



PÔLE MULTIMODAL D'ERMONT-EAUBONNE

Schéma de référence

Sommaire

1	PREAMBULE	5
1.1	LA DEMARCHE DE PROJET DE POLE	5
1.2	LES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT DES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX.....	5
1.3	L'ETUDE DE POLE GARE	5
2	L'ETUDE DE POLE DE LA GARE D'ERMONT-EAUBONNE.....	6
2.1	CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET	6
	Contexte de la gare.....	6
	Enjeux de la réflexion	7
	Périmètre d'aménagement	7
2.2	LES GRANDES ETAPES DE L'ETUDE DE POLE	9
2.3	LES PARTENAIRES DE L'ETUDE DE POLE	9
	Pilote de l'étude : la Communauté d'agglomération Val Parisis.....	9
	Île-de-France Mobilités	9
	Comité de pôle.....	9
2.4	DEROULEMENT ET ORGANISATION DE L'ETUDE DE POLE.....	10
	L'organisation de l'étude de pôle	10
3	SYNTHESE DU DIAGNOSTIC ET DES DIFFERENTS SCENARIOS ETUDIES	11
3.1	DESCRIPTION GENERALE DU POLE GARE.....	11
3.2	DESSERTE DU POLE	12
	Desserte ferroviaire du pôle gare	12
	Desserte routière.....	13
	Stationnement véhicules et places réservés	13
	Desserte bus	13
	Fonctionnement de l'éco-station bus.....	14
	Accessibilité en cycle	15
	Accessibilité piétonne	16
	Services en gare	17
3.3	AIRE D'INFLUENCE ET FREQUENTATION DU POLE GARE	18
	Enquêtes en gare :	18
	Enquête Stationnement :	19
	Usage du parking Effia	20
	Accessibilité vélo :	21
	Stationnement vélo :	21
3.4	ETUDE DE TRAFIC.....	24
	Trafic observé sur le réseau routier.....	24
3.5	EMPRISE FONCIERE	25
3.6	CONTEXTE REGLEMENTAIRE DU POLE	26
3.7	ATOUTS ET FAIBLESSES DU POLE GARE.....	27
3.8	ENJEUX D'AMENAGEMENT	28
3.9	PREPROGRAMME D'AMENAGEMENT	29
3.10	RAPPEL DES SCENARII ETUDIES.....	30
	Scénario 1 : minimaliste.....	31
	Scénario 2 : intermédiaire	32
	Scénario 3 : maximaliste	33

3.11	TESTS DES DIFFERENTS PROPOSITIONS FORMULEES – ETUDE CDVIA.....	34
	Aménagements cyclables	34
	Aménagement en faveur des bus.....	34
3.12	ANALYSE MULTICRITERES	35
4	LE PROJET DE POLE	36
4.1	DESCRIPTION SYNTHETIQUE DU PROJET DE POLE VALIDE	37
	Réaménagement de la RD 909	37
	Esplanade Nelson Mandela	38
	Rue des Callais	38
	Aménagement sous-ouvrage.....	39
	Giratoire.....	40
	Eco-station bus / Rue des Bouquinvilles.....	41
	Rue de l'arrivée.....	41
	Rue Ferdinand Buisson	42
	Rue Jean Esprangle	43
	Réaménagement de la RD470	44
4.2	VERIFICATION DE L'AMENAGEMENT EN TERMES D'IMPACT CIRCULATION ET PRECONISATIONS D'ACTIONS COMPLEMENTAIRES	45
4.3	BILAN EN TERMES DE STATIONNEMENT	45
	Bilan stationnement vélo.....	45
	Bilan stationnement VL	46
4.4	PARVIS DE LA GARE	47
4.5	LE PROJET DE POLE DECOUPE EN ACTIONS.....	48
4.6	DETAIL DES ACTIONS	49
4.7	CHIFFRAGE DES ACTIONS.....	56
5	TABLEAU DE SYNTHESE : COUTS, MAITRISE D'OUVRAGE, FINANCEMENT, FUTUR GESTIONNAIRE.....	57
6	GLOSSAIRE	58

Liste des figures

FIGURE 1 : OBJECTIFS ET MOYENS DEFINIS PAR IDFM, SOURCE : IDFM, 20235

FIGURE 2 : CARTES DES MODES D’OCCUPATION DU SOL, SOURCE : INGEROP 20226

FIGURE 3 : CARTES DES POLES DES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS, SOURCE : INGEROP 20227

FIGURE 4 : PERIMETRE ELARGIE DU PROJET, SOURCE : INGEROP 20227

FIGURE 5 : PERIMETRE D’ETUDE DU PROJET, SOURCE : INGEROP 2022.....8

FIGURE 6 : PERIMETRE D’AMENAGEMENT DU PROJET, SOURCE : INGEROP 20248

FIGURE 7 : SCHEMA DES AMENAGEMENTS DU POLE GARE, SOURCE : INGEROP 202211

FIGURE 8 : PLAN DES LIGNES DESSERVANT LE POLE GARE, SOURCE : INGEROP 2022.....12

FIGURE 9 : ÉVOLUTION DU NOMBRE ANNUEL DE VOYAGEURS MONTANTS EN GARE D’ERMONT EAUBONNE, SOURCE : INGEROP 2022.....12

FIGURE 10 : CARTE DU TRAFIC ROUTIER SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES A PROXIMITE DU POLE GARE, SOURCE : INGEROP 202213

FIGURE 11 : PLAN DU RESEAU DES TRANSPORTS DESSERVANTS LE POLE GARE, SOURCE : INGEROP 202213

FIGURE 12 : INTERVALLE DE TEMPS DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LE POLE GARE, SOURCE : INGEROP 202214

FIGURE 13 : SCHEMA D’AFFECTATION DES LIGNES DE BUS AU SEIN DE L’ECO-STATION BUS, SOURCE : INGEROP 202214

FIGURE 14 : SCHEMA DE FONCTIONNEMENT DE L’ECO-STATION BUS EN PERIODE DE POINTE DU MATIN, SOURCE : INGEROP 2022.....14

FIGURE 15 : PLAN DES COMMERCES ET SERVICES, SOURCE : INGEROP 2022.....17

FIGURE 16 : NOMBRE D’ENTRANTS ET SORTANTS PAR HEURE (TOUTES ENTREES CONFONDUES), SOURCE : INGEROP/ ALICE (09/2021)18

FIGURE 17 : NOMBRE D’ENTRANTS ET SORTANTS PAR HEURE (TOUTES ENTREES CONFONDUES), SOURCE : INGEROP/ ALICE (09/2021)18

FIGURE 18 : ORIGINES DES RABATTEMENTS EN GARE (HORS RABATTEMENT TRAIN), SOURCE : INGEROP/ ALICE (09/2021).....18

FIGURE 19 : MODES DE RABATTEMENTS EN GARE (HORS RABATTEMENT TRAIN), SOURCE : INGEROP/ ALICE (09/2021)19

FIGURE 20 : OFFRE DE STATIONNEMENT SUR LE POLE GARE, SOURCE : INGEROP19

FIGURE 21 : OFFRE DE STATIONNEMENT SUR LE POLE GARE, SOURCE : INGEROP 202120

FIGURE 22 : CONSOMMATION DE L’OFFRE, SOURCE : INGEROP 202120

FIGURE 23 : NOMBRE D’ABONNEMENT DU PARKING, SOURCE : DONNEES IDFM (RELEVES LES 10/11/2016, 21/11/2017 ET 15/01/2019).....21

FIGURE 24 : NOMBRE D’ABONNEMENT DU PARKING, SOURCE : INGEROP DONNEES IDFM (RELEVES LES 10/11/2016, 21/11/2017 ET 15/01/2019).....21

FIGURE 25 : OCCUPATION DU PARKING, SOURCE : INGEROP DONNEES IDFM (RELEVES LES 10/11/2016, 21/11/2017 ET 15/01/2019)21

FIGURE 26 : NOMBRE DE STATIONNEMENTS VELO EXISTANTS AUX ABORDS DE LA GARE, SOURCE : INGEROP SUR LA BASE DES DONNEES MDB.....21

FIGURE 27 : CARTE DES STATIONNEMENTS EXISTANTS AUX ABORDS DE LA GARE, SOURCE : INGEROP 2025.....22

FIGURE 28 : OCCUPATION DE L’OFFRE DE STATIONNEMENT VELOS ET ROTATION, SOURCE : INGEROP 202222

FIGURE 29 : TAUX D’OCCUPATION PAR HEURE DES DIFFERENTS EMPLACEMENTS, SOURCE INGEROP23

FIGURE 30 : TAUX D’OCCUPATION A L’HEURE D’OCCUPATION MAXIMALE (11H), SOURCE INGEROP23

FIGURE 31 CONDITIONS DE CIRCULATION EN HEURE DE POINTE DU MATIN ET HEURE DE POINTE DU SOIR AUX ABORDS DE LA GARE24

FIGURE 32 TRAFICS JOURNALIERS RELEVES (ENTRE LE 13/04/2023 ET LE 19/04/2023) - SOURCE : CDVIA 202325

FIGURE 33 : CARTE DES PROPRIETAIRES FONCIERS AUX ABORDS DU POLE.....25

FIGURE 34 : CARTE DE ZONAGE AUX ABORDS DU POLE DES VILLES D’ERMONT ET D’EAUBONNE26

FIGURE 35 : SYNTHESE DES ENJEUX D’AMENAGEMENT DU POLE, SOURCE : INGEROP 202228

FIGURE 36 : DIFFERENTES PROPOSITIONS ETABLIES EN PHASE 2A30

FIGURE 37 : PLAN DU SCENARIO 1 ; SOURCE : INGEROP, 2022.....31

FIGURE 38 : PLAN DU SCENARIO 1 ; SOURCE : INGEROP, 2022.....32

FIGURE 39 : PLAN DU SCENARIO 3 ; SOURCE : INGEROP, 2022.....33

FIGURE 40 : PLAN GENERAL DU PROJET D’AMENAGEMENT ; SOURCE : INGEROP, 202436

FIGURE 41 : RECONFIGURATION DE LA RD909 DANS LA PARTIE NORD ; SOURCE : INGEROP, 2024.....37

FIGURE 42 : COUPE AA’ ; SOURCE : INGEROP, 2024.....37

FIGURE 43 : PLAN ESPLANADE NELSON MANDELA ; SOURCE : INGEROP, 2024.....38

FIGURE 44 : PLAN RUE DES CALLAIS ; SOURCE : INGEROP, 202438

FIGURE 45 : COUPE BB’ ; SOURCE : INGEROP, 202439

FIGURE 46 : PLAN RD909 ; SOURCE : INGEROP, 2024.....39

FIGURE 49 : COUPE CC’ ; SOURCE : INGEROP, 2024.....40

FIGURE 48 : PLAN GIRATOIRE RD470 PLACE DE LA GARE ; SOURCE : INGEROP, 202440

FIGURE 50 : PLAN GARE ROUTIERE / RUE DES BOUQUINVILLES; SOURCE : INGEROP, 202441

FIGURE 51 : PLAN CO-STATION BUS / RUE DES BOUQUINVILLES; SOURCE : INGEROP, 2024.....41

FIGURE 52 : COUPE DD’42

FIGURE 53 : VUE DE L’EXISTANT F. BUISSON42

FIGURE 54 : COUPE FF’; SOURCE : INGEROP, 202442

FIGURE 55 : INTENTIONS D’AMENAGEMENT DU PARVIS DE LA GARE D’ERMONT-EAUBONNE, INGEROP 202447

FIGURE 56 : PLAN DE L’ACTION 01 ; SOURCE : INGEROP , 2024.....49

FIGURE 57 : PLAN DE L’ACTION 02 ; SOURCE : INGEROP , 2024.....50

FIGURE 58 : PLAN DE L’ACTION 03 ; SOURCE : INGEROP , 2024.....51

FIGURE 59 : PLAN DE L’ACTION 04 ; SOURCE : INGEROP , 2024.....52

FIGURE 60 : PLAN DE L’ACTION 05 ; SOURCE : INGEROP , 2024.....53

FIGURE 61 : PLAN DE L’ACTION 06 ; SOURCE : INGEROP , 2024.....54

FIGURE 62 : PLAN DE L’ACTION 07 ; SOURCE : INGEROP , 2024.....55

Liste des tableaux

TABLEAU 2 : SYNTHESE DU PREPROGRAMME D’AMENAGEMENT29

TABLEAU 3 : ANALYSE MULTICRITERES DES TROIS SCENARII35

TABLEAU 4 : BILAN EN OFFRE DE STATIONNEMENT VELOS; SOURCE : INGEROP, 202545

TABLEAU 5 BILAN DE STATIONNEMENT MOTORISE ; SOURCE : INGEROP, 202446

TABLEAU 6 : ESTIMATION DES COUTS TRAVAUX PAR SOUS-ACTION.....56

TABLEAU 7 : REPARTITION DES COUTS PAR PARTENAIRE57

1 Préambule

Le schéma de référence est un document qui a pour objet de synthétiser l'étude de pôle et la démarche partenariale engagée dans la définition d'un projet de réaménagement d'un pôle d'échanges multimodal. Validé en comité de pilotage, il constitue un accord de principe entre les différents maîtres d'ouvrages et financeurs pour mener à bien différentes actions d'aménagements définies dans l'étude. Le schéma de référence s'inscrit dans une démarche de projet de pôle

1.1 La démarche de projet de pôle

La démarche de projet de pôle résulte de la volonté de collectivités locales, accompagnées par Île-de-France Mobilités, de s'investir dans l'amélioration des conditions d'accès et le fonctionnement d'un pôle d'échanges, de favoriser le report modal vers des mobilités moins polluantes et de bien intégrer le pôle dans son environnement urbain.

La « démarche de pôle » se déroule en 4 étapes¹ :

ETAPE 1 : Initialisation de la démarche

ETAPE 2 : Etude de pôle

→ Le Schéma de Référence est l'aboutissement de l'étude de pôle.

ETAPE 3 : Etudes d'Avant-Projet

ETAPE 4 : Mise en œuvre

La démarche de pôle s'inscrit dans les objectifs fixés par le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014, et sa feuille de route 2017-2020 qui prévoit, par son action « 2.5 » l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux de qualité.

1.2 Les objectifs de l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux

L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux peut présenter des niveaux de complexité différents selon le nombre de modes de déplacement en présence, l'importance des échanges intermodaux et le contexte urbain. Les solutions proposées doivent donc être adaptées au contexte de chaque pôle.

Cependant, tous les pôles doivent répondre à des axes communs quant à la qualité des services proposés aux voyageurs :

- Repenser la place du piéton dans l'espace public.
- Mettre en œuvre un environnement et des transports accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Faciliter le rabattement et le stationnement des cycles sur le pôle.
- Optimiser les correspondances entre les modes de transports collectifs.
- Prendre en compte le confort d'attente dans les différents espaces du pôle.
- Organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins du pôle.
- Aménager une information voyageurs de qualité sur l'ensemble du pôle.
- Prendre en compte les enjeux environnementaux et participer à l'effort de sobriété énergétique.
- Envisager la création d'offres de services complémentaires.

Figure 1 : Objectifs et moyens définis par IDFM, Source : IDFM, 2023

CRITÈRES	MOYENS À METTRE EN ŒUVRE
Simplicité et lisibilité	■ Proximité des équipements entre eux pour faciliter la compréhension du site et réduire les ruptures de charge. ■ Pour les sites étendus ou quand les équipements sont repartis de part et d'autre des voies ferrées : jalonnement et signalétique permettant un repérage (adapté à chaque mode de déplacement : piétons, cyclistes, automobilistes). ■ Pour les sites complexes, prévoir des cheminements piétons et cyclables confortables et le plus directs possible. ■ Aménagements cyclables permettant un accès direct au stationnement vélos.
Rapidité	■ Synchronisation des offres de transport pour réduire les temps d'attente.
Disponibilité	■ Dimensionner les équipements pour répondre aux besoins actuels. ■ Pour les Éco-stations bus, anticiper des évolutions à moyen terme. ■ Pour le stationnement vélo, positionner des équipements aux différents accès à la gare en fonction du flux voyageurs et des facilités d'accès à vélo (aménagements de voirie, dénivelé...). Prévoir des réserves d'espaces pour une extension future de l'offre de stationnement vélo.
Sécurité	■ Éviter les aménagements ou les configurations d'Éco-stations bus (quais en épis) qui entraînent de nombreuses traversées de voirie pour les piétons. ■ Sécuriser les traversées piétons : passages piétons larges et bien identifiés, préférer les carrefours à feux plutôt que les ronds-points... ■ Éviter les conflits d'usage en spécialisant autant que possible les voiries et cheminements : voies réservées bus, voies VL, pistes cyclables, trottoirs et parvis piétons.
Sûreté	■ L'organisation des espaces doit limiter les situations d'insécurité pour le voyageur : vue dégagée sur les différents équipements, pas d'espaces confidentiels qui pourraient favoriser les actes délictueux...
Confort	■ Aménager aux arrêts de bus et dans les Éco-stations bus des assises et des abris/espaces d'attente abrités des intempéries pour les voyageurs ■ En complément, il est possible de prévoir d'autres lieux d'attente sur l'espace public : bancs sur le parvis, espaces ombragés...
Accessibilité	■ Permettre un accès adapté aux besoins de chacun aux espaces et équipements du pôle : aux besoins du piéton y compris en situation de handicap, du cycliste, des bus, des automobilistes...
Agrément et qualité des aménagements	■ Au-delà de l'aspect fonctionnel, il est important de rendre agréable les espaces publics du pôle : traitement qualitatif des revêtements, choix de matériaux nobles, création d'espaces de convivialité et d'échanges, espaces agrémentés de végétaux et de mobilier ludique...
Enjeux environnementaux	■ Créer des espaces et des équipements qui proposent de la fraîcheur en été, qui facilitent l'infiltration de l'eau dans le sol et qui améliorent la qualité de l'air.

1.3 L'étude de pôle gare

L'étude de pôle gare a pour ambition de **proposer un schéma de référence programmatique** du pôle d'échanges en s'efforçant à veiller à la consistance homogène des actions pour en limiter le nombre. En effet, le **pôle d'échanges multimodal constitue un maillon essentiel de la chaîne de déplacements**.

Lieu d'interface entre le mode ferroviaire et les autres modes de déplacement, il permet un accès privilégié à une offre diversifiée de transports, ainsi qu'à toutes les autres composantes du service indispensables à la réalisation du voyage (information multimodale, vente de titres...).

C'est également un **lieu de vie où peuvent se développer des activités connexes qui contribuent à agrémenter le déplacement**, un lieu qui facilite la gestion du temps d'attente et dont l'attractivité peut s'étendre au-delà de la seule clientèle du transport. **Il représente à ce titre une étape essentielle dans la mobilité quotidienne des voyageurs** et se trouve donc au cœur des enjeux de déplacements, d'aménagement et de développement urbain.

Le **projet présenté dans le présent document s'inscrit dans les objectifs fixés par le PDUIF**, approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014, et sa feuille de route 2017-2020 qui prévoit, par son action « 2.5 », l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux de qualité, reprise dans l'axe 6 du Plan des Mobilités en Ile-de-France 2030 approuvé par le le Conseil régional d'Île-de-France le 24 septembre 2025.

¹ Le contenu détaillé des 4 étapes est décrit dans le Guide d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux réalisé par Île-de-France Mobilités (mise à jour janvier 2023), disponible sur <http://idf-mobilites.fr/collectivites>

2 L'étude de pôle de la gare d'Ermont-Eaubonne

2.1 Contexte et enjeux du projet

Contexte de la gare

La gare d'Eaubonne s'inscrit dans un secteur urbain à forts enjeux en termes de mobilité. Elle constitue un **pôle d'échange structurant à l'échelle francilienne**, et un nœud de mobilité important pour le secteur, en concentrant des flux conséquents sur les différentes modes.

La gare d'Ermont-Eaubonne est la **première gare du Val d'Oise** en termes de fréquentation et l'une des premières gares de l'Ile-de-France, du fait des nombreux **services ferroviaires** qui y sont proposés. Elle concentre également **des services bus importants** (environ 400 départs par jour) et fait l'objet d'une **demande de mobilités douces croissante**, en partie du fait de la saturation des trafics routiers.

La gare est par ailleurs **située dans un secteur traversé par des trafics routiers important**, du fait de son positionnement sur l'axe des flux routiers vers l'autoroute A15. Le pôle est ainsi traversé en partie ouest par l'axe RD909-RD470 structurant qui permet d'accéder au Boulevard Intercommunal du Val Parisis puis l'A15.

L'accessibilité routière à la gare est difficile, les axes sont saturés, en particulier sur la RD909 où les latitudes d'aménagement sont très réduites, du fait de l'absence de **réservation des emprises par les communes** dans les documents d'urbanisme, pour réaliser des couloirs bus ou des aménagements cyclables séparés des flux voitures. Les **programmes immobiliers et les systèmes de collecte de déchets** ont été récemment construits au plus près de la voirie

Compte-tenu des difficultés de circulation sur l'axe, une partie des usagers des lignes de **bus qui y circulent effectuent les dernières stations à pied**, sur un trajet de l'ordre de 800 mètres.

Le pôle gare a fait l'objet d'un **premier aménagement inauguré en 2006** avec la **construction d'un nouveau bâtiment voyageur et d'un véritable parvis prolongé** par l'éco-station bus actuelle.

Par ailleurs, la gare est située dans un **environnement urbain qui a beaucoup évolué ces 10 dernières années**, avec des développements urbains importants qui ont été réalisés, notamment sur la commune d'Ermont.

Le contexte territorial et urbain de la gare d'Ermont-Eaubonne se caractérise principalement par :

- **Une occupation du sol majoritairement liée à de l'habitat avec :**
 - Une prédominance de l'habitat individuel.
 - Des zones d'habitat collectif le long des principaux axes départementaux (RD909) et au droit des gares du réseau ferré.
 - Des zones d'activités et d'équipements situées à proximité des pôles urbains (Zone d'activités de Soisy-sous-Montmorency au Nord de la RD928, à l'Est à l'embranchement du réseau ferré à Eaubonne).
 - Des espaces verts liés à des établissements sportifs (Hippodrome d'Enghien, CDFAS...).
- **Une centralité territoriale autour de la gare d'Ermont Eaubonne.**
- **De nombreux établissements publics près de la gare :**
 - Etablissements sportifs avec Athletica (centre international de haute performance du Val-d'Oise) au sud-est de celle-ci qui accueille de nombreux événements au cours de l'année et qui a hébergé une délégation américaine lors des JO 2024.
 - Etablissements médicaux : clinique Claude Bernard.
- **Des établissements scolaires répartis sur le territoire** avec la présence d'un centre de formation d'apprentis dans le BTP au sud de la gare.

- **Des grandes entreprises génératrices de déplacements et localisées aux abords des voies ferrées** (GMF Vie, employant 600 salariés).
- **Un territoire fortement urbanisé**
 - 29 079 habitants sur 4,16km² à Ermont en 2018 (donnée INSEE).
 - 25 139 habitants sur 4,42 km² à Eaubonne en 2018 (donnée INSEE).
 - Une densité de population largement supérieure à celle du territoire de la CA Val Parisis et du département du Val d'Oise
 - Une croissance démographique limitée par le manque de foncier.
- **Une augmentation maîtrisée de la population**
 - +3,8% entre 2013 et 2018 à Ermont.
 - +2,2% sur la même période à Eaubonne.
 - Soit une augmentation annuelle moyenne de + 0,74% pour Ermont et de + 0,43% pour Eaubonne.
- **Des objectifs d'évolution de la population énoncés au PLU**
 - Ermont : un objectif de maintien de sa population autour de 30 000 habitants à l'horizon 2030, soit +3% par rapport à 2018.
 - Eaubonne : un rythme d'évolution maîtrisé avec un objectif d'évolution à 28 500 habitants en 2030, soit +13% par rapport à la population de 2018.

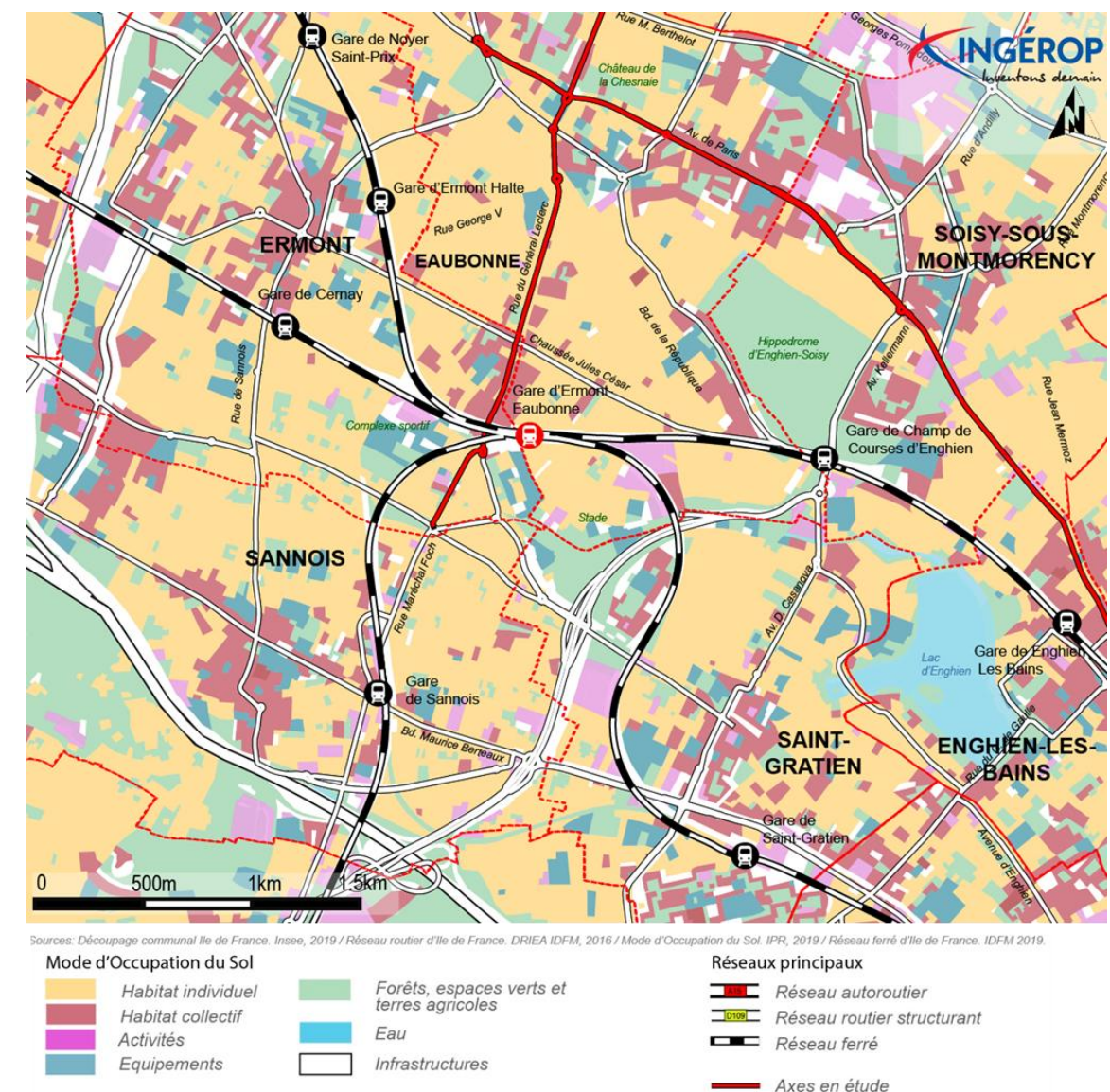
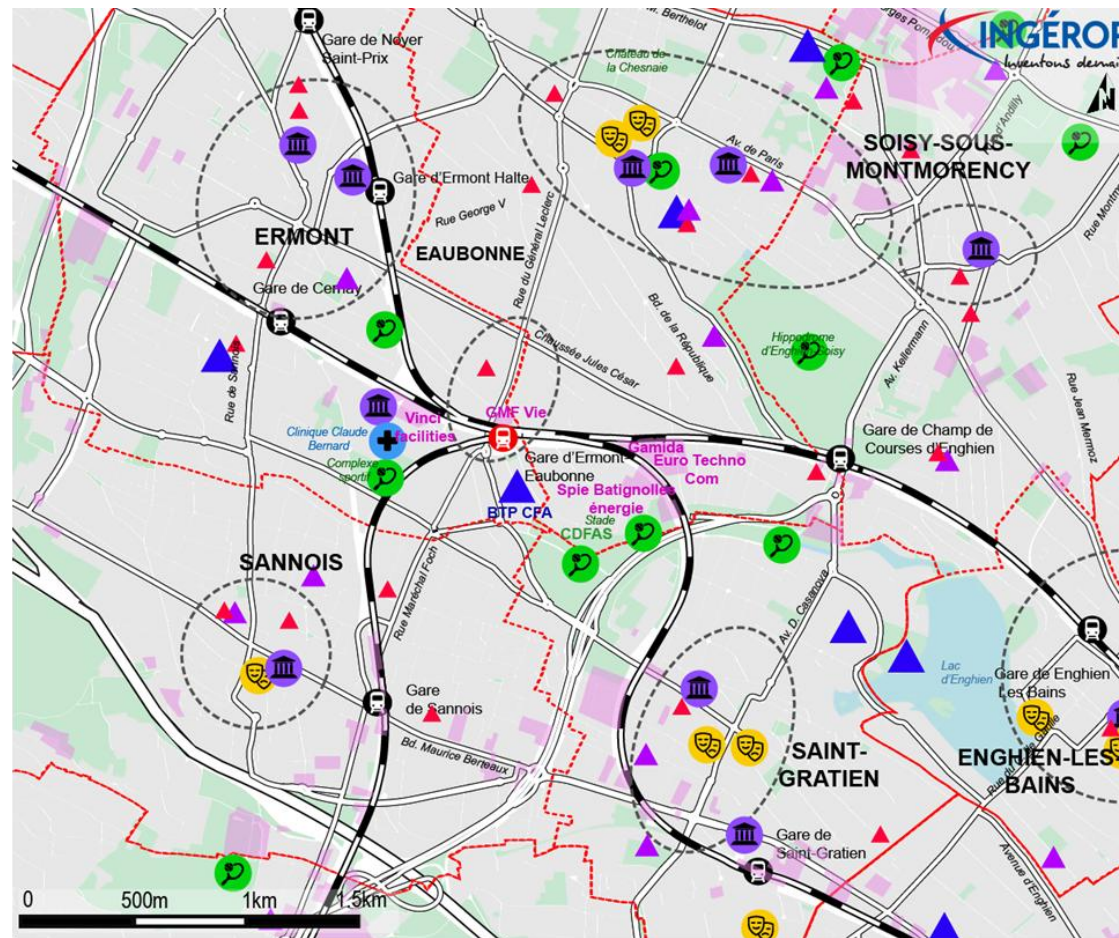


Figure 2 : Cartes des modes d'occupation du sol, Source : Ingérop 2022



Sources : Découpage communal Ile de France, Insee, 2019 / Réseau routier d'Ile de France, DRIEA IDF, 2016 / Réseau ferré d'Ile de France, IDFM 2019 / Etablissements scolaires d'Ile de France, IPR 2011
Image aérienne 2021, Googleearth 2020, / Etablissements publics d'Ile de France, IPR 2019, / Mode d'Occupation du Sol, IPR 2019.



Figure 3 : Cartes des pôles des générateurs de déplacements, Source : Ingérop 2022

Enjeux de la réflexion

Plusieurs enjeux ont été relevés concernant le fonctionnement actuel de la gare, qui constitue aujourd'hui la gare présentant la fréquentation la plus élevée du Val d'Oise :

- **L'amélioration des conditions d'accueil de l'éco-station bus, en particulier la qualité des espaces voyageurs et leur confort, de la gare, la suppression de la circulation d'autres véhicules au sein de l'éco-station bus,**
- **L'amélioration du rabattement modes actifs vers le pôle :**
 - Pour les cycles : offrir des stationnements vélos capacitaires et sécurisés, prévoir des connexions aux aménagements cyclables existants ou prévus sur le territoire, sécuriser les espaces adjacents à la gare, mettre en place des services pour les cyclistes (bornes de gonflement, ateliers de réparation...)
 - Pour les piétons, proposer des cheminements piétons **sécurisés, confortables et accessibles** à tous afin d'atteindre une mise en accessibilité complète du pôle, notamment pour les PMR depuis les voies d'accès.
- **L'identification d'une offre de stationnement réservée pour les usages du pôle (stationnement taxi, gestionnaire gare routière, SNCF, dépose-minute),**
- **La caractérisation des usages de stationnement VL et 2 roues motorisés liés au pôle d'échanges et la mise en place d'une politique de stationnement cohérente et respectée.**

Périmètre d'aménagement

Trois échelles d'études ont été utilisées pour appréhender le fonctionnement du pôle gare d'Ermont-Eaubonne.

1. L'échelle élargie

L'aire d'influence du pôle est l'aire de rabattement et/ou de diffusion de la gare. Au-delà des origines - destinations des voyageurs, la réflexion à cette échelle permet de définir le rôle du pôle dans son bassin de vie notamment concernant le rabattement bus (origines/destinations et itinéraires des lignes de bus desservant le pôle de part et d'autre du réseau ferré).

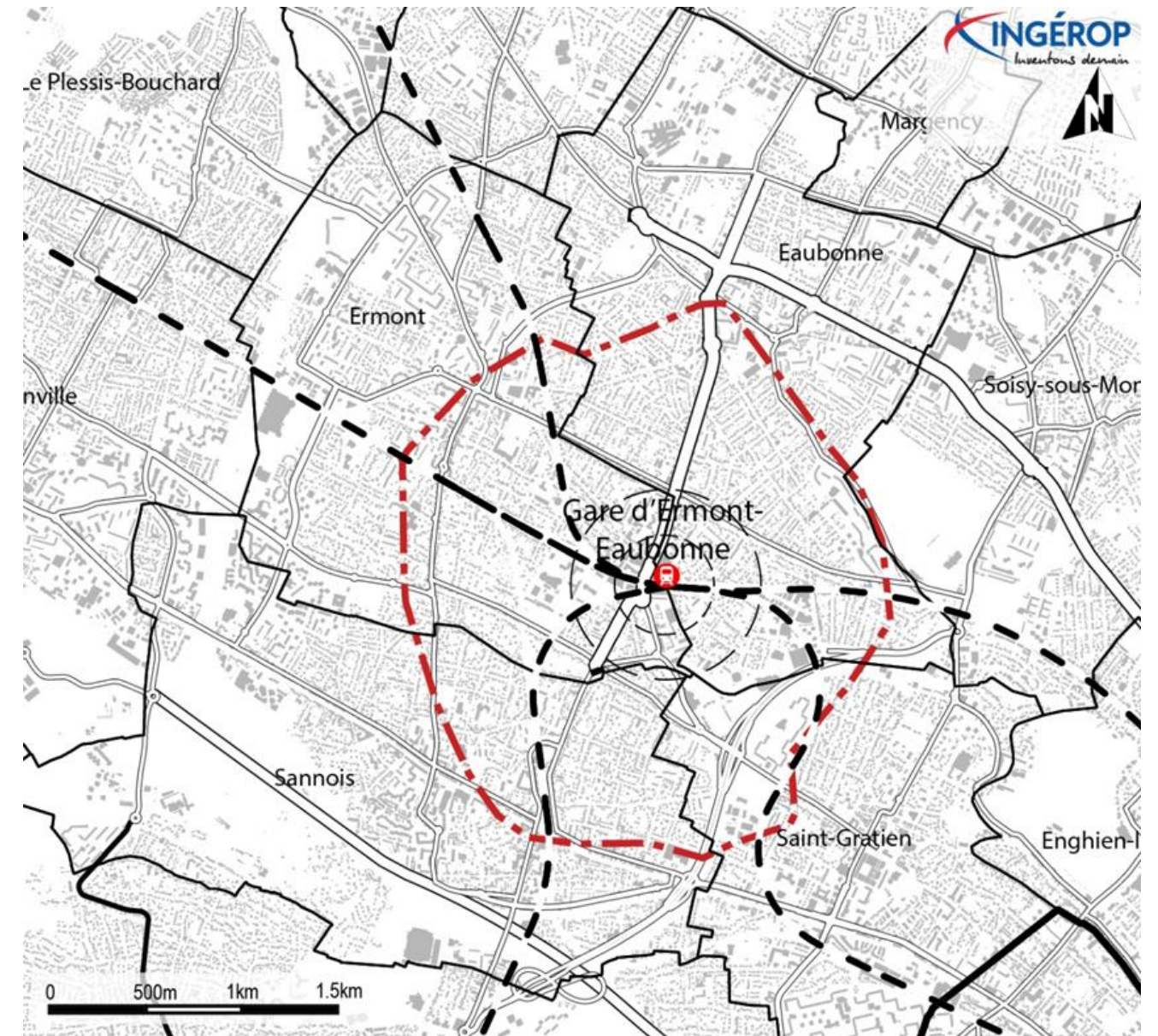


Figure 4 : Périmètre élargie du projet, Source : Ingérop 2022

2. L'échelle d'étude

Le périmètre d'étude du pôle prend en compte le périmètre des équipements permettant le rabattement des voyageurs sur la gare, **dans un rayon de 500 mètres maximum autour de la gare** : gare et équipements d'intermodalité la desservant, ainsi que les voiries d'accès proches. Il permet d'étudier les caractéristiques plus précises du fonctionnement du rabattement sur la gare (notamment les itinéraires empruntés, le stationnement des différents modes de transport), ainsi que l'interface et l'intégration du pôle dans le tissu urbain proche.

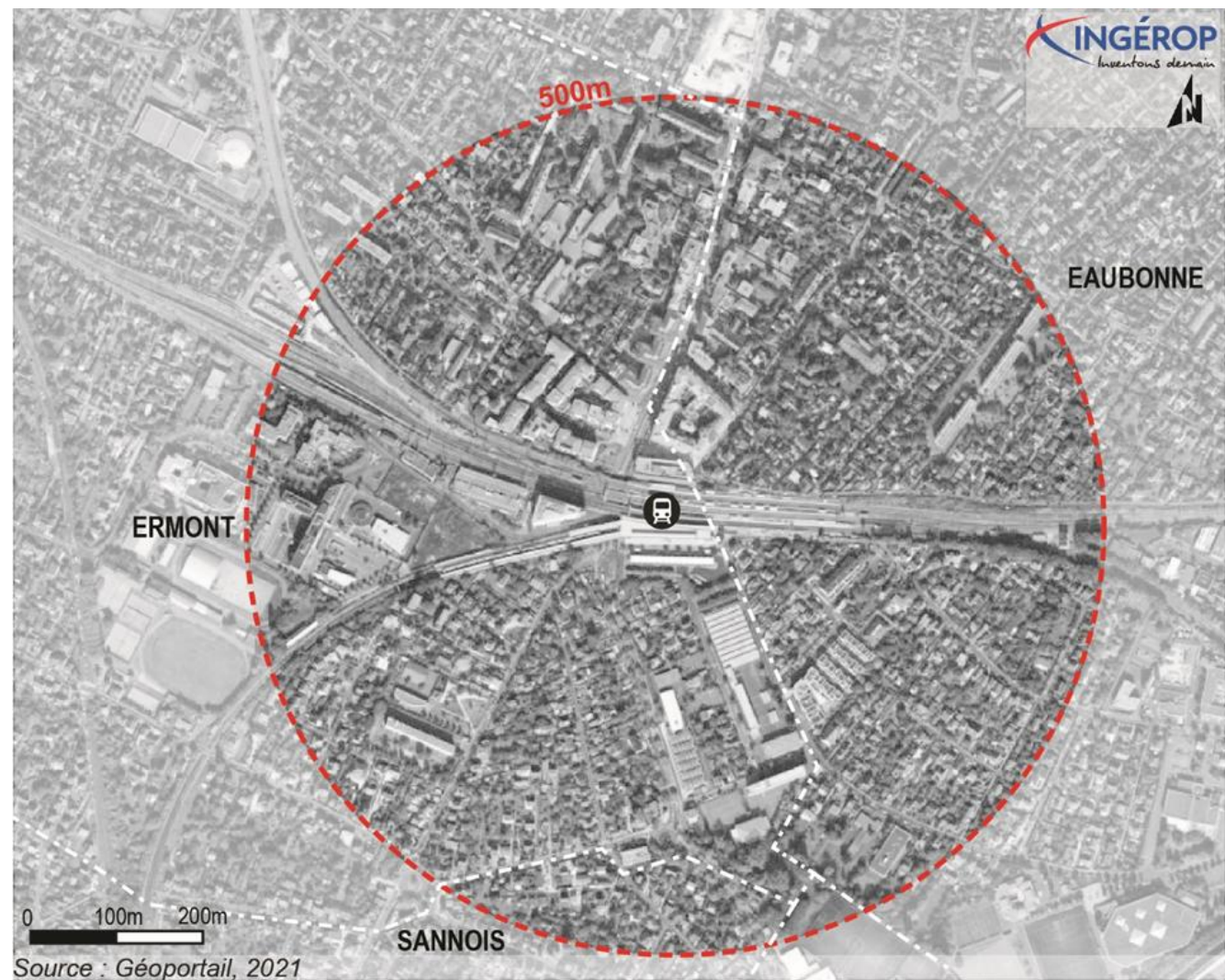


Figure 5 : Périmètre d'étude du projet, Source : Ingérop 2022

3. L'échelle opérationnelle

Le périmètre opérationnel d'aménagement du pôle regroupe l'ensemble des équipements d'intermodalité et voiries nécessaires pour le fonctionnement des accès à la gare par les différents modes de déplacement, modes motorisés (bus, voitures, cars...) et modes actifs (piétons, vélos...).

Il regroupe le parvis au droit du bâtiment gare et les accès à la gare, les espaces publics à proximité immédiate du bâtiment voyageurs, l'éco-station bus et points d'arrêt bus dans le périmètre des 300m de la gare, les espaces de stationnement et carrefours d'accès immédiats au pôle.

Ce périmètre opérationnel a été affiné au fur et à mesure du projet de pôle. Il correspond à l'espace dans lequel les aménagements peuvent être financés par le projet de pôle.

Le périmètre pris en compte dans le cadre du projet de réaménagement est représenté ci-après.

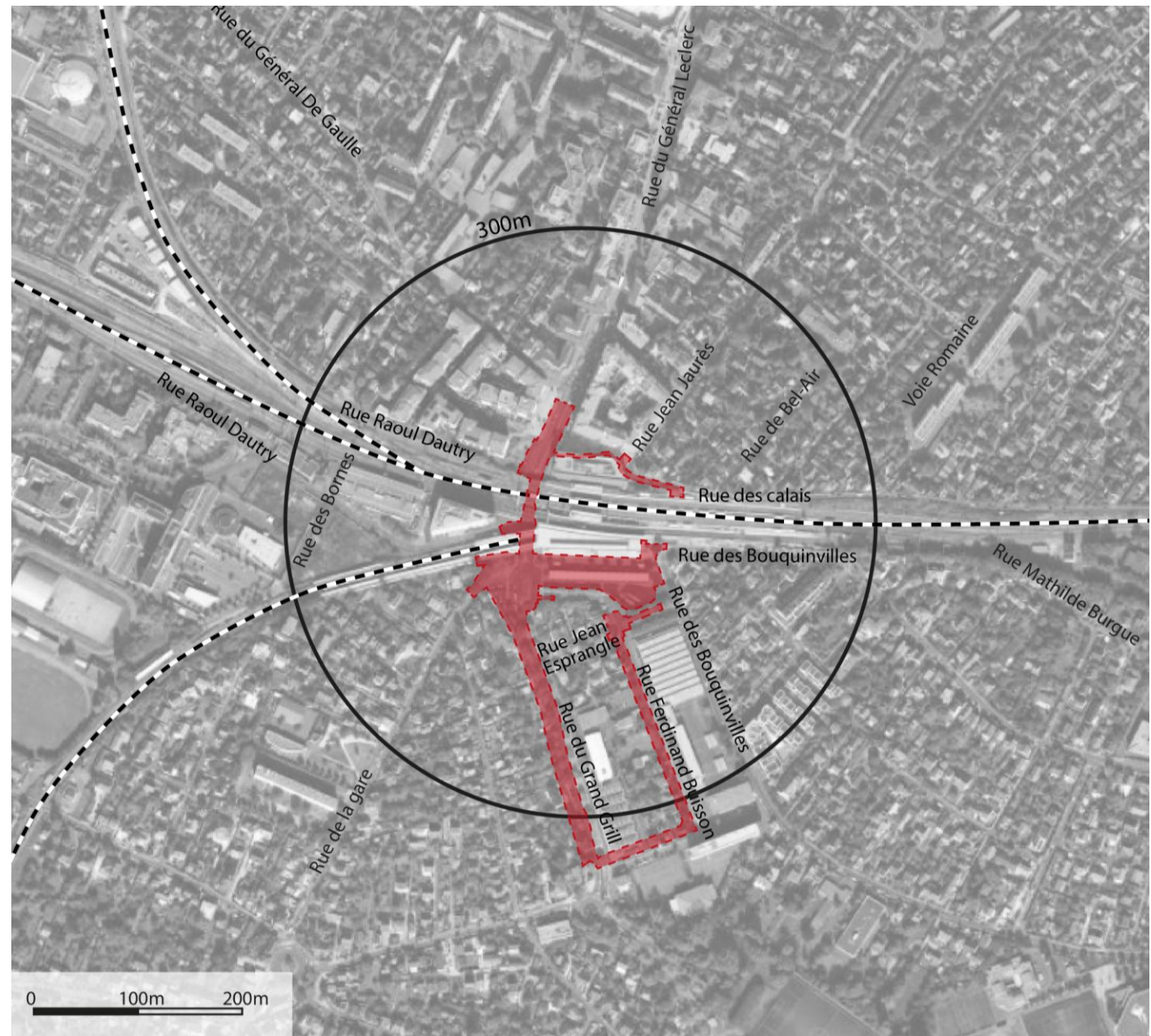


Figure 6 : Périmètre d'aménagement du projet, Source : Ingérop 2024

2.2 Les grandes étapes de l'étude de pôle

L'étude de pôle s'est déroulée en 3 phases, d'octobre 2022 à courant 2025.

► Phase 1 (Mars 2022 à décembre 2023) : Diagnostic.

- Partager un état des lieux du contexte et des pratiques actuelles du pôle.
- Mettre en exergue leur fonctionnement actuel (atouts, contraintes, dysfonctionnements, leviers d'actions).
- Identifier et hiérarchiser les enjeux.

► Phase 2 (décembre 2023 à juin 2024) : Proposition de scénarii d'aménagements et développement d'un scénario préférentiel.

A- Élaboration de scénarii

- Établir des scénarios contrastés permettant de positionner les différents éléments prévus au préprogramme en distinguant différents niveaux d'objectifs globaux et transversaux.
- Comparer et évaluer les scénarios selon des critères d'appréciation pour faire émerger un schéma de référence de pôle partagé.

B- Développement du scénario retenu

- Développer la proposition d'aménagements retenue dans la phase précédente.
- Estimer les coûts et identifier la MOA des différentes actions.
- Identifier les répartitions des coûts.

► Phase 3 (juin 2024 à novembre 2025) : Constitution d'un schéma de référence de pôle.

- Identification des périmètres opérationnels d'aménagement : plan programme.
- Identifier les périmètres de Maîtrise d'ouvrage et les répartitions financières.

2.3 Les partenaires de l'étude de pôle

Pilote de l'étude : la Communauté d'agglomération Val Parisis

La Communauté d'agglomération Val Parisis (CAVP) est une Communauté d'agglomération située dans le département du Val-d'Oise et la région Île-de-France.

La Communauté d'agglomération Val Parisis est composée de 15 communes, très urbaines dans sa partie sud et moins denses dans sa partie nord. Sa position stratégique entre la Métropole du Grand Paris et l'agglomération de Cergy-Pontoise lui permet de bénéficier du système métropolitain régional. Le territoire se trouve à proximité de grands pôles d'emploi, à une dizaine de kilomètres de la Défense, une vingtaine de kilomètres de Paris et une quarantaine de kilomètres de l'aéroport Roissy Charles De Gaulle. Il bénéficie en outre d'une forte intégration dans les réseaux autoroutiers et ferroviaires franciliens avec la présence des autoroutes A15 et A115 et dispose d'un maillage ferroviaire dense composé de 16 gares desservies par deux lignes de Transilien (H et J) et une ligne de RER (C). **La gare ferroviaire d'Ermont-Eaubonne est l'une des plus importantes d'Île-de-France hors Paris.**

Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France. Elle organise, décide, investit et innove pour améliorer la mobilité et le service rendu aux voyageurs.

Île-de-France Mobilités accompagne au quotidien les collectivités pour faire émerger des projets de pôles répondant aux attentes des voyageurs et des riverains, évolutifs et s'inscrivant dans une démarche globale d'aménagement écologique et durable. L'autorité organisatrice participe ainsi à leur financement, dans une démarche partenariale avec l'ensemble des acteurs concernés.

Comité de pôle

Dans le cadre de cette étude de pôle, un Comité de pôle regroupant l'ensemble des partenaires concernés a été mis en place.

Les études de pôle ont vocation à produire un programme d'aménagement à partir d'un diagnostic territorial préalable, des propositions d'aménagement aboutissant à un schéma de référence. Ce schéma de référence décompose le projet de pôle en actions avec, pour chacune, l'identification d'un maître d'ouvrage, une estimation du coût prévisionnel, un plan de financement, un périmètre opérationnel, un planning de réalisation ainsi qu'une description des modalités futures de domanialité, de gestion et d'exploitation.

Chaque Comité de pôle s'articule autour de 2 instances :

- Un **comité technique** rassemblant les techniciens des différentes entités ;
- Un **comité de pilotage**, organe d'orientation et de validation sur l'ensemble des aspects du projet.

Le comité de pôle est constitué des membres suivants :

- La Communauté d'agglomération du Val Parisis, maître d'ouvrage des études
- La Commune d'Ermont
- La Commune d'Eaubonne
- Le Département du Val d'Oise
- Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des Mobilités en Ile-de-France et financeur de l'étude de pôle,
- L'exploitant de la gare routière et transporteur Transdev
- Les Cars Lacroix / Francilite Val Parisis
- La SNCF

2.4 Déroulement et organisation de l'étude de pôle

L'organisation de l'étude de pôle

Le financement du pôle

Cette étude de pôle a été financée par la CA Val Parisis (CAVP) avec un accompagnement d'IDFM.

Les études pré-opérationnelles et opérationnelles qui suivront seront financées par les différents maîtres d'ouvrage et IDFM, chacun dans son périmètre de domanialité ou de compétence.

Pour assurer la réalisation des investissements engagés dans le cadre du programme national de rénovation urbaine, le coût des opérations à la charge de la maîtrise d'ouvrage, propriétaire de son domaine public et gestionnaire de voirie, après déduction des aides publiques directes ou indirectes, ne peut être, le cas échéant, **inférieur à 20 % du montant total prévisionnel de la dépense subventionnée** (en application de la loi n°2003-710 du 1^{er} août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine).

Les partenaires financeurs proposent d'apporter une contribution financière selon leurs domaines de compétences et les modalités prévues par chacun (cf. Tableau au chapitre 6 du présent document).

Les estimations réalisées dans le cadre de l'étude de pôle seront affinées par la suite, ce qui impliquera également un ajustement dans la répartition des financements.

Le schéma de référence

Le présent schéma de référence est le résultat de l'étude de pôle et formalise un accord entre les différents maîtres d'ouvrage et financeurs sur les aménagements à réaliser autour du Pôle de la gare d'Ermont-Eaubonne.

Les partenaires s'engagent à mettre en œuvre, selon leurs responsabilités respectives, et sous réserve de modifications ultérieures définies de façon partagée, l'aménagement du pôle selon les principes décrits ci-après (programme, opérations, chiffrage, calendrier prévisionnel, gestion et exploitation).

Le schéma de référence prend en compte les dernières remarques faites lors du comité de pilotage du 12/06/2024 en présence de l'ensemble des partenaires et des éléments transmis par les partenaires à la suite de cette date. Il sera ensuite transmis par courrier par Ile-de-France Mobilités à tous les membres du comité de pôle, avec demande de réponse écrite en cas de désaccord dans les 15 jours suivant la réception du courrier ; en l'absence de réponse, le schéma de référence est réputé validé.

Cette validation permet de clore l'étude de pôle. La suite du projet est la réalisation des études pré-opérationnelles éventuelles et des études de maîtrise d'œuvre.

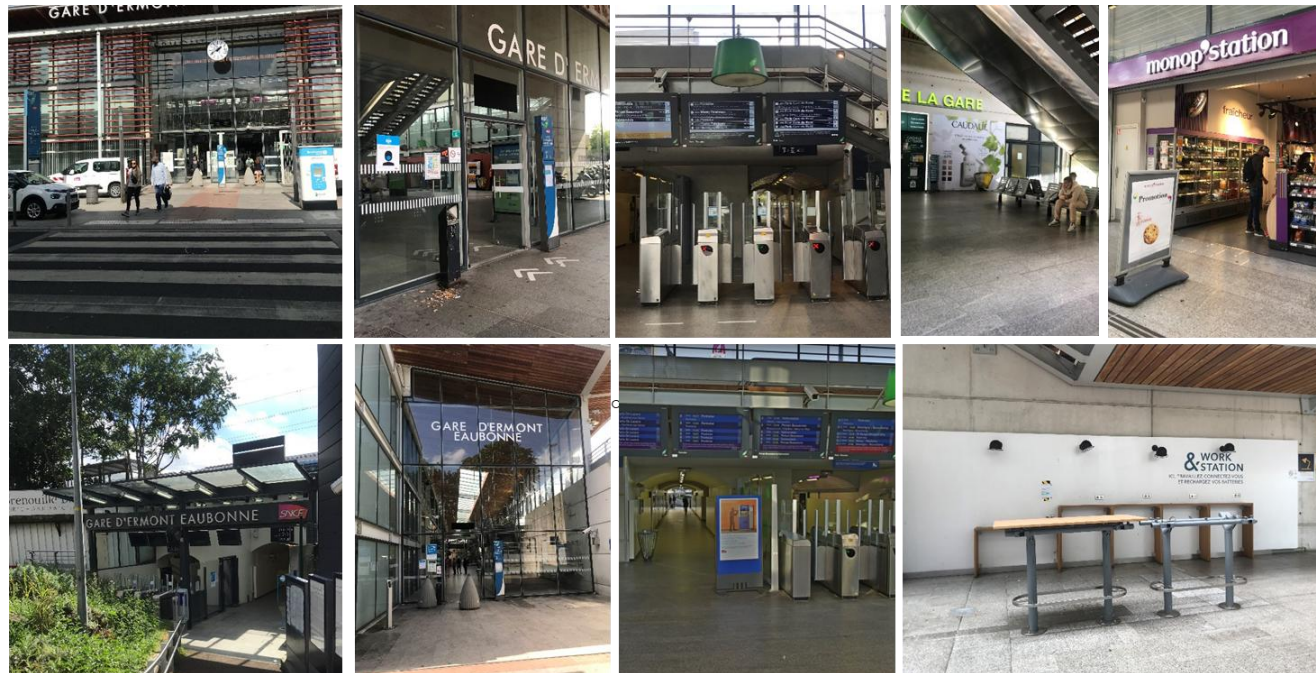
Tout au long de l'élaboration du schéma de référence, plusieurs réunions bilatérales, comités techniques et comités de pilotage ont été organisés pour favoriser l'échange, le partage de points de vue et la validation des principes d'aménagement.

3 Synthèse du diagnostic et des différents scénarios étudiés

3.1 Description générale du pôle gare

Le bâtiment voyageur de la gare est situé au sud des voies avec :

- Des accès principaux donnant sur le parvis, devant l'éco-station bus.
- Des accès latéraux à l'ouest sous le tunnel de la rue du Général Leclerc et à l'est sur la rue des Bouquinvilles.
- Un accès au nord des rails, rue des Callais par deux passages souterrains (l'un avec portiques d'entrée et permettant d'accéder aux quais et l'un sans portique permettant uniquement la traversée sous les rails).
- Les quais 2 à 6 sont desservis par un souterrain depuis le centre du bâtiment voyageur et les quais 1, 7 et 8 par un escalier mécanique.



Au sud des voies ferrées se trouvent :

- L'éco-station bus,
- La desserte taxi au sein de la gare routière,
- Des places de dépose-minute,
- Des arceaux abrités pour le stationnement vélo,
- Un parking relais EFFIA de 510 places, situé rue Raoul Dautry.

On trouve au nord des voies ferrées :

- Du stationnement PMR et longue durée rue des Callais.
- L'esplanade Nelson Mandela avec du stationnement vélo libre (arceaux) et une consigne vélo sécurisée.

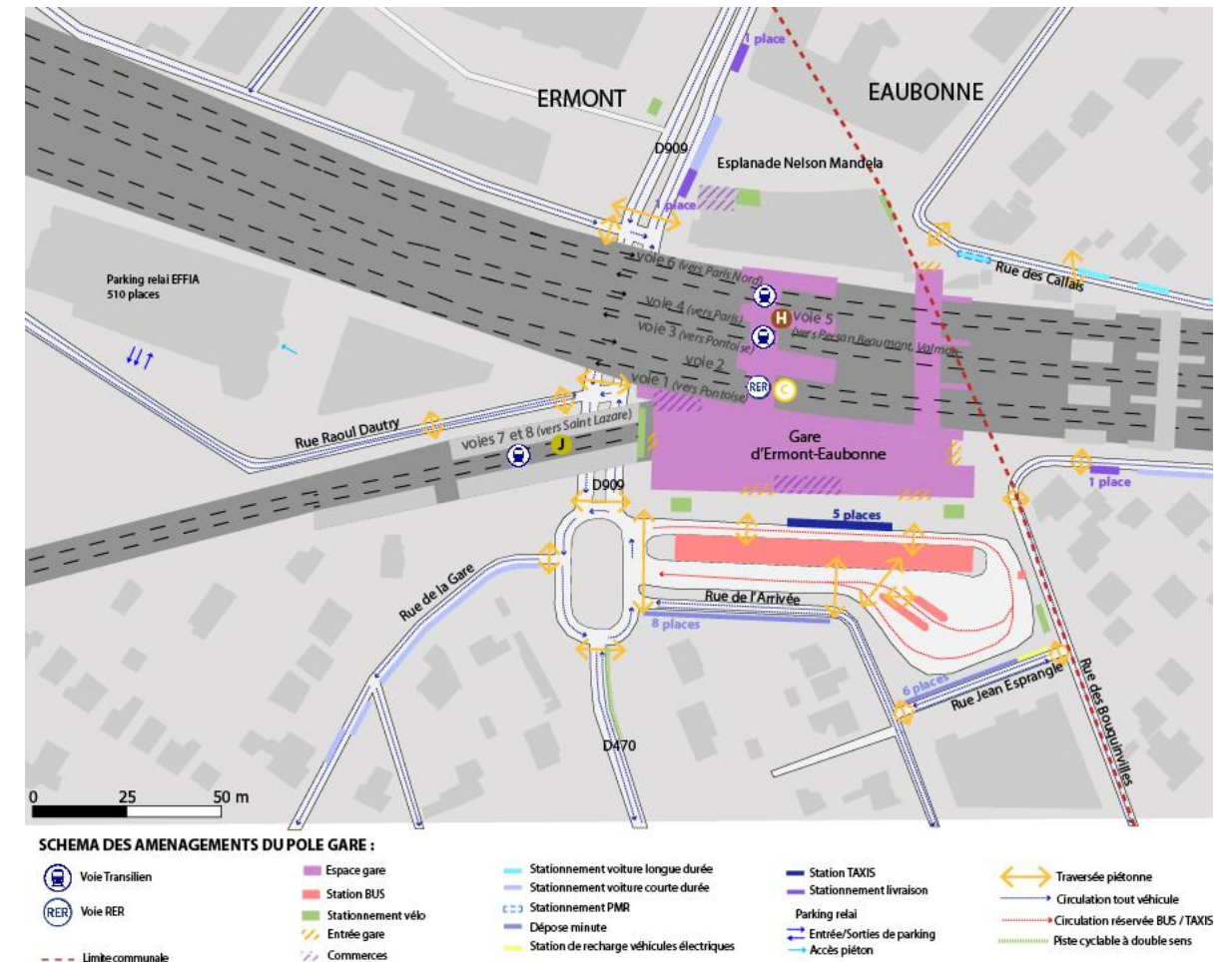


Figure 7 : Schéma des aménagements du pôle gare, Source : Ingérop 2022

3.2 Desserte du pôle

Desserte ferroviaire du pôle gare

La gare d'Ermont-Eaubonne est desservie par plusieurs lignes la reliant à Paris :

- Le transilien H permet de rejoindre la gare du nord.
- Le transilien J rejoint la gare Saint-Lazare.
- Le RER C permet notamment de rejoindre rapidement Paris via la porte de Clichy.

En raison de sa situation en amont de l'embranchement du transilien H (entre Pontoise et Persan Beaumont permettant de relier d'autres branches des Transiliens H et J), la gare bénéficie d'une très bonne intermodalité.

Cette situation au croisement de différentes lignes fait d'elle **une des gares très fréquentée** (la plus importante du département du Val d'Oise et l'une des principales gares d'Ile-de-France), elle est un **pôle de déplacements important à la fois pour les villes d'Ermont et Eaubonne** mais également pour leurs villes limitrophes avec de nombreux rabattements de leurs habitants en raison du haut niveau de service qui y est proposé.

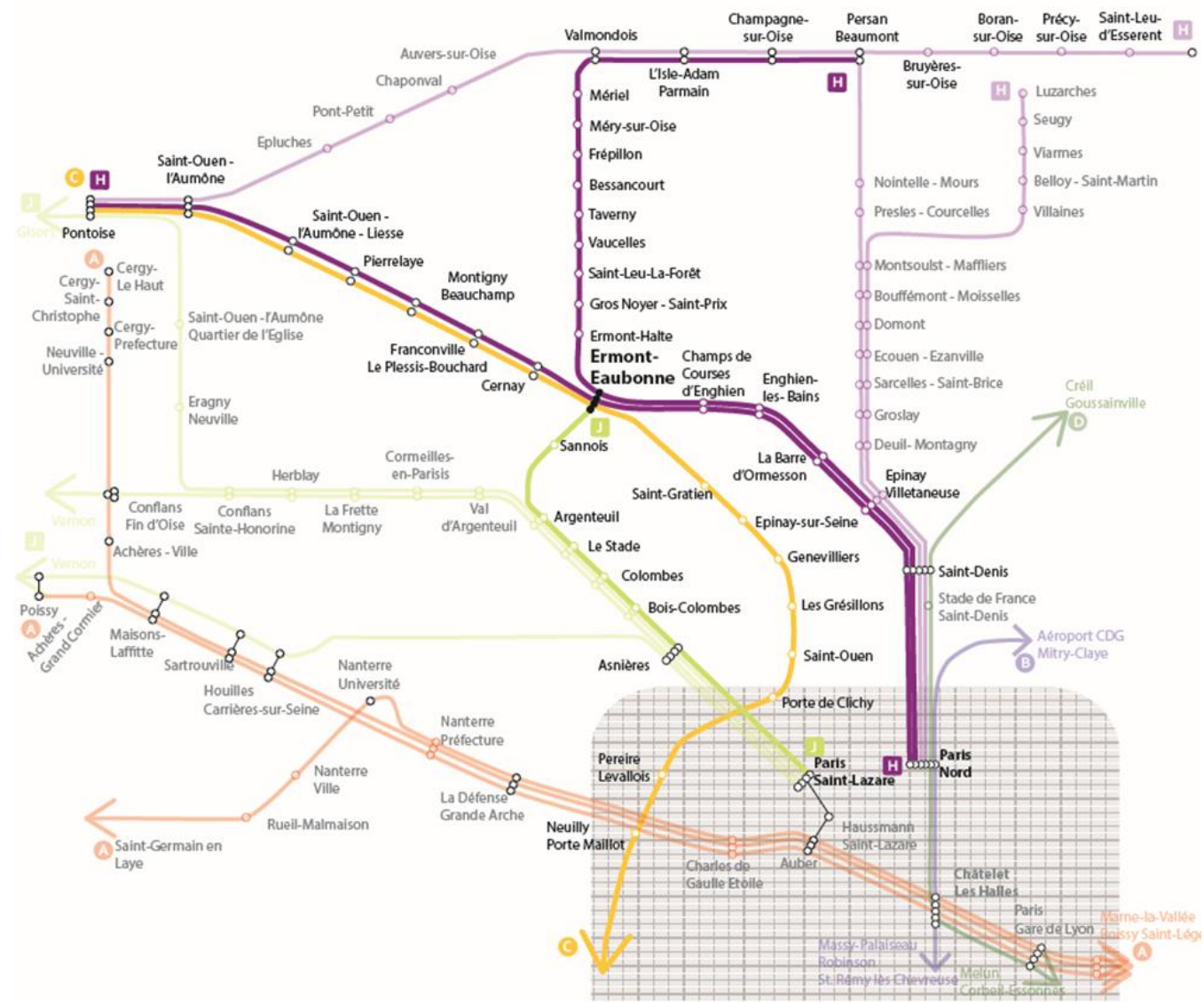


Figure 8 : Plan des lignes desservant le pôle gare, Source : Ingérop 2022

La gare accueille 36 000 montants trains par jour en situation normale (comptages RER C2017 et lignes H et J 2021).

La fréquentation du pôle gare a connu une augmentation de fréquentation ces dernières années (avec une augmentation de fréquentation de +6% entre 2015 et 2019).

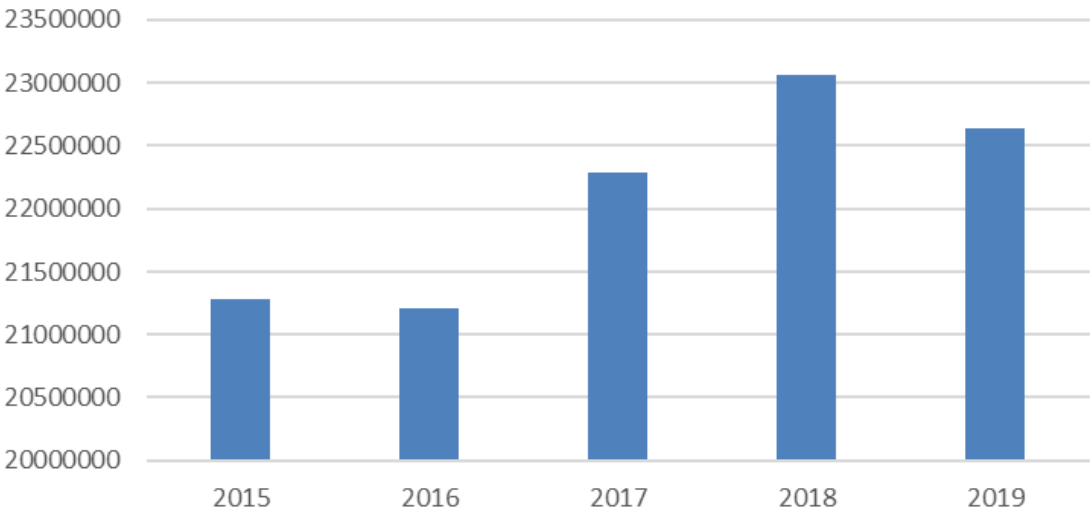


Figure 9 : Évolution du nombre annuel de voyageurs montants en gare d'Ermont Eaubonne, Source : Ingérop 2022

Par ailleurs, la gare d'Ermont-Eaubonne constitue **une gare de correspondance importante** avec un flux de transit important à l'intérieur de la gare.

La gare est intégrée à la tarification Ile-de-France, située **en zone 4**.

Desserte routière

Le pôle gare est desservi par le réseau routier structurant avec la RD909 et la RD470, deux parties d'un axe structurant Nord-Sud sur le secteur d'Ermont-Eaubonne et permettant la connexion au boulevard intercommunal du Parisis et l'autoroute A15

Le réseau routier supporte des charges de trafics élevées :

- Sur la RD909 :
 - **Trafic important** (de 10.000 à 15.000 véh/jour) entre l'intersection avec la RD928 et la Gare d'Ermont-Eaubonne.
 - **Trafic faible** (moins de 5.000 véh/jour) au sud de la gare (en sens unique).
- Sur la RD470
 - **Un trafic important** au sud de la gare d'Ermont (entre 15 000 et 20 000 véh/jour).



Figure 10 : Carte du trafic routier sur les routes départementales à proximité du pôle gare, Source : Ingérop 2022

Stationnement véhicules et places réservées

Le pôle bénéficie d'un parc relais situé rue Raoul Dautry.

Du stationnement réservé dépose minute est présent aux abords du pôle rue de l'arrivée ainsi que du stationnement courte durée sous l'ouvrage.



Parking Effia rue Raoul Dautry



Stationnement courte durée



Stationnement dépose-minute

Desserte bus

La gare bénéficie d'un réseau de transports collectifs important avec **8 lignes desservant le pôle gare d'Ermont-Eaubonne, avec des vocations diverses** (rabattement en gare pour la ligne 30-11, des liaisons entre les gares, des dessertes d'équipements tels que des établissements scolaires comme pour la 95-29).

Ces lignes sont réparties entre 3 transporteurs : Transdev, Cars Lacroix et la RATP.

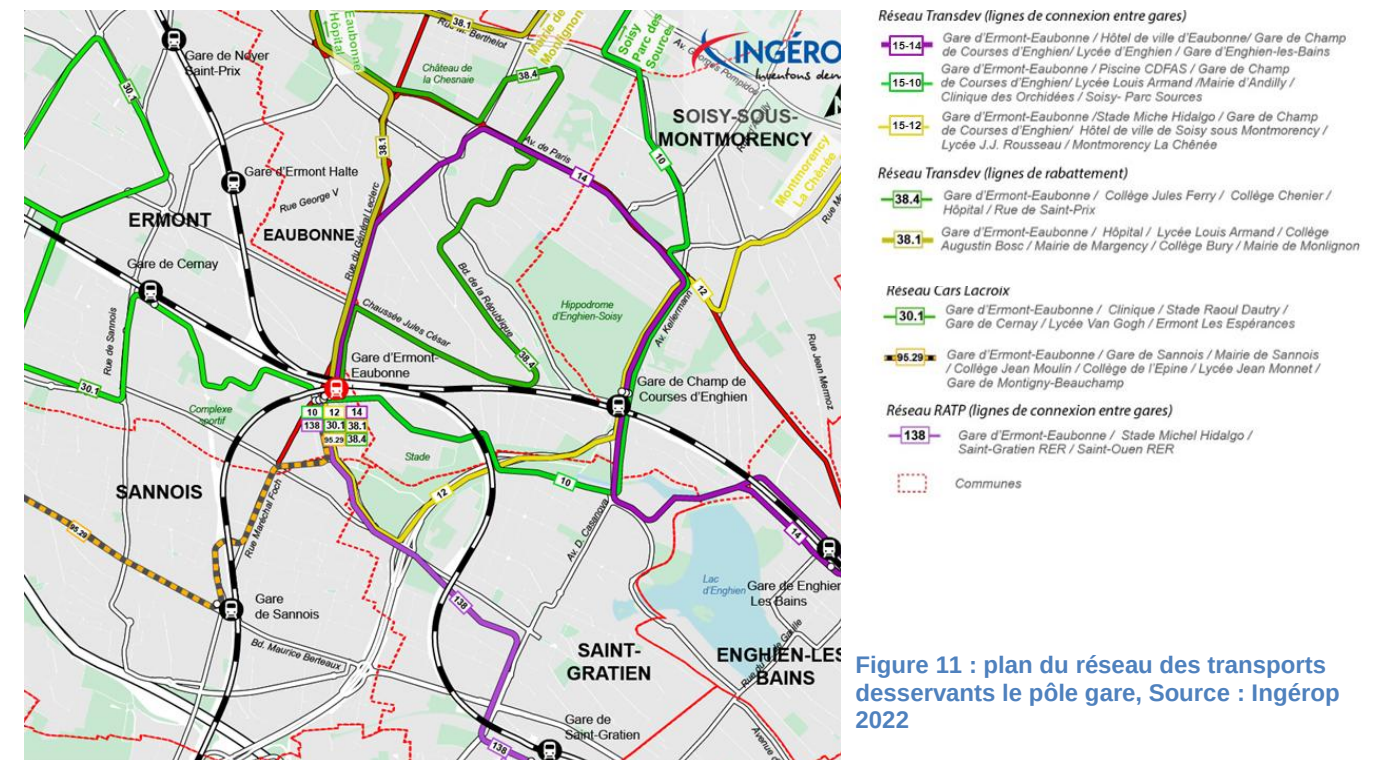


Figure 11 : plan du réseau des transports desservants le pôle gare, Source : Ingérop 2022

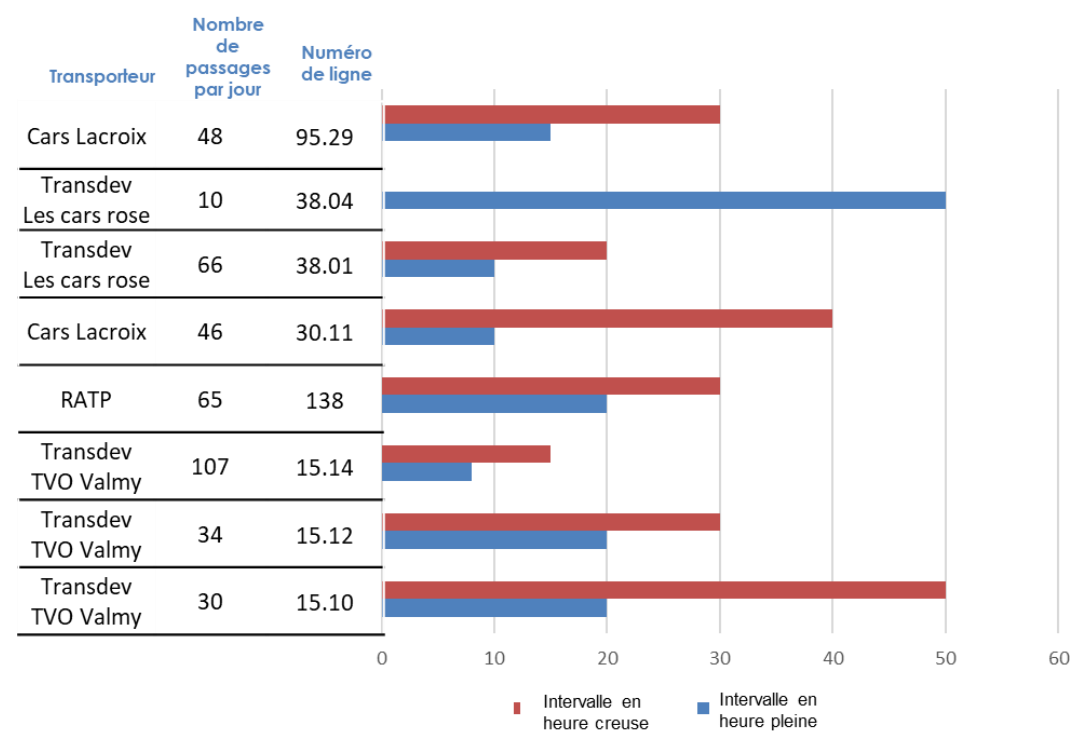


Figure 12 : Intervalle de temps des lignes de bus desservant le pôle gare, Source : Ingérop 2022

A partir du 1^{er} décembre 2025, une nouvelle ligne 95-09 arrivera en gare pour effectuer une liaison express entre Ermont-Eaubonne et Roissypôle. Cette ligne sera exploitée en car de 13m avec une offre aux 15min en heure de pointe.

La gare routière accueille **400 départs de bus par jour et près d'un départ toutes les minutes en heure de pointe**. L'accessibilité de la gare présente différentes difficultés (entraînant la descente de certains usagers en amont de celle-ci) :

- Depuis le nord, pour les lignes empruntant la RD909 subissant des retards importants dus au trafic routier en raison de l'absence de site propre.
- Depuis le sud, une circulation complexe des bus 138 et 95-29 sur le boulevard de l'Entente et rue du Grand Gril (RD470) en direction de la gare.
- Des difficultés de circulation pour l'accès à la gare au niveau du giratoire.

Fonctionnement de l'éco-station bus

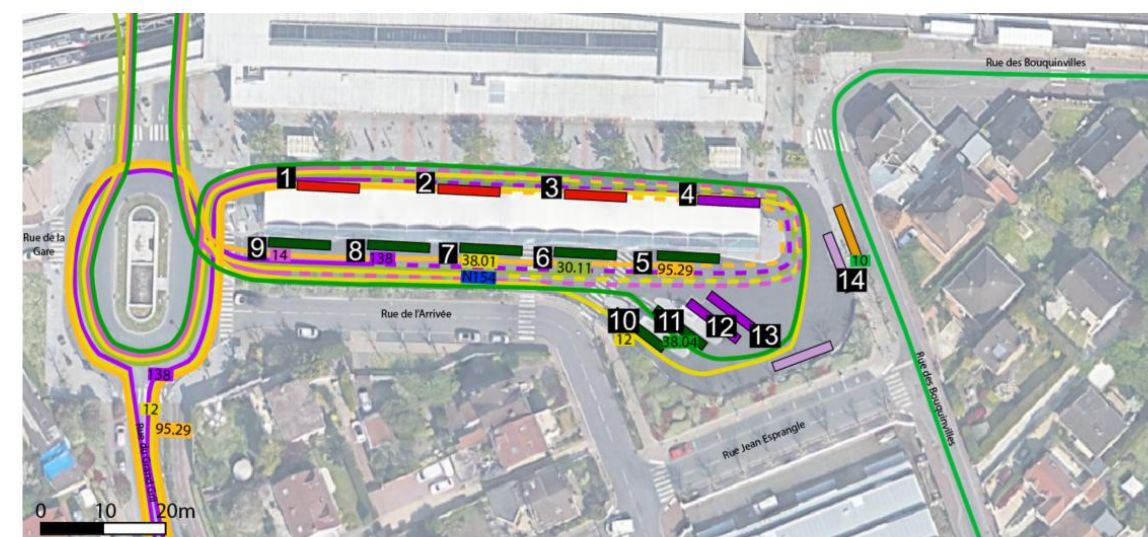
L'éco-station bus dispose de 14 postes à quai

- 8 postes réservés à l'embarquement pour 8 lignes régulières en journée soit un poste à quai réservé à chaque ligne.
- Certains postes à quai inutilisés (quai 10 et éventuellement quai 11).
- 3 postes à quai de descente qui s'organise au plus près du bâtiment voyageurs.
- 3 postes à quais réservés à la régulation et partagés entre les transporteurs.
- Quai 4 également utilisé en descente/montée (observation de terrain).
- Des zones de régulation « officielles ».

Des dysfonctionnements sont observés avec

- La circulation de véhicules non autorisés (véhicules SNCF et véhicules de livraison essentiellement) au sein de l'éco-station bus ;
- Une circulation des bus entravée par le trafic élevé et la dépose-minute au niveau du giratoire ;
- Un aménagement ouvert, soumis aux aléas climatiques ;

- Une informations voyageur assurée par des bornes (information statique théorique) considérée comme insuffisante ;
- Un manque d'entretien sur l'ensemble de la gare (y compris local des transporteurs) ;
- Un manque d'éclairage et de confort d'attente voyageurs.



SCHEMA DE L'AFFECTATION ACTUELLE DE L'ECOSTATION BUS :

Postes à quai	Lignes de bus	
Quai de descente	10 Ermont-Eaubonne - SOISY Parc des Sources	38.01 Ermont-Eaubonne - Mairie de Montignion
Quai de montée	12 Ermont-Eaubonne - MONTMORENCY La Chénée	38.04 Gare d'Ermont-Eaubonne - Rue de Saint Prix (Eaubonne)
Quai de descente/montée	14 Ermont-Eaubonne - Enghien-les-bains	30.11 Gare d'Ermont-Eaubonne - La Tour (Ermont)
Quai de régulation	138 Ermont-Eaubonne - Saint Ouen RER	95.29 Ermont-Eaubonne - Gare de Montigny-lès-Cormeilles
Régulation non officielle	115 Gare de Montigny Beauchamp - Gare Saint Lazare	

Figure 13 : Schéma d'affectation des lignes de bus au sein de l'éco-station bus, Source : Ingérop 2022

Le schéma de fonctionnement de l'éco-station bus établi sur la base des fiches horaires théoriques transmises par les transporteurs montre :

- Une utilisation des 3 postes à quai de descente (quais 1, 2 et 3).
- Une utilisation de 8 postes à quai de reprise (quais 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 14) pour les lignes 12, 14, 38/01, 38.04, 95.29 et 138 ainsi que la ligne 10 (cf. schéma ci-dessous à 7h30).
- Des arrivées très régulières en éco-stations bus, notamment pour la ligne 14 avec un besoin d'un poste à quai de régulation en cas de décalage entre arrivée et départ.
- Une régulation longue pour la ligne 138 et des régulations plus courtes pour les autres lignes.

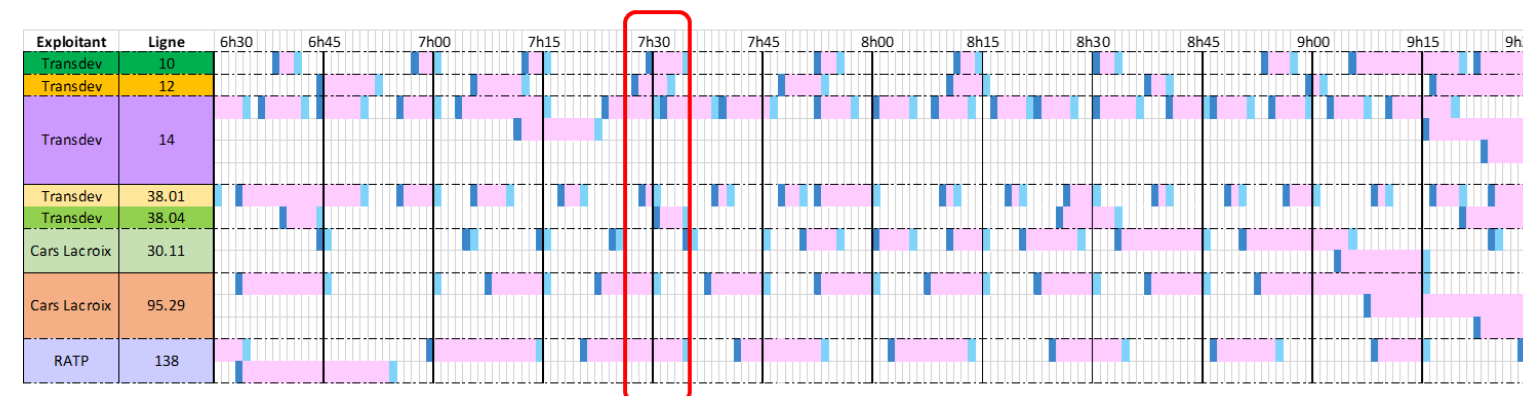
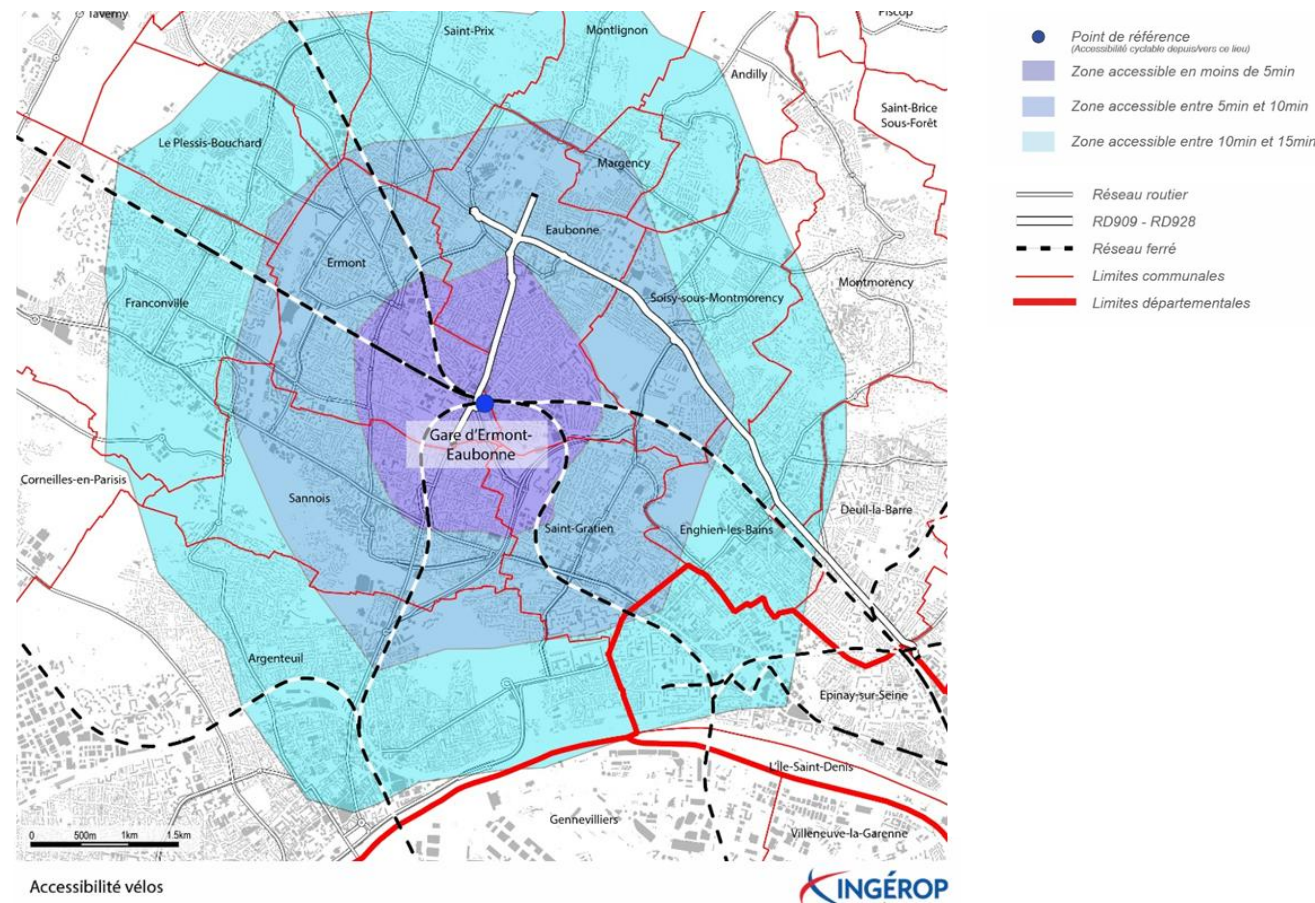


Figure 14 : Schéma de fonctionnement de l'éco-station bus en période de pointe du matin, Source : Ingérop 2022

Accessibilité en cycle

Le contexte topographique du secteur est favorable aux cycles avec une topographie peu marquée, ce qui permet d'accéder au pôle gare depuis l'ensemble des communes alentours en moins de 10min.



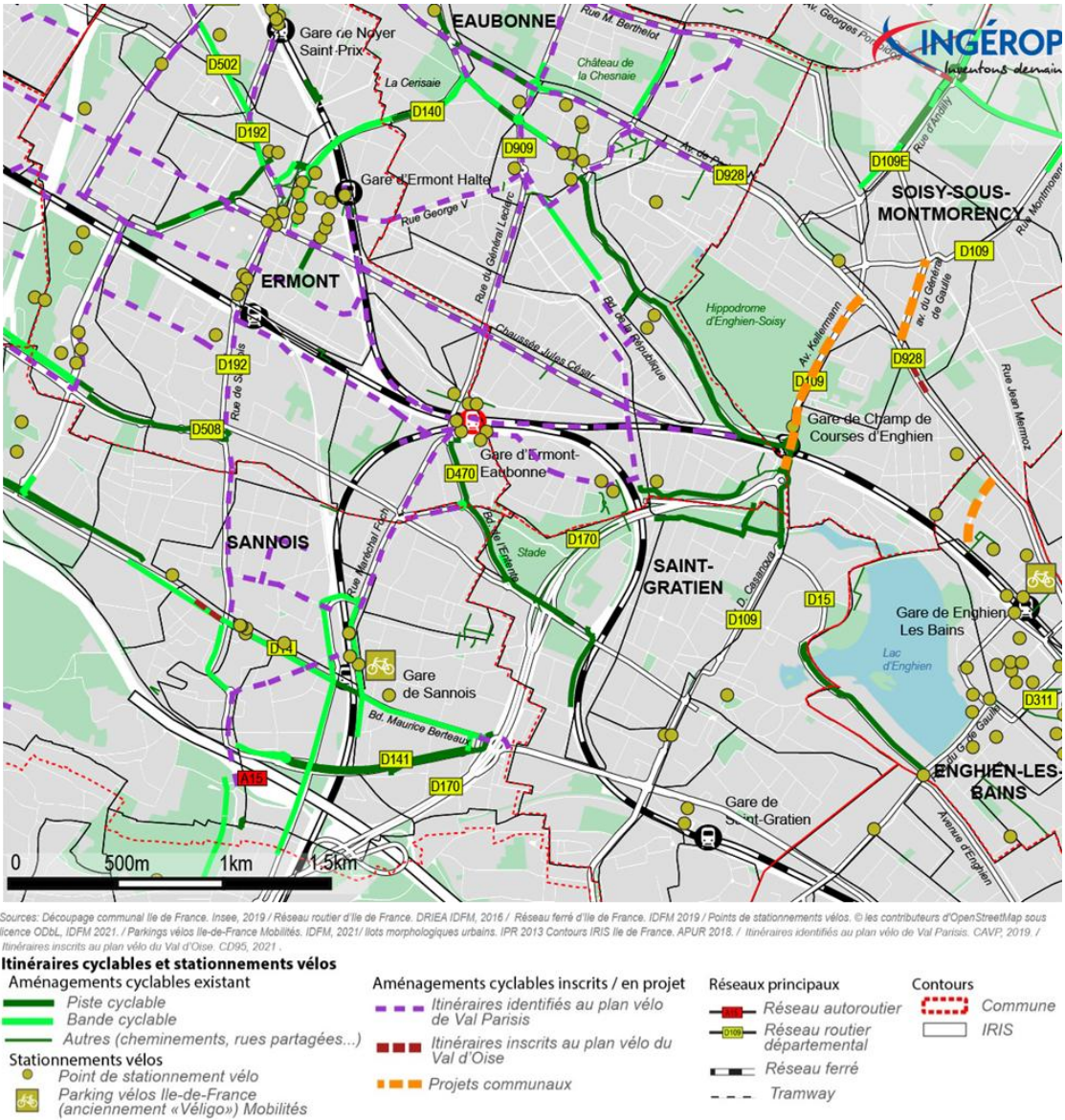
Cependant, l'accessibilité vélo au pôle gare est peu performante avec peu d'aménagements cyclables sécurisés permettant le rabattement vers la gare.

On note notamment

- Des aménagements cyclables inexistants sur la RD909 et discontinus sur la RD470.
- Des interruptions de la piste cyclable au sud du giratoire de la gare d'Ermont-Eaubonne engendrant des difficultés de réinsertion et un sentiment d'insécurité, au niveau du giratoire.
- Un accès contraint au niveau des rues Raoul Dautry et Professeur Dastre côté Ermont.
- Un partage de l'espace public entre piétons et cyclistes ou entre automobiles (sur voies à fort trafic) et cyclistes entraînant des conflits d'usage aux alentours de la gare.
- Une offre de stationnement insuffisante et peu sécurisée (beaucoup de vols signalés).
- Un fonctionnement réduit de la consigne sécurisée.

Plusieurs projets sont cependant portés par le territoire :

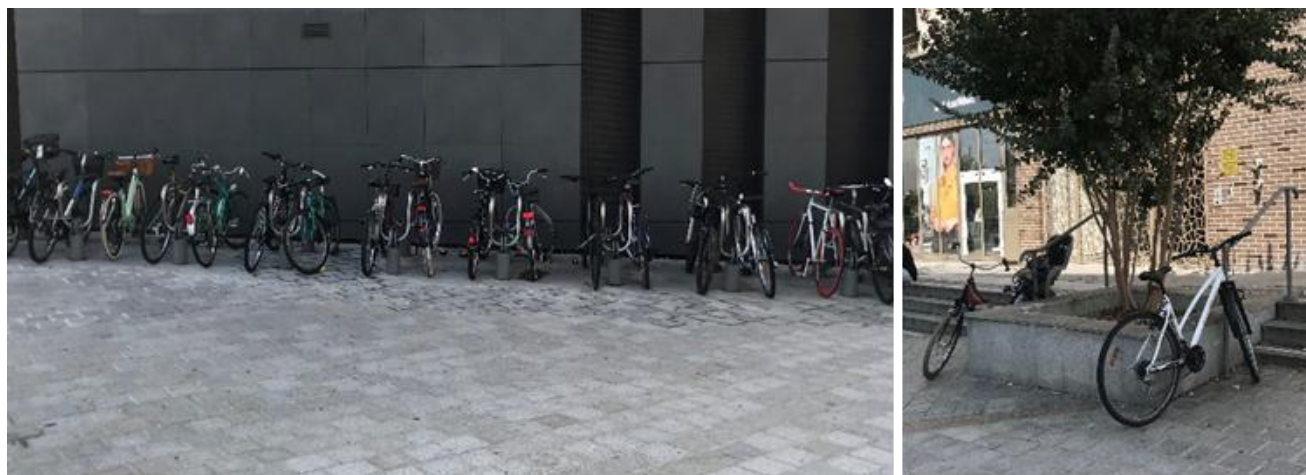
- Un plan vélo de la CA Val Parisis ambitieux desservant le pôle gare.
- Différentes études en cours sur le territoire, notamment :
 - L'étude relative au réaménagement de la RD909 pour les modes actifs ;
 - La définition du schéma vélo de la commune d'Eaubonne qui a identifié un axe pour la desserte du pôle gare ;
 - La création d'une voie verte par la ville d'Ermont en prolongement de la rue Raoul Dautry.



Une nouvelle consigne a été ouverte en août 2024, en remplacement de la consigne ville. Elle permet de mettre à disposition des usagers 96 places de stationnement vélos à l'intérieur, 12 places devant ainsi qu'une station de gonflage et d'autoréparation.



Consigne vélos Labellisée - esplanade Nelson Mandela



Stationnement vélo esplanade Nelson Mandela et stationnement vélo sauvage observé



Du stationnement réservé aux cycles et deux-roues motorisés sous l'ouvrage SNCF situés sur des espaces de passage générant un conflit d'usage (lié également à du stationnement illicite)



Des espaces piétons étroits le long de l'aménagement cyclable sur la RD470 (rue du Grand Grill)



Arceaux abrités sur le parvis de la gare



Arceaux rue des Bouquinvilles



Trottoir étroit et conflit d'usage sur la RD909



Accessibilité non PMR par l'accès rue des Calais

Accessibilité piétonne

Une accessibilité piétonne est possible depuis les différents secteurs alentours mais des problèmes d'accessibilité PMR au niveau de l'accès nord de la gare (rue des Calais) ainsi que depuis la rue des Bouquinvilles.

Les cheminements depuis les alentours restent souvent étroits.



Trottoirs encombrés par stationnement illicite et bacs de collecte



Trottoirs étroits rue Ferdinand Buisson pour l'accès aux établissements scolaires

Services en gare

Le bâtiment voyageurs accueille plusieurs services : Un espace d'attente principal est situé en partie est du bâtiment voyageur, accompagné de différents services (commerces, pick up station, distributeur et postes de travail avec prises).



Enseignes Relay et monop' station



Services et espace d'attente

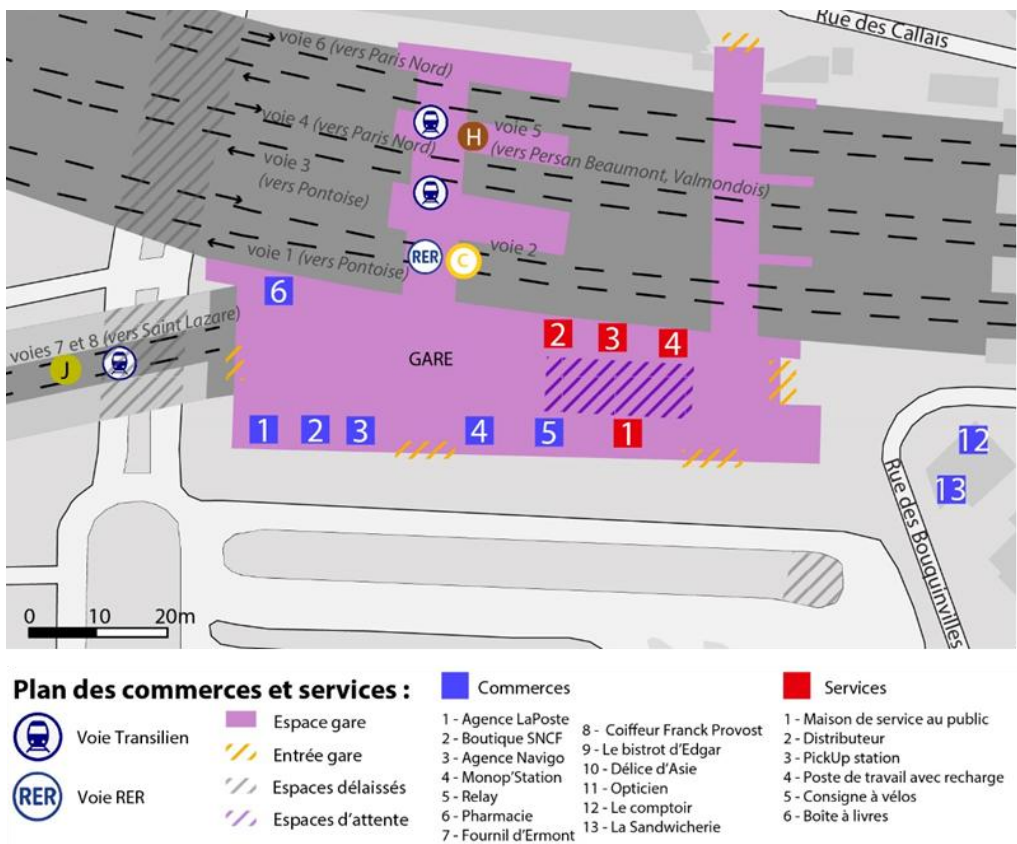


Figure 15 : Plan des commerces et services, Source : Ingérop 2022

En 2026, un nouveau service ouvrira de Maison du Vélo (maitrise d'ouvrage IdFM) permettant à la fois, de la location de vélos moyenne durée, du conseil et de l'information locale.

3.3 Aire d'influence et fréquentation du pôle gare

Dans le cadre de l'étude, plusieurs enquêtes ont été menées. Elles ont eu pour objectif de :

- Renseigner sur l'origine et la destination des usagers ;
- Connaître les modes de rabattement utilisés par les usagers (part modale) ;
- Renseigner sur les motifs de déplacement des usagers ;
- Mettre à jour les chiffres de fréquentation de la gare.

Enquêtes en gare :

Les comptages effectués en période de pointe du matin ont comptabilisé :

- Entrants en gare sur la période 6h00-9h00 : 5 401 voyageurs
- Sortants de la gare sur la période 6h00-9h00 : 2 288 voyageurs

Le nombre d'entrants en gare en période de pointe du matin (6h-9h) est environ deux fois supérieur au nombre de sortants mais celui-ci n'est pas négligeable. La gare présente donc une fonction de rabattement vers les modes de transport lourds et également porte d'entrée du territoire

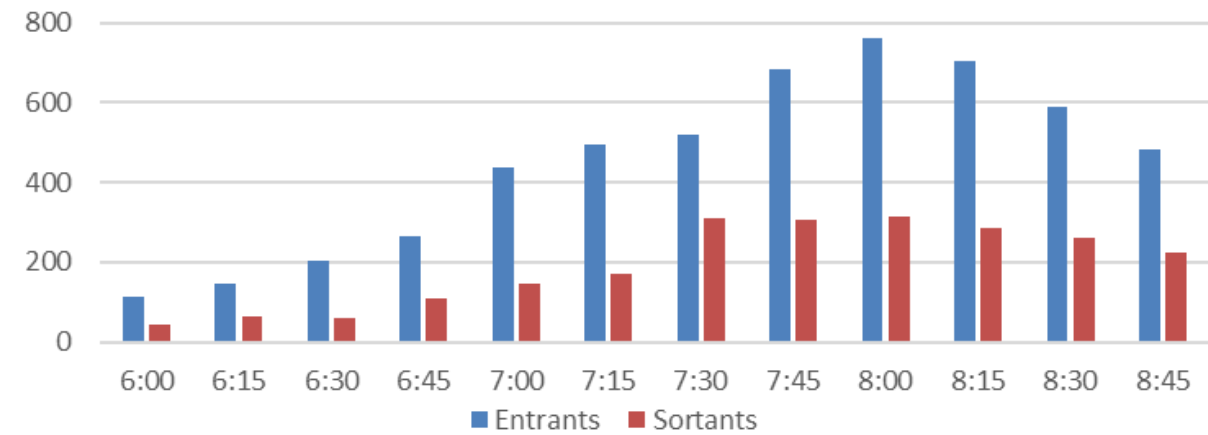


Figure 16 : Nombre d'entrants et sortants par heure (toutes entrées confondues), source : Ingerop/ Alice (09/2021)

On note également que la gare présente plusieurs entrées inégalement utilisées : les entrées en gare se font majoritairement au niveau du bâtiment voyageurs côté éco-station bus. L'accès au nord des voies ferrées (rue des Callais) est plus confidentiel.

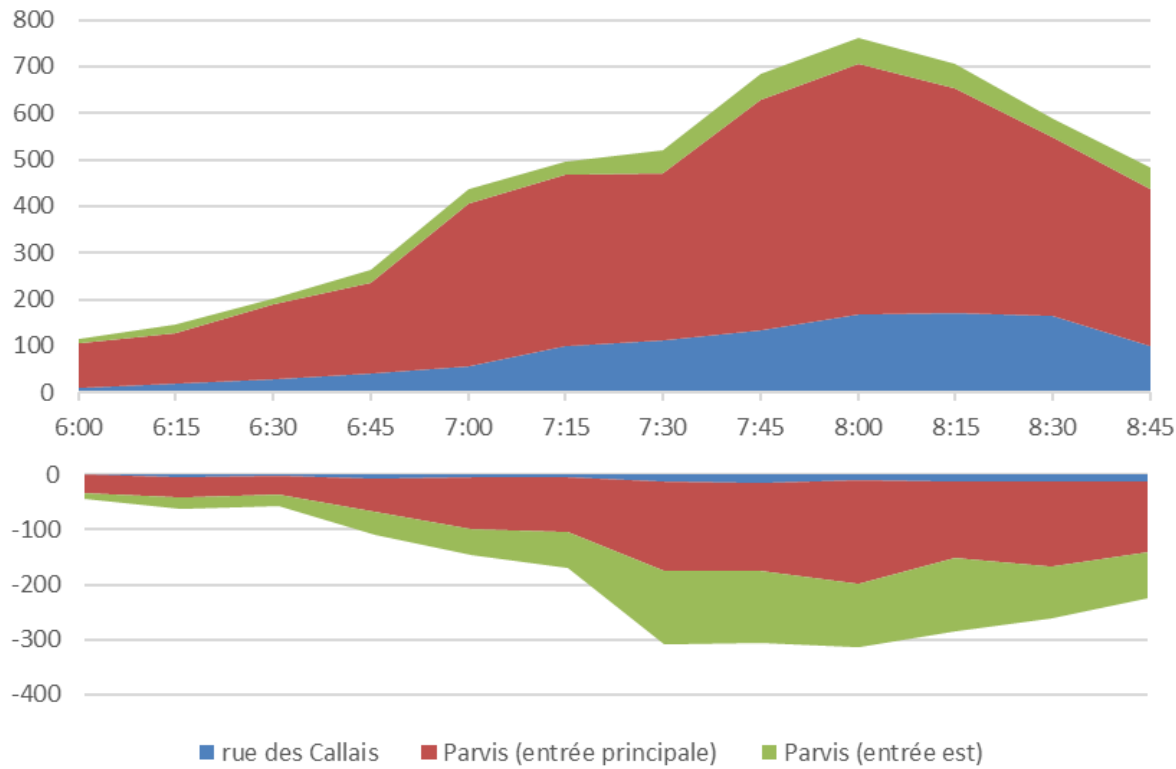


Figure 17 : Nombre d'entrants et sortants par heure (toutes entrées confondues), source : Ingerop/ Alice (09/2021)

Les autres enseignements des enquêtes en gare sont :

- Des usagers entrants en gare originaires des différentes communes alentours :
 - La ville d'Eaubonne (origine légèrement majoritaire),
 - La ville d'Ermont
 - Les autres communes du département (Sannois, Soisy-sous-Montmorency, Saint Gratien, Montmorency, Saint Prix...).

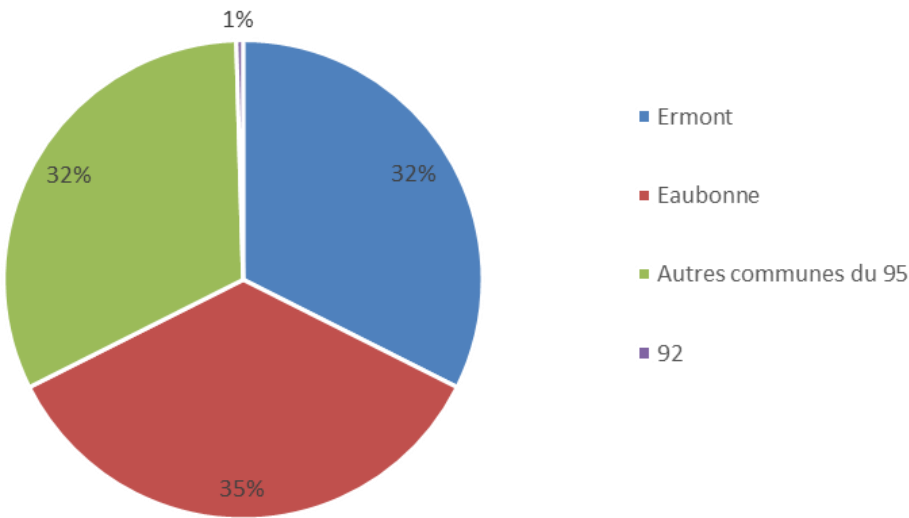


Figure 18 : Origines des rabattements en gare (hors rabattement train), source : Ingerop/ Alice (09/2021)

En ce qui concerne **les modes de rabattement** de la gare, l'enquête indique :

- Une part de rabattement à pied majoritaire (50%),
- Le rabattement en bus qui occupe la 2^{ème} place,
- Un usage du vélo faible (2%) derrière la voiture qui représente 13% des rabattement.

Le rabattement en voiture s'organise de deux façons :

- Des conducteurs stationnant plutôt au parking relais (51%) que sur voiries,
- Des déposes-minute réparties entre les emplacements réservés rue de l'Arrivée (26%), rue Jean Esprangle (26%) et rue du Général Leclerc (16%), mais aussi à des emplacements non réservés : devant la gare (16%) et rue des Callais (16%).

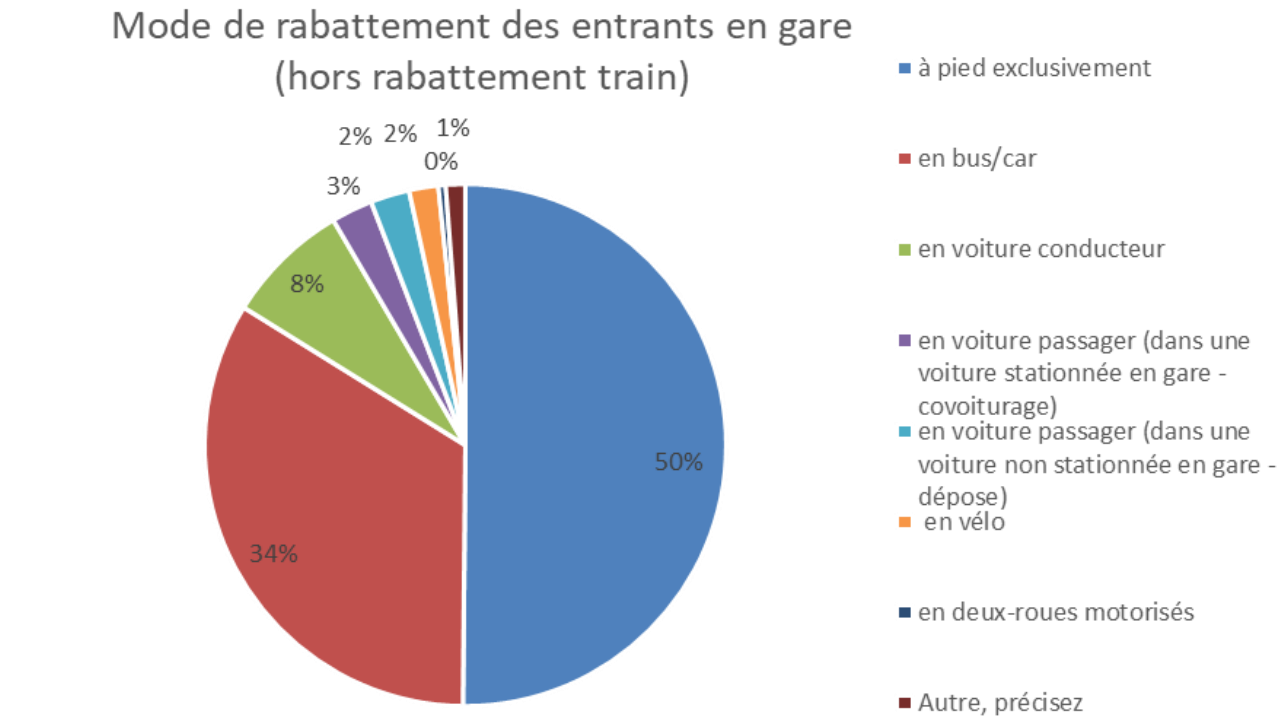


Figure 19 : Modes de rabattements en gare (hors rabattement train), source : Ingerop/ Alice (09/2021)

L'éco-station bus est utilisée par 3 types d'utilisateurs :

- En sortie de gare vers le lieu de destination (62%) soulignant l'usage intermodale de la gare ;
- En échange entre 2 lignes de bus ;
- Des usagers se rabattant à pied depuis le secteur.

Enquête Stationnement :

L'enquête de stationnement réalisée en décembre 2021 a considéré deux périmètres :

- Le périmètre immédiat de la gare sur un rayon de 300m sur la base d'une enquête de rotation, ayant pour objectif de définir le taux d'occupation et analyser les usages du stationnement autour de la gare.
- Le **périmètre complémentaire** (le plus éloigné de la gare) sur la base d'une **enquête terrain** visant à compléter l'enquête rotation.

L'analyse des éléments de l'enquête permet de constater la présence d'une offre de **668 places autour de la gare dont 452 places sur voirie sur le périmètre de rotation** avec une majorité de stationnements réglementés (500m autour de la gare).



Malgré l'offre importante, le stationnement reste saturé aux alentours de la gare. L'enquête de terrain permet de constater notamment :

- Du stationnement illicite présent sur de nombreuses rues principalement au sud de la gare ;
- Des places de déposes-minute avec un faible taux de rotation : emplacements utilisés pour un autre usage.



Figure 21 : Offre de stationnement sur le pôle gare, source : Ingerop 2021

Sur la base de l'enquête rotation, on note :

- Une occupation du stationnement élevée avec un taux moyen de 92% aux pics d'arrivées (6h-10h) et de départs (15h-19h) ;
- Une occupation assez stable dans la journée avec une occupation maximale de 102% entre 12h et 13h (présence de stationnement illicite) ;

- Une part **relativement élevée de stationnement ventouse (25%)** ;
- Un taux de rotation faible avec 2,1 pour le stationnement en zone bleue qui montre un contre-usage du stationnement.

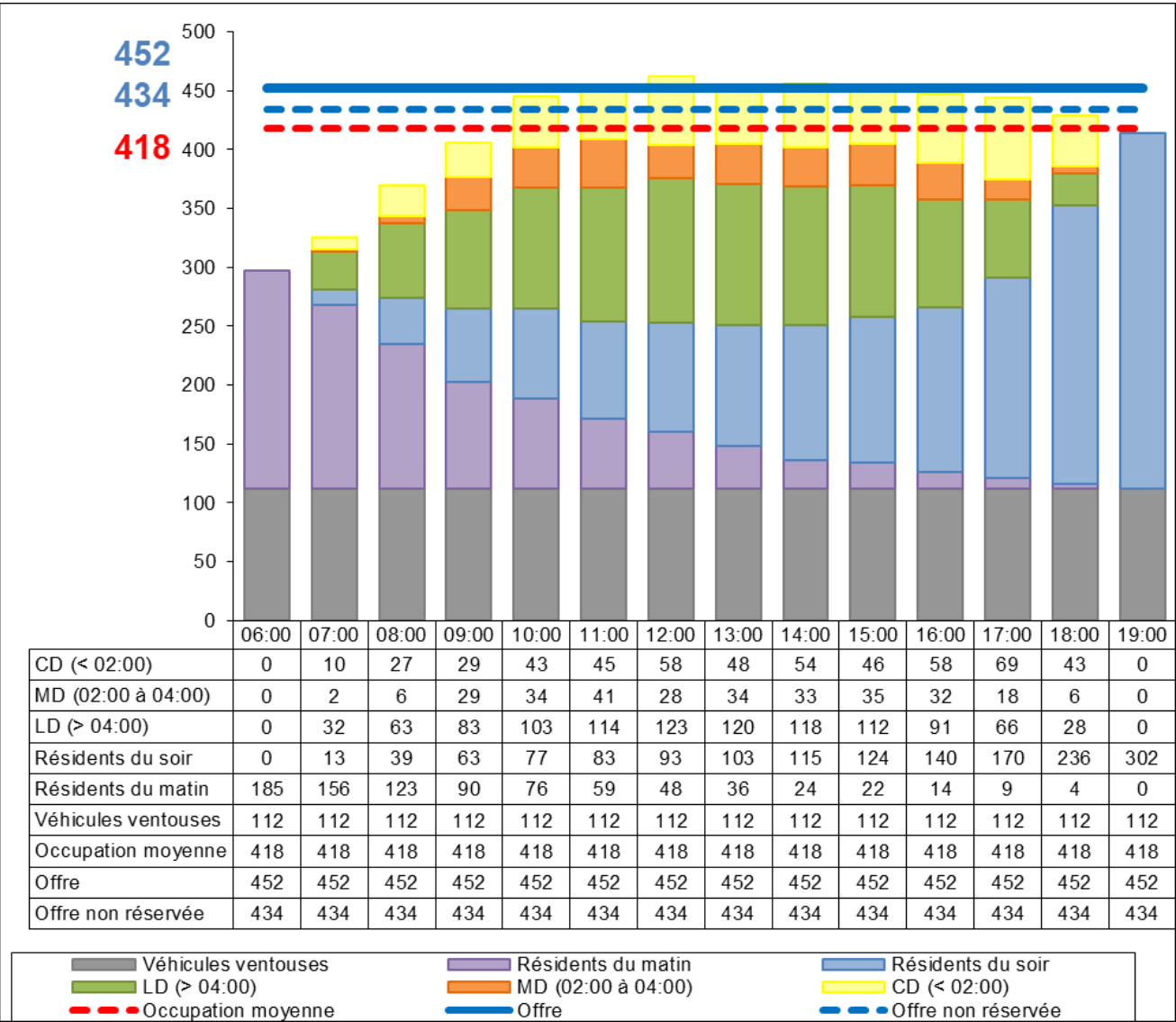


Figure 22 : Consommation de l'offre, source : Ingerop 2021

Usage du parking Effia

Les enquêtes et comptages menés sur le parking Effia ont permis de constater :

- Un pic d'entrants en période de pointe du matin (171 entrants entre 7h et 9h du matin soit près de 50% des entrants de la journée) ;
- Des sorties réparties entre 16h et 21h le soir ;
- Un parking actuellement sous-utilisé (situation post-covid) ;
- Une occupation maximale d'environ 300 places pour une offre de 510 places (valeurs maximales constatées en situation post-covid sur la base des données Effia décembre 2021, février et mars 2022). [Il a été indiqué par les partenaires dans le courant de l'étude que suite à la verbalisation de véhicules en stationnement longue durée sur les voies communales, la fréquentation du parking a augmenté.]
- Du stationnement principalement lié à des usages longue durée (84% des utilisateurs stationnent sur des durées supérieures à 4h)
- Une fréquentation élevée du parking avant la crise sanitaire covid (occupation jusqu'à 88% en 2019) avec des évolutions de fréquentation qui suivent les tendances de celles du pôle.

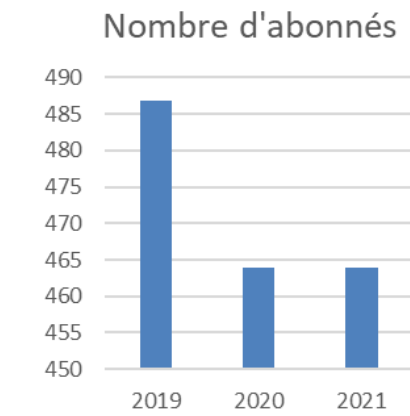


Figure 23 : Nombre d'abonnement du parking, Source : Données IDFM (relevés les 10/11/2016, 21/11/2017 et 15/01/2019)

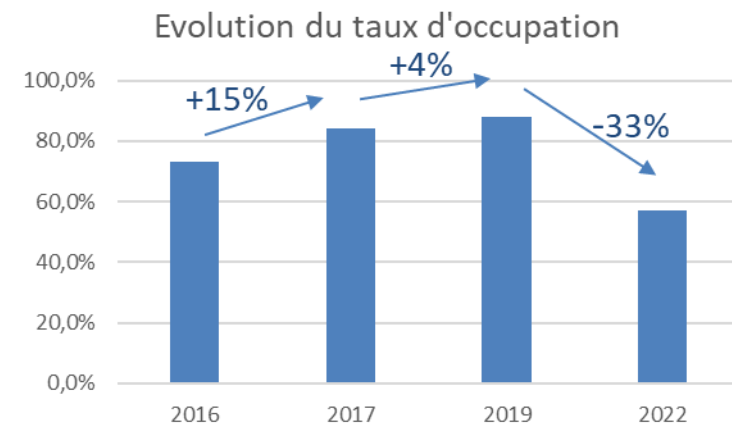


Figure 24 : Nombre d'abonnement du parking, source : Ingerop Données IDFM (relevés les 10/11/2016, 21/11/2017 et 15/01/2019)

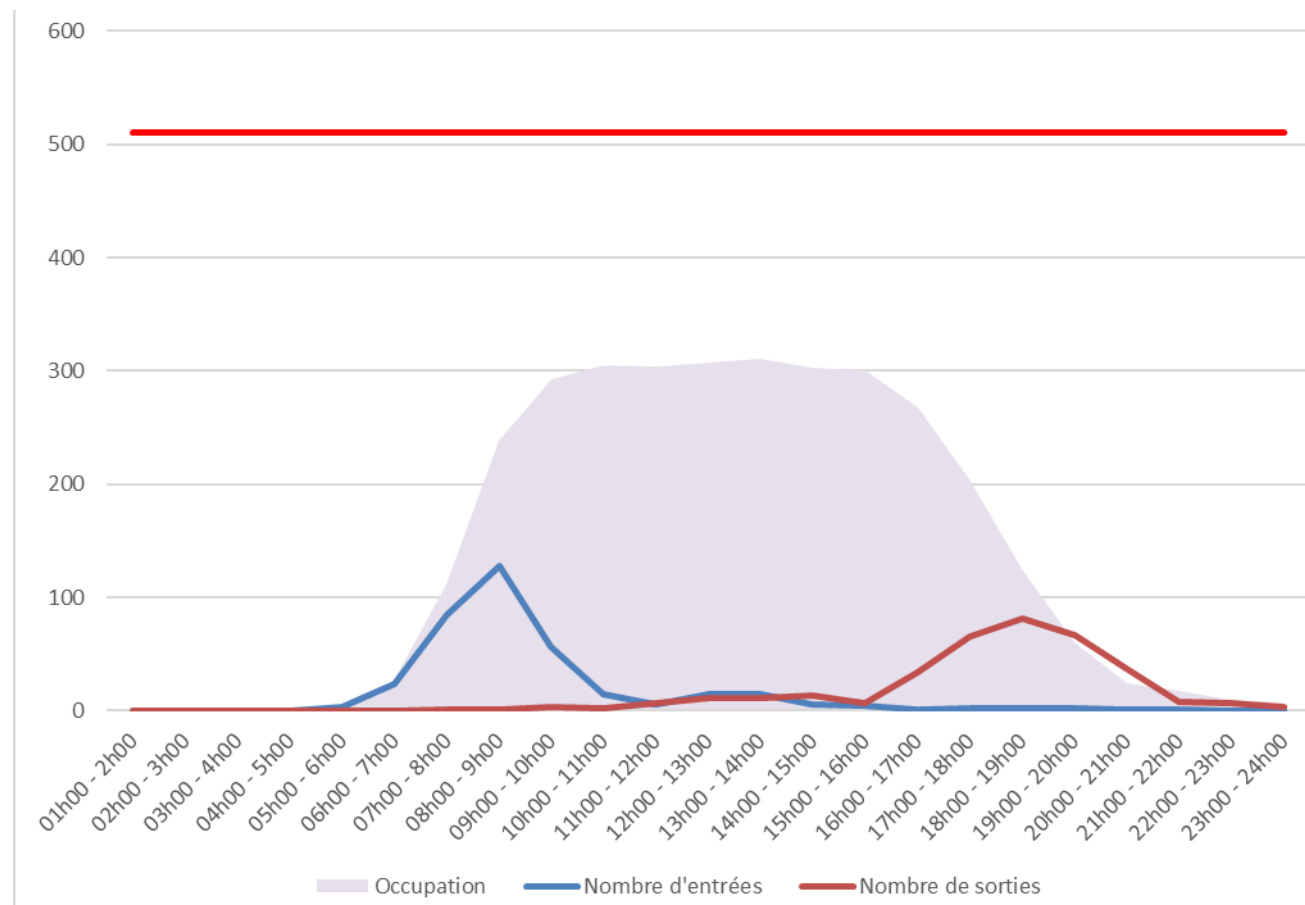


Figure 25 : Occupation du parking, source : Ingerop Données IDFM (relevés les 10/11/2016, 21/11/2017 et 15/01/2019)

Accessibilité vélo :

Les comptages cyclistes réalisés à Eaubonne par l'association MDB en 2019 sur 2 zones en période de pointe du matin (PPM) de 6h45 à 9h45 (6h45-9h15) pour les rues Jaurès et Callais) révèlent :

- Une circulation plus importante du côté est de la gare (rue des Callais/rue Jean Jaurès) où se situent les arceaux vélo.
- Un sens de circulation majoritairement dirigé selon l'axe nord sud (Vers Paris et la gare).
- Un pic de fréquentation à 8h20 (entre 7h45 et 8h45) et une très faible fréquentation après 9h.

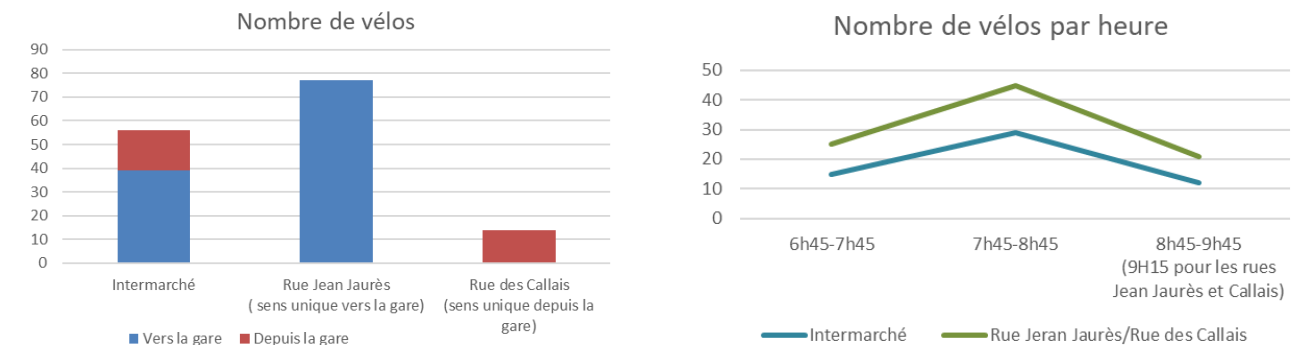


Figure 26 : Nombre de stationnements vélo existants aux abords de la gare, source : Ingerop sur la base des données MDB

Par ailleurs, dans le cadre de l'enquête du baromètre Parlons-vélo de la (FUB) Fédération Usager de la Bicyclette de 2019, il a été identifié que :

- L'ensemble des voies d'accès à la gare figurent dans les tronçons prioritaires.
- La présence de **points noirs nombreux et localisés sur la RD909** (à l'ouest de la gare) entre l'intersection avec la rue du Général Leclerc et l'extrémité sud du giratoire.

Par ailleurs, des souhaits de stationnement vélo ont été exprimés par les usagers sur ce même tronçon ainsi qu'au niveau du bâtiment voyageur, de l'esplanade Nelson Mandela et de l'entrée nord de la gare (rue des Callais)

Stationnement vélo :

L'offre de stationnement vélo sur le pôle est de **186 places sur 6 emplacements réparties entre des places en accès libre et des places en consigne sécurisée autour de la gare** :

- 90 places en arceaux libre accès ;
- 96 places en consigne sécurisée ;
- Auquel s'ajoutent 56 places en libre accès et vidéo-surveillées au niveau du parking relais ;

Le stationnement vélo ne permet pas de répondre au besoin avec :

- Un manque de visibilité des arceaux rue des Bouquinvilles ;
- Des vols fréquents du fait du manque de visibilité de certains emplacements ;
- La présence de stationnement vélos et deux roues illicite sur l'esplanade Nelson Mandela et devant la gare ;
- De nombreuses épaves présentes au niveau des arceaux.

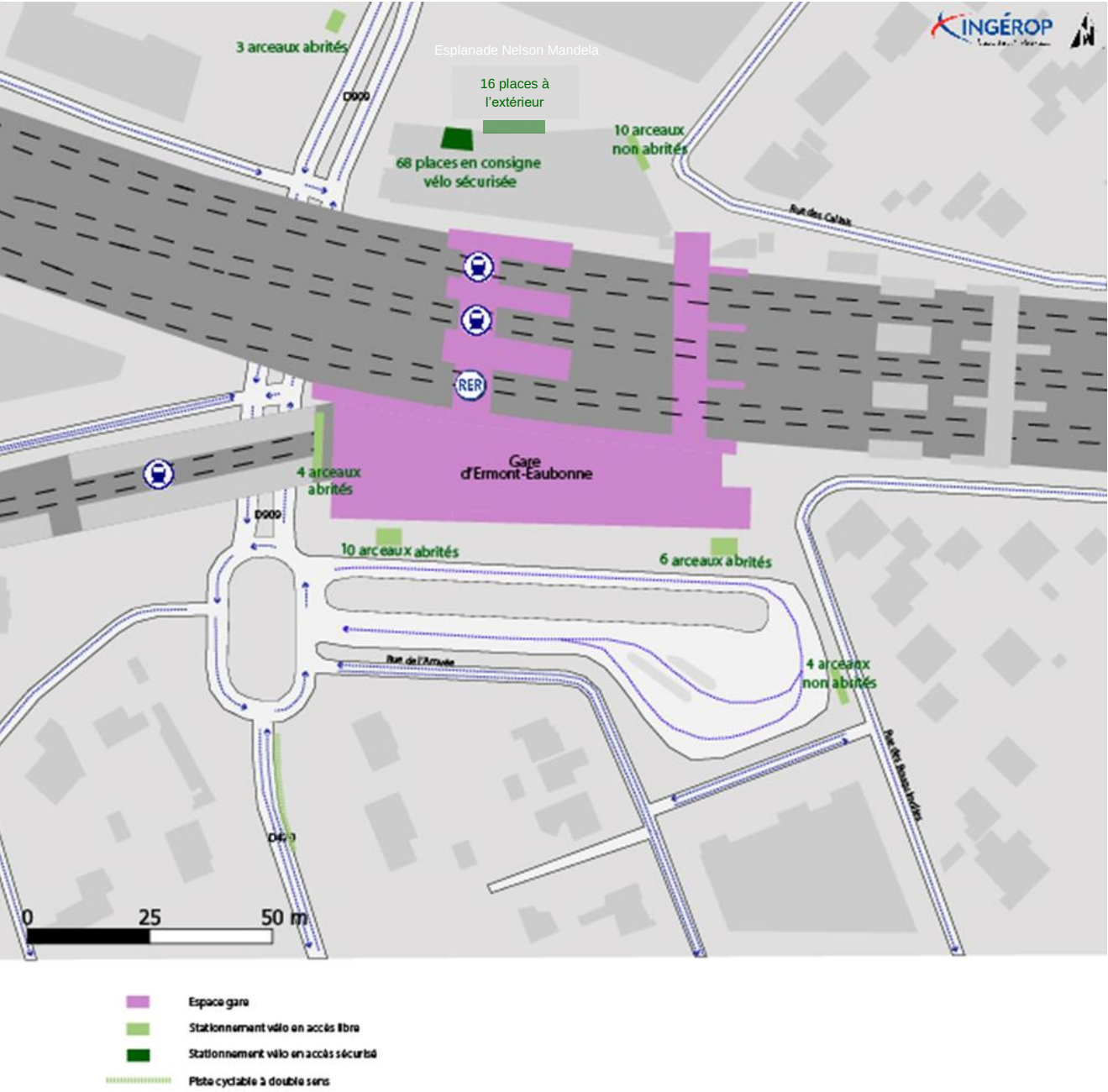


Figure 27 : Carte des stationnements existants aux abords de la gare, source : Ingerop 2025

L'enquête stationnement vélos réalisée en décembre 2021 révèle **une occupation de l'offre plutôt stable** en journée, avec :

- Du stationnement illicite malgré une offre non saturée (occupation moyenne de 63 places, soit environ 50% des places utilisées).
- Une part de stationnement longue durée élevée liée au rabattement en gare (environ 65% de l'occupation) à laquelle il faut ajouter une part résidents du soir.

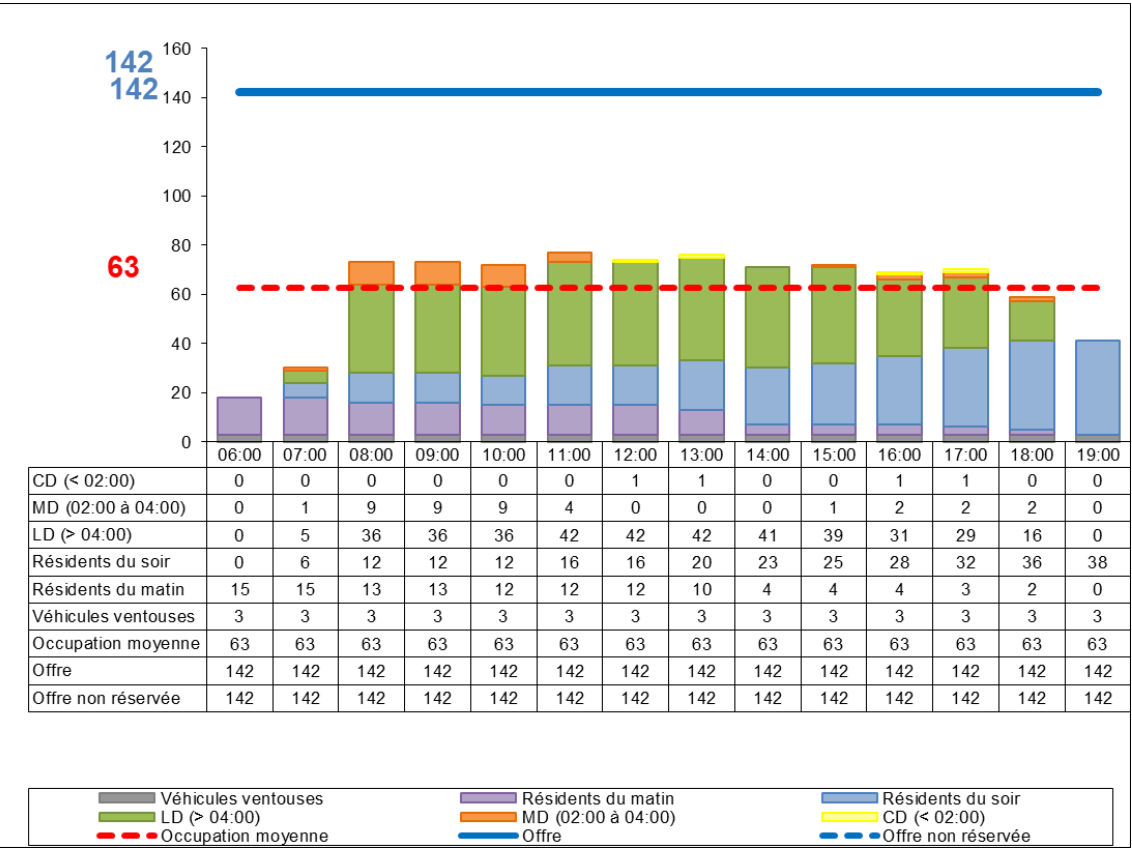
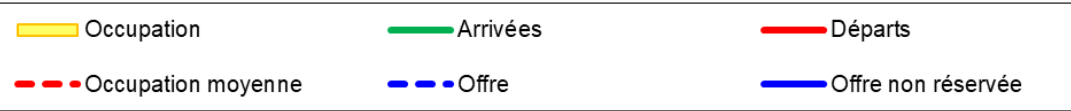
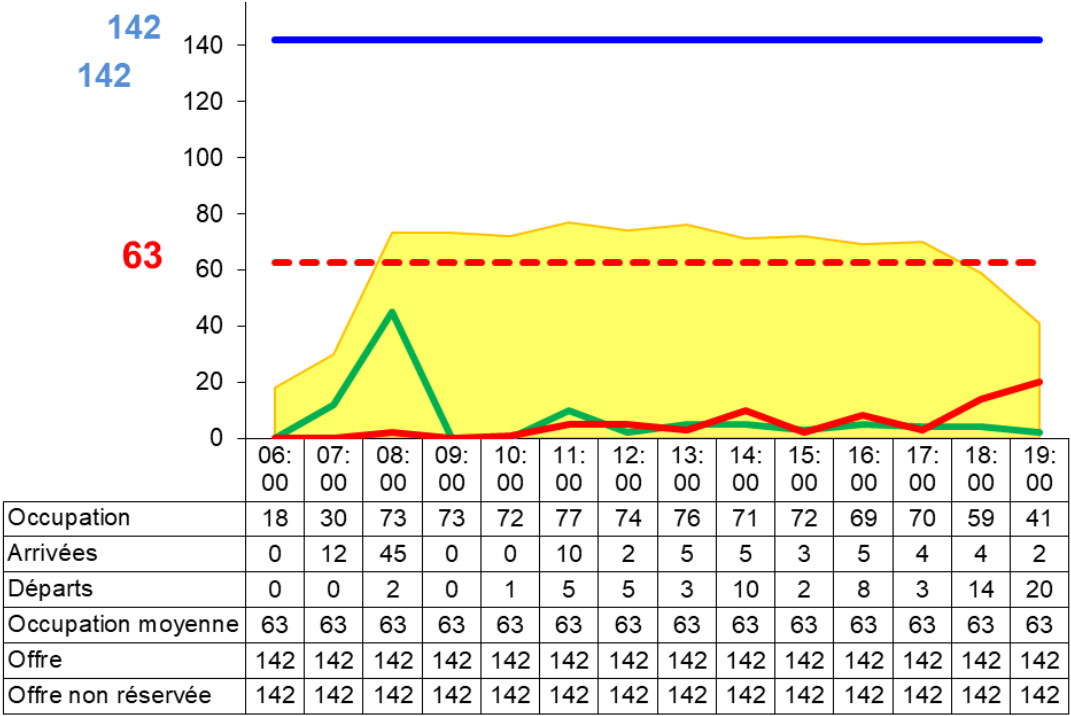


Figure 28 : Occupation de l'offre de stationnement vélos et rotation, source : Ingerop 2022

L'occupation des stationnements vélos est très variable avec :

- **Deux emplacements saturés tout au long de la journée** (avec stationnement sauvage) : Sous le pont SNCF sur la rue du Général Leclerc et arceaux présents sur l'Esplanade Nelson Mandela
- Un emplacement très utilisé et occupé à 100% à la mi-journée au niveau des arceaux ouest du parvis de la gare
- Une **consigne vélo avec un usage en progression (occupation maximale autour de 35%)**. Ouverture progressive de nouveaux abonnements en surbooking pour optimiser les taux de remplissage.

Il est à noter que :

- Le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 définit la mise en place de 630 places minimum en stationnement sécurisé pour les vélos d'ici 2024
- IDFM a évalué le besoin à 350 places en consigne et 570 en libre accès d'ici 2030

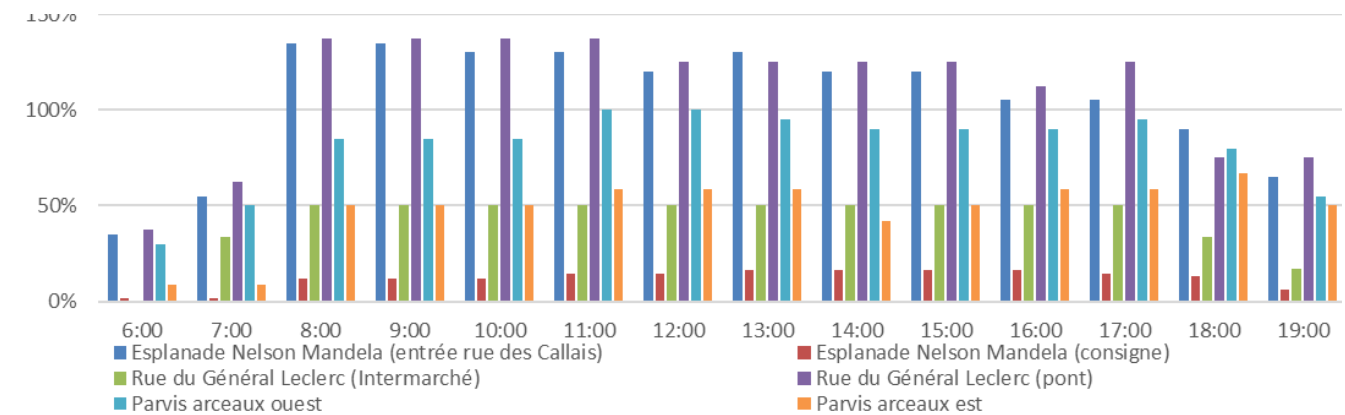


Figure 29 : Taux d'occupation par heure des différents emplacements, Source Ingerop

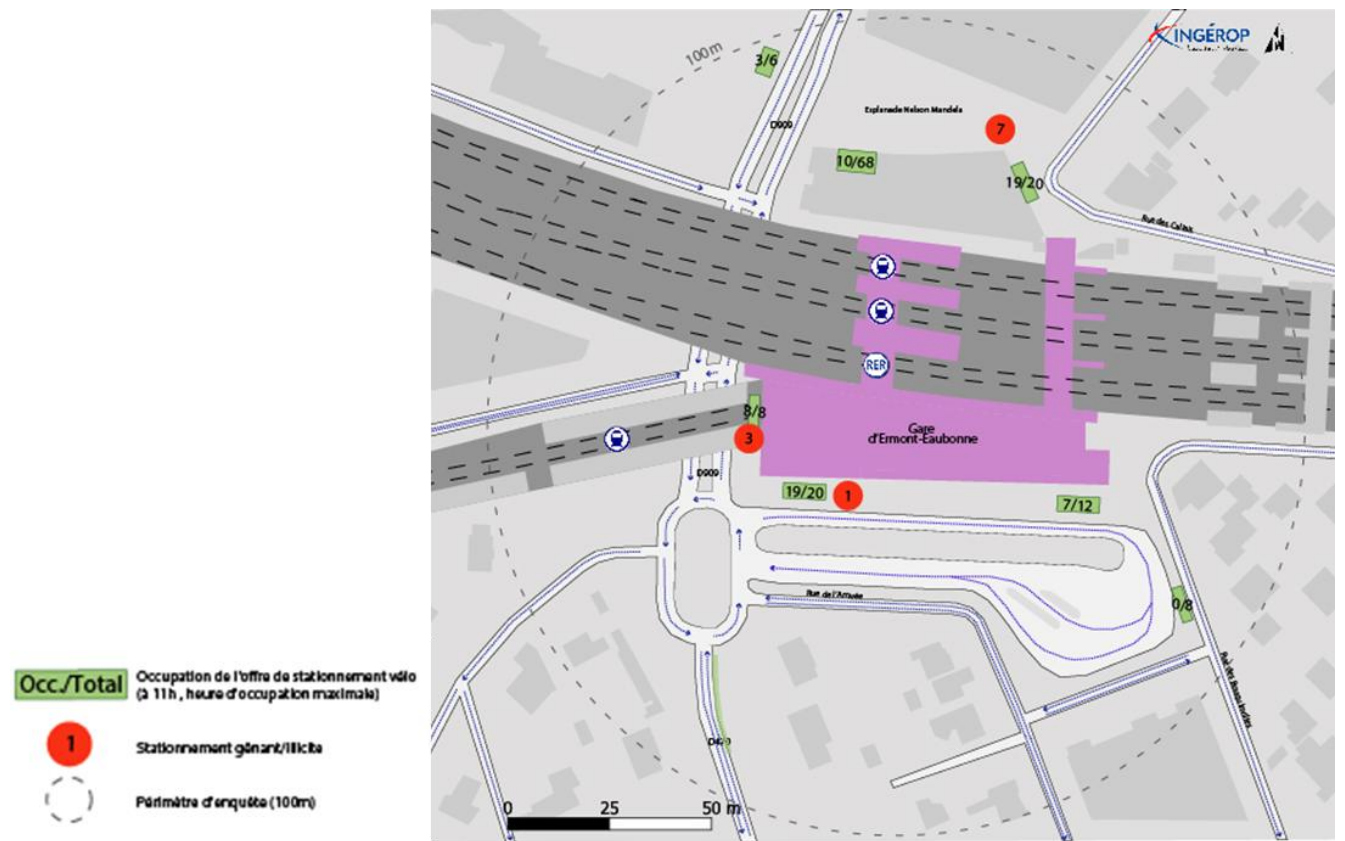


Figure 30 : Taux d'occupation à l'heure d'occupation maximale (11h), Source Ingerop

3.4 Etude de trafic

En parallèle de l'étude de pôle, le bureau d'études CDVia a mené pour le compte du Conseil Départemental du Val d'Oise une étude de trafic afin de mettre à jour les données de trafics et évaluer l'incidence des différents scenarii proposés dans le cadre du schéma de référence.

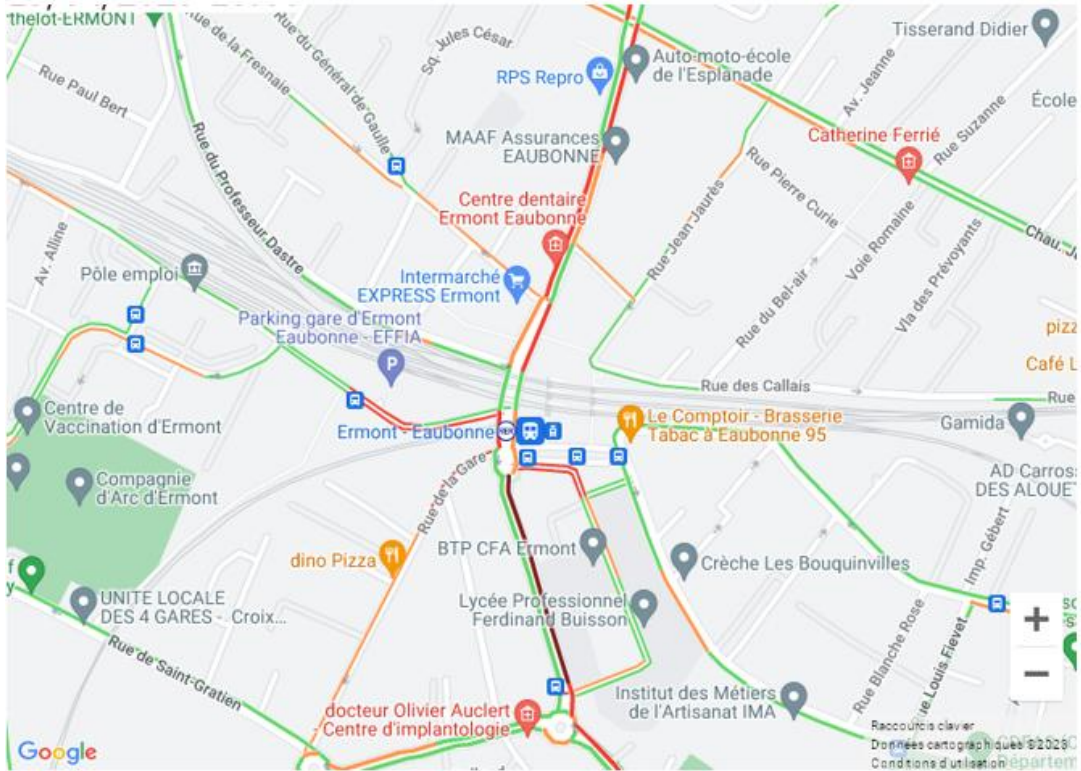
Trafic observé sur le réseau routier

Les cartes ci-dessous illustrent les conditions de circulation sur le secteur d'étude aux hyperpoints.

Le secteur de la gare d'Ermont-Eaubonne présentent des trafics importants en heure de pointe avec des mouvements pendulaires générant des difficultés de circulation en amont du secteur de la gare, point de difficulté en raison de la concentration des flux de transit :

- Le matin, les conditions de circulation sont particulièrement difficiles sur la RD909 nord depuis la rue du Général de Gaulle jusqu'au carrefour avec la Chaussée Jules César.
- Le soir, les conditions de circulation sont particulièrement difficiles sur la RD470 entre Place de la gare jusqu'au-delà du giratoire avec la Rue de Soisy.

La rue R. Dautry est très chargée le matin et saturée le soir. La Rue de l'Arrivée est saturée pendant toute la durée de l'HPS compte-tenu des difficultés sur la RD470.



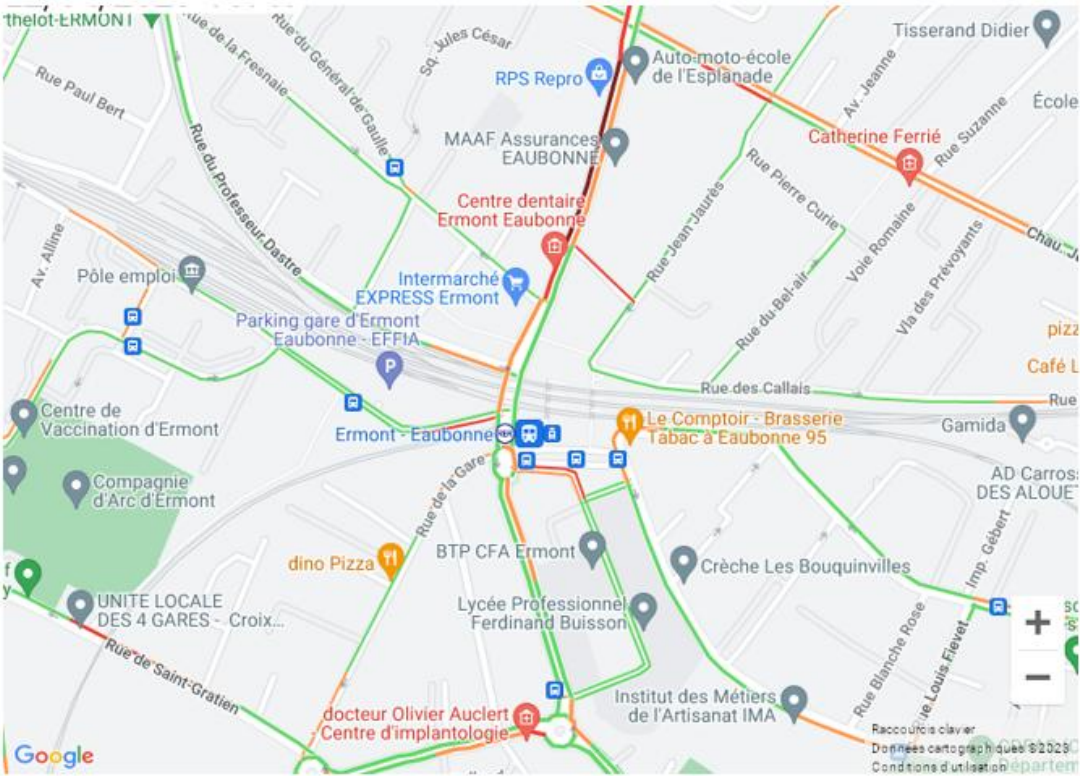
Conditions de circulation le Mercredi 12 avril 2023 à 18h00

Figure 31 Conditions de circulation en heure de pointe du matin et heure de pointe du soir aux abords de la gare

Par ailleurs, des comptages se sont déroulés sur une semaine entre le jeudi 13/04 et le mercredi 19/04/2023 afin de constituer le modèle de circulation permettant de tester les propositions :

Sur la RD909 au nord de la gare, le T.M.J.O. est de 16.310 Véh./jr. le taux de P.L. est de 2.5% (environ 410 P.L./jr.).

- Sur la RD470 au sud de la gare, le T.M.J.O. est de 14.690 Véh./jr. le Taux de P.L. est de 2.6% (390 P.L./jr.)
- Sur la Rue R. Dautry, le T.M.J.O. est de 5.135 Véh./jr. avec un sens prédominant vers la RD909 : 3.140 Véh./jr.
- Sur la Rue du Prof. Dastre en sens unique le T.M.J.O. est d'environ 3.215 Véh./jr.



Conditions de circulation le Jeudi 13 avril 2023 à 08h40

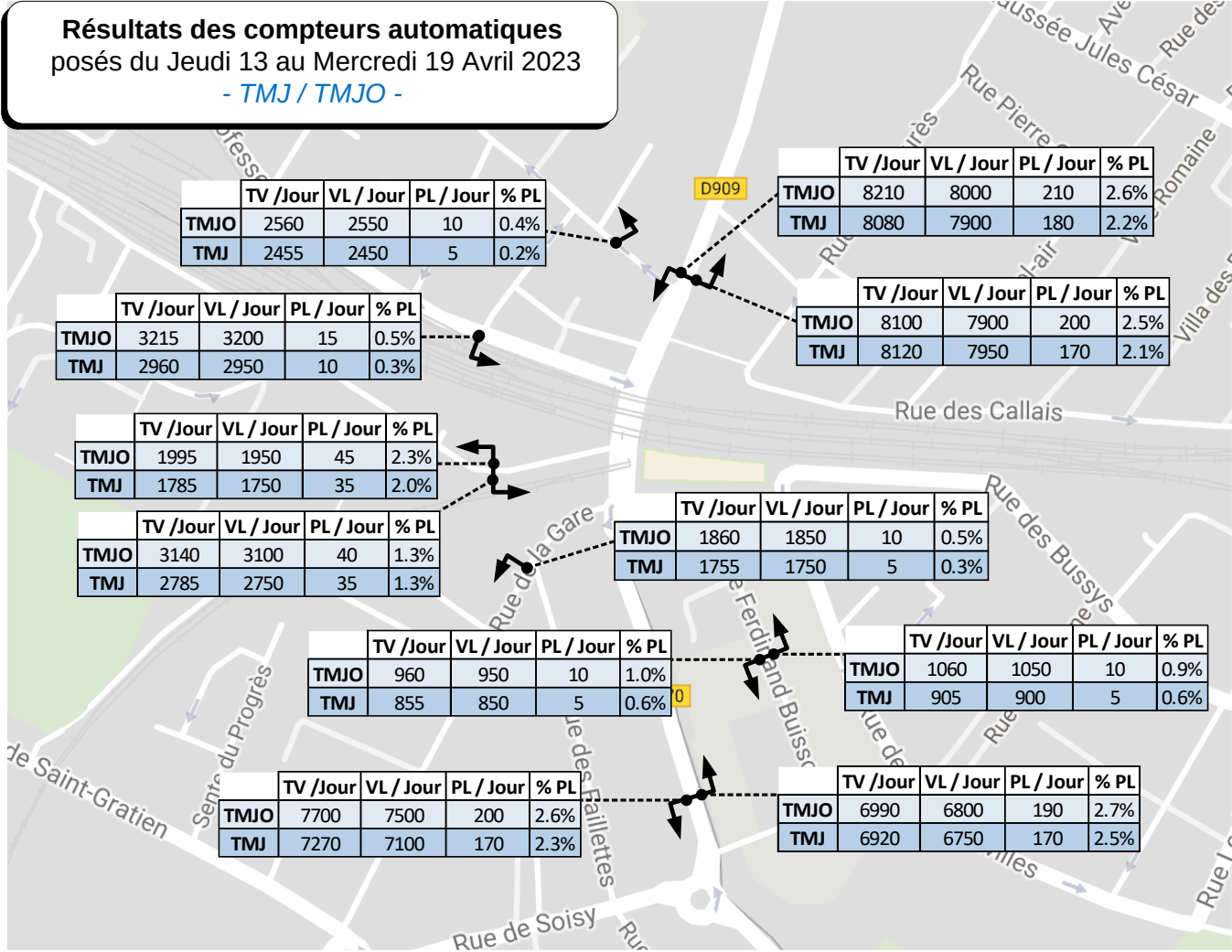


Figure 32 Trafics journaliers relevés (entre le 13/04/2023 et le 19/04/2023) - Source : CDvia 2023

3.5 Emprise foncière

Le foncier de l'éco-station bus est actuellement principalement détenu par la ville d'Ermont et la CA de Val Parisis, mais **de nombreux changements de la composition du foncier sont actuellement en cours sur le territoire** :

- **Au nord des voies ferrées**, la régularisation des terrains appartenant encore à l'ancien aménageur, Nexiville 1 (espaces publics dont Esplanade Nelson Mandela et terrain entre l'opération immobilière et la voie ferrée).
- **Au niveau de la gare routière** des régularisations sont en cours suite à la convention de transfert de gestion tripartite entre la ville (qui transfère la gestion de ses propriétés) à la CAVP et à la SNCF.

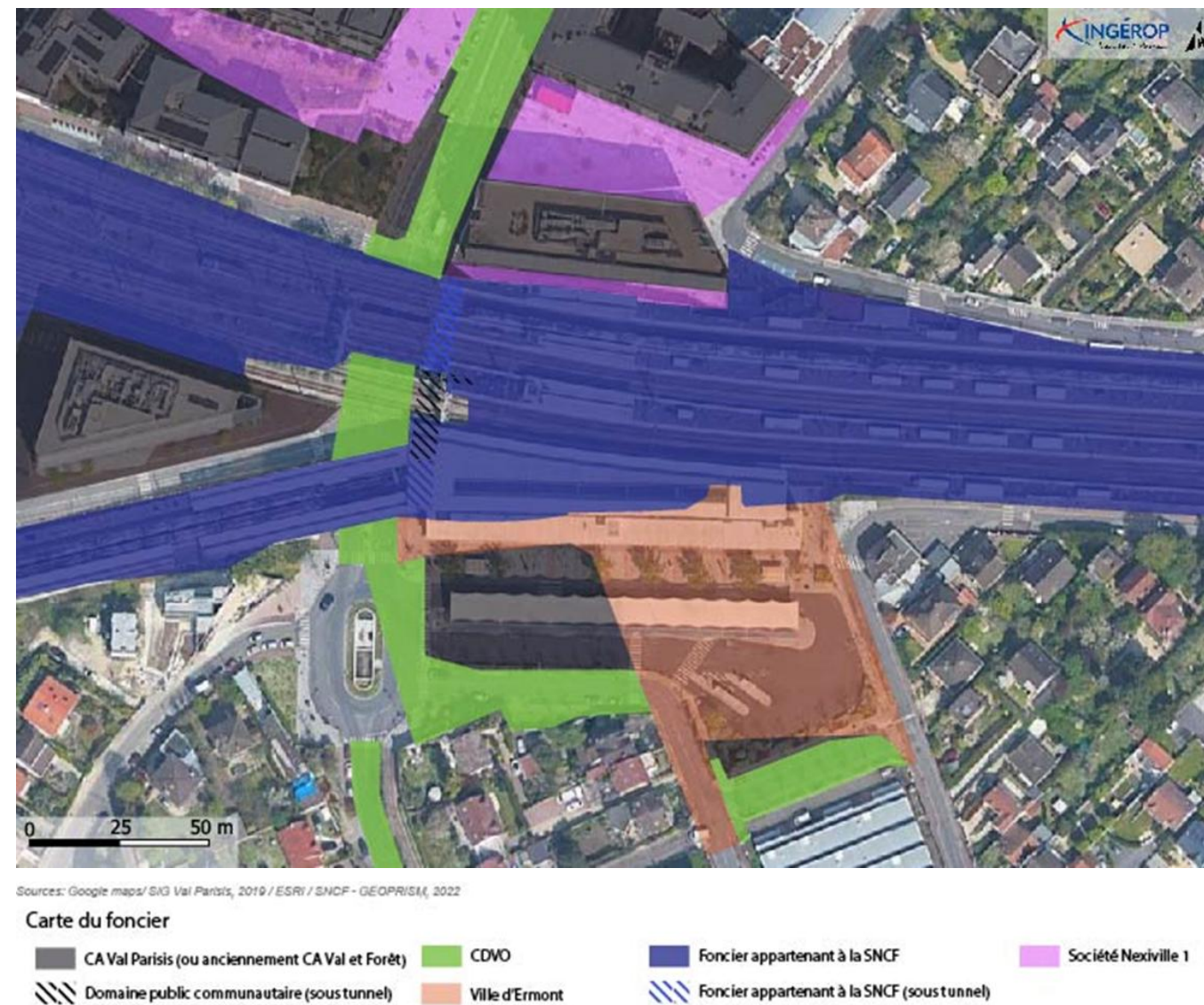


Figure 33 : Carte des propriétaires fonciers aux abords du pôle

3.6 Contexte règlementaire du pôle

La carte de zonage issue des PLU des villes d'Ermont et d'Eaubonne présente des espaces aux abords de la gare majoritairement dédiés à de l'habitat notamment avec **une limite entre les deux villes qui se caractérise par de l'habitat collectif dense côté Ermont et une zone urbaine mixte côté Eaubonne**, de l'habitat pavillonnaire et petit collectif de part et d'autre de cette limite.

La gare compte dans son environnement des espaces dédiés aux activités économiques localisés à proximité et entre les différentes voies ferrées et quelques équipements de services publics, principalement à Eaubonne.

Il n'est pas noté de prescriptions particulières qui influeraient sur l'aménagement de la gare routière.

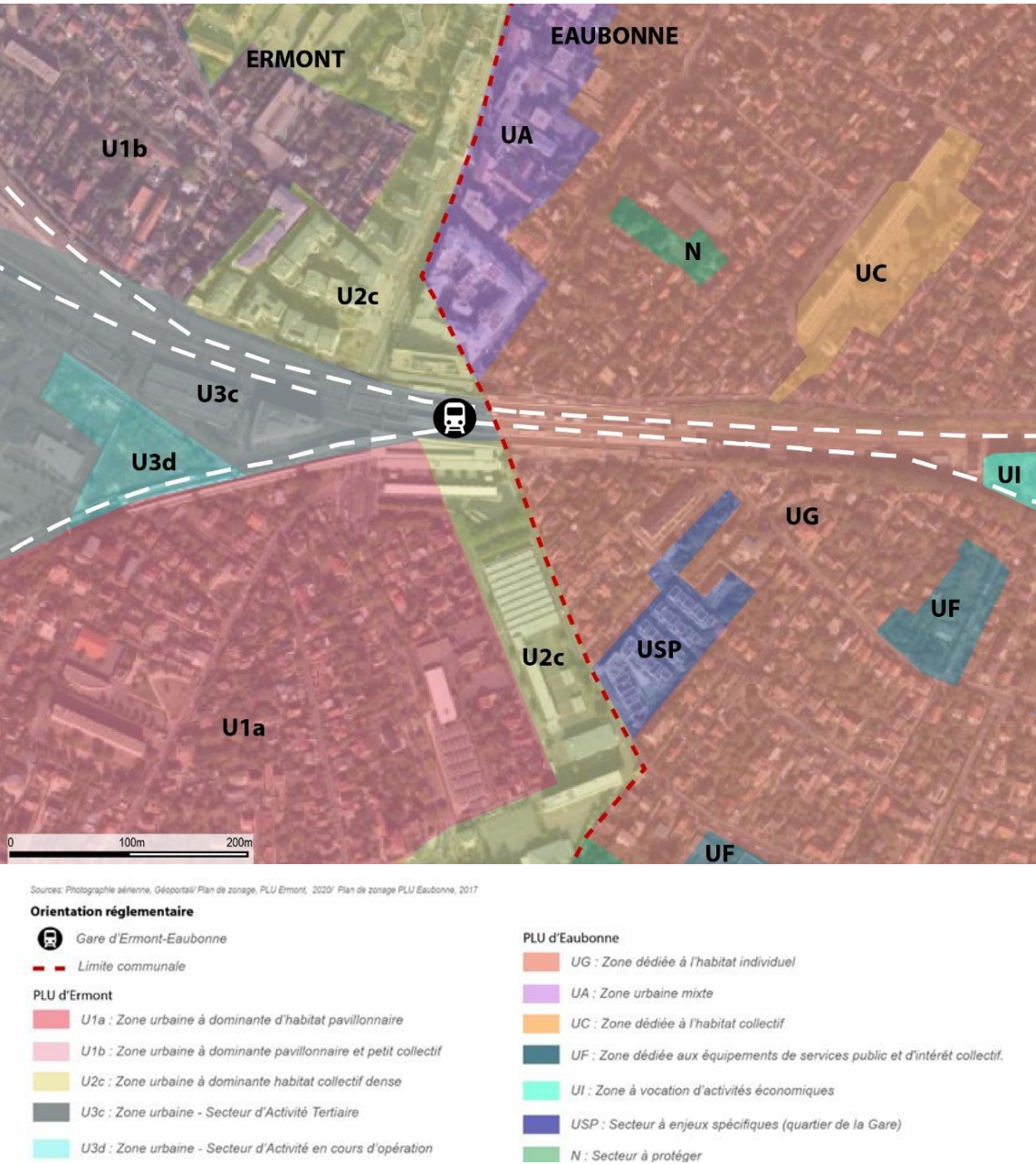


Figure 34 : Carte de zonage aux abords du pôle des villes d'Ermont et d'Eaubonne

3.7 Atouts et faiblesses du pôle gare

Thème	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Intégration globale du pôle	- Un niveau de service élevé faisant de la gare un pôle de déplacement important pour les communes limitrophes (1^{ère} gare du Val d'Oise en termes de fréquentation) - Un pôle gare ayant fait l'objet d'un réaménagement récent - Une intermodalité favorisée par la configuration du pôle (positionnement de la gare routière au droit du BV)	- Un positionnement et une configuration de gare créant une coupure urbaine - Une gare tournant le dos au pôle commercial - Des problèmes d'insalubrité aux alentours de la gare, qui ternissent son image	- De nombreux projets urbains à proximité du pôle, indicateurs du dynamisme de la ville - Un secteur concerné par des projets en lien avec les JO2024 - Du foncier majoritairement public et SNCF sur le pôle	Une nécessité d'améliorer l'insertion urbaine à très court terme, en lien avec la tenue des JO 2024 – un programme d'intervention à prévoir en conséquence pour ne pas perturber le site pendant les JO
Rabattement modes actifs	- Des rabattements facilement réalisables à pied - Un fort rabattement vers la gare réalisé par la marche	- Des aménagements pour les modes actifs peu développés sur une partie du territoire - Une offre de stationnement vélo insuffisante et peu sécurisée - Une consigne sécurisée au fonctionnement non adapté aux besoins des usagers - Un usage de l'offre de stationnement vélo fortement contraint par la récurrence des vols et de vandalisme des vélos	- Une demande de rabattement en vélo en augmentation - Des réflexions d'aménagements pour les modes actifs sur la RD909 et sur le réseau local, portées par les villes - Des opportunités foncières à Eaubonne pouvant permettre l'aménagement d'un local vélo sécurisé rue des Callais	Une disponibilité d'espace public réduite pour réaliser des aménagements en faveur des modes actifs
Rabattement transports collectifs	- Une intermodalité permise par de nombreuses lignes de bus et un réseau ferré important desservant le pôle gare - Un bon fonctionnement général de la gare routière, récemment réaménagée	- Des bus fortement impactés par la saturation du trafic routier - Des entrées et sorties de la gare routière complexes (conflits d'usage au niveau du giratoire)	Des capacités de la gare routière qui pourraient être augmentées par l'usage de la gestion dynamique des quais ?	- Des voiries étroites ne permettant pas d'aménager une place pour chaque mode de transport - Une baisse de fréquentation de certaines lignes liées à la crise sanitaire
Rabattement automobile et 2RM	- Une offre de stationnement VP déjà importante sur le pôle-gare avec la présence du parking Effia - Un parc relai labélisé Ile-de-France Mobilités	- Une saturation des voies de circulation en heure de pointe - Des espaces de stationnement saturés - Une offre de stationnement mal utilisée (stationnement longue durée sur places de déposes minutes) - Des déposes minute illicites	IDFM offre la possibilité, avec l'accord de la collectivité, de proposer des abonnements gratuits aux détenteurs du forfait « Navigo annuel »	

3.8 Enjeux d'aménagement

Parmi les enjeux liés à l'aménagement des abords du pôle, le comité de pôle a identifié les éléments présentés dans le schéma ci-après.

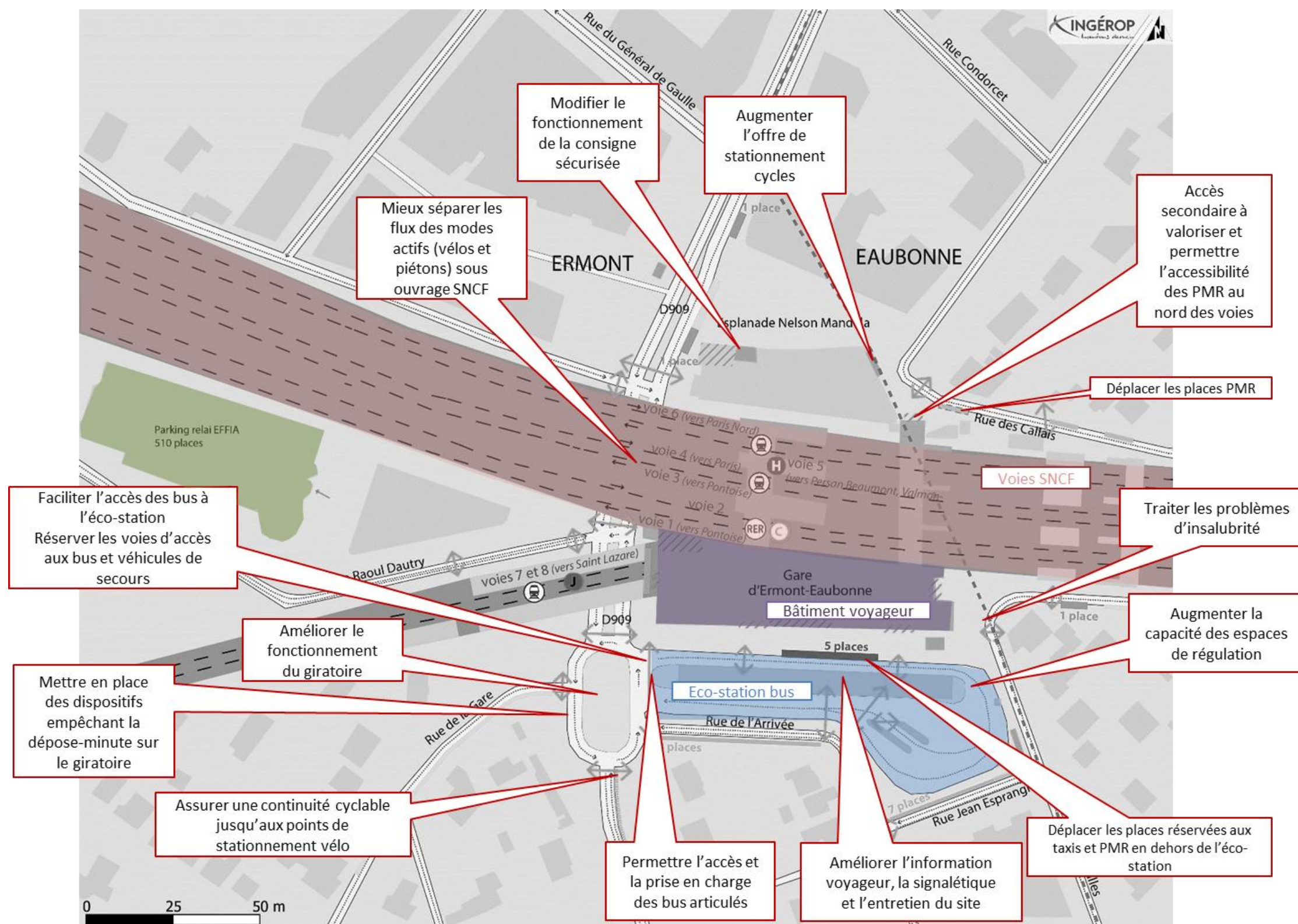


Figure 35 : Synthèse des enjeux d'aménagement du pôle, Source : Ingérop 2022

3.9 Préprogramme d'aménagement

À la suite de la phase 1 de diagnostic, un préprogramme d'aménagement a été proposé selon l'identification des enjeux. Le tableau suivant résume par mode les pistes d'aménagements privilégiées développées et retenues dans la suite de l'étude.

Éléments de programme		Situation actuelle	Situation future
Modes actifs	Stationnement vélo	• 176 places dont 96 en consigne sécurisée	• Labellisation de la consigne actuelle • Phase 1 : mise en place de 204 places soit 380 au total • Phase 2 : 920 places au total à l'horizon 2030 dont 350 en consigne sécurisée (valeurs issues de l'étude IDFM) à installer selon l'évolution du besoin
	Services	• Absence de services aux usagers	• Service de réparation, location, gonflage, recharge
	Accès cycle	• Cheminement interrompu avant la gare	• Améliorer les continuités cycles jusqu'au pôle gare
	Accès piéton	• Conflits cycles/piétons, peu confortable	• Faciliter et sécuriser l'accès piéton en améliorant la signalétique et en séparant les flux vélos et piétons dans le passage sous ouvrage • Amélioration de l'ambiance sous ouvrage
SNCF	Gare SNCF		• Pas d'aménagement envisagé dans le cadre de l'étude de pôle
Transports collectif	Eco-station bus	• 14 PAQ pour 8 lignes de bus de jour (et 1 Noctilien) • 2 PAQ (quais 5 et 9) accessibles aux bus articulés selon transporteur Transdev	• Modernisation, sécurisation et amélioration du confort de l'éco-station • Renforcement de l'informations voyageurs au niveau de l'éco-station bus • Accès ligne 10 à l'éco-station bus • Adaptation de 2 quais pour du matériel roulant articulé
	Circulation bus		• Améliorer l'accessibilité des bus à l'éco-station (voies d'approche)
Taxi	Places taxi	• 4 places taxi sur le parvis de la gare, dans l'éco-station bus	• 2 places taxi, en dehors de l'éco-station bus
Véhicules/ 2 roues motorisés	Circulation VP		• Mise en sécurité du giratoire
	Places SNCF	• Utilisation de l'emplacement « transport de marchandises » sous ouvrage	• 2 places à positionner hors de l'éco-station (en complément des places existantes non matérialisées au niveau de l'accès technique)
	Contrôleur et gestionnaire de la gare routière	• Pas d'emplacements réservés, stationnement au sein de l'éco-station	• 3 à 4 places, en dehors de l'éco-station bus
	Places livraison	• Emplacement livraison pour 1 grand gabarit sous ouvrage (ou 2 petits) • 1 place au sud rue des Bouquinvilles	• 2 places
	Transport de fond	• Desserte par l'éco-station bus.	• Conservation du fonctionnement actuel
	Dépose minute	• 17 places limitées à 15 min au total réparties entre : 3 places rue du G^{al} Leclerc, 8 places rue de l'Arrivée et 6 places rue J. Esprangle	• 15 à 20 places et contrôle pour faire respecter les limites de durée
	Stationnement moto	• Pas de places réservées aux 2RM mais stationnement sauvage sous ouvrage d'environ 10-15 véhicules	• 15 places
	Places IRVE	• 2 places IRVE	• Maintien des 2 places IRVE existantes
	Places PMR	• 3 au sud (parvis) et 2 au nord (rue des Callais)	• 4 places dont 2 places à conserver rue des Callais

Tableau 1 : Synthèse du préprogramme d'aménagement

3.10 Rappel des scénarii étudiés

Lors de la 2^{ème} phase de l'étude, plusieurs scénarii d'aménagement ont été établis et partagés avec l'ensemble des partenaires.

Les différents scenarii proposés présentent des **invariants** à savoir :

- **L'amélioration et la modernisation de l'éco-station bus** avec amélioration de la **qualité d'accueil voyageurs** (sécurisation, amélioration de la signalisation et de la qualité des espaces) et **officialisation du quai de régulation** en extrémité de l'éco-station.
- La **reprise du quai pour la ligne 15-10**.
- La **réorganisation du stationnement réservé aux abords du pôle gare** : places taxi, PMR, motos, dépose et besoins partenaires.
- La mise en place d'une **règlementation du stationnement sur les voiries dans un périmètre de 500m** autour du pôle d'échanges multimodal.
- L'augmentation de la capacité et la réorganisation du **stationnement cycles**.
- Le **développement d'un service aux usagers** de cycles.

Les **variantes** concernent les modalités liées à

- **L'amélioration des conditions d'accès par les cycles** au pôle gare.
- La **mise en place d'un mini-giratoire** rue de l'arrivée.
- La **reconfiguration du giratoire** place de la gare.
- L'aménagement d'une **voie d'approche bus** sur les **RD470 et RD909**.

Le tableau ci-dessous synthétise les différentes propositions faites par secteur.



Figure 36 : Différentes propositions établies en phase 2a

Scénario 1 : minimaliste

Il constitue le scénario minimaliste avec le passage en zone 30 de la RD470. Des aménagements sont proposés sur la rue de l'arrivée : mini-giratoire, dépose-minute, stationnement PMR et 2 roues.



Figure 37 : Plan du scénario 1 ; Source : Ingérop, 2022

Scénario 2 : intermédiaire

Il présente les mêmes interventions sur les zones 01 et 05. Il se distingue du scénario minimaliste en proposant une intervention intermédiaire permettant d'améliorer les connexions modes actifs sur la RD470 / RD909 (pistes cyclables unidirectionnelles). Une autre configuration est proposée sur la rue de l'arrivée avec une dépose en pousse-pousse (type taxi).

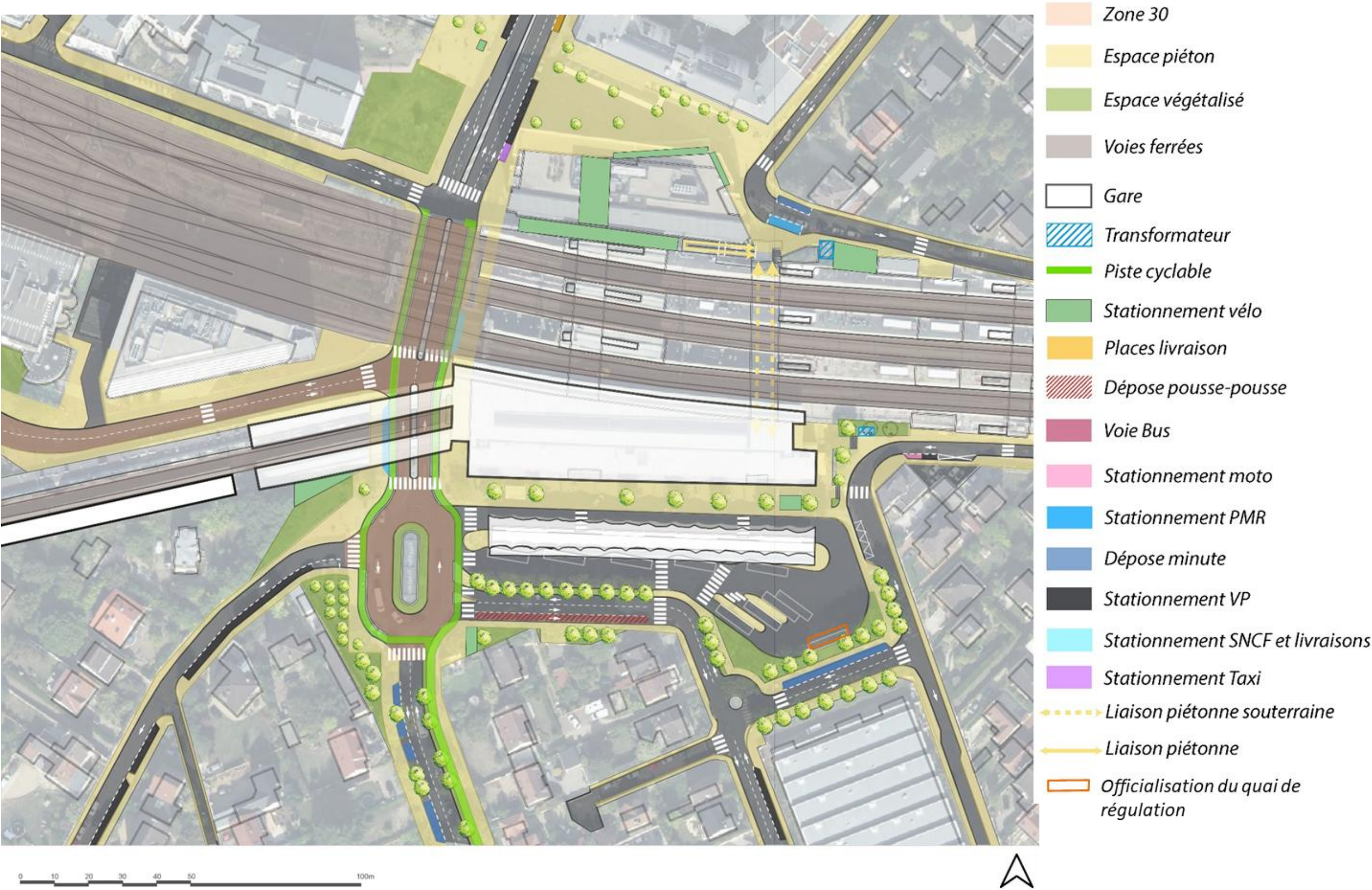


Figure 38 : Plan du scénario 1 ; Source : Ingérop, 2022

Scénario 3 : maximaliste

Le scénario 3 est plus ambitieux avec la proposition d'une voie d'approche bus dans le sens nord > sud et une voie réservée bus sur la RD470 dans le sens sud-nord. Ce scénario intègre également la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle en rive est. La rue de l'arrivée accueille à la fois un espace dépose minute et un espace dépose type pousse-pousse.

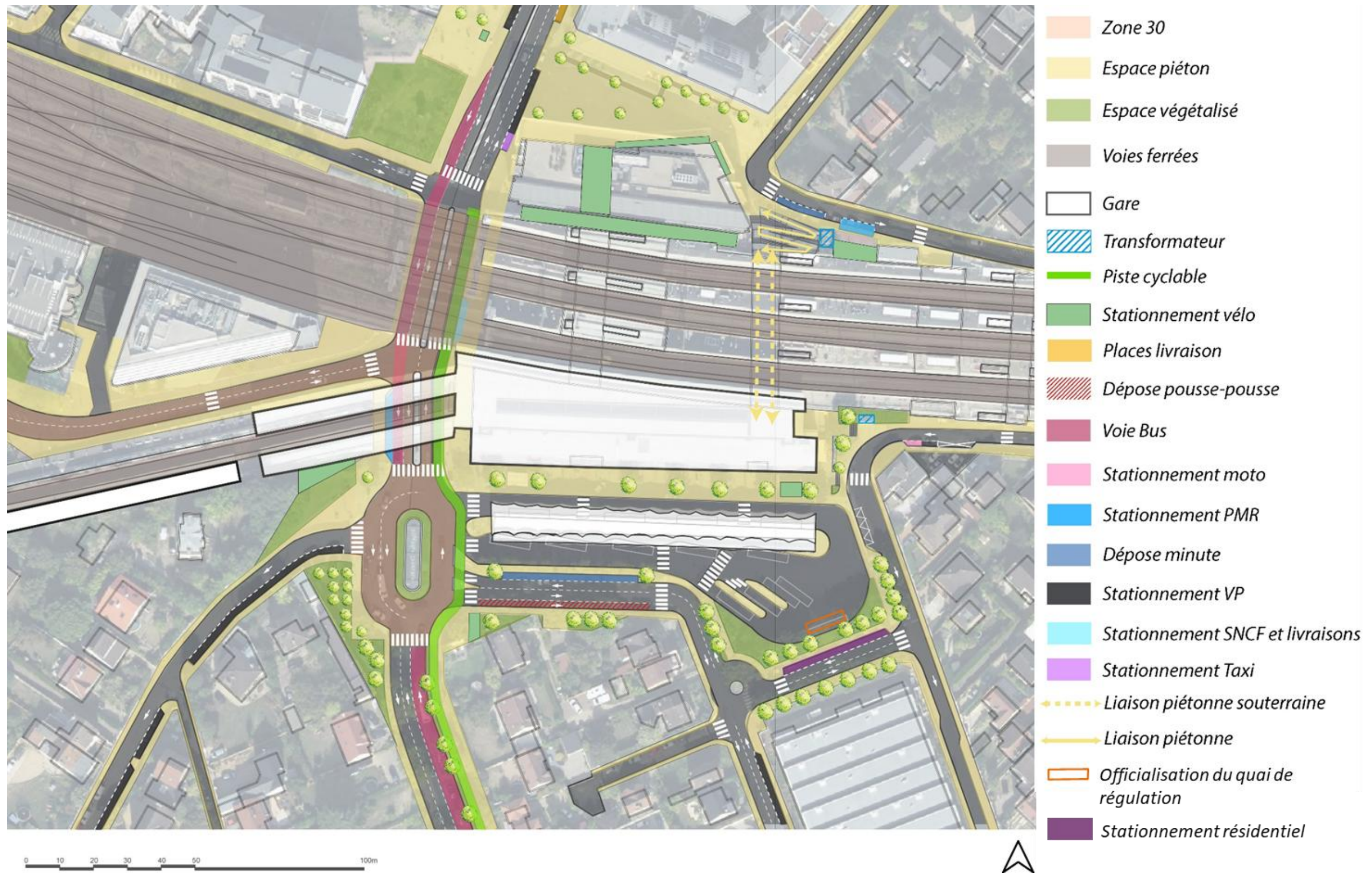


Figure 39 : Plan du scénario 3 ; Source : Ingérop, 2022

3.11 Tests des différents propositions formulées – étude CDVia

Les propositions formulées dans les scénarii 2 et 3 ont fait l'objet de simulation pour évaluer l'incidence sur le trafic.

Aménagements cyclables

- Prolongement de la piste bidirectionnelle en rive est (scénario 3)

A l'HPS, la réduction de capacité d'une file de circulation sur la RD909 (sens montant) au niveau du carrefour Raoul Dautry nécessite une révision de son phasage afin d'engager lors de la même phase les flux directs et en tourne-à-gauche depuis la RD909 Sud.

La capacité de stockage de la RD909 entre Raoul Dautry et la Place de la Gare étant très réduite, il sera nécessaire de retenir les flux en amont de la Place de la Gare sur la RD470 ce qui **accentuera les saturations jusqu'au diffuseur avec le BIP. Il est préconisé de conserver une voie de tourne-à-gauche vers la rue Raoul Dautry.**

- Piste unidirectionnelle de chaque côté (scénario 2)

Cette proposition consiste à supprimer une voie de circulation dans chaque sens de circulation. **Cette baisse de capacité engendre de fortes saturations aux HP depuis la Place de la Gare jusqu'à la RD928.**

Aménagement en faveur des bus

- Couloir bus sur la RD470 (scénario 3)

Cette proposition ne devrait pas impacter les conditions de circulations en état actuel. Dans la mesure où des remontées de files sont constatées à l'HPS sur la RD470 jusqu'au stade Michel Hidalgo, **il serait opportun d'envisager un prolongement du couloir bus initialement envisagé jusqu'au giratoire avec la Route de Soisy.**

- Couloir bus sur la RD909 (scénario 3)

Aux HP, la **réduction de capacité d'une file de circulation sur la RD909 (sens descendant) depuis la sortie du carrefour Pr Dastre jusqu'à la Place de la Gare** induit un renforcement des saturations depuis la Place de la Gare respectivement jusqu'à la RD928 à l'HPM et jusqu'à la Chaussée Jules César à l'HPS.

3.12 Analyse multicritères

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Accessibilité/ circulation et stationnement VP	- Dispositifs permettant de limiter la dépose/reprise sauvage sur le giratoire - Une zone de stationnement spécifique aménagée sur la rue de l'Arrivée avec la mise en place d'un giratoire pour permettre le retournement des véhicules - Mise en place d'un giratoire au niveau de la rue de l'arrivée facilitant la dépose/reprise - Faible adaptation du dépose/reprise sur la rue de l'arrivée risquant de générer des mauvais usages	- Dispositifs permettant de limiter la dépose/reprise sauvage sur le giratoire - Mise en place d'un fonctionnement en pousse-pousse rue de l'Arrivée et de stationnement courte durée sur la RD470 permettant de limiter les mauvais usages de la dépose - Mise en place d'un giratoire au niveau de la rue de l'arrivée facilitant la dépose/reprise - Remplacement de 7 places résidentielles de la RD470 en stationnement courte durée	- Dispositifs permettant de limiter la dépose/reprise sauvage sur le giratoire - Mise en place d'un fonctionnement en pousse-pousse permettant de limiter les mauvais usages de la dépose - Mise en place d'un giratoire au niveau de la rue de l'arrivée facilitant la dépose/reprise - Concentration du stationnement dépose/reprise permettant d'augmenter sa lisibilité - Suppression du stationnement sur la RD470 (18 places)
Desserte bus	- Un quai bus de la ligne 10 impactant moins la circulation mais pas d'introduction de la ligne 10 au sein de l'éco-station bus - Pas d'amélioration de la circulation des bus sur la RD470 et RD909, pouvant être bloqués dans la circulation générale	- Un quai bus de la ligne 10 impactant moins la circulation mais pas d'introduction de la ligne 10 au sein de l'éco-station bus - Pas d'amélioration de la circulation des bus sur la RD470 et RD909, pouvant être bloqués dans la circulation générale	- Un quai bus de la ligne 10 impactant moins la circulation mais pas d'introduction de la ligne 10 au sein de l'éco-station bus - Amélioration de l'accessibilité bus à l'éco-station depuis le nord et sud - Amélioration du revêtement de la chaussée au sein de l'éco-station - Réduction de l'éco-station au sud
Accessibilité modes actifs	- Augmentation du nombre de stationnement vélo et séparation des usages au niveau du parvis de la gare et du cheminement sous ouvrage - Accessibilité PMR améliorée sur la rue des Callais par l'aménagement d'une rampe - Accessibilité cycle plus réduite (absence d'aménagements spécifiques continus jusqu'à la gare)	- Augmentation du nombre de stationnement vélo et séparation des usages au niveau du parvis de la gare et du cheminement sous ouvrage - Accessibilité PMR améliorée sur la rue des Callais par l'aménagement d'une rampe - Une accessibilité cycle facilitée par l'aménagement de pistes unidirectionnelles de chaque côté du giratoire, menant à la gare et reliant le contre sens cyclable envisagé rue de la Gare	- Augmentation du nombre de stationnement vélo et séparation des usages au niveau du parvis de la gare et du cheminement sous ouvrage - Accessibilité PMR améliorée sur la rue des Callais par l'aménagement d'une rampe - Une accessibilité cycle facilitée par l'aménagement d'une piste bidirectionnelle menant à la gare
Insertion urbaine et paysage	Des aménagements d'espaces publics restreints au niveau des entrées de la rue des Callais.	Un espace public plus qualitatif sur la rue des Callais	- Un espace public plus qualitatif sur la rue des Callais - Suppression d'une partie du terre-plein planté au sud de l'éco-station (suppression de 8 arbres)
Impact sur le trafic	Pas d'impact sur la circulation générale	Impact fort sur la circulation générale en raison de la suppression d'une voie de circulation dans chaque sens liée à la création de pistes cyclables unidirectionnelles	Impact fort sur la circulation générale en raison de la suppression d'une voie de circulation dans le sens sud-nord au droit de l'ouvrage et la mobilisation d'une voie pour la voie d'approche bus sens nord > sud. Des adaptations sont à proposer pour limiter les impacts.
Coûts	2,5 M€ - 3 M€ + 0,45M€ lié à la reprise de reprise de l'espace parvis et éco-station bus	3,5 M€ - 4 M€ + 0,45M€ lié à la reprise de reprise de l'espace parvis et éco-station bus	5,1 M€ - 5,6 M€ + 0,45M€ lié à la reprise de reprise de l'espace parvis et éco-station bus + 0,85M€ lié à la reprise de l'enrobé

Tableau 2 : Analyse multicritères des trois scénarii

4 Le projet de pôle

A l'issue du Comité de Pilotage de phase 2A et du retour des communes, la phase 2B a été engagée.

Le projet englobe un périmètre qui inclut 10 zones d'intervention.

- Zone 1 – RD909
- Zone 2 – Esplanade
- Zone 3 – Accès nord
- Zone 4 – Aménagement sous Ouvrage
- Zone 5 – Giratoire
- Zone 6 – Eco-station bus
- Zone 7 – Accès est
- Zone 8 – Rue de l'Arrivée
- Zone 9 – Ferdinand Buisson
- Zone 10 – RD470

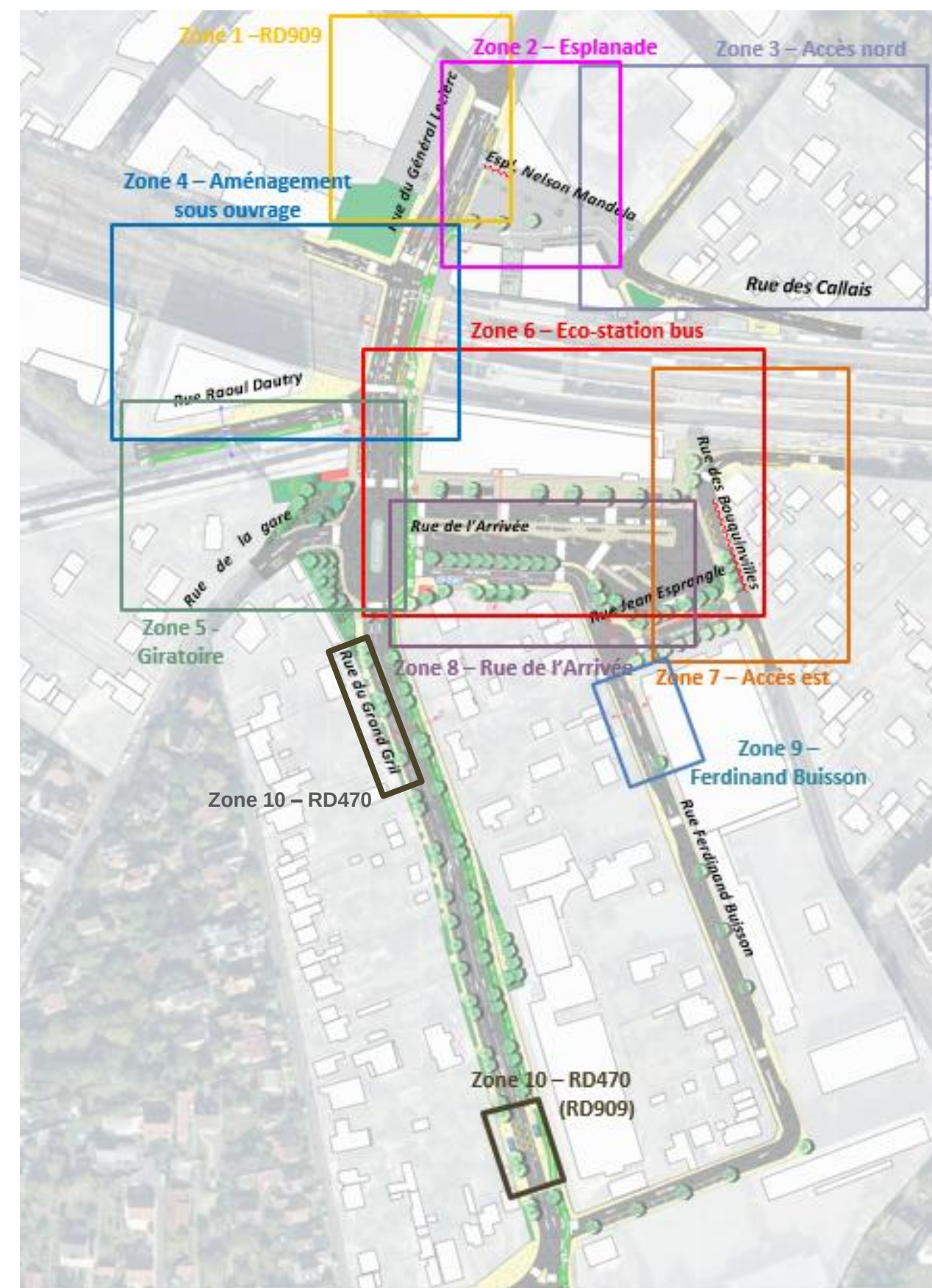


Figure 40 : Plan général du projet d'aménagement ; Source : Ingérop, 2024

4.1 Description synthétique du projet de pôle validé

Réaménagement de la RD 909

Ce réaménagement se caractérise par :

- Le maintien de la configuration actuelle de la voirie en 2x2 voies au sud de la rue Raoul Dautry et au nord de la rue du Professeur Dastre
- Le passage de la voirie en 2 voies dans le sens nord > sud et 1 seule voie dans le sens sud > nord.
- L'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle en rive est qui continue ensuite sur l'esplanade Nelson Mandela

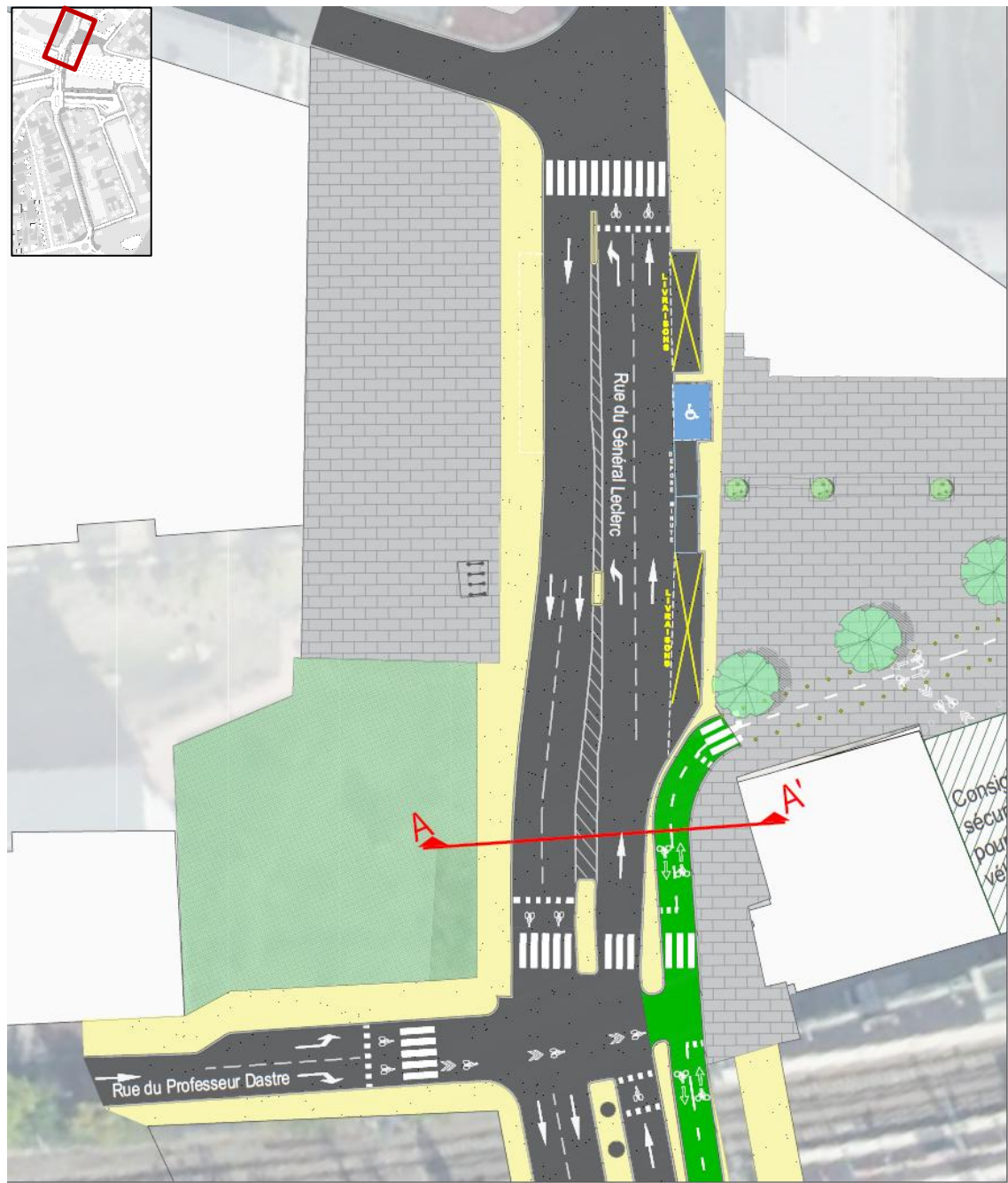


Figure 41 : Reconfiguration de la RD909 dans la partie nord ; Source : Ingérop, 2024

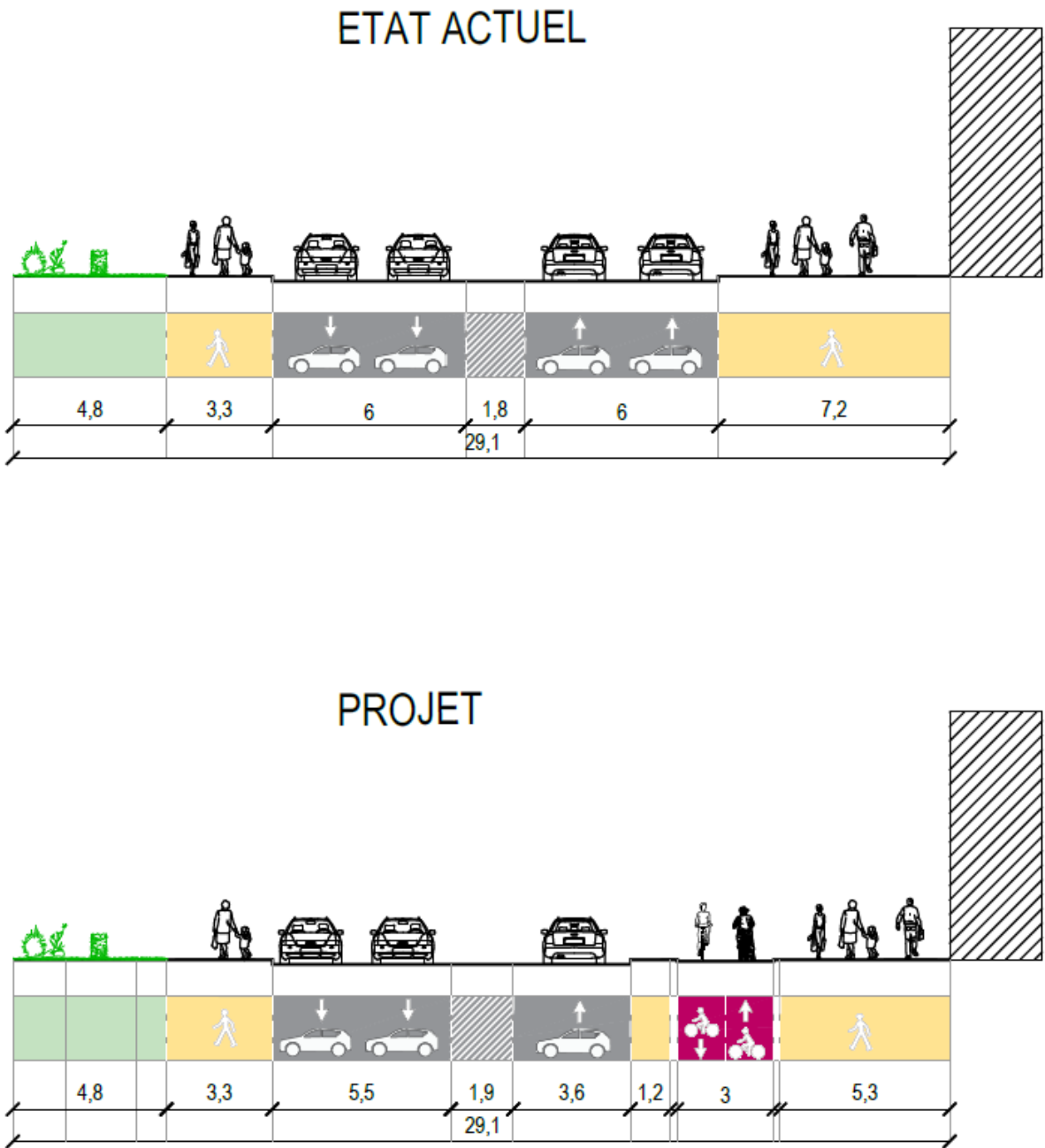


Figure 42 : Coupe AA' ; Source : Ingérop, 2024

Esplanade Nelson Mandela

L'aménagement sur l'esplanade vise à assurer la continuité cyclable entre la rue du Général Leclerc et la rue des Callais / rue Jean Jaurès, itinéraire identifié au plan vélo de la ville d'Eaubonne. Il est ainsi prévu :

- La mise en place d'une matérialisation de la piste cyclable sur l'esplanade (mise en place de clous) et reliant la RD909 à la rue des Callais / rue Jean Jaurès.
- Un remplacement et une extension des stationnements vélos en double rack.

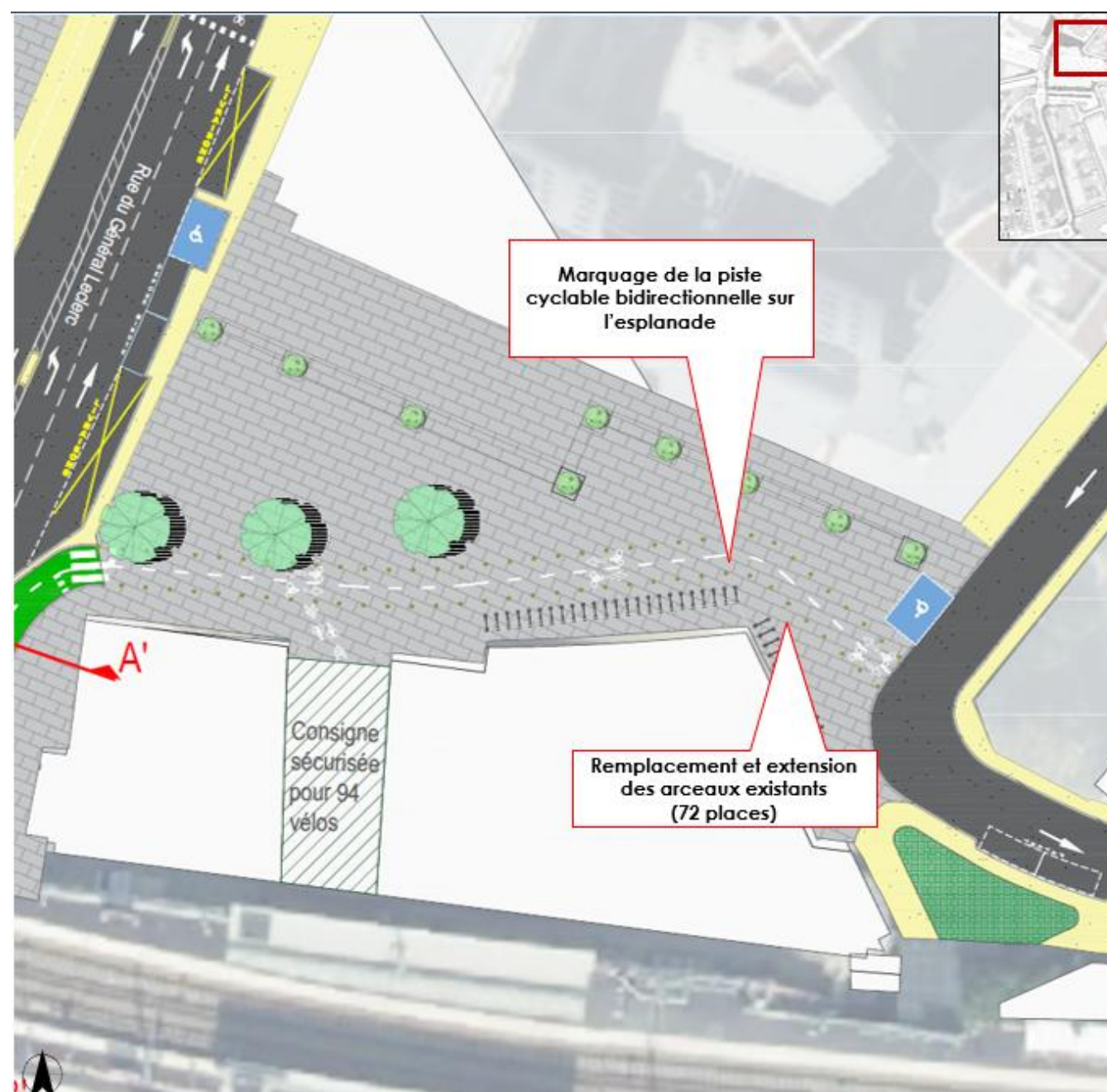


Figure 43 : Plan esplanade Nelson Mandela ; Source : Ingérop, 2024

Rue des Callais

L'aménagement rue des Callais vise à assurer :

- La création d'une place PMR.
- La réaffectation des 2 places de stationnement PMR non conformes existantes en place de stationnement payant.
- La matérialisation de 2 places SNCF + réserve pour 2 places SCNF devant portail.



Figure 44 : Plan rue des Callais ; Source : Ingérop, 2024

Aménagement sous-ouvrage

Hormis l'aménagement d'une bidirectionnelle cyclable neutralisant une voie de circulation sur les 2 actuelles, le projet proposé au niveau de la partie sous-ouvrage consiste en :

- Le **maintien d'une place livraison** au droit de la pharmacie (place à conserver à 50cm de la piste cyclable. Une attention particulière sera à mener sur les différents niveaux altimétriques entre place stationnement, traversée piétonne et circulation cycles.
- La **création de 2 places de dépose-minute et de places pour les 2 roues motorisées (2RM).**

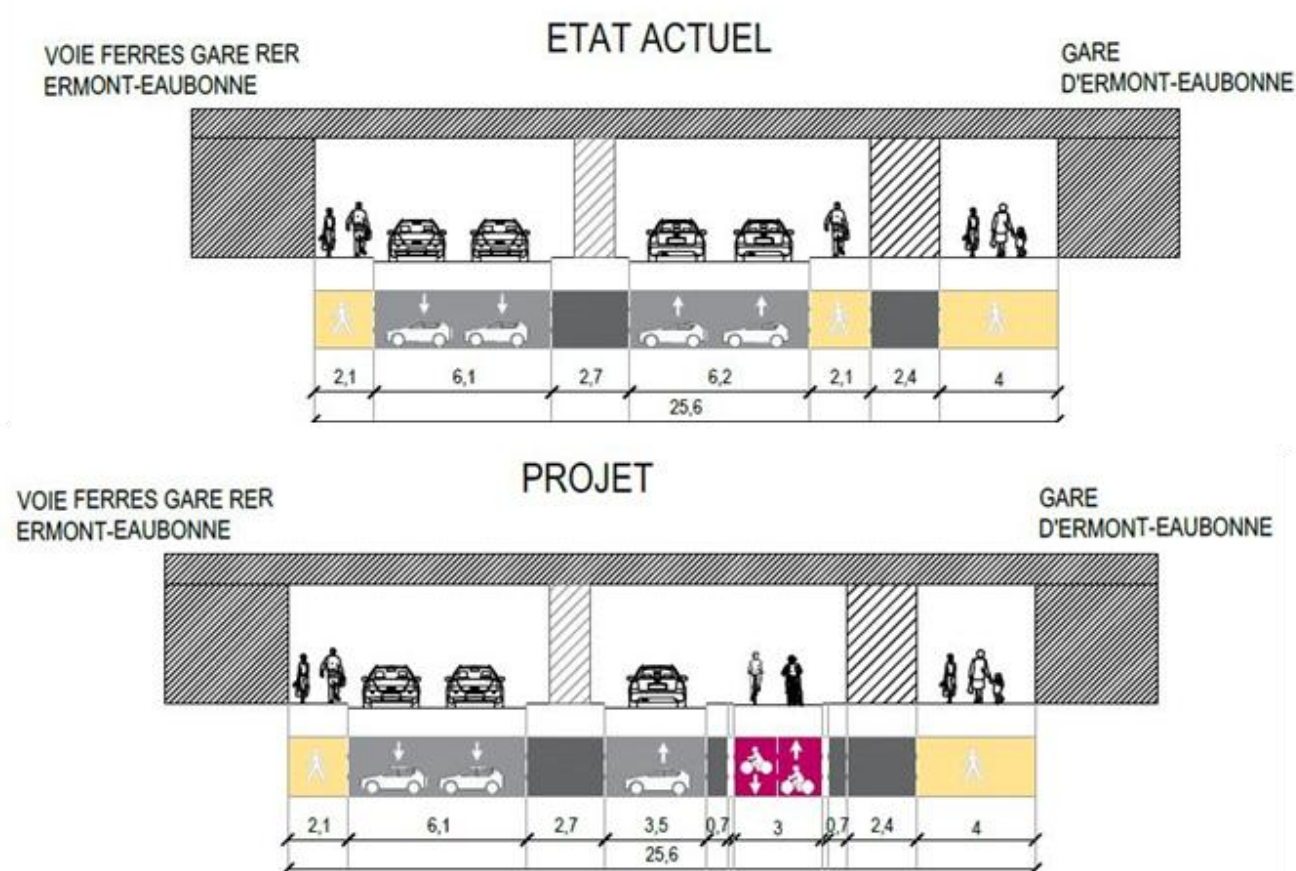


Figure 45 : Coupe BB' ; Source : Ingérop, 2024

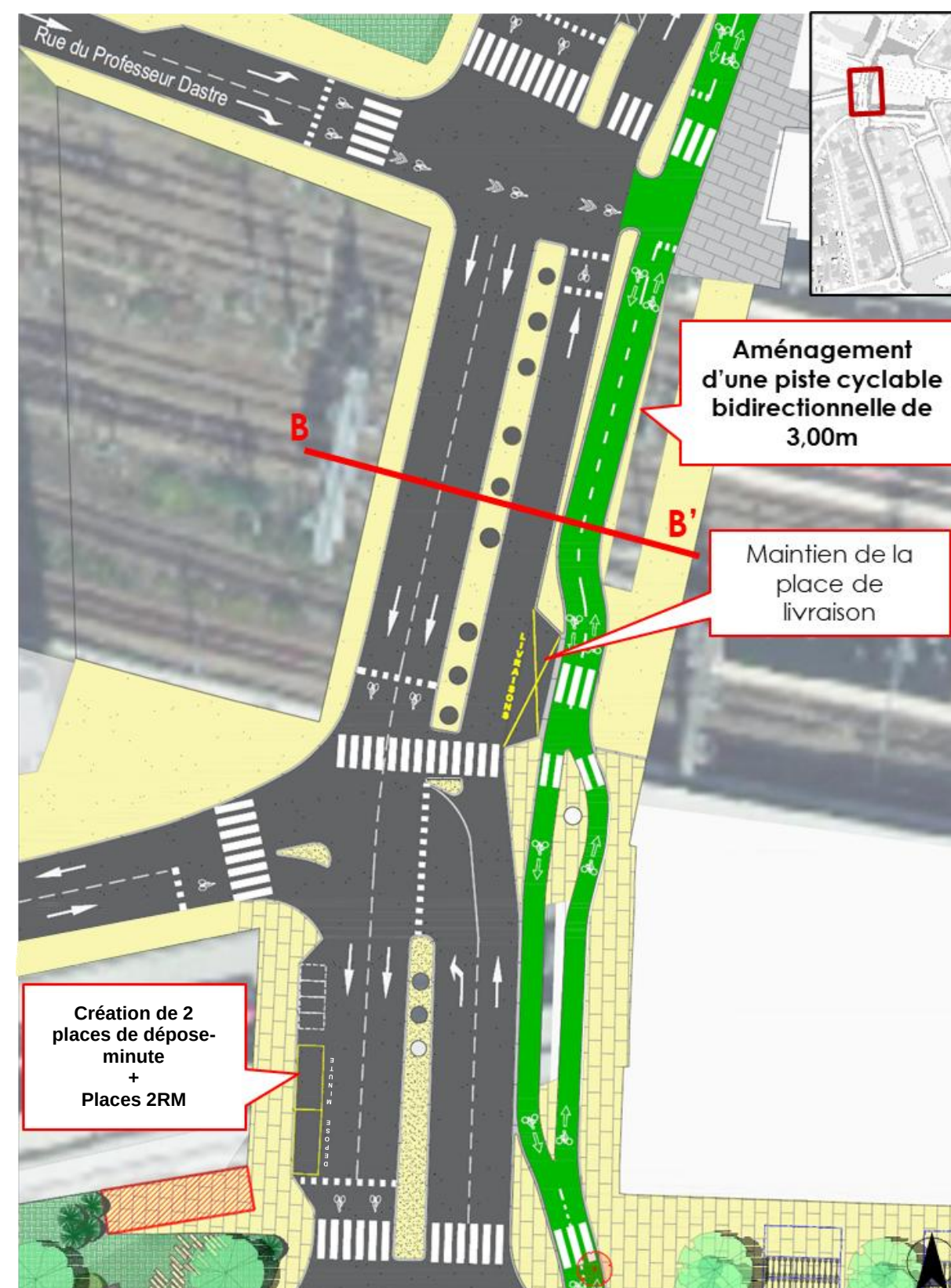


Figure 46 : Plan RD909 ; Source : Ingérop, 2024

Giratoire

Une modification du giratoire était initialement envisagée et validée lors du dernier copil de juin 2025. Des études complémentaires ont mis en évidence de renvoyer à plus tard une partie de cette action hormis :

- La sécurisation de la traversée piétonne et cycle en rive Est.
- L'aménagement de **stationnement 2RM** sur la rue de la Gare et la transformation de stationnement en **2 places dépose minute**.
- L'identification de **2 réserves foncières** pour du stationnement vélos (à confirmer par SNCF).

L'aménagement côté Ouest permettant de supprimer le stationnement sauvage, de valoriser les espaces verts et piétons sera traité hors projet de pôle car il est actuellement dépendant du renouvellement du matériel roulant de la 15-14 aujourd'hui en 15m. D'autres sources de financement seront mobilisées (contrat régional, dispositif IdFM de traitement de points durs).

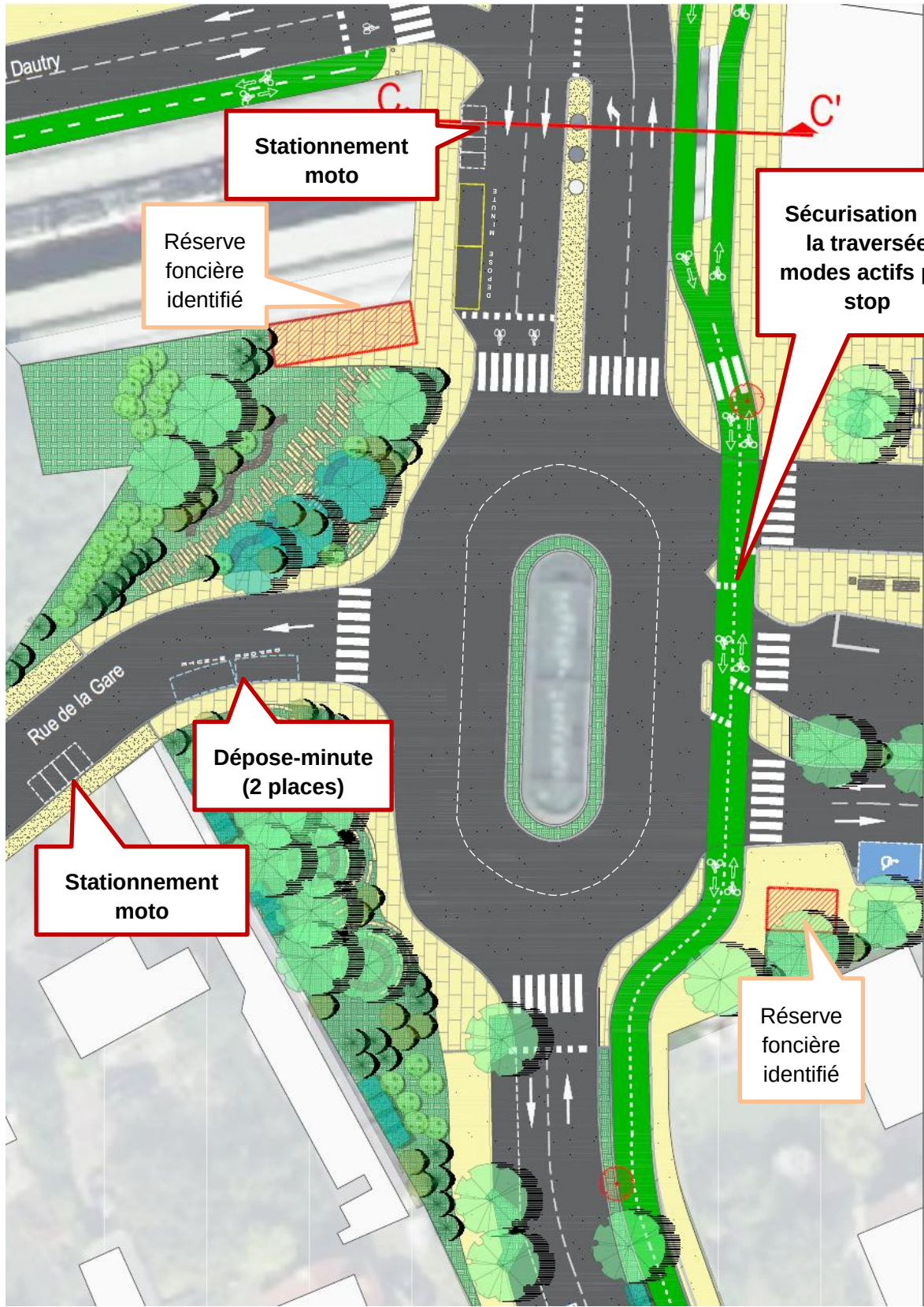
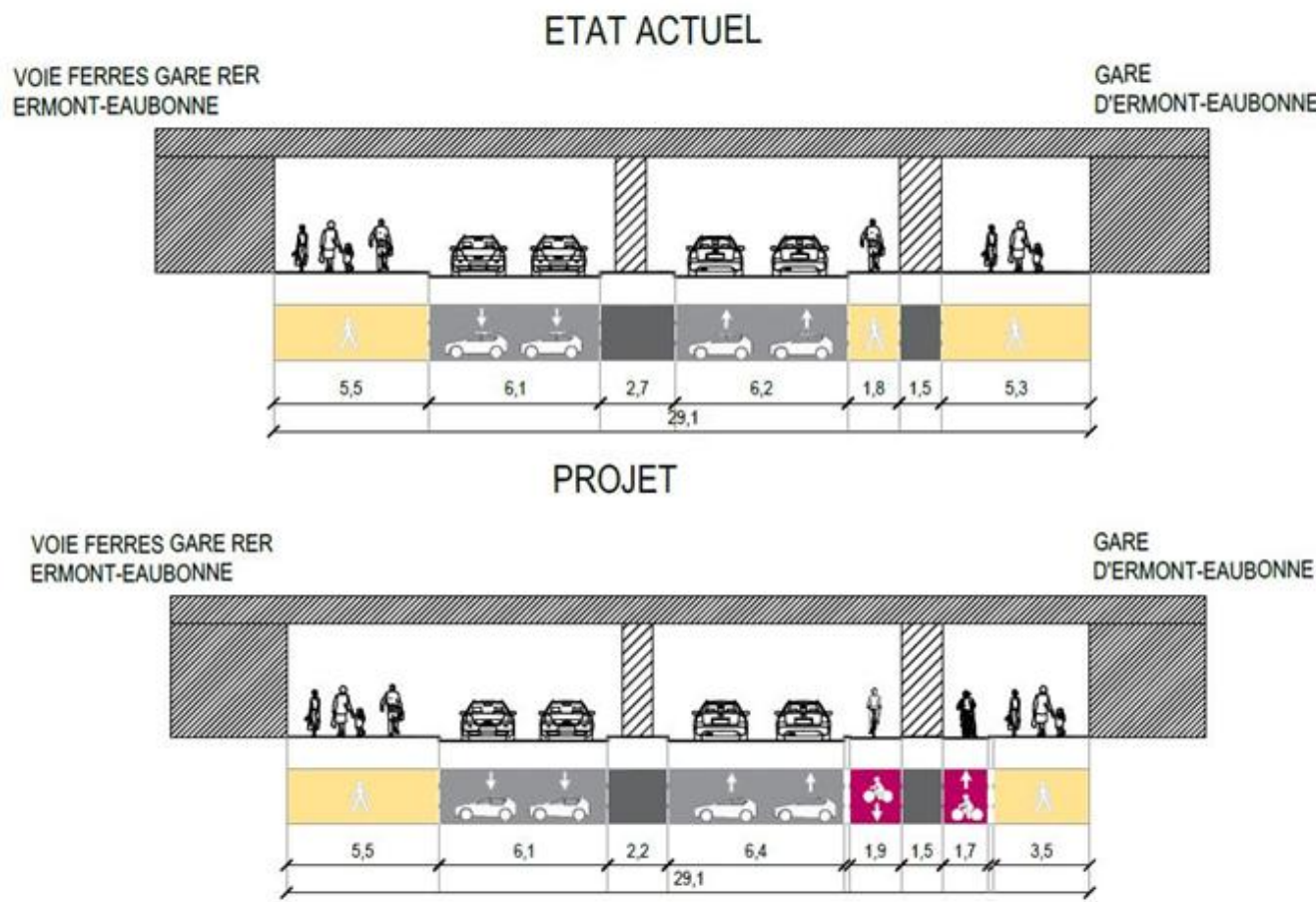


Figure 48 : Plan giratoire RD470 place de la gare ; Source : Ingérop, 2024

Eco-station bus / Rue des Bouquinvilles

L'éco-station bus sera reconfigurée en proposant :

- Du stationnement vélo aménagé en double rack en 3 emplacements.
- L'amélioration du confort/sécurité voyageurs : parois de protection contre les intempéries/vent, mobilier pour attente voyageurs, ambiance lumineuse.
- L'aménagement d'un quai en évitement pour l'arrêt de la ligne 15-10
- L'intégration d'un quai bus de 20m pour la dépose/régulation en partie nord nécessitant le décalage de la traversée piétonne.
- L'amélioration de l'accessibilité PMR côté rue des Bouquinvilles.
- Réaménagement du bâtiment C avec le déplacement de la salle de pause (N+1 à RDC) pour permettre aux conducteurs d'avoir un visuel sur leur véhicule.
- Végétalisation (parvis, abris voyageurs).
- Reprise des enrobés des espaces de circulation bus.
- Reprise des quais déportés pour accueillir la ligne expresse 95-09 (cars de 13 m) avec végétalisation des abris.
- Optimisation les emplacements de régulation.

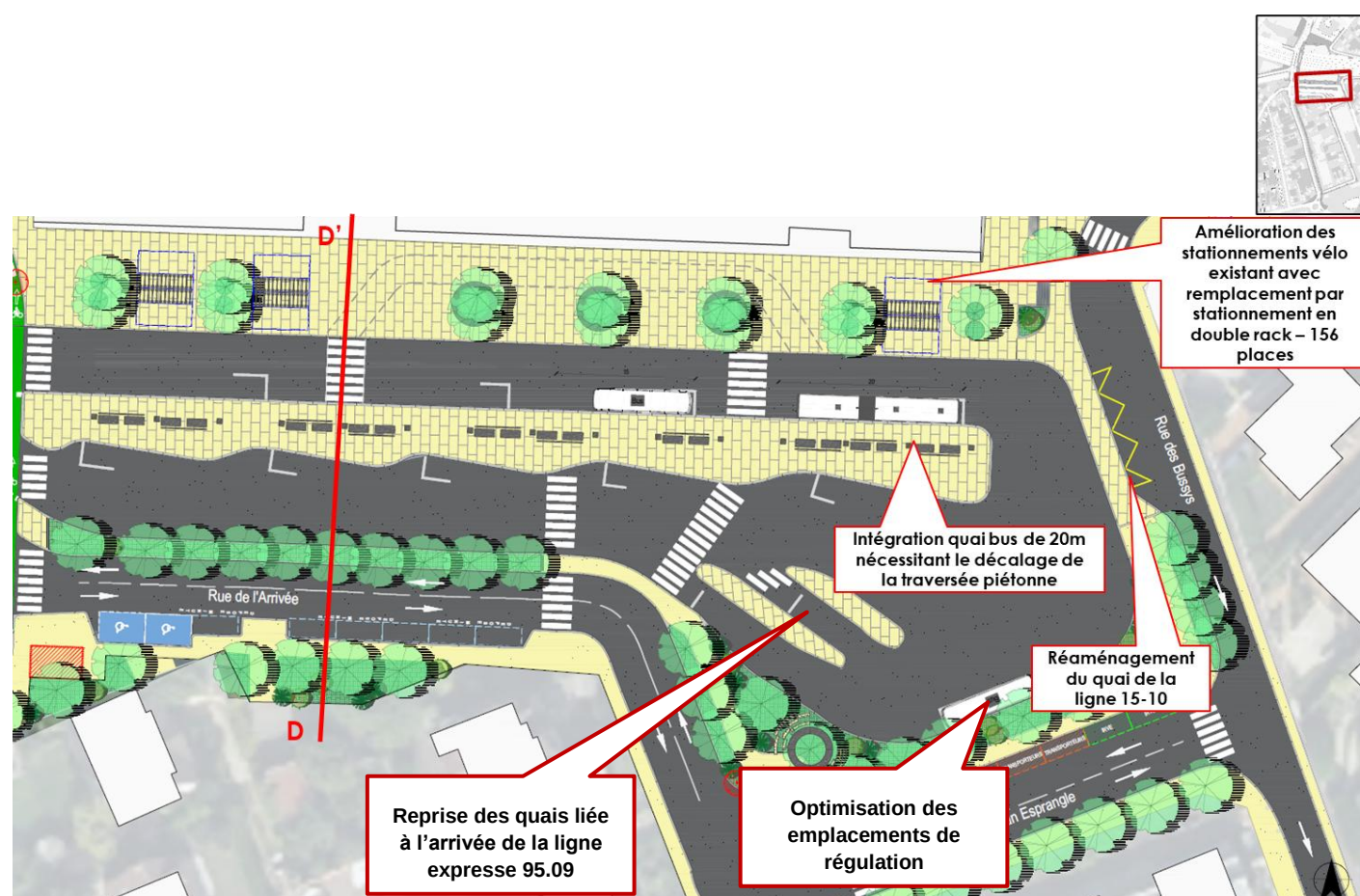


Figure 49 : Plan gare routière / Rue des Bouquinvilles; Source : Ingérop, 2024

Par ailleurs, hors étude de pôle, une réflexion est menée pour valoriser l'espace paysager en bordure de l'éco-station bus.

Rue de l'arrivée

Les aménagements prévus rue de l'arrivée intègrent :

- La transformation de 2 places de dépose minute en places PMR (places à niveau du trottoir).
- La transformation de 2 places de dépose minute en place taxis.
- La reprise des places de dépose-minute conservées et implantation de dispositifs de contrôle automatique.
- L'identification d'une réserve foncière avec une capacité de 12 places de stationnement vélos.



Figure 50 : Plan co-station bus / Rue des Bouquinvilles; Source : Ingérop, 2024

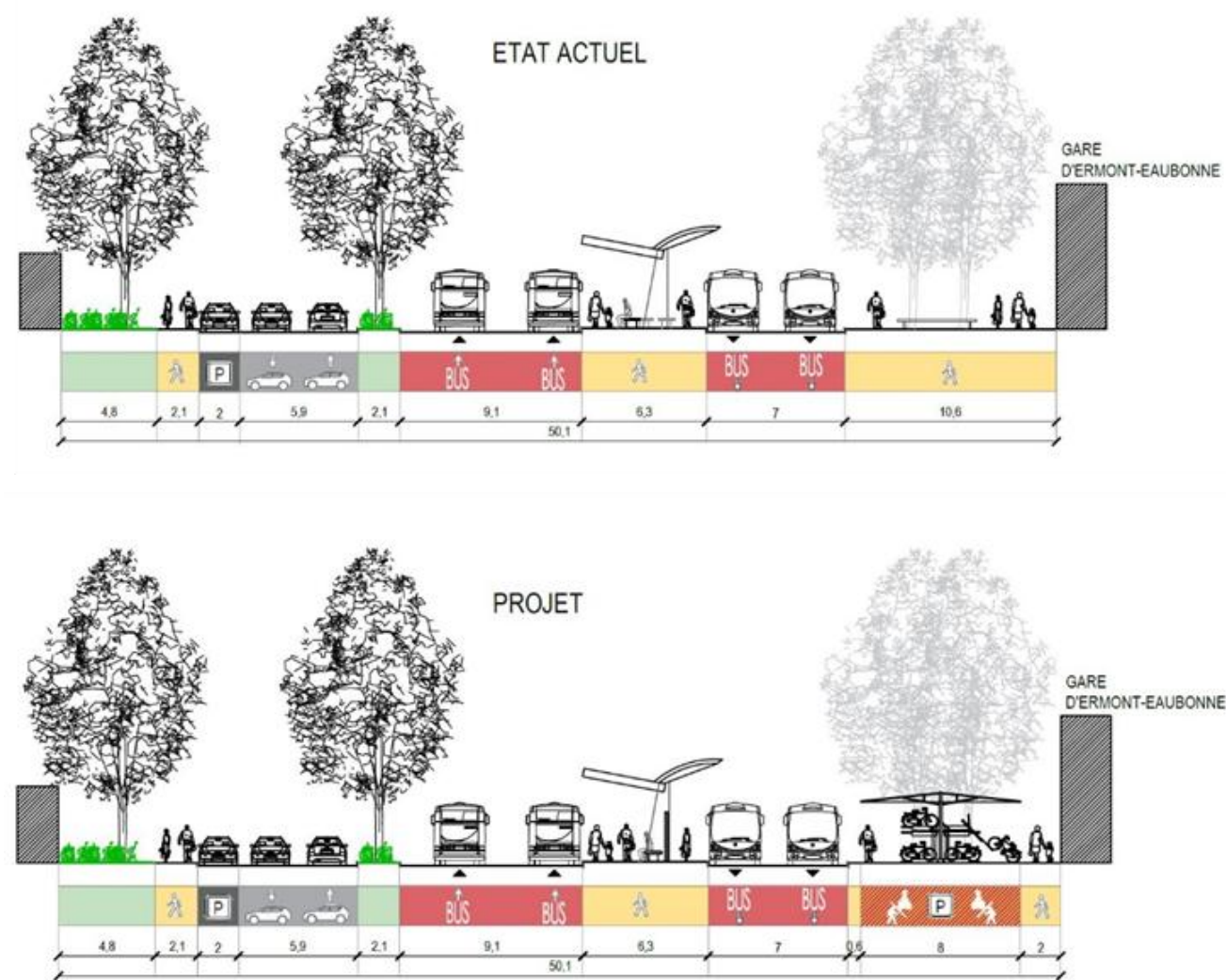


Figure 51 : Coupe DD'



Figure 53 : vue existante F. Buisson

Rue Ferdinand Buisson

La rue Ferdinand Buisson sera conservée dans sa configuration actuelle suite aux études de trafic. Seules les interventions suivantes sont envisagées :

- Affectation des 4 premières places au Nord de la voie en places dédiées aux véhicules d'intervention – transporteurs.
- Implantation d'un feu piéton pour ne pas encourager d'avantage le flux de transit et sécuriser les traversées piétonnes.

Coupe FF'

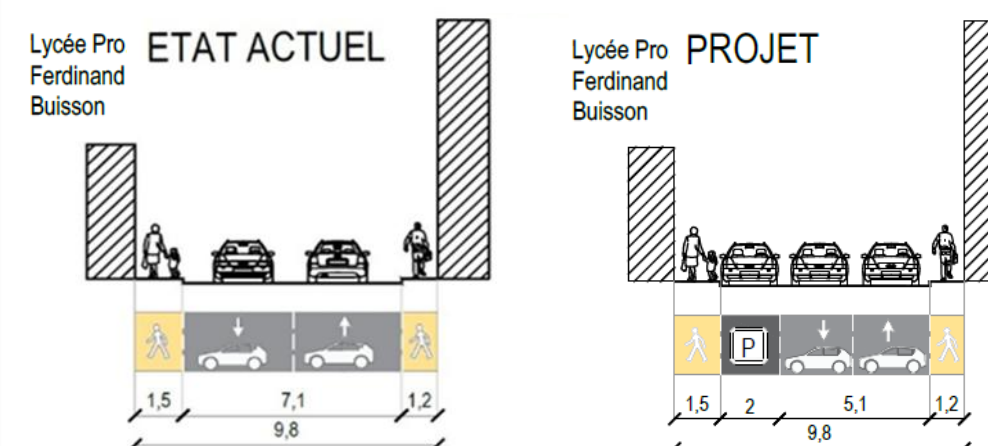


Figure 52 : Coupe FF'; Source : Ingérop, 2024

Rue Jean Esprangle

Rue Jean Esprangle, sont prévus :

- Le maintien des 2 places IRVE actuelles.
- 1 place transformée en 4 emplacements 2RM.
- La reprise des places de dépose-minute.
- L'implantation de bornes automatiques de contrôle.

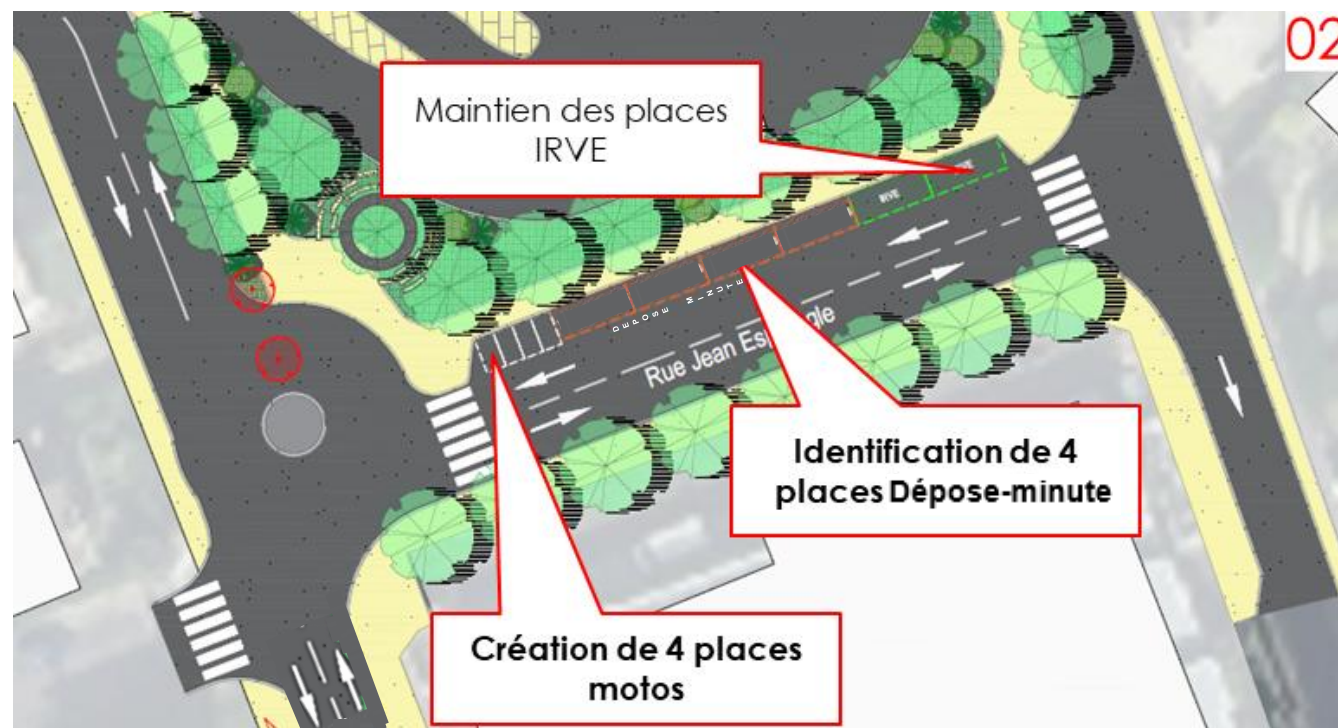


Figure 33 : Plan Rue Ferdinand Buisson / Rue Jean Esprangle; Source : Ingérop, 2024

Réaménagement de la RD470

A l'issue des différentes instances et des retours villes, il a été en accord avec IDFM et la ville d'Ermont de ne pas proposer la mise en place d'une voie bus sur la RD470.

Une intervention à minima sera donc effectuée sur cette voirie, à savoir :

- La conservation du profil en travers actuel.
- La mise en place de deux quais de bus pour bus articulé en vis-à-vis (suppression d'un arbre).
- Le maintien de l'offre de stationnement résidentiel actuel, 5 places pourront être affectées pour des vocations de dépose-minute à proximité du giratoire.
- Le maintien des espaces dédiés aux modes actifs en rive Est.
- L'implantation de bornes automatiques de contrôle.

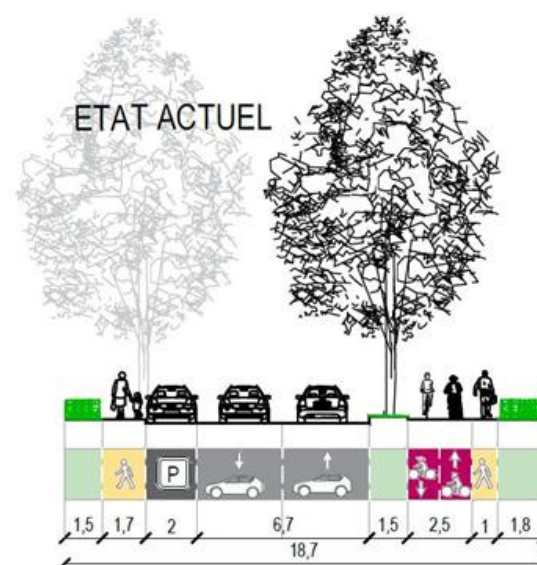


Figure 35 : Plan et coupe des aménagements envisagés sur la RD470. Source : Ingérop, 2024

4.2 Vérification de l'aménagement en termes d'impact circulation et préconisations d'actions complémentaires

A la demande des partenaires, le scénario proposé a fait l'objet d'une vérification en termes d'impact trafic en mars 2023. La simulation a révélé la nécessité des actions complémentaires suivantes :

- La coordination de la durée des cycles des feux à 100s, permettant la mise en place d'une onde verte dans le sens de la pointe, afin :
 - Le matin d'obtenir des résultats relativement satisfaisants (gains de temps pouvant être améliorés par rapport à l'actuel mais qui pourraient être de suite compensés par une augmentation de la demande de trafic).
 - Le soir, d'atténuer la baisse de capacité en lien avec les aménagements retenus (aménagements qui touchent plus particulièrement les mouvements du Nord vers le Sud).
- Le déclenchement piétons par boutons poussoirs.
- La mise à sens unique F. Buisson.
- Le rétrécissement de l'espace de circulation dans le giratoire.

Certaines actions faisant encore débat sur leur pertinence, leur gain mais aussi la temporalité de réalisation, en juillet 2025, une réactualisation de l'étude de trafic a été demandée intégrant les actions complémentaires.

Les conclusions ont démontré :

- Une nette amélioration des conditions de trafic le matin sur l'axe Nord-Sud.
- Un maintien des conditions de trafic le soir sur le même axe.
- La nécessité d'abandonner la mise en sens unique F. Buisson.
- L'importance de reporter l'action 3 (aménagement du giratoire) dans l'attente du changement de matériel roulant de la ligne 15-14 (15m). Seuls les aménagements cyclables et des aménagements légers côté Ouest sont retenus.

4.3 Bilan en termes de stationnement

Bilan stationnement vélo

Pour rappel, un objectif de **920 places dont 350 places sécurisées** a été défini par IDFM pour le pôle gare d'Ermont-Eaubonne.

A l'issue de l'étude de pôle et malgré plusieurs emplacements étudiés, une offre de **380 places de stationnement vélo dont 96 places sécurisées (414 avec réserves foncières)** est envisagé.

Le plan et tableau ci-contre précisent l'offre proposée.

Emplacement	Nbre de places – Existant	Nbre de places proposées
Consigne <u>sécurisée</u>	96 places	96 places
Parvis - <u>Libre accès abrité</u>	32 places	156 places (mise en place de double rack avec implantation d'un 3 ^{ème} abri)
Esplanade Nelson Mandela - <u>Libre accès</u>	48 places	128 (mise en place de double rack+ extension)

Nord-Ouest du giratoire	-	Réserve foncière : 24 libre accès
Rue de l'Arrivée	-	Réserve foncière : 12 libre accès
Hors périmètre	-	Stationnement au sein du P+R - Environ 40 places
TOTAL	176 places	380 places (hors P+R et réserves) dont 96 places sécurisées et 284 places en libre accès

Tableau 3 : Bilan en offre de stationnement vélo; Source : Ingérop, 2025

Bilan stationnement VL

Le schéma et tableau de synthèse (à droite) précisent l’offre finalement déployé en stationnement pour le pôle.

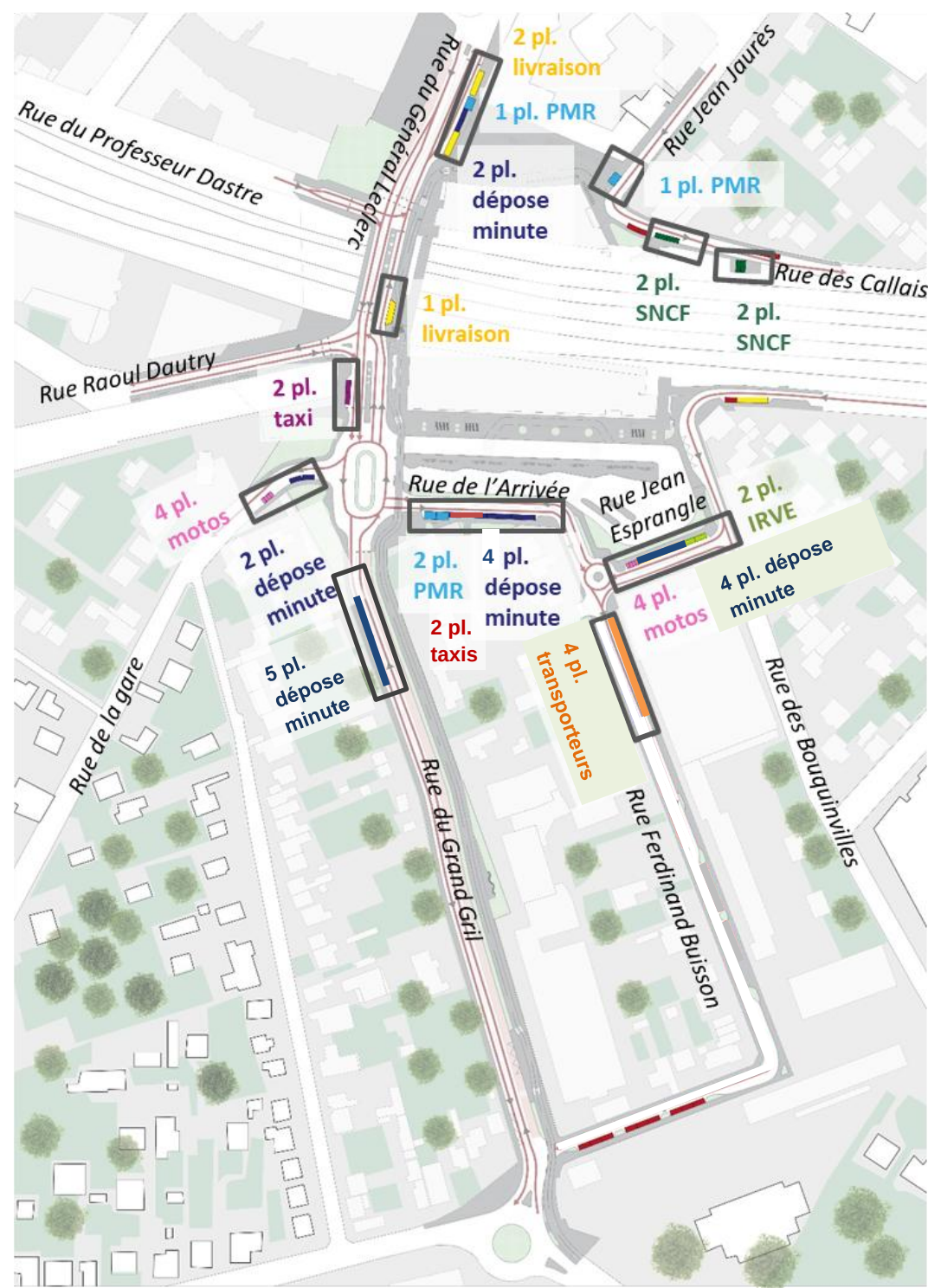


Figure 38 : Plan programme – Stationnement VL ; Source : Ingérop, 2024

Typologie de stationnement	Nombre de places actuel	Nombre de places proposées
Transport de fond	Desserte par l'éco-station bus sur le parvis	Conservation de leur fonctionnement actuel : stationnement au sein de l'éco-station
Véhicules d'intervention/ d'urgence	0	
Dépose-minute	17 places	25 places : 4 places rue de l'Arrivée, 2 places rue de la gare, 4 places rue J. Esprangle, 2 places RD909, avec une extension de 5 possible au droit de la RD470
IRVE	2	2 places existantes à conserver rue Jean Esprangle
PMR	3 au sud (parvis) et 2 au nord (rue des Callais mais pas aux normes)	4 places : 2 places au nord du pôle et 2 places rue de l'arrivée
Motos	0	8 places : 4 places rue de la gare et 4 places rue Jean Esprangle
Taxi	4 places taxi sur le parvis de la gare, dans l'éco-station bus	2 places taxi, à déplacer en dehors de l'éco-station bus
Livraison	1 place « transport de marchandises » sous ouvrage 2 places livraison sur RD909	3 places : 1 sous ouvrage (devant la pharmacie), 2 sur la RD909
SNCF et intervention technique	Utilisation de l'emplacement « transport de marchandises » sous ouvrage	2 places à proximité d'un accès gare (en complément des places non matérialisées au niveau de l'accès technique)
Contrôleur et gestionnaire de la gare routière	Tolérance court terme actée par commune et PM au quai 12	4 places rue Ferdinand Buisson

Tableau 4 Bilan de stationnement motorisé ; Source : Ingérop, 2024

4.4 Parvis de la gare

Dans le cadre du projet de pôle, des préconisations en termes de végétalisation ont été formulées dans un objectif de désimperméabilisation des espaces, d'amélioration du confort des usagers et une approche d'économie circulaire et vertueuse des matériaux sur site.

Ces interventions pourront ainsi consister en :

- La reprise du revêtement du parvis en recherchant une valorisation des matériaux existants.
- La désimperméabilisation des zones de stationnement pour véhicules deux-roues (cycles) : mise en œuvre de pavés à joints enherbés.
- La préservation des arbres d'alignement existants, sources d'ombre et de fraîcheur (10 unités).
- Des propositions de végétalisation des pieds d'arbres à l'aide de végétaux de strate basse, notamment des couvre-sols.
- La mise en œuvre de mobilier complémentaire (assises, mobilier modulable).
- Le maintien d'un confort de circulation pour les piétons et harmonisation des différents usages et modes de déplacement au sein de l'espace public.

La valorisation des matériaux existants pourra ainsi consister en :

- La reprise du dallage au niveau du parvis de la gare :
 - La conservation des dalles grises en état favorable ;
 - La revalorisation des dalles abîmées ou cassées ;
 - La récupération des pavés existants pour stationnement vélo.
- La création d'un panachage de gris pour remplacer les dalles abîmées, permettant notamment de créer un guidage intuitif des usagers entre les différents points centraux du pôle.
- La conservation des corbeilles et mâts d'éclairage existants.



Figure 53 : Intentions d'aménagement du parvis de la gare d'Ermont-Eaubonne, Ingérop 2024

4.5 Le projet de pôle découpé en actions

Le projet de pôle est décomposé en **10 périmètres d'action et 24 sous-actions**, réparties sur l'ensemble du pôle.

Elles s'intègrent dans le périmètre opérationnel du pôle gare et sont identifiées comme suit :

1. Rue Jean Jaurès / rue des Callais

- 1.1 – Matérialisation de places stationnement + SNCF
- 1.2 – Aménagement d'une place PMR

2. Rue du Général Leclerc / Pl. N. Mandela / Rue R. Dautry

- 2.1 – Reprise voirie liée à insertion de nouveaux aménagements cyclables
- 2.2 – Réalisation d'un cheminement cyclables
- 2.3 – Matérialisation sas vélo et connexion bidirectionnelle
- 2.4 – Réalisation d'une section en bidirectionnelle cyclable
- 2.5 – Réalisation de places de dépose-minute

3. Rond-point Place de la Gare / Rue du Départ

- 3.1 – Aménagement de places de dépose-minute
- 3.2 – Réalisation d'une section de voirie en bidirectionnelle cyclable

4. Rue du Grand Grill

- 4.1 – Aménagement de places de dépose-minute
- 4.2 – Réaménagement des deux quais bus

5. Rue de l'Arrivée / Rue Ferdinand Buisson / Rue Jean Esprangle

- 5.1a – Réalisation de places PMR
- 5.1b – Matérialisation de places de dépose-minute et taxis
- 5.2 – Réalisation d'un mini-giratoire pour le dépose-minute
- 5.3 – Aménagement de places de dépose-minute et 2RM
- 5.4 – Implantation d'un feu piéton
- 5.5 – Matérialisation de places transporteurs

6. Eco-station bus et rue des Bouquinvilles

- 6.1 – Mise à niveau et modernisation de l'éco-station bus
- 6.2 – Mise aux normes quai bus et reprise des espaces adjacents

7. Stationnements et services vélo

- Implantation d'équipements plus capacitaires et de bornes de gonflage/réparation (hors consigne)

8. Jalonnement / Signalétique / information

- 8.1 – mise à niveau et renforcement de l'information voyageur
- 8.2 – Déploiement de la signalétique / jalonnement des emplacements de stationnements

9. Axe RD909 / RD470

- Mise en œuvre d'une onde verte

10. Régulation de la dépose minute

- Déploiement de bornes automatiques de contrôle



Figure 39 : Localisation des actions d'aménagement ; Source : Ingérop, 2024

4.6 Détail des actions

- Action 1 : Rue Jean Jaurès / rue des Callais

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 1.1	Places Stationnement SNCF – Marquage au sol	Reprise marquage au sol (2 places)	Ville d'Eaubonne	CAVP	-
Action 1.2	Place PMR - Reprise voirie et trottoirs + fil d'eau	- Reprise et modification du fil d'eau et réseau de surface - Rabotage et réfection superficielle de voirie et trottoir - Reprise voirie en enrobé (revêtement/caniveaux) - Reprise de revêtements anciens des espaces piétons avec mise en œuvre matériau qualitatif (revêtement et bordure)	Ville d'Eaubonne	CAVP	IDFM

Struc : structure
Rev : revêtement
Can : caniveau
Bor : bordure



Figure 54 : Plan de l'action 01 ; Source : Ingérop , 2024

• **Action 2 :** Rue du Général Leclerc RD909 / Pl. N. Mandela / Rue R. Dautry

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 2.1	Reprise voirie entre Rond-point - Rue du Gal. de Gaulle en rive Est pour insertion de nouveaux aménagements cyclables	- Déconstruction de voirie - Création voirie en enrobé (struc/rev/can) - Déconstruction de trottoir - Création espaces piétons en enrobé (struc/rev./bord) - Fourniture et pose de mâts d'éclairage	CDVO/Ville d'Ermont	CDVO déléguée à la CAVP	CAVP/IDFM
Action 2.2	Jalonnement vélos Esplanade Nelson Mandela	- Mise en place jalonnement/marquage au sol pour piste cyclable - Fourniture et pose de clous pour délimitation cyclable	Ville d'Ermont / Ville d'Eaubonne	CAVP	IDFM
Action 2.3	SAS vélo et connexion bidirectionnelle – Rue Raoul Dautry /RD909	- Rabotage et réfection superficielle de voirie et trottoir - Reprise marquage au sol - Abaissement du trottoir et bordure sur rive sud RD909 pour continuité vélo	Ville d'Ermont / CDVO	CAVP	IDFM
Action 2.4	Aménagements cyclables RD909	- Déconstruction de trottoir - Création de piste cyclable bidirectionnelle en enrobé (+ bord et struc)	CDVO/CAVP	CDVO déléguée à la CAVP	CAVP/IDFM
Action 2.5	Aménagements 2 places de dépose minute	-Reprise marquage et pose de panneaux	Ville d'Ermont / CDVO	CAVP/ Ville d'Ermont	IDFM

Struc : structure
Rev : revêtement
Can : caniveau
Bor : bordure



Figure 55 : Plan de l'action 02 ; Source : Ingérop , 2024

• **Action 3** : Rond-point Place de la Gare / rue du Départ

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 3.1	Aménagement de places de dépose minute	-Reprise marquage et pose de panneaux	Commune d'Ermont	CAVP/cille d'Ermont	IDFM
Action 3.2	Aménagements cyclables rond-point	- Déconstruction de trottoir - Reprise des revêtements anciens avec mise en œuvre matériau qualitatif (bord/struc) - Création de piste cyclable bidirectionnelle en enrobé (yc bord et struc) - Fourniture et pose de mâts d'éclairage - Reprise du marquage voies de circulation giratoire	CDVO	CDVO déléguée à CAVP	CAVP/IDFM

Struc : structure
Rev : revêtement
Can : caniveau
Bor : bordure



Figure 56 : Plan de l'action 03 ; Source : Ingérop , 2024

• **Action 4 : Rue du Grand Grill**

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 4.1	Aménagement de places de dépose-minute	- Reprise marquage au sol (5 places)	CDVO	CAVP/ville Ermont	IDFM
Action 4.2	Reprise de deux quais de bus	- Déconstruction de trottoir - Réduction des espaces plantés - Abatage d'un arbre - Création des deux quais de bus / îlot refuge - Installation des abris bus (fourniture et scellement)	CDVO	CDVO déléguée à CAVP	CAVP / IDFM

Struc : structure

Rev. : revêtement

Can : caniveau

Bor : bordure



Figure 57 : Plan de l'action 04 ; Source : Ingérop , 2024

• **Action 5** : Rue de l'Arrivée / Rue Ferdinand Buisson / Rue Jean Esprangle

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 5.1a	Places PMR Rue de l'Arrivée	- Déconstruction de voirie - Déconstruction de trottoir - Création voirie en enrobé (struc/rev/bord/can) pour création des places PMR	CDVO/Ville d'Ermont	CAVP	IDFM
Action 5.1b	Dépose minute + taxis Rue de l'Arrivée	- reprise marquage au sol - pose de panneaux	CDVO/Ville d'Ermont	CAVP/Ville d'Ermont	IDFM
Action 5.2	Mini-giratoire pour dépose minute Rue F. Buisson	- Déconstruction du coin nord-est du trottoir - Réduction des espaces plantés - Abattage des 2 arbres - Création voirie en enrobé (struc/rev/ca.) - Création espaces piétons en enrobé (struc/rev/bord)	CDVO/Ville d'Ermont	CAVP	IDFM
Action 5.3	Dépose minute + 2RM Rue Jean Esprangle	Reprise marquage au sol pour matérialisation places de dépose minute, des places motos, et places IRVE	CDVO/Ville d'Ermont	CAVP/Ville d'Ermont	IDFM
Action 5.4	Sécurisation traversées piétonnes Rue F. Buisson	Implantation d'un feu piéton	CDVO/Ville d'Ermont	CAVP	IDFM
Action 5.5	Places transporteurs Rue F. Buisson	Matérialisation des places transporteurs	CDVO/Ville d'Ermont	CAVP	-

Struc : structure
Rev : revêtement
Can : caniveau
Bor : bordure

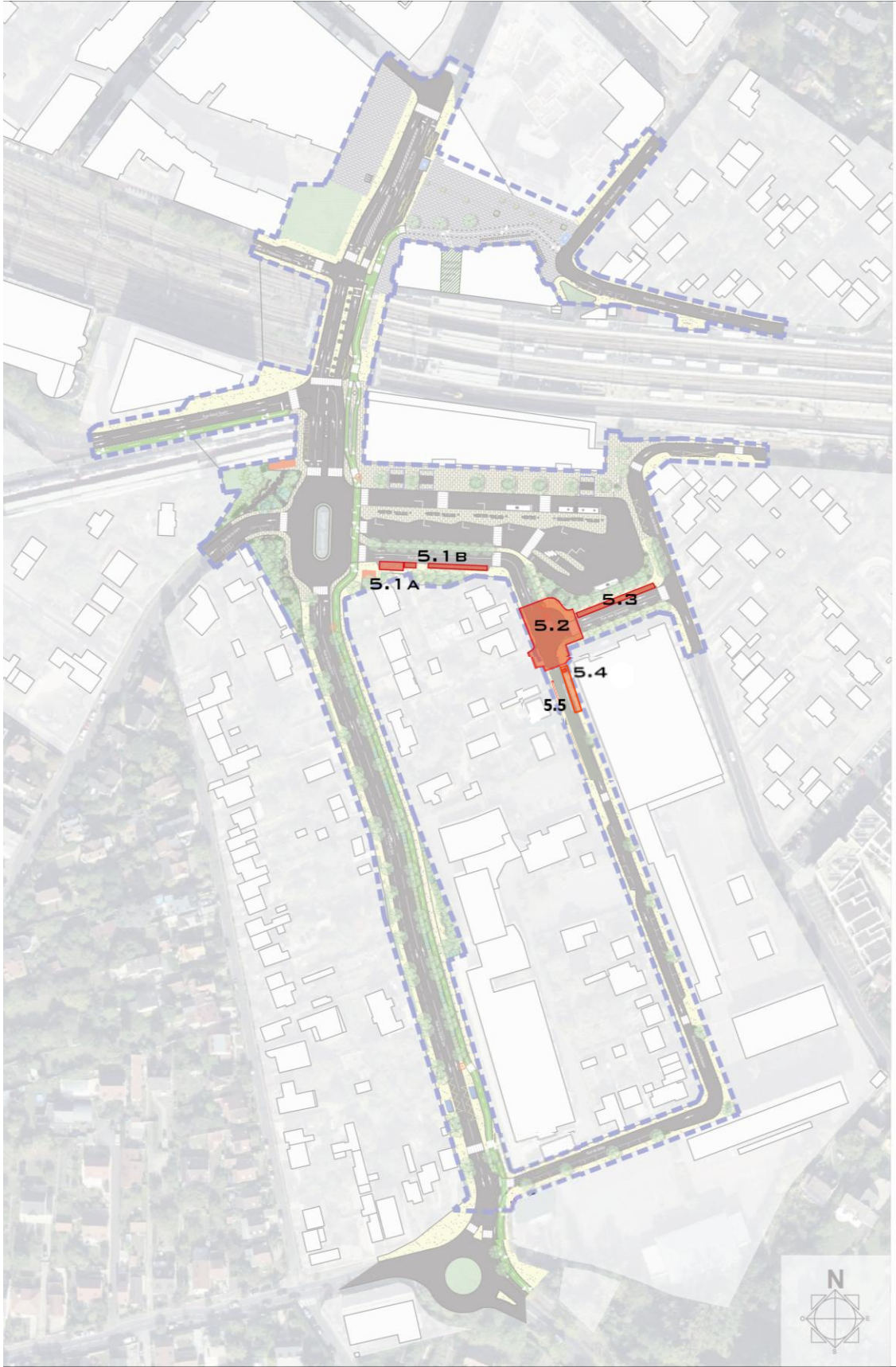


Figure 58 : Plan de l'action 05 ; Source : Ingérop , 2024

• **Action 6** : Eco-station bus et rue des Bouquinville

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 6.1	Mise à niveau et modernisation des équipements de l'Eco-station bus	- Reprise voirie gare routière avec mise en place enrobé percolé - Reprise des revêtements anciens ilot central et parvis avec mise en œuvre matériau qualitatif (yc bord.) - Fourniture et pose mobiliers d'attente voyageurs - Reprise de mâts d'éclairage - Mise en place de parois coupe-vent (fourniture et pose des parois latérales et arrières + massif béton) - Modification du fil d'eau de l'ilot central en extrémité est pour accostage et giration de bus articule - Végétalisation et désimperméabilisation du parvis de la gare routière - Modification des locaux dans le bâtiment C avec déplacement de la salle de pause (N+1 au RDC) pour améliorer la visibilité des conducteurs sur leur véhicules - reprise quais déportés pour ligne 95.09 et optimisation places régulation (démolition, mise en place nouveaux quais, fourniture et pose abris végétalisés, marquage au sol, reprise des réseaux et bordures)	CAVP / Ville d'Ermont	CAVP	IDFM
Action 6.2	Reprise arrêt ligne 15-10 et espaces adjacents Rue des Bouquinville	- Reprise voirie en enrobé devant l'arrêt de bus - Reprise de revêtements anciens des espaces piétons avec mise en œuvre matériau qualitatif (yc bord) en rive ouest - Réduction d'une jardinière côte sud des escaliers d'accès au parvis de la gare pour mise en accessibilité PMR - reprise fil d'eau parvis côté est pour améliorer la giration des bus - fourniture et pose barrière ville sur quai 15-10	Ville d'Eaubonne/ Ville d'Ermont	CAVP	IDFM

Struc : structure
Rev : revêtement
Can : caniveau
Bor : bordure

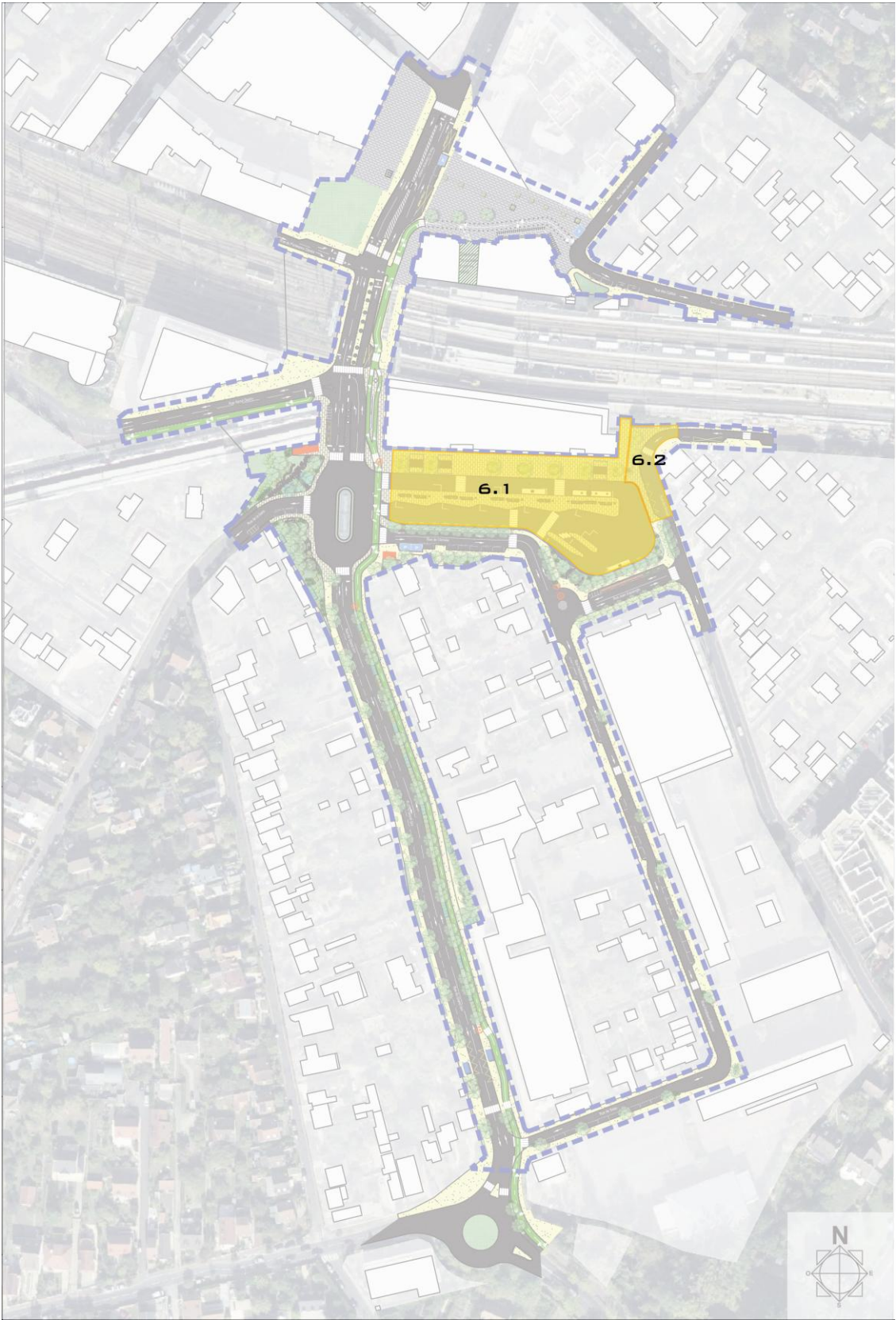


Figure 59 : Plan de l'action 06 ; Source : Ingérop , 2024

• **Action 7 : Stationnement vélo et borne de gonflage/réparation**

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 7	Stationnement vélo (156 places) et borne de gonflage/réparation	Pour tous les emplacements, remplacement par des racks et mise en place d'une couverture Installation d'un équipement de gonflage et réparation	CAVP/ Ville d'Ermont / Ville d'Eaubonne	CAVP	IDFM

• **Action 8 : Jalonement / Signalétique / Information**

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 8.1	Mise à niveau de l'Information voyageur	- fournir et pose de nouveaux caissons d'information voyageurs à quai sur mâts existants - fourniture et pose de panneaux de jalonement au sein de l'éco-station bus (directionnel, à quai)	CAVP/ville Ermont	CAVP	IDFM
Action 8.2	Déploiement Signalétique / Jalonement des emplacements de stationnement	Fourniture et pose : signalétique vertical / horizontal : vélos, dépose-minute, PMR, P+R, taxis, transporteurs, 2 roues motorisés,	CAVP/ Ville d'Ermont / Ville d'Eaubonne	CAVP	IDFM

• **Action 9 : axe RD909 / RD470**

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 9	Mise en œuvre d'une Onde verte via la reprise de la SLT	- Reprogrammation des carrefours à feux - Suppression boutons d'appel piéton	CDVO / CAVP	CAVP	IDFM

• **Action 10 : Régulation de la dépose minute**

Action	Intitulé	Détail	Propriétaire foncier	MOA envisagée et financeur	Autres financeurs potentiels
Action 9	Déploiement de 10 bornes automatiques de contrôle	- fourniture des bornes - Installation (massif, fourreaux, raccordement, reprise trottoir) et mise en service	CDVO / CAVP	CAVP	IDFM



Figure 60 : Plan de l'action 07 ; Source : Ingérop , 2024

4.7 Chiffrage des actions

Action	Intitule	Estimation par action
Action 1.1	Matérialisation de places stationnement + SNCF - Rue des Callais	1 000,00 €
Action 1.2	Aménagement d'une place PMR - Rue des Callais	23 000,00 €
Action 2.1	Reprise voirie liée à l'insertion de nouveaux aménagements cyclables - Entre rond-point - Rue du Gal. Leclerc	516 000,00 €
Action 2.2	Réalisation d'un cheminement cyclable - Esplanade Nelson Mandela	8 000,00 €
Action 2.3	Matérialisation sas vélo Rue Raoul Dautry et connexion bidirectionnelle - RD909	2 000,00 €
Action 2.4	Réalisation d'une section de voirie en bidirectionnelle cyclables - RD909	65 000,00 €
Action 2.5	Aménagement de places de dépose-minute - RD909	1 000,00 €
Action 3.1	Aménagement de places de dépose-minute - Rue du Départ	1 000,00 €
Action 3.2	Réalisation d'une section de voirie en bidirectionnelle cyclables - Rond-point Place de la Gare	97 000,00 €
Action 4.1	Aménagement de places de dépose-minute - RD470	3 000,00 €
Action 4.2	Réaménagement des deux quais de bus - RD470	81 000,00 €
Action 5.1a	Réalisation de places PMR - Rue de l'Arrivée	10 000,00 €
Action 5.1b	Aménagement de places de déposes minutes et taxis - Rue de l'Arrivée	1 000,00 €
Action 5.2	Réalisation d'un mini-giratoire pour le dépose-minute - Rue J. Esprangle	146 000,00 €
Action 5.3	Aménagement places de dépose-minute et 2RM - Rue J. Esprangle	1 000,00 €
Action 5.4	Sécurisation des traversées piétonnes - Rue F. Buisson	5 000,00€
Action 5.5	Matérialisation de places de stationnement Rue Ferdinand Buisson	1 000,00 €
Action 6.1	Mise à niveau et modernisation - Eco-station bus	918 000,00 €
Action 6.2	Mise aux normes quai bus et reprise des espaces adjacents - Rue des Bouquinvilles	122 000,00 €
Action 7	Implantation de stationnement vélo et borne de gonflage/réparation	309 000,00 €
Action 8.1	Mise à niveau de l'information voyageur - Eco-station bus	47 000,00 €
Action 8.2	Déploiement de la Signalétique / Jalonnement des emplacements de stationnement	27 000,00€
Action 9	Mise en œuvre d'une Onde verte - axe RD909 / RD470	14 000,00€
Action 10	Déploiement de bornes automatiques de contrôle - dépose minute	107 000,00€
TOTAL		2 506 000,00 €



Tableau 5 : Estimation des coûts travaux par sous-action

* A valeur économique Janvier 2024 en Euro Hors Taxe
Hors frais divers de relevés et études complémentaires (géomètre, géotechnique, hydrogéologie, étude de trafic, pollution, etc.)
Hors frais d'acquisitions foncières et démolitions, Hors dépollution, hors désamiantage,
Hors reprise éventuelle des réseaux concessionnaires (RTE, GRT gaz, collecteurs d'assainissement départementaux, ...)
Hors frais de maîtrise d'ouvrage (à définir, suivant la répartition des périmètres de MOA)
L'estimation de l'enveloppe des coûts de réalisation du projet s'appuie sur la base de ratios courants, construits à partir de retours d'expériences de projets similaires. Le chiffrage a été réalisé sans études approfondies. Le métrage des surfaces d'aménagement et calcul des prix globaux par action sur la base des plans projets établis en niveau esquisse
Pour chacune des actions, l'estimation intègre :

- Un coût de travaux préparatoires et d'installation de chantier : 7%
- Un coût pour les travaux concessionnaires (réseaux de surface) : 5%
- Un aléa de 15%
- Des frais de MOE de 10%

Le contenu des postes de prix appliqué est communiqué en annexe du présent rapport (cf Annexe 1).

5 Tableau de synthèse : coûts, maîtrise d’ouvrage, financement, futur gestionnaire

Action	Intitule	MOA	Observation	Estimation par action	Participation par partenaire											
					IDFM		CAVP		SNCF		CD95		Ermont		Eaubonne	
					Part	Montant associé	Part	Montant associé	Part	Montant associé	Part	Montant associé	Part	Montant associé	Part	Montant associé
Action 1.1	Marquage au sol (places stationnement +SNCF)	CAVP	-	1 000,00 €	0%	0,00 €	100%	1000,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 1.2	Reprise voirie et trottoirs 1 place PMR yc fil d'eau	CAVP	-	23 000,00 €	70%	16 100,00 €	30%	6 900,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 2.1	Reprise voirie pour aménagements cyclables	CAVP	Déléguee à CAVP	516 000,00 €	70%	361 200,00 €	20%	103 200,00 €	0%	0,00 €	10%	51 600,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 2.2	Jalonnement cycles, reprise trottoir	CAVP	-	8 000,00 €	70%	5 600,00 €	30%	2 400,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 2.3	sas vélo + connexion bidirectionnelle	CAVP	Participation d'IDFM ?	2 000,00 €	0%	0,00 €	100%	2 000,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 2.4	Aménagements cyclables	CAVP	Déléguee à CAVP	65 000,00 €	70%	45 500,00 €	20%	13 000,00 €	0%	0,00 €	10%	6 500,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 2.5	Aménagement 2 places dépose minute	CAVP	-	1 000,00 €	70%	9 100,00 €	30%	3 900,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 3.1	Aménagement 2 places dépose minute	CAVP	-	1 000,00 €	70%	9 100,00 €	30%	3 900,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 3.2	Aménagements cyclables	CAVP	Déléguee à CAVP	97 000,00 €	70%	67 900,00 €	20%	19 400,00 €	0%	0,00 €	10%	9 700,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 4.1	Aménagement 5 places dépose minute	CAVP	-	3 000,00 €	70%	25 900,00 €	30%	11 100,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 4.2	Aménagement de 2 quais bus	CAVP	Déléguee à CAVP	81 000,00 €	70%	56 700,00 €	20%	16 200,00 €	0%	0,00 €	10%	8 100,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 5.1a	Aménagement 2 places PMR	CAVP	-	10 000,00 €	70%	7 000,00 €	30%	3 000,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 5.1b	Aménagement 4 places dépose minute + 2 taxis	CAVP	-	1 000,00 €	70%	16 100,00 €	30%	6 900,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 5.2	Mini-giratoire	CAVP	-	146 000,00 €	70%	102 200,00 €	30%	43 800,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 5.3	Aménagement 4 places dépose minute +2IRVE +2RM	CAVP	-	1 000,00 €	70%	24 500,00 €	30%	10 500,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 5.4	Sécurisation traversée piétonne	CAVP	-	5 000,00 €	70%	3 500,00 €	30%	1 500,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 5.5	Marquage 4 places transporteurs	CAVP	-	1 000,00 €	0%	0,00 €	100%	1 000,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 6.1	Mise à niveau de l'Eco-station bus	CAVP	-	918 000,00 €	70%	642 600,00 €	30%	275 400,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 6.2	Mise aux normes quai bus et reprise espaces adjacents	CAVP	-	122 000,00 €	70%	85 400,00 €	30%	36 600,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 7	Stationnement vélo et borne de gonflage/réparation	CAVP	-	309 000,00 €	70%	216 300,00 €	30%	92 700,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 8.1	Mise à niveau de l'Info voyageurs	CAVP	-	47 000,00 €	100%	47 000,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 8.2	Déploiement signalétique emplacements stationnement	CAVP	-	27 000,00€	100%	27 000,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 9	Mise en œuvre Onde verte	CAVP	-	14 000,00€	70%	9 800,00 €	30%	4 200,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
Action 10	Déploiement de bornes de contrôle dépose minute	CAVP /ville d'Ermont	Participation d'IDFM ?	107 000,00€	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €
TOTAL				2 506 000,00 €		1 778 500,00 €		658 600,00 €	0%	0,00 €	0%	75 900,00 €	0%	0,00 €	0%	0,00 €

Tableau 6 : Répartition des coûts par partenaire

6 Glossaire

Les définitions et les abréviations utilisées dans l'étude sont présentées dans ce chapitre.

Accessibilité :

Capacité d'accès aux fonctions urbaines. Dotation des villes en équipements de transports qu'ils soient routiers pour l'automobile ou des infrastructures de transports collectifs (offre de mobilité)

Avenue (*Larousse*) : Large voie urbaine d'accès, le plus souvent bordée d'arbres.

Carrefour (Art urbain vocabulaire) :

« Nœud » de communication dans l'espace habité, généralement plus large qu'un simple croisement, où se rencontrent plusieurs routes ou rues venant de différentes directions.

Centralité :

Lieu capable de polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, en exerçant un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. Il s'agit d'un processus dynamique, évolutif, qui dépend autant de la propriété du lieu que de l'organisation des réseaux.

Centre-Ville (Art urbain vocabulaire) :

Centralité qui rassemble sur un espace réduit l'habitat, les services, les emplois et les loisirs

Distance (*Larousse*) :

Intervalle qui sépare deux points dans l'espace ; longueur de l'espace à parcourir pour aller d'un point à un autre

Entrée de ville (Art urbain vocabulaire) :

Équipement collectif ou construction publique, implanté le plus souvent en limite d'agglomération d'une commune.

Intermodalité (*CERTU*) :

Principe d'organisation et d'articulation de l'offre de transport, visant à coordonner plusieurs modes de transport par une gestion et un aménagement spécifique des interfaces entre les différents réseaux.

Modes doux (*CERTU*) :

Modes de déplacement non motorisés, essentiellement piétons et cyclistes.

Multimodal :

Qui concerne plusieurs modes de transports différents.

Multimodalité (*CERTU*) :

Recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et / ou des marchandises.

Paysage (*Larousse*, extrait) :

Étendue spatiale, naturelle ou transformée par l'homme, qui présente une certaine identité visuelle ou fonctionnelle.

Vue d'ensemble que l'on a d'un point donné.

PDU-IF : Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France

Piste cyclable (*CERTU 2013*) :

Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et séparée physiquement des autres voies. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PNR : Parc Naturel Régional

Pôle d'échanges (*CERTU*) :

Lieu de rencontre d'au moins deux modes de transports matérialisé par des aménagements et des services visant à optimiser les correspondances.

Programmation urbaine :

Définition des composantes d'un projet urbain et des caractéristiques de la population et des activités que l'on souhaite voir se pratiquer sur le territoire en projet.

Requalification (d'un espace public) :

Action de traitement et de recomposition d'un axe, d'une place, d'un carrefour, etc., le plus souvent accompagnée d'un objectif de meilleur partage entre modes de déplacements.

Rue (CERTU) :

Voie publique située en agglomération, qui est bordée en tout ou partie d'immeubles et qui donne accès à des activités riveraines. Elle est caractérisée par le partage de l'espace entre les différents usagers.

Route (Larousse) :

Terme réglementaire général désignant une voie de communication terrestre carrossable établie en dehors des agglomérations.

VL : Véhicule léger

VP : Véhicule particulier