



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#) 

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : / /

Dossier complet le : / /

N° d'enregistrement :

1 Intitulé du projet

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Raison sociale

N° SIRET

Type de société (SA, SCI...)

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

Prénom(s)

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

4.2 Objectifs du projet

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux



4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement



4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).



4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	<input type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input type="checkbox"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

 Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1		<input type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Nom

Prénom

Qualité du signataire

À

Fait le / /

Le directeur des infrastructures,

Arnaud CROLAIS

Signature du (des) demandeur(s)



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

REAMENAGEMENT POLE GARE LE BOURGET - DRANCY

Examen au cas par cas

Annexe 2 : SANS OBJET

pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy



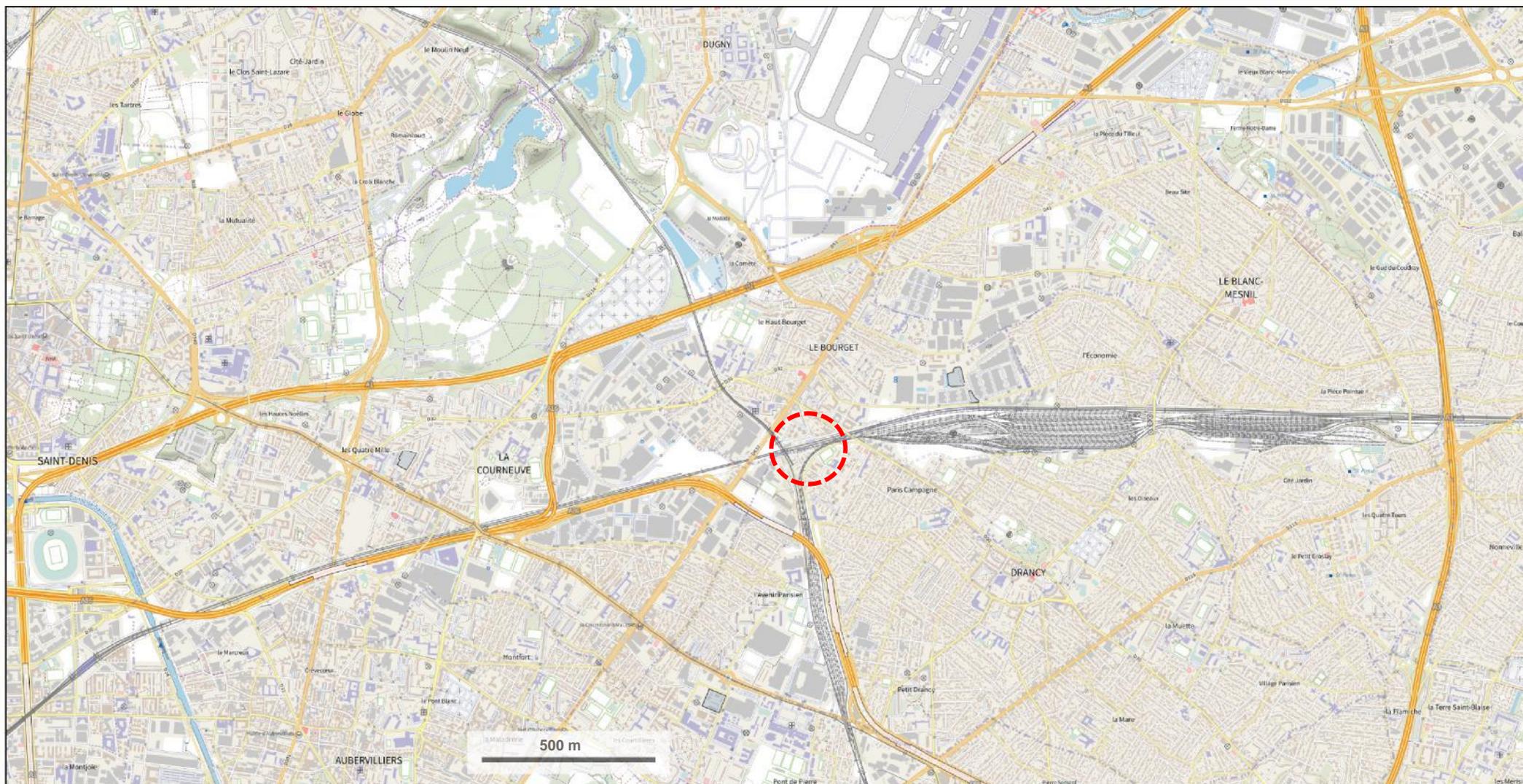
RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

REAMENAGEMENT POLE GARE LE BOURGET - DRANCY

Examen au cas par cas

Annexe 3 : Plan de situation



© IGN 2023 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Longitude : 2° 25' 41" E
Latitude : 48° 56' 01" N

Localisation du projet – Adresses et communes d'implantation

Sur la commune de Drancy : au niveau des adresses suivantes :

- 1 place de la Grande Ceinture 93700 Drancy – zone dite du « triangle ferroviaire » pour les prolongements de voiries et la création du parking silo.
- 7 Rue des Cheminots 93700 Drancy - pour la création de l'ouvrage cadre de passage sous les voies de fret.

Sur la commune de Le Bourget : 2 Place des Déportés 93350 Le Bourget



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy



REAMENAGEMENT POLE GARE LE BOURGET - DRANCY

Examen au cas par cas
Annexe 4 : Reportage Photo



Vues depuis les quais du RER B direction Aéroport Roissy CDC



Photo 1 - EGIS 30/10/23



Photo 2 - EGIS 30/10/23

Vue sous le passage des voies du RER B



Photo 3 - EGIS 30/10/23

Vues depuis la Place de la grande ceinture, entre les voies ferrées et la zone SNCF du triangle ferroviaire

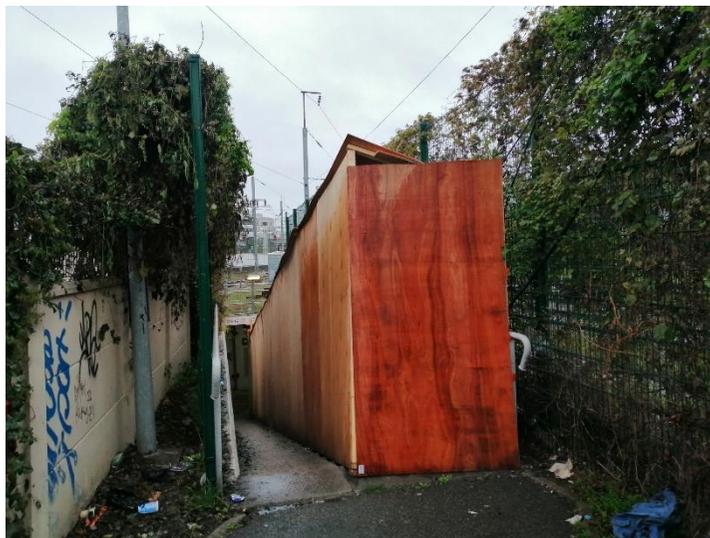


Photo 4 - EGIS 30/10/23



Photo 5 - EGIS 30/10/23

Vues du passage sous les voies du T11



Photo 6 - EGIS 30/10/23



Photo 7 - EGIS 30/10/23

Vues depuis la rue de la butte



Photo 8 - EGIS 30/10/23



Photo 9 - EGIS 30/10/23



Photo 10 - EGIS 30/10/23



Photo 11 - EGIS 30/10/23

Vue du passage pour piétons de la rue de la Butte à la Place de la Grande Ceinture



Photo 12 - EGIS 30/10/23

Vues depuis la rue de la Butte



Photo 13 - EGIS 30/10/23



Photo 14 - EGIS 30/10/23

Vues de la rue du Chevalier de la Barre



Photo 15 - EGIS 30/10/23



Photo 16 - EGIS 30/10/23



Photo 17 - EGIS 30/10/23



Photo 18 - EGIS 30/10/23

Vues depuis le parvis de la gare de RER B – Le Bourget

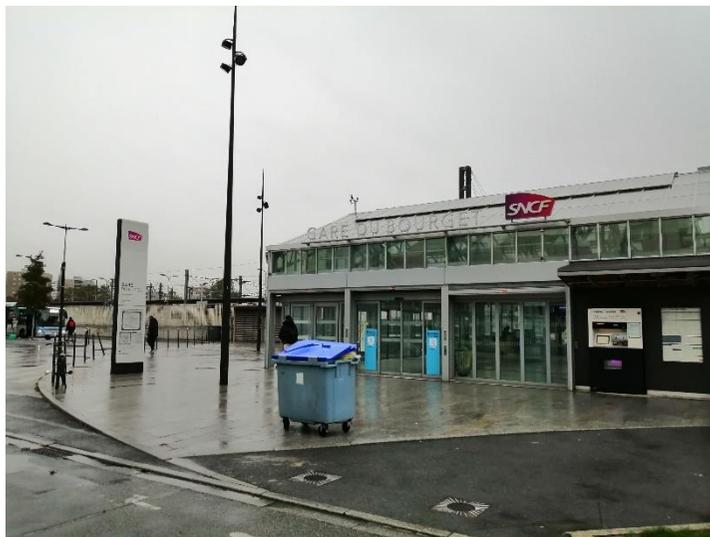


Photo 19 - EGIS 30/10/23



Photo 20 - EGIS 30/10/23



Photo 21 - EGIS 30/10/23



Photo 22 - EGIS 30/10/23

Vues depuis les quais du T11 en direction du triangle ferroviaire (23, 24) et de la commune du Bourget



Photo 23 - EGIS 30/10/23



Photo 24 - EGIS 30/10/23



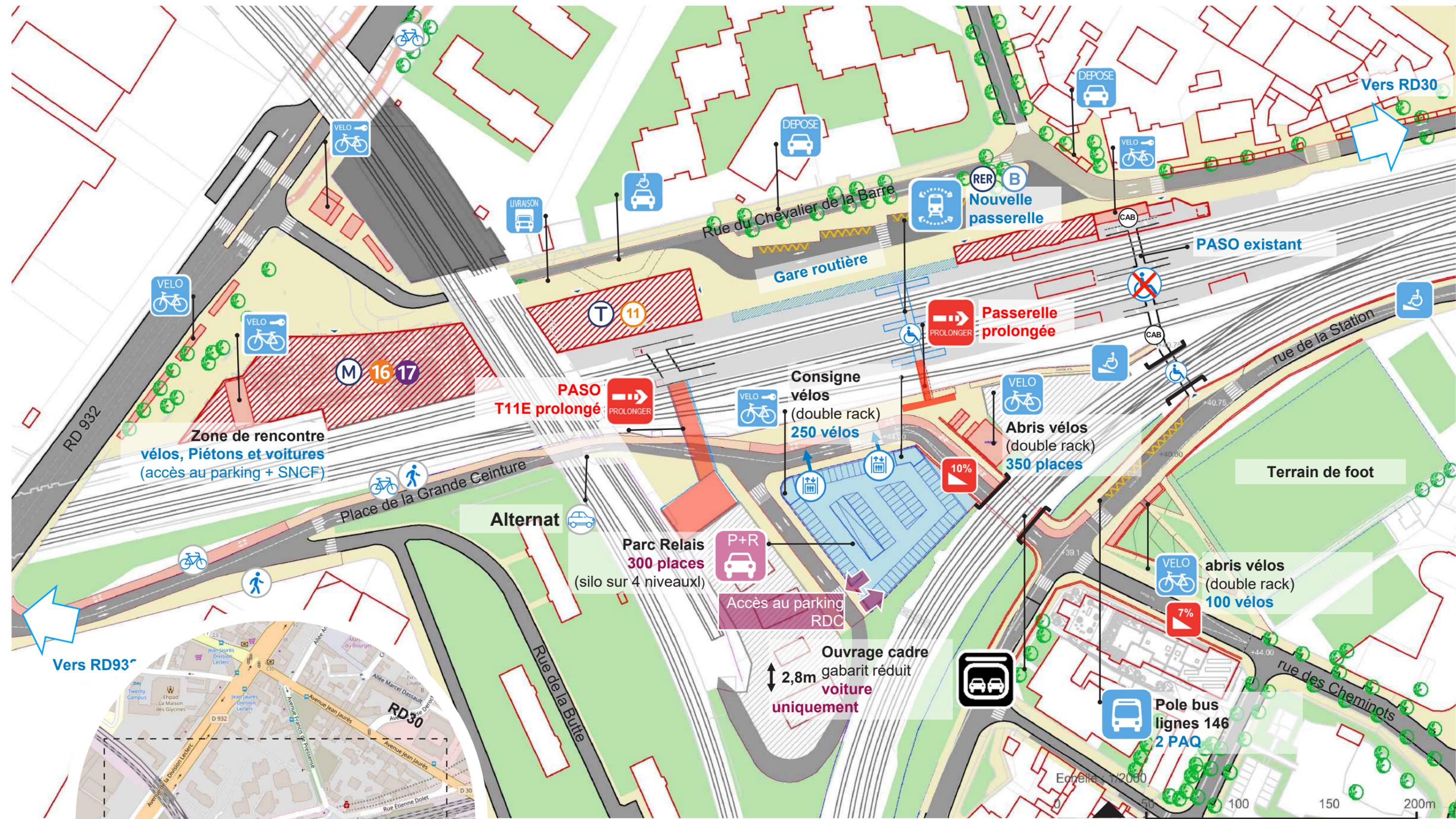
Photo 25 - EGIS 30/10/23



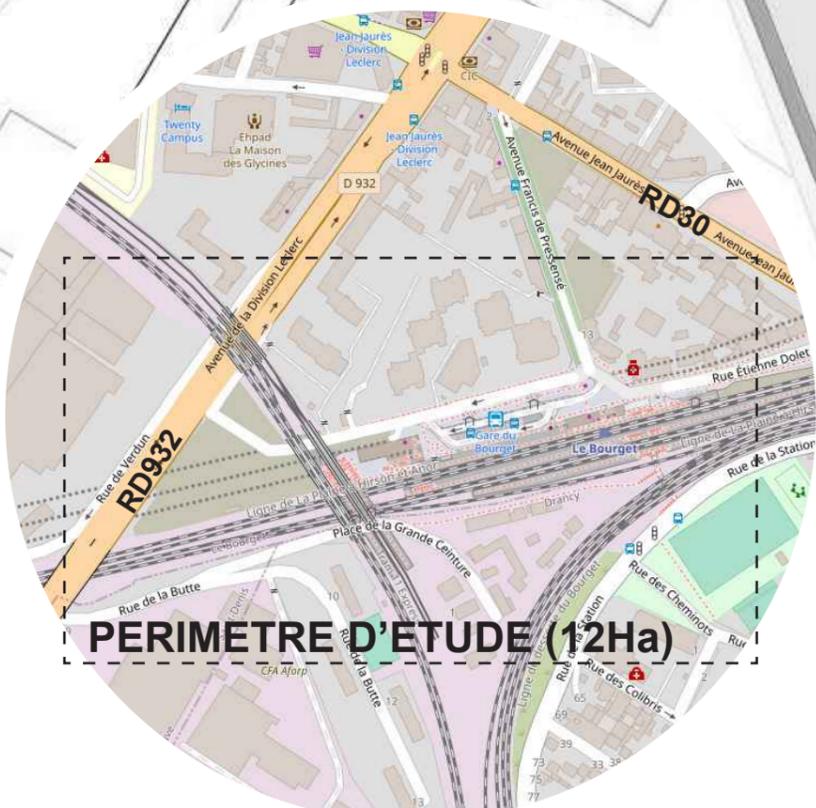
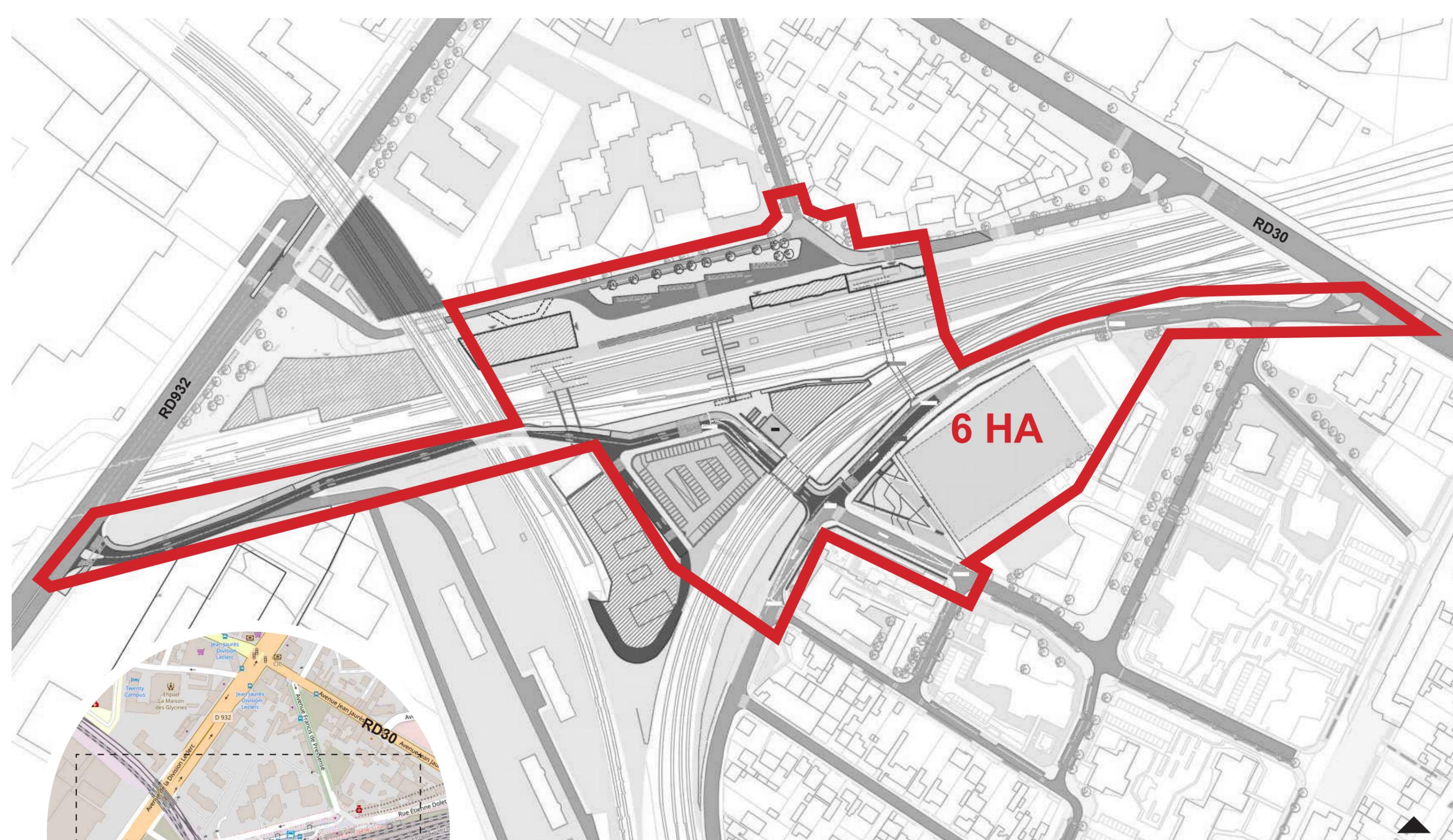
 RÉAMÉNAGEMENT
Pôle Le Bourget-Drancy

**REAMENAGEMENT
POLE GARE LE BOURGET - DRANCY**

**Examen au cas par cas
Annexe 5 : Plan du projet**



POLE GARE DE DRANCY LE BOURGET
PLAN MASSE DU PROJET



POLE GARE DE DRANCY LE BOURGET
TERRAIN D'ASSIETTE DE L'OPERATION



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

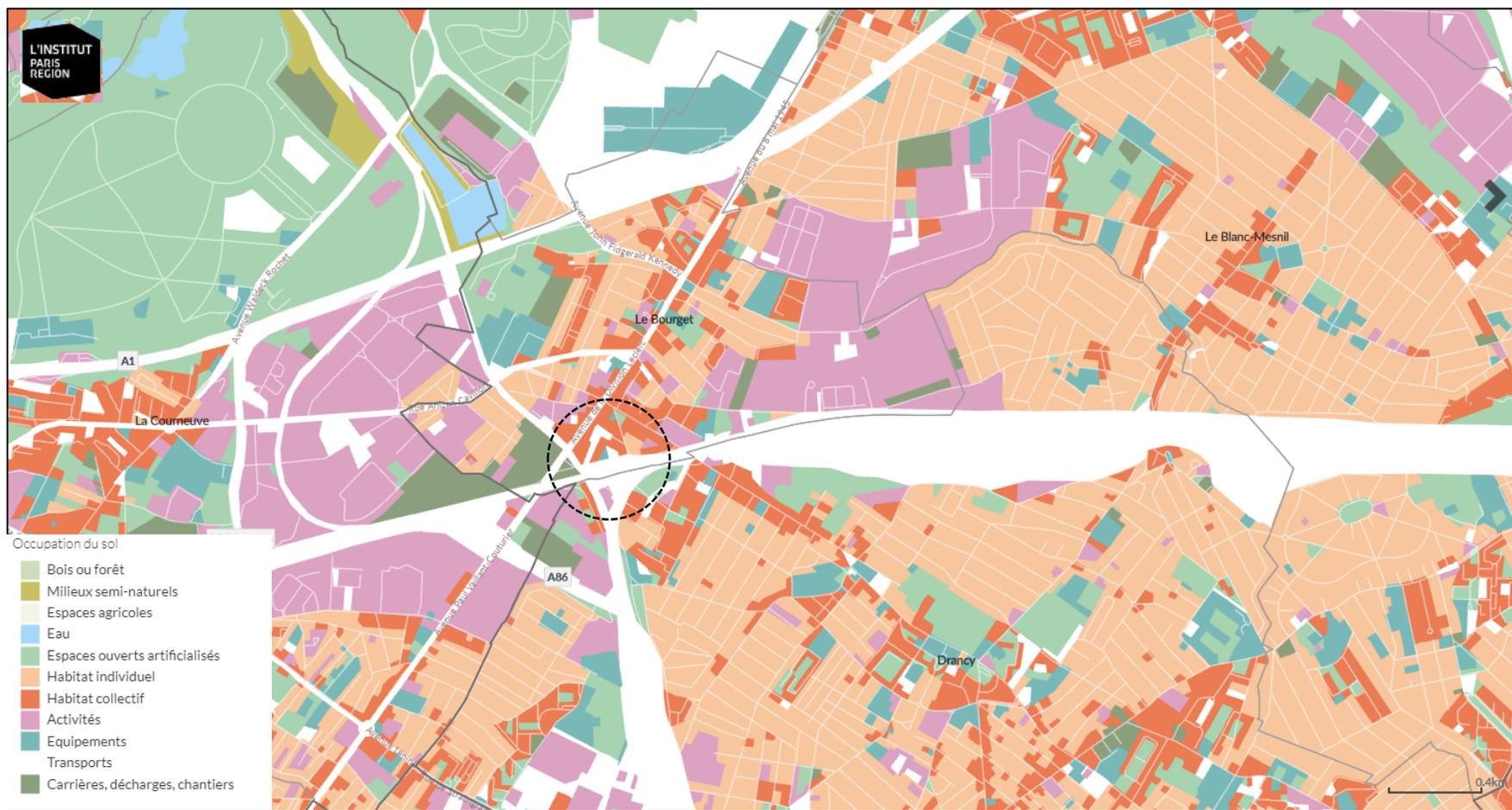


REAMENAGEMENT POLE GARE LE BOURGET - DRANCY

Examen au cas par cas

Annexe 6 : Occupation du sol





Source : MOS 2021 : [Cartoviz - L'occupation du sol en 2021 \(institutparisregion.fr\)](http://cartoviz.institutparisregion.fr)



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

REAMENAGEMENT POLE GARE LE BOURGET - DRANCY

Examen au cas par cas

Annexe 7 : Sites Natura 2000



Sites Natura 2000 de Seine-Saint-Denis

© IGN 2023 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Longitude : 2° 26' 45" E
Latitude : 48° 56' 33" N

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| 1. Parc de l'Ile-Saint-Denis | 7. Bois de Bernouille |
| 2. Parc Georges-Valbon | 8. Coteaux de l'Aulnoye |
| 3. Parc du Sausset | 9. Forêt régionale de Bondy |
| 4. Bois de la Tussion | 10. Parc de la Fosse Maussoin |
| 5. Parc forestier de la Poudrerie | 11. Promenade de la Dhuis |
| 6. Bois de Chelles | 12. Plateau d'Avron |



RÉAMÉNAGEMENT

Pôle Le Bourget-Drancy

REAMENAGEMENT POLE GARE LE BOURGET - DRANCY

Examen au cas par cas

Annexe 8 : Notice descriptive du
projet

pole-lebourget-drancy.iledefrance-mobilites.fr



Sommaire

1 Contexte	3
1.1. Le contexte général	4
1.2. Les caractéristiques urbaines du pôle.....	6
1.3. Les flux d'échanges au sein du pôle	10
1.4. Répartition sur le pôle gare et part modale des voyageurs.....	13
2 Présentation du projet.....	14
2.1. Enjeux et objectif	15
2.2. Principales caractéristiques.....	22
2.3. Périmètre opérationnel du projet	27
2.4. Phasage	29

Table des illustrations

Figure 1 Plan de situation du pôle Le Bourget-Drancy par rapport à Paris (source : Géoportail IGN) ...	4
Figure 2 Périmètre élargi (Source : IDFM, openstreetmap)	6
Figure 3 Plan masse du quartier Baillet (source Ville de Drancy)	8
Figure 4 Photo aérienne du secteur Sablière (source google earth)	9
Figure 5 Opérations immobilières et projets urbains (source Egis)	9
Figure 6 Parts modales 2015 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)	10
Figure 7 Voyageurs arrivant gare 2030 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)	11
Figure 8 parts modales 2030 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)	13
Figure 9 Réaménagement de la gare routière Nord avec maintien de l'intermodalité prévue devant la gare M16-17 et le long de la rue du Chevalier de la Barre (source : EGIS)	15
Figure 10 Les grands objectifs du pôle gare (source : EGIS)	16
Figure 11 Programmation du stationnement vélos (source : Egis)	17
Figure 12 Réorganisation du système bus (source : Egis)	18
Figure 13 Inversion du sens unique de la rue Hoche pour limiter le shunt par la voie nouvelle	19
Figure 14 Coupes de principe : décaissement des rues de la Station et des Cheminots (source : Egis)	20
Figure 15 Coupe de principe de l'ouvrage cadre (source : Egis)	20
Figure 16 Coupes de principe des aménagements possibles sous le pont-rail du T11Express en déplaçant de quelques centimètres la clôture existante de la SNCF (source : Egis)	21
Figure 17 Vues de la place de la Grande Ceinture sous l'ouvrage du T11 Express (source SNCF Réseau)	21
Figure 18 Schéma d'ensemble (source : Egis)	22
Figure 19 Schéma des cheminements piétons (source : Egis)	23
Figure 20 Cheminement piéton depuis Drancy (non PMR) (source : Egis)	24
Figure 21 Cheminement PMR depuis Drancy (source : Egis)	24
Figure 22 Schéma des cheminements cyclables (source : Egis)	25
Figure 23 Schéma de la desserte du 146 (source : Egis)	26
Figure 24 Phasage sommaire (source : Egis)	30



1

Contexte

1.1. LE CONTEXTE GENERAL

1.1.1. Contexte du pôle

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

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

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

- Le projet a fait l'objet d'un Dossier d'orientations et de caractéristiques principales approuvé par le Conseil d'Ile de France Mobilités le 07 décembre 2022, soumis à une concertation publique du 23 janvier au 7 février 2023 au titre du Code de l'environnement art L121-8 et suivants. Le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil d'Ile de France Mobilités le 28 juin 2023 (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/gare-reamenagement-pole-le-bourget-drancy>).

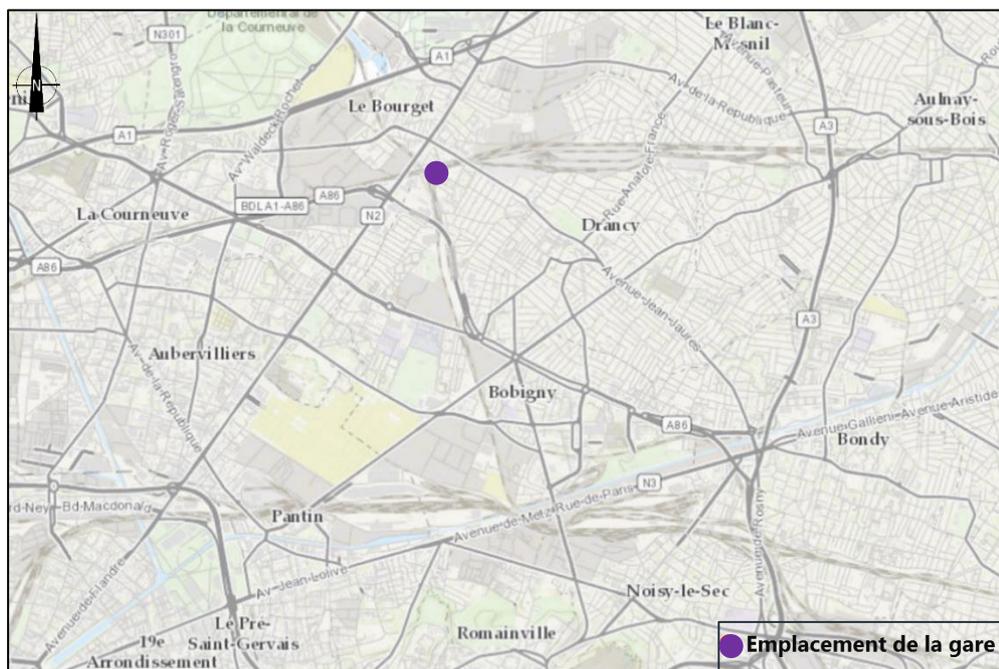


Figure 1 Plan de situation du pôle Le Bourget-Drancy par rapport à Paris (source : Géoportail IGN)

1.1.2. Les acteurs du projet

Le projet de réaménagement du pôle gare Le Bourget- Drancy porté par Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités en Ile-de-France et maître d'ouvrage des études.

Le projet est élaboré en partenariat avec :

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



1.2. LES CARACTERISTIQUES URBAINES DU POLE

1.2.1. Les périmètres du pôle-gare

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

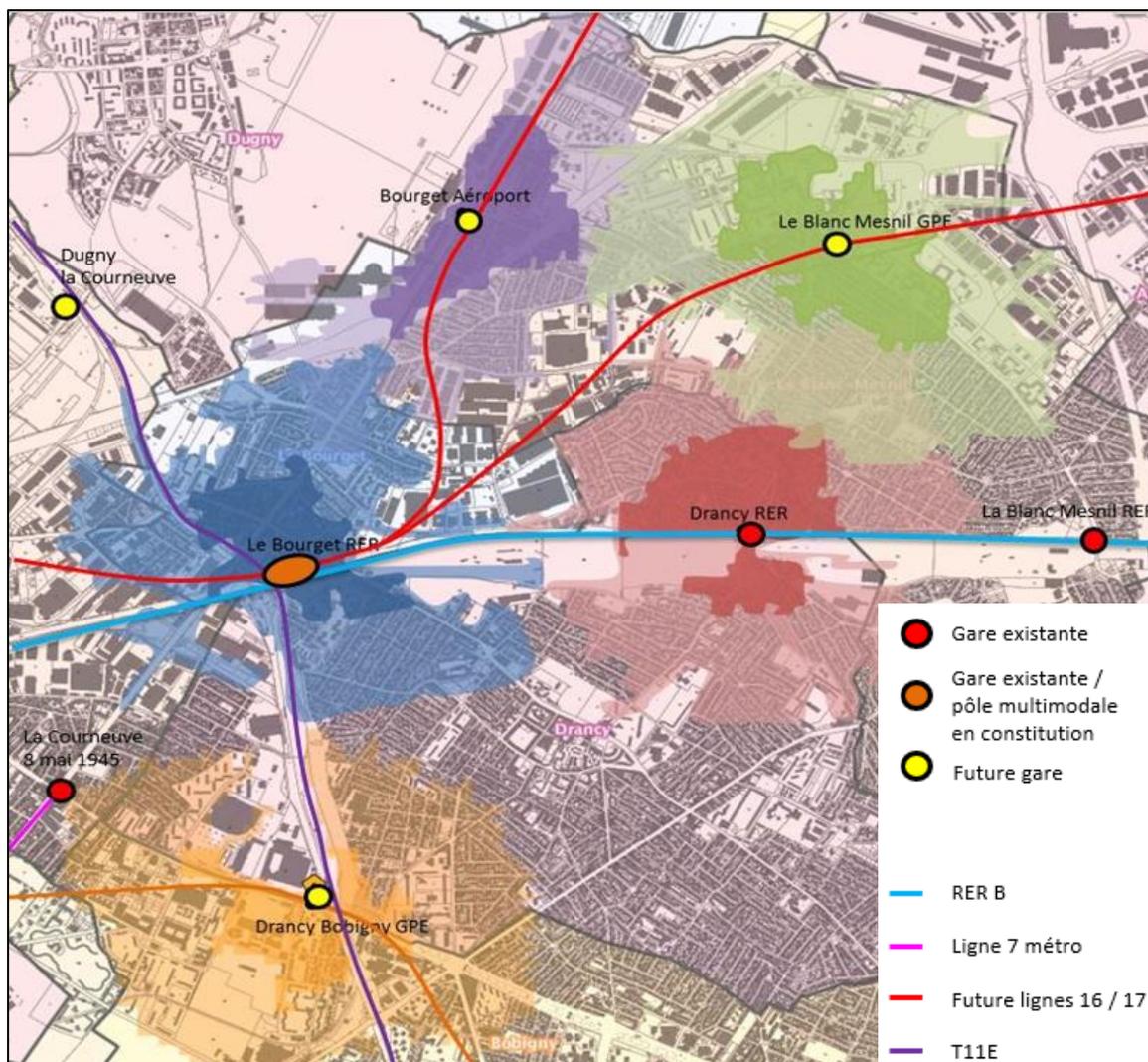


Figure 2 Périmètre élargi (Source : IDFM, openstreetmap)



1.2.2. L'identité urbaine du pôle aujourd'hui

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

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

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

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

1.2.3. Le pôle gare

Le pôle gare est situé entre trois faisceaux ferroviaires :

- à l'ouest, en surplomb des voies du RER B, la ligne de la Grande Ceinture doublée du tramway T11 Express (terminus),
- au sud la ligne de La Plaine à Hirson (Aisne). Cette dernière marquant la limite avec la commune de Drancy directement au sud (ainsi que La Courneuve au sud-ouest).
- Et le faisceau de voie fret en face de la gare du Bourget, sur la commune de Drancy, très fréquenté par les convois fret.

Ces trois axes ferroviaires délimitent un Triangle très enclavé, desservi seulement par la place de la Grande Ceinture en impasse, aujourd'hui exclusivement occupé par des activités de la SNCF.

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

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

Auxquels se rajouteront à l'horizon 2028 les lignes de métro 16 et 17 du Grand Paris Express.

1.2.5. Les projets urbains et intensification urbaine

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

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

1.2.5.1. Le quartier Baillet à Drancy

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

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



Figure 3 Plan masse du quartier Baillet (source Ville de Drancy)



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

L'îlot de la Sablière dans le quartier de la Butte fait l'objet d'une réflexion menée par la Ville en lien avec ICF sur une restructuration urbaine possible.



Figure 4 Photo aérienne du secteur Sablière (source google earth)

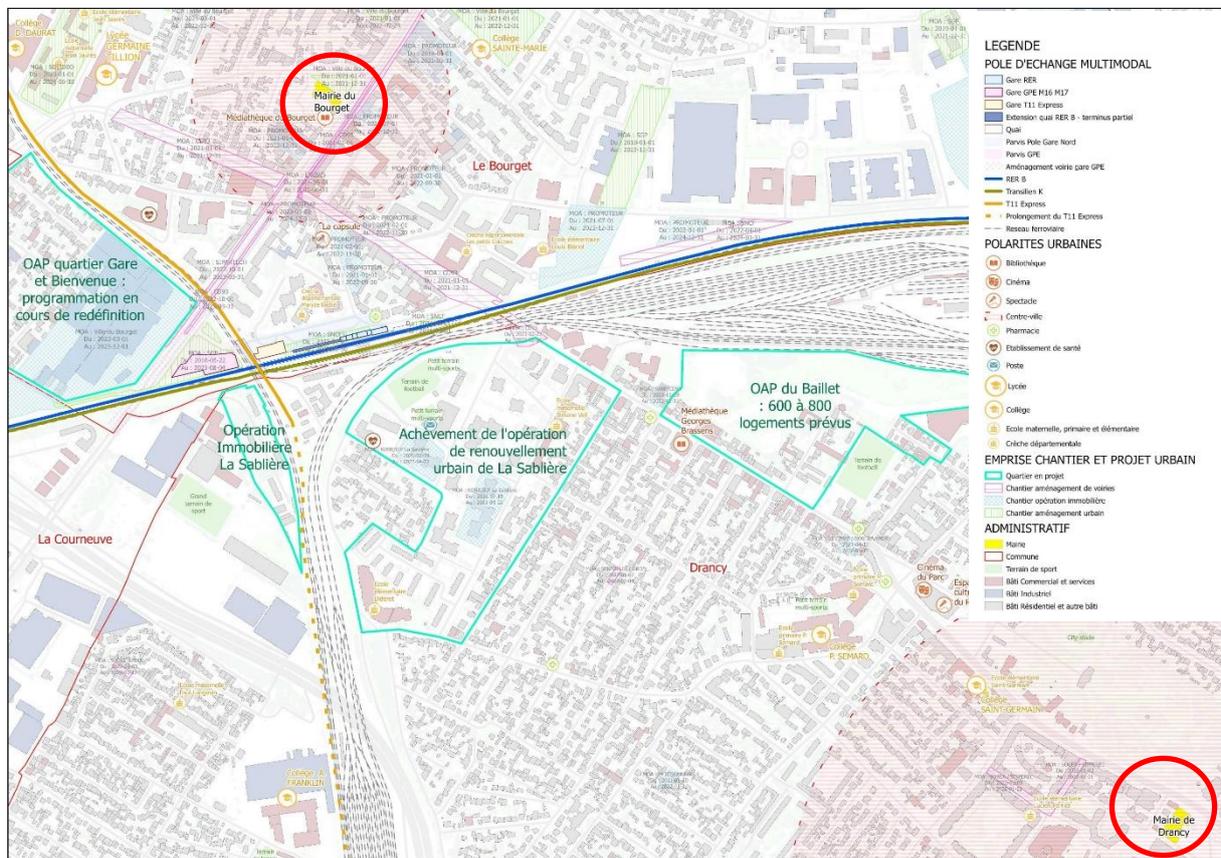


Figure 5 Opérations immobilières et projets urbains (source Egis)



1.3. LES FLUX D'ÉCHANGES AU SEIN DU POLE

1.3.1. Flux existant sur le pôle et dans la gare

1.3.1.1. Fréquentation journalière et répartition dans la gare

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

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

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

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

Concernant les travailleurs sur le secteur, les ratios sont davantage marqués : parmi les entrants en gare en heure de pointe du soir, 85% arrivent par le Nord et 15% arrivent par le Sud. Idem pour les sortants en gare à l'heure de pointe du matin (85% par le Nord et 15% par le Sud) (Source : Données d'entrées et d'hypothèses SNCF Juin 2022)

1.3.1.2. Part modale des voyageurs

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

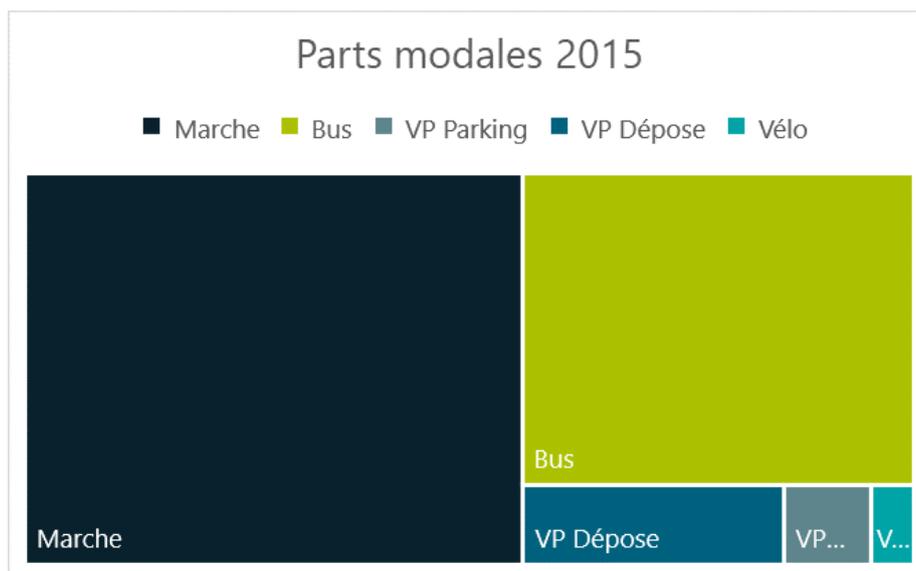


Figure 6 Parts modales 2015 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)



1.3.2. Projection des flux à l'horizon 2030

1.3.2.1. Fréquentation journalière et répartition sur les lignes en présence

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

Parmi les arrivants en gare, il est envisagé que :

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

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

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

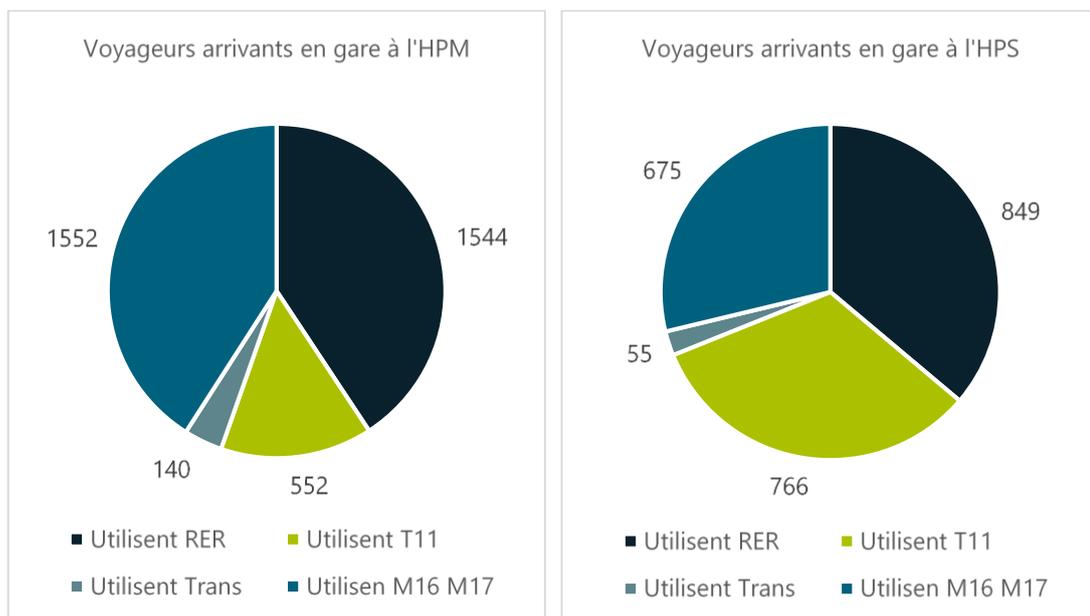


Figure 7 Voyageurs arrivant gare 2030 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)



1.3.2.3. « Pendularité »

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

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

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



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

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

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

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

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

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

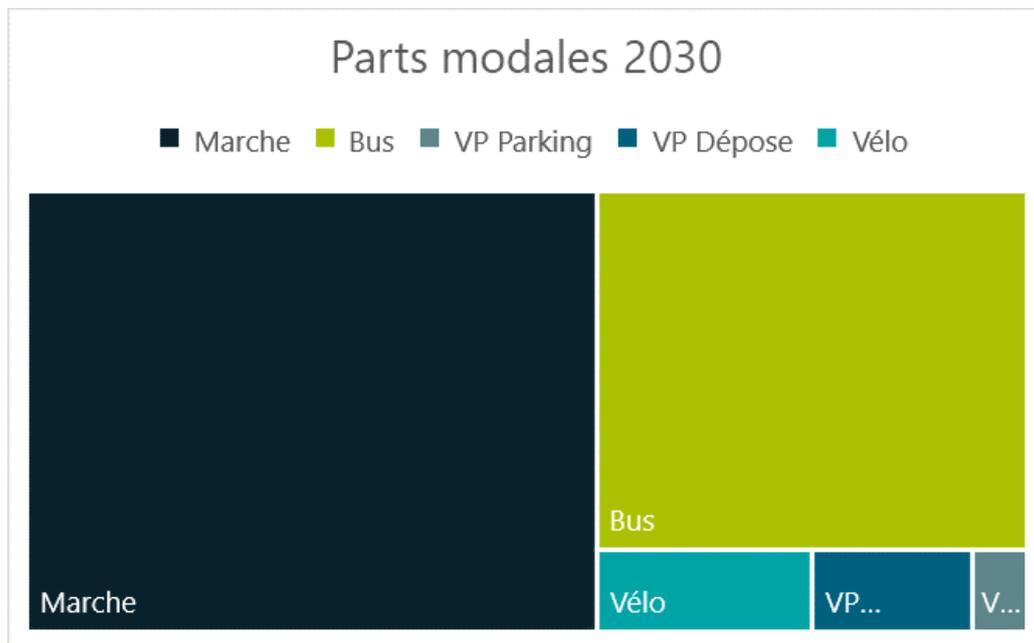


Figure 8 parts modales 2030 (donnée d'entrée et d'hypothèses SNCF, juin 2022)



2

Présentation du projet



2.1. ENJEUX ET OBJECTIF

2.1.1. L'intermodalité

2.1.1.1. Les grands principes

Les grands principes du projet sont les suivants :

- **Réorganiser la gare routière au Nord** pour élargir le trottoir le long du RER B remanié, et faciliter le cheminement des piétons jusqu'aux différents modes. Cette réorganisation est une option, le projet de pôle multimodal pouvant fonctionner avec la gare routière nord actuelle.



Figure 9 Réaménagement de la gare routière Nord avec maintien de l'intermodalité prévue devant la gare M16-17 et le long de la rue du Chevalier de la Barre (source : EGIS)



- **Réorganiser l'accès sud du pôle gare** depuis la rue de la Station à Drancy pour faciliter l'accès tous modes et implanter un parc relais, pour :
 - Rendre lisible le pôle d'échange multimodal depuis Drancy ;
 - Faciliter l'intermodalité tous modes sur ce site ;
 - Rééquilibrer l'accès aux transports en commun, qui aujourd'hui est privilégié au nord, sur la commune du Bourget.

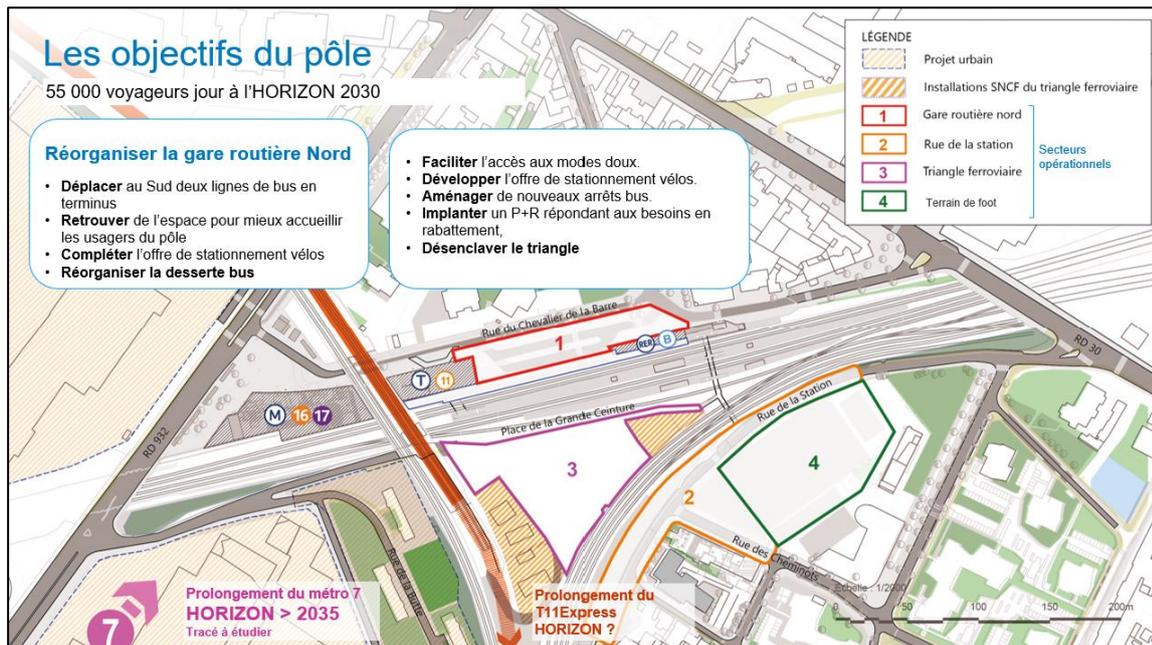


Figure 10 Les grands objectifs du pôle gare (source : EGIS)



2.1.1.2. Le stationnement vélo

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

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

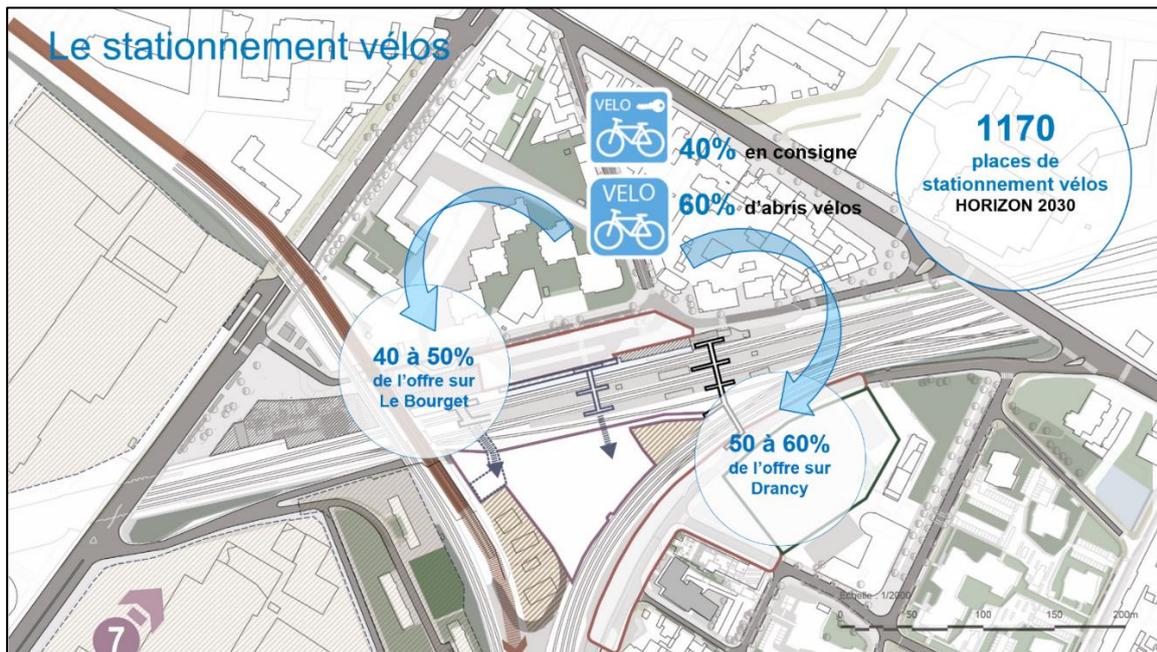


Figure 11 Programmation du stationnement vélos (source : Egis)



2.1.1.3. Réorganisation de la desserte bus

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

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

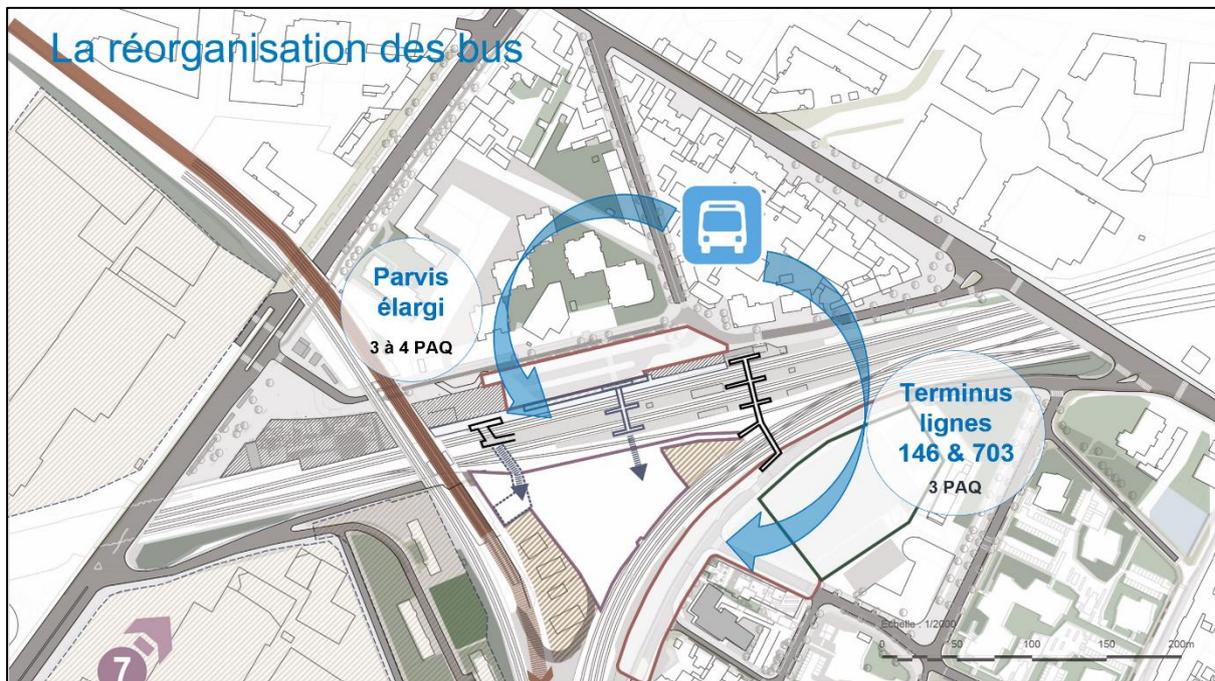


Figure 12 Réorganisation du système bus (source : Egis)

2.1.1.4. Parc Relais, nouvelles pratiques

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

Cette offre est à mettre en perspective avec le déploiement d'un nouveau Parc Relais sur le pôle du Bourget Aéroport.

L'implantation de ce nouveau parking est proposée sur la commune de Drancy sur le Triangle ferroviaire.



2.1.2. Désenclaver l'accès sud du pôle - gare

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

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

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

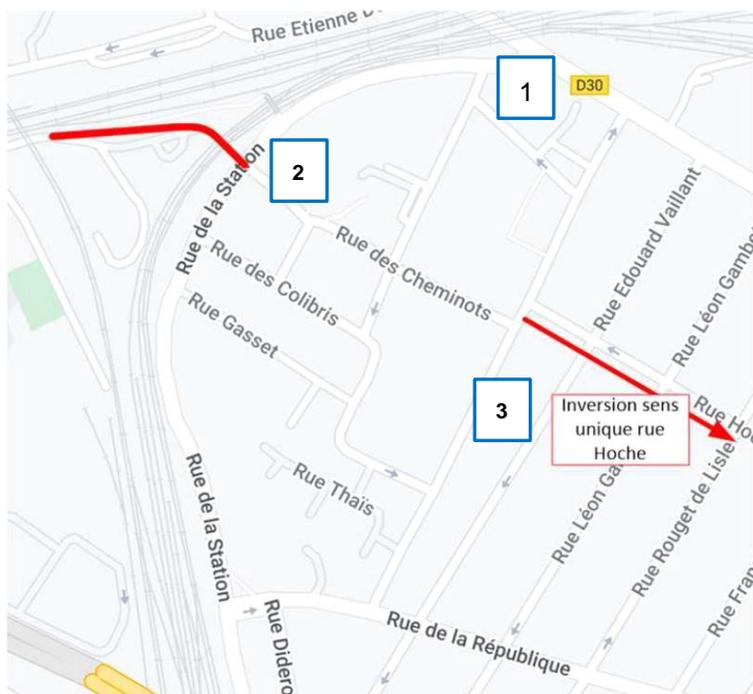


Figure 13 Inversion du sens unique de la rue Hoche pour limiter le shunt par la voie nouvelle



Cette nouvelle connexion implique :

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

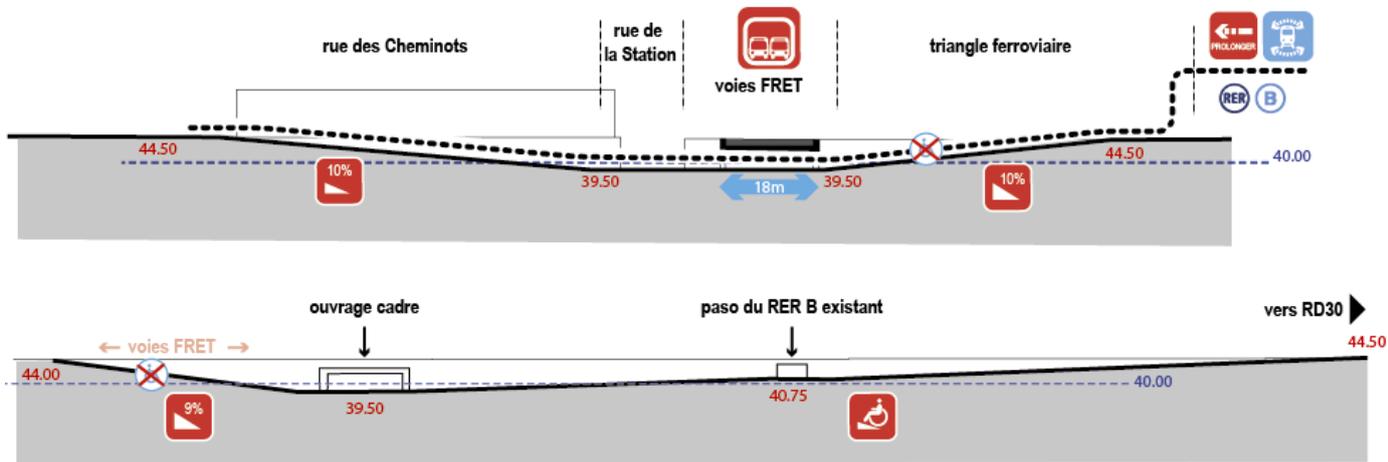


Figure 14 Coupes de principe : décaissement des rues de la Station et des Cheminots (source : Egis)

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

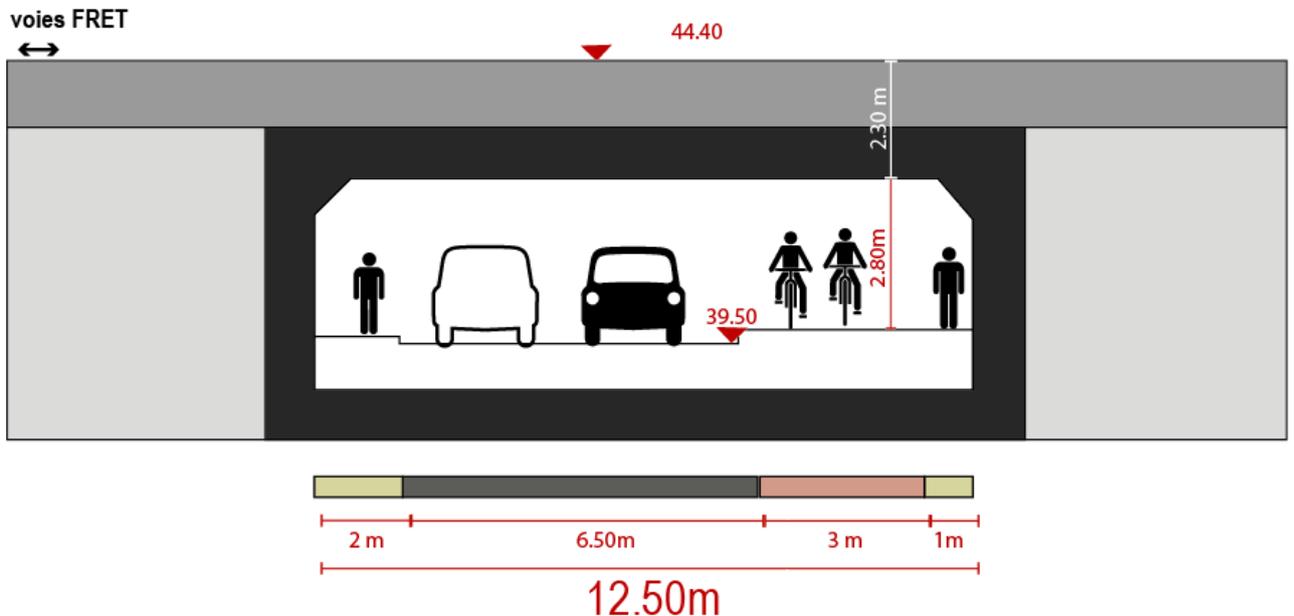


Figure 15 Coupe de principe de l'ouvrage cadre (source : Egis)



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

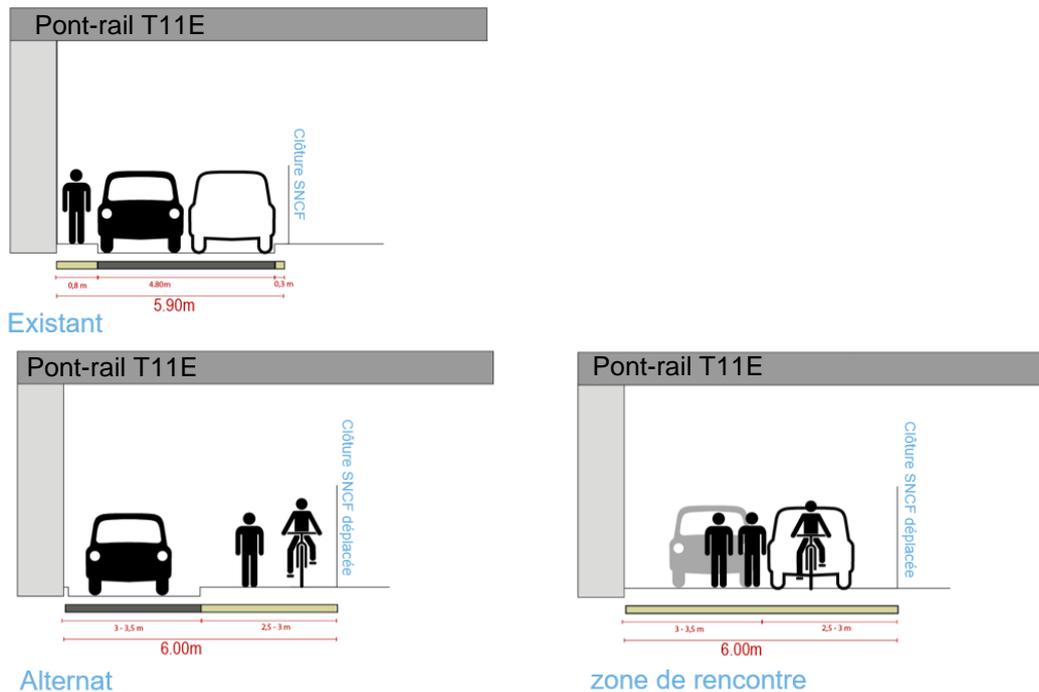


Figure 16 Coupes de principe des aménagements possibles sous le pont-rail du T11Express en déplaçant de quelques centimètres la clôture existante de la SNCF (source : Egis)



Figure 17 Vues de la place de la Grande Ceinture sous l'ouvrage du T11 Express (source SNCF Réseau)



2.2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

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

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

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

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

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

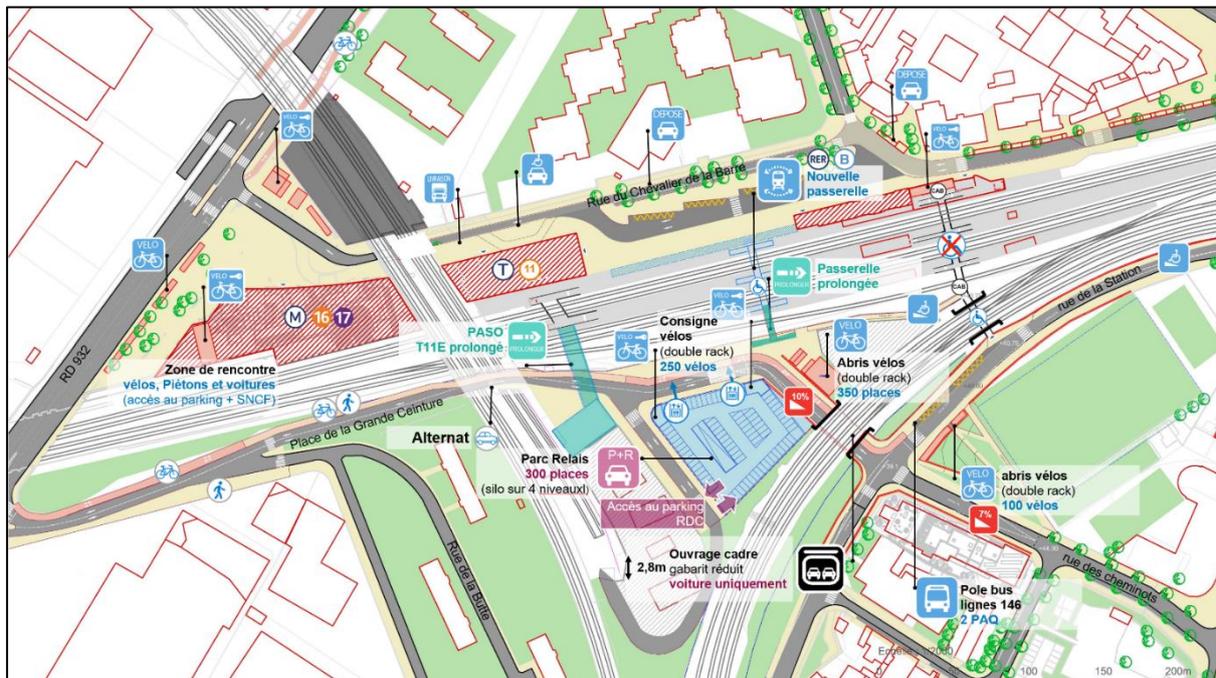


Figure 18 Schéma d'ensemble (source : Egis)



2.2.1.1. Les cheminements piétons

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

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

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

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

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

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

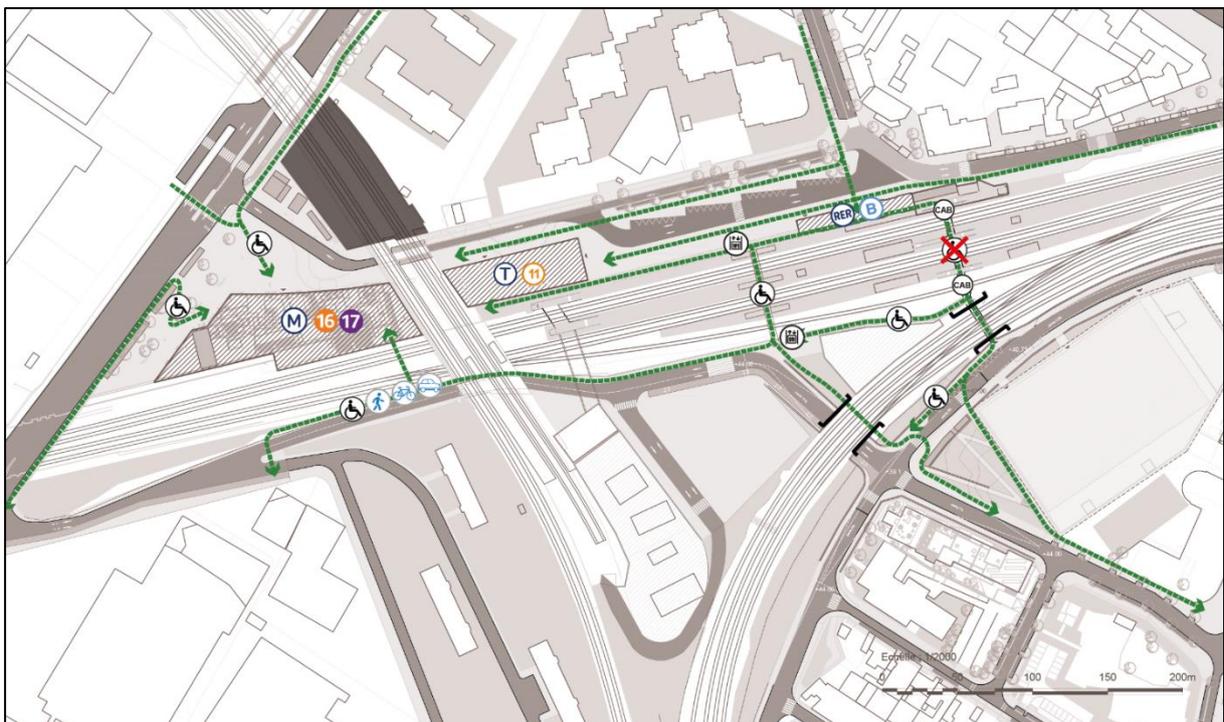


Figure 19 Schéma des cheminements piétons (source : Egis)

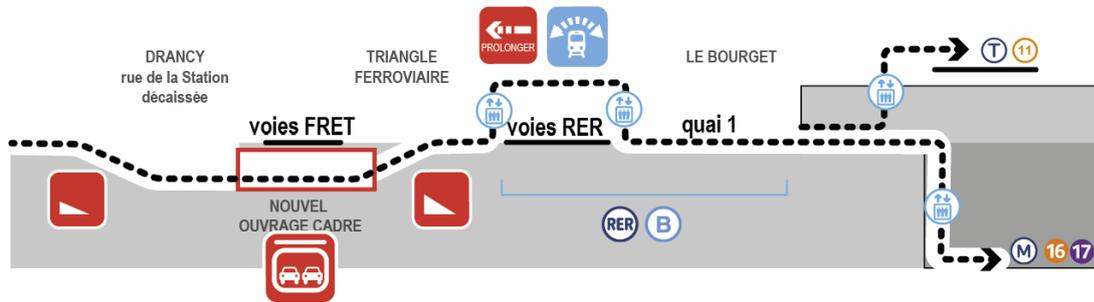


Figure 20 Cheminement piéton depuis Drancy (non PMR) (source : Egis)

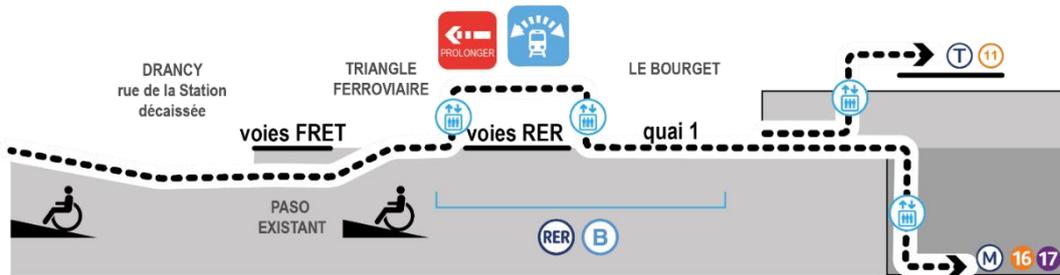


Figure 21 Cheminement PMR depuis Drancy (source : Egis)



2.2.1.2. Les cheminements et le stationnement vélos

A l'ouest, les cyclistes empruntent les aménagements de la RD 932 (voie bus et pistes cyclables) pour rejoindre le parvis de la gare des lignes 16 et 17 de métro. En venant la RD30, ils cheminent sur la rue du Chevalier de la Barre pour rejoindre les différentes aires de stationnement proposées.

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

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

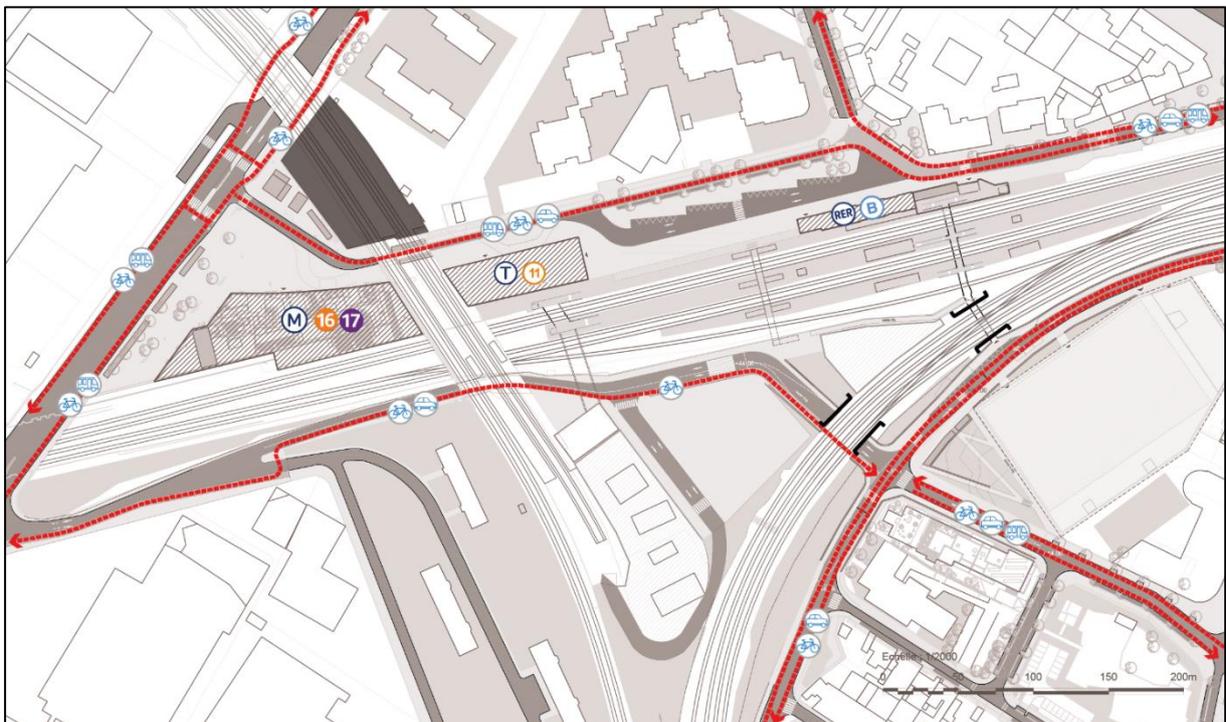


Figure 22 Schéma des cheminements cyclables (source : Egis)



2.2.1.3. La desserte bus

Le terminus de la ligne 146 est aménagé au droit de la Station en reprenant légèrement le profil de la voie. Cela implique une modification de l'itinéraire bus de la ligne 146. Elle emprunte, depuis la rue de la République, la rue Emmanuel Vinson jusqu'à la rue de la Station avant de rejoindre son terminus. En partant du pôle gare, la ligne continue sur la rue de la Station pour rejoindre la rue de la République.

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

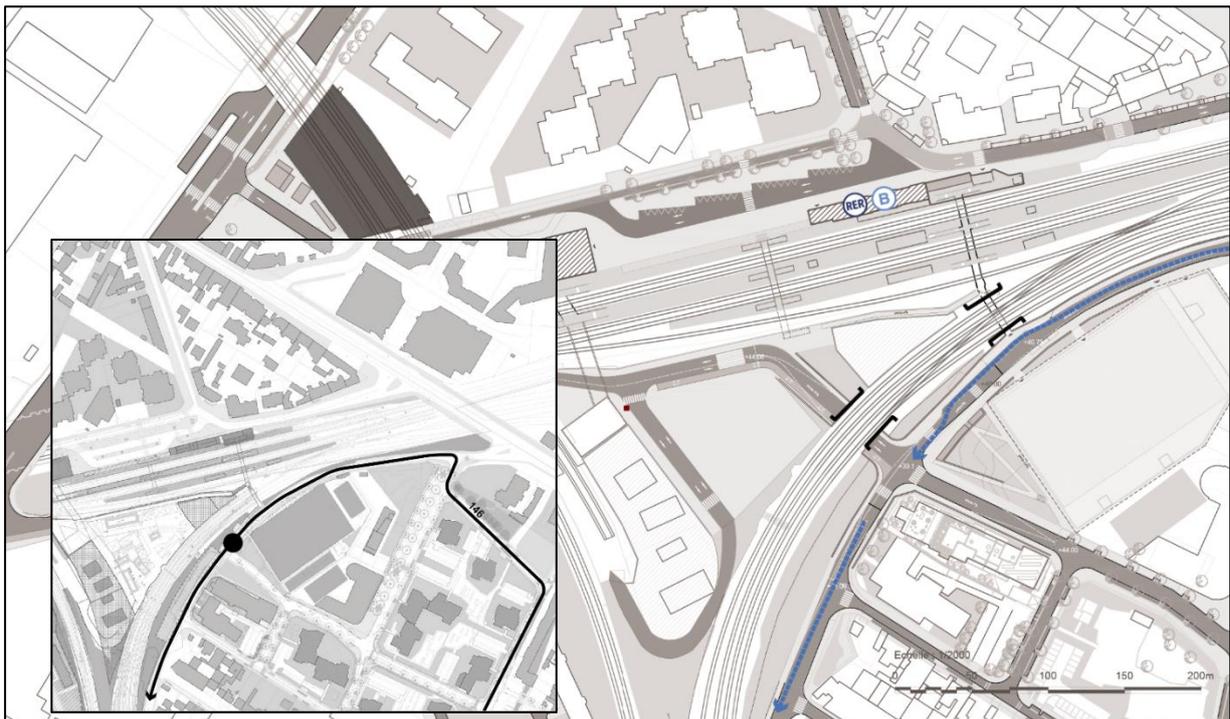


Figure 23 Schéma de la desserte du 146 (source : Egis)

2.2.1.4. Le parking de rabattement et ses accès

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

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

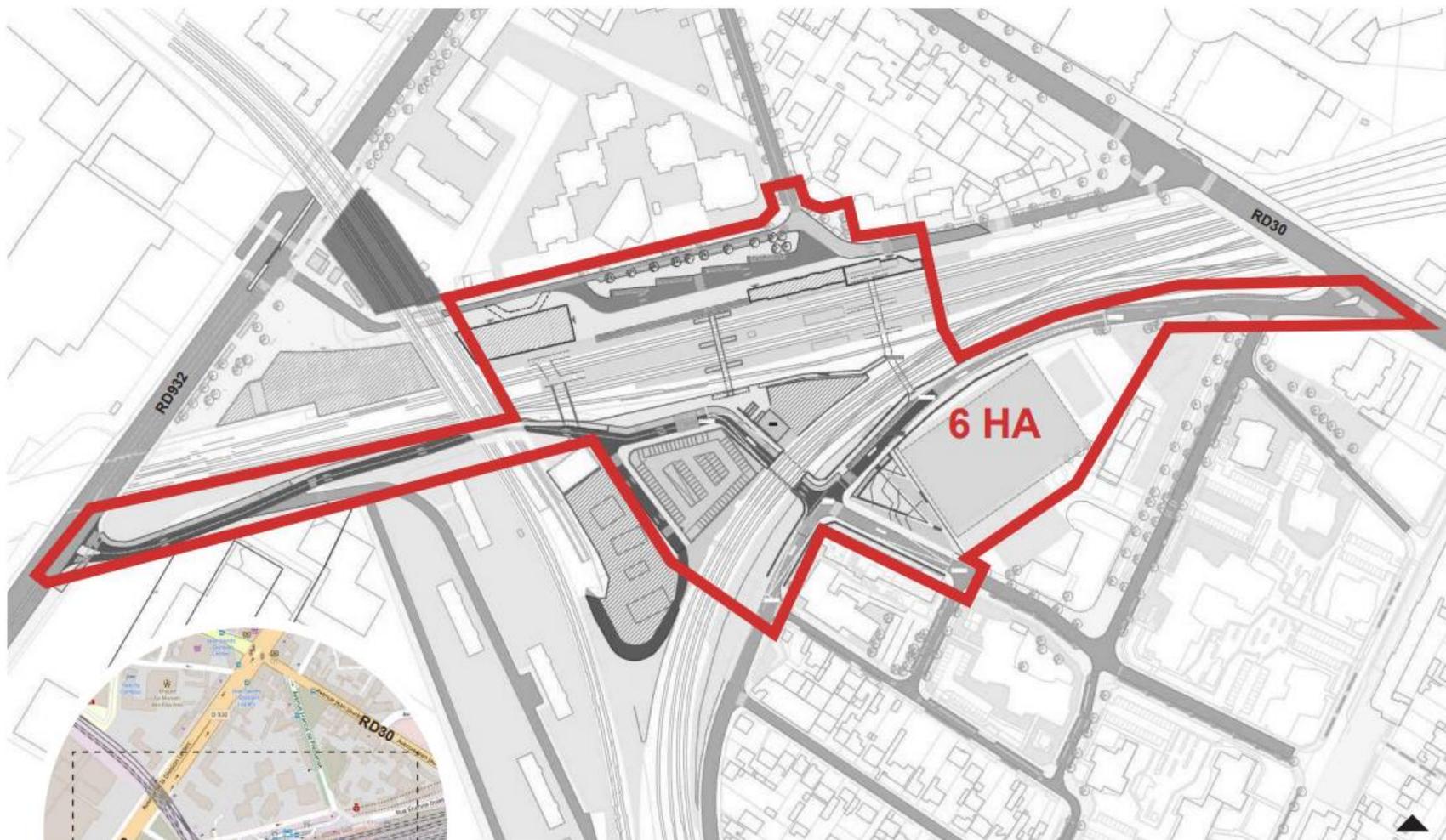
Au-dessus de ce parking des services pourraient être implantés pour valoriser cet équipement public.



2.3. PERIMETRE OPERATIONEL DU PROJET

Le périmètre d'étude initial du projet de réaménagement du pôle Le Bourget-Drancy couvrait une superficie d'environ 12 hectares.

À la suite des études préliminaires et aux choix d'aménagement retenus, le périmètre opérationnel du projet, objet de la présente note, s'étend aujourd'hui sur une superficie de 6 hectares.



POLE GARE DE DRANCY LE BOURGET
TERRAIN D'ASSIETTE DE L'OPERATION



2.4. PHASAGE

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

Précautions :

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

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

Phase 1 :

Option à l'étude : réaménagement de la gare routière existante

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

Secteur rue de la Station

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

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

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

**Phase 2 :**

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

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

Phase 3 :

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

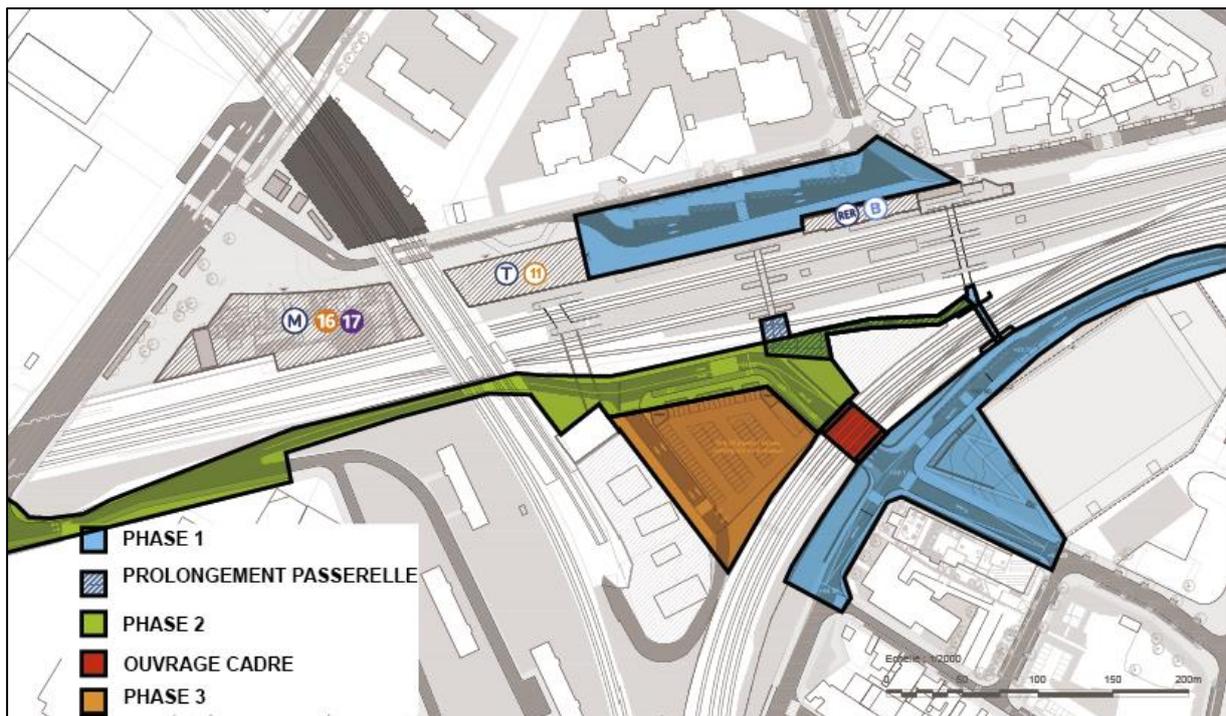


Figure 24 Phasage sommaire (source : Egis)