

SYNTHÈSE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ DE CRÉATION D'UN PÔLE  
D'ÉCHANGES À BOBIGNY - LA FOLIE

La commande d'Ile-de-France Mobilités a porté sur l'étude de l'opportunité de la création d'un pôle d'échange à Bobigny-La-Folie. Bien que peu accessible, ce site est traversé par plusieurs lignes de transports: ainsi il est intéressant d'analyser si on peut tirer parti de ce croisement ferré pour créer un pôle multimodal fonctionnel.

Fig1 : L'offre de transports en commun ferroviaires actuels  
Données région Ile-de-France -  
Réalisation Atelier Bobigny-La-Folie



PHASE 1 – DIAGNOSTIC TERRITORIAL

**Quelles-sont les forces et faiblesses du territoire ? A quels objectifs les scénarios doivent-ils répondre ?**

Le territoire de Bobigny-la-Folie est marqué par de nombreuses fractures urbaines : le canal de l'Ourcq et l'ex route nationale 3 mais aussi le faisceau ferré de la gare de l'Est qui occupe une forte emprise et limite le franchissement. Néanmoins l'axe du canal de l'Ourcq est actuellement en pleine reconversion, avec différents projets de ZAC portés par la Sequano. Par ailleurs, d'un point de vue socio-économique : ce territoire est constitué d'une population jeune mais marquée par un taux de chômage important. Cette population se caractérise aussi par une dépendance au bus. Malgré les fortes contraintes de Bobigny-La-Folie, les potentialités sont nombreuses dans ce territoire en reconversion.

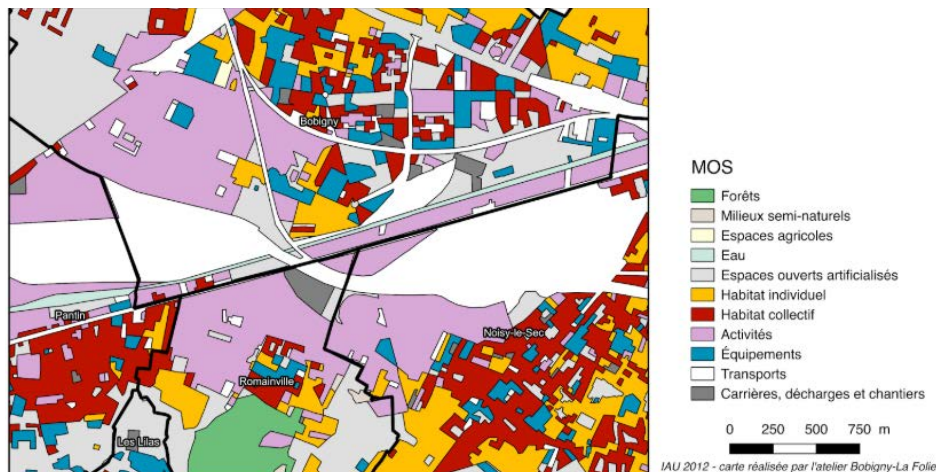
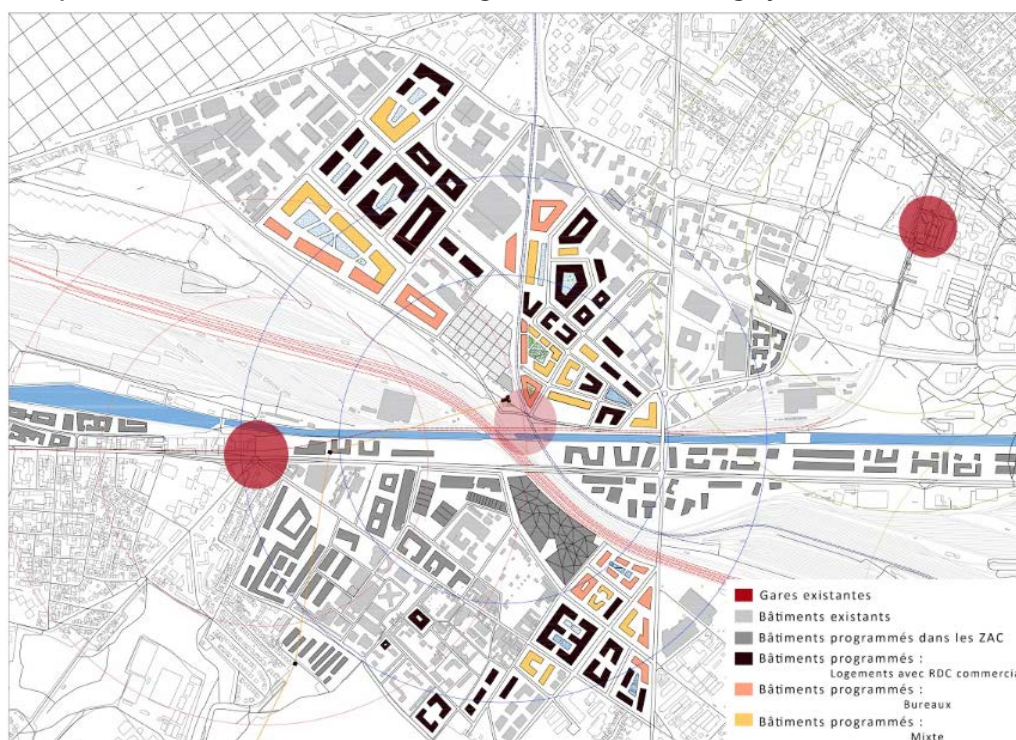


Fig2 : Mode d'occupation des sols à Bobigny La Folie  
IAU 2012  
Réalisation Atelier Bobigny-La-Folie

## PHASE 2 – SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

**Quels-sont les modes de transports à faire arrêter à Bobigny-La-Folie ? Quelle recon-version urbaine doit être entreprise pour que la création de gares soit intéressante ?**

Afin d'établir des scénarios, des éléments invariants et variants ont été définis. Parmi les éléments invariants: les projets en cours d'étude à savoir la mise en place du Tzen 3, les ZAC le long du canal de l'Ourcq et le Grand Paris Express (ligne 15 à Pablo-Picasso et Pont de Bondy). S'ajoutent à cela les projets de transport futurs, la mise en route du T11 Express, la construction de la station du métro 5 et encore le projet de câble entre Gainsbourg et Bobigny-La-Folie. La densification de l'espace urbain à proximité constitue également un élément invariant et semble être nécessaire à la réalisation de tout scénario. Le seul élément qui varie est la création d'une gare RER E à Bobigny-La-Folie.



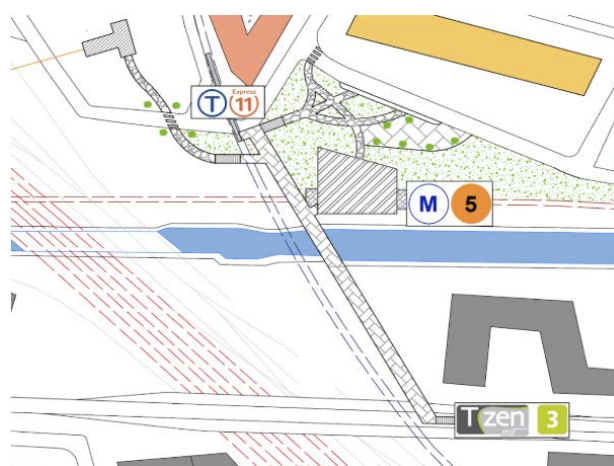
*Fig3 : Pôle d'interconnexion avec projet de densification du tissu urbain de part et d'autre du canal de l'Ourcq  
Réalisation Atelier Bobigny-La-Folie*

Le premier scénario porte le nom de "Pôle d'interconnexion" qui relie différents modes : la ligne 5 du métro, le T11 Express ainsi que le TZen 3.

Pour le benchmark, nous nous sommes inspirés de la gare de Créteil-Pompadour et de sa passerelle piétonne.

*Fig4 : Zoom sur le pôle d'interconnexion à Bobigny-La-Folie avec une passerelle piétonne et un bâtiment voyageur à proximité de la station du métro 5*

*Réalisation Atelier Bobigny-La-Folie*



Le deuxième scénario est nommé "Pôle gare", il s'agit d'un véritable nœud d'échange qui connecte ainsi les autres lignes à un nouvel arrêt du RER E. Pour le benchmark, nous nous sommes inspirés de la dalle de Saint-Denis-Pleyel. Ce scénario implique la création d'une dalle de franchissement de 9ha qui permet de relier les différents modes dont les arrêts sont assez distants. La densification de ce scénario est plus importante que celle du scénario 1 du fait de l'implantation de bureaux et activités sur la dalle.



Fig5 : Plan du scénario 2, aménagement de la dalle de franchissement

Réalisée par l'atelier Bobigny-La-Folie

Des cartes et schémas ont été réalisés pour contextualiser les scénarios, en voici ci-dessous des exemples :

Ratio: 0,8m/s	Métro 5	T 11 Express	Câble	Tzen 3
RER E	275 m 5min45	275 m 5min45	150 m 3min15	375 m 7min45
Métro 5		100 m 2min	150 m 3min15	250 m 5min15
T 11 Express			150 m 3min15	250 m 5min15
Câble				300 m 6min15

Destination	S0	S2	Gain de temps entre S0 et S2
St-Denis-Pleyel	30	16	14 min
Val-de-Fontenay	29	16	13 min
Aéroport CDG	52	30	22 min
Paris (Châtelet)	40	15	25 min
La Défense	60	21	39 min

Fig6 : A gauche, Tableau des temps de correspondance entre les différents modes à Bobigny La Folie

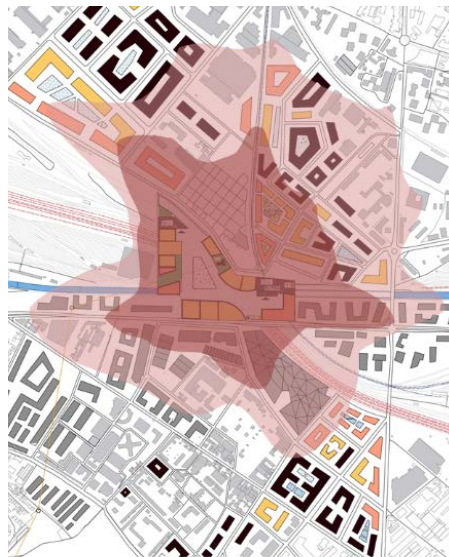
A droite, Tableau comparatif des temps de trajets depuis Bobigny La Folie vers les destinations clés les plus fréquentées

Réalisée par l'atelier Bobigny-La-Folie

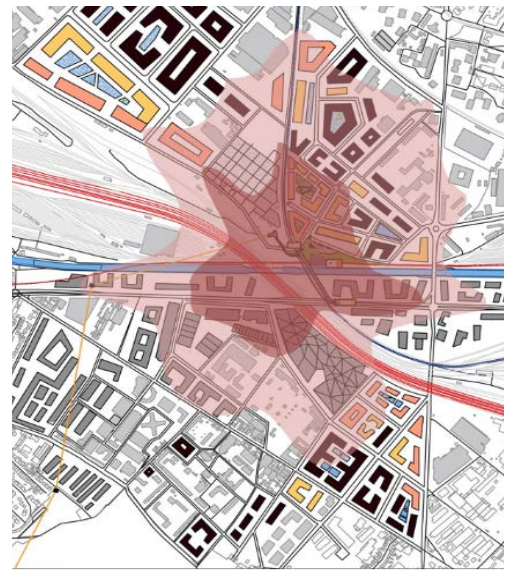
Fig7 : A gauche, Scénario 2, Aire accessible à pied autour du pôle gare de Bobigny-la-Folie en 5 min et en 10 min

A droite, Scénario 1, Aire accessible à pied autour du pôle d'interconnexion de Bobigny-la-Folie en 5 min et en 10 min

Réalisée par l'atelier Bobigny-La-Folie



■ Espace situé à 5 min à pied du pôle  
■ Espace situé à 10 min à pied du pôle

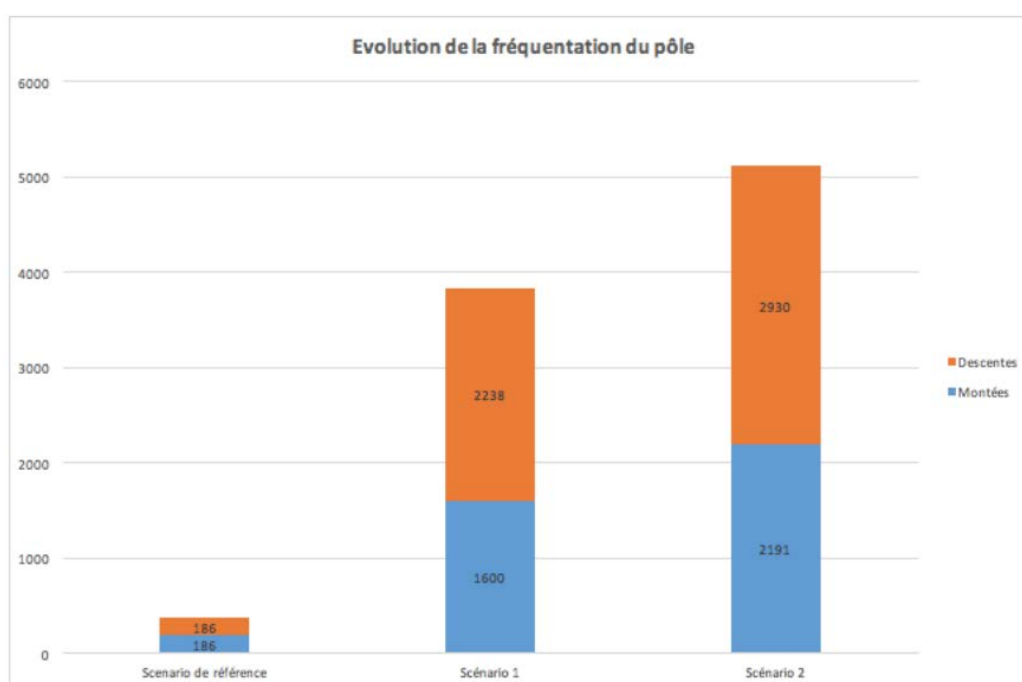


■ Espace situé à 5 min à pied du pôle  
■ Espace situé à 10 min à pied du pôle

## PHASE 3 – EVALUATION DES SCENARIOS

Dans une troisième partie, une évaluation des scénarios a été menée dans le but de proposer des préconisations à l'Île-de-France Mobilité. L'étude étant confidentielle, les conclusions et les préconisations ne seront pas présentées ici.

Tout d'abord, une modélisation sur TransCAD a été effectuée pour simuler l'usage des deux pôles créés dans les deux scénarios respectifs. Bien que le nombre de montées et de descentes du scénario 2 soit plus important que le scénario 1, du fait de la gare de RER E, le gain en nombre de passagers n'est pas très important, au regard de l'investissement considérable que requiert la création d'une gare de RER E. En effet, le coût estimé pour le scénario 2 est très élevé car il est nécessaire de créer 4 quais: le RER passe sur des voies différentes selon qu'il soit direct ou non et selon le terminus qu'il dessert.



*Fig8 : Modélisation - Évolution de la fréquentation du pôle  
Réalisée par l'atelier Bobigny-La-Folie*

L'évaluation des scénarios s'est concrétisée par une analyse multicritère. Les critères ont été classés en quatre catégories, à savoir le gros œuvre (coût, faisabilité), l'intermodalité (rabattement, temps de correspondance...), l'insertion urbaine et les services en gare.

**Commanditaire** : Île-de-France Mobilité

**Atelier de travail** : Master 2 "Transport et Mobilité" EUP-ENPC

**Équipe** : Nour el Houda Abayahia, Fitim Adili, Yasmine Douihi Touzani, Lara Hölting, Chanela Nera Kepawou Kenmoe, Marie-Gabriel Lagrée, Augustin Romanens, Yeltsin Luis Valero Camarena

**Encadrants** : Guillaume de Tilière, Florent le Néchet (EUP/LVMT - Université Paris Est)