



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr

DOCP

Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales



Décembre 2022





Sommaire

Préambule	3
1.1. Qu'est-ce que le DOCP ?.....	4
1.2. Pôle gare	4
1.3. Le DOCP du PEM de Le Bourget - Drancy	4
1. Présentation du projet	5
1.1. Le contexte général	6
1.2. Le pôle identifié dans les documents de planification et d'urbanisme.....	7
2. Diagnostic et évolutions	9
2.1. Les caractéristiques urbaines du pôle.....	10
2.2. Les flux d'échanges au sein du pôle	16
2.3. Répartition sur le pôle gare et part modale des voyageurs.....	17
2.4. L'offre de transport et projets du pôle d'échanges.....	18
3. Enjeux et objectifs	29
3.1. L'intermodalité	31
3.2. Réaménager la gare routière Nord (option).....	36
3.3. Désenclaver l'accès sud du pôle - gare.....	38
4. Vers un nouveau pôle gare	41
4.1. Analyse des scénarios	42
4.2. Détails des deux scénarios proposés pour la concertation.....	47
4.3. Analyse comparative des scénarios proposés	54
5. Coûts et phasage	55
5.1. Estimation des coûts.....	57
5.2. Phasage et planning	60
6. Annexes	63
6.1. Etude de stationnement (février 2022)	64
6.2. Etude de circulation (septembre 2022).....	69



Préambule



1.1. QU'EST-CE QUE LE DOCP ?

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

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

1.2. POLE GARE

Un pôle gare multimodal est un lieu d'interfaces entre le mode ferroviaire et les autres modes de déplacement. Les pôles d'échanges multimodaux se trouvent au cœur des enjeux de déplacements, d'aménagement et de développement urbain, ils forment des lieux intégrés en termes d'intermodalité.

Les pôles gare multimodaux sont par nature composés de plusieurs fonctionnalités insérées dans un tissu urbain déjà constitué et souvent en devenir : gare ferroviaire, station de tramway, pôle bus, stationnement vélos et automobile, dépose-minute...

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

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

1.3. LE DOCP DU PEM DE LE BOURGET - DRANCY

Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage de l'étude de pôle multimodal à la gare Le Bourget RER, située à la charnière des communes du Bourget et de Drancy. Ce projet consiste à revoir l'accessibilité des drancéens à la gare, la rendre plus lisible et plus facile, en réaménageant le triangle ferroviaire, au sud des voies ferrées de la gare du Bourget RER, pour compléter le pôle multimodal déjà existant au nord.

Il est réalisé en partenariat avec les financeurs et les acteurs du pôle : la Région Île-de-France, l'Etat ; les Villes de Drancy et le Bourget, les Etablissements Publics territoriaux Paris Terre d'Envol et Plaine Commune, Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis ainsi que SNCF Gares et Connexions, Mobilités et SNCF Réseau.



1 . Présentation du projet

1.1. LE CONTEXTE GENERAL

1.1.1. Contexte du pôle

Le pôle-gare de Le Bourget - Drancy se situe à la confluence des communes de Le Bourget, de Drancy et de la Courneuve. Les communes de Drancy et de Le Bourget font partie de l'Etablissement Public Territorial Paris Terre d'Envol alors que celle de La Courneuve est rattachée à la l'EPT Plaine Commune.

Le territoire de la Seine-Saint-Denis va voir se développer un grand nombre de grands projets structurants au premier desquels le Grand Paris Express. Ces projets transports s'articulent avec des projets de refonte du territoire, comme la ZAC du quartier de la gare ou le projet urbain Baillet, qui font muter les zones post-industrielles en nouveaux quartiers mixtes.

Parallèlement, des pôles existants sont d'ores et déjà saturés et font l'objet de projets transports qui complètent leur organisation. C'est le cas du pôle-gare Le Bourget – Drancy qui avec l'arrivée des lignes 16 et 17 du métro en interconnexion avec le RER B, devient un pôle multimodal d'envergure métropolitain.

C'est dans ce contexte de développement de l'offre de transport sur le pôle que le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) a été initié.

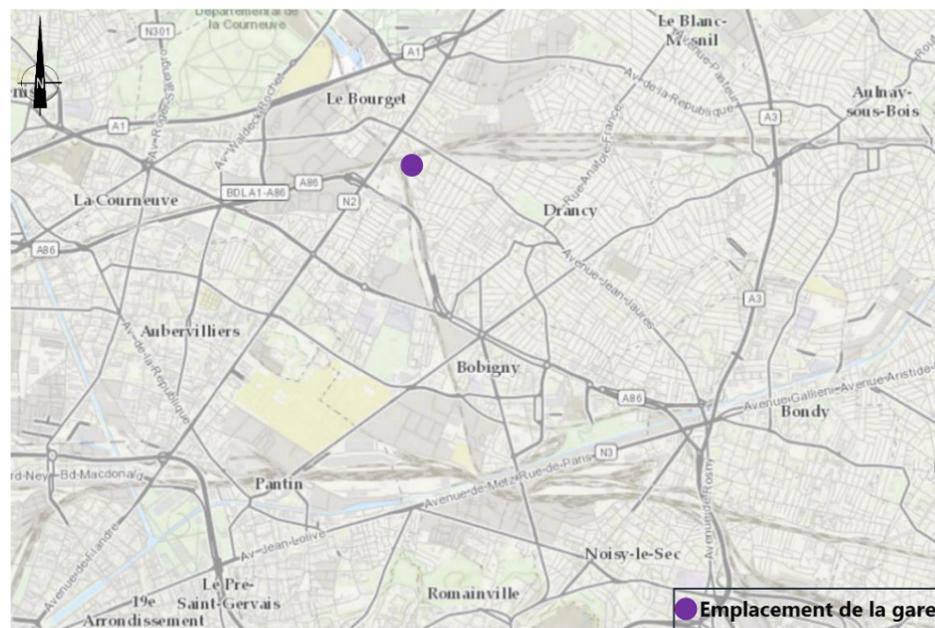


Figure 1 Plan de situation du pôle Le Bourget-Drancy par rapport à Paris (source : Géoportail IGN)

1.1.2. Les acteurs du projet

Le présent dossier, relatif à la réalisation du projet de réaménagement du pôle gare Le Bourget- Drancy, a été réalisé par Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités en Ile-de-France et maître d'ouvrage des études de DOCP.

Le projet est étudié dans le cadre d'une convention de financement, portant sur les études de niveau DOCP et la concertation préalable, qui a été notifiée en mars 2022 par Ile-de-France mobilité et qui associe la Région, l'Etat, les villes de Drancy et Le Bourget et l'EPT Paris Terre d'Envol.

Il a été élaboré en partenariat avec :

- La Région Ile-de-France
- L'Etat,
- La Ville de Drancy
- La ville de Le Bourget
- L'Etablissement Public Territorial Paris Terre d'Envol
- Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis
- SNCF Mobilités & Réseau, Gares & Connexion



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

En Ile-de-France de nombreux textes d'orientations de l'aménagement du territoire et d'objectifs de développement des transports existent, se déclinent les uns par rapports aux autres et se répondent. Le Schéma ci-dessous représente l'ensemble de ces textes réglementaires.

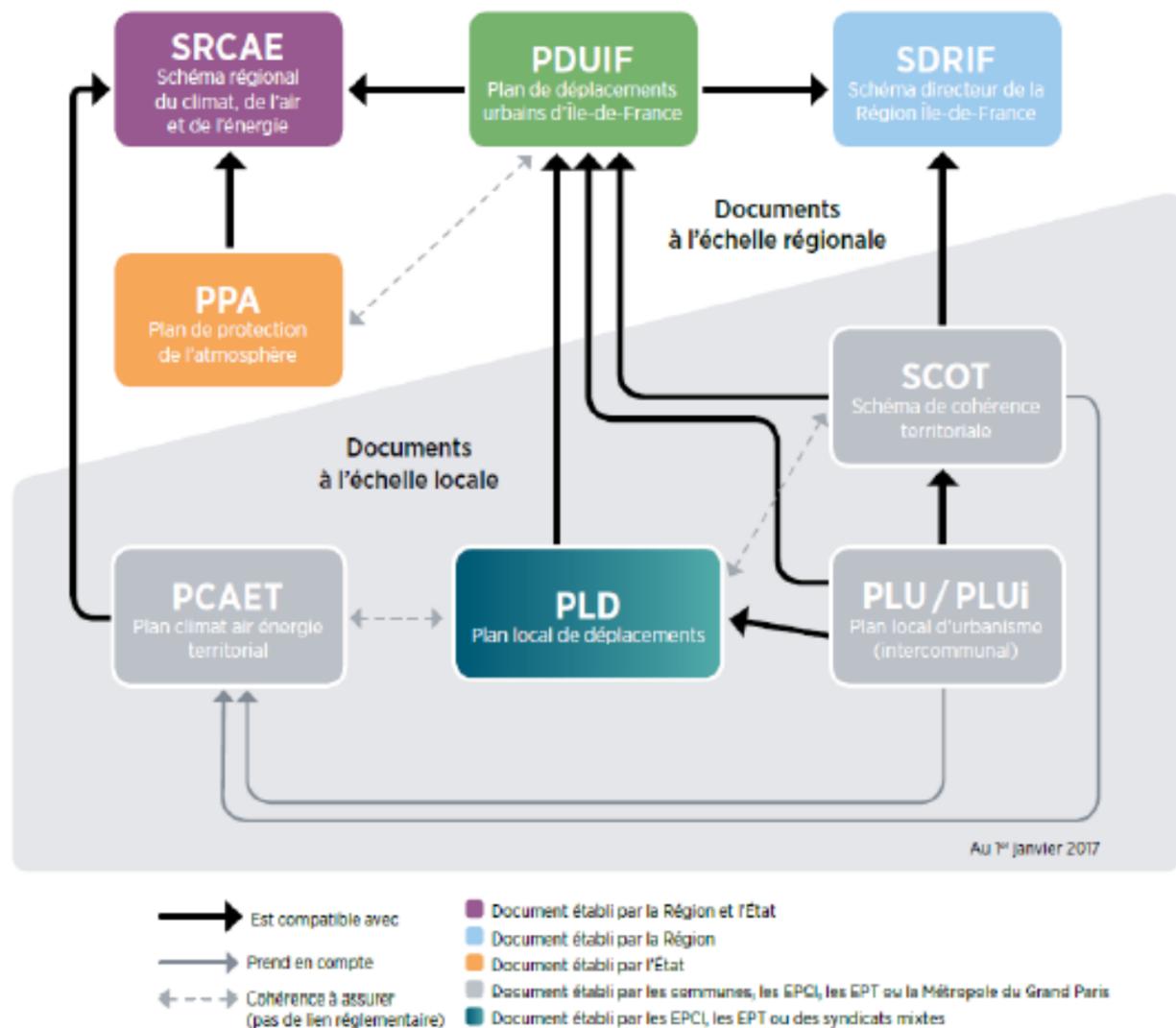


Figure 2 Ensemble documents réglementaires (source : IDFM)

1.2.1. Loi Grenelle

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

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

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

1.2.2. La Loi LOM

La Loi d'Orientation des Mobilités publiée le 26 décembre 2019 transforme en profondeur la politique des mobilités avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois faciles, moins coûteux et plus propres. Elle définit trois piliers :

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien (13,7 Md€ d'investissements de l'Etat en cinq ans : 2017-2022) ;
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ;
- Engager la transition vers une mobilité propre (objectif neutralité carbone en 2050, une trajectoire de réduction de 37,5% d'émission de CO2 d'ici 2030).

1.2.3. Contrat de Plan Etat-Région

Le Contrat de Plan Etat-Région 2023-2029 (CPER), signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 6 juillet 2022, est un document contractuel qui engage pour six ans les deux institutions sur le cofinancement de projets structurants, d'aménagement du territoire, de transition énergétique, de rénovation des enseignements supérieurs.

Un budget de 5,7 milliards d'euros a été établi pour soutenir la relance et construire l'Île-de-France.

Notons qu'il favorisera notamment les projets en faveur de l'aménagement des quartiers de gare du Grand Paris Express, quartiers propices à l'émergence de projet globaux d'aménagement susceptibles de répondre aux défis de la ville de demain.

Le volet transport sera négocié en 2023, entre l'Etat et la Région Ile-de-France.



1.2.4. Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France

Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France 2030 (SDRIF) a été adopté le 18 octobre 2013 par le Conseil Régional puis approuvé le 27 décembre 2013. Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien à l'horizon 2030. Cet outil de planification détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que les activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. Il assure ainsi la cohérence des politiques publiques et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement.

La Région a voté le 17 novembre 2021 la mise en révision du SDRIF actuel en vue d'élaborer un SDRIF-Environnemental (horizon 2040). L'objectif est de répondre aux nouveaux enjeux afin de relever les défis économiques, sociaux et environnementaux de l'Ile-de-France de demain :

- Lutter contre l'étalement urbain
- Intégrer les principes de l'économie circulaire à l'aménagement du territoire
- Anticiper les changements dus au réchauffement climatique
- Adapter le territoire à ses effets, préserver les écosystèmes et protéger les franciliens.

La concertation préalable se déroule du 16 septembre 2022 au 15 décembre 2022.

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

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE), approuvé le 23 novembre 2012, est un document stratégique qui définit les grands objectifs de la Région en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et adaptation au changement climatique.

L'objectif majeur à intégrer sur le projet du pôle d'échange de Le Bourget-Drancy est d'encourager les modes alternatifs à la voiture :

- en développant l'usage des transports en commun,
- en favorisant les modes actifs et en aménageant les voiries et l'espace public en faveur de ces modes.

1.2.6. Plan des Mobilités d'Ile-de-France

Ile-de-France Mobilités (IdFM), l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France, a délibéré le 25 mai 2022 pour engager l'élaboration du Plan des Mobilités en Île-de-France à 2030, sur la base de l'évaluation de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé en 2014, qui couvrait la période 2010-2020. Les objectifs et actions devraient être soumis au Conseil d'Ile de France Mobilités à l'automne 2023. L'arrêt du projet pour la Région Ile de France devrait intervenir début 2024, suivi d'une enquête publique. Il est prévu que ce Plan des Mobilités en Ile-de-France soit approuvé fin 2024.

1.2.7. Contrat de développement territorial (CDT)

Le Contrat de Développement Territorial (CDT) du Pôle métropolitain du Bourget a été validé le 12 juillet 2013. Ce territoire inscrit son projet de développement en tant que pôle aéronautique et aéroportuaire au sein du Nord-Est francilien.

1.2.8. Plan Local de Mobilité

L'EPT Paris Terre d'Envol s'est engagé en 2017 dans l'élaboration d'un plan local de Mobilité (PLM – ex PLD) qui définit la politique de mobilité au sein des 8 villes du territoire dans l'objectif d'améliorer la mobilité des habitants, salariés et usagers en favorisant les déplacements respectueux de l'environnement et de la santé. Il définit six grands objectifs (déclinés en cinquante actions) :

- Mieux intégrer le territoire dans les échanges franciliens ;
- Garantir l'accessibilité routière et en bus ;
- Repenser la place de la voiture dans l'espace public ;
- Favoriser la marche et le vélo ;
- Encourager de nouveaux usages de mobilité ;
- Améliorer le transport et la livraison de marchandises.



2. Diagnostic et évolutions

2.1. LES CARACTERISTIQUES URBAINES DU POLE

2.1.1. Les périmètres du pôle-gare

Le périmètre élargi de l'étude de pôle correspond à une zone d'influence en relation avec les autres transports en commun capacitaires existants et futurs autour du pôle. Ce dernier s'étend au Nord jusqu'au la future station de Le Bourget Aéroport et au Sud-Est jusqu'à la station de Bobigny Pablo Picasso et au Sud-Ouest jusqu'à la station La Courneuve 8 mai 1945.

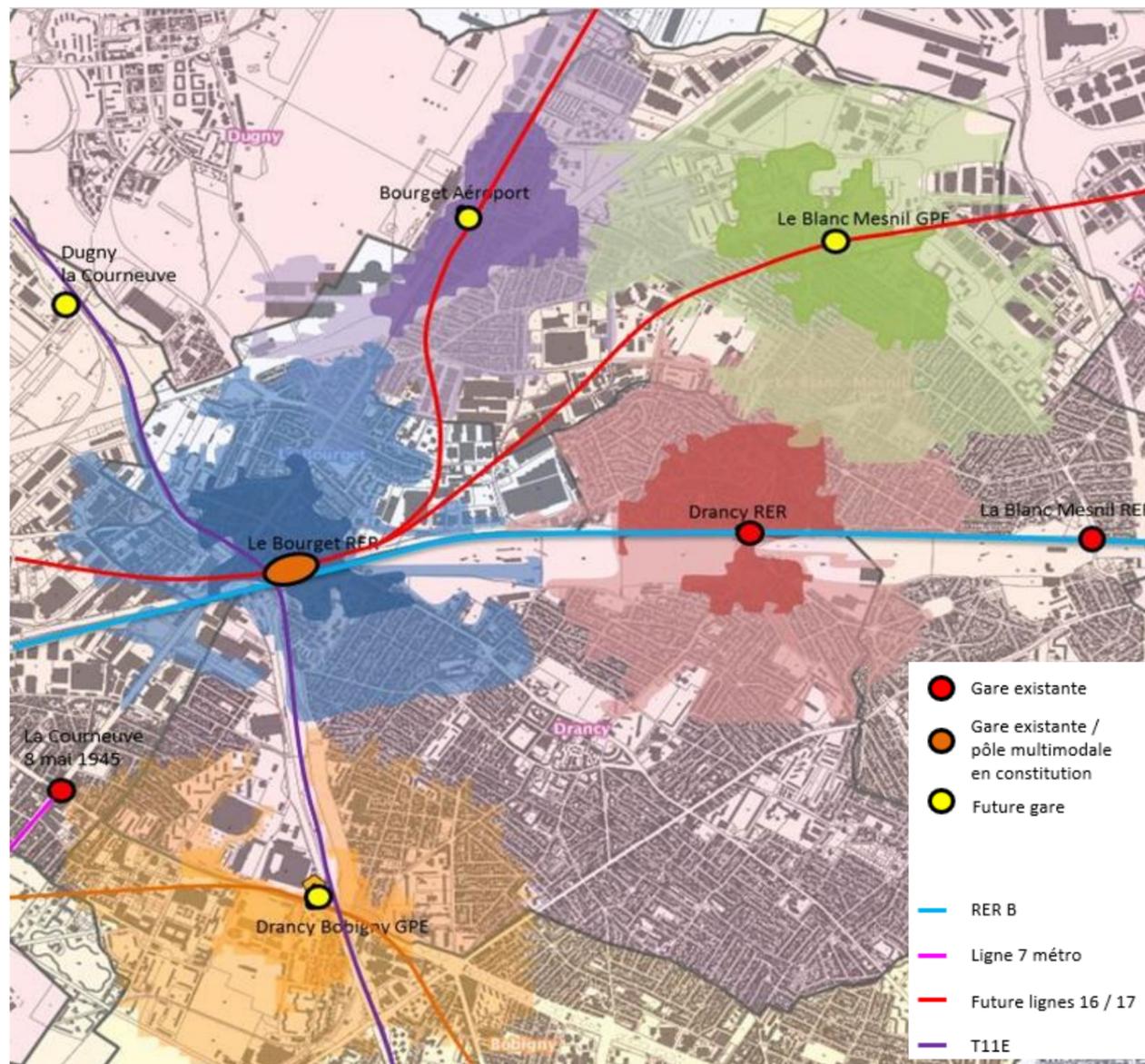


Figure 3 Périmètre élargi (source : IDFM, openstreetmap)

Trois périmètres complémentaires sont considérés :

- Le « **périmètre d'étude du pôle** », dans un rayon d'environ 500m autour de la gare.
- Le « **périmètre intermodal** » du pôle-gare, comprenant les espaces permettant l'accès au périmètre ferroviaire comme le ou les parvis de la gare et les espaces publics alentours, traitant l'organisation des modes autour de la gare la gare routière et les différents arrêts de bus et les accès tous modes à la gare ;
- Le « **périmètre ferroviaire** », comprenant les accès voyageurs et les bâtiments voyageurs de la gare RER et du Tram 11 Express, l'ensemble des espaces jusqu'aux quais, y compris les franchissements des voies, et l'extension des fonctionnalités voyageurs du nouveau franchissement du terminus partiel du RER B, l'extension du passage souterrain vers le nouvel accès sud du Tram 11 Express ;

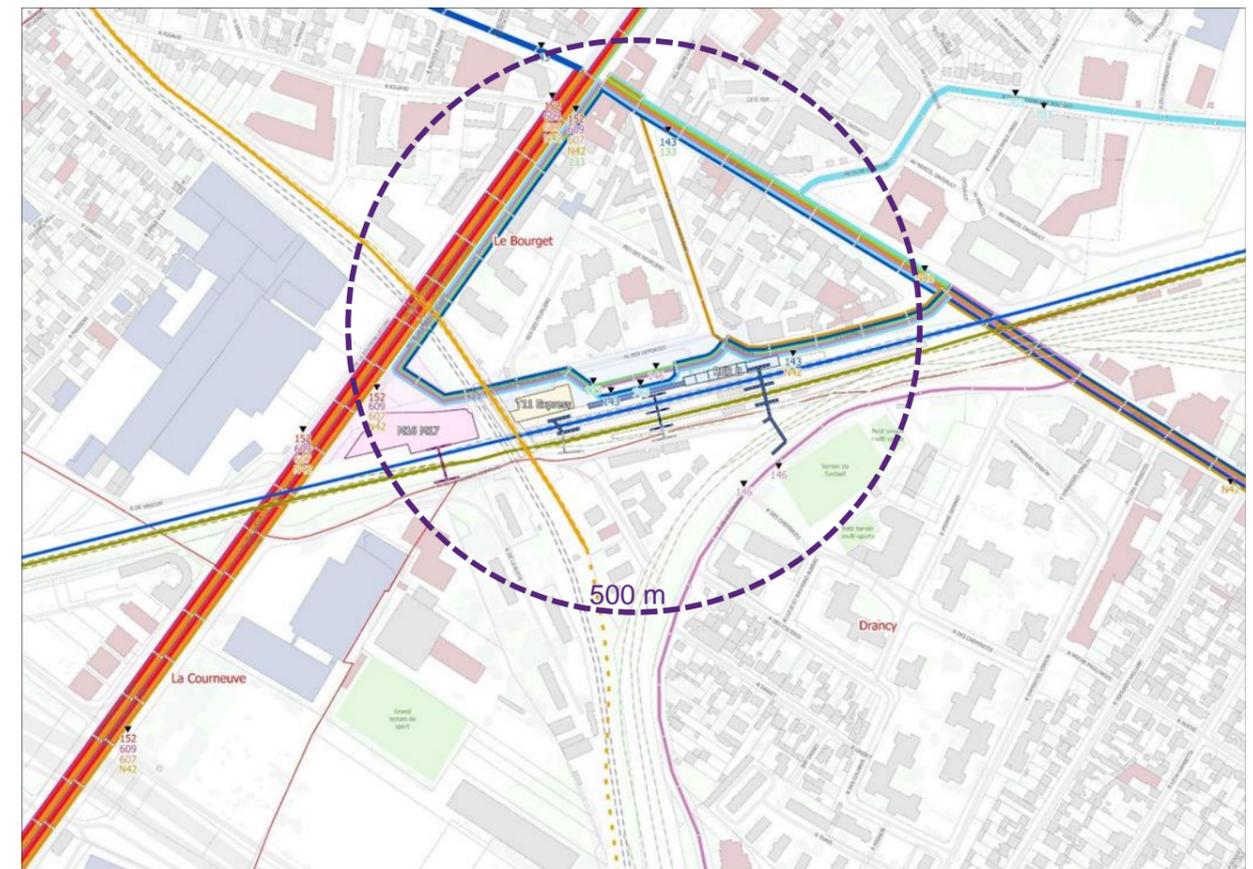


Figure 4 Périmètre du pôle d'échanges (source : EGIS)



2.1.2. L'identité urbaine du pôle aujourd'hui

Le pôle gare de Le Bourget-Drancy s'articule autour de la gare du RER B, la gare M16-17 du Grand Paris Express et la station du Tram 11 Express. Localisé à cheval sur les communes de la Courneuve, Drancy et Le Bourget, il est aujourd'hui essentiellement tourné vers cette dernière.

Le pôle d'échanges s'insère aujourd'hui dans un environnement urbain hétérogène mêlant différentes occupations, de typologie et d'ambiance.

Au Nord, sur la commune du Bourget, le pôle gare est une amplification du centre-ville proche. On retrouve un tissu urbain de ville déjà constitué notamment sur l'avenue Francis de Pressensé dans le prolongement de l'avenue de la Division Leclerc. L'Ouest et le Sud du pôle est constitué d'un tissu mixant grandes parcelles d'activités et petits lotissements datant du début du XXe siècle (zones d'activités Mermoz, du Rateau). A l'Est le tissu est essentiellement résidentiel combinant grande ensemble (quartier de la cité du Nord, de la Sablière, de la Butte) à des secteurs pavillonnaires (L'Avenir Parisien & Paris Campagne).

Avec l'arrivée des lignes de métro 16 et 17 du Grand Paris Express émerge un pôle d'échange d'envergure métropolitaine qui connaît une forte intensification urbaine. Plusieurs projets urbains plus ou moins avancés fleurissent sur les communes qui le bordent.

Les toutes premières lignes de chemin de fer françaises avaient été construites en 1828. Il faudra attendre 1842 pour connaître le véritable coup d'envoi de la construction de lignes à travers la France et **c'est en 1854 qu'une ligne « de Paris à Soissons » est envisagée**. Le conseil municipal de Drancy est alors consulté. Le Baron de Ladoucette ne voulait pas "que cette stupidité sans lendemain" traversât sa ville. La ligne « de Paris à Soissons » est finalement concédée par décret impérial à La compagnie des chemins de fer du Nord en 1857. La compagnie a trois années pour réaliser cette ligne à ses risques et périls.

La station du Bourget-Drancy est achevée en 1863. Elle est complètement détruite par les Prussiens lors de la guerre franco-prussienne de 1870 au cours des deux batailles dites du Bourget. La gare, les fermes comme le château de Ladoucette en sortirent en ruines.

La gare est reconstruite en 1871. Elle se transforme progressivement en gare de triage et engendre de nombreux emplois. Cette gare est construite sur le territoire du petit village de Drancy, bien qu'étant plus proche des premières habitations du Bourget. En 1877, cette partie de la ville, au-delà des voies ferrées, sera annexée par Le Bourget. Au fil des décennies son nom changera de gare du Bourget-Drancy à gare du Bourget.

La construction de la ligne de la grande ceinture de Paris est décidée vers la fin du XIX^e siècle, pour assurer l'interconnexion des lignes radiales reliant la capitale à la province et soulager la ligne de Petite Ceinture créée précédemment. **Une gare spécifique, dénommée Le Bourget Grande Ceinture, est mise en service le 2 janvier 1882.**

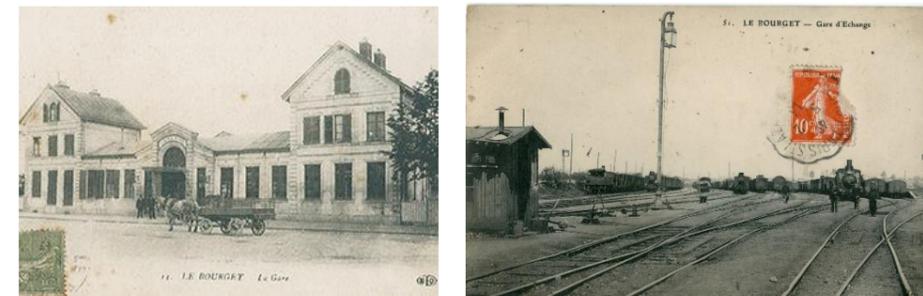


Figure 5. Gare du Bourget et la grande Ceinture au début du XXe siècle

A l'ouest, l'industrialisation de la Courneuve qui débute en 1886 avec l'ouverture de la gare ferroviaire d'Aubervilliers-La Courneuve se poursuit pendant 70 ans : « Les usines s'installent le long de la voie de chemin de fer et forment une vaste écharpe jusqu'au Bourget ». (source : Drancy.fr, La Courneuve.fr)

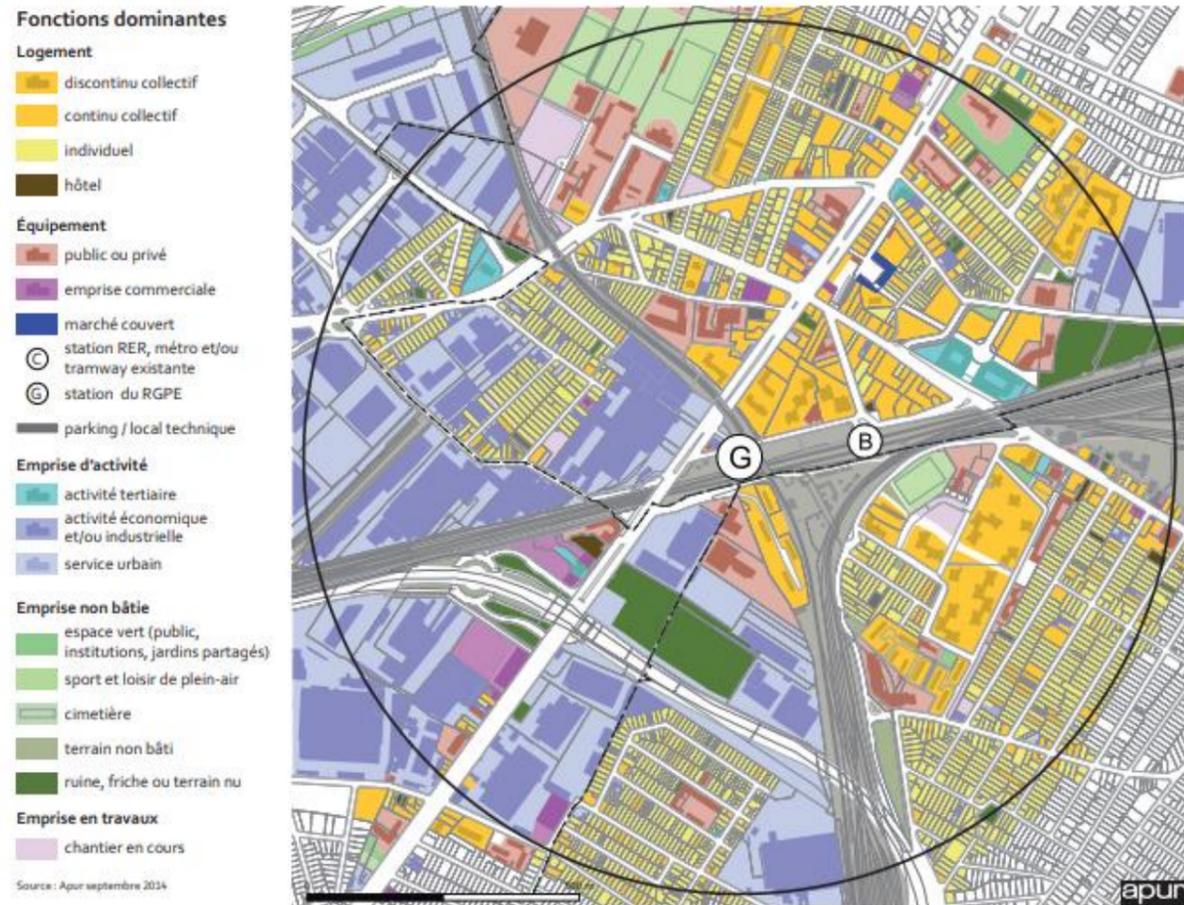


Figure 6 Les fonctions urbaines (source APUR, 2014)

Le cadre végétal sur le quartier du pôle-gare est peu développé avec un couvert végétal qui représente 22% de la surface du quartier (étude Apur 2014) mais la plupart des grands espaces verts est composé de friches et délaissés. Le patrimoine végétal est plutôt constitué de jardins privés et des derniers aménagements urbains (plantations d'arbres sur le quartier cité Nord de Drancy...). Ce couvert végétal devrait augmenter avec le développement des projets urbains à venir.

Les bâtiments et la végétation

- gare
- périmètre 800 m

Les hauteurs de la végétation en mètres

- moins de 1 m
- de 1 à 10 m
- plus de 10 m

bâtiments

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas

Note de lecture :

Depuis 2012, la Cité du Nord a fait l'objet d'un traitement paysager.



Figure 7 Le bâti et la végétation (source APUR, 20114)

2.1.3. Le pôle gare

La gare ferroviaire est située entre deux faisceaux de voies, à l'ouest la ligne de la Grande Ceinture doublée du tramway T11 Express, et au sud la ligne de La Plaine à Hirson (Aisne). Cette dernière marquant la limite avec la commune de Drancy directement au sud (ainsi que La Courneuve au sud-ouest). Enfin, un raccordement entre ces deux lignes existe en face de la gare du Bourget, sur la commune de Drancy, et est très fréquenté par les convois fret. Ces trois axes ferroviaires délimitent un Triangle très enclavé, desservi seulement par la place de la Grande Ceinture en impasse, aujourd'hui exclusivement occupé par des activités de la SNCF.

Le pôle du Bourget est aujourd'hui desservi par plusieurs modes de transport :

- Le RER B,
- Le tramway T11 Express,
- 8 lignes de bus (gare routière et RD932).

Auxquels se rajouteront à l'horizon 2026 les lignes de métro 16 et 17 du Grand Paris Express.

2.1.4. Les projets urbains et intensification urbaine

L'arrivée de plusieurs projets de transports importants : les lignes 16 et 17 du métro du Grand Paris Express, l'extension vers l'Est du T11 Express et la transformation de la RD 922 (ex-RN2) en boulevard urbain concrétisent l'émergence d'un grand pôle multimodal structurant.

Le quartier Cité Nord à Drancy a fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain aujourd'hui terminé qui a permis notamment une redéfinition des espaces publics du quartier.

2.1.4.1. Le quartier Baillet à Drancy

La ville de Drancy a lancé une opération urbaine sur une ancienne emprise SNCF de 6 hectares. Le projet urbain qui longe les voies ferrées, s'articule le long de la rue du 9 Novembre 1989 et est accessible depuis l'avenue Marceau (RD30). La programmation mixte comprend :

- 750 logements
- 1 groupe scolaire (20 classes)
- 1 centre culturel (salles de cinéma, théâtre, salle des fêtes)
- 8000 m² de commerces



Figure 8 Plan masse du quartier Baillet (source Ville de Drancy)

2.1.4.2. Le quartier de la Butte, îlot la Sablière à Drancy

L'îlot de la Sablière dans le quartier de la Butte fait l'objet d'une réflexion menée par la Ville en lien avec ICF sur une restructuration urbaine possible. A terme les 68 logements existants pourraient être relocalisés.

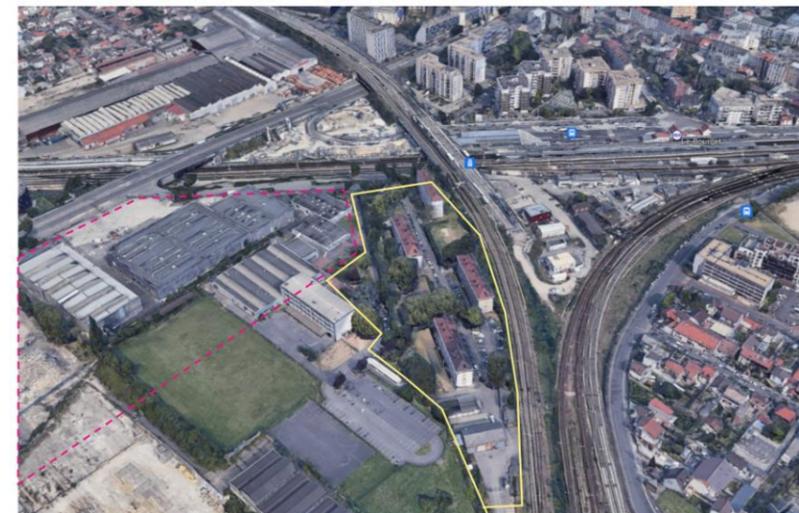


Figure 9 Photo aérienne du secteur Sablière (source google earth)

2.1.4.3. Plusieurs OAP sur la commune de la Courneuve.

Aujourd'hui la ville et Plaine Commune intègrent dans leur PLU les évolutions possibles du secteur le long de la RD932 (ex-RN2) qui devrait accueillir à terme plus de mixité fonctionnelle.

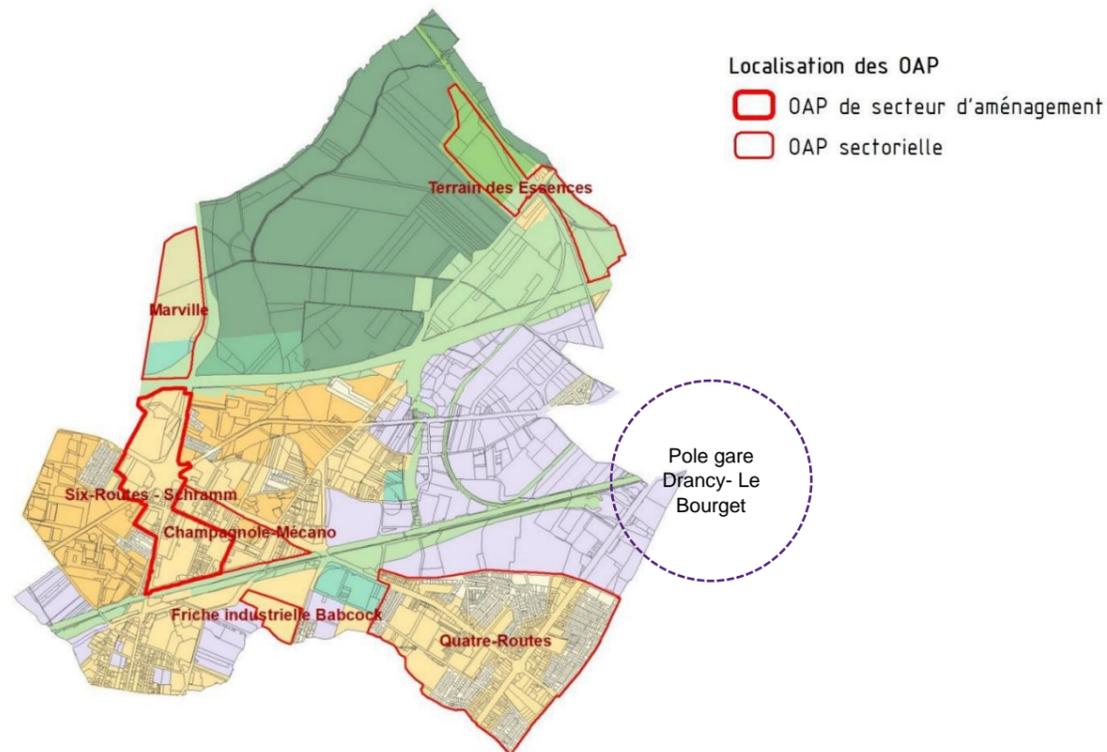


Figure 10 Plan des OAP, PLU (source ville de la Courneuve)

2.1.4.4. Le quartier de la Grande Gare au Bourget

La Ville du Bourget a intégré dans son PLU une Orientation d'Aménagement Particulière pour le secteur situé face la gare du métro du Grand Paris. Cette OAP se décompose en deux secteurs :

- Le secteur Bienvenue devrait accueillir :
 - 30 000 m² de bureaux
 - 9500 m² de commerces
 - 550 logements
- Le secteur de la gare dont la programmation est en cours de redéfinition. A titre indicatif, le programme de l'OAP précédent prévoyait la création d'un pôle tertiaire, de services et commerces de proximité et petits collectifs et maisons de ville.

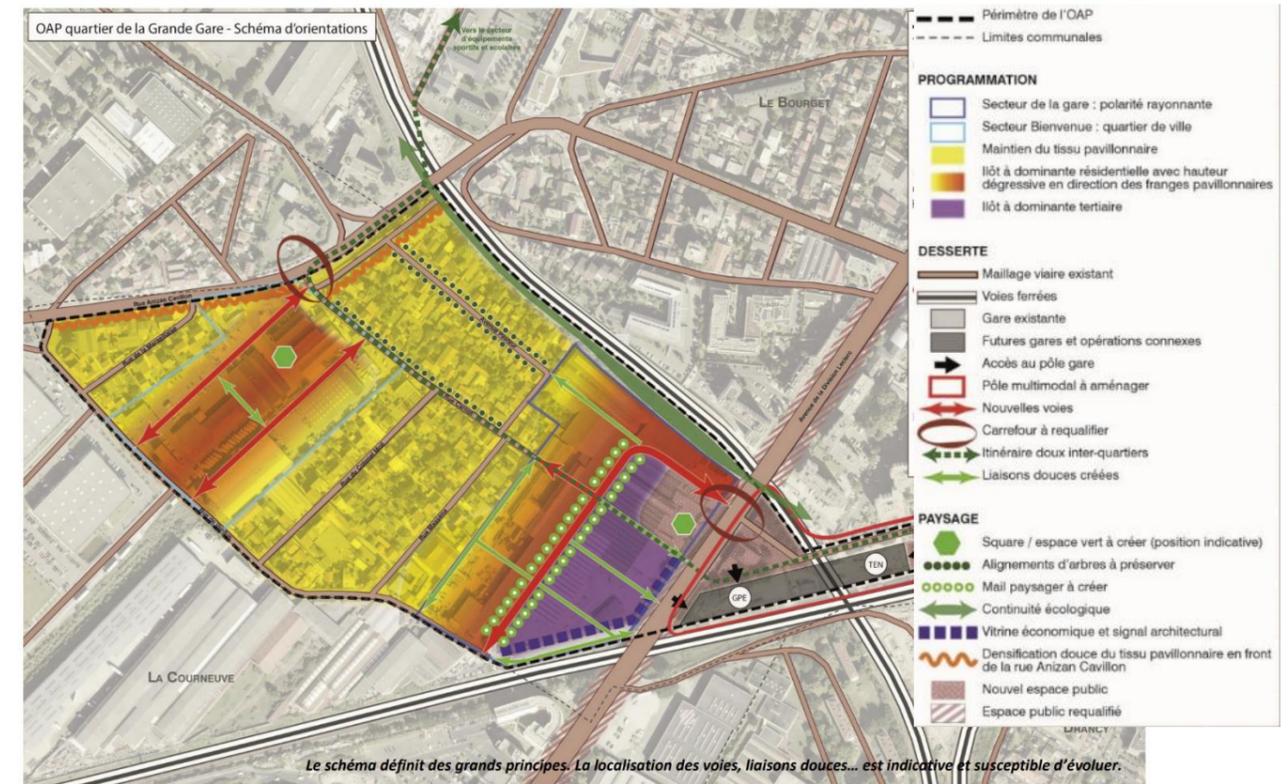


Figure 11 Plan OAP secteur gare (source : Ville du Bourget)

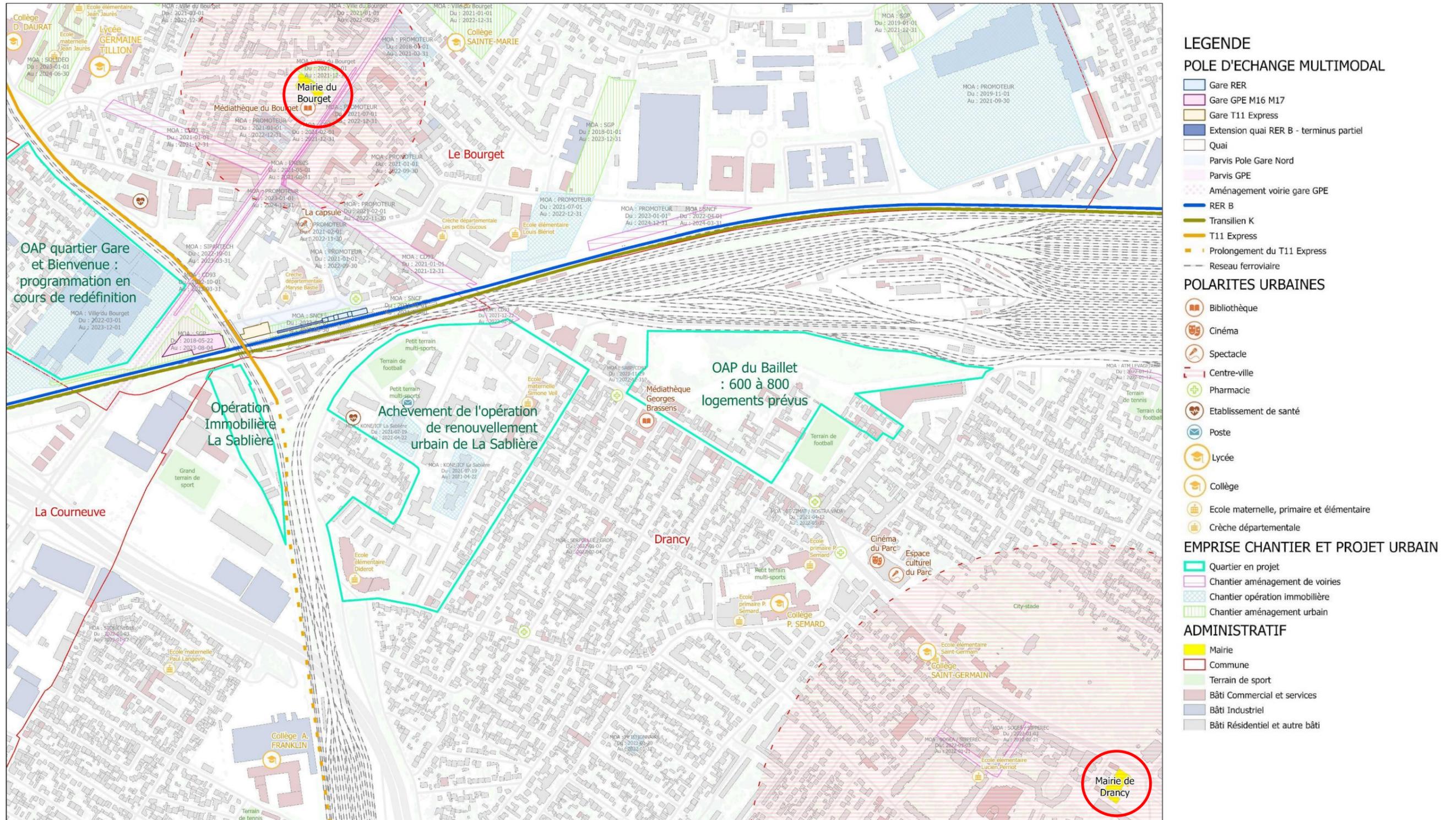


Figure 12 Opérations immobilières et projets urbains (source Egis)

2.2. LES FLUX D'ÉCHANGES AU SEIN DU POLE

2.2.1. Flux existants sur le pôle et dans la gare

2.2.1.1. Fréquentation journalière et répartition dans la gare

Quotidiennement, **27 300 voyageurs** utilisaient la gare en 2016.

Le fonctionnement de la gare est fortement orienté du côté Nord.

Concernant les habitants sur le secteur : parmi les futurs entrants en gare en heure de pointe du matin :

- 80% arrivent par le Nord;
- Et 20% arrivent par le Sud. On retrouve la même répartition pour les futurs sortants en gare à l'heure de pointe du soir (80% par le Nord et 20% par le Sud.).

Concernant les travailleurs sur le secteur, les ratios sont davantage marqués : parmi les entrants en gare en heure de pointe du soir, 85% arrivent par le Nord et 15% arrivent par le Sud. Idem pour les sortants en gare à l'heure de pointe du matin (85% par le Nord et 15% par le Sud)

(Source : Données d'entrées et d'hypothèses SNCF Juin 2022)

2.2.1.2. Part modale des voyageurs

A la période de pointe du matin, les voyageurs viennent pour 57% à la gare en mode actif (dont plus de la moitié à pied) 35% en bus et 2% en véhicules privés se garant au parking et 6% en véhicule privé en étant déposés.

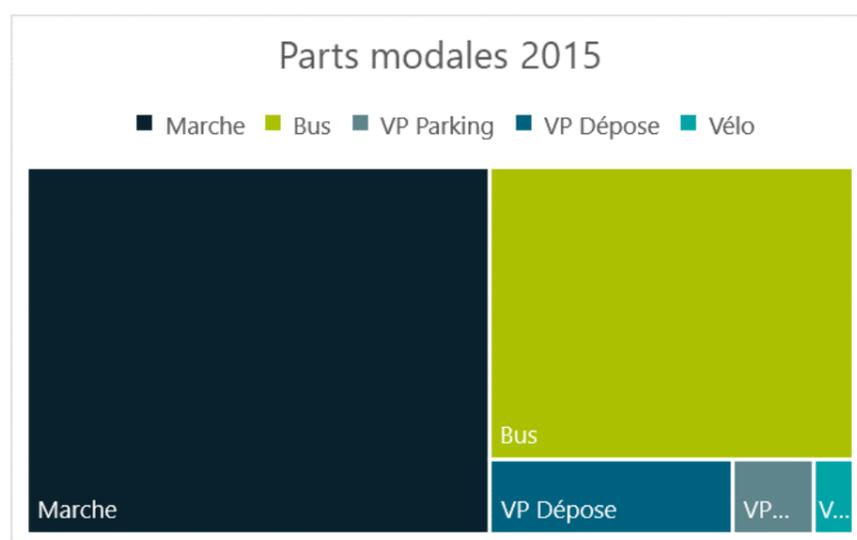


Figure 13 Parts modales 2015 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)

2.2.2. Projection des flux à l'horizon 2030

2.2.2.1. Fréquentation journalière et répartition sur les lignes en présence

Il est projeté un doublement de la fréquentation de la gare à l'horizon 2030 ; qui passerait de 27 000 voyageurs à **55 000 voyageurs** par jour.

Parmi les arrivants en gare, il est envisagé que :

- 36% utiliseront le RER B;
- 33% le T11;
- 29% les M16/M17;
- 2% le transilien.

Parmi les sortants de la gare, il est envisagé que :

- 41% utiliseront le RER B;
- 41% les M16/M17;
- 14% le T11
- 4% le Transilien.

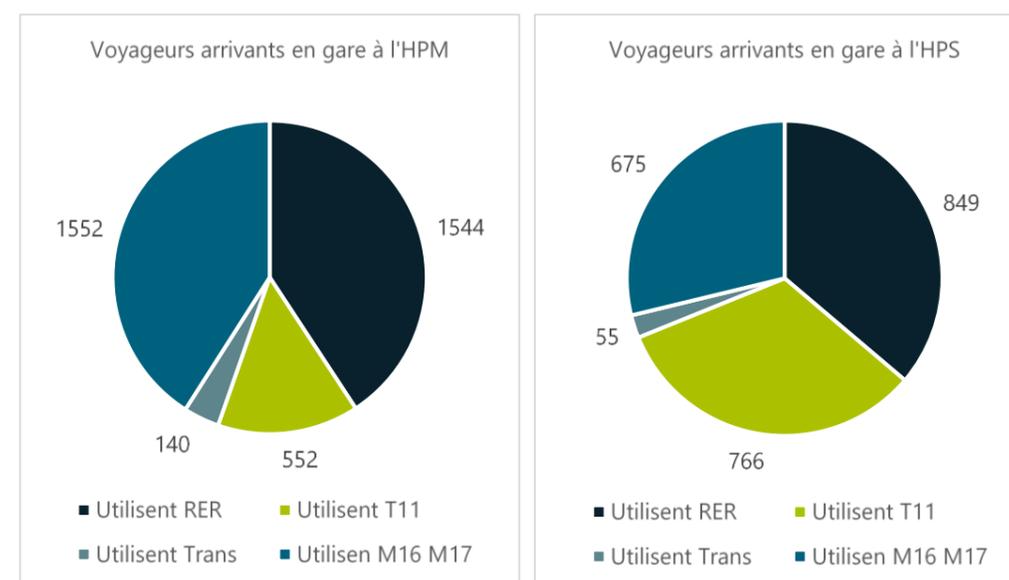


Figure 14 Voyageurs arrivant gare 2030 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)

2.2.2.2. « Pendularité »

La gare de Drancy Le Bourget sera encore caractérisée par des flux pendulaires. La pointe du matin est estimée à 13 600 voyageurs, soit 25% de la fréquentation journalière ; la pointe du soir est estimée à 12 400 voyageurs, soit 22,5% de la fréquentation journalière.

Pour autant, les flux en présence démontrent que le secteur sera un secteur d'habitation et également d'emplois. En effet, à l'heure de pointe du matin, il est prévu près de 3 800 futurs entrants probablement des habitants du secteur ; et 2 600 futurs sortants probablement des travailleurs sur le secteur.

De même, à l'heure de pointe du soir, il est prévu près de 2 400 futurs entrants, probablement des travailleurs sur le secteur ; et 3 400 futurs sortants, probablement des habitants sur le secteur.

2.3. REPARTITION SUR LE POLE GARE ET PART MODALE DES VOYAGEURS

Le fonctionnement de la gare à moyen terme restera principalement orienté du côté Nord de la gare, bien que la répartition entre le nord et le sud soit moins marquée.

Concernant les habitants sur le secteur : parmi les futurs entrants en gare en heure de pointe du matin, il est attendu que 70% arriveront par le Nord et 30% arriveront par le Sud. On retrouvera la même répartition pour les futurs sortants en gare à l'heure de pointe du soir (70% par le Nord et 30% par le Sud.)

Concernant les travailleurs sur le secteur, la logique de l'existant est conservée ; il est attendu que les ratios soient davantage marqués que pour les habitants sur le secteur : parmi les futurs entrants en gare en heure de pointe du soir, 77% arriveront par le Nord et 23% arriveront le Sud. Il en est de même pour les futurs sortants en gare à l'heure de pointe du matin (77% par le Nord et 23% par le Sud)

(Source : Données d'entrées et d'hypothèses SNCF AREP juin 2022 Version C)

A la période de pointe du matin, il est estimé que les voyageurs viendront pour 61% à la gare en mode actif (dont 57% de marche), 35% en bus et 1% en véhicules privés se garant au parking et 6% en véhicule privé en étant déposés.

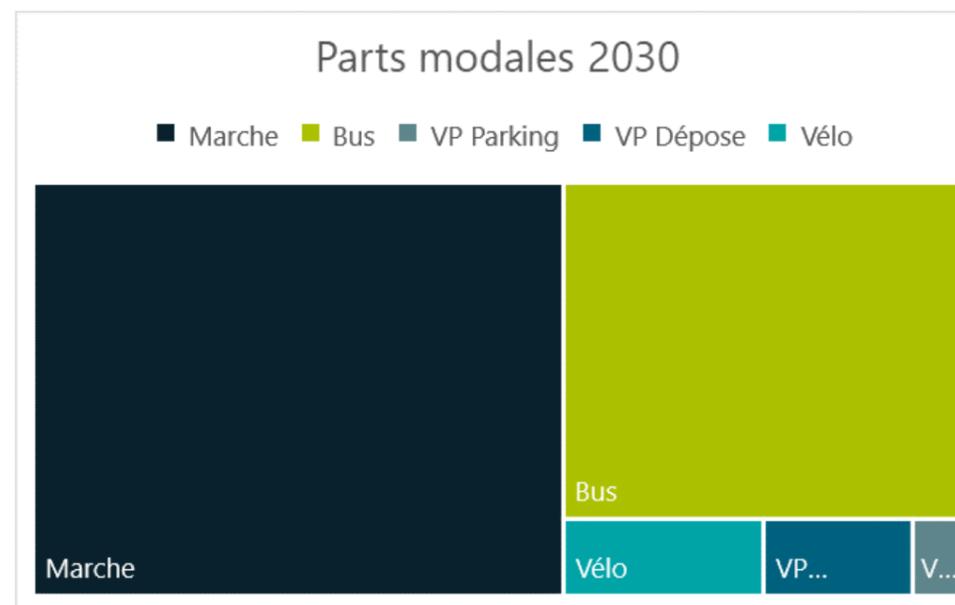


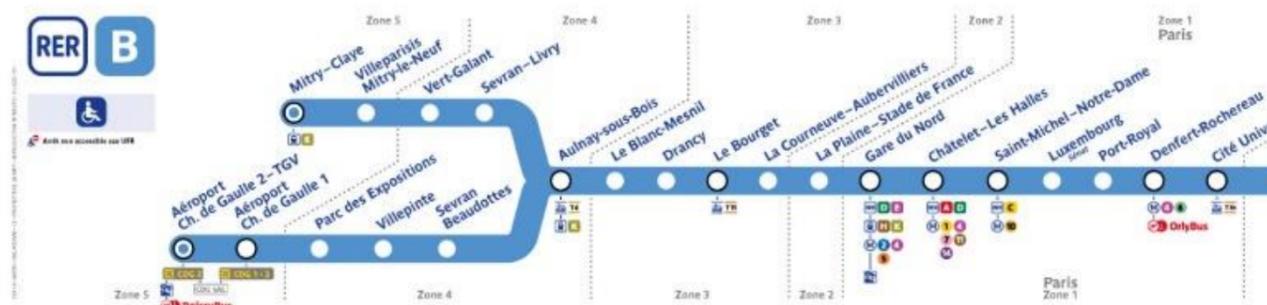
Figure 15 parts modales 2030 (donnée d'entrées et hypothèses SNCF, juin 2022)

2.4. L'OFFRE DE TRANSPORT ET PROJETS DU POLE D'ECHANGES

2.4.1. Offre et projets ferroviaires

2.4.1.1. Offre actuelle en gare

La gare de Le Bourget-Drancy est aujourd'hui desservie par le RER B avec une offre d'un train toutes les 15 minutes environ par sens (Mitry-Claye - aéroport CDG et Paris)



La gare est également traversée par les trains transiliens de la ligne K sans arrêt (gare du Nord – Crépy-en-Valois)

Figure 16 Plan du RER B

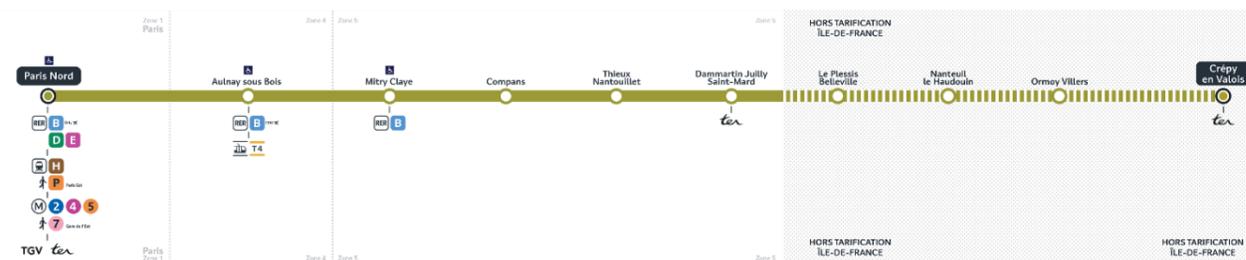


Figure 17 Plan de la ligne K Transilien (source : SNCF Transilien)

2.4.1.2. Le terminus partiel du RER B

Le terminus partiel du RER B, dont la première phase sera mise en service dès 2023, permettra d'acheminer les voyageurs jusqu'à la gare de Le Bourget-Drancy en cas de perturbation, vidant un train complet sur le quai 1 non dimensionné à ce jour pour cette fonction. Une fois en gare les voyageurs

pourront rejoindre le T11 express et les lignes 16 et 17 du métro. Il s'agit donc en gare d'assurer ces correspondances en toute sécurité.

Le projet s'organise en deux phases :

- Une première phase, à la mise en service du terminus (2022/2023) avec le traitement du quai n°1
- Une seconde phase, à l'horizon des garages (2028) avec le traitement du quai n°2 et la création d'un nouveau franchissement des voies ferrées, en passerelle.

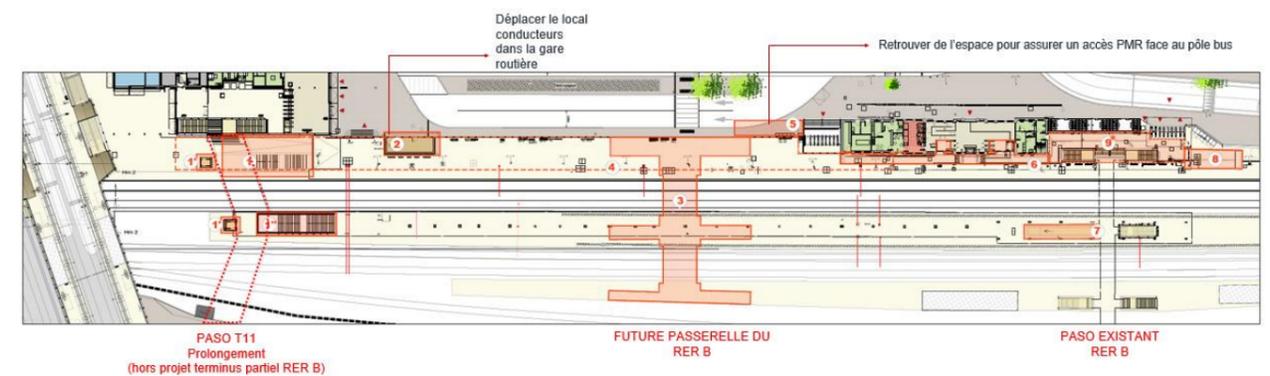
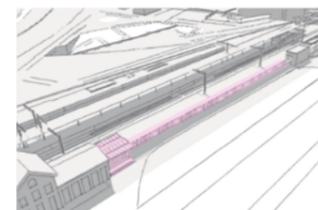


Figure 18. Projet de terminus partiel RER B (source SNCF)

1. Suppression de l'escalier fixe pour élargir la rampe d'accès au quai
2. Suppression du local RATP selon les possibilités offertes par le pôle
3. Création d'un nouveau franchissement (passerelle) avec accessibilité UFR
4. Complément d'abri sur le quai 1
5. Création d'une rampe PMR afin de rendre accessible le nouvel accès selon possibilités offertes par l'étude du pôle
6. Complément de la cour anglaise, dépose CAB et PEC, reprise partielle de la façade, adaptation des locaux transporteur, selon possibilités d'adaptation
7. Remplacement de l'escalier mécanique par un escalier fixe
8. Suppression de la rampe PMR par complément + création d'un escalier pour récupérer le niveau du quai élargi, selon possibilités d'adaptation
9. Réaménagement de la zone Est (selon l'analyse et les prescription Flux)

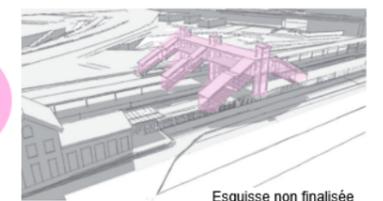
Travaux en cours :
élargissement du quai 1 et
nouvel accès face au pôle bus



PHASE 1
dès la mise en service
du terminus
(2022/2023) avec
traitement
du quai 1

PHASE 2
à horizon des garages
(2028) avec traitement
du quai 2

Un projet d'ensemble centré sur un
nouveau franchissement des voies via
passerelle



Esquisse non finalisée

Figure 19. Représentation des 2 phases (source : SNCF)

2.4.1.3. Le CDG Express

Le CDG Express est un projet de liaison ferroviaire direct de 32 km reliant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à Paris-gare de l'Est en 20 minutes tous les quarts d'heure. Mis en service en 2027, le CDG devrait répondre aux besoins des voyageurs aériens avec un transport de haut niveau de service tout en réduisant les circulations routières entre Paris et l'aéroport.

Cette nouvelle liaison complémentaire des transports collectifs déléstera le RER B pour lui rendre sa vocation première : transporter les voyageurs du quotidien.

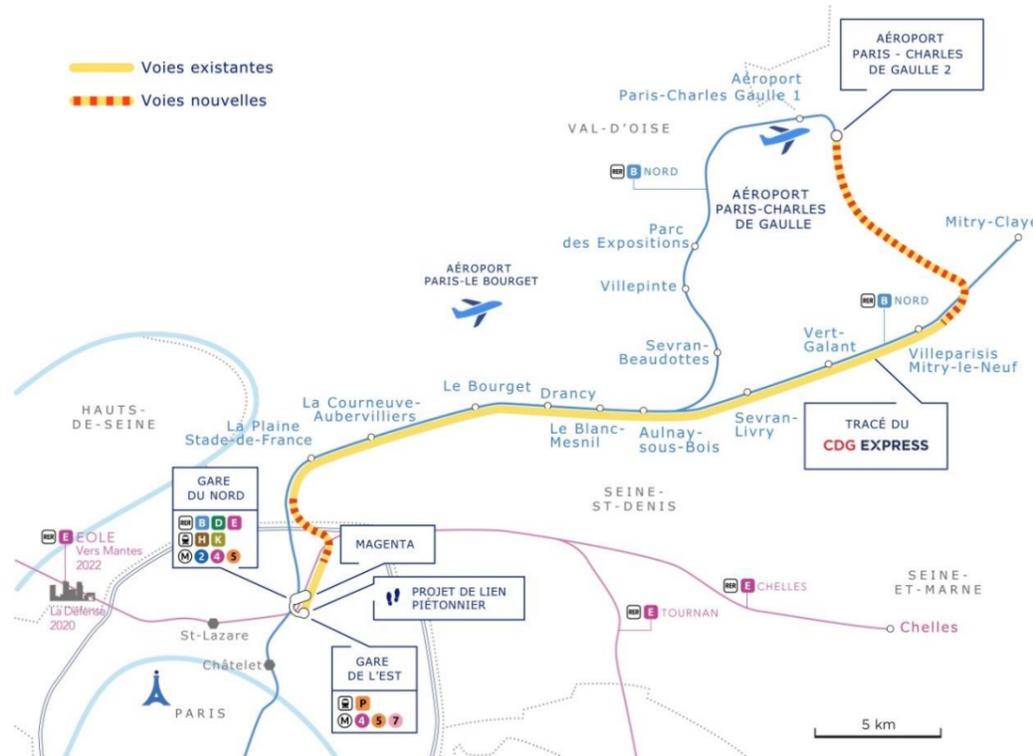


Figure 20 Tracé du CDG Express

Le tracé du CDG Express passera par la gare de Le Bourget-Drancy et partagera les voies avec la ligne K.

2.4.1.4. Le prolongement du T11 Express

Le T11 Express ouvert en 2017 relie Epinay-sur-Seine à la gare de Drancy - Le Bourget. Il offre une connexion rapide vers les lignes B, C, D, H, T8 et demain avec les métros 16 et 17. Ainsi 32000 voyageurs quotidiens empruntent cette tangentielle Nord. Son prolongement à l'Est jusqu'à la gare de Noisy-le-Sec est actuellement à l'étude.

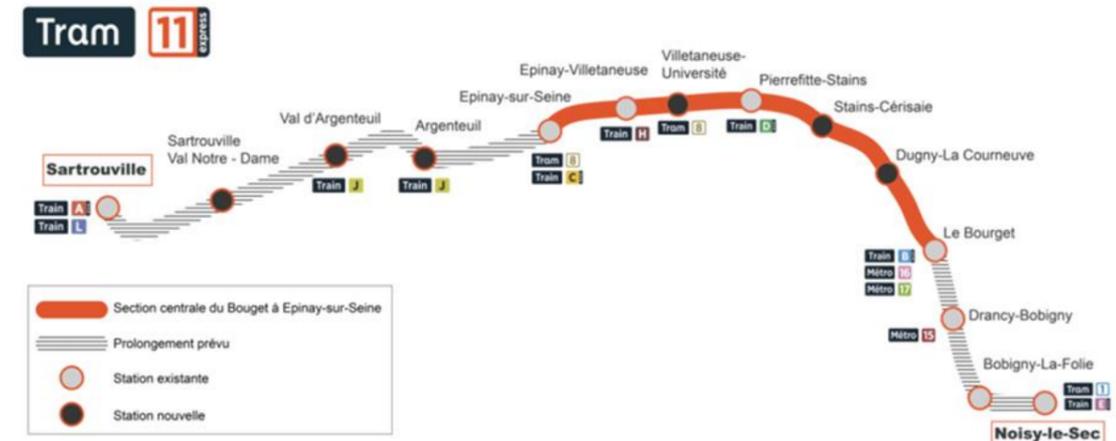


Figure 21 Tracé du prolongement

Depuis la gare de Drancy – Le Bourget, le prolongement du T11 Express nécessite un dispositif ferroviaire de type « saut-de-mouton » constitué d'un pont permettant de croiser la voie de la Grand Ceinture avant de la longer et de passer sous le viaduc de l'autoroute A86.



Figure 22 "Saut-de-mouton" (source SNCF)

2.4.2. Projet de métro du Grand Paris Express

La gare de Le Bourget RER est l'une des 28 gares « Transilien » à être connectée au réseau du Grand Paris Express. Le pôle accueillera ainsi les lignes 16 et 17 du métro. La gare imaginée par Elisabeth de Portzamparc est une gare emblématique, qui descend à 22 mètres de profondeur (niveau des quais). Elle s'ouvre sur un large parvis connecté à la RD932 et à la rue du Chevalier de la Barre. Avec un trafic de 55 000 voyageurs par jour, la station permettra de rejoindre l'aéroport CDG en 15 minutes, la station Saint-Denis Pleyel en 6 minutes et la station Noisy-Champs en 18 minutes.



Figure 23. Perspective de la gare M16-17, vue depuis la RD932 (source SGP, © Agence Elisabeth de Portzamparc)

Les travaux de construction de la future gare ont commencé au printemps 2018 et depuis 2021 les travaux d'interconnexion entre la future gare et le RER B ont débuté.

La correspondance entre les lignes 16 et 17 du métro du Grand Paris Express et le RER B s'effectuera à niveau, en transitant sous les infrastructures de la Grande Ceinture et du T11 Express. Afin d'assurer l'accessibilité des futures lignes de métro plusieurs opérations sont en chantier :

- La reconfiguration des trémies du T11 Express
- La création d'un cheminement entre la gare du Grand Paris Express et le quai 1 du RER B



Figure 24 Images du projet d'interconnexion entre le RER B, le T11 Express et le GPE (source SNCF 2021)

2.4.3. Projet de prolongement du métro 7

Dans le cadre du prochain CPER 2023-2027, il est prévu d'engager une étude globale sur les prolongements de métro. Le projet de prolongement de la ligne 7 au nord sera intégré à cette étude.

Il est à ce stade prématuré d'envisager un tracé et des implantations de stations. Néanmoins à titre conservatoire il paraîtrait judicieux de prévoir une réserve foncière d'environ 10 000 m², à l'ouest du T11, dans un secteur situé à la charnière des territoires de Drancy et La Courneuve.

La réflexion sur le devenir du quartier de la Butte (actuelle cité la Sablière) devrait intégrer cette hypothèse.

2.4.4. La libération possible d'une partie du Triangle ferroviaire

Aujourd'hui l'espace délimité par la Grande Ceinture à l'Ouest, les voies fret à l'Est et le RER B au Nord nommé le « Triangle ferroviaire » est dévolu essentiellement aux installations SNCF. Cet espace est uniquement accessible aux voitures par la rue de la place de la Grande Ceinture. Un cheminement piéton longe les voies ferrées du RER B depuis la rue de la Butte pour rejoindre le passage souterrain existant du RER B à l'extrémité Est du Triangle.

Si certaines installations ferroviaires doivent impérativement rester sur site (zone EALE, Shelter SNCF, et installations au pied du T11Express, l'accès Rail-Route), une libération d'une partie du Triangle ferroviaire est envisagée par SNCF.

Toutefois cette libération s'inscrit dans un projet plus global de délocalisation de plusieurs installations ferroviaires sur le site du Blanc-Mesnil (parcelle TO37, 37 700m²).

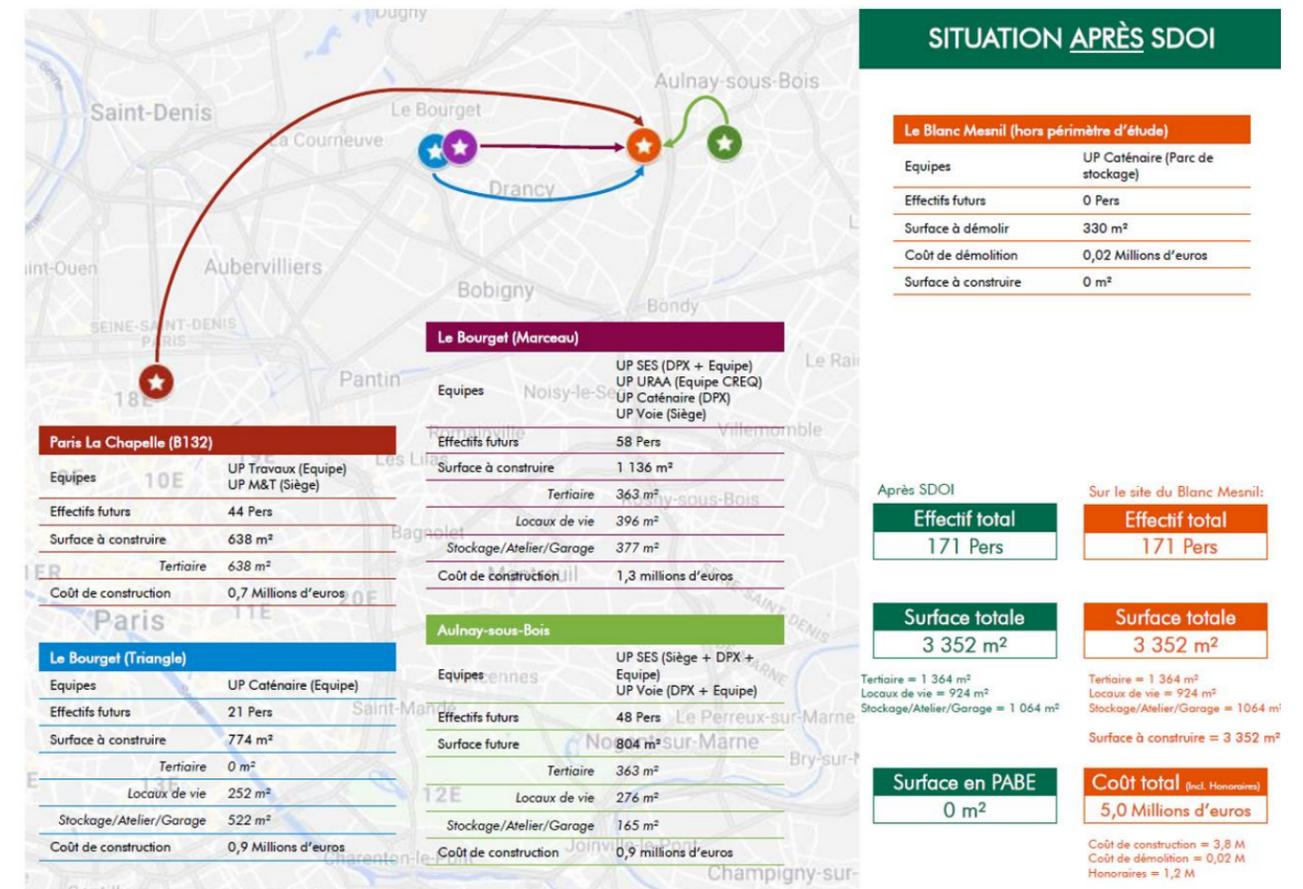


Figure 25 Schéma de délocalisation des installations vers le site du Blanc-Mesnil (Source SNCF)

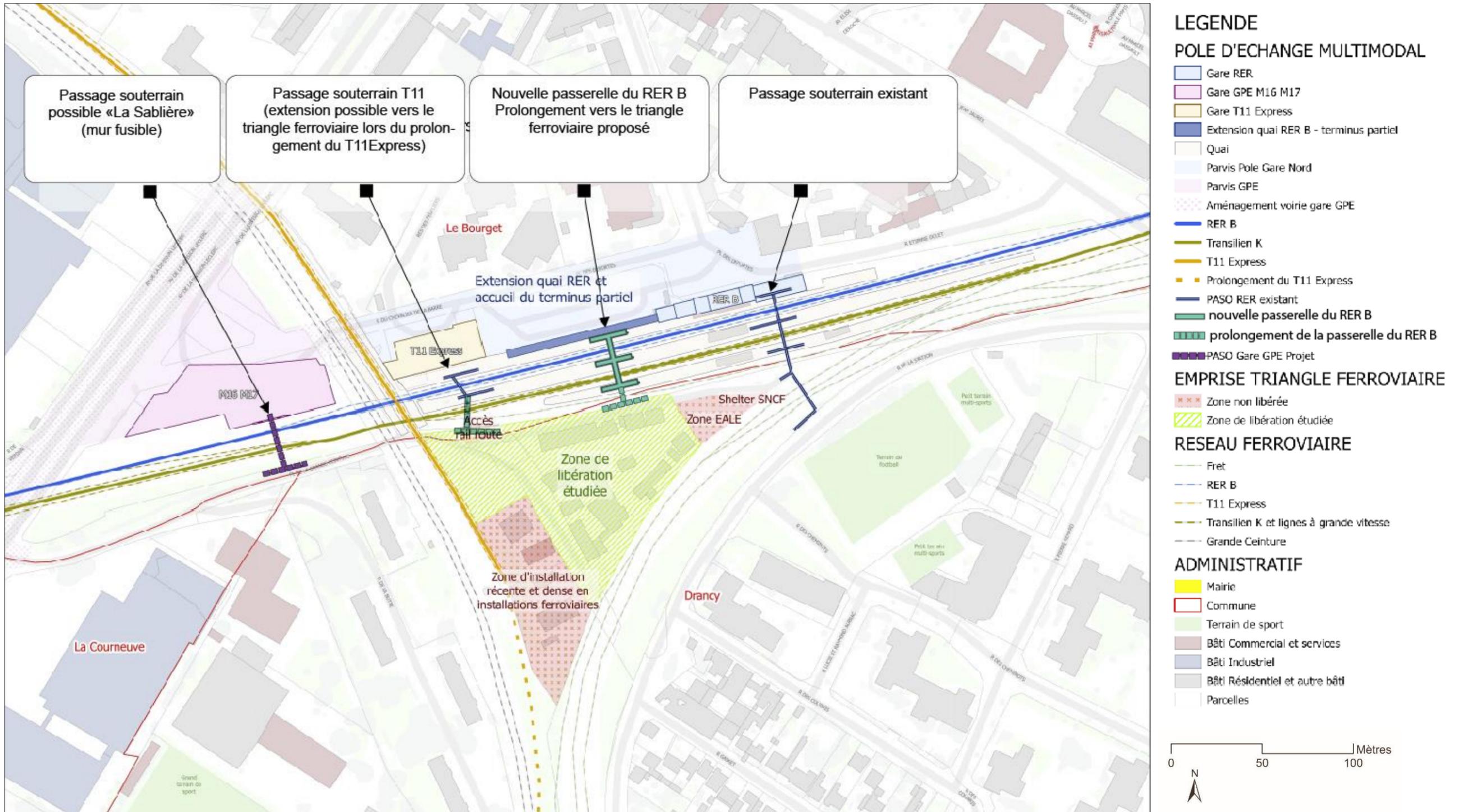


Figure 26 Les projets de transport du pôle (source Egis)

2.4.5. Offre et évolution des bus

Le pôle gare accueille aujourd'hui huit lignes de bus :

- 4 lignes de bus en terminus sur la gare routière située au nord du pôle gare (133, 143, 146, 703)
- 4 lignes passantes sur la RD 932 (152, 607, 609, N42)

Seule la ligne 146 dessert le sud du pôle gare (la rue de la station) avant de rejoindre la gare routière.

La réalisation de la gare du Grand Paris Express devrait induire une présence identique voire plus faible du mode bus.

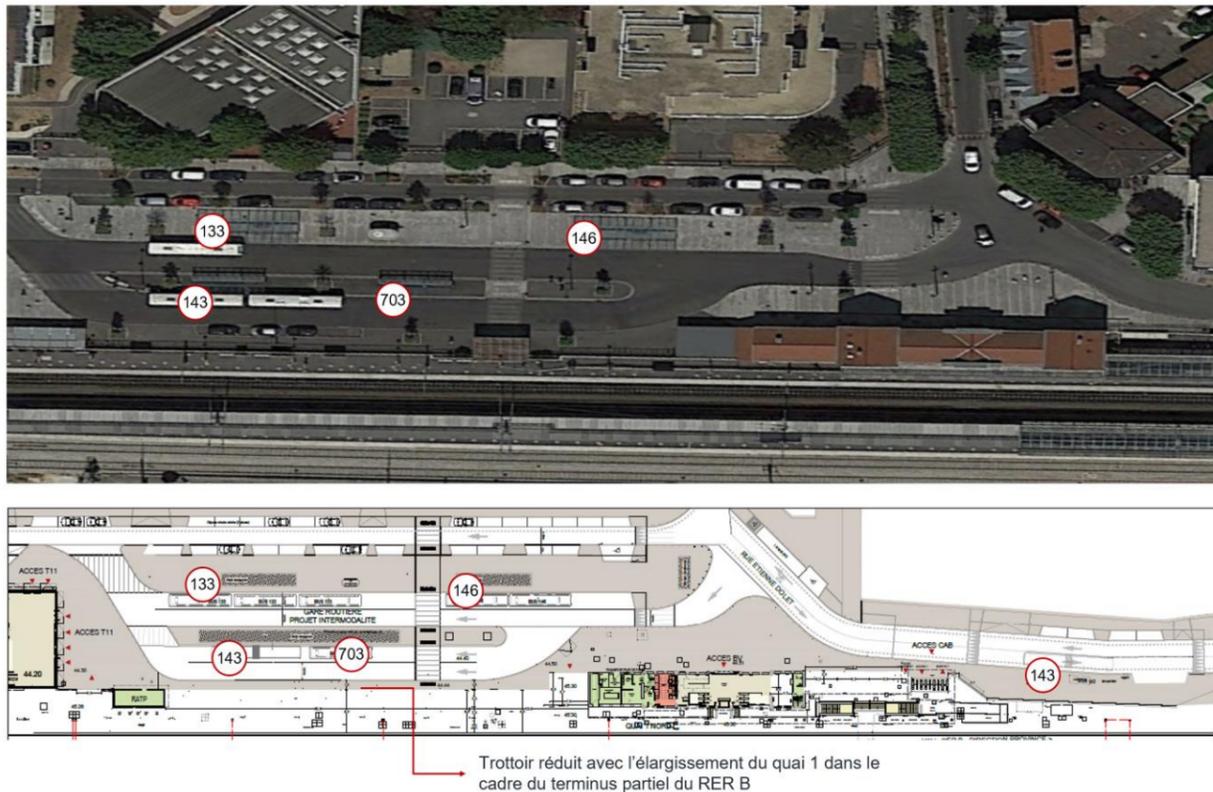


Figure 27 Gare routière nord, parvis de la gare Le Bourget RER (source SNCF)

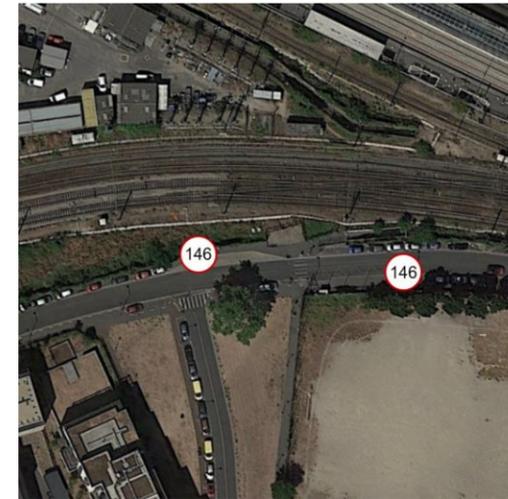


Figure 28 Localisation actuelle des arrêts bus rue de la Station (Drancy)

Les lignes en passage sur la RD932 bénéficient du réaménagement de la RD932 en boulevard urbain (voie bus sur le l'ouvrage de franchissement et arrêts réaménagés à environ 50 mètres au nord du parvis de la gare du grand Paris.

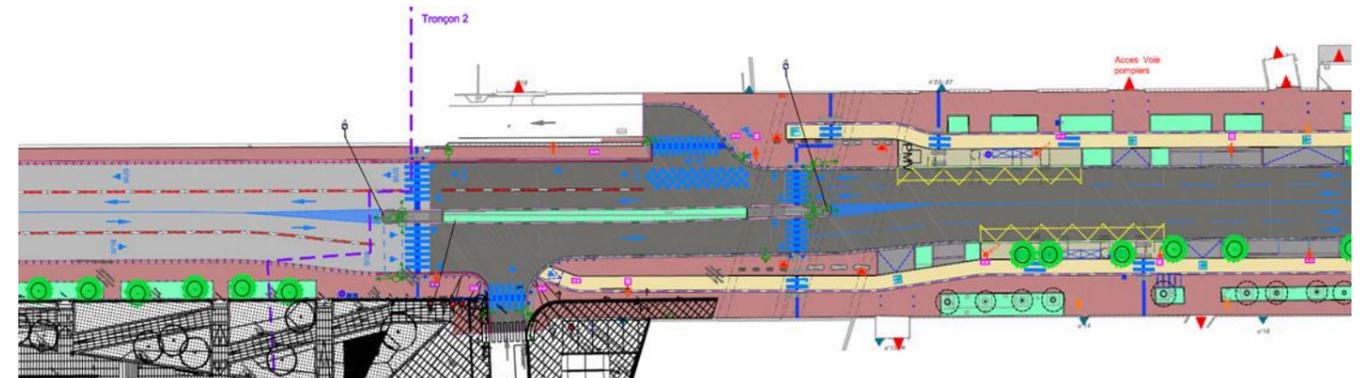


Figure 29 Localisation des arrêts bus sur la RD 932 (projet boulevard urbain, CD93)

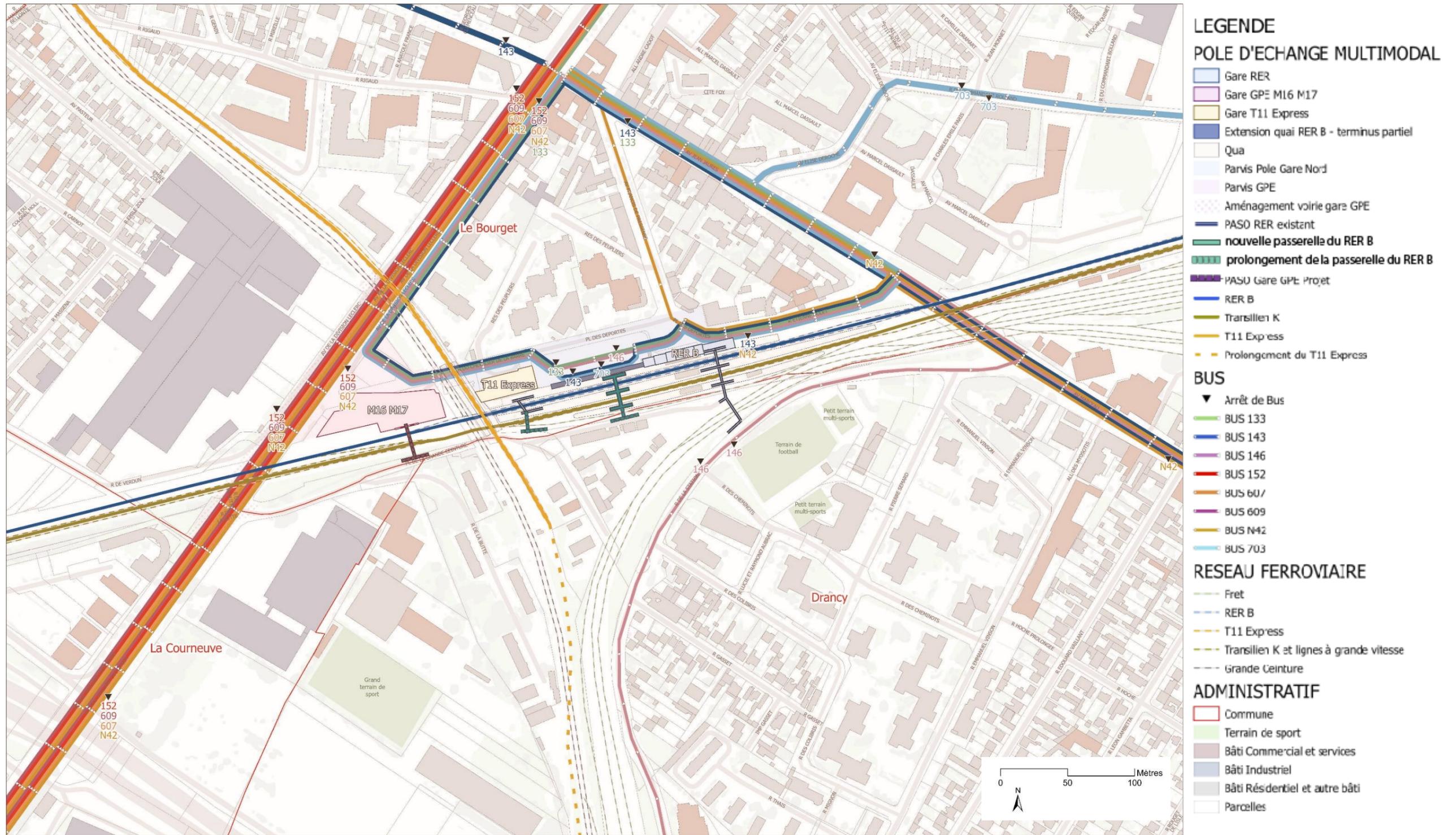


Figure 30 Le réseau de bus du pôle gare (source Egis)

2.4.6. Accessibilité piétonne et « marchabilité »

L'accès aux gares

Les accès au RER (bâtiment voyageurs et accès), au T11 Express, à la future gare du métro et la gare routière se situent tous au nord et à l'est des voies ferrées. Depuis la commune du Bourget, les voyageurs disposent ainsi d'accès aisés et directs à chaque mode de transport regroupés autour de la gare routière.



Figure 31 Sortie des quais du RER B et du BV T11E vers la gare routière et le Bourget



Figure 32 Extrémité ouest des quais RER B, correspondance directe avec le T 11Express. A noter les ascenseurs permettant le passage d'un quai à l'autre pour les PMR

Depuis Drancy, l'accès au pôle est plus limité puisqu'il n'existe qu'un passage souterrain depuis la place de la Grande Ceinture et la rue de la Station vers les quais du RER B. Des portiques limitent son usage aux seuls usagers de la gare RER. Les autres modes de transport (tramway et bus) doivent donc être atteints en remontant les quais. Ces accès depuis Drancy ne sont aujourd'hui pas accessibles aux PMR, contrairement à ceux du Bourget.



Figure 33 Entrées & sorties depuis la rue de la Station et la place de la Grande Ceinture à Drancy

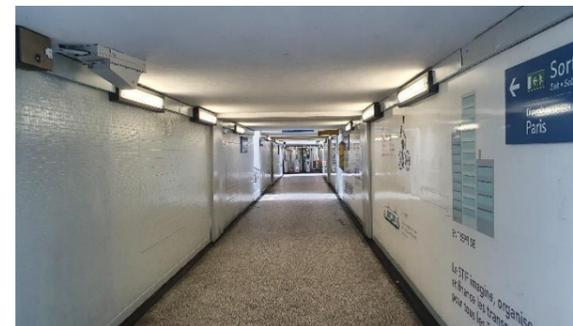


Figure 34 Passage souterrain entre la rue de la Station et la place de la Grande Ceinture et vers le RER B

Ce déséquilibre entre Le Bourget et Drancy sera renforcé, si aucun aménagement supplémentaire n'est envisagé, à l'ouverture de la gare du Grand Paris Express pour les lignes 16 et 17 du métro (horizon 2026), dont l'accès sera également situé du côté de la commune du Bourget, à l'ouest de la ligne de la Grande Ceinture (et en correspondance par l'extérieur avec les autres bâtiments voyageurs).

Les perspectives de développement immobilier sur l'îlot de la Sablière à Drancy et sur la Courneuve questionnent aussi l'accessibilité à la Gare Grand Paris Express au sud-ouest des voies. Si aujourd'hui aucun projet n'est encore dessiné, les communes envisagent bien une évolution urbaine de ce secteur qui pourraient accueillir à terme des nouvelles fonctions et de nouveaux habitants.

L'accessibilité piétonne du pôle gare apparaît globalement satisfaisante du côté du Bourget. L'arrivée de la gare du grand Paris Express requalifiera encore l'espace public au nord des voies ferrées et facilitera les continuités piétonnes vers la gare.

L'accès très confidentiel du pôle gare sud, rue de la station affecte son attractivité depuis Drancy. Un aménagement qualitatif et lisible de cet accès faciliterait son rayonnement sur le quartier Nord et les quartiers pavillonnaires situées à proximité.

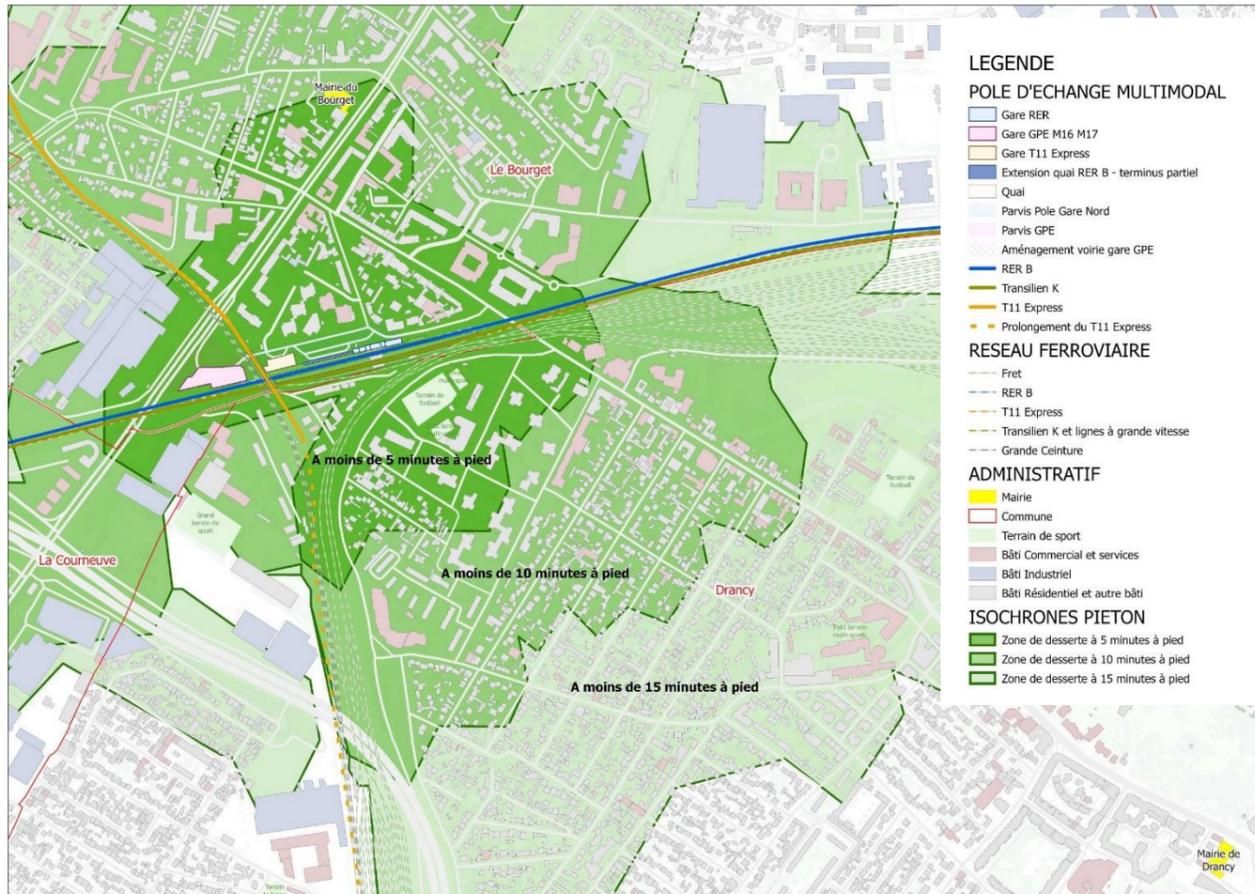


Figure 35 Isochrones de la marche à pied autour du pôle (source : Egis)

La marchabilité autour du pôle

L'accessibilité à pied aux gares du pôle d'échange n'est pas du tout la même depuis les communes de Le Bourget ou de Drancy. En effet suivants plusieurs thématiques telles que la nature des aménagements, l'intensité urbaine ou l'ambiance et le confort de la marche (déclinées en une quinzaine de critères), le test de « marchabilité », réalisé sur les rues principales menant à la gare montre une vraie disparité entre les deux communes. Le traitement des cheminements piétons (y compris PMR) est bien adapté à la pratique de la marche côté Le Bourget, alors que certains tronçons de rue, à Drancy facilitent moins cette pratique. Cela tient principalement à l'aménagement historique des rues pavillonnaires (rue Hoche, de la République) : trottoirs étroits, encombrés, avec des obstacles et sans aménagement PMR spécifiques aux carrefours. Notons que la ville de Drancy a lancé une réflexion sur le réaménagement de cet axe pour mieux intégrer les modes doux et faciliter le rabattement vers le pôle gare.

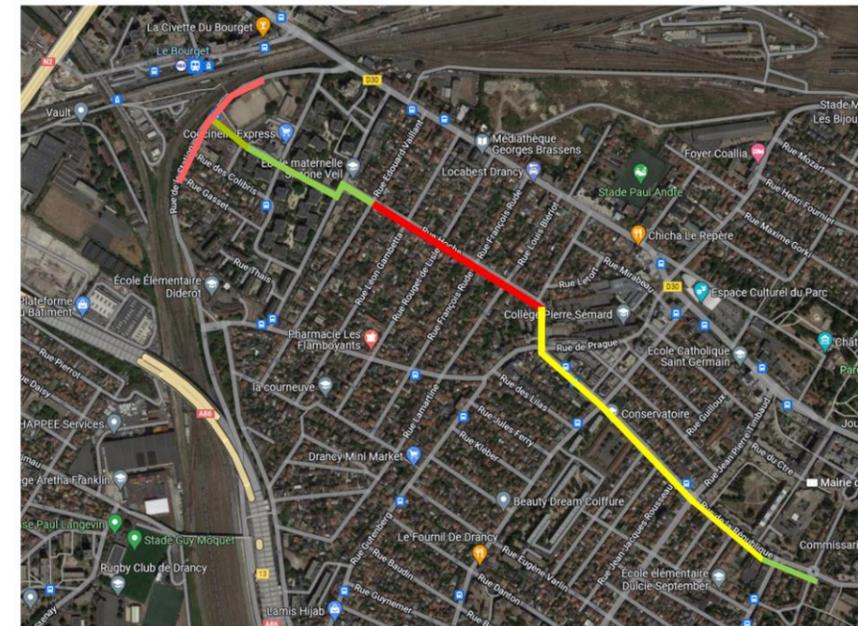


Figure 36 Carte de la marchabilité à Drancy (source : Egis)

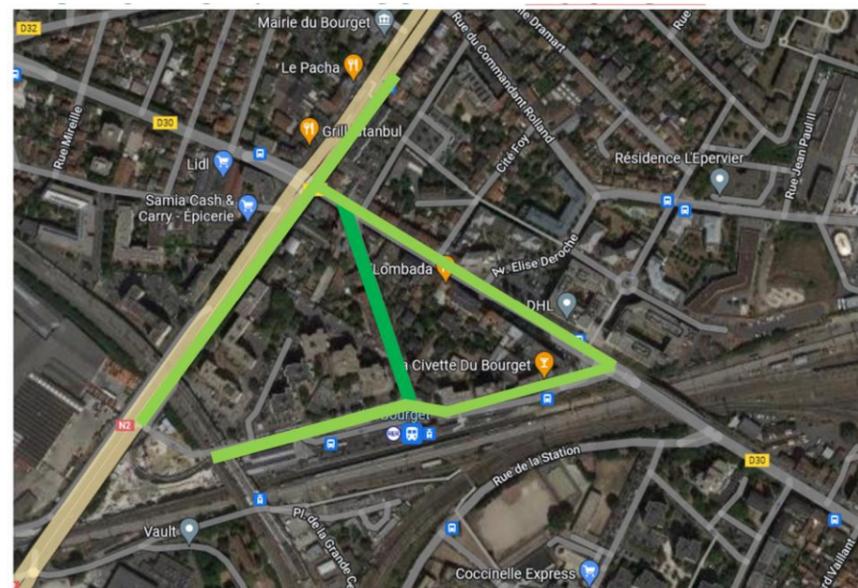


Figure 37 Carte de la marchabilité au Bourget (source : Egis)

2.4.7. L'offre vélos et son évolution

La pratique du vélo et de toutes les nouvelles mobilités se généralisent largement dans les mouvements quotidiens.

La montée en puissance du pôle gare de Le Bourget-Drancy s'accompagne par une volonté de faciliter au mieux les cheminements cyclistes sur l'ensemble du secteur :

- Aménagement de pistes cyclables sur les principaux axes (RD932, RD30)
- Bandes cyclables et cheminement à contre-sens dans les rues du pôle

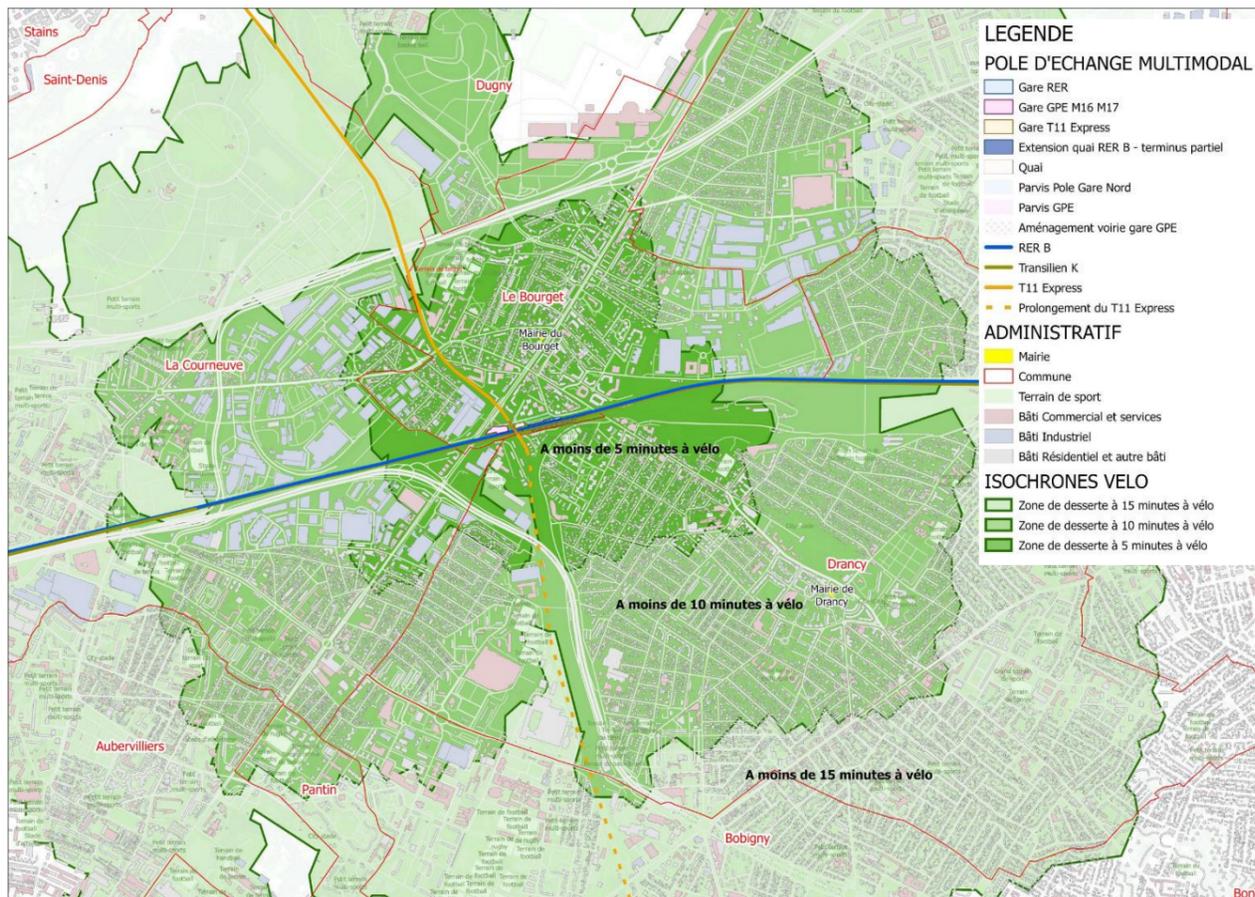


Figure 38 Isochrones du rabattement en vélo sur le pôle (source : Egis)

2.4.8. Réseau viaire et circulation dans le pôle

Le pôle gare est délimité à l'Ouest par l'avenue de la Division Leclerc (RD 932) permettant de rejoindre rapidement la A86 sur la commune de la Courneuve. Cette voie fait l'objet d'un projet de requalification en boulevard urbain mené par le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis avec la volonté d'améliorer le cadre de vie des habitants et la qualité des espaces publics en construisant un partage équilibré de l'axe entre tous les usages. Les travaux commencés au deuxième trimestre 2022 devraient se terminer début 2024.

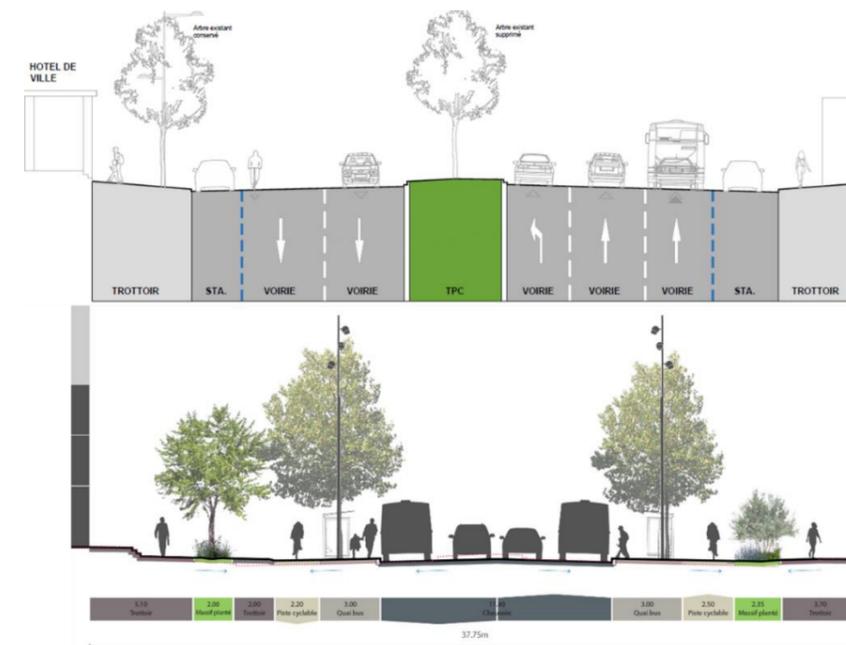


Figure 39 requalification de la RD932 coupe existant (en haut) et projet (en bas) (source CD93)



Figure 40 perspective sur le futur boulevard urbain de la RD932 (source CD93)

2.4.9. Le stationnement

2.4.9.1. Offre de stationnement et le rabattement voiture sur la gare

Aujourd'hui l'offre de stationnement autour du pôle est essentiellement réglementée (zone bleue) à proximité du pôle avec une offre gratuite sur les secteurs plus résidentiels du côté du Bourget et sur la rue de la Butte à Drancy. Dans un rayon de 500 mètres autour de la gare on dénombre 1275 places de stationnement dont 940 place en zone bleue, 319 places gratuites et 16 places de livraison.

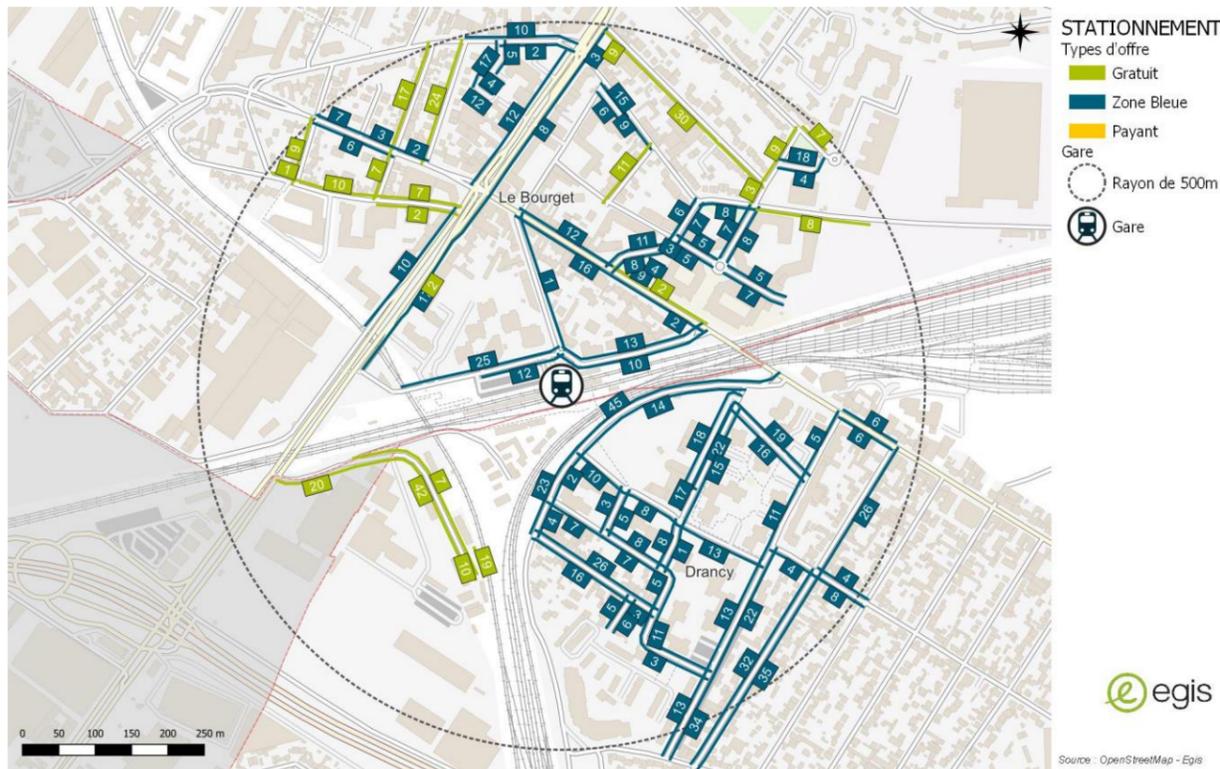


Figure 41 offre de Stationnement actuel autour de la gare (source Egis)

L'étude de stationnement réalisée (cf. annexes), par le bureau d'études Egis, en février 2022, indique une saturation du stationnement autour de la gare avec 1/3 de véhicules qui reste toute la journée (véhicules ventouses) et 1/3 de stationnement de courte durée. On estime environ 300 véhicules en rabattement actuel sur la gare avec une part importante provenant de Drancy et Bobigny.

Notons qu'à proximité d'autres parking relais sont en projet :

- Le Blanc-Mesnil : 70 places de stationnement
- Le Bourget Aéroport : 200 places de stationnement environ

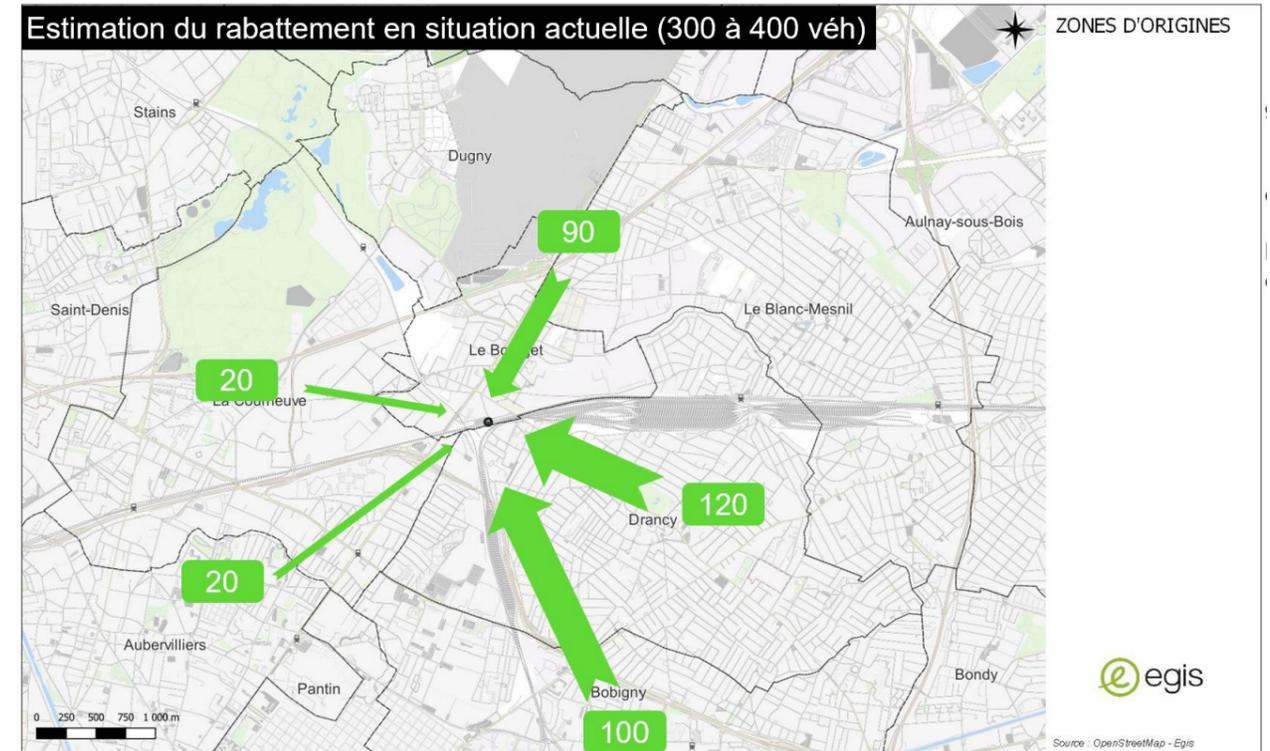


Figure 42 Estimation du rabattement en situation actuelle (source : Egis)

2.4.9.2. Dépose-minute, aires de livraison et transporteurs de fond

Au nord du pôle on comptabilise 8 places de dépose-minute dont 2 PMR, localisées sur la rue du Chevalier de la Barre. Sur le futur parvis de la gare sont identifiés deux stationnement transporteur de fonds.

Dans le périmètre du pôle gare on dénombre actuellement 16 places de livraison dont 1 positionnée sur la rue du Chevalier de la Barre, 2 autres sur l'avenue Francis de Pressensé.



3. Enjeux et objectifs



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy



3.1. L'INTERMODALITE

Les aménagements sur le secteur nord du pôle gare ont fait l'objet d'une étude de pôle menée dans le cadre de l'arrivée de la gare du Grand Paris Express dès 2016. L'ensemble de ses aménagements a été repris dans le cadre de ce DOCP.

L'objectif du DOCP est d'élargir la réflexion au secteur Sud du pôle en complétant l'offre intermodale sur la commune de Drancy. Cette démarche s'appuie sur les mutations possibles du foncier de ce secteur notamment la libération du Triangle ferroviaire propriété de la SNCF pour :

- Donner une cohérence d'ensemble à ce lieu d'échanges et permettre son évolution dans le temps ;
- Accéder à la gare dans de bonnes conditions par les différents modes de transport et faciliter les correspondances entre ces modes ;
- Offrir aux voyageurs une bonne qualité de service (information, attente, sécurité...);
- Recréer des liaisons ville / ville.

3.1.1. Les grands principes

L'étude du DOCP définit deux grands principes d'aménagement :

- **Réorganiser la gare routière au Nord** pour élargir le trottoir le long du RER B remanié, et faciliter le cheminement des piétons jusqu'aux différents modes. Cette réorganisation est une option, le projet de pôle multimodal pouvant fonctionner avec la gare routière nord actuelle.
- **Réorganiser l'accès sud du pôle gare** depuis la rue de la Station à Drancy pour faciliter l'accès tous modes et implanter un parc relais, pour :
 - Rendre lisible le pôle d'échange multimodal depuis Drancy ;
 - Faciliter l'intermodalité tous modes sur ce site ;

Rééquilibrer l'accès aux transports en commun, qui aujourd'hui est privilégié au nord, sur la commune du Bourget.

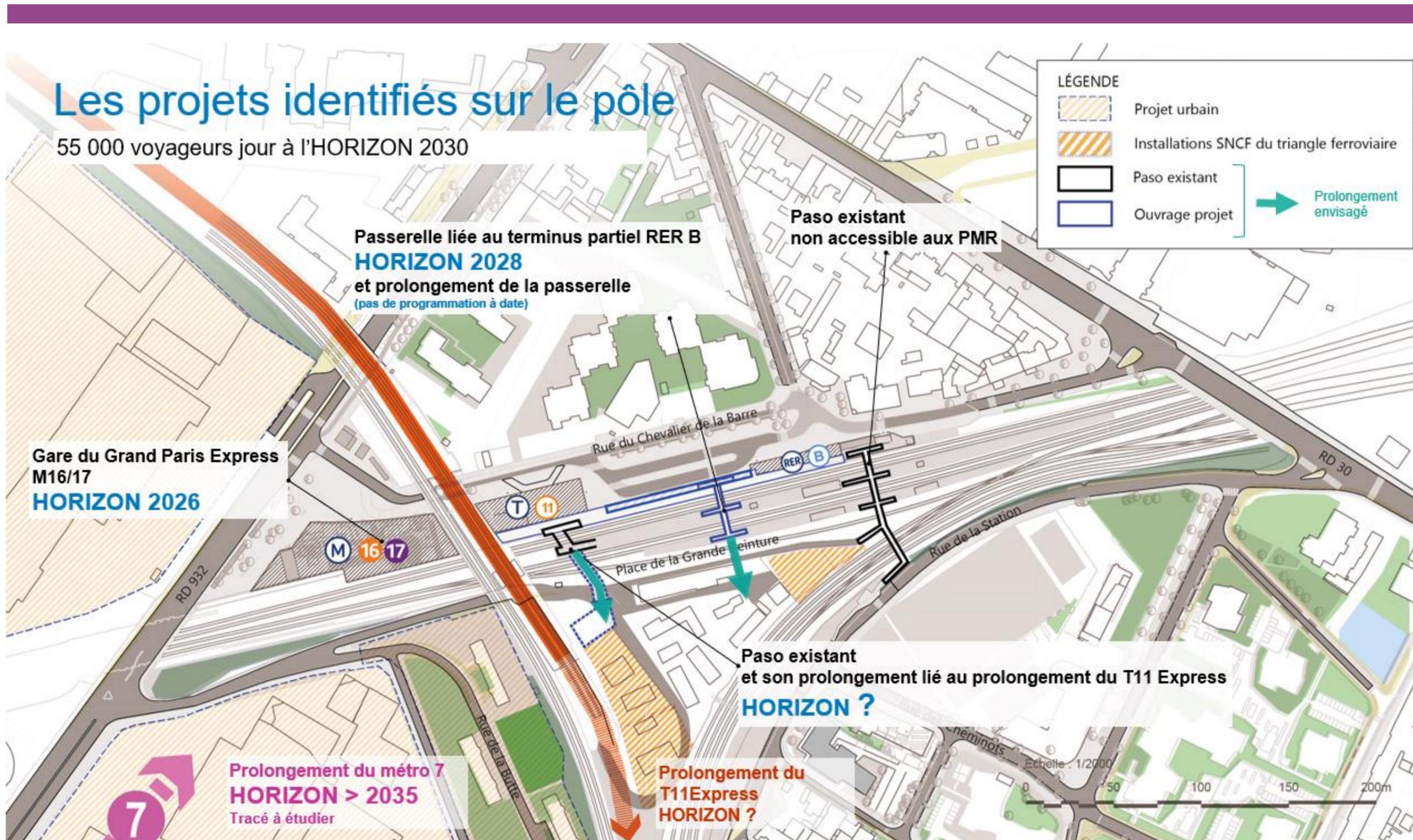


Figure 43 Les projets identifiés sur le pôle gare (source : Egis)



Les objectifs du pôle

55 000 voyageurs jour à l'HORIZON 2030

Réorganiser la gare routière Nord

- **Déplacer** au Sud deux lignes de bus en terminus
- **Retrouver** de l'espace pour mieux accueillir les usagers du pôle
- **Compléter** l'offre de stationnement vélos
- **Réorganiser la desserte bus**

- **Faciliter** l'accès aux modes doux.
- **Développer** l'offre de stationnement vélos.
- **Aménager** de nouveaux arrêts bus.
- **Implanter** un P+R répondant aux besoins en rabattement,
- **Désenclaver le triangle**

LÉGENDE

	Projet urbain
	Installations SNCF du triangle ferroviaire
	Gare routière nord
	Rue de la station
	Triangle ferroviaire
	Terrain de foot

Secteurs opérationnels

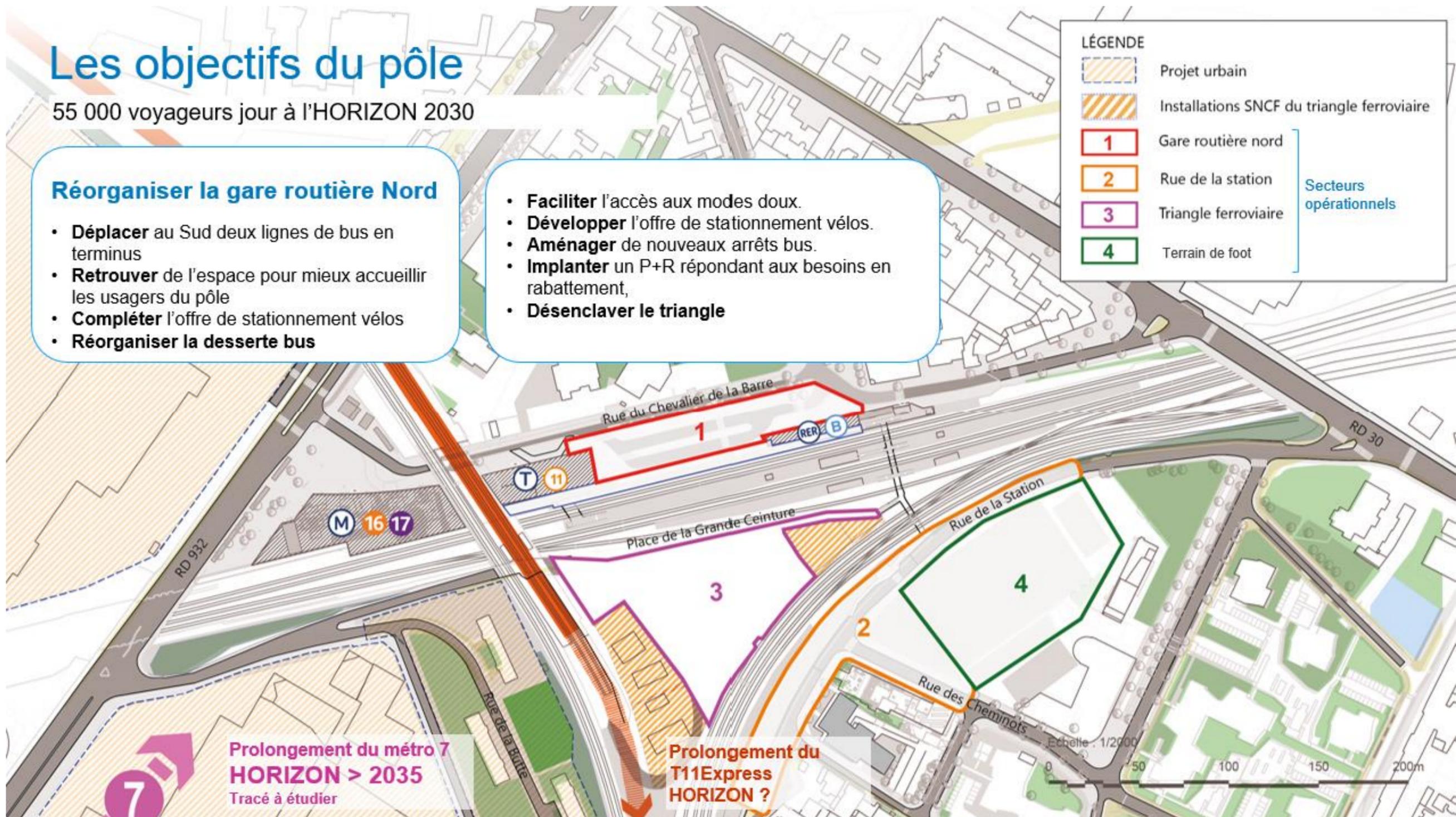


Figure 44 Les grands objectifs du pôle gare (source : Egis)

3.1.2. Le stationnement vélo

Un déploiement ambitieux de l'offre de stationnement vélos est menée par Ile-de-France-Mobilités et la Région afin de répondre aux nouvelles attentes des usagers et aux défis du réchauffement climatique. Ile-de-France-Mobilités prévoit sur le pôle gare la réalisation de près de 1200 places de stationnement vélos : 40% en consigne et 60% sous abris. L'offre est répartie de la manière suivante :

- 60% de l'offre sur le secteur Sud (Drancy) soit 700 places
- 40 % de l'offre sur le secteur Nord (Le Bourget) soit 450 places

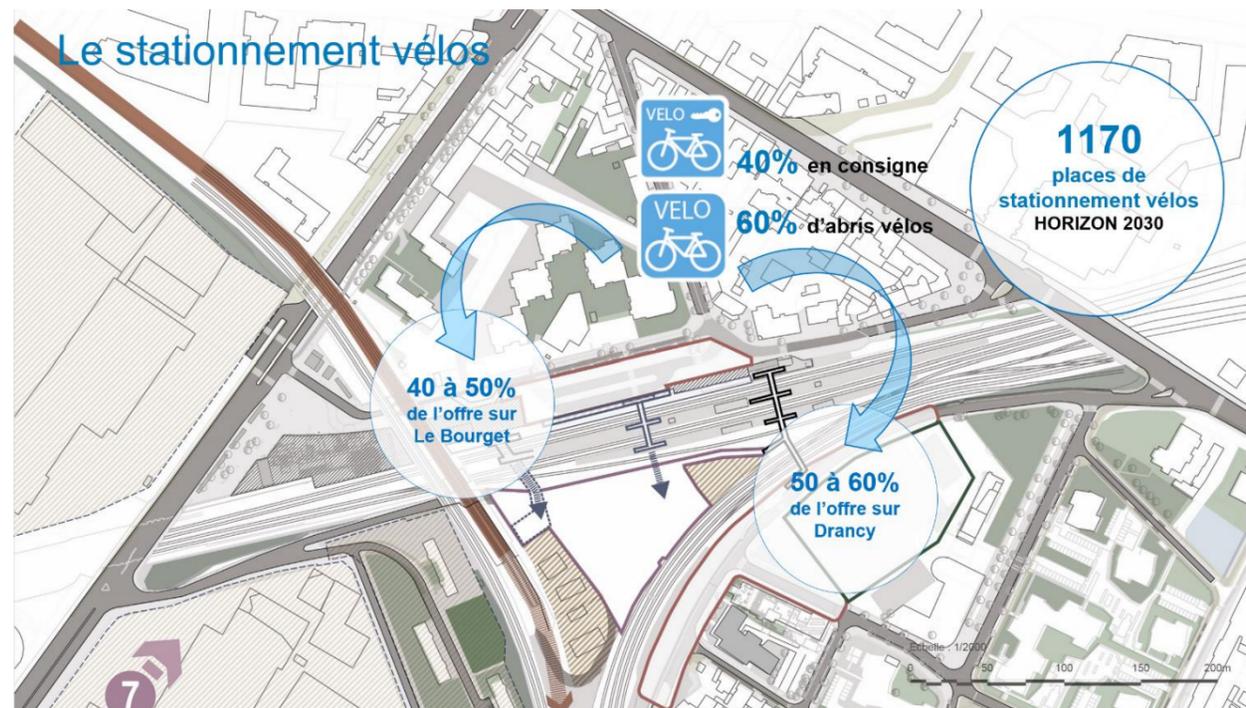


Figure 45 Programmation du stationnement vélos (source : Egis)

3.1.3. Réorganisation de la desserte bus

L'offre du réseau de bus devrait rester stable sur le pôle gare du Bourget – Drancy, à l'horizon de la réalisation de l'ensemble des infrastructures de transport. Toutefois, il est imaginé une réorganisation de la desserte bus sur le pôle gare avec le report des terminus de la ligne de bus 146 côté Drancy et éventuellement celui de la ligne de bus 703.

L'objectif est donc de construire 2 à 3 postes à quai sur la rue de la Station à proximité de l'accès aux transports et ainsi desservir la gare routière Nord, libérant de l'espace pour créer un trottoir plus large le long du RER B et permettant de repositionner certaines fonctions comme le local d'exploitation au cœur de la gare routière.

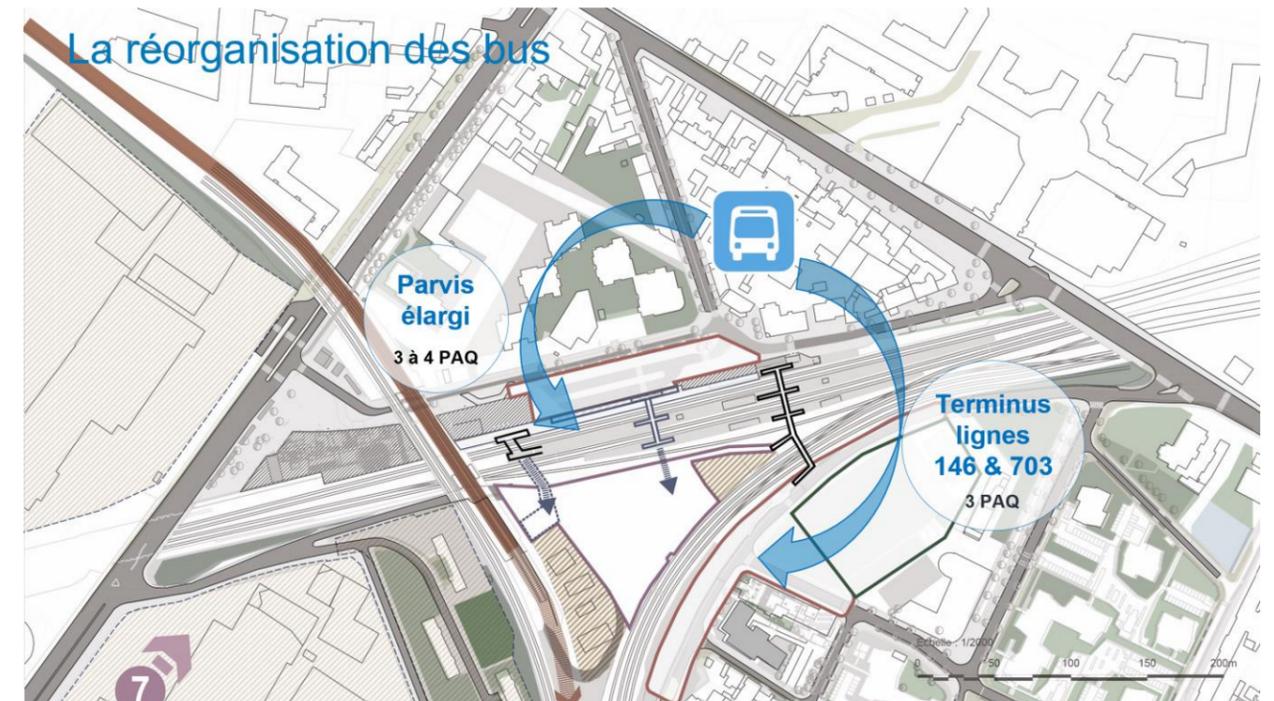


Figure 46 Réorganisation du système bus (source : Egis)

3.1.4. Parc Relais, nouvelles pratiques

L'étude de stationnement menée sur le secteur du pôle gare élargi préconise de créer environ 300 places pour répondre à un besoin de rabattement voitures provenant à 85% du Sud (Drancy et Bobigny). (cf Annexe)

Cette offre est à mettre en perspective avec le déploiement de nouveaux Parcs Relais sur les pôles du Bourget Aéroport et de Le Blanc-Mesnil.

L'implantation de ce nouveau parking est proposée sur la commune de Drancy avec deux options possibles :

- Un parking sur le Triangle ferroviaire ;
- Un parking en sous-sol de l'équipement sportif situé rue de la Station.

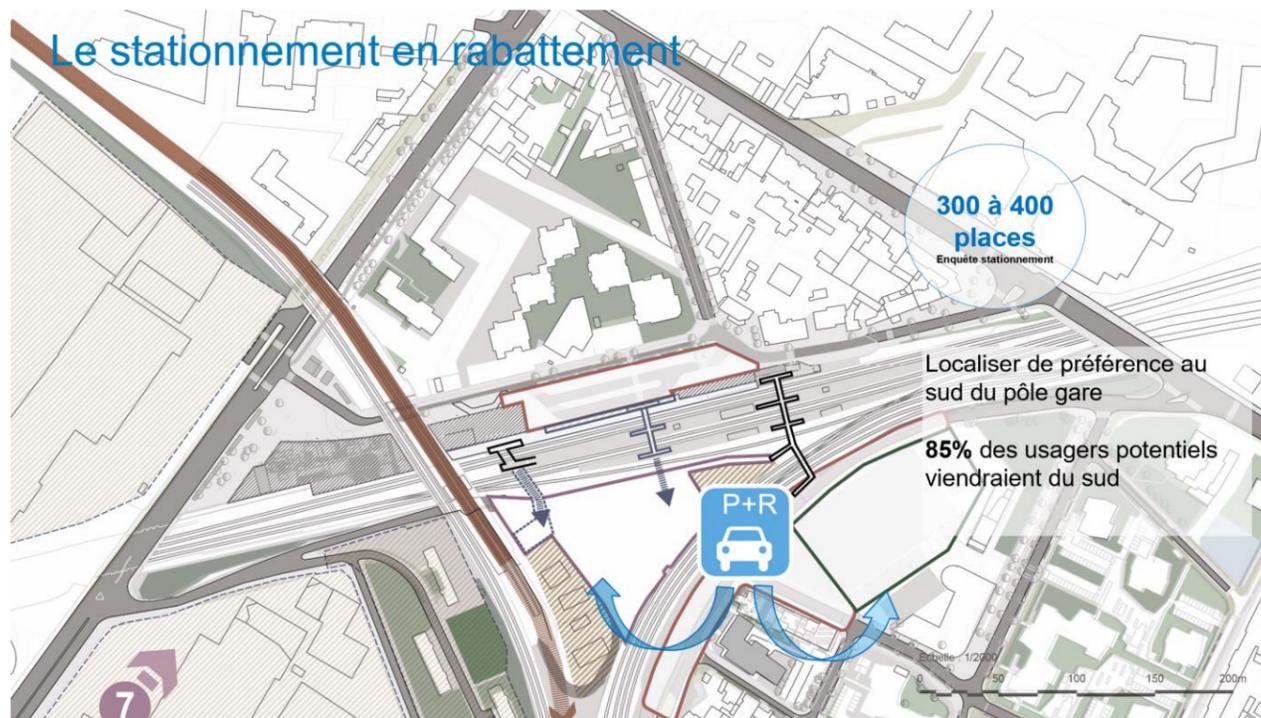


Figure 47 Localisations privilégiées pour le parc relais (source : Egis)



3.2. REAMENAGER LA GARE ROUTIERE NORD (OPTION)

Les aménagements du parvis de la gare du Grand Paris Express mis en place dans le cadre de l'étude du pôle associée sont maintenus et les fonctionnalités (accès, stationnement, dépose-minute crèche...) de la rue du Chevalier de la Barre sont préservées.



Figure 48 Organisation actuelle de la gare routière (source : Egis)

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.



Libérer de l'espace pour mieux accueillir les voyageurs

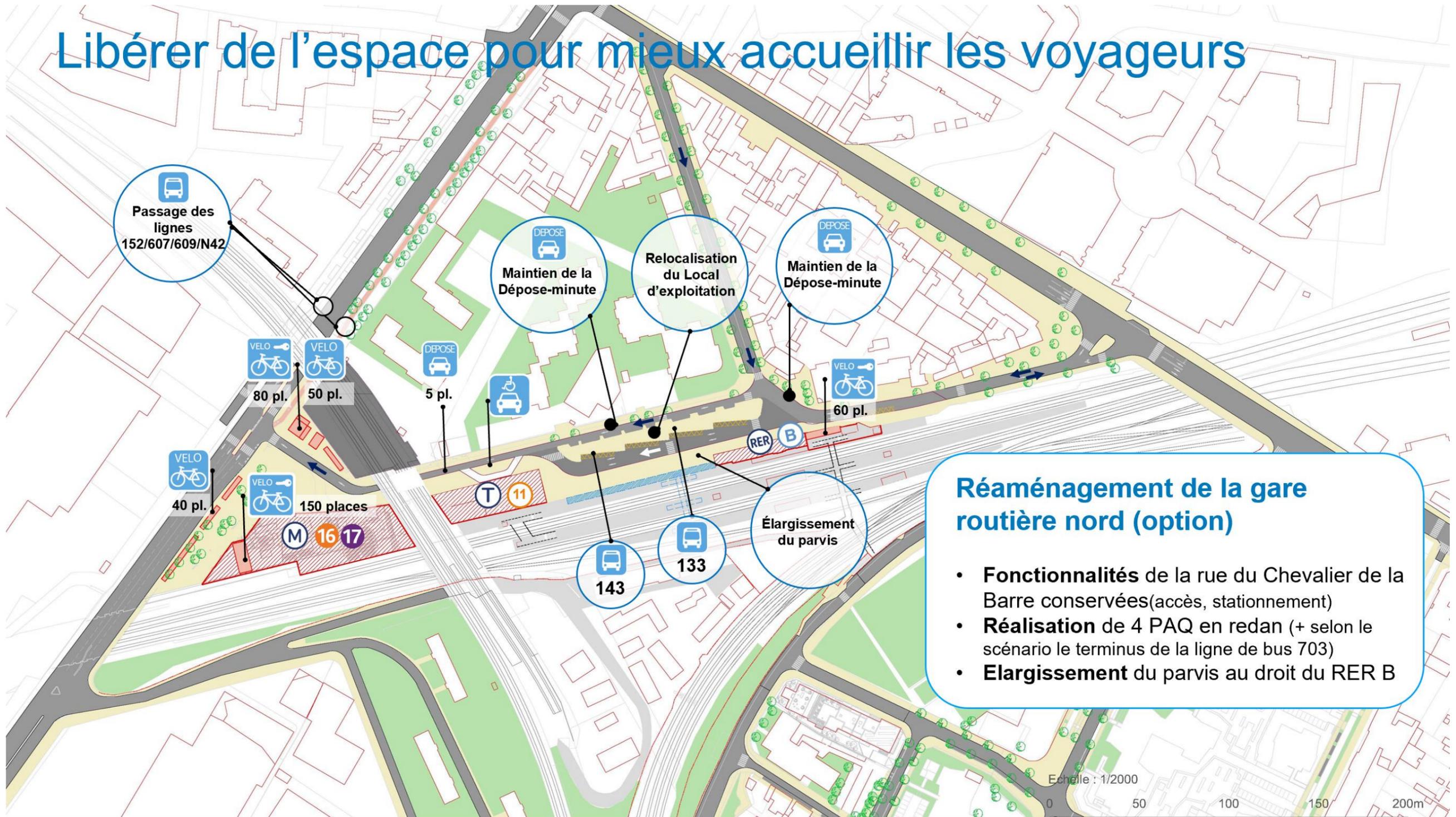


Figure 49 Réaménagement de la gare routière Nord avec maintien de l'intermodalité prévue devant la gare M16-17 et le long de la rue du Chevalier de la Barre (source : Egis)



3.3. DESENCLAVER L'ACCES SUD DU POLE - GARE

La Ville de Drancy souhaite profiter de la réflexion menée sur le pôle gare pour aménager une voie qui irait de la rue de la Station au boulevard urbain de la RD932, pour faciliter l'accès au pôle Sud de la gare. Ceci nécessite de créer un « ouvrage cadre » sous les voies fret.

Une étude de circulation réalisée dans le cadre de l'étude de pôle, en septembre 2022 (cf. annexes) conclut à la pertinence d'un nouvel itinéraire entre la rue de la Station et la RD932. Celui-ci supporterait un trafic local modéré d'environ 4000 véhicules / jours, réduisant ainsi le trafic sur le carrefour de l'Aviatec (RD30/RD932). Pour son bon fonctionnement l'étude précise la nécessité de :

- Créer un carrefour à feux rue de la Station / RD932 pour faciliter les mouvements de tourne-à-gauche depuis Drancy, essentiellement (1) ;
- Créer un carrefour à feux au droit de l'ouvrage cadre à créer sous les voies Fret : rue de la Station / rue des Cheminots (2) ;
- Réfléchir à un nouveau plan de circulation pour le quartier Nord de Drancy afin de limiter le flux de shunt par ce nouvel itinéraire. Il est proposé par exemple l'inversion de sens unique (rue Hoche) (3).

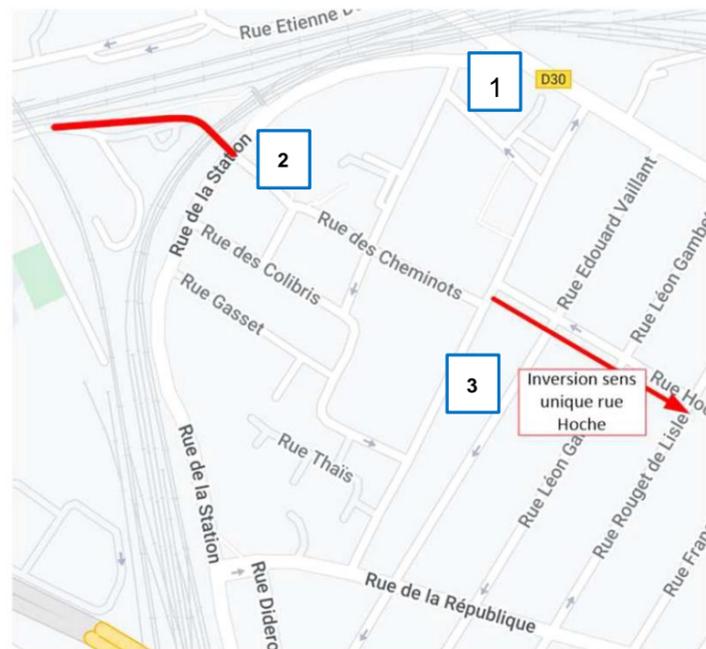


Figure 50 Inversion du sens unique de la rue Hoche pour limiter le shunt par la voie nouvelle

Cette nouvelle connexion implique :

- De décaisser les rues de la Station et des Cheminots et l'aménagement d'un carrefour à feux en dénivelé, avec des murs de soutènement ;

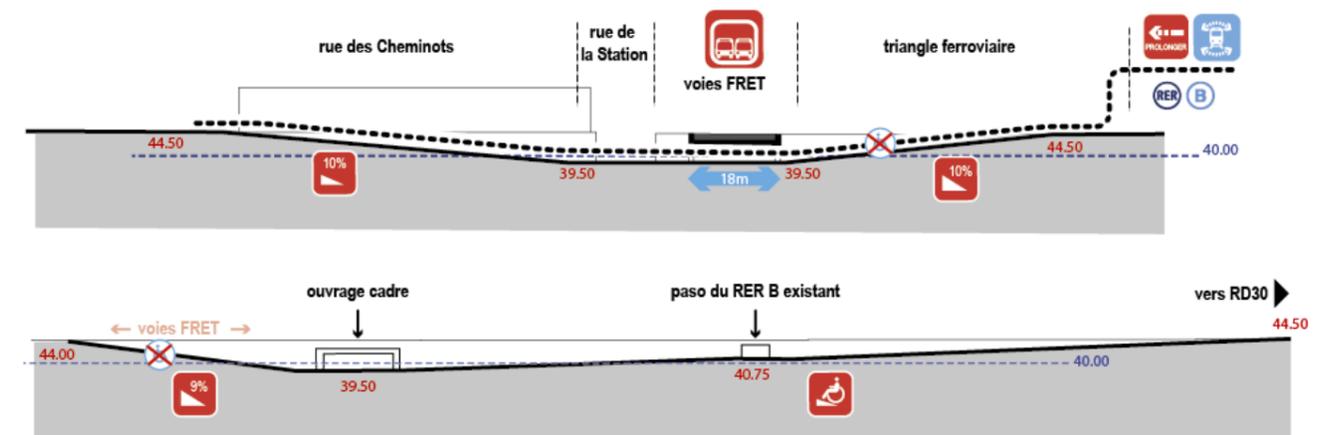


Figure 51 Coupes de principe : décaissement des rues de la Station et des Cheminots (source : Egis)

- De créer un ouvrage cadre (pont rail) à gabarit réduit (hauteur libre : 2,80 m) permettant de passer sous les voies FRET et de rejoindre le Triangle ferroviaire : voitures, vélos et piétons.

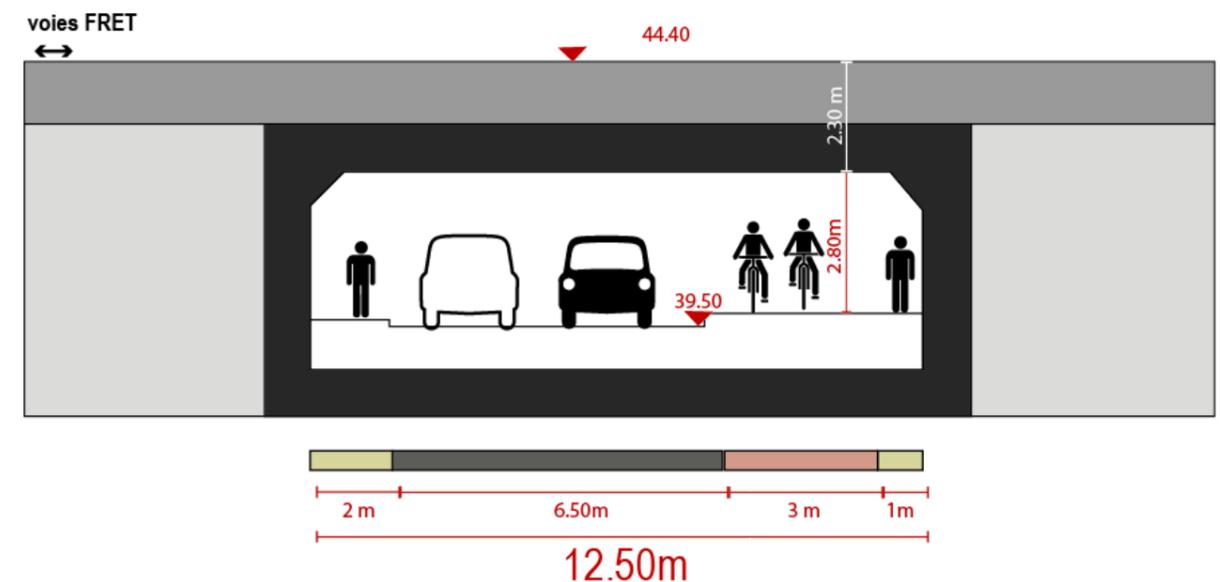


Figure 52 Coupe de principe de l'ouvrage cadre (source : Egis)



- De prévoir un traitement spécifique de la voie sous l'ouvrage du T11 Express et de la Grande Ceinture. En effet, l'espace actuellement disponible entre la pile de pont du T11 Express et la clôture des voies ferrées, environ 5,90m, ne permet pas d'aménager à la fois une voie en double sens pour les voitures et un trottoir adapté aux cheminements piétons vers le pôle gare.
- L'option proposée consiste à :
 - Aménager une voie simple (3,50m) en alternat sur 50 mètres soit avec une priorité (bonne visibilité de part et d'autre) soit avec l'installation de feux de signalisation. L'étude de circulation précise que compte tenu du trafic estimé, cette option est à privilégier dans le cadre de la création d'un nouvel itinéraire.

(Notons que pour les scénarios sans nouvelle voie, l'option de réalisation d'une voie partagée ou « zone de rencontre » sur la place de la Grande Ceinture avec la priorité donnée aux piétons est recommandée).

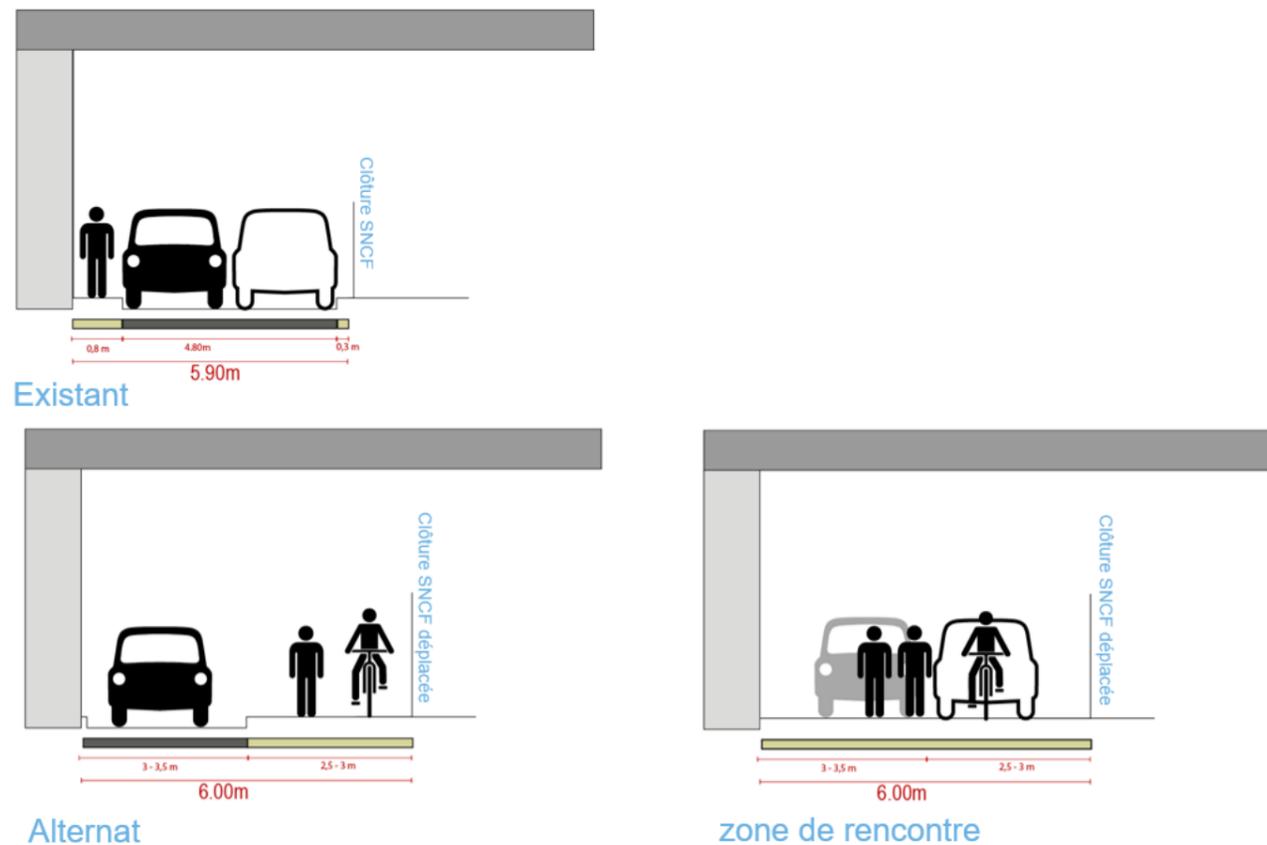


Figure 53 Coupes de principe des aménagements possibles sous le pont-rail du T11Express en déplaçant de quelques centimètres la clôture existante de la SNCF (source : Egis)

La SNCF doit vérifier la possibilité de déplacer la clôture, d'environ 50 cm à 1m, longeant les voies ferrées sous le pont-rail afin d'offrir un cheminement confortable pour les modes doux.

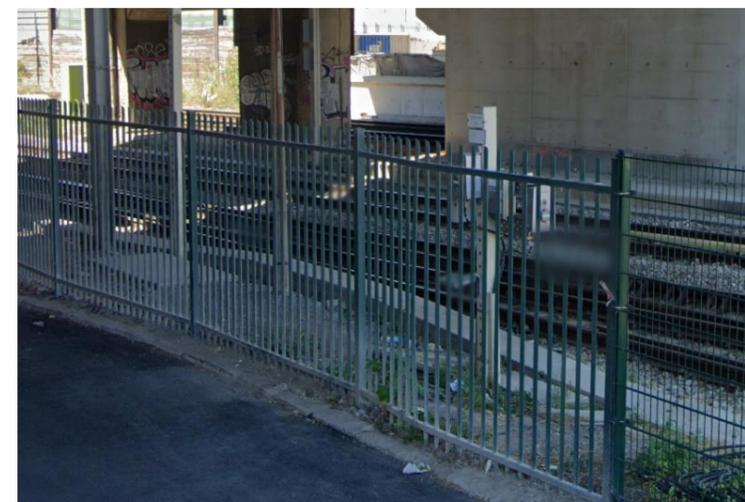


Figure 54 Vues de la place de la Grande Ceinture sous l'ouvrage du T11 Express (source SNCF Réseau)



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy



4. Vers un nouveau pôle gare

4.1. ANALYSE DES SCENARIOS

Ce chapitre expose les scénarios étudiés en phase préliminaire pour sélectionner les scénarios qui seront portés à la connaissance du public.

Deux scénarios avec chacun une variante ont été approfondis. Il est proposé que seuls les scénarios variantes soient soumis à la concertation publique.

4.1.1. Le scénario 1 - Un Parc-Relais au cœur du Triangle ferroviaire

Le scénario 1 consiste à implanter d'un parc relais sur le terrain qui appartient à la SNCF dans le Triangle ferroviaire. Accessible depuis la place de la Grande Ceinture et depuis un accès aménagé depuis la rue des Cheminots menant au niveau -1 du parking. Ce dernier accès nécessite la réalisation d'un ouvrage-cadre à gabarit réduit (hauteur libre 2,80 m) sous les voies Fret.

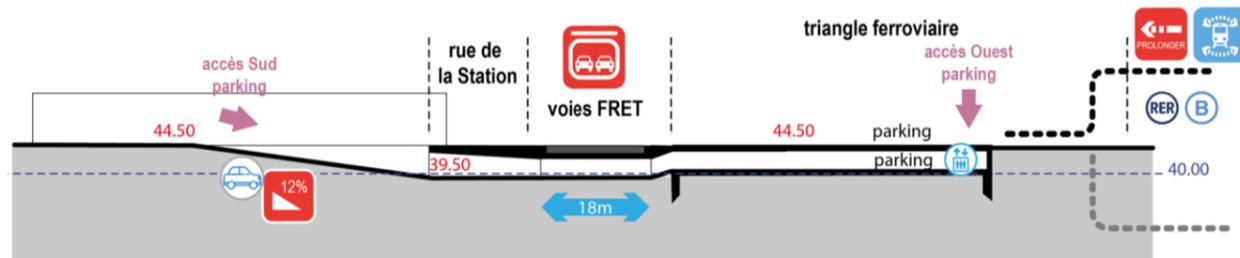


Figure 55 Coupe de principe rue des Cheminots : entrée Sud du parking (Drancy) (source : Egis)

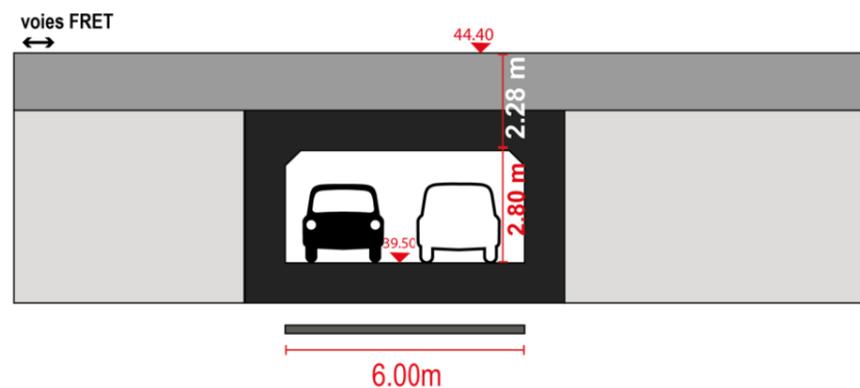


Figure 56 Coupe de principe sur l'ouvrage cadre (source : Egis)

Un parvis est aménagé sur le Triangle ferroviaire longeant les voies et menant au passage souterrain existant via une rampe accessible aux PMR. Ce parvis accueille l'accroche la passerelle du terminus partiel prolongée ainsi que du stationnement vélos.

La place de la Grande Ceinture est aménagée en zone de rencontre depuis la rue de la Butte et sous l'ouvrage de la Grande Ceinture. La vitesse de circulation est réduite à 20 km/h permettant la cohabitation des piétons, cyclistes se rendant à la gare avec les automobilistes rejoignant le parking. Passe également sur ce secteur les véhicules SNCF (accès rail-route).

L'accès au passage souterrain de la rue de la Station est réaménagé avec une rampe PMR et un élargissement du trottoir créant un petit parvis face à l'espace paysagé situé rue des Cheminots sur lequel est implanté du stationnement vélos. Un nouvel arrêt de bus pour la ligne 146 en terminus et le cas échéant pour la ligne 703 prolongée, est proposé sur une emprise SNCF longeant les voies fret.

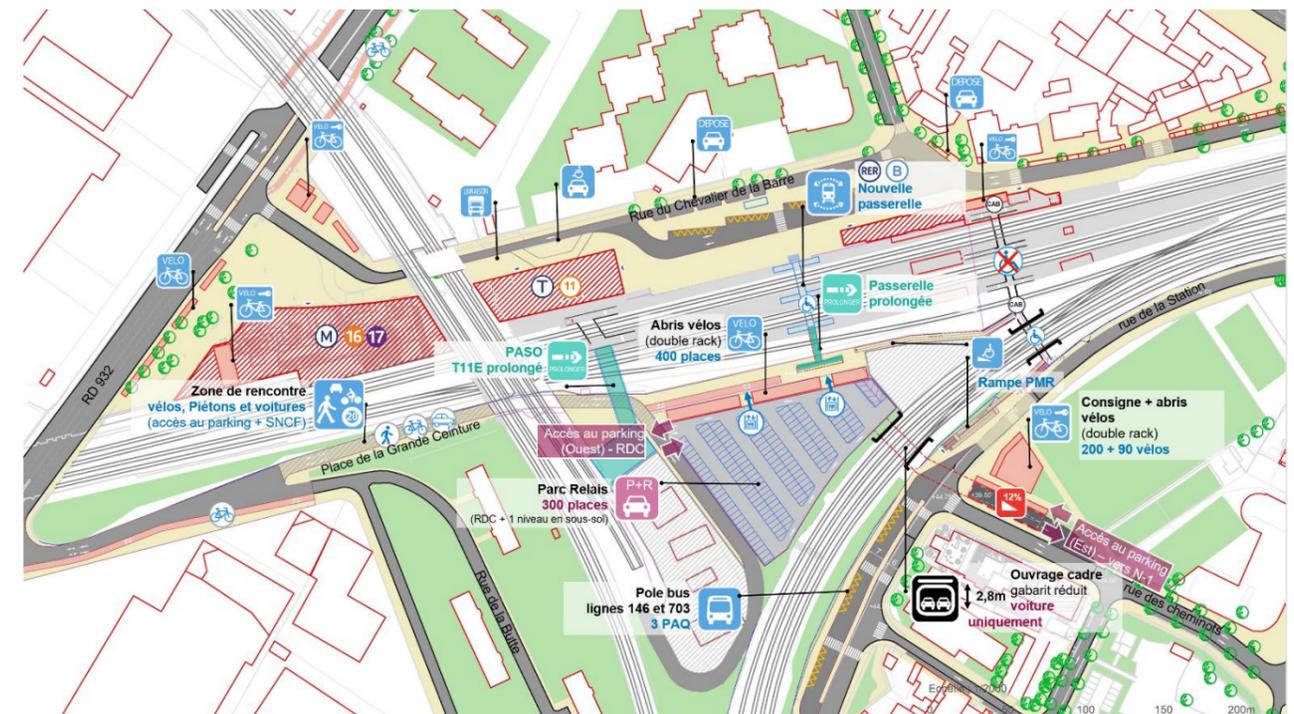


Figure 57 Scénario 1 Schéma d'ensemble (Source Egis) -

4.1.2. Le Scénario 1 variante – Un Parc-Relais sur le Triangle ferroviaire et désenclavement du triangle ferroviaire par la création d'une voirie locale prolongée

Le scénario 1 variante propose de prolonger la **rue de la station** vers la **rue de la Butte** en créant un **ouvrage-cadre** (gabarit réduit à 2,80m) permettant aux habitants de Drancy de rejoindre rapidement le centre du triangle ferroviaire qui offrira à terme, un ou deux nouveaux accès à la gare. Donnant facilement accès boulevard urbain de la RD932 et l'A86 plus au Sud, cette voie sera aménagée pour les modes actifs, avec une piste cyclable et des trottoirs confortables. Cette nouvelle desserte de l'îlot, implique de décaisser les rues de la Station et des Cheminots et de créer un carrefour à feux en décaissé au droit de l'ouvrage cadre (cf. 3.3).

Compte tenu de l'espace disponible entre la pile de pont du T11 Express et la clôture SNCF, la place de la Grande Ceinture est ici imaginée comme un **alternat** avec un large trottoir permettant le cheminement des modes doux jusqu'à l'entrée sud du pôle (cf. 3.3).

Un **parking silo** aérien de 4 niveaux est implanté au cœur du Triangle pour répondre au besoin de 300 places de stationnement identifié lors de l'enquête réalisée dans le cadre du diagnostic.

Un **parvis** est aménagé au débouché de la passerelle du RER B prolongée. Il se poursuit par un trottoir large de 3 mètres menant à voie partagée de la place de la Grande Ceinture.

Une **piste cyclable** bidirectionnelle continue depuis la RD 932 passe sous le nouvel ouvrage-cadre jusqu'à Drancy.

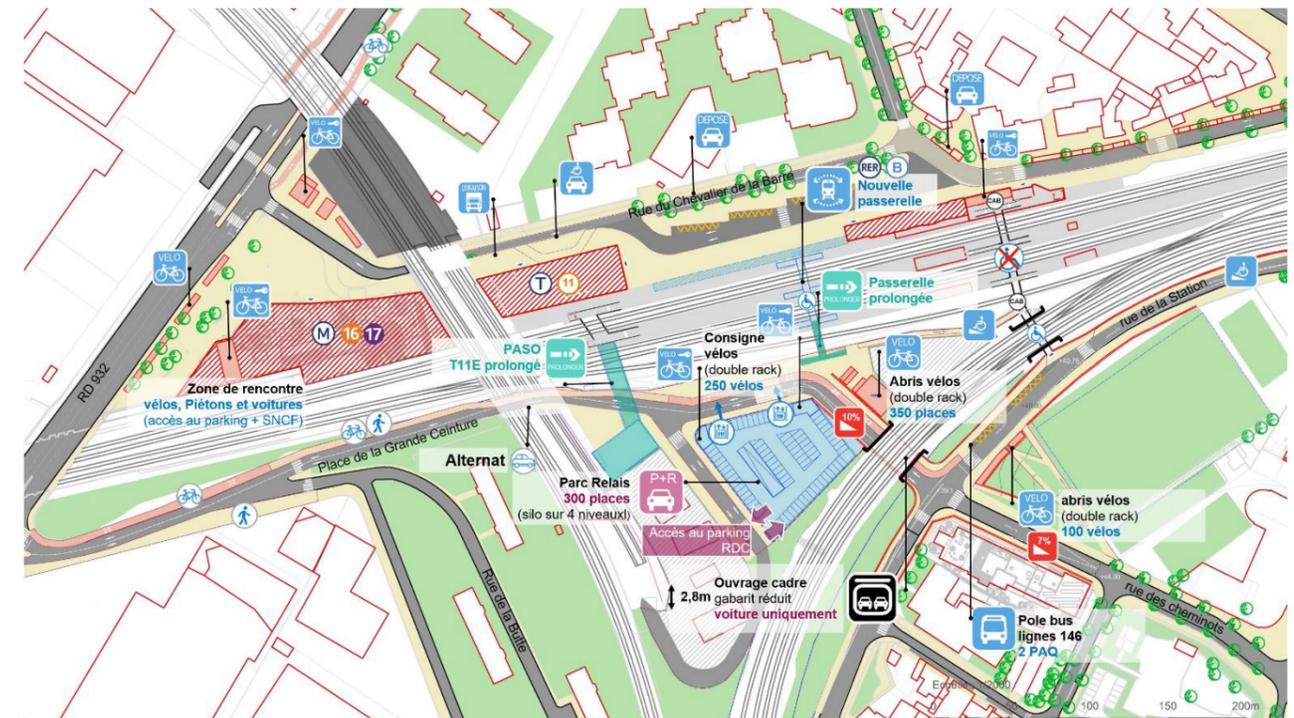


Figure 57 Scénario 1 variante - Schéma d'ensemble (source : Egis)

4.1.3. Le scénario 2 – Une passerelle prolongée jusqu’à la rue de la Station et un Parc-Relais sous le terrain de football restitué

Le scénario 2 propose de prolonger la **nouvelle passerelle de franchissement du RER B jusqu’à la rue de la Station**. Elle offre ainsi un accès direct depuis Drancy vers le RER B et les autres modes de transport. Longue de 100 mètres environ, elle est accessible par une rampe aménagée à la sortie du passage souterrain existant. Elle marque l’entrée Sud du pôle par son architecture.

Le **Triangle ferroviaire** est dédié à une offre de stationnement vélos accessible depuis la place de la Grande Ceinture (600 places).

Un **programme connexe** sur une emprise d’environ 1500 à 2000 m² peut-être envisagé au cœur du Triangle. Il est accessible depuis la voirie partagée de la place de la Grande Ceinture. Sa programmation est à définir en fonction de l’accessibilité de la passerelle et de l’environnement ferroviaire.

Un **parc relais** de 2 niveaux souterrains est construit sous le terrain de football réaménagé. Il est accessible depuis la rue de la Station.



Figure 59 Scénario 2 - Schéma d'ensemble (source : Egis)

4.1.4. Le Scénario 2 variante – Un Parc-Relais sous le terrain de football et désenclavement du triangle ferroviaire par une voirie locale prolongée

Le scénario 2 variante propose de prolonger la **rue de la station** vers la **rue de la Butte** en créant un **ouvrage-cadre** (gabarit réduit à 2,80m) permettant aux Drancéens de rejoindre rapidement le centre du triangle ferroviaire qui offrira à terme, un ou deux nouveaux accès à la gare. Donnant facilement accès boulevard urbain de la RD932 et l'A86 plus au Sud, cette voie sera aménagée pour les modes actifs, avec une piste cyclable et des trottoirs confortables. Cette nouvelle desserte de l'îlot, implique de décaisser les rues de la Station et des Cheminots et de créer un carrefour à feux en décaissé au droit de l'ouvrage cadre (cf. 3.3).

Compte tenu de l'espace disponible entre la pile de pont du T11 Express et la clôture SNCF, la place de la Grande Ceinture est ici imaginée comme un **alternat** avec un large trottoir permettant le cheminement des modes doux jusqu'à l'entrée sud du pôle (cf. 3.3).

Un **parc-relais** de 2 niveaux souterrains est construit sous le terrain de football réaménagé et accessible depuis la rue de la Station.

Un **parvis** est aménagé au débouché de la passerelle du RER B prolongée. Il se poursuit par un trottoir large de 3 mètres menant à la section partagée de la place de la Grande Ceinture.

De part et d'autre de la zone de rencontre est implantée une **piste cyclable bidirectionnelle** raccordant celles de Drancy aux aménagements cyclables du boulevard urbain de la RD932.

Le Triangle ferroviaire est dédié à une offre de stationnement vélos accessible depuis la place de la Grande Ceinture.

Un **programme connexe** sur une emprise d'environ 2000 m² peut-être proposé au cœur du Triangle. Il est accessible depuis la voirie partagée de la place de la Grande Ceinture.

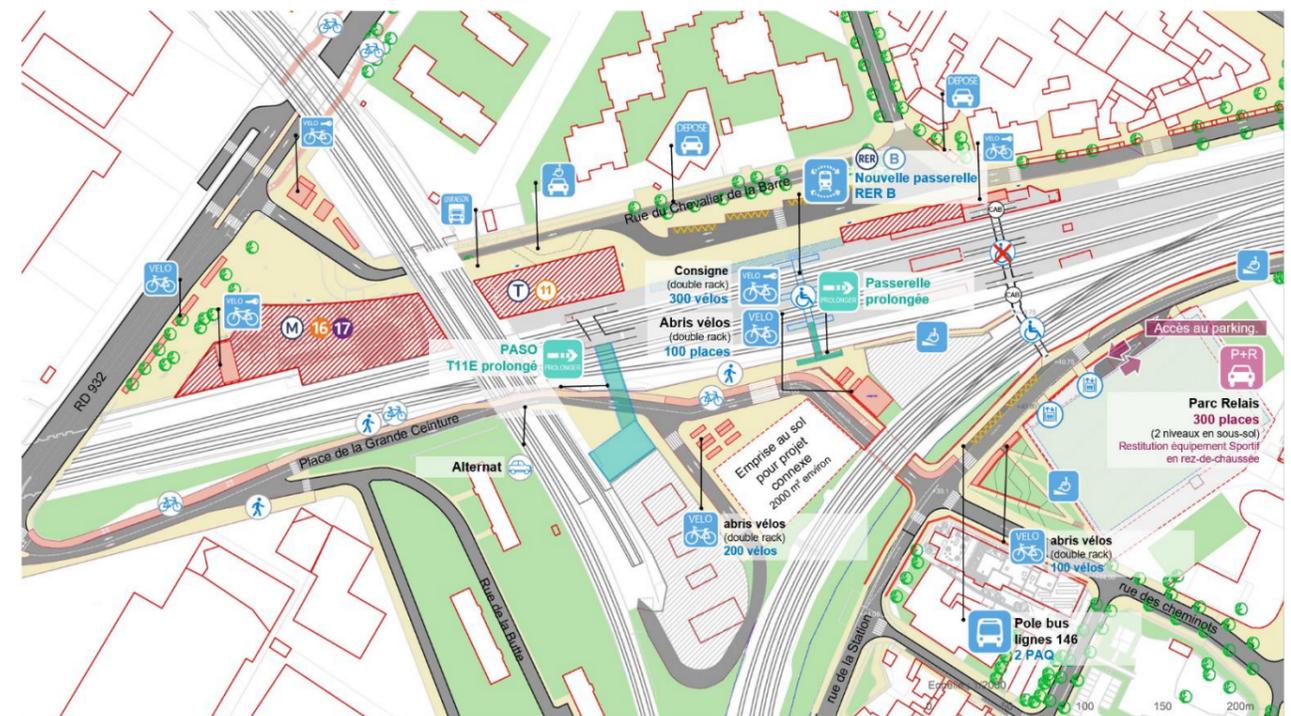


Figure 60 Scénario 2 variante - Schéma d'ensemble (source : Egis)

4.1.5. Les scénarios non retenus

En plus des scénarios présentés ci-avant, un scénario avec un ouvrage cadre à grand gabarit permettant aux bus de passer sous les voies de fret a été étudié.

Ce scénario prévoyait la création d'une gare routière sur le Triangle ferroviaire, accessible depuis la rue de la Station via un ouvrage-cadre (à grand gabarit, pour que les bus puissent l'emprunter avec hauteur libre de 3,5m) passant sous les voies Fret. Le parc relais était positionné sur l'emplacement du terrain de football (RDC et R-1) avec une restitution de l'équipement sportif en toiture.

Ce scénario a été écarté parce que l'espace disponible sur le Triangle ne permet pas de réaliser une gare routière de qualité, accessible à tous.

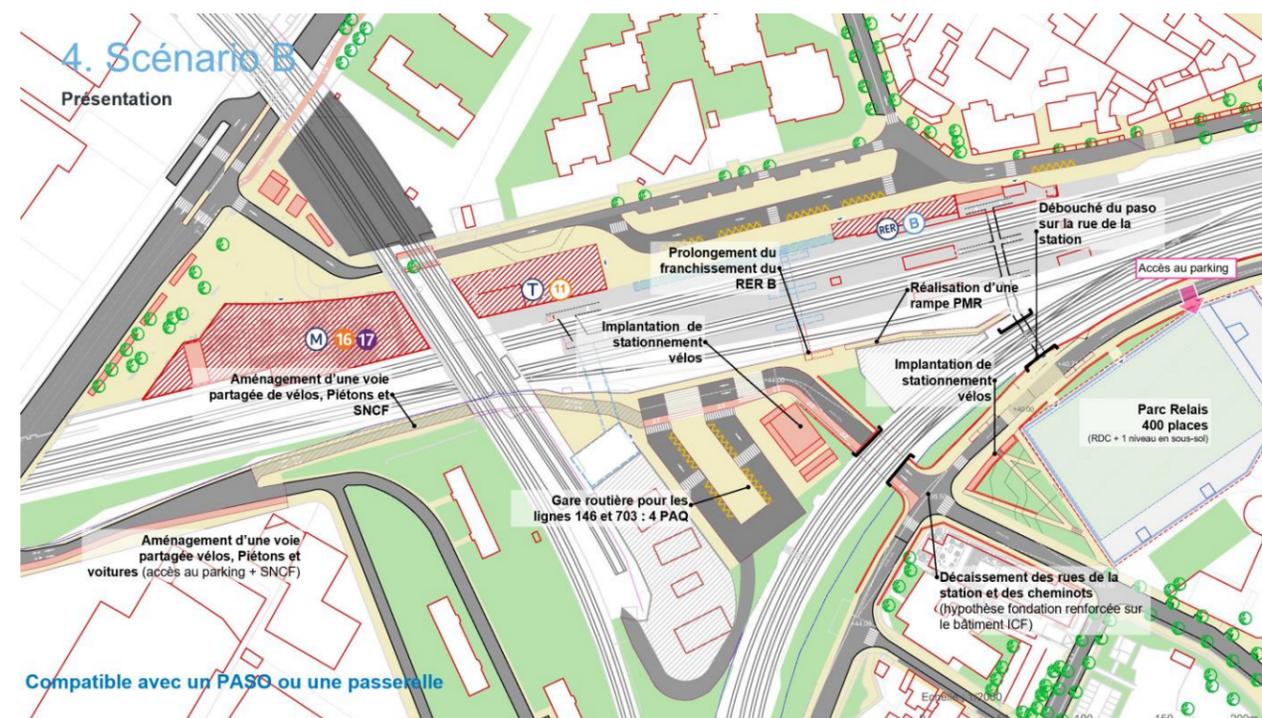


Figure 61 Schéma d'ensemble non retenu (source : Egis)

Il est proposé que :

Les scénarios 1 et 2 ne soient pas portés à la concertation parce qu'ils ne permettent pas une intermodalité de qualité pour les modes actifs, ni l'accès facilité pour tous au cœur du triangle, ni le désenclavement de la ville de Drancy.

- Le scénario 1 offre bien un P+R au centre du triangle, mais comme il n'est pas accessible par une nouvelle voie, il n'apporte pas de bénéfice à la ville. De plus, les vélos ne pouvant pas emprunter la trémie, ils sont tenus de faire le tour par le PASO existant réaménagé.
- Le scénario 2, qui propose un accès au triangle par une passerelle du RER B prolongée d'environ 100m jusqu'à la rue de la Station, peut-être plus accessible pour les cyclistes que le scénario 1. En revanche, l'opération connexe proposée au centre du triangle sera plus difficile à développer à la différence d'un pôle de services au dessus du parking par exemple.



4.2. DETAILS DES DEUX SCENARIOS PROPOSES POUR LA CONCERTATION

4.2.1. Scénario 1 variante

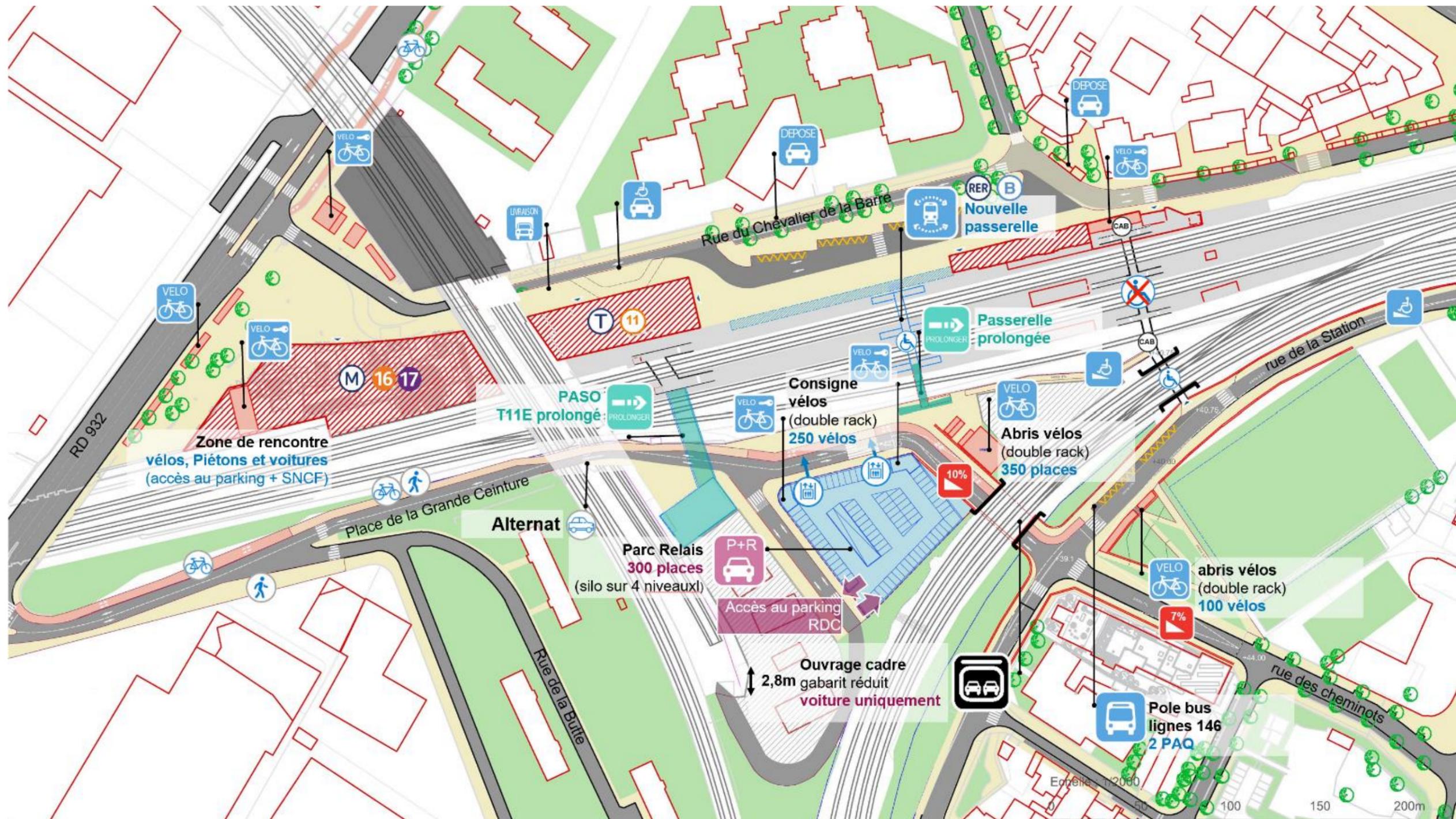


Figure 58 Scénario 1 variante - Schéma d'ensemble (source : Egis)

4.2.1.1. Les cheminements piétons

Au Nord les cheminements piétons sont facilités par l'élargissement du trottoir au sud de la gare routière qui permet de relier confortablement le parvis de la gare du Grand Paris Express à la gare RER et à la RD30.

Côté de Drancy, le décaissement de la rue de la Station depuis la RD 30 permet de rattraper le niveau de l'actuel passage souterrain (+40,75 NGF) selon une pente inférieure à 5% (accessibilité PMR). Ce souterrain est requalifié (éclairage, matériaux, jalonnement...) pour le confort des usagers du pôle gare, et débouche directement sur la rue de la Station.

Le stationnement, longeant les voies ferrées rue de la Station, est supprimé pour élargir le trottoir et faciliter le cheminement vers le passage souterrain depuis la RD30.

La nouvelle voie traversant le Triangle est l'occasion de créer un cheminement piéton (pente de 10% : non PMR) pour rejoindre la passerelle du RER B directement depuis la rue de la station.

La passerelle du RER B prolongée jusqu'au Triangle ferroviaire permet à la fois :

- Aux piétons venant de l'Ouest de la Grande Ceinture et de Drancy de rejoindre les quais du RER B ;
- Aux personnes à mobilité réduite venant de Drancy via le passage souterrain de rejoindre les quais du RER B et les autres transports.

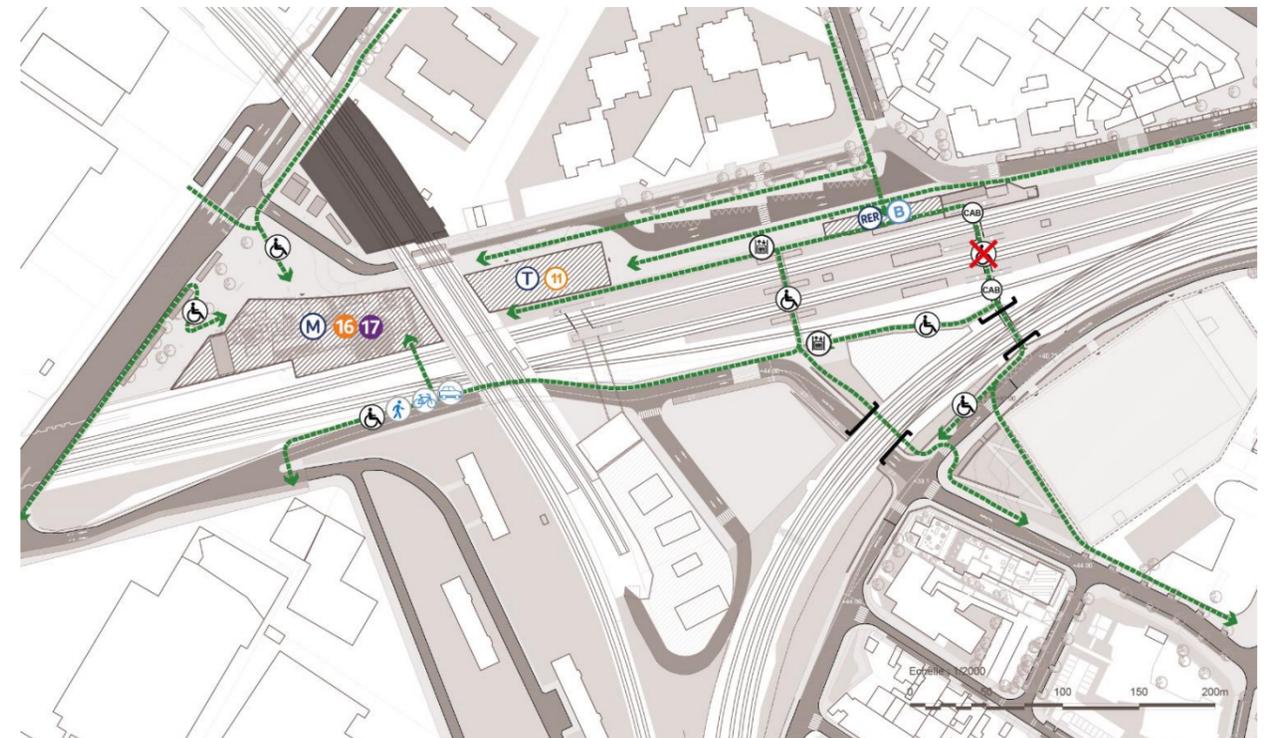


Figure 58 Schéma des cheminements piétons (source : Egis)

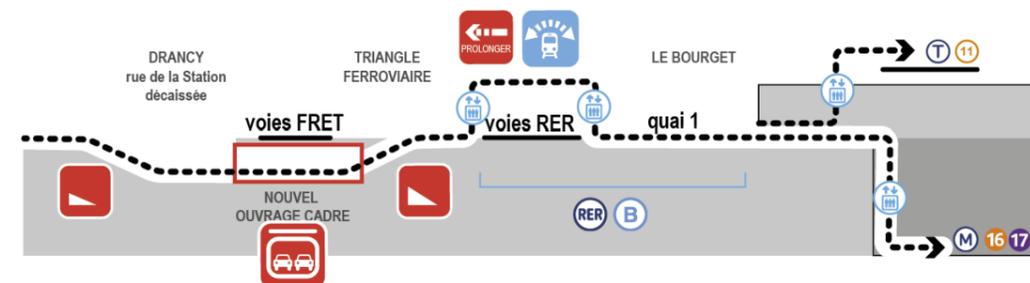


Figure 59 Cheminement piéton depuis Drancy (non PMR) (source : Egis)

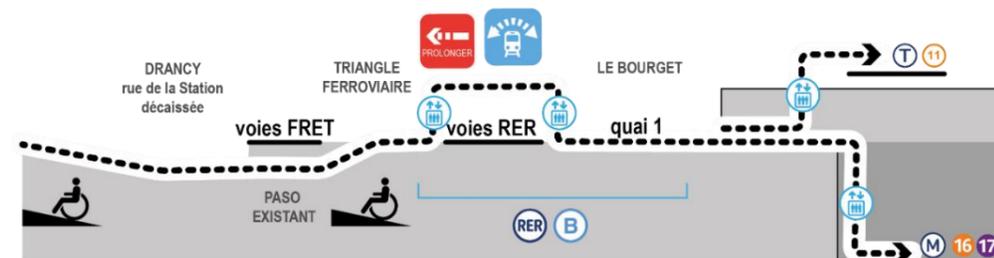


Figure 60 Cheminement PMR depuis Drancy (source : Egis)



4.2.1.2. Les cheminements et le stationnement vélos

A l'ouest, les cyclistes empruntent les aménagements de la RD 932 (voie bus et pistes cyclables) pour rejoindre le parvis de la gare du Grand Paris Express. En venant la RD30, ils cheminent sur la rue du Chevalier de la Barre pour rejoindre les différentes aires de stationnement proposées.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée rue de la Butte menant à la passerelle prolongée du RER B via une voie partagée. La piste cyclable rejoint la rue de la Station en longeant la nouvelle voie. Dans le parking sont aménagés environ 250 places de vélos en consigne et sur le parvis environ 350 places sous abris-vélos.

Coté Drancy, les rues en zone 30 permettent le partage de la chaussée avec les vélos. D'autres abris vélos (100 places) sont proposés le long de la rue de la Station, intégrés aux aménagements paysagers nécessaires pour décaïsser les rues

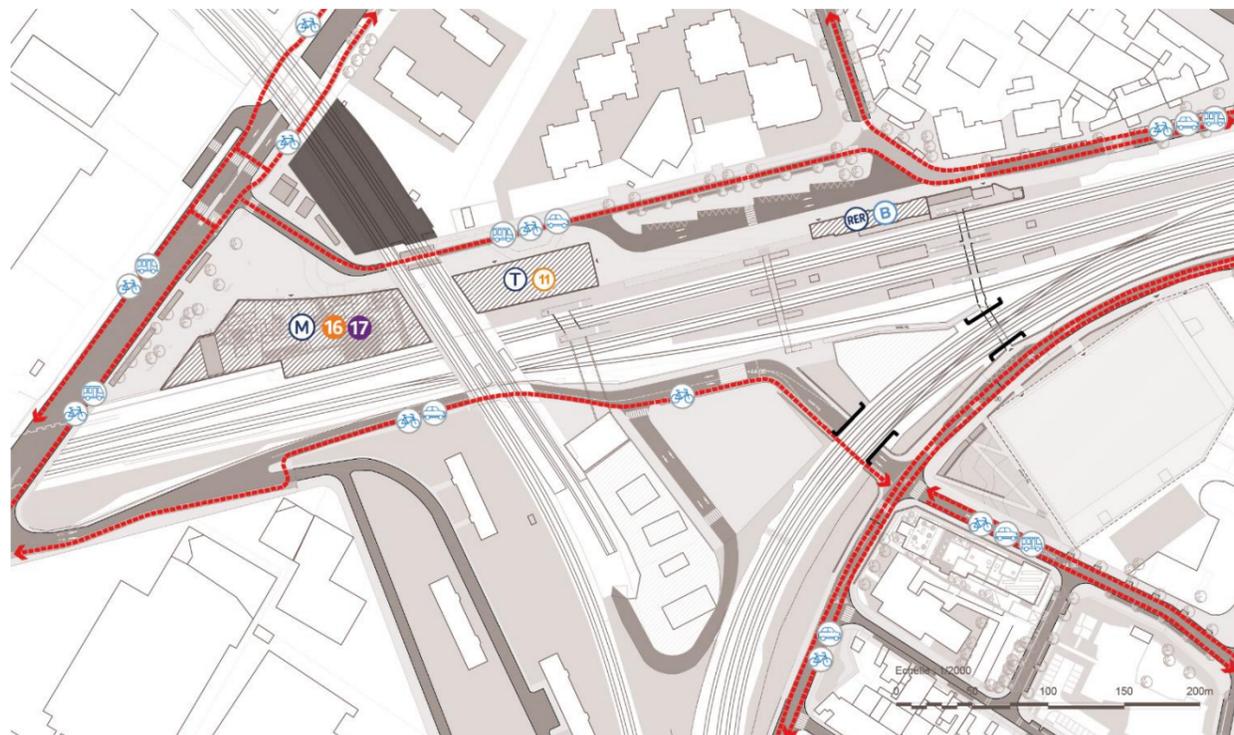


Figure 61 Schéma des cheminements cyclables (source : Egis)

4.2.1.3. La desserte bus

Pour ce scénario, 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 l'itinéraire bus de la ligne 146. Elle emprunte, depuis la rue de la République, la rue Emmanuel Vinson jusqu'à la rue de la Station avant de rejoindre son terminus. En partant du pôle gare, la ligne continue sur la rue de la Station pour rejoindre la rue de la République.

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.

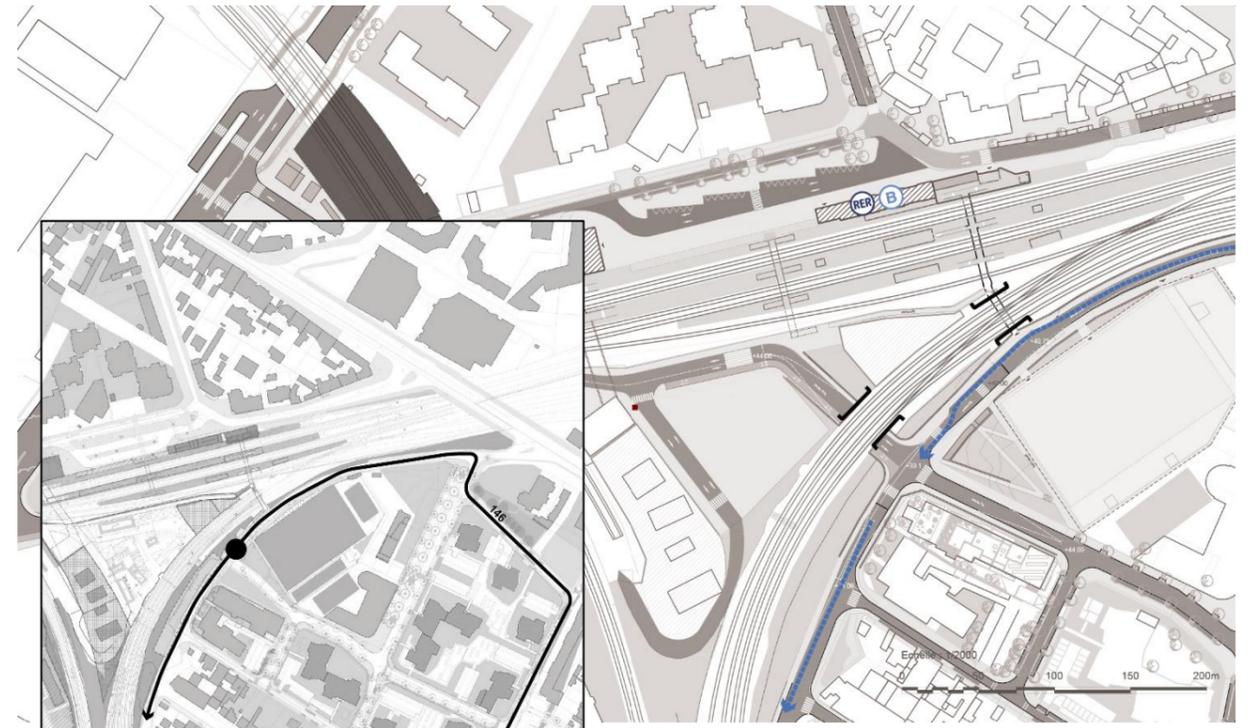


Figure 62 Schéma de la desserte du 146 (source : Egis)

4.2.1.4. Le parking de rabattement et ses accès

Un parking silo de 300 places est implanté au cœur du Triangle ferroviaire sur 4 niveaux, en aérien. Son accès est déporté au sud de la place de la Grande Ceinture (accès aux installations SNCF) afin de la déconnecter de la nouvelle voie.

Les circulations verticales sont positionnées sur la façade nord du bâtiment en lien direct avec le cheminement piétons menant à la passerelle.

Au dessus de ce parking des services pourraient être implantés pour valoriser cet équipement public.



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy



4.2.3. Scénario 2 variante

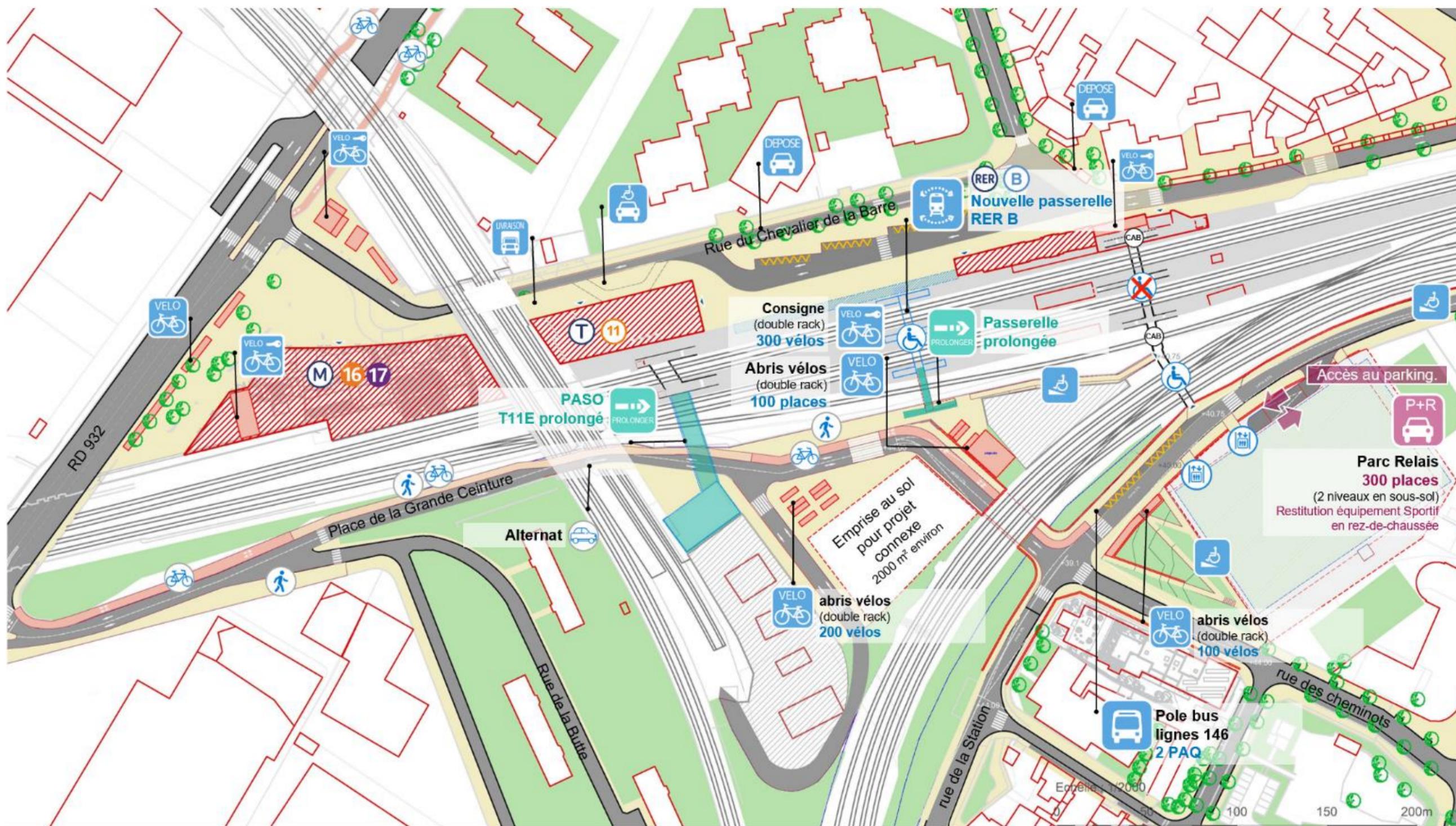


Figure 60 Scénario 2 variante - Schéma d'ensemble (source : Egis)

4.2.3.1. Les cheminements piétons

Au Nord les cheminements piétons sont facilités par l'élargissement du trottoir au sud de la gare routière, permettant de relier confortablement le parvis de la gare du Grand Paris Express à la gare RER et à la RD30.

Du côté de Drancy, le décaissement de la rue de la Station permet de rattraper le niveau de l'actuel passage souterrain (+40,75 NGF) selon une pente inférieure à 5% (accessibilité PMR) ainsi ce dernier débouche directement sur la rue. Il est requalifié (éclairage, matériaux, jalonnement...) pour accompagner confortablement les usagers de la gare.

Le stationnement longeant les voies ferrées sur la rue de la Station est supprimé pour élargir le trottoir et faciliter le cheminement vers le passage souterrain depuis la RD30.

Le nouvelle voie créée sur le Triangle permet aux piétons (pente de 10% : non PMR) de rejoindre la passerelle du RER B directement depuis la rue de la station.

La passerelle prolongée jusqu'au Triangle ferroviaire permet à la fois :

- Aux piétons venant de l'Ouest de la Grande Ceinture et de Drancy de rejoindre les quais du RER B ;
- Aux personnes à mobilité réduite venant de Drancy de rejoindre les quais du RER B et son interconnexion avec les autres modes via le passage souterrain existant.

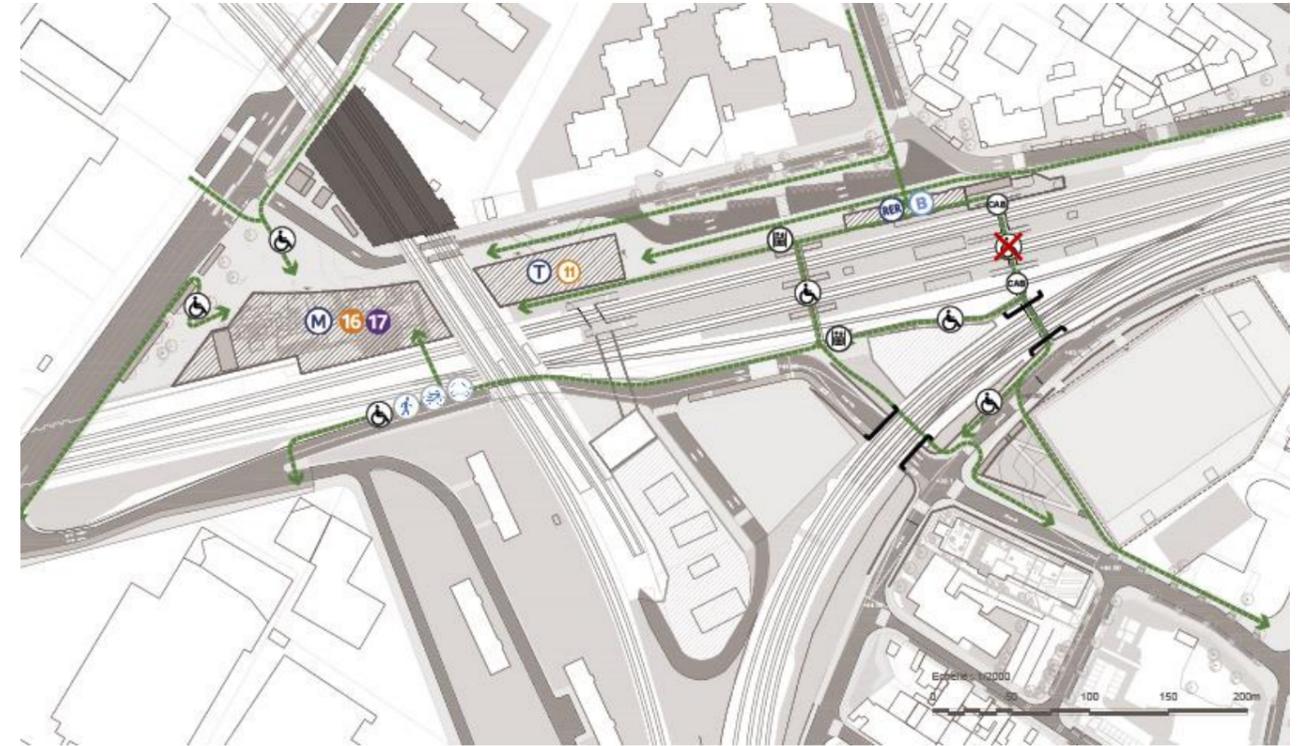


Figure 63 Schéma des cheminements piétons (source : Egis)

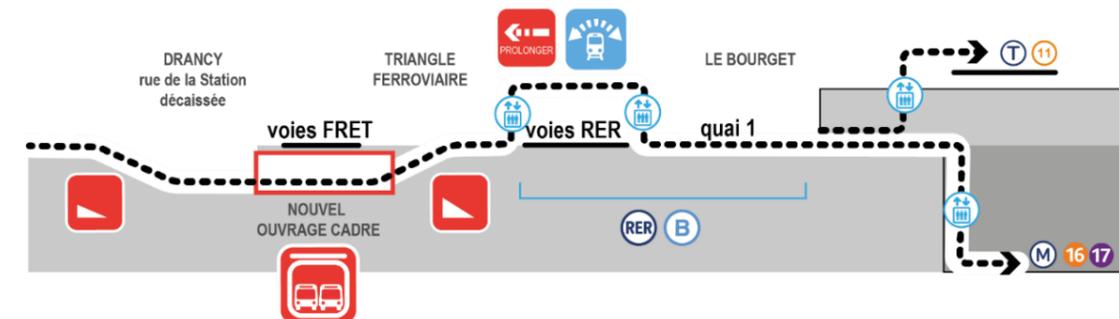


Figure 64 Cheminement piéton depuis Drancy (non PMR) (source : Egis)

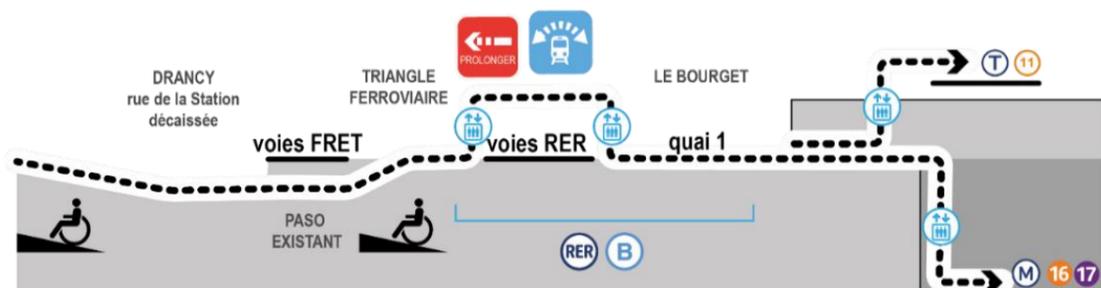


Figure 65 Cheminement PMR depuis Drancy (source : Egis)

4.2.3.2. Les cheminements et le stationnement vélos

A l'ouest, les cyclistes empruntent les aménagements de la RD 932 (voie bus et pistes cyclables) pour rejoindre le parvis de la gare du Grand Paris Express. En venant la RD30, ils cheminent sur la rue du Chevalier de la Barre pour rejoindre les différentes aires de stationnement proposées.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée sur la rue de la Butte menant à la passerelle prolongée du RER B via une voie partagée. La piste cyclable rejoint la rue de la Station en longeant la nouvelle voie. Sur le triangle sont implantés environ 600 places de stationnement (abris double rack et consignes).

Coté Drancy, les rues en zone 30 permettent le partage de la chaussée avec les vélos. D'autres abris vélos sont proposés le long de la rue de la Station, intégrés aux aménagements paysagers nécessaires pour décaisser les rues (100 places).

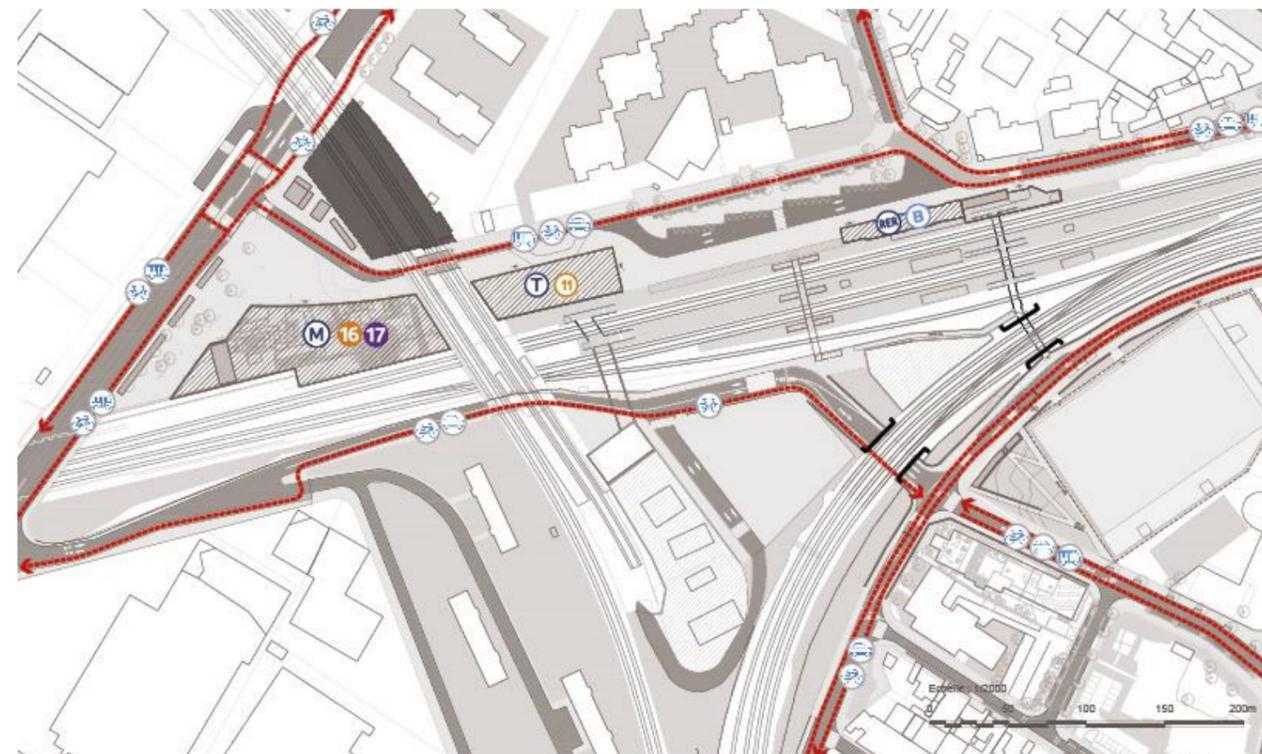


Figure 70 Schéma des cheminements cyclables (source : Egis)

4.2.3.3. La desserte bus

Pour ce scénario, 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 la desserte bus de la 146 qui emprunte, depuis la rue de la République, la rue Emmanuel Vinson jusqu'à la rue de la Station avant de rejoindre son terminus. En partant du pôle gare, la ligne continue sur la rue de la Station pour rejoindre la rue de la République.

Dans ce cas le terminus de la ligne 703 reste au Nord du pôle faute de place sur la partie accessible PMR de la rue de la Station.

4.2.3.4. Le parking de rabattement et ses accès

Un parc relais de 300 places est construit sur deux niveaux enterrés sous le terrain de football restitué. L'accès au parking se fait depuis la rue de la Station via une rampe d'accès au premier niveau. Les circulations verticales sont positionnées sur la façade nord du parking et débouchent sur la rue la Station, face au passage souterrain existant et à la passerelle.



4.3. ANALYSE COMPARATIVE DES SCENARIOS PROPOSES

	Très favorable	Favorable	Défavorable	Très Défavorable	SCENARIO 1 VARIANTE	SCENARIO 2 VARIANTE
Intégration urbaine					décaissement des rues côté Drancy	décaissement des rues côté Drancy
Accessibilité piétonne depuis Drancy						
vers le RER B					Passage par la nouvelle voie + le nouveau franchissement du RER B (pente 10%)	Passage par la nouvelle voie + le nouveau franchissement du RER B (pente 10%)
vers le T11E					Cheminement par le nouveau franchissement du RER B Prolongé + quai 1 du RER B	Cheminement par le nouveau franchissement du RER B Prolongé + quai 1 du RER B
Vers le M16 et M17					Cheminement par le nouveau franchissement du RER B Prolongé + quai 1 du RER B	Cheminement par le nouveau franchissement du RER B Prolongé + quai 1 du RER B
Vers la Gare Routière Nord					Cheminement par le nouveau franchissement du RER B Prolongé + quai 1 du RER B	Cheminement par le nouveau franchissement du RER B Prolongé + quai 1 du RER B
vers la gare routière sud					rue de la Station	rue de la Station
Accessibilité PMR Depuis Drancy						
vers le RER B					Passage par le Paso existant du RER B (hors CAB) par la venelle longeant le RER B + Nouveau Franchissement (ascenseur)	Passage par le Paso existant du RER B (hors CAB) par la venelle longeant le RER B + Nouveau Franchissement (ascenseur)
vers le T11E					cheminement long : passage par le paso existant et le quai du RER B (260 m)	cheminement long : passage par le paso existant et le quai du RER B (260 m)
Vers le M16 et M17					Passage par le Paso existant du RER B (hors CAB) + Nouveau Franchissement (ascenseur)+ quai du RER B	Passage par le Paso existant du RER B (hors CAB) + Nouveau Franchissement (ascenseur)+ quai du RER B
Vers la Gare Routière Nord					Passage par le Paso existant du RER B (hors CAB) + Nouveau Franchissement (ascenseur)	Passage par le Paso existant du RER B (hors CAB) + Nouveau Franchissement (ascenseur)
vers la gare routière sud					rue de la Station aménagée pour les PMR	rue de la Station aménagée pour les PMR
Accessibilité Vélos						
Depuis Drancy					Accessibilité jusqu'au triangle ferroviaire	Accessibilité jusqu'au triangle ferroviaire
Depuis la Courneuve, rue de la Butte					Itinéraire cyclable depuis la RD932	Itinéraire cyclable depuis la RD932
Stationnement vélos					600 places de Stationnement vélos positionné sur le triangle ferroviaire à proximité des entrées gare (paso et franchissement) / et 100 places coté Drancy	600 places de Stationnement vélos positionné sur le triangle ferroviaire à proximité des entrées gare (paso et franchissement) / et 100 places coté Drancy
Nombre de places en consigne					250 place de la grande ceinture et 100 rue des cheminots	250 place de la grande ceinture et 100 rue des cheminots
Nombre de places en abris vélos (libre)					350	350
Accessibilité Bus / intermodalité bus-bus						
implantation des arrêts					aménagement le long de la rue facilite l'accessibilité à la ligne 146 depuis Drancy	aménagement le long de la rue facilite l'accessibilité à la ligne 146 depuis Drancy
cheminement pour rejoindre la gare routière nord (intermodalité bus-bus)					passage par le paso existant ou la passerelle RER B prolongée	passage par le paso existant ou la passerelle RER B prolongée
insertion bus de la gare routière sud					girations facilitées par itinéraire bus qui emprunte la rue de la Station	girations facilitées par itinéraire bus qui emprunte la rue de la Station
Accessibilité voiture / desserte locale						
					création de la nouvelle voie	création de la nouvelle voie
Accessibilité au P+R et sa mise en œuvre						
en voiture (localisation)					Accès depuis la rue de Cheminots ou depuis la place de la Grande Ceinture	Accès depuis la rue de la Station (moins favorable aux usagers venant du Nord du pôle)
à pied					accès depuis le triangle ferroviaire	Accès par la rue de la Station au droit du débouché du PASO
simplicité de mise en œuvre					parking silo	parking souterrain + restitution terrain de foot
Valorisation immobilière						
					possibilité de créer des services au dessus du P+R	2000 m ² au cœur du triangle
Ouvrage d'art						
interaction avec le faisceau ferroviaire					ouvrage d'art gabarit réduit mais largeur 12m	ouvrage d'art gabarit réduit mais largeur 12m
prolongement du nouveau franchissement du RER B					longeur 15 m + ascenseurs	longeur 15 m + ascenseurs
Mise en œuvre du pôle						
					décaissement des rues et ouvrage cadre complexe	décaissement des rues et ouvrage cadre complexe



5. Coûts et phasage



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy



5.1. ESTIMATION DES COUTS

5.1.1. Méthodologie

5.1.1.1. Hypothèse de travail

Les principales hypothèses pour l'estimation financière des coûts du projet au stade DOCP ont pour valeur de référence l'euro courant valeur janvier 2022. Tous les prix sont donnés Hors Taxe.

En complément des travaux (et travaux préparatoires) qui seront développés par la suite, le chiffrage prend également en compte :

- **Des frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage (en distinguant les frais d'étude des autres frais « administratifs ») ;**
- **Une provision pour aléas de 20%.**

Le chiffrage des ouvrages-cadre y compris voirie (Pont Rail & passerelle) ne comprend pas :

- **Les dévoiements réseaux,**
- **Les sujétions de contraintes ferroviaires, la dépose et repose des rails et autres équipements ferroviaires nécessaires à la réalisation du PRA,**

Sont par contre exclus de ce chiffrage DOCP tous les coûts relatifs **aux acquisitions foncières** qui seraient nécessaires.

Le chiffrage a été élaboré en scindant le projet en 4 périmètres : la gare routière nord, le triangle ferroviaire y compris la passerelle prolongée coté Drancy, la rue de la Station (au sud du triangle, de l'autre côté des voies de raccordement entre Grande Ceinture et ligne de la Plaine) et la rue de la Butte.

5.1.1.2. Chiffrage gare routière nord

Le chiffrage du périmètre de la Gare routière nord est principalement lié à la réorganisation des usages de cette dernière, notamment pour prendre en compte la réduction du nombre de ligne de bus qui y passent (terminus ou transit) et l'élargissement du quai nord de la gare RER B du Bourget.

La gare routière en elle-même est réorganisée autour **d'une seule voie**, avec **quatre postes à quai pour les bus**. **L'espace piéton** en sortie du quai nord de la gare RER B (ce quai élargi, en cours de réalisation sous maîtrise d'ouvrage SNCF, est indépendant du projet de PEM et donc non pris en compte dans le

chiffrage) couvre lui tout l'espace jusqu'à la nouvelle chaussée bus, et est **traité de manière qualitative** comme ce qui existe actuellement (dalles en pierre notamment).

Plusieurs (jeunes) arbres devront être déplacés / remplacés pour s'adapter à la nouvelle configuration.

La rue du Chevalier de la Barre n'est pas impactée par le projet de PEM et marque donc la limite nord de ce périmètre de chiffrage.

TOTAL HT	0.8 M€
Travaux préparatoires	0.1 M€
Travaux	0.5 M€
Ouvrages d'art	-
Frais hors travaux (études, MOA, MOE, provisions)	0.2 M€

5.1.1.3. Chiffrage triangle ferroviaire

Cet espace est aujourd'hui occupé par de multiples bâtiments appartenant à SNCF Réseau. Le périmètre exact exclu l'angle sud-ouest de ce triangle (en contrebas du quai de départ du T11) et l'extrémité est, mais tous les autres bâtiments seront détruits. Les coûts relatifs à **ces destructions ne sont pas comptabilisés** dans le chiffrage du projet de PEM.

Une fois la majeure partie de l'espace libéré, le réaménagement de ce triangle ferroviaire varie grandement entre les différents scénarios retenus pour le PEM. Quelques points communs entre tous les scénarios peuvent cependant être dégagés :

- **La remise en état de la « place » de la Grande Ceinture** aujourd'hui dans un état assez dégradé, jusqu'à l'entrée de l'emprise SNCF subsistante au sud-ouest ;
- **Le prolongement de la passerelle du terminus partiel RER B** pour enjamber les dernières voies de la ligne de La Plaine et offrir un accès sur le nouveau parvis du triangle ferroviaire.

Chaque chiffrage a ensuite dû être abordé de manière différenciée. En résumé pour chaque scénario, les principaux éléments pris en compte pour le chiffrage sont :

Scénario 1 Variante :

- Création d'un parking au centre du triangle, en silo sur 4 étages (avec emprise au sol moins importante que pour le scénario 1) ;
- Création d'une nouvelle voie routière, doublée d'une piste cyclable bidirectionnelle, entre la place de la Grande Ceinture et la rue de la Station de l'autre côté des voies de raccordement (via un ouvrage cadre sous ces voies, pris en compte pour le chiffrage dans le périmètre de la rue de la Station).



- De même que pour le scénario 1, espace piéton encadrant ce parking et cette nouvelle voie, aux débouchés du PASO et de la passerelle, avec implantations d'abris et de consignes vélos.
- De même que pour le scénario 1, végétalisation entre le parking et les voies de raccordement.

Scénario 2 Variante :

- Ce scénario est relativement similaire au scénario 1 Variante (**nouvelle voirie + piste cyclable, abris et consignes vélos, parvis piéton, bande végétale** le long des voies de raccordement) tout en reprenant le principe du projet connexe (similaire au scénario 2 et donc toujours non intégré au chiffrage) à la place du parking.

	Scénario 1 Variante	Scénario 2 Variante
TOTAL HT	17 M €	6.7 M€
Travaux préparatoires	0.2 M €	0.2 M€
Travaux	1.2 M€	1.1 M€
Ouvrages d'art dont passerelle prolongée	11 M€	3.5 M€
Frais hors travaux (études, MOA, MOE, provisions)	4.9 M€	1.9 M€

Détail du chiffrage de la passerelle prolongée coté Drancy (jusqu'au Triangle ferroviaire)

	Scénario 1 Variante	Scénario 2 Variante
TOTAL HT	3.5 M€	3.5 M€
Ouvrage d'art Passerelle + escaliers + ascenseur	2.3 M€	2.3 M€
Frais hors travaux (études, MOA, MOE, provisions, aléas)	1.2 M€	1.2 M€

5.1.1.4. Chiffrage rue de la Station

Le réaménagement de la rue de la Station et donc son chiffrage dépend en grande partie du scénario retenu pour le triangle ferroviaire (voir ci-dessus) et donc du franchissement des voies de raccordement mis en place. Le franchissement pris en compte dans le chiffrage de chaque scénario est donc :

Scénario 1 Variante :

- Le passage sous les voies pour rejoindre la nouvelle voirie sur le triangle ferroviaire n'est plus une rampe de parking comme pour le scénario 1 mais le prolongement « naturel » de la rue des Cheminots après son intersection (en croix) avec la rue de la Station. La rue de la Station étant proche des voies de raccordement, la rampe d'accès à ce passage sous voies doit démarrer en amont du carrefour entre les deux rues et entraîne donc **un abaissement généralisé de la rue des Cheminots et de la rue de la Station** sur quelques centaines de mètres. Ainsi, le chiffrage de l'ouvrage inclut tout ce travail de **décaissement et de soutènement**, en plus de **l'ouvrage cadre** sous les voies.
- A noter que l'abaissement de la rue de la Station supprime le besoin pour **l'escalier permettant de remonter du PASO existant de la gare RER B, qui est donc supprimé.**

Scénario 2 Variante :

- L'ouvrage pour ce scénario est similaire à celui du scénario 1 Variante.

Pour le scénario 2 Variante, **un parking souterrain** est créé au niveau du terrain de football à proximité, pour pallier son absence sur le triangle ferroviaire (au contraire du scénario 1 Variante). Le chiffrage de cet ouvrage comprend donc **la construction du parking en lui-même** mais également **la restitution du terrain de football** au-dessus.

Un des autres points importants du programme pour ce périmètre rue de la Station est l'implantation de postes à quai pour des bus en raison du déplacement du terminus de certaines lignes à ce niveau (plutôt que sur la gare routière nord). Ainsi, le chiffrage de chacun de ces scénarios intègre **la création de ces postes à quai et du mobilier dédié aux bus**, sur des emprises importantes pour les scénarios 1 Variante et 2 Variante, avec décaissement, qui peuvent signifier le cas échéant un empiètement sur du foncier SNCF en bordure des voies de raccordement.

Enfin, de manière commune à tous les scénarios mais dans des proportions différentes, sont intégrés au chiffrage :

- La suppression du stationnement** le long de la rue de la Station pour pouvoir **élargir le trottoir** (très limité aujourd'hui).



- La reprise du petit parvis entre la rue des Cheminots et le terrain de football qui est aujourd'hui une pelouse. L'ambition est de garder son caractère végétal, mais **des équipements pour les vélos** y seront implantés (abris, consignes).

	Scénario 1 Variante	Scénario 2 Variante
TOTAL HT	32,7 M€	53,5 M€
Travaux préparatoires	0.4 M€	0.4 M€
Travaux	1.1 M€	1.1 M€
Ouvrages d'art	22 M€	37 M€
Frais hors travaux (études, MOA, MOE, provisions)	9.3 M€	15 M€

5.1.1.5. Chiffrage rue de la Butte

Ce périmètre concerne la voie entre le carrefour avec la RD932 (ex-RN2) et la Grande Ceinture ferroviaire sous laquelle elle passe. Le chiffrage est équivalent quel que soit le scénario retenu pour le PEM, à savoir :

- Reprise partielle du revêtement de la chaussée (élargissement ou régénération) ;
- Création de trottoirs ;
- Création d'une piste cyclable attenante, implantée sur la chaussée sous le pont-rail de la Grande Ceinture du fait de la largeur restreinte entre la culée du pont et les voies de la ligne de La Plaine ;
- Reprise du carrefour avec le RD932 pour en faire un carrefour sécurisé à feux.

TOTAL HT	0.9 M€
Travaux préparatoires	0.05 M€
Travaux	0.6 M€
Ouvrages d'art	-
Frais hors travaux (études, MOA, MOE, provisions)	0.25 M€

5.1.2. Bilan des coûts

	Scénario 1 Variante	Scénario 2 Variante
TOTAL HT	51 M€	62 M€
Travaux préparatoires	0.7 M€	0.7 M€
Travaux	3.4 M€	3.2 M€
Ouvrages d'art	33 M€	40 M€
Frais hors travaux (études, MOA, MOE, provisions)	15 M€	18 M€

5.2. PHASAGE ET PLANNING

5.2.1. Première esquisse de phasage

À ce stade des études, la présente esquisse de phasage a pour objectif de proposer, dans les grandes lignes, les principales étapes de mise en oeuvre du pôle d'échange.

Précautions :

Ce phasage de principe sera précisé lors des étapes d'études ultérieures et pourra être amené à évoluer et à être sous-phasé, en particulier pour limiter les impacts sur le fonctionnement du quartier et du pôle existant..

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

5.2.1.1. Pour le Scénario 1 variante

Phase 1 :

Option : réaménagement de la gare routière existante

- Organisation des arrêts provisoires des lignes de bus sur la rue Etienne Dolet et avenue Francis de Pressensé ;
- Préparation et installation du chantier ;
- Réalisation des espaces extérieurs du parvis et de la gare routière, restitution des arbres impactés et construction du local d'exploitation pour la gare routière.

Secteur rue de la Station

- Installation du chantier sur le terrain de football ;
- Travaux préparatoires au décaissement des rues (dévoisement des réseaux, travaux préparatoires ferroviaires...);
- Décaissement des rues (mur de soutènement, déblais...);
- Réalisation des espaces extérieurs des rues.

Prolongement de la passerelle et aménagement des espaces extérieurs provisoires entre la passerelle et le passage souterrain existante

- Travaux préparatoires ;
- Réalisation du prolongement de la passerelle ;
- Réalisation de la rampe PMR menant au passage souterrain ;
- Réalisation des espaces extérieurs.

Phase 2 :

Cette phase nécessite la libération par SNCF d'une partie du triangle nécessaire à l'opération d'aménagement.

- Travaux préparatoires à la démolition des bâtiments et du décaissement de la nouvelle voie
- Installation du chantier sur le secteur dédié au P+R
- Décaissement pour la réalisation de la voie nouvelle (murs de soutènement, déblais, travaux préparatoires ferroviaires...)
- Réalisation de l'ouvrage cadre (ripage depuis le triangle ferroviaire)
- Réalisation des espaces extérieurs

Phase 3 :

- Installation de chantier pour la réalisation P+R en silo
- Construction du parking silo
- Réalisation des aménagements extérieurs de la place de la Grande Ceinture le long du P+R

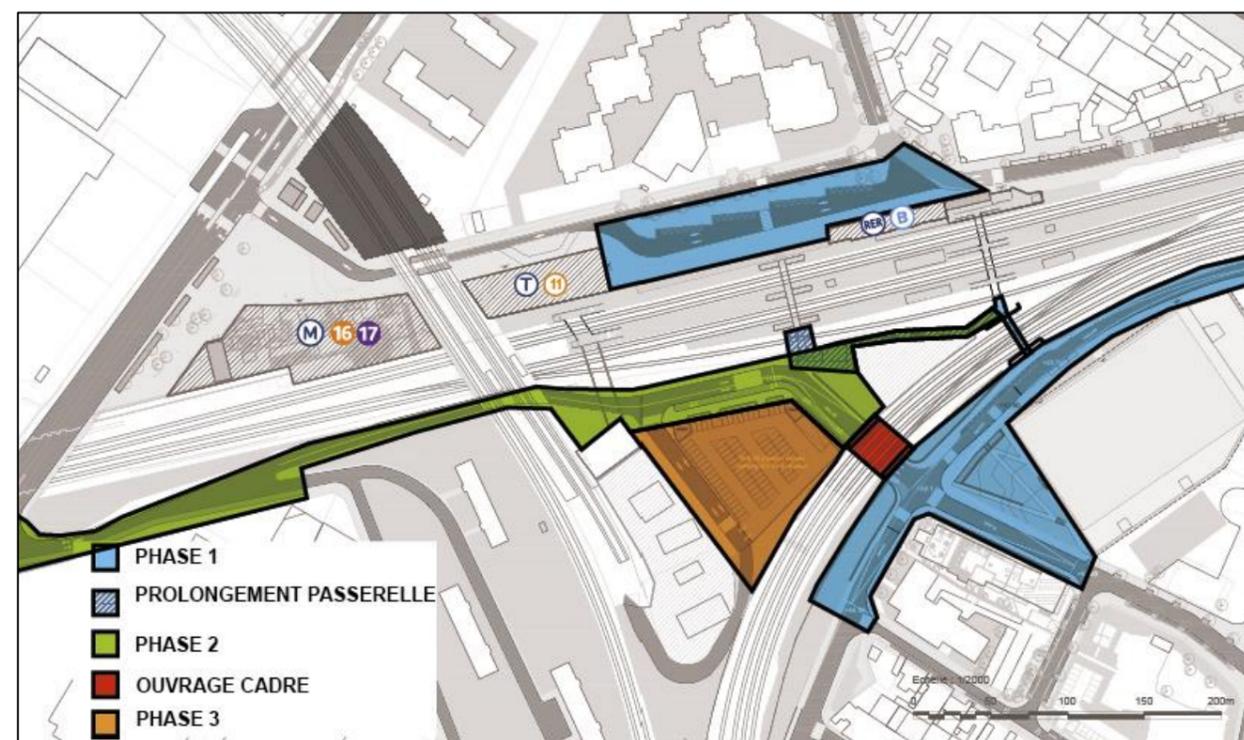


Figure 71 Phasage sommaire du scénario 1 variante (source : Egis)

5.2.1.2. Pour le Scénario 2 variante

Phase 1

Option : réaménagement de la gare routière existante

- Organisation des arrêts provisoires des lignes de bus sur la rue Etienne Dolet et avenue Francis de Pressensé ;
- Préparation et installation du chantier in situ ;
- Réalisation des espaces extérieurs du parvis et de la gare routière, restitution des arbres impactés et construction du local d'exploitation pour la gare routière.

Secteur rue de la Station

- Installation du chantier sur le terrain de football ;
- Travaux préparatoires au décaissement des rues (dévoisement des réseaux, travaux préparatoires ferroviaires...);
- Décaissement des rues (mur de soutènement, déblais...);
- Réalisation des espaces extérieurs des rues.

Prolongement de la passerelle et aménagement des espaces extérieurs provisoires entre la passerelle et le passage souterrain existante

- Travaux préparatoires ;
- Réalisation du prolongement de la passerelle ;
- Réalisation de la rampe PMR menant au passage souterrain ;
- Réalisation des espaces extérieurs.

Phase 2

- Travaux préparatoires à la réalisation du P+R ;
- Installation du chantier sur le cityparc mitoyen ;
- Réalisation du P+R.

Phase 3 :

Cette phase nécessite la libération par SNCF d'une partie du triangle nécessaire à l'opération d'aménagement.

- Travaux préparatoires à la démolition des bâtiments et du décaissement de la nouvelle voie ;
- Installation du chantier sur le secteur dédié au P+R ;
- Décaissement pour la réalisation de la voie nouvelle (murs de soutènement, déblais, travaux préparatoires ferroviaires...);
- Réalisation de l'ouvrage cadre (ripage depuis le triangle ferroviaire) ;
- Réalisation des espaces extérieurs.

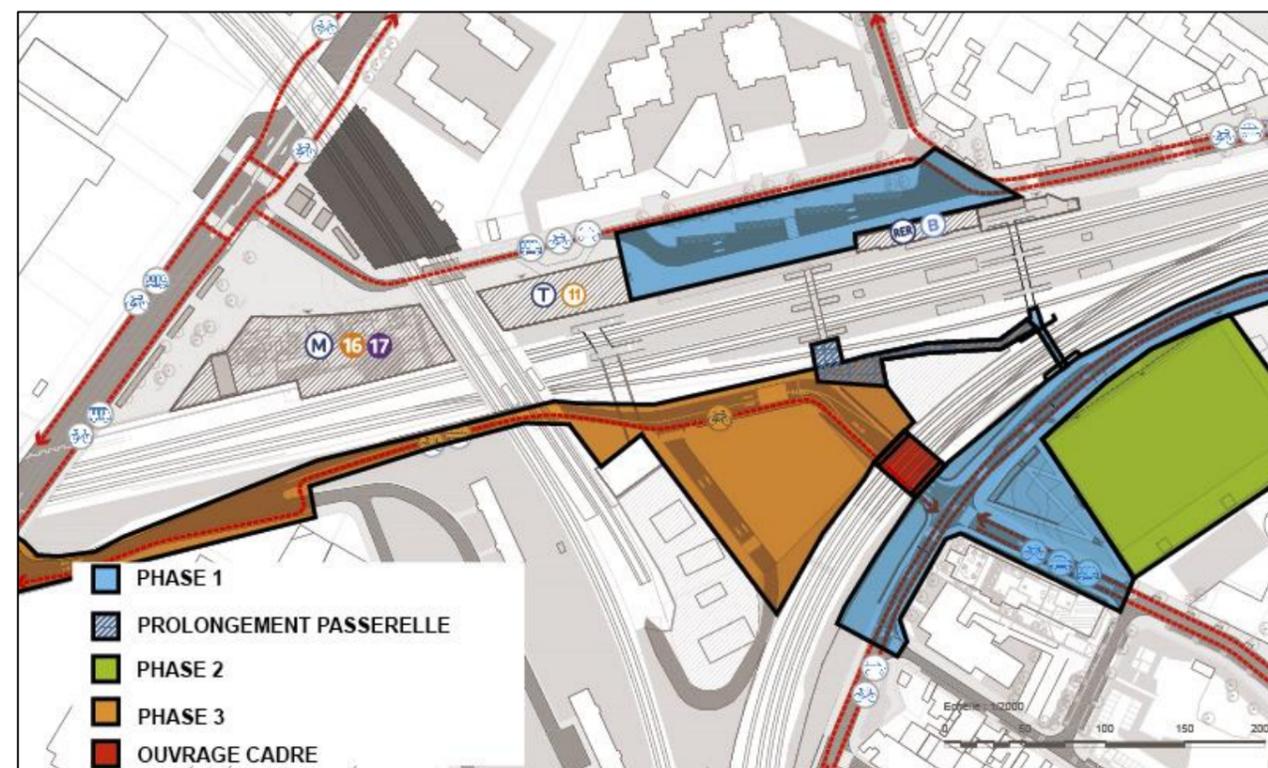


Figure 66 Phasage sommaire Scénario 2 variante (source : Egis)

5.2.2. Planning prévisionnel du projet de pôle

Le DOCP fera l'objet d'une Concertation préalable qui se déroulera au premier trimestre 2023. Après validation du bilan de la concertation, s'engageront les études du Schéma de principe du pôle gare (validation prévisionnelle au deuxième trimestre 2023).

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

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

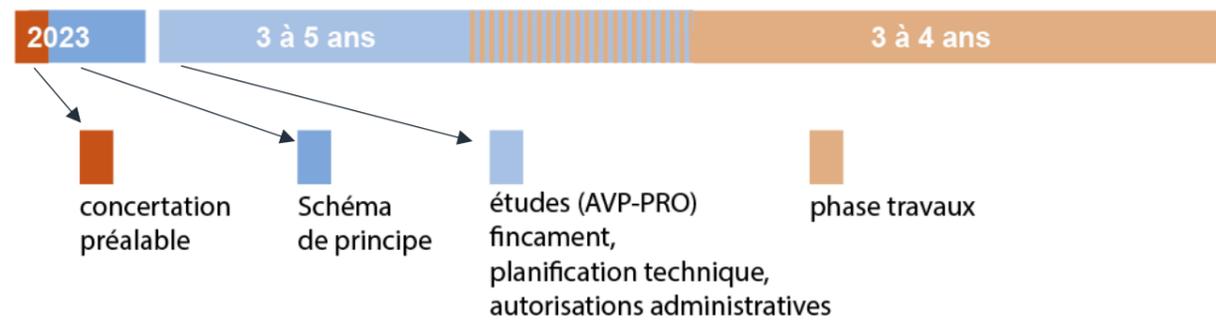


Figure 67 *Planning prévisionnel des études et travaux (hors étapes de validation et sous réserve de financements) - source : Egis*

Il est à noter que le planning dépendra aussi des interruptions de trafic ferroviaire (ITC) accordées par les services compétents de la SNCF et de la mise à disposition des équipes de SNCF Entrepreneurs pour réaliser et encadrer les travaux sur les voies ferrées.

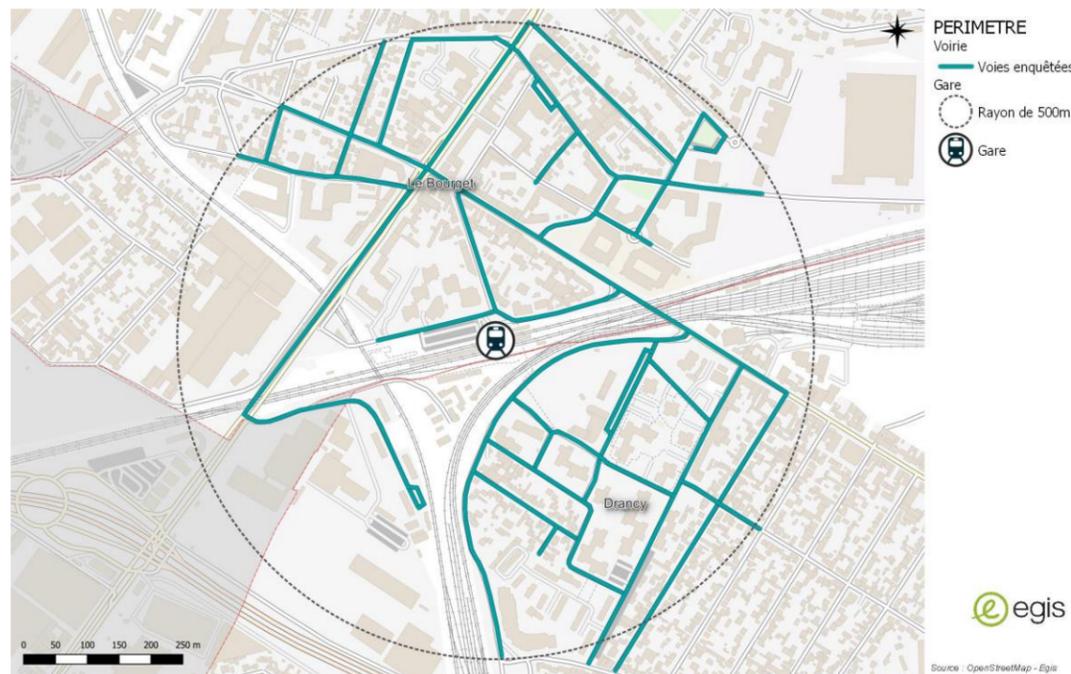


6. Annexes

6.1. ETUDE DE STATIONNEMENT (FEVRIER 2022)

6.1.1. Méthodologie

Relevé de l'offre de stationnement dans un périmètre de 500m autour de la gare Le Bourget RER
Un relevé de rotation par pas de 2h de 6h à 20h



6.1.2. Les usages

Près de 1/3 des **véhicules relevés** (29%) n'ont pas quitté leur place de stationnement durant la journée : « les **véhicules ventouses** ».

Ils utilisent **plus de la moitié** des emplacements (55%).

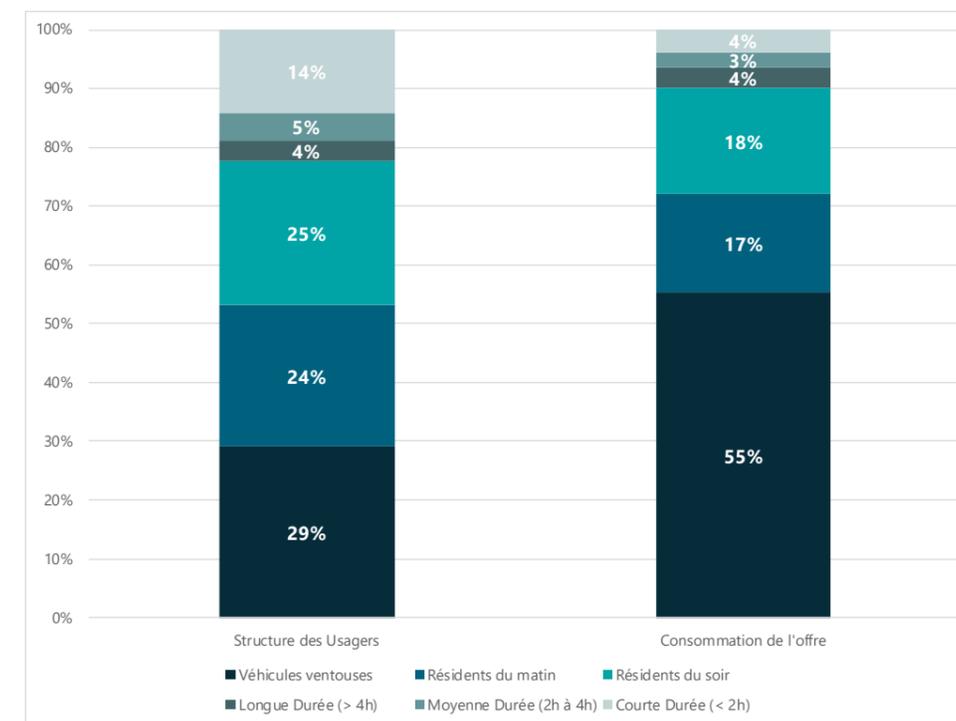
1/4 des véhicules sont identifiés comme étant des **résidents du matin** (24%) et **1/4** comme des **résidents du soir** (25%), ils utilisent, ensemble, - un peu plus 1/3 de l'espace public (17% et 18%).

Identifiés comme riverains, une partie de ces usagers pourraient également être des usagers du RER.

Le stationnement de **longue durée est fortement minoritaire** (4% des usagers utilisant 4% des places de stationnement).

De même, le stationnement de **moyenne durée est faible** : il représente 5% des usagers et occupe 3% des places disponibles.

Enfin, le stationnement de **courte durée représente une part non négligeable** des usagers (14%) mais, du fait de la rotation de ces usagers, utilisent peu d'espace (4%).



6.1.3. L'offre

Dans un rayon de 500m autour de la gare, nous avons identifié 1275 places de stationnement, réparties en :

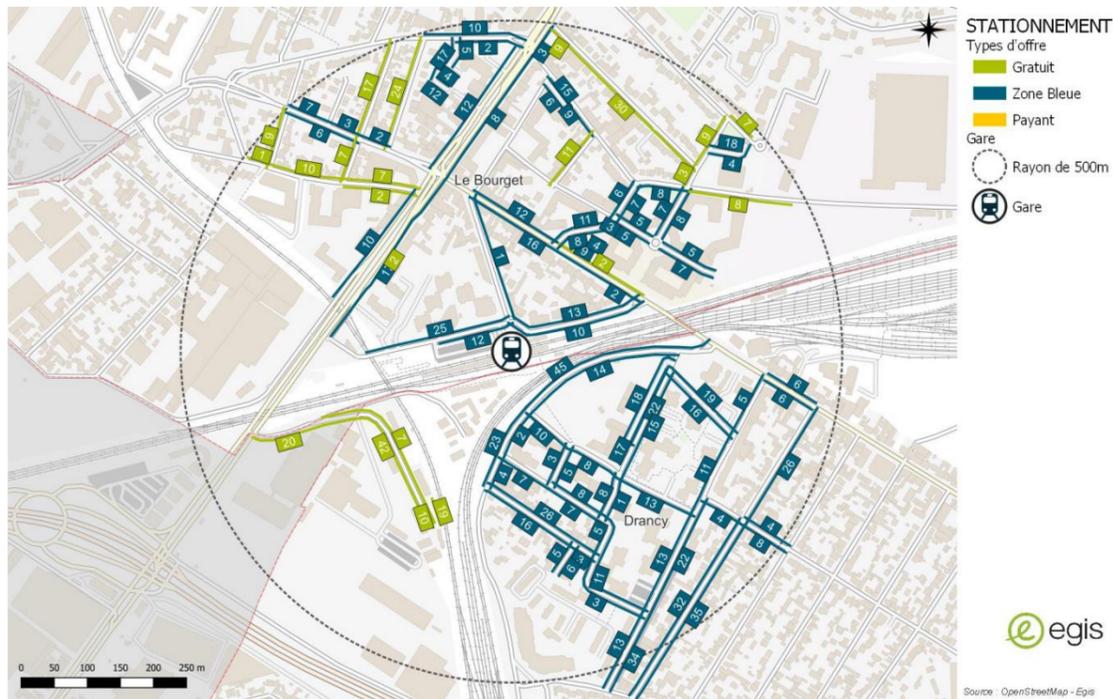
- 256 places gratuites
- 63 places gratuites et réservées
- 16 places de livraison
- 940 places en zone bleue

Sur le secteur du Bourget, 594 places ont été relevées :

- 158 places gratuites
- 43 places gratuites et réservées
- 12 places de livraison
- 381 places en zone bleue

Sur le secteur de Drancy, 681 places ont été relevées :

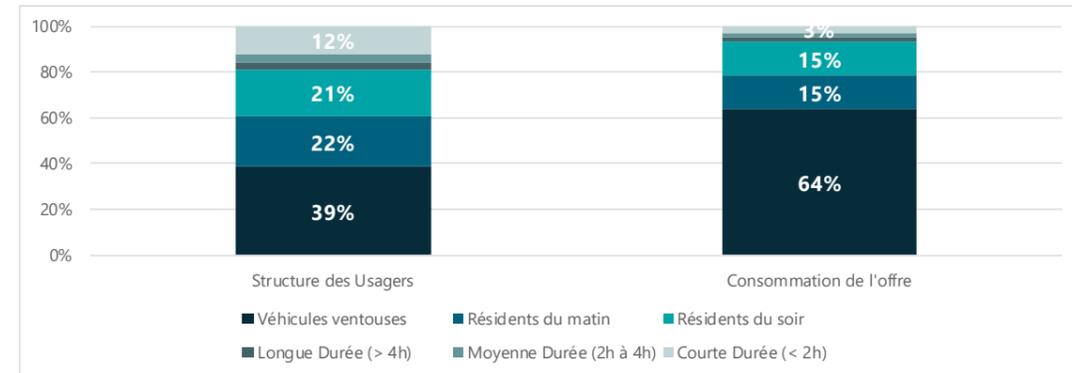
- 98 places gratuites
- 20 places gratuites et réservées
- 4 places de livraison
- 559 places en zone bleue



6.1.4. Les usages de l'offre gratuite

Près de 40% des véhicules relevés sont identifiés comme des « véhicules ventouses ». Ils utilisent près de $\frac{2}{3}$ des emplacements gratuits (64%).

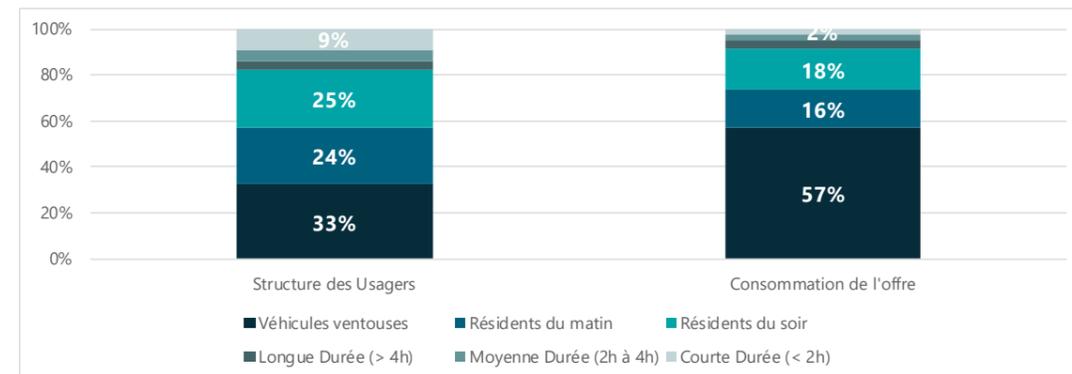
Près de la moitié usagers (25%+21%) sur des emplacements gratuits sont des résidents du matin et du soir. Ils consomment 30% de l'offre gratuite de stationnement.



6.1.5. Les usages de l'offre réglementée en zone bleue

$\frac{1}{3}$ des véhicules relevés sont identifiés comme des « véhicules ventouses ». Ces véhicules consomment plus de la moitié de l'offre (57%).

Près de la moitié des usagers des zones bleues sont des résidents du matin (24%) ou du soir (25%). Ils utilisent moins de 40% de l'offre de stationnement.

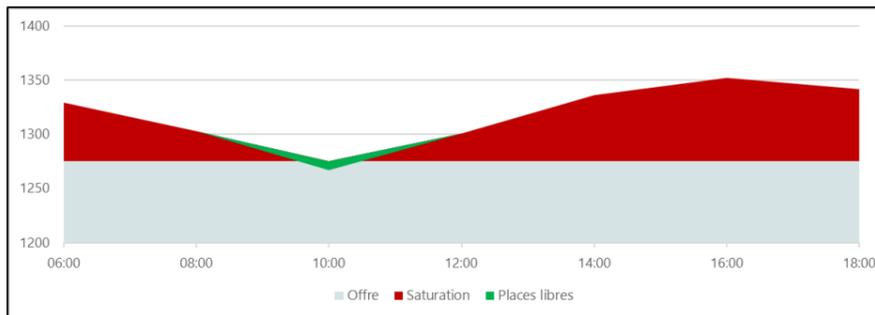
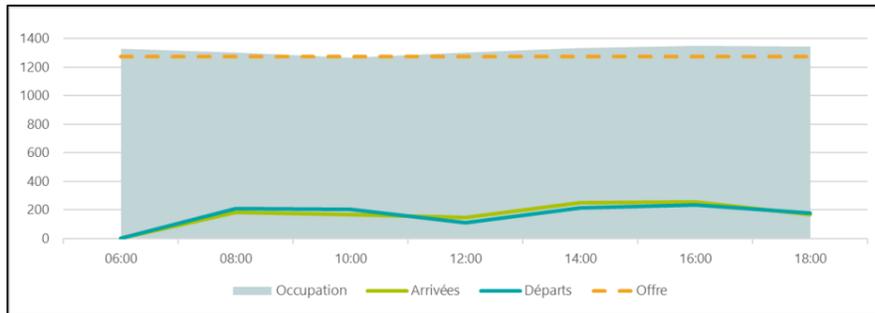


6.1.6. Occupation et mouvements

L'occupation dépasse l'offre sur l'ensemble de la journée : le stationnement est saturé sur le secteur autour de la gare.

Les mouvements, arrivées et départs, sont globalement similaires, montrant une rotation, et correspondant au $\frac{1}{3}$ des stationnements de courte durée

Les deux courbes similaires (arrivées/départs) témoignent de la tension du stationnement : toute place libérée trouve très rapidement preneur

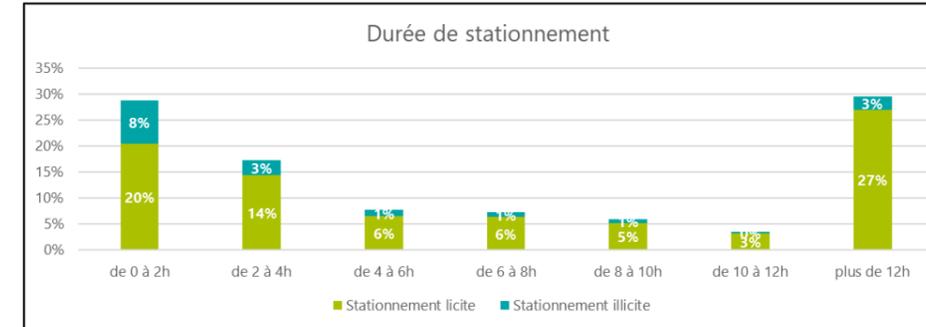


6.1.7. Durée de stationnement

$\frac{1}{3}$ des véhicules stationnés occupent une place sur la journée, ce sont les **véhicules ventouses**

Le stationnement de **courte durée** représente également $\frac{1}{3}$ des usagers

Le stationnement sur des emplacements réservés ou sur trottoir est davantage répandu pour des stationnements de courte durée que pour les véhicules ventouses qui privilégient les places gratuites marquées.



6.1.8. Le rabattement

Hypothèses des tests de sensibilité

TX1 des véhicules stationnés avant 10h et occupant leur emplacement plus de 8h sont des usagers en rabattement vers la gare

TX2 des véhicules stationnés avant 10h et occupant leur emplacement entre 4 et 8h sont des usagers en rabattement vers la gare

Ces hypothèses conduisent à estimer le nombre de véhicules ACTUEL en rabattement vers le RER à **350 véhicules**, avec une hypothèse basse à 300 véhicules et une hypothèse forte à 400 véhicules.

TX1	TX2	Rabattements vers la gare (véh)
80%	40%	300
90%	50%	350
100%	60%	400

6.1.9. Synthèse des études précédentes

6.1.9.1. Etude de stationnement à Drancy (ville de Drancy 2018)

Fréquentation gare

Gares	Desserte actuelle en TC (2018)	Fréquentation annuelle 2016 (nb voyageurs/an)	Fréquentation annuelle 2016 (nb voyageurs/jour)
Le Bourget RER	RER B	9.9 M	27 300
Drancy RER	RER B	6.8 M	18 500
Drancy/Bobigny	Tramway T1	x	x
Drancy centre-ville	Non desservi	x	x



Gares	Evolutions dues au GPE (prévisions 2030) (nb voyageurs/jour)
Le Bourget RER	2 lignes de métro 55 000 voyageurs/jour
Drancy RER	Pas de ligne supplémentaire
Drancy/Bobigny	1 ligne de métro 40 000 voyageurs/jour
Drancy centre-ville	Pas de prévision

Estimation du Rabattement futur

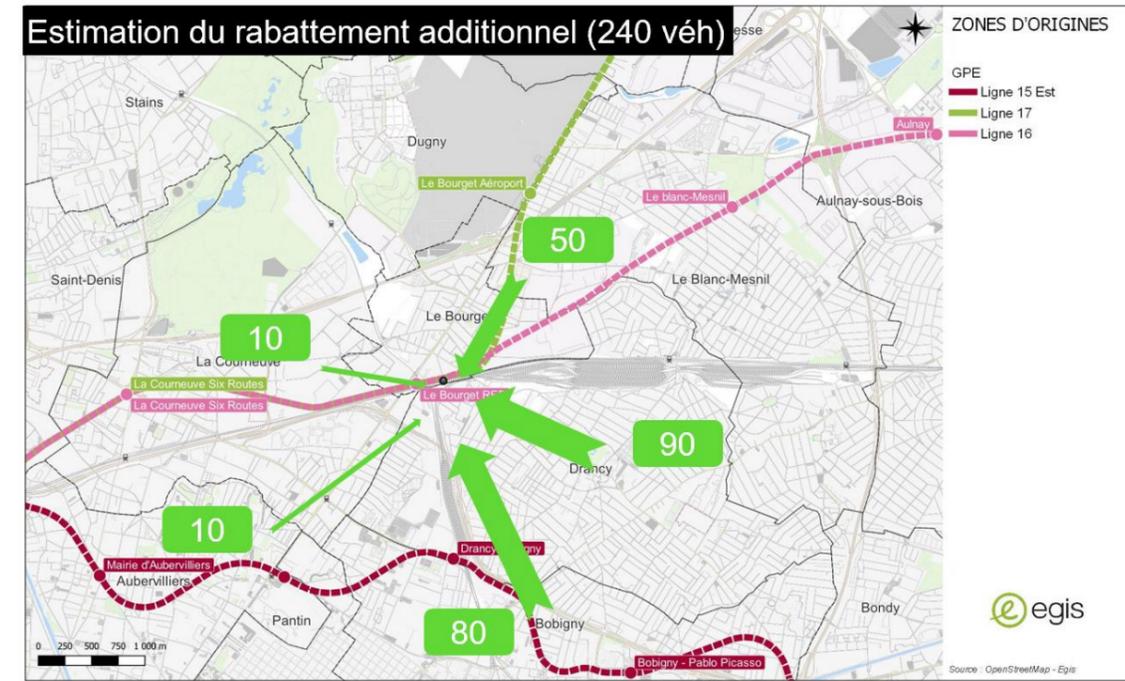
+ 240 véhicules

Gares	Rabattement actuel	Rabattement 2030	Rabattement 2030 avec GPE
Le Bourget RER	220	185	460
Drancy RER	175	145	180
Drancy/Bobigny	60	80	260
Drancy centre-ville	x	x	130

Les zones d'origines du futur rabattement

Le rabattement depuis le secteur du Bourget « nord » (50 véhicules) pourraient aisément se reporter sur la gare du Bourget Aéroport

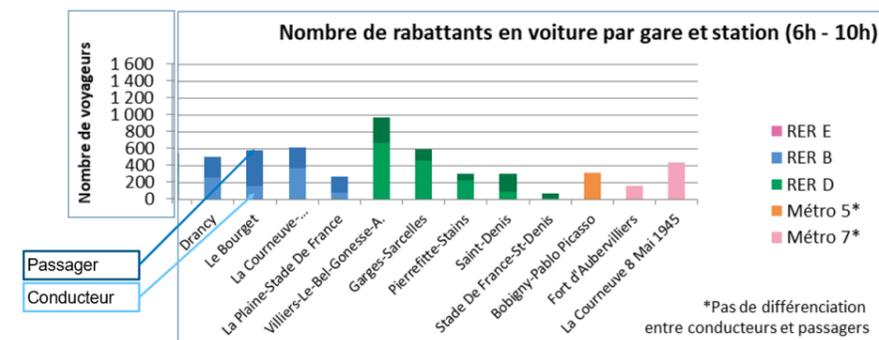
Les rabattements depuis le secteur de Bobigny sont également questionnables, la future ligne 15 offrant une alternative pour rejoindre la gare du Bourget RER



6.1.9.2. Etude des rabattements VP – cas du secteur Drancy – Le Bourget (IDFM)

Estimation du rabattement

Environ 600 voyageurs en rabattement en voiture sur la gare du Bourget RER, dont 200 conducteurs (200 voitures)



Comportements à l'horizon 2030

Des gains d'accessibilité pour toutes les gares du réseau actuel du réseau

Aire de chalandise des gares en voiture : les gains d'accessibilité pour les habitants évoluent peu d'ici 2030

Adaptation du réseau Mobilien pour mieux desservir les gares

Comportements à l'horizon 2030

Des gains d'accessibilité pour toutes les gares du réseau actuel du réseau

Aire de chalandise des gares en voiture : les gains d'accessibilité pour les habitants évoluent peu d'ici 2030

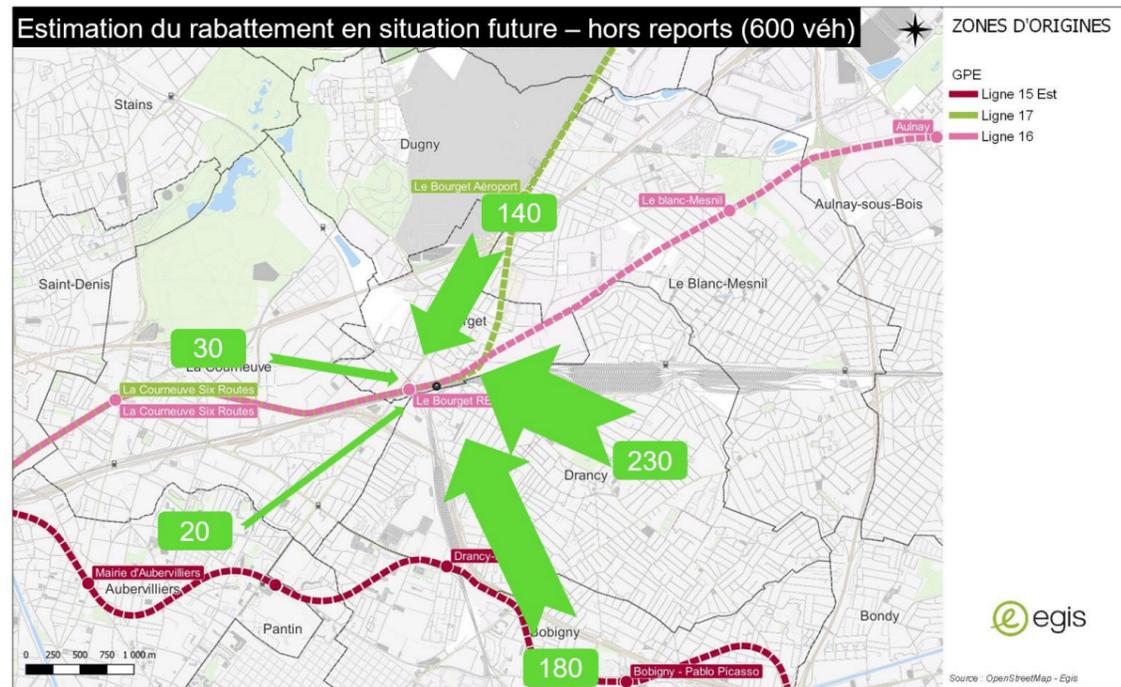
Adaptation du réseau Mobilien pour mieux desservir les gares

6.1.10. Analyse du rabattement futur

6.1.10.1. Estimation des rabattements futurs : critique des méthodes

Environ 600 véhicules seraient en rabattement sur la gare du Bourget RER

Pour autant, un grand nombre de ces usagers disposent d'une offre alternative par les lignes de métro : **des reports vers les gares GPE sont possibles**

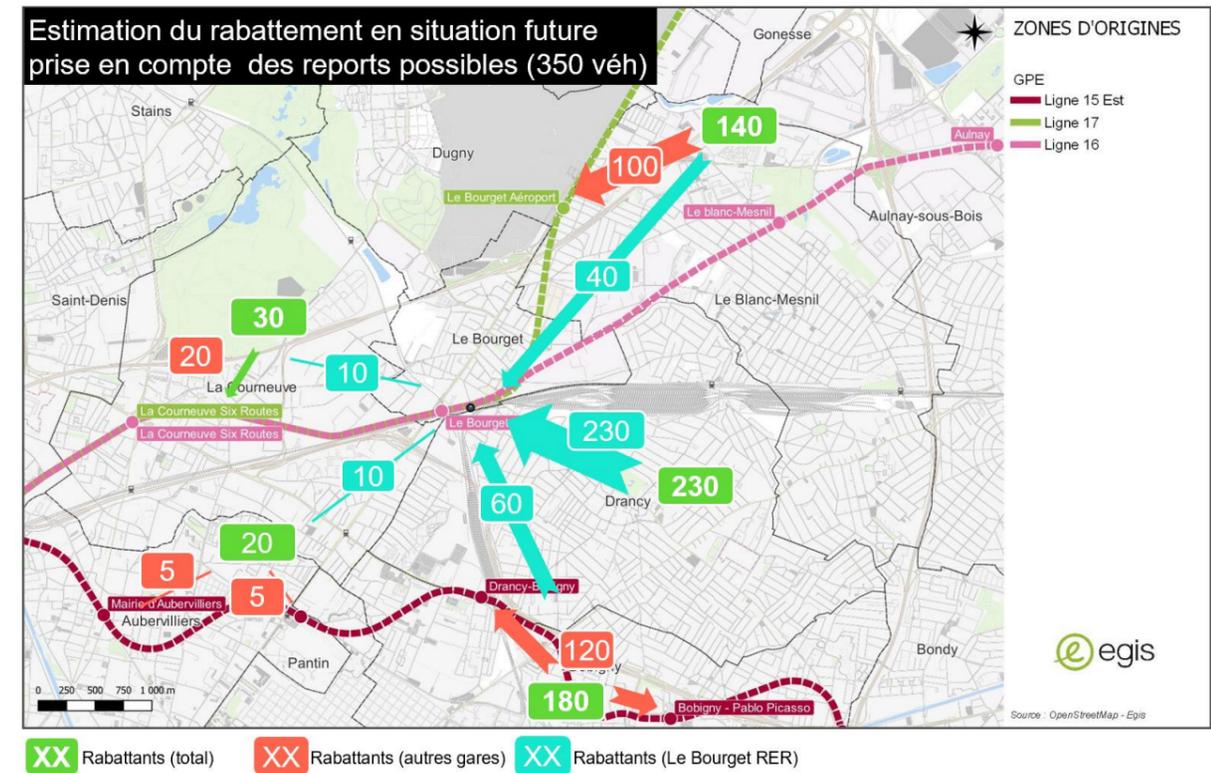


6.1.11. Estimation des rabattements futurs avec reports

En fonction de l'offre de transport à l'horizon 2030, des distances entre ces gares concurrentes et la gare du Bourget RER, nous avons estimé un report probable des usagers en voiture vers ces autres gares

Le report vers ces autres gares peut également être un report modal pour la marche, le vélo ou de réseau de bus (par exemple, un usager venant du Blanc-Mesnil et se reportant sur la gare du Bourget Aéroport ne prendra pas nécessairement sa voiture pour rejoindre cette gare).

Nous estimons à **350 véhicules** le rabattement VP vers la gare du Bourget RER à l'horizon 2030

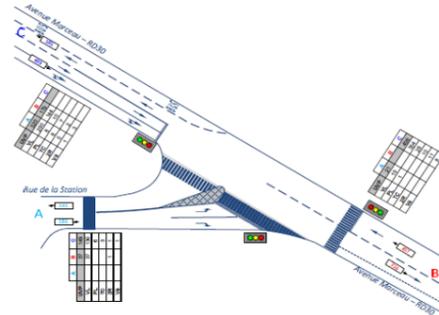




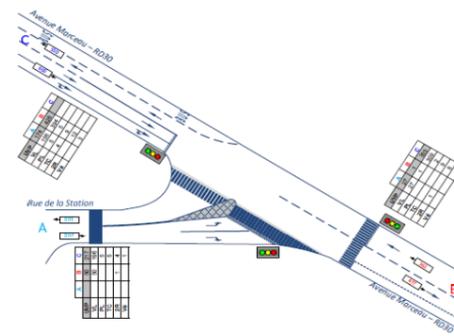
Etude circulation nouvelle voie Drancy gare RER Le Bourget – IDFM

#0621

2. Données de trafic



Rue de la station – RD30 en 2019 - HPM



Rue de la station – RD30 en 2019 - HPS

29 septembre 2022

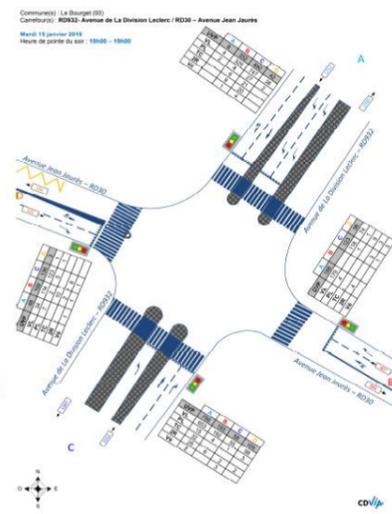
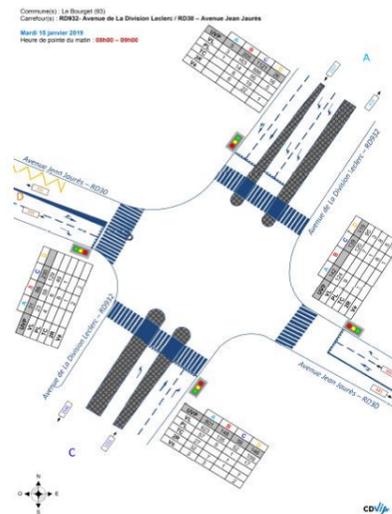
cdv

8

Etude circulation nouvelle voie Drancy gare RER Le Bourget – IDFM

#0621

2. Données de trafic



Données 2019:
HPM:
RD30-> RD932 :
139 UVP/h
RD932 -> RD30 :
148 UVP/h

HPS:
RD30-> RD932 :
123 UVP/h
RD932 -> RD30 :
193 UVP/h

29 septembre 2022

cdv

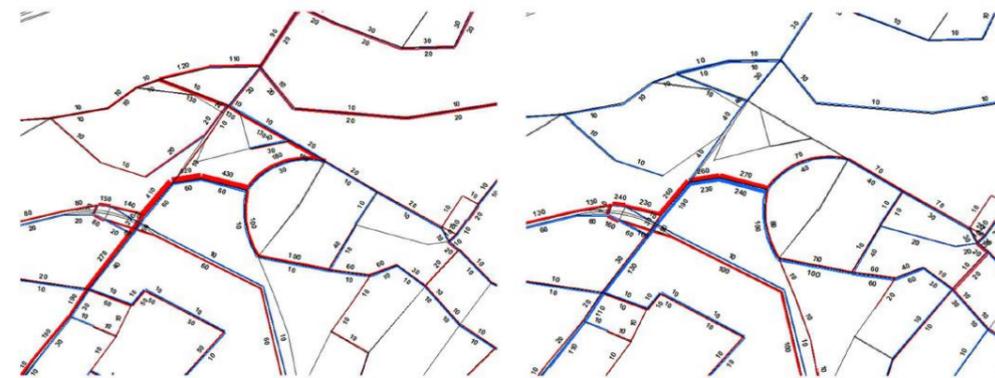
7

Etude circulation nouvelle voie Drancy gare RER Le Bourget – IDFM

#0621

3. Modèle statique

Prévision de trafic sur la nouvelle voie d'après le modèle statique



— Sens Drancy -> Le Bourget
— Sens Le Bourget -> Drancy

29 septembre 2022

cdv

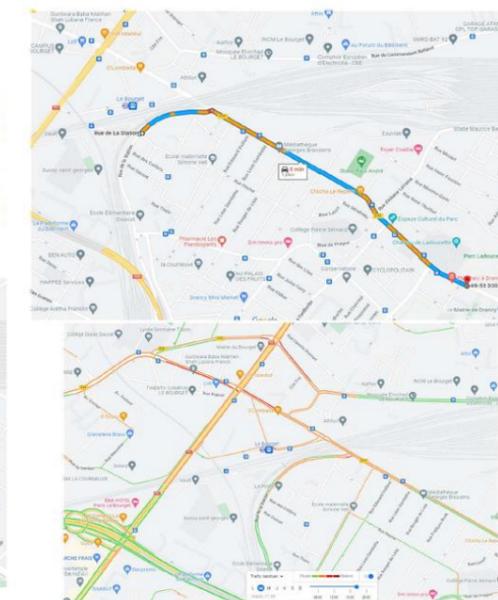
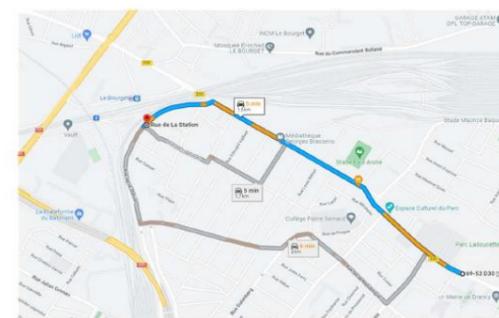
9

Etude circulation nouvelle voie Drancy gare RER Le Bourget – IDFM

#0621

3. Circulation au sein du quartier

Augmentation de trafic et risque de shunt par le quartier Paris-Campagne dans le sens RD30 -> RD932,
Risque amplifié par les remontées de file depuis le carrefour RD30-RD932 (même s'il devrait voir sa charge diminuée)



29 septembre 2022

cdv

10



Etude circulation nouvelle voie Drancy gare RER Le Bourget – IDFM

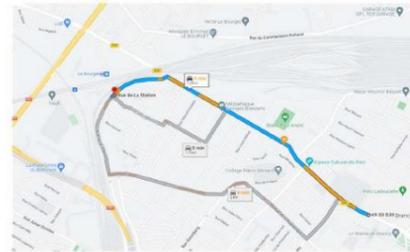
#8621

3. Circulation au sein du quartier

Réflexion autour du plan de circulation du quartier afin de limiter le flux de shunt par cette voie

Une inversion des sens uniques est un moyen simple de limiter le flux de transit au sein même du quartier

L'inversion de la rue Hoche permet de bloquer ce flux et de le contraindre à la rue de la Station ou la rue de la République (mais doit être emprunté plus amont et anticipé)



29 septembre 2022



11

Etude circulation nouvelle voie Drancy gare RER Le Bourget – IDFM

#8621

4. Interface avec la RD932



Nécessaire réaménagement du carrefour entre la rue de la Butte et la RD932 aujourd'hui en Cédez-le-passage



29 septembre 2022

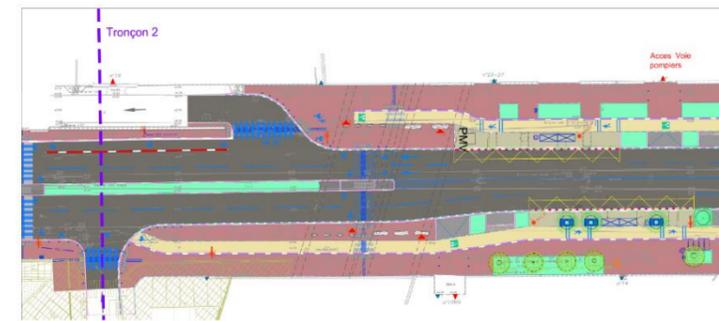


12

Etude circulation nouvelle voie Drancy gare RER Le Bourget – IDFM

#8621

4. Interface avec la RD932



Plan final de la RD932 en cours de réaménagement au Nord de la rue du Chevalier de la Barre par le CD93

29 septembre 2022

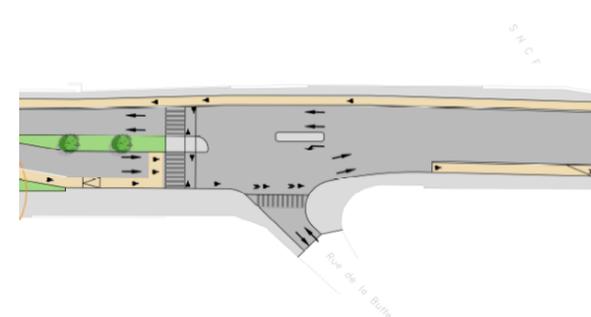


13

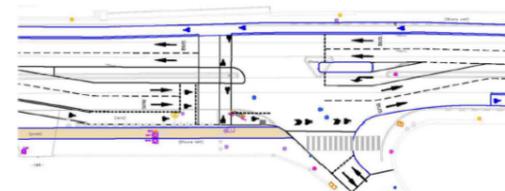
Etude circulation nouvelle voie Drancy gare RER Le Bourget – IDFM

#8621

4. Interface avec la RD932



Régénération en carrefour à feux déjà prévu



Éléments d'esquisses partagés par le CD93 concernant le réaménagement de la RD932 sur la séquence La Courneuve

Carrefour RD932 – rue de la Butte

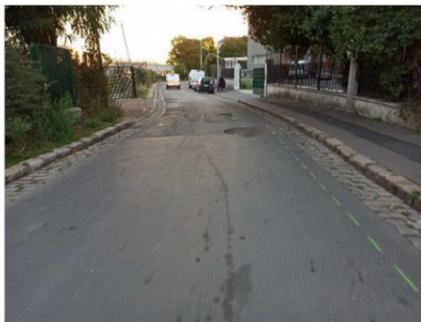
29 septembre 2022



14



5. Rue de la Butte – place de la Grande Ceinture



A l'Est du carrefour avec la RD932 : 5 m de largeur



Pincement au niveau du passage sous les voies du T11 : Environ 4,5 m de largeur

5. Rue de la Butte – place de la Grande Ceinture

Élargissement peut être possible à l'Ouest des voies T12 avec l'espace disponible avant la clôture mais non possible sous les voies avec le pincement, la chaussée y est coincée entre la clôture et la pile de soutient des voies SNCF

Afin de permettre de bonnes conditions de circulation mais aussi pour garantir des cheminements piétons et cyclistes, 2 solutions :

Sens unique ou mise en place d'un alternat au niveau du pincement



Pincement au niveau du passage sous les voies du T11 : Environ 4,5 m de largeur



Table des illustrations

Figure 1 Plan de situation du pôle Le Bourget-Drancy par rapport à Paris (source : Géoportail IGN)	6
Figure 2 Ensemble documents réglementaires (source : IDFM).....	7
Figure 3 Périmètre élargi (source : IDFM, openstreetmap).....	10
Figure 4 Périmètre du pôle d'échanges (source : EGIS)	10
Figure 5. Gare du Bourget et la grande Ceinture au début du XXe siècle.....	11
Figure 6 Les fonctions urbaines (source APUR, 2014).....	12
Figure 7 Le bâti et la végétation (source APUR, 20114).....	12
Figure 8 Plan masse du quartier Baillet (source Ville de Drancy).....	13
Figure 9 Photo aérienne du secteur Sablière (source google earth)	13
Figure 10 Plan des OAP, PLUi (source ville de la Courneuve).....	14
Figure 11 Plan OAP secteur gare (source : Ville du Bourget).....	14
Figure 12 Opérations immobilières et projets urbains (source Egis)	15
Figure 13 Parts modales 2015 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)	16
Figure 14 Voyageurs arrivant gare 2030 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)	16
Figure 15 parts modales 2030 (donnée d'entré s et hypothèses SNCF, juin 2022)	17
Figure 16 Plan du RER B	18
Figure 17 Plan de la ligne K Transilien (source : SNCF Transilien).....	18
Figure 18. Projet de terminus partiel RER B (source SNCF)	18
Figure 19. Représentation des 2 phases (source : SNCF)	18
Figure 20 Tracé du CDG Express	19
Figure 21 Tracé du prolongement	19
Figure 22 "Saut-de-mouton " (source SNCF).....	19
Figure 23. Perspective de la gare M16-17, vue depuis la RD932 (source SGP, © Agence E. de Portzamparc).....	20
Figure 24 Images du projet d'interconnexion entre le RER B, le T11 Express et le GPE (source SNCF 2021)	20
Figure 25 Schéma de délocalisation des installations vers le site du Blanc-Mesnil (Source SNCF).....	21
Figure 26 Les projets de transport du pôle (source Egis)	22
Figure 27 Gare routière nord, parvis de la gare Le Bourget RER (source SNCF).....	23
Figure 28 Localisation actuelle des arrêts bus rue de la Station (Drancy).....	23
Figure 29 Localisation des arrêts bus sur la RD 932 (projet boulevard urbain, CD93).....	23
Figure 30 Le réseau de bus du pôle gare (source Egis)	24
Figure 31 Sortie des quais du RER B et du BV T11E vers la gare routière et le Bourget	25
Figure 32 Extrémité ouest des quais RER B, correspondance directe avec le T 11Express.	25
Figure 33 Entrées & sorties depuis la rue de la Station et la place de la Grande Ceinture à Drancy	25
Figure 34 Passage souterrain entre la rue de la Station et la place de la Grande Ceinture et vers le RER B	25
Figure 35 Isochrones de la marche à pied autour du pôle (source : Egis)	26
Figure 36 Carte de la marchabilité à Drancy (source : Egis)	26
Figure 37 Carte de la marchabilité au Bourget (source : Egis)	26
Figure 38 Isochrones du rabattement en vélo sur le pôle (source : Egis).....	27
Figure 39 requalification de la RD932 coupe existant (en haut) et projet (en bas) (source CD93)	27
Figure 40 perspective sur le futur boulevard urbain de la RD932 (source CD93)	27
Figure 41 offre de Stationnement actuel autour de la gare (source Egis)	28
Figure 42 Estimation du rabattement en situation actuelle (source : Egis)	28
Figure 43 Les projets identifiés sur le pôle gare (source : Egis).....	32
Figure 44 Les grands objectifs du pôle gare (source : Egis)	33
Figure 45 Programmation du stationnement vélos (source : Egis).....	34
Figure 46 Réorganisation du système bus (source : Egis)	34
Figure 47 Localisations privilégiées pour le parc relais (source : Egis)	35
Figure 48 Organisation actuelle de la gare routière (source : Egis)	36
Figure 49 Réaménagement de la gare routière Nord (source : Egis).....	37
Figure 50 Inversion du sens unique de la rue Hoche pour limiter le shunt par la voie nouvelle	38
Figure 51 Coupes de principe : décaissement des rues de la Station et des Cheminots (source : Egis).....	38
Figure 52 Coupe de principe de l'ouvrage cadre (source : Egis).....	38
Figure 53 Coupes de principe des aménagements possibles sous le pont-rail du T11Express (source : Egis).....	39
Figure 54 Vues de la place de la Grande Ceinture sous l'ouvrage du T11 Express (source SNCF Réseau)	39
Figure 55 Coupe de principe rue des Cheminots : entrée Sud du parking (Drancy) (source : Egis)	42
Figure 56 Coupe de principe sur l'ouvrage cadre (source : Egis).....	42
Figure 58 Scénario 1 variante - Schéma d'ensemble (source : Egis).....	43
Figure 62 Schéma des cheminements piétons (source : Egis)	48
Figure 63 Cheminement piéton depuis Drancy (non PMR) (source : Egis).....	48
Figure 64 Cheminement PMR depuis Drancy (source : Egis)	48
Figure 65 Schéma des cheminements cyclables (source : Egis)	49
Figure 66 Schéma de la desserte du 146 (source : Egis).....	49
Figure 67 Schéma des cheminements piétons (source : Egis)	52
Figure 68 Cheminement piéton depuis Drancy (non PMR) (source : Egis).....	52
Figure 69 Cheminement PMR depuis Drancy (source : Egis)	53
Figure 72 Phasage sommaire Scénario 2 variante (source : Egis)	61
Figure 73 Planning prévisionnel des études et travaux (source : Egis).....	62