d'aménager un parvis d'environ 1 200m², plutôt en longueur.

Avec ce scénario, un espace direct est dégagé entre les quais du tramway et le bâtiment voyageurs, et les voyageurs ont une bonne visibilité d'ensemble sur les différents cheminements et modes de transports dès l'entrée du bâtiment voyageurs.

Du côté des contraintes, ce scénario nécessite la démolition de trois logements et quatre commerces, tout en offrant une faible marge de manœuvre pour articuler le parvis haut et la rue de la Gare située en contrebas car il maintient un espace encaissé au niveau de deux bâtiments.

- **Scénario B : un parvis de 1300m², avec l'acquisition de l'immeuble de logements et la conservation de la rotonde commerciale**

Cette deuxième option consiste à acquérir des parcelles de logements pour aménager un parvis d'environ 1300 m². Une telle superficie permet de répondre aux besoins des usagers de la gare et offre une grande souplesse pour aménager les espaces publics en faisant la liaison entre le parvis haut et la rue de la Gare. Du côté des contraintes, le parvis se trouve morcelé en plusieurs parties et devient moins lisible et l'intermodalité entre la gare et les quais du tramway T1 est moins directe. En outre, il nécessite la démolition de vingt-et-un logements et d'un commerce.

- **Scénario C : un parvis de 1600m², avec l'acquisition de l'immeuble de logements et de la rotonde commerciale**

Dans ce dernier scénario, l'acquisition des deux groupes de bâtiments permet de réaliser un parvis d'environ 1 600 m². Le futur bâtiment voyageur se trouve ainsi complètement désenclavé et la gare s'ouvre sur la ville. La gestion du dénivelé entre le parvis haut et la rue de la Gare est traitée plus à l'ouest, ce qui augmente l'espace du parvis et offre une véritable souplesse pour aménager les espaces publics. L'ensemble offre une grande visibilité sur les diverses possibilités de parcours et de modes de transports, les usagers peuvent donc facilement anticiper leurs itinéraires. Enfin, la station de tramway se trouve en lien immédiat avec l'entrée du bâtiment voyageur.

Du côté des contraintes, vingt-quatre logements et cinq commerces doivent être démolis, pour un parvis plus spacieux que dans les deux scénarios précédents.



2.5. Un service voyageur amélioré

De manière transversale, la réflexion est lancée à propos de l'amélioration du service voyageur : pour les usagers du pôle-gare, la concertation a été l'occasion d'échanger avec Île-de-France Mobilités. Ce travail en lien avec les usagers portait sur l'information aux voyageurs et sur la signalétique, mais aussi sur les nouveaux services et commerces du futur pôle-gare.

3. Le coût, le calendrier et la gouvernance du projet

3.1. Le coût

Le coût du réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec ne peut être défini précisément à ce stade du projet. Néanmoins, les premières estimations réalisées donnent :

- **35 à 45 millions d'euros** pour le **nouveau bâtiment voyageurs**, la **passerelle d'accès** aux quais et la **requalification du passage souterrain** existant
- **pour les coûts des trois scénarios de parvis et du réaménagement de l'espace public** :
 - scénario A : 12 millions d'euros hors taxes ;
 - scénario B : 14 millions d'euros hors taxes ;
 - scénario C : 19 millions d'euros hors taxes.

Ainsi, le coût total du projet est estimé entre 47 et 64 millions d'euros hors taxes.

3.2. La gouvernance du projet

Le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec est porté par **Île-de-France Mobilités**. Cette institution travaille en collaboration étroite avec les autres acteurs territoriaux.

Ainsi, autour de ce projet, il existe :

- **les acteurs financeurs** :





- les partenaires du projet :



Chaque élément de programme du projet du pôle-gare fera l'objet d'une maîtrise d'ouvrage et d'un financement qui lui est propre. Selon les opérations engagées, les financeurs peuvent varier. Cela peut être l'État, la région Île-de-France, les collectivités locales, Île-de-France Mobilités mais aussi les autres maîtres d'ouvrage.

L'objectif du schéma de principe (l'étape à venir) est de définir les modalités de maîtrise d'ouvrage et de financement des éléments de programme du pôle-gare. Cet objectif est porté conjointement par Île-de-France Mobilités et les maîtres d'ouvrage en charge des espaces publics soit les collectivités locales, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Île-de-France Mobilités assure la cohérence et le respect du programme.



Les modalités de la **concertation**



1. Présentation générale

1.1. Les objectifs de la concertation

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

Le périmètre de la concertation était centré autour de la gare de Noisy-le-Sec et des usagers.

La concertation a permis à Île-de-France Mobilités de :

- mieux connaître les attentes et d'identifier des points d'attention ;
- orienter finement la prochaine étape, les études détaillées ;
- ajuster le projet au plus près des besoins du territoire et de ses habitants ;
- identifier les services et types d'offres commerciales attendus pour demain.

1.2. La préparation de la concertation

Les modalités de la concertation sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec ont été conçues par Île-de-France Mobilités en étroite collaboration avec les partenaires du projet, en particulier la Région Île-de-France, l'État, l'Établissement public territorial Est Ensemble et la Ville de Noisy-le-Sec.

Les objectifs et modalités de la concertation ont été approuvés par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 13 février 2019 (Cf. V. *Annexe 1*).

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

- 1 dépliant du projet
- 1 site internet dédié
- 1 vidéo de présentation
- 1 affiche

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

- 1 coupon T associé au dépliant
- 1 module de participation sur le site internet
- 2 rencontres voyageurs
- 1 réunion publique
- 1 balade - atelier



2. Le dispositif d'information

2.1. Le dépliant du projet

Document structurant de la concertation, objet d'une large diffusion auprès du grand public, le dépliant du projet présente les objectifs et caractéristiques principales du projet ainsi que les modalités et le calendrier de la concertation.



Capture d'écran de la couverture du dépliant

Cf. V. Annexe 2. Outils de communication

Le dépliant a fait l'objet d'une diffusion large :

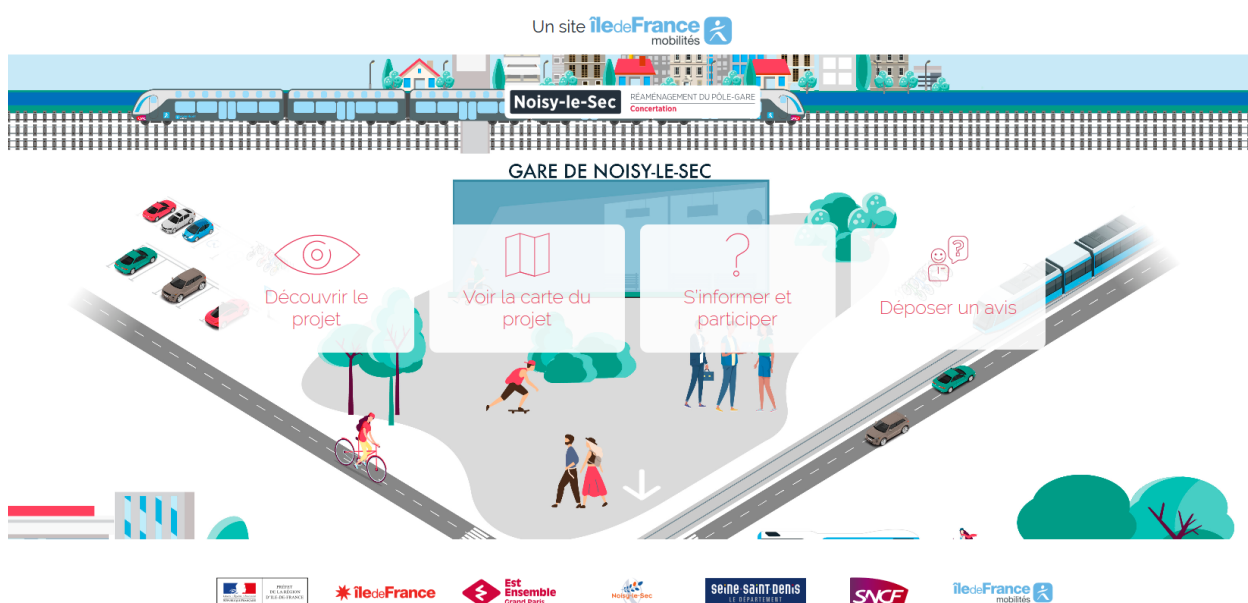
- 20 300 exemplaires ont été distribués dans toutes les boîtes-aux-lettres des logements, commerces et entreprises de Noisy-le-Sec ;
- 500 ont été mis à disposition de la Ville de Noisy-le-Sec ;
- 500 ont été mis à disposition de l'Établissement public territorial Est Ensemble Est-Ensemble ;
- 60 ont été mis à disposition d'Île de France Mobilités ;
- 1800 exemplaires ont été tractés le 4 avril (matin et soir par deux hôtesse) en gare de Noisy-le-Sec ;
- 1000 dépliantes distribués par les équipes d'Île-de-France Mobilités à chacune des deux rencontres voyageurs organisées en gare (le 28 mars et le 18 avril 2019).



Enfin, il était téléchargeable au format PDF sur le site internet « <https://reamenagement-gare-noisylesec.iledefrance-mobilites.fr/> ».

2.2. Le site internet dédié au projet

Un site internet consacré au projet a été mis en place durant cette concertation. Il présente les objectifs et les orientations envisagées, notamment les lignes de force de chacun des trois scénarios ainsi que la carte du projet, ses acteurs et son coût. Le site internet offre différents niveaux de lecture, de la synthèse des objectifs et des orientations du projet à la mise à disposition en téléchargement des différents supports d'information et des documents techniques: dépliant du projet et du Dossier des Objectifs et Caractéristiques du projet. Une vidéo de présentation du projet est également disponible sur le site internet. Enfin, pour suivre l'actualité du projet, il est possible de s'inscrire à la newsletter.



Capture d'écran de la page d'accueil du site internet

Ouvert le 22 mars 2019, le site dédié www.reamenagement-gare-noisylesec.fr/ a atteint les chiffres de fréquentation suivants lors de la période de concertation.

DONNEES GENERALES DE FREQUENTATION DU SITE INTERNET	
Sessions ¹	571
Utilisateurs ²	354
Pages vues ³	1922

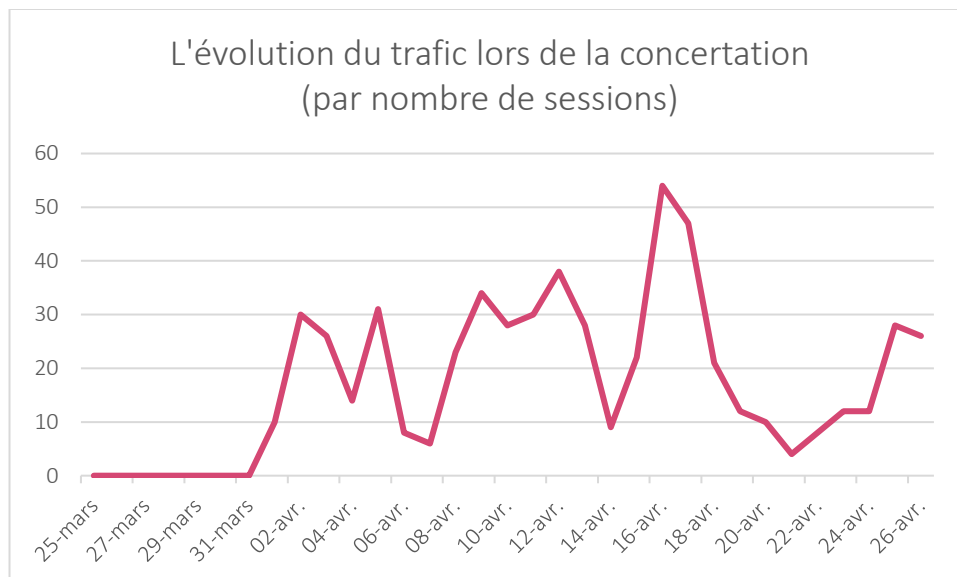
¹ Une session est la connexion d'un utilisateur sur le site internet.

² Un utilisateur est une personne qui se connecte sur le site internet.

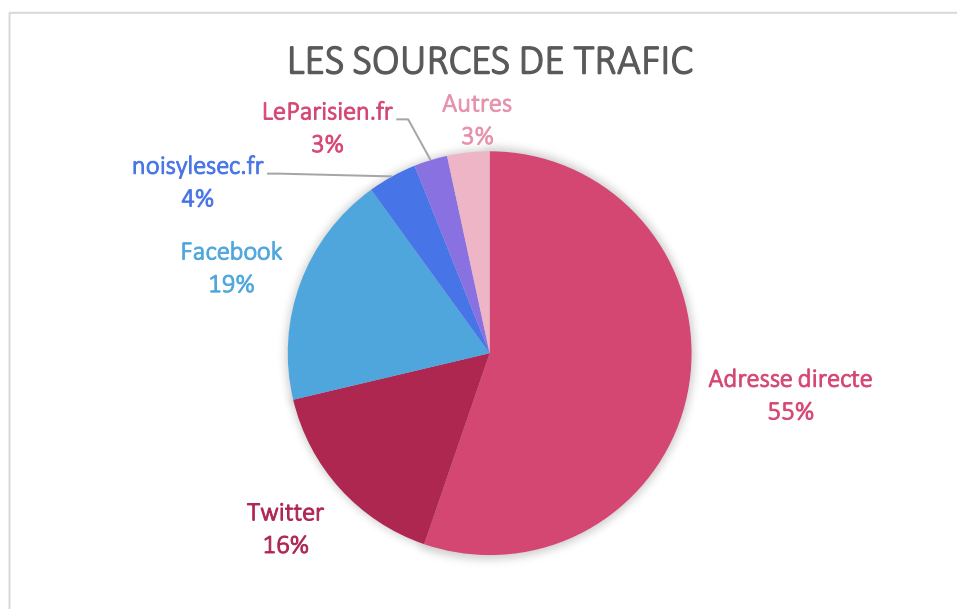
³ Nombre total de pages du site internet visitées.

Pages vues par session (en moyenne)⁴

3,37



À l'exception du 9 avril (jour de la réunion publique), les pics de fréquentation (voir le graphique ci-dessus) sont réguliers ; ils correspondent à des jours de la semaine en particulier (le mardi et le vendredi ont fait l'objet de pics récurrents).



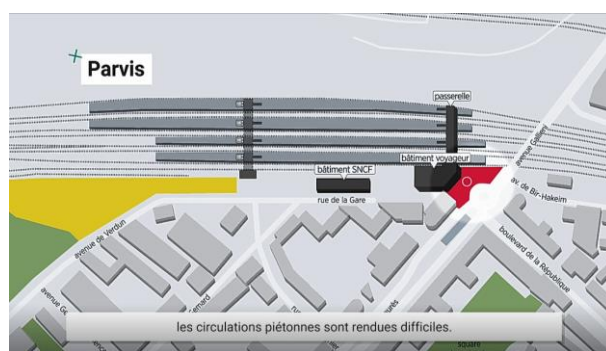
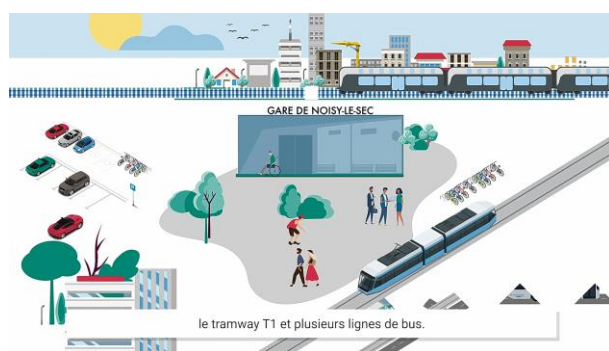
L'adresse du site internet dédié à la concertation a permis la majorité des accès au site : 55% des sessions. Cette adresse était inscrite sur l'ensemble des supports de communication diffusés.

⁴ Nombre moyen de pages vues par un utilisateur.



2.3. La vidéo de présentation du projet

Publiée sur la page d'accueil du site internet dédié, la vidéo de présentation du projet rappelle les principaux éléments de diagnostic qui ont mené au projet de réaménagement du pôle-gare, présente les objectifs et grandes orientations du projet, et invite les citoyens à prendre part à la concertation. Aussi disponible sur la plateforme d'hébergement de vidéo YouTube, elle a été vue plus de 2 000 fois en un mois de concertation.



Captures d'écran du film du projet

2.4. L'affiche

122 affiches ont été imprimées, dont 57 au format 60x40 et 65 au format A3. Une majorité a été affichée en amont de la concertation dans la commune. Certaines ont été utilisées lors des rencontres de terrain pour signaler la présence des équipes d'Île-de-France Mobilités, d'autres étaient disposées à l'entrée des salles lors des réunions publiques :

- 37 affiches 60x40 et 40 affiches A3 ont été mises à disposition de la Ville de Noisy-le-Sec ;
- 10 affiches 60x40 et 15 affiches A3 ont été mises à disposition de l'Établissement public territorial Est Ensemble ;
- 10 affiches A3 ont été utilisées lors de la réunion publique et de la balade-atelier ;
- 10 affiches ont été livrées à Île-de-France Mobilités.

Cf. V. Annexe 2. Outils de communication



16



3.2. La participation sur le site Internet

Un espace de contribution a été mis à disposition de l'internaute sur le site internet dédié au projet tout au long de la concertation. Cet espace permettait le dépôt d'un avis relatif au projet et / ou à la concertation et également de consulter les avis préalablement déposés.

À l'issue de la concertation, les avis récoltés sur le site internet dédié au projet sont au nombre de **43**.

3.3. Les rencontres voyageurs

Deux rencontres voyageurs ont été organisées sur le parvis de la gare de Noisy-le-Sec, au niveau des deux accès à la gare.

Organisées le **jeudi 28 mars**, de 17h à 19h, et le **jeudi 18 avril** de 8h à 10h, les rencontres ont été l'occasion de :

- récolter les avis des usagers sur la gare existante ;
- présenter le projet tout en recueillant les réactions des usagers vis-à-vis de celui-ci ;
- informer les usagers des modalités de la concertation.

La première rencontre a donné lieu à environ 80 échanges approfondis entre l'équipe projet Île-de-France Mobilités et les usagers de la gare, la seconde rencontre à environ 60 échanges ; les usagers avaient par ailleurs la possibilité de faire part de leurs avis, remarques ou questions par coupon T.



Photographies des rencontres voyageurs



3.4. La réunion publique

La réunion publique a eu lieu le **9 avril à 19h00**, au centre Gérard Philipe, 115 rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec.

À l'issue d'une première partie dédiée à la présentation du projet et de la concertation, les participants ont été invités à donner leur avis en réfléchissant collectivement en sous-groupes à quatre grandes questions. Ces questions portaient sur des thématiques sur lesquelles le maître d'ouvrage souhaitait recueillir l'avis et les propositions des participants. Chaque sous-groupe disposait pour cela d'un **livret de participation** sur lequel il pouvait inscrire sa réponse. Le résultat de son travail était ensuite présenté à l'ensemble des participants par un rapporteur pour chaque sous-groupe.

Noisy-le-Sec RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE
Concertation

GARE DE NOISY-LE-SEC

Livret de participation
Support de contribution collectif
Atelier du 9 avril 2019
Table N° 1

Noisy-le-Sec RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE
Concertation

Support de contribution collectif
Atelier du 9 avril 2019
Table N° 1

Le parvis de la gare

Question 3 : Quels avantages et inconvénients trouvez-vous à chacun des scénarios ?
3 scénarios d'agrandissement du parvis sont à l'étude. Veuillez indiquer collectivement les avantages et inconvénients de chaque scénario.

	Scénario A	Scénario B	Scénario C
Avantages	Le plus adapté à l'augmentation de flux futurs (5000h?) - RER → la Défense - T4 prolongé - habitants zone Duvoy - T4 - T4 ?	qualité patrimoniale et architecturale de la Rotonde (à rénover) et commerces existants	Le plus adapté à l'augmentation de flux futurs (5000h?) - RER → la Défense - T4 prolongé - habitants zone Duvoy - T4 - T4 ?
Inconvénients	Pas de coupe d'arbres	Réaménagement de la Rotonde de qualité et d'élégance, mais à l'extérieur du centre commercial, mais ça s'explique (qualité de la station sur le parvis)	

Exemple d'un livret de participation

33 personnes ont assisté à la présentation du projet, 29 participants étaient répartis ensuite autour des cinq tables de travail installées dans la salle.



Photographies de la réunion publique

3.5. La balade-atelier



Photographies de la balade-atelier

Sur inscription, la balade-atelier s'est déroulée le **samedi 13 avril, de 10h à 12h**, en gare de Noisy-le-Sec. Elle s'est déroulée en deux temps :

- La première partie était dédiée à la présentation du projet au cours d'une balade sur site. Île-de-France Mobilités a ainsi présenté le projet à l'étude au groupe de participants en marquant une série de points d'arrêt aux abords et dans la gare de Noisy-le-Sec. Quatorze participants étaient présents et ont suivi le parcours.
- Afin de leur permettre de partager les idées, remarques et réactions qui leur étaient venues lors de la balade, celle-ci fut suivie d'un atelier en salle Gérard Philipe à Noisy-le-Sec. Installés autour de deux tables de travail, les dix participants étaient invités à répondre collectivement à quatre grandes questions. Chaque sous-groupe disposait pour cela d'un livret de participation sur lequel inscrire ses réponses. Le résultat de son travail était ensuite présenté à l'ensemble des participants par un rapporteur pour chaque sous-groupe. L'équipe projet a ensuite répondu aux questions et remarques formulées par les rapporteurs.



Analyse des avis





1. Méthodologie d'élaboration du bilan

Dans la perspective de l'élaboration d'un bilan quantitatif et qualitatif, le présent document prend en compte l'ensemble des contributions exprimées et consignées lors de la concertation via les coupons T, l'espace de contribution sur le site internet et les livrets de participation abondés lors de la réunion publique et les ateliers.

Toutes les contributions ont ainsi été comptabilisées, lues et prises en considération. Si les verbatims n'apparaissent pas tous dans l'analyse qualitative, ceci est dû à un souci de lisibilité. Les verbatims et les contributions mis en avant ont néanmoins été jugés représentatifs.

Une analyse fine des avis et des questions exprimés lors de la concertation a été réalisée et thématisée. À partir de cette analyse, le bilan tire également les enseignements de la concertation et précise les suites à donner par Île-de-France Mobilités à la lumière de ces enseignements.

2. Bilan quantitatif

2.1. Origine des contributions

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

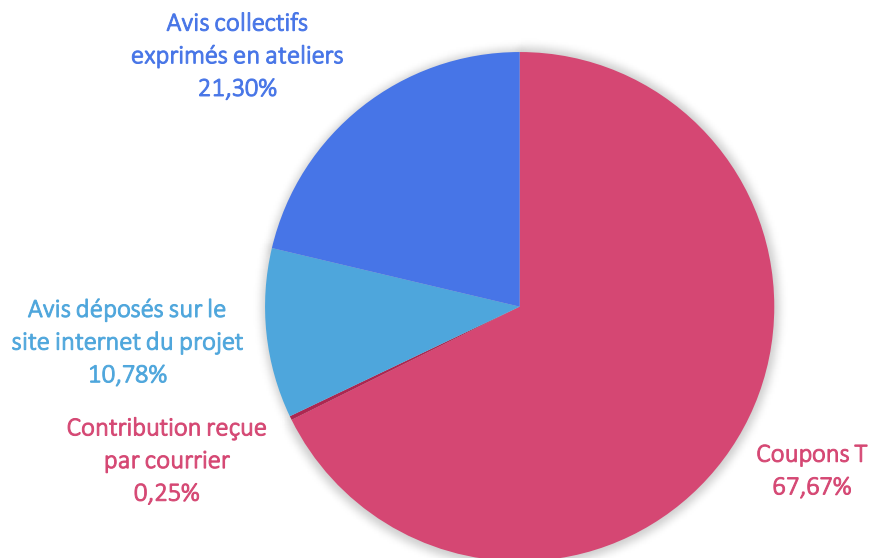
Origine des différents avis exprimés	
Coupons T reçus par La Poste	238
Coupons T recueillis lors de la 1ère rencontre voyageurs	19
Coupons T recueillis lors de la 2ème rencontre voyageurs	11
Coupons T recueillis lors de la balade-atelier	2
Contribution reçue par courrier	1
Avis déposés sur le site internet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

Les **contributions via coupons T** représentent la majorité des avis exprimés (68%). Viennent ensuite **les avis collectifs exprimés** lors de la réunion atelier du 9 avril et lors de la balade atelier du 13 avril (21 %). Les sept livrets de participation⁵ rédigés par les participants représentaient une matière riche, qui a ensuite pu être subdivisée en 85 avis différents. Les **avis déposés sur le site internet du projet** représentent 11% des avis exprimés. Enfin, un seul courrier a été reçu.

⁵ Lors des ateliers, chaque table restituait le fruit de ses réflexions collectives sur un livret de participation. Pour en savoir plus, rendez-vous partie II. 3.4 intitulée « La réunion publique ».

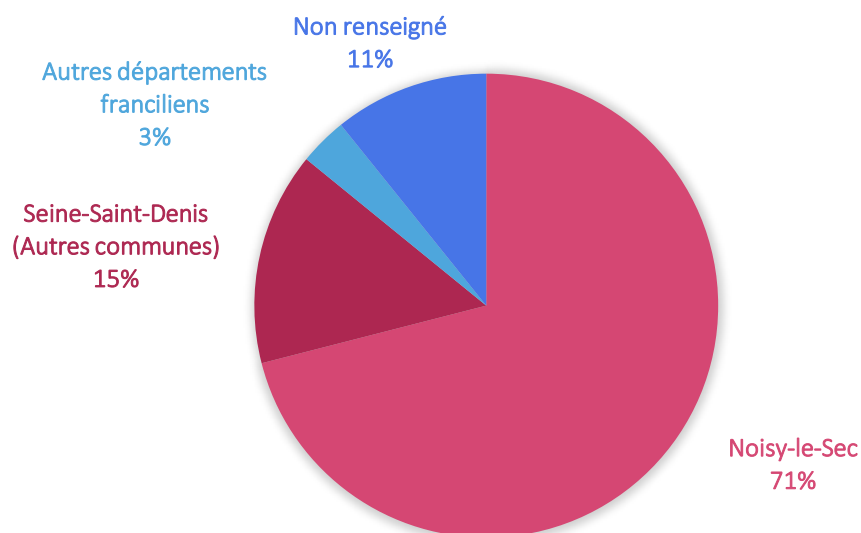


Vecteurs des avis



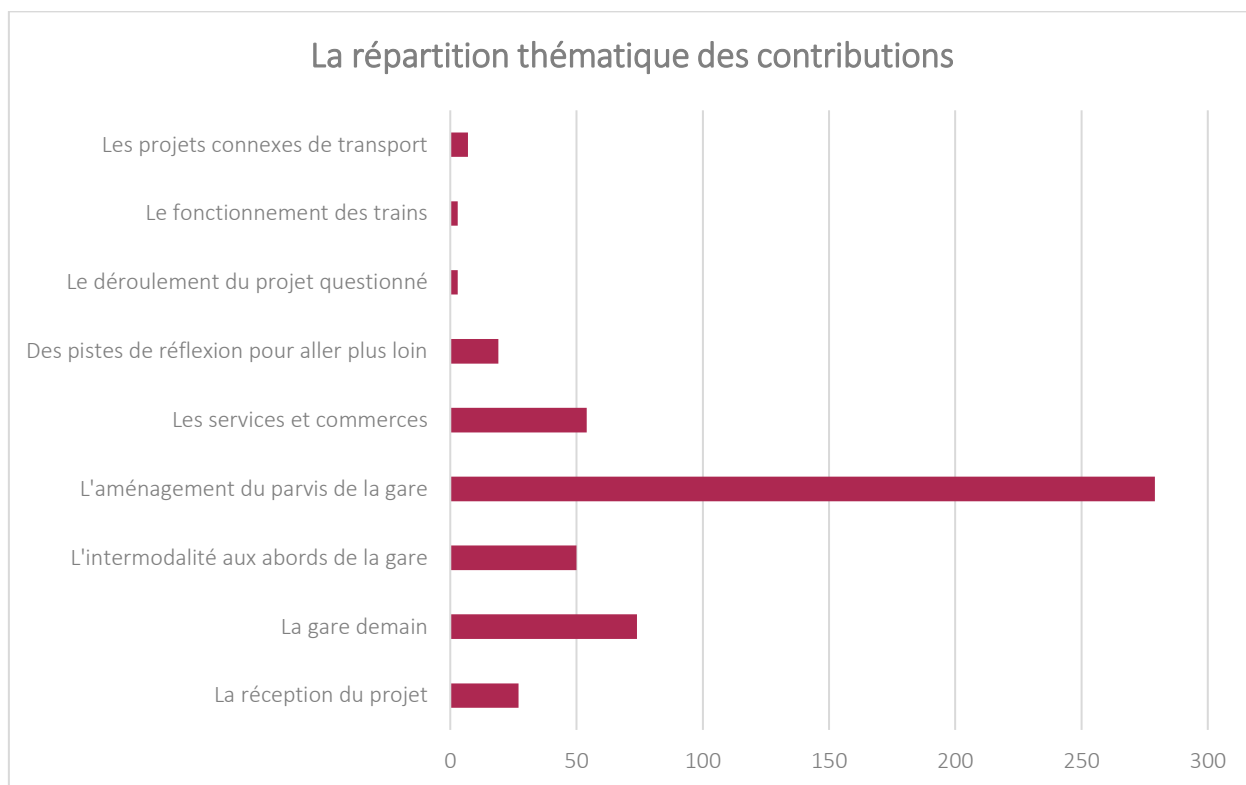
Sur les 270 coupons T récoltés, 71 % ont été écrits par des habitants de Noisy-le-Sec ; la majorité des coupons T restants provient d'utilisateurs originaires des autres communes de Seine-Saint-Denis, notamment des communes proches (Romainville, Drancy, Bondy).

Origine géographique des coupons T





2.2. Typologie et thématiques des avis



La ventilation représentée ici prend en considération les idées exprimées par les contributions plutôt que le nombre strict de contributions.

Au travers de l'avis donné à l'un des trois scénarios, la question de l'aménagement du parvis est la thématique la plus représentée. Les autres thématiques mises en avant portent avant tout sur les autres aspects liés à l'aménagement de la gare (le bâtiment voyageur et la passerelle, l'intermodalité aux abords de la gare, etc.).

La répartition thématique structure le bilan qualitatif tel qu'il est présenté ci-dessous.



3. Bilan qualitatif

3.1. Un projet attendu

3.1.1. Un projet majoritairement bien reçu

D'après les avis exprimés pendant la concertation, le réaménagement de la gare de Noisy semble majoritairement attendu pour résoudre une situation devenue problématique. Ce projet ne semble pas susciter de vives oppositions. Ainsi, lors des ateliers, les participants étaient *« d'accord avec le réaménagement de la gare de manière générale »*, car la situation *« ne peut pas être pire que maintenant »* pour *« la sécurité des piétons entre la gare et la station de tram »*. La plupart des personnes ayant participé à la concertation partage ainsi l'objectif de sécurisation et d'amélioration de la circulation aux abords et à l'intérieur de la gare.

Une dizaine d'avis transmis dans les coupons T et sur le site Internet témoigne d'un fort enthousiasme : c'est *« absolument nécessaire »*, *« ingénieux »*, *« la population en a besoin »* : d'une part, pour améliorer la sécurité des piétons, car *« la fréquentation importante et des difficultés d'accès piétons »* provoquent de nombreux conflits de circulation autour du carrefour : *« cette gare n'est plus adaptée aux flux actuels »*, d'autre part, c'est pour quelques usagers une occasion d'*« introduire de la transparence (...) dans le coupe-gorge de la rue de la gare »*. Un sentiment d'insécurité a été exprimé par quelques participants, notamment dans le passage souterrain permettant d'accéder aux quais.

De plus, les accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR) doivent être repensés : *« la gare mérite vraiment un changement. Elle n'est pas adaptée pour les personnes handicapées ou accidentées »*.

3.1.2. Un faible nombre de désapprobations

Seule une demi-douzaine d'avis déposés par coupons T ou sur le site Internet manifeste une forte désapprobation.

L'opposition peut porter sur l'initiative de projets de réaménagement en général : pour un contributeur, *« trop de travaux partout, trop d'impôts, trop de taxes, (...) ça devient invivable »*. Un autre avis estime que *« tout réaménagement est inutile. Le parvis ne sert que de stationnement aux malfrats »*. Enfin, quelques personnes soulignent le caractère superflu du projet à leurs yeux : *« la gare vient d'être refaite, quel gaspillage »*.

La désapprobation peut aussi porter sur le contenu des propositions : un participant estime ainsi que cette nouvelle gare *« rallonge le temps d'accès piéton »*, *« s'éloigne des quartiers de vie »* et *« provoque toujours des goulets d'étranglement dangereux »*.



3.2. La gare demain : le bâtiment voyageur et la passerelle

3.2.1. Conserver deux passages vers les quais

Pour faire face aux flux croissants de voyageurs, le projet de réaménagement doit en particulier « *fluidifier les accès aux quais* ». Il s'agit d'un des sujets les plus abordés par les participants, au sein des ateliers, dans les coupons T et sur le site Internet.

Pour y parvenir, les participants réclament le maintien de « *plusieurs accès à la gare* », c'est-à-dire le maintien de « *l'accès secondaire très utilisé par ceux qui évitent l'accès principal* ». Ce passage souterrain pourrait même être « *lui aussi agrandi, au niveau des accès surtout, car (...) il semble sous-dimensionné, avec un goulot d'étranglement au niveau des composteurs et un seul distributeur de tickets* ». En atelier, il a aussi été demandé de « *redimensionner l'accès souterrain* » et d'installer un « *escalier mécanique* ».

En revanche, ce souterrain pouvant paraître « *anxiogène* », un autre sous-groupe d'atelier a proposé « *la création d'une passerelle supplémentaire (en plus de celle déjà prévue par le projet) en remplacement du passage souterrain* ».

La proposition de construire une nouvelle passerelle est soutenue par plusieurs avis déposés dans des coupons T ou sur le site Internet. Ceux-ci estiment que la passerelle actuelle, « *vétuste* » et « *exiguë* », est dangereuse. « *Elle devrait effectivement être « élargie »* ». Un autre participant va même plus loin et propose sur le site internet du projet de « *prolonger [la nouvelle passerelle] plus au nord par-dessus le faisceau de voies ferroviaires, pour la faire aboutir sur la rue de Paris (anciennement Nationale 3) en continuité de la passerelle Pierre-Simon Girard qui surplombe le canal de l'Ourcq* ». Ce même contributeur ajoute que « *de la rue de Paris à la gare de Noisy-le-Sec, il y a environ 500m et elle [la passerelle] serait similaire à celle de Massy-Palaiseau. La gare de Noisy-le-Sec aurait ainsi un accès nord depuis la rue de Paris, voire du parc de la Bergère* ».

Plusieurs participants souhaitent conserver la passerelle existante, en plus de la nouvelle passerelle prévue dans le cadre du projet. Cela permettrait ainsi de disposer de trois accès : les deux accès existants (passerelle et souterrain) et le nouvel accès construit pour le projet en milieu de quai. Un contributeur demande « *pourquoi ne serait-il pas possible de conserver la passerelle existante ? De plus, cette nouvelle passerelle donnerait un accès en milieu de train* ». Il ajoute que « *construire la passerelle d'accès aux quais loin de l'entrée actuelle revient à demander à 90% des voyageurs de faire 100 mètres de plus le matin et le soir* ».

Par ailleurs, il a été souligné en atelier que « *la sécurité des voyageurs* » doit être « *prise en compte* » « *au pied des escaliers où il y a souvent un phénomène d'étranglement. Quelqu'un pourrait tomber accidentellement sur les voies* ».



Où construire la nouvelle passerelle et que prévoit-on pour l'accès ouest ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Le projet prévoit la construction d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais, plus spacieuse et équipée d'ascenseurs.

Dans la mesure où un passage souterrain existe déjà, plus à l'ouest, la proposition est de construire la nouvelle passerelle le plus loin possible de ce passage, à l'est, le plus près possible de l'avenue Gallieni, pour faciliter une bonne répartition des voyageurs sur le quai. Cependant elle doit aussi être située là où la largeur des quais permet d'implanter des ascenseurs et des escaliers et où il n'y a pas d'impacts sur la signalisation ferroviaire. La future passerelle serait donc implantée au milieu des quais existants, à 6,5 mètres de hauteur environ soit à la même hauteur que le pont actuel et à 1,40 mètre au-dessus du niveau du parvis.

Le passage souterrain à l'ouest est quant à lui maintenu et requalifié pour le rendre plus visible depuis la rue et plus qualitatif pour les usagers.

3.2.2. Installer des escaliers mécaniques et des ascenseurs

Outre l'aménagement d'une nouvelle passerelle, l'installation d'escalators et d'ascenseurs est une préoccupation importante exprimée par les participants, d'une part, pour fluidifier et sécuriser la circulation, d'autre part, pour simplifier les voyages des personnes à mobilité réduite (PMR).

Ainsi, en atelier, certains ont estimé que, « pour augmenter le nombre d'accès aux voies », « il faudrait doubler le nombre d'escaliers (un de chaque côté des voies) et mettre des ascenseurs au milieu ». Notons que l'installation d'escalators permettrait aussi de « séparer les flux de voyageurs montant et sortant des flux descendants et entrants », comme l'ont demandé les participants à cet atelier. Aussi, « à l'heure de pointe, nous assistons régulièrement à des bousculades ».

Par ailleurs, l'amélioration du parcours voyageurs des personnes à mobilité réduite et des usagers chargés de valises et de poussettes est très souvent réclamée dans les avis déposés pendant la concertation. Ils demandent l'augmentation du nombre d'ascenseurs et de s'assurer de leur bon fonctionnement.

Les membres d'un sous-groupe d'atelier saluent « l'amélioration de l'accès PMR » et demandent de « prévoir un passage facilitant l'accès aux poussettes et aux bagages encombrants ».

Une dizaine d'avis plaide en faveur d'efforts de maintenance car « actuellement, les ascenseurs sont souvent en panne » et sont « inutilisables ». Un participant témoigne avoir « passé des années à porter la poussette dans les escaliers ».



Quelques avis indiquent que les ascenseurs actuels « *ne sont pas vraiment propres* » et « *pas sécurisants* ». Il est ainsi proposé de « *ne pas renouveler l'erreur antérieure des ascenseurs opaques cachés à la vue facilitant l'abri de SDF, de drogués, la saleté généralisée* » incitant à leur délaissement.

D'autres demandes ponctuelles sont formulées :

- aménager autour des escaliers « des rampes pour les valises à roulettes » ;
- « indiquer par des signalétiques l'accès aux ascenseurs afin d'éviter aux voyageurs avec valises ou poussettes d'être bloqués devant les portiques » ;
- « envisager des rampes d'accès, au lieu des escaliers mécaniques qui tombent si souvent en panne » ;
- « régler le problème d'accès aux vieux trains (différence de niveaux avec le quai) ».

Quels équipements sont prévus pour accéder aux quais ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Le projet prévoit que la nouvelle passerelle soit bien équipée à la fois d'ascenseurs, d'escaliers fixes, et d'escaliers mécaniques, pour accéder aux différents quais.

L'ensemble de la signalétique de la nouvelle gare sera prévu pour orienter les voyageurs

3.2.3. Un bâtiment voyageur adapté aux usagers d'aujourd'hui et de demain

Concernant l'aménagement du bâtiment voyageur, surtout évoqués lors des ateliers deux thématiques récurrentes : une circulation facilitée et un confort à assurer pour tous les usagers.

Pour fluidifier et sécuriser la circulation, les participants ont formulé plusieurs propositions :

- le « *dimensionnement* » devra être pensé en fonction « *des prévisions du nombre de voyageurs* », « *assez large pour une bonne répartition des flux entrants/sortants* » ;
- pour « *éviter les embouteillages rue Jean-Jaurès* », il faut aménager « *une véritable entrée secondaire depuis l'ouest ou mettre l'entrée centrale rue de la Gare* » ;
- « *bien séparer les accès aux systèmes antifraudes en fonction des entrées et des sorties* » ;
- installer une « *signalétique plus précise* » pour « *accéder aux trains sans hésitation* » et renforcer la « *visibilité de l'entrée secondaire* ».

Par ailleurs, ils remarquent que, « *parfois, il n'y a plus personne en gare pour "retourner les bornes" (...) qui ralentissent le flux des voyageurs* ».

Lors des ateliers organisés au cours de la concertation, les participants souhaitent qu'un « *carrelage non glissant soit choisi pour [l'intérieur] de la future gare* ». Selon eux, « *l'hiver c'est glissant* », cette question



est considérée comme « *une vraie problématique de la gare* ». Enfin, quelques suggestions ont été formulées pour améliorer le confort de la gare : « *privilégier un bâtiment beau, clair, aéré, avec de la verdure* » et « *travailler sur l'éclairage* ».

La question des services a été également abordée et est traitée au paragraphe « 3.5. *Les services et commerces dans et aux abords de la gare* » (page 36).

Comment est conçu le bâtiment voyageur ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Le projet prévoit un nouveau bâtiment voyageur dont les dimensions pourraient être quasiment doublées par rapport au bâtiment existant, permettant d'augmenter les surfaces pour les circulations des voyageurs, pour les services/commerces, et surtout pour les locaux exploitants.

L'aspect architectural sera travaillé lors de la poursuite du projet, avec comme principes directeurs, entre autres, le confort, la lisibilité, et la sécurité des usagers.



3.3. L'intermodalité aux abords de la gare demain

La facilitation des mouvements de voyageurs entre les différents modes de transport autour de la gare de Noisy-le-Sec ressort comme une préoccupation importante de la concertation : « *améliorer l'intermodalité : oui, c'est plus que nécessaire* », peut-on lire sur un coupon T. Faciliter la circulation apparaît en effet comme un gage de sécurité.

De plus, le cheminement reliant l'accès secondaire à l'accès principal depuis l'extérieur de la gare pose également question selon plusieurs participants des ateliers organisés au cours de la concertation. Les intempéries peuvent rendre ce passage très « *glissant* ». Ainsi, à l'avenir, résoudre la différence de niveau de 4 mètres entre les deux accès existants par une rampe ne semble pas être une très bonne idée selon les participants. Ces derniers craignent « *l'effet piste de ski en cas de verglas ou de neige* ». Ils proposent donc d'alterner « *paliers et escaliers, avec des rampes de part et d'autre, un peu comme ce qu'on voit à Paris.* »

Outre les correspondances piétonnes vers les autres modes de transports en commun (bus, RER, Tram), les participants réclament aussi de simplifier la circulation des voitures, la dépose des voyageurs, et l'usage des vélos et trottinettes.

3.3.1. Sécuriser la circulation des voyageurs entre les différents modes de transports

Plusieurs participants soulignent le caractère dangereux lié à la mauvaise fluidité des mouvements de voyageurs entre les différents modes de transport. Ceux-ci se font « *péniblement* » et « *le trafic global (...) cause souvent des bouchons et de l'agressivité* ».

Aussi, en atelier, il a été demandé de « *renforcer la sécurité des piétons lorsque ces derniers traversent le carrefour situé devant le parvis de la gare actuelle* ». Cet aspect est étayé dans des coupons T : « *les interconnexions doivent être prévues pour faciliter les accès piétons* », c'est-à-dire éviter aux usagers de « *courir après leur bus ou après le train* », « *sans observer les feux* ».

Des propositions ont été énoncées en atelier, sur coupon T, ou sur le site Internet, pour améliorer ces flux de voyageurs :

- rendre « *piéton au maximum* » « *l'ensemble de cet espace* » ;
- « *repenser la circulation du rond-point* » ;
- améliorer la « *lisibilité des parcours* », « *délimiter plus nettement les flux dans la gare* » ;
- rapprocher les arrêts de bus (« *143 et 105* ») et tramway pour réduire la distance à parcourir pour les voyageurs lors des correspondances ;
- « *sécuriser la rue de la Gare* » (trafics de stupéfiants, rixes) et « *l'accès vers le souterrain, glauque et dangereux* ».



Quels aménagements pour les espaces publics ?

La Ville de Noisy-le-Sec :

En ce qui concerne l'accès secondaire de la gare, la ville de Noisy-le-Sec rappelle dans sa contribution à la concertation qu'il est primordial que l'aménagement des espaces publics soit pensé :

- pour le piéton par la création d'un vaste espace public,
- pour les modes doux avec, entre autres, l'implantation d'une consigne à vélo suffisamment capacitaire,
- pour les bus, en restreignant l'accès des véhicules légers aux seuls riverains et aux dépose-minute.

3.3.2. Réorganiser la circulation routière

Selon les participants, la circulation routière doit aussi être repensée, pour sécuriser les flux de voyageurs. Quelques personnes ont demandé, sur le site Internet ou dans des coupons T, d'élargir les voies de circulation, facilement bloquées en cas de croisement avec un bus (bus 245 notamment) ou en cas de parking en double file. D'autres solutions sont évoquées pour faciliter la circulation des voitures :

- « revoir la signalisation » ;
- augmenter le nombre de voies de circulation ;
- diminuer le nombre de « terre-plein ».

Le stationnement a été abordé par une dizaine de contributeurs dans les coupons T et sur le site Internet. En effet, « trop de véhicules en attente aux heures de pointe gênent les voyageurs entrants et sortants ». Pour faciliter la dépose des voyageurs et limiter le stationnement sauvage, il est demandé à plusieurs reprises d'aménager un « espace dépose-minute gratuit devant la gare ».

Par ailleurs, des avis suggèrent « d'augmenter la capacité du parking », par exemple « en y ajoutant deux voire trois étages » ou de rendre ses tarifs « attractifs », voire « gratuits ».

3.3.3. Faciliter l'usage des vélos

Quelques avis émettent des suggestions pour faciliter l'usage des vélos pendant le parcours des voyageurs :

- créer un garage à vélo près de la gare ;
- proposer l'accès à des « intermodalités douces gérées par des entreprises privées : trottinettes, vélos... » ;
- simplifier l'accès aux quais avec un vélo (dimension des ascenseurs, portillons, goulottes pour les escaliers...) ;



- aménager des pistes cyclables sécurisées à destination de la gare, notamment « *entre le canal de l'Ourcq et la gare* » ;
- installer des « *arceaux* » pour des arrêts de courte durée, des « *arceaux abrités* » pour les arrêts de moyenne durée et des « *enclos à accès sécurisé type Véligo* » pour les arrêts de longue ou fréquente durée.

Un avis Internet précise que « *la capacité totale des emplacements [vélos] à prévoir doit être étudiée au regard de la fréquentation importante de cette gare et de son grand potentiel, avec le prolongement à venir de la ligne du RER E vers l'ouest francilien* ».

En atelier, des personnes ont proposé de créer « *une voie verte pour vélo entre la gare RER et le canal (...), le long des voies ferrées* » et « *une piste cyclable entre la gare RER et le canal de l'Ourcq via le Pont Gallieni* ».

Comment penser l'intermodalité de demain ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Afin de repenser l'intermodalité de manière globale et cohérente, les principes suivants sont pris en considération :

- une sécurisation et une amélioration du lien entre le tramway T1 et la gare, qui représente la majorité des échanges ;
- de nouveaux stationnements dédiés aux vélos (abri vélos et stationnements sécurisés) seront situés au plus proche de chaque accès de la gare ;
- de la même façon, les arrêts de bus : leur proximité avec la gare sera recherchée au maximum, tant pour l'accès principal que l'accès secondaire ;
- un travail sur les itinéraires piétons et cyclables permet de les sécuriser et de les rendre directs, pour qu'ils deviennent plus attractifs ;
- le projet concerne également les passagers déposés en voiture : la dépose/reprise minute sera localisée de façon à être proche d'un accès de la gare tout en évitant les traversées dangereuses effectuées par les voyageurs ;
- enfin, le stationnement des véhicules particuliers est également traité. Le parking relais existant a une capacité suffisante mais il sera reconfiguré pour s'adapter à la nouvelle organisation de la gare et de ses accès.



3.4. L'aménagement du parvis de la gare

Environ 75% des contributeurs sur le site internet et par coupons-T ont exprimé un avis sur un des scénarios soumis à la concertation par Île-de-France Mobilités. L'ensemble des groupes de travail lors des ateliers se sont également exprimés sur l'aménagement du parvis de la gare.

3.4.1. Points de vue sur le scénario A : le plus économique, il permet d'éviter des expropriations

Environ 19% des avis déposés sur le site Internet ou dans des coupons T ont exprimé un positionnement sur le scénario A d'aménagement du parvis. Ces participants le préfèrent aux autres scénarios pour son aspect économique, c'est le scénario « *le moins cher* », et parce qu'il permet d'éviter la démolition d'un immeuble de logements et d'un commerce. Ainsi, « *il préserve les logements permettant aux habitants à revenus modeste de continuer à vivre dans ce quartier* ».

D'autres motifs, plus secondaires, sont invoqués par certains participants :

- ce projet ne « *crée pas une place immense à scénariser* » ;
- « *avec le T1, il y aura encore plus de travaux et frais supplémentaires à prévoir* » ;
- ce projet ne « *tient pas assez compte de l'identité de Noisy* » : « *une petite ville paisible avec de nombreux jardins* » ;
- « *se posera le problème de la surveillance la nuit* » : « *à quoi servirait un grand parvis ? Les usagers de transports en commun n'auront aucune envie de rester sur ce parvis* » car « *il y a beaucoup de racailles* ».

Pour certains d'entre eux, les économies réalisées en choisissant ce scénario pourraient être investies ailleurs, par exemple dans :

- des « *plantations autour de la gare* » ;
- la réhabilitation des logements de la Sablière ;
- l'amélioration des transports de bus.

Dans un atelier, un propriétaire témoigne : « *nous sommes deux à cette table à être concernés par les acquisitions* ». Son groupe estime que ce scénario « *a des avantages au niveau de la visibilité et de l'accès pratique à la gare* ». À l'inverse, un autre groupe l'élimine car le maintien de l'immeuble « *crée un recoin* ». Des participants à un atelier questionnent également « *le devenir des sous-sols du bâtiment restant* ».

3.4.2. Points de vue sur le scénario B : un compromis qui sauvegarde les commerces

Environ 24% des avis déposés sur le site Internet ou dans des coupons T ont exprimé un positionnement sur le scénario B d'aménagement du parvis. La plupart soutiennent ce scénario de compromis en faveur du



maintien des commerces, réclamé de façon récurrente. « *Sauvons notre ville, nos commerces, la bonne boulangerie, les bonnes pizzerias* », peut-on lire à plusieurs reprises.

Par ailleurs, l'« *intérêt architectural* » et « *esthétique* » du bâtiment commercial en rotonde est rappelé plusieurs fois, en comparaison de l'immeuble d'habitations que certains jugent « *vétuste* » voire « *laid* ». Une personne remarque que « *le café de configuration d'angle pourra offrir une belle terrasse sur le parvis* ».

En revanche, plusieurs avis jugent ce scénario peu pertinent, le bâtiment conservé apparaissant comme une « *verrue* » au milieu de la place, ou créant « *un espace caché qui va attirer les dealers* ».

En atelier, des participants ont souligné que le bâtiment au milieu du parvis « *ne permettrait pas de gagner en visibilité* ». Ils questionnent également « *le devenir des sous-sols du bâtiment restant* ».

D'autres contributeurs ont indiqué que ce scénario poserait « *un problème de dénivelé* ».

3.4.3. Points de vue sur le scénario C : une respiration pour la ville

Malgré son « *coût plus important* », le scénario C est majoritairement soutenu dans les avis déposés sur le site Internet et dans les coupons T. Environ 33% des participants se sont exprimés sur ce scénario. Ses soutiens reconnaissent qu'il serait « *le plus adapté aux conditions d'accueil des flux voyageurs* », permettant « *un accès plus serein* » et de « *voir grand* » pour l'avenir.

Par ailleurs, ce scénario serait favorable à « *l'embellissement* », la « *visibilité* » et à l'ouverture de « *la gare sur la ville* », conférant « *l'espace et la fluidité requis* ». Il serait plus favorable à une circulation sereine des voyageurs entre les différents modes de transport.

D'autres avantages sont mis en avant :

- l'amélioration de la sécurité grâce au réaménagement de la rue de la Gare ;
- l'agrandissement de l'espace public dans un « *cadre apaisant* », permettant l'installation d'espaces verts, de points de lecture et de faire « *respirer le centre-ville* » ;
- renforcer la visibilité de l'entrée secondaire.

Ces aspects ont aussi été appréciés en atelier où plusieurs groupes se sont prononcés en faveur du scénario C. Ils reconnaissent qu'il serait le plus adapté « *aux flux futurs accompagnant la croissance démographique* » de Noisy-le-Sec et aux « *enjeux d'intermodalité* ». Plusieurs conditions sont posées par les participants :

- proposer des solutions pour reloger les habitants de l'immeuble détruit ;
- installer des espaces verts et des commerces ;
- « *prévoir des lumières, des caméras, etc., pour renforcer le sentiment de sécurité des usagers* » ;
- s'assurer que, malgré le dénivelé, le parvis ne soit pas glissant, par exemple en « *alternant paliers et escaliers, avec des rampes de part et d'autre* ».



Par ailleurs, ils regrettent la suppression de la rotonde qui présente des atouts architecturaux et conviviaux. D'autres s'interrogent sur le maintien de l'accès voiture pour les habitants des immeubles riverains, rue de la Gare.

Quel aménagement pour le parvis de la gare ?

La Ville de Noisy-le-Sec :

Dans sa contribution à la concertation, la ville de Noisy-le-Sec se déclare également « *favorable à la création d'un parvis ambitieux, large et confortable* » et affiche ainsi sa préférence pour le scénario C. La ville demande toutefois que certains éléments soient analysés plus en détail :

- la création d'une consigne Véligo et d'un espace pouvant être couvert,
- l'implantation de l'entrée du futur bâtiment voyageur au plus près de l'entrée actuelle de la « gare haute »,
- une réflexion sur l'intégration d'un ou plusieurs services publics en gare et notamment une mini-crèche.

Comment seront conçus les aménagements du parvis et de la rue de la Gare ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Concernant la circulation rue de la Gare, l'objectif consiste à pacifier la voie et rendre en priorité l'espace aux piétons ; pour autant, des accès nécessaires à la vie locale (accès aux bâtiments, véhicules de livraison...) seront maintenus.

L'aménagement des espaces sera à préciser lors de la poursuite des études avec comme principes directeurs un aménagement qualitatif, la sécurisation des espaces et des parcours piéton et vélo y compris de nuit, la végétalisation... et une attention particulière sur la gestion du dénivelé entre le parvis haut et le parvis bas.



3.5. Les services et commerces dans et aux abords de la gare

La thématique des services et des commerces présents dans la gare et à ses abords a été largement commentée par les participants.

Actuellement, bon nombre de participants décrivent les abords de la gare comme peu « *attractifs* ». Le réaménagement du Pôle-Gare de Noisy-le-Sec est l'occasion d'implanter de nouveaux services et commerces pour les voyageurs et usagers.

En atelier, des participants ont abordé le confort des voyageurs au sein de la future gare. Selon eux, il serait utile de disposer d'« *espaces d'attente avec des sièges, des prises [électriques], du wifi, des ascenseurs facilement accessibles aux PMR et aux poussettes (...)* ». Dans ce sens, plusieurs avis par coupons T demandent « *un passage poussettes et valises au niveau de l'entrée principale (...), des ascenseurs et des guichets SNCF et grandes lignes rapidement réparés quand ils tombent en panne* ».

Par ailleurs, de nombreux contributeurs désirent « *un guichet humain pour acheter des billets grandes lignes et Transilien* » car « *il reste nécessaire de dialoguer avec un être humain* » selon eux. Ce point est revenu plusieurs fois durant la concertation.

Enfin, le dernier service évoqué par les participants en atelier et via les coupons T est l'installation de « *WC publics accessible à tous sans conditions de titre de transport* » et « *propres* ».

Le travail en atelier a fait également ressortir la nécessité de créer des commerces dans le bâtiment voyageur et à l'extérieur de celui-ci (sur le parvis ou aux alentours) afin de « *dynamiser* » le lieu. Un autre groupe de travail a exprimé le souhait que les commerces puissent être accessibles depuis l'extérieur de la gare. La présence d'un commerce avec terrasse a aussi été évoquée à plusieurs reprises.

Ainsi, les participants souhaiteraient des commerces de qualité, qui diversifient l'offre existante. Il faudrait qu'ils soient « *utiles, conviviaux et non anxieux, qu'ils donnent envie de traverser le parvis et d'y rester* », de type « *point presse* », « *supérette* », « *boulangerie* », « *café* », « *cabinet médical* », « *distributeur de banque* », « *librairie* », « *service de restauration* », ...

Quelques avis ont exprimé le souhait de vouloir conserver les commerces existants (« *boulangerie, maroquinerie et Domino's Pizza* »), ou bien de leur retrouver une place dans l'aménagement du futur lieu.



Quels services et commerces pour le futur pôle-gare ?

La réponse de la Ville de Noisy-le-Sec :

La Ville de Noisy-le-Sec indique dans sa contribution à la concertation que « *les commerces et services de proximité, donnant sur la future place piétonne, seront à implanter, de façon privilégiée dans le rez-de-chaussée du futur bâtiment voyageur* ». La collectivité ajoute qu'une « *réflexion avec Est Ensemble pourra aussi être menée sur la construction d'un bâtiment à vocation économique (pépinière, incubateur, bureaux partagés, espaces de co-working, ...), localisée au-dessus du parking relais et à proximité de la gare* ».

La Ville de Noisy-le-Sec propose « *l'implantation d'une mini-crèche dans la future gare* ». Cette idée a également été soumise lors d'un atelier par un groupe de travail. La Ville souhaite de manière plus globale « *une réflexion sur l'intégration d'un ou plusieurs services publics en gare* ».

Quels futurs services et commerces dans et aux abords de la gare demain ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

La surface dédiée aux commerces sera agrandie, tout en respectant les locaux nécessaires à l'exploitation ferroviaire. Les espaces dédiés aux voyageurs seront également fortement augmentés pour apporter une fluidité dans les déplacements.

Les prochaines étapes du projet consisteront à identifier les espaces possibles pour implanter des commerces/services dans les espaces de la gare. Le projet de pôle devra aussi garantir une cohérence avec les projets urbains qui pourraient être envisagés par les collectivités.



3.6. Des pistes de réflexions pour aller plus loin

Dans le cadre de cette concertation, les avis émis ont fait émerger plusieurs pistes de questionnements sur des sujets que les participants estiment pertinents et non traités, ou pas assez, dans le cadre de cette concertation.

À quoi serviront les pistes de réflexions proposées par les participants ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Les avis recueillis, qui sont exprimés par un public varié d'usagers du RER E, du tram ou du bus, ou encore de riverains ou salariés, permettront d'ajuster le projet de réaménagement du pôle-gare dans la poursuite des études, mais serviront aussi à tous les acteurs concernés (le département de Seine-Saint-Denis, Est-Ensemble, la ville de Noisy-le-Sec et SNCF) pour leurs réflexions et projets autour de la gare et de ses abords.

3.6.1. La création d'un accès depuis le Petit Noisy

La facilité d'accès depuis le quartier du Petit Noisy, au nord du site, est une proposition largement relayée par les participants. Cette thématique occupe une place importante parmi les avis récoltés, qu'ils soient issus du travail réalisé en atelier ou qu'ils aient été publiés sur le site Internet ou reçus par La Poste sous la forme de coupons T. Cette piste correspond ainsi à l'une des grandes réflexions issues de la concertation.

Pour de nombreux participants, un nouvel accès à la gare RER de Noisy-le-Sec doit permettre « *un accès direct au quartier du Petit Noisy et au canal de l'Ourcq, [c'est-à-dire à] un quartier avec de nombreux nouveaux habitants qui souhaiteraient être mieux reliés à la gare* ».

Ainsi, des participants proposent comme solution pour relier « *rapidement et facilement* » la gare au Petit Noisy « *une sortie [de la gare] avenue Gallieni côté pont* ».

Pour une partie des coupons T reçus, l'accès depuis le quartier du Petit Noisy servira également à « *mieux répartir les flux [de voyageurs]* » et donc à « *désengorger l'accès principal et le souterrain et [à rapprocher] la gare pour une grosse partie de la population noisienne* ».

3.6.2. Améliorer l'aménagement des quais

L'aménagement des quais a aussi été évoqué par les participants de la concertation.



Plusieurs participants, en atelier, par coupons T et avis Internet, demandent un réaménagement des quais afin de les rendre moins dangereux, notamment lors du passage des TGV. Un contributeur pose la question de la sécurité des usagers sur les quais lors du « *passage de trains à allure folle* » en gare de Noisy-le-Sec. Il craint qu'il faille attendre « *un mort* » pour se saisir du problème. La situation est particulièrement dangereuse en cas d'affluence sur les quais et « *qu'un TGV arrive* ».

De plus, leur confort pourrait être amélioré : « *faire des travaux d'aménagement pour les allées entre chaque train et les marches. Cela ferait du bien et serait mieux vu pour beaucoup de gens... ça éviterait des incidents...* »

En effet, quelques coupons T soulignent la nécessité d'agrandir les quais pour protéger les voyageurs : « *lors de l'heure de pointe, ça s'accumule. C'est dangereux lorsqu'un TGV arrive* ». « *Agrandir les quais me paraît vital* », lit-on dans un avis. À ce propos, une suggestion fut émise en atelier : « *supprimer le 2^e quai côté Paris pourrait être une possibilité pour élargir les trois autres quais et faciliter ainsi l'installation d'escaliers mécaniques* ».

Par ailleurs, plusieurs propositions ressortent des coupons T pour améliorer le confort des voyageurs sur les quais :

- « *enlever régulièrement les détritiques* » ;
- « *repeindre les quais* » ;
- installer des « *toits étanches* » pour les protéger « *du vent et de la pluie* » en cas d'intempéries ;
- « *chauffer les abris* » ;
- « *ajouter des places assises pour les personnes dont la station debout est difficile* ».

Dans sa contribution, la ville de Noisy-le-Sec « *tient à ce que l'aménagement futur des quais soit similaire en termes d'accessibilité à ce qui existe, notamment à la gare de Pantin, avec escalators et ascenseurs* ». La collectivité demande également « *une amélioration du confort des voyageurs* » (couverture complète des quais pour abriter les usagers en cas d'intempéries).

3.6.3. La mise en place d'une signalétique adaptée

Quelques avis préconisent la mise en place d'une nouvelle signalétique plus claire, plus lisible, dans et aux abords de la gare.

Pendant le travail en atelier, cette idée a été mise en avant afin de faciliter l'accessibilité aux quais, « *une signalétique plus précise permettrait d'accéder aux trains sans hésitation* ». De plus, un groupe de travail a rappelé qu'il fallait faire « *un vrai travail de signalétique (...) pour que les gens utilisent la zone de dépose-minute, car la gare n'est pas visible depuis les différentes rues d'accès (avenue de Verdun, rue Pierre Semard, rue Marc Sangnier). Les gens risquent de se garer rue Jean Jaurès* ».

À noter également qu'un avis sur coupon T préconise d'indiquer, « *par des signalétiques, l'accès aux ascenseurs [ce qui permettrait] d'éviter aux voyageurs avec poussettes, valises, etc., d'être bloqués devant les portiques* ». D'autres coupons-T proposent de mettre en place une signalétique pour guider les flux



voyageurs entre le RER, les bus et le tramway. « Un écran indiquant le temps d'attente des bus » pourrait aussi être installé dans la gare.

Quelles est la place de la signalétique dans le projet ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Améliorer la signalétique est un des principaux objectifs visés par Île-de-France Mobilités pour le réaménagement du futur Pôle-Gare de Noisy-le-Sec, notamment pour mieux lier la gare à la ville.

3.6.4. Une demande plus large : animer le centre-ville de Noisy-le-Sec

À plusieurs reprises, dans les coupons-T, sur le site Internet ou au sein des ateliers, le réaménagement de la gare est perçu comme une opportunité de relancer l'animation du centre-ville et de rendre ce dernier plus verdoyant.

Plusieurs propositions émergent de ces avis :

- animer « les pourtours de ce bâtiment par des terrasses où prendre un verre, manger, écouter des groupes de musique... » ;
- installer « un nouvel espace vert » ;
- « mettre en place une boutique bio, des commerces de bouche ou une vraie librairie de qualité », des « commerces 3.0 : bar associatif, recyclerie, AMAP... » ;
- mener une « réflexion sur la propreté des lieux » ;
- réhabiliter « les beaux bâtiments SNCF de la rue de la Gare » ;
- conserver la « mosaïque au sol du café de la Rotonde ».

Aussi, en atelier, il est apparu comme « essentiel de bien penser l'animation, la convivialité de ce futur parvis, pour éviter tout sentiment d'insécurité. Si la place est vide, cela peut générer de l'inquiétude ». Par ailleurs, « il sera très important de conserver les arbres à proximité de la gare ».



3.7. Le déroulement du projet questionné

3.7.1. Le calendrier et les travaux du projet

Le souhait de limiter au maximum le coût du réaménagement ressort d'une vingtaine d'avis. Cette volonté de minimiser le plus possible les dépenses relatives au projet, semble renforcée par les travaux récents réalisés dans la gare de Noisy-le-Sec. Ces derniers sont décrits comme « *un éternel recommencement* » par un participant.

Par ailleurs, les travaux qu'implique le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec apparaissent également pour une dizaine de participants comme une source d'inquiétude. « *Trop de travaux partout, (...) il faut arrêter cette frénésie de travaux dans tous les coins, ça devient impossible, ça devient invivable* ». Les contributeurs espèrent que la durée de cette phase du projet et les nuisances associées soient les plus faibles possible : « *(...) je pense que le meilleur projet de construction sera celui impliquant le moins de temps pour être mené à bien !* »

Quel est le calendrier du projet ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Le bilan de la concertation sera publié à l'automne 2019, après un vote du conseil d'Île-de-France Mobilités. Les études techniques pourront ensuite débiter afin d'établir un schéma de principe dont l'objectif est de cadrer le projet avant l'enquête publique.

Suivra une enquête publique qui devrait permettre d'obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP). Des études détaillées seront alors menées afin d'approfondir la conception du projet et de définir les modalités de réalisation des travaux.

3.7.2. Une attention portée au coût du projet

Le souhait d'opter pour le projet le moins onéreux a été mis en avant par plusieurs participants. En effet, l'utilisation de l'argent public à bon escient et de la manière la plus utile possible ressort fréquemment. « *Nous sommes dans une période où l'on doit maîtriser les dépenses publiques* ». De plus, le coût du projet est corrélé par quelques participants au niveau d'imposition.

Comme vu précédemment dans la partie dédiée à l'aménagement du parvis, l'impératif de concevoir un tel espace adapté aux besoins identifiés tout en ne dépensant pas plus d'argent que nécessaire, est un objectif fort et important chez les participants.



Quel est le coût de l'opération ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Le coût du réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec ne peut être défini précisément à ce stade du projet. Les premières estimations réalisées évaluent le projet à 35 à 45 millions d'euros pour le nouveau bâtiment voyageurs, la passerelle d'accès aux quais et la requalification du passage souterrain existant. L'aménagement des espaces publics autour de la gare est quant à lui estimé entre 12 et 19 millions d'euros, selon le scénario retenu.

Ainsi, le coût total du projet est estimé entre 47 et 64 millions d'euros hors taxes, selon le scénario d'aménagement du parvis.

La définition d'un projet de pôle de qualité, palliant les dysfonctionnements actuels, à un coût maîtrisé, sera bien l'objectif recherché dans la poursuite des études,



3.8. Des demandes générales relatives au fonctionnement des RER

La régularité des trains et leur capacité par rapport au nombre de voyageurs dans le futur projet ont également été questionnés par plusieurs participants : « *Seront-ils plus à l'heure ? Y aura-t-il moins de trains courts ?* » « *Pourra-t-on modifier la fréquence des trains pour Chelles, actuellement 15 mn, à 5 à 10 mn d'attente.* » Une personne se dit d'ailleurs « *plus sensible à la régularité des trains du RER E, [qui est] de pire en pire, qu'à la gare elle-même* ».

De plus, plusieurs personnes ont pointé du doigt la « *surcharge* » actuelle des trains du RER. Cette dernière risquerait de s'accroître rappelle un participant puisqu'un « *prolongement [est] à venir [sur] la ligne du RER E vers l'ouest francilien.* »

Un autre élément mis en avant par quelques contributeurs est la différence de niveaux entre le quai et la marche des trains, notamment « *pour les vieux trains* ». En effet, « *pour monter dans, le train la marche est trop haute* ».



3.9. Des interrogations quant aux projets connexes de transport

3.9.1. Les prolongements du T1 et du T11 Express à venir

La concertation du pôle gare a également été l'occasion pour les usagers d'exprimer plusieurs avis sur des sujets connexes au pôle : les projets de prolongements du tramway T1 jusqu'à Val de Fontenay et du tramway T11 Express de Sartrouville à Noisy-le-Sec.

À noter que les participants aux différents temps de rencontre de la concertation étaient peu nombreux à connaître le projet de prolongement du T11 Express, prévoyant de relier Sartrouville à Noisy-le-Sec tandis que le prolongement du tramway T1 semblait être attendu : « *il faut arrêter les disputes stériles entre les administrations et prolonger ce tram* ».

Par ailleurs, un contributeur demande par coupon T si « *le prolongement du T1 [sera] dans les 2 sens rue Jean-Jaurès* ». Une personne dénonce également le coût engendré par le prolongement du tramway qui est, selon elle, « *inutile* ».

De plus, pour certains contributeurs, le prolongement du T1 est annoncé depuis plusieurs années mais n'a pas lieu : « *voyez les conditions de transport dans le T1 actuel "serrés comme des sardines" alors que l'on aurait eu des tramways beaucoup plus grands si le T1 avait été prolongé depuis 2007 comme il aurait dû l'être jusqu'à Val de Fontenay* ».

Enfin, un contributeur propose de « *rallonger le T4 jusqu'à Noisy [ce qui] évitera un changement [et permettra une] meilleure connexion T1 - RER E - T4* ». Lors d'une rencontre entre l'équipe projet et les voyageurs aux abords de la gare, ce cas de figure avait également été soumis par un participant.

De plus, selon un avis publié sur le site internet du projet, « *l'arrêt du tramway [est] également [trop éloigné] car lorsqu'il y a beaucoup de voyageurs qui sortent de la gare et beaucoup de voyageurs qui sortent du tramway tout le monde se bouscule* ». Afin d'organiser les flux de manière optimale, les arrêts doivent être repensés et changés de place si nécessaire.

Des participants craignent également que le prolongement du T1 entraîne encore « *plus de travaux et frais supplémentaires à prévoir* », que les « *travaux menés en parallèle* » se multiplient et que le secteur de la gare de Noisy-le-Sec se retrouve saturé.



Le Tram 11 phase 1 a été mis en service le 1er juillet 2017. Où en est le projet ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Le montant d'investissement prévisionnel de la phase 2 du Tram 11 Express (prolongement est et ouest) est aujourd'hui estimé à plus d'1 milliard d'euros par le maître d'ouvrage, la SNCF, au stade des études d'avant-projet (AVP). Ce montant étant significatif, le financement des travaux nécessitera une discussion approfondie, dans le cadre du prochain contrat de plan État Région (CPER), entre tous les financeurs et partenaires du projet : l'État, la Région Île-de-France, les départements de Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise, et des Yvelines, la SNCF et Île-de-France Mobilités.

Dans un premier temps, avec l'accord d'Île-de-France Mobilités et des financeurs, l'État et la Région, la SNCF a pu mener à bien l'ensemble des procédures administratives nécessaires au projet, tant sur le tronçon ouest jusqu'à Sartrouville que sur le tronçon est jusqu'à Noisy-le-Sec, avant la date de caducité de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Un projet de pôle qui s'inscrit en cohérence avec le projet de prolongement du T1 et les projets portés par les collectivités ?

La réponse d'Île-de-France Mobilités :

Le projet de pôle-gare tient compte du projet de prolongement du tramway T1, qui aura été réalisé avant les travaux du pôle selon le dernier calendrier présenté par les maîtres d'ouvrage. La configuration actuelle de la station « gare de Noisy-le-Sec », située au milieu des voies routières ne sera pas conservée. La station et les deux voies du tramway seront déplacées du côté de la gare afin de permettre des conditions de correspondance optimales. Le carrefour sera simplifié, passant d'un giratoire à un carrefour « en T ».

Le projet de prolongement du tramway T1 ne fait pas partie de la présente concertation.

De plus, à l'horizon de la réalisation du projet de réaménagement du pôle-gare, l'accessibilité aura été améliorée par la mise en zone 30 des voies communales et la prise en compte des cycles sur les voies départementales.



IV.

Les enseignements de la concertation





Les enseignements de la concertation

Île-de-France Mobilités tient à remercier les participants à la concertation ; leur implication a permis un dialogue vivant, ainsi que des échanges et des propositions qui viendront enrichir la poursuite du projet.

À la lecture de l'ensemble des avis exprimés, outre l'analyse développée ci-dessus qui sera prise en compte dans les études du schéma de principe, Ile-de-France Mobilités relève certains enseignements notables de la concertation :

Une initiative bienvenue pour la majorité des participants

Les conflits de circulation routière et de voyageurs s'avèrent être de plus en plus nombreux, notamment en heure de pointe, selon les avis exprimés. Ainsi, de nombreux participants considèrent que le réaménagement de la gare de Noisy-le-Sec et de ses abords est nécessaire à la sécurisation du site, en particulier des piétons, en s'adaptant à l'évolution des flux. Une optimisation de la mise en accessibilité de la gare et de l'intermodalité aux abords du site est également sollicitée par les participants.

Le désir exprimé de faciliter les accès à la gare et aux trains

Étant donné le fonctionnement actuel du pôle et le nombre de voyageurs en augmentation, les participants souhaitent un bâtiment voyageur bien adapté aux nouveaux flux. Ils sollicitent par ailleurs le maintien des deux accès proposés, voire demandent d'étudier la possibilité d'un troisième, afin de faciliter l'accès à la gare pour tous, en particulier depuis le Petit Noisy.

La concertation a également bien mis en avant les attentes des usagers sur l'amélioration de l'accessibilité du pôle, par le renforcement de la visibilité de l'accès secondaire, la mise en place d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs sur la nouvelle passerelle et dans la gare, et par l'aménagement des espaces autour de la gare.

Une attente forte sur une intermodalité repensée et sécurisée

Les participants ont mis en avant, notamment lors des ateliers, la nécessité de réorganiser les espaces aux abords de la gare, en particulier le carrefour entre l'avenue Gallieni, la rue Jean Jaurès et le boulevard de la République. Cette réorganisation des espaces doit permettre de sécuriser les intermodalités, c'est-à-dire le passage d'un mode de transport à un autre (circulations piétonnes, entre la gare, le tramway et les bus), et de limiter les comportements illicites ou dangereux.



La création d'un large parvis est soutenue par une majorité de participants

Voir les dispositions prévues par chaque scénario en page 7 du présent document

Dans le sillage de la préoccupation majeure exprimée ci-dessus en faveur d'une meilleure intermodalité, le scénario C semble majoritairement soutenu par les participants car il permettrait, à travers la création d'un large parvis, d'envisager une circulation facilitée et confortable des voyageurs tout en ménageant une ouverture de la gare sur la ville.

Néanmoins, les avis exprimés par les participants sur les autres scénarios mettant en avant trois autres critères importants :

- la préoccupation de proposer un projet à un coût raisonnable, avec une priorité d'investissement portée sur la gare (espaces confortables, escaliers mécaniques...),
- des interrogations sur le fonctionnement du futur parvis : espace vide, traitement de l'altimétrie...
- la demande de maintenir ou de retrouver, dans le périmètre du pôle et ses abords proches, des commerces.

Des pistes de réflexion pour rendre la gare et ses abords plus attractifs

De nombreux participants ont émis le souhait que le réaménagement de la gare soit l'opportunité de rendre plus vivant le quartier de la gare dans son ensemble à travers :

- l'implantation de commerces de proximité et services, qualitatifs et diversifiés,
- une réflexion sur la sécurité et la propreté des lieux,
- la nécessité de végétaliser les espaces publics.



Syndicat des Transports d'Île-de-France

41 rue de Châteaudun, 75009 Paris

Île-de-France Mobilités est le nom d'usage du Syndicat des Transports d'Île-de-France