

# **RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

## **PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE DE NOISY-LE-SEC**

**Jeudi 07 novembre 2024 – Lundi 09 décembre 2024**

**Commissaire Enquêteur : Jordan BONATY**



**Maîtrise d'ouvrage : Île-de-France Mobilités**

## Table des matières

1.	Généralités.....	3
1.1.	Objet de l'enquête .....	3
1.2.	Cadre juridique.....	3
1.3.	Nature et caractéristiques du projet.....	3
1.3.1.	Coordonnés du Maître d'Ouvrage.....	3
1.3.2.	Le projet soumis à enquête publique.....	3
1.3.3.	Gouvernance du projet .....	4
1.3.4.	Description des aménagements et de la mobilité autour du pole gare .....	5
1.4.	Composition du dossier.....	6
2.	Modalités de l'enquête .....	7
2.1.	Désignation du commissaire enquêteur.....	7
2.2.	Préparation et organisation de l'enquête .....	7
2.2.1.	Réunions de travail.....	7
2.2.2.	Organisation de l'enquête.....	8
2.2.3.	Publicité de l'arrêté d'ouverture de l'enquête .....	9
2.3.	Déroulement de l'enquête et incidents éventuels relevés.....	10
2.3.1.	Déroulement des permanences et participation du public.....	10
2.3.2.	Réunion en cours d'enquête .....	11
2.4.	Clôture de l'enquête, notification du P.V de synthèse au maître d'ouvrage et mémoire en réponse de ce dernier.....	12
3.	Analyse des observations .....	13
3.1.	Thème 1 : La Participation citoyenne .....	13
3.2.	Thème 2 : Les travaux et leurs impacts sur la population.....	18
3.3.	Thème 3 : Les aménagements prévus par le projet .....	26
3.4.	Thème 4 : Les déplacements aux abords de la gare .....	49
3.5.	Thème 5 : Le quartier Petit-Noisy .....	54
3.6.	Thème 6 : Les projets alternatifs .....	61
3.7.	Thème 7 : L'adaptation au projet climatique .....	64
3.8.	Questions complémentaires du commissaire-enquêteur .....	66
4.	Analyse bilancielle du projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec.....	70
4.1.	Bilan des bénéfices du projet .....	70
4.2.	Enjeux et points de vigilance .....	71

# 1. Généralités

## 1.1. Objet de l'enquête

Le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec fait l'objet d'une enquête publique préalable à une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), à la demande d'Île-de-France Mobilités (IDFM).

## 1.2. Cadre juridique

- Code de l'environnement
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Code Général des Collectivités Territoriales

## 1.3. Nature et caractéristiques du projet

### 1.3.1. Coordonnés du Maître d'Ouvrage

La procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec est menée par Ile-de-France Mobilités représenté par :

**Monsieur Arnaud LIGIER**  
**Chargé de projet, département Projets de Métros &Pôles**  
**Direction des Infrastructures**  
**Ile-de-France Mobilités**  
**48-50 rue de la Victoire**  
**75009 Paris**

### 1.3.2. Le projet soumis à enquête publique

L'enquête publique porte sur le projet de modernisation et d'agrandissement du pôle-gare de Noisy-le-Sec, un nœud stratégique de correspondance en Seine-Saint-Denis, desservi par le RER E et le tramway T1. Avec une fréquentation estimée à 40 000 voyageurs par jour, la gare et ses abords font face à des problématiques de saturation et d'inadaptation aux flux actuels et futurs.

D'après les éléments communiqués par le maître d'ouvrage, les projections de fréquentation prévoient une hausse de 83 % des flux en heure de pointe d'ici 2035, notamment avec l'arrivée du prolongement du T1 et du T11. Face à ces enjeux, le projet vise à :

#### Agrandir et moderniser la gare

- Création d'un nouveau bâtiment voyageur et d'une nouvelle passerelle, pour améliorer la fluidité des déplacements et l'accessibilité.
- Meilleure organisation des circulations internes et meilleure articulation avec les réseaux de transport.
- Mise en valeur de la gare dans son environnement urbain.

#### Renforcer l'intermodalité et la mobilité douce

- Priorisation des modes actifs (piétons, vélos) et aménagement de parvis végétalisés et sécurisés.
- Amélioration des correspondances entre tramways, bus et trains avec des cheminements optimisés.
- Création de stationnements vélo et intégration d'une circulation routière apaisée autour de la gare.

#### Insérer le projet dans son environnement urbain

- Intégration du pôle-gare dans les projets d'aménagement locaux et futurs développements urbains.
- Requalification des accès, notamment du passage souterrain.
- Valorisation de l'entrée du centre-ville et création d'une offre commerciale complémentaire.
- 

L'objectif affiché du projet est de répondre aux enjeux de croissance des transports tout en améliorant le cadre de vie des usagers et des riverains.

### 1.3.3. Gouvernance du projet

Le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec repose sur une maîtrise d'ouvrage partagée entre plusieurs acteurs, chacun étant responsable de différentes composantes du programme. Île-de-France Mobilités (IDFM) assure la maîtrise d'ouvrage pour les premières phases d'études (DOCP, Schéma de Principe, enquête publique) et coordonnera les études et le planning global. SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage sur le périmètre ferroviaire, incluant le nouveau bâtiment voyageur, la nouvelle passerelle et les abris de quais. Pour les aménagements intermodaux et urbains, la responsabilité est répartie entre plusieurs entités : la Ville de Noisy-le-Sec, le Département de la Seine-Saint-Denis (CD93) et SNCF Gares & Connexions, selon les fonciers et les voiries concernées.

Ce projet s'inscrit dans une démarche partenariale avec le soutien financier de l'État, la Région Île-de-France, la Ville de Noisy-le-Sec et l'EPT Est Ensemble via le Contrat de Plan État-Région (CPER). Il mobilise également SNCF Réseau (prolongement du T11), la RATP (prolongement du T1 et exploitation des bus et tramway) et EFFIA (gestion du parking-relais).

#### 1.3.4. Description des aménagements et de la mobilité autour du pôle gare

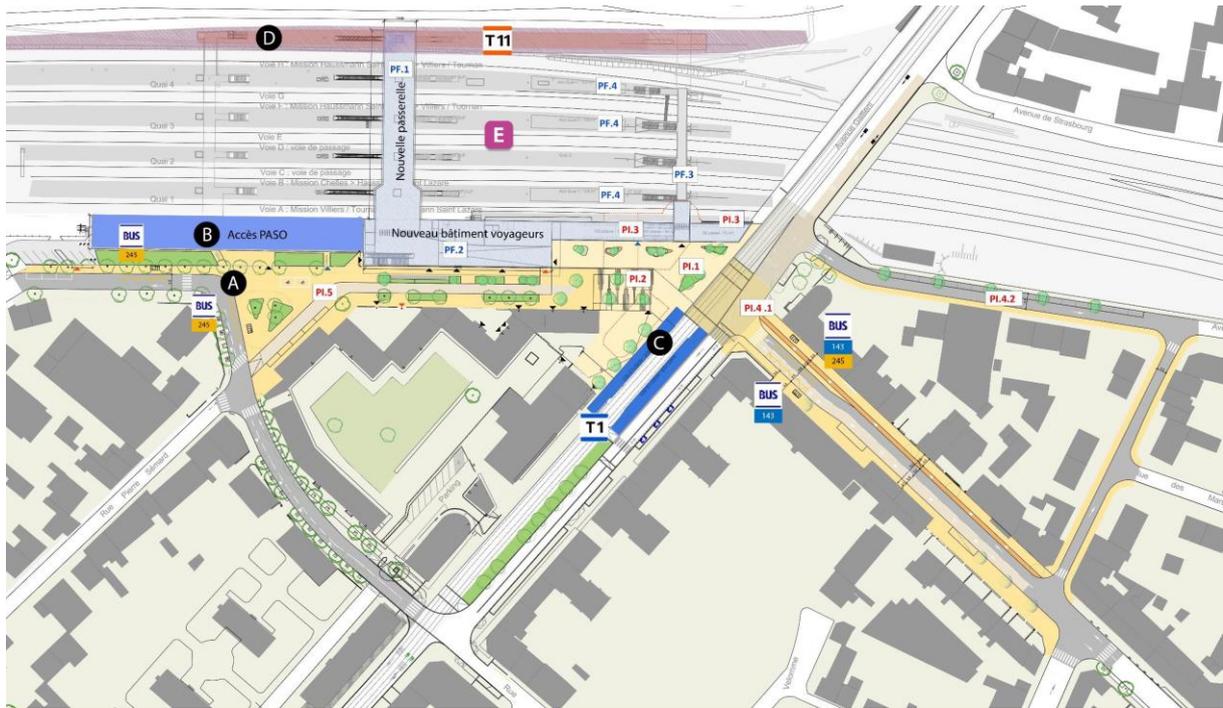
Le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec prévoit une modification des infrastructures existantes afin de les adapter aux évolutions des flux de voyageurs. Il repose sur deux axes principaux :

- La transformation de la gare, avec la construction d'un nouveau bâtiment voyageur à deux niveaux et d'une nouvelle passerelle piétonne reliant les quais. La passerelle existante serait maintenue en sortie uniquement. De nouveaux abris de quais sont également prévus.
- Des interventions sur les espaces publics et l'intermodalité, incluant un parvis piéton végétalisé et une liaison piétonne entre les niveaux haut et bas, accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Le projet prévoit également plusieurs modifications en matière de circulation et de mobilité :

- Une reconfiguration du boulevard de la République, comprenant une réorganisation des trottoirs et l'aménagement d'une voie cyclable.
- Un développement du stationnement vélo, avec une capacité projetée de 960 places réparties entre libre-accès et consignes sécurisées.
- Des changements dans le plan de circulation, avec des restrictions d'accès aux véhicules sur certaines zones, notamment devant le parvis haut. Des ajustements sont envisagés, tels que l'inversion du sens de circulation de certaines voies et la création de voies dédiées aux bus et vélos.

L'ensemble de ces éléments vise à structurer le pôle-gare et à organiser les flux de déplacements en tenant compte des évolutions du réseau de transports et des transformations du secteur urbain environnant.



**Figure 1 : Éléments du programme du projet d'aménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec**

## 1.4. Composition du dossier

Conformément aux termes de l'Arrêté Préfectoral du 9 octobre 2024, l'ensemble du dossier d'enquête, était consultable en version numérique, et également disponible en version papier au siège de l'enquête : **Mairie de Noisy-le-Sec - Centre administratif 1, Rue de Chalons - 93130 Noisy-le-Sec**

Le dossier d'enquête publique était composé des pièces suivantes :

- **Guide de lecture**
- **Pièce A** – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- **Pièce B** – Notice explicative
- **Pièce C** – Plan de situation
- **Pièce D** – Plan général des travaux
- **Pièce E** – Étude d'impact

**E0** – Préambule

- E1** – Résumé non technique
- E2** – Variantes de substitution
- E3** – Description du projet
- E4** – État initial
- E5** – Impacts et mesures
- E6** – Impacts cumulés
- E7** – Vulnérabilité
- E8** – Infrastructures de transport
- E9** – Natura 2000
- E10** – Méthodes et auteurs

- **Pièce F** – Appréciation sommaire des dépenses
- **Pièce G** – Évaluation socio-économique
- **Pièce H** – Annexes, avis émis sur le projet et réponse du maître d’ouvrage

## 2. Modalités de l’enquête

### 2.1. Désignation du commissaire enquêteur

La décision n° E24000019/93 du Président du Tribunal Administratif de Montreuil en date du 16 Juillet 2024 désigne Monsieur Jordan BONATY en qualité de commissaire enquêteur.

### 2.2. Préparation et organisation de l’enquête

#### 2.2.1. Réunions de travail

##### Réunion du 19 septembre de 15h00 à 17h00

Une réunion de présentation du projet s'est tenue dans les locaux d'Île-de-France Mobilités en présence :

- Du commissaire enquêteur et de son suppléant, M. MONAURY
- De M. Arnaud LIGIER, chargé de projet chez Île-de-France Mobilités, accompagné de ses collègues Anne DESCOS, Fabiane PIZZIRANI, Ruben TEFFO, Kylian ANCIAUX, Jeremy AROLES et Steven BOLVIN
- De Isabelle CESSOT, représentante de SNCF Gares & Connexions
- De Sandrine YOUSFI, représentante de la préfecture de la Seine-Saint-Denis

Pour débiter, le commissaire enquêteur à présenter le déroulement type d’une enquête publique :

- Avant le début de l’enquête prévoir les mesures de publicité légales (Insertion dans deux journaux à couverture départementale : 15 jours avant celle-ci et dans les 8 premiers jours, et mise en place des affiches 15 jours avant celle-ci) ainsi que dans les mêmes délais l’affichage de l’avis d’enquête publique sur les sites internet de la commune et du territoire ;
- Déroulement de l’enquête ;

- Remise du procès-verbal de synthèse par le commissaire enquêteur à dans les 8 jours après la fin de l'enquête publique ;
- Mémoire en réponse dans les 15 jours de la part de la maîtrise d'ouvrage
- Remise du rapport du commissaire enquêteur dans les 30 jours après la fin de l'enquête publique.

L'arrêté d'ouverture enquête devra préciser une adresse e-mail à contacter pour obtenir des informations.

Après cette partie sur l'organisation et le déroulement de l'enquête publique, Ile-de-France Mobilités a présenté le contenu du projet de réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec.

À l'issue de cette présentation, des échanges ont eu lieu concernant l'organisation de l'enquête. Le commissaire enquêteur a exprimé sa volonté de programmer des permanences à des horaires favorisant la participation du public, notamment le samedi matin et en soirée après la journée de travail.

Île-de-France Mobilités (IDFM) a indiqué ne pas envisager l'organisation d'une nouvelle réunion publique, estimant que celle tenue en juin dernier répondait déjà à cet objectif. Le commissaire enquêteur n'a toutefois pas exclu cette possibilité, précisant que sa décision dépendrait de la faisabilité d'organiser des permanences le week-end et en soirée. Une réunion publique nécessitant une mobilisation importante, il a souligné que si un calendrier de permanences bien réparti et accessible au public pouvait être mis en place, cela pourrait compenser l'absence de réunion publique.

### 2.2.2. Organisation de l'enquête

Les dates d'enquête ont été fixées par l'Arrêté Préfectoral N°2024-3784 de la Préfecture de Seine-Saint-Denis en date du 09 octobre 2024.

L'enquête s'est déroulée du jeudi 07 novembre 2024 au lundi 09 décembre, soit 33 jours consécutifs.

Le dossier d'enquête, un registre d'enquête à feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, ont été déposés au siège de l'enquête au centre administratif de la mairie de Noisy-le-Sec, 1, rue de Chaalons.

Le dossier était consultable par le public au sein du service urbanisme aux jours et heures habituels d'ouverture.

Une version numérique du dossier était également consultable sur Internet à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/pole-noisylesec>

Les courriers destinés au commissaire enquêteur ont pu être adressés au siège de l'enquête à la mairie de Noisy-le-Sec, centre administratif, 1 rue de Chaalons, 93190 Noisy-le-Sec.

Le public pouvait également transmettre ses observations pendant la durée de l'enquête à l'adresse électronique suivante : [pole-noisylesec@mail.registre-numerique.fr](mailto:pole-noisylesec@mail.registre-numerique.fr)

Le commissaire enquêteur a assuré des permanences pour recevoir les observations écrites ou orales et répondre aux demandes d'information du public aux dates et heures suivantes :

<b>Lieu de permanence</b>	<b>Jour</b>	<b>Horaire</b>
Mairie de Noisy-le-Sec - Centre administratif, Salle des permanences, 1, rue de Chaalons 93130 Noisy-le- Sec	Jeudi 7 novembre 2024	09h00 - 12h00
Mairie de Noisy-le-Sec - Centre administratif, Salle des permanences, 1, rue de Chaalons 93130 Noisy-le- Sec	Lundi 9 décembre 2024	14h30 - 17h30
Salle polyvalente Jean Renoir, 9 rue Jean Renoir, 93130 Noisy-le-Sec	Mercredi 20 novembre 2024	16h00 - 19h00
Mairie de Noisy-le-Sec - Hôtel de ville, Salle des permanences, Place du Maréchal Foch 93130 Noisy-le-Sec	Samedi 30 novembre 2024	09h00 - 12h00

### 2.2.3. Publicité de l'arrêté d'ouverture de l'enquête

Dans le cadre légal, et conformément à la réglementation, la publicité de l'avis a été faite de la manière suivante :

- Des avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête ont été publiés, par voie d'affiches aux abords de la gare ainsi qu'en Mairie de Noisy-le-Sec et en Préfecture de Seine-Saint-Denis, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.
- Le commissaire enquêteur a constaté leur présence lors des permanences.
- Ces avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête ont été publiés, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci pour l'ouverture de l'enquête dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département (Parutions en annexes) :
  - **Première parution : Les Echos du 22 octobre 2024 et Le Parisien 93 du 22 octobre 2024 ;**
  - **Deuxième parution : Les Echos du 07 novembre 2024 et Le Parisien 93 du 07 novembre 2024 ;**

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités (IDFM), en complément des obligations réglementaires, la maîtrise d’ouvrage a mis en place une communication spécifique autour du projet, comprenant les actions suivantes :

- Diffusion de deux lettres d’information à destination des habitants de Noisy-le-Sec, en mai et octobre 2024, avec un tirage de 21 000 exemplaires par édition :
  - 20 500 exemplaires distribués dans l’ensemble des boîtes aux lettres de la commune.
  - 500 exemplaires mis à disposition des partenaires institutionnels (Ville de Noisy-le-Sec, Établissement Public Territorial Est Ensemble, Île-de-France Mobilités).
- Le site internet du projet a été mis à jour avant l’ouverture de l’enquête publique. Deux actualités y ont été publiées, l’une au démarrage de l’enquête publique (7 novembre 2024) et l’autre à mi-parcours (21 novembre 2024).



## 2.3. Déroulement de l’enquête et incidents éventuels relevés

### 2.3.1. Déroulement des permanences et participation du public

L’enquête publique s’est déroulée dans de bonnes conditions. Les échanges entre le commissaire enquêteur et la commune de Saint-Ouen-sur-Seine étaient réguliers et fluides en amont, pendant et après la période d’enquête publique.

Le commissaire enquêteur a pris des mesures pour encourager la participation du public lors des permanences. À cet effet, quatre permanences de trois heures chacune ont été organisées, incluant une permanence un samedi matin et une autre en soirée, de 16h à 19h en semaine, afin de permettre aux actifs de participer après leur journée de travail.

La participation a été satisfaisante, chaque permanence ayant donné lieu à des visites du public selon la répartition suivante :

Lieu de permanence	Jour	Horaire	Nombre de visiteurs
Mairie de Noisy-le-Sec - Centre administratif	Jeudi 7 novembre 2024	09h00 - 12h00	2
Mairie de Noisy-le-Sec - Centre administratif	Lundi 9 décembre 2024	14h30 - 17h30	5
Salle polyvalente Jean Renoir	Jeudi 7 novembre 2024	16h00 - 19h00	3
Mairie de Noisy-le-Sec - Hôtel de ville	Samedi 30 novembre 2024	09h00 - 12h00	5

Aucun incident n'est à relever au cours de l'enquête.

Les salles des permanences étaient spacieuses et permettaient la confidentialité des échanges avec le public. Elles étaient également adaptées aux personnes à mobilité réduite.

### 2.3.2. Réunion en cours d'enquête

Le 5 décembre 2024, à la demande du commissaire enquêteur, une réunion s'est tenue avec M. Olivier Sarrabeyrouse, maire de Noisy-le-Sec, Mme Camille Caron, chargée de projet en urbanisme et référente de l'enquête pour la Ville, ainsi que d'autres membres du conseil municipal.

Lors de cette rencontre, le commissaire enquêteur a présenté un point d'avancement de l'enquête publique, incluant la teneur des contributions reçues et le niveau de mobilisation citoyenne. Les discussions ont ensuite porté sur plusieurs points d'attention soulevés par la Ville concernant le projet de réaménagement du pôle-gare :

- Accès Gare - Petit Noisy et franchissement des emprises ferroviaires : La Ville souhaite réduire la coupure urbaine créée par les infrastructures ferroviaires et améliorer l'accès des habitants du quartier du Petit Noisy à la gare et au centre-ville.
- Circulation routière aux abords du pôle : Des interrogations subsistent quant au plan de circulation proposé, la Ville demandant des études complémentaires pour évaluer son impact à l'horizon 2034 ainsi que pendant les phases de chantier.
- Coordination des travaux et réduction des nuisances : Étant donné la multiplicité des maîtrises d'ouvrage et des chantiers prévus, la Ville souligne l'importance d'une collaboration étroite pour minimiser les nuisances pour les riverains.

- Animation du parvis de la gare : À la suite de la démolition prévue du bâtiment de la "Rotonde" et de ses commerces, la Ville insiste sur la nécessité de développer des espaces publics attractifs pour les riverains et usagers, afin d'éviter les mésusages et de dynamiser le parvis.

À l'issue de ces échanges, la Ville a indiqué qu'elle déposerait une contribution écrite à l'enquête publique, afin de formaliser ses observations et recommandations.

## 2.4. Clôture de l'enquête, notification du P.V de synthèse au maître d'ouvrage et mémoire en réponse de ce dernier

L'enquête publique s'est achevée le lundi 09 décembre à 17h30. Elle s'est donc déroulée du jeudi 07 novembre 2024 au lundi 09 décembre inclus, soit pendant 33 jours consécutifs.

Au total, ce sont **41 observations** qui ont été déposées au cours de cette période, **33 observations** ont été déposées à l'adresse courriel ou sur le registre électronique mentionnés dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, **8 observations** ont été déposées sur le registre papier.

Le registre d'enquête publique a été récupéré par le commissaire-enquêteur à l'issue de la permanence du lundi 09 décembre qui a clôturé l'enquête.

Le 19 décembre 2024 à 14h00, le commissaire enquêteur a remis à Monsieur Arnaud LIGIER, représentant d'Île-de-France Mobilités (IDFM), le procès-verbal de synthèse, lors d'une réunion tenue en présentiel dans les locaux d'IDFM. Étaient également présents plusieurs collègues de M. LIGIER, tandis que Madame Sandrine YOUSFI, représentante de la Préfecture de Seine-Saint-Denis, participait en visioconférence.

À cette occasion, le commissaire enquêteur a présenté les observations recueillies, classées par thématiques, ainsi que les questions complémentaires figurant dans le procès-verbal. Cette réunion a permis un échange sur les principaux points soulevés au cours de l'enquête publique.

Anticipant les contraintes liées aux congés de fin d'année et leur impact sur la tenue des échéances imposées par le code de l'environnement, le commissaire enquêteur avait, dès le 17 décembre 2024, adressé une demande de report du délai de remise de son rapport. Cette demande a été accordée le 23 décembre 2024, et il a été convenu que le mémoire en réponse serait remis au cours de la première quinzaine de janvier 2025, et que la remise du rapport du commissaire enquêteur interviendrait au plus tard le 11 février 2025.

Le mémoire en réponse a été reçu par le commissaire enquêteur par courriel le 18 janvier 2024 ;

Le présent rapport, les conclusions motivées et l'avis du commissaire-enquêteur ont été remis le 10 février 2025.

## 3. Analyse des observations

Ce chapitre présente une synthèse des observations formulées par le public, enrichie des questions complémentaires du commissaire enquêteur et des réponses apportées par le maître d'ouvrage lors des permanences. Il constitue une compilation du procès-verbal et du mémoire en réponse

Au cours de cette enquête, **quarante et une observations (41)** ont été déposées à l'adresse courriel ou sur le registre électronique mentionnés dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, **huit observations (8)** ont été déposées sur le registre papier.

Les observations sont retranscrites dans leur intégralité dans le document « Annexe- Grille de dépouillement des observations » avec leurs pièces jointes.

Elles ont été classifiées selon les huit thèmes suivants :

- **Thème 1 : La participation citoyenne**
- **Thème 2 : Les travaux et leurs impacts sur la population**
- **Thème 3 : Les aménagements prévus par le projet**
- **Thème 4 : Les déplacements aux abords de la gare**
- **Thème 5 : Le Quartier Petit-Noisy**
- **Thème 6 : Les projets alternatifs**
- **Thème 7 : L'adaptation au changement climatique**
- **Thème 8 : Autres problématiques**

*Les extraits d'observations citées ci-dessous sont classées par thématique. Elles sont communiquées à titre d'illustration, sans exhaustivité, et il convient de se reporter aux grilles dépouillement des observations, ci-jointes en annexes, pour lire la totalité des observations rapportées dans leur intégralité.*

### 3.1. Thème 1 : La Participation citoyenne

Ce thème est abordé par 5 des 41 observations recueillies dans les registres mis à la disposition du public sur les lieux d'enquête, par voie dématérialisée ou par courrier postal.

Il regroupe les principales contributions posant des questions relatives à l'organisation de l'enquête publique, son déroulé et le dossier soumis à enquête.

Il regroupe les principales contributions relatives à

- Le déroulement de l'enquête publique
- La concertation et la réunion publique en amont de l'enquête

- **Observation n°5 du registre électronique déposée par M. Jean-Luc S. :**

[...] « *UN MODE D'ENQUÊTE ... QUI POSE QUESTION !*

Les propositions de rencontre des citoyens avec le commissaire-enquêteur sont (étaient) programmées au nombre de 4. Mais la première était prévue le matin du jour même de diffusion publique du projet, et la dernière l'après-midi du jour de clôture, dès lors qu'il ne sera alors plus possible ensuite d'effectuer des remarques écrites ... L'annonce de l'enquête et sa publicité ont été plus que discrètes, tant au niveau de l'administration que du côté de la municipalité : ainsi le journal municipal Le Miroir de novembre se contente de faire succinctement et discrètement référence au lancement de l'enquête publique, alors qu'un article de présentation du projet aurait été le bienvenu. En témoigne le très faible nombre de contributeurs sur le site Internet intervenus sur le sujet (3, oui, trois ... - alors qu'on atteint bientôt la moitié de la période de durée de l'enquête, tandis qu'un projet de ce type mobilise habituellement des centaines de citoyens) !» [...]

- **Observation n°7 du registre électronique déposée par Mme Colette S. :**

« Cette enquête publique se termine aujourd'hui, je suis très étonnée du tout petit nombre de contributions. Dès à présent, et dans la suite du déroulement, la ville peut-elle prévoir des points d'étapes et d'informations concernant : le budget, le montage financier, la modification du projet et le calendrier ? »

- **Observation n°7 du registre électronique déposée par M. Michel S. :**

[...] « Lors des différentes concertations, de nombreux habitants de Noisy ont exprimé la demande d'un accès par le Nord. » [...]

- **Observation n°10 du registre électronique déposée par Mme Colette S. :**

[...] « Pendant la période de la concertation en 2019, il y a eu différents ateliers, le but étant de recueillir les besoins et les idées de tous les habitants de NOISY LE SEC.

Nombreux étaient les HABITANTS du PETIT NOISY et à l'unanimité, ce qui a été demandé, c'est un accès au nord de la gare. » [...]

[...] Lors de cette réunion publique (*celle du 19 Juin 2024*), des habitants du nord de la gare ont de nouveau demandé un accès au niveau du pont Galliéni. L'impossibilité technique n'a pas été complètement démontrée et c'est surtout le coût qui serait trop élevé qui a été évoqué. [...]

Questions thématiques :
-------------------------

1) Pouvez-vous lister les mesures de communication qui ont été réalisés dans le cadre de cette enquête publique ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

Toute la communication légale obligatoire a été mise en œuvre conformément à la réglementation en vigueur pour une enquête publique, à savoir :

- 13 affiches déployées autour de la gare (lieu de réalisation du projet) et contrôlées périodiquement par huissier, ainsi qu'en Mairie de Noisy-le-Sec et en Préfecture de la Seine-Saint-Denis ;
- Insertions presse dans les journaux Le Parisien 93 et Les Echos du 22 octobre 2024 et rappel au démarrage de l'enquête le 7 novembre 2024 ;
- Mise à disposition du dossier d'enquête publique complet sur le site du registre électronique de dépôt d'avis sur toute la période de l'enquête, ainsi que sur un ordinateur et en version papier en Mairie de Noisy-le-Sec, aux horaires d'ouverture au grand public (du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30).

Par ailleurs, au-delà de la réglementation, la maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités a mis volontairement en œuvre une communication projet complémentaire, à savoir :

- Deux lettres d'information diffusées dans la commune de Noisy-le-Sec en mai et octobre 2024 : 21 000 exemplaires par édition :
  - 20 500 exemplaires boîtés dans toutes les boîtes aux lettres de la commune ;
  - 500 exemplaires mis à disposition des partenaires (Etablissement Public Territorial Est Ensemble, Ville de Noisy-le-Sec, Île-de-France Mobilités) ;
- Réunion publique à l'école Carnot le 19 juin 2024 organisée dans le cadre de la concertation continue qui a réuni environ 80 personnes, dont le support de présentation et le compte-rendu ont été mis à disposition du public sur le site internet officiel du projet, respectivement le 20 juin 2024 (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/polegare-noisy-le-sec/actualites/presentation-de-la-reunion-publique>) et 15 juillet 2024 (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/polegare-noisy-le-sec/actualites/compte-rendu-reunion-publique-19-juin>) ;
- Mise à jour du site internet officiel du projet (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/polegare-noisy-le-sec>) en amont de l'enquête publique ;
- Mise en ligne de deux actualités sur le site internet du projet au démarrage de l'enquête publique (7 novembre 2024) et à mi-enquête publique (21 novembre 2024) ;
- Déploiement d'un kit de communication auprès des partenaires du projet afin qu'ils fassent le relai des informations sur leurs propres canaux :
  - Relai de l'enquête publique par la Ville de Noisy-le-Sec sur son site internet le 7 novembre 2024 et sa page Facebook le 20 novembre 2024 ;
  - Articles dans le magazine municipal *Horizons* de la Ville de Noisy-le-Sec dans les éditions de juin, juillet-août, novembre et décembre 2024. L'édition de décembre 2024 a rappelé la tenue de l'enquête publique encore en cours à la publication de celle-ci.



 <p><b>Enquête publique sur l'aménagement de la gare</b></p> <p>Une enquête publique visant à obtenir la Déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du pôle gare de Noisy le Sec aura lieu du 7 novembre au 9 décembre inclus. Pendant cette période, chacun-e aura la possibilité de prendre connaissance de ce projet d'agrandissement des espaces au sein de la gare et de ses abords pour les voyageurs.</p> <p><b>Pour s'informer et faire des propositions, rendez-vous à l'un des permanences du commissaire enquêteur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Judi 7 novembre, de 9 h à 12 h</b> au Centre administratif, 1 rue de Chaâlons</li> <li>• <b>Samedi 30 novembre, de 9 h à 12 h</b> à l'Hôtel de ville, place du Maréchal-Foch</li> <li>• <b>Mercredi 28 novembre, de 16 h à 19 h</b> dans la salle polyvalente de Jean-Renoir, 9 rue Jean-Renoir</li> <li>• <b>Lundi 9 décembre, de 14 h 30 à 17 h 30</b> au Centre administratif, 1 rue de Chaâlons</li> </ul>	 <p><b>AMÉNAGEMENT DE LA GARE : DONNEZ VOTRE AVIS</b></p> <p>Une enquête publique visant à obtenir la Déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec a lieu jusqu'au 9 décembre inclus. Pendant cette période, chacun-e a la possibilité de prendre connaissance de ce projet d'agrandissement des espaces au sein de la gare et de ses abords pour les voyageurs.</p> <p><b>Pour s'informer, donner son avis et faire des propositions, vous pouvez encore vous rendre à la permanence du commissaire enquêteur, prévue lundi 9 décembre, de 14 h 30 à 17 h 30 au Centre administratif situé 1 rue de Chaâlons.</b></p>	 <p>Participez à l'enquête publique du projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec !</p> <p>Du 7 novembre au 9 décembre 2024, La municipalité lance une enquête publique sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec visant à assurer l'information et la participation du public.</p> <p>Pendant ces 4 semaines d'enquête, des permanences sont organisées par le Commissaire enquêteur. Ces temps dédiés vous permettent d'échanger avec le Commissaire enquêteur indépendant du porteur de projet, pour faire remonter vos avis et vos questions sur le projet.</p> <p>Le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec vise ainsi à agrandir la gare pour une meilleure gestion des flux, à créer les conditions d'une meilleure intermodalité et à ouvrir la gare sur la ville afin d'accompagner son développement. Les déplacements pour les voyageurs seront ainsi facilités et plus confortables, tout en faisant de la gare une véritable centralité urbaine de Noisy-le-Sec.</p> <p>Ainsi, venez ce mercredi 20 novembre à la rencontre du Commissaire enquêteur de 16h00 à 19h00 à la salle polyvalente Jean Renoir (9 rue Jean Renoir 93130 Noisy-le-Sec)</p> <p>Retrouvez également l'ensemble du projet ainsi que le calendrier des autres permanences sur le site de la ville :</p> <p>Participez à l'enquête publique du projet de réaménagement du pôle-gare ... - Noisy le sec</p>
<p><i>Article dans le magazine municipal Horizons – Édition de novembre 2024</i></p>	<p><i>Article dans le magazine municipal Horizons – Édition de décembre 2024</i></p>	<p><i>Publication sur le compte Facebook de la Ville de Noisy-le-Sec – 20 novembre 2024</i></p>

## Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

Île-de-France Mobilités (IDFM) a respecté l'ensemble de ses obligations en matière de communication légale et a même renforcé son dispositif d'information, notamment par la distribution d'une lettre d'information dans toutes les boîtes aux lettres de la commune. Cette démarche, peu courante dans ce type de procédure, a suscité un retour notable, plusieurs participants aux permanences ayant mentionné ce courrier comme source d'information.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur a fait preuve de flexibilité en organisant une permanence en soirée et une autre un samedi matin, afin de faciliter la participation du public, notamment des actifs. La mise en place de ces créneaux a nécessité des ajustements, étant en dehors des horaires d'ouverture habituels du centre administratif, mais la commune a apporté son appui pour permettre leur tenue.

Au regard de ces éléments, la communication autour de l'enquête publique peut être considérée comme satisfaisante, ayant permis de favoriser la participation du public et d'assurer une information accessible aux habitants concernés.

2) Dans le cadre de l'enquête publique, pourriez-vous préciser quels enseignements majeurs issus de la concertation préalable ont été intégrés au projet et en quoi ces éléments ont influencé les choix présentés ?

### - Réponse d'I.D.F.M :

La concertation préalable s'est tenue du 25 mars au 26 avril 2019 et le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 12 décembre 2019. Le bilan de la concertation est intégré aux annexes du dossier d'enquête et les enseignements sont présentés dans la pièce H *Annexes, avis émis sur le projet et réponse du maître d'ouvrage.*

De manière générale, la nécessité du réaménagement du pôle de la gare de Noisy-le-Sec était partagée par les participants. Les principaux enseignements du bilan de la concertation sont les suivants, et ils ont bien été intégrés dans les études préliminaires qui ont servi de support au dossier d'enquête publique :

- La conception d'une gare conforme aux attentes des usagers d'aujourd'hui et de demain (dimensionnement des espaces, accessibilité et mécanisation, services et commerces...) :
  - Lors des études préliminaires, une étude de flux a été menée en comparant la situation actuelle, la situation à horizon 2035 sans le projet et avec le projet, afin de définir les dimensionnements les plus appropriés pour les espaces de la gare. Cette étude a notamment abouti au choix de conserver la passerelle existante en sortie, contrairement au projet présenté à la concertation de 2019 dans lequel la passerelle existante n'était pas conservée.
- La conception des aménagements performants en réponse aux enjeux de déplacement du territoire, tout en accordant une attention particulière aux itinéraires cyclables et aux cheminements piétons :
  - Dans le cadre des études préliminaires, les aménagements proposés correspondent au scénario le plus bénéfique pour les cheminements piétons et cyclables, avec notamment des trottoirs élargis et des accès cyclables autant que possible.
- La préférence du scénario C du parvis haut (avec la démolition du bâtiment de la Rotonde rue Jean Jaurès et de deux immeubles rue de la Gare), tout en recherchant des optimisations :
  - Lors des études préliminaires, la conception du parvis haut a été définie en garantissant un espace dimensionné pour les échanges intermodaux (notamment tram T1 => gare), tout en étant le plus économe en espace et en coût d'investissement. La démolition de la seule Rotonde, tout en conservant les immeubles rue de la Gare, est apparue suffisante pour répondre aux enjeux capacitaires de la gare et ainsi limiter l'impact foncier en comparaison au scénario proposé en concertation.
- La poursuite de la dynamique partenariale et la démarche de concertation continue engagées, dans l'objectif de concevoir un projet partagé par l'ensemble des acteurs du territoire :
  - Le projet de réaménagement du pôle de la gare a fait l'objet de nombreux échanges techniques et politiques avec les partenaires institutionnels et les collectivités, qui ont permis d'aboutir à un projet global coconstruit.

#### **Commentaires du Commissaire-Enquêteur :**

La réponse d'Île-de-France Mobilités apporte des éléments concrets quant à l'intégration des enseignements de la concertation préalable dans le projet soumis à l'enquête publique. Plusieurs ajustements sont mis en avant, notamment :

- Le maintien de la passerelle existante en sortie uniquement, ce qui constitue une évolution par rapport au projet initialement présenté en 2019.
- L'adaptation des cheminements piétons et cyclables, avec l'élargissement des trottoirs et l'intégration des accès cyclables.

La révision du scénario du parvis haut, limitant l'impact foncier en conservant les immeubles rue de la Gare tout en démolissant uniquement le bâtiment de la Rotonde.

Toutefois, si ces ajustements témoignent d'une prise en compte de certains retours de la concertation, il convient de souligner que certaines attentes exprimées n'ont pas trouvé de réponse satisfaisante, notamment concernant :

- L'accès au pôle depuis le nord, sujet central dans plusieurs contributions de l'enquête publique, alors même que les difficultés d'accessibilité pour les habitants du Petit Noisy ont été régulièrement soulignées.

- Le plan de circulation aux abords de la gare, dont l'impact fait l'objet d'interrogations persistantes de la part des riverains et des élus locaux, et pour lequel des études complémentaires ont été demandées.

### 3.2. Thème 2 : Les travaux et leurs impacts sur la population

Ce thème est abordé par 7 des 41 observations recueillies dans les registres mis à la disposition du public sur les lieux d'enquête, par voie dématérialisée ou par courrier postal.

Il regroupe les principales contributions relatives à

- L'impact des travaux sur la population et l'environnement
- La coordination et la planification des travaux

- **Observation n°22 du registre électronique déposée par Mme Sylvie C. de Noisy-le-Sec :**

[...] J'ai bien hâte pour ma part de voir aboutir les travaux qui sont si pesants, mais au moins c'est pour la bonne cause. [...]

- **Observation n°26 du registre électronique déposée par Mme Sylvie V. (Avis de l'ANCA)**

⋮

[...] Tout aménagement est susceptible d'impacter des espaces de nature et leur biodiversité. Nous avons donc examiné l'étude d'impact (pièce E), et plus précisément la partie 4, État initial de l'Environnement. Le milieu naturel est décrit à partir de la page 27. À la page 30, il est affirmé que « le territoire communal, très urbanisé, ne présente pas de milieux naturels propices au développement d'une biodiversité remarquable ». Pourtant ce territoire contient une ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), autour du fort de Noisy, reconnue comme réservoir de biodiversité au SRCE, avec des espèces remarquables, rares, et/ou protégées. [...]

- **Observation n° 6 du registre papier déposée par M. Michel S. de Noisy-le-Sec :**

Je suis inquiet des cheminements piétons/voyageurs pendant la phase chantier. Une étude de la phase transitoire entre la fin de la construction et la destruction du bâtiment existant a-t-elle été réalisée ? Une étude piétons/cheminements a dû être faite et devrait être communiquée pour une meilleure compréhension.

- **Observation n° 8 du registre papier :**

[...] Considérant la triple maîtrise d'ouvrage du projet et la multiplicité des travaux prévus sur d'autres secteurs de la Ville, Noisy-le-Sec souligne l'enjeu majeur que constitue la bonne collaboration et coordination des différentes maîtrises d'ouvrage. [...]

Questions thématiques :
-------------------------

Les habitants expriment un sentiment de lassitude face à des travaux qu'ils perçoivent comme prolongés et impactant fortement leur qualité de vie.

3) Quelles mesures envisagez-vous pour atténuer les nuisances (bruit, poussière, circulation) et améliorer la perception du chantier par la population ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

Il est rappelé en préambule que l'organisation et le phasage des travaux du projet du pôle de Noisy-le-Sec seront précisés et affinés dans le cadre des études ultérieures de conception détaillée (dites d'Avant-Projet et de Projet).

Pour rappel, Île-de-France Mobilités est le maître d'ouvrage des études préliminaires, mais les études de conception détaillée et les travaux seront assurés par les maîtres d'ouvrage identifiés dans le dossier d'enquête : la SNCF pour les travaux de la gare et de ses abords directs, la Ville de Noisy-le-Sec pour l'aménagement des parvis et des rues communales, et le Département de la Seine-Saint-Denis pour les routes départementales.

Île-de-France Mobilités dispose d'un référentiel de conception *Charte chantiers* pour améliorer l'acceptabilité de ses chantiers et éviter ou limiter au maximum les nuisances que ces derniers peuvent produire sur les riverains et usagers. Partant du principe que la phase chantier implique nécessairement des nuisances pour les riverains et les usagers, Île-de-France Mobilités veillera à ce que les maîtres d'ouvrage des travaux s'inscrivent dans le respect des principes de son référentiel.

Les travaux du projet de pôle porteront sur différents espaces, avec des incidences différentes :

- Une première phase de travaux est envisagée sur l'avenue de Bir Hakeim, le boulevard de la République et la rue Jean Jaurès pour reprendre le plan de circulation, intégrer des aménagements cyclables et élargir les trottoirs. Les nuisances seront notamment liées aux incidences sur les circulations routières et sur les accès riverains situés sur ces voiries, accès qui seront maintenus en continu ;
- Une seconde phase de travaux porte sur les travaux de réaménagement de la gare avec la création d'une nouvelle passerelle et d'un nouveau bâtiment voyageur. L'exploitation de la gare sera globalement assurée pendant la durée des travaux, avec quelques périodes de courte durée durant lesquelles l'exploitation des trains sera aménagée (travaux d'abris de quais, grutage de la passerelle, etc.) ;
- Une troisième phase de travaux consistera à aménager les parvis haut et bas. La gare sera maintenue ouverte pendant toute la durée de ces travaux.

L'accès à l'ensemble des habitations, commerces et équipements sera maintenu pendant toute la durée des travaux.

Dans le dossier d'enquête publique, Île-de-France Mobilités présente de nombreuses mesures issues de sa *Charte chantiers* et destinées à réduire les nuisances en phase chantier pour les riverains, telles que :

- **Au sein des emprises :**

- Limitation stricte des emprises nécessaires au chantier ;
- Nettoyage des roues des camions et des routes empruntées en cas de salissures ;
- Optimisation du phasage des opérations pour minimiser les impacts sur le fonctionnement de la gare ;
- Respect du contexte réglementaire relatif au bruit (réalisation de dossiers bruit de chantier par les entreprises travaux, suivi régulier des bruits de chantier, sélection d'engins de chantier peu émetteurs de bruit). Les entreprises devront établir un planning adapté à la sensibilité acoustique du site et aux différents phasages du chantier, afin de prendre en compte la réduction des nuisances.

- **Circulations et accès à la gare :**

- Mise en place d'une signalisation temporaire afin de garantir l'information des usagers et de la clientèle des commerces ;
  - Optimisation du nombre et des durées d'interruption du tram T1 et du RER E ;
  - Mise en place de bus de substitution lors des interruptions de trafic du RER E indispensables pour les travaux du périmètre ferroviaire ;
  - Mise en place de plans de circulation alternatifs (piétons, cycles, automobiles) en cas de besoin, en coordination avec l'ensemble des gestionnaires de voiries concernés.
- Communication à destination des riverains :
- Information et communication régulières et anticipées (site internet, affichage, tractage) auprès des riverains et des usagers sur l'avancement des travaux et leur typologie (travaux plus ou moins bruyants par exemple) et les modifications de l'offre de transports en commun ou des cheminements.

### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

La réponse d'Île-de-France Mobilités apporte des éléments détaillés sur les phases des travaux et les mesures générales prévues pour atténuer les nuisances. L'engagement à limiter l'impact du chantier sur les riverains et les usagers est mis en avant, notamment à travers la Charte chantiers, qui définit des principes pour limiter les nuisances sonores, la poussière et assurer la continuité des circulations.

Toutefois, un point de vigilance doit être souligné concernant la coordination inter-maîtrises d'ouvrage, qui constitue un enjeu majeur au vu de la répartition des responsabilités entre IDFM, SNCF, la Ville de Noisy-le-Sec et le Département de la Seine-Saint-Denis. À ce stade des études (avant-projet), il est sans doute encore trop tôt pour détailler précisément la mise en œuvre opérationnelle de cette coordination. Néanmoins, cette question devra faire l'objet d'un suivi attentif afin d'éviter une superposition de chantiers mal coordonnés, qui pourrait accentuer les perturbations pour les usagers et riverains.

Par ailleurs, si la Charte chantiers d'Île-de-France Mobilités fixe un cadre pour encadrer et limiter les désagréments des travaux, son application effective sur le terrain reste déterminante. L'expérience du chantier en cours du prolongement du tramway T1 à Noisy-le-Sec illustre la complexité de la gestion des nuisances et des circulations en phase de travaux. Cela soulève des interrogations sur la capacité des différents intervenants à traduire ces engagements en actions concrètes et efficaces pour minimiser l'impact des travaux sur le quotidien des habitants.

En conclusion, si les engagements d'Île-de-France Mobilités en matière de gestion du chantier sont affichés, leur mise en œuvre effective et leur suivi sur le terrain resteront des éléments déterminants pour garantir une maîtrise des nuisances et un déroulement des travaux qui préserve autant que possible la qualité de vie des habitants et la fluidité des déplacements.

- 4) Des outils de communication et d'information spécifiques (réunions publiques, outils numériques interactifs, points d'étape réguliers) sont-ils prévus pour maintenir un dialogue constant avec les riverains ?

- Réponse d'I.D.F.M :

Île-de-France Mobilités s'engage à poursuivre le travail partenarial avec les maîtres d'ouvrage et les collectivités impliquées dans la construction du projet depuis son origine, en vue de finaliser le programme du projet dans le cadre des études de conception détaillée d'Avant-Projet et de Projet, puis de dialoguer sur la mise en œuvre du chantier.

Île-de-France Mobilités incitera les futurs maîtres d’ouvrage (SNCF, Ville de Noisy-le-Sec et Département de la Seine-Saint-Denis) à poursuivre la démarche de concertation avec les riverains et le territoire, et de les associer à la conception des aménagements lors des études de conception détaillée puis pendant les travaux. Ile-de-France Mobilités portera une attention particulière sur le fait que la meilleure solution technique, répondant au mieux aux nombreux usages du secteur, soit retenue.

Île-de-France Mobilités s’engage à maintenir le dispositif d’information mis en place, à travers le site internet officiel du projet (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/polegare-noisy-le-sec>) ainsi que la poursuite des dispositifs de concertation en ligne jusqu’à la livraison du projet. Le site du projet pourra être alimenté par tout élément nouveau susceptible de renforcer la compréhension du projet par le public.

La SNCF a par ailleurs l’habitude de mener régulièrement des travaux de grande envergure sur les gares franciliennes. Elle organise des réunions de concertation avec les riverains à chaque nouvelle phase du chantier, afin d’adapter au mieux les modifications des habitudes (cheminements, etc.), d’informer sur les périodes de nuisances sonores, et de prendre en compte les besoins des habitants. Pour diversifier les moyens de communication, des bulletins d’information sur l’avancement des travaux, les périodes de bruit ou autres sont régulièrement distribués par la SNCF dans les boîtes aux lettres des riverains.

### **Commentaires du Commissaire-Enquêteur :**

La réponse d’Île-de-France Mobilités met en avant la volonté de maintenir un dispositif d’information sur le projet via le site internet dédié et d’encourager les maîtres d’ouvrage à associer les riverains lors des phases de conception et de travaux. L’organisation régulière de réunions d’information par la SNCF sur d’autres projets est également mentionnée comme une pratique habituelle.

Toutefois, les outils de communication évoqués reposent essentiellement sur des supports numériques, ce qui peut limiter l’accessibilité de l’information pour certains publics et ne garantit pas une interaction directe et continue avec les habitants. Pour un chantier d’une telle envergure, il pourrait être pertinent de diversifier les canaux de communication, en complément du site internet, par exemple avec :

- Des permanences régulières en présentiel, permettant aux riverains d’échanger directement avec les acteurs du projet.
- Un numéro de téléphone dédié ou une adresse mail spécifique, permettant non seulement d’obtenir des informations, mais aussi de signaler des problèmes et de faciliter les remontées des habitants en cas de difficultés rencontrées pendant les travaux.
- Des bulletins papier d’information distribués périodiquement, notamment dans les quartiers les plus impactés.

En conclusion, si la volonté d’informer est affichée, une diversification des moyens de communication, intégrant des modes d’échange plus accessibles et interactifs, ainsi qu’un dispositif de signalement des problématiques rencontrées, serait de nature à renforcer la transparence et la qualité du dialogue avec les habitants.

5) Pourriez-vous apporter une réponse spécifique à l’avis complémentaire de la commune de Noisy-le-Sec ?

- **Réponse d’I.D.F.M :**

**Rappel de l’avis complémentaire de la Ville de Noisy-le-Sec :**

« Le 30 mai 2024, la Ville a formulé par délibération un avis au titre de l'évaluation environnementale du projet de réaménagement du pôle gare. En complément de cet avis favorable au projet, émettant quelques réserves, et au vu des premiers retours des habitants, partagés lors de notre entretien du 5 décembre 2024, la Ville souhaite insister, dans le cadre de l'enquête publique en cours, sur quelques points d'attention pour permettre la bonne concrétisation du projet.

#### **Accès Gare - Petit Noisy et franchissement des emprises ferroviaires**

L'accès à la gare RER et au centre-ville noiséen depuis le quartier du Petit Noisy est entravé par les infrastructures ferroviaires de la SNCF. Dans ce contexte, la ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq a notamment visé à ouvrir certains secteurs du Petit Noisy, comme la Sablière, sur le reste de la Ville par la création de nouvelles rues et axes routiers.

Notant l'opportunité que constitue le réaménagement du pôle pour les habitants du Petit Noisy, la Ville est favorable à ce que des réflexions complémentaires soient menées pour diminuer le temps et la distance nécessaires aux habitants du Petit Noisy pour rejoindre la gare, minimiser la coupure que constitue le pont Gallieni et assurer la pérennité de ce franchissement ferroviaire.

Cependant, l'étude d'opportunité menée par la SNCF en 2022 démontre une infaisabilité technique à la réalisation d'une passerelle rejoignant le nord du pont Gallieni. Aussi, l'aménagement d'une passerelle d'accès à la gare depuis le nord de Noisy-le-Sec, telle qu'elle est techniquement faisable, c'est-à-dire rejoignant la voie routière au milieu du pont Gallieni, ne constitue pas pour la Ville une solution pertinente du fait de son impact financier et environnemental, mis en regard d'un gain de temps et d'une réduction des distances à parcourir négligeables.

#### **Circulation Routière aux abords du pôle**

Au vu de l'évolution des flux voyageurs anticipée à horizon de la mise en service de la gare réaménagée, il est impératif d'organiser un espace public favorisant l'intermodalité et les mobilités actives. La Ville reste cependant dubitative sur le fonctionnement du plan de circulation proposé dans le schéma de principe et en attente d'études complémentaires permettant d'apprécier son impact routier à horizon 2034 et en périodes de chantier.

#### **Coordination des travaux et réduction des nuisances**

Considérant la triple maîtrise d'ouvrage du projet et la multiplicité des travaux prévus sur d'autres secteurs de la Ville, Noisy-le-Sec souligne l'enjeu majeur que constitue la bonne collaboration et coordination des différentes maîtrises d'ouvrage.

#### **Animation du parvis de gare**

Libérant un parvis généreux, le projet de pôle gare entraîne la démolition du bâtiment dit de la « Rotonde » et de ses commerces. Afin d'éviter les mésusages et de développer des espaces publics valorisés par les riverains et usagers du pôle, la gare devra participer pleinement à l'animation urbaine et commerciale. »

### **Réponses d'Île-de-France Mobilités :**

Extrait de l'avis de la Ville de Noisy-le-Sec : « La Ville est favorable à ce que des réflexions complémentaires soient menées pour diminuer le temps et la distance nécessaires aux habitants du Petit Noisy pour rejoindre la gare, minimiser la coupure que constitue le pont Gallieni et assurer la pérennité de ce franchissement ferroviaire » :

- Ces éléments seront étudiés et approfondis dans le cadre des études ultérieures de conception détaillées dites d'Avant-Projet.

Extrait de l'avis de la Ville de Noisy-le-Sec : « La Ville reste cependant dubitative sur le fonctionnement du plan de circulation proposé dans le schéma de principe et en attente d'études complémentaires permettant d'apprécier son impact routier à horizon 2034 et en périodes de chantier » :

- Les aménagements du plan de circulation proposés portant sur des voiries communales et départementales, les études de conception détaillée d'Avant-Projet seront réalisées par les futurs maîtres d'ouvrage que sont la Ville de Noisy-le-Sec et le Département de la Seine-Saint-Denis. À ce titre, les études de circulation seront approfondies pour analyser les impacts routiers à un niveau local et élargi. Toutefois, Île-de-France Mobilités rappelle que le plan de circulation proposé a été retenu car il permet

de répondre à trois objectifs majeurs : pacifier la voirie au droit du parvis haut, intégrer des aménagements cyclables et élargir les trottoirs sur le boulevard de la République pour les temps d'attente aux arrêts de bus. Ces objectifs devront être poursuivis dans la suite des études.

Extrait de l'avis de la Ville de Noisy-le-Sec : « *Considérant la triple maîtrise d'ouvrage du projet et la multiplicité des travaux prévus sur d'autres secteurs de la Ville, Noisy-le-Sec souligne l'enjeu majeur que constitue la bonne collaboration et coordination des différentes maîtrises d'ouvrage* » :

- Île-de-France Mobilités, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, conservera un rôle de coordination dans la poursuite des études et travaux confiés aux différents maîtres d'ouvrage évoqués précédemment, afin de garantir les objectifs du projet présentés à l'enquête publique. Plus spécifiquement, une mission d'Ordonnancement-Pilotage-Coordination (OPC) sera proposée en phase travaux afin d'assurer la bonne coordination des chantiers entre les différentes maîtrises d'ouvrage du secteur. Les modalités de pilotage de cette mission seront définies entre les différents maîtres d'ouvrage en phases d'Avant-Projet et de Projet.

Extrait de l'avis de la Ville de Noisy-le-Sec : « *Libérant un parvis généreux, le projet de pôle gare entraîne la démolition du bâtiment dit de la « Rotonde » et de ses commerces. Afin d'éviter les mésusages et de développer des espaces publics valorisés par les riverains et usagers du pôle, la gare devra participer pleinement à l'animation urbaine et commerciale* » :

- Le projet prévoit l'installation de commerces au sein de la gare réaménagée, afin de préserver la vie commerciale du quartier.

Île-de-France Mobilités prend acte des autres éléments cités dans l'avis de la Ville de Noisy-le-Sec, qui suit globalement les objectifs du projet de pôle et n'appellent pas de réponses de la maîtrise d'ouvrage.

### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

Certains points soulevés par la Ville, notamment le plan de circulation, la coordination des travaux et l'animation du parvis, sont intégrés aux phases ultérieures du projet. Toutefois, plusieurs aspects méritent d'être approfondis :

- Le plan de circulation : Si IDFM rappelle que les ajustements futurs relèveront des maîtres d'ouvrage compétents, il appartiendra à la Ville de Noisy-le-Sec, en coordination avec le Département de la Seine-Saint-Denis, d'examiner les impacts à long terme et d'apporter les ajustements nécessaires. Je prends note qu'à ce stade, le plan de circulation présenté reste une proposition qui pourra être réévaluée dans les études ultérieures.
- La coordination des travaux : L'annonce d'une mission d'Ordonnancement-Pilotage-Coordination (OPC) constitue un élément positif pour garantir la bonne synchronisation des différents chantiers.
- L'animation du parvis et l'offre commerciale : IDFM mentionne l'installation de commerces au sein de la gare réaménagée, mais sans préciser leur nature ni le processus de sélection. Il serait souhaitable que le choix des commerces soit fait en concertation avec la Ville, afin de garantir une offre cohérente avec les besoins du quartier et les attentes des habitants. De plus,

6) De même, pourriez-vous répondre à l'observation n°6 de M. Michel S. du registre papier ?

- Réponse d'I.D.F.M :

À ce stade d'études préliminaires, les cheminements piétons pendant les travaux ne sont pas encore précisément définis. Les cheminements piétons en phase travaux seront étudiés dans les études ultérieures d'Avant-Projet et de Projet, et répondront aux enjeux de continuité et de sécurité de ces cheminements.

À noter que le bâtiment voyageur existant ne sera démolé qu'une fois la nouvelle passerelle et le nouveau bâtiment voyageur finalisés. En outre, les accès aux habitations, commerces et lieux de travail seront maintenus pendant toutes les phases de travaux.

### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

La réponse d'IDFM apparaît justifiée à ce stade des études, où il est encore trop tôt pour définir précisément les cheminements piétons en phase chantier

7) Quelle réponse apportez-vous à l'avis de l'ANCA ?

- Réponse d'I.D.F.M :

### Rappel du contenu de l'avis de l'ANCA :



**LES AMIS NATURALISTES DES COTEAUX D'AVRON (ANCA)**  
Association loi 1901.  
Agréée jeunesse et éducation populaire.  
Agréée de protection de la nature pour la Seine-Saint-Denis (article 141-1 du Code de l'Environnement).  
Habilitée à participer au débat public dans le cadre d'instances départementales (article L.141-3 du Code de l'Environnement).

**Avis de l'ANCA**  
**sur le dossier d'utilité publique de réaménagement du Pôle gare de Noisy-le-Sec,**  
**en enquête publique du 7 novembre au 9 décembre 2024**

Les remarques de l'ANCA se cantonnent ici à l'objet de l'association, l'étude et la protection de la nature en Seine-Saint-Denis.

Tout aménagement est susceptible d'impacter des espaces de nature et leur biodiversité. Nous avons donc examiné l'étude d'impact [pièce E], et plus précisément la partie 4, Etat initial de l'Environnement  
Le milieu naturel est décrit à partir de la page 27.

A la page 30, il est affirmé que « le territoire communal, très urbanisé, ne présente pas de milieux naturels propices au développement d'une biodiversité remarquable ».

→ **Pourtant ce territoire contient une ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), autour du fort de Noisy, reconnue comme réservoir de biodiversité au SRCE, avec des espèces remarquables, rares, et/ou protégées.**

Les voies ferrées sont d'importants corridors (trames vertes) permettant à la biodiversité de se diffuser. Par ailleurs, le pôle gare est à proximité immédiate d'un cimetière où s'expriment une flore et une faune intéressantes.

Le dossier d'enquête publique indique qu'un « pré-diagnostic » a été réalisé par le bureau d'étude au printemps 2023.

→ **Est-ce que ce « pré » diagnostic en annonce un autre à venir, qui serait plus abouti ?**  
→ Pourquoi réaliser un inventaire au printemps ? Que cherche-t-on réellement ?

Une rapide recherche dans la base de données régionale Géonot idf permet de remarquer qu'il y a eu peu d'inventaires sur le secteur de la gare de Noisy, et que les données sont anciennes.

**On note cependant la présence dans la zone d'étude d'espèces protégées à rechercher.** Ainsi il y a une donnée de moineau friquet (mai 2013) espèce en déclin brutal en Ile-de-France, et des données d'œdipode turquoise et d'œdipode algue-marine, des criquets assez rares qui recherchent sur les ballasts les milieux xérophiles qu'ils affectionnent. Les impacts de ce projet sont donc à rechercher sur les oiseaux et les orthoptères. Un seul passage au printemps est très limité pour observer les oiseaux. Les orthoptères sont observables en août.

Dans cette « étude », les lépidoptères, les orthoptères (sauterelles, criquets), les reptiles et les chiroptères sont notés « potentiels », ce qui ne veut rien dire sinon souligner l'absence d'observations réalisées au bon moment et/ou pour noyer l'absence d'étude d'impact sérieuse.

Nous notons la présence (réglementaire) d'un dossier d'incidences Natura2000. Le site Natura2000 de Seine Saint-Denis est sous la directive « oiseaux ».

Dans les « impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser » (ERC), beaucoup de mesures sont annoncées. **Elles sont sans objet sans un état initial préalable correctement réalisé !** Une mesure de réduction des impacts est proposée avec une **adaptation des façades et des vitrages** pour réduire la possibilité de collision des oiseaux. C'est effectivement une mesure intéressante à mettre en place.

**En résumé, pour ce projet, l'état initial de l'environnement et l'étude d'impact qui en découle doivent être réalisés beaucoup plus sérieusement !**

LES AMIS NATURALISTES DES COTEAUX D'AVRON 44 avenue des Fauvettes 93360 Neuilly-Plaisance  
Tél. 07.82.13.03.50 Email : [association.anca@free.fr](mailto:association.anca@free.fr) Site : <http://www.anca-association.org/>

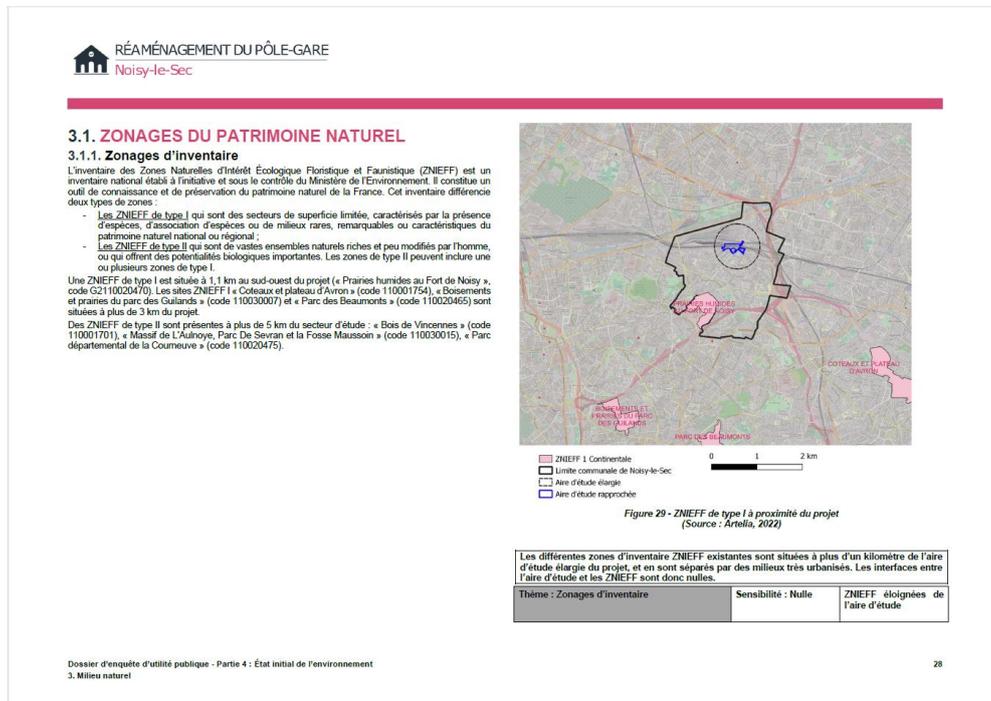
1/1

### Réponse d'Île-de-France Mobilités :

Extrait de l'avis de l'ANCA : « A la page 30 [de l'état initial], il est affirmé que « le territoire communal, très urbanisé, ne présente pas de milieux naturels propices au développement d'une biodiversité remarquable ». Pourtant ce territoire contient une ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique,

faunistique et floristique), autour du fort de Noisy, reconnue comme réservoir de biodiversité au SRCE, avec des espèces remarquables, rares et/ou protégées » :

- La ZNIEFF du Fort de Noisy est bien identifiée et présentée dans la pièce E4 Etat initial de l'environnement du dossier d'enquête publique, comme le montre l'extrait suivant :



Cependant, cette ZNIEFF est située à plus de 1 km de la zone d'étude élargie du projet, et *a fortiori* à plus grande distance encore du périmètre de projet. En outre, le milieu qui sépare la ZNIEFF du périmètre de projet est très urbanisée. Pour ces raisons, il n'y a pas d'interfaces pour les espèces entre la ZNIEFF du Fort de Noisy et le projet de pôle.

Extrait de l'avis de l'ANCA : « Les voies ferrées sont d'importants corridors (trames vertes) permettant à la biodiversité de se diffuser » :

- La Trame Verte et Bleue renvoie à une notion juridique précise et il n'est pas identifié de Trame Verte et Bleue sur le périmètre du projet. Le schéma de Trame Verte et Bleue (TVB) d'Est Ensemble a été adopté le 21 novembre 2017. Il n'a pas identifié de Trame Verte sur le réseau ferré contrairement, à ce qui est affirmé dans la contribution. De la même façon, le projet n'est pas intercepté par des zonages réglementaires, ce que rappelle l'Autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (Ae-IGEDD) dans son avis sur l'évaluation environnementale du projet, qui précise que « *Aucun zonage réglementaire ou contractuel, aucune zone humide ne croisent le périmètre d'étude élargi* ».

Extrait de l'avis de l'ANCA : « Est-ce que le « pré-diagnostic » écologique en annonce un autre à venir et plus abouti ? Pourquoi réaliser un inventaire au printemps ? Que cherche-t-on réellement ? » :

- Il convient de rappeler que l'article R122-5 du code de l'environnement prévoit un principe de proportionnalité aux enjeux du projet dans le cadre d'une évaluation environnementale : « *Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences* ». Sur le pôle de la gare de Noisy-le-Sec, un diagnostic très large a été réalisé (comprenant le cimetière à proximité) afin de recenser les espèces susceptibles d'être présentes, mais surtout susceptibles de subir les nuisances du projet. Il a donc été décidé d'écarter certaines recherches en cohérence avec les dispositions de l'article

R122-5 du code de l'environnement. La pièce E10 *Méthodes et auteurs* du dossier d'enquête publique identifie les passages et les espèces recherchées (Flore et habitats naturels, Reptiles et amphibiens, Oiseaux, Mammifères terrestres et chiroptères, Insectes). En conclusion, les limites d'inventaire pointées par la contribution de l'ANCA ne sont pas applicables en l'espèce et il ne peut être considéré qu'un inventaire complet couvrant les quatre saisons soit la norme. En outre, il est à noter que l'Ae-IGEDD ne relève pas de problèmes de méthodologie sur le pré-diagnostic écologique : « *Les effets sur le milieu naturel sont évalués de façon proportionnée aux enjeux de préservation des milieux naturels et des espèces* » (avis de l'Ae-IGEDD sur l'évaluation environnementale). Un diagnostic écologique plus poussé pourra être réalisé ultérieurement si les procédures environnementales le nécessitent.

Extrait de l'avis de l'ANCA : « *En résumé, pour ce projet, l'état initial de l'environnement et l'étude d'impact qui en découle doivent être réalisés beaucoup plus sérieusement !* » :

- L'état initial et l'étude d'impact présentées dans le dossier d'enquête publique ont été réalisées sérieusement, dans le respect de la réglementation en vigueur. Ces éléments n'ont pas fait l'objet de remarques, ni lors de la vérification de la complétude du dossier par la Préfecture de la Seine-Saint-Denis qui organise l'enquête publique, ni par l'Ae-IGEDD qui a émis un avis sur l'évaluation environnementale du projet.

Île-de-France Mobilités prend acte des autres éléments cités dans l'avis de l'ANCA, qui n'appellent pas de réponses de la maîtrise d'ouvrage.

#### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

Les réponses d>IDFM apportent les clarifications nécessaires sur les points soulevés. La ZNIEFF du Fort de Noisy est éloignée du périmètre du projet, et le réseau ferré concerné ne relève pas de la Trame Verte et Bleue. L'évaluation environnementale a été réalisée conformément aux exigences réglementaires et validée par l'Autorité environnementale, sans remarque sur la méthodologie. Des études complémentaires pourront être menées si les procédures l'exigent.

### **3.3. Thème 3 : Les aménagements prévus par le projet**

Ce thème est abordé dans 14 des 41 observations recueillies dans les registres mis à la disposition du public sur les lieux d'enquête, par voie dématérialisée ou par courrier postal. Il regroupe les principales contributions relatives aux aménagements prévus dans le projet et traite de la qualité des équipements.

Les observations soulignent notamment :

- La nécessité de rénover certaines infrastructures existantes telles que les ascenseurs, les souterrains et les quais, jugés inadaptés ou dégradés.
- L'absence d'équipements spécifiques, comme des déposes-minutes et des emplacements pour taxis, pour faciliter l'accès à la gare, notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- Des interrogations sur la pertinence des espaces cyclables et des stationnements vélos, jugés parfois surdimensionnés au regard des besoins actuels.
- Des demandes de précisions sur le choix des matériaux, les dispositifs de couverture des passerelles et des quais, ainsi que sur la gestion de l'énergie nécessaire au fonctionnement du site.
- Des préoccupations liées à la sécurité des usagers, en particulier sur les quais jugés trop étroits aux heures d'affluence.

Chaque observation soulevant un point précis, il est demandé d'y apporter une réponse afin d'éclairer les choix retenus.

• **Observation n° 2 déposée sur le registre électronique par Mme Corinne E. de Noisy-le-Sec :**

« J'ai assisté à l'école Carnot à une première présentation de ce projet. Pour ma part je trouve qu'il n'est pas assez ambitieux mais je comprends également qu'il y a un budget à respecter ! Je prenais le train tous les jours et il est vraiment temps de refaire cette gare.

En ce qui concerne mes remarques :

- Il serait nécessaire de refaire les ascenseurs qui sont petits et bien sales ! Or à cette question lors de la présentation on m'a répondu que ce n'était pas prévu... Ce serait fort dommage car actuellement ils sont tout à fait représentatifs de la gare actuelle.
- Il me paraît nécessaire aussi de refaire le souterrain qui n'est pas accueillant du tout sale et dans lequel on n'aime pas circuler la nuit.
- J'espère que les quais eux-mêmes bénéficieront d'une rénovation.

Sur la brochure il n'est pas indiqué les sens interdit concernant les voitures qui ont été évoqué et qui sont important pour la vie quotidienne. »

- **Réponse d'I.D.F.M à l'observation n°2 :**

Extrait de l'observation n°2 : « *Il serait nécessaire de refaire les ascenseurs qui sont petits et bien sales ! Or à cette question lors de la présentation on m'a répondu que ce n'était pas prévu... Ce serait fort dommage car actuellement ils sont tout à fait représentatifs de la gare actuelle* » :

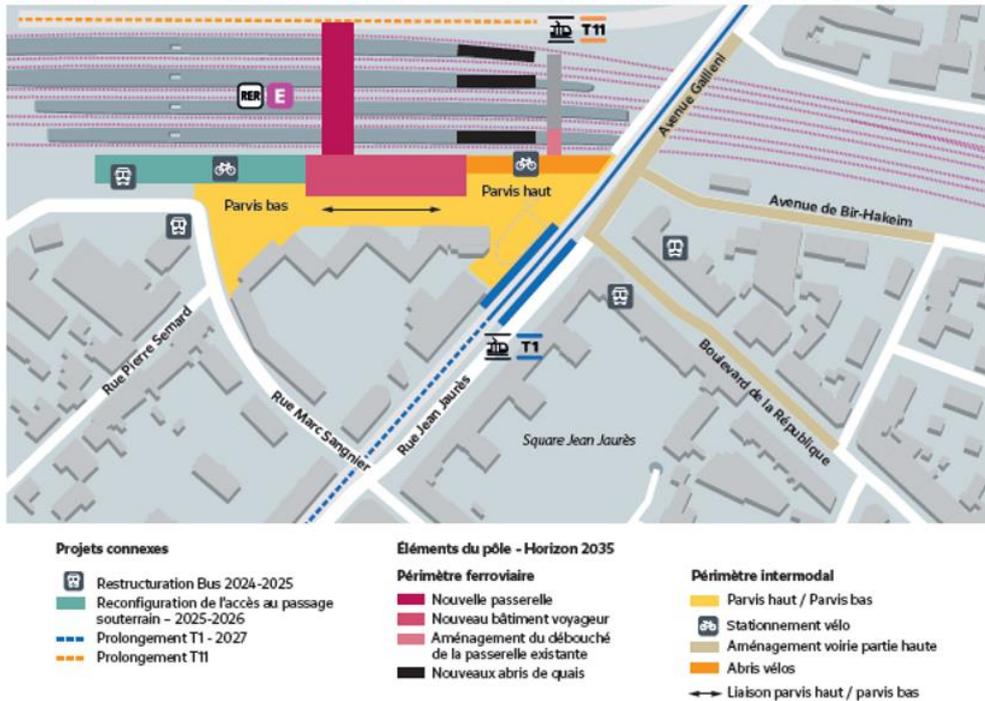
- Il n'est pas prévu de renouveler les ascenseurs existants dans le cadre du projet. Cependant le projet de pôle prévoit de déployer de nouveaux ascenseurs depuis la nouvelle passerelle vers chaque quai (en plus des ascenseurs existants du passage souterrain) ainsi qu'un ascenseur pour accéder au futur bâtiment voyageur depuis la rue de la Gare. Pour toute demande concernant l'entretien des espaces intérieurs de la gare, il convient de se tourner vers la SNCF, gestionnaire de la gare.

Extrait de l'observation n°2 : « *Il me paraît nécessaire aussi de refaire le souterrain qui n'est pas accueillant du tout sale et dans lequel on n'aime pas circuler la nuit* » :

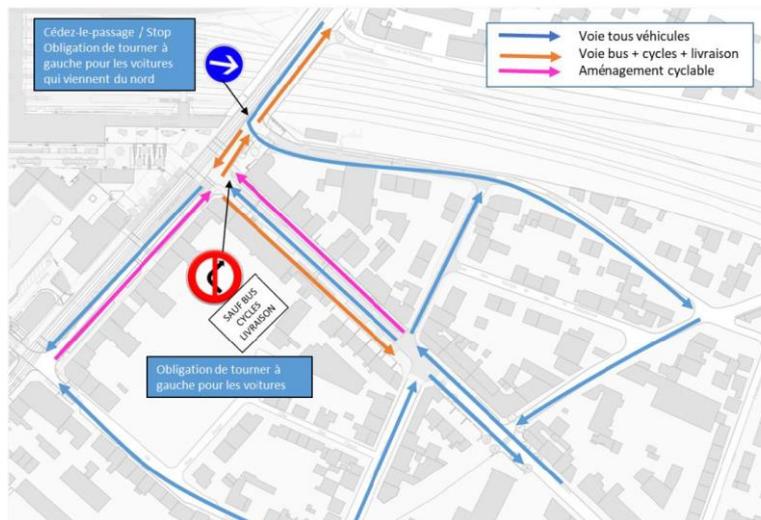
- Dans le cadre du projet de pôle, une mise aux normes du passage souterrain et des quais sera effectuée en fonction des besoins (équipements, éclairage, etc.). Par ailleurs, en amont du projet de pôle, et dans le cadre d'un projet connexe (présenté sur le plan suivant) bénéficiant d'une gouvernance et d'un financement propres, la SNCF prévoit déjà de réaménager l'accès au passage souterrain de la gare. Ce projet permettra notamment de :
- Créer un accès direct depuis l'espace public vers la gare en réorganisant la partie basse du parvis (suppression de quelques places de parking inoccupées pour aménager un passage piéton sécurisé) ;
  - Installer un auvent sous lequel seront relocalisés les services (toilettes accessibles aux personnes à mobilité réduite et ascenseur notamment) ;
  - Aménager environ 400 places de stationnement pour vélos.



## SCHÉMA DES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS DU PROJET DE PÔLE-GARE DE NOISY-LE-SEC



En revanche, le projet prévoit bien une réorganisation du plan de circulation routière du quartier, visible notamment dans la pièce B *Notice explicative* du dossier d'enquête publique :



### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

La réponse d'Île-de-France Mobilités apporte des éléments précis à chaque point soulevé dans l'observation, en clarifiant les actions prévues dans le cadre du projet et celles qui relèvent d'autres maîtrises d'ouvrage.

- **Observation n° 4 déposée par M. Michel S. sur le registre électronique**

[...] Entre l'offre "très réduite actuelle" et les 750 places (1 225 objectifs) mentionnées dans le Projet, ce chiffre semble surdimensionné par le Projet (voir la sous-utilisation de la Grande Halle Vélos Gare du Nord, article du Parisien du 2 novembre 2024) [...]

- **Réponse d'I.D.F.M à l'observation n°4 :**

**Rappel du contenu de l'observation n°4 :**

« *PIECE B Notice Explicative*

§ 1.2.4. *Les opérations connexes : requalification de l'accès secondaire de la Gare*

---- *nouvelle offre conséquente en places de stationnement vélo (480 places)*

§ 4.2.1. 1....*Prise en compte des vélos en termes d'accès (page 48/84) : intégrer le Schéma Directeur du stationnement Vélos 2020 IDFM 1225 places vélos*

§ 4.2.3.3. *Élément Pl.3 (page 62/84): 270 places vélos*

*Entre l'offre "très réduite actuelle" et les 750 places (1 225 objectifs) mentionnées dans le Projet, ce chiffre semble surdimensionné par le Projet (voir la sous-utilisation de la Grande Halle Vélos Gare du Nord, article du Parisien du 2 novembre 2024) »*

**Réponses d'Île-de-France Mobilités :**

Extrait de l'observation n°4 : « *Nouvelle offre conséquente en places de stationnement vélo (480 places) » :*

- Ce chiffre se rapporte à la création de 480 places prévue par le projet de requalification de l'accès au passage souterrain de la gare, projet connexe indépendant du projet de pôle et bénéficiant d'un mode de financement propre. Ces premiers aménagements seront réalisés en amont du projet de pôle, à horizon 2026. Les stationnements vélos alors mis en place permettront d'offrir un retour d'expériences sur les pratiques sur ce pôle, afin de réajuster le cas échéant le stationnement vélos sur le parvis haut dans le cadre des études de conception détaillée.

Extrait de l'observation n°4 : « *Intégrer le Schéma Directeur du stationnement Vélos 2020 IDFM 1225 places vélos » :*

- Île-de-France Mobilités a pour ambition de développer le stationnement vélos autour des gares d'Île-de-France. Le Schéma Directeur du Stationnement Vélo – et par conséquent le chiffre de 1 225 places dont il est question ici – est un objectif de dimensionnement vers lequel Île-de-France Mobilités souhaite tendre.

Consciente que la pratique actuelle du vélo à Noisy le Sec est faible, en lien avec le peu d'aménagements cyclables du secteur actuellement, Île-de-France Mobilités propose de ne déployer qu'une partie de l'objectif de 1 225 places à court terme. Les études de conception détaillée d'Avant-Projet et de Projet devront permettre d'identifier des réserves foncières qui permettront d'augmenter l'offre de stationnement vélo pour atteindre cet objectif de 1 225 places, et de la déployer si la demande le nécessite.

Extrait de l'observation n°4 : « *270 places vélos » :*

- Ce chiffre correspond à la seule création nouvelle de stationnements vélos directement portée par le projet de pôle. La création de 270 places sera complétée par un déplacement (sans nouvelles créations de places) de la station Vélib de la rue de la Gare.

Extrait de l'observation n°4 : « *Entre l'offre "très réduite actuelle" et les 750 places (1 225 objectifs) mentionnées dans le Projet, ce chiffre semble surdimensionné par le Projet (voir la sous-utilisation de la Grande Halle Vélos Gare du Nord, article du Parisien du 2 novembre 2024) » :*

- Le développement d'une intermodalité en vélos efficace nécessite d'offrir des équipements de stationnement de vélos en nombre suffisant et connectés à un réseau cyclable permettant d'y accéder de manière continue, confortable et sécurisée. Le projet de pôle de la gare de Noisy-le-Sec étant envisagé sur un horizon de moyen-long terme se doit d'offrir un nombre de places de stationnement adapté. Lors

des études de conception d'Avant-Projet, le nombre de stationnement vélos sera affiné. Il est possible de déployer progressivement l'offre vélos sur le pôle en fonction des besoins. Le développement d'une offre vélos sur la partie basse de la gare dès 2026 dans le cadre du projet connexe de requalification de l'accès au passage souterrain permettra de tirer un retour d'expérience de son utilisation et de réajuster l'offre envisagée dans le cadre du pôle.

L'article de presse du journal *Le Parisien* du 2 novembre 2024 cité précise que la grande halle vélo de Gare du Nord, très récente, semble sous-utilisée à la date de publication de l'article. Ceci s'explique par sa nouveauté. L'estimation du dimensionnement nécessaire pour cette halle est de 2 000 places (600 places en consigne fermée et 1 400 places en libre-accès). Pour juger de l'efficacité du dimensionnement d'un tel équipement, il convient d'attendre un retour d'expérience à moyen terme. Il faut en effet attendre que la halle vélo se fasse connaître du grand public pour observer sa réelle occupation. En outre, il n'y a pas à ce stade d'infrastructures cyclables qui y amènent directement, ni suffisamment de signalétique pour l'identifier.

#### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

Île-de-France Mobilités clarifie la répartition des places de stationnement vélo entre les différents projets et souligne la possibilité d'un déploiement progressif en fonction des besoins réels, ce qui semble une approche pertinente. Il est en effet difficile d'anticiper précisément la demande sans une infrastructure cyclable développée et sécurisée à proximité de la gare. Ce type d'équipement relève d'un cercle vertueux : sans espaces de stationnement suffisants, la pratique du vélo peine à se développer, mais sans un usage affirmé, il est difficile de justifier un dimensionnement ambitieux dès le départ. L'approche retenue, combinant un déploiement initial et une réserve foncière pour d'éventuelles extensions, paraît donc cohérente avec cette logique évolutive.

- **Observation n° 9 déposée sur le registre électronique par Mme Colette S. sur le registre électronique**

[...] Lors de la réunion publique du 19 juin 2024, la question a été posée :  
**Intervention 6 :** Une participante souhaite savoir s'il y aura des dépose-minutes pour les particuliers et les taxis afin que les personnes à mobilité réduite puissent accéder au pôle-gare. Il a été répondu et noté dans le compte-rendu mis en ligne sur le site du pôle gare : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/polegare-noisy-le-sec/actualites/compte-rendu-reunion-publique-19-juin>

**IDFM constate une absence de respect du principe du dépose-minute**, au profit d'un stationnement long ou de stationnement sauvage qui entravent le bon fonctionnement de ce système.

Je ne retrouve pas trace d'un dépose/reprise minute dans les aménagements autour du pôle gare dans le dossier d'enquête publique ni d'emplacement réservé à des taxis. [...]

- **Réponse d'I.D.F.M à l'observation n°9 :**

Le projet ne prévoit pas de créer de places de dépose-minute ni d'emplacements réservés aux taxis à proximité de la gare. La gare de Noisy-le-Sec est située en milieu urbain très dense dans lequel le rabattement vers la gare s'opère déjà à 95 % en modes actifs, en bus ou en tram. En outre, l'un des objectifs du projet est de favoriser l'usage des transports en commun et des modes actifs afin de contribuer au report modal depuis l'automobile. Afin de donner le plus d'espaces aux modes actifs dans

un environnement déjà très contraint, le choix a été fait de ne pas intégrer de places de dépose-minute au projet.

Par ailleurs, comme évoqué dans l'avis, les places de dépose-minute, lorsqu'elles existent, sont très fréquemment utilisées à tort comme places de stationnement et perdent ainsi leur utilité première.

### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

L'argument d'Île-de-France Mobilités sur la priorité donnée aux modes actifs et aux transports en commun dans un environnement urbain dense est compréhensible et cohérent avec les objectifs du projet. Toutefois, la justification reposant sur les incivilités et le mauvais usage des déposes-minutes interroge, car elle revient à renoncer à un dispositif potentiellement utile plutôt qu'à envisager des solutions de régulation. Des technologies existent aujourd'hui pour encadrer ces usages, comme la vidéosurveillance intelligente par exemple. L'absence totale de dépose-minute pourrait pénaliser certains usagers, notamment les personnes à mobilité réduite ou celles ayant besoin d'un accès facilité à la gare.

#### • **Observation n° 15 déposée sur le registre électronique par Mme Aloïs A. sur le registre électronique**

[...] 1) Je ne comprends pas pourquoi le projet ne prévoit pas la reconstruction d'un nouvel abri filant sur le quai 2. Ceci pour harmoniser l'architecture mais surtout pour proposer un abri aux voyageurs, ce quai servant de quai de secours et étant desservi durant les périodes de travaux sur la ligne.

2) Bien évidemment, il faudra conserver tous les arbres existants de la zone PI.5 Parvis bas.

3) Je n'ai pas vu d'information sur le système constructif des abris filants de quai et de la passerelle (bois, métal, béton...). Cela a un impact sur l'environnement et le coût du projet.

4) Je note que les circulations verticales de la nouvelle passerelle seront composées d'ascenseur, d'escalier fixe et d'escalier mécanique. Des escaliers mécaniques dans les deux sens seraient appréciables.

5) Je n'ai pas trouvé d'information sur la couverture des circulations verticales de la nouvelle passerelle. Il faudra prévoir une couverture de celles-ci raccordée aux abris filants de quai.

6) Je n'ai pas vu d'étude sur l'énergie électrique. Puissance actuelle vs puissance future ? Le projet devra-t-il prévoir de nouveaux transformateurs électriques de quartier à installer ? [...]

#### **Réponse d'I.D.F.M à l'observation n°15 :**

Extrait de l'observation n°15 : « *Je ne comprends pas pourquoi le projet ne prévoit pas la reconstruction d'un nouvel abri filant sur le quai 2. Ceci pour harmoniser l'architecture mais surtout pour proposer un abri aux voyageurs, ce quai servant de quai de secours et étant desservi durant les périodes de travaux sur la ligne* » :

➤ Il n'est pas prévu d'abri sur le quai 2 car aucun RER E ne s'y arrête en situation nominale.

Extrait de l'observation n°15 : « *Il faudra conserver tous les arbres existants de la zone PI.5 Parvis bas* » :

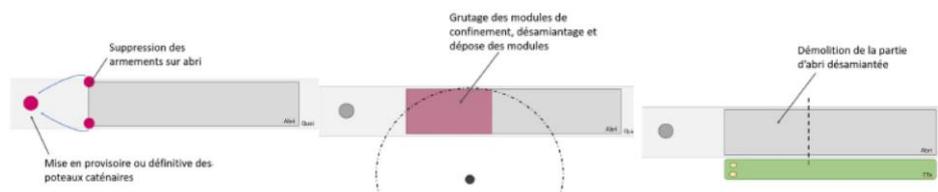
➤ Le projet prévoit bien de conserver tous les arbres existants, mais également de créer des espaces végétalisés en complément.

Extrait de l'observation n°15 : « Je n'ai pas vu d'information sur le système constructif des abris filants de quai et de la passerelle (bois, métal, béton...). Cela a un impact sur l'environnement et le coût du projet » :

- Les méthodes constructives pour les abris de quais ainsi que de la nouvelle passerelle sont présentées dans la pièce B *Notice explicative*.

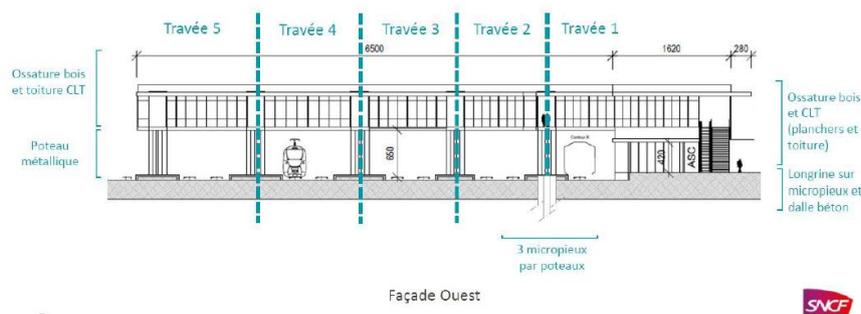
Méthodes constructives des abris de quais : L'une des complexités de ces travaux est liée au fait que les abris sont supports d'armements caténaires qu'il faut déplacer avant leur démolition. La méthodologie proposée se décompose en trois phases :

- Désamiantage, prévu de nuit pour faciliter les accès par le quai, hors exploitation de la gare ;
- Déplacement des poteaux caténaires situés à proximité des abris ;
- Démolition/retrait des abris par sciage et grignotage à l'aide de pelles rail-route et de trains-travaux pour l'évacuation des gravats.



Les matériaux qui seront utilisés pour la construction des nouveaux abris de quais seront définis en phase d'études de conception détaillée.

Méthodes constructives de la nouvelle passerelle : La passerelle, décomposée de cinq travées, repose sur deux poteaux par quai, alignés au centre du quai pour échapper au gabarit des trains. Au vu des caractéristiques du sol, les poteaux, les fosses des ascenseurs et escaliers mécaniques et les escaliers fixes reposeront sur les micropieux de type III de profondeur variable et de diamètre 25 cm. Ces éléments seront encore approfondis lors des études de conception détaillée à venir.



Les poteaux et le tablier sont en structure métallique tandis que la partie supérieure est en ossature bois comme le bâtiment voyageur. La réalisation de la nouvelle passerelle est complexe car s'inscrivant dans un environnement très contraint, avec à la fois de nombreux câbles indispensables à l'exploitation de la gare et de l'ensemble du faisceau ferroviaire, et peu d'espaces de chantier disponible.

Extrait de l'observation n°15 : « Je note que les circulations verticales de la nouvelle passerelle seront composées d'ascenseur, d'escalier fixe et d'escalier mécanique. Des escaliers mécaniques dans les deux sens seraient appréciables » :

- Le projet prévoit bien des accès aux quais par escaliers mécaniques, de même que des ascenseurs et escaliers fixes. Un seul escalier mécanique est prévu pour chaque quai, car la largeur des quais est

insuffisante pour insérer deux escaliers mécaniques, et qu'un élargissement des quais est rendu impossible par la position des voies ferrées. Toutefois, chaque escalier mécanique sera réversible, ce qui permettra d'adapter leur sens de circulation en fonction des modalités d'exploitation de la gare.

Extrait de l'observation n°15 : « *Je n'ai pas trouvé d'information sur la couverture des circulations verticales de la nouvelle passerelle. Il faudra prévoir une couverture de celles-ci raccordée aux abris filants de quai* » :

- À ce stade, le choix concernant la couverture de la passerelle et des circulations verticales n'a pas encore été arrêté. Cependant, la SNCF indique qu'il existe des modèles d'escaliers mécaniques pouvant être installés en extérieur sans couverture, comme ceux qui ont été installés à la nouvelle gare de Nanterre-la-Folie.

Extrait de l'observation n°15 : « *Je n'ai pas vu d'étude sur l'énergie électrique. Puissance actuelle vs puissance future ?* » :

- L'étude des consommations énergétiques du projet est présentée dans la pièce E5 *Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser*. Les ambitions de la SNCF Gares & Connexions seront intégrées à la conception du projet de réaménagement du pôle-gare et permettront de diminuer les consommations énergétiques du projet :
- Viser une réduction de 20 % des consommations en 2025 et de 50 % en 2050 (en énergie finale par rapport à 2015) ;
  - Viser un objectif 0 % d'énergies fossiles et 50 % d'énergies renouvelables d'ici 2035 et 100 % en 2050 ;
  - Produire autant d'électricité que la quantité consommée dès 2050.

Le détail de l'estimation des consommations énergétiques, estimées en tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (tCO<sub>2e</sub>), est présenté dans le tableau suivant :

	Postes d'émissions retenus	Métrés et quantités relatives aux postes d'émissions retenus	Facteur d'émissions associés	Emissions carbone en tCO <sub>2</sub> e/an	Source pour le facteur d'émission
<b>Nouveau bâtiment voyageurs</b>					
PF2	Consommations énergétiques du bâtiment	170 033 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	8,8	ADEME (mix énergétique moyen en 2022)
PF1 PF3	Consommations énergétiques des circulations verticales	55 000 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	2,9	
	Escalier mécanique	5000 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	0,3	
	Ascenseurs pour l'accès au bâtiment voyageur depuis le parvis bas	50 000 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	2600	
<b>Nouvelle passerelle</b>					
	Consommations énergétiques de la passerelle	2 680 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	0,1	ADEME (mix énergétique moyen en 2022)
	Consommations énergétiques des circulations verticales de la passerelle	275 000 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	14,3	
PI4	Escalier mécanique	5000 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	1,3	
PF1/ PF3	Ascenseurs pour l'accès au bâtiment voyageur depuis le parvis bas	250 000 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	13,0	
	Entretien annuel de la passerelle (entretien en tant qu'ouvrage d'art)	670 m <sup>2</sup> de tablier	0,147 tCO <sub>2</sub> e/m <sup>2</sup>	98,5	CEREMA
<b>Quais</b>					
	Consommations énergétiques liées aux circulations	25 100	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	1,3	ADEME (mix énergétique moyen en 2022)
<b>Parvis</b>					
	Consommations énergétiques liées aux circulations	6 360	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	0,3	ADEME (mix énergétique moyen en 2022)
<b>Abris</b>					
PF4	Abris de quais	4 120 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	0,2	ADEME (mix énergétique moyen en 2022)
PI3	Abris vélos	1 580 MWh/an	0,000052 tCO <sub>2</sub> e/kWh	0,1	ADEME (mix énergétique moyen en 2022)
<b>Ensemble du pôle gare</b>					
PF	Installations photovoltaïques	280 MWh/an	0,055 tCO <sub>2</sub> e/MWh	15,4	ADEME, 2022
	Déchets non dangereux	35,2 t/an	0,022	0,77	EGIS d'après communication de IDFM sur les déchets en gare
	Entretien annuel des chaussées en enrobé	0,9 km de voie	1,8	1,62	CEREMA
<b>TOTAL en tCO<sub>2</sub>éq</b>					<b>144,4 tCO<sub>2</sub>e/an</b>

En exploitation, la consommation énergétique totale de l'ensemble du pôle-gare est estimée à 144.4 tCO<sub>2</sub>e par an.

Extrait de l'observation n°15 : « *Le projet devra-t-il prévoir de nouveaux transformateurs électriques de quartier à installer ?* » :

- Le niveau d'études actuel ne permet pas de déterminer la localisation d'éventuels nouveaux transformateurs électriques. Ces éléments seront affinés en phase d'études de conception détaillée de Projet.

## Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

J'estime qu'Île-de-France Mobilités répond de manière détaillée et technique à chaque point soulevé dans l'observation.

- **Observation n° 25 déposée sur le registre électronique par M. Patrick L. (Conseiller Municipal de Noisy-le-Sec et Vice-Président d'Est-Ensemble)**

[...] - La SNCF reconnaît en réunion publique que la largeur du quai (4) dans sa partie la plus étroite ne permet pas aux voyageurs de stationner sans se mettre en danger. Or dans le projet soumis à enquête, il n'est pas prévu d'aménagement de sécurité ou un élargissement de ce quai. La sécurité des voyageurs continuera donc à être menacée, notamment aux heures d'affluence. Les accidents parfois mortels dus à l'étroitesse des quais sont fréquents, les trains à grande vitesse frôlent les voyageurs et cette situation ne peut pas perdurer. En tant qu'élu, j'attends un réaménagement des quais qui permette aux usagers de transiter en toute sécurité. [...]

### Réponse d'I.D.F.M à l'observation n°25 :

#### Rappel du contenu de l'observation n°25 :

*« À titre personnel, je tiens brièvement à compléter l'avis donné en conseil municipal le 30 mai dernier. Je me permets d'attirer votre attention sur quelques points qui me semblent essentiels : La sécurité des usagers*

- *La SNCF reconnaît en réunion publique que la largeur du quai (4) dans sa partie la plus étroite ne permet pas aux voyageurs de stationner sans se mettre en danger. Or dans le projet soumis à enquête, il n'est pas prévu d'aménagement de sécurité ou un élargissement de ce quai. La sécurité des voyageurs continuera donc à être menacée, notamment aux heures d'affluence. Les accidents parfois mortels dus à l'étroitesse des quais sont fréquents, les trains à grande vitesse frôlent les voyageurs et cette situation ne peut pas perdurer. En tant qu'élu, j'attends un réaménagement des quais qui permette aux usagers de transiter en toute sécurité.*
- *Dans la configuration présentée, des voies de circulation mixte sont prévues aux abords du pôle gare et des zones de stationnement sur voirie sont maintenues (bd de la République, av de Bir Hakeim). On peut craindre une mise en danger des piétons et des cyclistes notamment par la dépose sauvage de voyageurs. Les chauffeurs de véhicules sont souvent peu scrupuleux et ils n'hésitent pas à s'arrêter en pleine voie. Un site propre à la circulation des cyclistes devrait être aménagé sur le pont Galliéni et la circulation des véhicules de particuliers devrait être interdite sur le tronçon PI4.1.*
- *Les décennies à venir vont être marquées par des événements climatiques de plus en plus extrêmes. Vents violents, intempéries et canicules risquent fortement d'éprouver la résistance des hommes et du matériel. On prévoit sur la région parisienne des températures qui pourront ponctuellement dépasser 50°C. Sur un tel réaménagement, il est de notre devoir d'anticiper de telles situations et je remarque qu'elles n'ont pas été prises en compte. Le projet reste très minéral et reflète l'image d'un îlot de chaleur urbain. Le béton et l'enrobé sont très largement utilisés, les toitures ne sont même pas végétalisées. Les zones de pleine terre et ombragées sont beaucoup trop rares. Il serait donc nécessaire de reprendre le projet en utilisant des matériaux biosourcés et issus du réemploi, et d'intégrer la résilience climatique comme contrainte.*

*La fonctionnalité du pôle d'échanges multimodal*

- *La Plaine de l'Ourcq et le quartier dit du petit Noisy se densifient fortement, les habitants de ce secteur souffrent du manque d'accessibilité aux transports en commun. Il est donc impératif de leur faciliter*

*l'accès à la gare. La rue Jean Gabin a été créée pour relier une partie de ces quartiers au centre-ville. Les voies ferrées représentent une véritable fracture urbaine. Il est impératif d'ajouter un accès à la gare de l'autre côté du pont Galliéni, en reliant par exemple la passerelle à l'avenue en direction du Petit Noisy.*

*En conclusion, le projet présenté ne tient pas assez compte des insatisfactions (voire dangers) relevées sur le pôle gare existant. Sa conception n'intègre pas la réalité du dérèglement climatique et l'évolution démographique de secteurs en mutation sur Noisy-le-Sec. »*

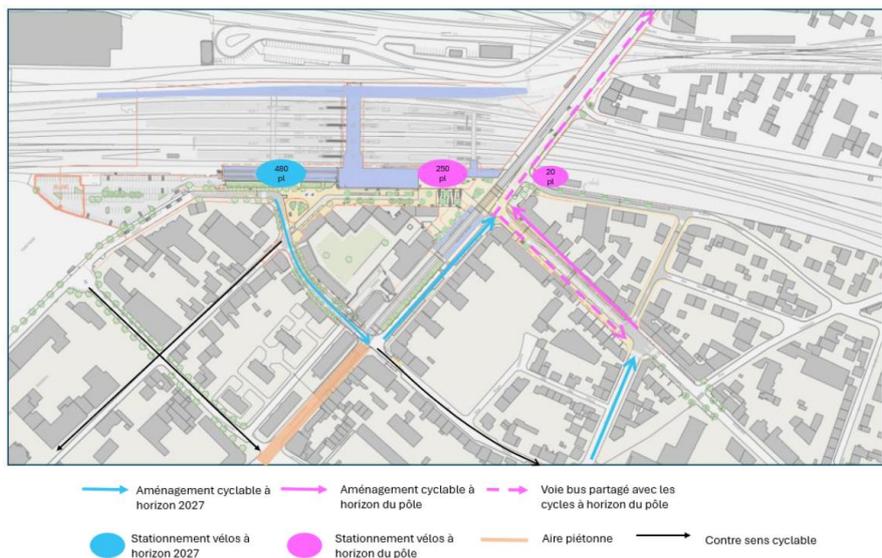
### **Réponses d'Île-de-France Mobilités :**

Extrait de l'observation n°25 : « *J'attends un réaménagement des quais qui permette aux usagers de transiter en toute sécurité* » :

- Il n'est pas possible d'élargir les quais de la gare du fait de la présence actuelle des voies ferrées, dont une modification entraînerait nécessairement un renchérissement du projet dans des proportions le rendant inacceptable sur le plan socio-économique. Cependant, la construction de la nouvelle passerelle permettra d'offrir, en plus du passage souterrain et de la passerelle existante en sortie, des nouvelles trémies situées en milieu des quais, limitant ainsi les cheminements à effectuer sur le quai pour les voyageurs. Ainsi, grâce à la création d'une nouvelle entrée en position centrale des quais (nouvelle passerelle), les voyageurs seront moins concentrés sur les extrémités de quais (passerelle existante et passage souterrain). De ce fait, la sécurité sur les quais sera renforcée par une meilleure répartition des voyageurs sur l'intégralité des quais et l'amélioration de la fluidité des cheminements. Par ailleurs, les abris filants des quais actuels seront remplacés et les poteaux structurels réagencés pour ne pas entraver le passage des voyageurs. Les équipements et le petit mobilier seront également déplacés pour atteindre cet objectif.

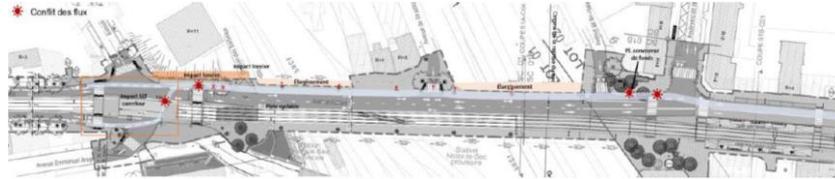
Extrait de l'observation n°25 : « *Un site propre à la circulation des cyclistes devrait être aménagé sur le pont Galliéni* » :

- Le profil étroit du pont Galliéni ne permet pas de réaliser des pistes cyclables dédiées. Divers scénarios d'aménagements cyclables sur le pont Galliéni ont été étudiés dans le cadre du projet et présentés dans la pièce E2 *Etude des variantes et des solutions de substitution*. À l'horizon intermédiaire 2027 dans le cadre du projet de prolongement du tram T1, les aménagements cyclables s'arrêtent au niveau de l'intersection avenue Gallieni / rue Emmanuel Arago / avenue d'Alsace-Lorraine, en amont du pont. La circulation des cycles sur le pont Gallieni s'effectue alors dans la circulation générale.



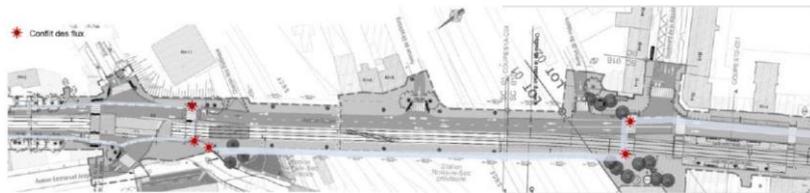
Différents scénarios ont été étudiés dans le cadre des études préliminaires, afin d'insérer un aménagement cyclable sur ce pont, au-delà des aménagements prévus à l'horizon du prolongement du tram T1 :

- Elargissement côté est du pont Galliéni par une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large :



Au nord du pont Galliéni, au niveau du passage insertion axiale en insertion latérale du tram T1, l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle viendrait pincer le trottoir qui n'atteindrait qu'une largeur inférieure à 1 m de large, ce qui n'est pas conforme à la réglementation en vigueur. Ce scénario est ainsi considéré comme non-faisable techniquement, compte tenu des contraintes d'emprises sur le pont et à ses extrémités, imposant soit des trottoirs de largeurs trop restreintes et non-réglementaires, soit un besoin foncier privé estimé à un coût trop élevé avec des contraintes d'altimétrie ne garantissant pas des pentes réglementaires.

- Elargissement côté ouest du pont Galliéni par une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large :

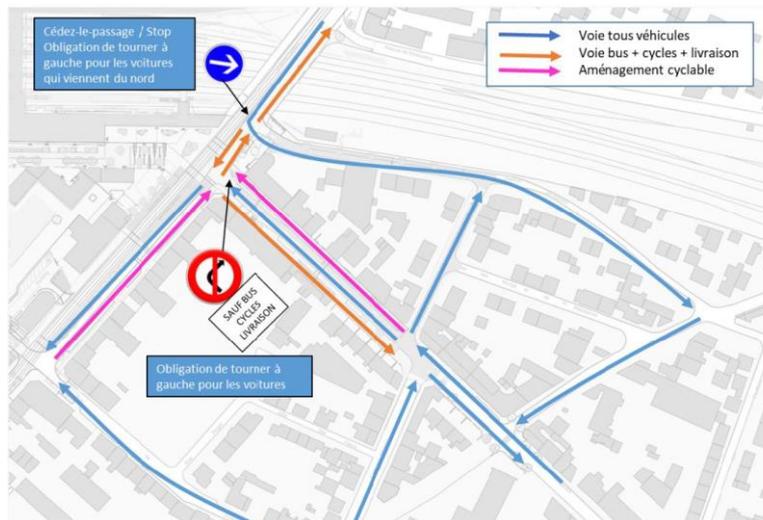


Cette solution se heurte à la présence d'un poste de signalisation ferroviaire qui ne peut pas être déplacé, ne permettant pas un élargissement du pont continu.

Le projet de pôle, à défaut de mettre en place une continuité cyclable dédiée sur le pont, a retenu un principe d'aménagement avec une voie mixte bus/vélos (sans véhicules particulier) dans le sens sud => nord, améliorant ainsi l'accès cyclable sur le pont par rapport à la situation à horizon du prolongement du tram T1.

Extrait de l'observation n°25 : « *La circulation des véhicules de particuliers devrait-êtr interdite sur le tronçon PI4.1* » :

- Le plan de circulation proposé dans le cadre du projet de pôle interdira bien la circulation des véhicules particuliers sur la rue Jean Jaurès entre l'avenue de Bir Hakeim et le boulevard de la République, selon le plan de circulation suivant :



Extrait de l'observation n°25 : « Le projet reste très minéral et reflète l'image d'un îlot de chaleur urbain. Le béton et l'enrobé sont très largement utilisés, les toitures ne sont même pas végétalisées. Les zones de pleine terre et ombragées sont beaucoup trop rares. Il serait donc nécessaire de reprendre le projet en utilisant des matériaux biosourcés et issus du réemploi, et d'intégrer la résilience climatique comme contrainte » :

Le projet s'inscrit bien dans une logique d'écoconception et de lutte contre les îlots de chaleur urbains, et prend en compte les risques climatiques dans l'ensemble de sa conception :

- Vulnérabilité des matériaux : La pièce E7 *Vulnérabilité au changement climatique et aux risques majeurs* du dossier d'enquête publique reprend les principales trajectoires issues de la littérature sur l'évolution du climat, notamment les effets sur les températures observées sur le territoire francilien. Le Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) et le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) se sont exprimés sur les principales incidences du réchauffement climatique sur les infrastructures de transport. Les principales sources de dégradation identifiées dans l'étude d'impact concernent la dilatation des bétons et des aciers et les risques de blocage des dilatations. À noter à ce titre que la réglementation (Eurocode 1 Partie 1-5) applicable prévoit de ne couvrir qu'un intervalle de confiance de température. Il n'existe pas, à ce jour, de recommandations partagées – par exemple une augmentation de la plage de température de 4°C à l'horizon 2100 conforme au Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC) pour la prise en compte d'une augmentation des températures dans le calcul des effets de dilatation dans les structures.
- Plantations : À ce stade, il est bien prévu de choisir des plantations adaptées au réchauffement climatique. Île-de-France Mobilités a développé une charte végétation rappelant ces objectifs et proposant une liste d'arbres susceptibles de résister au stress hydrique. Le projet visera également la réduction des impacts en phase chantier afin de garantir la pérennité des arbres présents sur site : L'entreposage et la circulation sous le houppier seront à proscrire par les entreprises pour éviter les tassements des sols, et es protections seront disposées autour des troncs pour éviter les collisions. Île-de-France Mobilités incitera les futurs maîtres d'ouvrage à intégrer les exigences de sa charte végétation lors des phases de travaux.
- Contribution au rafraîchissement de la ville : Comme présenté dans la pièce E5 *Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser* du dossier d'enquête publique, le projet maintient la végétation actuelle du parvis, avec notamment la conservation de l'alignement d'arbres de la rue de la Gare. Au-delà du maintien de la végétation existante, le projet renforce la végétalisation du site afin de limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain. Le projet vise en effet à désimperméabiliser le parvis, ce qui constitue déjà une amélioration significative de la situation actuelle soulignée par l'Ae-IGEDD : « *Aucun arbre n'est abattu, aucune surface végétalisée n'est détruite ou*

dégradée et au contraire le projet tendra à désimperméabiliser et végétaliser certaines surfaces, ce qui est positif» (avis de l'Ae-IGEDD sur l'évaluation environnementale). Sur le périmètre intermodal, la charte végétation établie par Île-de-France Mobilités prévoit la plantation d'arbres de haut jet lorsque cela est techniquement possible.

Sur le bâtiment voyageur, la SNCF s'est engagée dans une démarche d'amélioration du confort d'été, et plus particulièrement une suppression des surchauffes dans le bâtiment grâce à des aménagements (casquette de protection, végétalisation des toitures pour bénéficier des effets de rafraîchissement par évapotranspiration). Sur les parties du bâtiment voyageur soumises à la réglementation environnementale RE2020, des exigences très strictes sur le confort d'été ont été introduites avec l'indicateur Degré Heure permettant d'estimer le nombre d'heure maximal pendant lesquelles il est acceptable que les locaux soient en situation de surchauffe sur une année-type.

Introduits par les articles L171-4 (bâtiments neufs) et L171-5 (bâtiments existants) du code de l'urbanisme, les dispositifs de végétalisation ou de fourniture d'énergie par le biais de panneaux photovoltaïques ont bien été anticipés. Le bâtiment voyageur de la gare prévoit pour partie l'installation d'une végétalisation en toiture et l'implantation de panneaux photovoltaïques. Les engagements de la SNCF sur l'écoconception des aménagements ferroviaires sont précisés dans une note dite *Energie, Matière, Carbone, Climat, Biodiversité (EMC2B)* :

## Ambitions portées par la MOA

Ambitions SNCF Gares & Connexions

**AREP**



### ÉNERGIE

- Viser une réduction de 20 % des consommations en 2025 et de 50 % en 2050 (en énergie finale / à 2015)
- Viser un objectif 0 % d'énergies fossiles et 50 % d'énergies renouvelables d'ici 2035 et 100 % en 2050.
- Produire autant d'électricité que consommée dès 2050



### CARBONE

- Réduire les émissions carbone de 50% en 2030 par rapport à 2015 (conformité SNBC)
- Augmenter significativement le nombre de places de stationnement vélo sécurisées avec 70 000 places supplémentaires d'ici 2025



### MATIÈRE

- Augmenter la part de matériaux issus du biosourcé, du géosourcé et du réemploi
- Atteindre zéro-déchet non valorisé\* dans les gares et les chantiers à horizon 2035



### CLIMAT

- Adapter nos gares au réchauffement climatique
- Renforcer le confort et la qualité d'air



### BIODIVERSITÉ

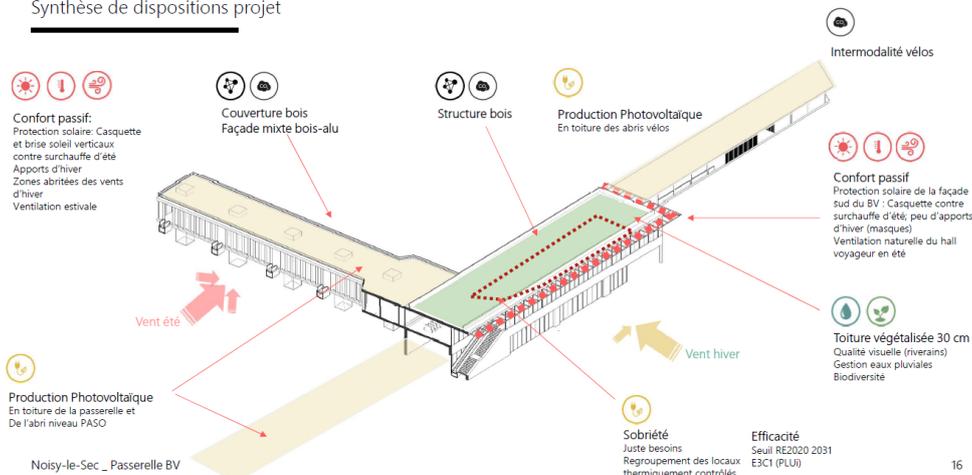
- Déminéraliser et restaurer le vivant
- Sensibiliser le public à la protection de la biodiversité

\*Nota : en tant que signataire de la charte Démocliés, SNCF Gares & Connexions s'est fixé un objectif de taux de valorisation de minimum 70 % des déchets de chantier produits (identique à la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte)

## Approche environnementale

Synthèse de dispositions projet

**AREP**



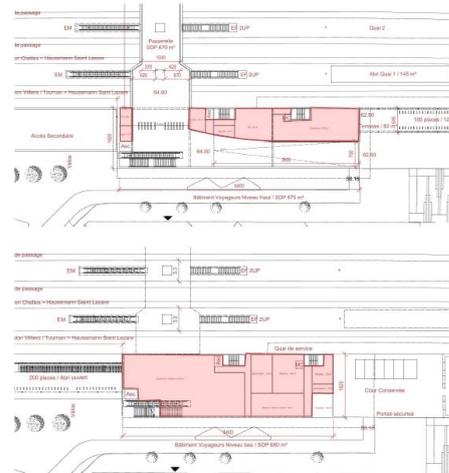
## Energie

Eviter – Réduire – Compenser / Sobriété - Efficacité - Production



### Sobriété :

- limitation des zones à confort thermique contrôlé de manière active, regroupement des besoins thermique.
- Bioclimatisme du BV (peu d'apport d'hiver / éviter la surchauffe estivale)



Noisy-le-Sec \_ Passerelle BV

## Matière

Matériaux locaux et biosourcés - Gestion des déchets



- Réemploi : gisement - recours au réemploi (Diagnostic PMD à faire)
- Structure bois – Recours aux matériaux biosourcés (demande PLUi)
- Récupération des eaux
- Déchet de chantier.
- Démolition BV: volume estimé des gravats ( béton + pierre ): 115 m<sup>3</sup>
- Déchets d'exploitation

Au-delà de ces mesures, il est possible d'envisager – dans les phases ultérieures de conception – une modélisation précisant les températures en surface des revêtements et de mettre en place un indicateur que le projet viserait à améliorer (l'indicateur à optimiser pourrait être le pourcentage du parvis dont les températures sont excessives ou une moyenne des températures sur le parvis).

En ce qui concerne les revêtements de sol, le projet prévoit déjà de privilégier des revêtements clairs, sans toutefois favoriser les phénomènes de réflexions solaires. L'Ae-IGEDD avait souligné ce point lors de sa décision sur la demande d'examen au cas-par-cas : « Il [le projet] prévoit une végétalisation de l'espace public (ombrage) et utilise des revêtements clairs en vue de réduire l'effet d'îlots de chaleur urbains » (Décision de l'Ae-IGEDD suite à son examen au cas par cas).

- Emissions de gaz à effet de serre : Les mesures d'évitement et de réduction présentées au dossier prévoient déjà des actions permettant d'abaisser les émissions de gaz à effet de serre du projet. Les recherches d'optimisations des émissions de gaz à effet de serre seront approfondies dans les phases ultérieures du projet, notamment lors des choix des matériaux en phase Projet. Des exigences en matière d'émissions de gaz à effet de serre devront être intégrées dans les marchés de maîtrise d'œuvre, afin d'obtenir des propositions d'amélioration de l'empreinte carbone du projet (économie circulaire, utilisation de béton bas carbone, recyclage des fraisats d'enrobés, utilisation d'aciers recyclés, etc.). Concernant spécifiquement l'économie circulaire, un diagnostic Produits, Equipements, Matériaux, Déchets (PEMD) a été réalisé sur le bâtiment de la Rotonde à démolir, et d'autres sont menés sur le bâtiment voyageur existant qui sera également démolit. Ces diagnostics ont été introduits par la

Loi Anti-Gaspillage pour une Economie Circulaire (Loi AGECE) n° 2020-105 du 10 février 2020. Ils permettent de favoriser et renforcer la mise en place de démarches d'économie circulaire dans le bâtiment en donnant la priorité au réemploi.

- Infiltration des eaux de pluie : Le projet est soumis aux dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Marne Croult-Enghien-Vieille Mer. Ces deux documents définissent des objectifs ambitieux de gestion des eaux de pluie à la parcelle pour les pluies courantes et pour les pluies de période de retour plus longues. Ces exigences sont reprises dans la pièce E5 *Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser*. La gestion des eaux pluviales sera conforme à la réglementation en vigueur en privilégiant l'infiltration à la parcelle et les éventuels rejets d'eaux de ruissellement sur les voiries (étude à mener en cohérence avec le risque de dissolution de Gypse). La gestion des eaux pluviales respectera les prescriptions du SAGE Croult-Enghein-Vieille Mer, le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 et les prescriptions du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) d'Est Ensemble.

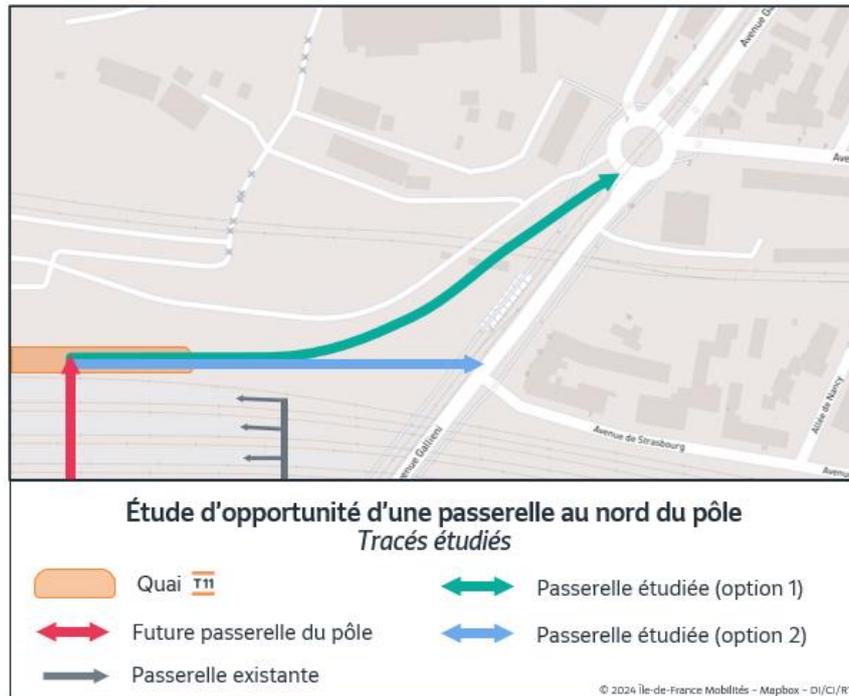
### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

Île-de-France Mobilités apporte des précisions détaillées sur plusieurs aspects soulevés par l'observation. Sur le volet de la transition écologique et de la végétalisation, le projet prévoit des mesures concrètes telles que la dé imperméabilisation des sols, la préservation et l'extension des espaces végétalisés, ainsi que l'adaptation des essences végétales au changement climatique. L'intégration de toitures végétalisées et le recours à des revêtements clairs pour limiter l'effet d'îlot de chaleur vont dans le sens d'une meilleure prise en compte des enjeux climatiques. De plus, les engagements sur la réduction des consommations énergétiques et l'utilisation d'énergies renouvelables participent à une démarche plus vertueuse en matière d'impact environnemental. Ces éléments répondent aux attentes exprimées et marquent une volonté d'amélioration par rapport à l'existant.

La sécurité des quais constitue un enjeu central dans le cadre du réaménagement du pôle-gare, notamment aux heures de forte affluence où la densité de voyageurs peut être particulièrement élevée. Si les études préliminaires ont déjà intégré des dispositifs visant à améliorer la répartition des flux et limiter les concentrations sur certaines zones des quais, il conviendra, lors des phases ultérieures d'Avant-Projet, de s'assurer que ces mesures sont suffisantes et d'identifier d'éventuelles pistes d'optimisation. Une attention particulière devra être portée à la validation des études de flux existantes et à la prise en compte de situations exceptionnelles, telles que des incidents d'exploitation ou des périodes de surcharge, afin de garantir un niveau de sécurité optimal pour les usagers.

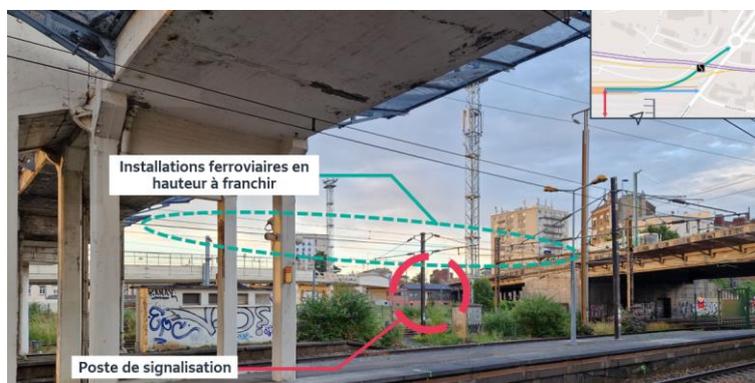
Extrait de l'observation n°25 : « *Il est impératif d'ajouter un accès à la gare de l'autre côté du pont Galliéni, en reliant par exemple la passerelle à l'avenue en direction du Petit Noisy* » :

- La question d'un accès à la gare par le nord afin de desservir le quartier du Petit Noisy n'était pas initialement envisagée au stade des études de faisabilité du projet de pôle. Cette demande a émergé lors de la concertation publique de 2019. À la suite de cette concertation, Île-de-France Mobilités a réalisé une étude d'opportunité et de faisabilité technique d'une passerelle d'accès depuis le nord du faisceau ferroviaire. Cette étude s'est portée sur deux options de passerelles d'accès nord, présentées sur le plan suivant :
- Option 1 : Passerelle qui relierait le futur quai du tram T11 à l'avenue Galliéni en longeant la passerelle actuelle d'accès au centre de maintenance des tram-trains jusqu'au niveau de l'avenue d'Alsace-Lorraine ;
- Option 2 : Passerelle qui relierait le futur quai du tram T11 à l'avenue Galliéni en ligne droite jusqu'au niveau de l'avenue de Strasbourg :



La zone située au nord de la gare de Noisy-le-Sec au-dessus de laquelle serait construite la future passerelle d'accès nord présente actuellement plusieurs équipements et installation techniques nécessaires à l'exploitation ferroviaire de la gare et des voies :

- Un poste de signalisation ;
- Les voies de service d'accès à l'atelier de maintenance tram-train ;
- Les voies principales de la Grande Ceinture, cette dernière constituant l'itinéraire de contournement emprunté par le trafic fret en région parisienne ;
- Trois feux de signalisation ferroviaire.
- Des installations caténaies, notamment 12 poteaux caténaies, l'ensemble des voies présentes dans la zone étant électrifiées ;
- À cela s'ajoute le futur quai et les futures voies à quai du tram T11 pour le prolongement du Bourget à Noisy-le-Sec. Le tracé exact des voies n'est pas connu à date ; il est donc impossible d'affirmer à ce stade si ces voies seront en butoir à leur extrémité est, ou si elles se prolongeront afin de rejoindre les voies d'accès à l'atelier tram-train.



La passerelle devrait donc passer au-dessus des poteaux caténaies, ce qui nécessiterait de remonter la passerelle à plus de 7.50 m de hauteur.

Pour l'option 1, afin de parvenir à franchir la zone ferroviaire située à proximité du poste de signalisation, la passerelle d'accès nord, depuis son extrémité côté voie publique située à 6.80 m au-dessus des voies, devrait être remontée à 7.50 m de hauteur pour passer au-dessus du poste de signalisation et des installations caténaires. Une fois les installations caténaires franchies, elle redescendrait pour rejoindre la passerelle d'accès aux quais située à une altimétrie de 6.50 m.

Ainsi, les installations ferroviaires actuellement présentes dans la zone de construction de la passerelle d'accès nord, au regard de leur densité et des contraintes qu'elles imposent en termes de tracé et d'altimétrie, rendent infaisable techniquement la construction de cette passerelle selon l'option 1, comme le montre le plan suivant :



L'option 2 ne nécessiterait pas de franchir les installations caténaires. Elle ne génère pas d'impact sur la signalisation ferroviaire et permettrait d'éviter de passer au-dessus du poste de signalisation.

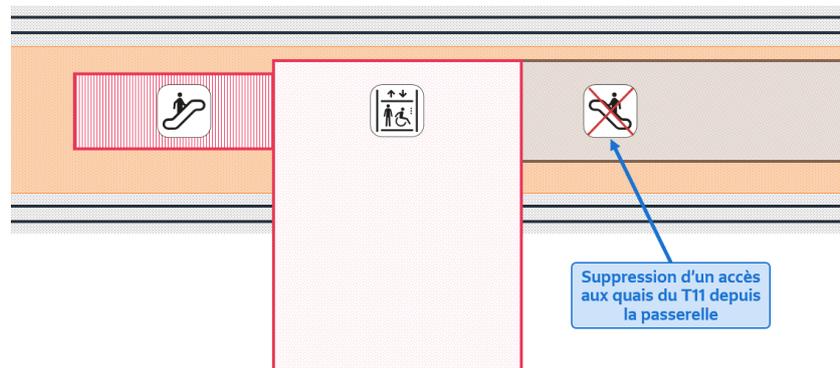
L'option 2 semble donc techniquement faisable au regard des installations ferroviaires existantes, comme le montre le plan suivant :



Néanmoins il convient de noter d'importants impacts pour l'option 2 :

- Impacts sur le futur quai du tram T11 :
- Encombrement d'un futur quai du tram T11 déjà étroit avec les portiques de support de la passerelle ;
- Suppression de la circulation verticale située à l'est entre la future passerelle d'accès aux quais et le futur quai du tram T11. Le quai ne serait desservi depuis la passerelle d'accès aux quais que par une seule circulation verticale.

## IMPACT DE LA PASSERELLE SUR L'ACCÈS AU T11



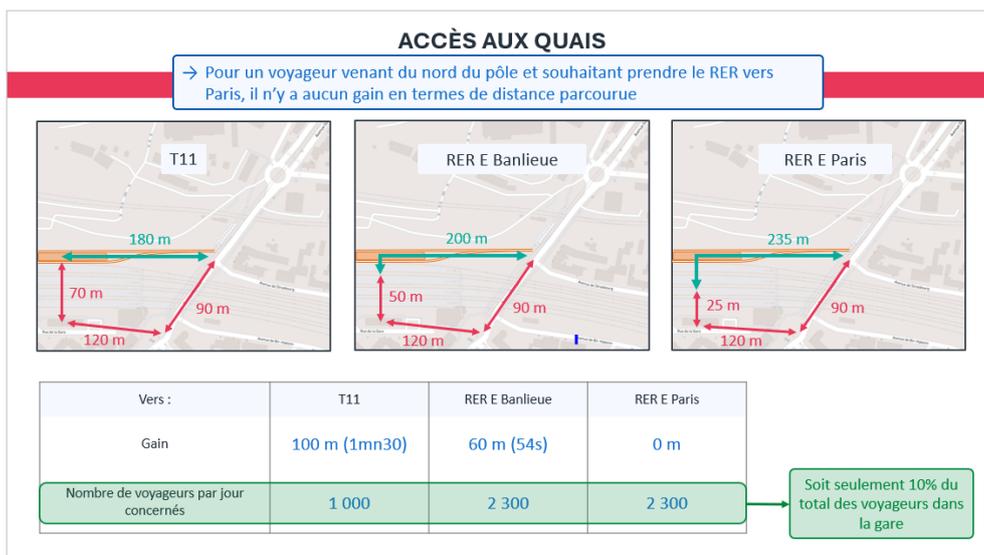
- Impacts sur le pont Gallieni :
- Création d'un flux de voyageurs depuis et vers la passerelle au milieu du pont Gallieni sur un trottoir étroit ;
- Nécessité d'élargir la passerelle au niveau du raccord pour installation des valideurs ;
- Pas de stationnement vélo possible à proximité immédiate de l'entrée de la passerelle, le trottoir du pont Gallieni étant trop étroit pour accueillir ces stationnements.

## IMPACT DE LA PASSERELLE SUR LE PONT GALLIENI

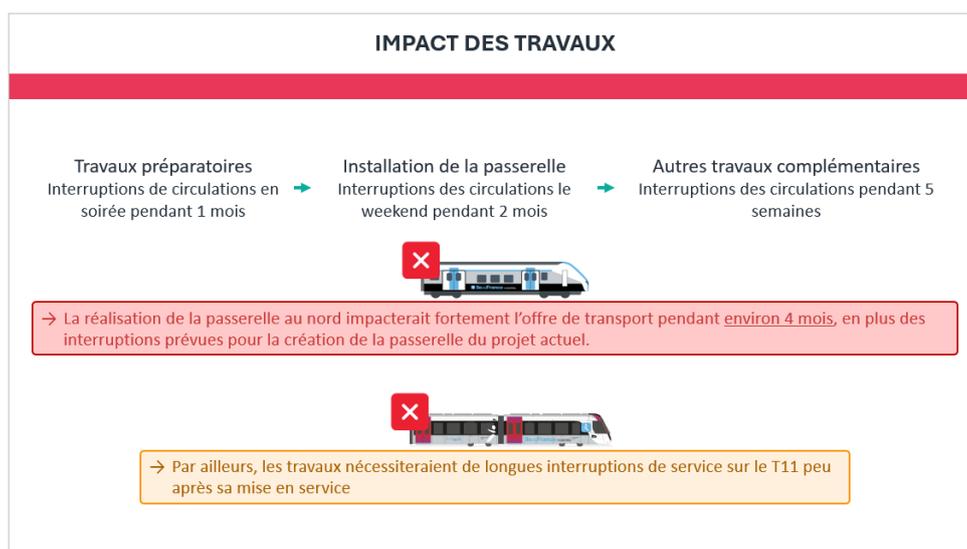


Enfin, une analyse a été réalisée sur les gains de temps obtenus pour les voyageurs du Petit Noisy vers les différents quais de la gare par une passerelle d'accès nord suivant l'option 2. Les résultats sont présentés dans le tableau suivant. Le gain de temps le plus intéressant (1 min 30 s) concerne moins de 2 % des voyageurs qui fréquentent la gare.

D'après les études de flux, le nombre de personnes arrivant à pied ou à vélo depuis les quartiers situés au nord de la gare (Petit Noisy notamment), ou la quittant pour rejoindre les quartiers situés au nord, est estimé à environ 5 600 voyageurs par jour, soit seulement 10 % du total des voyageurs dans la gare et moins de 5% des flux du pôle dans son ensemble.



Compte tenu des nombreuses contraintes ferroviaires, la réalisation de cette passerelle nécessiterait des interruptions temporaires de circulation ferroviaire de nuit et/ou de jour, aussi bien sur le tram T11, le RER E direction régions, que potentiellement sur les voies d'accès à l'atelier des tram-trains et des voies de la Grande Ceinture en fonction de la position de la grue nécessaire au chantier. La circulation routière sur le pont Gallieni devrait également être interrompue durant certaines phases de travaux.



Une étude de l'impact environnemental de la construction de la passerelle a également été réalisée. Cette étude a permis d'effectuer le calcul des émissions liées à la construction de la passerelle sur une durée de vie de 50 ans en tenant compte uniquement des émissions liées aux produits de construction, dans la mesure où ceux-ci constituent le principal poste d'émissions pour une passerelle. Le calcul ne prend pas donc en compte les impacts liés du chantier et à l'exploitation de l'ouvrage (eau, énergie, etc.). À titre d'illustration, la passerelle nord équivaldrait à la construction et à la consommation d'énergie d'un logement collectif de 220 m<sup>2</sup> pendant 50 ans.

En termes de coûts, la réalisation de la passerelle est estimée à environ 9 M€ dans les deux scénarios.

COMPARAISON DES SCÉNARIOS			
Scénario	Scénario 0 (sans passerelle)	Scénario 1 (vers le rond-point)	Scénario 2 (vers le pont)
Faisabilité	+	---	-
Gain de temps	-	+	+
Impact sur les flux	+	-	--
Impact des travaux	+	--	-
Impact environnemental	+	--	-
Coût	0 M€	9 M€	9 M€

Au regard des inconvénients (difficulté technique, coûts d'études et de travaux, impacts des travaux et impact environnemental) comparés aux gains limités pour les voyageurs, la réalisation d'un accès nord à la gare via une passerelle piétonne n'a pas été retenue dans le programme du projet de réaménagement du pôle de la gare de Noisy-le-Sec.

Pour autant, les personnes en provenance du nord disposeront d'alternatives pour se rendre à la gare :

- Le tram T1 avec un nouveau matériel roulant et une meilleure régularité ;
- La marche à pied via le pont Gallieni (trottoir de 3.5 m) puis via le nouveau parvis haut et le nouveau bâtiment voyageur ;
- Le vélo via le pont Gallieni, avec une offre de stationnement prévue au niveau du parvis haut.

### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

L'analyse menée sur l'accès nord a conclu que, parmi les scénarios étudiés, l'option sans passerelle apparaît comme la plus adaptée au regard des contraintes techniques, du coût élevé de réalisation et de l'impact limité en termes de gains de temps pour les usagers concernés. Toutefois, cette conclusion ne signifie pas que les besoins d'accessibilité du quartier du Petit Noisy doivent être écartés.

En effet, l'absence de passerelle implique que le pont Gallieni reste l'axe structurant de liaison entre le quartier et la gare. Il serait donc opportun d'examiner, dans les phases ultérieures d'études, des pistes d'amélioration pour faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes sur cet itinéraire.

### Questions thématiques :

8) Quelles réponses souhaitez-vous apporter aux observations suscitées ?

### Réponse d'I.D.F.M :

**Voir ci-avant les réponses aux observations n°2 (Mme. Corinne S.), n°4 (M. Michel S.), n°9 (Mme. Colette S.), n°15 (Mme. Aloïs A.) et n°25 (M. Patrick L.).**

9) Quel est le nombre actuel de places de stationnement pour vélos disponibles sur le site aujourd'hui (à la date de l'enquête publique) ?

**Réponse d'I.D.F.M :**

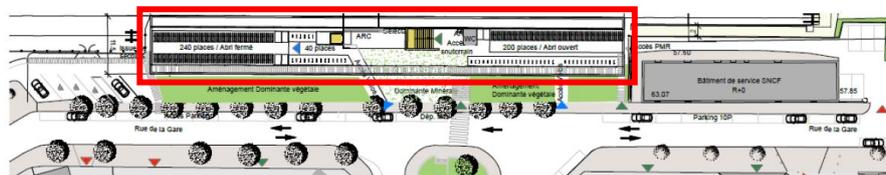
Pour rappel, avant le démarrage des travaux du tram T1, le stationnement des vélos était très peu développé. Il s'organisait en deux poches de stationnement à proximité directe des accès de la gare :

- Un abri vélo de 6 places sur le niveau haut du parvis ;
- Un abri vélo de 20 places sur le niveau bas du parvis, à l'entrée du parking-relais ;
- Une station Vélib était également implantée sur le niveau bas, comprenant 30 places.

Depuis le démarrage des travaux du tram T1, l'abri vélo de 6 places situé au niveau haut du parvis est impacté par les emprises chantier. L'abri vélo de 20 places du niveau bas ainsi que la station Vélib de 30 places ne sont pas impactés par les travaux du tram T1 car situés en-dehors des emprises chantier. L'offre de stationnements vélos disponible au moment de l'enquête publique est donc de 20 places sur le niveau bas du parvis, auxquelles s'ajoutent les 30 places Vélib.

À l'issue des travaux du tram T1, l'abri vélo impacté par le chantier sera restitué avec la totalité de ses 6 places, soit sur le même emplacement qu'initialement en fonction de la disponibilité foncière, soit déplacé de l'autre côté de la rue Jean Jaurès au niveau de l'accès pour les personnes à mobilité réduite à la banque LCL.

Par ailleurs, le projet connexe de réaménagement de l'accès au passage souterrain par la SNCF, offrira 480 nouvelles places de stationnement vélos à horizon 2026, avec 240 places en libre-accès et 240 places en consigne sécurisée, comme présenté sur le plan suivant :



**Commentaires du Commissaire-Enquêteur :**

L'augmentation prévue du nombre de places de stationnement vélo constitue une amélioration bienvenue pour renforcer l'intermodalité.

10) Est-il envisagé de conserver l'emprise prévue pour les abris à vélos tout en équipant ces espaces de manière progressive ? Cela permettrait d'éviter des coûts inutiles, de limiter les risques de vétusté prématurée en cas de sous-utilisation, et de libérer temporairement de l'espace sur le parvis.

**Réponse d'I.D.F.M :**

Le déploiement de 480 places de stationnement vélo dans le cadre du projet de réaménagement de l'accès au passage souterrain évoqué dans la réponse à la question n°9 constituera un premier test pour le projet de pôle qui sera réalisé ultérieurement. Un retour d'expérience sera réalisé à l'issue du projet de réaménagement de l'accès au passage souterrain, afin d'adapter le cas échéant le dimensionnement de stationnements vélos prévus à terme dans le projet de pôle. Il s'agira de définir si cette première amélioration consécutive de l'offre de stationnement vélo autour de la gare (multiplication par près de 10 de l'offre actuelle) est correctement utilisée, sous-utilisée ou saturée. Il est à noter que ce retour

d'expérience devra être analysé au regard des cheminements cyclables menant à ces stationnements, et de leurs caractéristiques en termes de continuité, de confort et de sécurité.

En conséquence, le déploiement de 270 places de stationnement vélo supplémentaires, prévu à ce stade dans le projet de pôle, pourra être réévalué ou phasé dans les études ultérieures d'Avant-Projet et de Projet en fonction de ce retour d'expérience. À titre d'exemples, il existe des dispositifs permettant d'adapter aisément le dimensionnement sans augmenter l'emprise nécessaire, tels que le recours à des doubles-racks permettant de stationner deux vélos sur le même emplacement.

#### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

Cette approche semble raisonnable et adaptée, offrant une flexibilité bienvenue pour ajuster l'offre en fonction des besoins réels et de l'usage constaté.

### 3.4. Thème 4 : Les déplacements aux abords de la gare

Ce thème regroupe 12 observations exprimant des préoccupations variées autour des déplacements liés au projet de réaménagement. Les contributeurs soulignent les conséquences du nouveau plan de circulation routière, notamment l'allongement des trajets pour les habitants du quartier Petit-Noisy et le risque d'isolement accru par rapport au centre-ville. D'autres observations pointent des problèmes de sécurité, en particulier pour les piétons et cyclistes, liés à la configuration du nouveau plan de circulation. Enfin, certaines contributions mettent en avant la nécessité de donner la priorité aux cheminements piétons, jugés essentiels pour les usagers de la gare, tout en révisant la place allouée aux mobilités douces comme le vélo.

- **Observation n° 3 déposée sur le registre électronique par M. Michel S. de Noisy-le-Sec a écrit :**

[...] Dans le sens Petit Noisy vers Centre-Ville, la portion entre Bir Hakeim et République est interdite à tout véhicule hors bus, cycles et livraison. La raison invoquée est la sécurité des usagers par une diminution du nombre de véhicules devant la Gare...Le circuit « tous véhicules » devra donc emprunter successivement Bir Hakeim, Dombasle et République puis Jean Jaurès et les véhicules devront parcourir 450 m au lieu de 50 avec l'impact CO2 correspondant ...Pour rappel : avant les travaux T1, le flux des usagers du tramway devait traverser la voirie pour se rendre à la Gare SNCF; demain cela ne sera plus le cas puisque le terminus Gare T1 a été déplacé vers le Nord. Quant aux usagers bus, les arrêts des lignes 105 et 245 se feront en partie basse. Dans le sens Centre-Ville vers Petit Noisy, le schéma n'indique aucune traversée des véhicules sur le pont Galliéni ! Cela veut dire que, une fois arrivé en Centre-Ville, il faudra se diriger vers la rue du Parc (à l'Ouest) ou l'avenue de Rosny (à l'Est) pour revenir dans notre Quartier.

[...] Ce schéma proposé est INACCEPTABLE car il augmente encore l'isolement de notre quartier avec un important accroissement du temps de trajet. Nous comprenons que l'objectif est de limiter une traversée de ville Nord Sud via Galliéni et

Jean Jaurès. Mais les habitants du Petit Noisy sont sacrifiés. Quid de l'accès des infirmières, des livreurs, des artisans, des personnes à faible mobilité

- **Observation n° 25 déposée sur le registre électronique par M. Patrick L. (Conseiller Municipal de Noisy-le-Sec et Vice-Président d'Est-Ensemble**

[...] Dans la configuration présentée, des voies de circulation mixte sont prévues aux abords du pôle gare et des zones de stationnement sur voirie sont maintenues (bd de la République, av de Bir Hakeim). On peut craindre une mise en danger des piétons et des cyclistes notamment par la dépose sauvage de voyageurs. Les chauffeurs de véhicules sont souvent peu scrupuleux et ils n'hésitent pas à s'arrêter en pleine voie. Un site propre à la circulation des cyclistes devrait être aménagé sur le pont Galliéni et la circulation des véhicules de particuliers devrait-être interdite sur le tronçon PI4.1. [...]

- **Observation n° 16 déposée sur le registre papier par M. Serge B. :**

Notre association a pour objet de participer à la préservation des environs du Square municipal Matoub (proche de la gare) et réunit des riverains de la rue Pierre Sémard attenante à la Gare dans sa partie basse. La rue Semard est le cheminement privilégié des personnes qui sortent de la gare en partie basse. Elle fera l'objet d'une réfection spécifique dans sa totalité. Un des constats partagés est que les trottoirs sont à l'heure actuelle trop étroits et ne rendent pas aisés les déplacements (piétons, poussettes, fauteuils.) et les croisements.

Dans le cadre du projet de réfection de la rue, nous sommes favorables à un élargissement des trottoirs afin de faciliter ces cheminements. Cette réflexion doit se faire en lien avec l'élargissement nécessaire de la voie de circulation (passage d'un bus) qui doit également laisser une place aux vélos.

Si nous sommes favorables à la promotion et au développement des mobilités douces, la place donnée aux déplacements à vélo dans le projet Gare nous semble excessive.

L'ambition du projet à cet égard peut nous laisser craindre qu'indirectement la réfection de la rue Sémard souffre d'une priorisation des voies cyclables au détriment de la circulation piétonne.

La 1ère des mobilités constatées des usagers de la Gare (en accès et en sortie) est piétonne et il nous paraît important prioritairement de traiter celle-ci dans les aménagements et les équipements proposés.

Questions thématiques :
-------------------------

11) Dans le cadre de l'enquête publique, plusieurs riverains ont exprimé leurs inquiétudes concernant les conséquences du nouveau plan de circulation, notamment l'impact du contournement sur des voies sous-dimensionnées, le renforcement de l'isolement du quartier Petit-Noisy par rapport au centre-ville, et les risques d'embouteillages. Par ailleurs, le maire de Noisy-le-Sec et ces conseillers municipaux m'ont indiqué ne pas avoir été consultés sur cette proposition lors des échanges que j'ai eus avec eux.

Pourriez-vous m'indiquer la méthode ayant permis d'aboutir à cette proposition de plan de circulation ?

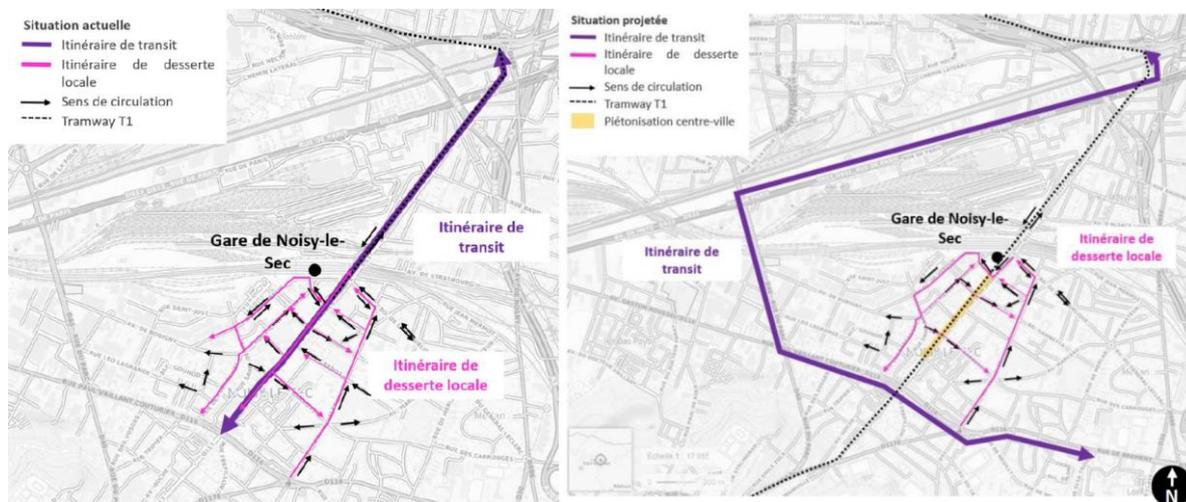
- **Réponse d'I.D.F.M :**

S'agissant de l'affirmation des élus de la Ville de Noisy-le-Sec sur le plan de circulation proposé, Île-de-France Mobilités rappelle ici que l'ensemble des études préliminaires du projet, y compris sur le plan de circulation, ont été menées en étroite concertation avec les collectivités concernées, jusqu'à la validation du programme du projet de pôle par les élus de la Ville de Noisy-le-Sec en Comité de pilotage de novembre 2023. En outre, le Conseil municipal de Noisy-le-Sec a émis un avis favorable sur le projet tel qu'annexé au Schéma de principe et au dossier d'enquête publique le 30 mai 2024 (délibération n° DELIB24-05-11), avec un point de vigilance portant justement sur le plan de circulation proposé.

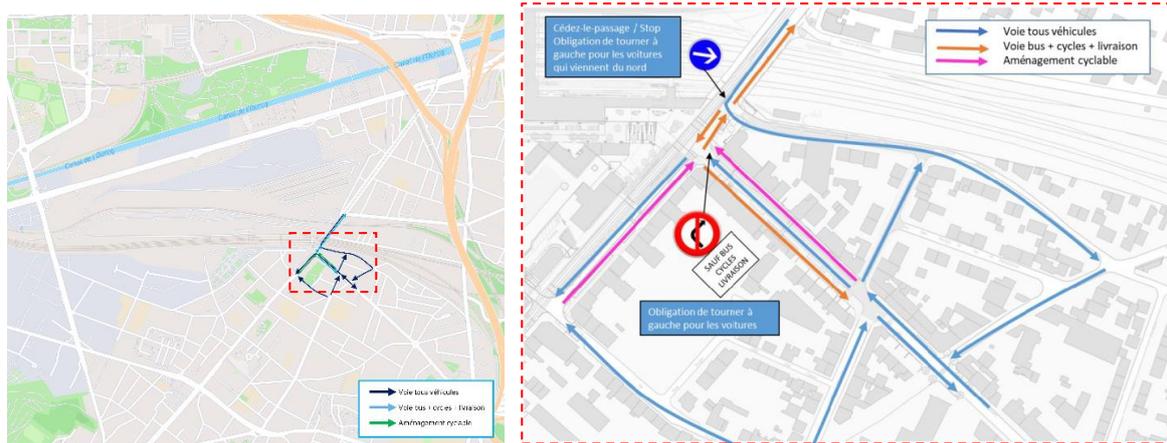
Sur le fond, il convient de rappeler que le projet de prolongement du tram T1 génèrera à sa mise en service une première reprise du plan de circulation aux abords de la gare dès 2027 :

- Le giratoire de la place Jean Coquelin est transformé en un carrefour classique accompagné de traversées piétonnes ;
- Une partie de la rue Jean Jaurès est piétonisée et interdite aux véhicules particuliers entre le carrefour de la rue de l'Union et le carrefour de la rue Marc Sangnier, jusqu'à la rue Adrien Damoiselet ;
- La rue Jean Jaurès est mise à sens unique du nord vers le sud entre le boulevard de la République et la rue Marc Sangnier ;
- Par conséquent, l'itinéraire de transit possible avant l'arrivée du tram T1 via le pont Gallieni et la rue Jean Jaurès, sera alors reporté sur les routes départementales aux abords via la rue du Parc (RD 40), la rue de Paris (RD 933) et l'avenue de Rosny (RD 986).

Les plans ci-dessous présentent les modifications du plan de circulation entre la situation 2020 avant travaux du tram T1 (plan de gauche) et la situation 2027 à la mise en service du tram T1 (plan de droite) :



Les modifications du plan de circulation proposées dans le cadre du projet de pôle s'inscrivent entièrement dans la continuité du plan de circulation mis en place avec la réalisation du projet de prolongement du tram T1. Le nouveau plan de circulation proposé par le projet de pôle de Noisy-le-Sec est présenté sur les plans suivants :



En termes méthodologiques, deux études de circulation ont servi à vérifier le fonctionnement routier et les incidences de trafic du projet de pôle de Noisy-le-Sec à une échelle locale et élargie :

- Une étude de circulation locale sous pilotage d'Île-de-France Mobilités par le bureau d'études CPEV en 2023 ;
- Une étude de circulation sous pilotage du Département de la Seine-Saint-Denis sur un secteur élargi par le bureau d'études SYSTRA.

L'étude à une échelle élargie conclut sur l'absence de congestion du trafic global, malgré une légère hausse du trafic du réseau de desserte locale (notamment sur l'avenue de Bir Hakeim). Un report de trafic vers d'autres axes départementaux est également observable en heure de pointe du matin et du soir dans des volumes faibles. Ce trafic est reporté sur les axes suivants qui ont la capacité de l'absorber, ne générant ainsi aucun risque de congestion :

- Le trafic sud => nord est reporté sur la rue du Parc (RD 40) puis la rue de Paris (RD 933) (+110 véhicules par heure) et sur l'avenue de Rosny (RD 986) direction nord (+50 véhicules par heure) ;
- Le trafic nord => sud charge l'avenue de Bir Hakeim (+190 véhicules par heure) et se déverse ensuite sur d'autres axes de desserte locale (allée Joséphine, avenue Jean Mermoz, allée de la Paix), et plus faiblement l'avenue de Rosny (RD 986) direction sud (+50 véhicules par heure).

L'étude à une échelle rapprochée, montre que cette réorganisation du plan de circulation n'induit pas de dysfonctionnements majeurs en termes de circulation. Les incidences en volume restent très locales et faibles par rapport à la situation de référence intégrant déjà les modifications du plan de circulation dans le cadre du prolongement du tram T1.

Des baisses de flux sont attendues sur le pont Gallieni du nord vers le sud : -130 véhicules en heure de pointe du matin et -91 véhicules en heure de pointe du soir.

Sur l'avenue de Bir Hakeim, des augmentations de flux par rapport à la situation actuelle (sans le prolongement du tram T1) sont attendues du fait des reports de trafic, la rue Jean Jaurès étant interdite à la circulation entre l'avenue Bir Hakeim et la rue Marc Sangnier : +165 véhicules en heure de pointe du matin, +25 véhicules en heure de pointe du soir, ce qui reste un volume comparable à une voie secondaire de desserte locale.

En ce qui concerne le boulevard de la République, la rue Jean Jaurès étant interdite à la circulation entre l'avenue Bir Hakeim et la rue Marc Sangnier, les trafics sont similaires voire plus faibles en qu'en situation initiale (sans le prolongement du tram T1) dans le sens est => ouest :

- En heure de pointe du matin, le flux est très légèrement supérieur à la situation initiale (+25 véhicules) ;
- En heure de pointe du soir, le flux est largement inférieur à la situation initiale (-151 véhicules).

Le plan de circulation proposé semble à ce stade constituer le meilleur compromis possible pour la poursuite de la pacification du quartier entreprise dans le cadre du projet de prolongement du tram T1 sans avoir d'incidence sur d'autres axes locaux ou de transit. Les futurs maîtres d'ouvrage du périmètre intermodal que seront la Ville de Noisy-le-Sec et le Département de la Seine-Saint-Denis pourront réaffiner le plan de circulation proposé dans les phases ultérieures d'études, afin de prendre en compte les demandes en ce sens de la part de la population. La Ville de Noisy-le-Sec prévoit de lancer une étude de déplacement à l'échelle de la commune en janvier 2025. Le périmètre du projet de pôle y étant intégré, le plan de circulation proposé au stade des études préliminaires pourra évoluer en fonction des conclusions de cette étude.

### **Commentaires du Commissaire-Enquêteur :**

L'élaboration du plan de circulation repose sur une approche méthodique, intégrant des études de flux et une coordination avec les projets existants, notamment le prolongement du tram T1. La justification avancée par Île-de-France Mobilités s'appuie sur des données chiffrées et un cadre d'analyse qui semblent cohérents avec les objectifs du projet.

Toutefois, plusieurs points de vigilance subsistent :

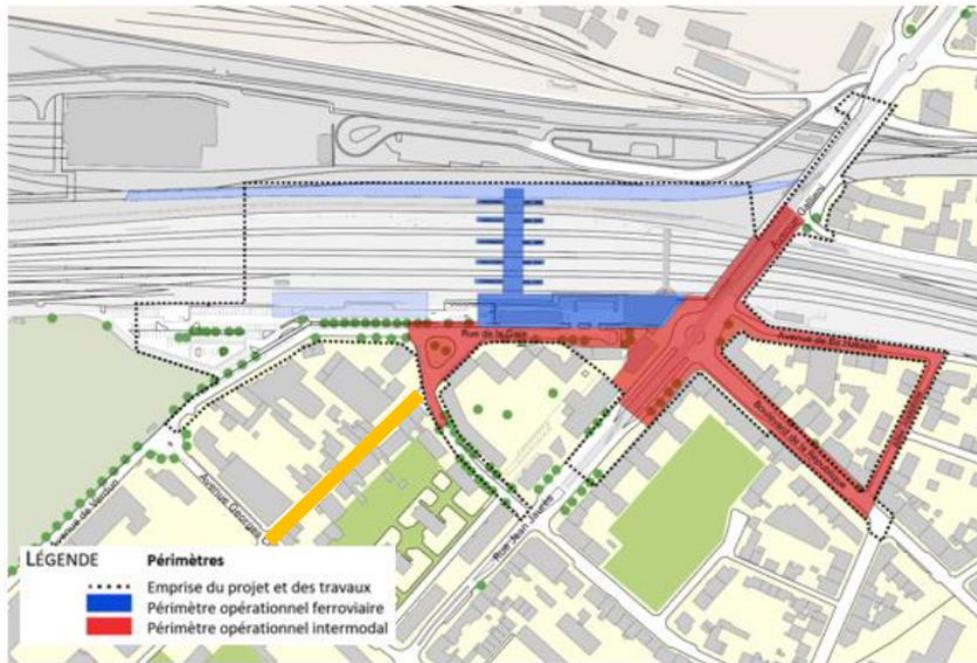
- Bien que le projet ait été présenté aux instances locales, la perception des élus de Noisy-le-Sec quant à leur implication dans la définition du plan de circulation interroge. L'étude de déplacements prévue par la Ville en 2025 constituera une occasion de clarifier cette question et d'éventuellement ajuster les propositions.
- Les projections indiquent des modifications notables du trafic sur certaines voies secondaires, notamment l'avenue de Bir Hakeim. Il conviendra de vérifier que ces reports de flux restent soutenables et n'engendrent pas de nouvelles problématiques pour les riverains.
- Le risque d'un isolement accru de ce secteur en raison du nouveau plan de circulation mérite d'être examiné de manière approfondie. Des aménagements complémentaires pourraient être envisagés afin de limiter cet effet de coupure urbaine.

Enfin, l'ouverture laissée à d'éventuelles révisions du plan en fonction des résultats de l'étude de déplacements constitue un élément positif. Il conviendra néanmoins de veiller à ce que cette étude soit menée en concertation avec l'ensemble des parties prenantes et qu'elle puisse aboutir, si nécessaire, à des ajustements concrets du plan de circulation.

12) Quelle réponse apportez-vous à l'observation de Serge B. ?

#### **Réponse d'I.D.F.M :**

L'observation n°16 de M. Serge B. ne semble pas porter directement sur le périmètre du projet de réaménagement du pôle de la gare de Noisy-le-Sec. En effet, la rue Pierre Sémard (en orange sur le plan suivant) se situe en-dehors du périmètre opérationnel du projet de pôle :



Le projet ne prévoit pas de réfection de la rue Pierre Sépard. Sur la partie basse de la gare, les réaménagements de voirie prévus concernent la rue de la Gare, la rue Marc Sangnier et la placette située à l'intersection de ces deux voies. À noter toutefois que dans le cadre du projet connexe de restructuration du réseau de bus lié à l'arrivée des prolongements du tram T1 et du métro 11, la rue Pierre Sépard sera empruntée par les bus de la ligne 245. Concernant les aménagements de voirie de la rue Pierre Sépard, il conviendra de se tourner vers la Ville de Noisy-le-Sec, gestionnaire de cette voirie communale.

### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

Cette précision permet de clarifier le périmètre du projet et d'orienter la demande vers l'autorité compétente.

## 3.5. Thème 5 : Le quartier Petit-Noisy

Ce thème concerne 12 des observations recueillies dans les registres mis à la disposition du public sur les lieux d'enquête, par voie dématérialisée ou par courrier postal.

Il regroupe les principales contributions soulignant l'isolement du quartier de Petit-Noisy par rapport au centre-ville et à la gare, isolement renforcé, selon les contributeurs, par l'absence d'un accès direct à la gare depuis le Nord, ainsi que par le schéma de circulation routière, qui entraîne un allongement des temps de trajet, aussi bien à pied qu'en voiture, pour les habitants de ce quartier.

Ce thème a été abordé à titre individuel, également par plusieurs associations, notamment agréées sur le plan régional au titre de la défense de l'environnement, ainsi que par des élus.

- **Observation n° 8 déposée sur le registre électronique par Emmanuel :**

[...] Le nouveau projet prévoit une nouvelle passerelle excentrée par rapport à la rue Jean Jaurès qui concentre pourtant l'essentiel du trafic piéton. Or, l'accès rapide au quai et à la sortie est un atout de la situation actuelle malgré l'aspect vieillissant de la gare. Cela a une incidence pour éviter de rater un train notamment le matin et obtenir une correspondance rapide avec les bus à la sortie. Eviter 30/60 secondes de couloirs peut permettre de gagner 15 à 20 minutes de temps dans les transports. [...]

Questions thématiques :
-------------------------

Lors des permanences, j'ai reçu des habitants ayant participé au processus de concertation et à la réunion publique du 19 Juin, ces derniers ont fait état d'un consensus exprimé par les participants pour un accès Nord à la gare permettant un accès direct via le quartier « Petit-Noisy ». Les observations reçues au cours de l'enquête vont également dans ce sens.

11) Pourriez-vous rappeler les raisons pour lesquelles l'option d'un accès nord n'a pas été retenue ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

**Pour cette question, voir la réponse précédemment fournie par Île-de-France Mobilités à l'observation n°25 de M. Patrick L.**

12) Dans le cadre de l'enquête publique, il est notable que le design final du projet, notamment l'absence d'un accès côté Nord malgré son plébiscite lors des concertations, suscite des interrogations auprès des habitants. De plus, la configuration retenue pour la parcelle actuelle, aujourd'hui utilisée comme accès en entrée et sortie, prévoit de la limiter uniquement à un accès de sortie. Cette décision semble contradictoire aux yeux des contributeurs de l'enquête publique que j'ai reçus en permanence, qui estiment qu'une nouvelle passerelle additionnelle, offrant un accès en entrée et sortie, pourrait contribuer à désengorger l'ancienne parcelle. Selon eux, si la parcelle actuelle fonctionne déjà en entrée et sortie, il serait plus cohérent de maintenir ce double usage plutôt que de limiter son utilisation.

- **Réponse d'I.D.F.M :**

Initialement, le projet prévoyait la démolition de la passerelle existante pour la remplacer par une passerelle plus large.

Les études de faisabilité ont conclu sur l'impossibilité de recréer une nouvelle passerelle en lieu et place de la passerelle existante. En effet, l'implantation d'une nouvelle passerelle doit règlementairement conduire à l'implantation d'un ascenseur pour chaque quai, afin de la rendre accessible aux personnes à mobilité réduite et à la création de cheminements accessibles d'une largeur minimale de 2.10 m sur les quais. Or, à l'emplacement de la passerelle actuelle, les quais sont étroits. L'implantation d'une nouvelle passerelle avec ascenseurs et cheminements accessibles réglementaires conduirait automatiquement à

une réduction de la largeur des escaliers fixes, parfois en-deçà des 1.60 m recommandés par la SNCF, et même des 1.40 m réglementaires d'après les normes en vigueur dans les établissements recevant du public. Il a donc été décidé de créer une nouvelle passerelle au centre des quais, là où ils sont plus larges, permettant ainsi d'installer escaliers correctement dimensionnés et ascenseurs. Cette implantation en milieu de quais favorise également une meilleure répartition des flux entrants, qui se dispersent de manière plus homogène sur les quais.

S'agissant de la passerelle actuelle, une étude des différents scénarios (démolition ou maintien) a permis de conclure sur la nécessité de son maintien uniquement dans le sens des sorties. En effet, il est pertinent de maintenir la passerelle existante pour fluidifier les flux sortants, offrant ainsi trois alternatives pour quitter les quais : le passage souterrain existant vers le parvis haut, la nouvelle passerelle et la passerelle existant vers le parvis haut.

Le maintien de la passerelle en double sens de circulation aurait été contre-productif. En effet, la passerelle existante étant située plus près du pont Galliéni et de la future station du tram T1 que la nouvelle passerelle, la conserver également pour les entrées engendrerait un flux trop important de voyageurs au vu de sa largeur de 2.70 m, dépassant ainsi sa capacité et provoquant des congestions et donc des risques de sécurité sur les quais.

La passerelle existante n'est donc conservée que dans les sens des sorties uniquement, en complément de la nouvelle passerelle et du passage souterrain situé à l'ouest, pour permettre une meilleure répartition des voyageurs et la fluidité des cheminements sur les quais, en particulier en heure de pointe du soir, et lors de la descente des trains.

#### **Commentaires du Commissaire-Enquêteur :**

Les explications fournies par Île-de-France Mobilités sont compréhensibles, notamment sur les enjeux de sécurité et de fluidité des flux voyageurs. Le choix d'un accès central vise à mieux répartir les entrées et sorties, tandis que le maintien de la passerelle existante en sortie uniquement permet d'éviter les congestions.

13) Dans ce contexte, pourriez-vous expliquer les raisons pour lesquelles la parcelle actuelle est conservée dans le projet uniquement comme accès de sortie ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

**Pour cette question, voir la réponse à la question précédente.**

14) De plus, pourriez-vous détailler comment les éléments issus de la concertation, notamment le plébiscite pour un accès côté nord, ont été pondérés par rapport aux autres contraintes – qu'elles soient financières, techniques ou politiques – lors de la conception du projet final ?

Cette clarification permettrait de mieux comprendre la hiérarchisation des priorités et des choix ayant conduit à la configuration actuelle du projet.

- **Réponse d'I.D.F.M :**

Pour cette question, voir la réponse précédemment fournie par Île-de-France Mobilités à l'observation n°25 de M. Patrick L.

15) Quelle réponse apportez-vous à l'observation de Francis Redon sur le registre électronique ?

- Réponse d'I.D.F.M. :

**Rappel du contenu de l'avis de M. Francis REDON :**



UNION DES ASSOCIATIONS  
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS  
Association départementale agréée  
Membre d'Ile-de-France Environnement – Affiliée à France Nature Environnement

Objet : Observation de l'association Environnement 93 concernant l'enquête d'utilité publique sur le projet de réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec.

L'un des principaux enjeux environnementaux du projet se caractérise par l'influence de ce réaménagement de la gare sur l'atteinte des objectifs d'accessibilité et d'intermodalité qui se mesure par l'effacement de structures obsolètes et la mise en conformité d'équipements ne répondant plus aux règlements en vigueur.

Le projet, en proximité immédiate d'une large emprise ferroviaire qui provoque une rupture nord-sud doit également permettre une couture reconnue comme discriminatoire entre le « Petit Noisy » et le Centre Ville.

L'aménagement de la Plaine de l'Ourcq, la rénovation et le prolongement du T1 vers Fontenay-sous-Bois, la future arrivée du T11 depuis Sartrouville, la restructuration du réseau de bus, associés à ce projet doivent également permettre de reconstituer une ville homogène.

**1. Enseignements de la concertation**

La concertation a démontré les attentes des habitants pour un projet qui doit corriger aussi bien la sécurisation que la circulation aux abords et à l'intérieur de la gare.

Il est cependant peu compréhensible d'apprécier les écarts de mesure du flux de voyageurs annoncé à 28 000 par jour dans le bilan de la concertation et à environ 40 000 dans le RNT (Résumé Non Technique - Pièce E1 du dossier d'enquête publique).

Ces écarts posent problème sur la validité des estimations réalisées sur l'ensemble des argumentations du dossier d'enquête publique et spécifiquement sur l'importance des flux piétons. Pour ces flux piétons le RNT note précisément qu'actuellement le pôle gare compte principalement des usagers de la gare en rabattement à pied (premier mode de rabattement en gare) et en transport en commun (deuxième mode de rabattement en gare).

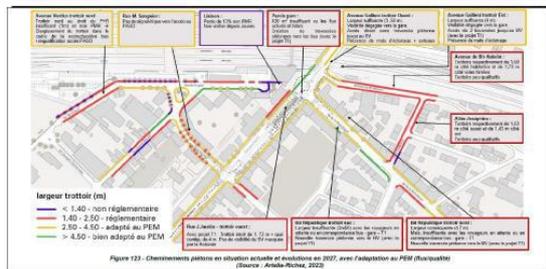
La facilité d'accès depuis le quartier du Petit Noisy a été ainsi une proposition largement exprimée, cet accès permettant autant d'apaiser l'accès principal que de prendre en compte les attentes d'habitants se sentant exclus du centre ville de Noisy-le-Sec.

**2. Schéma général du projet / Accès gare pour le Petit Noisy.**

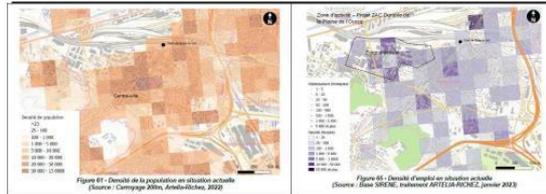
**2.1. Un schéma général de Noisy-le-Sec biaisé.**

D'une manière générale le dossier semble ignorer les quartiers situés au nord du réseau ferroviaire qui apparaît ainsi comme une frontière « infranchissable » entre le centre ville de Noisy-le-Sec et le Petit Noisy.

La figure 123 de la pièce E4-Etat-initial est à ce titre révélatrice de la prépondérance accordée aux quartiers au sud du faisceau ferroviaire au détriment des quartiers au nord de ce faisceau



Les figures 61 et 65 de la pièce E4 indiquent pour leur part une densité de population et d'emplois au Petit Noisy qui doit être pris en considération

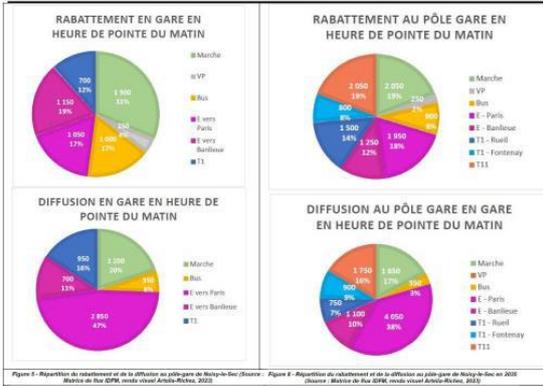


2.2. Nécessité d'un accès « Nord » à la gare.

La pièce E3 (Description du projet), décrit l'évolution des rabattements sur le pôle gare en fonction du projet lui-même auxquels s'ajoutent :

- l'ensemble des autres projets de transports tels que le prolongement du RER E, le prolongement du T1, le prolongement du T11, qui auront un impact direct sur les flux de voyageurs,
- l'aménagement du territoire sur le Petit Noisy induit par les documents d'urbanisme.

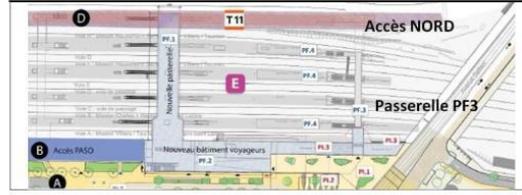
Il est ainsi évalué que le flux piéton augmentera de plus de 25% en 2035 (Figures 5 et 8). Même si une typologie de ces déplacements n'est pas finement analysée, la part de piétons venant du Petit Noisy peut être considérée comme prépondérante, générée en particulier par de nouveaux emplois et de nouvelles populations.



Dans la suite de tous les avis des participants dans le cadre de la concertation et des évolutions programmées du territoire, la mise en œuvre des passerelles appelées PF1 et PF3 doit être réévaluée.

Si les considérations en termes de « gain de temps » ou « allongement de parcours » peuvent être des éléments quantitatifs importants à comptabiliser, il s'agit plus ici de prendre en compte le cadre

de vie et l'écoute des habitants du territoire. Concertation et enquête publique sont les espaces privilégiés d'écoute et d'échanges entre citoyens, porteurs de projets et élus réunis qui doivent démontrer leur pertinence dans ce projet et démontrer que la participation du public aux projets qui le concerne n'est pas une simple décision législative.



En premier lieu la passerelle PF3, la passerelle doit être restaurée et doit conserver un accès entrée/sortie qui assurera l'équilibre avec l'accès principal du parvis haut de la nouvelle gare. L'accès au T1 et au bus 143 en seront de plus facilités



En deuxième lieu les différentes options étudiées pour cet accès, ne peuvent être décidées par des seules conditions financières. Les analyses de fréquentation « piétonne » montrent l'importance de cet accès pour le Petit Noisy aussi bien pour les habitants que pour l'accès à l'emploi, de même que son impact lorsque le T11 sera mis en service. Concernant l'emploi il est important de préciser que le technicentre de la SNCF à proximité de cette gare emploie près de 500 agents.

En page 16 de la pièce E2 traitant des alternatives un paragraphe est consacré aux études de flux concernant les piétons, voir ci-dessous

D'après les études de flux, le nombre de personnes arrivant à pied ou à vélo depuis les quartiers situés au nord de la gare, ou la quittant pour rejoindre les quartiers nord est estimé à environ 5 600 voyageurs par jour, soit 350 personnes en HPM (moins de 5% des flux du pôle).

	Depuis vers RER E Paris	Depuis vers RER E banlieue	Depuis vers TON
Gain	0 m	60 m	100 m
Nb de voyageurs/jour	2300	2300	1000

Tableau 5 - Nombre de voyageurs potentiellement concernés par l'opportunité d'une passerelle d'accès nord  
(Source : Passerelle accès nord – étude d'opportunité, août 2022, SNCF)

Les estimations concernant les flux « piéton » sur le pôle gare ne sont pas cohérents et peuvent même être considérés comme orientés pour discréditer l'accès du quartier du Petit Noisy sur le nord du pôle gare.

5 600 voyageurs par jour et 350 voyageurs en HPM (Heures de Pointe du Matin) ne sont strictement pas en cohérence et tendent à justifier le peu d'intérêt de cette mise en œuvre. Cette affirmation non démontrée, n'est ni aboutie ni qualifiée et ne peut être considérée comme pertinente dans cette enquête publique.

**Les 5 600 trajets évalués sur le petit Noisy doivent impérativement être pris en compte pour un accès piéton sur la partie Nord du pôle gare.**

Gagny le 8 décembre 2024  
Francis Redon  
Président Environnement 93

Extrait de l'avis de M. Francis REDON : « Il est cependant peu compréhensible d'apprécier les écarts de mesure du flux de voyageurs annoncé à 28 000 par jour dans le bilan de la concertation et à environ 40 000 dans le RNT » :

- Le chiffre de 28 000 voyageurs par jour extrait du bilan de la concertation correspondait à l'époque à la fréquentation de la seule gare RER de Noisy-le-Sec, et non de l'ensemble du pôle. Le chiffre de 40 000 voyageurs par jour extrait du dossier d'enquête publique correspond à la fréquentation actuelle de l'ensemble du pôle (gare RER mais aussi tram T1 et lignes de bus).

Extrait de l'avis de M. Francis REDON : « *D'une manière générale le dossier semble ignorer les quartiers situés au nord du réseau ferroviaire qui apparaît ainsi comme une frontière « infranchissable » entre le centre ville de Noisy-le-Sec et le Petit Noisy* » :

- Île-de-France Mobilités ne partage pas ce constat. Les quartiers situés au nord du faisceau ferroviaire ont bien été pris en compte dans l'élaboration du projet de pôle et ne sont nullement ignorés. La question d'un accès à la gare par le nord afin de desservir le quartier du Petit Noisy n'était pas initialement envisagée au stade des études de faisabilité du projet de pôle et a émergé lors de la concertation publique de 2019. Une étude d'opportunité et de faisabilité technique d'une passerelle d'accès depuis le nord du faisceau ferroviaire a ensuite été réalisée par Île-de-France Mobilités, afin de répondre à cette demande identifiée en concertation.

Extrait de l'avis de M. Francis REDON : « *En premier lieu la passerelle PF3, la passerelle doit être restaurée et doit conserver un accès entrée/sortie qui assurera l'équilibre avec l'accès principal du parvis haut de la nouvelle gare* » :

- **Pour les éléments relatifs au maintien de la passerelle actuelle en sortie uniquement plutôt qu'en double sens entrée et sortie, voir la réponse précédemment fournie par Île-de-France Mobilités à la question n°12.**

Extrait de l'avis de M. Francis REDON : « *En deuxième lieu les différentes options étudiées pour cet accès [accès nord à la gare depuis le Petit Noisy], ne peuvent être décidées par des seules conditions financières* » :

- **Pour les éléments techniques relatifs à l'opportunité et à la faisabilité d'une passerelle d'accès nord au quartier du Petit Noisy, voir la réponse précédemment fournie par Île-de-France Mobilités à l'observation n°25 de M. Patrick L.**

Il convient de rappeler que le choix de ne pas retenir la réalisation d'une passerelle d'accès nord n'a pas été fait dans un unique objectif d'économies financières, mais à l'issue d'une analyse de la balance entre les avantages et les complexités techniques de réalisation, y compris d'un point de vue environnemental.

Extrait de l'avis de M. Francis REDON : « *Les estimations concernant les flux « piéton » sur le pôle gare ne sont pas cohérents et peuvent même être considérés comme orientés pour discréditer l'accès du quartier du Petit Noisy sur le nord du pôle gare* » :

Île-de-France Mobilités ne partage pas ce constat. Les études de flux ont été réalisées avec rigueur, dans le respect de la réglementation en vigueur et de la doctrine méthodologique développée par Île-de-France Mobilités sur l'ensemble de ses projets. Les prévisions de fréquentation s'appuient sur des projections d'habitants et d'emplois de l'Institut Paris Région issues d'un travail local de recensement des projets urbains. Les flux issus du quartier du Petit Noisy et leur évolution à l'horizon 2035 sont donc correctement pris en compte. La méthodologie des prévisions de trafic du pôle est explicitement présentée dans la pièce E10 *Méthodes et auteurs* du dossier d'enquête publique :

### 3.11. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

L'évaluation socio-économique a été réalisée par Île-de-France Mobilités, à partir de son modèle de prévision ANTONIN 3.

#### 3.11.1. Hypothèses d'évolution du réseau de transports collectifs

Le réseau de transports collectifs considéré à l'horizon 2035 est constitué du réseau existant à fin 2023 complété par les projets qui seront mis en service d'ici là dont notamment dans le secteur géographique du pôle de Noisy-le-Sec :

- L'intégralité du Grand Paris Express particulièrement la ligne 15 Est ;
- Le prolongement du T1 à Val de Fontenay et Rueil-Malmaison ;
- Le prolongement du T11 à Sautrouville et Noisy-le-Sec ;
- Le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie ;
- Le prolongement du M11 à Rosny-Bois-Perrier.



Figure 14 - Présentation du réseau de transport collectif autour du pôle de Noisy-le-Sec à l'horizon 2035

#### 3.11.2. Hypothèses de développement urbain et économique

Pour établir les prévisions de fréquentation, il est nécessaire de s'appuyer sur des hypothèses de développement urbain et économique. La mobilité dépend, en effet, du nombre et de la localisation des habitants, des emplois et des équipements. Les prévisions de fréquentation sont établies à l'heure de pointe du matin, période de plus fort trafic au cours de la journée. Elles s'appuient tout particulièrement sur les flux de déplacements pour se rendre au travail ou vers les lieux d'étude, actifs et étudiants constituant l'essentiel de la clientèle des transports collectifs à l'heure de pointe du matin.

Les hypothèses de croissance urbaine sont fondées sur les projections de l'Institut Paris Region à l'échelle communale pour l'ensemble de la région Île-de-France. Ces projections sont établies à partir d'une analyse des tendances passées et des évolutions démographiques et économiques attendues. Elles tiennent compte des opportunités et contraintes qui influeront sur le développement de l'Île-de-France ainsi que des projets portés par les collectivités locales franciliennes.

Dans le cadre de la présente étude, ces projections ont été affinées dans le secteur d'influence du pôle de Noisy-le-Sec à partir d'un recueil des projets d'aménagement portés par les collectivités locales, réalisé en 2022.

L'évolution de la population et des emplois prévue dans le secteur d'étude est importante : +1,6% par an pour la population et +1,7% par an pour les emplois entre 2017 - date du dernier recensement disponible au moment de l'étude - et 2035.

	Nombre d'habitants			Nombre d'emplois		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035
Bobigny	53 600	60 600	66 600	29 600	34 400	38 300
Bondy	53 400	59 400	68 800	12 300	13 000	13 400
Noisy-le-Sec	44 100	49 200	53 500	10 500	700	14 200
Romainville	27 600	41 100	47 000	7 100	9 000	13 600
	178			68		
	700	210 300	235 900	59 000	100	79 500

Tableau 12 - Nombre d'habitants et d'emplois sur le territoire d'étude aux différents horizons - (Source : Institut Paris Région - 2022)

Les cartes ci-dessous présentent l'évolution de la population et de l'emploi sur le territoire d'étude entre 2017 et 2035 :

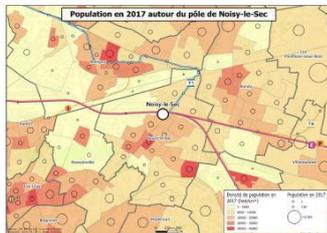


Figure 15 - Population en 2017 autour du pôle de Noisy-le-Sec

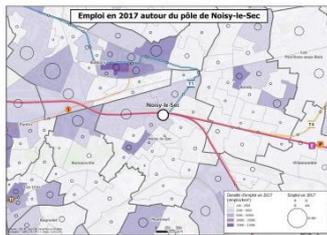


Figure 16 - Emploi en 2017 autour du pôle de Noisy-le-Sec

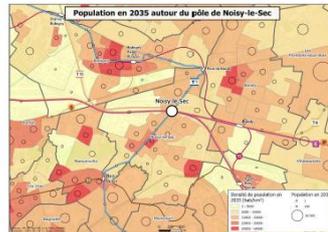


Figure 17 - Population en 2035 autour du pôle de Noisy-le-Sec

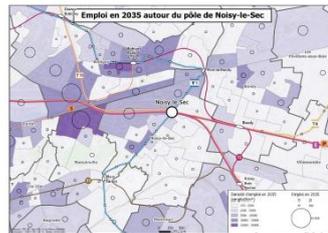


Figure 18 - Emploi en 2035 autour du pôle de Noisy-le-Sec

### 3.11.3. Prévisions de fréquentation

#### 3.11.3.1. Modèle de prévision des déplacements

Les prévisions de fréquentation du pôle gare de Noisy-le-Sec ont été réalisées par Île-de-France Mobilités à l'aide de son modèle de prévision des déplacements ANTONIN 3 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures). Ce modèle est fondé sur les comportements de mobilité observés par l'Enquête Globale Transport de 2010 auprès de 18 000 ménages franciliens.

Le modèle ANTONIN 3 prend en compte l'ensemble des modes de déplacement (voiture en tant que conducteur ou passager, deux-roues motorisés, transports collectifs, marche et vélo). Il estime l'évolution des déplacements en fonction du développement urbain ainsi que les reports modaux associés aux évolutions de l'offre de transport. La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic à la suite de la mise en place d'une nouvelle offre de transports collectifs.

Pour les besoins de la présente étude, le modèle ANTONIN 3, établi sur l'ensemble de l'Île-de-France, a été affiné sur le secteur d'étude tant en ce qui concerne le réseau de transport que la description de l'urbanisation actuelle et future.

#### 3.11.3.2. Période de modélisation

Les prévisions de trafic sont établies à l'heure de pointe du matin (HPM), période dimensionnante pour le projet. Le trafic annuel est obtenu par application de coefficients de passage de l'heure de pointe à la journée puis à l'année.

Les coefficients suivants ont été utilisés :

- Un coefficient de 9 a été pris pour le passage de l'heure de pointe du matin à la journée. Il est issu des données des comptages en gare de Noisy-le-Sec ;
- Un coefficient de 290 pour le passage du jour à l'année correspondant aux valeurs observées sur l'ensemble du réseau francilien à partir du nombre de validations effectuées avec des forfaits Navigo et Imagine'R à l'année.

### 3.11.4. Principes généraux de l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts. La valorisation des avantages du projet pour la collectivité repose sur des méthodes conventionnelles visant à leur donner un équivalent monétaire pour pouvoir les rapporter aux coûts.

Le bilan socio-économique monétarisé du projet tient ainsi compte des postes suivants :

- Ensemble des coûts d'investissement et de renouvellement imputables au projet ;
- Gains de temps pour les usagers des transports collectifs.

Pour les dossiers de Schéma de Principe, Enquête Publique et Avant-Projet des projets de nouvelles infrastructures de transports collectifs présentés au Conseil d'Île-de-France Mobilités pour approbation, l'évaluation socio-économique est réalisée conformément à la méthode préconisée par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires dans son instruction de juin 2014 (<https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-coûts-et-transports>), décrite dans les fiches-outils publiées en 2015.

### 3.11.5. Paramètres et conventions de l'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique est réalisée aux conditions économiques de janvier 2022 qui correspondent aux conditions auxquelles les coûts du projet sont exprimés.

Les paramètres pris en compte dans la méthode utilisée sont listés dans le tableau ci-dessous :

## Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

Les explications d'Île-de-France Mobilités apportent des clarifications sur les écarts de chiffres concernant la fréquentation du pôle, ainsi que sur les études de flux et les choix d'aménagements.

## 3.6. Thème 6 : Les projets alternatifs

Ce thème concerne 2 observations recueillies dans les registres mis à la disposition du public sur les lieux d'enquête, par voie dématérialisée ou par courrier postal.

### • **Observation n° 7 déposée sur le registre électronique par M. Michel S. :**

Lors des différentes concertations, de nombreux habitants de Noisy ont exprimé la demande d'un accès par le Nord. Nous proposons une solution alternative qui est détaillée dans les documents joints. [...]

*Résumé de l'observation dont l'intégralité est disponible dans la grille de dépouillement en annexe.*

Dans cette observation M. Michel S. propose un projet alternatif, qui consiste à prolonger la passerelle existante en utilisant la voie routière d'accès au site de maintenance SNCF.

• **Observation n° 1 déposée sur le registre papier par un anonyme :**

Les immeubles 1 et 1Bis rue de la Gare sont-ils finalement inclus dans la zone de démolition ?

Suggestion à IDFM : Le tramway T4 ne pourrait-il pas être prolongé de Noisy-Le-Sec à Bondy en utilisant les voies de la Grande Ceinture (donc sans investissements) pour donner correspondance au T11 ?

Questions thématiques :

16) La proposition de prolonger la passerelle existante, comme suggéré par M. Michel S., a-t-elle été étudiée ? Cette option est-elle jugée crédible sur les plans technique, financier et opérationnel ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

**Rappel de l'observation n°7 de M. Michel S. :**

<p>Document de référence : <b>Pièce B - Notice explicative</b>  <b>3 : Présentation des variantes étudiées et raisons du choix du projet</b></p> <p><b>Paragraphe 3.3 Passerelle d'accès à la Gare depuis le Nord</b></p> <p>Nous souhaitons proposer une OPTION 3 qui se raccrocherait à la passerelle existante en utilisant la voie routière d'accès au Site de Maintenance Tram-Train du T4 et qui permettrait l'entrée et la sortie des voyageurs depuis le Nord.</p> <p>La passerelle existante devrait être prolongée d'environ 28 m vers le Nord (voir document joint).</p> <p><b>3.3.1 BIS - Contraintes ferroviaires</b></p> <p>Parmi toutes celles évoquées au § 3.3.1 de la Notice Explicative, il ne resterait, à notre avis, que les installations caténaïres et l'impact de celle-ci serait bien moindre...          Reste le problème d'alignement entre l'extension et la voie routière que nous n'avons pas les moyens de mesurer.          Cependant, aujourd'hui, toutes les voies SNCF passent sous la passerelle existante et une modification des lignes aériennes « géantes » pourrait être envisagée après études.</p> <p>L'option 3 nous semble technique faisable ; en outre, elle n'a pas d'impact sur le futur quai T11 et la circulation verticale d'accès.</p> <p>Les difficultés sont liées à l'usage de la voie routière (privée SNCF) et son aménagement. L'installation de Contrôle Automatique de Billets (CAB) devrait pouvoir être réalisée par un encoffrement du pont de la voie d'accès ou en amont à l'entrée de la voie routière. Quant au stationnement vélos, il pourrait être aménagés sur la placette située au Nord à la connexion avec l'Avenue Gallieni.</p> <p><b>3.3.2 BIS - Gain de temps</b></p> <p>Préambule : pour cette option, il faudrait peut-être créer un accès vertical d'accès à la ligne T11 depuis l'accès Nord.</p> <p>Selon notre estimation, pour les accès à la ligne T1 ou au RER E, le temps d'accès devrait être réduit d'environ 2 minutes.</p> <p><b>3.3.3 - Les travaux</b></p> <p>Du fait de la faible emprise sur le site, la réalisation de cette passerelle ne nécessiterait que peu d'interruptions temporaires de circulation ferroviaire. La circulation routière sur le Pont Gallieni ne serait pas impactée.          Enfin, l'impact environnemental serait nettement diminué du fait de l'utilisation de la voie routière et la passerelle existantes.</p> <p><b>3.3.4 BIS - Synthèse</b></p> <p>Notre solution offre les avantages d'être moins coûteuse (travaux moins conséquents) et des gains de temps de plus de 2 minutes pour les usagers venant du Nord.          Quant au personnel du Centre de Maintenance (plus de 500 personnes), il n'aurait plus à emprunter le Pont Gallieni et son parcours serait réduit d'environ 400 m (soit plus de 4 minutes). Le Quartier du Petit Noisy regroupe différentes entités SNCF qui pourraient, elles aussi, bénéficier de cet accès.</p> <p>Enfin les études de flux font référence à des relevés d'août 2022 (Tableau 6).          Quelles sont les projections d'affluence pour 2034 avec les projets de Métro 15 Pont de Bondy et T Zen 3 sur la RD 933? Les coefficients cités dans la Pièce E10 au § 3.11.3.2 Période de modélisation tiennent-ils compte de ces évolutions?          Cette option permettrait de disposer d'un accès supplémentaire et fluidifier les flux lors des arrivées de bus et tramway.</p> <p>Cette option va également dans le sens d'une « émergence pour la sortie de la passerelle existante » (§4.2.2.3) vers le Nord et le Parvis Haut.</p> <p style="font-size: small;">Page 1/1 M. STAUB Passerelle Accès Nord OPTION 3 rev 0</p>	<p style="text-align: center; font-size: small;">OPTION 3 : PASSERELLE EXISTANTE PROLONGEE</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">VUE D'ENSEMBLE PRISE DE LA GARE Nouvelle passerelle (Google Maps)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">VUE DE LA PASSERELLE ACTUELLE VUE DE LA PASSERELLE ACTUELLE</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">VOIE ROUTIERE D'ACCES AU CENTRE DE MAINTENANCE</p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">12.11.2024 Accès Nord OPTION 3 M. STAUB</p>
---	---

**Réponses d'Île-de-France Mobilités :**

**Concernant la solution alternative proposée :** Le principe d'une liaison piétonne vers le Petit Noisy depuis un prolongement de la passerelle existante d'accès aux quais semble intéressant, mais présente *a priori* plusieurs difficultés techniques :

- La passerelle d'accès au Site de Maintenance et de Remisage (SMR) des trams-trains est réservée au strict usage du SMR, et n'a pas vocation à être utilisée pour un usage public d'axe de circulation ;
- Le futur quai du tram T11 s'arrête à mi-chemin entre la passerelle existante et la future passerelle. Pour les besoins de la solution alternative proposée, il semblerait donc nécessaire de prolonger le quai du tram T11 jusqu'au niveau de la passerelle existante, générant d'importants surcoûts. Dans tous les cas, à ce stade le tram T11 ne bénéficie pas de financements à court terme donc il est impossible à ce stade d'envisager un prolongement du futur quai du tram T11 ;
- Par ailleurs, un prolongement de la passerelle existante jusqu'au niveau du quai du tram T11 générerait également d'importants coûts supplémentaires ;
- Comme les autres variantes étudiées jusqu'ici et présentées dans la pièce E2 *Etude des variantes et des solutions de substitution* du dossier d'enquête publique, cette solution alternative serait confrontée au problème des contraintes ferroviaires du site (présence de huit poteaux caténaires, d'un poste de signalisation et d'un feu de signalisation ferroviaires), et n'apporterait *a priori* que peu de gain de temps aux usagers du pôle dans son ensemble.

Extrait de l'observation n°7 de M. Michel S. : « *Quelles sont les projections d'affluence pour 2034 avec les projets de Metro 15 Pont de Bondy et T Zen 3 sur la RD 933? Les coefficients cités dans la Pièce E10 au § 3.11.3.2 Période de modélisation tiennent-ils compte de ces évolutions?* » :

- Les prévisions de trafic du projet de pôle réalisées prennent bien en compte le projet de métro ligne 15 Est du Grand Paris Express, ainsi que le projet Tzen 3.

Les prévisions de fréquentation du pôle gare de Noisy-le-Sec ont été réalisées par Île-de-France Mobilités à l'aide de son modèle de prévision des déplacements dit ANTONIN 3 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures). Ce modèle est fondé sur les comportements de mobilité observés par l'Enquête Globale Transport de 2010 auprès de 43 000 personnes réparties dans 18 000 ménages franciliens. À noter qu'une nouvelle Enquête Globale Transport avait plus récemment été initiée pour la période 2018-2022. Or, la crise sanitaire et les différents confinements successifs engendrés par l'épidémie de Covid-19 a contraint Île-de-France Mobilités à arrêter cette enquête en mars 2020, rendant de ce fait ses résultats trop partiels pour être exploitables (échantillon de 10 500 personnes réparties dans 4 800 ménages).

Le modèle ANTONIN 3 prend en compte l'ensemble des modes de déplacement (voiture en tant que conducteur ou passager, deux-roues motorisés, transports collectifs, marche et vélo). Il estime l'évolution des déplacements en fonction du développement urbain ainsi que les reports modaux associés aux évolutions de l'offre de transport. La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic à la suite de la mise en place d'une nouvelle offre de transports collectifs. Pour les besoins du projet de pôle de Noisy-le-Sec, le modèle ANTONIN 3, établi sur l'ensemble de l'Île-de-France, a été affiné sur le secteur d'étude tant en ce qui concerne le réseau de transport que la description de l'urbanisation actuelle et future en coordination avec l'Institut Paris Région.

### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

La réponse d'Île-de-France Mobilités permet de clarifier les contraintes techniques et financières qui rendent difficile le prolongement de la passerelle existante en direction du Petit Noisy.

- 17) Le prolongement du tramway T4 jusqu'à Bondy en utilisant les voies de la Grande Ceinture est-il envisageable dans une stratégie à moyen ou long terme pour améliorer l'interconnexion des transports dans le secteur ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

Le prolongement du T4 à Noisy-le-Sec n'est pas inscrit dans les documents de planification de la Région Île-de-France. À ce jour, aucune étude n'a été réalisée concernant l'opportunité ni la faisabilité d'un tel prolongement du tram T4. Toutefois, en première lecture, Île-de-France Mobilités estime que le prolongement du tram T4 entre Bondy et Noisy-le-Sec n'aurait pas d'intérêt pour les voyageurs, car il viendrait en doublon de la liaison RER existante.

**Commentaires du Commissaire-Enquêteur :**

L'argument avancé, soulignant le risque de redondance avec la liaison RER existante est cohérent au regard de l'offre de transport actuelle. Par ailleurs, cette question dépasse le périmètre de l'enquête actuelle.

### **3.7. Thème 7 : L'adaptation au projet climatique**

Ce thème concerne environ 10 des observations recueillies dans les registres mis à la disposition du public sur les lieux d'enquête, par voie dématérialisée ou par courrier postal.

Il regroupe les principales contributions aux thématiques diverses, et notamment des projets alternatifs à la modification n°2 et le projet dit de la « ZAC GUERIN ».

• **Observation n° 17 déposée sur le registre électronique par M. Baptiste G**

1. Nécessité d'un projet adapté au changement climatique

Le projet devra être adapté à toutes les dimensions du changement climatique et pas seulement la hausse des températures moyennes. La variabilité des températures et la hausse de la fréquence des événements extrêmes doivent en particulier être pris en compte.

Cela passe par :

- Des matériaux adaptés (résistance à la chaleur, à la variabilité des températures, aux événements couleur,
- Des essences d'arbres adaptées.
- L'infiltration des eaux de pluie dans la parcelle.
- Un dispositif permettant de limiter la chaleur en été dans le nouveau bâtiment (ex : peinture blanche à haut pouvoir réfléchissant, toit sur pilotis...).

2. Nécessité de végétaliser au maximum le Pôle Gare

Compte tenu de la minéralisation du centre-ville, la végétalisation du Pôle Gare devra être aussi poussée que possible :

- Les arbres existants devront être préservés.
- Les arbres qui seront plantés devront être dotés de fosses d'un volume d'au moins 9 m<sup>3</sup> par arbre.
- Autant que possible des fosses plus grandes seront créées afin de pouvoir planter plusieurs arbres dans une même fosse, ce qui contribue à la bonne santé des arbres.
- Les arbres de haute tige seront la règle, et non l'exception.
- Dans les zones où il y aura des réseaux en sous-sol et où l'espace sera

3. Nécessité de limiter les dépenses énergétiques

- Installation de panneaux photovoltaïques sur le nouveau bâtiment, voir sur la nouvelle

passerelle et sur des ombrières.

- Installation de récupérateurs d'eau de pluie.

- Utilisation de matériaux de réemploi (ex : pales d'éolienne pour les ombrières vélo).

• **Observation n° 9 déposée le 19/09/2023 sur le registre électronique par M. R**

Mme Daniele D. de Noisy-le-Sec a écrit : - Aucune coupe d'arbre - maximale avec des arbres de hautes tiges -réemploi maximal de matériaux - sobriété énergétique du nouveau bâtiment (photovoltaïque

• **Observation n° 33 déposée sur le registre électronique par M. Thomas F.**

[...] Tout d'abord la prise en compte du réchauffement climatique et l'anticipation des futures difficultés si on se projette dans l'avenir. Il me semble que ces aspects ne sont pas suffisamment pris en compte dans ce projet compte tenu des besoins actuels et futurs.

Le projet tel que présenté reste trop minéral. Ce projet fait la part belle au béton. Certaines parties du projet mériteraient d'être végétalisées pour apporter un peu de fraîcheur et du beau et rompre avec le côté très urbain du projet présenté. Il apparaît plus que nécessaire de faire le maximum pour rendre ce pôle gare plus vert et agréable. Pourquoi serait-ce possible dans l'ouest parisien et pas à Noisy ?

Quid également des matériaux utilisés dans le cadre du projet ? Et de la consommation d'énergie future ?

Ne pourrait-on pas prévoir l'utilisation de matériaux issus du réemploi ? Ou encore la pose de panneaux photovoltaïques ? [...]

Questions thématiques :
-------------------------

18) Le projet prévoit-il la conservation des arbres existants ? Si des coupes sont envisagées, quelles mesures de compensation sont prévues pour préserver la biodiversité et le cadre de vie des usagers ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

**Pour cette question, voir la réponse précédemment fournie par Île-de-France Mobilités à l'observation n°25 de M. Patrick L.**

19) Plusieurs observations pointent un caractère trop minéral du projet. Quels aménagements concrets sont prévus pour renforcer la végétalisation (plantation d'arbres, création d'espaces verts, pleine terre) tout en assurant une gestion durable des ressources, comme l'infiltration des eaux de pluie ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

**Pour cette question, voir la réponse précédemment fournie par Île-de-France Mobilités à l'observation n°25 de M. Patrick L.**

20) Quels dispositifs sont prévus pour limiter les effets du réchauffement climatique dans les espaces extérieurs (ex. réduction des îlots de chaleur, création d'ombrages naturels, utilisation de matériaux réfléchissants ou adaptés) ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

Pour cette question, voir la réponse précédemment fournie par Île-de-France Mobilités à l'observation n°25 de M. Patrick L.

### 3.8. Questions complémentaires du commissaire-enquêteur

Le projet soumis à enquête publique intègre des aménagements dimensionnés pour le prolongement du T11, qui reste à ce jour incertain en termes de calendrier et de financement.

21) Comment justifiez-vous l'utilisation du prolongement du T11 comme hypothèse dimensionnante pour les flux voyageurs et les aménagements, alors que ce projet n'est pas inscrit au CPER 2021-2027 ?

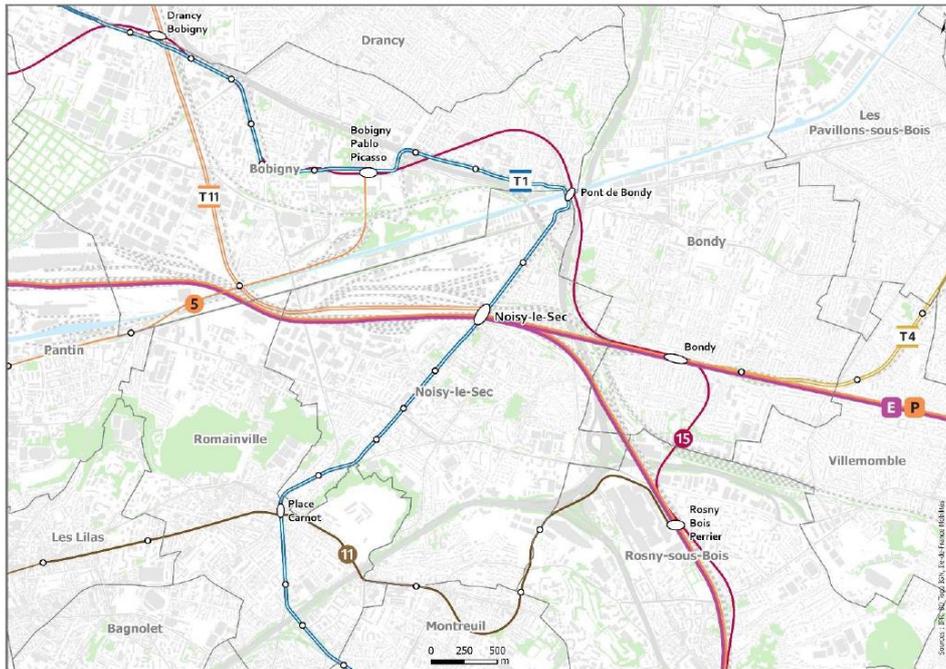
- **Réponse d'I.D.F.M :**

Le projet de prolongement du tram T11 vers Noisy-le-Sec n'est pas abandonné. Ce projet a déjà obtenu une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2008. Lors des études préliminaires, le projet de prolongement du tram T11 était bien inscrit dans le précédent Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et dans le précédent Contrat de Plan État-Région (CPER). Ce projet est en outre inscrit dans le nouveau Schéma Directeur de la Région Île-de-France – Environnemental (SDRIF-E) adopté le 11 septembre 2024, et des crédits sont bien prévus dans l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au CPER 2021-2027 signé le 26 septembre 2024 afin de maintenir la capacité à finaliser les études en cours pour ne pas retarder une reprise dans l'éventualité où le cadre financier global se clarifie. Il fait par ailleurs l'objet de demandes régulières de la part des territoires et riverains concernés.

Ne pas prendre en compte ce projet dans la définition du projet de pôle aurait exposé celui-ci au risque d'un sous-dimensionnement des ouvrages de correspondance du pôle dans son ensemble, et par conséquent d'importants coûts frustratoires à terme. Or, l'objectif d'Île-de-France Mobilités est de prendre en compte tout projet de transport ou urbain engagé ou susceptible de l'être à terme, afin d'offrir des pôles d'échanges multimodaux dimensionnés au plus juste des besoins actuels et futurs.

Dans le cadre de l'élaboration du projet de pôle et de ses prévisions de fréquentation à horizon 2035, les projets d'infrastructures de transports présentées sur la carte suivante et bénéficiant chacun d'une DUP ont été pris en compte pour les prévisions de trafic réalisées à l'aide du modèle ANTONIN 3 :

- Les prolongements du tram T11 à Noisy-le-Sec et Sartrouville ;
- Les prolongements du tram T1 à Val de Fontenay et Rueil-Malmaison ;
- Le prolongement du RER E vers Mantes-la-Jolie (projet Eole) ;
- Le prolongement de la ligne 11 du métro à Rosny-Bois-Perrier ;
- L'intégralité du réseau de métro Grand Paris Express, avec notamment la ligne 15 Est.



**Commentaires du Commissaire-Enquêteur :**

L'intégration du prolongement du T11 comme hypothèse dimensionnante se comprend dans une logique d'anticipation et de cohérence territoriale. Il est indéniable que son financement demeure incertain à ce stade, mais l'inscription du projet dans le SDRIF-E et les crédits alloués pour poursuivre les études montrent une volonté institutionnelle de ne pas l'abandonner. Cela justifie une prise en compte prudente dans la conception du pôle. Toutefois, ce choix impose une vigilance particulière : si la réalisation du T11 venait à être significativement retardée ou remise en cause, les aménagements prévus devraient conserver une capacité d'adaptation afin d'éviter des surinvestissements inadaptés à la demande réelle. Il conviendra donc, dans les phases ultérieures d'études, d'affiner cette balance entre anticipation et gestion des incertitudes pour garantir un dimensionnement pertinent des infrastructures.

22) Le projet de prolongement du T11 est-il inscrit de façon indicative pour la période 2028-2032 dans les documents de planification régionale ou nationale ? Quels sont les scénarios les plus réalistes en matière de financement et de calendrier de mise en service pour ce prolongement ?

**Réponse d'I.D.F.M :**

Le projet T11 est inscrit dans les documents de programmation et de planification suivants :

- Schéma Directeur de la Région Île-de-France – Environnemental (SDRIF-E) : Adopté officiellement le 11 septembre 2024, le SDRIF-E intègre bien le prolongement du T11 entre Le Bourget et Noisy-le-Sec dans la liste des projets d'infrastructures de transports en commun à étudier et/ou réaliser à horizon 2040 ;
- Avenant portant volet mobilités 2023-2027 au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 : Signé le 26 septembre 2024, le volet mobilités du CPER prévoit une enveloppe dédiée aux études, acquisitions foncières et premiers travaux de projets de transports en commun sur la période 2023-2027, parmi lesquels le T11 est cité à titre d'exemple (sans plan de financement précis).

Dans les prévisions de fréquentation du pôle, la mise en service du tram T11 a été estimée de façon purement hypothétique à horizon 2035. Toutefois, le projet ne bénéficiant pas de plan de financement à date, il n'est pas possible en l'état de fournir un calendrier prévisionnel de mise en service.

### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

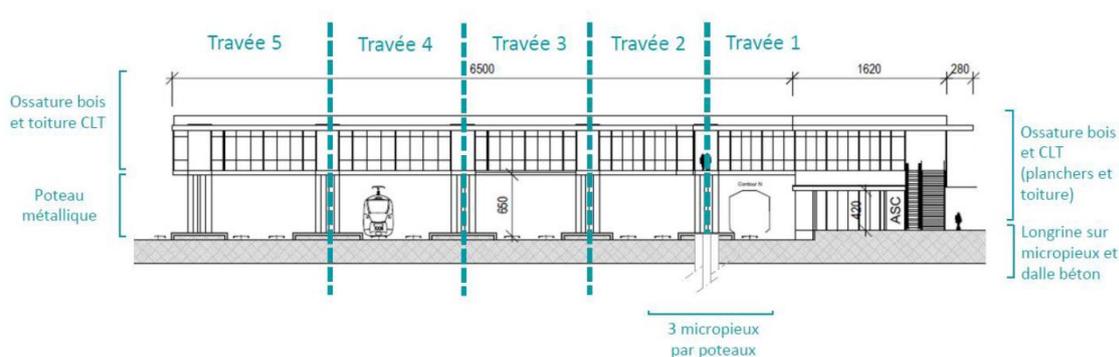
La mise en service estimée à 2035 reste donc purement indicative, et l'évolution du projet devra être suivie pour en apprécier les répercussions effectives sur le pôle de Noisy-le-Sec.

23) En cas de retard ou d'abandon du prolongement du T11, quelles solutions alternatives sont envisagées pour adapter les aménagements (passerelle prolongée, gestion des flux, etc.) ? Est-il envisageable de phaser les travaux afin d'adapter leur réalisation à l'avancement réel du projet T11, et ainsi limiter les risques d'investissements inutiles ?

#### - Réponse d'I.D.F.M :

Au niveau de la gare de Noisy-le-Sec, le projet de prolongement du tram T11 prévoit l'insertion d'un quai central-terminus au nord des quais d'accès au RER E, qui sera directement relié à la gare par le prolongement du passage souterrain et par la future passerelle prévue dans le projet de pôle.

Dans l'hypothèse d'un retard ou d'un report à plus long terme du projet de prolongement du tram T11, un phasage de la réalisation de la nouvelle passerelle pourrait techniquement être envisagé. En termes de structure, la nouvelle passerelle est composée de cinq travées structurellement indépendantes, comme le montre la coupe suivante :



D'après la SNCF, et sous réserve de conduire les études permettant de s'en assurer, il serait envisageable de réaliser le projet actuel de réaménagement de la gare en limitant la longueur de la passerelle aux quais existants (travées 1 à 4), et en prévoyant une éventuelle extension de la passerelle à terme (travée 5), une fois le tram T11 prolongé.

La faisabilité technique et l'estimation du coût d'un phasage de la réalisation de la passerelle pourront être étudiés dans le cadre des études de conception détaillée d'Avant-Projet et de Projet.

### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

L'approche proposée par Île-de-France Mobilités, qui envisage un phasage de la passerelle en fonction de l'avancement réel du T11, apparaît comme une solution raisonnable pour se prémunir d'éventuels retards ou d'un gel du projet. Cette flexibilité permettrait d'éviter des investissements dispendieux et inutiles tant que la mise en œuvre du prolongement du T11 n'est pas financée. Il sera donc pertinent que cette possibilité soit examinée avec attention lors des études d'Avant-Projet et de Projet, afin d'évaluer sa faisabilité technique et financière, et d'assurer une adaptation progressive des infrastructures aux besoins réels du pôle de Noisy-le-Sec.

24) Les coûts prévisionnels du projet, établis en 2022, doivent être mis à jour pour prendre en compte l'évolution des conditions économiques récentes (inflation, hausse des coûts des matériaux, etc.). Pouvez-vous fournir une estimation actualisée du budget des travaux ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

En préambule, Île-de-France Mobilités rappelle que toutes les enquêtes publiques relatives à des projets similaires en Île-de-France sont usuellement réalisées sur la base d'études préliminaires de Schéma de principe, dont les coûts sont estimés par les maîtres d'ouvrage selon des conditions économiques établies dans les deux ou trois années précédant l'enquête publique. Le Schéma de principe et le dossier d'enquête publique du projet de réaménagement du pôle de la gare de Noisy-le-Sec ont été approuvés au Conseil d'Île-de-France Mobilités de décembre 2023.

Lors des études préliminaires, les coûts du projet de réaménagement du pôle de la gare de Noisy-le-Sec ont été établis aux conditions économiques de janvier 2022, pour un coût total estimé à 87 millions d'euros dont :

- 75 millions d'euros pour le périmètre ferroviaire (hors coût des substitutions routières liées aux travaux SNCF) ;
- 12 millions d'euros pour le périmètre intermodal.

En janvier 2022, la valeur de l'indice TP01 (indice de référence pour les grands projets de transports publics) était de 119.9 sur une base 100 en 2010. En novembre 2024, dernière actualisation disponible sur le site officiel de l'INSEE (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001711007#Tableau>) lors de la rédaction du présent mémoire en réponse du maître d'ouvrage, la valeur de l'indice TP01 était de 130.2, soit une évolution de +8.59 % depuis janvier 2022.

Par application de l'évolution de l'indice TP01 entre janvier 2022 et novembre 2024, les coûts actualisés du projet s'élèvent à environ 94.4 millions d'euros aux conditions économiques de novembre 2024, dont :

- 81.4 millions pour le périmètre ferroviaire (hors coût des substitutions routières liées aux travaux SNCF) ;
- 13.0 millions d'euros pour le périmètre intermodal.

**Commentaires du Commissaire-Enquêteur :**

L'actualisation des prévisions à 94,4 millions d'euros, tenant compte de l'inflation et de la hausse des coûts des matériaux, offre une vision réaliste du budget nécessaire pour la réalisation du projet, et reflète un acte de transparence de la part d'Île-de-France Mobilités.

25) Quelles mesures concrètes sont prévues, actuellement et dans le futur, pour sécuriser la gare et ses abords, notamment pour lutter contre le trafic de cigarettes de contrebande et le commerce ambulant ? Ce problème a-t-il été identifié et pris en compte dans la conception de la future gare ?

- **Réponse d'I.D.F.M :**

La question de la sécurisation des abords de la gare pour éviter les divers mésusages identifiés (trafics, contrebande ou commerce ambulant) est un réel enjeu pour les riverains et usagers actuels du pôle. C'est pourquoi la SNCF a installé fin 2023 à Noisy-le-Sec un local dédié à la Surveillance Générale (SUGE), service qui assure la sûreté publique au sein du réseau SNCF. Ce local SUGE est situé à l'ouest du parking-relais Effia en partie basse du parvis de la gare.

Le projet de réaménagement du pôle de la gare est un projet de transport, qui n'a pas directement vocation à prendre des mesures destinées à la sûreté publique. Pour ce type de mesures, il convient de

se tourner vers les gestionnaires des différents espaces publics que sont la SNCF pour les espaces intérieurs de la gare, et la Ville de Noisy-le-Sec pour les espaces publics extérieurs.

Pour autant, le projet proposé permettant d'améliorer les conditions d'accès à la gare et à dynamiser le quartier de la gare, il devrait naturellement participer à limiter les mésusages sur ce secteur.

#### Commentaires du Commissaire-Enquêteur :

Les problématiques de mésusages aux abords des gares, telles que le trafic de cigarettes de contrebande et le commerce ambulant, peuvent nuire à la réputation des transports publics et décourager une partie des usagers. Bien que la sûreté publique relève de la SNCF pour les espaces intérieurs et de la Ville de Noisy-le-Sec pour les espaces extérieurs, ces enjeux doivent être pris en compte dès la phase de conception du projet.

L'amélioration des aménagements urbains et de l'accessibilité contribuera naturellement à limiter ces phénomènes, mais il serait pertinent d'aller plus loin en impliquant les autorités locales compétentes dans certaines réunions de conception. Leur expertise et leur connaissance du terrain pourraient enrichir les choix d'aménagement et permettre d'arbitrer certaines décisions en intégrant des considérations liées à la prévention des incivilités et à la sécurisation des espaces. Une meilleure coordination en amont pourrait ainsi favoriser un environnement plus serein et dissuasif pour ces pratiques.

## 4. Analyse bilancielle du projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec

### 4.1. Bilan des bénéfices du projet

Le projet de réaménagement répond à un besoin de modernisation et d'adaptation d'une infrastructure essentielle au réseau de transports en Île-de-France, tout en poursuivant des objectifs d'intermodalité, de transition écologique et de pacification urbaine.

- Accessibilité et intermodalité renforcées

Le projet prévoit des améliorations significatives en matière d'accessibilité, notamment avec la création d'une nouvelle passerelle centrale équipée d'ascenseurs, le réaménagement du passage souterrain et l'élargissement du parvis haut, facilitant ainsi les correspondances entre les différents modes de transport (RER E, tramway T1, bus, vélo).

Ces aménagements permettront d'offrir une meilleure fluidité des déplacements et d'améliorer l'expérience des usagers, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

- Mobilités douces et transition écologique

Le projet accorde une place significative aux mobilités douces avec une augmentation importante du stationnement vélo, portant l'offre à 750 places à terme, dont 480 dès 2026. La stratégie retenue repose sur un déploiement progressif, permettant d'ajuster l'offre en fonction de la demande réelle des usagers.

D'un point de vue environnemental, le projet intègre des mesures adaptées au changement climatique, notamment :

- La dé imperméabilisation des sols et l'augmentation des surfaces végétalisées, réduisant l'effet d'îlot de chaleur urbain ;
  - Le choix de matériaux écoconçus pour certains aménagements, avec une attention particulière à la résilience climatique ;
  - Une réflexion sur la gestion des consommations énergétiques, en cohérence avec les engagements de la SNCF et d'Île-de-France Mobilités en matière de sobriété énergétique.
- Modernisation des infrastructures ferroviaires et urbaines

Le projet apporte des améliorations notables aux infrastructures de la gare, notamment avec la rénovation des quais et une réorganisation des flux voyageurs. La nouvelle passerelle, en plus d'améliorer l'accessibilité, contribuera à une meilleure répartition des flux et à un désengorgement des points de concentration aux extrémités des quais.

De plus, la réorganisation du plan de circulation routière vise à pacifier les abords de la gare et à sécuriser les déplacements piétons et cyclistes.

- Viabilité financière et sécurisation des financements

Le projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec bénéficie d'un financement sécurisé, reposant sur un montage institutionnel solide, impliquant plusieurs financeurs publics. Son intégration dans les dispositifs de planification régionaux et nationaux garantit sa faisabilité et sa mise en œuvre effective.

Le financement est assuré par un consortium d'acteurs publics comprenant :

- Île-de-France Mobilités (IDFM), principal maître d'ouvrage et financeur ;
- La Région Île-de-France, en soutien aux infrastructures stratégiques ;
- L'État, via les crédits mobilisés dans le CPER 2023-2027 ;
- La SNCF, pour la partie ferroviaire et les travaux en gare.

## 4.2. Enjeux et points de vigilance

Malgré ces bénéfices, plusieurs points de vigilance ont été identifiés lors de l'enquête publique et nécessiteront un suivi attentif dans les phases ultérieures du projet.

- Incertitudes liées au prolongement du tram T11

L'hypothèse dimensionnante du prolongement du tram T11 a été retenue pour concevoir les aménagements du pôle, alors que son financement et son calendrier de mise en œuvre restent incertains. Si cette anticipation vise à éviter un sous-dimensionnement futur, elle soulève néanmoins des questions quant à la nécessité d'engager certains investissements dès à présent. Une gestion prudente des ressources semble donc indispensable pour garantir que les infrastructures spécifiques au T11 ne soient réalisées que si leur pertinence est avérée. D'autant plus que le budget du projet a déjà été réévalué à la hausse en raison de l'inflation et de la hausse

des coûts des matériaux, et que le contexte économique et budgétaire national impose une rationalisation des dépenses publiques.

- Sécurité et gestion des flux voyageurs

La sécurité sur les quais constitue un enjeu majeur, notamment aux heures de pointe. Si la configuration ferroviaire actuelle ne permet pas un élargissement des quais, la nouvelle passerelle a été pensée pour optimiser la répartition des flux.

Cependant, il conviendra d'évaluer précisément l'efficacité de ces aménagements et d'anticiper d'éventuelles adaptations en fonction des situations de surcharge ou d'incidents d'exploitation.

- Accessibilité et impacts du nouveau plan de circulation

Le nouveau plan de circulation s'inscrit dans la continuité du prolongement du tram T1 et vise à limiter la circulation automobile en centre-ville. Toutefois, certaines réorganisations, notamment autour du quartier du Petit Noisy, pourraient entraîner un allongement des trajets et un sentiment d'isolement accru pour certains habitants.

Dans ce contexte, il semble important d'examiner des solutions d'optimisation pour limiter les impacts de cette reconfiguration, en concertation avec les collectivités locales.

Le pont Gallieni, principal axe de liaison entre le Petit Noisy et la gare, constitue un autre point de vigilance. Son rôle central dans les déplacements piétons et cyclistes justifie une réflexion approfondie sur des aménagements visant à sécuriser et fluidifier les cheminements.

- Confort d'usage et cohabitation des différents flux

L'élargissement du parvis et l'augmentation des espaces piétons sont des avancées positives, mais leur gestion quotidienne devra être soigneusement étudiée pour éviter les conflits d'usage. En particulier, la cohabitation entre cyclistes, piétons et autres usagers nécessite une réflexion approfondie, notamment en ce qui concerne la circulation des vélos et l'aménagement des espaces dédiés.

- Enjeux de sûreté aux abords de la gare

Bien que la sûreté des espaces publics ne relève pas directement d'Île-de-France Mobilités, il s'agit d'un facteur clé pour garantir l'attractivité du pôle. La réorganisation des espaces et l'amélioration des circulations devraient naturellement réduire certains mésusages, mais une coordination avec les autorités compétentes serait nécessaire pour anticiper d'éventuels risques et assurer un cadre sécurisé aux usagers.