



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle-gare Le Bourget-Drancy

# Bilan de la concertation

du  
23 janvier  
au 27 février  
2023



Un projet pour faciliter vos déplacements  
entre Drancy et la gare du Bourget.

pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr

# Sommaire

<b>1 Le projet d'aménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy présenté à la concertation</b>	<b>4</b>
1.1. Le contexte et les objectifs du projet	5
1.1.1. Le constat	5
1.1.2. Les objectifs du projet	5
1.2. Les aménagements prévus dans le cadre du projet	6
1.2.1. Les aménagements soumis à la concertation	6
1.2.2. Les autres scénarios d'aménagement étudiés, mais non-retenus.	9
1.3. Les conditions de réalisation du projet	10
1.3.1. Les acteurs	10
1.3.2. Le coût	11
1.3.3. Le calendrier du projet	11
<b>2 Le déroulement et les modalités de la concertation</b>	<b>12</b>
2.1. Le cadre et les objectifs de la concertation	13
2.1.1. Le cadre légal de la concertation	13
2.1.2. Une concertation préparée avec les partenaires	13
2.1.3. Les objectifs de la concertation	14
2.2. Le dispositif d'information	15
2.2.1. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)	15
2.2.2. Le communiqué de presse	15
2.2.3. Le dépliant du projet participatif	15
2.2.4. Les affiches	17
2.2.5. Les panneaux de présentation	18
2.2.6. Le site internet dédié au projet	18
2.2.7. La vidéo de présentation du projet	19
2.2.8. L'appui sur la communication des partenaires	20
2.3. Les moyens d'expression	22
2.4. Les temps d'échanges	23
2.4.1. Les rencontres en gare	23
2.4.2. La balade commentée du projet	24
2.4.3. La réunion publique	25
<b>3 Analyse des avis</b>	<b>26</b>
3.1. La méthodologie d'élaboration du bilan	27
3.2. Bilan quantitatif	27
3.2.1. La répartition des contributions par modalité	28

3.2.2. La répartition des contributions par thématique .....	28
3.2.3. Le profil des contributeurs .....	29
3.2.4. Les contributions des parties prenantes .....	31
3.3. Bilan qualitatif .....	32
3.3.1. L'opportunité du projet : un réaménagement du pôle-gare attendu et majoritairement bien reçu par le public .....	32
3.3.2. Le Parking Relais : un équipement attendu, une majorité en faveur du scénario 1 et de nombreux questionnements .....	35
3.3.3. Une amélioration de l'accessibilité à la gare plus ou moins marquée selon le mode de déplacement .....	41
3.3.4. Cadre de vie et phase de travaux .....	48
3.3.5. Le pôle d'échanges multimodal Le Bourget-Drancy .....	49
3.3.6. Le coût et le calendrier du projet .....	53
<b>4 Les enseignements de la concertation .....</b>	<b>56</b>
<b>5 Les orientations du maître d'ouvrage pour la suite du projet .....</b>	<b>59</b>
<b>6 Annexes .....</b>	<b>61</b>
Sommaire des annexes .....	62



# 1

## **Le projet d'aménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy présenté à la concertation**

## 1.1. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DU PROJET

### 1.1.1. Le constat

A la gare du Bourget RER, située à la confluence des communes de La Courneuve, Drancy, et du Bourget, convergent 3 modes de transport en commun : le RER B, la ligne TRAM-TRAIN T11 Express, et 8 lignes de bus. À l'horizon 2030, la gare deviendra un des pôles d'échanges multimodaux majeurs en Île-de-France. Avec la mise en service à l'horizon 2026 de 2 nouvelles lignes de métro, les M16 et M17, et la réalisation de nombreux projets urbains aux alentours, la fréquentation de la gare devrait doubler pour atteindre 55 000 voyageurs par jour. Aujourd'hui, la gare du Bourget est difficilement accessible au Drancéens, notamment aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes et aux automobilistes désirant laisser leur voiture pour emprunter les transports en commun.



*Plan de localisation de la gare du Bourget*

### 1.1.2. Les objectifs du projet

Le projet présenté par Ile-de-France Mobilités vise à améliorer les déplacements entre Drancy et la gare du Bourget et à :

- **Accompagner l'arrivée des futures lignes de métro 16 et 17** et l'émergence de la gare du Bourget en un pôle-gare d'envergure métropolitaine,
- **Renforcer les franchissements** des voies ferrées,
- **Offrir une meilleure accessibilité** à la gare aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes et aux usagers des bus, en particulier depuis Drancy,
- **Faciliter l'accès à la gare pour les automobilistes** qui poursuivent leur trajet en transport en commun.

## 1.2. LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS DANS LE CADRE DU PROJET

### 1.2.1. Les aménagements soumis à la concertation

#### 1.2.1.1. Les principes fondateurs

Afin d'atteindre les objectifs décrits précédemment, le projet de réaménagement de la gare du Bourget présente un socle commun d'aménagements visant à améliorer son accessibilité pour tous les usagers :

- **La mise en accessibilité d'un cheminement pour les personnes à mobilités réduite** depuis la rue de la Station à Drancy, pour traverser les voies ferrées et rejoindre la place de la Grande Ceinture,
- **Le prolongement d'une nouvelle passerelle accessible** dédiée aux voyageurs pour franchir les voies du RER B et rejoindre la gare depuis la place de la grande ceinture à Drancy,
- **La relocalisation du terminus de la ligne de bus 146** au sud de la gare, rue de la Station,
- **La création de 1 170 places de parkings vélos** de part et d'autre des voies ferrées place de la grande ceinture à Drancy, à proximité immédiate des entrées du RER B puis des M16 et 17 au Bourget (40% des places au Bourget et 60% à Drancy),
- **La création d'une nouvelle voie d'accès passant sous les voies ferrées (fret)** pour tous les modes entre la rue des cheminots et la Place de la Grande Ceinture (automobilistes, piétons et cyclistes),
- **La création d'un Parking Relais de 300 places**, à destination des automobilistes se rendant à la gare pour emprunter les transports en commun. Le positionnement de ce dernier aménagement a fait l'objet des 2 scénarios qui ont été soumis à concertation.

### 1.2.1.2. Deux scénarios proposés pour la position du Parking Relais

#### Scénario 1 : un Parking Relais aérien au cœur du triangle ferroviaire

Le premier scénario soumis à la concertation consiste à aménager un Parking Relais aérien de 3 niveaux implantés dans le triangle ferroviaire, sur la place de la Grande Ceinture (voir carte ci-dessous) desservie par une voirie traversante.



#### Légende

- Gare routière
- Terminus du bus 146 relocalisé côté Drancy
- Passage souterrain existant
- Cheminement rendu accessible
- Future passerelle du RER B (SNCF)
- Prolongement de la passerelle du RER B (projet du pôle)

- Nouvelle voie d'accès tous modes, avec passage sous les voies de fret
- Niveau de pente
- 1170 places de parking vélos réparties autour de la gare
- 5 places de dépose-minute
- 1 Place de stationnement PMR
- 1 Place de livraison

300 places pour les voitures dans 1 Parking-relais (P+R)

#### SCÉNARIO 1

P+R\* aérien à 3 étages

#### SCÉNARIO 2

P+R\* souterrain et reconstitution du stade en rez-de-chaussée.

#### SCÉNARIO 2

Projet immobilier (bureaux et commerces)\*\*

\* P + R : Un Parking-Relais est aménagé à proximité d'une gare ou station (RER, métro, tramway...). Il est destiné aux automobilistes qui laissent leur voiture pour emprunter un transport en commun.

\*\* À définir par la Ville de Drancy.















## Scénario 2 : un Parking Relais souterrain

Dans le deuxième scénario, le Parking Relais souterrain compte 2 niveaux et se situe sous le stade. Celui-ci sera restitué en surface. Cette solution permet de laisser place à un projet immobilier, à définir par la ville de Drancy, dans le triangle ferroviaire.



### Légende

-  Gare routière
-  Terminus du bus 146 relocalisé côté Drancy
-  Passage souterrain existant
-  Cheminement rendu accessible
-  Future passerelle du RER B (SNCF)
-  Prolongement de la passerelle du RER B (projet du pôle)

-  Nouvelle voie d'accès tous modes, avec passage sous les voies de fret
-  Niveau de pente
-  1170 places de parking vélos réparties autour de la gare
-  5 places de dépose-minute
-  1 Place de stationnement PMR
-  1 Place de livraison

-  300 places pour les voitures dans 1 Parking-relais (P+R)
- SCÉNARIO 1**  
P+R\* aérien à 3 étages
- SCÉNARIO 2**  
P+R\* souterrain et reconstitution du stade en rez-de-chaussée.

- SCÉNARIO 2**
-  Projet immobilier (bureaux et commerces)\*\*

\* P + R : Un Parking-Relais est aménagé à proximité d'une gare ou station (RER, métro, tramway...). Il est destiné aux automobilistes qui laissent leur voiture pour emprunter un transport en commun.

\*\* À définir par la Ville de Drancy.

## 1.2.2. Les autres scénarios d'aménagement étudiés, mais non-retenus.

2 scénarios supplémentaires ont été étudiés, mais n'ont pas été soumis à la concertation.

### 1.2.2.1. Variante non retenue du Scénario 1

Ce scénario consiste à implanter un Parking Relais sur le triangle ferroviaire, au Sud des voies du RER B, accessible depuis la place de la Grande Ceinture et depuis un accès aménagé rue des Cheminots, mais non desservi par une voirie traversante. Cet accès nécessite la création d'un ouvrage-cadre de gabarit réduit d'une hauteur de 2,80 mètres, sous les voies de chemin de fer.

Il prévoit également l'aménagement d'un parvis sur le triangle ferroviaire, menant au passage souterrain existant via une rampe accessible aux PMR. Ce parvis permet de rejoindre la passerelle prolongée du RER B et offre des places de stationnement vélo.

Dans ce scénario, la place de la Grande Ceinture est aménagée en zone à vitesse réduite (20 km/h), accessible aux piétons, cyclistes et automobilistes.

L'accès au passage souterrain de la rue de la Station est réaménagé, pour devenir accessible aux PMR, et le trottoir est élargi. Un nouvel arrêt du bus 146 et éventuellement du bus 703 est localisé au croisement de la rue de la Station et de la rue des Colibris.

### 1.2.2.2. Variante non retenue du Scénario 2

Ce scénario propose de prolonger la nouvelle passerelle du RER B jusqu'à la rue de la Station, offrant ainsi un accès direct depuis Drancy vers le pôle-gare, accessible via une rampe aménagée à la sortie du passage souterrain existant, sans voirie traversante.

Dans ce scénario, le triangle ferroviaire accueille 600 places de stationnement vélo, accessible depuis la place de la Grande Ceinture.

Une programmation à définir de 1 500 à 2 000 m<sup>2</sup> est envisagée sur le triangle ferroviaire.

Le Parking Relais de 2 niveaux souterrains est construit sous le terrain de football de la rue de la Station.



Scénario 1 non retenu



Scénario 2 non retenu

### Pourquoi ces scénarios ont-ils été écartés ?

Les 2 scénarios ci-dessus n'ont pas été retenus parce qu'ils ne prévoient pas de créer **une nouvelle voie d'accès traversante passant sous les voies ferrées** (fret) pour tous les modes entre la rue des Cheminots et la place de la Grande Ceinture (automobilistes, piétons et cyclistes). Ils ne permettent pas d'offrir d'accès facilité au triangle ferroviaire ni au pôle-gare depuis Drancy, ni d'amélioration pour les cyclistes. Ils ne désenclaveraient pas non plus le quartier de la Butte.

En conséquence, les scénarios 1 variante et 2 variante du DOCP (dossier d'objectifs et de caractéristiques principales), présentés aux pages 43 et 45, ont été retenus pour la concertation, et ont été rebaptisés scénarios 1 et 2.

## 1.3. LES CONDITIONS DE RÉALISATION DU PROJET

### 1.3.1. Les acteurs

Le réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy est porté par Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage des études préliminaires. Le projet est issu d'un travail collaboratif avec les collectivités concernées, et les partenaires.

Le maître d'ouvrage



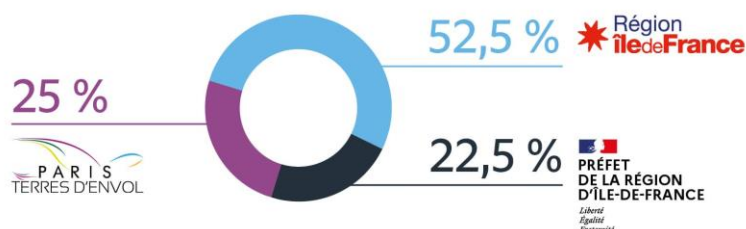
Les collectivités concernées



Les partenaires



Les études préliminaires ont été financées par l'Etablissement Public Territorial Paris Terre d'Envol, la Région Île-de-France, et l'Etat.



### 1.3.2. Le coût

Le coût du réaménagement de la gare du Bourget est estimé à ce stade des études à :

- 52 millions d’euros HT (CE 01/2022), pour le premier scénario,
- et 62 millions d’euros HT (CE 01/2022), pour le second.

La répartition du budget alloué au projet est la suivante :



### 1.3.3. Le calendrier du projet

Au cours de l’année 2022, les études préalables (Dossier d’Objectifs et de Caractéristiques Principales) ont permis de poser les enjeux, les objectifs partagés et les grands principes du projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy.

Le projet a été soumis à concertation préalable entre le 23 janvier et le 27 février 2023.

A l’issue de cette concertation, il faut compter environ 1 an pour la conduite des études préalables et préliminaires (Schéma de principe et dossier d’enquête d’utilité publique du pôle-gare) ainsi que la concertation continue. Durant ces études, les autorités compétentes préciseront la nécessité d’organisation d’une enquête d’utilité publique.

Il faut compter 3 à 5 ans pour les études d’avant-projet et de projet puis 3 à 4 ans pour les travaux.



# 2

## Le déroulement et les modalités de la concertation

## 2.1. LE CADRE ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

### 2.1.1. Le cadre légal de la concertation

Le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2022 a approuvé le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy et les modalités de la **concertation préalable à l'enquête publique dans les termes prévus par l'article L.103-2 du code de l'urbanisme**.

Le projet correspond en effet aux dispositions de l'article R.103-1 de ce même code qui précise les modalités de l'article L.103-2, à savoir : « 4° La création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros ». Il s'agit à ce titre d'une concertation obligatoire, relevant du seul code de l'urbanisme (1). Conformément aux dispositions de l'article L.103-3 du code de l'urbanisme, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a précisé, dans sa délibération du 7 décembre 2022, les objectifs et les modalités de la concertation. Dans ce cadre, la concertation doit être organisée « pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés » (article L.103-4 du code de l'urbanisme).

La concertation s'est tenue du 23 janvier au 27 février 2023. Le DOCP a été mis à la disposition du public sur le site internet du projet et a constitué le dossier support de la concertation.

Le projet présenté est le fruit du travail partenarial mené par Île-de-France Mobilités avec l'ensemble des collectivités concernées, les partenaires et les élus du territoire.

### 2.1.2. Une concertation préparée avec les partenaires

Avant chaque concertation, Île-de-France Mobilités réalise une **étude de contexte** afin de mieux connaître et prendre en compte le territoire dans lequel s'inscrit le projet.

Île-de-France Mobilités et l'agence Sennse ont ainsi réalisé **6 entretiens individuels ou collectifs** avec des représentants des parties prenantes du territoire pour échanger sur les attentes relatives aux modalités de concertation et de communication :

Structure	Personnes rencontrées	Date	Type d'entretien
Mairie de Drancy	Jean-Christophe LAGARDE, <i>adjoint à la maire</i> Pierre LELEU, <i>directeur des services techniques</i>	14/11/2022	En mairie
Mairie du Bourget	Jérôme BAVEREL, <i>directeur général des services</i>	15/11/2022	En mairie

<sup>1</sup> Voir l'article L.121-15-1 du code de l'environnement : « Ne peuvent toutefois pas faire l'objet d'une concertation préalable [au titre du code de l'environnement] en application des 2° ou 3° les projets et les documents d'urbanisme soumis à une concertation obligatoire au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme [...] ».

	Etienne FIEVEZ, <i>directeur du service urbanisme</i>		
Département de Seine-Saint-Denis	Fabrice LABROILLE, <i>chargé de projet nouvelles mobilités</i>	30/11/2022	En visioconférence
Mairie de La Courneuve	Gilles POUX, <i>maire de La Courneuve</i> Sandrine CHENUET, <i>directrice générale adjointe</i>	01/12/2022	En mairie
FNAUT	Bernard GOBITZ, <i>vice-président FNAUT Ile-de-France</i>	02/12/2022	En présentiel
EPT Paris Terres d'Envol	Isabelle WILLIAME, <i>DGA Aménagement, Mobilités et Développement Durable</i> Delphine DUCROUX, <i>directrice Mobilités</i> Maxime LECOMTE, <i>chef de projet mobilités</i> Coralie BUISSON, <i>cheffe de projet aménagement</i>	02/12/2022	En visioconférence

Les modalités de concertation et de communication ont ensuite été définies avec l'accord des collectivités et partenaires du projet lors d'un **comité de concertation organisé le 20 décembre 2022**, afin de conduire une concertation adaptée aux enjeux et aux attentes du projet et du territoire.

### 2.1.3. Les objectifs de la concertation

L'élaboration du DOCP en collaboration avec les collectivités concernées et les partenaires du projet, permet à la concertation de poursuivre les objectifs suivants :

- **Informier toutes les personnes concernées par le projet** : riverains, usagers de la gare, commerçants, associations, collectivités, etc. ;
- **Recueillir leur avis sur le projet et notamment sur :**
  - Les aménagements cyclables ;
  - Les aménagements piétons et PMR ;
  - La création d'une voie d'accès tous modes sous les voies de fret ;
  - La localisation du Parking Relais.
- **Permettre à Île-de-France Mobilités d'enrichir sa connaissance du territoire ;**
- **Nourrir la réflexion d'Île-de-France Mobilités** pour la suite des études du projet (schéma de principe) et guider leur orientation ;
- **Améliorer le projet** afin qu'il réponde au mieux aux besoins et aux attentes du territoire.

## 2.2. LE DISPOSITIF D'INFORMATION

### 2.2.1. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)



Le **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** est le document de référence d'Île-de-France Mobilités pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Il présente les caractéristiques principales du projet, les différents scénarios d'aménagement étudiés ainsi que les éléments permettant d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet. Approuvé par le Conseil de Île-de-France Mobilités, le DOCP a constitué le dossier support de la concertation.

Il a été mis à disposition du public le 13 janvier sur la page internet dédiée au projet : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/gare-reamenagement-pole-le-bourget-drancy/les-documents-de-la-concertation1>

### 2.2.2. Le communiqué de presse

Un communiqué de presse a été diffusé le 20 janvier 2023 auprès des journaux locaux pour annoncer le début de la concertation. Suite à ce communiqué, 2 articles annonçant la concertation ont été publiés dans le Journal du Grand Paris.

### 2.2.3. Le dépliant du projet participatif

Diffusé à 36 435 exemplaires, le dépliant du projet a permis une prise de connaissance globale et synthétique du projet et de la concertation par les habitants et potentiels usagers de la gare. Il comprenait un coupon-T détachable préaffranchi permettant à chacun de retourner son avis.





*Couverture du dépliant*

### **Boîtage de 34 050 exemplaires**

Le dépliant a été diffusé en boîte aux lettres sur le territoire au lancement de la concertation :

- 30 500 exemplaires pour couvrir toute la ville de Drancy
- 3 500 exemplaires pour les quartiers Rigaud et Gare du Bourget, pour toucher les quartiers les plus concernés du Bourget et de la Courneuve
- 50 exemplaires remis aux entreprises de la zone industrielle du Râteau, situées entre la RN2 et la rue Jean-Pierre Timbaud, à la Courneuve.

### **Mise à disposition de 585 exemplaires**

Des exemplaires du dépliant ont été livrés aux partenaires du projet pour mise à disposition dans leurs locaux : les villes de Drancy (200), du Bourget (250) et de la Courneuve (100), l'Etablissement public territorial Paris Terres d'Envol (20) et la Société du Grand Paris (15).

### **Distribution de près de 1 800 exemplaires**

1 800 dépliants ont été distribués par les équipes d'Île-de-France Mobilités au cours des rencontres (rencontres voyageurs, balade commentée, réunion publique).

Le dépliant était également consultable au format PDF sur le site internet : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/gare-reamenagement-pole-le-bourget-drancy>

## 2.2.4. Les affiches

### Mise à disposition de 504 exemplaires

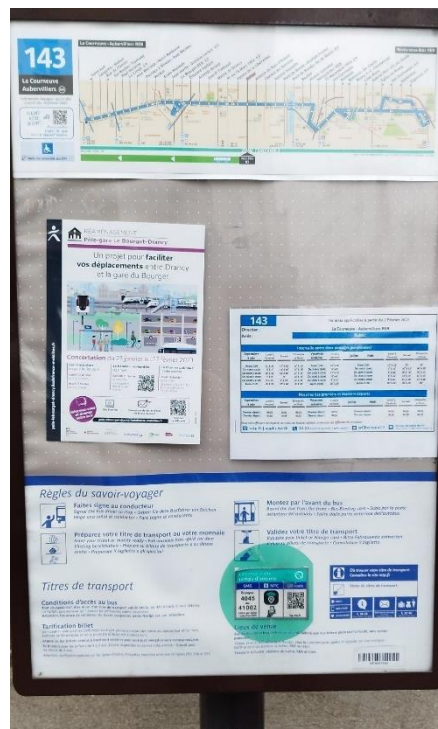
L’affiche annonçant les dates de la concertation et des rencontres a été distribuée aux partenaires pour un affichage sur les panneaux municipaux, sur les espaces de la gare du Bourget et sur le réseau de bus local : villes de Drancy (66), du Bourget (50) et de La Courneuve (20), Société du Grand Paris (3), Transkeo, exploitant du TRAM-TRAIN T11 (3), SNCF, exploitant du RER B (2), RATP qui exploite les lignes de bus 143 et 146 (354) et Transdev qui exploite la ligne de bus 703 (6).

### Affichage lors des rencontres

Plusieurs exemplaires supplémentaires ont été affichés en gare lors des rencontres de proximité (4) et de la réunion publique (10).



Exemples de l’affiche en situation



## 2.2.5. Les panneaux de présentation

2 panneaux pédagogiques ont été réalisés :

- Un panneau de présentation du projet et des 2 scénarios soumis à la concertation.
- Un panneau présentant les modalités de concertation et les temps de rencontres et d'échanges.

2 jeux ont été exposés :

- Lors des rencontres en gare afin de servir de support aux échanges.
- Par la mairie de Drancy.

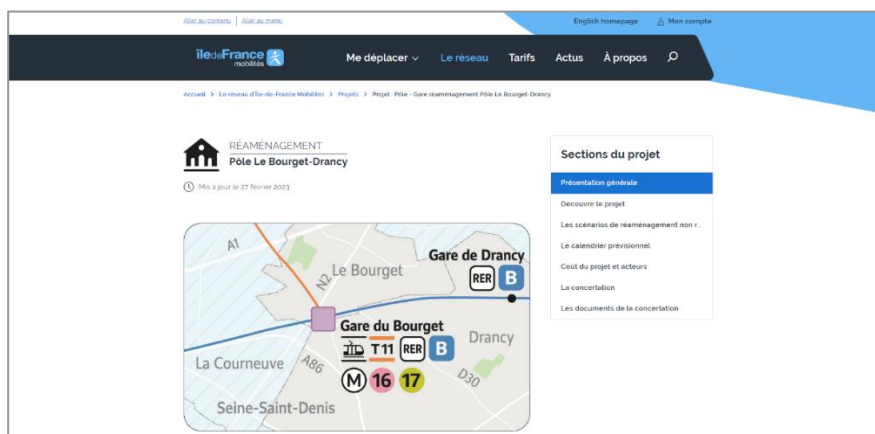


*Présentation du projet avec les panneaux au cours des rencontres en gare*

## 2.2.6. Le site internet dédié au projet

Un site internet dédié au projet a été mis en place sur le portail d'Île-de-France Mobilités durant toute la durée de la concertation : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/gare-reamenagement-pole-le-bourget-drancy>

*Capture d'écran de la page d'accueil du projet*





Ce site proposait une information complète sur le projet et la démarche de concertation, avec :

- L'actualité du projet : 6 actualités postées durant la concertation.
  - Une présentation générale du contexte du projet.
  - Une description détaillée des aménagements prévus et des 2 scénarios de localisation du Parking Relais soumis à la concertation, ainsi que la vidéo du projet.
  - Une présentation des scénarios étudiés, mais écartés et non soumis à la concertation.
  - Les modalités de concertation et les temps de rencontres et d'échanges.
  - Le calendrier prévisionnel du projet.
  - Une présentation du financement du projet et des acteurs impliqués dans la phase d'études préliminaires.
  - Le calendrier des rencontres.
  - Les documents de la concertation : dépliant, DOCP et délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2022.
- Le site internet donnait aussi accès à un formulaire de contribution libre en ligne, détaillé dans la sous-partie « Les moyens d'expression ».
- Entre le lundi 23 janvier et la clôture de la concertation le lundi 27 février, il a totalisé **1 619 visites**, effectuées par **1 390 utilisateurs différents**.

Des posts concernant la concertation ont été également diffusés sur les comptes Facebook et Twitter d'Île-de-France Mobilités.

## 2.2.7. La vidéo de présentation du projet

Publiée sur le site internet dédié au projet, la vidéo a permis de découvrir le projet dans un parcours commenté autour de la gare par Catherine Le GALL, chargée de projets Métros et Pôles chez Île-de-France Mobilité. Elle y présente les enjeux du secteur, les aménagements prévus pour y répondre et invite à participer à la concertation.



*Captures d'écran de la vidéo de présentation du projet*

La vidéo de présentation, hébergée sur la plateforme Youtube, a été vue près de 3 700 fois pendant la durée de la concertation. Elle a également été republiée par la Ville de Drancy sur sa page Facebook, où elle a reçu 54 « j'aime », a été partagée 24 fois et a fait l'objet de 8 commentaires.

Elle est accessible en ligne sur le lien suivant : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/gare-reamenagement-pole-le-bourget-drancy/decouvrir-le-projet>

## 2.2.8. L'appui sur la communication des partenaires

Un kit de communication a été envoyé à l'ensemble des partenaires du projet (villes de Drancy, du Bourget et de la Courneuve, EPT Paris Terres d'Envol, Département de Seine-Saint-Denis, région Ile-de-France et services de l'Etat) afin de leur permettre de relayer facilement les informations sur le projet et la concertation sur leurs canaux de communication habituels (réseaux sociaux, site internet, magazine municipal...).

Ce kit comprenait :

- La version numérique du dépliant
- La version numérique de l'affiche
- Des contenus prêts à l'emploi (article court et long),
- Un post pour les réseaux sociaux
- Les visuels du projet (perspectives, infographies calendrier des rencontres, acteurs du projet, cartes...)
- La vidéo du projet
- Le communiqué de presse

L'information sur le lancement de la concertation a ainsi été relayée sur les sites de la ville de Drancy, du Bourget et de la DRIEAT Île-de-France (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports). La Ville de Drancy a également dédié une couverture et 2 doubles pages de son journal municipal Drancy Média de la première quinzaine de février.

Enfin, la concertation et ses différents temps forts ont été largement relayés sur la page Facebook de la Ville de Drancy, mais également sur les comptes Facebook et Twitter de la maire de Drancy Aude Lagarde, du maire du Bourget Jean-Baptiste Borsali et du sénateur Vincent Capo-Canellas.

**DRANCY** média  
BIMENSUEL D'INFORMATIONS LOCALES  
Du 1<sup>er</sup> au 15 FÉVRIER 2023



**DONNEZ VOTRE AVIS SUR LE FUTUR PÔLE GARE**

www.drancy.fr

GRAND ANGLE

### LE PÔLE GARE LE BOURGET DRANCY VA FAIRE PEAU NEUVE

Les voies de chemin de fer et la géographie drancéenne ne sont plus une fatalité. Les projets défendus de longue date par la municipalité drancéenne à abouir et votre mobilisation est essentielle.



**Le projet en attendant la validation d'études techniques capables d'évaluer précisément pour sa réalisation.**

**Des avancées concrètes grâce au réaménagement de la gare du Bourget.**

La gare RER du Bourget accueillera, à terme, une offre de transport ferroviaire plus riche en Île-de-France de 15 lignes, les lignes 16 et 17, à savoir aussi que l'Église de la Madeleine et augmentera d'autant le nombre de voyageurs.

Les nouvelles dispositions sont une bonne nouvelle et permettront de connecter Drancy avec le reste de l'Île-de-France et notamment les grands bassins d'emploi, en un temps record. La Ddév et le Département de Paris.

Séjourner, la configuration actuelle des lieux rendait déjà très difficilement acceptable l'accès des voyageurs, le réaménagement des abords de la gare (voir schéma au fil de ce compte) sera une précondition pour le développement de la gare et des différents acteurs institutionnels qui jusqu'à présent étaient à l'écart.

Cet inédit a été matérialisé par le lancement de grandes études de faisabilité technique et financière menées par l'IDM en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Deux scénarios d'aménagement ont ainsi été identifiés et sont désormais soumis à l'avis de la population.

Le franchissement de l'étape technique des études préliminaires fait espérer une première réponse claire et satisfaisante pour nos Drancéens. Le projet porté par la municipalité est pertinent, réalisable et innovant.

GRAND ANGLE

#### Scénario 1

**Une concertation publique décisive**

Du 23 janvier au 27 février, l'IDM mène une campagne de concertation sur l'ensemble du territoire concerné afin de recueillir votre avis concernant le futur pôle gare du Bourget et les deux scénarios identifiés.

Pour exprimer votre avis, vous pouvez à la fois répondre à la consultation directement en ligne DrancyPôleGare ou répondre par le biais du casque 1 que nous vous recommandons dans votre lettre à l'écrit. À défaut de l'avoir reçu, ce profil document est également disponible en mairie ou dans les Maisons des Services Publics.

États, plusieurs instruments liés au projet se dérouleront sur le territoire communal. Nous vous invitons à participer à une grande réunion publique de présentation à l'espace culturel, avec votre lettre commentée de suite.

**Le rôle de la municipalité, le scénario n°1**

Évidemment, la municipalité soutient sans faille le scénario n°1 (voir ci-dessus) car il offre le meilleur compromis en tout point sur le projet que nous portons et qui a été entendu. Il confère notamment le plus haut, le confort et le confort de plusieurs centaines de places et de connexion directe entre Drancy, la Cité de la Bulle et la N102.

**Le rôle de la municipalité, le scénario n°2**

États, plusieurs instruments liés au projet se dérouleront sur le territoire communal. Nous vous invitons à participer à une grande réunion publique de présentation à l'espace culturel, avec votre lettre commentée de suite.

**Le rôle de la municipalité, le scénario n°2**

Évidemment, la municipalité soutient sans faille le scénario n°2 (voir ci-dessus) car il offre le meilleur compromis en tout point sur le projet que nous portons et qui a été entendu. Il confère notamment le plus haut, le confort et le confort de plusieurs centaines de places et de connexion directe entre Drancy, la Cité de la Bulle et la N102.

Vincent Capo-Canellas  
le 17 février à 10:33

Aude Lagarde a ouvert la réunion de concertation sur le réaménagement des accès à la gare du Bourget vers la Ville de Drancy. De nombreux témoignages de soutien à la démarche que mène Île-de-France Mobilités à la demande de la ville. J'ai salué cette avancée.



19

1 commentaire

Jean-Baptiste Borsali  
le 11 février à 12:02

Réunion ce samedi matin avec les riverains du pôle gare du Bourget/Drancy.




23

1 commentaire 1 partage

Aude Lagarde  
le 16 février à 10:29

Drancy avance à vos côtés ! 20 années de travail par la Municipalité ont été nécessaires pour que les voies ferrées de l'ouest drancéen ne soient plus une fatalité demain.

- Reprendre à pied, à vélo ou en voiture la gare du Bourget sera plus aisé grâce au réaménagement complet du pôle-gare Le Bourget-Drancy après l'arrivée des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.
- Reprendre la rue de la Bulle et l'avenue sans passer par le pont du Bourget sera enfin possible et se... Voir plus



78

12 commentaires 13 partages

16


MISE EN FÉVRIER 2023 À 19:00  
Réunion publique - Pôle-gare Le Bourget - Drancy  
Espace culturel du parc



Ville de Drancy  
le 23 février à 12:02

La concertation d'Île-de-France Mobilités concernant le réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy se termine le 27 février.

Infos avis



DRANCY.FR  
Le réaménagement du pôle Le Bourget - Drancy  
L'arrivée prochaine de nombreuses lignes de transports en commun à la gare RER du Bourget...

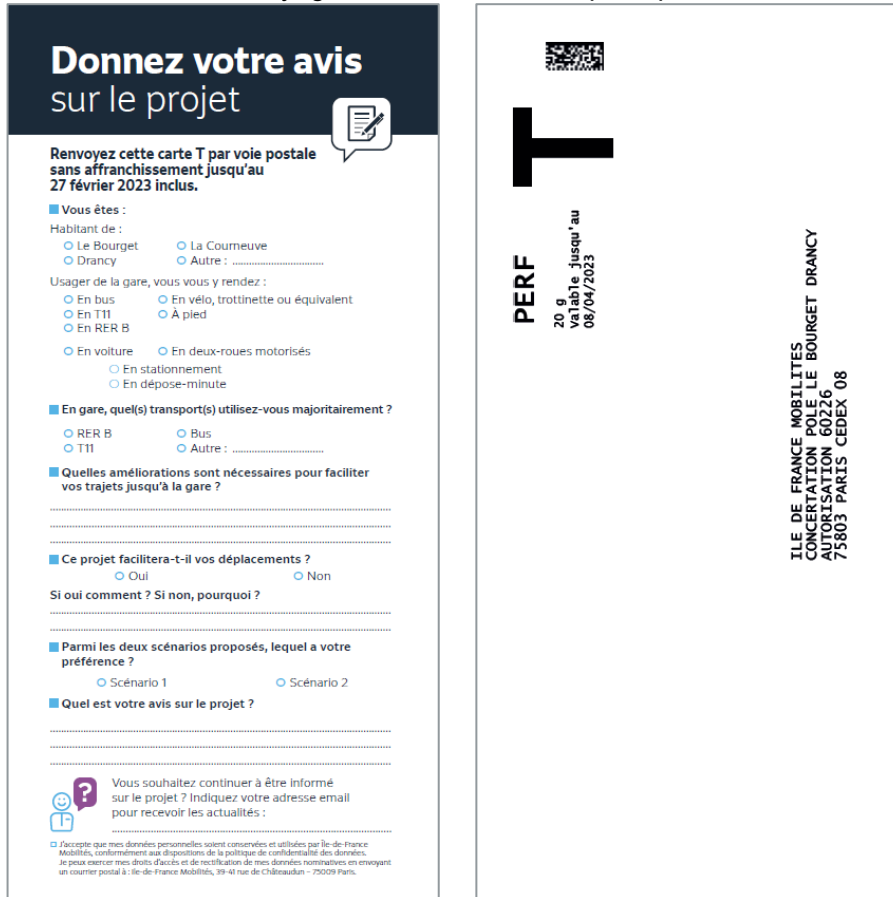
11

1 commentaire 10 partages

## 2.3. LES MOYENS D'EXPRESSION

Outre les temps d'échanges (voir ci-dessous), Île-de-France Mobilités a mis à disposition du public différents outils d'expression :

- Le coupon réponse détachable et préaffranchi (coupon T), intégré au dépliant de la concertation. Les coupons ont été réceptionnés par voie postale ou dans une urne à l'occasion des rencontres voyageurs et de la réunion publique.



The image shows two sides of a 'Coupon T' response form. The left side (recto) is a questionnaire titled 'Donnez votre avis sur le projet' (Give your opinion on the project). It includes instructions to return the card by post without postage by February 27, 2023. The questionnaire asks for the respondent's location (Le Bourget, Drancy, La Courneuve, or other), their mode of transport to the station (bus, RER, train, bicycle, scooter, walking, car, motorcycle, etc.), which transport they use most, what improvements are needed, if the project will facilitate their travel, and which of two proposed scenarios they prefer. It also includes a section for email contact and a privacy notice. The right side (verso) features a QR code, a large 'T' logo, the text 'PERF 20 g Valable jusqu'au 08/04/2023', and the mailing address: 'ILE DE FRANCE MOBILITES CONCERTATION POLE LE BOURGET DRANCY AUTORISATION 60226 75803 PARIS CEDEX 08'.

*Faces recto et verso du coupon T*

- Le dépôt d'avis sur le site internet du projet. Les avis postés étaient également consultables par tous. A noter que suite à un bug technique entre le 23 et le 31 janvier, certains avis n'ont pas pu être publiés. Un message a été publié sur le site pour inciter les participants à republier leur avis.

## 2.4. LES TEMPS D'ÉCHANGES

### 2.4.1. Les rencontres en gare

2 rencontres voyageurs ont été organisées sur le parvis de la gare RER du Bourget, au niveau des 2 accès à la gare (un côté Le Bourget, l'autre côté Drancy). Elles ont permis aux équipes d'Île-de-France Mobilités d'aller échanger avec les riverains et les usagers de la gare.

Ces rencontres ont eu lieu aux dates et horaires suivants :

- Lundi 30 janvier de 17h30 à 19h30 ;
- Jeudi 9 février de 7h30 à 9h30 : initialement prévue le mardi 7 février, la rencontre a été repoussée en raison des grèves.

Elles ont ainsi permis de :

- Recueillir les avis des usagers et riverains sur la gare existante et ses accès ;
- Présenter le projet et recueillir l'avis des riverains et des usagers sur celui-ci, ainsi que leur éventuelle préférence pour l'un ou l'autre des scénarios, à l'oral ou via la collecte de coupons T ;
- Informer des modalités de concertation et mobiliser pour la balade et la réunion publique.

La maire de Drancy ainsi que plusieurs élus ont participé à la première rencontre afin de relayer l'information sur le lancement de la concertation et distribuer le dépliant du projet aux passants. Ce sont ainsi environ 700 dépliantes qui ont été remis au cours de la première rencontre et près de 1 000 lors de la seconde.



*Photographies des rencontres en gare*



## 2.4.2. La balade commentée du projet

La balade commentée du projet, accessible sur inscription, s'est déroulée le **samedi 11 février**, de 10h à 12h, en gare du Bourget. Dédiée à la présentation du projet au cours d'une marche autour du futur pôle-gare, elle a permis de faire le diagnostic de l'existant et de présenter les aménagements à venir en marquant une série de points d'arrêt sur le site.

Elle a réuni une **vingtaine de participants**, venus en grande majorité de Drancy et s'est déroulée en présence du sénateur Vincent Capo-Cannelas, de la maire de Drancy Aude Lagarde et du maire du Bourget Jean-Baptiste Borsali, ainsi que plusieurs élus du conseil municipal de Drancy, des représentants d'associations et des riverains du projet.

Un guide de visite a été remis aux participants pour leur permettre de formuler leurs questions et leurs remarques à l'écrit.



*Photographies de la balade*

### 2.4.3. La réunion publique

La réunion publique d'information et d'échanges a eu lieu le **jeudi 16 février** de 19h à 21h, à l'Espace Culturel du Parc à Drancy.

Elle s'est articulée autour de 2 temps :

- Un premier temps de présentation du projet de réaménagement du pôle-gare par Gilles Fourt, chef du département Projets Métros et Pôles et Catherine Le Gall, Chargée de projet ;
- Un second temps de réponse aux questions des participants.

Ce temps fort de la concertation a réuni près de **80 participants**.



**36** jours de concertation



**4** rencontres



**36 435** dépliants distribués



**926** contributions

SOMMAIRE

PROJET

DÉROULEMENT  
ET MODALITÉS

ANALYSE  
DES AVIS

ENSEIGNEMENTS  
ORIENTATIONS

ANNEXES

# 3

## Analyse des avis

## 3.1. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DU BILAN

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public.

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des contributions (avis, propositions et questions) recueillies durant la concertation : les coupons T, le dépôt d'avis sur le site internet du projet, le livret rempli par les participants lors de la balade du 11 février et lors des temps d'échange lors des rencontres voyageurs, de la balade et de la réunion publique (voir partie 2.4).

Lorsque les avis ont été émis par des élus, des collectivités ou des associations, l'institution ou l'association représentée est mentionnée. Pour toute autre personne, l'anonymat est respecté.

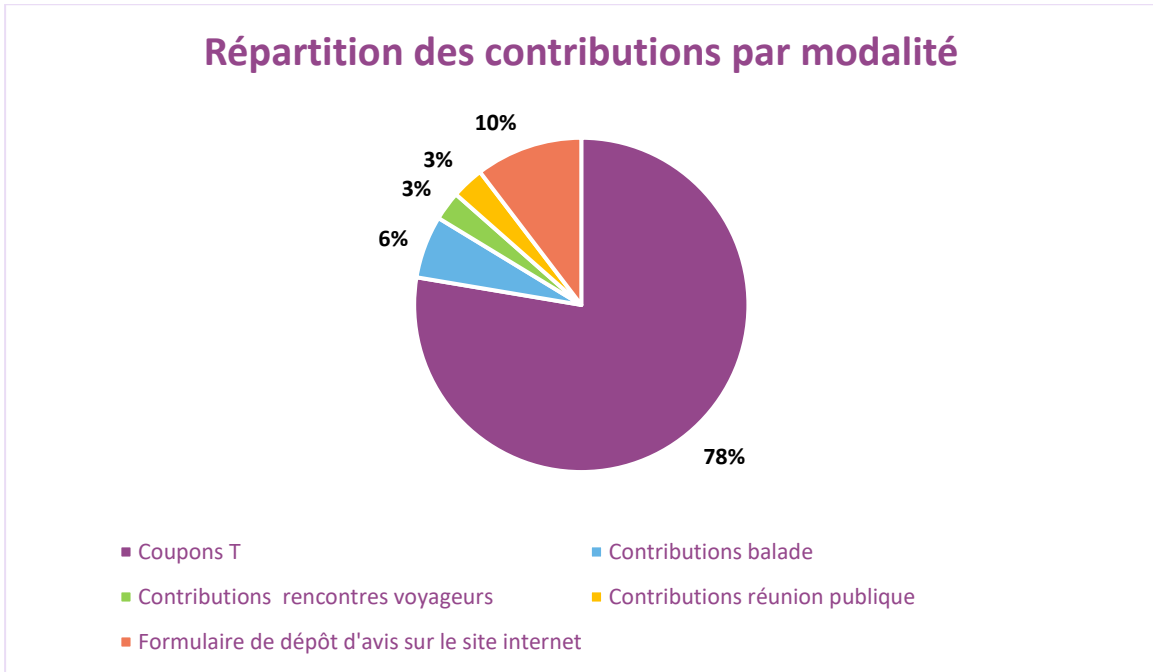
Au sein de chaque thématique, les avis sont regroupés de manière synthétique lorsque le propos est similaire : le cas échéant, des indicateurs quantitatifs sont précisés. Si cette synthèse vise à aborder l'ensemble des arguments et propositions fréquemment émis, elle ne peut viser à l'exhaustivité jusqu'à mentionner la totalité des remarques, arguments, avis individuels ou faiblement récurrents, compte tenu du nombre total d'avis émis. Néanmoins, des remarques et propositions individuelles ou faiblement récurrentes sont parfois mentionnées à la lumière de leur apport potentiel au projet en l'état des études menées. À cet égard, il convient de souligner que si les indicateurs quantitatifs sont intéressants pour évaluer approximativement l'écho d'une opinion sur le territoire, une concertation n'a ni la valeur, ni la vocation d'un sondage d'opinion ou d'un référendum. Soucieuse de faire progresser sa connaissance du territoire et sa réflexion sur le projet, Île-de-France Mobilités se veut particulièrement attentive à la teneur et au développement des arguments avancés par les participants, indépendamment du nombre de leurs occurrences.

À toutes fins utiles, pour chaque thématique, des éclairages sont mis en évidence dans des encadrés orange comme celui-ci : ils rappellent, en lien avec les avis exprimés, des explications fournies par la maîtrise d'ouvrage lors de la concertation, dans le DOCP ou lors des rencontres de la concertation.

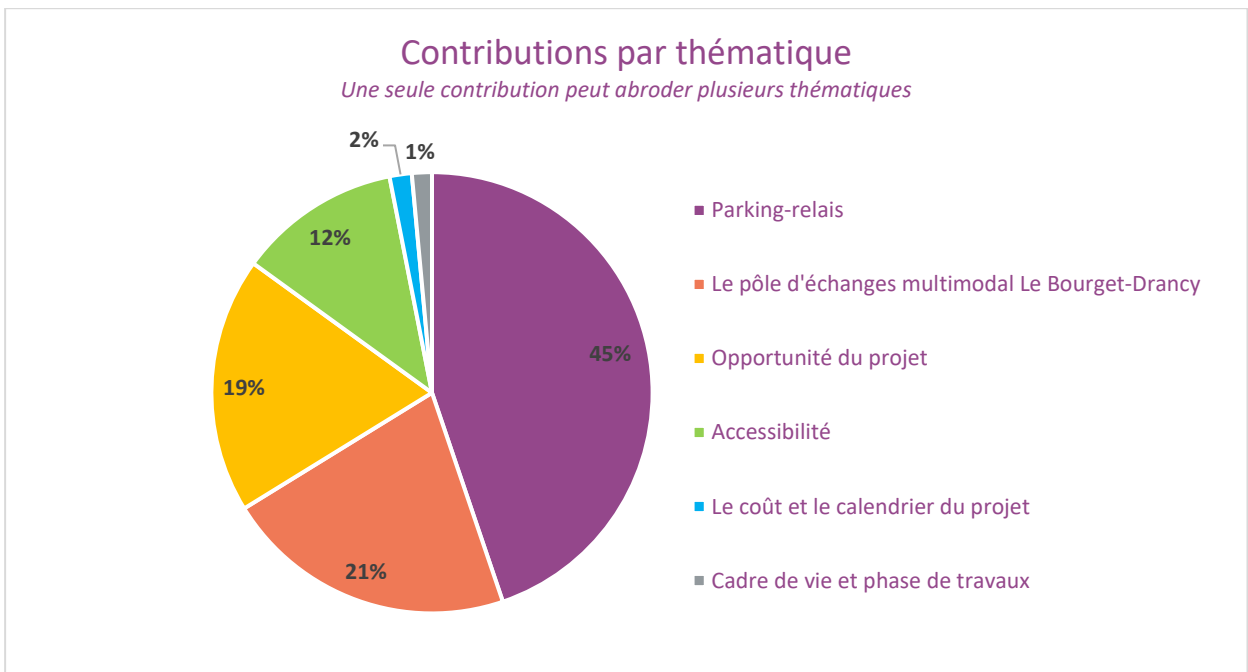
## 3.2. BILAN QUANTITATIF

La concertation sur le projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy a permis de recueillir un total de **926 contributions** (avis, questions et propositions) dont **845 contributions écrites**. Celles-ci se répartissent comme suit :

### 3.2.1. La répartition des contributions par modalité



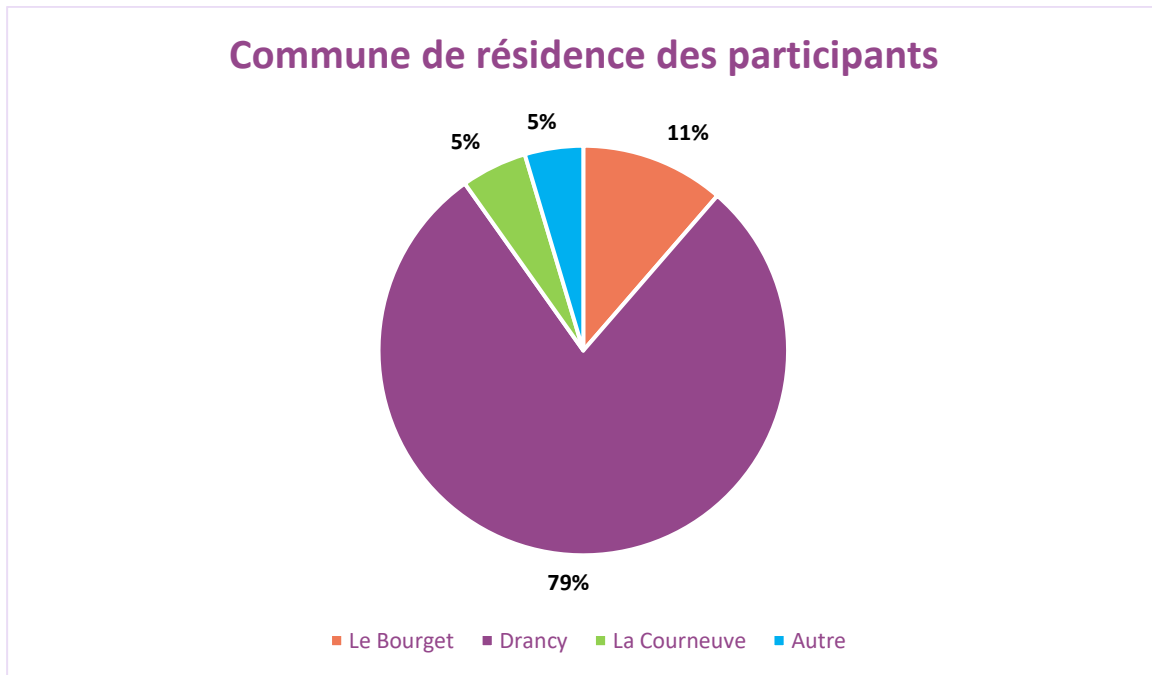
### 3.2.2. La répartition des contributions par thématique



### 3.2.3. Le profil des contributeurs

#### 3.2.3.1. La commune de résidence des participants

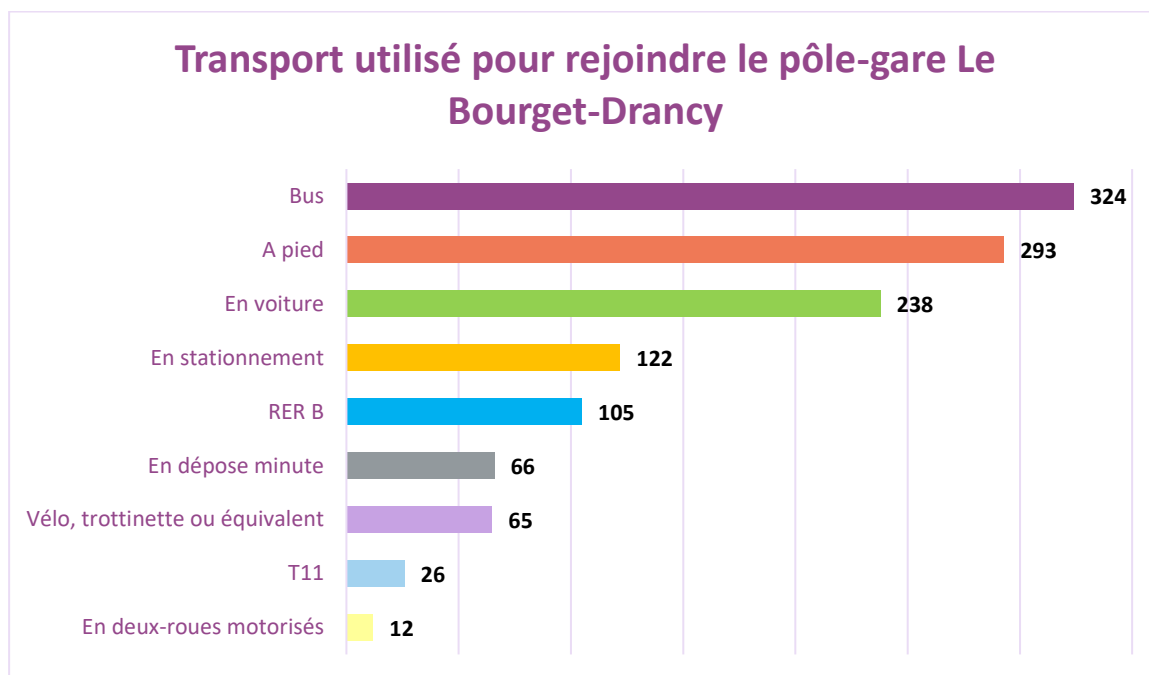
Près de 80 % des contributions recueillies ont été émises par des **Drancéens**. Environ 10 % des contributions viennent de **résidents du Bourget**<sup>2</sup>.



#### 3.2.3.2. Les moyens de transport utilisés pour rejoindre le pôle-gare Le Bourget-Drancy

Parmi les personnes ayant contribué à la concertation via les coupons T (830 contributions), **le premier mode de transport utilisé pour rejoindre le pôle-gare Le Bourget-Drancy est le bus (38 %), suivi de près par la marche à pied (35 %).** La **voiture** est le 3<sup>e</sup> mode de transport le plus utilisé (28 %). La moitié de ces automobilistes stationnent leur véhicule à la gare et 28% utilisent les aires de dépose-minute.

<sup>2</sup> Chiffres prenant en compte les contributions recueillies sur le site internet et via les coupons T.



#### 3.2.3.3. Transports utilisés majoritairement en gare du Bourget

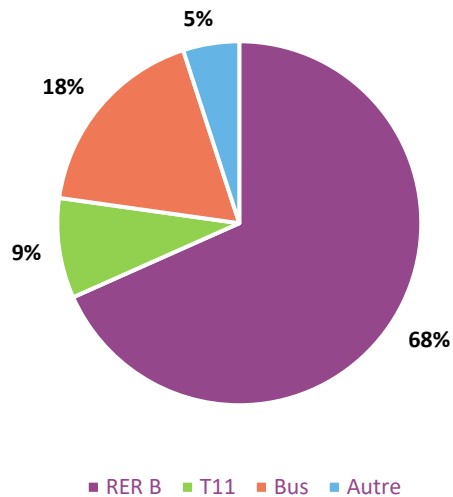
**Le RER B est de loin le mode de transport le plus utilisé en gare du Bourget**, emprunté par 75 % des participants à la concertation ayant contribué via les coupons T (830 avis).

Environ 1 participant sur 5 (19 %) transite par le pôle-gare afin d'utiliser une ligne de bus.

Le tramway Tram-Train T11 est emprunté par 10 % des répondants, et 5 % affirment utiliser un autre mode de transport (dont le métro)<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Chiffres prenant en compte les contributions recueillies sur le site internet et via les coupons T. Un même répondant pouvant utiliser plusieurs modes de transports différents, le total des réponses ci-dessous n'est pas égal au nombre des contributions (soit 845).

### Transport majoritairement utilisé en gare du Bourget



#### 3.2.4. Les contributions des parties prenantes

Parmi les 207 contributions (avis, propositions et questions) transmises *via* le formulaire du site internet du projet et lors des rencontres, nous comptabilisons celles des parties prenantes suivantes :

##### Collectivités :

- Ville de Drancy
- Ville du Bourget

##### Associations :

- CFPSAA – Confédération Française Pour La Promotion Sociale Des Aveugles Et Amblyopes
- Collectif Vélo Île-de-France
- FNAUT – Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
- Paris en Selle

##### Autres partenaires :

- SNCF Gares et Connexions
- SNCF Réseau
- SNCF Transilien

Leurs contributions figurent en annexe du présent bilan.



## 3.3. BILAN QUALITATIF

### 3.3.1. L'opportunité du projet : un réaménagement du pôle-gare attendu et majoritairement bien reçu par le public

#### Dans l'ensemble des avis

Parmi l'ensemble des avis recueillis, un peu plus d'un tiers (37 %) s'est positionné sur l'opportunité du projet.

- **92 % des répondants se prononcent en faveur du projet**
- Et 8 % contre.

Les **soutiens au projet (92% des expressions)** \_pouvant parfois émettre des réserves ou des demandes sur certains points, évoqués dans la suite du présent bilan\_ ont mis en avant les **bénéfices** associés au renforcement de l'offre de **stationnement**, à la fluidification de la **circulation** routière, au renforcement de l'**intermodalité** et à l'amélioration de l'**accessibilité** de la gare aux Drancéens :

- Accès amélioré des Drancéens à la gare avec la nouvelle voie partagée, la passerelle du RER B et la mise en accessibilité aux PMR d'une partie du tunnel souterrain.
- Déplacements facilités au quotidien grâce aux cheminements retravaillés pour les modes doux
- Amélioration de l'accès des automobilistes à la gare grâce à la construction du Parking Relais
- Désengorgement du Pont du Bourget et meilleur accès à l'ex-RN2 (Avenue de la Division Leclerc) avec la nouvelle voie partagée

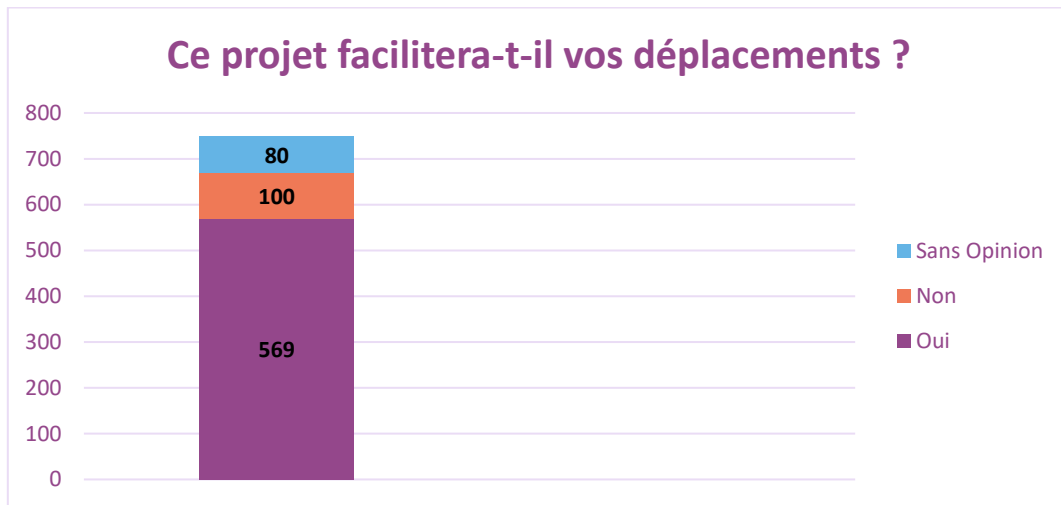
La très grande **majorité** des participants (76 %) **estime en effet que leurs trajets seront facilités par le projet**<sup>4</sup>.

*« Le réaménagement du pôle-gare permettra de faciliter l'accès aux différents transports en commun. »*

*« Les accès à la gare seront facilités pour les personnes handicapées, les piétons et les cyclistes. »*

*« Le Parking Relais permettra aux voyageurs de stationner à proximité de la gare. »*

<sup>4</sup> Chiffres basés sur les réponses dans les 749 coupons T.



Les perspectives d'une **amélioration du cadre de vie** (réduction de la circulation, ambiance de la gare) et la **meilleure connexion** au reste du département et à Paris (avec l'arrivée des lignes de métro 16 et 17) ont également été citées comme motifs de soutien au projet.

Les **critiques du projet (8% des expressions)** ont principalement mis en cause **la trop grande importance des aménagements en faveur des automobilistes**, en mettant notamment en avant les éléments suivants :

- Poids des ouvrages servant aux automobilistes dans le coût d'ensemble du projet ;
- Avec la création du Parking Relais, incitation à utiliser la voiture individuelle plutôt que les transports en commun (au lieu d'améliorer les conditions de circulation, notamment du RER B et des bus) faisant craindre une augmentation de la circulation routière ;
- Sentiment que lors de la concertation, les échanges se sont concentrés sur le choix de localisation du Parking Relais, au détriment des aménagements pour les autres modes ;
- Amélioration insuffisante des cheminements pour les modes doux et personnes à mobilité réduite.

L'anticipation d'une **congestion du trafic routier** est mentionnée comme facteur de rejet : la crainte d'une saturation de la Rue des Cheminots est évoquée, de même que la circulation en alternat sur la voie partagée.

Certains participants ont également mis en avant des **conditions de circulation actuelles peu sécurisantes**, dont ils craignent qu'elles empirent avec la nouvelle voie, impactant ainsi négativement la sécurité routière, particulièrement pour les piétons.

La crainte que le **stade de la rue de la Station** soit détruit ou bien immobilisé pendant toute la durée des travaux (dans le cas d'une implantation du Parking Relais au niveau du stade) est mentionnée régulièrement.

Enfin, les politiques publiques en faveur de la **réduction de l'usage de l'automobile** justifient pour les participants un rejet de la composante routière du projet. En effet, selon certains d'entre eux le projet va à l'encontre d'une réduction de l'usage de l'automobile et de sa place dans l'espace public. Plusieurs participants s'interrogent sur la destination des financements publics, qu'ils préféreraient voir investis dans l'amélioration de l'offre de transports en commun, ou dans des aménagements de voirie en faveur des modes actifs et de l'accessibilité.

## ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : L'OPPORTUNITE DE LA CREATION D'UN PARKING RELAIS ET D'UNE NOUVELLE VOIE D'ACCES AU TRIANGLE FERROVIAIRE A DRANCY

Une étude de stationnement réalisée en 2022 sur le secteur de la gare du Bourget met en avant un déficit de 300 places de stationnement sur le secteur pour l'usage de la gare. En effet, les marges d'améliorations de la desserte de la ville de Drancy en transports en commun sont limitées, en raison de sa topographie et de rues étroites et peu adaptées au passage de bus. Le besoin en stationnement se situant majoritairement du côté sud de la gare, à Drancy, c'est de ce côté que le parking de rabattement est prévu au projet. Il s'agit d'un aménagement dans lequel les détenteurs d'un Pass Navigo pourront se garer gratuitement pour poursuivre leur trajet en transport en commun.

La création de ce Parking Relais et d'une nouvelle voie reliant Drancy au Bourget ne densifierait pas le trafic dans le secteur. En effet, une étude de trafic réalisée dans le cadre des études préliminaires du projet montre que les circulations resteront essentiellement locales. Cette nouvelle voie ne constituera pas un itinéraire alternatif important puisque la mise en place d'une circulation alternée en limitera la vitesse et la capacité. Par ailleurs, la hauteur des véhicules sera limitée à 2,8 m sous les voies de fret, limitant de fait le trafic de transit (poids lourds). L'étude estime le trafic sur cette voie à 500 véhicules à l'heure de pointe du matin et du soir.

Les aménagements à mettre en place pour favoriser un apaisement de la circulation seront affinés dans la suite des études.

### Parmi les parties prenantes

#### AVERTISSEMENT MÉTHODOLOGIQUE

*La présente section vise à restituer de manière synthétique l'avis des parties prenantes sur le projet. Le détail des arguments avancés est restitué dans la suite de la synthèse, pour chaque thématique abordée. Enfin, les contributions des parties prenantes sont jointes in extenso dans les annexes.*

- La **Ville de Drancy** évoque plusieurs raisons l'amenant à soutenir le projet de réaménagement du pôle-gare : amélioration de l'offre de transports, accessibilité à la gare améliorée pour les usagers venant de Drancy, ouverture de la voie partagée permettant de désenclaver le triangle ferroviaire et de décharger le Pont du Bourget, création d'un Parking Relais offrant une solution de rabattement aux usagers éloignés des transports en commun, et enfin le désenclavement de la Cité du Nord, la Cité de la Butte, les quartiers Paris Campagne, Avenir Parisien, Economie et du Baillet.
- La **Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes (CFPSAA)** ne se prononce pas sur l'opportunité du projet mais demande au maître d'ouvrage de « *s'assurer que les personnes déficientes visuelles pourront accéder et bénéficier comme tout le monde de l'entièreté du service de transport* » dans le pôle-gare réaménagé, pour lequel elle formule plusieurs propositions (chemins de guidage, balises sonores, bandes d'éveil de vigilance, etc.).
- Le **Collectif Vélo Île-de-France** considère que « *de nombreuses propositions sont de nature à promouvoir le rabattement à vélo* » mais que le projet contribue au renforcement de la dépendance à l'automobile et offre un partage de la voirie qui pourrait conduire à des conflits d'usage entre piétons, cyclistes et automobilistes.

- La **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Île-de-France (FNAUT)** « *soutient sans réserve le projet de réaménagement du Pôle Le Bourget – Drancy* ».
- **Paris en Selle** considère que le projet ne propose « pas d'aménagement cyclable sécurisé ».
- **SNCF Gares et Connexions** confirme que l'arrivée des lignes du métro 16 et 17 et la perspective d'un prolongement du Tram-Train T11 « *consolident la pertinence du projet en désenclavant la partie sud de la gare et en renforçant l'accessibilité des ouvrages en gare existants* ». Elle estime que le projet répond aux ambitions de l'institution qui est de « *rendre les gares plus modernes, plus accessibles et plus efficaces* ».
- **SNCF Réseau** se félicite que le projet permette de désenclaver le quartier drancéen au sud des voies.
- **SNCF Transilien** note que le projet de réaménagement, en ouvrant la gare vers le sud, va permettre « *plus d'échanges de flux voyageurs avec une meilleure accessibilité et une vraie intermodalité* », quel que soit le scénario choisi.

### 3.3.2. Le Parking Relais : un équipement attendu, une majorité en faveur du scénario 1 et de nombreux questionnements

#### 3.3.2.1. Le Parking Relais, une infrastructure largement considérée comme indispensable

##### Dans l'ensemble des avis

**L'opportunité de construire un Parking Relais est largement partagée** par le public en faveur du projet. Une grande partie des personnes qui affirme que le projet de réaménagement du pôle-gare facilitera leurs déplacements cite la création du Parking Relais comme argument. En effet, ces personnes considèrent que l'amélioration de leurs trajets quotidiens passe par le développement de l'offre de stationnement automobile :

- Pour écourter le temps passé à chercher une place, et donc **raccourcir le temps de trajet** global de ces usagers.
- Pour **offrir une alternative au rabattement via le bus**, considéré comme peu fiable en raison de la fréquence irrégulière et de la sur-fréquentation des bus
- Pour les **publics rencontrant des difficultés à se déplacer** d'accéder plus facilement au pôle-gare.

« *Il est important de penser que les gens peuvent habiter loin des transports, prévoir des stationnements est capital* »

« *Un parking aux abords de la gare est utile* »

« *Il faut des places de parking – cela est important* »

*« il est indispensable de donner aux habitants la possibilité de laisser leur voiture à la gare. Sinon, je continuerai à aller travailler en voiture. »*

*« Toutes facilités pour se garer et se déplacer (y compris pour les plus âgés) est intéressante ».*

*« Cela fait déjà longtemps qu'il est difficile d'accéder à la gare RER B et de garer sa voiture à proximité ; ça va être encore plus compliqué avec toutes ces lignes de transport en commun en plus [...]. Il faut donc un grand parking au milieu qui soit accessible depuis la petite rue de Drancy mais aussi depuis la RN2 car sinon les quartiers proches de la gare côté le Bourget et côté Drancy deviendront impraticables pour les usagers des transports comme pour les habitants. »*

Certains participants approuvent la création du Parking Relais en avançant l'argument qu'il offrirait aux riverains une solution de stationnement dans le quartier.

**Quelques participants** ont suggéré d'inclure un espace de **covoiturage** dans le Parking Relais, pour limiter l'usage de la voiture individuelle.

#### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : TARIFICATION DU PARKING RELAIS

Le Parking Relais est destiné avant tout à favoriser le rabattement en voiture des usagers des transports en commun, et non à offrir une solution de stationnement aux riverains. Les détenteurs d'un forfait « Navigo Annuel », « Navigo Annuel tarification Sénior » et « Imagine'R » pourront ainsi se garer gratuitement pour poursuivre leur trajet en transports en commun. Quelques places pourraient aussi être dédiées aux Villes de Drancy et du Bourget, et fonctionner avec le tarif du stationnement urbain en vigueur, comme c'est le cas dans certains Parkings Relais. Il pourra aussi être étudié la mise à disposition de places dédiées au covoiturage.

**A l'inverse, plusieurs personnes expriment leur opinion selon laquelle le Parking Relais serait inutile voire néfaste car :**

- L'offre de stationnement existante est jugée suffisante,
- Il inciterait les personnes se rabattant actuellement sur la gare en bus à utiliser leur véhicule individuel pour rejoindre le pôle-gare,
- Cet aménagement est contradictoire avec les actions déployées par les acteurs publics pour réduire l'usage de la voiture individuelle (ex : requalification de la RD 932 voisine en boulevard urbain qui rééquilibre le partage de la voirie au profit des modes doux).

#### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : L'OPPORTUNITE DE LA CREATION D'UN PARKING RELAIS ET D'UNE NOUVELLE VOIE D'ACCES AU TRIANGLE FERROVIAIRE A DRANCY

Voir p.33

#### Parmi les parties prenantes

- La **Ville de Drancy** estime qu'il « est essentiel que des solutions de stationnement de rabattement soient prévues pour les usagers drancéens éloignés et victimes d'un réseau de bus insuffisant » et soutient donc la création d'un Parking Relais.

- **SNCF Transilien** affirme que le Parking Relais est l'un des « *vrais plus* » du projet et soutient donc sa création.
- Le **Collectif Vélo Île-de-France** considère que « la création d'un parc-relai automobile de 300 places sur 2 à 4 niveaux est un aspirateur à voitures pour le pôle gare. Il contribuera lui aussi à surcharger les rues environnantes en trafic, rendant ces dernières impropres au mélange des vélos avec les voitures ». Il considère cette infrastructure comme allant à l'encontre des objectifs de réduction des déplacements individuels motorisés. Pour ces raisons, il se positionne contre la création du Parking Relais.

### 3.3.2.2. Points d'attention et questionnements sur la création du Parking Relais

#### Dans l'ensemble des avis

##### Une interrogation sur le nombre de places de stationnement

- La crainte d'un sous-dimensionnement du Parking Relais est avancée régulièrement (forte utilisation du véhicule individuel et augmentation de la population amenée par les projets urbains dans le secteur) :

*« Je crains que le parking soit rapidement saturé, compte tenu de l'urbanisation galopante »*

*« Je trouve que les stationnements ne sont pas assez nombreux »*

- D'autres personnes, largement minoritaires, considèrent à l'inverse que le nombre de places prévues dans le Parking Relais est trop important par rapport aux besoins réels : « *Est-il réellement nécessaire de créer 300 places directement ?* ».

##### Une demande pour rendre sa tarification accessible au plus grand nombre

- Plusieurs participants ont émis le souhait que le coût soit limité, dégressif selon la durée du stationnement, ou encore gratuit pour les porteurs d'un titre de transport, voire pour les résidents du secteur ou encore pour l'ensemble des automobilistes.

##### Des questionnements sur les effets du Parking Relais sur la circulation, le cadre de vie, le stationnement et la sécurité routière, ainsi que la sécurité lors des travaux

###### Circulation et stationnement

- L'état actuel de la circulation considérée comme dense, et l'étroitesse de la voirie font craindre chez certains – qui peuvent par ailleurs soutenir la création du Parking Relais – qu'il affecte les conditions de circulation aux alentours de la gare, impactant les riverains mais aussi les usagers des transports en commun :
- D'autres participants estiment au contraire qu'il permettra de fluidifier la circulation pour les riverains en réduisant le stationnement « sauvage » (en double file). A cet égard, il est aussi proposé d'ajouter 1 ou 2 places de dépose-minute près de l'entrée du passage souterrain, rue de la Station.
- Si les participants envisagent positivement la réduction de trafic sur le Pont du Bourget, ils se montrent inquiets sur la saturation de la rue des Cheminots, ou sa transformation en « avenue à forte circulation », ce qui n'est pas considéré comme souhaitable.

- Quelques personnes invitent le porteur de projet à proposer des solutions pour le stationnement des « *petits camions qui envahissent les rues avoisinantes* ».
- La crainte d'une dégradation du cadre de vie pour les résidents : « *Il va y avoir des embouteillages si vous créez un parking à Drancy. Rues trop étroites déjà ! Trop de voitures déjà !* » « *C'est un gros projet, dont les habitants de la Butte font partie, il faudra les protéger du bruit.* ».

#### *Sécurité routière*

- Des résidents du quartier signalent le non-respect actuel fréquent de la signalisation par les automobilistes (stop, feux tricolores...) et souhaitent que la vitesse soit limitée à 30 km/h.
- Ils craignent une dégradation de la situation avec la création du Parking Relais (particulièrement dans le scénario 2), qui augmenterait le volume de véhicules circulant à proximité de zones résidentielles et d'établissements scolaires comme l'école maternelle Simone Veil : « *C'est déjà le Far West, alors avec une circulation accrue...On imagine le pire !* ». Île-de-France Mobilités est invitée à « *assurer une sécurité accrue de la population (et notamment les enfants scolarisés ici) en améliorant et en sécurisant les conditions de circulation* ».

### **ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : LA SECURITE ROUTIERE ET LES IMPACTS SUR LA CIRCULATION**

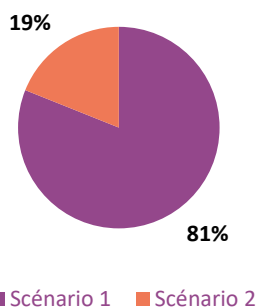
Le projet devra s'accompagner d'une adaptation du plan de circulation du secteur afin de répondre aux enjeux de sécurité routière et de fluidité de circulation. Un travail partenarial est bien prévu et s'engagera avec la Ville de Drancy sur cette thématique dans la suite des études.

#### 3.3.2.3. Les scénarios de localisation du Parking Relais

##### **Dans l'ensemble des avis**

**792 contributions partagent leur préférence pour un scénario d'implantation du Parking Relais.** Parmi ceux ayant exprimé une préférence :

## Parmi les deux scénarios proposés, lequel a votre préférence ?



■ **le scénario 1**, avec le Parking Relais en silo au cœur du triangle ferroviaire **est largement plébiscité** : 81 % des participants.

■ **le scénario 2**, avec le Parking Relais en souterrain du stade de la Rue de la Station, a la préférence des 19 % restants.

■ Quelques personnes ont suggéré de **mélanger certaines composantes des 2 scénarios**. Il a ainsi été proposé de construire un parking souterrain sur le triangle ferroviaire, **ou bien de construire les 2 Parking Relais** afin d'augmenter encore l'offre de stationnement pour les usagers des transports en commun.

Les partisans du scénario 1 motivent leur choix par des arguments variés :

- **Meilleure proximité et donc accessibilité à la gare :**  
 « Cette position présente un gain de temps pour l'ensemble de ses usagers afin d'accéder aux lignes Tram-Train T11 + [RER] B et à terme de métro ».
- **Valorisation du foncier du triangle ferroviaire :**  
 Certains estiment que le site n'est en effet pas propre à accueillir des « lieux de vie », qu'il s'agisse de logements, de commerces ou de bureaux, mais est en revanche adapté pour un Parking Relais.
- **Préservation ou amélioration du cadre de vie des riverains :**
  - Offrir une solution de rabattement aux usagers automobilistes tout en préservant la qualité urbaine du quartier puisque le Parking Relais, perçu comme peu esthétique, serait peu visible depuis les logements aux alentours.
  - La préservation et/ou la rénovation du stade situé Rue de la Station revient le plus régulièrement car celui-ci est considéré comme une infrastructure à laquelle tiennent les riverains, comme en témoignent les citations suivantes :
    - « Scénario 1 plus approprié car il [...] ne touche pas au stade même sur une courte période de travaux »
    - « Cela évitera de toucher au stade » « Gardez le terrain de foot »
    - « Garder le stade en aérien pour préserver le seul poumon vert du quartier ! »
    - « Crainte [de la] disparition du stade, particulièrement avec le projet 1 »
    - « Ne pas toucher terrain de foot. Très fréquenté »
  - Permettre d'éloigner la circulation automobile et les nuisances sonores associées des logements situés dans la Rue de la Station.
- **Considérations financières et de calendrier**  
 « Le projet 1 sera plus rapide et moins cher à construire ».



■ **Meilleure sécurisation et sûreté :**

- La localisation sous le stade (scénario 2) fait craindre des **accidents de circulation** à proximité d'un lieu fréquenté par les enfants et les adolescents, une problématique qui n'existerait pas avec une implantation dans le triangle ferroviaire.
- Le principe d'un **parking en souterrain** (scénario 2) engendre chez plusieurs participants **un questionnement sur le sentiment de sécurité des usagers**, notamment la nuit et chez les femmes qui l'utiliseraient. Le parking-silo du scénario 1 offrirait un sentiment de sécurité plus important

Les **partisans du scénario 2** motivent leur choix par 3 types d'arguments :

■ **Valorisation du triangle ferroviaire avec un projet immobilier :**

C'est l'argument qui revient le plus. « *Le projet immobilier est un grand plus pour le quartier* ». L'implantation d'activités sur ce site pourrait « *faciliter l'accès à l'emploi local* ». Les propositions d'aménagement qui ont été recueillies pendant la concertation sont variées :

- « Espace vert, commerces, parking vélo, 2 roues, espace informations, espace location, espace coworking, police de proximité, beaucoup de choses peuvent être envisagées »
- « Un lieu de vie, une place urbaine, agréable et qualitative, qui propose des services aux usagers et riverains tel que des commerces divers et variés. Le programme immobilier du S2 [scénario 2] peut tout à fait remplir ce rôle »
- Le site « pourrait être une agora verdoyante, lieu de rencontre intergénérationnel, de culture, de détente sportive »
- Ainsi, la fonction remplie par les futurs aménagements importe moins que le fait même de valoriser le triangle ferroviaire.

■ **Considérations urbaines :**

La construction en souterrain, invisible de l'extérieur présente l'avantage d'être **plus esthétique** qu'un parking en silo.

■ **Proximité avec les logements :**

Un parking relais au plus près des logements autour de la gare serait plus pour les riverains selon ces derniers.

## Parmi les parties prenantes

- La **Ville de Drancy** se positionne en faveur du scénario 1 et avance différents arguments en ce sens. La municipalité estime que ce scénario permet « *l'oxygénation de la ville* », localise le Parking Relais à proximité immédiate du pôle-gare et permet de ne pas retarder le réaménagement du stade de la Rue de la Station. À l'inverse, le scénario 2 viendrait augmenter la circulation au niveau de la cité du Nord, ce qui créerait des nuisances.
- **SNCF Transilien** indique préférer le scénario 2, qui rendrait la gare plus attractive pour les usagers et certains personnels du Tram-Train T11. Il est noté que la sûreté du site accueillant le Parking Relais sera un élément crucial d'attractivité du pôle-gare.
- **SNCF Réseau** n'exprime pas de préférence pour un scénario, mais note que le scénario 1 présente un « *risque de pénétration du public dans les emprises à partir des voies* »

*publiques et du triangle* ». Elle considère que le scénario 2 permet de mieux garantir la non-pénétration du public dans les emprises à partir des voies publiques et du triangle ferroviaire.

- L'association **Paris en Selle** se positionne en faveur du scénario 2, qu'elle considère être plus en faveur de la sécurité des cheminements et des stationnements cycles. Le deuxième scénario prévoit une consigne vélo sécurisée située aux abords immédiats de la piste cyclable, contrairement au scénario 1.
- **La FNAUT** ne se prononce sur aucun scénario de localisation du Parking Relais, cette décision revenant selon elle à la population concernée et aux élus

### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : L'AMENAGEMENT ET LA SECURITE DU PARKING-RELAIS

Le projet architectural du futur Parking Relais sera à définir au cours de la suite des études. Des aménagements tels qu'une toiture végétalisée pourront être étudiés.

Les Parkings Relais répondent à des critères de qualité de service du label d'Île-de-France Mobilités, et notamment **de sécurité** (dispositifs anti-intrusion et anti-stationnement sauvage, vidéoprotection...). Ceux-ci seront précisés avec le futur gestionnaire.

## 3.3.3. Une amélioration de l'accessibilité à la gare plus ou moins marquée selon le mode de déplacement

### 3.3.3.1. La nouvelle voie d'accès tous modes

#### Dans l'ensemble des avis

- La voie partagée est **particulièrement appréciée des automobilistes**. Ils pointent un accès plus aisé vers l'ex-RN2 aux heures de pointe, la possibilité d'éviter le Pont du Bourget saturé, des trajets plus courts et plus confortables.
- Le partage de cette nouvelle voie entre les différents modes (voiture, cycle et marche) fait débat, même parmi les personnes qui soutiennent sa création.
  - Plusieurs personnes auraient souhaité que seuls les modes actifs (marche, vélo, trottinette) puissent l'utiliser. Certains participants regrettent cette ouverture au trafic motorisé qui générera un itinéraire « *d'évitement à la RD30 pour relier la RD932* ».
  - Certaines personnes auraient préféré que la voie ne soit accessible qu'aux vélos, la mixité avec les piétons étant perçue comme facteur de difficulté à circuler.
  - Enfin, pour certains, l'ouverture de la voie aux modes doux remet en cause la fluidité du trafic et l'amélioration de la circulation que la nouvelle voie doit apporter :

*« Pourquoi mettre en place une circulation difficile pour les véhicules aux heures de pointe en ajoutant un trottoir et une piste cyclable [...] ? Je ne comprends pas la nécessité de ces aménagements qui vont perturber le trafic alors que l'idée de cet aménagement est d'améliorer le flux routier en déchargeant le pont du Bourget »*

- **Les désagréments du trafic** générés par cette nouvelle voie **inquiète certains riverains** des zones pavillonnaires à proximité de la rue de la Station et de la rue des Cheminots (bruit et pollution atmosphérique).
- Une personne soulève la problématique de la circulation en cas de **panne** d'un véhicule sur la voie partagée, qui pourrait du fait de la **largeur contrainte de la voirie** bloquer le trafic.

### Parmi les parties prenantes

- **La Ville de Drancy** plébiscite la création de la nouvelle voie et estime que le projet doit « impérativement s'accompagner d'aménagements permettant d'**absorber le flux de voyageurs attendus à terme**, flux que les voiries actuelles, coincées par le pont du Bourget et le « triangle du Bourget » ne sauraient absorber sans l'ouverture d'une autre voie routière et active ».
- Le **Collectif Vélo Île-de-France** regrette que l'ouverture de la nouvelle voie au trafic motorisé incite les automobilistes à éviter le Pont du Bourget pour rejoindre la RD 932, un nouvel itinéraire qui « *chargera le réseau de rues du quartier Paris Campagne de Drancy d'un **trafic dissuasif pour les usagers à vélo*** ». De plus, il considère que si l'objectif de la nouvelle voie est de désengorger le Pont du Bourget, il doit offrir une capacité d'écoulement des flux crédibles. Or, l'étroitesse de la voirie conduit à passer la circulation en alternat, ce qui aux yeux du collectif, « *risque donc de ne créer qu'une **voirie embouteillée, aggravée par la création d'un parc-relais de grande capacité*** ».
- **Paris en Selle** souligne l'étroitesse de l'espace consacré aux piétons et cycles, comparé à la voiture. Le volume de la future circulation automobile sur la Place de la Grande Ceinture empêchera selon elle l'accès des cyclistes à la chaussée. Pour ces raisons, l'association **rejette l'ouverture au trafic automobile** de la nouvelle voie partagée, qui devrait être réservée aux modes doux.
- **SNCF Transilien** estime que la création de la nouvelle voie tous modes constitue un **aspect positif** du projet.

### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : CREATION D'UNE NOUVELLE VOIE D'ACCES TOUS MODES

Une étude de trafic a été réalisée dans le cadre des études préliminaires du projet. Elle confirme un besoin et que cette nouvelle voirie ne devrait pas créer un appel d'air pour les automobilistes qui l'utiliseront principalement pour accéder au Parking-Relais. En effet, la mise en place d'une circulation alternée, d'une vitesse limitée et la hauteur du passage sous les voies de fret limitée à 2,8 mètres limitera la possibilité d'emprunter cette voie comme un itinéraire bis Cette route restera ainsi une voirie à trafic local avec une moyenne de 500 véhicules à l'heure de pointe du matin et à celle du soir. Ce sujet sera affiné dans la suite des études, avec notamment un travail partenarial complémentaire à engager sur le plan de circulation local avec la Ville de Drancy.

### 3.3.3.2. Les cheminements et parkings vélo

#### Dans l'ensemble des avis

- La **présence de pistes cyclables, y compris sur la nouvelle voie est plébiscitée** par une partie des participants, qui considèrent qu'elle représenterait une amélioration contribuant à faciliter leurs déplacements.
- Certains demandent que ces pistes soient également accessibles aux usagers de **trottinettes**.
- Quelques personnes expriment toutefois l'opinion que les **cheminements des cycles manquent de travail** :
  - Risque de conflits avec les piétons notamment sur la **nouvelle voie**, en raison de son étroitesse, préconisation de ne pas prévoir de cheminement piétons ici.
  - Regret du non-accès par les cyclistes à la passerelle du RER B, prolongée
  - Pente vers le sud sur la rue de la station, pouvant amener à des vitesses importantes. Une solution proposée est de créer un « *plateau au niveau du carrefour avec la Rue des Cheminots* ».
- **Développement du maillage cyclable au-delà du pole-gare** : les contributions relèvent la nécessité que les pistes soient bien reliées entre elles et soient réfléchies de manière à former un véritable réseau. Une personne encourage ainsi le porteur de projet à se coordonner avec la Ville de Drancy et le Département de Seine-Saint-Denis pour développer le réseau cyclable, par exemple entre l'Avenue Marceau (Pont du Bourget) et la Rue de la Station, ou entre les gares du RER B de Drancy et du Bourget.
- Une suggestion de prévoir un **service en gare** : ateliers d'entretien et de réparation des vélos, pour renforcer l'usage de ce mode de rabattement.
- **La création de stationnements vélo est globalement très appréciée** :
  - La facilité à se garer en gare favorise l'usage du vélo pour poursuivre son trajet en transports en commun.
  - La répartition des parkings vélos entre Le Bourget et Drancy est appréciée.
- Quelques personnes estiment au contraire que le nombre de stationnement vélo est surdimensionné par rapport à l'usage réel de ce mode de transport.
- La question de la **sécurisation de ces parkings vélo** revient régulièrement (contre le vol ou les dégradations).

#### Parmi les parties prenantes

- Le **Collectif Vélo Île-de-France** considère que les **conditions de circulation ne sont pas satisfaisantes pour les cheminements vélos** (pentes trop importantes, inaccessibilité des passerelles aux vélos, absence d'infrastructure cyclable sur la rue de la Station qui est trop étroite, voiries inadaptées aux cheminements cycles en plusieurs endroits). La **nouvelle voie tous modes est décrite comme un accès mettant en conflit les piétons, voitures et cyclistes** en raison de son étroitesse et de son ouverture au trafic motorisé. Le nombre de places de stationnement destinées aux vélos est jugé satisfaisant par rapport à la gare. Cependant, le collectif considère que la **répartition des stationnements est peu pertinente** et insuffisante du côté nord, où se concentrent les accès aux transports en

commun. Leur localisation pourrait être améliorée en les rapprochant des pistes cyclables. Le Collectif Vélo Île-de-France souhaite que des places de stationnement en libre accès soient proposées pendant les travaux.

- L'association **Paris en Selle** évoque la consigne vélo Place de la Grande Ceinture et souhaite que sa location et ses accès soient clarifiés. L'association souligne que **la piste cyclable sur la RD932** est interrompue entre les Rues de la Butte et du Chevalier-de-la-Barre. Paris en Selle exprime des inquiétudes au sujet des **conflits d'usage** que pourraient créer **la discontinuité des parcours et l'absence d'aménagements dédiés**. Elle souhaite qu'une **piste cyclable bidirectionnelle** continue de 4 mètres de large minimum soit créée Place de la Grande Ceinture, et que le **trafic automobile soit supprimé**. Une piste cyclable bidirectionnelle est également souhaitée Rue du Chevalier-de-la-Barre pour éviter **le partage de la voirie avec les bus qui constitue un risque pour les cyclistes**. Les **vélorues** intégrant le passage des bus doivent être dimensionnées pour permettre les interactions vélo-bus et doivent éviter une circulation trop fréquente des bus. Paris en Selle ajoute que les **espaces de stationnement vélos doivent être facilement accessibles** depuis les pistes cyclables.

### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : CIRCULATIONS CYCLABLES ET STATIONNEMENTS VELOS

Les orientations du Schéma Directeur de la Région Île-de-France pour développer les mobilités décarbonées prévoient la création de stationnements vélos afin de répondre au besoin de stationnement actuel, et d'anticiper un nombre croissant d'usagers se rendant à la gare à vélo à l'horizon 2030. De plus, ces stationnements répondent également à l'arrivée du Vélo Île-de-France (anciennement RER Vélo) sur la RD932 à horizon 2024 avec le tronçon V2 depuis l'Aéroport Charles-de-Gaulle jusqu'à Vélizy Villacoublay via Le Bourget et Châtelet.

Pour stationner les vélos de manière sécurisée, l'espace Véligo du Bourget a été rénové et déplacé de l'autre côté du bâtiment voyageurs. Il comporte désormais 60 places et permet aux détenteurs d'un Pass Navigo de stationner gratuitement leur vélo. Des consignes seront également créées à l'intérieur et à l'extérieur du Parking Relais.

Concernant le maillage cyclable au-delà du pôle gare, la nouvelle voie s'articulera avec les nouveaux axes prévus par le plan vélo de la ville de Drancy, qui a lancé depuis 2021 l'aménagement d'un réseau cyclable de 20 km, et celui du Département sur la RD932.

#### 3.3.3.3. Les cheminements piétons

##### Dans l'ensemble des avis

- Le prolongement de la **future passerelle du RER B** jusqu'au triangle ferroviaire est cité très régulièrement comme une composante du projet qui : « **améliorera l'accès aux voies du RER et entre les deux villes** ».
- A l'inverse, quelques personnes considèrent que **l'objectif d'améliorer les cheminements piétons n'est pas atteint** ou que les réaménagements ne sont pas assez perceptibles :

*« Au vu du coût total du projet, l'amélioration des cheminements piéton et cycles, enjeu numéro 1 du projet, n'est pas satisfaisante »*

« Je ne trouve donc pas que l'objectif n°1 du projet soit atteint [...]. Le traitement du rabattement piéton et cycle est donc à revoir. »

« Les cheminements piétons et cycles n'ont pas l'air d'avoir beaucoup été retravaillés. »

- Plusieurs suggestions et points d'attention ont été soulevés :
  - Il est notamment suggéré de proposer un **accès direct** au **Tram-Train T11** et aux **lignes de métro 16 et 17** depuis la Place de la Grande Ceinture, plutôt qu'en passant par la future passerelle prolongée du RER B.
  - Le **prolongement de la passerelle SNCF jusqu'à la rue de la Station** à Drancy afin d'« offrir un parcours direct et sécurisé au pôle, et qui serait un marqueur urbain fort pour ce pôle ».
  - Sa gestion soulève des questionnements : les participants souhaitent savoir à qui appartiendra cette infrastructure (SNCF Réseau, Île-de-France Mobilités, Drancy, Le Bourget ?) et qui pourra par exemple en réguler l'accès.
  - Les « *forts dénivelés* » créés côté Drancy interrogent. Une participante demande à porter une attention particulière au **ressenti des piétons** empruntant ce secteur pour éviter la « *sensation de couloir* » pour les usagers circulant sur le trottoir.
  - **L'amélioration du passage souterrain de la Rue de la Station** est régulièrement évoquée : absolument nécessaire pour les Drancéens mais peu agréable à emprunter et peu sécurisant, voire anxiogène, surtout la nuit. Il est proposé de mettre en place un **éclairage plus performant**, d'installer des **caméras de surveillance** et de veiller à la **propreté** du tunnel.
  - Au sein de la gare, la rénovation des escaliers et l'implantation d'escaliers mécaniques, mais aussi une attention à leur bon fonctionnement.
  - Plusieurs contributions soulignent le **besoin d'élargir et de rénover les trottoirs aux alentours de la gare** : Rue Hoche, Rue du Commandant Rolland et Avenue de la Division Leclerc. L'encombrement des trottoirs est également signalé, avec la circulation de trottinettes.
  - **Créer une traversée des voies ferrées ville-ville accessible à tous** (soit au niveau de la passerelle du RER B, soit dans le passage souterrain de la Rue de la Station qui sont réservés uniquement aux détenteurs de Pass Navigo) :

« Cela fait 500m par les ponts. [...] Ce n'est pas pratique pour les personnes âgées et ceux voulant faire des courses au Bourget »

« Un passage souterrain, hors celui de la SNCF, pour passer de Drancy au Bourget sans avoir un pass Navigo serait pratique. Il éviterait de nous faire passer par le pont car + 15 minutes de marche »

« Un passage sans compostage pour rejoindre le Hall principal à partir de la rue des Cheminots »

## Parmi les parties prenantes

- Le **Collectif Vélo Île-de-France** considère que la mutualisation des cheminements piétons et cycles pour la nouvelle voie partagée favorise les **conflits d'usage entre les modes actifs** en raison de son étroitesse. Selon l'association, les nouvelles traversées est-ouest devraient être destinées aux piétons et aux vélos plutôt qu'aux voitures et les nouvelles

traversées nord-sud aux piétons et vélos plutôt qu'aux piétons seulement. Les traversées piétonnes au niveau de l'accès sud sont considérées par le collectif comme trop complexes.

- **Paris en Selle** souhaite que les carrefours avec les Rues de la Butte et du Chevalier-de-la-Barre soient retravaillés afin de **sécuriser la traversée du carrefour pour les piétons**.
- Pour **SNCF Transilien**, le prolongement de la nouvelle passerelle SNCF dédiée aux voyageurs pour franchir les voies du RER B et rejoindre la gare depuis la Place de la Grande Ceinture à Drancy est perçu comme positif.

### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : CIRCULATIONS PIETONNES

La passerelle sera accessible aux horaires d'ouverture de la gare et sera réservée aux détenteurs d'un Pass Navigo.

Il sera toutefois possible d'envisager **un passage de ville à ville aux heures d'ouverture de la gare**, avec des passes dédiés délivrés par la collectivité. Cette solution permettrait de maintenir un passage gratuit pour les riverains qui n'utilisent pas les transports tout en maintenant l'obligation d'un contrôle d'accès pour des raisons de sécurité. Une réflexion sera conduite avec l'appui des partenaires d'Île-de-France Mobilités : SNCF et les collectivités.

Par ailleurs, un passage souterrain complémentaire en liaison directe avec le T11 est envisagé dans le cadre du projet de prolongement du T11.

#### 3.3.3.4. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

##### Dans l'ensemble des avis

- La **mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR)** de la partie du passage souterrain depuis la Rue de la Station jusqu'à la place de la grande ceinture a été largement plébiscitée par le public durant la concertation. Les participants ont estimé que ce réaménagement était utile et même nécessaire afin de garantir un accès aux PMR venant de Drancy en évitant d'avoir à faire un détour par le Pont du Bourget.
  - Toutefois, une partie des contributions recueillies fait état d'une **insatisfaction** quant aux cheminements à destination des PMR. Des cheminements trop complexes, pas assez directs et présentant des pentes trop importantes
  - Une insuffisance de stationnement à proximité de la gare.
  - Plusieurs personnes rappellent qu'il faut tenir compte de toutes les personnes à mobilité réduite : en fauteuil roulant, « en situation de handicap, les personnes âgées, les parents avec enfants et poussettes, les personnes avec des courses ou encombrées, et bien d'autres encore », autant de publics qu'elles estiment être à prendre en compte dans la conception des cheminements.
  - Suggestions : renforcer le nombre de places de stationnement PMR, implanter des escaliers mécaniques et trottoirs roulants, prolonger la passerelle du RER B au-delà du triangle ferroviaire, jusqu'à la Rue de la Station, rendre accessible le passage souterrain jusqu'au Bourget, et comme pour les piétons, créer un franchissement des voies ferrées ville-ville accessible à tous.

## Parmi les parties prenantes

- **SNCF Transilien** considère comme positive la mise en accessibilité du cheminement depuis la Rue de la Station permettant de rejoindre la Place de la Grande Ceinture et de traverser les voies ferrées avec la nouvelle passerelle prolongée accessible par ascenseurs.
- La **CFPSAA** souligne le fait que **les personnes malvoyantes doivent pouvoir profiter des nouveaux aménagements**. L'association préconise de guider et d'orienter les personnes entre les modes et les guichets, avec par exemple des balises sonores aux entrées, quais et arrêts de bus, ainsi qu'avec des chemins de guidage. Elle met également en avant la sécurisation des parcours et propose d'équiper les escaliers de bandes d'éveil à la vigilance en haut de chaque volée, de marches contrastées et de manchons braille sur les mains courantes pour indiquer les détails des quais et les sorties. Des protections des passerelles sont également suggérées conformément au guide du Cerema. De façon générale, la confédération suggère de se reposer sur les recommandations du Cerema en matière d'accessibilité des arrêts de bus, des passages à niveau et des passages souterrains. La CFPSAA souligne également l'inaccessibilité des escaliers en pas-d'âne et des marches en sifflet.

### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : ACCESSIBILITE POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Dans le projet, une attention particulière est portée à l'amélioration de l'accessibilité à la gare depuis Drancy, avec :

- Des places réservées et des équipements accessibles pour les **personnes à mobilité réduite au sein du futur Parking Relais**. La réglementation prévoit en effet 1 place dédiée aux personnes à mobilité réduite pour 50 places de stationnement. Le parking comptera 300 places, donc 6 places au minimum seront réservées aux PMR
- La mise en accessibilité d'une partie du passage souterrain sous les voies de fret depuis Drancy vers la place de la Grande Ceinture, divisant ainsi par 2 la longueur du trajet actuel ;
- Le prolongement de la future passerelle accessible à tous, au-dessus des voies du RER B depuis Drancy. Cette passerelle serait par ailleurs, dans le scénario 1, à proximité immédiate du Parking Relais, abritant des places réservées PMR.

Les personnes à mobilité réduite disposeront ainsi d'un accès facilité depuis le sud de la gare. Il n'est en revanche pas possible de rendre accessible la totalité du passage souterrain qui ne dispose pas de largeur suffisante pour y aménager un ascenseur.

Les niveaux de pente et les cheminements PMR seront travaillés plus finement dans les prochaines études détaillées.



### 3.3.4. Cadre de vie et phase de travaux

#### Dans l'ensemble des avis

- La crainte chez quelques participants que le projet apporte une **densification** du bâti dans le secteur de la gare en raison de l'augmentation **du trafic**, qui est perçue comme problématique.
- De nombreuses contributions invitent le porteur de projet à **végétaliser le site et les aménagements** (toit du parking, murs, tunnels) et à limiter la **minéralisation**. Il s'agit d'améliorer l'**esthétique** du quartier, de lutter contre les effets du dérèglement climatique et d'offrir aux usagers de la gare et aux riverains des **îlots de fraîcheur**.
- Les **nuisances attendues durant la phase de chantier** questionnent certains riverains, sur leur nature, les mesures prévues par Île-de-France Mobilités afin de limiter le volume sonore du chantier et le plan de **circulation**, afin de veiller à « *ne pas engorger les quartiers alentours* ».
- Un usager de la gare demande des études pour penser à la bonne gestion des **eaux de pluie** sur la Rue de la Station afin d'anticiper d'éventuelles difficultés, comme à l'entrée de l'A86 sur la Rue Diderot à Drancy.

Une contribution, qui soutient par ailleurs le projet, demande que soit préservé « *l'ancien embarcadère de déportation* » pendant la Seconde Guerre mondiale, qui constitue un **lieu de mémoire**.

#### Parmi les parties prenantes

- **SNCF Transilien** met en avant la question de la sûreté sur le triangle ferroviaire, qui constitue un point crucial pour l'attractivité du pôle le Bourget-Drancy à la fois pour les voyageurs mais aussi pour les personnels du Tram-Train T11 qui travaillent et qui transitent par cette zone. SNCF Transilien souligne la nécessité d'une coordination entre les porteurs de projet de mobilité dans le secteur, afin d'aborder la phase travaux dans les meilleures conditions et rappelle l'importance de prendre en compte le prolongement du Tram-Train T11.
- **SNCF Réseau** souligne que le projet envisage des aménagements sur la Place de la Grande Ceinture, où sont localisées des infrastructures essentielles à la circulation et la maintenance des trains de voyageurs et de fret. Cette composante du projet doit faire l'objet de discussions complémentaires entre SNCF Réseau et le porteur de projet, car la libération de cet emplacement ne pourra avoir lieu que lorsque les reconstitutions auront été mises en service. SNCF Réseau demande qu'une attention soit portée par Île-de-France Mobilités à la continuité des activités menées par SNCF Réseau, en phase travaux et une fois les aménagements réalisés. Notamment, SNCF Réseau souligne l'importance de l'accès rail/route au niveau de la Place de la Grande Ceinture, utilisé par les équipes de maintenance et qui devra être conservé. Il est proposé de le maintenir sur place ou bien de le relocaliser à proximité.
- **SNCF Gares et Connexions** note qu'une attention particulière devra être accordée à l'organisation de la phase travaux afin de garantir la continuité d'accès aux usagers des transports en commun.

## ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : ORGANISATION DES TRAVAUX ET SECURISATION DE LA GARE

À ce stade du projet (études préliminaires dite de « DOCP »), il est trop tôt pour définir comment les travaux se dérouleront précisément. Des modifications d'itinéraires seront inévitables durant les travaux mais Île-de-France Mobilités s'attachera à limiter au maximum les impacts et nuisances pour les riverains et les usagers. De plus, le chantier sera organisé de telle sorte que les riverains et les usagers pourront disposer d'un accès à la gare tout au long des travaux. Enfin, un travail de coordination avec les villes et l'ensemble des acteurs intervenant sur ce secteur (EPT, SGP, SNCF...) sera réalisé pour phaser les travaux, organiser les différents chantiers dans le temps et dans l'espace en prenant en compte l'ensemble des contraintes, et permettre la continuité des circulations... Un dispositif d'information de proximité sera mis en place auprès des riverains le moment venu.

### 3.3.5. Le pôle d'échanges multimodal Le Bourget-Drancy

#### 3.3.5.1. L'offre de mobilités et les services en gare

- Le public a rappelé pendant la concertation que **l'utilisation des transports en commun est aujourd'hui entravée par des temps d'attente trop longs ou des itinéraires beaucoup plus compliqués qu'en véhicule individuel**. Pour lui, 2 conditions doivent être réunies pour inciter à l'utilisation des transports en remplacement des véhicules motorisés personnels :
  - **Offrir des options de rabattement** réalistes pour tous les modes : voiture, piétons, cycles et PMR ;
  - **Améliorer les conditions de voyage** à bord des bus, RER et tramway : fréquence et fiabilité des bus et RER, nombre de places assises, propreté des rames ou encore information des voyageurs) et les **services en gare**.
- **L'accroissement de l'offre de mobilité** en gare du Bourget est attendu avec impatience : les participants soulignent à quel point l'arrivée des nouvelles lignes de **métro 16 et 17** va améliorer leurs déplacements en les connectant mieux à Paris (via la correspondance à Saint-Denis-Pleyel avec la ligne 14) et au reste de la Seine-Saint-Denis et en leur offrant plusieurs itinéraires de déplacement. Certaines personnes ont néanmoins affirmé qu'elles étaient plutôt intéressées par le **prolongement de la ligne 7 ou par la ligne 5** dans la commune voisine de Bobigny.
- Plusieurs contributions demandent que les **services offerts en gare** aux voyageurs soient complétés :
  - L'installation de **sanitaires accessibles au public**, qu'ils soient ou non usagers de la gare, afin d'éviter la dégradation du passage souterrain et de ses abords et pour garantir « *des conditions de transport agréables* », notamment avec l'augmentation anticipée de la fréquentation de la gare.
  - Il est également demandé qu'il soit possible d'**acheter des titres de transport** dans le passage souterrain de la Rue de la Station et au niveau du passage sous les voies de fret de la nouvelle voie d'accès tous modes.

### 3.3.5.2. Bus

#### Dans l'ensemble des avis

- La réorganisation de la gare routière avec le **déplacement du terminus du bus 146** vers la Rue de la Station à Drancy a divisé :
  - Certaines personnes ont désapprouvé ce changement car il n'y aurait alors **plus de correspondance directe avec les bus 143 et 133** et parce que l'arrêt de bus serait alors **plus éloigné du RER B, du Tram-Train T11 et des futures stations de métro 16 et 17**.
  - D'autres participants ont plébiscité le déplacement du terminus du bus 146 car les aménagements prévus raccourciraient leur temps de trajet vers la gare.
- Le bus est le premier mode de rabattement vers la gare du Bourget (voir section 3.2.3.2). A cet égard, l'**amélioration des conditions de voyage en bus** est considérée par de nombreux participants comme la **priorité pour faciliter leurs trajets quotidiens**.
  - Quelques personnes suggèrent que les bus aient leur propre **couloir de circulation**, pour éviter la congestion du trafic, notamment en sortie de la gare routière (régulièrement bloqués).
  - D'autres demandent une meilleure desserte des **quartiers isolés** (quartier de la Bienvenue, de l'Economie, et de la Butte).
  - L'ajout de **mobilier urbain** (abribus contre les intempéries, bancs) et son **meilleur entretien** est aussi considéré comme important, particulièrement avec les temps d'attente qui peuvent dépasser 20 minutes. La **propreté** des bus est également considérée comme insuffisante.
  - De très nombreuses contributions témoignent de bus surchargés peu fiables et demandent une **augmentation de la fréquence des bus (particulièrement le 146 et le 143, y compris en soirée, plus tôt le matin, et le week-end)** et une plus grande **fiabilité des horaires** de passage.
  - Des **suggestions ponctuelles** ont également été formulées :
    - Implantation d'un nouvel arrêt de bus Avenue Marceau à Drancy (Pont du Bourget)
    - Remise en circulation de la desserte entre Bobigny et la gare du Bourget suite à sa suppression début 2023
    - Déviation du bus 143 pour qu'il ne s'arrête plus sous la route nationale, dont la traversée, particulièrement la nuit et avec des bagages, est dangereuse
    - Augmentation de la fréquence des bus à destination des gares de RER de Drancy et du Blanc-Mesnil

#### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : AMELIORATION DE LA DESSERTE BUS

Un diagnostic approfondi du territoire et des lignes de transport avec la recherche d'une bonne adéquation entre l'offre et la demande sera réalisé dans le cadre des nouvelles délégations de services publics et mises en concurrence des exploitants des réseaux de bus du secteur aux horizons 2023 et 2025. Ces réorganisations du réseau de bus local seront définies en concertation avec les collectivités locales. Le bilan de la concertation nourrira ces réflexions.

## Parmi les parties prenantes

- La **Ville de Drancy** souligne l'insuffisance du réseau de bus desservant la commune.
- La **CFPSAA** mentionne la question de l'accessibilité des arrêts de bus pour les personnes malvoyantes.

### 3.3.5.3. RER B

#### Dans l'ensemble des avis

- Les contributions qui mentionnent le RER B signalent assez systématiquement les **besoins d'amélioration** : la ligne est considérée comme surchargée, peu fiable au niveau des horaires et connaissant des problèmes de circulation et des perturbations trop régulièrement. La résorption de ces problèmes faciliterait le trajet des usagers passant par le pôle-gare.
- Des contributions ont également fait part du souhait que les RER B circulent toute la nuit afin que l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle soit accessible à toute heure.

## Parmi les parties prenantes

- **SNCF Transilien** estime que le réaménagement du pôle-gare n'a pas d'impact sur l'exploitation ferroviaire pour la ligne B. Cependant, elle rappelle que les phases de travaux prévues aux abords de la gare du RER B et de la ligne K devront être instruites dans le cadre des processus capacitaires de SNCF Réseau, afin de pouvoir mettre en place les actions nécessaires lors de la phase travaux.

### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : CONDITIONS DE TRANSPORT

Le RER B constitue une ligne majeure du réseau de transport francilien avec près d'un million de voyageurs par jour en 2019. Cette ligne mobilise toute l'attention d'Île-de-France Mobilités, de la RATP et de la SNCF en raison des conditions de transport qui peuvent être difficiles pour les voyageurs. D'importants programmes d'investissements et des premières actions ont ainsi d'ores et déjà été mises en place et d'autres sont en cours pour améliorer la fiabilité de la ligne et garantir une meilleure fluidité :

- Rénovation des gares et voies, de la signalisation ou encore des aiguillages afin de moderniser les infrastructures ;
- Renouvellement de l'ensemble des trains de la ligne ;
- A ces investissements s'ajoutent les travaux de mise en accessibilité des gares et les correspondances avec les futures gares du Grand Paris Express ;
- Le projet de terminus partiel du RER B à la gare du Bourget pour améliorer le trafic en situation perturbée ;
- Toutes ces actions permettront d'améliorer la qualité de service rendue aux voyageurs du RER.

## Île-de-France Mobilités, la RATP et la SNCF investissent pour fiabiliser le RER B

### Opérations déjà réalisées

- Modernisation des aiguillages à Saint-Rémy-lès-Chevreuses (2020)
- Point de retournement des trains à Orsay
- Création d'un atelier de maintenance à Mitry (2021)
- Création d'un point de retournement au Bourget (2022)
- Modernisation des gares Croix de Berny et Robinson
- Déploiement de régulateurs de flux

- Rénovation de 9 trains (MI84R)
- Renforcement de l'offre (2022)
- Mise en service d'une nouvelle technique d'exploitation du tunnel pour les RER B et D (2022)



### D'ici 2030

- Amélioration progressive du site de Massy (2022-2027)
- Garages Le Bourget (2025)
- Arrivée du MI20 et adaptation des infrastructures à ce nouveau matériel roulant (fin 2025)
- Garages Saint Remy (2026-2027)
- Mise en service de la nouvelle passerelle du RER B en gare du Bourget (2028)
- Gestion centralisée unifiée des RER B et D (2029)
- Pilotage et régulation automatique pour mieux gérer les situations perturbées (2029)
- Modernisation de la gare Cité Universitaire (2025-2027 puis post 2030)

### 3.3.5.4. Prolongement de la ligne 7

#### Dans l'ensemble des avis

- Plusieurs contributions **demandent le prolongement de la ligne de métro 7** et regrettent que le projet de réaménagement du pôle-gare n'inclue pas cette composante car il permettrait ;
  - De relier Drancy à Paris **sans avoir à utiliser le RER B**, ce qui est considéré comme un point positif,
  - De **réduire le temps de trajet jusqu'à la gare** – les participants signalent qu'ils se rabattent actuellement sur les stations Fort d'Aubervilliers (ligne 7) ou Bobigny Pablo Picasso (ligne 5).
- Les contributions émettent leurs souhaits de **terminus** pour le prolongement éventuel : la gare RER du Bourget, le musée de l'Air ou la zone aéroportuaire.
- Certaines personnes invitent Île-de-France Mobilités à **anticiper dès à présent le prolongement éventuel de cette ligne** (et de travaux sur la ligne K) dans le réaménagement du pôle-gare, afin d'éviter un surcoût, des délais ou toute simplement une impossibilité de construire.

#### Parmi les parties prenantes

- La **FNAUT** estime que le projet de prolongement de la ligne 7 n'est pas suffisamment traité dans le DOCP. L'association appelle à déterminer rapidement les mesures conservatoires à prendre afin de permettre la réalisation ultérieure de ce prolongement.

## ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE METRO 7

Dans le cadre du prochain Contrat de Plan État-Région (CPER 2023-2027), il est envisagé de prévoir des études sur un prolongement de la ligne 7 au nord de son terminus actuel à La Courneuve. Une étude générale sur les prolongements du métro sera réalisée. Le prolongement de la ligne 7 à Drancy-Centre fera partie des projets étudiés. Dans l'éventualité de ce prolongement, le pôle Le Bourget - Drancy intégrera des mesures conservatoires prises avec l'ensemble des acteurs du secteur :

- La préservation d'espaces qui pourraient accueillir une nouvelle station ;
- La faisabilité des correspondances avec la possibilité de réaliser un passage souterrain permettant l'accès à une nouvelle station depuis la gare RER, la station du tramway T11 et la station de métro des lignes 16 et 17.

### 3.3.5.5. Tramway

#### Dans l'ensemble des avis

Le **prolongement du tramway** a également été évoqué dans quelques contributions, qui soulignent que c'est un point positif.

## 3.3.6. Le coût et le calendrier du projet

### 3.3.6.1. Le coût du projet

#### Dans l'ensemble des avis

Quand le **coût du projet** est évoqué dans les contributions, le positionnement est plutôt critique au vu des bénéfices attendus et s'attendent parfois à ce que le coût final soit plus important que les estimations proposées au stade des études :

*« Bon projet même si très cher, trop cher »*

*« Au vu du coût total du projet, l'amélioration des cheminements piéton et cycles, enjeu numéro 1 du projet, n'est pas satisfaisante »*

*« Je ne comprends pas comment nous pouvons mettre 100 millions d'euros d'argent public dans un projet pareil en 2023 ; 100 millions d'euros étant l'addition de vos 60 millions prévisionnels, des impacts sur les infrastructures SNCF, et des différents aléas chantiers, soit environ 60% supplémentaires »*

Surtout, ces personnes regrettent la part importante des **investissements** pour les aménagements à destination des automobilistes.

*« Beaucoup d'argent sera dédié uniquement à la voiture »*

*« Au vu de l'argent investi, il est dommage que le projet fasse encore la part belle à la voiture au lieu d'être avant-gardiste sur la manière de traiter les transports en commun, les moyens de locomotion non polluants et l'inclusivité »*

*« Le coût investi par rapport à l'importance de l'usage [de la voiture] est démesuré (si l'on prend en compte le parking, les voies nouvelles, les créations de carrefour, etc.) »*

Les autres contributions mentionnant le coût du projet expriment l'idée que le réaménagement du pôle-gare est « **coûteux mais nécessaire** ».

Le **coût de réalisation du scénario 1**, inférieur de 10 millions d'euros à celui du scénario 2, a été cité par plusieurs personnes comme un motif de soutien à ce scénario : « *Le coût du projet 2 supérieur de 10 millions d'euros n'apporte pas de réel 'mieux'* ».

### Parmi les parties prenantes

- **SNCF Réseau** estime que le coût du déplacement des infrastructures de maintenance actuellement sur le triangle ferroviaire sur un autre site doit être à la charge d'Île-de-France Mobilités car la « *mise en œuvre du projet ne procurerait pas de gain particulier* » à SNCF Réseau. Concernant le coût global du projet, l'institution signale que « *les chiffrages évoqués ne prennent pas en compte la reconstitution des fonctionnalités et les acquisitions foncières. Les dévoiements réseaux et les sujétions de contraintes ferroviaires (dépose, pose de rails, ...) ne sont pas compris non plus et devront être financés dans le cadre du projet d'aménagement urbain* ».

#### 3.3.6.2. Le calendrier du projet

### Dans l'ensemble des avis

Les remarques qui ont été formulées à propos du **calendrier** font le plus souvent état d'une « *impatience* » à voir le projet se concrétiser :

*« Qu'il est urgent de faire toutes ces transformations »*

*« A réaliser rapidement pour faciliter la vie des Drancéens »*

*« Long mais hâte de voir le résultat final ! »*

Quelques personnes expriment une certaine circonspection vis-à-vis de la **longueur de réalisation du projet** et du **respect du calendrier**. Des participants ont exprimé leur doute quant à la possibilité de réalisation du projet. **La livraison jugée trop lointaine du projet** à l'horizon 2030-2033 interroge alors que ces aménagements sont attendus depuis longtemps par les Drancéens. Plusieurs personnes se présentant comme âgées expriment l'inquiétude et le regret de ne pas voir le projet aboutir et ne pas pouvoir bénéficier des futurs aménagements.

Certains participants ont exprimé leur **préférence pour le scénario 1** parce qu'ils ont estimé que les travaux seraient moins lourds et donc que les équipements livrés plus rapidement que dans le scénario 2.

Plusieurs personnes s'interrogent sur la date de **démarrage des travaux**, la **durée du chantier**, et la livraison du projet d'ici à l'arrivée **des nouvelles lignes de métro 16 et 17**.

## Parmi les parties prenantes

- **SNCF Gares et Connexions** invite le porteur de projet à porter une attention particulière, dans les phases ultérieures du réaménagement, à la définition des impacts des travaux sur les voyageurs et la circulation afin que la gare reste « *un lieu attractif pendant cette phase pour permettre aux voyageurs d'accéder aux transports disponibles* ».
- **SNCF Réseau** souligne que l'horizon de réalisation du projet étant très proche de celui de l'extension du Tram-Train T11, une coordination de site sera « *impérative pour assurer la cohérence globale des besoins d'approvisionnements, de stockage et de construction des différents chantiers* ». Le gestionnaire d'infrastructure attire également l'attention sur le calendrier de relocalisation au Blanc-Mesnil des installations de maintenance actuellement localisées sur le triangle ferroviaire : le site actuellement occupé pour le projet CDG Express doit d'abord être libéré pour que les infrastructures du triangle puissent y être déplacées. Elle rappelle la nécessité de la continuité de la circulation des trains et explique que « *l'organisation et le phasage des travaux d'aménagement urbain doivent être travaillés avec SNCF Réseau et SNCF Voyageurs pour permettre le maintien des circulations des trains Transilien (Ligne B et Tram-Train T11) et des trains de fret (GC)* ».
- **SNCF Transilien** rappelle que la gare du Bourget va devenir un pôle d'échange beaucoup plus important avec l'arrivée des lignes 16 et 17 du métro, nécessitant une disponibilité totale des infrastructures pour les voyageurs. Les phases de travaux prévues à proximité de la gare de RER B et de la ligne K « *devront être instruites dans le cadre des processus capacitaires de SNCF Réseau (interruptions temporaires des circulations (ITC), limitations temporaires de vitesse (LTV) ou autres* » afin de permettre la mise en œuvre d'actions préventives (information, substitution, etc.) au cours du chantier. Il est rappelé que les années 2026 et 2027 étant « *chargées en travaux sur le réseau* », il serait pertinent que les phases de travaux du réaménagement du pôle-gare soient planifiées à partir de 2028.

### ECLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES : CALENDRIER DU PROJET

À ce stade de la concertation préalable, il est difficile de fournir un horizon de début des travaux ou de mise en service. À titre indicatif, les études détaillées, qui suivent la concertation, peuvent prendre 4 à 6 ans et les travaux 3 à 4 ans. **Le projet est dépendant de la réalisation d'autres aménagements tels que la libération des emprises du site SNCF et le prolongement de la passerelle liée à l'aménagement du terminus partiel du RER B.**



# 4

## Les enseignements de la concertation

## Ile-de-France Mobilités retient de la concertation les principaux éléments suivants :

- Le **projet de réaménagement du pôle-gare, dans son principe et ses caractéristiques recueille un fort soutien des participants, notamment** des Drancéens et de la Ville de Drancy qui estiment que ce projet facilitera leurs déplacements. Les participants ont confirmé la nécessité d'**améliorer l'accessibilité à la gare depuis Drancy pour tous les usagers**, de faciliter le **rabattement** en véhicule individuel, de renforcer l'**intermodalité** et de **désenclaver le triangle ferroviaire**. Les **aménagements** qui ont été **particulièrement plébiscités** par les participants sont la mise en accessibilité d'un itinéraire pour traverser les voies depuis Drancy, la création d'un Parking Relais, le prolongement de la nouvelle passerelle du RER B, la création d'une nouvelle voirie reliant la Rue de la Station à la Place de la Grande Ceinture ainsi que l'implantation de stationnement vélos.
- La **création d'un Parking Relais est un aménagement considéré comme essentiel pour la grande majorité des contributions** afin de faciliter et d'encourager le rabattement de la voiture vers les transports en commun. **Son implantation au cœur du triangle ferroviaire (le scénario 1) a été largement préférée** (accessibilité renforcée à la gare, valorisation du triangle ferroviaire, coût moindre et préservation ou amélioration du cadre de vie des riverains). Cet aménagement a fait l'objet de plusieurs **propositions et demandes** (places dédiées au covoiturage, aux PMR, aux riverains du quartier, végétalisation du bâti et attention architecturale).
- A l'inverse, **une partie des expressions conteste le principe d'aménagements dédiés aux automobilistes** (renforcement de la dépendance à la voiture inverse aux objectifs). La création d'un Parking Relais et d'une nouvelle voirie dans le prolongement de la rue des cheminots suscitent des **inquiétudes** pour les riverains : crainte d'une augmentation du **trafic automobile** au sein des zones résidentielles alentours et son effet sur les **conditions de circulation** des modes doux (piétons, cyclistes) et les nuisances (bruit, pollution).
- **Le partage de la nouvelle voie entre tous les modes a fait débat par son étroitesse, avec la crainte de conflits d'usages et d'un risque pour la sécurité routière** : chaque type d'utilisateur a fait valoir sa préférence pour réserver cette voie, soit uniquement aux voitures, soit uniquement aux modes doux ou encore uniquement aux vélos et voitures. Le fonctionnement de la circulation en alternat a également soulevé des inquiétudes. Les **niveaux de pentes** que générerait cette nouvelle voirie au niveau de la rue des cheminots suscite aussi **des inquiétudes** pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et pour la sécurité et le confort des cyclistes et piétons.
- La création d'**aménagements cyclables** recueille dans son principe un soutien favorable mais les modalités d'aménagements posent question. Le **stationnement vélo** est un point positif, même si son dimensionnement questionne au vu des habitudes actuelles de mobilité. Des demandes ont été formulées concernant la **continuité cyclable**, autour du site du projet mais aussi à une échelle plus large (communale et départementale), la **sécurisation des cheminements** cycles (voiries plus larges, pistes bidirectionnelles, partage de la voirie revu avec piétons et voitures, niveaux de pentes à adoucir, emplacement des stationnements vélos revu).
- Pour les piétons, le prolongement de la **passerelle** du RER B vers le triangle ferroviaire constitue un **point très positif** du projet, même s'il a parfois été regretté qu'elle n'aille pas jusqu'à la Rue de la Station. Une demande récurrente pendant la concertation a été de rendre cette passerelle et le tunnel sous les voies de fret **accessible sans titre de transport**, afin de faciliter les connexions entre Le Bourget et Drancy. Des demandes ont été formulées sur l'amélioration des trottoirs autour du site et de l'ambiance de la gare.

- Si la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) du tunnel sous les voies de fret a été très appréciée, les **cheminements** proposés pour les **PMR** sont globalement considérés comme **insatisfaisants**. Des propositions d'amélioration ont été formulées concernant les pentes, le stationnement et les trajets (dont des précisions sur les besoins pour les personnes malvoyantes).
- L'**amélioration de la desserte en bus jusqu'à la gare** a été relevée comme un réel enjeu parallèle au projet. En effet, de nombreux participants signalent des **conditions de voyage insatisfaisantes et demandent des améliorations** (attente trop longue, fréquence inadaptée, horaires peu fiables, congestion du trafic, manque de propreté des bus, absence de mobilier urbain...).
- Le prolongement de la **ligne 7** est également très attendu sur le territoire drancéen. Les mesures conservatoires devront être prévues par le pôle.
- Le public a également fait part de son souhait que le porteur de projet profite du réaménagement du pôle-gare pour **améliorer le cadre de vie** des riverains, par exemple sur l'apaisement de la circulation ou le renforcement de la vie de quartier avec l'implantation dans le triangle ferroviaire désenclavé de commerces ou d'un parc. Le **stade de la Rue de la Station** étant considéré comme une infrastructure importante pour les jeunes du quartier, sa préservation et sa rénovation sont très attendues. Les attentes sont très fortes sur la **végétalisation** (création d'espaces verts, végétalisation des murs et passerelles...) et sur l'amélioration de la **sécurité** autour et dans la gare.
- Les contributions ont mis en lumière une **impatience du public à voir le projet se concrétiser**, témoignant de la pertinence du réaménagement de la gare. Des précisions sont attendues quant au **calendrier** des travaux et à la coordination avec les **autres chantiers** en cours dans le secteur. Des attentes ont été formulées concernant le **maintien des accès** (voyageurs, riverains et partenaires tels que SNCF Transilien, Gares et Connexions et Réseau) et les mesures de **réduction des nuisances** prévues Île-de-France Mobilités.

# 5

## Les orientations du maître d'ouvrage pour la suite du projet

SOMMAIRE

PROJET

DEROULEMENT  
ET MODALITES

ANALYSE  
DES AVIS

ENSEIGNEMENTS  
ORIENTATIONS

ANNEXES

Au regard de ces éléments, Ile-de-France Mobilités :

- **Confirme l'opportunité et la poursuite du projet** suite à la concertation **préalable** qui s'est déroulée du 23 janvier au 27 février 2023. Celle-ci a en effet montré l'adhésion du public aux enjeux et objectifs définis par Ile de France Mobilités.
- Confirme la poursuite du projet **en tenant compte des enseignements de la concertation**, notamment sur la base des principes suivants :
  - **Ne pas retenir le « scénario 2 »**, considéré comme moins intéressant du point de vue urbain,
  - **Approfondir le « scénario 1 »**, avec le Parking Relais de 300 places au centre du triangle ferroviaire, en recherchant la lisibilité, la sécurité et un équilibre optimum des fonctionnalités.
  - **Affiner** dans le cadre des études de Schéma de principe **les cheminements PMR, l'accessibilité au pôle-gare pour les vélos, le nouvel accès viaire sous les voies fret afin de minimiser les conflits d'usage.**
- S'engage à **maintenir une concertation continue** du public, associant l'ensemble des acteurs du territoire et les partenaires du projet dans la suite des études.

SOMMAIRE

PROJET

DÉROULEMENT  
ET MODALITÉS

ANALYSE  
DES AVIS

ENSEIGNEMENTS  
ORIENTATIONS

ANNEXES

# 6

## Annexes

## SOMMAIRE DES ANNEXES

- **Délibération du CA d'Île-de-France Mobilités sur les modalités de la concertation.....63**
- **Présentation et comptes-rendus des rencontres de la concertation.....64**
  - Compte-rendu des rencontres en gare
  - Compte-rendu de la balade
  - Présentation de la réunion publique
  - Compte-rendu de la réunion publique
- **Contributions des parties prenantes.....65**
  - Contribution de la ville de Drancy
  - Contribution de la ville du Bourget
  
  - Contribution de la Confédération Française Pour La Promotion Sociale Des Aveugles Et Amblyopes (CFPSAA)
  - Contribution du Collectif Vélo Île-de-France
  - Contribution de l'Association des usagers des transports en commun (FNAUT) Île-de-France
  - Contribution de Paris en Selle
  
  - Contribution de SNCF Gares et Connexions
  - Contribution de SNCF Réseau
  - Contribution de SNCF Transilien
- **Outils de communication.....75**
  - Kakémonos
  - Affiche
  - Dépliant participatif

# **DELIBERATION DU CA D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES SUR LES MODALITES DE LA CONCERTATION**





## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 7 décembre 2022**

**Délibération n° 20221207-264**

# **POLE MULTIMODAL LE BOURGET-DRANCY : DOCP ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et la RATP ;
- VU** le contrat de plan 2000-2006 Etat – Région signé 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2015 ;
- VU** la convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France ;
- VU** le rapport n° 20221207-264 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 30 novembre 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le Document d'Orientations et Caractéristiques Principales du pôle d'échanges multimodal LE BOURGET- DRANCY dont les principaux objectifs sont les suivants :

- Rendre lisible le pôle d'échange multimodal depuis Drancy ;
- Faciliter l'intermodalité tous modes sur ce site qui à terme comprendra 3 gares ;
- Rééquilibrer l'accès aux transports en commun, qui aujourd'hui est privilégié au nord, cote Le Bourget ;
- Désenclaver le triangle ferroviaire, et le rendre accessible à tous y compris PMR, grâce à la nouvelle passerelle de franchissement des voies ferrées prolongée, réalisée pour accueillir en toute sécurité les flux des missions partielles en terminus du RER B et un nouvel accès viaire ;
- Créer un parking de rabattement (P+R) d'environ 300 places ;

- Faciliter les trajets à vélo ;
- Organiser un pôle bus coté Drancy, qui libèrera de la place sur le parvis Nord coté le Bourget et améliorera le confort des usagers de cette gare routière nord ;
- Créer 700 places de stationnement pour les vélos, avec du libre accès et des consignes (60% des besoins identifiés sur l'ensemble du site, les 40% autres seront installés au Bourget) ;
- Réorganiser si possible la gare routière au nord, coté le Bourget pour faciliter les échanges piétons qui afflueront avec la mise en service du terminus partiel du RER B dès 2023, si nécessaire (option proposée dans le cadre de l'étude).

**ARTICLE 2 :** organise une concertation dans les termes prévus par le code de l'urbanisme. Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- Une publicité préalable, dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation notamment aux riverains, entreprises, etc. situés le long ou à proximité du tracé, aux usagers des transports en commun locaux et mis à disposition dans les mairies de la zone concernée par le projet ;
- Un dispositif de consultation du public adapté aux caractéristiques du territoire concerné par le projet, prévoyant notamment des rencontres usagers ou des ateliers publics ;
- Un espace internet dédié à la concertation et à l'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

**ARTICLE 3 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil  
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE

# PRESENTATIONS ET COMPTES-RENDUS DES RENCONTRES DE LA CONCERTATION



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

# COMPTE-RENDU DES RENCONTRES DE PROXIMITÉ

Rencontres en gare du  
Bourget – 30/01/2023  
et 09/02/2023

pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr



Dans le cadre de la concertation sur le projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy du 23 janvier 2023 au 27 février 2023, l'équipe projet d'Île-de-France Mobilités est allée à la rencontre du public en gare du Bourget à deux reprises :

- le mardi 30 janvier 2023 de 17h30 à 19h30
- le jeudi 9 février 2023 de 7h30 à 9h30.

**A noter :** la seconde rencontre était initialement prévue le mardi 7 février de 7h30 à 9h30. Néanmoins, en raison de l'annonce d'un mouvement de grève, elle a été repoussée au jeudi 9 février sur les mêmes horaires. Ce report a été annoncé sur le site internet du projet et relayée aux partenaires pour reprise sur les supports d'information locaux.

## 1.OBJECTIFS



Figure 1 : A l'entrée de la gare de RER (Le Bourget)

Les rencontres de proximité en gare sont une modalité permettant de diversifier les publics touchés dans le cadre de la concertation, d'aller à la rencontre des usagers concernés par le projet, au-delà des riverains et de venir échanger avec lui dans un lieu qui lui est familier. Elles ont pour objectif de :

- Informer les usagers de la gare et les riverains sur les objectifs du projet et les différents aménagements prévus ;
- Répondre en direct aux questions des usagers ;
- Encourager les usagers à donner leur avis sur le projet et recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer via les différents outils d'expression (dépôt d'avis dans l'urne, formulaire sur le site internet, coupon T reçu en boîte aux lettres et distribué lors des rencontres...).
- Mobiliser les participants en invitant les usagers et riverains à participer à la balade commentée du site du projet du 11 février et à la réunion publique du 16 février.

## 2.ORGANISATION

**Lieu :** L'équipe s'est déployée sur deux côtés de la gare afin de rencontrer des participants issus de deux communes : l'une côté Le Bourget à l'entrée et à la sortie de la gare de RER, l'autre côté Drancy au niveau du souterrain Rue de la Station permettant d'accéder à la gare. Elle est également allée à la rencontre des usagers et riverains présents aux alentours de la gare :

- Sur la gare routière face à l'entrée de la gare de RER (place des Déportés) ;
- A l'amorce de la rue Francis de Pressensé qui représente un axe d'accès à la gare ;
- Au niveau de l'arrêt de bus Le Bourget RER desservi par les lignes 143, 146 et 703 et par des navettes d'entreprises ;
- A proximité de l'arrêt de bus Rue de la Station desservi par la ligne 146.

**Horaires :**



- en heures de pointe du soir pour la première rencontre, de 17h30 à 19h30
- en heures de pointe du matin pour la seconde rencontre, de 7h30 à 9h30.

**Equipe :** L'équipe était composée de **5 personnes** (3 de l'équipe projet d'Île-de-France Mobilités et 2 de l'agence Sennse mandatée par Ile-de-France Mobilités).

**Matériel :**

- Un stand aux couleurs du projet.
- Des outils d'information :
  - Des dépliants présentant le projet Bus Bords de Marne, comprenant un coupon T détachable pour donner son avis
  - Des tablettes pour montrer le film de présentation du projet
  - 2 kakémonos sur le projet, le premier exposant les modalités de la concertation, le second présentant les détails du projet et des 2 scénarios soumis à la concertation.
- Des outils d'expression :
  - Des feuilles et coupons T
  - Une urne de recueil des avis
- Une fiche d'inscription à la balade commentée du projet.



**Figure 2 : Le kakémono de présentation du projet**

### 3.FREQUENTATION



**Figure 3 : Sur le parvis de la gare de RER**

*La fréquentation a été bonne lors des 2 rencontres, y compris celle du 30 janvier, malgré l'annonce d'une journée de grève touchant les transports en commun prévue le lendemain. Les deux plages horaires choisies, en heures de pointes (17h30-19h30 et 7h30-9h30) ont permis de rencontrer différents profils d'usagers : par exemple des salariés empruntant des navettes bus d'entreprise le matin, qui n'étaient pas présents lors de la rencontre se déroulant le soir. L'équipe a pu remettre des dépliants à certains de ces salariés, souhaitant pouvoir informer leurs collègues du projet.*

La plupart des personnes rencontrées étaient de passage, mais une partie d'entre elles ont été disponibles pour dialoguer et poser des questions. Des échanges approfondis ont pu avoir lieu avec certains participants. Un grand nombre d'entre eux ont affirmé avoir déjà reçu le dépliant dans leur boîte aux lettres et plusieurs ont signalé l'avoir déjà rempli et renvoyé.

Lors de la rencontre du 30 janvier, **les élus de la commune de Drancy** \_Madame le maire Aude LAGARDE, François ZANGRILLI 5e adjoint / Urbanisme, Gilles SAULIÈRE adjoint de quartier



Paris Campagne / Commerces et Développement Économique, Alain ANANDANE conseiller municipale à la majorité et Romain DACHIVILLE conseiller municipale à la majorité / État Civil - Commission de sécurité\_ ainsi que les équipes de l'Établissement Public Territorial Paris Terres D'Envol \_ Delphine DUCROUX directrice Mobilités et Maxime LECOMTE chef de projet mobilité \_ sont allés à la rencontre des équipes d'Ile-de-France Mobilités et du public pour distribuer les dépliants et échanger avec les passants. L'équipe projet leur a également remis des dépliants à distribuer pendant un marché se tenant sur la commune.

**Au cours de la rencontre du 30 janvier, environ 700 dépliants avec coupon T ont été distribués et 4 coupons ont été remplis sur place par des participants.**

**Au cours de la rencontre du 9 février, ce sont plus de 1 000 dépliants qui ont été remis au public. 8 coupons T rempli par des participants.**

**1 personne s'est inscrite à la balade commentée du site du 11 février et 12 participants ont pris le temps de remplir sur place un coupon T.**



Figure 4 : Côté Drancy, dans le passage souterrain menant à la gare

## 4. CONTENU DES ECHANGES

L'équipe a constaté des réactions globalement positives à l'égard du projet. La plupart des personnes rencontrées considèrent que le réaménagement du pôle-gare Le Bourget Drancy est un projet utile et nécessaire qui permettra d'améliorer leurs déplacements au quotidien. Les personnes rencontrées n'ont globalement pas fait de remarques négatives sur le projet, mais ont plutôt exprimé des points d'attention ou de questionnement. Au vu des échanges avec les participants, l'opportunité du projet n'est pas questionnée et le réaménagement est plutôt attendu avec impatience. Les thématiques suivantes ont été abordées :

### i. L'amélioration de l'accessibilité de la gare : un projet bien accueilli

#### Les réactions aux caractéristiques du projet



Le public rencontré s'est montré sensible à l'objectif d'amélioration de l'accessibilité tout public visé par le projet.



Figure 3 : Description des aménagements liés au projet

- Plusieurs personnes ont apprécié la création d'itinéraires accessibles aux personnes à mobilité réduite pour traverser les voies (mise en accessibilité d'une partie du passage souterrain, cheminement rue de la Grande Ceinture, passerelle avec ascenseurs...).

- Le prolongement de la passerelle du RER B vers le triangle ferroviaire est également un point considéré comme positif. Les personnes qui se sont exprimées à ce sujet ont fait part de l'utilité d'une telle infrastructure, qui facilitera leurs déplacements.

- Certains participants regrettent toutefois que l'accès à la passerelle soit conditionné à la validation d'un titre de transport. Un participant a cité l'exemple de la gare de RER de Cergy, où la passerelle serait divisée en deux parties : l'une accessible avec un titre de transport pour accéder au quai, l'autre accessible librement afin de pouvoir traverser la gare sans emprunter un transport.

#### Autres thématiques :

- L'utilité d'un passage souterrain reliant la future station de métro des lignes 16 et 17 à Drancy a été évoquée.

## **ii. La création d'un Parking-Relais (P+R) : une fonctionnalité attendue et une préférence pour une implantation dans le triangle ferroviaire**

Les participants se sont montrés intéressés par la création d'un parking-relais.

- Plusieurs participants ont expliqué rencontrer des difficultés à trouver des places de stationnement aux alentours de la gare et ont donc accueilli positivement la création d'un P+R. Un habitant de longue date du quartier signale que cette problématique de stationnement automobile est plus aigüe depuis que la place des Déportés accueille la gare routière, qui a remplacé un parking.
- Plusieurs personnes ont exprimé à l'oral leur préférence pour le scénario 1, plaçant le P+R au cœur du triangle ferroviaire. Ces personnes citent comme argument une proximité plus grande avec la gare que dans le scénario 2. Elles affirment également que le triangle ferroviaire étant un espace très contraint sur lequel il serait difficile de construire des





logements, la création d'un P+R à cet endroit permettrait de valoriser cet espace tout en offrant une fonction utile pour les usagers de la gare.

- Une participante a toutefois expliqué trouver le parking en silo inesthétique.
- Quelques participants, moins nombreux, ont affirmé à l'équipe préférer le scénario 2, où le P+R est implanté en souterrain du stade situé Rue de la Station, parce qu'il serait plus accessible pour eux au vu de leur trajet.
- Certains participants n'ont pas exprimé de préférence pour l'un ou l'autre des scénarios mais ont apprécié le fait que dans le scénario 2, le P+R soit en souterrain et permette une restitution du stade, considéré comme une aménité importante pour les habitants du quartier.

### iii. Les aménagements vélo

Parmi les personnes rencontrées, certaines ont exprimé une interrogation quant à la quantité de places de stationnement vélo prévue dans le projet, considérée comme trop importante par rapport au nombre d'usagers se rendant effectivement à la gare en vélo.

### iv. Le réaménagement de la gare routière

Lors des échanges avec le public, le sujet de la réorganisation de la gare routière a suscité moins de réactions que celui de l'amélioration des cheminements ou la création du P+R.

- Une personne a estimé que déplacer le terminus du bus 146 au niveau de la Rue de la Station n'était pas une bonne idée.

### v. Les autres thématiques évoquées

Lors des échanges, le public a également évoqué d'autres thématiques.

- Une personne demande que soit rétablie une desserte par bus entre Bobigny et la gare du Bourget suite sa suppression début 2023, qui complique ses trajets.
- Un autre participant souhaite que la régularité et la fréquence du RER B soit améliorée.
- Plusieurs personnes ont interrogé l'équipe à propos du calendrier du projet (date de démarrage des travaux, durée du chantier) et de l'accessibilité de la gare pendant les travaux.
- Une participante souhaiterait qu'un distributeur de monnaie soit installée du côté de l'accès drancéen à la gare.



**Figure 6 : 12 participants ont rempli un coupon T**



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

# BALADE EN GARE : COMPTE-RENDU

11/02/2023

pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr



## Intervenants

- **Catherine LE GALL**, chargée de projets Métros et Pôles, Île-de-France Mobilités
- **Mélanie GAZENGEL**, chargée de mission concertation, Île-de-France Mobilités
- **Camille RADIGUET**, consultante, Sennse
- **Manon VANDERSTOKEN**, cheffe de projet, Sennse

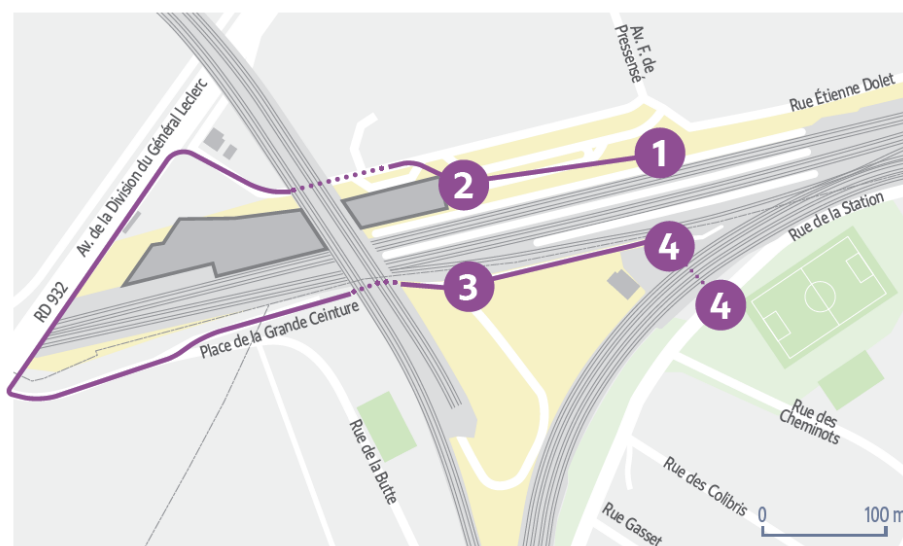
## Participants

Une vingtaine de participants, dont :

- Le sénateur Vincent CAPO-CANNELAS
- La maire de Drancy Aude LAGARDE
- Le maire du Bourget Jean-Baptiste BORSALI
- L'ancien maire de Drancy Jean-Christophe LAGARDE
- Des élus du conseil municipal de Drancy
- Delphine DUCROUX, directrice Mobilités de l'Établissement Public Territorial Paris Terres d'Envol
- Une représentante de l'association de cyclistes Aulnay à Vélo
- Un représentant de la RATP chargé de l'exploitation du bus 146
- Une dizaine de riverains, habitant majoritairement à Drancy

## Compte-rendu des contributions

*Les contributions des participants sont issues des échanges directs intervenus durant la balade urbaine, ainsi que des livrets de balade complétés par les participants. Ces contributions ont été synthétisées et regroupées par points d'arrêt et par thématiques dans ce compte-rendu, afin de faciliter leur lecture et leur restitution.*





## 1. Gare du RER B – Entrée

En introduction, Mélanie GAZENGEL rappelle que cette rencontre s'inscrit dans le cadre de la concertation menée pour le projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy. Elle fait suite à deux rencontres de proximité à la gare pour informer les voyageurs et recueillir leur avis sur le projet, et sera suivie d'une réunion publique le 16 février à Drancy. Elle rappelle que le projet est aujourd'hui au stade des études préalables (étude d'opportunité et définition des caractéristiques principales du projet). Les prochaines années d'études permettront ensuite de préciser un certain nombre d'éléments. Elle souligne également l'importance de la concertation préalable qui permet de recueillir les avis et questions des usagers directement concernés par le projet et ainsi nourrir et orienter la suite des études.



Catherine LE GALL présente ensuite les enjeux qui ont conduit à ce projet de réaménagement du pôle-gare. Elle rappelle que la gare du Bourget concentre à la fois le RER B, le tram-train T11 et 8 lignes de bus, mais qu'elle a aussi vocation à accueillir les lignes 16 et 17 du métro. Elle passerait ainsi de 27 000 à 55 000 voyageurs d'ici 2030. De nombreux projets urbains sont prévus aux alentours de la gare, rendant ainsi son réaménagement nécessaire.

Elle explique également qu'un terminus partiel sera aménagé par la SNCF à la gare du Bourget pour la ligne B du RER, afin de permettre aux voyageurs de descendre en cas d'incident entre Le Bourget et Aulnay-sous-Bois. Dans le cadre de ce projet, le quai A a déjà été élargi et une passerelle sera aménagée pour permettre aux voyageurs arrivant sur le quai B de traverser les voies et de rejoindre la gare. Le projet de réaménagement du pôle-gare présenté propose le prolongement de cette passerelle.

## 2. Gare routière et T11

Il est envisagé dans le cadre du projet une option de réaménagement de la gare routière du côté Le Bourget. En effet, les nouveaux portiques d'entrée du RER B ne sont actuellement pas accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Une rampe pourrait être aménagée en partie sur l'emprise de la gare routière, rendant nécessaire le déplacement du terminus de la ligne 146 du côté de Drancy. Cet aménagement fera l'objet de discussions avec la Ville du Bourget lors des prochaines études.



### Circulations cyclables

*Une participante s'interroge sur la présence d'escaliers pour accéder aux quais côté Le Bourget, à droite du bâtiment voyageurs, et demande si un accès vélo sera aménagé, comme la signalétique semble l'indiquer.*



Catherine LE GALL précise qu'il s'agit d'une erreur de signalétique qui sera corrigée, l'accès à vélo se faisant par l'autre côté de la gare. Elle ajoute que l'espace Véligo a été rénové et déplacé de l'autre côté du bâtiment voyageurs. Il comporte désormais 60 places et permet de stationner gratuitement son vélo pour les détenteurs d'un Passe Navigo.

### **Stationnement et desserte en transports en commun**

*Un participant souligne la disparition des places de stationnement autour de la gare. Il demande si Île-de-France Mobilités prévoit une réflexion globale pour améliorer la desserte en transports en commun de la gare : il met en avant la faible fréquence des lignes de bus (environ 15 minutes en heure de pointe) au regard de la fréquence des RER B.*

Catherine LE GALL rappelle qu'Île-de-France Mobilités promeut l'usage des transports en commun et l'amélioration des correspondances. Elle rappelle que le projet prévoit l'aménagement d'un parking. En effet, une enquête a été réalisée et montre un déficit de places de stationnement sur le secteur, alors que la voiture reste un mode de déplacement nécessaire pour certaines personnes pour rejoindre la gare. Le besoin se situant majoritairement du côté sud de la gare (à Drancy), c'est de ce côté que le parking de rabattement sera aménagé. Il s'agit d'un lieu dans lequel les détenteurs d'un Pass Navigo pourront se garer gratuitement pour poursuivre leur trajet en transports en commun. Une part minimale de places pourra toutefois être dédiée aux villes, qui en géreront la tarification.

Sur la question de la desserte des bus, elle rappelle que l'objet de la concertation est de faire remonter les dysfonctionnements et les besoins pour étudier la mise à niveau de l'offre et l'amélioration du niveau de service aux voyageurs (dont la « signalétique voyageurs » qui est aujourd'hui défectueuse).

Enfin, elle indique que la diminution des places de stationnement a pour objectif d'encourager le rabattement de la voiture vers les transports en commun.

*Constat renforcé par l'écrit sur le guide de balade où plusieurs participants déplorent le manque d'information voyageur sous les abris-bus.*

### **Stationnement et accessibilité PMR**

*Une participante souligne la difficulté de stationner pour les personnes handicapées. De même, elle indique que les quais des arrêts de bus (dans l'avenue Marceau par exemple) ne sont pas à une hauteur permettant aux personnes présentant des difficultés de mobilité ou avec une poussette de descendre aisément. Elle propose également l'aménagement d'une aire de covoiturage avec des places dédiées aux personnes handicapées. Elle souhaite enfin savoir le nombre de places handicapées prévues dans le parking de rabattement.*

Catherine LE GALL lui indique que la réglementation impose de prévoir une place dédiée aux personnes handicapées pour 50 places de stationnement : le parking comptera 300 places, donc 6 places au minimum seront réservées aux personnes handicapées. Elle précise qu'à l'extérieur, une place est également dédiée aux personnes handicapées à côté de la gare du T11. Elle souligne que la non-conformité du nombre de places PMR est constatée et que la ville du Bourget s'en est saisie. L'aménagement de ces places sera donc repris en lien avec la ville du Bourget.

*A l'écrit, sur le guide de balade, plusieurs participants insistent sur la nécessité de prendre en compte les personnes à mobilité réduite dans la conception des futurs aménagements.*



En longeant le chantier des lignes de métro 16 et 17, Catherine LE GALL présente les perspectives du futur bâtiment voyageurs. Elle explique que cette gare constituera une nouvelle porte d'entrée sur le territoire.

Le groupe se dirige ensuite vers la RD932. Catherine LE GALL rappelle que cette route sera réaménagée par le département de la Seine-Saint-Denis pour en faire un boulevard urbain avec une

voie dédiée aux bus et des pistes cyclables. Une première partie sera réalisée pour les Jeux Olympiques de 2024, le reste sera aménagé pour l'arrivée du Grand Paris Express en 2026. Jean-Baptiste BORSALI, Maire du Bourget, ajoute qu'une réflexion est engagée avec l'EPT Paris Terre d'Envol pour relier la ZAC Verdun Bienvenue, au nord de la RD 932, au pôle gare.

### Circulations cyclables

*Un participant demande quelles sont les articulations envisagées entre ces différents projets et le RER Vélo (maintenant Vélo Île-de-France).*

Jean-Baptiste BORSALI indique que la place dédiée aux vélos dans le projet constitue un axe de réflexion. Il rappelle que le département installera également des parkings vélos dans le cadre du réaménagement de la RD932. Jean-Christophe LAGARDE ajoute qu'à Drancy, le RER Vélo ne concerne que la rue de Stalingrad : la question doit donc porter plus largement sur l'accessibilité de la gare à vélo. Il rappelle que le projet prévoit 1150 places dédiées aux vélos réparties entre Le Bourget et Drancy. La cohérence des circulations cyclables est également assurée par la réalisation du schéma des pistes cyclables sur les routes départementales.

Concernant le stationnement automobile, Jean-Christophe LAGARDE rappelle que le projet prévoit la création d'un parking-relais du côté de Drancy. Il rappelle que ce projet de parking-relais constitue une exception faite par Île-de-France Mobilités qui réserve normalement ce type d'aménagement aux communes de grande couronne. Jean-Baptiste BORSALI ajoute avoir demandé à Île-de-France Mobilités de privilégier l'aménagement de dépose-minute pour permettre aux habitants de déposer les personnes se rendant à la gare.

Concernant le stationnement de véhicules dédiées pour le personnel de la SNCF, Jean-Baptiste BORSALI indique avoir demandé des places qui leur soient dédiées plutôt qu'un nombre important de stationnements vélo.

*Un participant, conseiller municipal à Drancy, souligne l'importance de l'accessibilité à la gare et la possibilité d'y garer son vélo de manière sécurisée sur la journée, avec des points de recharge. Selon lui, ces équipements sont indispensables pour inciter les Drancéens à venir à la gare à vélo. Il évoque également un scénario qui contiendrait les deux parkings-relais (au cœur du triangle ferroviaire et sous le stade) en raison du besoin existant.*





### 3. Place de la Grande Ceinture

Catherine LE GALL explique que la rue qui longe les voies sera le support d'une nouvelle voirie qui passera sous les voies de fret et reliera la place de la Grande Ceinture à la rue des Cheminots. Le passage sous le pont-rail du T11 étant relativement étroit, une circulation alternée sera mise en place, permettant des déplacements sécurisés pour les voitures, les piétons et les cyclistes.



Au centre du triangle ferroviaire que jouxte la place de la Grande Ceinture, un parking-relais aérien de 300 places pourra être aménagé : **il s'agit du premier scénario d'aménagement proposé.**

De plus, le projet propose de prolonger la passerelle prévue dans le cadre du réaménagement des voies du RER B jusqu'à la place de la Grande Ceinture pour faciliter l'accès au RER. Des parkings vélos seront également prévus du côté de Drancy, ainsi que dans le parking.

#### Aménagement de la passerelle

*Une participante demande s'il sera possible d'acheter un Passe Navigo du côté Drancy, ce que confirme l'équipe projet.*

*Une autre participante demande s'il sera possible d'emprunter la passerelle pour se rendre de Drancy au Bourget (notamment pour se rendre au marché) sans passer par la gare : l'équipe projet précise que le passage sera réservé aux détenteurs d'un Passe Navigo. Ile-de-France Mobilités étudiera la possibilité de rendre les passerelles accessibles aux détenteurs d'un passe ville, comme cela a pu être fait dans d'autres communes.*

#### Circulation automobile

*Un participant s'interroge sur le risque de congestion engendré par la circulation alternée sous le pont.*

Catherine Le Gall précise qu'une étude de circulation a été réalisée pour estimer finement le trafic sur cette nouvelle voie. La mise en place d'une circulation alternée et la hauteur du passage sous les voies de fret limitée à 2,8m limitera la possibilité d'emprunter cette voie comme un itinéraire bis. Cette route constituera une voirie locale et sera essentiellement dédiée aux utilisateurs du parking et permettra de désenclaver le secteur.

*Un participant propose de mettre un feu avec un détecteur pour fluidifier la circulation. A l'écrit, un.e participant.e propose de mettre cette rue à sens unique.*

#### Parking-relais



*Un participant souhaite savoir à qui appartiendront le parking et la nouvelle voirie.*

Concernant le parking, sur une emprise SNCF, Catherine LE GALL précise que sa construction nécessitera peut-être une acquisition. Sa gestion sera assurée par un opérateur avec lequel Île-de-France Mobilités conclura une convention d'exploitation sous la forme d'une délégation de service public.



*Des participants posent la question de la tarification du parking.*

Catherine LE GALL rappelle qu'il sera gratuit pour les détenteurs d'un Passe Navigo.

*Un participant demande combien de places de stationnement vélo comprendra le parking.*

Catherine LE GALL précise que le nombre de places en consigne extérieur et à l'intérieur du parking n'a pas encore été défini, mais le total de place de stationnement vélo côté Drancy devrait s'élever à environ 600 places.

*Une participante souhaite savoir s'il serait possible d'aménager une aire de covoiturage.*

Catherine LE GALL précise que cet aménagement peut bien être envisagé dans la suite des études.

*Un participant souhaite connaître la seconde hypothèse d'aménagement.*

Catherine LE GALL explique que cette seconde hypothèse est liée à la position du parking, qui serait situé sous le stade de football. En revanche, dans tous les cas, le franchissement des voies de fret se fera en souterrain. Elle précise que, dans le cas où le parking serait construit sous le stade, celui-ci serait reconstitué.

#### 4. Rue de la Station



Catherine LE GALL explique que pour rendre cette rue accessible aux personnes à mobilité réduite, la rue de la Station sera dénivelée en pente douce depuis le pont de Drancy (RD30) jusqu'au passage souterrain existant. Ce passage sera ouvert sur la rue de la Station pour qu'elles puissent accéder au cœur du triangle et à la passerelle prolongée, accessible aux PMR en ascenseurs.

Elle présente également **le deuxième scénario d'aménagement proposé, avec la construction du parking sous le stade de**





**football**, qui serait ensuite reconstitué. Dans ce cas, l'espace au centre du triangle ferroviaire serait mis à la disposition de la ville de Drancy pour y aménager un projet urbain ou d'activité.

### Parking-relais

Catherine LE GALL explique que ce parking est avant tout destiné aux personnes souhaitant prendre ensuite le RER : le stationnement sera donc gratuit pour les détenteurs d'un passe Navigo qui l'utilisent au minimum 10 fois dans le mois. 20% des places seront attribuées aux collectivités qui pourront les gérer de la même manière que le stationnement en ville : elles fixeront donc la tarification en lien avec le gestionnaire du parking.

*Plusieurs participants expriment leur préférence pour le premier scénario 1. Jean-Christophe LAGARDE explique que le terrain au cœur du triangle ferroviaire appartient à la SNCF et qu'il semblerait plus cohérent que cet espace soit utilisé pour le parking, alors que le 2<sup>e</sup> scénario priverait la Ville du stade de football pendant une durée indéterminée.*

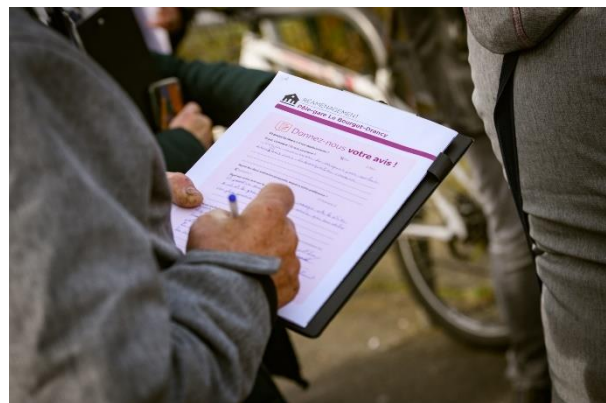
*Une participante ajoute que le 1<sup>er</sup> scénario permettra de valoriser l'espace au cœur du triangle. Elle propose que soit réalisé un travail architectural pour réaliser une belle entrée de gare.*

Catherine LE GALL ajoute qu'il pourrait être possible de végétaliser le toit du parking. Elle explique qu'il est également important de pouvoir penser des aménagements qui soient réversibles pour s'adapter aux évolutions des besoins.

*Un participant indique que le parking souterrain lui semble moins sécurisé. Il ajoute qu'il existe des exemples de parkings-silos avec un réel travail architectural, esthétique et environnemental dont le projet pourrait s'inspirer.*

*Jean-Baptiste BORSALI évoque la question de la sécurisation du parking et des voitures qui y seront garées et souhaite que des mesures soient mises en place pour lutter contre les voitures-tampons.*

Concernant le parking relais, Jean-Christophe LAGARDE ajoute que les études permettant de répondre aux questions sur le fonctionnement précis du parking n'ont pas encore été réalisées. L'étude de stationnement a montré un besoin pour les usagers quotidiens du RER, notamment pour les personnes se rendant à Paris pour travailler. Il rappelle également qu'il s'agira d'une exception en Ile-de-France, où les parking-relais sont en moyenne et grande couronne, alors que LE BOURGET RER est en petite couronne, son fonctionnement sera donc à perfectionner.



*Une participante demande s'il sera possible d'accéder aux **parkings vélos** de manière ponctuelle pour les personnes qui ne détiennent pas de Passe Navigo.*

Catherine LE GALL lui répond que les parkings vélos sont aujourd'hui bien accessibles aux personnes qui ne détiennent pas de Passe Navigo. Après la balade, voici les règles d'accès et de tarification des parkings vélos à ce jour : la gratuité des parkings vélos est aujourd'hui mise en place pour les personnes ayant un abonnement en transports en commun annuel valide (Navigo annuel, Imagine R).



Pour les autres utilisateurs, trois formules d'abonnement sont proposées :

- Abonnement journalier : 4 euros
- Abonnement mensuel : 10 euros
- Abonnement annuel : 30 euros.

### **Desserte en transports en commun**

*Un participant demande plus d'informations sur la manière dont le bus 146 pourra opérer le demi-tour à son terminus.*

Catherine LE GALL explique que le bus n'empruntera probablement pas la même rue à l'aller et au retour de manière à faire une boucle. Cela sera précisé dans la suite des études.

*Une participante souligne le manque de transports en commun sur la ville de Drancy permettant de se déplacer à l'intérieur de la commune et de rejoindre le pôle-gare. Elle indique que les habitants manquent de bus, à des fréquences plus régulières.*

Catherine LE GALL invite les participants à partager ce constat dans les contributions afin de faire remonter cette problématique. Elle rappelle également l'importance de valider son titre dans les transports en commun afin qu'Île-de-France Mobilités puisse connaître la fréquentation réelle de chaque mode de transport et l'adapter aux besoins.

*Un participant rappelle la spécificité de la ville de Drancy où les principaux moyens de transports en commun sont situés à la périphérie de la commune. Il indique qu'en raison de la forte croissance de la population, il sera aussi nécessaire de développer des projets structurants à l'intérieur de la commune et qui irriguent son territoire, avec par exemple un réseau de mini-bus permettant aux habitants de se déplacer sans utiliser la voiture.*

Jean-Christophe LAGARDE évoque la possibilité de prolonger la ligne de métro 7, qui s'arrête actuellement à La Courneuve pour rejoindre une station d'entretien.

### **Divers**

*Une participante souhaite savoir si Île-de-France Mobilités peut estimer la croissance du nombre d'habitants en lien avec les projets urbains autour de la gare afin de pouvoir adapter les équipements de la gare au nombre de voyageurs.*

Catherine LE GALL explique que pour estimer la fréquentation des transports pour les années à venir, Ile-de-France Mobilités se base sur des modèles et des simulations intégrant les modes de transports disponibles et les projets urbains alentours. Ce sont ces simulations qui permettent d'estimer un doublement du nombre de voyageurs d'ici 2030.



**Catherine LE GALL remercie les participants pour leur venue et leur attention, et leur rappelle qu'une réunion publique se tiendra le 16 février à Drancy. Elle leur rappelle également qu'il est toujours possible de contribuer en envoyant le coupon T préaffranchi joint au dépliant.**



# Bienvenue à la réunion publique sur le projet d'aménagement du Pôle-gare Le Bourget-Drancy



RÉAMÉNAGEMENT  
Pôle Le Bourget-Drancy



Un projet pour faciliter vos déplacements entre Drancy et la gare du Bourget



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

Concertation préalable du 23 janvier 2023 au 27 février 2023

# Réunion publique

Jeudi 16 février 2023

De 19h à 21h

## LES RÈGLES DU JEU



Enregistrement de la réunion



Dialogue et écoute



Respect mutuel

# DÉROULÉ DE LA RÉUNION



Mot d'accueil



Film de présentation du projet



Présentation du projet plus en détail par Ile-de-France Mobilités



Pourquoi réaménager le pôle-gare Le Bourget Drancy ?



Les scénarios de réaménagement du pôle-gare



Les conditions de réalisation du projet



Temps d'échange



Conclusion



- **Aude LAGARDE**, Maire de Drancy



- **Gilles FORT**, Chef du département Projets Métros et Pôles
- **Catherine LE GALL**, Cheffe de projet

## MOT D'ACCUEIL

**Aude LAGARDE**  
Maire de Drancy



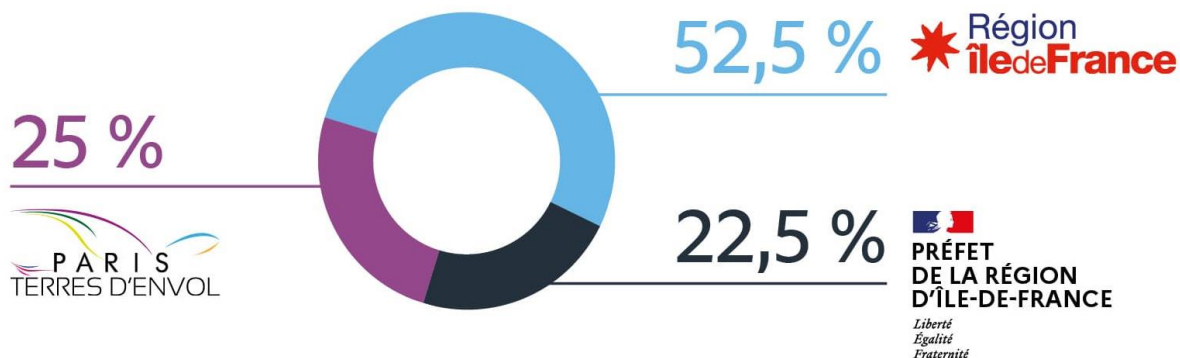
## MOT D'ACCUEIL

**Gilles FORT**

Chef du département Projets Métros et Pôles

## LES ACTEURS DES ETUDES

Les financeurs des études préliminaires



Le maître d'ouvrage des études



Les collectivités concernées



Les partenaires





**Catherine Le Gall**


Chargée du projet de réaménagement  
du pôle Le Bourget-Drancy  
Ile-de-France Mobilités

**Nous sommes précisément  
devant la gare du RER B.**

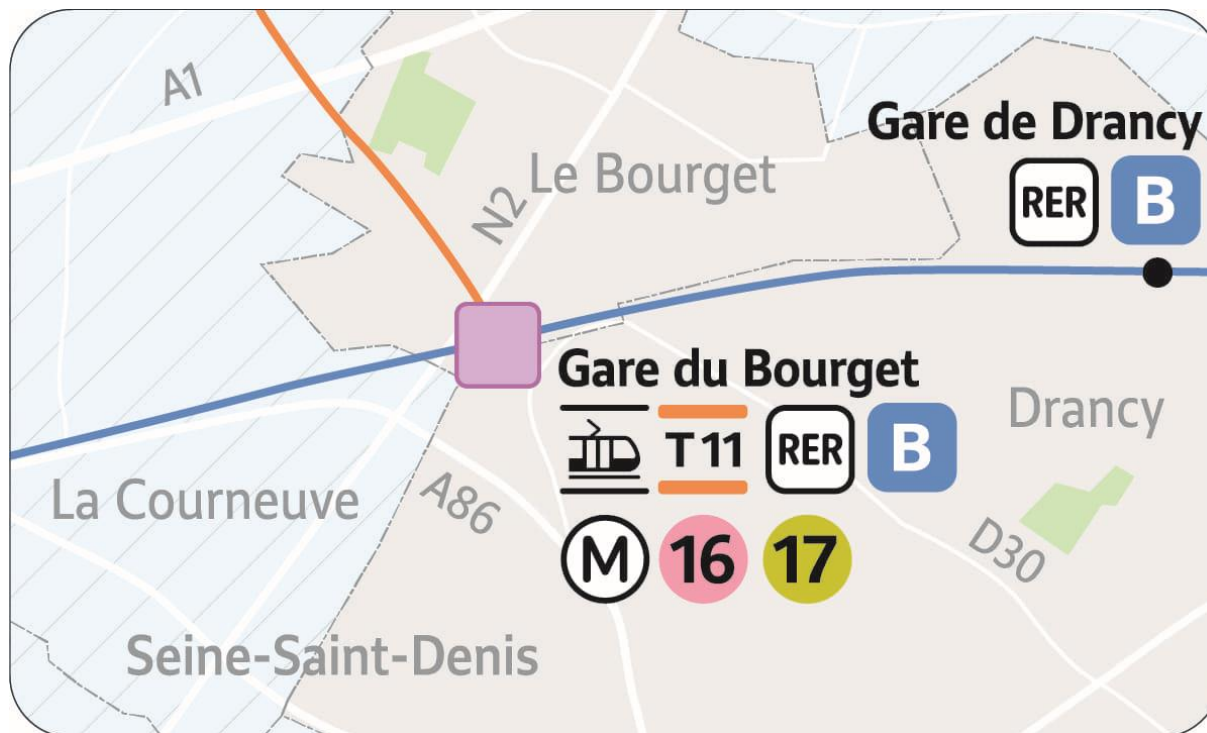


# 1

## **POURQUOI RÉAMÉNAGER LE PÔLE-GARE LE BOURGET-DRANCY ?**



## LA GARE DU BOURGET, PÔLE D'IMPORTANCE RÉGIONALE POUR LES MOBILITÉS



Aujourd'hui

27 000

A l'horizon 2030

55 000

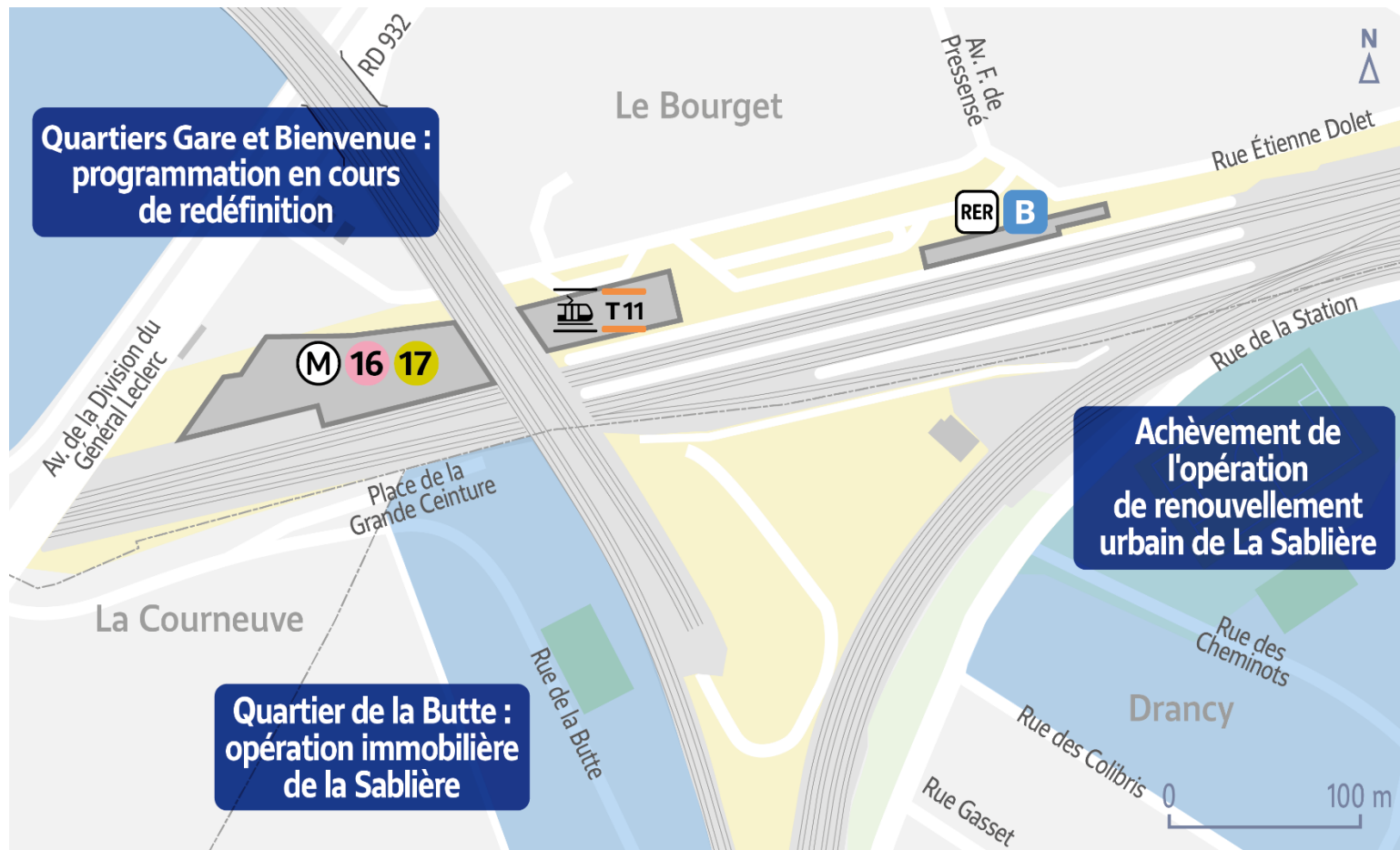


voyageurs par jour

# LA GARE DU BOURGET, PÔLE D'IMPORTANCE RÉGIONALE POUR LES MOBILITÉS



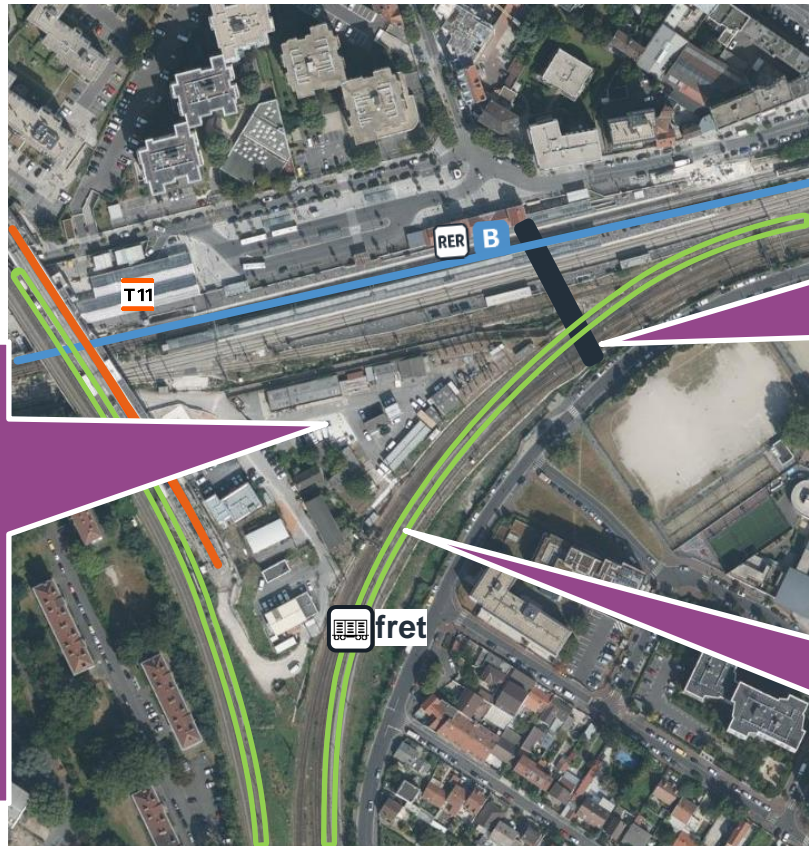
## LA GARE DU BOURGET, DANS UN SECTEUR EN PLEINE TRANSFORMATION



## UN SECTEUR DIFFICILE D'ACCES DEPUIS DRANCY



**Un espace contraint à valoriser**  
au cœur du triangle ferroviaire avec des activités ferroviaires susceptibles de muter



Source : Géoportail



**Un passage souterrain inaccessible**  
aux personnes à mobilité réduite



**Autant d'obstacles à franchir**  
aussi pour les cyclistes, les poussettes.....



## LES OBJECTIFS DU PROJET



Accompagner  
l'arrivée des  
futures lignes  
de métro  
16 et 17

et l'émergence de  
la gare du Bourget  
en un pôle-gare  
d'envergure  
métropolitaine.



Source : Géoportail




Faciliter l'accès  
à la gare depuis Drancy :

- en **renforçant** le franchissement des voies ferrées ;
- en **offrant une meilleure accessibilité à la gare** aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes, aux usagers des bus, et aux automobilistes qui poursuivent leur trajet en transports en commun.



# 2

## LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE ET SES SCÉNARIOS



**Catherine LE GALL**  
Chargée de projet Métros et Pôles

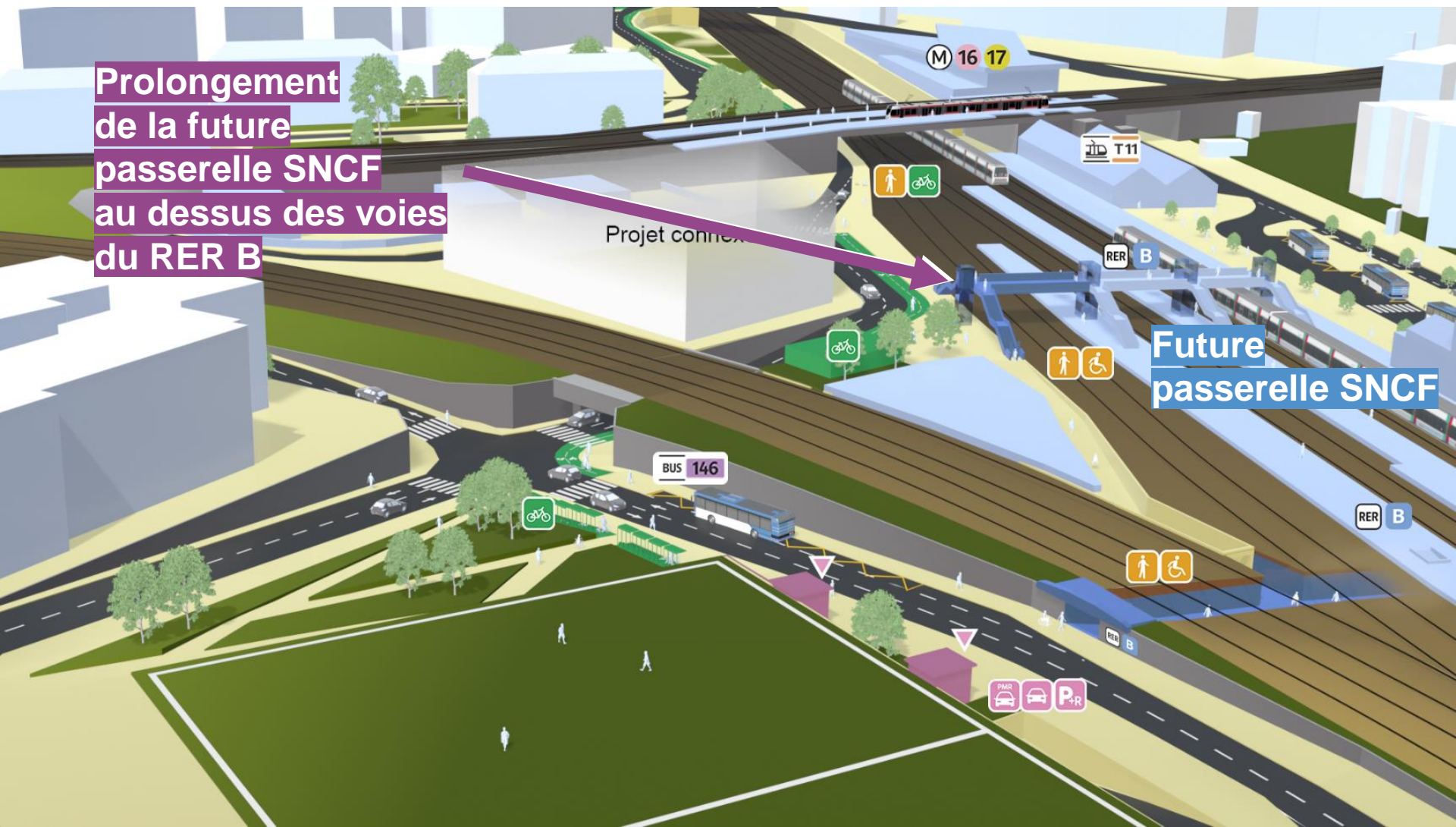
## Le projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy

Des principes  
fondateurs basées  
sur des études de  
trafic, de  
circulation et de  
stationnement

2 scénarios pour  
la position du  
parking-relais

## LES PRINCIPES FONDATEURS

Prolongement  
de la future  
passerelle SNCF  
au dessus des voies  
du RER B



Future  
passerelle SNCF

Projet connexion

M 16 17

T11

RER B

BUS 146

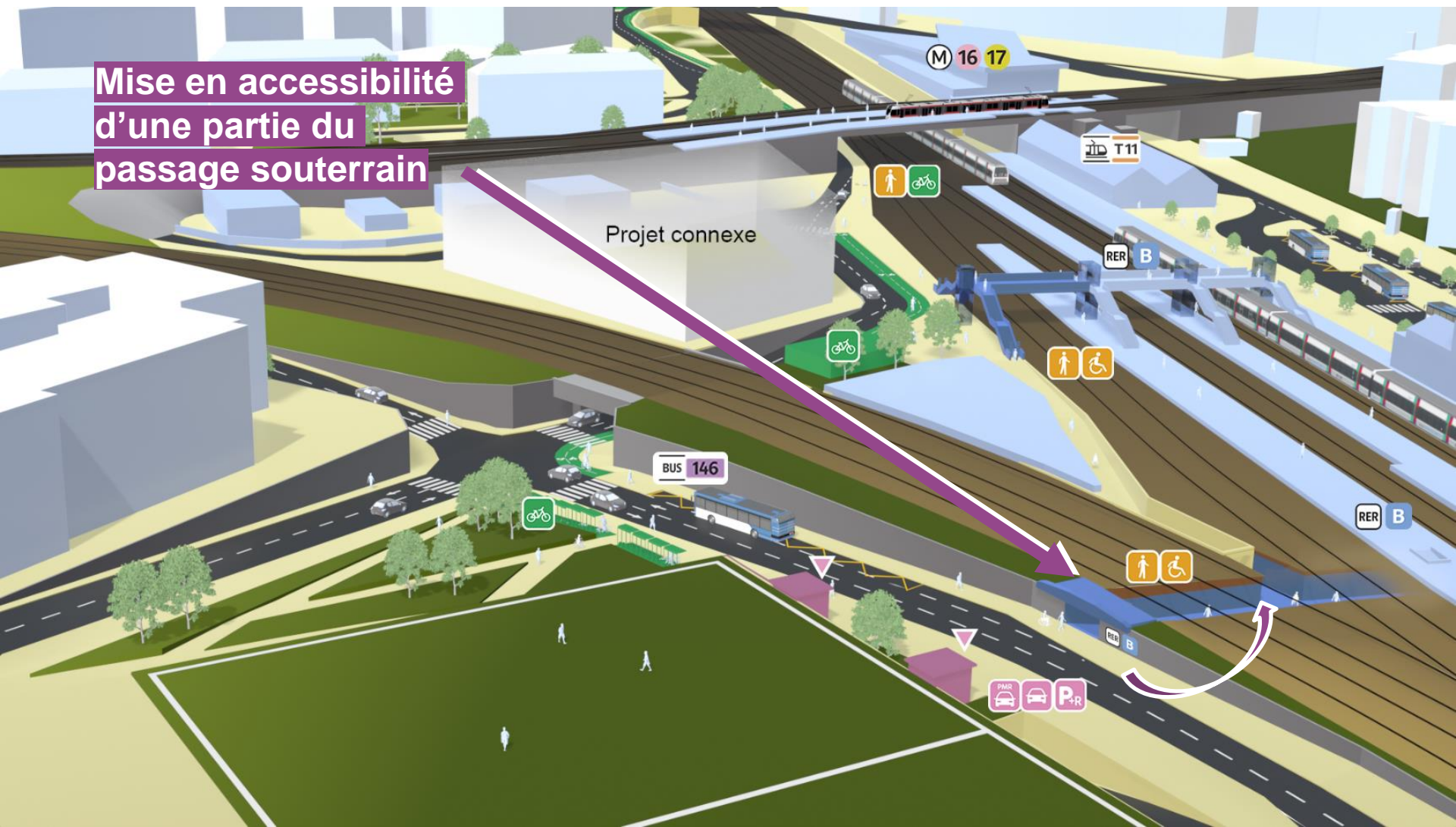
RER B

RER B

PMR  
P  
P

## LES PRINCIPES FONDATEURS

Mise en accessibilité  
d'une partie du  
passage souterrain

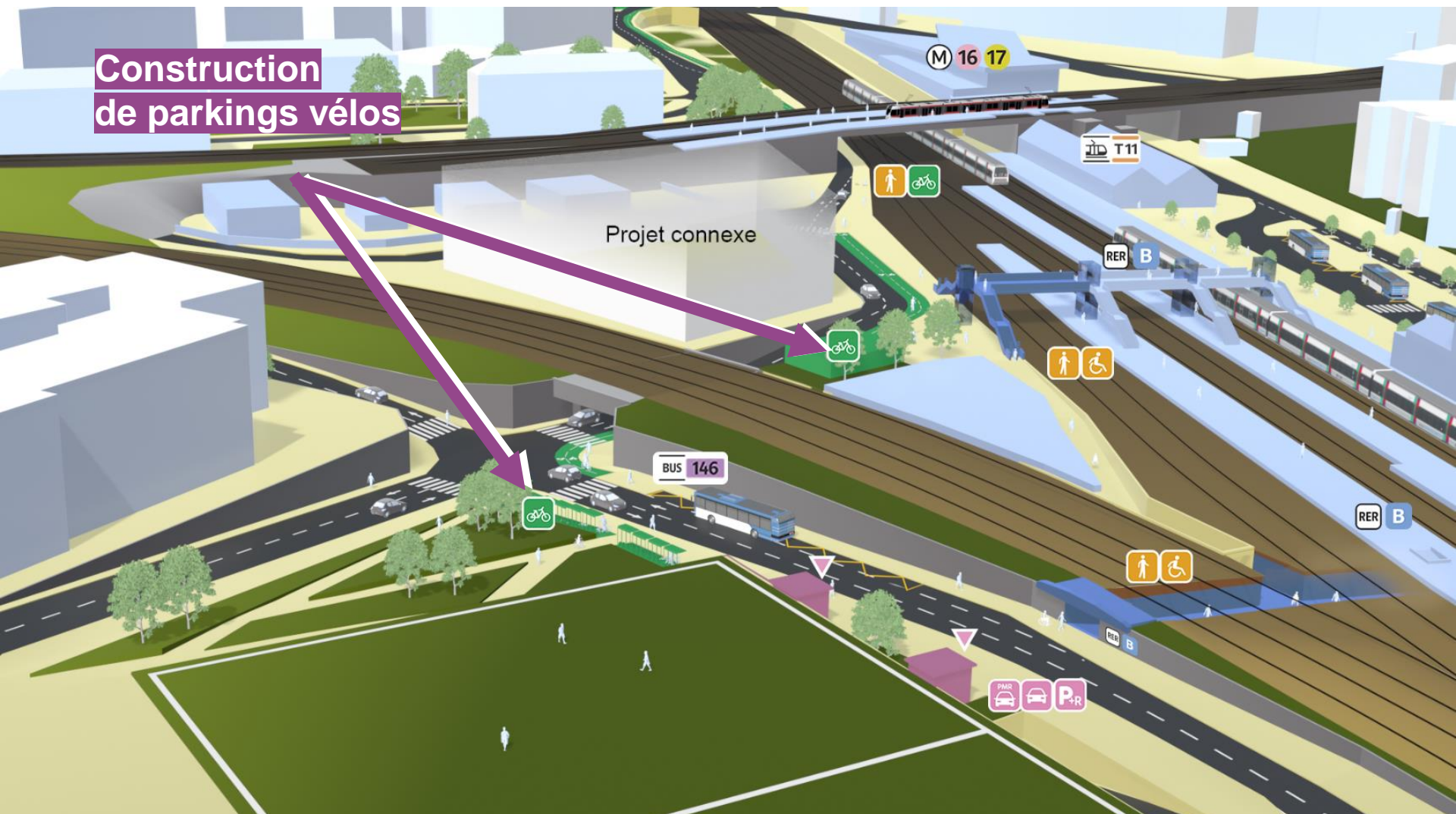


## LES PRINCIPES FONDATEURS



## LES PRINCIPES FONDATEURS

Construction  
de parkings vélos





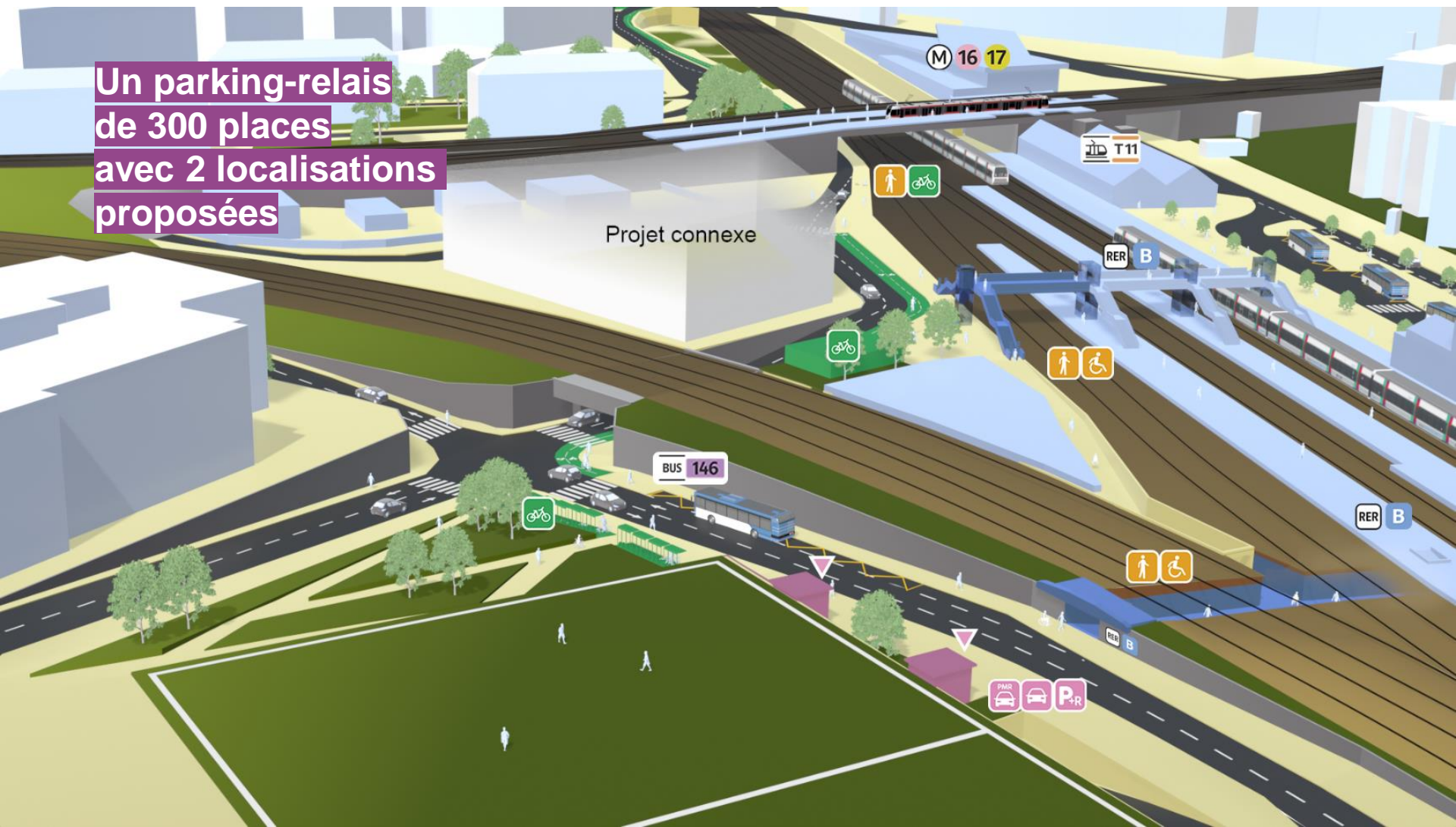
## LES PRINCIPES FONDATEURS

Aménagement  
d'une nouvelle voirie partagée  
pour piétons, voitures et vélos



## LES PRINCIPES FONDATEURS

Un parking-relais  
de 300 places  
avec 2 localisations  
proposées



## EN SYNTHÈSE : UN PROJET, DEUX SCÉNARIOS DE LOCALISATION DU PARKING

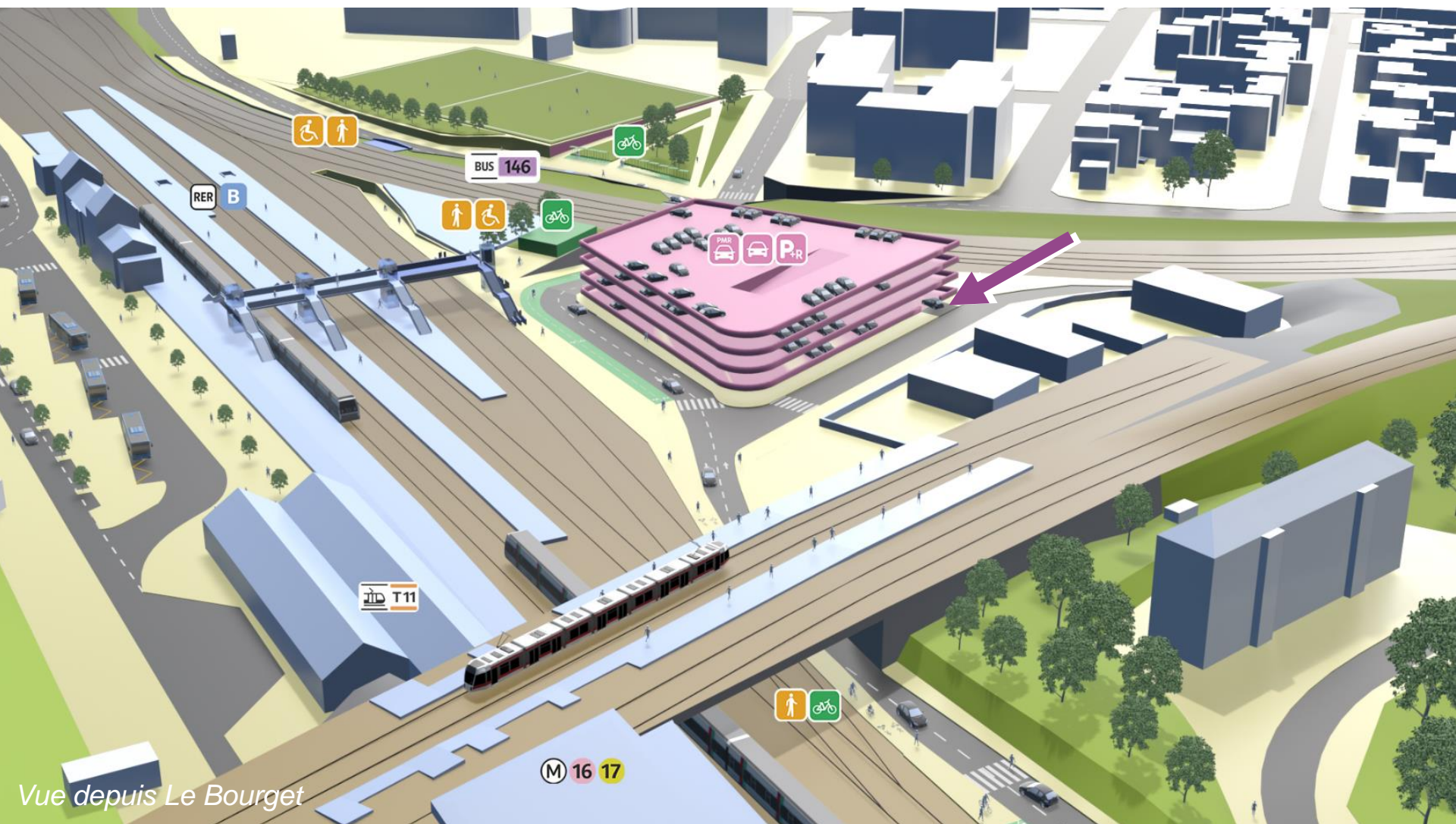


## SCÉNARIO 1

**Parking-relais aérien  
de 300 places  
sur 3 étages  
dans le triangle  
ferroviaire**



# SCÉNARIO 1

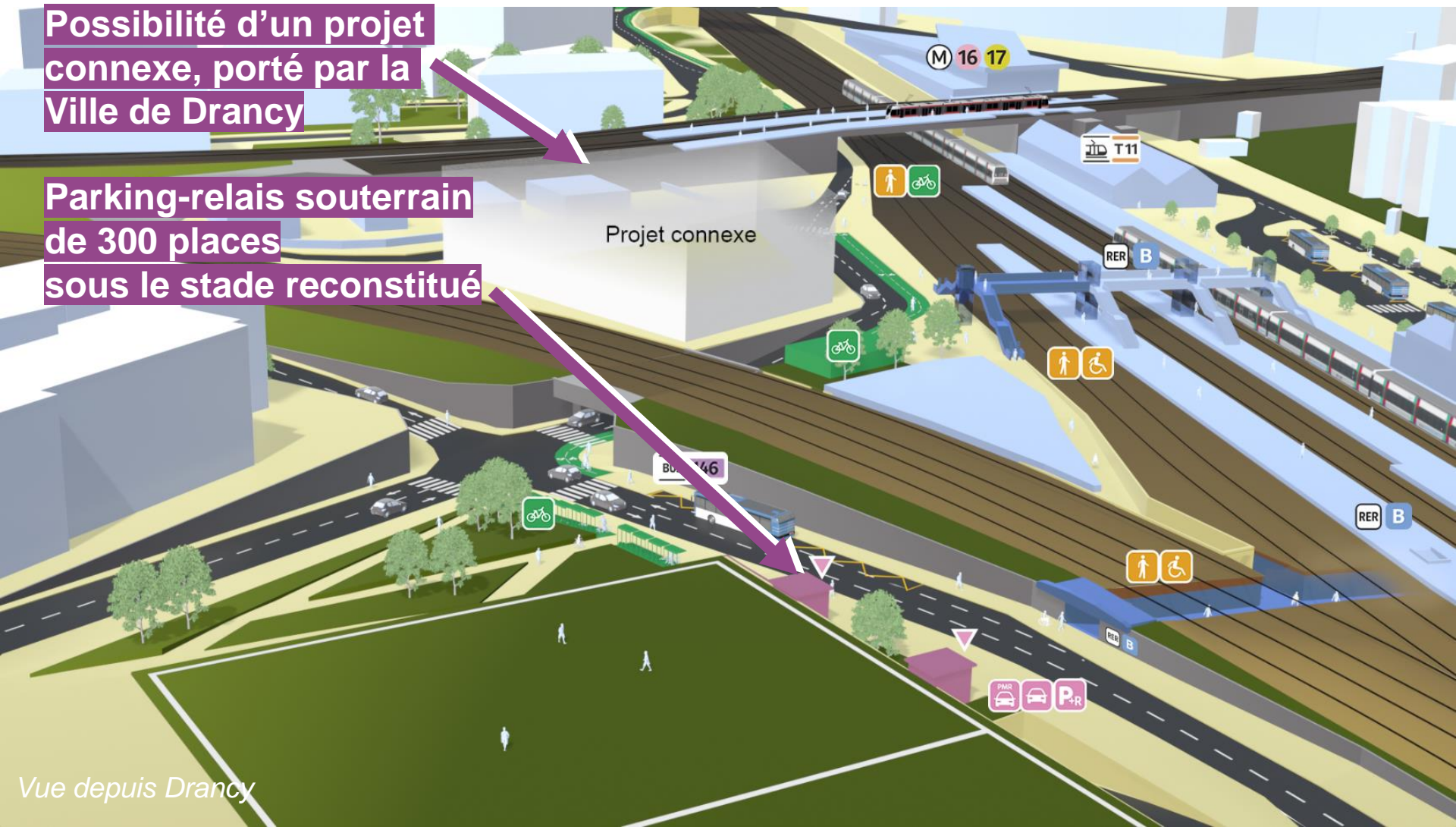


Vue depuis Le Bourget

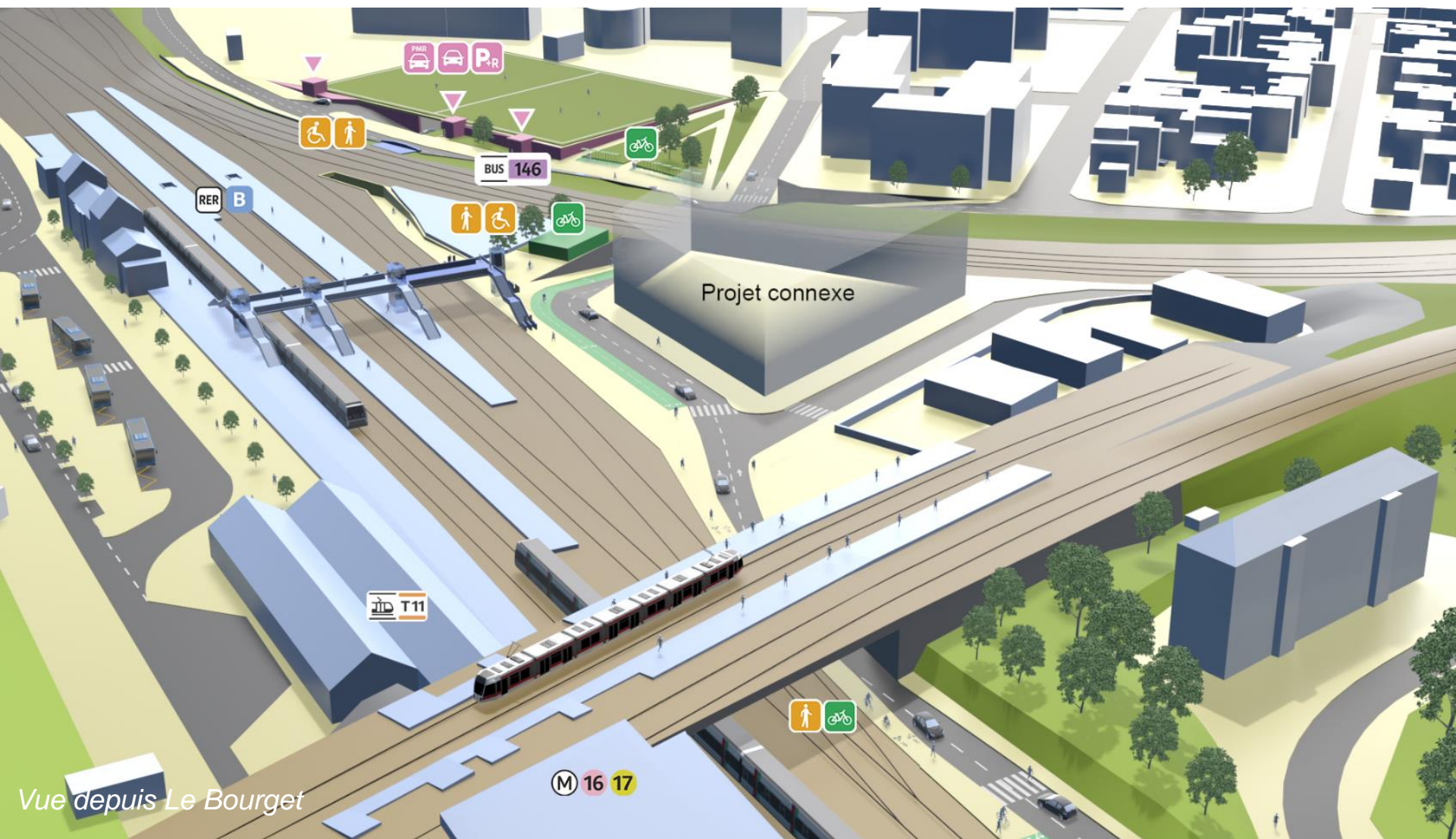
## SCÉNARIO 2

Possibilité d'un projet  
connexe, porté par la  
Ville de Drancy

Parking-relais  
souterrain  
de 300 places  
sous le stade reconstitué



## SCÉNARIO 2



## DES SCÉNARIOS ÉCARTÉS QUI NE RÉPONDENT PAS AUX ENJEUX DU TERRITOIRE



En l'absence d'une nouvelle voie partagée :

- **Pas d'accès facilité au triangle ferroviaire** ni au pôle-gare depuis Drancy (pour tous)
- **Pas d'amélioration pour les cyclistes**
- **Pas de désenclavement du quartier de la Butte**
- Légère amélioration de l'intermodalité pour les piétons et PMR
- **Difficulté d'imaginer un projet urbain**, coté sud des voies ferrées
- + un coût disproportionné de la voie d'accès au parking pour son usage dans le scénario 1
- + une passerelle très longue qui allonge les temps de parcours dans le scénario 2





# 3

## LES CONDITIONS DE REALISATION DU PROJET



# LA CONCERTATION, UNE PREMIERE ÉTAPE POUR NOURRIR LES ÉTUDES À VENIR



Études  
préalables  
(DOCP)



Concertation  
préalable



Études  
préalables  
et préliminaires

Schéma de principe, dossier  
d'enquête d'utilité publique  
du pôle-gare et concertation  
continue



Enquête  
d'utilité  
publique



Études  
détaillées

Études d'avant-projet  
et de projet



Travaux

2022


2023

23 janvier-27 février

1 an environ

3 à 5 ans

3 à 4 ans

- 
- Compte-rendu  
de la réunion
  - Bilan de la  
concertation

## LE COÛT DU PROJET

À ce stade des études, le coût du projet est estimé **entre 52 et 62 millions d'euros** (selon les scénarios 1 ou 2)



# 4

## TEMPS D'ÉCHANGES



**La réunion est enregistrée** pour le compte-rendu



**Levez la main** pour remettre votre question par écrit ou pour demander à prendre la parole et attendez qu'on vous donne le micro



**Présentez-vous, parlez clairement, soyez bref** pour laisser la parole aux autres participants



**Respectez les temps de parole** de chacun



# 4

## TEMPS D'ÉCHANGES





# 5

## CONCLUSION



## LA CONCERTATION CONTINUE !



### 2 Rencontres en gare

Lundi 30 janvier, 17h30 – 19h30

Jeudi 9 février, 7h30 – 9h30



### 1 Balade commentée

Samedi 11 février, 10h – 12h



400 Coupons-T du dépliant



50 Avis déposés sur le site internet



**Donnez votre avis  
jusqu'au 27 février 2023  
inclus**



**Le coupon T du dépliant**  
*disponible en salle*



**Le formulaire de dépôt  
d'avis sur le site internet  
du projet**

[pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr](https://pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr)

## MOT DE CONCLUSION

**Gilles FORT**

Chef du département Projets Métros et Pôles





RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

# Merci pour votre attention !



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

# COMPTE-RENDU

## REUNION PUBLIQUE DU JEUDI 16 FEVRIER 2023

### Concertation préalable du 23 janvier 2023 au 27 février 2023

pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr



## PREAMBULE

**Animation** : Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

**Intervenants** :

- Gilles FOURT, Chef du département Projets Métro et Pôles, Île-de-France Mobilités
- Catherine LE GALL, Cheffe de projet, Île-de-France Mobilités

**Nombre de participants** : 80

**Lieu** : Espace culturel du Parc, 120 rue Said Carnot, 93700 Drancy

**Durée de la réunion** : 2h – de 19h à 21h

**Déroulé de la réunion** :

- Mots d'accueil
- Projection du film de présentation du projet
- Présentation détaillée du projet
- Temps d'échanges avec la salle
- Conclusion



## 1. MOTS D'ACCUEIL

### **Marianne RIBOULLET, animatrice de la réunion publique introduit la réunion :**

- Remercie le public et les intervenants pour leur présence.
- Rappelle l'objet de la réunion publique dans le cadre de la concertation préalable du 23 janvier au 27 février 2023 : présenter le projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy, répondre aux questions, recueillir les observations et avis du public.
- Précise que des formulaires d'avis à compléter sont à disposition dans la salle ainsi qu'une urne pour les recueillir
- Présente le programme de la soirée et les intervenants.

### **Aude LAGARDE, Maire de Drancy, ville accueillant la réunion :**

- Remercie le public de sa présence et Île-de-France Mobilités pour son engagement dans le dialogue avec les citoyens.
- Précise que le projet constitue l'aboutissement d'une vingtaine d'années d'engagement de la municipalité pour le réaménagement de l'Ouest de Drancy
- Souligne que le réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy facilitera l'accès des Drancéens au nouveau réseau métropolitain du Grand Paris Express (lignes 16 et 17 en gare du Bourget, ligne 15 en gare de Drancy-Bobigny) et aux lignes déjà présentes (RER B, Tramway T11 et bus).
- Se félicite que le projet intègre le futur franchissement souterrain de la voie ferrée demandé par la ville de Drancy, pour désenclaver la Cité du Nord, la Cité de la Butte, les quartiers Paris Campagne, Avenir Parisien, Economie et du Baillet, tout en fluidifiant la circulation au niveau du Pont du Bourget.
- Explique que la Ville de Drancy est favorable à la localisation du parking-relais au cœur du triangle ferroviaire (scénario 1), situant le parking à côté de la gare. Elle estime que le deuxième scénario de localisation du parking-relais apporterait de nouvelles nuisances au quartier de la Cité du Nord, et priverait les habitants du terrain de football pendant une trop longue période.
- Rappelle que ce projet s'inscrit en cohérence avec les actions menées par la municipalité.



### **Gilles FOURT, Chef du département Projets Métro et Pôles d'Île-de-France Mobilités :**

- Exprime le plaisir d'être là ce soir, afin de présenter au public ce projet et remercie l'ensemble du public et des partenaires présents dans la salle ;
- Souligne que le projet est le fruit d'un travail collaboratif mené par Île-de-France Mobilités depuis un an et demi avec les différents partenaires associés au projet que sont, la Ville de Drancy, la Ville du Bourget, la SNCF, le Département de Seine-Saint-Denis, la Société du Grand Paris, ainsi que l'Etat et la Région Île-de-France, l'Etablissement Public Territorial Paris Terres d'Envol qui financent ce projet dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région.



- Rappelle que la concertation est une étape importante du projet car les questions et contributions du public permettront de nourrir et d'orienter la suite des études.

## 2. PROJECTION DU FILM DE PRESENTATION DU PROJET

Le film projeté présente les enjeux du réaménagement du pôle-gare et les aménagements prévus. Celui-ci est également disponible sur le site internet du projet et sur la chaîne Youtube d'Ile-de-France Mobilités<sup>1</sup>.

## 3. PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET



### 2.1 Pourquoi réaménager le pôle-gare Le Bourget-Drancy ?

**Gilles FORT** indique que la gare accueille déjà chaque jour 27 000 usagers du RER B, du Tramway T11 et des 8 lignes de bus. L'arrivée de deux lignes de métro (lignes 16 et 17) en 2026 va faire de la gare un **pôle-gare d'importance**

**régionale pour les mobilités**, qui engendrera à un doublement de sa fréquentation d'ici à 2030, pour atteindre 55 000 voyageurs quotidiens. Il précise que le projet présenté s'inscrit dans **un secteur en pleine mutation, où d'autres projets sont en cours ou à l'étude**, présentés sur la carte projetée pendant la réunion. Le **secteur est également concerné par plusieurs projets urbains** (Quartiers Gare et Bienvenue au Bourget, Quartier de la Butte et opération de renouvellement urbain de la Sablière au niveau de la Rue de la Station). Il explique que, en complément de tous ces projets et pour que la gare du Bourget puisse jouer son rôle de pôle d'échange d'importance régionale, des aménagements sont nécessaires, notamment au sud du **pôle-gare qui est difficile d'accès pour les usagers venant de Drancy** (triangle ferroviaire et ses nombreuses infrastructures représentant des obstacles comme l'a montré la vidéo, inaccessibilité aux PMR du passage souterrain de la Rue de la Station).

Il conclut **que l'intention du projet est donc d'adapter la gare à toutes ces évolutions et de créer des espaces confortables, lisibles et accessibles à tous les usagers**. Le projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy répond donc à deux principaux objectifs :

- Accompagner l'arrivée des futures lignes de métro 16 et 17 ;
- Faciliter l'accès à la gare depuis Drancy en renforçant le franchissement des voies ferrées qui agissent aujourd'hui comme une frontière.

<sup>1</sup> Le film est consultable à l'adresse suivante : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/gare-reamenagement-pole-le-bourget-drancy/decouvrir-le-projet>.



## 2.2 Le projet d'aménagement du pôle-gare et ses scénarios de localisation du parking-relais

**Catherine LE GALL**, Chargée de projet, Île-de-France Mobilités, commence par évoquer les principes fondateurs du réaménagement du pôle-gare, conçus afin de répondre aux enjeux présentés par Gilles FOURT. Elle explique que ces principes ont été élaborés sur la base d'études de trafic, de circulation et de stationnement et les présente en s'appuyant sur les vues 3D (perspectives) du projet.

- **Prolongement de la future passerelle** du RER B au-dessus des voies SNCF, jusqu'à la place de la Grande Ceinture pour faciliter l'accès au RER depuis Drancy en complément du passage souterrain et améliorer l'accès au parking et aux places de stationnement pour les vélos ;
- **Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)** d'une partie du passage souterrain existant, depuis la Rue de la Station jusqu'à la Place de la Grande Ceinture. Cet aménagement permettra de réduire de moitié le temps de trajet des PMR venant de Drancy, qui n'auront plus à faire le détour par le Pont du Bourget ;
- **Déplacement du terminus du bus 146 du côté de Drancy ;**
- **Création de parkings à vélos** autour de la gare (Rue de la Station et triangle ferroviaire), pour passer de 60 places de stationnement vélo aujourd'hui à jusqu'à 1 150 places, déployées progressivement et partagées entre Le Bourget et Drancy. Cet aménagement facilitera l'accès de la gare aux cyclistes souhaitant continuer leur trajet en transports en commun ;
- **Construction d'une nouvelle voirie à double sens** de circulation qui relie la Rue des Cheminots à la Place de la Grande Ceinture en passant sous les voies de fret. Elle débouchera ainsi sur la Rue de la Butte et sur la RD 932. Cette voirie comportera également une piste cyclable et un trottoir et sera donc accessible à tous les usagers ;
- **Implantation d'un Parking-Relais (P+R) de 300 places**, dont la localisation fait l'objet des deux scénarios de localisation du parking-relais soumis à concertation. Il permettra de compenser le déficit de places de stationnement dans le secteur et offrira aux automobilistes usagers de la gare la possibilité de stationner leur véhicule et continuer leur trajet en transports en commun.

**Catherine LE GALL** présente ensuite les deux scénarios de localisation du parking-relais envisagés pour l'implantation du P+R, perspectives à l'appui.

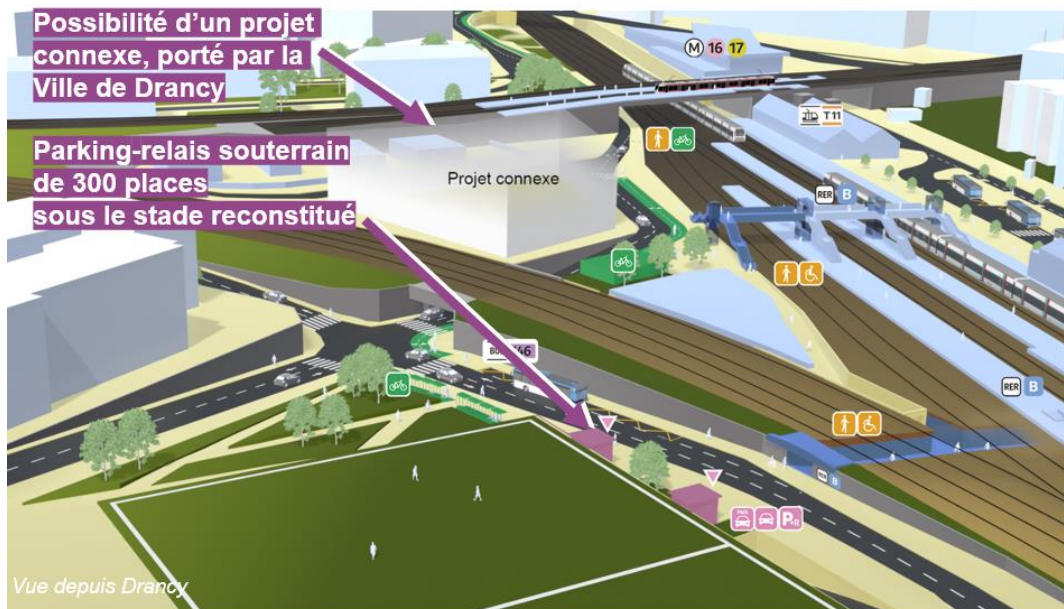


### SCÉNARIO 1



Le premier scénario de localisation du parking-relais prévoit un **parking aérien** (silo) **sur trois niveaux au centre du triangle ferroviaire**. L'entrée située au sud est accessible en empruntant la rue parallèle au tramway T11. Un accès pour les piétons se trouve proche de la nouvelle passerelle prolongée.

### SCÉNARIO 2



Dans le deuxième scénario de localisation du parking-relais, le **parking est situé en souterrain sur deux niveaux**, sous le **stade de football restitué** en surface et des ascenseurs Rue de la Station permettent d'accéder au parking. Le triangle ferroviaire pourrait alors être valorisé via un projet immobilier porté par la Ville de Drancy.



**Gilles FORT** souligne que de nombreuses discussions ont eu lieu à l'automne entre les techniciens, pour l'élaboration de plusieurs scénarios dont certains n'ont pas été proposés à la concertation. Il explique qu'Île-de-France Mobilités est convaincue du bien-fondé des deux scénarios de localisation du parking-relais qui sont aujourd'hui soumis à la concertation car les études de stationnement et circulation menées en amont ont démontré l'existence d'un véritable besoin.

Île-de-France Mobilités souhaite toutefois expliquer aux participants les raisons pour lesquelles les autres scénarios, qui ne prévoyaient pas la création d'une nouvelle voie partagée de la Rue de la Station à la Place de la Grande Ceinture, n'ont pas été retenus :

- Un accès difficile au centre du triangle ferroviaire pour certains modes de transport ;
- Un manque d'amélioration des cheminements pour les cyclistes ;
- Un désenclavement du Quartier de la Butte insuffisant ;
- Une amélioration insuffisante de l'accessibilité pour les PMR ;
- Un projet urbain difficile à imaginer du côté sud des voies ferrées ;
- Un coût disproportionné de la voie d'accès au parking dans certains scénarios ;
- Une passerelle trop longue qui aurait pu être anxiogène et générer des parcours de contournement.

## 2.3 Les conditions de réalisation du projet

**Gilles FORT** poursuit en expliquant que la réalisation d'un projet d'infrastructure de cette envergure se déroule sur le long terme et que nous en sommes encore au début du projet.

Il souligne que **la concertation représente une étape importante** dans la vie du projet car elle permet à Île-de-France Mobilités de recueillir les remarques des usagers pour l'enrichir et approfondir les scénarios de localisation du parking-relais dans la suite des études à venir, afin que le projet réponde le mieux aux besoins des usagers.

La concertation donnera lieu à un **bilan soumis au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités**. Ce document est déterminant pour la suite du projet car il validera un choix entre les deux scénarios de localisation du parking-relais proposés.

Des **études préalables** seront ensuite réalisées pour approfondir le scénario de







localisation du parking-relais retenu et affiner le chiffrage du projet et ses contraintes techniques.

L'autorité environnementale, qui sera saisie dans quelques mois, déterminera si une **enquête publique** est nécessaire. Si le projet est déclaré d'utilité publique, des études plus détaillées seront engagées. Gilles FOURT indique que deux pôles d'échanges ont été déclarés d'utilité publique en Île-de-France (Val-de-Fontenay et Melun) et sont actuellement en phase d'avant-projet. Au total, dix à douze ans sont en moyenne nécessaires pour mener à bien ce type de réaménagement.

Gilles FOURT donne ensuite des indications sur le **coût du projet**, qui à ce stade, est estimé à 52 millions d'euros pour la localisation du parking-relais au cœur du triangle ferroviaire (scénario 1) et 62 millions pour la localisation du parking-relais sous le terrain de football (scénario 2), répartis comme suit :

- Travaux préparatoires : Un million d'euros (quel que soit le scénario de localisation du parking-relais choisi)
- Phase travaux (dont frais de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage) : 18M d'€ pour la localisation du parking-relais au cœur du triangle ferroviaire (scénario 1), 21M d'€ pour la localisation du parking-relais sous le terrain de football (scénario 2)
- Travaux de voirie et sur l'ouvrage cadre : 33M d'€ pour le scénario de localisation du parking-relais 1, 40M d'€ pour le deuxième scénario de localisation du parking-relais

Le **calendrier** du chantier et le coût du projet pourront être précisés à l'issue de la concertation et de la conduite des études préalables.

## 4. TEMPS D'ÉCHANGES



- **Hacène CHIBANE**, Conseiller municipal à Drancy, a participé à la balade urbaine organisée dans le cadre de la concertation. Elle lui a permis de mieux comprendre les différents scénarios de localisation du parking-relais et leurs effets. L'essentiel des



aménagements prévus dans le cadre du projet seront réalisés du côté de Drancy, ce qui permettra de désenclaver le quartier de la Butte et de fluidifier les accès à la gare.

Il met en avant l'attention particulière à porter sur la pile de la voie T11 au niveau de la place de la Grande ceinture, et au rétrécissement de voirie à cet endroit qui pourrait créer une congestion aux heures de pointe.

Il évoque ensuite les deux scénarios de localisation du parking-relais proposés à la concertation. La localisation du parking-relais sous le terrain de football (scénario 2) permet à la municipalité de Drancy de réfléchir à l'aménagement du triangle ferroviaire. À l'inverse, le premier scénario de localisation du parking-relais place ce dernier dans un espace qui représente un potentiel intéressant pour le développement de commerces de proximité.

**Catherine LE GALL** répond que la pile du pont du T11 laisse six mètres disponibles au niveau de la Place de la Grande Ceinture et que cette dimension a bien été prise en compte par les équipes techniques. Des études de circulation ont confirmé que le trafic à cet endroit reste local entre Drancy et Le Bourget, et qu'il représenterait environ 500 voitures en heure de pointe, qui pourra s'écouler en alternance sous ce pont. Les experts qui ont réalisé ces études n'ont pas identifié de risque de congestion routière particulière sur ce point. Afin de permettre à tous les modes de circuler de manière apaisée et sécurisée (piétons, vélos et voitures) dans cet espace contraint, un alternat de circulation avec ou sans feu tricolore est proposé. Il sera affiné dans la suite des études.

**Gilles FOURT** ajoute qu'il s'agit d'un sujet sur lequel la municipalité a déjà interpellé Île-de-France Mobilités. Il n'est cependant pas possible de déplacer la pile du pont sans investissement financier extrêmement important. Il n'est pas non plus question de fermer la ligne T11. L'élargissement de la voirie n'est pas non plus envisagé car cela contraindrait trop fortement les cheminements piétons et cycles. Cette voirie a pour fonction principale le rabattement sur le cœur du triangle ferroviaire, sa fonction secondaire est de traverser le triangle.

- ***Un Drancéen souhaite savoir comment sera appréhendée la pente de la rue des Cheminots et comment seront réaménagés le pôle bus et sa voirie rue de la station. Il demande également des informations sur les lignes de métro 16 et 17.***

**Catherine LE GALL** confirme que la rue des Cheminots sera creusée pour permettre de créer un nouveau passage sous les voies de fret. Le dénivelé de cette pente n'est pas encore précis à ce stade du projet. Les équipes s'engagent à ce que le dénivelé de la pente ne dépasse pas les 10%. Cependant, il n'est techniquement pas possible d'atteindre une pente inférieure à 5% et donc accessible aux PMR. L'aménagement de l'espace public fait partie des points qui seront retravaillés, et approfondis lors des études détaillées.

En ce qui concerne le pôle bus, la gare routière réaménagée en 2017 pourrait être maintenue en l'état. Toutefois il est proposé en option de la réorganiser. En effet, le déplacement du terminus de la ligne de bus 146 (et le cas échéant du 703) offre une occasion de réaménager la gare routière pour libérer de l'espace et élargir le trottoir longeant le RER B. La gare serait aménagée avec 4 postes à quai en redan pour les lignes 133, 143 et à la ligne 703 si son terminus n'est pas déplacé au sud du pôle. Pour les deux scénarios de *localisation du parking-relais*, le terminus de la ligne 146 est aménagé au droit de la Station en reprenant légèrement le profil de la voie. Cela implique une modification de son itinéraire. Dans ce cas le terminus de la ligne 703 reste au Nord du pôle faute de place sur la partie accessible aux PMR de la rue de la Station.



Elle indique que la ligne de métro 16 circulera entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs en passant par Le Bourget-Drancy. Son premier tronçon sera mis en service fin 2026, puis le second en 2028. La ligne 17 partira de la gare du Bourget jusqu'à Mesnil-Amelot. Une première mise en service jusqu'à l'aéroport du Bourget est aussi envisagée fin 2026.

- ***Un participant souhaite connaître la hauteur maximale autorisée pour les véhicules empruntant le nouveau passage sous les voies de fret. Il souligne par ailleurs la différence de coût entre les deux scénarios de localisation du parking-relais et déclare pour cette raison préférer la localisation du parking-relais au cœur du triangle ferroviaire (scénario 1).***

**Catherine LE GALL** indique que la hauteur maximale autorisée sera de 2,80 mètres, ce qui correspond à des véhicules légers. Les poids lourds ne pourront donc pas emprunter ce passage, allant dans le sens d'une circulation apaisée et locale et évitant la circulation de transit à cet endroit.

- ***Un participant félicite les équipes pour le travail réalisé et espère que les habitants seront écoutés. Il déclare se positionner en faveur du premier scénario de localisation du parking relais et estime que la ville n'a pas besoin de centres commerciaux supplémentaires. Il souhaite que les travaux puissent être réalisés rapidement.***
- ***Un participant remercie les équipes pour la balade urbaine du 11 février à laquelle il a pu participer. Il apprécie le premier scénario de localisation du parking-relais en raison de sa localisation dans le triangle ferroviaire, inadapté selon lui pour accueillir des lieux de vie (logements ou commerces). Il demande si la passerelle pourra être construite en priorité.***

**Gilles FOURS** répond que le calendrier des travaux sera précisé lors des études d'avant-projet, après l'enquête publique. Concernant la passerelle, il précise que cet aménagement est constitué de deux morceaux. Le premier morceau, financé par Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions fait partie du projet SNCF de terminus partiel en Gare du Bourget, en cours de réalisation. La réalisation d'une nouvelle passerelle du RER B dans le cadre de ce terminus partiel sera livrée d'ici fin 2028. Le second morceau, intégré au projet de réaménagement de pôle dont il est question ce soir, concerne donc le prolongement de cette passerelle. Sa réalisation est conditionnée au calendrier de la réalisation de la passerelle SNCF et ne pourra ainsi démarrer qu'après 2028.

**Catherine LE GALL** précise l'objet du projet SNCF de terminus partiel : aujourd'hui, en cas d'incident, le RER B ne peut se retourner qu'à Gare du Nord ou à Aulnay. Demain, avec le projet SNCF, le RER B pourra se retourner en gare du Bourget et ainsi effectuer un terminus partiel en Gare du Bourget en cas de situation perturbée, limitant les perturbations.

**Gilles FOURS** complète en précisant que depuis 2022, le terminus partiel peut déjà fonctionner grâce à l'élargissement du quai 1. À terme, avec la création des garages et le traitement du quai 2, la nouvelle passerelle SNCF permettra un meilleur contrôle des perturbations et des flux de voyageurs en cas de situation perturbée. Il précise que des



centaines de millions d'euros ont été investis dans le RER B pour la rénovation des trains, le renforcement de l'offre, la modernisation de certaines gares et aiguillages, ainsi que pour la création d'ateliers de maintenance, de points de retournement et le déploiement de régulateurs de flux. Il s'agit d'investissements menés en parallèle du projet présenté. L'arrivée des nouvelles rames à deux niveaux est prévue fin 2025. La régulation des trains sera automatique en 2029.

- ***Une participante exprime son inquiétude au sujet de la congestion routière, notamment en raison de la multiplication des nouveaux logements. Elle souhaite savoir si la place de stationnement PMR du côté du Bourget est une place dépose-minute, et combien de places PMR sont prévues dans le P+R. Elle s'interroge également sur le fonctionnement du parking-relais pour les utilisateurs occasionnels.***

**Catherine LE GALL** répond qu'un bureau d'étude spécialisé a mesuré le trafic attendu sur le secteur afin de calibrer le projet selon la réalité sur le terrain. Le projet prévu implique ainsi une évolution du plan de circulation locale de la ville de Drancy qui a confirmé que ce travail sera réalisé. Ainsi des aménagements seront réalisés en parallèle afin de fluidifier la circulation, comme des mises en sens unique ou des feux tricolores.

Concernant les places de stationnement PMR, celles du côté du Bourget sont prévues dans le cadre du Grand Paris Express.

Concernant le parking-relais (P+R), la réglementation prévoit l'aménagement d'une place PMR pour 50 voitures, soit à minima 6 places PMR dans le P+R de 300 places. L'accès à ce parking sera possible avec un abonnement transport, comme un Passe Navigo ou Imagine'R. Quelques places pourraient aussi être dédiées aux Villes de Drancy et du Bourget, et fonctionner avec le tarif du stationnement urbain en vigueur, comme c'est le cas dans certains P+R.

- ***Un participant demande s'il est possible de végétaliser le P+R et de mélanger les deux scénarios de localisation du parking-relais, afin que le parking soit situé dans le triangle ferroviaire en souterrain.***

**Gilles FOURT** répond que la nappe phréatique présente à cet endroit, ne permet pas de creuser aussi profond et que la présence du P+R en souterrain gênerait un projet de prolongement de la ligne de métro 7. Il faut penser le réaménagement du pôle-gare tout en prenant en compte les autres projets de transport /mobilité dans le secteur, qui ont été présentés pendant la réunion.

- **Jean-Christophe LAGARDE**, ancien maire de Drancy, précise que les scénarios non retenus présentés par Ile-de-France Mobilités en première partie de réunion, ne permettraient pas de franchir la voie ferrée pour rejoindre l'ex-RN2. La municipalité s'est positionnée sur ce sujet et estime que ce passage est nécessaire pour les Courneuviens et les Drancéens, un point d'attention qui a été entendu et pris en compte par Ile-de-France Mobilités.

Selon lui, installer des commerces ou des bureaux dans ce triangle ne fonctionnerait pas, et la construction d'un parking souterrain sous le stade de foot empêcherait l'utilisation de



ce dernier pendant toute la durée des travaux. Le passage souterrain existant pour les mobilités douces est aujourd'hui difficile d'accès. Le projet présenté permet de faciliter son accès et de mieux maîtriser les flux de voyageurs. Il ajoute qu'une station d'entretien des voies de la ligne de métro 7 va être aménagée à proximité de la Gare du Bourget. Il souligne le nombre de lignes de transports en commun amenées à se rejoindre au niveau de la gare dans les années à venir, un nombre qui générera un flux important de voyageurs. Il précise que la construction de milles logements n'est pas prévue au niveau de la Gare du Bourget.

- ***Une participante souhaite savoir s'il est envisageable de mélanger les deux scénarios de localisation du parking-relais et de construire les deux parkings.***

**Gilles FOURS** souligne d'une part que la construction de deux parkings ferait augmenter significativement le coût du projet et son équilibre financier. Et d'autre part, l'offre de stationnement proposée dans le cadre du projet est calibrée sur le besoin de rabattement de la voiture vers un transport en commun : une étude de stationnement a été menée et a confirmé le besoin d'environ 300 places de parking pour le rabattement vers un transport en commun. Il n'est donc pas prévu de construire davantage de places de rabattement.

Il précise que seuls les besoins de stationnement pour le rabattement vers un transport en commun concernent Ile-de-France Mobilités. Tout autre besoin de stationnement (pour faire des courses par exemple) est un sujet qui est traité par les municipalités. Il explique qu'Ile-de-France Mobilités privilégie la construction des parkings-relais dans la grande couronne, où du fait de l'offre de transports moins développée, les habitants ne peuvent se rendre qu'en voiture à la gare la plus proche. En petite couronne, il n'est pas prévu de parkings-relais car l'offre de transport est estimée suffisante pour que les habitants n'aient pas à prendre leur voiture pour se rendre à la gare. Drancy se situant en moyenne couronne, une étude de stationnement a été menée et a confirmé le besoin d'environ 300 places.

- ***Un participant demande si des pistes cyclables sont prévues pour accéder à la gare. Il met en avant la présence des trottinettes électriques, qu'il faut également prendre en compte.***

**Catherine LE GALL** répond que le maillage cyclable est essentiel l'efficacité des cheminements cycles et pour maximiser son utilisation. IDFM, dans le cadre de son périmètre de compétences dans l'aménagement des pôles-gares et des transports en commun, porte une attention particulière aux connexions cyclables jusqu'à ces derniers. L'aménagement d'itinéraires cyclables et la construction de parking vélo sont pensés à l'échelle du projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy. La construction de pistes cyclables à l'échelle de la ville est de la responsabilité des collectivités locales, qui portent la compétence d'aménagement des voiries. Par ailleurs, un projet de « RER vélo » va être mis en place d'ici 2030, avec 700 kilomètres de pistes cyclables, dont un tronçon prévu sur la RD932.

**Gilles FOURS** précise qu'une piste cyclable est bien prévue Rue des Cheminots par Île-de-France Mobilités. Les pistes cyclables se construiront au fur et à mesure sur les routes communales et départementales.



- ***Une participante souhaite avoir plus d'informations sur la manière dont est appréhendé le sujet du niveau sonore lié à l'augmentation de la circulation et de l'offre de transports en commun.***

**Gilles FORT** rappelle que les nuisances liées aux voitures vont diminuer dans les prochaines années en raison du changement des réglementations et des types de motorisation (du thermique à l'électrique). L'étude de circulation a montré que la voirie est correctement dimensionnée pour ne pas attirer une circulation trop importante. De plus, les mesures des impacts, notamment sonores, feront l'objet des prochaines études et de la constitution du dossier d'enquête d'utilité publique.

- **Vincent CAPO-CANELLAS**, Sénateur et ancien maire de Drancy, prend la parole au sujet de la durée des travaux. Il explique avoir commencé à travailler sur le Grand Paris Express en 2007. Douze ans après, il reste une partie des travaux à réaliser sur une durée de deux ou trois ans car il s'agit d'une opération de grande ampleur. Il ajoute que les phases de procédures sont nécessaires au bon déroulement des travaux et que les travaux de transports relèvent de financements divers et complexes.

- ***Un participant souligne le fait que la gare permet aux personnes de se rendre à l'extérieur de Drancy, mais que peu de personne l'utilisent pour se rendre à Drancy. Il demande également si un système de récupération des eaux de pluie est prévu.***

**Gilles FORT** répond que l'écoulement des eaux est bien pris en compte et qu'il est prévu de réaliser un cuvelage, étant donné que la nappe phréatique est proche. Cependant, les modalités de gestion des eaux de pluie seront précisées lors des études d'avant-projet, d'ici trois à quatre ans.

## 5. CONCLUSION

**Catherine LE GALL** fait un point sur la concertation à date :

- Une balade commentée et deux « rencontres voyageurs » ont déjà eu lieu
- A date, plus de 400 coupons T ont été reçus par la Poste et plus de 50 avis ont été déposés en ligne sur le site internet du projet. Elle remercie les personnes ayant participé à la concertation.
- La concertation continue jusqu'au 27/02/2023 inclus avec le formulaire de dépôt d'avis sur le site internet, la réception des coupons-T par voie postale.

**L'animatrice** conclut la réunion en remerciant les participants pour leur présence ce soir et en rappelant que la concertation se poursuit jusqu'au 27 février. Elle les invite à contribuer par écrit en ligne ou en remplissant les coupons disponibles en salle.

# CONTRIBUTIONS DES PARTIES PRENANTES

## Contribution de la ville de Drancy

Mesdames, Messieurs,

La Ville de Drancy que je représente soutient le scénario n°1, c'est-à-dire celui prévoyant la construction d'un parking-relais au cœur du triangle ferroviaire, ainsi que la création d'un mini-tunnel permettant de rejoindre directement l'ancienne nationale 2 depuis la rue des Cheminots.

Plusieurs raisons nous conduisent à faire ce choix.

D'une part, parce que le futur pôle gare du Bourget sera l'un des plus importants hubs de transports d'Ile-de-France. C'est une bonne nouvelle pour notre territoire qui souffre d'une offre de transports historiquement carencée. Mais, alors que le principal bassin de population susceptible d'emprunter cette gare se trouve sur Drancy, c'est à dire au sud de la gare, celle-ci n'est quasiment pas ouverte du côté sud, seulement du côté nord. L'ouverture au sud envisagée est donc un impératif pour faciliter l'accessibilité des voyageurs à ce pôle important.

Cela dit, elle doit impérativement s'accompagner d'aménagements permettant d'absorber le flux de voyageurs attendus à terme, flux que les voiries actuelles, coincées par le pont du Bourget et le « triangle du Bourget » ne sauraient absorber sans l'ouverture d'une autre voie routière et active. Nos infrastructures actuelles sont en effet essentiellement à caractère résidentiel et sont inadaptées à l'accueil de flux aussi importants.

Enfin, la ville de Drancy étant dénué de tout moyen de transport lourds en son sein et dépendant d'infrastructures situées dans sa périphérie (Gares du Bourget, de Drancy, et future gare de Drancy-Bobigny), il est essentiel que des solutions de stationnement de rabattement soient prévues pour les usagers drancéens éloignés et victimes d'un réseau de bus insuffisant.

En ce sens, il nous apparaît bienvenu que l'actuel triangle ferroviaire inexploité par la SNCF permette, à terme, d'accueillir plusieurs centaines de véhicules, mais également de rejoindre directement la RN2 depuis Drancy, sans passer par le pont du Bourget qui ne pourrait lui non plus supporter un tel flux.

D'autre part, le scénario n°2 ne répond pas aux problématiques auxquelles nous devons faire face à Drancy. D'abord parce qu'il viendrait ajouter une circulation non supportable pour les habitants de la Cité du Nord mais également car il retarderait de façon inacceptable le projet de réaménagement du stade de football des cheminots que la ville compte entreprendre.

Le scénario n°1 répond donc à un double impératif : s'inscrire dans un schéma cohérent à l'échelle de l'ensemble du territoire, tout en respectant les enjeux propres à notre commune.

Au nom de la Municipalité, je remercie les équipes d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) pour leur professionnalisme durant cette phase de concertation. Les présentations qui ont été faites aux habitant(e)s du territoire ont contribué à susciter intérêt et curiosité, ce dont nous pouvons collectivement nous féliciter.

Bien cordialement,

Aude LAGARDE

Maire de Drancy

Conseillère départementale



## Contribution de la ville du Bourget

Jean-Baptiste Borsali, Maire du Bourget, a posé la question de la sécurisation du parking et des voitures qui y seront garées lors de la réunion publique. Il souhaite connaître les mesures qui seront mises en place pour lutter contre les voitures-tampons.

## Contribution de la Confédération Française Pour La Promotion Sociale Des Aveugles Et Amblyopes (CFPSAA)

Le réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy va entraîner beaucoup de changements dans le secteur et il faut s'assurer que les personnes déficientes visuelles pourront accéder et bénéficier comme tout le monde de l'entièreté du service de transport. Pour ce faire voici quelques préconisations :

- Guider et orienter : Puisqu'il s'agit là d'un pôle d'échange multimodaux très complexes, il est nécessaire qu'un schéma d'orientation permette de mener d'un mode à l'autre, d'un guichet à l'autre.
  - o Balises sonores pour trouver l'entrée principale de la gare, les quais de tram, la station SGP avec les lignes 16 et 17, les arrêts de bus
  - o De chemin de guidage (NF P98-352) pour circuler entre l'entée et la barrière de validation du ticket dans ces différents espaces. [VOIR SNCF]
- >
- Circuler en toute sécurité
  - o Equiper les escaliers de bandes d'éveil de vigilance (NF P98-351) en haut de chaque volée, de nez de marche contrastées, de (première et dernière) contre marche contrastées, de manchons braille sur les mains courantes pour indiquer les détails des quais et les sorties [VOIR RATP].
  - o Protection des passerelles conformément au guide du CEREMA sur le sujet
  - o Accessibilité des arrêts de bus et des passages à niveau [VOIR Fiches pratiques Fédération des Aveugles de France, CEREMA et DMA]
  - o Accessibilité des passages souterrains [VOIR SNCF]
  - o Interdiction de pas d'âne et autres marches en sifflets.

Ces recommandations de mise en accessibilité s'appliquent au neuf comme à l'existant que vous rénovez à l'occasion de ces travaux.

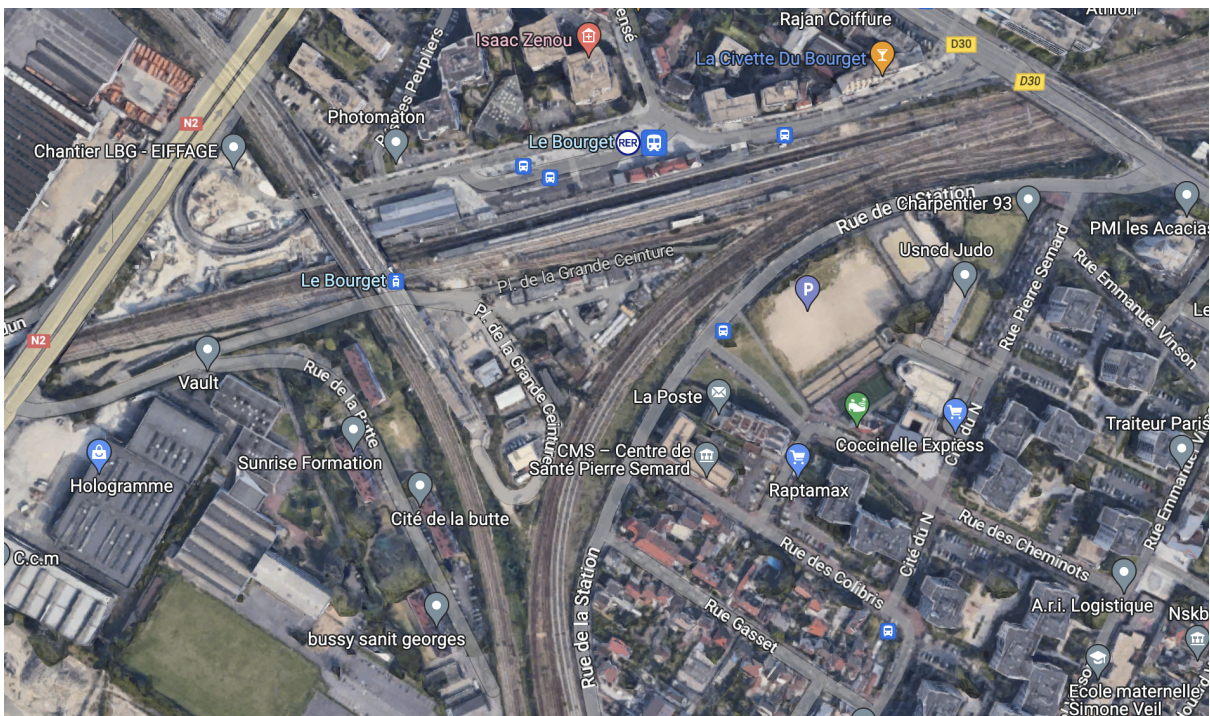
# Contribution Vélo Île-de-France

# Contribution concertation préalable Pôle gare Le Bourget Drancy

par le Collectif Vélo Île-de-France

Le Collectif Vélo Île-de-France est la fédération des associations de plaidoyer vélo en Île-de-France, qui ont pour but de faciliter les déplacements à vélo sur le territoire.

## Situation



## Résumé

Le projet doit favoriser les rabattements à vélo. Si de nombreuses propositions sont de nature à promouvoir ce rabattement (stationnement vélo de bonne dimension, piste cyclable prévue), **le vélo souffre dans ce projet d'une forte concurrence de la voiture**, propre à résolument dissuader son usage :

- L'ouverture à la circulation générale d'une nouvelle traversée routière à travers les deux faces sud du triangle ferroviaire est susceptible de créer un nouvel itinéraire de shunt des mouvements entre la D30 et la D932 (ex-N2). Ce nouvel itinéraire chargera le réseau de rues de Paris Campagne de la ville de Drancy d'un trafic dissuasif pour les usagers à vélo.
- Cette nouvelle traversée passe par un franchissement existant très étroit sous le faisceau ferroviaire ouest (voies du T11 Express et de la Grande Ceinture). L'option privilégiée est de faire passer les voitures en alternat, et de mélanger piétons et cyclistes sur l'espace restant, sur 2,50 mètres de largeur. **Ce partage favorise les conflits entre piétons et cyclistes.**
- Le franchissement des voies fret (façade est du triangle) se fait en passant sous les voies, par décaissement de tout le réseau routier environnant. À la place des rues plates existant aujourd'hui, **la rue de la Station, la rue des Cheminots, et la place à l'intérieur du triangle sont semi-enterrées, avec de nouvelles pentes artificielles, allant jusqu'à 10 %** pour la sortie du tunnel en direction de la place.
- La création d'un parc-relai automobile de 300 places sur 2 à 4 niveaux est un aspirateur à voitures pour le pôle gare. **Il contribuera lui aussi à surcharger les rues environnantes en trafic**, rendant ces dernières impropres au mélange des vélos avec les voitures.
- Malgré les efforts notables sur le stationnement et la piste cyclable à l'intérieur du triangle ferroviaire, **le projet n'incite pas au report modal et favorise inconsidérément le rabattement automobile.**

**Le Collectif Vélo Île-de-France porte la demande que le projet contribue au désenclavement par les mobilités actives plutôt qu'au renforcement de la dépendance automobile.** Le projet devrait inciter privilégier le stationnement vélo sur le stationnement auto, les nouvelles traversées est-ouest pour piétons et vélos plutôt que voitures, et les nouvelles traversées nord-sud pour piétons et vélos plutôt que piétons seuls.

## Nouveaux accès

La création de nouveaux accès est positive pour désenclaver les quartiers. Cependant, dans une optique de favoriser les déplacements par des modes vertueux et non par des modes individuels motorisés, il est tout à fait contreproductif d'ouvrir ces accès également au trafic motorisé.

En particulier, le passage sous les voies du T11 Express n'a pas tellement de sens à s'ouvrir au trafic motorisé. S'il est pensé pour désengorger le pont de Drancy, c'est qu'il doit offrir une capacité d'écoulement crédible. Or, l'étranglement du passage oblige à faire passer le trafic en alternat. On risque donc de ne créer qu'une voirie embouteillée, aggravée par la création d'un parc-relai de grande capacité (300 places), lui aussi contradictoire avec les objectifs de réduction des déplacements individuels motorisés, et contraire aux engagements pour les gares du Grand Paris Express (aucun nouveau parking).

C'est d'autant plus problématique que les piétons et les vélos sont renvoyés ensemble dans un minuscule espace de 2,50 m. Ce partage est source de conflits et contraire à une vision d'apaisement de l'espace public.

Le franchissement souterrain des voies fret ne peut se faire qu'en décaissant l'ensemble du réseau environnement, créant des pentes qui n'existent pas aujourd'hui. En sortie de tunnel, ce sont ainsi des pentes de 7 à 10 % qui sont proposés à vélo !





À contrario, aucun nouveau franchissement cyclable n'est prévu entre les deux côtés de la gare, malgré la création ou le prolongement de deux passerelles piétonnes. **Ces passerelles pourraient bien être aménagées pour créer une traversée cyclable nord-sud**, pourquoi pas même sur les deux faisceaux ferroviaires (RER B et fret) d'un coup !

## Plan de circulation

Au nord, la rue du Chevalier-de-la-Barre n'est pas très intéressante pour le trafic aujourd'hui, mais pourrait le devenir si son débouché sur la D932 permettait le tourne-à-gauche. Ce point n'est pas clair sur les plans. Si cela devait être le cas, un shunt du carrefour D30×D933 deviendrait possible, et rendrait la rue incompatible avec la mixité vélo (aujourd'hui déjà médiocre en raison d'une largeur de voirie trop faible : environ 3,20 m).

Au sud, la nouvelle voie peut servir de shunt pour le même trajet. Les prévisions de trafic montrent une création significative de trafic. Là encore, ce n'est pas compatible avec l'objectif de réduction des déplacements en voiture individuelle.

Si cette nouvelle voie est dotée d'une infrastructure cyclable, celle-ci atterrit sur le carrefour avec la rue de la Station. Cette dernière n'est pas équipée d'une infrastructure cyclable alors que son trafic est susceptible d'augmenter, autant en raison du nouvel accès, que du très grand parc-relai prévu.

## Accès cyclables

L'accès sud est doté d'une piste cyclable étroite, et mélangée avec les piétons sous l'ouvrage du T11 Express.

La piste est collée à la chaussée, ce qui complique la traversée pour les piétons, qui n'ont pas de refuge entre la piste et la chaussée, et qui complexifie également les arrivées aux carrefours.

Celles-ci semblent d'ailleurs peu crédibles. Aussi bien l'arrivée sur la D932 que sur la rue de la Station consistent en un atterrissage sur un trottoir en angle droit sans autre traitement.

## Stationnements vélos

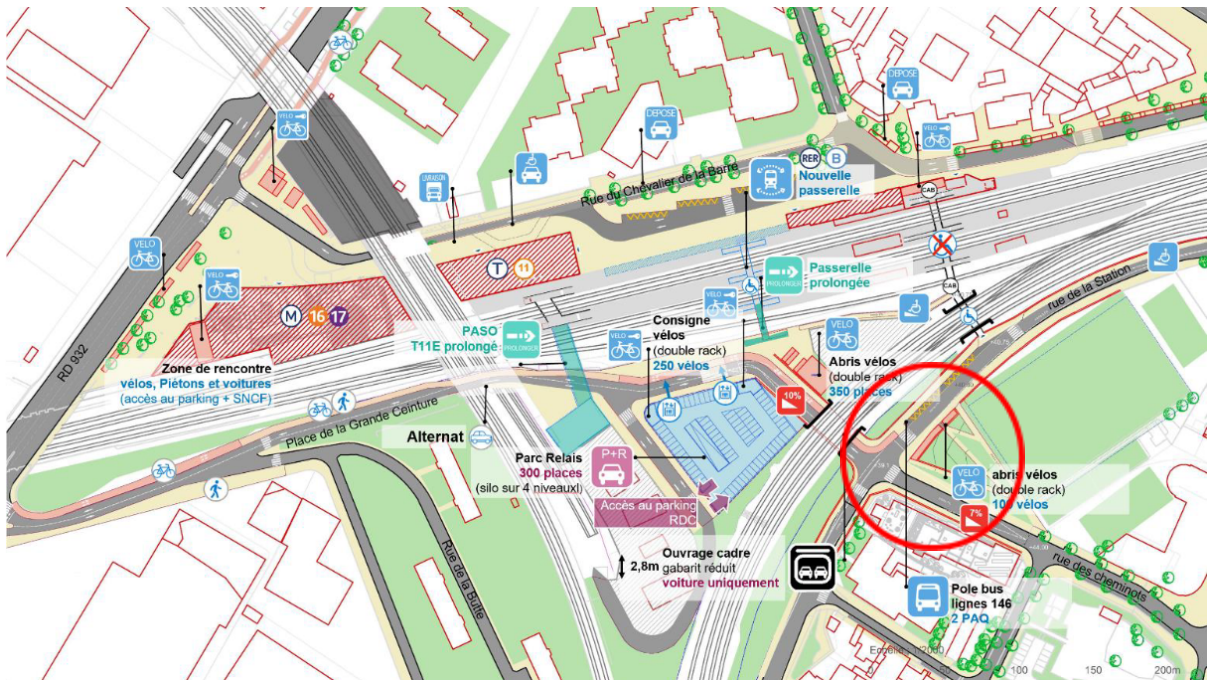
Le nombre de stationnement prévu est satisfaisant eu égard à la gare.

Dans les deux scénarios, il est regrettable que la majorité des places vélos se trouve du côté sud des principaux accès aux métro, RER et tram. D'un point de vue visibilité et accessibilité, le projet de stationnement gagnerait à ce que les parts soient inversées : la majorité des places vélos au plus près des entrées principales en libre accès (« sécurisées » par la surveillance informelle des passages) et quelques places en consigne sécurisée du côté sud des entrées.

Les poches de stationnement prévues dans le nord de la gare, dans le bâtiment voyageurs et sur le parvis, seront certainement très bien utilisées par les usagers du fait de leur emplacement avantageux. Il serait intéressant de savoir si ces deux parcs peuvent être agrandis, notamment en prenant en considération une potentielle densification en installant des arceaux en double rack.

À l'intérieur du triangle ferroviaire, les passages seront certainement moins réguliers et très liés aux heures de pointe. Se pose donc la question de la sécurisation des vélos. En effet, mettre en place une grande vélostation dans le triangle, à la place du parc relais automobile, pourrait être une solution pour rendre cet espace attractif pour les vélos. Dans une logique de privilégier l'accessibilité des modes actifs aux gares, il est cohérent de permettre un accès plus proche aux vélos qu'aux voitures.

Toutefois, il faudrait anticiper la construction de cette vélostation en proposant du stationnement vélo pendant les travaux. Ceux-ci peuvent être en libre accès.



*Scénario 1 : le parking voiture dans le triangle pourrait générer un trafic motorisé important.*

Dans le scénario 1, les stationnements au sud du triangle impliquent nécessairement le fait de traverser. Le parking relais intégré dans le triangle va certainement générer un trafic motorisé important, ce qui complique encore la traversée (entouré en rouge sur la carte). Il est par ailleurs peu probable que les stationnements soient utilisés pour un rabattement vélo vers les stations de bus qui sont du même côté de la rue. L'intermodalité vélo / transports en commun dans la plupart du temps la combinaison train-vélo et non bus-vélo, puisque les bus sont eux-mêmes un moyen de rabattement.





*Scénario 1 : le trafic motorisé rend la traversée de rue plus difficile pour les cyclistes qui voudraient se garer à cet emplacement.*



*Scénario 2 : les stationnements dans le triangle gagneraient à être placés de l'autre côté de la piste cyclable.*

Dans le scénario 2, les stationnements vélos dans le triangle (entourés en rouge) seraient mieux placés côté piste cyclable, comme dans le scénario 1.

## Contribution FNAUT

**CONCERTATION PREALABLE SUR LE REAMENAGEMENT  
DU PÔLE LE BOURGET - DRANCY**

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS  
FNAUT ÎLE-DE-FRANCE  
Février 2023**

*L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).*

*La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.*

**POSITION GENERALE**

Au vu des objectifs proposés par le maitre d'ouvrage, à savoir :

- améliorer l'accessibilité des Drancéens à la gare du Bourget et rendre cette dernière plus lisible,

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports  
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06  
web : [www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org) courriel : [aut@aut-idf.org](mailto:aut@aut-idf.org) Twitter : @Asso\_usagersidf*

- donner une cohérence d'ensemble à l'actuel pôle multimodal du Bourget - Drancy qui, dès à présent, regroupe :
  - le RER B Nord dont la gare du Bourget - Drancy constituera prochainement un potentiel terminus intermédiaire,
  - le tram express T11 avec pour l'instant la seule direction d'Épinay-Villetaneuse,
  - les lignes de bus rayonnant autour de la gare du Bourget ou la desservant,
- améliorer la qualité de service (information, attente, sécurité),
- recréer les liaisons ville-ville rompues par les différentes voies ferrées,
- accompagner l'arrivée des futurs transports en commun :
  - lignes 16 et 17 du Grand Paris Express,
  - prolongement du tram express vers Noisy-le-Sec,

**l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France soutient sans réserve le projet de réaménagement du Pôle Le Bourget - Drancy.**

## A PROPOS DES DEUX SCENARIOS PROPOSES

A l'occasion de cette concertation préalable, le maître d'ouvrage a présenté deux scénarios. Ces deux propositions d'aménagement sont très proches l'une de l'autre et se différencient essentiellement par l'emplacement du parc relais.

Nous estimons que cet emplacement n'a pas d'incidence perceptible sur le fonctionnement du pôle multimodal et que cette question doit par conséquent être tranchée par la population concernée et par ses élus.

**Nous ne prenons donc position ni l'un ni pour l'autre des deux scénarios.**

## UNE GRANDE ABSENTE, LA LIGNE 7 DU METRO

Le sujet du prolongement de la ligne 7 du métro de son terminus actuel à La Courneuve jusqu'à a minima le pôle du Bourget - Drancy, voire au-delà, a été

largement abordé lors de la réunion publique d'information du 16 février 2023, en particulier par les élus drancéens.

Cependant, ce projet majeur de transport inscrit au SDRIF est presque absent du Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du maître d'ouvrage. Il n'y est signalé qu'en quelques lignes très discrètes à la page 20 (paragraphe 2.4.3).

Il s'agit pourtant d'un projet qui révolutionnera les transports de ce secteur de l'Île-de-France et transformera profondément le fonctionnement du pôle multimodal Le Bourget - Drancy.

Il importe donc qu'au plus vite le maître d'ouvrage détermine les dispositions (mesures conservatoires) à prendre dans le cadre du présent projet pour permettre la réalisation ultérieure du prolongement de la ligne 7.

**A cet effet, il est maintenant urgent que le prolongement de la ligne 7 à Drancy fasse l'objet de son propre DOCP qui, confronté à celui du réaménagement du pôle et aux projets urbains des communes de Drancy, du Bourget et de La Courneuve, permettra d'éviter tout faux pas.**



# Contribution Paris en Selle



# **Note sur les aménagements cyclables proposés pour le réaménagement du Pôle Le Bourget-Drancy**

Le pôle Le Bourget-Drancy va devenir un des plus gros pôles voyageurs d'Île-de-France et de France avec 55 000 voyageurs par jour qui y sont attendus en 2030.

Le projet d'aménagement du pôle doit prendre en compte le trafic voyageur mais aussi le trafic cyclable dans les communes du Bourget et de Drancy. Le parvis des gares doit être relié à l'ensemble des réseaux de transport des deux villes. Ce n'est pas le cas dans le projet, il n'y a pas d'aménagement cyclable sécurisé.

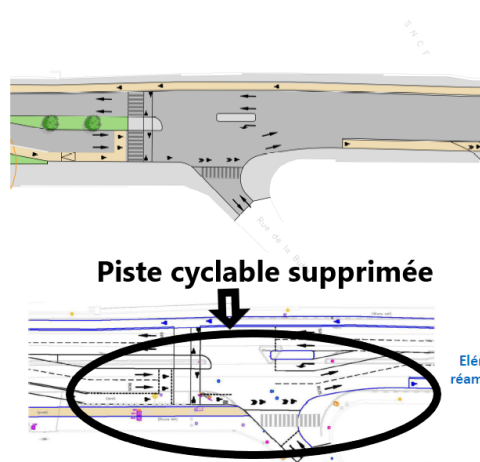
## **Sécuriser les cyclistes en créant une piste cyclable bidirectionnelle sur le parvis**

### **Créer une piste cyclable sur la RD 932**

Le projet de requalification de la RD 932 en boulevard urbain prévoit la création d'une piste cyclable sur la RD932 (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, page 27).

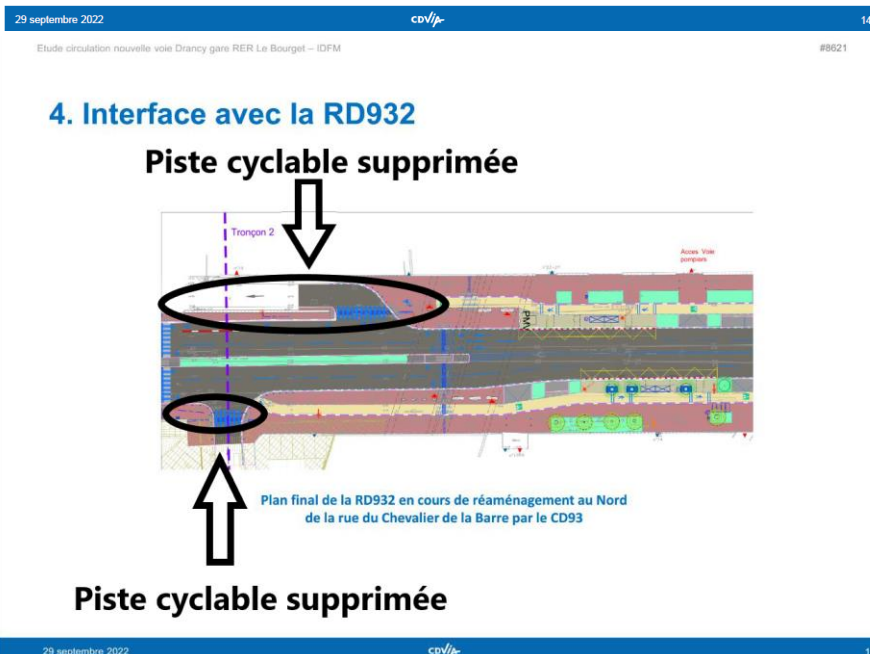
Mais cette piste est interrompue entre les rues de la Butte et la rue du Chevalier-de-la-Barre, devant les gares des lignes de métro 16 et 17 (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, page 71).

#### 4. Interface avec la RD932



Réaménagement en carrefour à feux déjà prévu

Eléments d'esquisses partagés par le CD93 concernant le réaménagement de la RD932 sur la séquence La Courneuve  
Carrefour RD932 – rue de la Butte



Le CEREMA recommande pour les voies limitées à 50 km/h à fort trafic que :

*“Le long des voies limitées à 50 km/h ou plus, des aménagements séparatifs sont à privilégier. La piste sera généralement préférée à la bande cyclable dès que le trafic motorisé devient significatif (> 6000 véh/jour).”*

<sup>1</sup> “8 recommandations pour réussir votre piste cyclable”, CEREMA, 8 février 2021 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>





S'agissant d'un pôle RER et métro majeur du Grand Paris Express, l'absence de piste cyclable n'est pas envisageable.

De plus, il faut s'attendre à un conflit d'usage si aucun aménagement dédié n'est créé pour accéder aux consignes vélos et abris vélos et traverser le parvis de la gare.

Il est donc nécessaire de créer une piste cyclable sur la RD932 entre les rues de la Butte et du Chevalier-de-la-Barre (voir schéma ci-dessous).

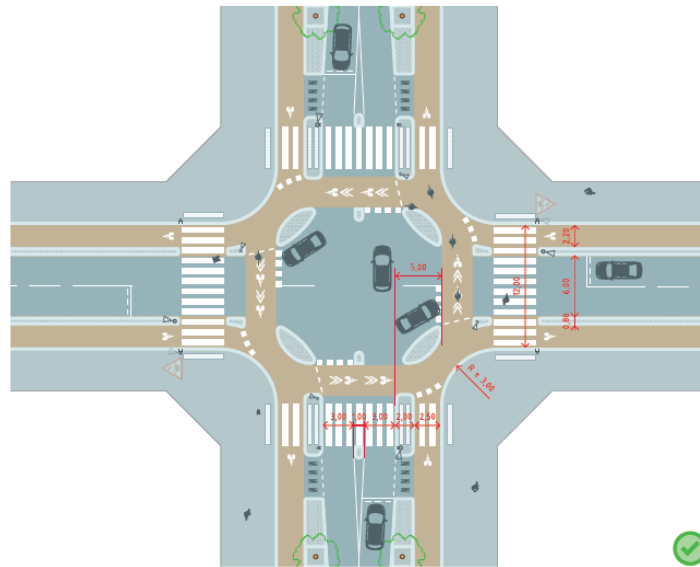
Une piste bidirectionnelle a un intérêt pour l'intermodalité vélo/train et aussi pour les déplacements vélo dans la zone à partir ou en direction de la RD932.

En effet, compte tenu de l'implantation de plusieurs parcs de stationnement, une piste bidirectionnelle permettra aux personnes qui souhaitent garer leur vélo et qui n'ont pas trouvé de place de stationnement de revenir sur leurs pas pour rejoindre un abri vélo situé plus loin.



Gare centrale de Rotterdam (Photo : Jean-François Pierre)

Les carrefours avec les rues de la Butte et du Chevalier-de-la-Barre devront être retravaillés afin de sécuriser la traversée du carrefour par les piétons.



Carrefour protégé  
Guide des aménagements cyclables - paris en selle<sup>2</sup>

## Créer une piste cyclable bidirectionnelle place de la Grande-Ceinture

Le projet prévoit de supprimer la piste cyclable sur une large portion de la place de la Grande-Ceinture et de mélanger les cyclistes sur un trottoir de 2,5 à 3 m avec les piétons. La place de la Grande-Ceinture permet de joindre les stationnements vélos positionnés au centre de la place. Les cyclistes vont être gênés pour rejoindre la ville de Drancy car il n'existe pas d'autre itinéraire cyclable sécurisé.

Les cyclistes ne pourront pas aller sur la chaussée car il est prévu un trafic local d'environ 4 000 véhicules / jours sur la place de la Grande-Ceinture (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, page 38). Une piste cyclable est nécessaire pour l'intermodalité vélo-train et pour les trajets locaux. La suppression de la piste cyclable n'est pas envisageable.

Le CEREMA recommande pour les voies dont le trafic est de 4 000 voitures que :

“Le long des voies limitées 30 km/h ou moins, la piste cyclable est souvent pertinente si on souhaite maintenir un trafic motorisé supérieur à 4 000 véhicules par jour.”<sup>3</sup>

<sup>2</sup> <https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

<sup>3</sup> “8 recommandations pour réussir votre piste cyclable”, CEREMA, 24 février 2021, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

Le CEREMA recommande pour la création de pistes cyclables que :

*“Il est essentiel de proposer des infrastructures dont la capacité est cohérente avec les ambitions de part modale du territoire concerné.*

*Les largeurs des pistes cyclables doivent rendre possible :*

- *le dépassement des cycles, dont les cycles à gros gabarit (vélos cargos, vélos avec remorque, etc.),*
- *la circulation à deux de front pour générer une convivialité et rendre possible l'accompagnement des enfants,*
- *l'écoulement du trafic en section courante et l'éventuel stockage des vélos aux intersections.<sup>4</sup>*

*C'est pourquoi la largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m (**2 m minimum**). La largeur souhaitable d'une piste bidirectionnelle est de 3,5 m (**3 m minimum**). Si un flux cycliste très important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de piste cyclable bidirectionnelle à 4 m : cette largeur rend possible de circuler à deux de front dans chaque sens. Dans les cas où le trafic cycliste attendu est très faible (quelques centaines de cyclistes par jour), notamment en milieu interurbain, il peut être envisagé d'abaisser la largeur à 2,5 m, à condition que l'accotement de la piste cyclable soit circulaire et pardonne les écarts de trajectoires.”*

Il est donc nécessaire de créer une piste cyclable continue d'une largeur de 4 m place de la Grande-Ceinture, en supprimant le trafic automobile.



Entrée nord de la piste cyclable sous les voies ferrées  
Gare centrale de Rotterdam (Photo : Jean-François Pierre)

<sup>4</sup> “8 recommandations pour réussir votre piste cyclable”, CEREMA, 24 février 2021, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

La création de tunnels cyclables sous des voies ferrées ex nihilo est possible :

- Construction en 2017 d'un tunnel cyclable sous les voies ferrées à Den Dolder (Pays-Bas): <https://youtu.be/YZ9LgXg7Jvg>
- Construction en 2021 d'un tunnel cyclable sous les voies ferrées à Utrecht (Pays-Bas) : <https://youtu.be/3uhmvkEEX0k>

## **Créer une piste cyclable bidirectionnelle rue du Chevalier-de-la-Barre**

Le projet prévoit la circulation de 4 lignes de bus sur la rue du Chevalier-de-la-Barre, la rue qui permet d'accéder à la gare de RER B au départ de la RD932. Le mélange des cyclistes avec les bus va créer un risque important pour les cyclistes. L'absence de piste cyclable n'est pas envisageable.



Gare centrale de Rotterdam (Photo : Jean-François Pierre)

Le CEREMA recommande pour les vélorues que :

*"La cohabitation des cyclistes avec les transports en commun est généralement peu compatible avec le niveau de sécurité et de confort qu'on cherche à fournir aux usagers de la vélorue. Elle peut en effet constituer un frein à l'utilisation de l'aménagement pour les usagers les moins à l'aise."*



Il apparaît primordial que :

- ces vélorues n'intègrent que des lignes de bus aux fréquences de passage particulièrement faibles (quelques bus dans la journée) ;
- le dimensionnement du profil en travers soit adapté pour permettre des situations d'interactions vélos-bus les mieux vécues possibles par les cyclistes (situations de dépassement notamment).

Les risques de l'absence d'aménagement cyclable sur une rue avec 4 lignes de bus, ce sont les nombreux bus arrêtés, des cyclistes bloqués derrière les bus, qui doivent les contourner, avec des bus susceptibles de déboîter, auxquels il faudra ajouter les taxis et les livraisons.

Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 4 m doit donc être créée rue du Chevalier-de-la-Barre.

## Sécuriser le stationnement des vélos

Le projet prévoit la création de 8 parcs de stationnement.

Dans le scénario 1, la consigne vélo place de la grande ceinture n'est pas située aux abords de la piste cyclable. Les cyclistes vont devoir traverser la rue qui connaît un trafic important. Leur temps de trajet va être rallongé. La localisation de la consigne vélo place de la Grande-Ceinture n'est pas claire. Il n'est pas précisé si l'accès à la consigne se fait par l'extérieur ou par le parking. La sécurité des cyclistes va en être diminuée. L'accès n'est pas sécurisé par une piste cyclable. Seuls des stationnements vélos non sécurisés sont placés aux abords de la piste cyclable.

L'absence de stationnement sécurisé aux abords de la piste cyclable n'est pas envisageable.

Dans le scénario 2 variante, la consigne vélo est située aux abords immédiats de la piste cyclable alors que les abris vélos sont placés de l'autre côté de la rue. Cet aménagement donne clairement la priorité au stationnement sécurisé.

**Le scénario 2 variante doit donc être privilégié au scénario 1 variante.**

Afin de réduire les temps de trajets des cyclistes qui souhaitent rejoindre les abris vélos, il sera nécessaire de réduire le temps d'attente des cyclistes au passage piéton.

La consigne vélo étant située en contrebas d'aménagements ferroviaires, il est souhaitable de rendre son design accueillant car son emplacement est peu attractif (exemple ci-dessous).



Parking vélo de la gare d'Amsterdam RAI<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Photo: Vervoerregio Amsterdam <https://wijnemenjeme.nl/projecten/nieuws/metamorfose-station-rai-voltooid/>

## Contribution de SNCF Gares et Connexions

Le projet de réaménagement du Pôle Le Bourget – Drancy constitue une réelle opportunité de développement de la gare SNCF. En plus de moderniser une gare stratégique de l'axe nord du réseau francilien, elle va permettre à de nombreux habitants d'accéder plus facilement à la gare du Bourget. L'amélioration de l'accès du côté de Drancy, que ce soit le scénario 1 ou le scénario 2 répond parfaitement aux ambitions de SNCF Gares & Connexions de rendre les gares plus modernes, plus accessibles et plus efficaces.

Une attention particulière devra être apportée dans les phases ultérieures du projet pour définir au mieux les impacts des travaux sur les voyageurs et les circulations. La gare du Bourget devra rester un lieu attractif pendant cette phase pour permettre aux voyageurs d'accéder aux transports disponibles.

Les perspectives des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express mais également du prolongement du T11 consolident la pertinence du projet en désenclavant la partie sud de la gare et en renforçant l'accessibilité des ouvrages en gare existants.

# Contribution SNCF Réseau



## Réaménagement Pôle Le Bourget-Drancy

### Propositions de SNCF Réseau IDF dans le cadre de la concertation concernant le réaménagement du Pôle Le Bourget-Drancy

SNCF Réseau remercie IDFM d'avoir mis en place la concertation relative au projet de réaménagement du Pôle gare Le Bourget-Drancy pour un projet que les communes attendent depuis longtemps, en particulier Drancy, qui a terme, verra le quartier sud désenclavé. De nombreux échanges avec la ville de Drancy, depuis plusieurs années, avaient permis d'envisager un aménagement urbain sur la place, nonobstant les installations indispensables au bon fonctionnement du chemin de fer et qui ne peuvent être déplacées.

Réseau souligne que le rôle du Gestionnaire d'Infrastructure est de permettre tout ce qui est possible de faire afin de favoriser le projet. Toutefois, les équipements qui pourraient être déplacés sur un site possible au Blanc-Mesnil ne sauraient être pris en charge par le Gestionnaire d'Infrastructure. Le relogement devra impérativement être porté par le projet de réaménagement. En effet, la mise en œuvre du projet ne procurerait pas de gain particulier. Le projet de réaménagement du Pôle Le Bourget Drancy n'a pas d'incidence sur la performance du réseau ferré (en termes de fonctionnement de nos équipements) ni sur les modes opératoires de nos agents. Le financement de cet éventuel relogement est à intégrer dans le porté à connaissance du projet.

Dans un souci de clarté et d'expression des besoins distincte, il a été décidé que chaque société du groupe public ferroviaire répondrait sous sa propre responsabilité.

Concernant SNCF Réseau, la problématique se situe majoritairement sur l'objet cour de la grande ceinture en raison des installations, des équipements présents et des travaux du prolongement du T11 à l'Est.

#### Concernant le projet du prolongement du T11 :

##### Vision T11 :

Les deux scénarios présentés sont compatibles avec le projet T11 car ils n'affectent pas l'emprise foncière qui héberge aujourd'hui les installations de l'exploitant de la ligne et accueillera ultérieurement des installations techniques complémentaires.

Au regard de l'horizon de réalisation envisagé pour les travaux du pôle gare, très voisins de ceux de l'extension du T11, une coordination de site sera impérative pour assurer la cohérence globale des besoins d'approvisionnements, de stockage et de constructions des différents chantiers (pôle Gare – T11 phase 2).

Dans le cadre des deux scénarios présentés, les capacités d'accès et d'intervention de SNCF Réseau pour la maintenance des lignes du RFN (ligne B et GC) doivent être maintenues en nombre et en qualité tant lors de la phase construction qu'en cible.

Le projet devra prendre en compte la reconstitution sur site de stocks de secours visant à maîtriser les délais de retour à la normale du service par suite d'incident.

Le projet doit rester compatible avec les limites d'emprises actuelles de la ligne Paris-Laon. Aucun élargissement de la voie de desserte du triangle le long des voies ferrées n'est envisageable sans impact lourd sur les conditions d'exploitation et de maintenance des lignes B et Paris-Laon.

Le projet doit prendre en considération les bassins de rétention CDG Express ainsi que certains réseaux filaires qui longent la ligne principale.

#### Concernant les équipements et installations présents sur le site :

Dans le cadre du projet d'aménagement du pôle Le Bourget-Drancy, IDFM et la ville de Drancy proposent plusieurs scénarii.

Pour la réalisation de ces scénarii, il a été demandé à SNCF Réseau d'étudier :

- La possibilité de déplacer la clôture située place de la Grande Ceinture de 50cm à 1m afin d'offrir un cheminement plus confortable pour les modes doux.
- La possibilité de libérer les emprises situées sur le triangle du Bourget.
- La possibilité de libérer l'emprise foncière le long de la rue de la Station.

Ces éléments de contexte étant énoncés, SNCF Réseau souhaite formuler un avis sur les phases études, travaux et exploitation sur le site dit du triangle du Bourget.

#### ➤ Phases Etudes

Pour le démarrage des études qui lui sont demandées, SNCF Réseau a besoin de la transmission de données d'entrées complémentaires.

Dans le cadre de l'étude de libération du triangle du Bourget et de la reconstitution des fonctionnalités sur le site du Blanc-Mesnil, SNCF Réseau attire l'attention sur les points suivants :

Il est nécessaire de maintenir la continuité d'activité des installations de maintenance présente dans le triangle du Bourget. La libération de cet emplacement ne pourra être effective que lorsque les reconstitutions auront été mises en service. Le triangle du Bourget comprend notamment un accès rail/route place de la Grande Ceinture, utilisé par les équipes de maintenance infrastructure, qui permet l'accès aux voies des engins de maintenance ; cet accès doit être conservé soit sur place en analysant l'acceptabilité de sa coexistence avec les aménagements prévus dans le projet urbain, soit être relocalisé à proximité en cohérence avec les besoins de la maintenance et de la ville.

Ces évolutions des installations de maintenance de la ligne B localisées sur le triangle de Drancy doivent être réalisées de façon concertée afin que cela ne génère pas de dégradation des conditions de travail du personnel de maintenance infrastructure de la ligne B et par-delà, un risque de dégradation de la maintenance de la ligne elle-même.

SNCF Réseau a identifié le site industriel du Blanc-Mesnil situé à proximité qui lui permettrait de reloger ses installations de maintenance. Toutefois ce site est actuellement occupé par le projet CDG Express, et la reconstitution sur le Blanc-Mesnil des installations de maintenance du triangle du Bourget ne pourra se faire qu'à la fin de son occupation

Il est à noter que les chiffrages évoqués ne prennent pas en compte la reconstitution des fonctionnalités et les acquisitions foncières. Les dévoiements réseaux et les sujétions de contraintes ferroviaires (dépose, pose de rails, ...) ne sont pas compris non plus et devront être financés dans le cadre du projet d'aménagement urbain.

➤ Phase Travaux

SNCF Réseau rappelle la nécessité de maintenir la fonctionnalité de l'accès rail/route pendant toute la durée des travaux. L'organisation et le phasage des travaux d'aménagement urbain doit être travaillé avec SNCF Réseau et SNCF Voyageurs pour permettre le maintien des circulations des trains Transilien (Ligne B et T11) et des trains de fret (GC). En cas d'impact sur les circulations ferroviaires, les phases travaux devront être organisées en cohérence avec les processus de SNCF Réseau sur ce sujet et des substitutions routières devront être mises en œuvre.

Concernant les activités de l'Infrapôle de Paris Nord, établissement en charge de la maintenance du réseau ferré sur ce secteur géographique :

Les deux scénarios présentés préservent le maintien des shelters et installations télécom et énergie nécessaires au fonctionnement des lignes du RFN. Ce point est impératif et ne souffre d'aucune flexibilité.

Les deux scénarios présentés impliquent le relogement des activités industrielles de maintenance de SNCF Réseau. Le relogement de ces activités, envisagé aujourd'hui au Blanc-Mesnil, au bénéfice d'un projet dont SNCF Réseau n'est aucunement bénéficiaire est à porter le projet de pôle Gare. Il n'est pas à date intégré aux enveloppes financières présentées au public. Le relogement de ces activités sur un site compatible avec les exigences de proximité et d'accessibilité industrielle aux installations maintenues est un préalable à la conduite de l'opération du pôle gare.

Dans le cadre des deux scénarios présentés, les capacités d'accès et d'intervention de SNCF Réseau pour la maintenance des lignes du RFN (ligne B et GC) doivent être maintenues en nombre et en qualité tant lors de la phase construction qu'en cible.

Au regard du volume de dégradations constatées sur la zone, une étude de sureté pour la conduite de projet et la situation cible devra être menée afin de garantir tout risque de pénétration du public dans les emprises à partir des voies publiques et du triangle. A cet égard, le scénario 1 est plus défavorable que le scénario 2 sur ce critère.

Concernant les activités spécifiques ESTI :

Cette entité gère les activités télécoms et informatique pour SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF G&C et SNCF FRET. Le bon fonctionnement de cette activité est essentiel pour le chemin de fer. En cas de panne, aucune circulation ferroviaire ne peut être assurée. La localisation des équipes et du matériel de secours est donc primordiale en cas d'incident afin d'agir pour réparer le plus rapidement possible les installations endommagées ou en dérangement.

Dans le projet proposé, le service ESTI se voit évincé du Triangle sans proposition de relogement. Le projet doit intégrer l'activité ESTI dans sa conception. Une solution de repli doit être étudiée sans que SNCF Réseau ne soit pénalisé tant en termes d'organisation du travail qu'en cout d'étude ou de reconstitution.

On rappelle que les activités du service ESTI, comme c'est d'ailleurs le cas sur toute l'Ile-de-France, impactent tous les acteurs du monde ferroviaire du secteur Le Bourget Drancy.

Étant donné le caractère stratégique des activités du ESTI, son déménagement sur un site compatible avec les exigences de proximité et d'accessibilité industrielle aux installations maintenues est un préalable à la conduite de l'opération du pôle gare et dans tous les cas de figure, à porter par ce dernier. Cette opération n'est pas à date intégré aux enveloppes financières présentées au public.

Dans tous les scénarios présentés, les capacités d'accès et d'intervention du ESTI doivent être maintenues en nombre et en qualité tant lors de la phase construction qu'en cible.

Sans télécommunications et sans réseau informatique et sans la possibilité de remettre en service rapidement des installations souffrant d'un incident, aucun train ne circule.

A ce jour, sur le Triangle de la cour de la Grande Ceinture, le service ESTI est composé des installations suivantes :

- \*) des bungalows (vétustes, en fin vie), nombre à confirmer
- \*) un secteur LT complet de l'établissement y est stationné : DPX, TO + équipe d'intervention ☒ environ 20 personnes
- \*) un atelier, équipé avec du matériel de précision
- \*) un parc de véhicules, environ 10 unités, y compris des camions
- \*) parc de secours de tourets et couronnes pour les câblages ☒ matériel stratégique et hautement sensible nécessitant de manière impérieuse d'être mis à l'abri au sein de périmètres sécurisés pour le protéger de actes de malveillance, notamment des vols
- \*) un parc de bombonnes de gaz et un stock d'azote pour les soudures
- \*) les occupations totalisent, en bâtiments, environ 478 m<sup>2</sup> à date

Bonne réception.

## Contribution SNCF Transilien

Le projet de réaménagement du pôle le Bourget-Drancy a clairement du sens par rapport à l'ouverture de la gare côté Drancy. Ce projet va faciliter les accès à la gare par le sud en permettant plus d'échanges de flux voyageurs avec une meilleure accessibilité et une vraie intermodalité. Les vrais plus :

- La mise en accessibilité d'un cheminement depuis la rue de la station à Drancy pour traverser les voies ferrées et rejoindre la place de la grande ceinture,
- Le prolongement d'une nouvelle passerelle accessible dédiée aux voyageurs pour franchir les voies du RER B et rejoindre la gare depuis la place de la grande ceinture à Drancy,
- La création de de parkings vélos de part et d'autre des voies ferrées,
- La création d'une nouvelle voie d'accès passant sous les voies ferrées (fret) pour tous les modes entre la rue des cheminots et la Place de la Grande Ceinture (automobilistes, piétons et cyclistes).
- La création d'un parking-relais de 300 places, destiné aux automobilistes venant emprunter un transport en commun. Deux scénarios sont proposés pour l'implantation de ce parking-relais :
  - o Un parking aérien de trois niveaux dans le triangle ferroviaire sur la Place de la Grande Ceinture (scénario 1)
  - o Un parking souterrain de deux niveaux sous le stade de foot permettant ainsi de laisser place à un projet immobilier dans le triangle de ferroviaire ( Scénario 2)

Le réaménagement du pôle le Bourget-Drancy, quel que soit le scénario, n'a pas d'impact identifié sur l'exploitation ferroviaire pour la ligne B, la ligne K, le T11 et CDG x

Pendant les phases travaux :

La gare du Bourget avec le T11 et la mise en service du M16 et du M17 va devenir un pôle d'échange beaucoup plus important, ce qui exige une disponibilité totale du plan de transport.

Aussi, les phases de travaux prévues aux abords de la gare du RER B et de la ligne K, qui auront des conséquences sur le fonctionnement de la ligne, devront être instruites dans le cadre des processus capacitaires de SNCF Réseau (interruptions temporaires des circulations (ITC), limitations temporaires de vitesse (LTV) ou autres). L'objectif est de permettre la mise en place des actions préventives (information, substitutions, etc.) idoines pendant la phase travaux.

Les années 2026 et 2027 seront chargés en travaux sur le réseau, ainsi il serait judicieux que les phases travaux impactantes pour les circulations soient planifiées à partir de 2028. Avec la mise à niveau du PASO coté province, il y a aura un impact important sur la ligne K, les circulations TER, FRET mais aussi CDG x.

Quelques points d'attentions identifiés pour chaque scénario :

Les scénarios doivent permettre de préserver le prolongement du T11.

- Pour le scénario 1,

La sureté sur le triangle ferroviaire sera un point crucial pour l'attractivité du pôle le Bourget-Drancy à la fois pour les voyageurs mais aussi pour les personnels du T11 qui travaillent et qui transitent par cette zone.

- Pour le scénario 2,

Dans ce scénario, un accès direct du pôle vers le T11 serait un vrai plus (escaliers, escaliers mécanique).

Ce scénario 2 offrirait un meilleur cadre de travail aux personnels du T11 qui sont positionnés dans le triangle. La présence de bureau et de commerce plutôt qu'un parking offrirait un cadre avec plus de sureté.

En conclusion

Quelques soit le scénarios, il s'agit d'un projet positif pour les échanges de flux voyageurs et l'accessibilité aux transports. Le projet de réaménagement du pôle le Bourget-Drancy permet de désenclaver la partie sud de la gare et de faciliter les accès à la gare depuis la commune de Drancy.

Le scénario 2 donnera plus d'attractivité à la gare et au pôle du Bourget. La sureté du site sera un élément crucial pour rendre ce pôle attractif. L'environnement que cela soit pour les voyageurs ou les personnes travaillant sur place serait plus agréable et avec une sureté bien maitrisée. Le choix du scénario devra se faire en prenant en compte aussi de l'impact sur le réseau ferroviaire et sur les plans de transport pour permettre une desserte et une exploitation suffisante pendant cette phase travaux.

# OUTILS DE COMMUNICATION

# Kakémonos





## RÉAMÉNAGEMENT

### Pôle-gare Le Bourget-Drancy

## Concertation du 23 janvier au 27 février 2023



**Riverains, usagers de la gare, commerçants, associations et collectivités locales : vous êtes tous invités à participer !**

La concertation constitue une étape importante dans la vie du projet. C'est un temps d'information et d'échanges qui permet d'enrichir le projet et de le faire évoluer grâce aux avis exprimés.



### Les rencontres

#### Les rencontres en gare du Bourget

**Lundi 30 janvier**  
de 17h30 à 19h30

**Mardi 7 février**  
de 17h30 à 19h30

**Samedi 11 février**  
de 10h à 12h



\*sur inscription depuis le site internet

#### La réunion publique d'information

**Jeudi 16 février**  
de 19h à 21h

à l'Espace culturel du Parc  
120 rue Sadi Carnot  
93700 Drancy



### Pour vous informer et donner votre avis



Le coupon T joint au dépliant



Le site internet



Le formulaire de dépôt d'avis via le site internet



Scannez ce QR-code

[pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr](http://pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr)



[pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr](http://pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr)





## RÉAMÉNAGEMENT

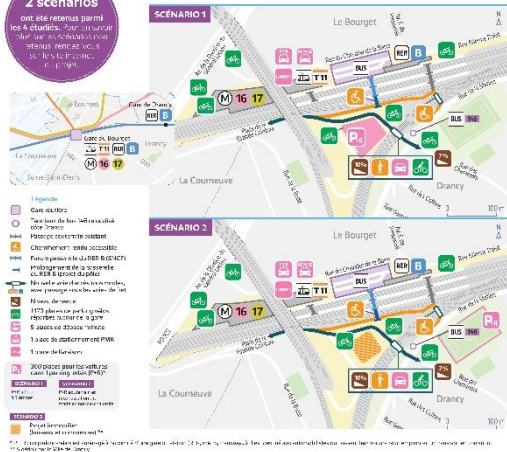
### Pôle-gare Le Bourget-Drancy

Un projet pour faciliter vos déplacements entre Drancy et la gare du Bourget

Concertation du 23 janvier au 27 février 2023

Informez-vous et donnez votre avis

2 scénarios ont été retenus parmi les 4 scénarios étudiés car ils offrent le meilleur compromis entre les enjeux du projet.



### Le projet en bref

- Accompagner l'arrivée des futures lignes de métro 16 et 17 et l'émergence de la gare du Bourget en un pôle-gare d'envergure métropolitaine.
- Renforcer les franchissements des voies ferrées.
- Offrir une meilleure accessibilité à la gare aux piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes et usagers de bus.
- Faciliter l'accès à la gare pour les automobilistes qui poursuivent leur trajet en transport en commun.

### Les chiffres clés

AUJOURD'HUI	LES AMÉNAGEMENTS
3 modes de transport en commun : RER B, T11 Express et 8 lignes de bus	1 170 places de parking vélos réparties entre Le Bourget et Drancy
2 nouvelles lignes de métro avec la mise en service des lignes M16 et M17	1 parking relais (P+R) 300 places de stationnement côté Drancy pour les automobilistes usagers des transports en commun
55 000 voyageurs quotidiens à l'horizon 2030, soit 2 fois plus qu'en 2015	5 places de dépose-minute
	1 place de stationnement PMR
	1 place de livraison

### Les grandes étapes du projet



pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr

## Affiche



RÉAMÉNAGEMENT

**Pôle-gare Le Bourget-Drancy**

## Un projet pour **faciliter vos déplacements** entre Drancy et la gare du Bourget



### Concertation du 23 janvier au 27 février 2023

**Les rencontres**  
en gare du Bourget

**Lundi 30 janvier**  
de 17h30 à 19h30

**Mardi 7 février**  
de 7h30 à 9h30

**La balade commentée**  
du projet

**Samedi 11 février**  
de 10h à 12h  
sur inscription depuis  
le site internet



**La réunion publique**  
d'information

**Judi 16 février**  
de 19h à 21h  
à l'Espace culturel du Parc  
120 rue Sadi Carnot 93700 Drancy

pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr



Site internet



Formulaire de dépôt d'avis  
via le site internet



Scannez  
ce QR-code

[pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr](http://pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr)



# Dépliant



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle-gare Le Bourget-Drancy

# Concertation

du  
23 janvier  
au 27 février  
2023



Un projet pour faciliter vos déplacements  
entre Drancy et la gare du Bourget.  
**Informez-vous et donnez votre avis !**

pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr





## VALÉRIE PÉRESSE

Présidente de la  
Région Île-de-France  
et d'Île-de-France  
Mobilités

# Édito

*La gare du Bourget s'inscrit dans un territoire en pleine mutation, portée par plusieurs projets d'aménagement : ZAC du Quartier de la Gare, réaménagement de la route départementale D932, projets de renouvellement urbain... À l'horizon 2026, les lignes de métro 16 et 17 viendront compléter l'offre de mobilité existante du RER B, du T11 Express et des bus et contribueront à faire de la gare du Bourget un pôle d'échanges multimodal d'envergure métropolitaine. Le projet de réaménagement du pôle-gare Le Bourget-Drancy est essentiel pour accompagner cette transformation. Il donnera toute sa place aux modes actifs, améliorera l'accessibilité de la gare notamment depuis le sud à Drancy et les interconnexions pour tous les usagers – qu'ils soient piétons, à mobilité réduite, cyclistes ou automobilistes – et facilitera leurs déplacements. Vous êtes nombreux à emprunter chaque jour le bus, le RER ou le tramway : pendant la concertation, du 23 janvier au 27 février 2023, je vous invite à vous exprimer sur les futurs aménagements de la gare afin que nous puissions construire ensemble un projet au plus près de vos besoins.*



RÉAMÉNAGEMENT

**Pôle-gare Le Bourge**

# Le projet en bref

Le réaménagement du pôle-gare Le Bourget – Drancy consiste à :

- **Accompagner l'arrivée des futures lignes de métro** 16 et 17 et l'émergence de la gare du Bourget en un pôle-gare d'envergure métropolitaine
- Renforcer les **franchissements des voies ferrées**
- Offrir une **meilleure accessibilité** à la gare aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, cyclistes et usagers de bus
- **Faciliter l'accès à la gare** pour les automobilistes qui poursuivent leur trajet en transport en commun

### AUJOURD'HUI



**3 modes de transport en commun** : RER B, T11 Express et 8 lignes de bus

### DEMAIN

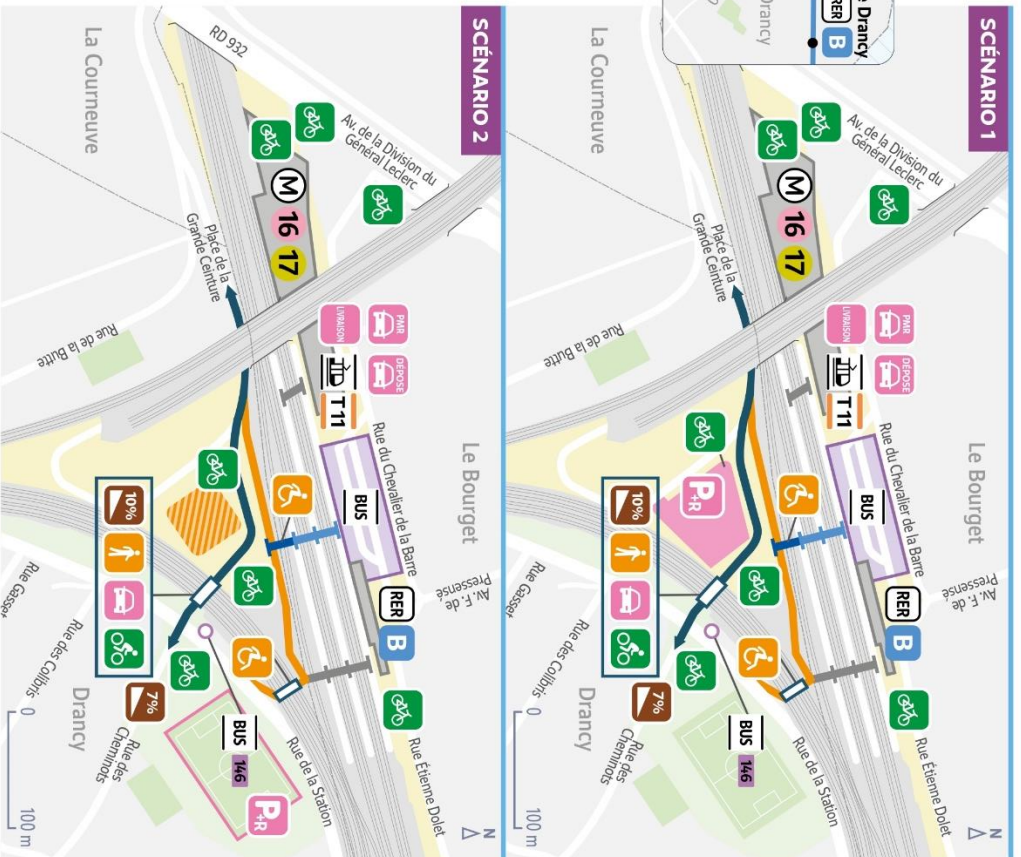


**2 nouvelles lignes de métro** avec la mise en service des lignes M16 et M17



**55 000 voyageurs quotidiens** à l'horizon 2030, soit 2 fois plus qu'en 2015

## -Drancy



### Légende

- Gare routière
- Terminus du bus 146 relocalisé côté Drancy
- Passage souterrain existant
- Cheminement rendu accessible
- Future passerelle du RER B (SNCF)
- Prolongement de la passerelle du RER B (projet du pôle)
- Nouvelle voie d'accès tous modes, avec passage sous les voies de fret
- Niveau de pente
- 170 places de parking vélos réparties autour de la gare
- 5 places de dépose-minute
- 1 Place de stationnement PMR
- 1 Place de livraison

**SCÉNARIO 1**  
300 places pour les voitures dans 1 Parking-relais (P+R)

**SCÉNARIO 2**  
P+R\* aérien à 3 étages  
P+R\* souterrain et reconstitution du stade en rez-de-chaussée.

**SCÉNARIO 2**  
Projet immobilier (bureaux et commerces)\*\*

**2 scénarios** ont été retenus parmi les 4 études. Pour en savoir plus sur les scénarios non retenus, rendez-vous sur le site internet du projet.

**Mise en accessibilité PMR** du passage existant sous les voies de fret jusqu'à la Place de la Grande Ceinture et création d'une rampe pour rejoindre la nouvelle passerelle du RER B

**Prolongement de la future passerelle du RER B** jusqu'à la Place de la Grande Ceinture à Drancy

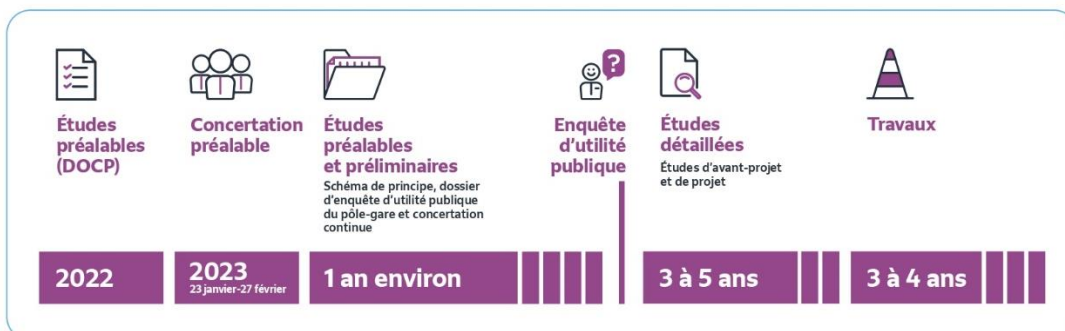
**Relocalisation du terminus du bus n°146 à Drancy** pour les usagers venant du Sud

**Création d'1 nouvelle voie partagée** dans le prolongement de la rue des Cheminots sous les voies de fret et vers la RD932

\* P + R : Un Parking-Relais est aménagé à proximité d'une gare ou station (RER, métro, tramway...). Il est destiné aux automobilistes qui laissent leur voiture pour emprunter un transport en commun.  
\*\* A définir par la Ville de Drancy.



# Les grandes étapes du projet



## Le coût du projet

À ce stade des études, le coût du projet est estimé entre 52 et 62 millions d'euros (respectivement pour les scénarios 1 et 2).



## Les acteurs du projet

Les financeurs des études préliminaires



Le maître d'ouvrage

Les collectivités concernées

Les partenaires



# Donnez votre avis :

## participez à la concertation du 23 janvier au 27 février 2023 !

**Riverains, usagers de la gare, commerçants, associations et collectivités locales : vous êtes tous invités à participer ! La concertation constitue une étape importante dans la vie du projet. C'est un temps d'information et d'échanges qui permet d'enrichir le projet et de le faire évoluer grâce aux avis exprimés.**

Après cette étape, Île-de-France Mobilités réalisera un bilan de la concertation qui sera soumis au Conseil d'administration. Il viendra nourrir le projet et sera pris en compte dans la poursuite des études afin que le projet réponde le mieux possible aux besoins et attentes du territoire.



### Pour vous informer

> **Le site internet du projet :**

[pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr](http://pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr)



### Pour donner votre avis



Scannez  
ce QR-code

> **Le coupon T** joint à ce dépliant

> **Le formulaire** de dépôt d'avis sur le site internet du projet  
ou en scannant ce QR code



### Pour participer aux rencontres avec l'équipe d'Île-de-France Mobilités



Scannez  
ce QR-code

> **Les rencontres en gare du Bourget :**

Lundi 30 janvier de 17h30 à 19h30

Mardi 7 février de 7h30 à 9h30

> **La balade commentée du projet, sur inscription  
depuis le site internet ou en scannant ce QR code**

Samedi 11 février de 10h à 12h

> **La réunion publique d'information :**

Jeudi 16 février de 19h à 21h, à l'Espace culturel du Parc,  
120 rue Sadi Carnot, 93700 Drancy

# Donnez votre avis sur le projet



**Renvoyez cette carte T par voie postale sans affranchissement jusqu'au 27 février 2023 inclus.**

**■ Vous êtes :**

Habitant de :

- Le Bourget       La Courneuve  
 Drancy       Autre : .....

Usager de la gare, vous vous y rendez :

- En bus       En vélo, trottinette ou équivalent  
 En T11       À pied  
 En RER B  
  
 En voiture       En deux-roues motorisés  
 En stationnement  
 En dépose-minute

**■ En gare, quel(s) transport(s) utilisez-vous majoritairement ?**

- RER B       Bus  
 T11       Autre : .....

**■ Quelles améliorations sont nécessaires pour faciliter vos trajets jusqu'à la gare ?**

.....  
.....  
.....

**■ Ce projet facilitera-t-il vos déplacements ?**

- Oui       Non

**Si oui comment ? Si non, pourquoi ?**

.....  
.....

**■ Parmi les deux scénarios proposés, lequel a votre préférence ?**

- Scénario 1       Scénario 2

**■ Quel est votre avis sur le projet ?**

.....  
.....  
.....



Vous souhaitez continuer à être informé sur le projet ? Indiquez votre adresse email pour recevoir les actualités :

.....

J'accepte que mes données personnelles soient conservées et utilisées par Île-de-France Mobilités, conformément aux dispositions de la politique de confidentialité des données. Je peux exercer mes droits d'accès et de rectification de mes données nominatives en envoyant un courrier postal à : Île-de-France Mobilités, 39-41 rue de Châteaudun - 75009 Paris.



[pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr](http://pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr)

