



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VAL PARISIS (95)



Étude du pôle gare de Pierrelaye / schéma de référence

Document complet / v2 (février 2022)



RÉDACTEUR



Pierre-Nicolas CROUAN-PELLÉ / Inddigo

1.	<u>INTRODUCTION</u>	5
1.1	LE PROJET DE PÔLE	5
1.2	ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS	5
1.3	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VAL PARISIS	5
1.4	LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE L'ÎLE-DE-FRANCE	5
1.5	LES OBJECTIFS POUR L'AMÉNAGEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES	6
1.6	LE COMITÉ DE PÔLE	6
1.6.1	<i>Organisation</i>	6
1.6.2	<i>L'étude de pôle</i>	7
1.6.3	<i>L'objet du schéma de référence</i>	7
2.	<u>LES ÉLÉMENTS FORTS DU DIAGNOSTIC</u>	8
2.1	POSITIONNEMENT À L'ÉCHELLE LARGE	8
2.1.1	<i>La gare de Pierrelaye à l'échelle du territoire communautaire</i>	8
2.1.2	<i>Les grandes pratiques de déplacements</i>	9
2.2	CONTEXTE URBAIN	9
2.2.1	<i>Un pôle gare à l'articulation de deux espaces urbains hétérogènes</i>	9
2.2.2	<i>Un réseau d'espaces publics contraint à l'échelle du centre-ville</i>	10
2.2.3	<i>Des ambiances urbaines hétérogènes de part et d'autre du faisceau ferré</i>	11
2.2.4	<i>La dynamique de projet urbain à l'échelle locale</i>	12
2.3	ORGANISATION DU PÔLE D'ÉCHANGES	12
2.3.1	<i>Les composantes du pôle</i>	12
2.3.2	<i>Une intermodalité bus concentrée sur la rive Sud</i>	12
2.3.3	<i>Une réglementation hétérogène de l'offre de stationnement automobile</i>	13
2.3.4	<i>Un secteur peu accueillant pour les modes actifs malgré le potentiel</i>	13
2.3.5	<i>Synthèse des campagnes d'enquêtes réalisées</i>	14
2.3.6	<i>Organisation foncière du site</i>	16
2.4	SYNTHÈSE DES ENJEUX / PRÉ-PROGRAMME DU PÔLE	17
2.4.1	<i>L'amélioration du rabattement « modes doux », une priorité absolue</i>	17
2.4.2	<i>Le plan de circulation du centre-ville, une contrainte et un levier d'action</i>	17
2.4.3	<i>Un rabattement automobile sur le pôle à encadrer</i>	17
2.4.4	<i>Un développement contraint de la desserte bus</i>	17
2.4.5	<i>Quel(le)s synergies/impacts avec les enjeux urbains ?</i>	17

3.	<u>LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉS</u>	18
3.1	SCÉNARIO N°1	18
3.2	SCÉNARIO N°2	18
3.3	SCÉNARIO N°3	18
3.4	CHOIX DU SCÉNARIO	18
4.	<u>LE PROJET DE PÔLE</u>	19
4.1	PARTI D'AMÉNAGEMENT	19
4.2	PRINCIPES D'ORGANISATION PAR MODE	19
4.2.1	<i>Organisation de la desserte routière</i>	19
4.2.2	<i>Organisation de l'offre de stationnement</i>	20
4.2.3	<i>Organisation de la desserte bus</i>	21
4.2.4	<i>Organisation de la desserte cyclable</i>	21
4.3	DÉTAIL DES ACTIONS	22
4.3.1	<i>Démolition de la halle SNCF</i>	22
4.3.2	<i>Aménagement d'un Parc Relais sur la rive Nord du faisceau ferré</i>	22
4.3.3	<i>Création d'un parvis piétons sur la face Nord</i>	22
4.3.4	<i>Requalification de la rue Claude Grenthe en zone de rencontre</i>	23
4.3.5	<i>Réaménagement de la rue du Général de Gaulle</i>	23
4.4	CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE	25
4.4.1	<i>Découpage opérationnel</i>	25
4.4.2	<i>Tableau de financement</i>	26
5.	<u>ANNEXES</u>	27
5.1	CHIFFRAGE DÉTAILLÉ DES ACTIONS	27

1. INTRODUCTION

1.1 Le projet de pôle

Le pôle d'échanges multimodal est le lieu d'interface entre le mode ferroviaire et les autres modes de déplacement. Il représente une étape essentielle dans la mobilité quotidienne des voyageurs. Il est également souvent un lieu de vie où peuvent se développer des activités connexes contribuant à agréments les déplacements et dont l'attractivité peut s'étendre au-delà de la seule clientèle du transport.

Les pôles d'échanges se trouvent donc au cœur des enjeux de déplacements, d'aménagement et de développement urbain. Leur aménagement est un enjeu d'autant plus important que la rupture de charge demeure un facteur fortement dissuasif de l'usage des transports collectifs.

Le projet de pôle, en Île-de-France, est une démarche de projet d'aménagement des espaces permettant d'organiser l'intermodalité d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, en conformité avec les objectifs de qualité de service définis dans le PDUIF, tout en étant adaptés au contexte et aux enjeux spécifiques locaux.

1.2 Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. En tant qu'autorité organisatrice des mobilités durables dans l'ensemble de la région, Île-de-France Mobilités pilote le développement de solutions de mobilités nouvelles et encourage l'innovation sur l'ensemble du territoire.

Pour les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie, le pilotage des études de pôle est assuré par les collectivités locales avec appui d'Île-de-France Mobilités. Pour faire émerger un projet, l'étude de pôle est soutenue financièrement par Île-de-France Mobilités. Elle sera garante de la fiabilité et de la qualité de service proposées aux usagers dans le cadre de l'aménagement futur du pôle.

1.3 Communauté d'Agglomération Val Parisis

La Communauté d'Agglomération Val Parisis est issue de la fusion, en décembre 2015, des intercommunalités du Parisis (10 communes dont Pierrelaye) et Val-et-Forêt (4 communes). Après un périmètre étendu en janvier 2016 à la commune de Frépillon, le territoire de Val Parisis regroupe aujourd'hui 15 communes représentant un ensemble de 278 000 habitants.

Le territoire de Val Parisis bénéficie d'un maillage ferroviaire important avec 5 lignes (H vers Persan-Beaumont et Pontoise, RER C, J vers Pontoise et Ermont) desservant 16 gares et est irrigué par près de 50 lignes de bus.

Dans ce contexte de maillage fin du territoire communautaire, la communauté d'agglomération Val Parisis souhaite accompagner le développement de l'intermodalité avec le réseau ferré et la recherche d'une meilleure organisation des déplacements à l'échelle des quartiers de gare. Elle se présente comme pilote de la démarche d'élaboration du schéma de référence de pôle, à la suite d'une première approche effectuée directement par Ile-de-France Mobilités.

1.4 Le Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France

Depuis fin 2007, le STIF (devenu Ile-de-France Mobilités) a engagé une réflexion de mise à jour du PDUIF. Un travail d'évaluation puis de mise en révision du PDUIF a eu lieu, qui a permis de confirmer l'intérêt de la démarche de rénovation des pôles d'échanges tout en proposant de nouvelles modalités de mise en œuvre. Ainsi, le nouveau PDUIF approuvé en 2014 prévoit, par son action 2.5, l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux de qualité. Il précise que chaque gare a vocation à être aménagée pour répondre aux besoins essentiels de transport des voyageurs, tout en devant être adaptée aux spécificités des territoires qu'elle dessert.

L'amélioration des pôles d'échanges multimodaux concerne donc désormais la totalité des gares d'Île-de-France, et non plus un réseau magistral. Ces gares ont été classées en trois catégories par IDFM, en fonction de leur rôle dans le système de transports et dans les territoires :

- **Grands pôles de correspondance** (type 1) : ces nœuds structurants du réseau accueillent à minima 15000 voyageurs par jour, et offrent des correspondances avec une autre ligne ferrée, une ligne de tramway, ou une grande gare routière ;
- **Pôles de desserte des secteurs denses** (type 2) : situés au cœur des centralités urbaines, ils accueillent plus de 2500 voyageurs /jour, et leur accès se fait au moins à 75% en bus, à pied ou vélo ;
- **Pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie** (type 3) : ils sont situés dans les zones moins denses de la région ou à la frange des centralités urbaines, et leur accès se fait dans une large part par les modes motorisés, dont la voiture particulière (au moins 25%). Les gares accueillant moins de 2500 voyageurs par jour appartiennent également à cette catégorie.

En tenant compte de cette classification des gares d'Île-de-France, le pôle gare de Pierrelaye s'insère dans la troisième catégorie « pôles d'accès au bassin de vie ».

1.5 Les objectifs pour l'aménagement des pôles d'échanges

Le projet présenté dans le présent document s'inscrit dans les objectifs fixés par le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014, et sa feuille de route 2017-2020 qui prévoient, par son action « 2.5 », l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux de qualité.

Dans le cadre du PDUIF, Île-de-France Mobilités a défini des objectifs de qualité de service auxquels l'ensemble des pôles d'Île-de-France doivent répondre :

- Une information claire, continue, multimodale et multi-transporteurs ;
- Le confort et la sécurité (correspondances et attente) ;
- L'intermodalité et l'optimisation des correspondances bus ;
- Des cheminements piétons sécurisés, confortables, et accessibles aux PMR ;
- Des aires de stationnement et d'accès vélos sécurisés ;
- Des aires de dépose automobile dédiées et sécurisées.

A ces objectifs communs à tous les pôles, s'ajoutent des objectifs spécifiques en fonction de leur vocation de desserte. Pour les pôles d'accès depuis les bassins de vie, dont fait partie le pôle de Pierrelaye, ces objectifs, tels que précisés dans le PDUIF, sont :

Dans les pôles d'accès depuis les bassins de vie	
Objectif de service pour le voyageur	Aménagement cible
Bénéficier de correspondances trains – bus fiabilisées.	Optimisation de l'aménagement des arrêts, aménagement de gares routières, synchronisation des horaires de bus avec les trains sur l'ensemble de la journée.
Pouvoir accéder au pôle en voiture depuis les zones peu denses.	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'aires de reprise « quart d'heure » et de leurs cheminements jusqu'à la gare, labellisation qualité des Parcs Relais (Schéma directeur des Parcs Relais). • Réservation de places pour le covoiturage au plus près de la gare, avec les places PMR.
Attendre le train dans de bonnes conditions de confort (sur les quais, en salle d'échanges).	Amélioration des conditions d'attente en gare (mobilier sur les quais, Wifi en salle d'échanges avec places assises...).
Être informé en temps réel des temps d'attente.	Écrans d'information voyageurs en temps réel sur les quais, information sur place et à distance sur les horaires de bus.
Pouvoir accéder aux lignes principales du réseau de bus en situation de mobilité réduite.	Rénovation intérieure des salles d'échanges, couloirs de correspondance et quais.
Pouvoir accéder au pôle et s'y déplacer en situation de mobilité réduite.	Mise en accessibilité PMR des points d'arrêt des lignes de bus du SDA.
Pouvoir accéder au pôle à pied et en vélo, y garer son vélo pour la journée en toute sécurité.	Aménagement des itinéraires d'accès, de zones 30 ou de rencontre devant la gare, stationnement des vélos sécurisé d'une capacité suffisante.

Parallèlement à sa vision multimodale d'ensemble, Île-de-France Mobilités a élaboré des outils de mise en place opérationnelle de sa politique PDU au travers de schémas directeurs thématiques : schéma directeur de l'information voyageurs, schéma directeur des gares routières, schéma directeur des parcs relais et schéma directeur du stationnement vélos en gare. Ces documents précisent les enjeux/objectifs portés par Île-de-France Mobilités en termes de conception, d'exploitation et de financement sur les différentes composantes d'un pôle multimodal. Ils ont pour but d'apporter un soutien technique, juridique et financier aux maîtres d'ouvrages porteurs de projet à l'échelle locale.

1.6 Le Comité de pôle

1.6.1 Organisation

Les projets de pôles sont élaborés dans le cadre de comités associant les maîtres d'ouvrage, les transporteurs et les financeurs directement concernés par le projet. L'étude de pôle a vocation à produire un diagnostic, des propositions d'aménagement et, finalement, un schéma de référence décomposé en actions avec, pour chacune, l'identification d'un maître d'ouvrage, un coût, un plan de financement, un périmètre opérationnel, un planning de réalisation ainsi qu'une description des modalités futures de gestion et d'exploitation.

Le comité de pôle se compose plus précisément de :

- La Communauté d'Agglomération Val Parisis, maître d'ouvrage de l'étude
- La ville de Pierrelaye, commune d'implantation de la gare
- Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France
- La direction des gares transiliennes de la SNCF
- Les cars Lacroix, transporteur et exploitant des lignes bus desservant la gare

1.6.2 L'étude de pôle

L'étude de pôle s'est déroulée en **4 phases**, de janvier 2017 à février 2022 :

- Phase 1 (janvier à avril 2017) : Réalisation d'un diagnostic
 - Comprendre le contexte
 - Partager un état des lieux complet
 - Mettre en exergue le fonctionnement actuel du pôle d'échanges
 - Identifier et hiérarchiser les enjeux
- Phase 2 (mai à octobre 2017) : Proposition de scénarios d'aménagement
 - Définir des propositions d'aménagements
 - Aider au choix d'une proposition par une analyse multicritères des différentes propositions
- Phase 3 (novembre 2017 à septembre 2018) : Développement du schéma d'aménagements retenus
 - Développer la proposition d'aménagements retenue
 - Réaliser des fiches actions détaillées
- Phase 4 (mars 2019 à février 2022) : Formalisation du schéma de référence
 - Préciser le montage financier et opérationnel du projet
 - Valider le schéma de référence

1.6.3 L'objet du 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 de la gare de Pierrelaye pour sa mise en service.

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).

Une fois finalisé par le bureau d'étude, le schéma de référence a été validé :

- En comité de pilotage, le 15/02/2022 en présence de l'ensemble des partenaires financeurs ;
- Puis, suite à une transmission par courrier d'Île-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 a été réputé validé.

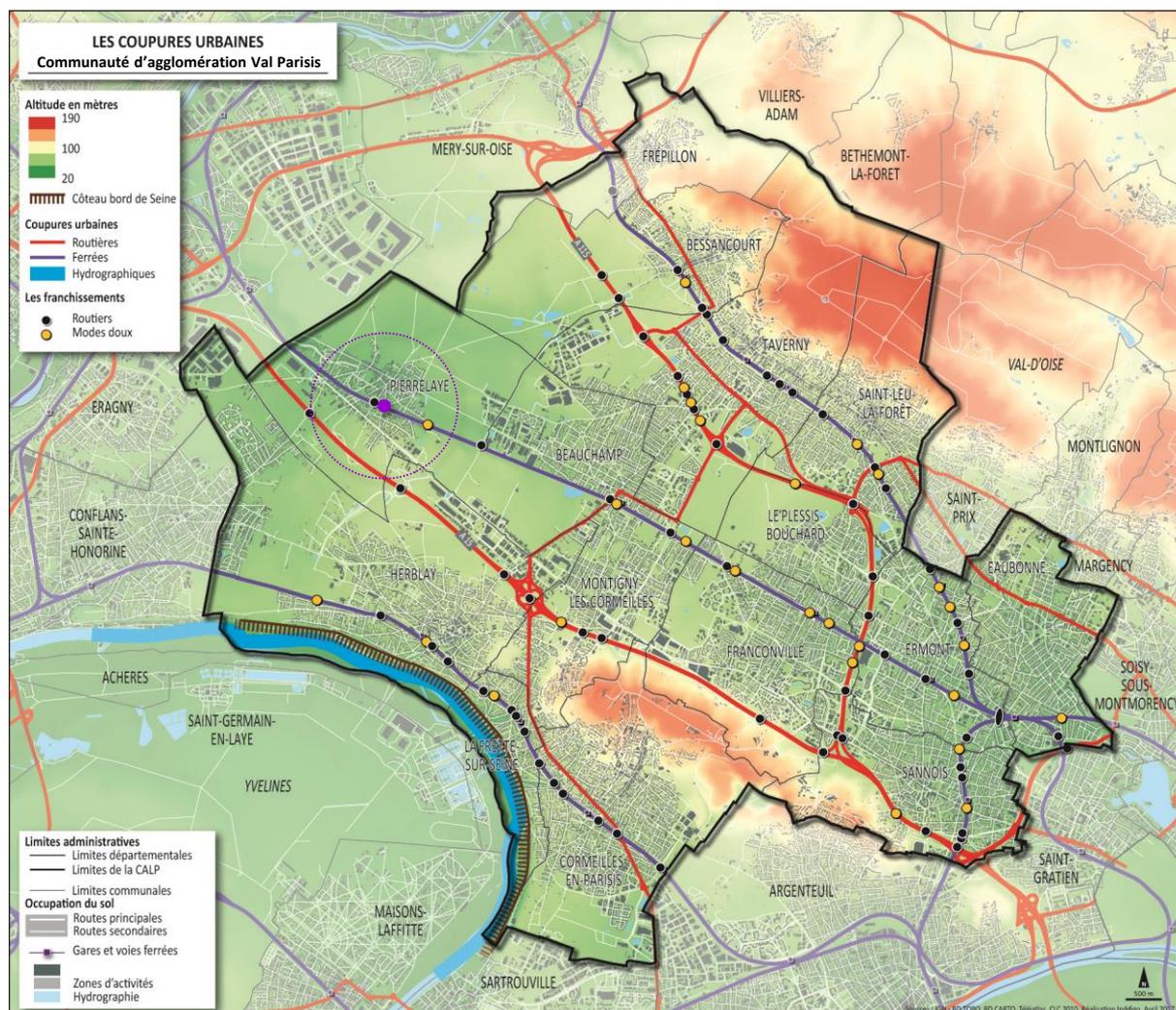
Cette validation permet de clore l'étude de pôle et l'intervention du bureau d'étude. La suite du projet est la réalisation des études pré-opérationnelles éventuelles et des études de maîtrise d'œuvre.

2. LES ÉLÉMENTS FORTS DU DIAGNOSTIC

2.1 Positionnement à l'échelle large

2.1.1 La gare de Pierrelaye à l'échelle du territoire communautaire

La Communauté d'agglomération Val Parisis (issu de la fusion des intercommunalités du Parisis et de Val-et-Forêt, étendue à la commune de Frépillon) se positionne au centre du Val d'Oise et s'inscrit dans un grand paysage marqué par la Seine au Sud, l'Oise au Nord-Ouest et la forêt de Montmorency au Nord-Est. Située à proximité directe du pôle régional de Cergy-Pontoise, le territoire communautaire regroupe 15 communes (dont Pierrelaye) et près de 278 000 habitants.



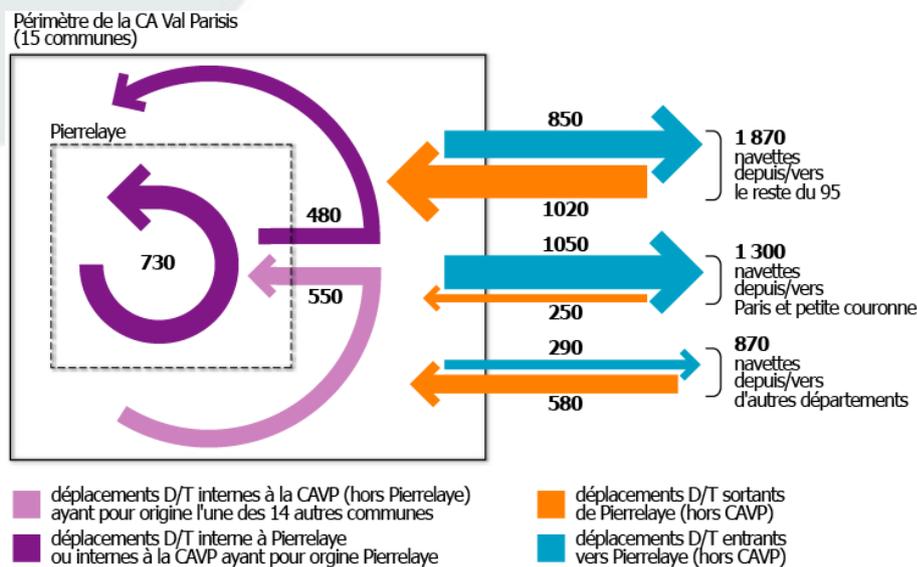
Positionnement de la gare de Pierrelaye à l'échelle de la vallée de la Seine (cartographie INDDIGO / 2017)

Le centre urbain de Pierrelaye s'est développé de manière compacte le long des différents axes historiques reliant Paris à la Normandie : la chaussée Jules César (voie romaine historique reliant Paris à Rouen), la RD14 (route royale ayant favorisé le développement de la Patte d'Oie d'Herblay et présentant aujourd'hui une dimension économique marquée) et l'A15 (voie de desserte de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise depuis Paris). L'ensemble du pôle urbanisé est ainsi inscrit dans le cercle d'1km autour de la gare SNCF de Pierrelaye mais avec un unique point de franchissement de la voie ferrée, point de concentration des flux automobiles.

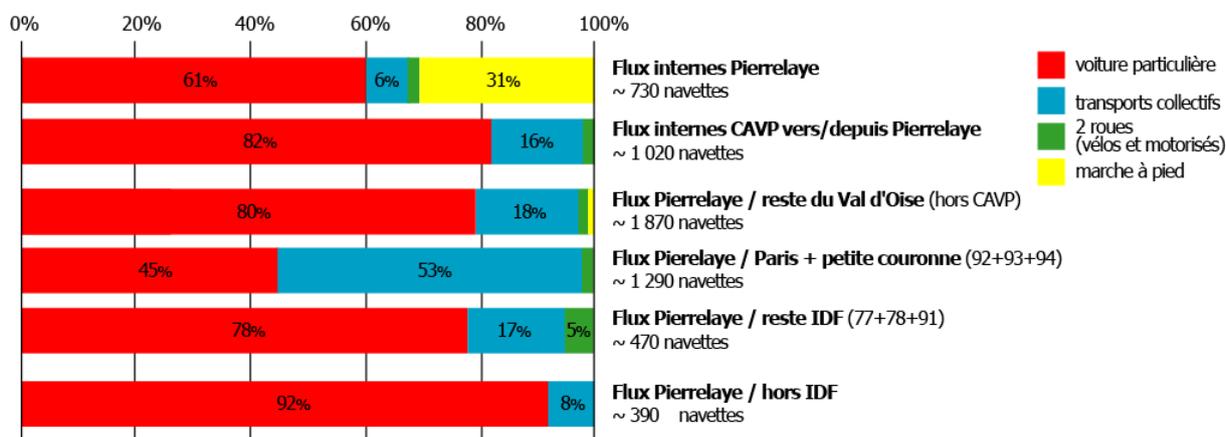
A l'échelle large, le territoire de Val Parisis est desservi par le réseau magistral de transports en commun et ainsi marqué par une « concurrence » entre les lignes ferrées en rabattement vers Paris. La gare de Pierrelaye est desservie par le RER C (via la face Ouest de Paris) et la ligne H du Transilien (gare du Nord) alors que les lignes H (Bessancourt/Taverny) vers Gare Nord et J (Herblay/Conflans) vers Saint-Lazare proposent des alternatives. La ligne H permet de rejoindre la gare du Nord en 32 min alors que la ligne RER C assure la desserte de Porte Maillot en 39 min.

2.1.2 Les grandes pratiques de déplacements

Avec près de 8 900 habitants (INSEE 2018), Pierrelaye est en interaction forte avec l'extérieur puisque 70% des actifs travaillent à l'extérieur de la commune. On note des liaisons fonctionnelles clairement identifiées en interne à la CAVP avec Herblay-sur-Seine (180 navettes journalières), Franconville (130) et Beauchamp (120). La liaison vers Paris concerne près de 450 actifs par jour alors que l'ensemble Cergy + Pontoise + Saint-Ouen-l'Aumône représente 660 navettes quotidiennes.



L'analyse des modes de déplacement met en lumière des pratiques hétérogènes avec une part de la voiture significative en interne à Pierrelaye (61%) malgré les courtes distances mais avec des emplois le long de la RD14 « éloignés » du centre-ville. L'usage des transports collectifs est concentré sur la liaison vers Paris et la proche couronne (53% en moyenne vers/depuis 75+92+93+94 / 68% sur la seule liaison vers Paris) et, dans une moindre mesure, vers Cergy-Pontoise (18% en moyenne vers/depuis le reste du 95 et 24% sur la liaison avec Cergy + Pontoise + Saint-Ouen-l'Aumône). (INSEE 2017)



2.2 Contexte urbain

2.2.1 Un pôle gare à l'articulation de deux espaces urbains hétérogènes

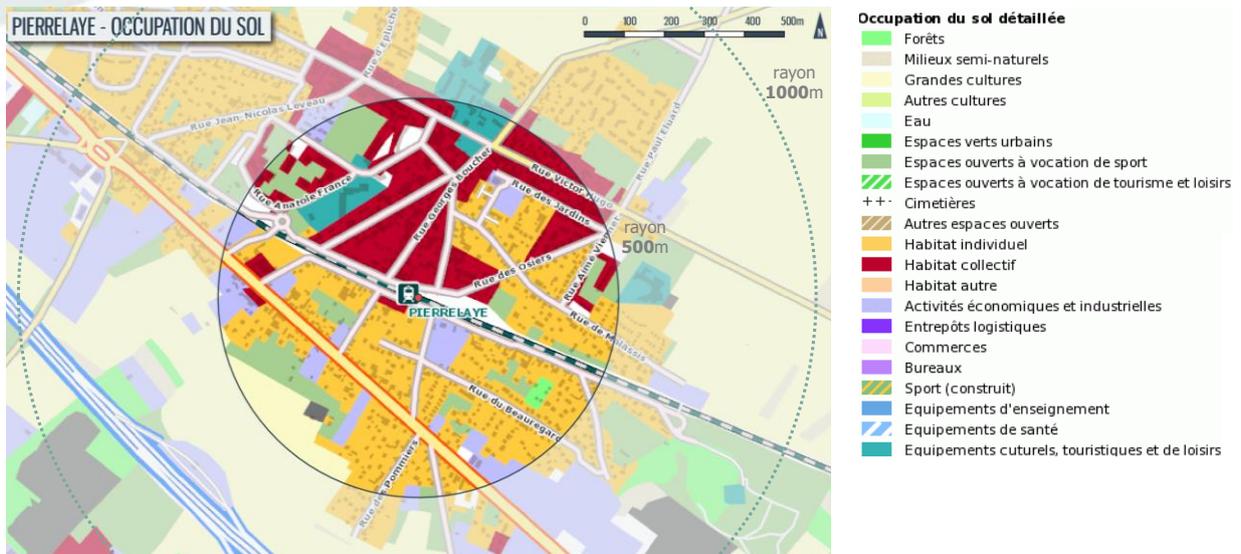
L'organisation urbaine du secteur rapproché (dans les 1 km à vol d'oiseau autour de la gare SNCF de Pierrelaye) est marquée par un ensemble de contraintes/opportunités. La voie ferrée assure une liaison stratégique vers Paris mais avec uniquement 2 points de franchissement (souterrain piétons au droit la gare et rue Joseph Wresinski) à proximité du pôle. Côté Sud, le potentiel de développement de la RD14 est contraint par cette double rupture.

L'analyse du mode d'occupation des sols met en lumière des fonctions mixtes aux abords immédiats de la gare. On y retrouve un tissu résidentiel dense sur la face Nord des voies ferrées (habitat collectif au Nord-Ouest et commerces + habitat individuel au Nord-est). Le centre-ville de Pierrelaye est développé entre la chaussée Jules César et la voie ferrée et constitue un réseau de polarités structurantes à l'échelle locale : cœur de ville (rue Victor Hugo / rue de Bessancourt), centre-ville Sud (rue Carnot / rue Georges Boucher), quartier gare (rue Thibivillers / rue Pasteur)

et quartier nouveau (rue Anatole France / rue Jean Jaurès). Cette mixité urbaine génère de multiples usages de l'espace public avec une densité de piétons significative mais également des potentiels conflits.

La face Sud correspond à l'axe historique RD14 qui propose dans son épaisseur de l'habitat individuel comme des activités. A l'Ouest, la zone d'activités de la Porte Ouest est implantée entre les axes routiers RD14 et l'A15.

Par ailleurs, l'analyse de la trame verte met en lumière des ambiances végétales distinctes. Ainsi, le faisceau ferré est visuellement peu marquant car étroit et encadré par des franges vertes (à l'Est de la gare). De plus, en dehors d'un réseau confidentiel de cœurs d'îlots verts et d'espaces verts « classiques » (grands ensembles) à l'Ouest du chemin des Bœufs, les alignements d'arbres sont quasi-inexistants. Une ambiance minérale se dégage ainsi globalement du centre-ville de Pierrelaye alors que la friche SNCF (autour de l'ancienne halle) se présente comme un espace préservé.



2.2.2 Un réseau d'espaces publics contraint à l'échelle du centre-ville

Le secteur d'étude présente des espaces publics contraints par un parcellaire dense, caractéristique des centres-villes anciens. La quasi-totalité des voies dans les 400 m autour du pôle gare offre une largeur (de façade à façade) inférieure à 8,00 m. La rue Thibivillers (sur la rive Nord du faisceau ferré) et l'avenue du Général de Gaulle (sur la rive Sud) présentent un gabarit légèrement plus important d'environ 9,50 m.



Dans ce contexte, le système circulatoire s'avère particulièrement contraint tant au Nord qu'au Sud du faisceau ferré. La plupart des voies est en sens unique alors que peu d'axes se présentent comme lisibles et structurants à l'échelle du quartier.

Côté Nord, deux boucles viaries assurent le lien entre la chaussée Jules César et la rue Thibivillers (desservant la gare) : rue Carnot (sens unique vers le Sud) / rue Georges Boucher (sens unique vers le Nord) et rue Victor Hugo / rue Léon Pelouse. Alors que la rue Thibivillers dessert la place de la Gare en double sens jusqu'à l'entrée du parking relais, la rue des Osiers (prolongement naturel de l'axe) est en sens unique vers l'Est et la rue Claude Grenthe assure un double sens (mais avec un profil limité à 6,00 m dans sa section Nord). En dehors du carrefour Victor Hugo / Georges Boucher / Bessancourt géré par feux, toutes les intersections sont aménagées avec priorité à droite (soit des aménagements adaptés à la configuration urbaine et au trafic limité du secteur).

Le secteur urbanisé entre la RD14 et la voie ferrée présente une desserte similaire avec une double boucle en sens unique depuis la rue du Docteur Albert Calmette (en sens unique vers le Nord) : rue Pasteur en sens unique vers l'Ouest et rue du Général de Gaulle / rue du 19 mars 1962 vers l'Est puis le Sud.

2.2.3 Des ambiances urbaines hétérogènes de part et d'autre du faisceau ferré

L'analyse fine des ambiances urbaines du site montre un espace ouvert et intense sur la face Nord. Alors que le recul entre les quais et le bâti est très variable (de 7 à 21m), le bâti résidentiel et commercial constitue une barrière visuelle discontinue (R+2 à R+3 avec une discontinuité du bâti). Vers l'ouest, la transparence des clôtures assure une ouverture sensible de l'espace mais la pauvreté des espaces piétons crée un effet « tunnel ». Vers l'est, l'espace se présente comme plus ouvert et est marqué par la présence de la voiture (stationnement). On note globalement des espaces publics peu qualitatifs et une visibilité limitée des points d'intérêt (pass'navette, parking gare, etc.) et plus largement des liens vers le centre-ville.



Ambiances urbaines sur la face Nord (photos Inddigo)

Sur la face Sud, les espaces se présentent comme contraints mais apaisés. Le front bâti (R+2) constitue une barrière visuelle (avec un recul de 10m depuis les quais) et la rive Sud du pôle d'échanges s'étire ainsi le long de la rue du Général de Gaulle. La transparence des clôtures SNCF assure une ouverture visuelle vers la face Nord. L'ambiance urbaine est apaisée (du point de vue de la circulation automobile) car à l'écart de la RD14. Malgré des efforts sur l'aménagement des espaces publics à proximité de l'ancien passage à niveau (dans l'axe de la rue du Docteur Calmette), la rue du Général de Gaulle propose un profil contraint et une place limitée pour les piétons et l'organisation de la desserte bus est peu lisible (et visible) depuis l'accès aux quais.



Ambiances urbaines sur la face Sud (photos Inddigo)

Lien entre les rives Nord et Sud, le passage souterrain est fonctionnel mais peu attractif avec un éclairage froid et insuffisant (norme 20 lux) et des rampes d'accès (à l'accès confidentiel) peu entretenues. Les quais sont accessibles (quais hauts, accessibles PMR).



Ambiances urbaines dans le franchissement du faisceau ferré (photos Inddigo)

2.2.4 La dynamique de projet urbain à l'échelle locale

Alors que le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) insiste sur le développement de l'intensification urbaine autour des secteurs gares / transports en commun, le Plan Local d'Urbanisme de Pierrelaye précise les objectifs à l'échelle communale, au travers de son PADD (projet d'aménagement et de développement durable), en affirmant notamment le secteur gare comme un pôle de centralité urbaine :

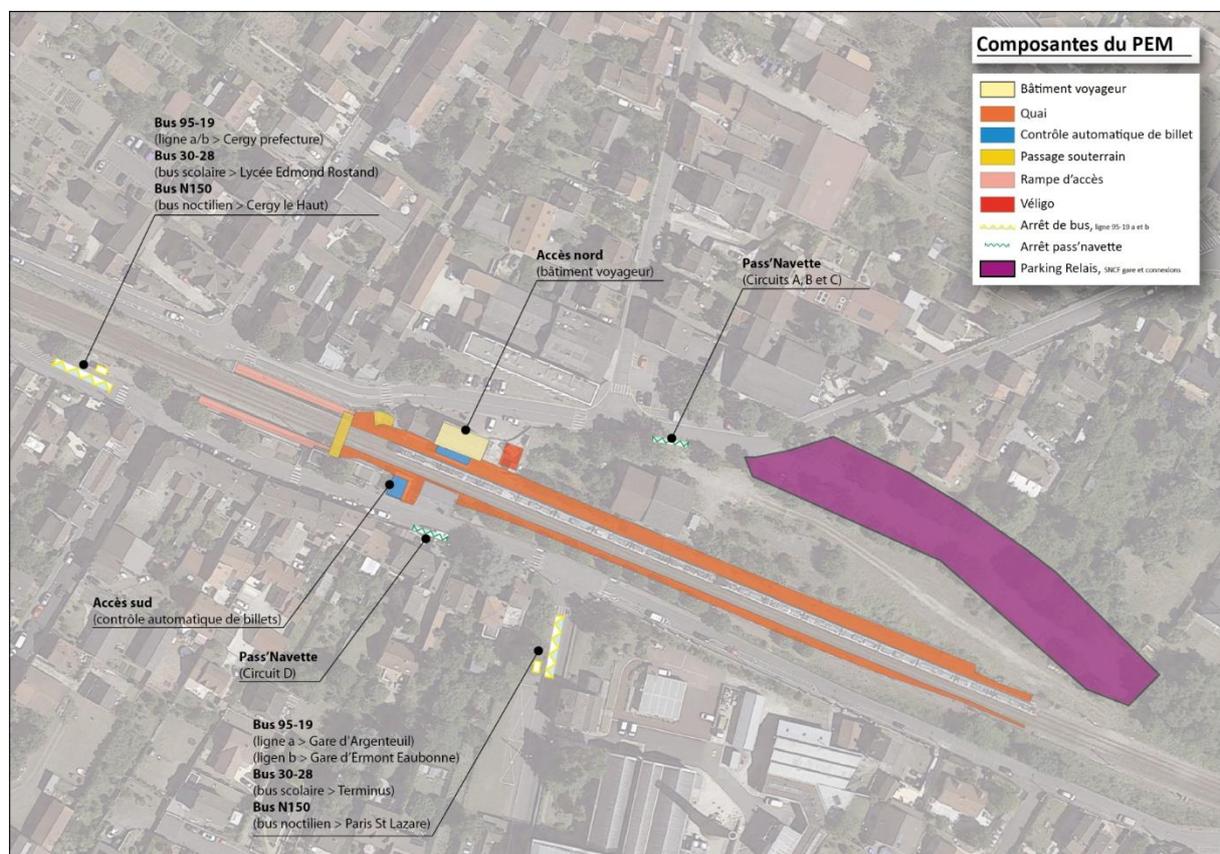
- Créer une connexion forte vers le centre-ville
- Développer et densifier le secteur gare sur les emprises foncières libres ou sous exploitées
- Requalification des espaces publics et partage de la voirie
- Démarche de qualification de l'entrée de ville « gare »

L'ensemble composée de la friche SNCF et du parking de rabattement à l'Est du bâtiment gare constitue un espace de mutation sur le moyen terme et s'inscrit ainsi dans la dynamique de renforcement du quartier de la gare.

2.3 Organisation du pôle d'échanges

2.3.1 Les composantes du pôle

La cartographie ci-dessous précise l'organisation actuelle du pôle d'échanges.



2.3.2 Une intermodalité bus concentrée sur la rive Sud

La structure du réseau d'espaces publics contraint fortement la circulation des bus/cars et limite leur circulation aux seules deux boucles précédemment décrites sur la rive Sud. Le pôle de Pierrelaye est desservi par 2 lignes de bus exploitées par les cars Lacroix :

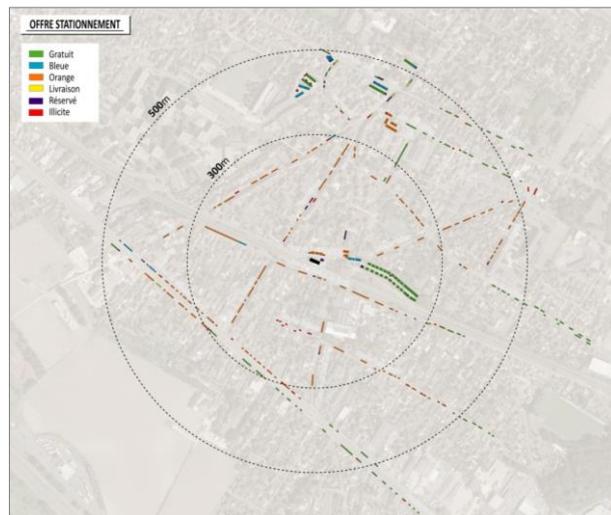
- La ligne 95-19 assure la liaison entre les gares de Cergy-Préfecture et d'Argenteuil et propose une offre conséquente d'environ 60 courses /sens /jour (fréquence de 8-10 min en heure de pointe).
- La ligne 30-28 assure la liaison depuis/vers le lycée Edmond Rostand (Saint-Ouen-l'Aumône) et propose une offre concentrée sur les horaires scolaires (2 liaisons le matin + 2 en fin d'après-midi).

Le Pass' Navette assure une liaison en interne au territoire communal de Pierrelaye et présente une offre d'environ 20 liaisons quotidiennes.

2.3.3 Une réglementation hétérogène de l'offre de stationnement automobile

L'offre de stationnement dans les 500m autour du pôle concerne environ 740 places avec les réglementations suivantes :

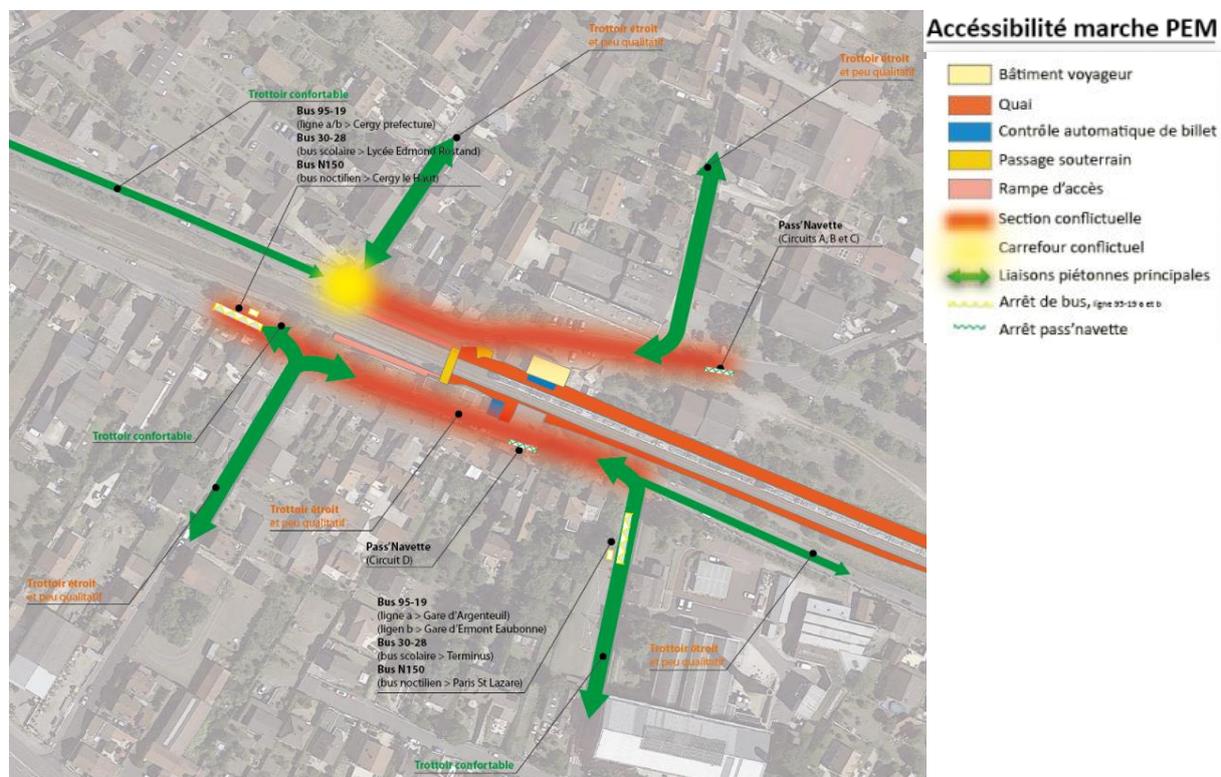
- Stationnement gratuit : 300 places (soit 40% de l'offre totale) avec 74 places intégrées au parking relais actuel
- Stationnement en zone bleue (limité à 1h30 min) : 70 places (9% du total)
- Stationnement en zone orange (limité à 4 heures) : 330 places (45% du total)
- Stationnement réservé (dont PMR et SNCF) : 30 places (4%)
- Stationnement réservé aux livraisons : 10 places (2%)



2.3.4 Un secteur peu accueillant pour les modes actifs malgré le potentiel

Sur la face nord du pôle d'échanges, les espaces dédiés aux piétons se présentent comme étroits et peu qualitatifs malgré un contexte de centre-ville adapté à la pratique de la marche. Les liens piétons vers/depuis l'hypercentre (commerçant) ont ainsi vocation à être valorisés. Par ailleurs, une pratique de dépose-minute est identifiée au droit du rond-point à l'Ouest du pôle avec des aménagements globalement confortables.

Côté Sud, les cheminements piétons sont contraints mais les déplacements moins perturbés compte-tenu d'une circulation automobile plus faible. Le traitement des cheminements vers/depuis les arrêts bus restent cependant perfectibles et l'intermodalité bus/gare est ainsi identifiée comme un enjeu fort.



L'analyse des conditions de rabattement en vélo sur le pôle renforce le diagnostic posé pour les piétons. Alors que seule la rue Beauregard est aménagée en zone 30, des vitesses relativement élevées ont été relevées sur les rues Thibivilliers (45 km/h de moyenne) et Georges Boucher (35 km/h en moyenne).

Par ailleurs, l'offre de stationnement est certes mixte (arceaux + consigne) mais pourrait être étoffée notamment par une offre de consigne sur la rive Sud du pôle.

2.3.5 Synthèse des campagnes d'enquêtes réalisées

2.3.5.1 Éléments de cadrage sur les enquêtes réalisées

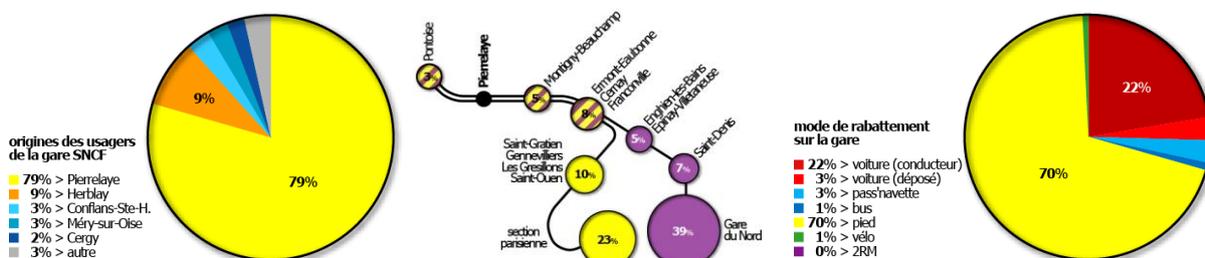
Une campagne d'enquêtes complète a été réalisée le mardi 31 janvier 2017 (hors vacances scolaires) dans le cadre du diagnostic. Les enquêtes suivantes ont été réalisées :

- Des comptages au droit des 2 accès de la gare SNCF et au niveau du passage souterrain sur la période de pointe du matin (06h00-09h00) par pas de 15 min / comptage des entrants et sortants (=montées et descentes des trains) et passage souterrain
- Une enquête « en face à face » auprès des usagers SNCF (enquête qualitative) sur la période HPM (06h00-09h00) / questionnaires administrés directement sur les quais (270 enquêtés)
- Une enquête de rotation sur le stationnement sur toute la journée (06h00-21h00) avec relevé partiel des plaques minéralogiques et un passage toutes les 1h30 (soit 10 passages).
- Des comptages routiers sur 2 sections (comptages automatiques sur une semaine) et 7 carrefours (mouvements tournants) sur l'HPM (07h00-09h0) et l'HPS (17h00-19h00)

2.3.5.2 Principaux enseignements sur les usages

La répartition des flux dans le temps et dans l'espace des comptages met en lumière les éléments suivants :

- Une gare émettrice (gare de « montée ») sur le réseau RER à l'HPM
> sur la période enquêtée (06h00-10h00) : 1170 usagers dont 69% entrants et 31% sortants
- Une période de pointe (07h45-08h45) cohérente avec les comptages entrées/sorties au droit de la gare, avec notamment un pic de fréquentation observé sur le créneau 08h00-08h15
> en cumulé (2 accès) sur l'HPM (hors passage souterrain) : 390 entrants+ 125 sortants (515 usagers)
- Un accès sur les quais depuis le nord très largement majoritaire
> sur l'accès nord (place de la gare) : 74% (84 % des entrants et 54% des sortants)
> sur l'accès sud (rue du Général de Gaulle) : 29% (16% des entrants et 48% des sortants)
- Un passage souterrain rythmé par le fonctionnement de l'accès nord (sur la période enquêtée : 700 usagers dont 450 dans le sens sud>nord) avec une période de pointe décalée dans le temps (07h15-8h15) mais avec un pic de fréquentation identique sur le créneau 08h00-08h15.



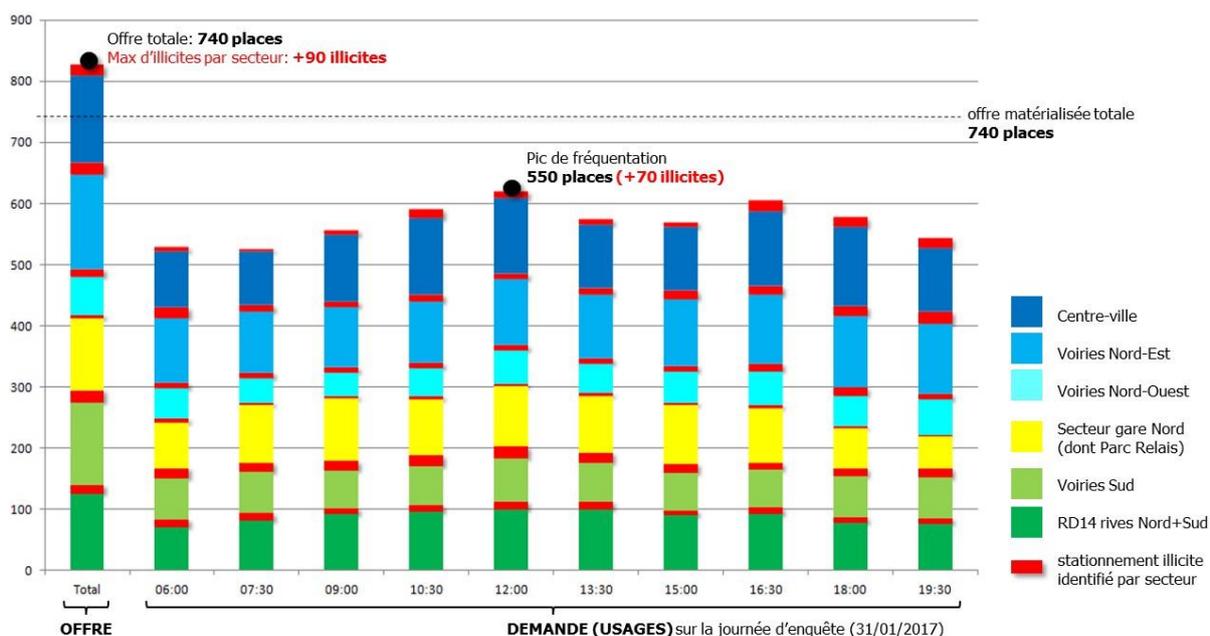
- Un pôle majoritairement utilisé pour les motifs « travail » (84% des rabattants) et « études » (13%)
- Une gare présentant une zone de chalandise réduite puisque 79% des usagers enquêtés résident à Pierrelaye. Les liaisons perpendiculaires à l'axe ferré dessinent le reste de l'aire d'attractivité de la gare avec Herblay (9%), Conflans-Sainte-Honorine (3%) ou encore Méry-sur-Oise (3%).
- Un équilibre relatif entre les lignes utilisées avec 50% vers des gares ligne H, 34% pour RER C et 16% vers des gares « mixtes » (H+C). Alors que Paris se présente comme la destination majoritaire (39% via la ligne H jusqu'à gare du Nord + 24% via la section parisienne du RER C), on note une part de liaisons de proximité non-négligeable avec Montigny-Beauchamps (5%), Ermont/Cernay/Franconville (8%) et Pontoise (3%).
- La marche à pied constitue le mode de rabattement majoritaire avec 70% des usagers arrivent à la gare à pied. La voiture individuelle se présente comme le 2^{ème} mode de rabattement (22% en tant que conducteur et 3% en dépose-minute) alors que le bus ne concerne que 4% des usagers en rabattement. Les pratiques de rabattement apparaissent très hétérogènes suivent les origines puisque 86% des pierrelaysiens viennent à pied à la gare. Concernant les automobilistes en rabattement sur le pôle, 34% proviennent d'Herblay, 24% de Pierrelaye (essentiellement de l'Ouest de la commune) et 14% de Conflans-Sainte-Honorine.

2.3.5.3 Analyse ciblée sur les pratiques de stationnement

L'analyse du rabattement automobile sur le pôle de Pierrelaye s'appuie sur l'enquête de stationnement réalisée en janvier 2017 et met en lumière les pratiques suivantes :

- Un secteur gare Nord aux fonctions multiples (résidents + clients commerces + usagers de la gare SNCF)
 - > une pression dès 07h30 avec un taux d'occupation stable jusqu'à 18h00 (~85%)
 - > un Parc Relais jamais vide accueillant résidents la nuit (voire en journée) + rabattants gare
- Des pratiques sur le centre-ville cohérentes avec la pulsation de ces pôles générateurs
 - > deux pointes à l'échelle de la journée : 10h00-13h30 et 16h30-18h00 (~90%)
 - > des pratiques illicites concentrées sur la fin de journée (+11% à partir de 16h30)
- Des voiries du secteur Nord fortement sollicitées
 - > particulièrement le secteur Nord-Ouest (Carnot et G.Boucher) avec une occupation jusqu'à 105%
 - > le stationnement résident occupent largement ces voiries
- Des voiries du secteur Sud globalement peu sollicitées
 - > une offre équivalente en volume au Nord mais une occupation limitée (~50% en moyenne)
 - > la rue du Général de Gaulle est cependant au-dessus de cette moyenne
- Des usages de la RD14 en lien avec la morphologie de ses rives
 - > une occupation minimum d'~60% (résidents)
 - > un premier pic (07h30) de fréquentation (+10%) lié à la proximité de la gare
 - > un deuxième pic (entre 09h00-10h30) de fréquentation (+10%) lié aux emprises d'activités

Vision synthétique des pratiques de stationnement par secteur (enquête du 31 janvier 2017)

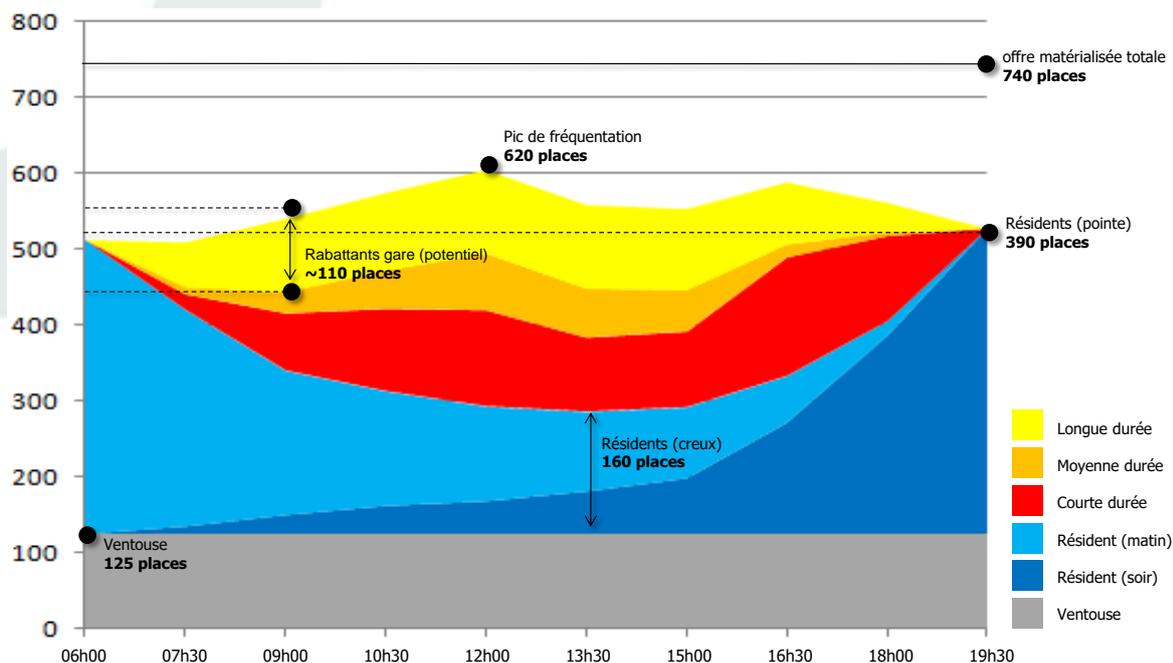


L'estimation de la pratique de rabattement automobile sur la gare de Pierrelaye s'est appuyée sur les deux approches méthodologiques suivantes :

- À partir de l'enquête de rotation : **~110** places occupées
 - > sur les voiries au Nord (Ouest+Est) = **~20** places occupées pour du rabattement
 - > sur le secteur centre-ville = **~20** places occupées
 - > sur le secteur proche gare = **~45** places occupées (dont 40 places dans le Parc Relais)
 - > sur les voiries Sud = **~25** places occupées (dont 15 places sur la RD14)
- À partir de l'enquête « usagers » : **~120** places occupées
 - > pointe d'usagers en rabattement automobile (voiture stationnée) : 06h30-08h30 (janv. 2017)
 - > 550 usagers (accès nord et sud) enquêtés sur cette pointe
 - > part modale « voiture stationnée » : 22% soit 120 places

Sur la base d'une moyenne de ces deux approches (« rotation » / « usagers »), le besoin théorique pour le « rabattement automobile sur la gare » a été estimé à **115** places.

Vision synthétique des pratiques de stationnement par durée de stationnement (enquête du 31 janvier 2017)



2.3.6 Organisation foncière du site

Le périmètre d'étude présente l'organisation foncière suivante :

- Un parcelle privé dense et en proximité directe des accès Nord et Sud ;
- Un foncier public constitué des différentes voies en rabattement sur le pôle à savoir : la rue Thibivillers, la rue Georges Boucher, la rue Claude Grenthe, la place du 8 mai 1945 (~2700 m²) et la rue des Osiers au Nord ; la rue Pasteur, la rue du Docteur Calmette, la rue du Général de Gaulle ;
- Un ensemble foncier (~7700 m²) appartenant à la SNCF s'étendant à l'Est du bâtiment voyageurs (depuis la consigne Véligo jusqu'à l'extrémité Est du parking relais actuel). Le foncier situé entre l'actuel parking et la voie ferrée est actuellement en friche et intègre un ensemble bâti (dont une ancienne halle).

Organisation foncière à l'échelle du site (source : géoportail)



2.4 Synthèse des enjeux / pré-programme du pôle

2.4.1 L'amélioration du rabattement « modes doux », une priorité absolue

- Un accès Nord de la gare aujourd'hui peu confortable
 - > une place de la gare organisée pour la voiture individuelle (absence de parvis piéton)
 - > une opportunité d'apaisement (entre les rues G. Boucher et des Osiers)
- Des liaisons piétonnes structurantes à traiter en priorité
 - > vers le centre-ville (rues G. Boucher + C. Grenthe / rue Docteur A. Calmette)
 - > le stationnement : une marge de manœuvre à saisir ?
- Une valorisation du rabattement vélo à poursuivre
 - > rue C. Grenthe, rue Thibivillers et axe Pasteur / de Gaulle : cibles dans le SDMA de la CAVP
- Un stationnement vélos à compléter
 - > vers un renforcement de l'offre au Nord et un développement sur la face Sud

2.4.2 Le plan de circulation du centre-ville, une contrainte et un levier d'action

- Des flux automobiles s'appuyant sur un nombre limité de voies
 - > lien RD14 / Jules César assuré par RD191 / Thibivillers / Carnot / G.Boucher
- Une place de la gare aujourd'hui en dehors des principaux flux automobiles
 - > car positionnée à l'Est du système Carnot / G.Boucher
 - > des pratiques dépose-minute au droit du giratoire RD191/Thibivillers (soit en amont de la gare)
- Un réseau d'espaces publics contraint mais seul levier d'amélioration des circulations douces
 - > leviers : suppression partielle du stationnement longitudinal et/ou mise en sens unique

2.4.3 Un rabattement automobile sur le pôle à encadrer

- Un usage du Parc-Relais à clarifier et un dimensionnement à questionner
 - > PR = 76 places avec une part d'occupation des usagers gare limitée (55%)
 - > un potentiel d'~115 places dédiées au stationnement de rabattement identifié aujourd'hui
- Un respect de la réglementation sur voirie à améliorer à l'échelle du quartier
 - > une offre réglementée mais une pratique illicite importante (~9% à l'échelle large)
- Une dépose/reprise minute à organiser

2.4.4 Un développement contraint de la desserte bus

- Une intermodalité SNCF / 95-19 à conforter sur la face Sud
 - > la RD14, support d'une offre bus à fort potentiel (donc à accompagner)
 - > un positionnement des quais à rapprocher du passage souterrain (pour plus de lisibilité)
- Le développement d'une offre structurante au Nord à considérer à l'échelle large
 - > compte-tenu de la configuration du réseau (contraint) d'espaces publics dans le centre-ville
 - > au regard des enjeux de maillage avec Beauchamp (accès par la Chaussée Jules César) et avec Herblay-sur-Seine (liaison entre les centres-villes+gares)
- L'information voyageurs dans une logique d'amélioration de l'intermodalité

2.4.5 Quel(le)s synergies/impacts avec les enjeux urbains ?

- Vers une densification urbaine à proximité directe de la gare
 - > nouveaux usagers de la gare / valorisation de la marche /renforcement de l'offre commerciale
- Quelle(s) fonction(s) développer sur les friches SNCF à l'Est de la face Nord ?
 - > création d'un parvis piétons en accroche avec le bâtiment voyageurs ?
 - > réorganisation du rabattement automobile (dépose / Parc Relais) ?
 - > mutualisation des fonctions avec les îlots en développement ?

3. LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉS

A partir des enjeux identifiés dans le cadre de la phase de diagnostic, Inddigo a élaboré plusieurs scénarios de réaménagement du pôle de Pierrelaye. Alors que la valorisation du rabattement piétons constitue l'élément de programme prioritaire, la deuxième phase d'étude a permis de faire émerger 3 scénarios répondant de manière contrastée à cet objectif.

3.1 Scénario n°1

Le scénario n°1 s'appuie sur une optimisation de la situation actuelle sans remise en cause de la place de la voiture individuelle dans l'organisation du pôle et de ses accès. Il proposait les actions suivantes :

- Aménagement d'un parvis compact au droit du bâtiment voyageurs
- Démolition de la halle SNCF implantée sur la friche SNCF
- Aménagement d'une dépose-minute dédiée sur la partie Ouest de la friche SNCF
- Aménagement d'un parking relais d'~115 places le long des voies ferrées (à l'Est de la rue Claude Grenthe)
- Maintien des boucles bus sur la face Sud avec repositionnement de l'arrêt « vers Argenteuil » en amont

3.2 Scénario n°2

Le scénario n°2 s'appuie sur une priorisation des modes actifs et proposait les actions suivantes :

- Démolition de la halle SNCF implantée sur la friche SNCF
- Aménagement d'un large parvis au droit du bâtiment voyageurs et à l'Est (jusqu'à la rue des Osiers)
- Mise en sens unique Ouest>Est de la place du 8 mai 1945 avec dépose-minute en amont de la gare
- Aménagement d'un parking relais d'~115 places le long des voies ferrées (à l'Est de la rue Claude Grenthe)
- Mise à sens unique de la rue Claude Grenthe et réaménagement en voie partagée
- Inversion des boucles bus sur la face Sud avec repositionnement des arrêts à proximité de la rue Calmette

3.3 Scénario n°3

Le scénario n°3 s'appuie sur une priorisation des modes actifs ainsi qu'un encadrement plus important des pratiques de stationnement et proposait les actions suivantes :

- Démolition de la halle SNCF implantée sur la friche SNCF
- Aménagement d'un parvis au droit du bâtiment voyageurs et à l'Est (jusqu'à la rue Claude Grenthe)
- Aménagement d'une dépose-minute sur la partie Est du parvis (avec possibilité de retournement)
- Aménagement d'un parking relais d'~115 places le long des voies ferrées (à l'Est de la rue Claude Grenthe)
- Mise à sens unique de la rue Claude Grenthe et réaménagement en voie partagée
- Inversion de la boucle 19 mars 1962 / de Gaulle / Calmette avec aménagement d'un arrêt unique

3.4 Choix du scénario

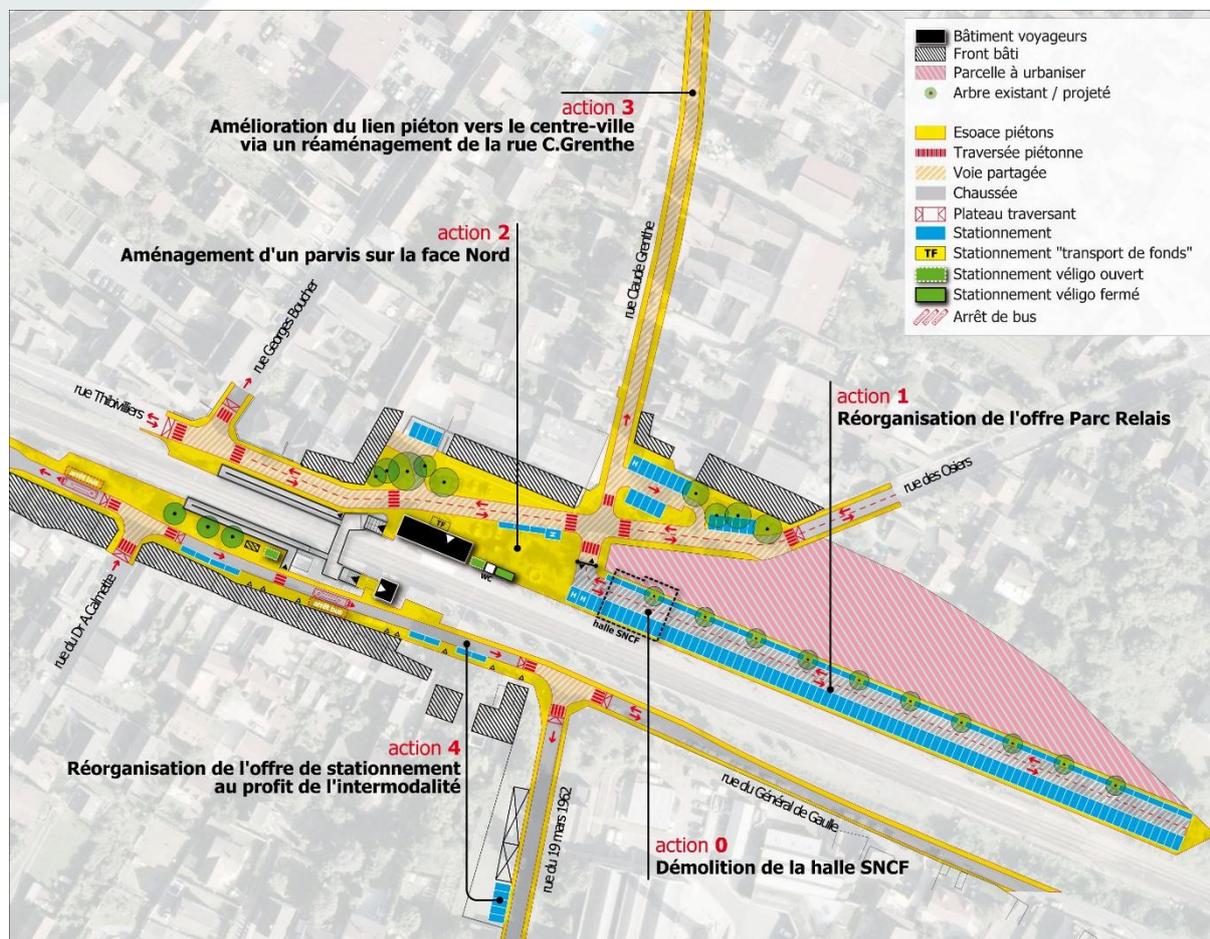
Au regard de l'enjeu d'émergence d'un parvis piéton à la hauteur de la part modale actuelle de la marche, le scénario n°3 a été validé lors du comité de pilotage du 17/10/2017. C'est sur cette base que les travaux d'approfondissement du scénario de réaménagement (phase 3) ont été menés.

Cette 3^{ème} phase d'étude a permis d'adapter le programme du pôle d'échanges aux évolutions de contexte identifiées sur le pôle. L'étude approfondie du scénario n°3 a ainsi été menée en intégrant un maintien des boucles viaires sur la face Sud et un large parvis piétons sur la face Nord (dépose-minute en ligne).

4. LE PROJET DE PÔLE

4.1 Parti d'aménagement

Dans la dynamique engagée dans les phases 1 et 2, le projet de pôle s'est attelé à participer au renforcement de l'attractivité du pôle, à l'amélioration des cheminements doux vers/depuis la gare, à l'encadrement des pratiques de rabattement automobile sur le pôle et plus largement à la dynamique urbaine engagée par la Ville de Pierrelaye.



Le projet d'aménagement s'appuie sur les actions suivantes :

- 0. Démolition de la halle SNCF
- 1. Réorganisation de l'offre Parc Relais
- 2. Aménagement d'un parvis sur la face Nord
- 3. Amélioration du lien piéton vers le centre-ville via un réaménagement de la rue Grenthe
- 4. Réorganisation de l'offre de stationnement au profit de l'intermodalité sur la rive Sud

4.2 Principes d'organisation par mode

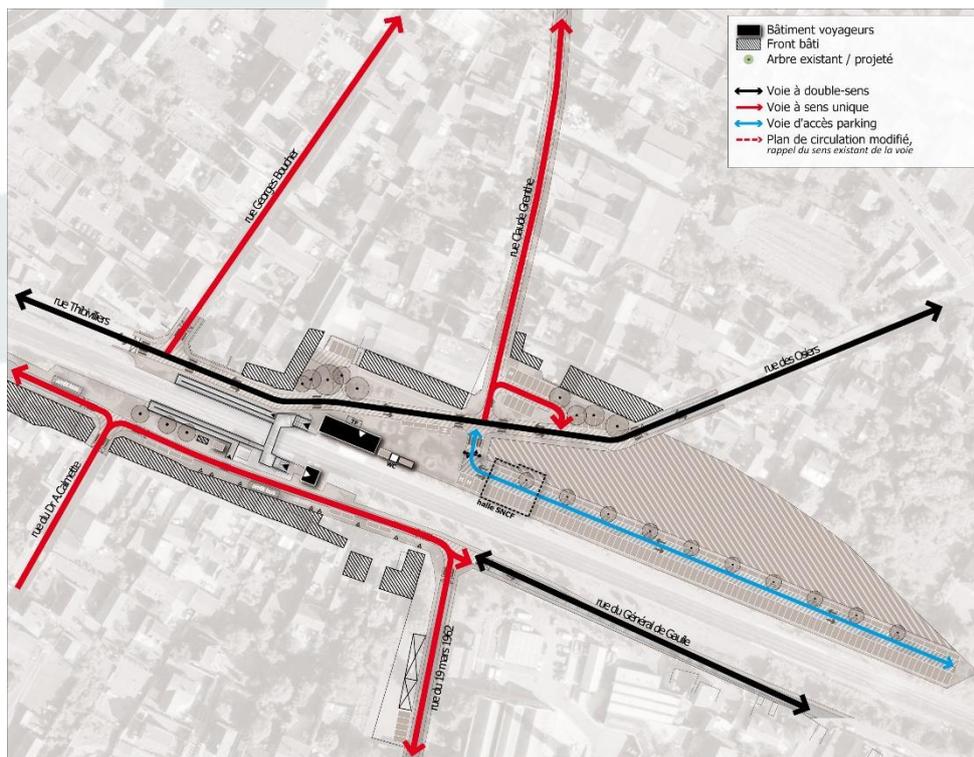
4.2.1 Organisation de la desserte routière

L'organisation proposée côté Nord est la suivante :

- Une desserte de la gare à double-sens
- La mise en sens unique de la rue C. Grenthe
- Un retournement de la dépose-minute via la placette Osiers/Grenthe
- Une mise à double sens de la rue des Osiers

L'organisation proposée côté Sud s'appuie sur le maintien des boucles viaries actuelles, à savoir :

- Une boucle en sens unique horaire Calmette / de Gaulle / 19 mars 1962
- Une boucle en sens unique antihoraire Calmette / Pasteur



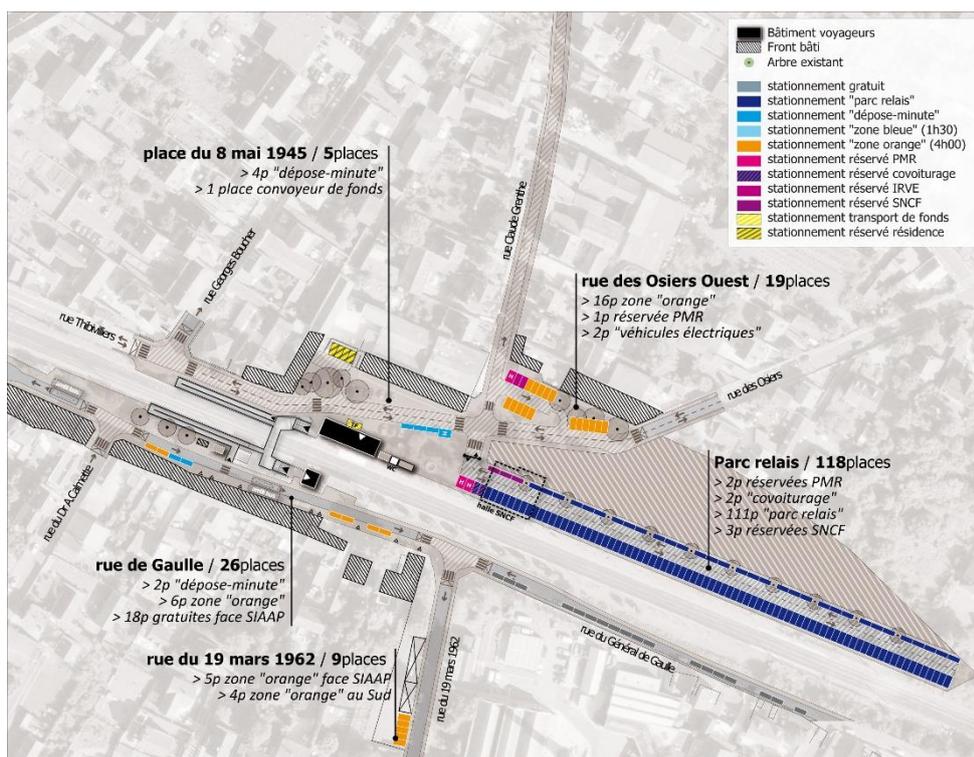
4.2.2 Organisation de l'offre de stationnement

L'organisation proposée côté Nord est la suivante :

- Place 8 mai 1945 = 5 places (4 places de dépose-minute + 1 place de transport de fonds)
- Rue Osiers Ouest = 19 places (16 places en zone orange + 1 place PMR + 2 places IRVE)
- Parc relais = 118p (111 places longue durée + 2 places PMR + 2 places covoiturage + 3 places SNCF)

L'organisation proposée côté Sud est la suivante :

- Rue Charles de Gaulle = 26 places (6 places en zone orange sur la section Ouest + 2 places de dépose-minute + 18 places gratuites sur la section Est)
- Rue du 19 mars 1965 = 9 places (5 places en zone face du SIAAP + 4 places en zone orange au Sud)



Ci-après une synthèse comparative entre l'offre actuelle et l'offre projetée

	offre actuelle										offre projet (nov.2019)									
	gratuit	payant	dépose minute	zone bleu	zone orange	réserve PR	réserve transport de fond	réserve construction	réserve véh. élec.	réserve SNCF	gratuit	payant	dépose minute	zone bleu	zone orange	réserve PR	réserve transport de fond	réserve construction	réserve véh. élec.	réserve SNCF
place du 8 mai 1945	12				9	3					5		4			(1)	1			
place rue des Osiers Ouest	24			11	9			2	2		19			16	1				2	
parking relais	73	73									118	111			2		2		3	
rue Général de Gaulle Ouest	12				12						8		2		6					
rue Général de Gaulle Est	18	18									18	18								
rue du 19 mars 1962	4				4						9									
bilan Nord sur voirie	36	0	0	0	11	18	3	0	2	2	0	0	0	0	16	1	1	0	2	0
bilan Nord sur PR	73	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	3
bilan Sud sur voirie	34	18	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0
total "secteur de référence"	143	91	0	0	11	34	3	0	2	2	0	0	0	31	3	1	2	2	3	3

4.2.3 Organisation de la desserte bus

L'organisation proposée côté Nord permet la desserte par le Pass'Navette sur le parvis.

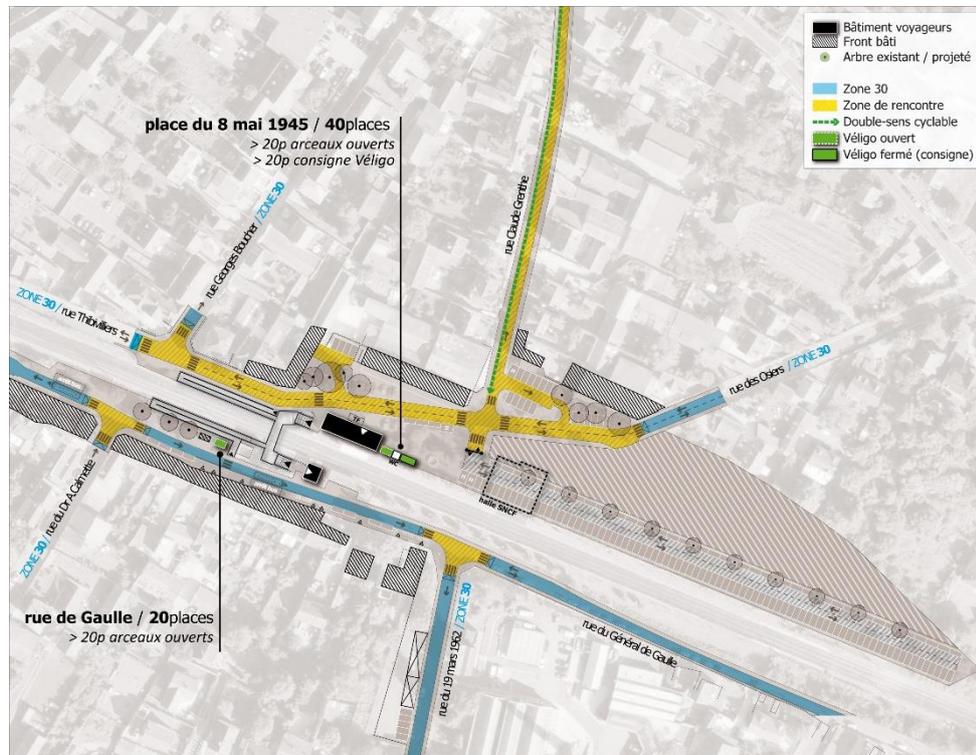
Côté Sud, l'organisation proposée s'appuie sur les éléments suivants :

- Un arrêt rapproché au droit de l'accès gare Sud, rue Charles de Gaulle au droit des escaliers (25m disponible). Il accueillera la ligne 95-19 direction Argenteuil / Ermont.
- Un arrêt existant conforté rue Pasteur accueillera les lignes 95-19 (direction Cergy) et 30-47. Par ailleurs, il constitue un arrêt potentiel pour la future ligne Herblay / Pierrelaye.

4.2.4 Organisation de la desserte cyclable

L'ensemble des voies en rabattement est réglementé en zone 30 alors que la section de voie au droit du parvis est aménagée en zone de rencontre. La rue Claude Grenthe passe en sens unique et est requalifiée en zone de rencontre (double sens cyclable donc possible).

La consigne Véligo est repositionnée le long des voies ferrées (pour assurer une plus grande ouverture du futur parvis) et des arceaux y sont implantés (20 places en consigne + 20 places en arceaux). Côté Sud, 20 places en arceaux sont implantées. Cette configuration permet d'anticiper une potentielle augmentation de la demande et donc un renforcement de l'offre de stationnement.



4.3 Détail des actions

4.3.1 Démolition de la halle SNCF

La démolition de la halle SNCF constitue une action préalable au réaménagement de la face Nord du pôle puisqu'elle libère un foncier permettant, notamment, de reconfigurer les espaces de stationnement.

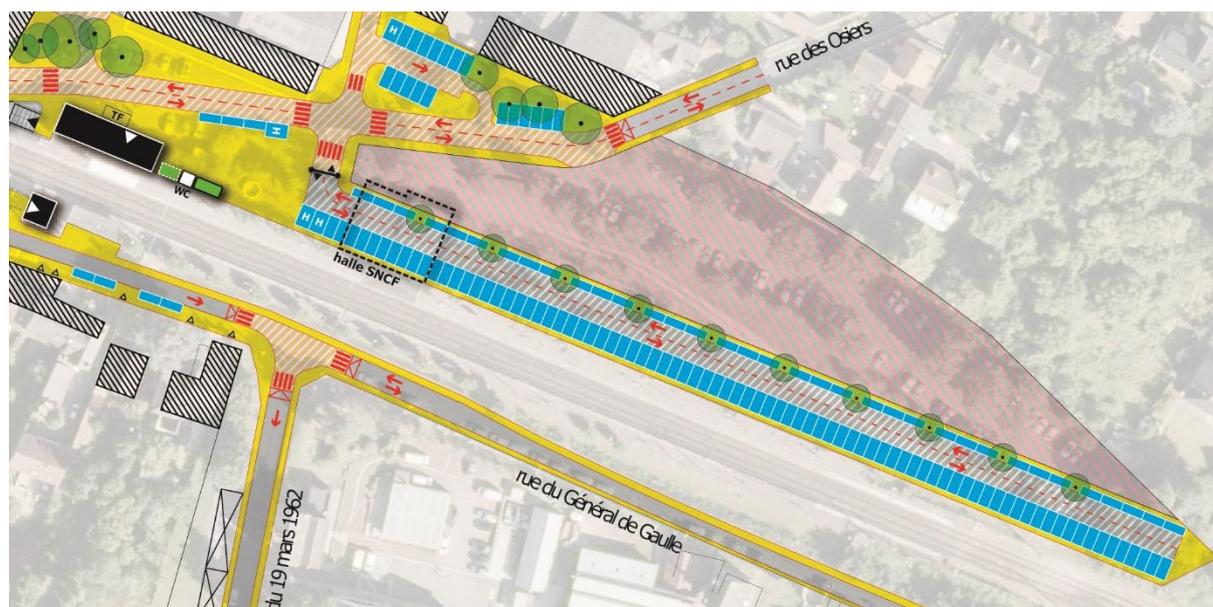
L'ancienne halle est implantée sur un foncier SNCF réseau. L'opération concerne la démolition, le désamiantage de l'atelier ainsi que la dépollution des sols et est envisagée, a priori, sans interruption de la circulation ferroviaire.

L'expertise SNCF a permis d'identifier une durée de travaux d'environ 4 mois avec un préavis de 6 mois (délai de réservation de ressources).



4.3.2 Aménagement d'un Parc Relais sur la rive Nord du faisceau ferré

L'analyse ciblée des pratiques de stationnement dans les 500m autour de la gare SNCF a mis en lumière des pratiques de stationnement mixte sur le parking actuel (76 places avec une part d'occupation des usagers gare limitée estimée à 55%) et un potentiel d'~115 places dédiées au stationnement de rabattement (sur la base de la campagne d'enquêtes de janvier 2017).

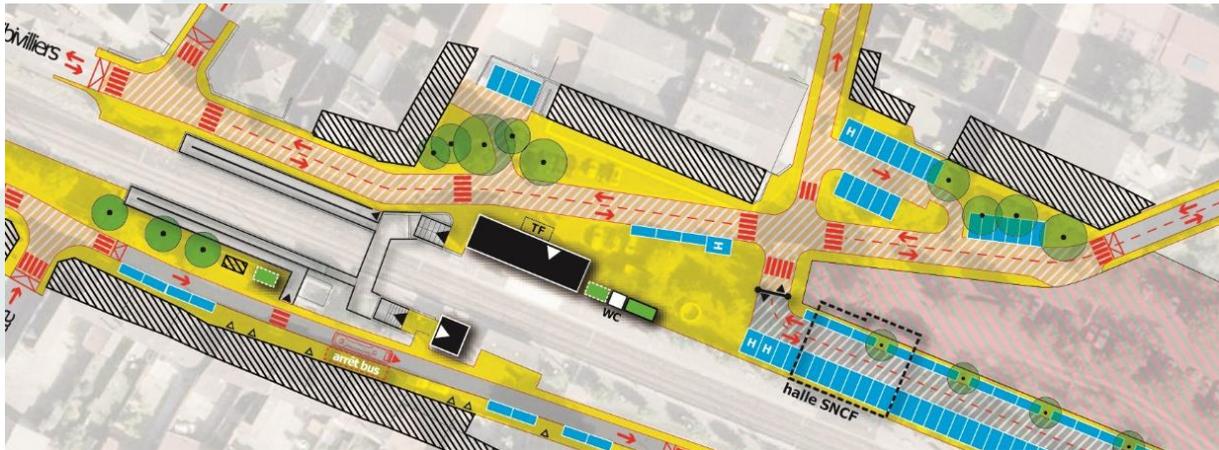


L'aménagement d'un espace de stationnement reconfiguré (et partiellement planté conformément au PLU) est proposé à l'Est du bâtiment voyageurs le long du faisceau ferré. La configuration de l'espace permet une organisation via une double rangée de places, l'une en longitudinale (côté Nord) et l'autre en perpendiculaire (côté Sud) pour une offre totale de 118 places. L'accès au parking (double barrière entrée/sortie) se fait depuis la place de la gare dans l'axe de la rue Claude Grenthe.

Parmi les 118 places proposées, plusieurs sont réservées à des usages spécifiques : 2 places PMR, 3 places réservées aux agents SNCF (pour maintenance et/ou agents en gare) et 2 places covoiturage (ce dernier volume pourrait être augmenté en fonction de l'évolution de la demande).

4.3.3 Création d'un parvis piétons sur la face Nord

La face Nord du pôle présente un caractère routier marqué (particulièrement au droit du bâtiment voyageurs). Avec une offre de stationnement répartie de part et d'autre de la place du 8 mai 1945, l'aménagement actuel de l'espace s'avère peu cohérent avec les pratiques de rabattement sur le pôle (70% à pied) et nécessite d'être repris dans l'objectif d'un rééquilibrage des fonctions en faveur des modes actifs. L'aménagement d'un parvis à l'échelle de la place du 8 mai 1945 permet de répondre à cet objectif.



La partie Ouest de la friche SNCF (délimité par le prolongement de la rue Claude Grenthe et le bâtiment voyageurs) est aménagée en un large espace piétonnier (70x25m) prolongé vers le Nord au pied de l'immeuble collectif (en face du bâtiment voyageurs) via la suppression d'une partie de l'offre de stationnement automobile. La circulation en double sens est maintenue devant la gare mais l'aménagement d'un plateau traversant est proposé depuis l'intersection avec la rue Georges Boucher jusqu'à l'accroche avec la rue des Osiers.

L'aménagement proposé intègre le maintien d'un accès aux places de stationnement privé au Nord de la place, un emplacement réservé pour le transport de fonds (devant la gare) ainsi que 3 places de dépose-minute et une place PMR en limite Sud de la partie circulée.

Un travail spécifique sur les matériaux et la végétalisation du parvis devra être mené dans le cadre de la phase d'étude suivante (AVP) afin d'assurer son homogénéité et la priorité aux piétons / vélos.

4.3.4 Requalification de la rue Claude Grenthe en zone de rencontre

La rue Claude Grenthe se présente comme un axe privilégié entre la gare et le centre-ville de Pierrelaye. A ce titre, la voie supporte une partie du rabattement piétons / vélos sur le pôle gare de Pierrelaye mais présente un profil particulièrement contraint (~7m) au regard des fonctions qu'elle assure aujourd'hui. Le double sens de circulation automobile et l'absence de trottoirs à la largeur réglementaire s'avèrent en effet peu compatibles avec l'importance du rabattement piétons sur le pôle (86% des habitants de Pierrelaye se rabattent à la marche).



Vue (vers le Nord) de la rue Claude Grenthe / Équilibre entre fonction circulatoire et vie locale

Dans ce contexte, la mise en sens unique de la voie et sa requalification en zone de rencontre (mise à niveau de l'ensemble du profil) permet de valoriser le lien vers le centre-ville depuis/vers la gare. Le périmètre de requalification intègre l'ensemble du linéaire de la voie (~230m) ainsi que le traitement du carrefour avec la rue Georges Boucher et la rue Léon Pelouse (point de convergence de voies en sens unique).

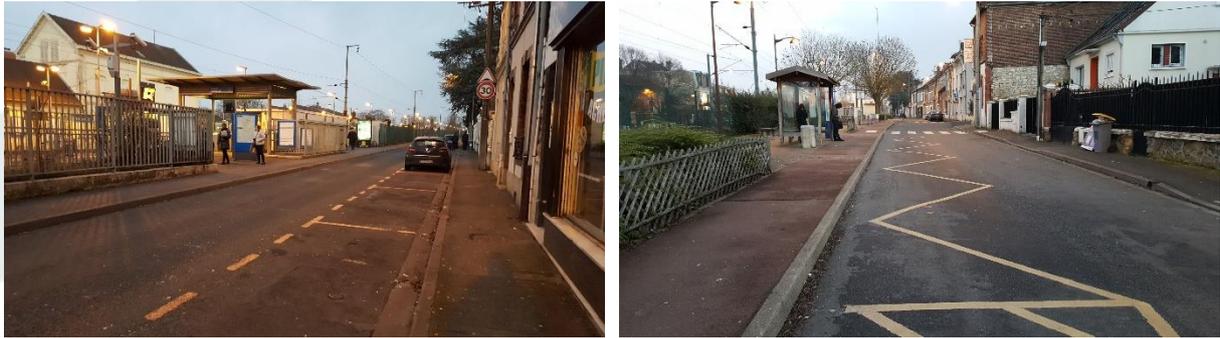
4.3.5 Réaménagement de la rue du Général de Gaulle

L'accès Sud de la gare SNCF et le passage souterrain (assurant le lien entre les 2 faces du pôle) sont directement connectés à l'axe Pasteur / Général de Gaulle alors que cette face Sud de la gare concentre les enjeux d'intermodalité avec le réseau bus (correspondance avec les lignes 95-19 et 30-47).

Le profil de la rue du Général de Gaulle se présente comme particulièrement contraint avec une largeur d'espace public (entre la limite du périmètre ferroviaire et le parcellaire privé au Sud) limité à 8,50 m et une répartition spatiale largement orienté vers les déplacements motorisés (3,60 m de voie de circulation, 2 m de stationnement longitudinal et 1,40 m de trottoir de part et d'autre).

Dans une logique d'amélioration de l'intermodalité sur la face Sud du pôle, la section Ouest de la rue du Général de Gaulle est réaménagée. L'arrêt actuellement implanté à l'extrémité Nord de la rue du 19 mars 1962 (direction Argenteuil de la ligne 95-19) est déplacé à proximité directe de l'accès Sud de la gare (soit ~80 m en amont de

l'arrêt existant). Les places de stationnement existantes sur ce secteur sont supprimées et l'espace ainsi libéré vient augmenter la surface de trottoir de la rive Sud de l'axe.



Vue (vers l'Ouest) de la rue du Général de Gaulle / Vue (vers l'Ouest) de la rue Pasteur

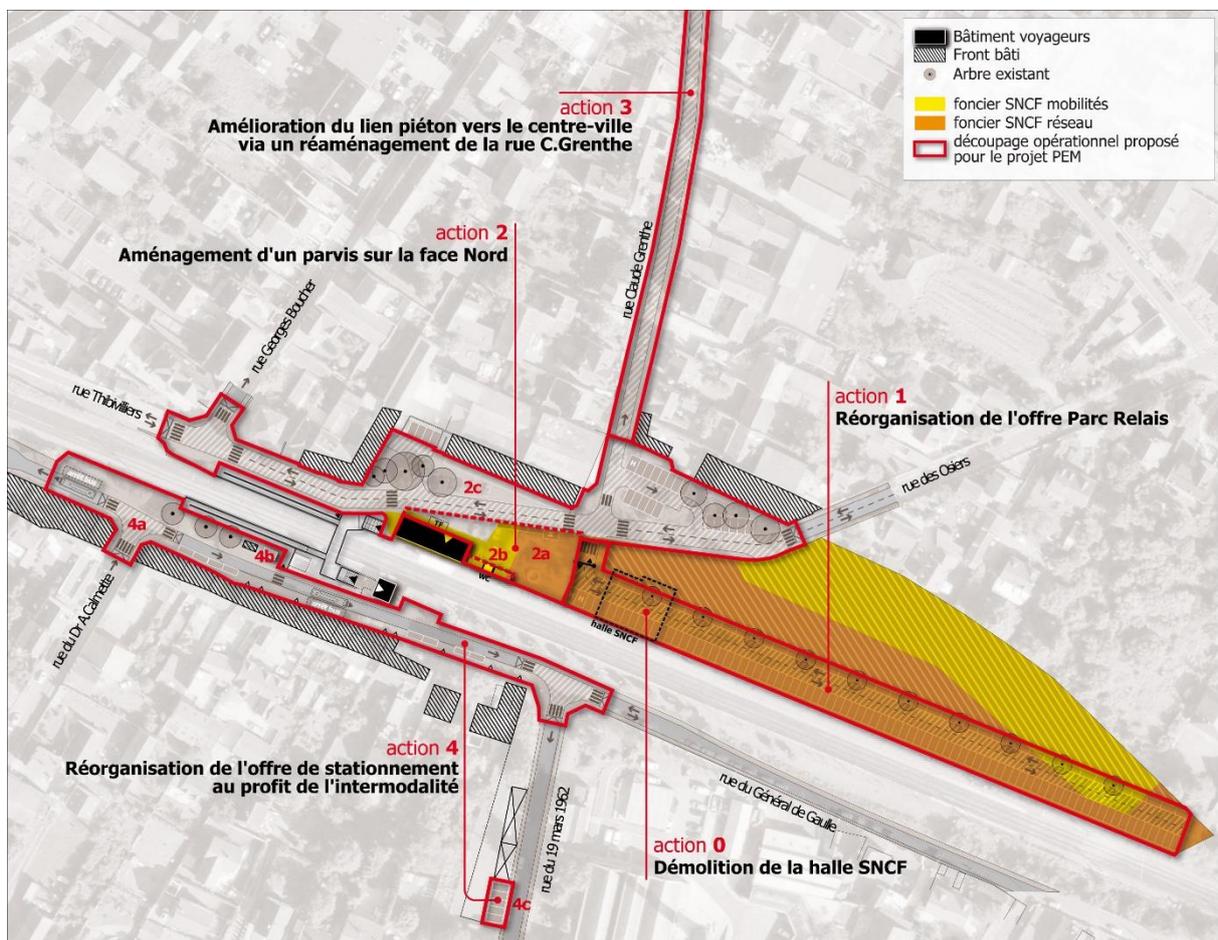
L'arrêt existant sur la rue Pasteur (ligne 30-47 + direction Cergy pour la ligne 95-19) est conforté et son accessibilité améliorée via notamment l'aménagement d'un plateau surélevé traversant à l'intersection Pasteur / Calmette / de Gaulle. Un aménagement similaire est proposé sur l'intersection de Gaulle / 19 mars 1962.

4.4 Conditions de mise en œuvre opérationnelle

4.4.1 Découpage opérationnel

Sur la base du plan d'aménagement précédemment détaillé, le découpage opérationnel suivant est proposé :

- Action 0 : Démolition de la halle SNCF
> portage (foncier SNCF) : SNCF / coût estimatif : 392 00 € HT
- Action 1 : Aménagement d'un nouveau parking (118 places) sur la rive Nord du faisceau ferré
> portage (foncier SNCF) : SNCF / coût estimatif : 804 000 € HT
- Action 2 : Aménagement d'un parvis piéton sur la face Nord du pôle
> portage 2a/ parvis piétons (foncier SNCF + une partie publique) : SNCF / coût estimatif : 230 000 € HT
> portage 2b/ stationnement vélos (foncier SNCF) : SNCF / coût estimatif : 14 000 € HT
> portage 2c/ reste de l'action (foncier public) : CAVP / coût estimatif : 967 000 € HT
- Action 3 : Réaménagement de la rue Claude Grenthe en zone de rencontre
> portage (foncier public) : Ville / coût estimatif : 473 000 € HT
- Action 4 : Réaménagement de la section Ouest de la rue du Général de Gaulle
> portage 4a+4c/ requalification de Gaulle (foncier public) : CAVP / coût estimatif : 408 000 € HT
> portage 4b/ stationnement vélos (foncier public) : CAVP / coût estimatif : 7 000 € HT



[Note spécifique février 2022] L'équilibre financier de l'action n°1 (parking relais) s'avère précaire au regard du coût à la place important (parking de petite taille + proximité immédiate avec les voies ferrées + évolutions réglementaires augmentant le nombre de places électriques à équiper). La phase d'étude AVP devra préciser le coût de l'action et stabiliser la répartition des financiers prévisionnels ici identifiés (portage par la SNCF avec une prise en charge financière de 30% de l'opération).

4.4.2 Tableau de financement

Action (n° / intitulé)	propriétaire foncier	MOA	gestionnaire	Conditions de financement (DFM)	montant (en € HT)	Financiers								
						I.D.F. Mobilités	CA Val Pairsis	Ville	SNCF					
Action 0 / Démolition de la halle SNCF	SNCF	SNCF	sans objet	à préciser	392 000 €	70%	15%	0%	15%	274 400 €	58 800 €	- €	- €	58 800 €
Action 1 / Réorganisation de l'offre Parc Relais	SNCF	SNCF	EFFRIA	Schéma Directeur Parc Relais	804 000 €	70%	- €	- €	30%	562 800 €	- €	- €	- €	241 200 €
Action 2 / Réaménagement de la place de la gare (8 mai 1945)					1 211 000 €					851 900 €	290 100 €	- €	- €	69 000 €
2a- Aménagement d'un parvis piétons dans la continuité du PR	SNCF + Ville	SNCF	Ville	Aménagements intermodaux, voirie et accessibilité	230 000 €	70%	- €	- €	30%	161 000 €	- €	- €	- €	69 000 €
2b- Réorganisation de l'offre de stationnement vélos	SNCF	SNCF	SNCF	Schéma Directeur Stationnement Vélos	14 000 €	100%	- €	- €	- €	14 000 €	- €	- €	- €	- €
2c- Requalification de la voie et aménagement de la rive Nord de la place	Ville	CAVP	Ville	Aménagements intermodaux, voirie et accessibilité	957 000 €	70%	30%	250 000 €	- €	675 900 €	- €	- €	- €	- €
Action 3 / Réaménagement de la rue Claude Grenthe	Ville	Ville	Ville	Aménagements intermodaux, voirie et accessibilité	473 000 €	70%	0%	- €	30%	331 100 €	- €	141 900 €	- €	- €
Action 4 / Réorganisation de la rue de Gaulle au profil de l'intermodalité					415 000 €					290 500 €	124 500 €	- €	- €	- €
4a- Aménagement d'un parvis piétons + dépose-minute	Ville + SIAAP	CAVP	Ville	Aménagements intermodaux, voirie et accessibilité	393 000 €	70%	30%	275 100 €	- €	275 100 €	117 900 €	- €	- €	- €
4b- Implantation d'une offre de stationnement vélos				Schéma Directeur Stationnement Vélos	7 000 €	70%	30%	4 900 €	- €	4 900 €	2 100 €	- €	- €	- €
4c- Aménagement de 5 places de stationnement rue du 19 mars 1962				Aménagements intermodaux, voirie et accessibilité	15 000 €	70%	30%	10 500 €	- €	10 500 €	4 500 €	- €	- €	- €
Total des financements PDU au titre du pôle					3 295 000 €			2 310 700 €		2 310 700 €	473 400 €	141 900 €	369 000 €	- €
Total des financements au titre des acquisitions foncières					à préciser			- €		- €	- €	- €	- €	- €

5. ANNEXES

5.1 Chiffrage détaillé des actions

Action 0 / Démolition de la halle SNCF	Unité	Prix Unitaire en € (HT)	Quantité	Coût € HT
Terrassement (sur 75 cm)	m ³	396 000 €	1	396 000 €
SOUS-TOTAL				396 000 €

Action 1 / Réorganisation de l'offre Parc Relais	Unité	Prix Unitaire en € (HT)	Quantité	Coût € HT
Terrassement (sur 75 cm)	m ³	25 €	2241	56 035 €
Structure+enrobé chaussée lourde	m ²	80 €	2972	237 760 €
Structure+pose d'un revêtement type béton désactivé	m ²	135 €	230	31 050 €
Plantation d'arbres	unité	1 600 €	10	16 000 €
Candélabres (H=7m et 1 pour 200m ²)	unité	5 000 €	16	80 050 €
Contrôle d'accès / génie civil	unité	14 500 €	2	29 000 €
Contrôle d'accès / barrières	unité	17 200 €	2	34 400 €
Caisse automatique	unité	7 500 €	1	7 500 €
Mobilier urbain / signalisation horizontale et verticale	m ²	5 €	3202	16 010 €
Réseaux divers	m ²	30 €	3202	96 060 €
Surcoût des aléas	~ 15 %			91 000 €
Coûts maîtrise d'œuvre / maîtrise d'ouvrage	~ 18 %			109 000 €
SOUS-TOTAL				804 000 €

Action 2ab / Aménagement d'un parvis sur la face Nord	Unité	Prix Unitaire en € (HT)	Quantité	Coût € HT
Démolition de l'existant	m ²	30 €	342	10 260 €
Terrassement (sur 75 cm)	m ³	25 €	561	14 025 €
Réseaux divers sur secteur à viabiliser	m ²	30 €	609	18 270 €
Structure+pose d'un revêtement type béton désactivé	m ²	135 €	577	77 828 €
Structure+enrobé chaussée lourde	m ²	80 €	297	23 720 €
Mobilier urbain	m ²	12 €	452	5 418 €
Candélabres (H=7m et 1 pour 200m ²)	unité	5 000 €	4	18 700 €
Réseaux divers	m ²	15 €	342	5 130 €
Stationnement vélos (arceaux)	unité	250 €	20	5 000 €
Déplacement de la consigne Véligo (consigne)	forfait	5 000 €	1	5 000 €
Surcoût des aléas	~ 15 %			28 000 €
Coûts maîtrise d'œuvre / maîtrise d'ouvrage	~ 18 %			33 000 €
SOUS-TOTAL				244 000 €

Action 2c / Aménagement d'un parvis sur la face Nord (chaussée+placette)	Unité	Prix Unitaire en € (HT)	Quantité	Coût € HT
Démolition de l'existant	m ²	30 €	3356	100 680 €
Terrassement (sur 50 cm)	m ³	25 €	1678	41 950 €
Structure+pose d'un revêtement type béton désactivé	m ²	135 €	1764	238 140 €
Structure+enrobé chaussée lourde	m ²	80 €	1759	140 680 €
Mobilier urbain	m ²	12 €	1764	21 168 €
Candélabres (H=7m et 1 pour 200m ²)	unité	5 000 €	17	83 900 €
Réseaux divers	m ²	30 €	3356	100 680 €
Surcoût des aléas	~ 15 %			109 000 €
Coûts maîtrise d'œuvre / maîtrise d'ouvrage	~ 18 %			131 000 €
SOUS-TOTAL				967 000 €

Action 3 / Réaménagement de la rue Claude Grenthe	Unité	Prix Unitaire en € (HT)	Quantité	Coût € HT
Démolition de l'existant	m ²	30 €	1640	49 200 €
Terrassement (sur 50 cm)	m ³	25 €	820	20 500 €
Structure+pose d'un revêtement type béton désactivé	m ²	135 €	820	110 700 €
Structure+enrobé chaussée lourde	m ²	80 €	820	65 600 €
Mobilier urbain	m ²	12 €	1640	19 680 €
Candélabres (H=7m et 1 pour 200m ²)	unité	5 000 €	8	41 000 €
Réseaux divers	m ²	30 €	1640	49 200 €
Surcoût des aléas	~ 15 %			53 000 €
Coûts maîtrise d'œuvre / maîtrise d'ouvrage	~ 18 %			64 000 €
SOUS-TOTAL				473 000 €

Action 4 / Réorganisation de la rue de Gaulle au profil de l'intermodalité	Unité	Prix Unitaire en € (HT)	Quantité	Coût € HT
Démolition de l'existant	m ²	30 €	2623	78 690 €
Terrassement (sur 50 cm)	m ³	25 €	38	938 €
Pose d'un revêtement type béton désactivé	m ²	95 €	1644	156 180 €
Enrobé chaussée lourde	m ²	50 €	1059	52 950 €
Abris bus	unité	8 000 €	2	16 000 €
Réseaux divers	m ²	30 €	75	2 250 €
Stationnement vélos (arceaux)	unité	250 €	20	5 000 €
Surcoût des aléas	~ 15 %			47 000 €
Coûts maîtrise d'œuvre / maîtrise d'ouvrage	~ 18 %			56 000 €
SOUS-TOTAL				415 000 €