

Comité de pôle de Noisiel

Diagnostic

Introduction

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de décembre 1996 puis la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 ont modifié la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 (LOTI) initiant les Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Au sein de la région Île-de-France, un Plan de déplacements urbain (le PDU IF) a été approuvé en décembre 2000 et a défini les actions majeures à mener en termes de déplacements afin d'atteindre les objectifs suivants d'ici fin 2005 :

- **Une diminution de 3 % du trafic automobile,**
- **une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 %,**
- **une augmentation de 10 % de la part de la marche,**
- **le doublement du nombre de déplacements à vélo,**
- **une augmentation de 3 % de la part de l'acheminement des marchandises par le fer et la voie d'eau.**

Dans ce contexte, un certain nombre de pôles gares majeurs nécessitant une rénovation ont été identifiés. La gare RER de Noisiel a été reconnue comme stratégique au sein du bassin de population dans lequel elle est implantée. Pour renforcer ce rôle, une structure partenariale qu'est le comité de pôle a été composée. Au sein de cette structure, des actions sont discutées, élaborées et détaillées pour être mise en œuvre. L'objectif étant de renforcer l'attractivité du pôle d'échanges dont la vocation est d'offrir des aménagements et une offre de transport en commun performante. Enfin, les propositions seront en accord avec les orientations prescrites du Plan Local des déplacements en cours de réalisation sur le Val Maubuée.

SOMMAIRE

I. Le pôle, son environnement et l'offre de transport

1.1. Situation et description générale du pôle

- 1.1.1. Situation du pôle gare dans la région IDF
- 1.1.2. Données de population, d'emplois et sur la mobilité
- 1.1.3. Le pôle dans la ville de Noisiel
- 1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat
- 1.1.5. Eléments constitutifs au pôle de Noisiel

1.2. L'offre de transport du pôle et ses usages

- 1.2.1. L'offre ferroviaire
- 1.2.2. L'offre en bus
- 1.2.3. Fréquentation, modes de rabattement et origines des usagers
- 1.2.4. Le stationnement aux abords du immédiats du pôle
- 1.2.5. Le parc relais
 - 1.2.5.b. L'avis des usagers

1.3. Les projets autour du pôle gare

- 1.3.1. L'aménagement du quartier de la Ferme-du-Buisson

II. L'analyse fonctionnelle du pôle

2.1. Accessibilité au pôle par mode de transport

- 2.1.1. Les accès à pied
- 2.1.2. L'accès des PMR
- 2.1.3. En voiture et en Taxi
- 2.1.4. En autobus et en autocars
- 2.1.5. A vélo
- 2.1.6. Les conflits entre modes

2.2. Fonctionnement interne et qualité de service

- 2.2.1. Correspondances et informations
- 2.2.2. Signalétique et jalonnement
- 2.2.3. Aménagements urbains et ambiance
- 2.2.4. Services marchands

III. Synthèse et enjeux

3.1. Eléments de synthèse

- 3.1.1. Fiche d'identité du pôle
- 3.1.2. Synthèse des dysfonctionnements

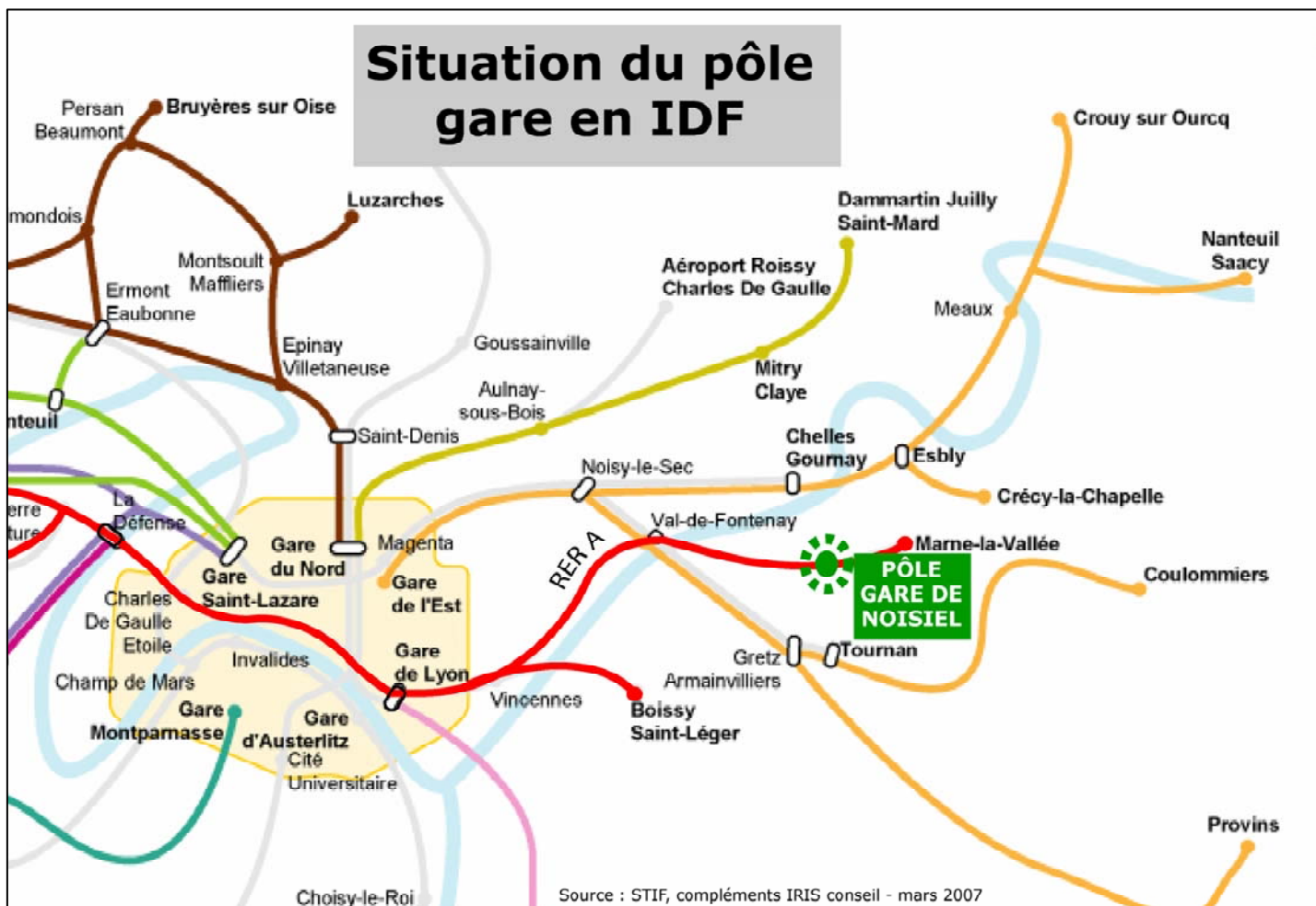
3.2. Enjeux et premières orientations

I. Le pôle, son environnement et l'offre de transport

1.1. Situation et description générale du pôle

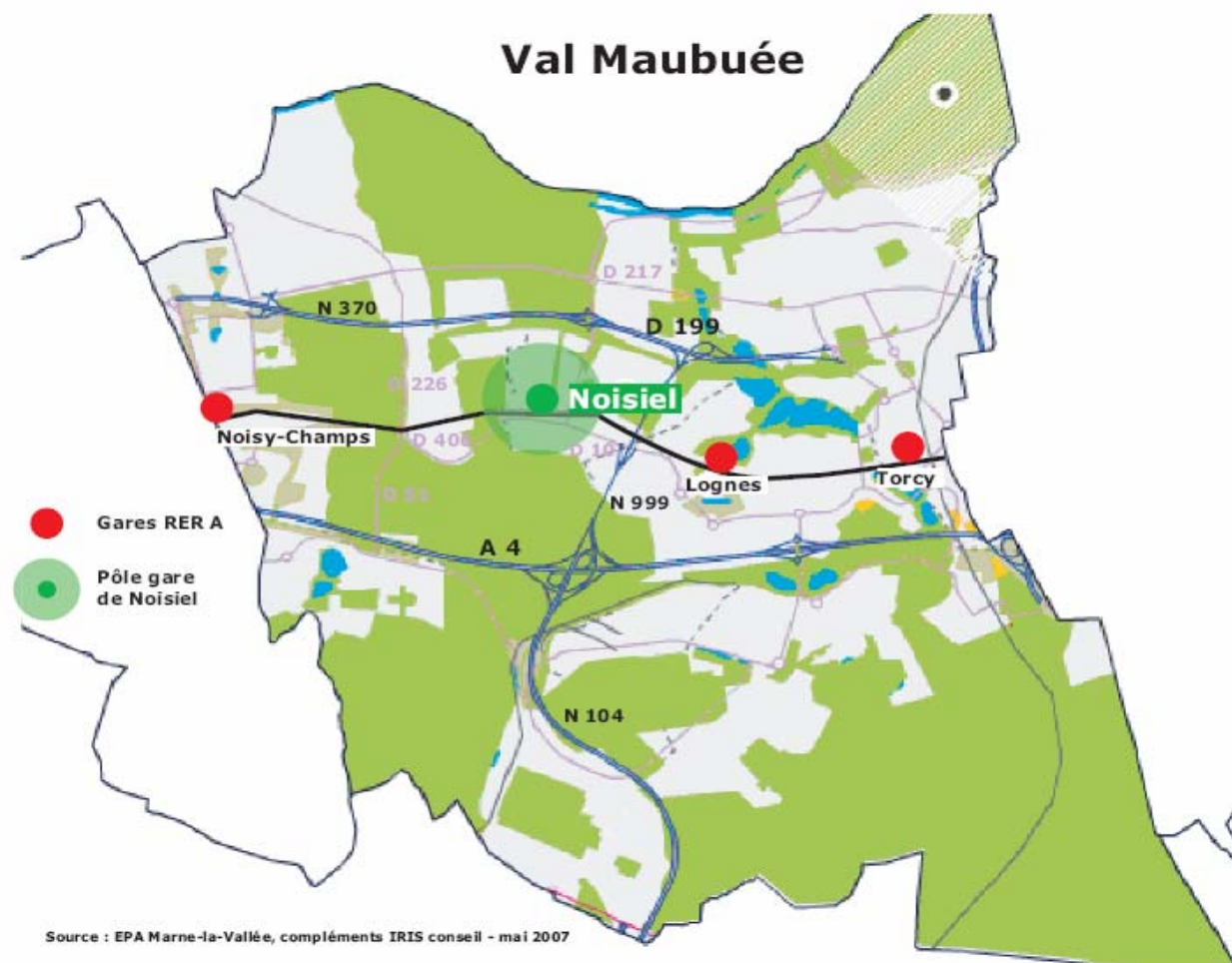
1.1.1. Situation du pôle gare dans la région IDF

Elle se situe à environ 30 km à l'est de Paris, le long de la ligne A du RER sur la commune de Noisiel en Seine-et-Marne ...



1.1. Situation et description générale du pôle

... Plus précisément, au cœur du Val Maubuée entre les gares de Noisy-Champs et Lognes.



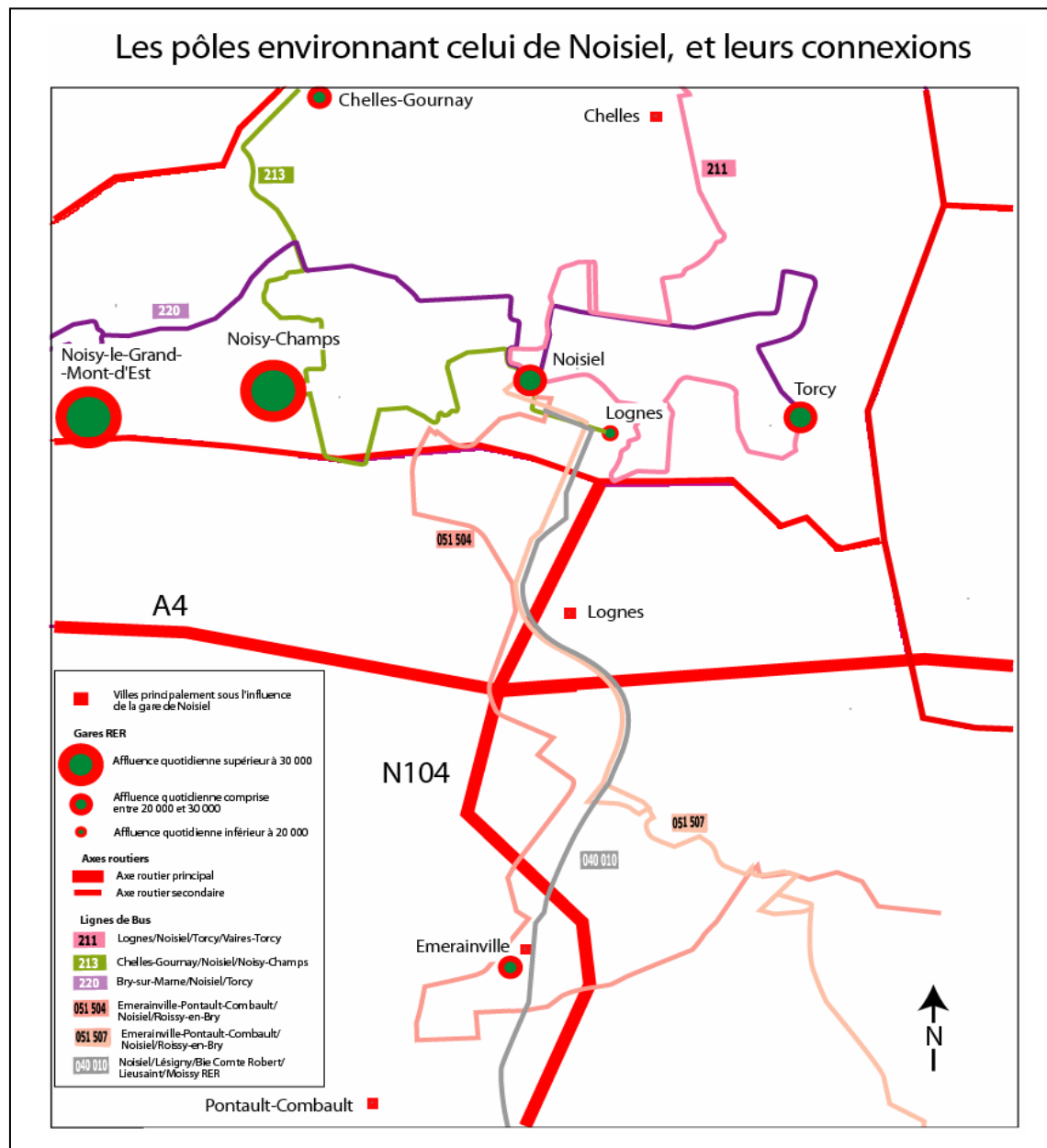
Source : EPA Marne-la-Vallée, compléments IRIS conseil - mai 2007

1.1. Situation et description générale du pôle

Cette carte met en valeur la forte hiérarchisation des pôles RER environnant celui de Noisiel. La gare de Noisiel, avec 10499 usagers par jour, se situe en deçà des gares, de Noisy-le-Grand-Mont-d'Est, de Noisy-Champs, et de Torcy (respectivement 24058, 17485 et 13716 usagers quotidiens), mais au dessus de celle de Lognes (6270 usagers quotidiens).

Source : RATP TJRF 2006

Il est à noter que cet espace est partagé entre la zone tarifaire 4 (gares de Noisy-le-Grand-Mont d'Est, de Noisy-Champs, et de Chelles-Gournay) et la zone tarifaire 5 (gares de Noisiel, de Lognes et de Torcy).



1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.2. Données de population, d'emplois et sur la mobilité

La population de Noisiel :

- **15 500 habitants** (Source INSEE. RGP 1999),
- Une **densité élevée** avec près de **36 hab./ha.**

	Caractéristiques de Noisiel et des communes voisines		
	Population	Densité/ha.	Nombre de ménages
Noisiel	15 500	36	4 950
Champs-sur-Marne	24 550	34	8 910
Emerainville	7 030	14	2 040
Lognes	14 220	32	4 130
Torcy	21 600	36	7 310
Vaires-sur-Marne	11 770	20	4 660
	79 170	27	27 050

Les emplois à Noisiel :

- **8 200 emplois,**
- **8 000 actifs résidents** dont près de **6 900 ont un emploi** (dont 1200 au sein de l'entreprise Nestlé),
- Le **taux de chômage** de **14 %** avec des taux élevés chez les **15-19 ans** et les **20-24 ans** (respectivement **29 et 21 %**).

1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.2. Données de population, d'emplois et sur la mobilité

La mobilité des noisiéliens :

Un taux de motorisation et une motorisation par ménage faibles (21,2% des ménages n'ont pas de voiture), et de bonnes pratiques en faveur des modes alternatifs pour les trajets pendulaires (domicile-travail). En effet, Noisiel se distingue par :

- La part de la **marche à pied (MAP) la plus élevée,**
- La deuxième part **la plus élevée pour l'utilisation des transports en commun (TC),**
- Et enfin, l'une des parts **les moins élevées pour l'utilisation de la voiture.**
- La part des déplacements plurimodaux (marche à pied exclue) est assez faible.

	Modes utilisés pour les déplacements pendulaires* (en %)						
	Motorisation des ménages	Taux de motorisation	MAP	2RM	VP	TC	Plusieurs modes
Noisiel	1,0	78,8	1,6	1,2	40,0	46,9	10,2
Champs-sur-Marne	1,1	79,1	1,6	1,7	45,2	39,3	12,2
Emerainville	1,3	93,1	0,7	2,3	55,8	28,5	12,7
Lognes	1,1	85,4	1,4	1,3	39,7	48,6	9,1
Torcy	1,1	81,1	1,0	1,1	47,9	39,0	11,1
Vaires-sur-Marne	1,1	N.C.	0,8	1,6	48,9	33,6	14,9
MOYENNE	1,1	83,5	1,2	1,6	47,5	37,8	12,0

* Déplacements vers l'ensemble de l'Île-de-France considérés
Source INSEE - RGP 1999

1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.2. Données générales de population, d'emplois et sur la mobilité

- **16 % des Noisiéens travaillent dans leur commune de résidence,**
 - 43 % travaillent en Seine-et-Marne,
 - Les 40 % restant rejoignent Paris et la Seine-Saint-Denis.
- **Comment les Noisiéens se rendent au travail ?**
- C'est essentiellement **à pied** qu'ils vont travailler **à Noisiel,**
 - **En voiture** qu'ils rejoignent **la Seine-et-Marne,**
 - Et **en TC** le reste de **l'IDF.**

Modes de transport	Destination des déplacements pendulaires des noisiéens (en %)					
	Noisiel	Val Maubuée	Paris	77	93	IDF
Marche à pied	54	7	0	4	0	1
Vélo	1	1	1	2	1	1
Véhicule particulier	26	51	17	58	46	40
Transport en commun	14	20	71	26	21	47
Plusieurs modes	5	20	11	11	9	10
TOTAL	100	100	100	100	100	100

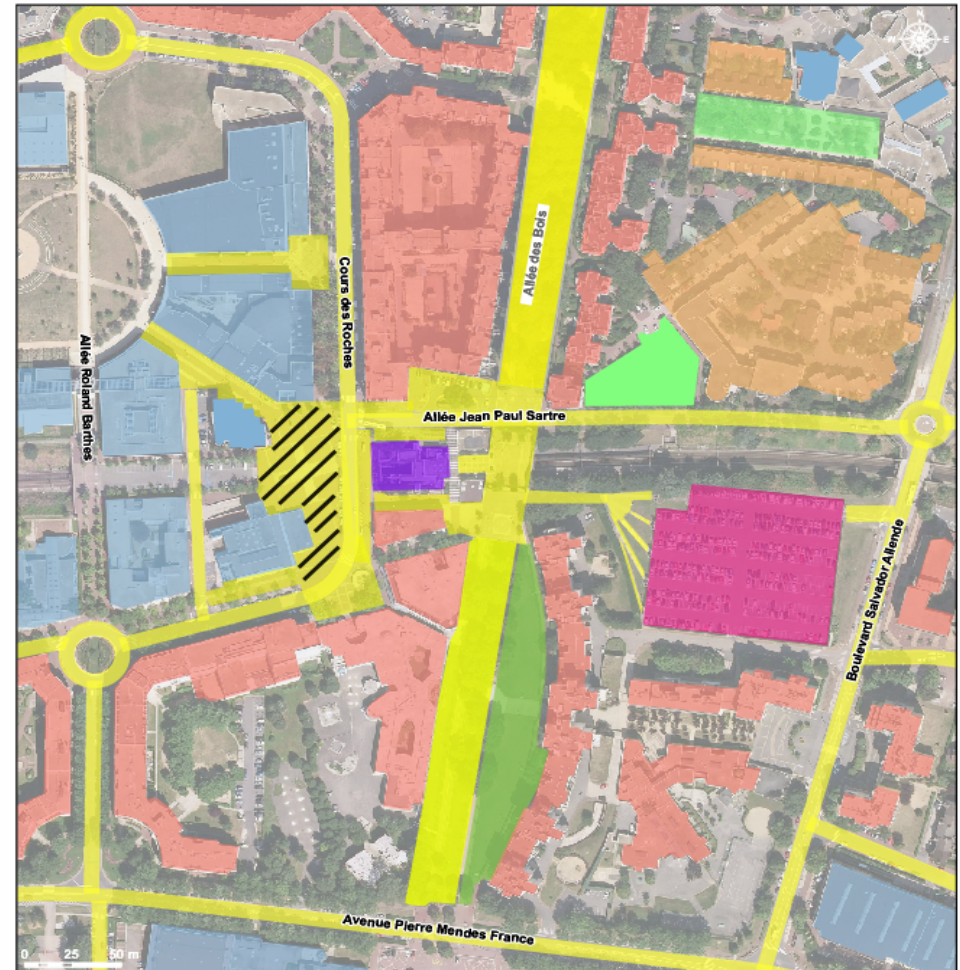
1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.3. Le pôle dans la ville de Noisiel

La carte de la morphologie urbaine aux abords du pôle met en exergue la prédominance de l'habitat collectif haut (cf pages 10 et suivantes), avec la présence d'un parc relais et d'une voie verte structurante Nord-Sud.

MORPHOLOGIE URBAINE

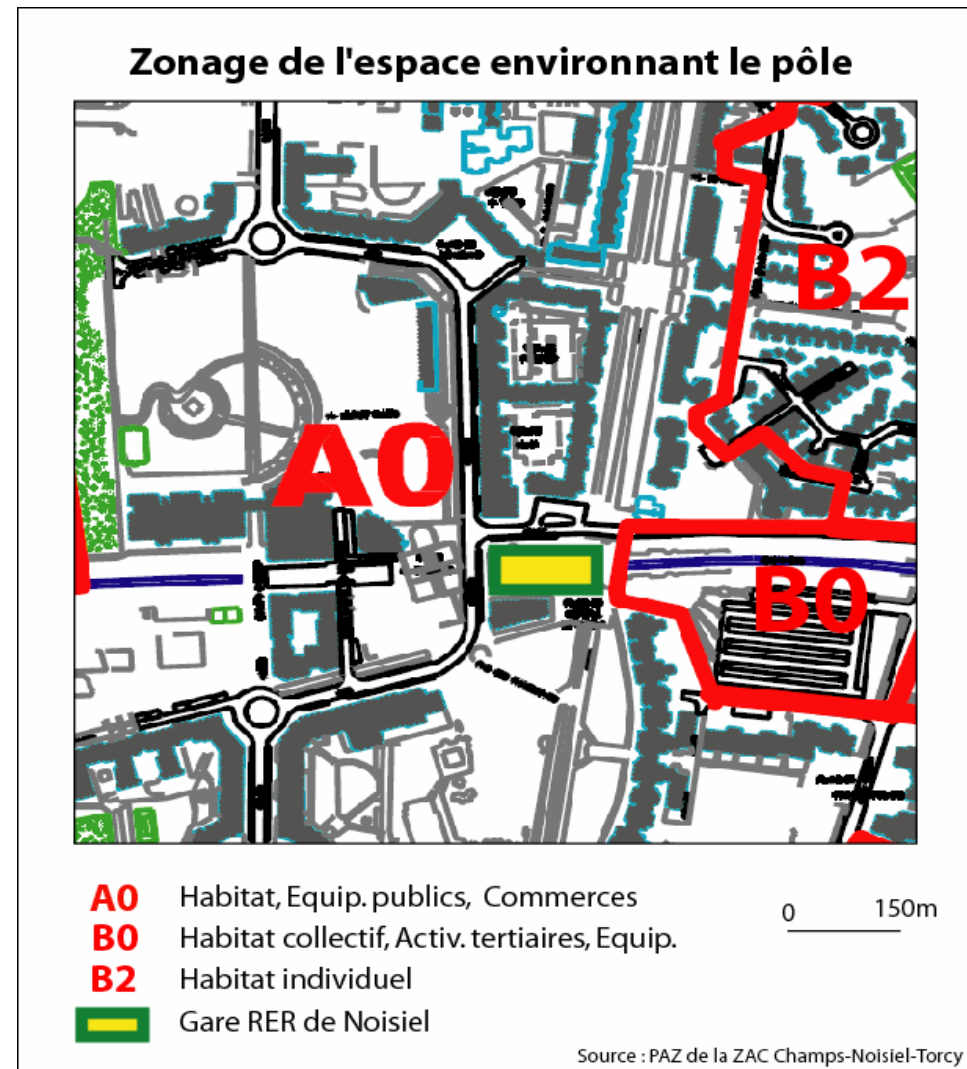
-  Gare
-  Habitat collectif
-  Habitat pavillonnaire
-  Habitat collectif et activités
-  Voirie et espaces publics
-  Parcs et Jardins
-  Parc Relais
-  Marché



1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.3. Le pôle dans la ville de Noisiel

Le **pôle de la Gare RER** de Noisiel est un élément constituant de la ZAC Champs-Noisiel-Torcy ; à ce titre, celle-ci n'est pas soumise à la réglementation du POS de Noisiel, mais au **PAZ de la ZAC**. De ce fait, la zone dans laquelle est intégré le pôle est dénommée **A0**, regroupant de l'**habitat, des équipements publics, et des commerces**.










1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

Domianialité de l'espace environnant le pôle de Noisiel



	Commune		RATP
	EPAMARNE, en cours de cession à la Commune		Acteur privé
	EPAMARNE, en cours de cession au SAN		Copropriété RATP/EPAMARNE* (Partie EPAMARNE en cours de cession au SAN)
			Copropriété RATP/Commune**

* et ** Division en volume :

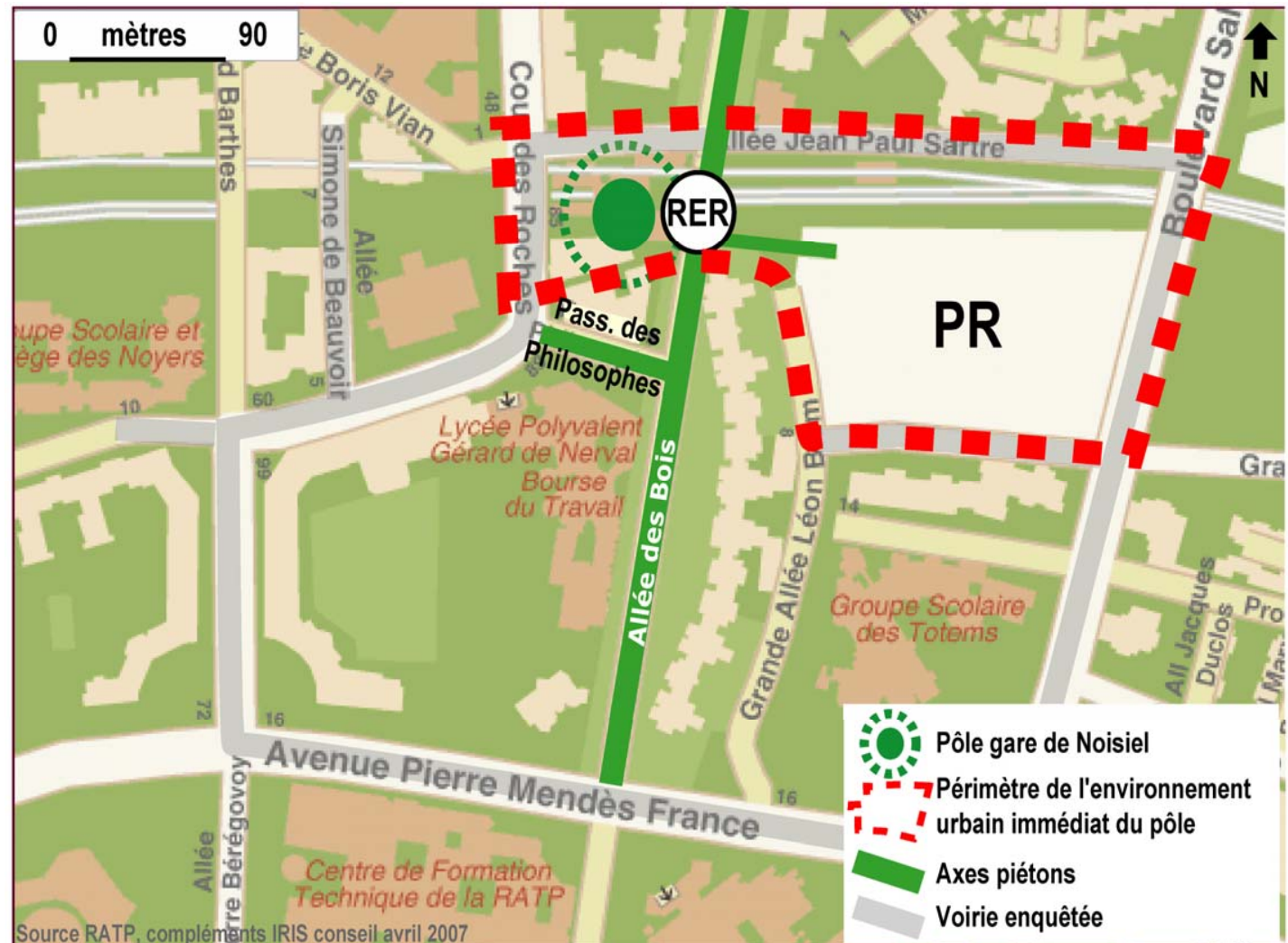
- espace < 94.00 NG, est propriété de la RATP

- espace > 94.00 NG, est propriété de *EPAMARNE/ **commune

1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

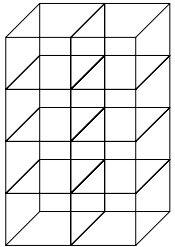
- Le tissu urbain,
- Les espaces publics,
- Les voies à proximité directe,
- Les autres voies connectées,
- Le Parc Relais
- L'allée des Bois, axe piétons structurant



1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

- Le tissu urbain



Majoritairement des logements collectifs R+2 à R+6. Photo n°1,

Des équipements publics (la mairie annexe, la maison intercommunale de justice et de droit, etc). et des bureaux Photo n°2,

Des commerces de proximité (brasserie Cours des Roches, le marché d'après-midi, etc). Photo n°3,



1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

- Les espaces publics

Des aménagements hétérogènes, certains vieillissant (les abris bus) ...



... et d'autres récents (la sortie de la gare allée J.P. Sartre),



De larges espaces dédiés aux piétons (contre allée de la gare et place du marché) ...



... mais **encombrés** en heures de pointe et les jours de marché (Cours des Roches, place du marché).

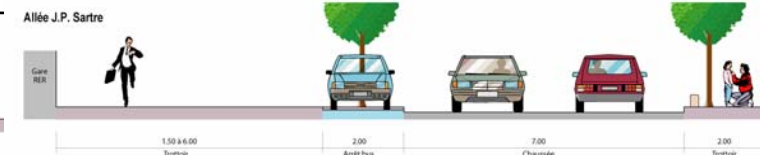


1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

- Les voies à proximité directe

Caractéristiques de l'allée J.P. Sartre	
Réglementation	50 km/h
Largeur de chaussée	7m
Nombre de voie	2x1 voie
Largeur des trottoirs	0m50 à 3m et +
« Stationnement VP »	<ul style="list-style-type: none"> - 16 places unilatérales en Lincoln, - 12 places en bataille sur parking dont 1 GIG/GIC, - 3 aires d'arrêt de bus très étroites, dont 2 en Lincoln et 1 longitudinale. Lignes RATP 211, 213, 220. - 1 aire d'arrêt de taxi (4 places).
Marquage au sol	Hors normes et estompé (zone bleue et GIG/GIC)
Stationnement vélo	10 places abritées (6 arceaux)
Réglementation	Zone bleue de 9h à 19h



1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

- Les voies à proximité directe

Caractéristiques Cours des Roches	
Réglementation	30 km/h
Largeur de chaussée	7m
Nombre de voie	2x1 voie
Largeur des trottoirs	1m50 à 3m et +
« Stationnement VP »	<ul style="list-style-type: none"> - 68 Bilatéral en Lincoln dont 1 place GIG/GIC - 1 aire de transport de fonds - 1 aire d'arrêt de bus en Lincoln (2 places) très étroite. Lignes 504, 507, et 40-10
Réglementation	Zone bleue de 9h à 19h



Cours des Roches



1.1. Situation et description générale du pôle

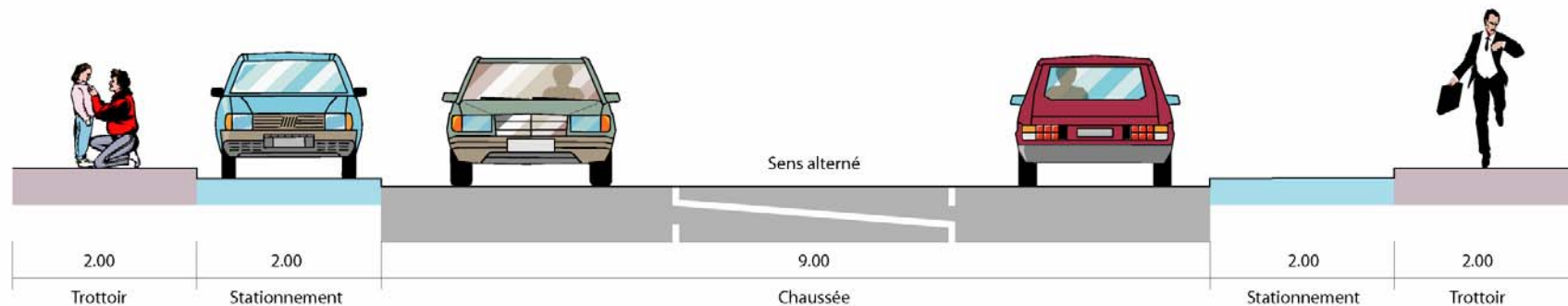
1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

- Les autres voies du réseau

Caractéristiques Bd. Salvador Allende	
Réglementation	50 km/h
Largeur de chaussée	9m
Nombre de voie	2x1 + 1 voie de tourne à gauche alternée
Largeur des trottoirs	2m
« Stationnement VP »	<ul style="list-style-type: none"> - 28 places bilatérales en Lincoln dont 4 places GIG/GIC dont 2 en bataille - 1 aire d'arrêt de bus longitudinale (Ligne RATP 213)
Réglementation	Gratuit et illimité



Boulevard Salvator Allende



1.1. Situation et description générale du pôle

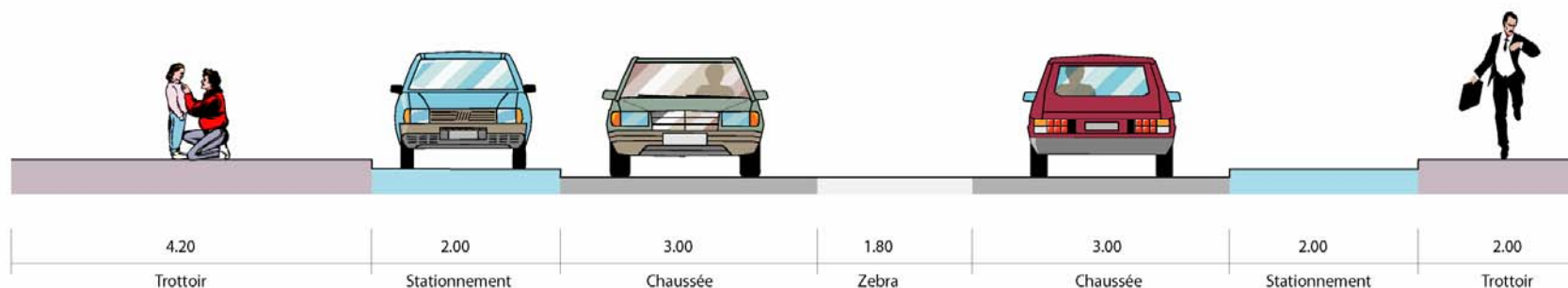
1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

- Les autres voies du réseau

Avenue Pierre Mendès France	
Réglementation	50 km/h
Largeur de chaussée	9m
Nombre de voie	2x1
Largeur des trottoirs	2m et +
« Stationnement VP »	- 55 places bilatérales en Lincoln - 1 aire d'arrêt de bus en retrait (Ligne SETRA 40-10)
Réglementation	Gratuit et illimité



Avenue Pierre Mendès-France



1.1. Situation et description générale du pôle

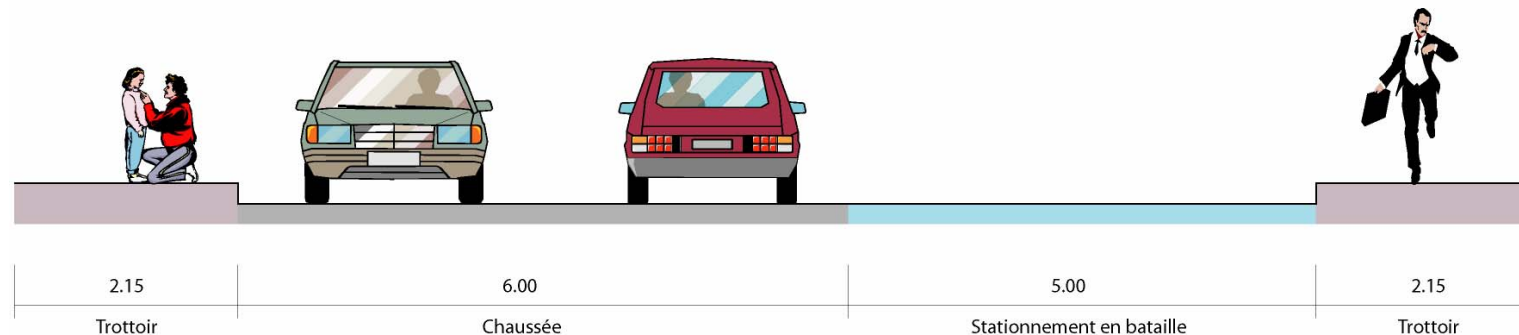
1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

- Les voies à proximité directe

Caractéristiques allée Simone de Beauvoir	
Réglementation	50 km/h
Largeur de chaussée	7m
Nombre de voie	2x1 voie
Largeur des trottoirs	1m50 à 3m et +
« Stationnement VP »	- 17 places unilatérales en bataille dont 2 GIG/GIC - 57 places en parking dont 1 GIG/GIC
Réglementation	Zone bleue de 9h à 19h



Allée Simone de Beauvoir



1.1. Situation et description générale du pôle

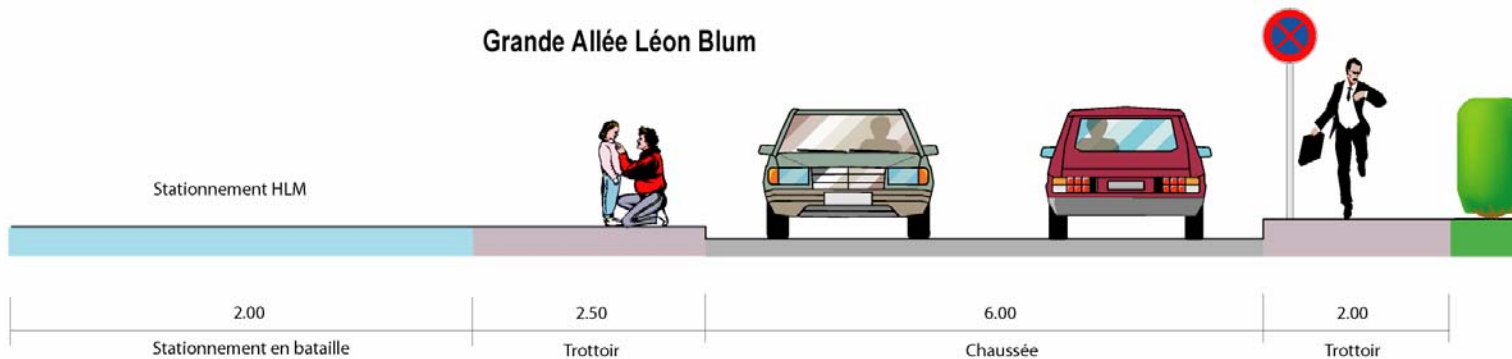
1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

- Les voies à proximité directe

Caractéristiques grande allée Léon Blum	
Réglementation	50 km/h
Largeur de chaussée	6m
Nombre de voie	2x1 voie
Largeur des trottoirs	1m50 et +
« Stationnement VP »	10 places privées en Lincoln en bataille
Réglementation	Réservées aux résidents HLM mais accessibles à tous



Grande Allée Léon Blum



1.1. Situation et description générale du pôle

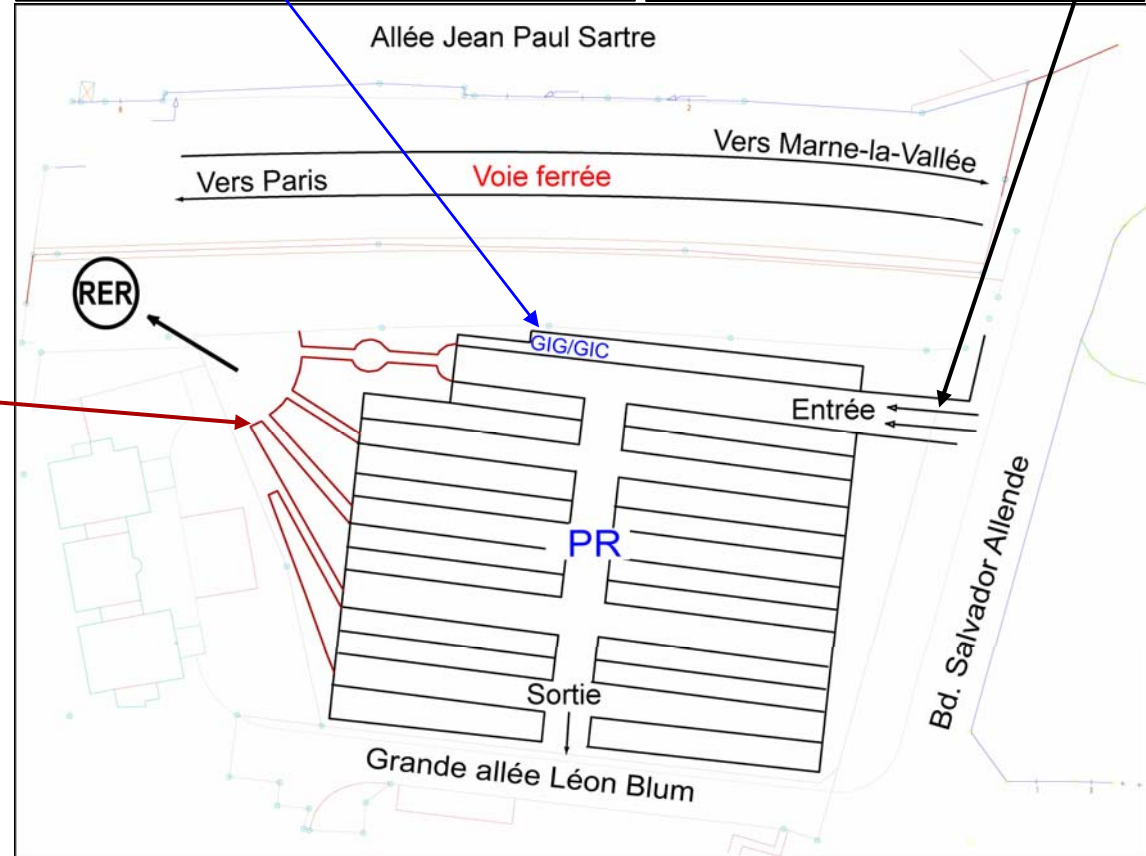
1.1.4. Le pôle et son environnement urbain immédiat

- Le Parc Relais

PR	
« Stationnement Véhicule particulier »	355 places dont 4 GIG/GIC
Réglementation	Gratuit accessible 24h/24



Liaisons piétonnes directes entre la gare et le Parc Relais



1.1. Situation et description générale du pôle

1.1.5. Eléments constitutifs au pôle de Noisiel

- Le pôle gare de Noisiel est un pôle de **centre-ville**,
- Il **n'a pas été réhabilité depuis** sa création en 1980, et accuse aujourd'hui **certaines insuffisances** (dimensionnement des entrées/sorties, manque d'information voyageurs bus, accessibilité des PMR notamment des UFR, aménagements pour les déposes/reprises des usagers bus, ...),
- Son **attractivité** est **due aux liaisons qu'il offre grâce au RER A** vers Paris, ses emplois et ses activités, mais aussi vers d'importantes entreprises basées à Noisiel (Nestlé),
- Le **marché à proximité directe** du pôle gare constitue également un **autre facteur d'attractivité** à une échelle intercommunale (près de 150 stands 3 jours/semaine),

Plus spécifiquement, le pôle gare de Noisiel se caractérise par :

- **une bonne desserte en bus,**
- **mais des aménagements pour les piétons relativement sous-dimensionnés à l'intérieur du bâtiment jusqu'aux quais**
- **des carences en matière de gestion de l'offre de stationnement, notamment les jours de marché,**
- **de nombreux conflits entre les modes le long de l'allée J.P. Sartre,**
- **des aménagements peu adaptés aux personnes en situation de handicap et aux cyclistes.**