

TERRITOIRE TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT

Philippe Caillat
Martin Glichitch
Irène Kanaan
Adil Matrougui

Vaillant Mehrabe
Valentin Mérou
Pierre-Olivier Nain
Flora Neustadt

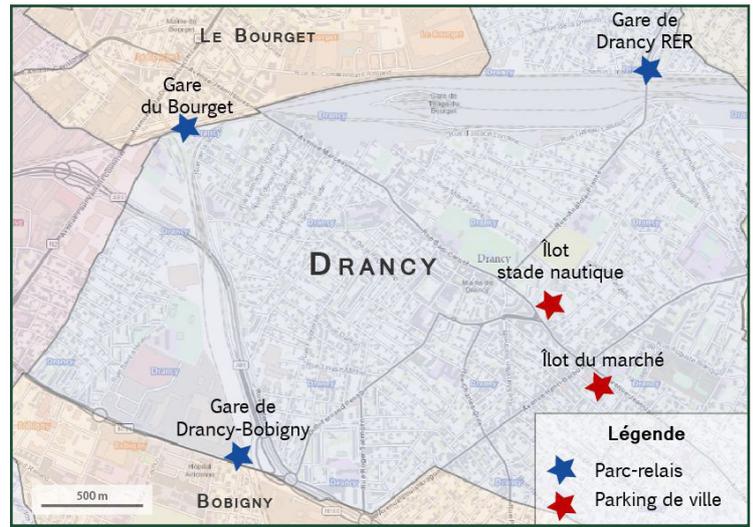
Mariyah Patel
Etienne Rezeau
Hélène Roulleau
Wei Si
Jean-Philippe Vinson

Encadrants: Guillaume de Tillière et Emmanuel Munch

Octobre 2017 - Avril 2018

COMMANDE DE LA MAIRIE DE DRANCY

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ D'IMPLANTATION DE
PARKINGS RELAIS SUR CINQ SITES À DRANCY
(REPRÉSENTÉS PAR DES ÉTOILES SUR LA CARTE
CI-CONTRE)



Carte réalisée par l'atelier Drancy

MÉTHODOLOGIE / UNE ÉTUDE MULTIDIMENSIONNELLE

Observations et diagnostic : dans un premier temps nous nous sommes familiarisés avec le terrain pour ensuite établir un diagnostic de stationnement et des mobilités à partir de nos observations.

Etude bibliographique et état de l'art : Notre étude s'est également articulée autour de l'analyse de plusieurs travaux académiques ayant notamment pour propos les parkings relais, leur(s) modalité(s) de fonctionnement et de financement. Nous avons également effectué des recherches bibliographiques ayant pour propos les pistes d'innovations développables au sein de tels ouvrages.

Afin de saisir l'objet parking relais et de mettre en lumière des facteurs de réussite ou d'échec, nous avons effectué un état de l'art à différentes échelles : francilienne, nationale et européenne.

Entretiens : Rencontrer les acteurs locaux nous a permis d'approfondir notre diagnostic et de cibler les problématiques inérentes au territoire.

Questionnaires : Dans un second temps, l'élaboration de questionnaires nous a permis de saisir les pratiques de mobilité des Drancéens. L'analyse de ces questionnaires nous a ensuite permis de cerner les besoins des habitants en termes de stationnement sur les cinq sites étudiés.

DÉFINITION D'UN PARC RELAIS (CEREMA, 2010)

“Pour l'utilisateur, un parc relais est un lieu où il peut changer de mode de transport, pour passer rapidement d'un mode de transport individuel à un mode collectif. Pour la collectivité, il s'agit d'un équipement dont elle se dote en aménageant un lieu rassemblant à la fois du stationnement de rabattement et une connexion avec une offre de transports collectifs.”

GRILLE SYNTHÉTIQUE DE L'ÉTAT DE L'ART

L'analyse de parc relais effectuée à l'aide de l'état de l'art et de l'étude bibliographique nous a permis d'établir une liste de critères d'évaluations détaillés ci-dessous



La localisation à savoir, par rapport à une agglomération donnée, si la localisation du parking ne nuit pas à son attractivité.



Le remplissage on constate qu'il est particulièrement compliqué de bien dimensionner un parking relais. Le taux de remplissage témoigne également du degré d'attractivité d'un P+R.



Le service : le développement de services variés dans les P+R participe directement à leur attractivité. L'utilisateur profite de ces aménagements (gain de temps notamment).



L'accessibilité routière une bonne accessibilité routière garantie en partie l'attractivité d'un parking relais. A Thornhill (Oxford, Angleterre), l'équipement a été construit à proximité directe de l'A40. L'accès au parking est facile, simple et clairement repérable.



La tarification : ce critère doit être modifié au cas par cas, en fonction d'un contexte territorial donné (à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle locale). Il faut par exemple veiller à prendre en compte l'importance de l'offre en stationnement gratuit (formel ou sauvage) aux alentours de l'équipement.



L'intégration architecturale des parkings relais est de plus en plus prise en compte par les concepteurs et gérants de tels équipements. Outre le fait qu'il puisse être facteur d'attractivité (visibilité et identification de l'offre), le traitement architectural des P+R peut permettre d'améliorer leur insertion dans le tissu local.



La connexion au réseau de transport en commun est essentielle. A une échelle plus restreinte, le temps de parcours entre la place de stationnement et la gare doit être aussi court que possible.



La sécurité : la sécurité constitue l'un des points majeurs à garantir aux usagers des P+R. En effet, un usager sera moins enclin à déposer sa voiture dans un parking qui n'est pas surveillé.

DIAGNOSTIC GÉNÉRAL

- 68 955 habitants (2014)
- Densité: 8886 habitants/km²

- Taux de chômage : 14,6%
- 1/5 des habitants travaillent dans la commune

- Répartition modale des Drancéens pour se rendre au travail:
 - transport en commun à 45%

- voiture à 43,6%
- marche à pied à 5,8%
- deux-roues motorisés à 2,8%.

- 49,5 % des ménages possèdent 1 voiture ; 17,1% ont 2 voitures ou plus et 33,4% n'ont pas de voiture.
- 49,5% des habitants possèdent une place de parking ou davantage.

DIAGNOSTIC DE L'OFFRE DE TRANSPORT

La ligne B du RER qui traverse la commune selon un axe nord-sud et dessert les gares de Drancy et du Bourget La ligne 5 avec la station Bobigny Pablo Picasso au sud de la commune Tram 11 Express.

Un réseau de bus très dense dessert également la ville. Les lignes 16 et 17 (GPE, horizon 2021) : Le Bourget La ligne 15 : Drancy-Bobigny. L'offre de rabattement vers les gares est principalement constituée du réseau de bus. Le vélo est peu développé

dans la ville, qui ne comporte pratiquement aucune piste cyclable.

De nombreuses stations Autolib', implantées sur la commune, constituent également un éventuel moyen de rabattement vers les transports en commun.

L'offre de stationnement sur la commune est importante, notamment à proximité des différents volets de l'étude. Il y a saturation aux abords des actuels et futurs quartiers de gare. En tout, 11 parkings sont localisés sur le territoire communal.

RÉSULTAT DES QUESTIONNAIRES

Le recours à une gare spécifique plutôt qu'à une autre est essentiellement déterminé par la proximité géographique, que ce soit du lieu de travail ou d'habitat.

Le temps pour trouver une place de stationnement est raisonnable à l'échelle de la commune, pratiquement toujours inférieur à 10 minutes.

DIAGNOSTIC LOCAUX

VOLET 1: LE BOURGET

L'offre de transport est riche avec le RER B, le tramway 11 et quatre lignes de bus. Cependant l'information multimodale est peu intuitive. De plus l'îlot est fracturé : les emprises ferrées constituent une réelle coupure urbaine et rendent l'accès à la gare depuis le sud, donc pour les drancéens, difficile. L'ancien parking de 100 places ayant été supprimé il y a un manque de places de stationnement autour de la gare.

VOLET 3: DRANCY RER

Sur le site de la gare de Drancy RER l'offre de transport est importante : quatre lignes de bus desservent la gare, le RER B et une station Autolib'.

L'avenue Anatole France est très congestionnée. L'offre de stationnement elle se limite à deux parking utilisés à pleine capacité, et au stationnement dans les rues voisines. Il y a ici une offre en stationnement insuffisante. La présence de plusieurs terrain en friche autour de la gare est à noter et sera évoquée dans les scénarios proposés.

Stationnements à Drancy RER, photographie personnelle d'octobre 2017

VOLET 4: STADE NAUTIQUE

L'îlot est bien desservi par les bus (quatre lignes y passent), une station autolib est présente à proximité immédiate. Un parking d'une capacité de 86 places se trouve devant le stade nautique. Il sert aux usagers du stade, aux habitants effectuant des déplacements du quotidien en centre ville, et à certains résidents qui l'utilisent comme parking résidentiel. Dans les rues alentours les places sont généralement occupées mais selon les habitants il demeure assez aisé de trouver une place.

Les participants ont apporté quelques informations, à savoir leur lieu de résidence, de travail, leur mode de rabattement pour les gares, ainsi que leur avis sur l'implantation d'une offre de stationnement supplémentaire.

Les avis sur les parkings de centre-ville sont bien plus positifs que ceux sur les parkings de gares, ces derniers étant davantage saturés.

De manière générale, les usagers qui utilisent la voiture au quotidien sont particulièrement attachés à l'idée de pouvoir effectuer leur trajet sans rupture de charge.

VOLET 2: DRANCY BOBIGNY

Sur le site de Drancy Bobigny l'offre de transport est constituée du tramway 1 et d'une ligne de bus. Le site présente peu d'espace en friche et peu de place pour les modes actifs.

La zone est souvent congestionnée et circulation sur le carrefour de la rue Romain Rolland est complexe. Il ya également un manque de places de stationnement dans cette zone.



VOLET 5: ILOT DU MARCHÉ

Le site se situe au croisement des deux axes majeurs de la ville (D115 et D30), il a aujourd'hui une vocation commerciale et compte peu d'habitant. Un projet d'aménagement mixte commercial et résidentiel est prévu sur la zone avec notamment l'implantation d'une grande surface.

Au niveau des transports le site est desservie par les deux axes majeurs de la ville (D115 et D30) qui sont globalement saturés et sur lesquels on constate des stationnements gênants. Le stationnement est aisé en dehors des jours de marché car le parking du marché compte 190 places. Cinq lignes de bus desservent le site et offre une possibilité de rabattement vers les RER B et E et les métros 7 et 5.

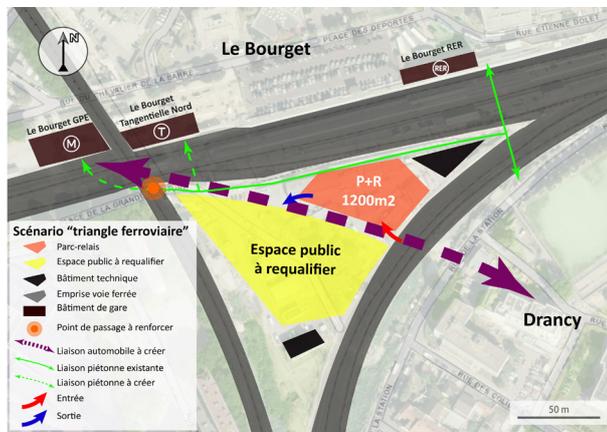
SCÉNARIOS

Des fiches scénarios ont été réalisés et remis au commanditaire

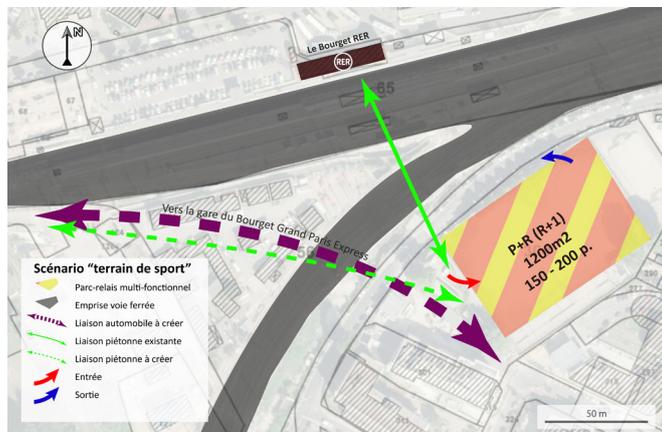
Chacun des volets de notre étude a fait l'objet d'une réflexion autour de différents scénarios d'implantation de parkings relais.

Les sites du stade nautique et du marché (volets 4 et 5) ne sont pas situés à proximité des gares, et ne peuvent donc pas faire l'objet de scénarios de parkings relais à proprement parler. Ainsi, nous nous axerons principalement sur l'étude détaillée des scénarios pour les territoires des 3 premiers volets, à savoir Le Bourget, Drancy Bobigny et Drancy RER, sur lesquels l'implantation de gares est soit existante, soit prévue de manière certaine.

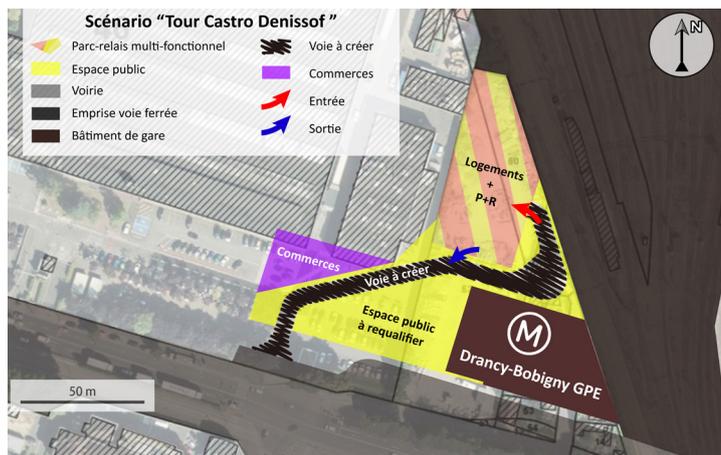
VOLET 1: LE BOURGET SCÉNARIO 1 - TRIANGLE FERROVIAIRE



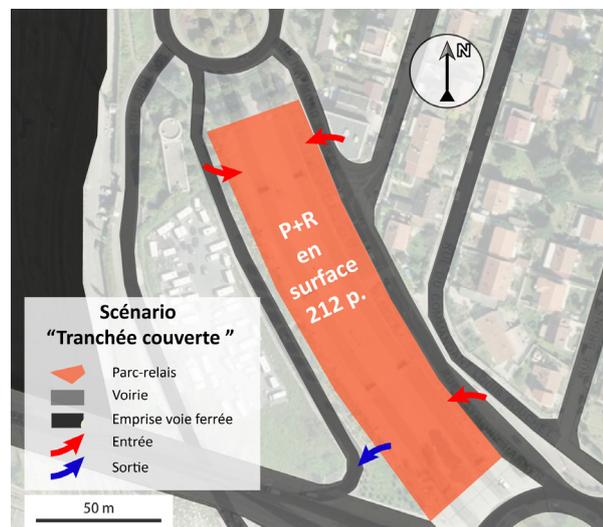
SCÉNARIO 2 - TERRAIN DE FOOT



VOLET 2: DRANCY BOBIGNY SCÉNARIO 1 - TOUR CASTRO - DENISSOF

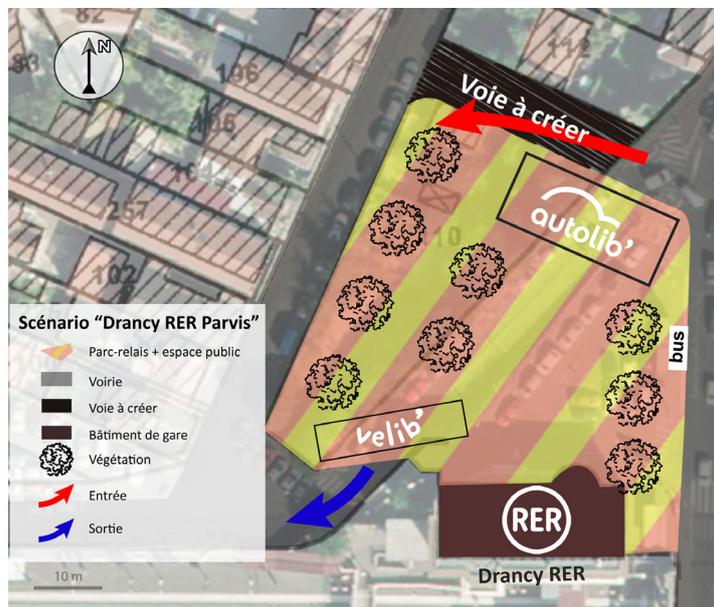


SCÉNARIO 2- TRANCHÉE COUVERTE A86

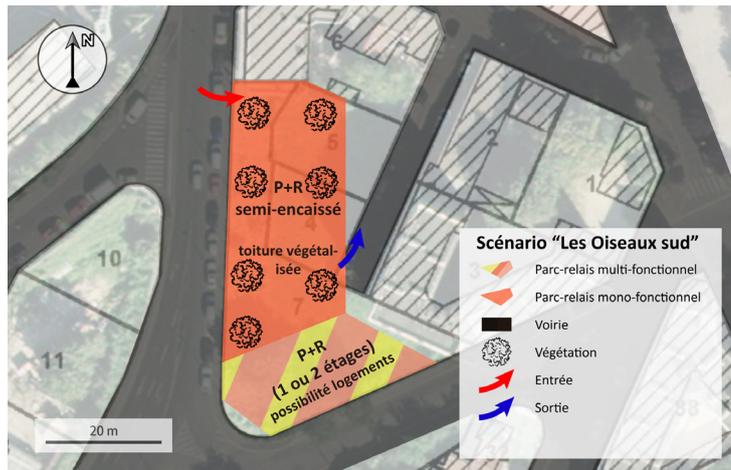
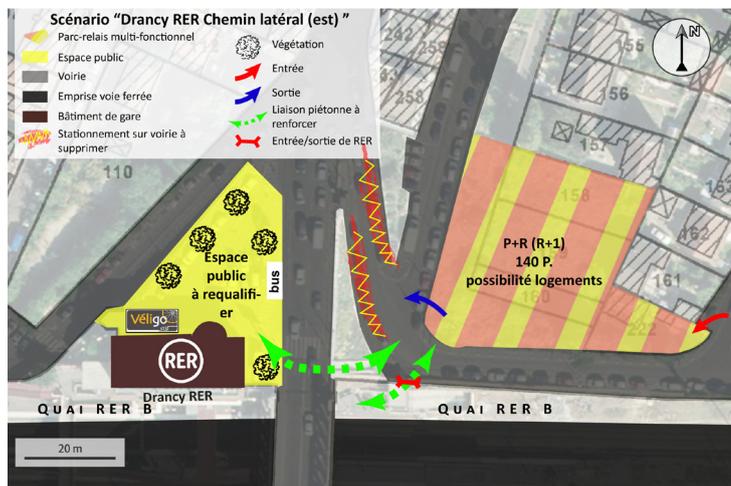


VOLET 3 - DRANCY RER

SCÉNARIO 1 - PARVIS ET P+R INTÉGRÉ



Schémas et croquis réalisés par l'atelier Drancy



VOLET 4 - ÎLOT DU STADE NAUTIQUE

L'îlot du stade nautique fait l'objet d'un projet non encore défini précisément, mais qui vise sur le principe à augmenter le nombre de places de stationnement afin de renforcer l'attractivité des équipements sportifs et de proposer une nouvelle offre de logements en un parallèle. Sur un espace de 7375 m², le nombre de places serait ainsi porté à 295 en tout, dont 157 affectés aux équipements existants et à créer et 138 aux nouveaux logements.

VOLET 5 - ÎLOT DU MARCHÉ

En ce qui concerne l'îlot du marché, un projet de recomposition urbaine est en cours, qui consiste en une démolition et une reconstruction totale de l'îlot actuel. Malgré l'aspect commercial qui reste prédominant, une offre de logements très importante est envisagée, comme le montre le schéma ci-dessus. Le parking actuel, essentiellement en surface, serait intégralement reporté au sous-sol, avec un nombre total de places qui passerait de 190 à 590 ou 670 places, séparant néanmoins le stationnement public du stationnement privé. Il s'agit donc d'un projet très ambitieux, qui projette une très forte capacité de stationnement en plein centre-ville de Drancy.

INNOVATIONS

Nous avons réfléchi à des pistes d'innovations visant à améliorer les problèmes de stationnement et de mobilité de Drancy.

Navette autonome à la demande (type NAVIA)

- Capacité de 10 personnes
- Rabattement sur les lignes de bus
- Outil de marketing territorial
- Petit gabarit : circule dans les voiries étroites

Voiturier / Stationnement autonome

- Réduction du temps de perte de charge
- Hausse de la qualité de service
- Sécurisation du P+R
- Optimisation du P+R

Autolib'

- Réévaluation du service
- Implantation de nouvelles stations de rabattement

Améliorations des cheminements piétons

- Liaisons douces améliorées
- Qualité du paysage urbain (trottoirs plus larges, allées plantées...)

Partenariat avec une entreprise spécialiste du trafic en temps réel (Waze, IBM...) : optimisation des flux routiers (re-cadencement des cycles de feux, refonte de certains carrefours, développement d'itinéraires BIS...)

Le vélo

- Trajets interurbains
- Consignes Véligo à proximité de la gare
- Développement modes doux / actifs
- Pistes cyclables sur les axes majeurs
- Implantation du service Vélib'

CONCLUSION SUITE À LA PRÉSENTATION FINALE DEVANT LE COMMANDITAIRE

Suite aux remarques et aux conseils de Mr. Lagarde, le scénario 1, le triangle ferroviaire pour le volet 1 Le Bourget nous semble le plus pertinent. Le scénario du terrain de foot nous semblait auparavant approprié car la complexité, au regard de sa construction, était moindre. Mais la non-intégration architecturale dans un quartier de logements posait problème. Le scénario 2 "Tranchée couverte" du volet 2 Drancy Bobigny a également retenu l'attention du commanditaire.

Les pistes d'innovations proposées ont été appréciées et en particulier le partenariat avec une entreprise comme Waze ou le développement des pistes cyclables. Cette dernière piste est cependant difficile à mettre en place en raison de l'étroitesse des voiries à Drancy.