

ETUDE D'ACCESSIBILITE ET D'INTERMODALITE DU POLE GARE DE DRANCY BOBIGNY

LOT 2 : ETUDE D'ACCESSIBILITE AU POLE GARE DEPUIS LE
QUARTIER GASTON ROULAUD

DIAGNOSTIC

OCTOBRE 2016

CODRA[©]

AGENCE PHILIPPE HAMELIN
URBANISME | PAYSAGE | ARCHITECTURE

PÔLE
MÉTROPOLITAIN
DU BOURGET





Sommaire

Sommaire.....	3
Introduction	5
Objectifs de l'étude	5
Acteurs rencontrés lors de l'élaboration du diagnostic	5
Localisation et présentation du projet.....	6
Un quartier fermé sur lui-même, peu connecté à l'extérieur	6
Un enjeu d'accès au pôle gare depuis le futur quartier Gaston Roulaud.....	8
Recensement des actions en cours ou envisagées et fonctionnement actuel du site	9
Des actions en cours et en réflexion à articuler	9
Fonctionnement actuel du site.....	11
Analyse du fonctionnement actuel du rond-point Repiquet	13
Le rond-point Repiquet, un point clé pour les habitants de Gaston Roulaud et du centre ville	13
Un carrefour complexe mais largement dimensionné	14
Un carrefour difficile à franchir pour les piétons	15
Un carrefour partiellement géré par des feux de protection des piétons	16
Des conditions peu confortables pour les piétons malgré des espaces généreux	17
Conditions de circulation.....	24
Le vélo, grand absent du quartier	31
Une capacité de stationnement fortement mobilisée	33
Plan de circulation : un risque de trafic de shunt par le quartier	34

Synthèse	35
Intentions urbaines, liaisons, itinéraires	35
Une intention paysagère incompatible avec le maintien du bâtiment A en l'état.....	36
Une intention « mobilité » incompatible avec le maintien du bâtiment A en l'état	37
Deux principes forts : organiser un espace apaisé, séparé du giratoire et le rendre visible	38
Compatibilité des intentions paysagère et « mobilité » avec le bâtiment A.....	39
Pistes d'améliorations : scénarios	40
Quelles pistes d'amélioration pour le rond-point Repiquet ?	40
Scénario 1 : un giratoire requalifié	41
Scénario 2 : une place publique.....	44
Comparaison des scénarios 1 et 2	47
Référence : Porte de Pantin	48

Introduction

OBJECTIFS DE L'ETUDE

Le quartier Gaston Roulaud fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain porté par la Ville de Drancy et l'ANRU. Il consiste en un ambitieux remodelage de ce quartier aujourd'hui enclavé au sein de son environnement urbain, en l'ouvrant davantage par de nouvelles voies et en opérant des démolitions / reconstructions totales ou partielles de ses bâtiments.

A proximité de ce quartier, la future gare de Drancy Bobigny sera mise en service à l'horizon 2024 pour la TLN et 2025 pour la ligne 15 du Grand Paris Express. Malgré la proximité géographique, les liaisons entre la gare et ce quartier nécessitent une réflexion sur leur aménagement, en particulier pour le franchissement de plusieurs points durs : le rond-point Repiquet et ses entrées / sorties de l'A86, le pont franchissant les voies ferrées et ses trottoirs étroits.

La présente étude vise donc à proposer des solutions pour l'amélioration des liaisons entre le quartier Gaston Roulaud et le futur pôle gare, qui fait par ailleurs l'objet d'une étude d'intermodalité dans le cadre du lot 1 de cette mission.

Ce rapport de diagnostic constitue la première phase de l'étude, et sera complété d'un rapport de préconisations d'ici la fin 2016.

ACTEURS RENCONTRES LORS DE L'ELABORATION DU DIAGNOSTIC

Les acteurs suivants ont été consultés afin de prendre en compte leurs attentes et d'alimenter la réflexion :

- Ville de Drancy,
- Département de Seine-Saint-Denis,
- RATP,
- STIF,
- DREAL / DIRIF.

Par ailleurs, un groupe de travail « circulation » s'est réuni le 21 juin 2016 afin de faire le point sur les questions de trafic dans le quartier et plus particulièrement sur le fonctionnement actuel du rond-point Repiquet.

Localisation et présentation du projet

UN QUARTIER FERME SUR LUI-MEME, PEU CONNECTE A L'EXTERIEUR

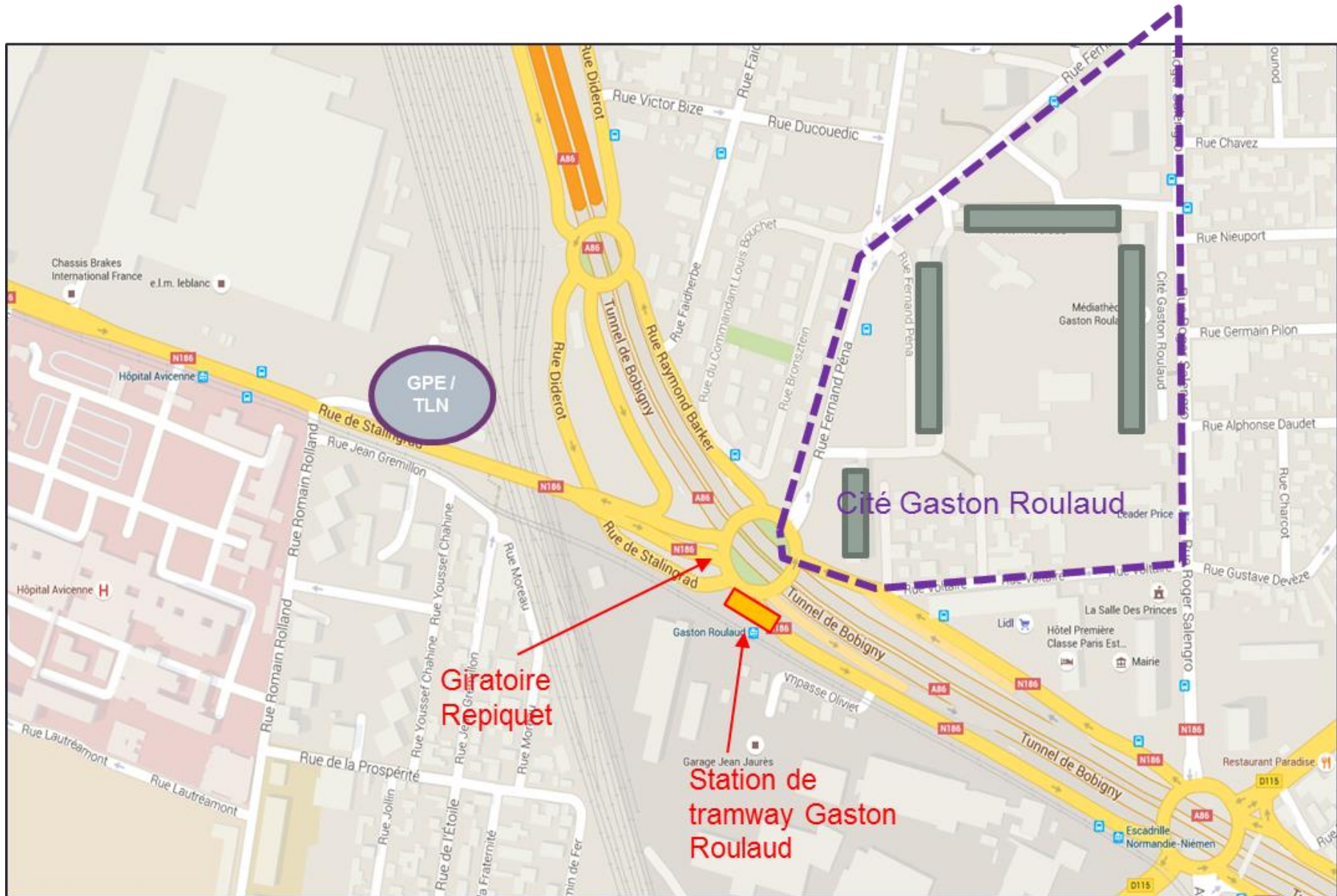
La Cité Gaston Roulaud constitue aujourd'hui une enclave au sein de la commune de Drancy. Ses bâtiments forment un U autour d'un parc central et ne sont traversés par aucune voirie.

Elle est délimitée par :

- La rue Pena, à l'ouest et au nord, qui relie le quartier au centre-ville de Drancy,
- La rue Roger Salengro, à l'est, qui est un axe commerçant,
- La rue Voltaire, au sud, qui borde les équipements scolaires.

Quatre bâtiments principaux de logements composent le quartier :

- Au sud-ouest ; le bâtiment A est le plus haut du quartier. Il donne directement sur le rond-point et bloque les perspectives entre le reste du quartier et la gare ;
- Les bâtiments B, C et D forment un U autour du parc central.



UN ENJEU D'ACCES AU POLE GARE DEPUIS LE FUTUR QUARTIER GASTON ROULAUD

Le plan masse proposé à ce stade du projet propose la démolition de la quasi-totalité du quartier, à l'exception de la barre C qui serait scindée en deux bâtiments rénovés.

Un maillage viaire orthogonal est proposé pour relier les nouveaux bâtiments au quartier environnant, en densifiant le bâti dans une typologie d'aménagement plus urbaine qu'actuellement.

Dans la partie sud du quartier, une nouvelle voie est-ouest est créée, desservant notamment le groupe scolaire actuel qui sera rénové. Cette voie, dénommée « ruban actif » dans le projet, sera l'axe majeur de la vie du quartier, et aménagée en zone 30.

Aucune des nouvelles voies du quartier ne débouche directement sur le rond-point : elles sont toutes connectées soit à la rue Pena, soit à la rue Voltaire.



Recensement des actions en cours ou envisagées et fonctionnement actuel du site

DES ACTIONS EN COURS ET EN REFLEXION A ARTICULER

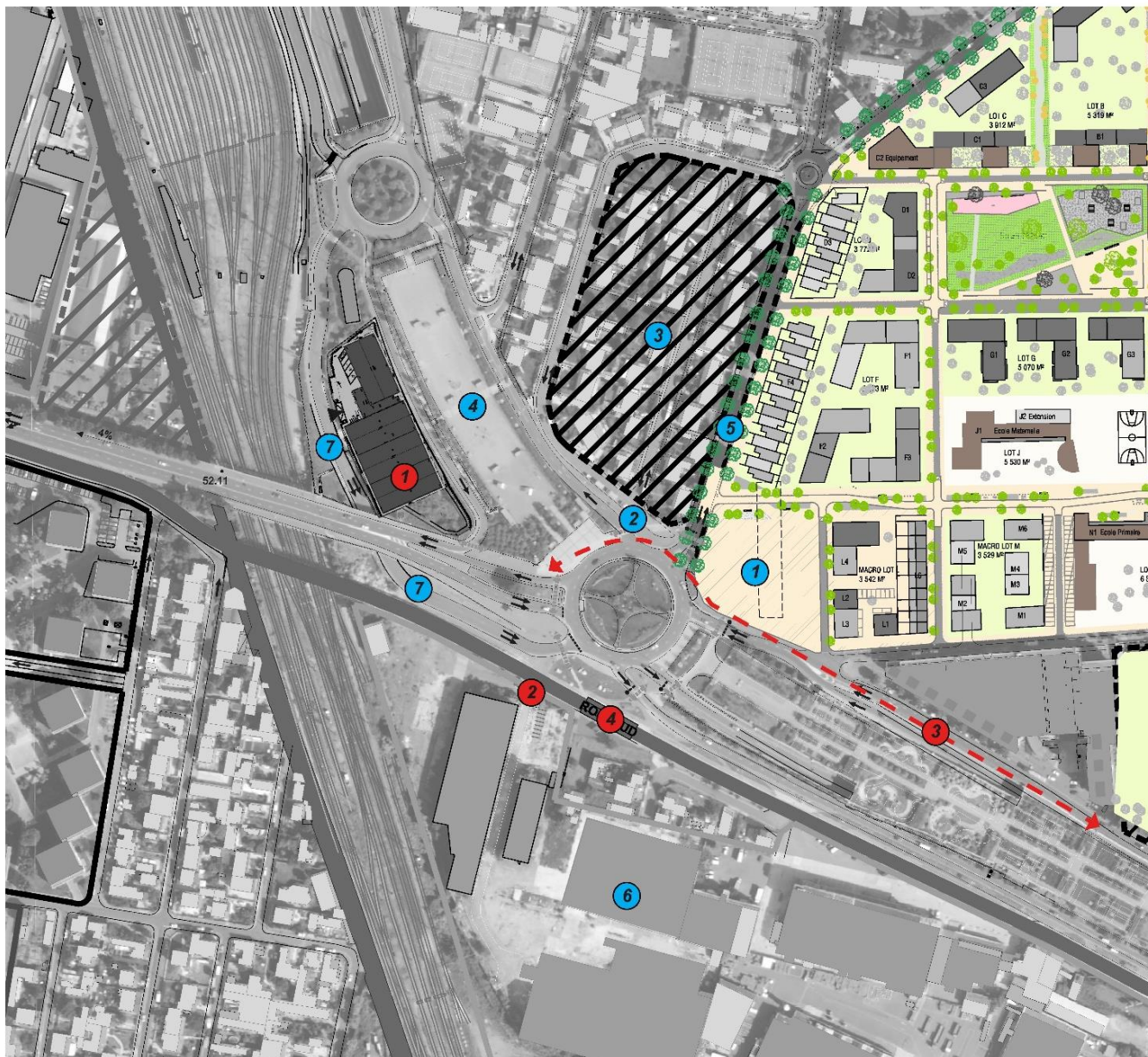
Les entretiens réalisés dans le cadre de ce diagnostic ont permis d'identifier un certain nombre d'actions qui sont soit actées, soit en cours de réflexion dans le quartier et à proximité.

Les **actions actées** à ce jour sont les suivantes :

- Entre la rue Diderot et la dalle de couverture de l'A86, la Ville de Drancy construit actuellement un **tennis couvert** équipé d'un club house. Il sera accessible en voiture depuis la rue Diderot,
- Située au nord du triangle ELM Leblanc à Bobigny, au sud du rond-point Repiquet, l'**impasse des Oliviers** fait l'objet d'un projet de requalification légère par le Département,
- Le long de la RN 186, le Département prévoit l'aménagement d'une **piste cyclable** dans le cadre de la révision à l'horizon 2017 de son Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC). Les principes d'aménagement de cette piste restent à définir,
- La **station de tramway Gaston Roulaud**, située au sud du rond-point Repiquet, va faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre du PACT T1 : élargissement et allongement des quais, ce afin d'améliorer les conditions de confort pour les voyageurs, d'augmenter la capacité de la ligne et les conditions de sécurité et d'intermodalité,
- L'**autoroute A86** fait l'objet de travaux de remise aux normes des installations d'aération et d'issues de secours.

Les **actions à l'état de réflexions** sont les suivantes :

- Le **bâtiment A** de la cité Gaston Roulaud pourrait être conservé au titre du patrimoine architectural, ou démolit. Dans le cas d'une conservation, le ruban actif serait incurvé vers le nord ; dans le cas d'une démolition, il serait rectiligne,
- L'**impasse Louis Bouchet** n'offre pas aujourd'hui un fonctionnement optimal : elle est utilisée uniquement pour l'accès d'un pavillon à sa parcelle, mais perturbe les déplacements des piétons. La Ville s'interroge sur le maintien de cet aménagement en l'état,
- La **Cité Castor** pourrait faire l'objet d'un projet global de réaménagement et de densification. Aucune étude n'a été lancée à ce jour par la Ville de Drancy,
- La **couverture de l'A86** est aujourd'hui peu utilisée et perçue comme peu sûre en raison de son isolement du reste du quartier et des installations de l'autoroute qui sont régulièrement occupées par de l'habitat informel,
- La **rue Pena**, axe principal de liaison entre la future gare et le centre-ville de Drancy, pourrait être amenée à accueillir un itinéraire cyclable, ce que sont aménagement actuel et son gabarit ne permettent pas,
- Le **triangle ELM Leblanc** est une des principales réserves foncières de la Ville de Bobigny. Un projet urbain avait été envisagé en 2012, mais il n'a pas donné satisfaction à la Ville. Ce secteur devrait muter au cours des années 2020, mais aucun projet n'est encore à l'étude. Il conviendra d'y réfléchir à une bonne accroche avec les quartiers alentour ; un réaménagement du rond-point devra autant que possible anticiper la perspective de mutations sur ce périmètre,
- Suite à la construction du tennis couvert, la **rue Diderot** sera réaménagée. Les modalités de cet aménagement ne sont pas définies, notamment sur la perspective de liaisons avec la future gare.



▷ ACTIONS ACTÉES

- 1 Création d'un site de tennis (ville Drancy)
- 2 Projet de requalification de l'impasse des Oliviers (département)
- 3 Projet de création d'un piste cyclable (département)
- 4 Mise en conformité du quai dans le cadre du Pact T1 (département)
- 5 Remise au norme de la sécurité de l'A86 (DRIEA)

▷ ACTIONS EN RÉFLEXION

- 1 Nouvelle programmation pour le bâtiment A (ville Drancy)
OPTION 1: démolition complète
OPTION 2: démolition partielle
- 2 Réflexion sur le réaménagement de l'impasse Louis Bouchet (ville Drancy)
- 3 Opération Castor (ville Drancy)
- 4 Réflexion sur l'usage de la couverture (ville de Drancy)
- 5 Rue Péna : Création d'une liaison douce (coté opération Castor ou Roulaud)
- 6 Projet de requalification ELM Leblanc inactif (ville Bobigny)
- 7 Requalification de la rue Diderot

FONCTIONNEMENT ACTUEL DU SITE

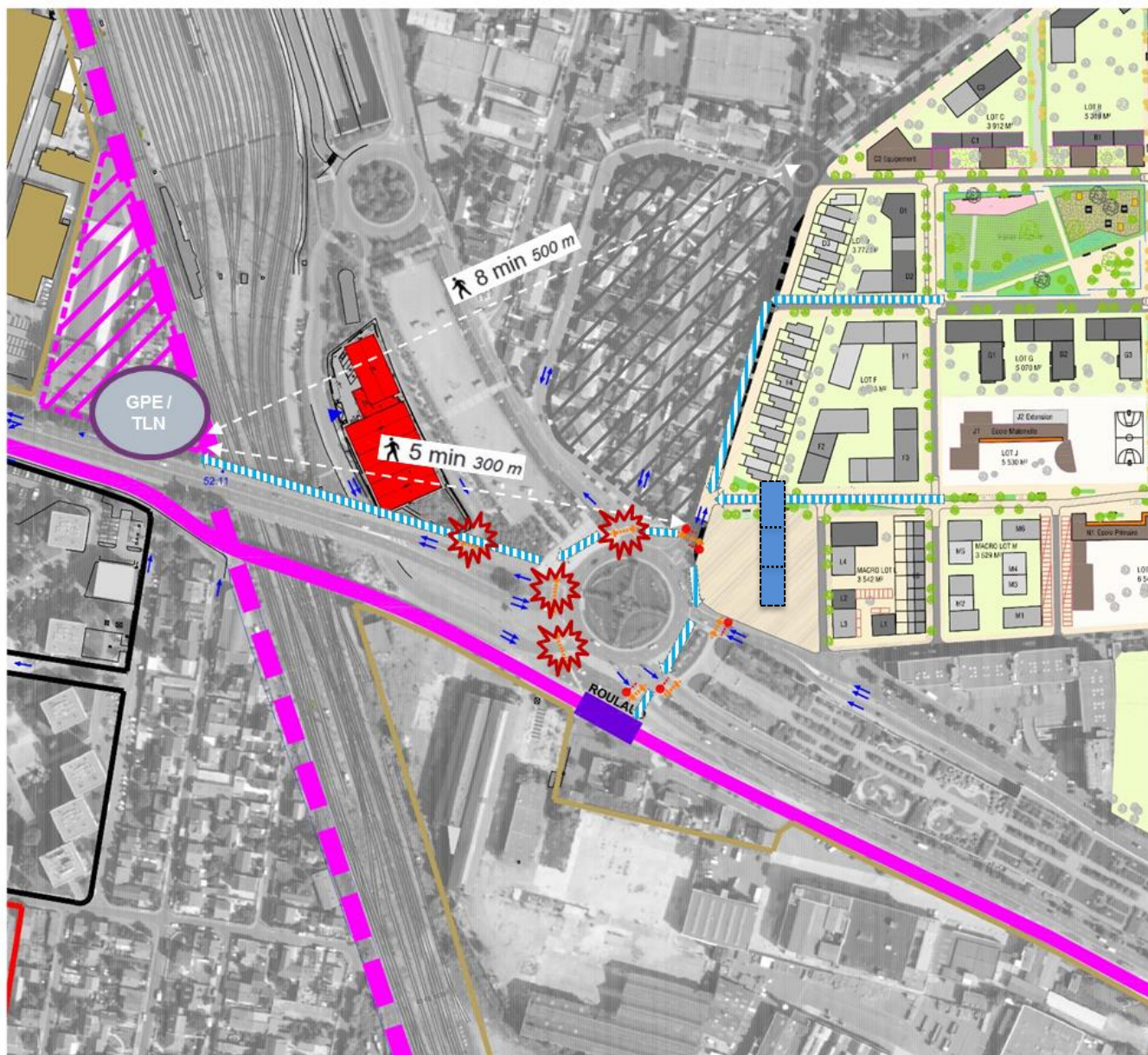
Le fonctionnement circulaire du site compris entre le quartier Gaston Roulaud et la future gare est actuellement organisé autour des échanges avec l'A86.

Les giratoires Diderot et Repiquet, ainsi que leurs bretelles de liaisons, constituent un échangeur de flux entre les voiries du quartier, la RN186 et l'A86.

L'ensemble est plus franchissable par les piétons qu'un échangeur « classique », mais il crée de nombreuses enclaves foncières, en particulier sur la couverture de l'A86 et le long de la rue Diderot.

En dehors du pont de franchissement des voies ferrées, la plupart des voies sont des bretelles à sens unique, ce qui complexifie la lecture du système d'échanges et justifie la taille importante des giratoires, qui doivent chacun accueillir de nombreuses branches.

Le rond-point Repiquet est entièrement entouré de traversées piétonnes, mais son terre-plein central n'est pas franchissable.



- ▷ DEPLACEMENTS
 - ← Sens de circulation viaire
 - Feux tricolor
 - ▲ Accès viaire
 - ⇄ Passages piétons
 - ⇄ Cheminements piétons intuitifs
 - ☀ Traversée piétonne dangereuse ou peu confortable
 - Quai Tramway T1
 - ▬ TEN Projetée
- ▷ PROJETS EN COURS
 - Quartier Gaston Roulaud (PRU)
 - Club House et tennis
- ▷ PROJETS EN RÉFLEXIONS

Ilot Castor

A l'est du giratoire : des traversées sécurisées par des feux

A l'ouest du giratoire : des traversées non protégées par des feux face à des flux qui arrivent rapidement

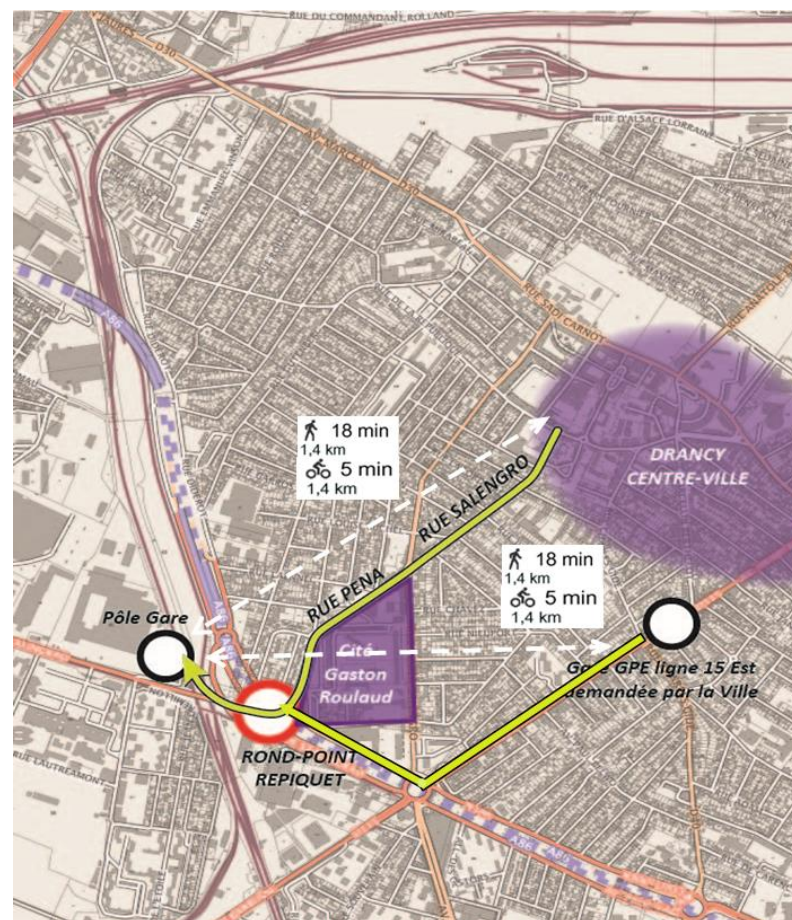
Analyse du fonctionnement actuel du rond-point Repiquet

LE ROND-POINT REPIQUET, UN POINT CLE POUR LES HABITANTS DE GASTON ROULAUD ET DU CENTRE VILLE

Le site d'implantation de la future gare est séparé du reste de la commune par la double rupture de l'A86 et du sillon ferroviaire.

Le rond-point Repiquet est stratégique dans le fonctionnement de la commune de Drancy : il s'agit d'un point de passage obligé entre d'une part la future gare de Drancy Bobigny et d'autre part le quartier Gaston Roulaud et le centre-ville.

Les temps de parcours moyens entre le pôle gare et le centre ville de Drancy (que ce soit au niveau du croisement Salengro / République ou du croisement H. Barbusse / Salengro) sont d'environ 20 minutes à pied et 5 minutes à vélo.



UN CARREFOUR COMPLEXE MAIS LARGEMENT DIMENSIONNE

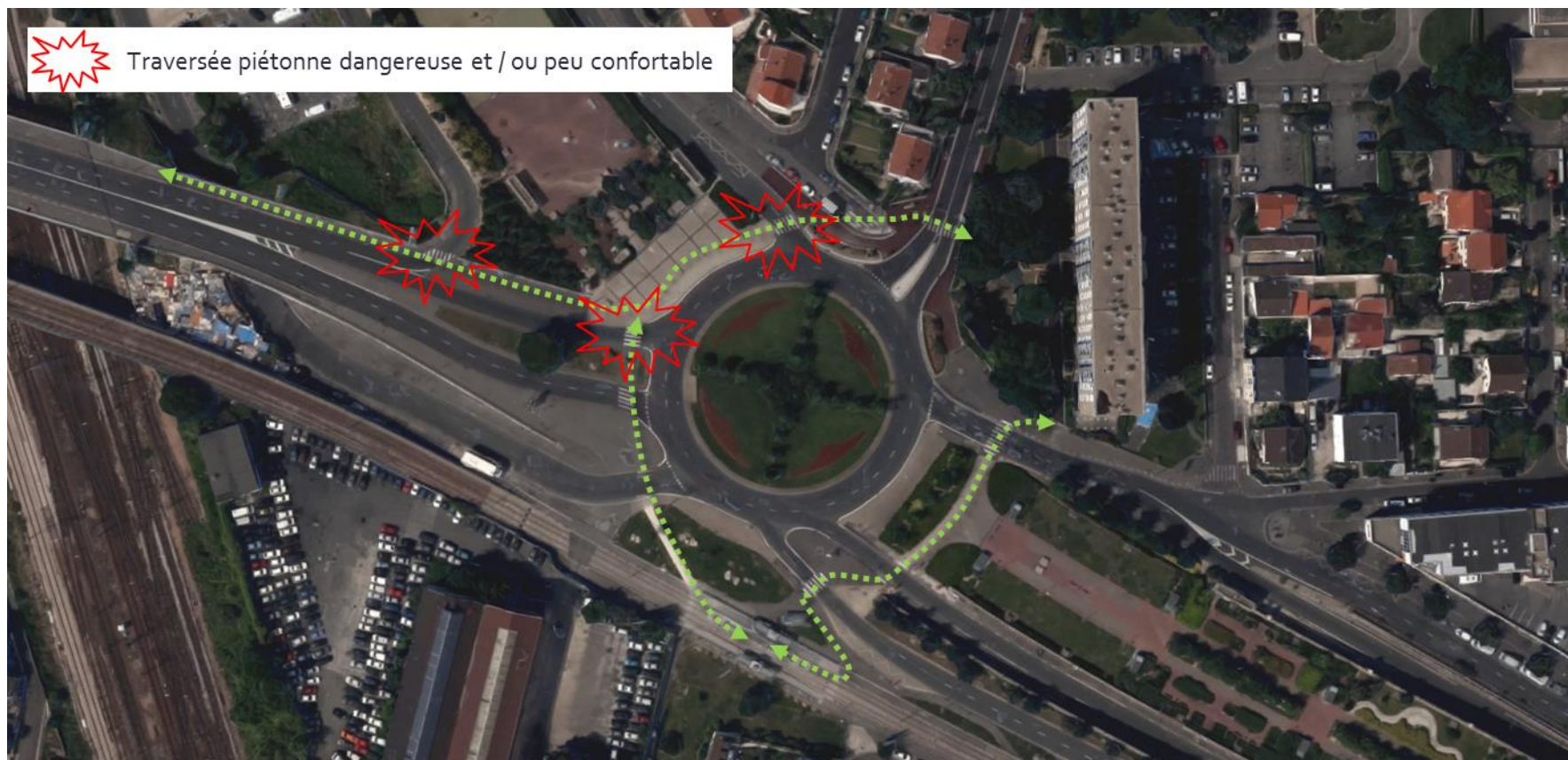


L'anneau extérieur du giratoire est très large, de l'ordre de 67 mètres.

Il est composé de 4 branches entrantes, dont 1 bretelle de sortie de l'A86, et de 5 sorties dont 1 accès direct à l'A86

La branche nord-est cumule 3 flux différents : sortie de l'A86, RN186 et rue Voltaire, qui débouchent sur une seule et même entrée à 2 voies du giratoire.

UN CARREFOUR DIFFICILE A FRANCHIR POUR LES PIETONS

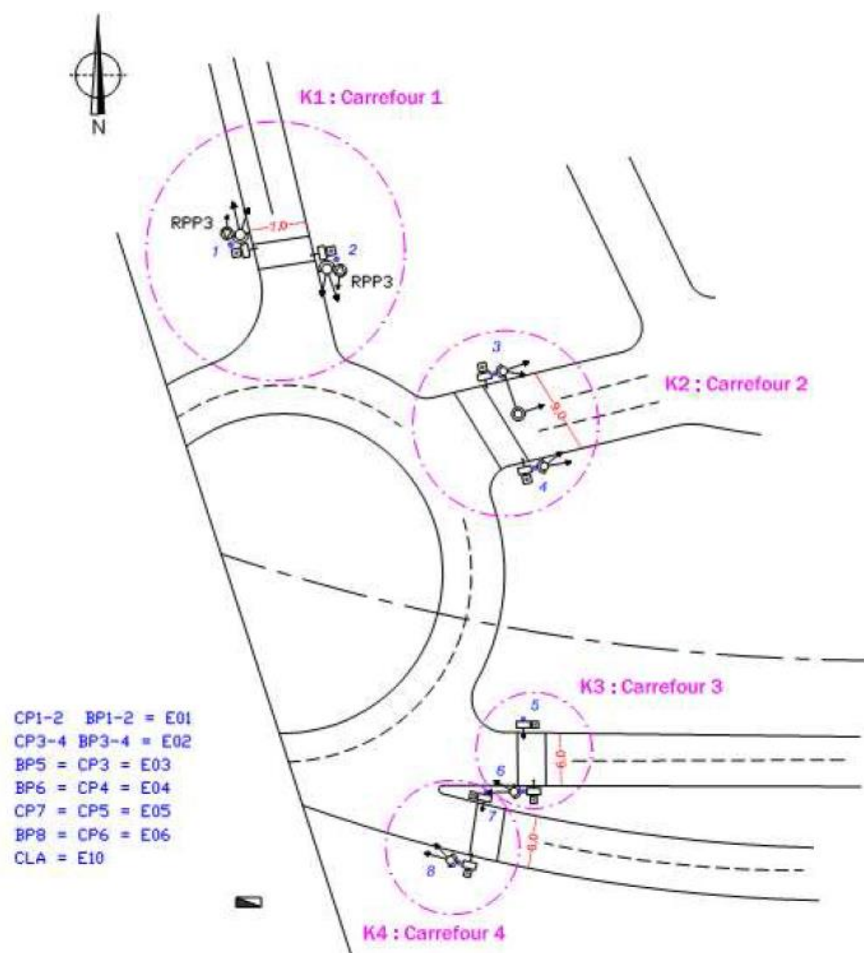


Les piétons souhaitant traverser le giratoire rencontrent plusieurs difficultés :

- À l'ouest : les traversées piétonnes ne sont pas protégées par des feux, alors que les véhicules entrent et sortent rapidement de l'anneau,
- À l'est : un système de traversées piétonnes protégées par des feux vise à la protection des piétons, notamment en lien avec le tramway situé au sud du giratoire, mais le parcours est sinueux entre la station de tramway et la cité Gaston Roulaud.

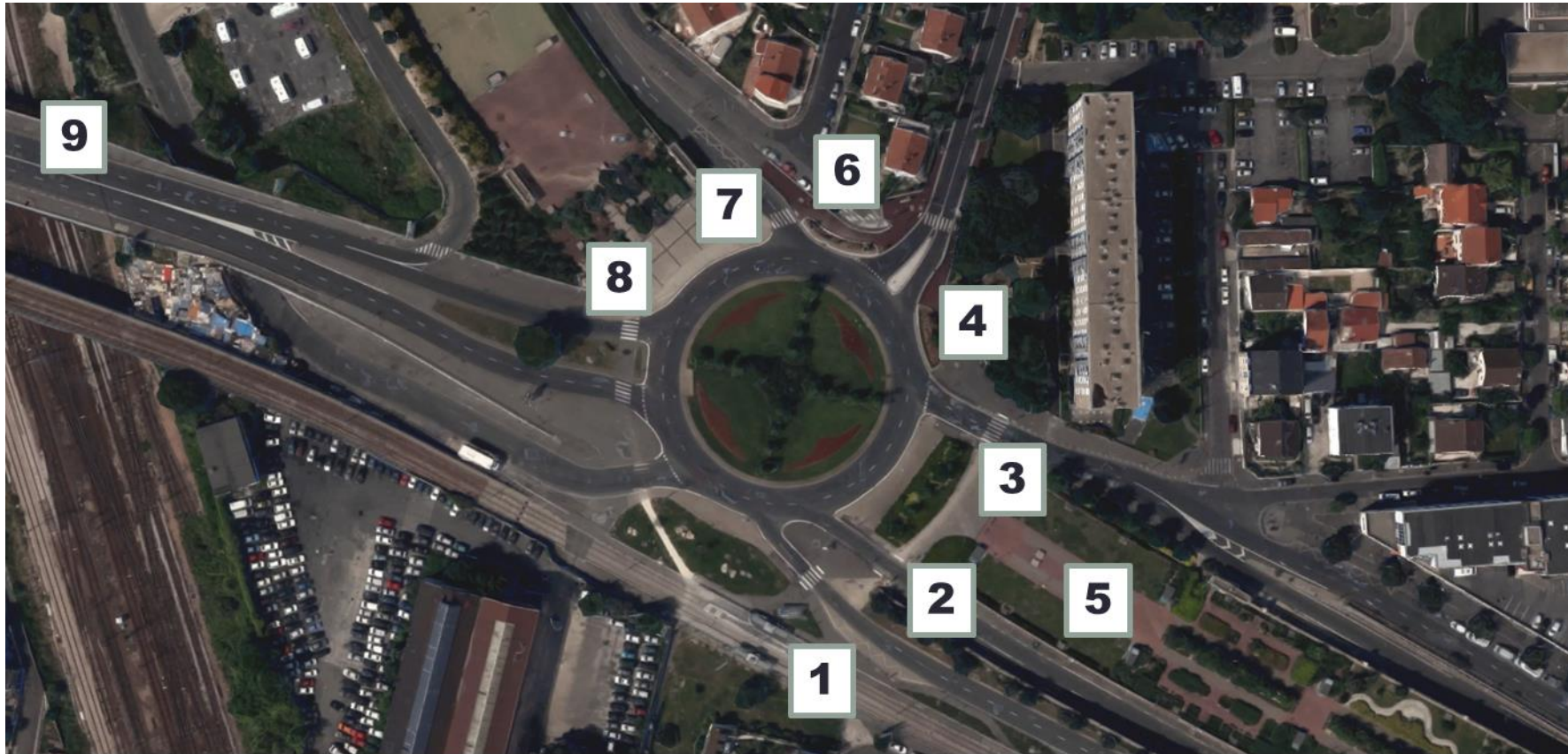
UN CARREFOUR PARTIELLEMENT GERE PAR DES FEUX DE PROTECTION DES PIETONS

Un système de feux fonctionnant sur bouton d'appel vise à la protection des piétons en rive est, notamment en lien avec le tramway. Il fonctionne sur la rue Pena, sur la voie concentrant la rue Voltaire, l'A86 et la RN 186, et au sud sur la bretelle d'accès à l'A86 et la RN 186.



DES CONDITIONS PEU CONFORTABLES POUR LES PIETONS MALGRE DES ESPACES GENEREUX

Le reportage photo suivant met en évidence les difficultés rencontrées par les piétons en traversée du giratoire, sur les points numérotés sur la photo aérienne ci-dessous :



10 Extrémité ouest du pont – abords de la future gare

1 : la station de tramway Gaston Roulaud est équipée de barrières obligeant les voyageurs à la contourner en totalité

2 : les traversées piétonnes sont effacées entre la station de tramway et la cité Gaston Roulaud (au fond, le bâtiment A)



3 : entre le bâtiment A et la station, les flux automobiles sont très importants, et des traversées informelles ont été créées en supprimant partiellement des barrières de protection

4 : à l'angle sud-ouest de la cité Gaston Roulaud, les espaces publics sont très vastes mais peu utilisés



5 : le parc de couverture de l'A86 est un espace de promenade assez fréquenté mais peu connecté au reste du quartier, hormis depuis le trottoir est du giratoire



6 : l'impasse Louis Bouchet est un espace qui a été récemment réaménagé, mais qui contraint le piéton à faire des détours en raison des bordures de trottoirs et des jardinières qui perturbent le caractère direct de l'itinéraire en direction de la future gare. Au loin, le pont de franchissement des voies ferrées, que le piéton « souhaiterait » gagner par l'itinéraire le plus direct



7 : à l'ouest, les traversées piétonnes sont larges et les espaces publics généreux, mais les piétons doivent franchir d'importants flux automobiles sortant de l'anneau à grande vitesse sans toujours se préoccuper des piétons

8 : les traversées vers le tramway à l'ouest sont les plus directes possibles



9 : le pont de franchissement des voies ferrées offre des trottoirs au départ larges, mais qui se rétrécissent plus à l'ouest

10 : à l'extrémité ouest du pont, à l'emplacement de la future gare, les itinéraires piétons s'interrompent brutalement.



CONDITIONS DE CIRCULATION

Charge totale aux heures de pointe

Les données de trafic suivantes sont issues de comptages réalisés par le Département en décembre 2011.

Les charges totales sont similaires aux heures de pointe du matin et du soir, de l'ordre de 3 100 à 3 200 UVP, mais la répartition des flux est très différente.

Le matin 07h45-08h45 (en UVP)

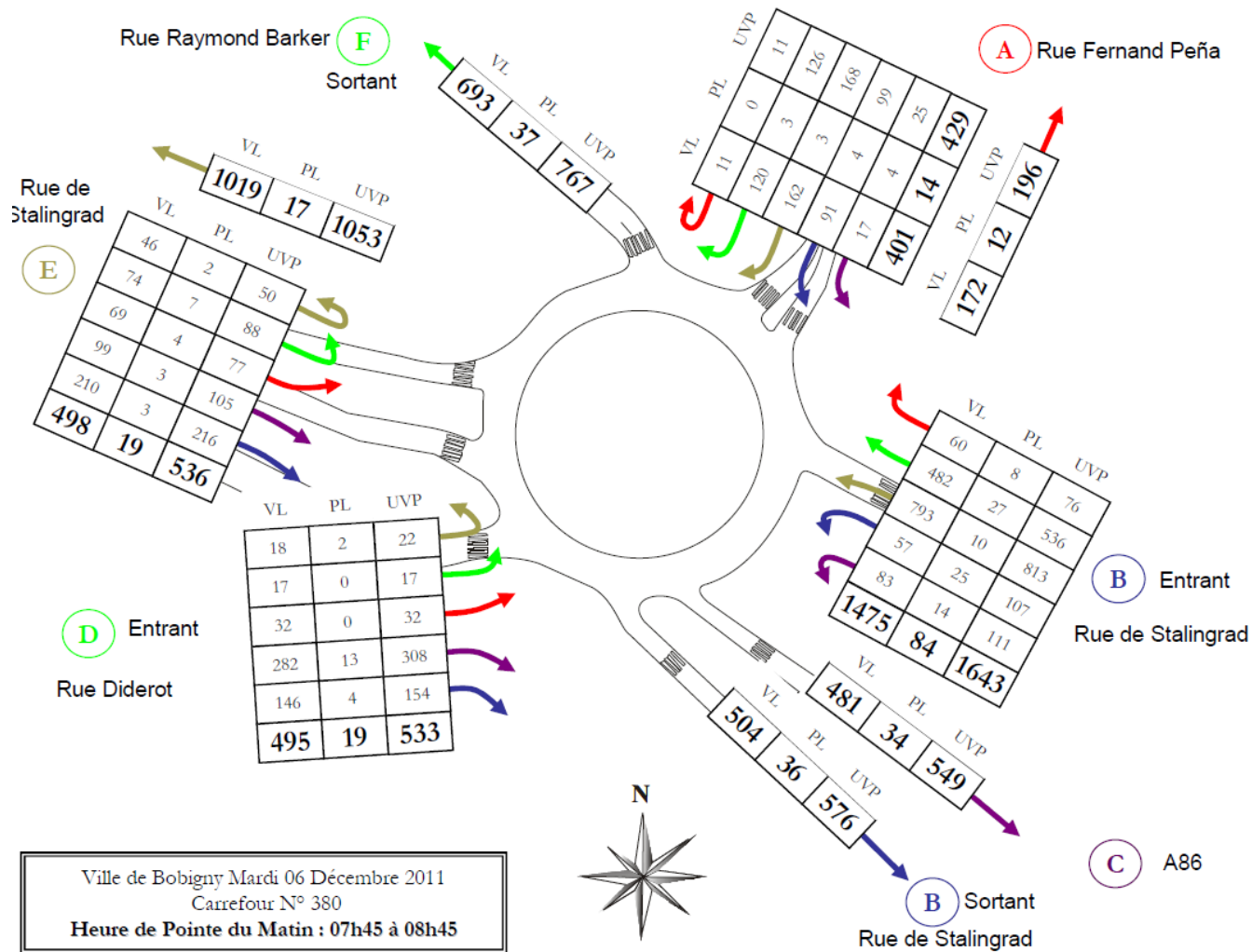
Dest->	A	B	C	D	E	F	Total Org
A	11	99	25	-	168	126	429
B	76	107	111	-	813	536	1643
C	-	-	-	-	-	-	-
D	32	154	308	-	22	17	533
E	77	216	105	-	50	88	536
F	-	-	-	-	-	-	-
Total Dest	196	576	549	-	1053	767	3141

Le soir 17h15-18h15 (en UVP)

Dest->	A	B	C	D	E	F	Total Org
A	13	20	20	-	137	58	248
B	127	46	61	-	423	511	1168
C	-	-	-	-	-	-	-
D	94	50	265	-	23	35	467
E	269	406	182	-	61	366	1284
F	-	-	-	-	-	-	-
Total Dest	503	522	528	-	644	970	3167

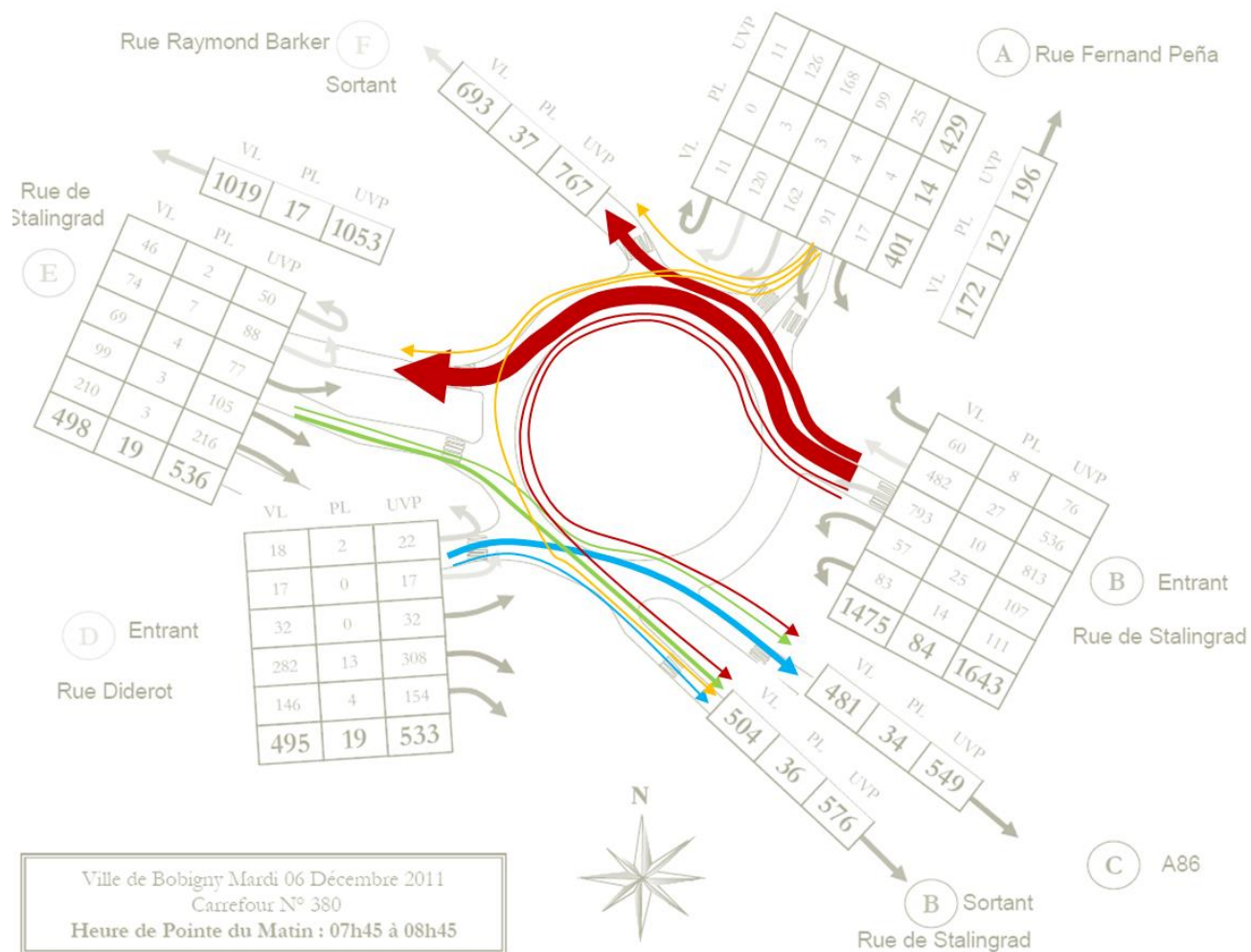
Heure de pointe du matin

A l'heure de pointe du matin, la branche « B » est la plus chargée. Elle cumule les flux arrivant de l'A86 en provenance de Créteil, de la rue Voltaire et de l'est de la RN186 (rue de Stalingrad).



Le mouvement principal du giratoire (813 UVP) est celui se rendant de la branche B du giratoire vers l'ouest de la rue de Stalingrad, qui accueillera la future gare. L'autre mouvement principal, quoique beaucoup plus faible (536 UVP), provient de la même branche entrante vers la rue Raymond Barker qui fait la liaison avec le rond-point Diderot et l'A86 direction Nanterre.

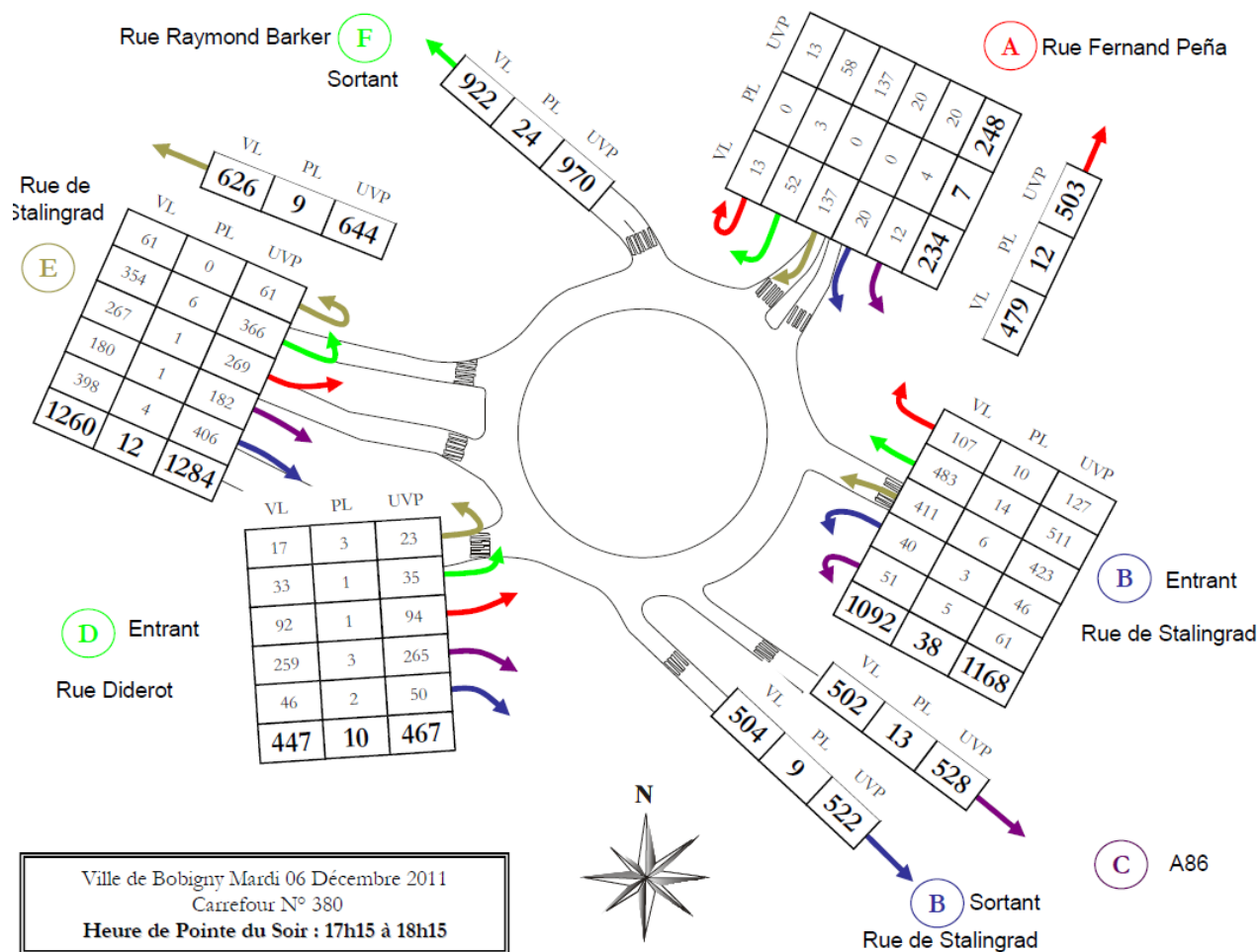
Les autres flux sont beaucoup plus faibles.



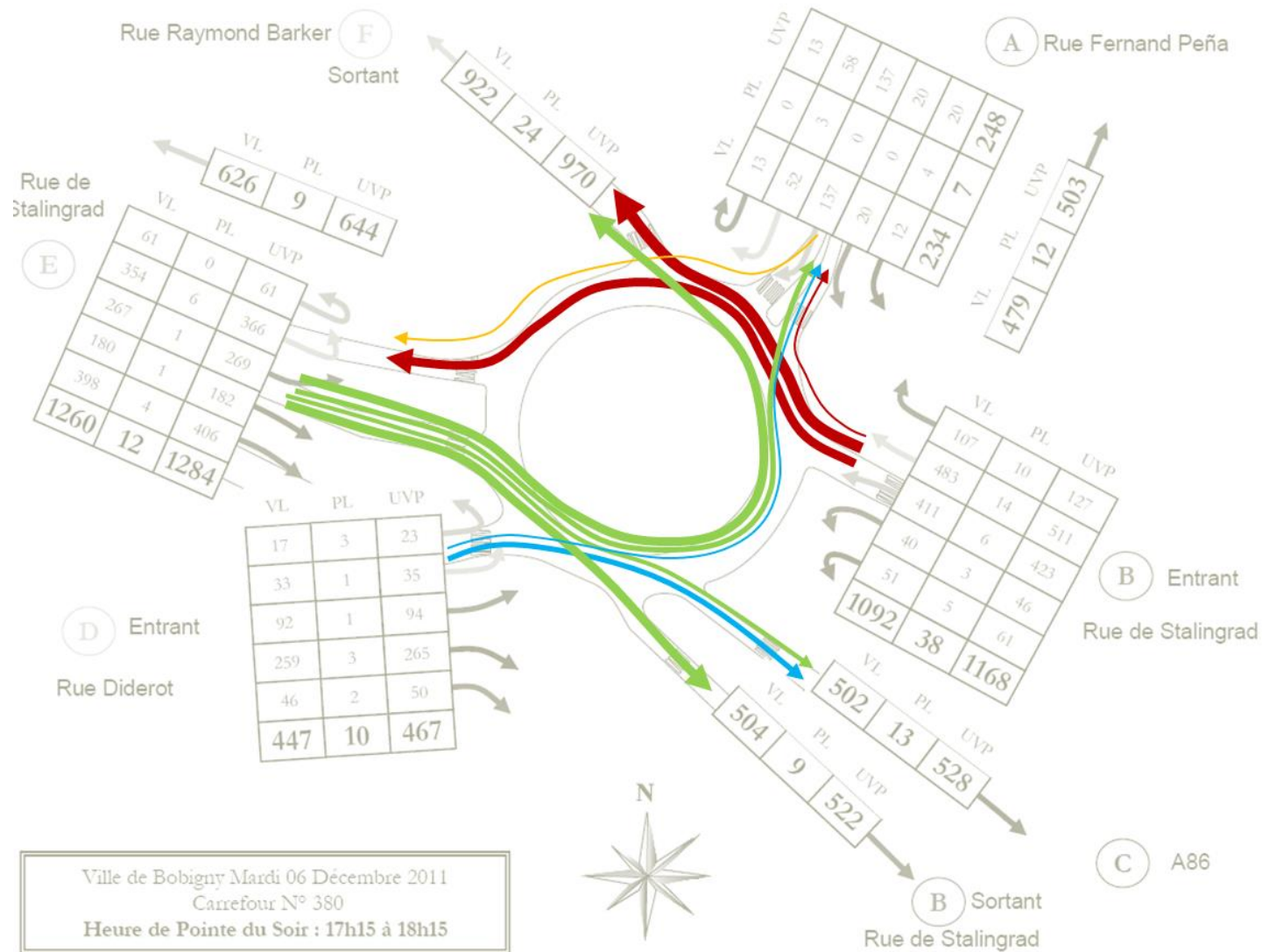
Heure de pointe du soir

A l'heure de pointe du soir, deux branches entrantes du carrefour connaissent des charges très élevées dans des ordres de grandeur équivalents :

- La branche « E » - rue de Stalingrad Ouest, avec près de 1 300 UVP,
- La branche « B », avec près de 1 200 UVP.



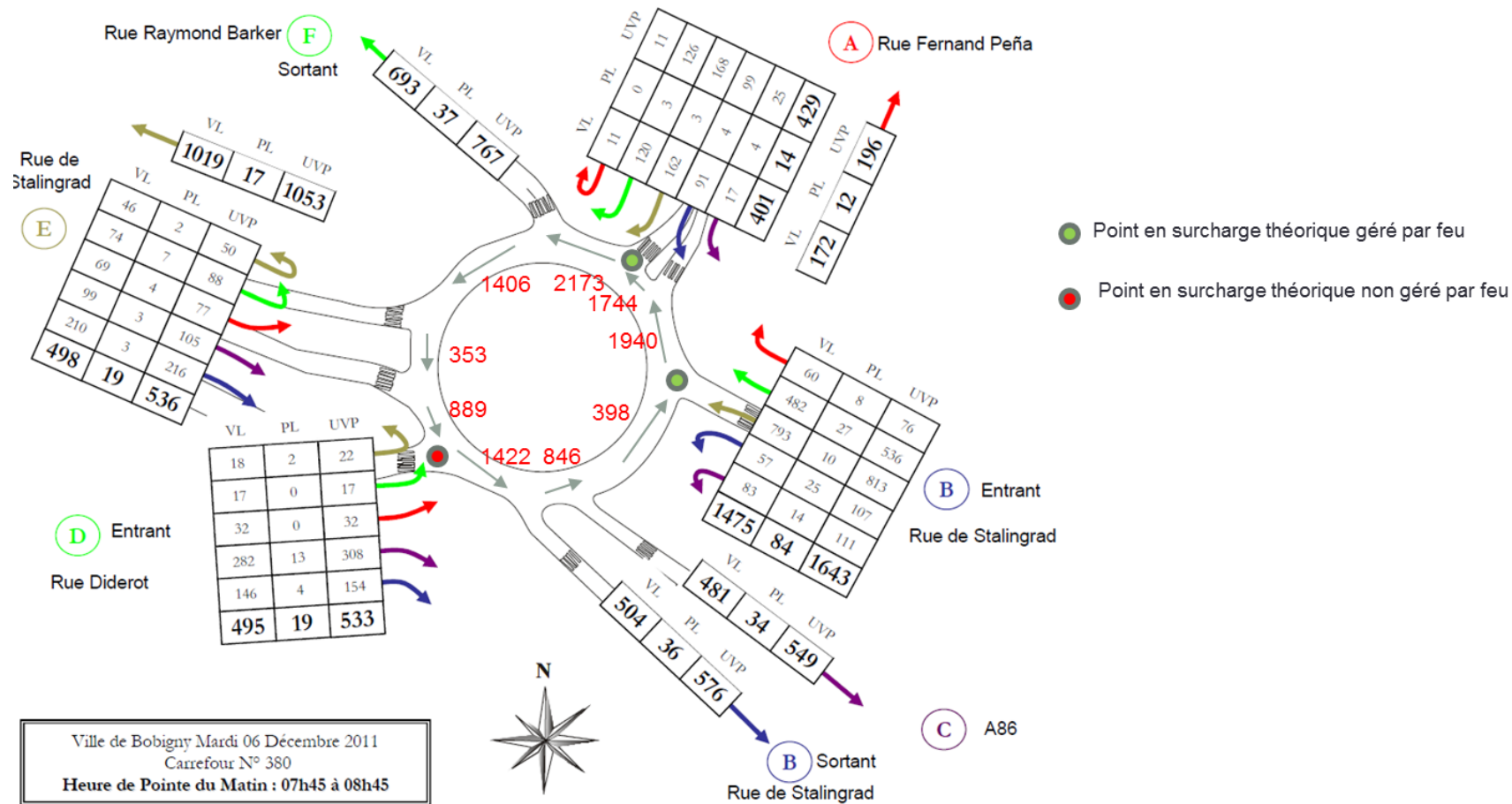
Le soir, les flux sont beaucoup plus diffus que le matin. Ils se répartissent principalement depuis les deux branches les plus chargées, vers la totalité des branches sortantes, avec une part importante de cisaillements de flux.



Capacité du carrefour

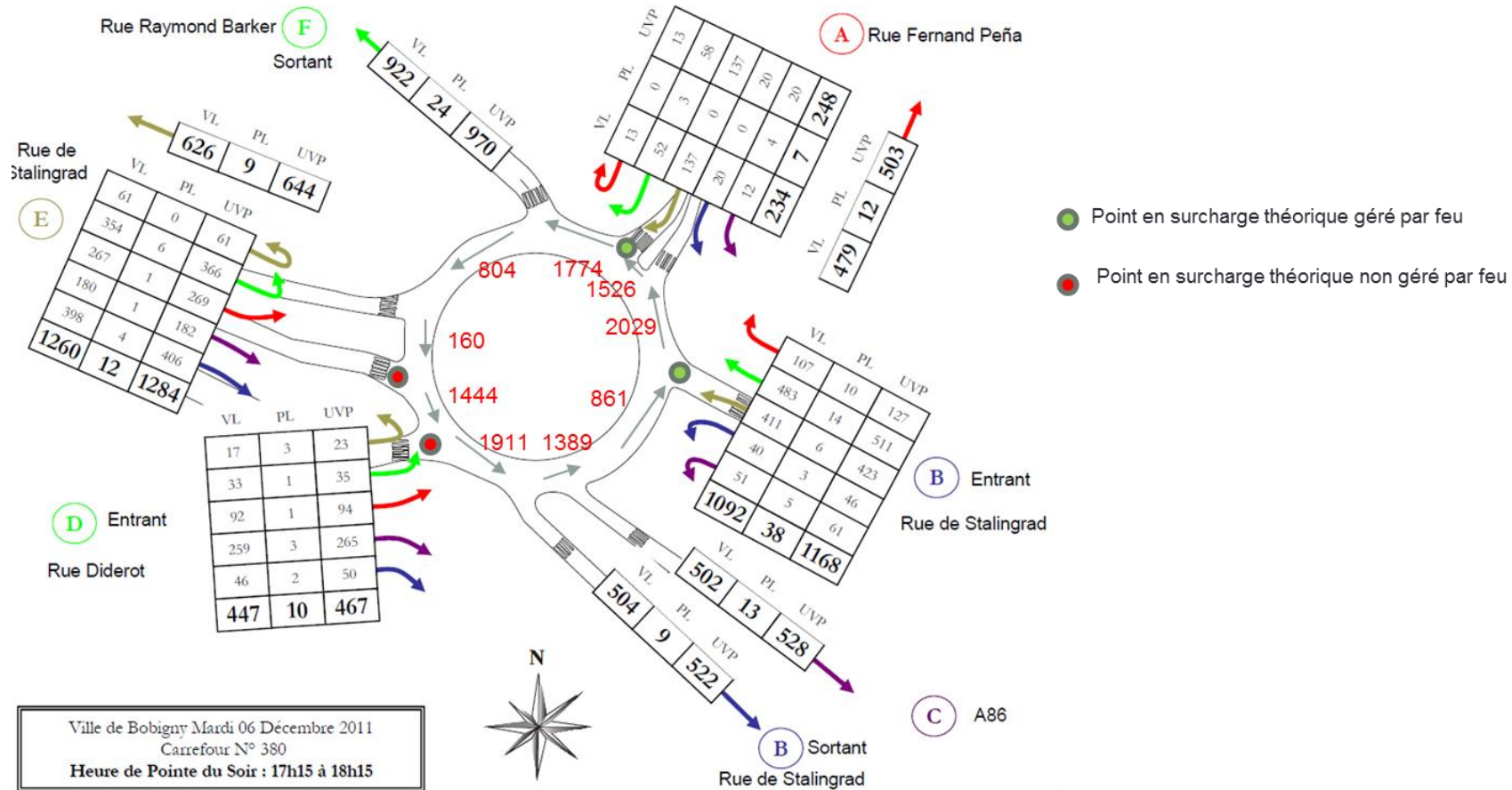
Heure de pointe du matin

A l'heure de pointe du matin, 3 points d'entrée du giratoire sont en surcharge théorique et les véhicules y connaissent de fortes difficultés d'insertion : la rue de Stalingrad est, la rue Pena et la rue Diderot. Cette dernière n'est pas gérée par un feu de protection des piétons malgré l'importance des flux automobiles.



Heure de pointe du soir

A l'heure de pointe du soir, 4 points d'entrée du giratoire sont en surcharge théorique et les véhicules y connaissent de fortes difficultés d'insertion : la rue de Stalingrad est, la rue Pena, la rue de Stalingrad ouest et la rue Diderot.



LE VELO, GRAND ABSENT DU QUARTIER

Une absence d'itinéraires cyclables

Actuellement, aucun itinéraire cyclable ne dessert le quartier Gaston Roulaud. Par ailleurs, le quartier n'est pas équipé de stationnement pour les vélos.

À l'horizon du projet, deux pénétrantes cyclables pourront desservir le quartier depuis et vers le pôle d'échanges de la gare de Drancy Bobigny :

- Le « ruban actif » est-ouest, au cœur du quartier,
- La rue Pena, où l'insertion d'un itinéraire cyclable est délicate en raison du gabarit étroit. Cet axe constitue un enjeu fort de liaison avec le centre-ville de Drancy. L'élargissement de la rue est conditionné par une éventuelle opération sur l'îlot Castor ou dans le cadre du projet ANRU.

Le franchissement du rond-point Repiquet par les cyclistes ne concerne pas que le quartier Gaston Roulaud, mais il constitue aussi un enjeu de liaison entre le centre-ville de Drancy et la future gare.

Des potentialités à l'étude par le Département

Le Département de Seine-Saint-Denis va réviser son Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) d'ici la fin 2017. A ce titre, il engage une réflexion à l'échelle de la RN186 pour y insérer des itinéraires cyclables.

Le rond-point Gaston Roulaud est inscrit dans cette démarche et fait l'objet de premières réflexions à intégrer dans le cadre de la présente étude.

Détail des propositions à l'étude au niveau du giratoire Repiquet

Carrefour 2 : Giratoire Gaston Roulaud

Caractéristiques principales :

- Un carrefour giratoire à 7 branches
- Des vastes emprises sur les trottoirs encerclant l'anneau

Potentialité :

- Cerclage du giratoire par un aménagement cyclable au niveau du trottoir



Propositions

- **Piste unidirectionnelle** (voire bidirectionnelle si emprise suffisante à étudier plus finement) au niveau des trottoirs avec traversées contiguës aux passages piétons sur les 9 chaussées à traverser

- #### Contraintes / Point dur :
- Largeurs réduites sur certains trottoirs (2m à 2m50)

Source : Département de Seine-Saint-Denis, novembre 2015

UNE CAPACITE DE STATIONNEMENT FORTEMENT MOBILISEE

Les espaces publics de la cité Gaston Roulaud sont en grande partie composés de parkings. Ceux-ci sont très fortement mobilisés par les véhicules des habitants, de jour comme de nuit. Pourtant, la qualité des espaces publics et l'insertion de cheminements piétons constitueront un enjeu fort du projet Gaston Roulaud. Dans la perspective de l'arrivée de la gare et de l'insertion de nouveaux itinéraires cyclables, ainsi que du renforcement de l'offre bus du quartier, il pourra être envisageable de réduire cet impact.



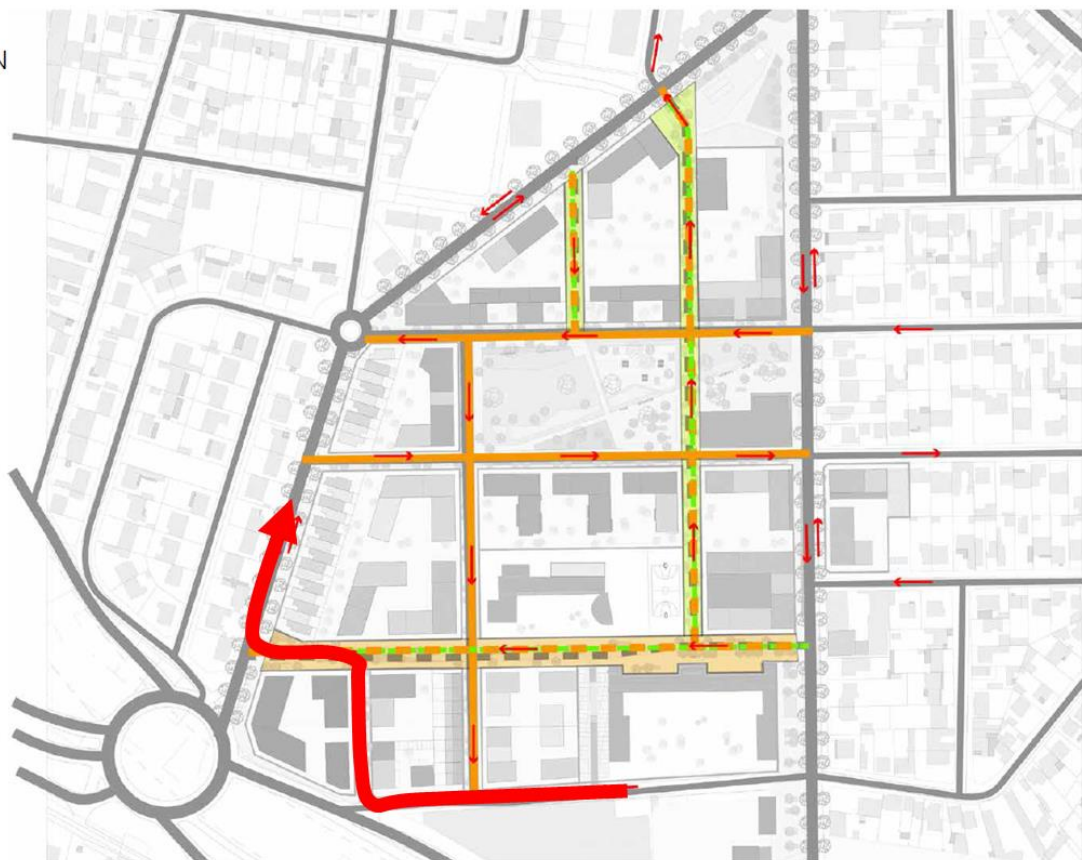
PLAN DE CIRCULATION : UN RISQUE DE TRAFIC DE SHUNT PAR LE QUARTIER

Le schéma de circulation proposé par le projet urbain vise à organiser un accès simple au quartier, par le biais de rues à sens unique paillant le périmètre.

Il conviendra d'être vigilant car ce système peut favoriser le trafic de transit et perturber la vie locale, en particulier en contournement du rond-point Repiquet au sud du quartier.

Espaces publics

CIRCULATION

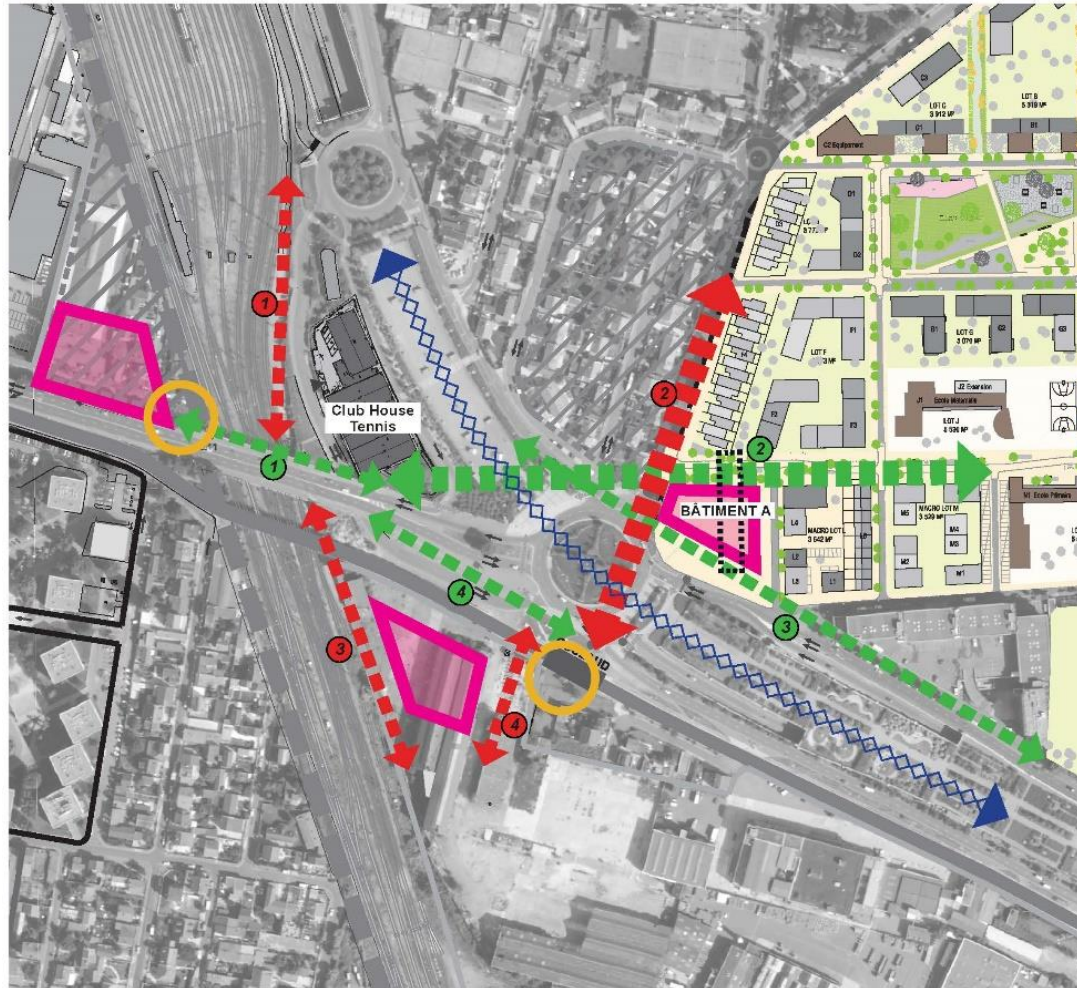


124 Etude Urbaine pour l'élaboration du projet de rénovation urbaine de la cité Gaston Roulaud à DRANCY

Équipe LA FABRIQUE URBAINE - Février 2016 125

Synthèse

INTENTIONS URBAINES, LIAISONS, ITINERAIRES



Deux liaisons sont à créer :

- Une liaison **Ouest-Est** en provenance du cœur de Gaston Roulaud,
- Une liaison **Nord-Sud** en provenance du cœur de Drancy.

Le secteur doit être marqué par des effets « signal ».

Ces intentions sont incompatibles avec le maintien du **bâtiment A** dans sa forme actuelle.

La requalification du giratoire nécessite de réfléchir à la vocation de la partie Sud du **secteur Castor**.

UNE INTENTION PAYSAGERE INCOMPATIBLE AVEC LE MAINTIEN DU BATIMENT A EN L'ETAT

Le pôle gare est présent dans le **paysage** depuis le cœur du quartier Gaston Roulaud.

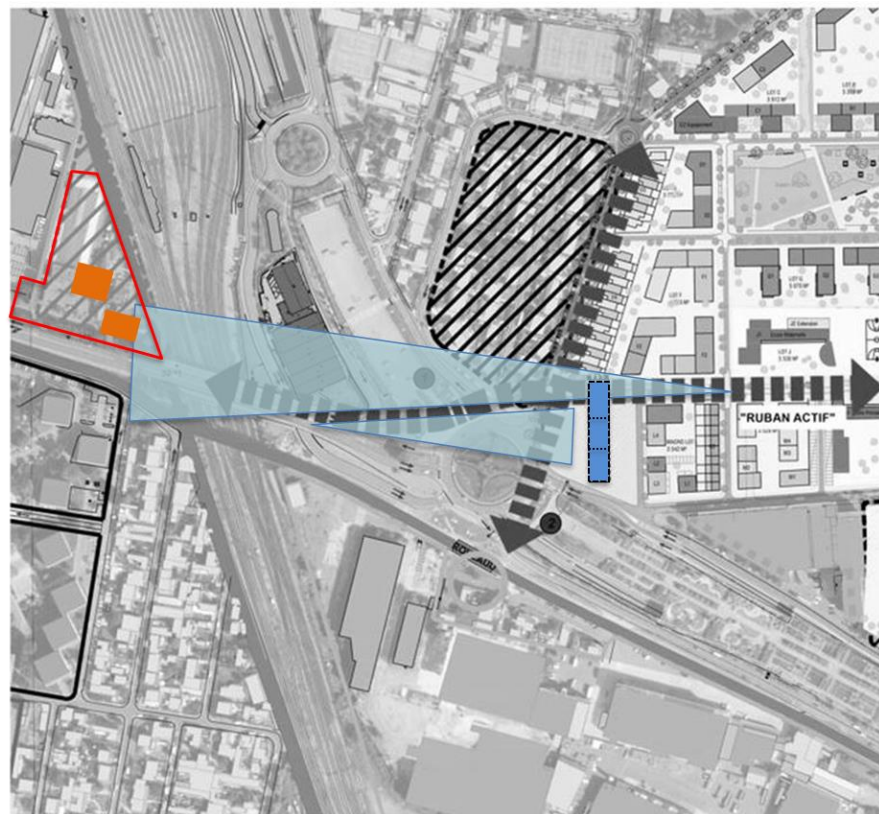
Le lien entre les deux sera renforcé en donnant à lire **la proximité du pôle gare**.

La proposition est compatible avec la **démolition totale ou partielle** du bâtiment A.

Le **signal** d'entrée du quartier depuis le pont de la RN186 peut se faire :

- Par le **maintien partiel** du bâtiment existant (démolition de la cage d'escalier Nord),
- Par un autre bâtiment signal, avec **démolition totale** du bâtiment existant.

Cette intention est présente dans les deux esquisses proposées.



Source : SPL Le Bourget Grand Paris

UNE INTENTION « MOBILITE » INCOMPATIBLE AVEC LE MAINTIEN DU BATIMENT A EN L'ETAT

L'objectif est de faciliter la création d'un itinéraire cyclable et la fluidité du bus sur la rue de Stalingrad.

Comment ?

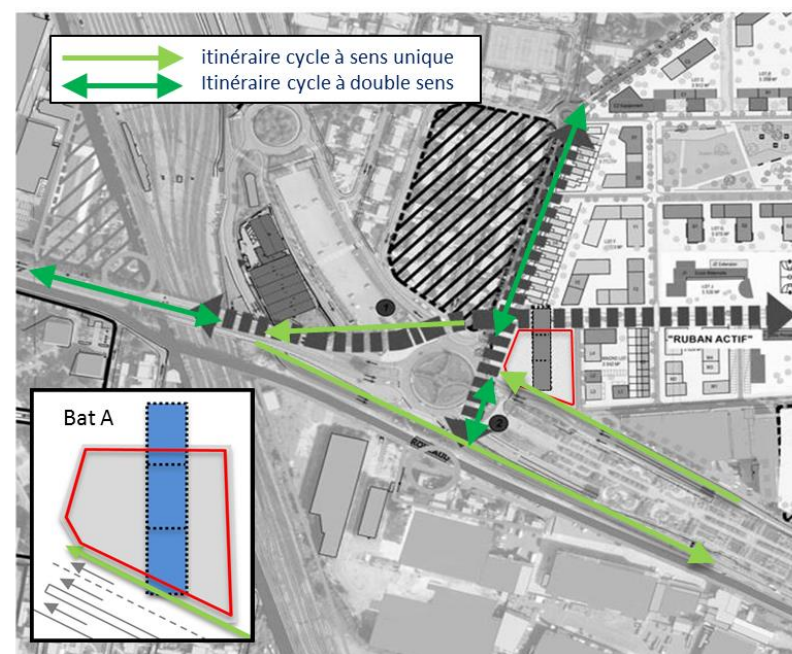
Cet objectif sera atteint en récupérant une voie « perdue » sur la rue de Stalingrad à l'approche du giratoire.

Son intérêt ?

Cet aménagement permet :

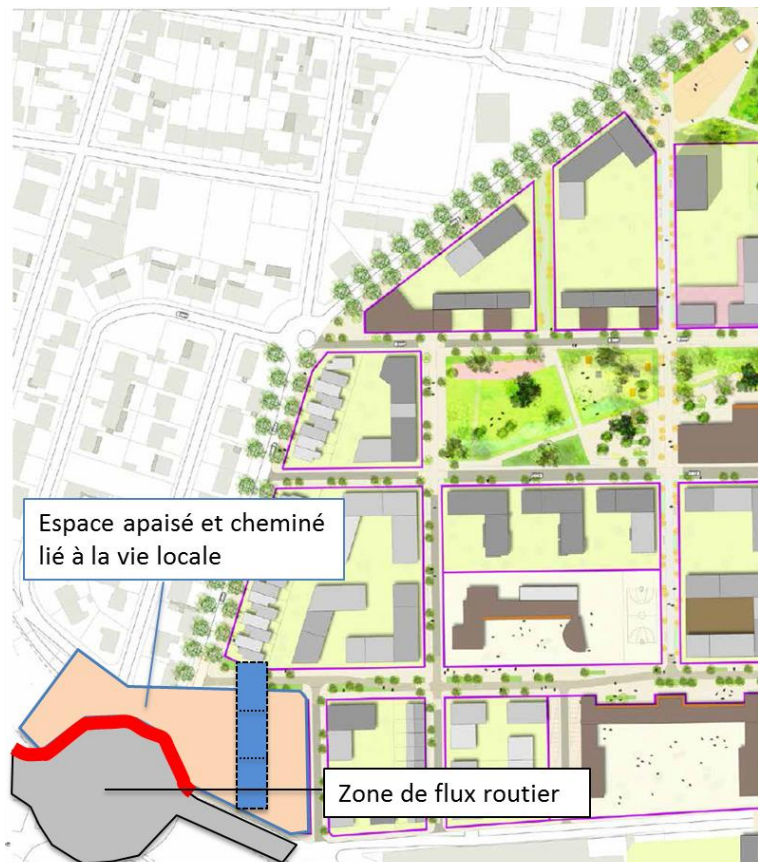
- De limiter les remontées de file sur la rue de Stalingrad,
- D'offrir plus de fluidité aux bus de la ligne 146 (desserte locale du Petit Drancy) après l'arrêt « Voltaire », ou éventuellement à d'autres lignes desservant le pôle gare Drancy Bobigny (modification possible de la ligne 151 : voir étude de pôle),
- D'aménager un itinéraire cyclable sécurisé le long de la rue de Stalingrad (projet porté par le CD93),
- De contribuer, à plus long terme, à la constitution d'une liaison douce inter quartiers entre Bobigny (site ELM Le Blanc) et les secteurs Gaston Roulaud et Castor.

La démolition totale du bâtiment A est compatible avec les deux esquisses d'aménagement du carrefour Repiquet.

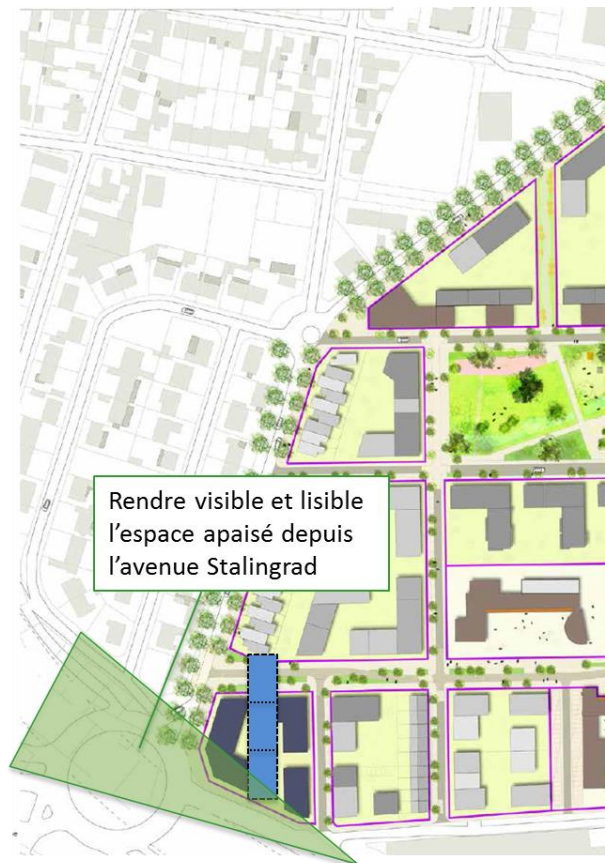


Source : SPL Le Bourget Grand Paris

DEUX PRINCIPES FORTS : ORGANISER UN ESPACE APAISE, SEPRE DU GIRATOIRE ET LE RENDRE VISIBLE



Source : SPL Le Bourget Grand Paris



Source : SPL Le Bourget Grand Paris

COMPATIBILITE DES INTENTIONS PAYSAGERE ET « MOBILITE » AVEC LE BATIMENT A

Seule la démolition totale du bâtiment A permet de réaliser des aménagements aux abords du giratoire qui répondent aux intentions paysagère et « mobilité ».

	Maintien en l'état	Démolition de la cage d'escaliers nord seulement	Démolition de la cage d'escaliers sud seulement	Démolition totale
Intention paysagère	NON	OUI	NON	OUI
Intention « mobilité »	NON	NON	OUI	OUI
Intentions paysagère et « mobilité »	NON	NON	NON	OUI

Pistes d'améliorations : scénarios

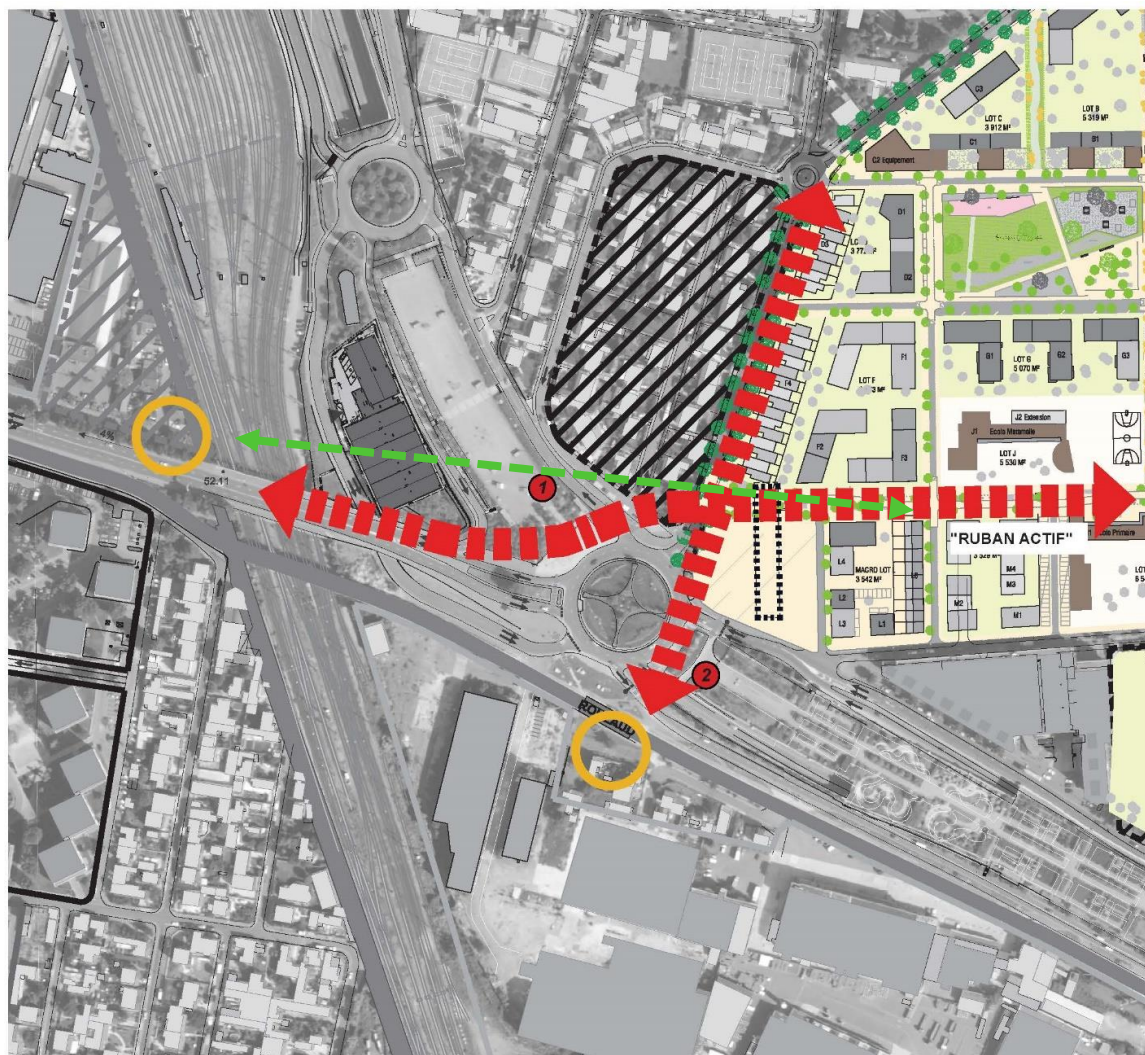
QUELLES PISTES D'AMELIORATION POUR LE ROND-POINT REPIQUET ?

A l'issue de ce diagnostic, plusieurs pistes peuvent être envisagées pour l'amélioration du fonctionnement du rond-point Repiquet, en particulier pour favoriser les déplacements des piétons en rabattement sur la future gare :

- Réduire la taille de l'anneau pour augmenter la surface d'espace public : ce type d'intervention est délicat, compte tenu du nombre de branches et de la giration nécessaire pour les véhicules. En première approche, **ce scénario est exclu** de la réflexion.
- Le maintien de l'existant avec insertion de carrefours à feux en rive ouest est une solution de nature à permettre aux piétons de franchir plus aisément l'ouvrage. En phase de scénarios, l'impact de cette solution sur les remontées de file sur le pont et l'accès au pôle pour les bus notamment devra être vérifié.
- Reconfiguration en profondeur de l'ouvrage, en séparant les flux en différents carrefours pour transformer le giratoire en un ensemble de carrefours urbains. Cette solution permettrait de créer un espace public majeur pour les communes de Drancy et Bobigny, et d'améliorer fortement le confort des piétons L'impact sur le trafic sortant de l'A86 pour éviter les remontées de file devra être vérifié.

SCENARIO 1 : UN GIRATOIRE REQUALIFIE

Principes généraux

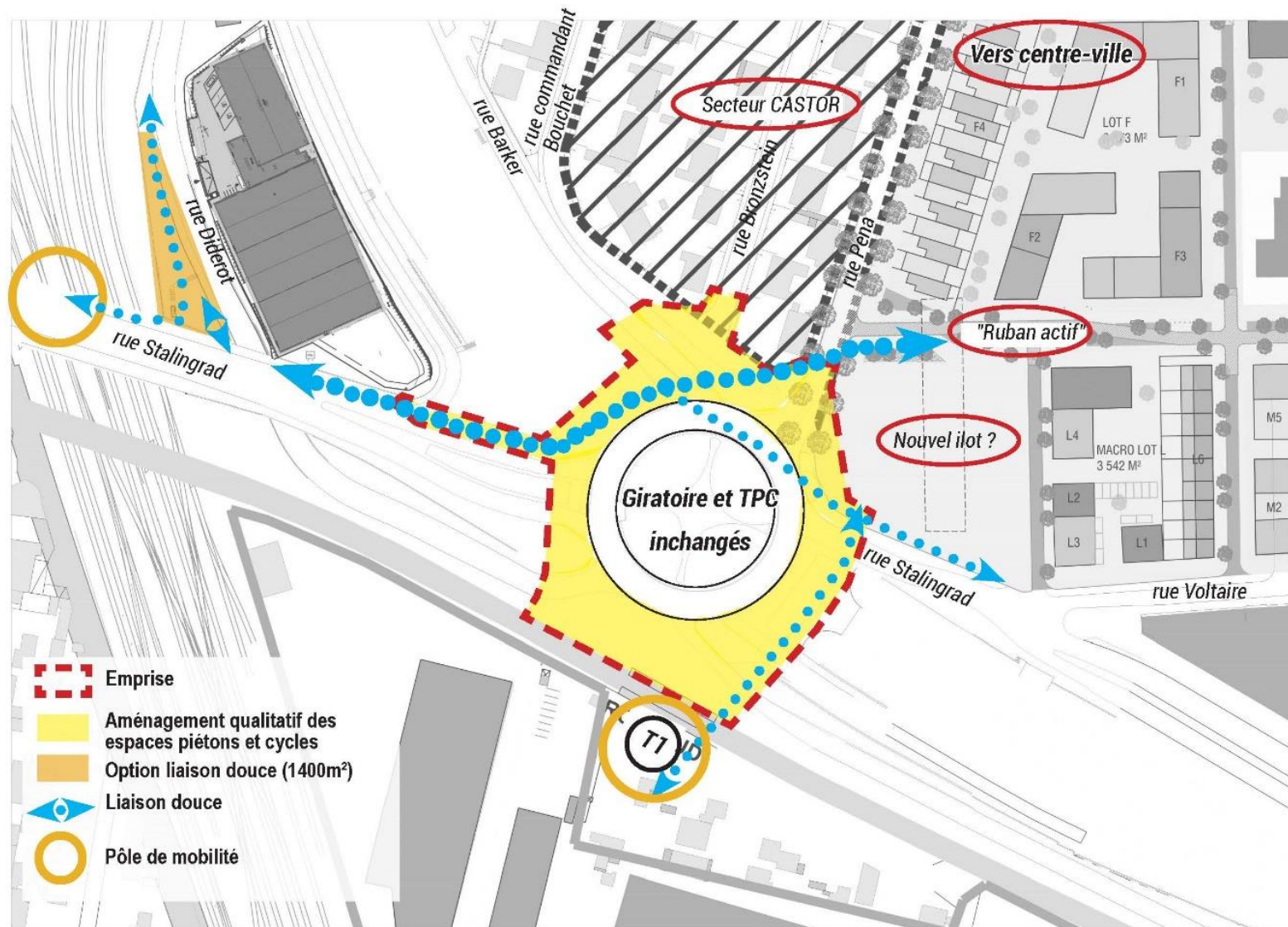


- Liaisons à renforcer**
- Améliorer la continuité piétonne :
 - Réaménagement de l'impasse Louis Bouchet
 - Réaménagement de la couverture de l'A86
 - Réaménagement du carrefour Raymond Barker
 - Amélioration de la continuité piétonne entre la station tramway et la cité Roulland
 - Gestion des conflits avec les accès à l'A86
 - Pôle de mobilité
 - Perspective urbaine

Le scénario 1 consiste à apporter des améliorations de l'existant sans modifier la géométrie globale du giratoire. Il permet en particulier de renforcer les continuités piétonnes et cyclables :

- Entre la future gare Drancy-Bobigny et le quartier Gaston Roulaud, et au-delà le centre-ville de Drancy (liaison 1 sur le plan ci-contre),
- Entre le quartier Gaston Roulaud et la station de tramway du même nom, et au-delà le futur projet sur le site ELM Leblanc à Bobigny (liaison 2 sur le plan ci-contre).

Propositions d'aménagement



Surface concernée : 7 400 m²

Les limites de l'emprise ont été définies pour avoir un projet cohérent.

La géométrie du giratoire et celle du terre-plein central sont globalement conservés.

Les fonctionnalités de desserte du giratoire Repiquet sont conservées.

Les espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes font l'objet d'aménagements qualitatifs, avec une reprise de l'éclairage et des plantations.

Les liaisons piétonnes sont facilitées et apaisées. Des liaisons cyclables sécurisées sont créées.

La liaison Petit Drancy vers le pôle gare et vers le futur projet sur Bobigny peut être améliorée et donc requalifiée.

Le projet offre une image qualitative des abords du giratoire Repiquet.

Première estimation financière

Enveloppe travaux : entre 1,5 et 2,2 millions d'euros

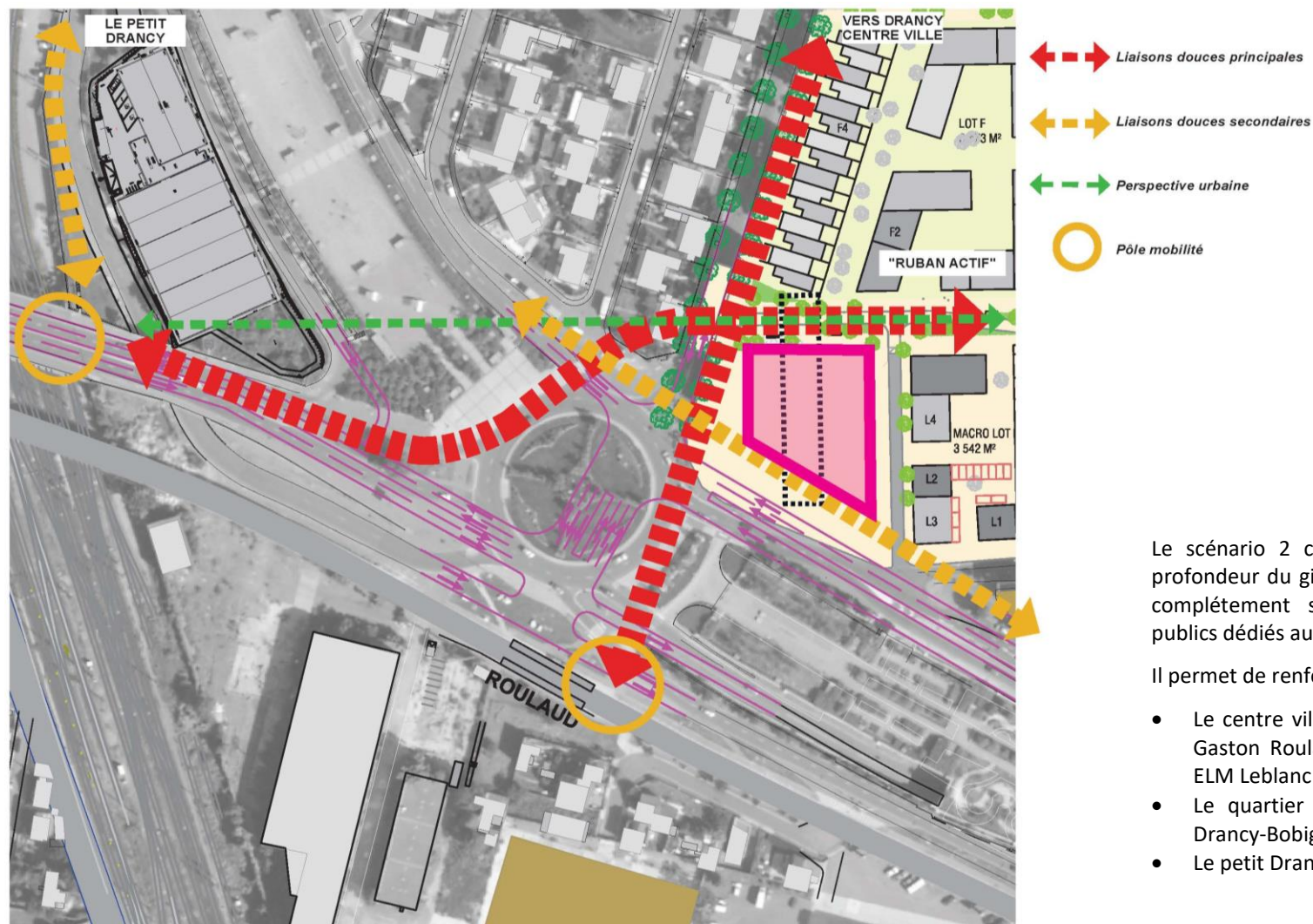
(hors reprise étanchéité, amiante, dévoiement réseaux structurants)

Cette estimation a été réalisée sur la base de ratio au m² compris entre 200€ HT et 300€ HT.

Prévoir : reprise de chaussée + reprise mobilier urbain et éclairage + phasage par trottoir et circulation alternée + interfaces avec les acteurs.

SCENARIO 2 : UNE PLACE PUBLIQUE

Principes généraux

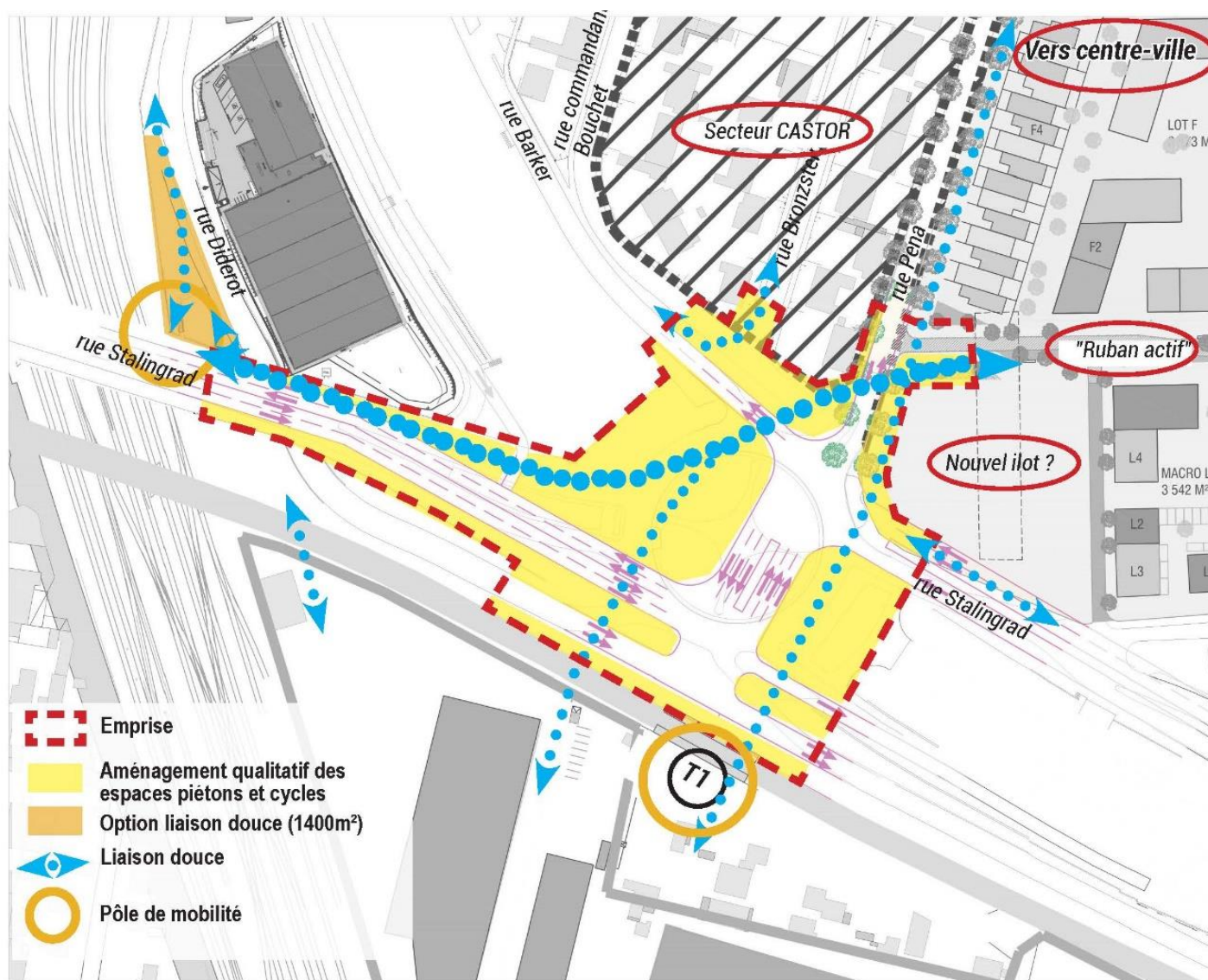


Le scénario 2 consiste en une reconfiguration en profondeur du giratoire et de ses abords qui modifie complètement sa géométrie au profit d'espaces publics dédiés aux piétons et aux cyclistes.

Il permet de renforcer les liaisons douces entre :

- Le centre ville de Drancy, la station de tramway Gaston Roulaud et le futur projet sur l'emprise ELM Leblanc à Bobigny,
- Le quartier Gaston Roulaud et la future gare Drancy-Bobigny,
- Le petit Drancy et la future gare Drancy-Bobigny.

Propositions d'aménagement



Le giratoire est décomposé en deux carrefours liés par des voies de stockage et entièrement gérés par des feux tricolores. Les flux de véhicules sont repensés (en tenant compte des rayons de giration des poids lourds).

Il convient de vérifier la compatibilité de la proposition avec les nouvelles contraintes liées à la sécurisation du tunnel et aux éventuelles remontées de files de l'A86.

Ce scénario offre une nouvelle image du secteur avec la création d'une place publique qualitative.

Il souligne la nécessité d'une réflexion prospective sur l'ensemble des quartiers s'articulant ici.

Surface concernée : 13 500 m² (selon emprise carrefour actuel)

Cette proposition permet de créer une place publique qualitative et donc d'offrir une nouvelle image du site.

L'emprise du projet s'accroche sur les futurs projets (pôle gare et Bobigny).

Les itinéraires pour les modes doux sont lisibles, sécurisés. La lecture des espaces et des cheminements est facilitée et apaisée, avec une reprise de l'éclairage, des plantations et du mobilier urbain.

Les flux automobiles sont repensés et complètement réorganisés puisque le giratoire actuel est décomposé en deux carrefours à feux, de part et d'autre de la couverture de l'A86. Les caractéristiques du site, aujourd'hui très routières, sont ainsi transformées au profit d'une ambiance plus urbaine, prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements.

Ce projet de recomposition du site éveille une réflexion prospective des quartiers et de ses abords.

Première estimation financière

Enveloppe travaux : entre 4 et 5,5 millions d'euros

(hors reprise étanchéité, amiante, dévoiement réseaux structurants)

Cette estimation a été réalisée sur la base de ratio au m² compris entre 300€ HT et 400€ HT.

Prévoir : reprise de voirie lourde + SLT + phasage et interface complexes.

COMPARAISON DES SCENARIOS 1 ET 2

	Scénario 1 : un giratoire requalifié	Scénario 2 : une place publique
Cadre de mise en œuvre	Répond de façon réaliste à la sécurisation des mobilités douces entre le pôle gare et Drancy (Gaston Roulaud, centre ville)	Reconfiguration globale dans l'hypothèse d'un éventuel projet intégré au-delà du principe de cheminement pour mobilité douce vers le pôle gare (PRU, Secteur Castor, ELM Leblanc, nouvelle liaison Drancy-Bobigny)
Points forts	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien du principe de fonctionnement actuel • Impact global modéré sur la circulation • Sécurisation des flux piétons avec création de feux • Coûts d'aménagement réduits 	<ul style="list-style-type: none"> • Passer d'un giratoire routier à un double carrefour urbain • Amélioration de la gestion et de la lisibilité des flux automobiles • Séparation des flux sortie A86 et Stalingrad • Espace public plus généreux • Prolongement et meilleure continuité du Ruban Actif vers le pôle gare • Meilleure gestion de l'entrée de ville rue Pena
Points faibles	<ul style="list-style-type: none"> • Eventuel impact trafic sur la rue de Stalingrad ouest, dû à la ligne de feu • Pas d'amélioration de l'interface piétons / circulation rue Barker sud 	<ul style="list-style-type: none"> • Faisabilité en termes de circulation (sortie A86) ? • Démolition bâtiment A nécessaire • Coûts d'aménagement plus élevés • Usages limités de l'espace public généré
→	A priori, plus réaliste au regard des besoins identifiés à ce stade	A priori, onéreux par rapport aux besoins identifiés à ce stade

Le scénario 1 a été retenu.

REFERENCE : PORTE DE PANTIN

Etat initial (2008)



Passer d'un giratoire...

Etat réaménagé (2013)



...à un carrefour urbain.