



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle-gare Noisy-le-Sec

Compte-rendu de la réunion publique à Noisy-le-Sec 19 juin 2024



ORDRE DU JOUR

Le présent compte-rendu s'attache à rappeler le déroulé de la réunion publique du 19 juin 2024 sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec, et à en retracer les principaux échanges. Il s'accompagne du support de présentation présenté en séance et publié sur le site internet du projet.

Déroulé de la réunion

- **Introduction**
- **1ère partie** : Présentation du projet
- **2ème partie** : Temps d'échanges
- **Conclusion**

INTERVENANTS

- Anne DESCOS, Chargée de projets métros et pôles – Île-de-France Mobilités
- Arnaud LIGIER, Chargé de projets métros et pôles – Île-de-France Mobilités
- Isabelle CESSOT, Directrice du Développement des Gares des lignes E, P, T4 et T11 – SNCF Gares & Connexions

DATE ET LIEU

Date : Mercredi 19 juin 2024

Lieu : École élémentaire Carnot à Noisy-le-Sec

NOMBRE DE PARTICIPANTS ET DE PRISES DE PAROLE

Nombre de participants dans le public : environ 80

Nombre de prises de parole : 15

INTRODUCTION

Mot d'introduction d'Olivier SARRABEYROUSE, Maire de Noisy-le-Sec

Olivier SARRABEYROUSE indique que la réunion marque le début d'une nouvelle étape du projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec. Il rappelle que les échanges entre les différents acteurs autour de ce projet ont débuté en 2019, sous la précédente mandature, avec l'organisation d'une concertation préalable. Ces échanges ont permis la rédaction du Schéma de principe, voté dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2023-2027 en décembre 2023.

Il précise que le projet de réaménagement du pôle-gare accueillera 28 000 à 29 000 voyageurs montants quotidiens, et autant de voyageurs descendants. Il ajoute que le projet comprend la construction d'un pôle multimodal afin de permettre un meilleur accueil des voyageurs arrivant de plus loin que Noisy-le-Sec. Par ailleurs, il précise que le projet prévoit la destruction du bâtiment de la Rotonde, nécessaire au bon aménagement du pôle-gare. Il indique que les travaux nécessitent près de 80 millions d'euros d'investissement.

Il ajoute que cette réunion s'inscrit dans une dynamique de poursuite du dialogue entre le public et les porteurs de projet. Si les grandes lignes du projet ont été validées à l'issue de la phase de concertation préalable, d'autres éléments tels que l'aménagement de l'espace public, compétence de la Ville de Noisy-le-Sec, pourront évoluer.

Il remercie les élus de la Ville de Noisy-le-Sec travaillant sur ce projet et n'étant pas présents à cette réunion : Jean-Luc LE COROLLER, délégué aux bâtiments publics, à la voirie et aux déchets, et Samia SEHOUANE, déléguée à l'habitat, à l'urbanisme et à l'aménagement.

Mot d'introduction de Florent LACAILLE-ALBIGES, Adjoint au Maire délégué à l'écologie urbaine, à la mobilité, et à l'Agenda 21

Florent LACAILLE-ALBIGES ajoute que la phase de concertation continue sera close par une procédure d'enquête publique, à la fin de l'année 2024. L'enquête publique doit permettre de recueillir les demandes et remarques de l'ensemble des acteurs du territoire.

Mot d'introduction de Christelle LE GOUALLEC, Vice-Présidente de l'Etablissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble chargée des mobilités et des transports

Christelle LE GOUALLEC indique que l'EPT Est Ensemble est engagé dans le travail partenarial autour de l'étude de pôle et le réaménagement de la gare de Noisy-le-Sec. Elle remercie l'ensemble des organisateurs de cette réunion et les participants pour leur présence.

Intervention d'Aurélie PICQUE, Animatrice de la réunion publique

Aurélie PICQUE présente le déroulé de la réunion : une présentation du projet par Île-de-France Mobilités (IDFM) et SNCF Gares & Connexions suivie d'un temps d'échanges.

Elle ajoute que la maîtrise d'ouvrage est aujourd'hui composée d'Île-de-France Mobilités représenté par Anne DESCOS et Arnaud LIGIER, et SNCF Gares & Connexions représentée par Isabelle CESSOT.

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

Intervention d'Arnaud LIGIER, Chargé de projets métros et pôles, Île-de-France Mobilités (IDFM)

Arnaud LIGIER précise qu'IDFM est le maître d'ouvrage désigné pour la réalisation des études du pôle-gare jusqu'à la fin de l'enquête publique. Il précise que ces études sont le fruit du partenariat d'IDFM avec l'ensemble des financeurs du projets : l'État, la Région Île-de-France, le Département de la Seine-Saint-Denis, l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble et la Ville de Noisy-le-Sec.

Il indique que le travail d'études s'inscrit sur un temps long, débuté en 2017 avec les études ayant trait au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Cette première phase a abouti à concertation préalable entre avril et décembre 2019. Depuis, des études plus approfondies ont été menées entre 2021 et 2023 dans le cadre du Schéma de principe (SDP). Il ajoute qu'une étude d'impact environnemental a été réalisée durant cette période. Il précise que l'enquête publique est prévue à l'automne 2024 et que la mise en service du pôle-gare entièrement réaménagé est envisagée à horizon 2034.

L'enquête publique est une étape clé dans la vie d'un projet tel que celui du réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec. Supervisée par une Commission d'enquête indépendante, et organisée par la Préfecture de la Seine-Saint-Denis, elle vise à informer le public et à recueillir l'ensemble de ses contributions et remarques sur le projet afin de permettre aux autorités compétentes de se prononcer sur l'utilité publique du projet.

Une fois la Déclaration d'Utilité Publique prononcée par la Préfecture, Île-de-France Mobilités transfèrera la maîtrise d'ouvrage du projet aux futur maîtres d'ouvrage opérationnels que seront la Ville de Noisy-le-Sec (aménagement d'espaces publics), le Département de la Seine-Saint-Denis (aménagement de voirie sur les voies Départementales) et SNCF Gares & Connexions (aménagement ferroviaires).

Intervention d'Anne DESCOS, Chargée de projets métros et pôles, Île-de-France Mobilités (IDFM)

Anne DESCOS revient sur les raisons ayant motivé Île-de-France Mobilités et l'ensemble des partenaires du projet dans la réalisation des études du pôle. Elle précise que la ville de Noisy-le-Sec est desservie par le RER E et le Tramway T1. La gare est ainsi fréquentée par près de 6 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin. Plusieurs projets viendront compléter l'offre de transport à Noisy-le-Sec et ses alentours :

- La ligne 15 Est du métro dans le cadre du Grand Paris Express, dont la gare la plus proche sera celle de Pont de Bondy ;
- Le prolongement du Tramway T1 depuis la gare de Noisy-le-Sec vers Montreuil puis Val de Fontenay ;
- Le prolongement du Tramway T11 jusqu'à la gare de Noisy-le-Sec ;
- La création du TZen 3, desservant plusieurs quartiers de Noisy-le-Sec.

Ces projets induisent une augmentation de 78% de voyageurs à l'horizon 2035.

Elle poursuit en indiquant que la deuxième raison concerne les problèmes de fonctionnement actuel de la gare de Noisy-le-Sec, liés à plusieurs facteurs : un sous-dimensionnement du parvis haut et une mauvaise connexion entre le haut et le bas de la gare avec un dénivelé important entre la rue Jean Jaurès et la rue de la Gare, une passerelle de franchissement trop étroite et un accès secondaire mal indiqué, ainsi que des trottoirs et des parvis pas assez généreux pour les voyageurs piétons.

Afin de pallier ces difficultés, le projet comporte trois principales composantes :

- Un agrandissement de la gare, avec la conception d'une nouvelle passerelle et d'un nouveau bâtiment voyageur ;
- La création des conditions d'une meilleure intermodalité, se traduisant par l'apaisement des voies de circulation aux abords du pôle, la création de correspondances piétonnes sécurisées et le développement d'aménagements et de stationnements vélos ;

- La réalisation de deux parvis piétons ainsi que d'une liaison confortable et accessible aux personnes à mobilité réduite dans le but d'ouvrir la gare sur la ville.

Si le projet de réaménagement du pôle-gare se concrétisera à horizon 2034, trois projets connexes – indépendants du projet de pôle – viendront transformer cette zone et entamer le processus de restructuration du secteur de la gare de Noisy-le-Sec avant cette échéance :

- Premièrement, la restructuration des lignes de bus liée au prolongement de la ligne 11 du métro et du Tramway T1 : La ligne 245 (remplaçant la 545) et la ligne 105 auront des points d'arrêt au niveau du secteur de la gare dès la fin 2024 ;
- Deuxièmement, le prolongement du Tramway T1 mi-2027 va modifier le plan de circulation, notamment en raison de la piétonnisation de la rue Jean Jaurès entre les rues Adrien Damoiselet et Marc Sangnier ;
- Troisièmement, la requalification de l'accès au passage souterrain par la création d'un véritable parvis accueillant au niveau du passage souterrain, projet porté par la SNCF.

Intervention d'Isabelle CESSOT, Directrice du Développement des Gares des lignes E, P, T4 et T11, SNCF Gares & Connexions

Isabelle CESSOT détaille le projet de requalification de l'accès au passage souterrain. Elle indique que celui-ci va modifier la configuration de la partie basse de la gare de Noisy-le-Sec. Le constat fait par les différents acteurs est l'étroitesse de la passerelle desservant les voies situées sur la partie haute de la gare. Cette dernière est très empruntée (plus de 80% des flux), car mieux connectée avec la ville, au détriment du passage souterrain desservant les voies situées sur la partie basse de la gare mais doté d'ascenseurs, large de 5 mètres et pouvant accueillir davantage de flux. L'objectif du projet est donc de mieux mettre en valeur l'accès au passage souterrain pour favoriser son utilisation.

Avec la relocalisation de certains arrêts de bus (245 et 105 dans le sens nord>sud) sur la partie basse de la gare, une partie des flux de voyageurs va davantage accéder aux quais par le passage souterrain qu'aujourd'hui.

Près de 500 stationnements vélos seront également disposés de part et d'autre de l'accès au passage souterrain.

Par ailleurs, l'entrée pour accéder au passage souterrain va être repensée pour le rendre plus visible et accessible. Aussi, quelques places de parking-relais seront requalifiées en parvis de gare sans flux de véhicules. Les travaux d'aménagement de l'accès au passage souterrain débuteront en 2025 et se termineront en 2026.

2. PROGRAMME GENERAL DU PROJET DE POLE

Intervention d'Anne DESCOS, Chargée de projets métros et pôles, IDFM

Anne DESCOS revient sur les évolutions des modalités du projet depuis la concertation préalable de 2019 :

- Le projet de passerelle piétonne entre les futurs quais du Tramway T11 et le quartier du Petit Noisy au nord du pont Gallieni n'a pas été retenu en raison de la complexité du contexte ferroviaire et du coût associé. Par ailleurs, les études ont montré que le gain de temps serait faible comparativement au trajet empruntant le pont Gallieni ;
- La passerelle actuelle ne sera pas démolie et sera conservée uniquement dans le sens des sorties. Cette dernière joue en effet un rôle clé dans la fluidité du trafic voyageur notamment en heure de pointe du soir ;
- Des projets de pacification de la circulation routière de la rue Jean Jaurès et de l'avenue Bir Hakeim seront mis en place, pour réduire les flux routiers et intégrer l'aménagement de voies cyclables ;

- Le scénario retenu pour réaménager le parvis haut de la gare induit la démolition du bâtiment dit de la Rotonde, mais les immeubles au droit de la gare seront maintenus.

3. PROGRAMME DU PÉRIMÈTRE FERROVIAIRE

Intervention d'Isabelle CESSOT, Directrice du Développement des Gares des lignes E, P, T4 et T11, SNCF Gares & Connexions

Isabelle CESSOT détaille les aménagements structurants du projet dans le périmètre ferroviaire (l'ensemble des aménagements dans la gare). Tout d'abord, une nouvelle passerelle, centrale et large (9 mètres), sera construite. Elle sera dotée d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques et fixes. La passerelle actuelle, étroite et située en bout de quai, sera à ce terme utilisable uniquement dans le sens de la sortie pour fluidifier les circulations. Le deuxième objet est le nouveau bâtiment voyageur. Sur deux niveaux, ce dernier permettra à la fois d'accéder à la nouvelle passerelle, mais aussi de rendre possible l'accès entre la gare haute et la gare basse. Enfin, les abris-quais actuels seront remplacés par d'autres plus adaptés et dont l'emprise sera moins importante et permettra une meilleure circulation des voyageurs sur les quais.

Elle détaille les plans d'aménagement au niveau haut du nouveau bâtiment voyageur. La nouvelle passerelle desservira également le futur quai du Tramway T11. Le parvis de la gare haute accueillera des commerces et des stationnements vélo pour le dynamiser. Elle poursuit ensuite sur les aménagements prévus pour le niveau bas de ce bâtiment. Des circulations (escaliers et ascenseurs) seront installées afin de relier les deux niveaux. Aussi, les locaux techniques seront également aménagés au niveau bas du bâtiment.

4. PROGRAMME DU PÉRIMÈTRE INTERMODAL

Intervention d'Anne DESCOS, Chargée de projets métros et pôles, IDFM

Anne DESCOS poursuit en détaillant le programme prévu pour le périmètre intermodal. Premièrement, le parvis haut sera marqué par l'arrivée du Tramway T1. Afin de disposer d'un espace suffisant pour les circulations des voyageurs, le bâtiment de la Rotonde sera démoli pour faciliter la correspondance piétonne entre la gare et la station du Tramway T1. Des arbres et des espaces végétalisés seront également aménagés sur parvis haut. Afin d'assurer la liaison entre les parvis hauts et bas, une rampe gradin d'une largeur de 15 mètres sera aménagée. Accessible aux personnes à mobilité réduite, cet espace sera muni de rampes d'accès. Enfin, les aménagements du parvis bas s'inséreront dans la continuité des actions menées par la SNCF concernant la requalification du passage souterrain. La circulation routière sera interdite sur l'impasse de la rue de la Gare pour apaiser le parvis bas. Par ailleurs, la végétalisation, déjà importante à cet endroit, sera complétée.

Elle précise ensuite les aménagements de la voirie sur la partie haute de la gare. Elle indique qu'ils ont été pensés pour limiter les voitures et faciliter la circulation piétonne au niveau du parvis haut. Seuls les bus pourront circuler devant le parvis haut. Par ailleurs, les aménagements prévoient des itinéraires cyclables sur le boulevard de la République et l'agrandissement des trottoirs de cet axe pour améliorer le confort d'attente et d'échanges des voyageurs de bus.

5. PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET

Intervention d'Arnaud LIGIER, Chargé de projets métros et pôles, IDFM

Arnaud LIGIER présente les principaux impacts du projet. Il indique que les nuisances générées par le projet concerneront surtout la phase travaux, notamment sur les déplacements (routiers comme cyclables et piétons) au sein du quartier et sur le trafic du RER E. Il ajoute que les travaux risqueront de générer des nuisances sonores et des émissions de poussières à proximité des emprises. Il précise toutefois que

l'ensemble des logements, commerces et activités seront maintenus accessibles durant toute la durée des travaux. Un dispositif d'information sera par ailleurs mis en place à destination des riverains et des usagers.

A contrario, de nombreuses améliorations viendront compenser les nuisances des travaux une fois le pôle mis en service. Tout d'abord, la circulation, la sécurité et le confort des voyageurs seront améliorés, notamment pour les personnes à mobilité réduite mais également pour tous, avec l'apaisement et l'agrandissement des espaces publics au niveau des accès de gare. Le projet permettra également l'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie, avec une végétalisation des espaces publics et une contribution au report de l'automobile individuelle vers les modes actifs que sont la marche ou le vélo. L'ensemble des améliorations viendront renforcer l'attractivité du territoire.

6. COÛT ET PLANNING

Intervention d'Anne DESCOS, Chargée de projets métros et pôles, IDFM

Anne DESCOS conclut la présentation du projet en détaillant le coût du projet : 87 millions d'euros, dont 75 millions d'euros pour le périmètre ferroviaire et 12 millions d'euros pour le périmètre intermodal.

Enfin, elle précise le planning du projet. Elle rappelle que le projet est à la veille de l'enquête publique. À la suite de cette étape, plusieurs phases d'études se poursuivront afin notamment d'ajuster le projet en fonction des remarques formulées par la Commission d'enquête après l'enquête publique. Les travaux devraient débuter dès 2027 pour le périmètre intermodal et dès 2028 pour le périmètre ferroviaire. Ils s'étendront par phases jusqu'à la mise en service complète du pôle réaménagé en 2034.

TEMPS D'ÉCHANGES

Intervention 1 : Un participant souligne que les travaux pour le réaménagement du pôle-gare viennent s'ajouter aux nombreux travaux déjà présents et perçus. Il interroge l'intérêt de tous ces projets par rapport à leur coût très important. Il indique être en faveur du projet de pôle mais s'oppose à la longue période de travaux prévue pour le réaliser. Par ailleurs, il déplore la destruction du bâtiment de la Rotonde, symbole de la reconstruction de la ville à la suite de la Seconde Guerre Mondiale, et des quatre commerces y logeant au profit d'une très faible végétalisation du parvis. Il considère que tous ces travaux dans la ville vont faire fuir les commerçants.

Anne DESCOS convient de la multiplication des travaux sur ce secteur. Elle précise toutefois que les 7 années de travaux prévues sur le pôle ne seront pas consécutives et n'auront pas toutes la même intensité. Les différentes phases de travaux seront détaillées dans le cadre du prochain cycle d'études menées.

Elle souligne que la démolition de la Rotonde s'inscrit dans une volonté de faciliter la circulation sur le parvis haut, notamment du fait que le flux de voyageurs va considérablement augmenter avec l'arrivée du prolongement du Tramway T1. Elle ajoute que pour pallier la fermeture des commerces de la Rotonde, le projet prévoit l'ouverture de commerces au sein du nouveau bâtiment voyageur.

Intervention 2 : Un participant souhaite revenir sur le projet – abandonné – d'agrandissement de la passerelle actuelle jusqu'au quartier du Petit Noisy. Il constate que la nouvelle passerelle centrale franchit l'ensemble du faisceau ferroviaire et qu'il suffirait de l'agrandir légèrement pour qu'elle joigne ce quartier. Par ailleurs, il constate que les modifications de voiries impactent les habitants du Petit Noisy, dont le temps de circulation jusqu'au centre-ville est fortement augmenté.

Anne DESCOS indique que les deux passerelles n'ont pas les mêmes contraintes. Notamment, un poste de signalisation se trouve sur le tracé d'une éventuelle extension de la passerelle actuelle.

Isabelle CESSOT ajoute que l'implantation d'une nouvelle passerelle au nord aurait été fortement contrainte par l'ensemble des équipements ferroviaires présents sur le site de Noisy-le-Sec. Le prolongement de la plateforme actuelle serait très coûteux et long à réaliser, en plus de devoir passer au-dessus de nombreux équipements ferroviaires et pour redescendre immédiatement ensuite vers le pont.

Anne DESCOS précise que la circulation routière entre le Petit Noisy et le centre-ville n'est déjà plus possible sur la rue Jean Jaurès en raison de la modification du plan de circulation dans le cadre du prolongement du Tramway T1. Par ailleurs, l'aire piétonne et cyclable prévue ira dans le sens de l'apaisement de ce tronçon routier et plus généralement du parvis haut du pôle-gare.

Intervention 3 : Une participante s'interroge sur le partage de la voirie entre les vélos et les bus au niveau du parvis bas. Elle souhaite également savoir si les plateformes bus seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Anne DESCOS indique que le passage de la rue Marc Sangnier en sens unique va limiter les conflits d'usage entre les vélos et les bus. La largeur de l'aménagement de cet axe ira également dans ce sens. Enfin, elle précise que les nouveaux arrêts de bus seront à hauteur de trottoir et qu'il n'y a pas de projet de nouveaux quais de bus.

Intervention 4 : Une participante souhaite savoir si, durant la phase de travaux qui verra la construction de la nouvelle passerelle, seul l'accès par le haut de la gare sera possible. Elle questionne aussi la maîtrise d'ouvrage sur la présence de places de stationnement automobile dans le projet, soulignant que certains habitants n'ont pas d'autre choix que de se rendre à la gare en voiture.

Isabelle CESSOT précise que le déroulé des travaux sera étudié plus finement et transmis lors des prochaines phases d'études. En outre, l'emplacement de la nouvelle passerelle n'est pas exactement au droit du présent passage souterrain. Les travaux ayant trait à la construction de la nouvelle passerelle n'entraveront donc pas l'accès au passage souterrain contrairement aux travaux de l'aménagement du parvis bas.

Plusieurs places de stationnement voiture seront par ailleurs supprimées pour permettre l'aménagement du parvis bas. Cette décision est due à une volonté de rendre plus facilement accessible le passage souterrain d'une part, et lié au constat que le parking présente un faible taux de remplissage (60% seulement) d'autre part.

Intervention 5 : Un participant souhaite savoir si un compte-rendu de la réunion publique sera publié et si le diaporama projeté sera disponible.

En outre, il interroge le financement du projet par l'Etat.

Il indique également que les projets de prolongement du Tramway T11 ont été suspendus par Valérie Péresse et IDFM, et que le TZen 3 n'est pas encore en projet puisqu'il n'est pas financé.

Par ailleurs, il constate une impossibilité de circuler entre le boulevard de la République et l'avenue Gallieni, complexifiant fortement la circulation.

Enfin, il souhaite connaître les dates exactes de l'enquête publique.

Anne DESCOS indique que l'Etat finance le projet dans le cadre du contrat de plan État-Région, à hauteur de 15% du coût des études.

De plus, elle confirme la mise en suspens du prolongement du Tramway T11 en raison d'un financement pas encore bouclé à ce jour. Le projet TZen 3 est quant à lui à nouveau en phase de d'études préliminaires et sera repensé pour s'adapter aux nouveaux enjeux qui se présentent.

Arnaud LIGIER ajoute que le support de présentation de la réunion et un compte-rendu seront disponibles sur le site internet du projet.

Il indique que les dates précises de l'enquête publique ne sont pas connues à ce stade. Elles seront déterminées par la Préfecture de la Seine-Saint-Denis en lien avec la Commission d'enquête. Il rappelle toutefois que c'est la période de l'automne 2024 qui est visée.

Intervention 6 : Une participante souhaite savoir s'il y aura des déposes-minutes pour les particuliers et les taxis afin que les personnes à mobilité réduite puissent accéder au pôle-gare.

Anne DESCOS indique qu'IDFM constate une absence de respect du principe du dépose-minute, au profit d'un stationnement long ou de stationnement sauvage qui entravent le bon fonctionnement de ce système. Il sera prévu des places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite sur la partie basse, mais il n'est pas prévu de bornes de taxi. Elle ajoute également que les études préalables ont montré un très faible nombre de personnes se rendant à la gare de manière véhiculée. Pour ces raisons, peu d'aménagements dédiés à l'automobile ont été prévus dans ce sens, et le rabattement à la gare à pied, à vélo ou en transports en commun a été priorisé

Intervention 7 : Une participante, habitante de la rue Pierre Sépard, indique être préoccupée par la multiplicité des projets de transport empruntant cette rue.

Par ailleurs, concernant le parvis bas, elle rappelle à la maîtrise d'ouvrage l'obligation réglementaire de prévoir des aménagements cyclables, notamment rue de la Gare.

De plus, elle tient à ce que soit considérée l'importance que représente l'alignement d'arbres de la rue de la Gare. Elle précise que cette question sera fortement observée par les associations de riverains de Noisy-le-Sec.

Enfin, elle souhaite que soit précisée la question de la circulation. La fermeture de certains axes ou de certains sens de circulation va entraîner un report sur des axes qui n'ont pas la capacité d'accueil suffisante. Elle demande que cette question soit explorée par la Ville de Noisy-le-Sec et par la maîtrise d'ouvrage.

Florent LACAILLE-ALBIGES précise que la Ville a émis des réserves sur certains aspects du projet sur lesquelles elle souhaite avoir des éléments de réponse plus poussés, notamment sur la question des sens de circulation. Il confirme que le projet de bus empruntant la rue Pierre Sépard ne circulera que dans un seul sens. Il rappelle que l'enquête publique qui va démarrer fin 2024 sera l'occasion de revoir ce projet.

Anne DESCOS indique, à propos des alignements d'arbres, que la maîtrise d'ouvrage partage le souhait des associations de riverains de leur maintien dans l'élaboration du projet.

Enfin, elle précise que les études de circulation réalisées seront présentées dans le dossier d'enquête publique. Ces dernières montrent que la modification des sens de circulation de l'avenue Bir Hakeim et la mise en sens unique du boulevard de la République ne vont pas entraîner de report significatif sur les itinéraires de transit au-delà du secteur de la gare. Ces aménagements vont même dans le sens d'une très faible augmentation du trafic voire d'une réduction de la circulation.

Intervention 8 : Une participante souhaite que soient communiqués des éléments techniques ayant concouru à l'abandon du prolongement de la passerelle actuelle afin de faciliter la liaison avec le quartier du Petit Noisy.

Par ailleurs, elle souhaite connaître le nombre de places de stationnement supprimées au niveau du parvis bas.

Anne DESCOS précise que les études menées pour trancher sur le prolongement de la passerelle seront disponibles dans le dossier d'enquête publique. Elle rappelle que la complexité technique conjuguée au coût très élevé et au gain de temps très faible par rapport au pont Gallieni expliquent le choix retenu.

Isabelle CESSOT ajoute qu'une trentaine de places devrait être supprimée sur le parking jouxtant le parvis bas sur 139 places.

Intervention 9 : Une participante souhaite savoir quel matériel roulant est prévu pour le TZen 3. Elle déplore que le TZen 4 ait déjà commandé son matériel roulant tandis que celui du TZen 3 ne soit pas encore annoncé. Elle craint que le département de la Seine-Saint-Denis ne soit lésé.

Anne DESCOS précise, concernant le TZen 3, que les éléments du projet ne sont pas encore totalement fixés. Le projet va entrer en phase de concertation, ce qui va permettre de prendre en compte les avis du public. Le projet est donc amené à évoluer. Le matériel roulant sera acheté au moment opportun, quand les études détaillées seront en cours.

Amélie BOURLIEUX, Cheffe de projet T1, Département de la Seine-Saint-Denis, ajoute que les études ayant trait au TZen 3 doivent être actualisées car elles ne comprenaient pas tous les enjeux actuels d'aménagement du territoire. En fin d'année 2024, la concertation interviendra afin de recueillir les avis du public. La mise en service est prévue en 2030. Elle ajoute que le matériel roulant sera de dernière génération, comme pour le TZen 4.

Intervention 10 : Un participant constate que l'absence d'aménagement de places de dépose-minute va complexifier la circulation. Il précise que malgré l'absence actuelle de places réservées à cet effet, beaucoup d'automobilistes pratiquent la dépose-minute de manière non-organisée. Pour favoriser le report modal, il suggère que soit aménagé un parking souterrain.

En outre, il souhaite que soit pensé un abri anti-pluie sur le cheminement entre la gare et la station de Tramway T1 afin de faciliter son accès en cas de fortes précipitations.

Anne DESCOS rappelle que les études ont démontré la faible utilisation de la voiture pour se rendre à la gare, ce qui explique les choix retenus. Elle ajoute que l'espace urbain est très contraint et ne permet pas d'envisager la construction d'un parking souterrain. De plus, le bilan carbone d'un tel projet n'irait pas dans le sens des engagements en faveur de la transition écologique pris par les différents porteurs de projet.

Elle ajoute que les volontés architecturales vont dans le sens de la création d'un parvis haut dégagé. Un parvis reliant le bâtiment voyageur à l'arrêt du Tramway T1 n'irait pas dans ce sens. Elle précise toutefois que, dès l'entrée du bâtiment voyageur, les usagers seraient couverts.

Intervention 11 : Un participant souhaite que, de manière concomitante à la rénovation du pôle-gare de Noisy-le-Sec, des mesures soient prises afin d'améliorer la qualité de service du RER E. Il rappelle notamment que la ville de Noisy-le-Sec n'est pas desservie par le RER E le soir actuellement et que la ligne subit régulièrement des incidents détériorant l'offre de service. Dans ce sens, il suggère que soit envisagé par IDFM un système de dédommagement analogue à celui mis en place pour les autres lignes de RER.

Il souhaite également savoir pourquoi le bus 105, aujourd'hui articulé, devient un bus simple, alors-même que l'attractivité du pôle-gare va être augmentée par l'arrivée de la ligne 11 du métro.

Par ailleurs, il souhaite que soit intégrée la rue Marc Sangnier dans le périmètre de l'étude de pôle afin que sa modification puisse être envisagée dans le sens de son agrandissement et d'une meilleure prise en compte de son accueil de plusieurs services de transport.

Il aborde ensuite la question des bâtiments présents aux 1 et 1bis rue de la Gare. Très dégradés, il estime que ces bâtiments auraient pu faire l'objet d'une requalification.

Enfin, il regrette que tout projet de liaison entre la gare et le Petit Noisy ait été abandonné. Si le projet de prolongement de passerelle est impossible, d'autres solutions auraient pu être considérées, comme l'élargissement des trottoirs du pont Gallieni par un encorbellement.

Isabelle CESSOT indique que l'est francilien est en effet impacté par les nombreux projets d'aménagement portés par IDFM, SNCF ou encore la Société des Grands Projets. Ces projets altèrent la bonne circulation de la ligne de RER E. Elle précise toutefois que ces projets viendront, à terme, améliorer l'offre de service de transport.

Anne DESCOS indique que l'évolution de la ligne 105 a fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés dans le cadre de la restructuration des lignes de bus liée à la mise en service de la ligne 11 du métro et du Tramway T1. Cette ligne sera à terme supprimée et remplacée par le Tramway T1 à partir de 2027.

Par ailleurs, elle confirme que la rue Marc Sangnier fait bien partie du périmètre intermodal du pôle-gare puisqu'il s'agit d'un axe important. Elle précise que la rue va subir des transformations liées à la restructuration du réseau de bus, avec pour objectif de rendre cette transformation pérenne à l'horizon du projet du pôle-gare. Elle ajoute que la rue passera à sens unique et qu'une bande cyclable y sera ajoutée.

Concernant les immeubles des 1 et 1bis rue de la Gare, elle précise que les porteurs de projet ont souhaité limiter au maximum les acquisitions foncières, qui sont toujours un sujet socialement sensible.

Enfin, elle indique que l'idée d'une coursive par encorbellement proposée est également complexe, puisqu'elle serait située au-dessus de voies ferroviaires qui présentent de nombreuses contraintes en termes de réalisation.

Intervention 12 : Un participant souhaite savoir s'il n'est pas possible d'envisager une passerelle reliant la passerelle actuelle au pont Gallieni tout en fermant l'accès de l'actuelle passerelle depuis le bâtiment voyageur haut.

Par ailleurs, il invite les Noiséens à participer à l'enquête publique. Selon lui, plus il y a de contributions déposées, plus le projet est à même d'évoluer. Il prend pour exemple la mobilisation autour de l'agrandissement du centre commercial Rosny 2.

Isabelle CESSOT renvoie aux éléments précédemment détaillés et rappelle la complexité de réalisation d'une passerelle enjambant des voies ferroviaires utilisées.

Intervention 13 : Une participante souhaite savoir combien d'arbres seront plantés dans le cadre du projet.

Anne DESCOS indique que tous les arbres existants seront maintenus. Le projet prévoit la plantation d'arbres sur l'avenue Bir Hakeim, le long du futur parvis haut, sur la rampe de liaison entre les parvis haut et bas ou encore du côté du boulevard de la République. Au total, ce sont près de 15 arbres qui sont prévus dans le cadre du projet, en plus de l'ensemble des arbres existants.

Intervention 14 : Une participante demande que l'aménagement d'escaliers mécaniques soit considéré pour accéder au passage souterrain. Elle souhaite également savoir s'il est envisagé de repenser l'accès de ce passage jugé ni accueillant ni confortable.

Isabelle CESSOT indique qu'il n'est pas prévu de mettre à disposition des escaliers mécaniques pour accéder au passage souterrain. Toutefois, il est bien prévu la remise aux normes des espaces et de certains aménagements qui ne le sont pas tels que les abris-quais ou encore l'éclairage.

Intervention 15 : Un participant constate que les aménagements vont dans le sens d'une réduction des aménagements prévus pour la voiture. Il indique que ces restrictions se font souvent avant la mise en service de solutions alternatives, et notamment des offres de transport en commun, pénalisant ainsi les usagers de la route.

Anne DESCOS indique que ce projet prend en compte le stationnement voitures avec le maintien du parking-relais existant et les places de stationnement sur voirie qui paraissent dimensionnés pour les personnes voulant accéder à la gare en voiture.

CONCLUSION

Anne DESCOS conclut la réunion publique en remerciant l'ensemble des participants et en indiquant que les dates et les modalités de l'enquête publique seront transmises au plus vite.