

Atelier Gare Drancy - Bobigny, Master Alternatives Urbaines et Démarches Expérimentales –
Espaces Publics (AUDE – EP), 2017 – 2018

Drancy – Bobigny, une future gare du Grand Paris Express

Ce dossier est une réponse proposée par les étudiant.e.s du master AUDE - EP de l'École d'Urbanisme de Paris à la commande de la Société du Grand Paris (SGP), de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) et du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET). L'objectif global est de réaliser une étude sur l'impact social, économique et urbanistique de l'arrivée d'une nouvelle gare de la ligne 15 – Est du futur GPE.



Introduction

Notre démarche

- Replacer les habitants au cœur de la réflexion sur l'aménagement urbain
- Valoriser l'échelle locale pour mieux penser l'implantation d'un équipement métropolitain
- Promouvoir des espaces publics inclusifs et attractifs pour les usagers du territoire
- Expérimenter des outils méthodologiques pour mieux récolter la parole des futurs usagers du GPE

Méthodologie:

Au 1er semestre, nous avons privilégié des méthodes nous permettant de découvrir le territoire. Nous avons mis en place des approches sensibles et des outils qualitatifs:

- entretiens
- observations
- rapport d'étonnement
- balade sensible

Au 2nd semestre, nous avons cherché à cibler les informations manquantes et certains publics. Nous avons ainsi créé un questionnaire. Nous avons aussi mené en parallèle des ateliers dans des lycées et des collèges pour récolter la parole des plus jeunes.

- questionnaires
- ateliers lycées et collèges

Problématique et plan:

Quels sont les points forts et les points faibles du territoire? A quel point la gare accentuera-t-elle les logiques et dynamiques déjà existantes?

1. Comment qualifier la mobilité et les pratiques des futurs Grands Parisiens?
2. Dans quelle mesure peut-on parler d'enclavement à Drancy - Bobigny ?
3. Que signifie l'expression « jeune de banlieue » à Drancy – Bobigny ?

La mobilité métropolitaine à Drancy-Bobigny

Notre analyse de terrain à travers la focale de la mobilité nous a permis de confronter les discours des acteurs et le contexte historique aux réalités de la mobilité des usagers. Le projet de gare à Drancy-Bobigny intègre la construction d'une place publique, une programmation commerciale et de services, et peut avoir un impact considérable sur les mobilités et la vie locale. Notre étude a fait ressortir le fait que l'accès à la gare est à ce stade très limité par la structure du quartier. Face à l'arrivée d'un tel service, son accessibilité est un enjeu fort d'aménagement. C'est pourquoi nous avons questionné la mobilité des usagers dans le quartier.



Figure 1: Carte des emprises piétonnes intraversables dans le périmètre des 800m. Source: Master AUDE - EP

Nous avons une population déjà très mobile à Drancy et Bobigny. La métropole est largement fréquentée et les déplacements entre villes de banlieues sont récurrents, même si Paris reste réservée au travail ou au week-end. Une grande partie des habitant.e.s utilisent les transports publics plutôt que la voiture. Le T1 est au cœur de la mobilité des habitants, mais il assurera, à terme, une grande partie des déplacements à l'échelle locale tandis que le métro facilitera les déplacements plus lointains.

«C'est une catastrophe, il faut deux fois plus de tram. Les quais sont refaits et c'est plus agréable pour attendre mais pour le prendre c'est le bordel».

Si peu d'habitants se déplacent en vélo, beaucoup se déplacent à pied pour se rendre d'un point à l'autre, sans toutefois réellement profiter de l'espace public. Ces pratiques faibles peuvent s'expliquer par la place importante donnée à l'automobile dans la

ville et le manque d'aménagements dédiés aux mobilités actives (cheminements informels, manque de verdure, d'esthétique, d'éclairage, saleté, ruptures). Ces mobilités actives représentent bien un enjeu pour l'accessibilité de la future gare car la population est peu motorisée et l'offre de bus insuffisante. Le métro peut aussi accentuer des écarts de desserte importants entre Drancy et Bobigny, qui va recevoir trois gares sur son territoire. Il est fondamental de mieux connecter les Drancéen.ne.s et les autres usager.ère.s à la future gare par des aménagements de qualité (pistes cyclables, propreté, verdure), des cheminements repensés (trottoirs) et un apaisement de la circulation.

Un territoire enclavé?

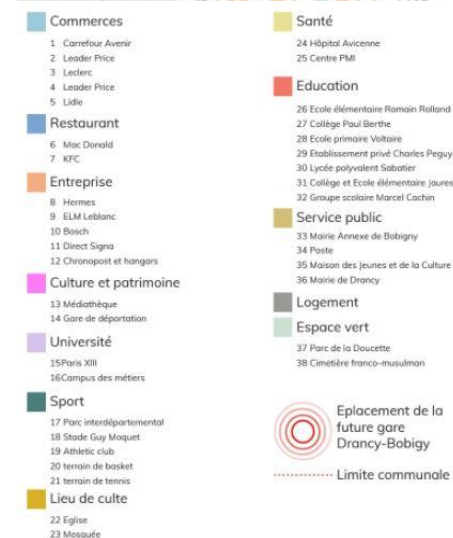


Figure 2 : Un territoire marqué par des espaces enclavés et monofonctionnels. Source: master AUDE - EP

L'enclavement est une notion récurrente dans le discours des acteur.rice.s du territoire et dans le cadre du projet du GPE. Souvent cette notion est prise en considération dans sa dimension physique en termes d'accessibilité au territoire et à ses équipements. La partie mobilité déconstruit en

partie cette représentation liée à l'accessibilité du territoire et vers d'autres territoires mais lors de notre analyse du terrain nous avons découvert que l'enclavement était présent sous différentes formes.

Premièrement, des barrières physiques et la monofonctionnalité des espaces sont les facteurs principaux de l'enclavement des quartiers les uns par rapport aux autres. L'enclavement est aussi présent sur le territoire dans une dimension économique et socioculturelle du à une population à faible revenus, peu diplômées et dont le cosmopolitisme n'est pas valorisé.

L'absence d'offre en loisirs et en équipements limite la création de petites polarités génératrices d'attractivité et de dynamisme local. C'est aussi le manque d'espaces publics de qualité pourtant facteur d'attractivité et de dynamisme qui crée un enclavement du territoire.

Il est donc nécessaire de créer davantage de multifonctionnalité, de connexion et d'espaces d'aménité pour lutter contre les différentes formes d'enclavement présentes sur le territoire.

A la recherche du jeune de banlieue

A travers nos recherches et nos entretiens, la thématique des jeunes de banlieue dans l'espace public était présente dans les discours des différents acteurs et dans le champ des sciences

“Un jeune ou un demandeur d’emploi de Clichy n’aura plus de problème pour se déplacer et trouver plus facilement sa place dans la société. Il ne sera plus condamné à l’abandon des études – il ne lui faudra plus que 30 minutes pour se rendre à la fac de Créteil contre 1h30 aujourd’hui – ou au chômage.” Philippe Yvin, directeur de la SGP

humaines et sociales.

Par notre attention portée sur les pratiques et la pluralité des jeunes présents sur les territoires de Drancy et Bobigny, nous avons pu découvrir que plusieurs dimensions définissent les pratiques et les représentations que les jeunes peuvent avoir. De manière générale, il existe des différenciations entre les générations, conscientisées par les jeunes eux-

mêmes et qui se spatialisent dans les espaces publics. L'échelle des pratiques varient : les plus jeunes générations ont des pratiques très localisées, les lycéens élargissent leurs lieux fréquentés, alors que pour les étudiants, les pratiques sont plus différenciées entre région francilienne et communes proches.



Figure 3: Atelier dans un lycée. Source: master AUDE - EP

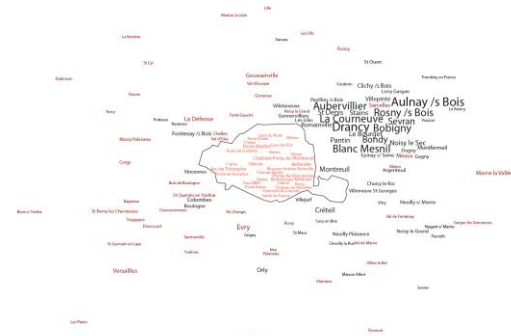


Figure 4: Synthèse des communes d'Ile-de-France connues par les collégiens et lycéens de Drancy. Source: Master AUDE - EP

De plus, les formes urbaines liées à l'habitat et les lignes de transports en commune constituent des repères, des fils conducteurs physiques et symboliques dans les représentations des jeunes rencontrés. Enfin, les attentes qu'ils ont pu formuler pointent la nécessité de prendre en compte leurs usages, de qualifier et diversifier les statuts des espaces publics, en fonction des différentes saisonnalités et temporalités.

Conclusion et préconisations



En plaçant la notion d'espace public au centre de nos réflexions, autant dans sa forme physique que dans la capacité et les opportunités des usagers à les pratiquer, notre étude de la future gare Drancy-Bobigny a dépassé l'objet gare pour s'intéresser à un territoire bien plus vaste. Si la gare aura certainement un impact positif sur le territoire, elle s'inscrit dans un contexte d'un quartier déjà bien desservi, dans lesquels les habitants sont très mobiles. Dans cette perspective, le traitement des espaces publics nous semble être un outil pertinent pour faciliter l'accès à la gare et rendre le territoire plus attractif. En effet, il permettrait de favoriser des intermodalités continues et des mobilités douces

depuis les lieux de travail ou de vie. La prise en compte d'une articulation avec les équipements existants, socioculturels, pédagogiques et commerciaux, dans une logique de continuité urbaine, permettrait d'inclure la gare dans un réseau déjà existant et de favoriser son insertion. La gare générera un nouveau pôle dans le quartier qui ne devra pas être étudié au détriment de ceux déjà existant, mais qui pourra venir compléter et créer de nouveaux liens. Les pratiques de mobilité douce, le respect des cheminements informels dans un quartier à forte emprise et la mise en place d'équipements à destination des jeunes seront à envisager.

Commanditaires : Société du Grand Paris, Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, Commissariat à l'Égalité des Territoires

Etudiants : Manon Aziosmanoff / Hugo Bernard / Samuel Buteau / Juliette Crenn / Justine Crolla / Elise Havard Dit Duclos / Fabio Lopes Da Silva / Johanna Renault / Juliette Saumier / Siamak Shoara / Houda Souna

Encadrantes : Florine Ballif / Gwenaëlle d'Aboville / Céline Steiger