



ETUDE D'IMPACT

PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER EDOUARD VAILLANT - ABREUVOIR A BOBIGNY (93)

Tome 1 : Etat Initial de l'Environnement
Juin 2021

SOMMAIRE

I.	ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	3
1.	DIAGNOSTIC MOBILITE	4
1.1.	<i>Enjeux et objectifs.....</i>	<i>4</i>
1.2.	<i>Lexique.....</i>	<i>4</i>
1.3.	<i>Contexte urbain</i>	<i>4</i>
1.4.	<i>Organisation du réseau viaire</i>	<i>5</i>
1.5.	<i>Transports en commun.....</i>	<i>7</i>
1.6.	<i>Mobilités piétonnes et vélos</i>	<i>9</i>
1.7.	<i>Stationnement.....</i>	<i>10</i>
1.8.	<i>Flux de déplacements actuels.....</i>	<i>11</i>
1.9.	<i>Bilan du diagnostic</i>	<i>18</i>
II.	SCENARIO DE REFERENCE ET SES PERSPECTIVES D'EVOLUTION AVEC ET SANS PROJET	19
1.	IMPACTS MOBILITE	20
1.1.	<i>Détail du projet NPNRU.....</i>	<i>20</i>
1.2.	<i>Projet de transports en commun du Grand Paris</i>	<i>21</i>
1.3.	<i>Génération de trafic du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir</i>	<i>22</i>
1.4.	<i>Projections des trafics à l'horizon 2030.....</i>	<i>22</i>
1.5.	<i>Fonctionnement des accès au quartier.....</i>	<i>24</i>
1.6.	<i>Bilan des impacts.....</i>	<i>25</i>

I. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT



1. DIAGNOSTIC MOBILITE

1.1. Enjeux et objectifs

Ce rapport fait partie d'un ensemble d'études menées pour le territoire Est Ensemble, dans le cadre du projet de renouvellement urbain du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir à Bobigny.

L'objectif de l'étude mobilités est d'apprécier le fonctionnement circulatorio du quartier et ses interactions avec le reste de la ville et du territoire métropolitain.

1.2. Lexique

- HPM : Heure de Pointe du Matin
- HPS : Heure de Pointe du Soir
- VL : Véhicule Léger
- PL : Poids Lourds
- 2 RM : Deux Roues Motorisées
- UVP : Unité de Véhicule Particulier (1 VL = 1 UVP, 1 PL/bus = 2 UVP, 1 2RM/vélo = 1/3 UVP)
- TMJO : Trafic Moyen des Jours Ouvrés (du lundi au vendredi)
- TMJ : Trafic Moyen Journalier (du lundi au dimanche)
- RD : Route Départementale

1.3. Contexte urbain

a. Situation générale du quartier

Le quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir est situé à l'extrémité Nord-Est de la commune de Bobigny, à la limite communale avec Drancy. Il est à équidistance des centres villes de Bobigny et Drancy, environ 2,5 km.

Le quartier est accessible depuis la RD30 (avenue Edouard Vaillant) en plusieurs points. Cet axe structurant relie le pont de Bondy à la RN1 dans le Département de la Seine Saint-Denis. Le nœud majeur du secteur est l'échange routier au niveau du pont de Bondy avec la RN186, la RN3, l'A3 et l'A86.



Figure 1 : Situation géographique du quartier Edouard Vaillant - Abreuvoir

b. Données de mobilités

La ville de Bobigny compte 53 640 habitants (INSEE 2017) avec une population jeune (45 % des habitants ont moins de 30 ans). Le quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir concentre 3 500 habitants environ, soit 6 % de la population municipale.

Le nombre de logements est de 20 184 dont environ 1 500 logements dans le quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir (dont 250 logements sur la commune de Drancy).

Pour ce qui est des déplacements domicile-travail, ils sont réalisés majoritairement en transports en commun, 59 % et en voiture, 31 %.

Les **flux s'orientent majoritairement vers Paris**, près de 5 500 déplacements domicile-travail. Les flux sont concentrés vers les communes limitrophes (Pantin, Saint-Denis, Drancy, Bondy, Noisy-le-Sec, ...) et les communes situées au Nord et Nord-Ouest de Paris (Aubervilliers, Courbevoie, Nanterre, ...).

1.4. Organisation du réseau viaire

a. Hiérarchisation du réseau

Le réseau viaire à une échelle un peu plus large du quartier est hiérarchisé selon quatre niveaux :

- Le **réseau autoroutier**, avec l'A3 et l'A86, permettant des liaisons nationales ;
- Le **réseau structurant interdépartemental**, avec la RN3, la RN186 et la RD115, permettant des liaisons à l'échelle régionale ;
- Le **réseau structurant départemental**, avec la RD30, permettant des liaisons intercommunales ;
- Le **réseau de desserte locale et d'inter-quartiers**.

Le réseau magistral (autoroutier) est directement accessible depuis le nœud du pont de Bondy qui assure l'interface avec Paris, sa première couronne et le reste de la région Ile-de-France voire au-delà.

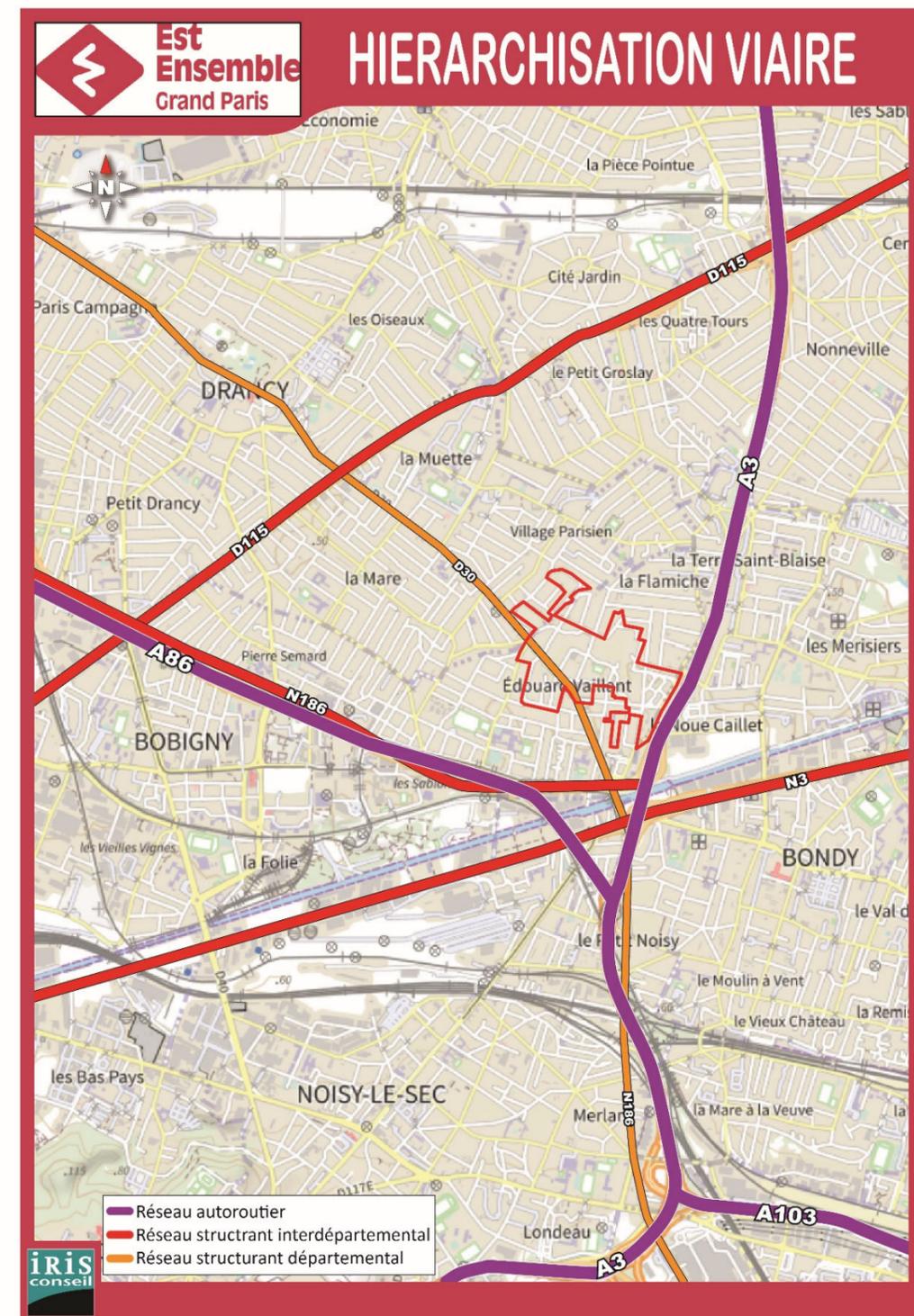


Figure 2 : Hiérarchisation du réseau viaire

b. Structure de la voirie

A l'échelle du quartier, l'avenue Edouard Vaillant est l'axe structurant Nord-Ouest / Sud-Est. C'est à partir de cet axe que se situent les principaux points d'entrée du quartier qui sont d'ailleurs principalement des rues à sens unique (rue de Luxembourg, rue de Vienne, rue de Rome, rue de Varsovie, rue de Moscou). Cela crée donc des boucles de circulation autour des différents îlots.

Le quartier est également accessible depuis le chemin de Groslay (itinéraire parallèle à l'A3) pour desservir l'Est du secteur résidentiel.

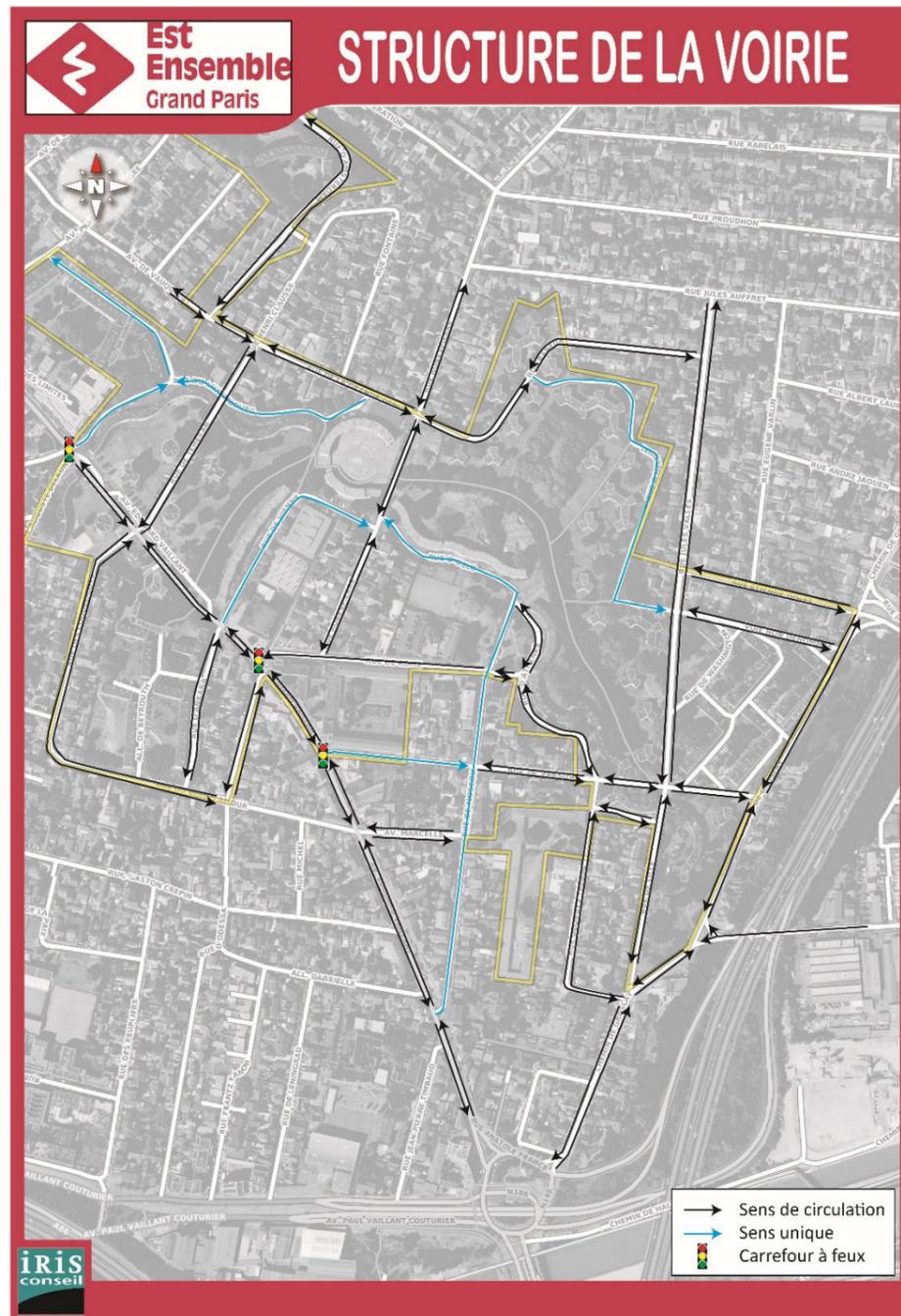


Figure 3 : Structure de la voirie

c. Pôles générateurs de déplacement

Le quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir comporte plusieurs groupes scolaires qui sont des générateurs de déplacements importants, notamment avec des flux concentrés aux heures de pointe.

Les commerces et services de proximité sont situés tout le long de la RD30 (avenue Edouard Vaillant). Deux polarités commerciales et servicielles se maintiennent au rez-de-chaussée des habitations collectives au niveau de la place des Nations et de la rue de Varsovie. L'offre est assez peu diversifiée avec des commerces principalement alimentaires et des pharmacies.

Le marché se déroule trois jours par semaine (mardi, jeudi et dimanche) au niveau de la rue de Vienne et de l'avenue Edouard Vaillant.

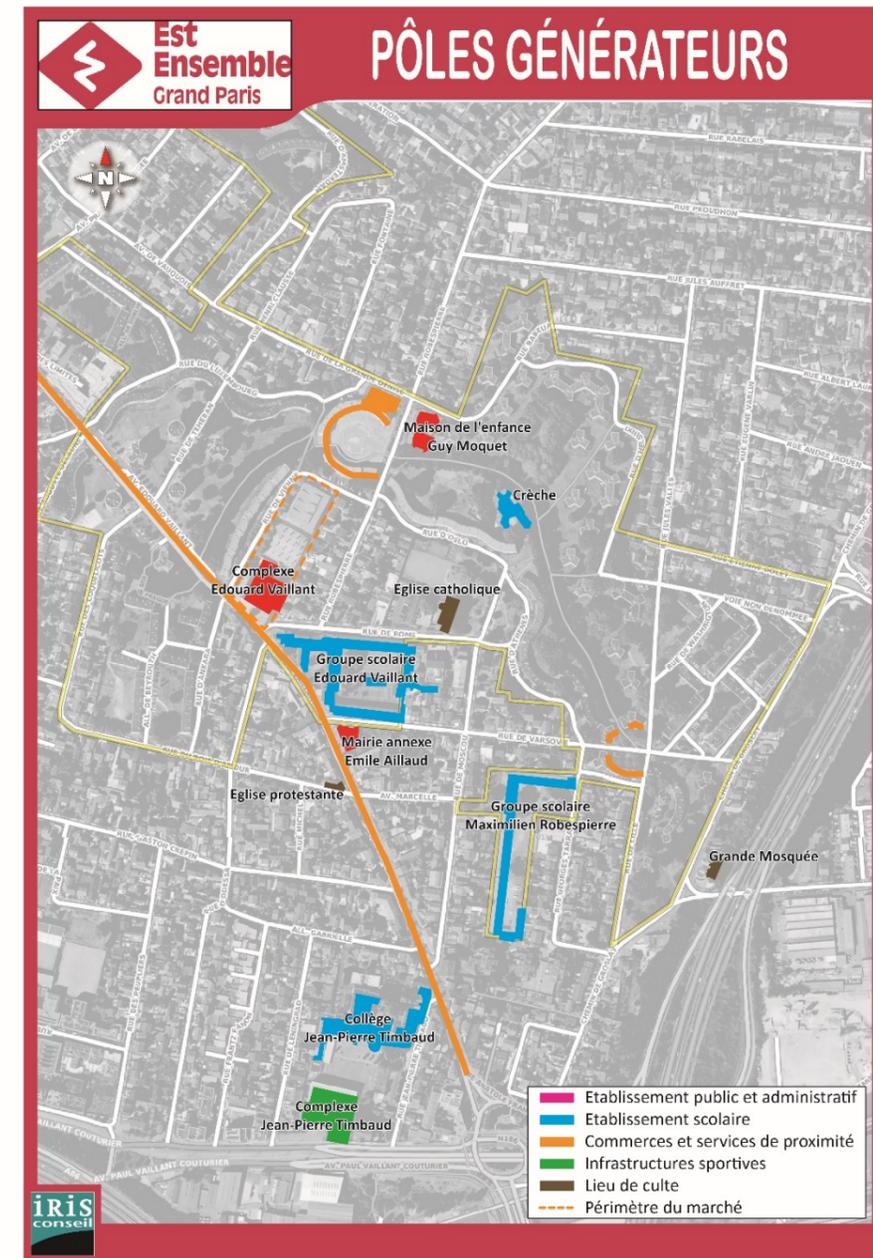


Figure 4 : Pôles générateurs de déplacements

1.5. Transports en commun

a. Offre actuelle

A une échelle plus élargie, le réseau de transports en commun lourds se compose de deux lignes de Transilien, deux RER, un métro et deux tramways.

- La **ligne K** du Transilien relie la gare du Nord à Crépy-en-Valois et la **ligne P** dessert l'Est de la région Ile-de-France depuis la gare de l'Est. Ces deux lignes ne marquent pas d'arrêt à proximité.
- La ligne de **RER B**, traverse la région du Sud-Ouest au Nord-Est par le centre de Paris, reliant Saint-Rémy-lès-Chevreuse, à l'aéroport Charles de Gaulle et à la gare de Mitry-Claye. Les gares les plus proches sont celles du Blanc Mesnil, de Drancy (environ 3,5 km) et du Bourget (presque 4 km).
- La ligne de **RER E** permet de desservir les axes en direction de Chelles et Tournan-en-Brie depuis la gare de Haussmann Saint-Lazare. La gare la plus proche du quartier est celle de Noisy-le-Sec.
- La ligne de **métro 5** relie le centre-ville de Bobigny à la place d'Italie en passant par République et place de la Bastille notamment. La station se situe à environ 2 km du quartier.
- Le tramway **T1** dessert les communes au Nord de la première couronne de Paris. Il s'agit du transport en commun lourd le plus proche du quartier à partir des stations Pont de Bondy et Auguste Delaune (environ 1 km).
- Le tramway **T4** permet de relier les deux lignes de RER B et E, des gares de Bondy à Aulnay.

A l'échelle du périmètre d'étude, plusieurs lignes de bus desservent le quartier.

- Les **lignes 134 et 234** ont le même itinéraire sur la portion Fort d'Aubervilliers jusqu'à Bondy-Jouhaux-Blum et la ligne 234 se poursuit jusqu'à la mairie de Livry-Gargan. Elles traversent le quartier par l'avenue Edouard Vaillant, la rue de Varsovie et le chemin Groslay. Il s'agit des uniques lignes qui desservent l'intérieur du quartier. La fréquence est comprise entre 8 et 15 minutes en journée. Ces lignes sont déviées par le chemin Groslay en période de marché.
- La **ligne 143** permet de relier les gares de La Courneuve-Aubervilliers (RER B) et de Rosny-sous-Bois (RER E). Cette ligne circule sur l'avenue Edouard Vaillant et assure une connexion directe aux gares du Bourget et de Noisy-le-Sec en passant par le pont de Bondy. La fréquence est de 6 à 9 minutes en journée.
- La **ligne 146** relie la gare du Bourget RER à Montfermeil – Les Bosquets. Avec une fréquence de 10 à 15 minutes, l'arrêt le plus proche se situe au nœud du pont de Bondy.
- La **ligne 303** relie le centre-ville de Bobigny à Noisy-le-Grand – Mont d'Est RER en passant par la RN186. Elle dessert l'arrêt Pont de Bondy avec une fréquence de 8 à 12 minutes.
- La **ligne 334** est une boucle entre le pont de Bondy et les Pavillons-sous-Bois via le chemin de Groslay. Elle dessert les arrêts Pont de Bondy – Anatole France et Lille.
- La **ligne 615** relie Bobigny – Pablo Picasso à la gare de Villepinte en passant par la RN186 et le chemin Groslay. La fréquence est d'environ 8 minutes.
- Les **lignes de Noctilien 41 et 45** assurent le rabattement vers la gare de l'Est avec un passage toutes les 20 à 30 minutes depuis le pont de Bondy.

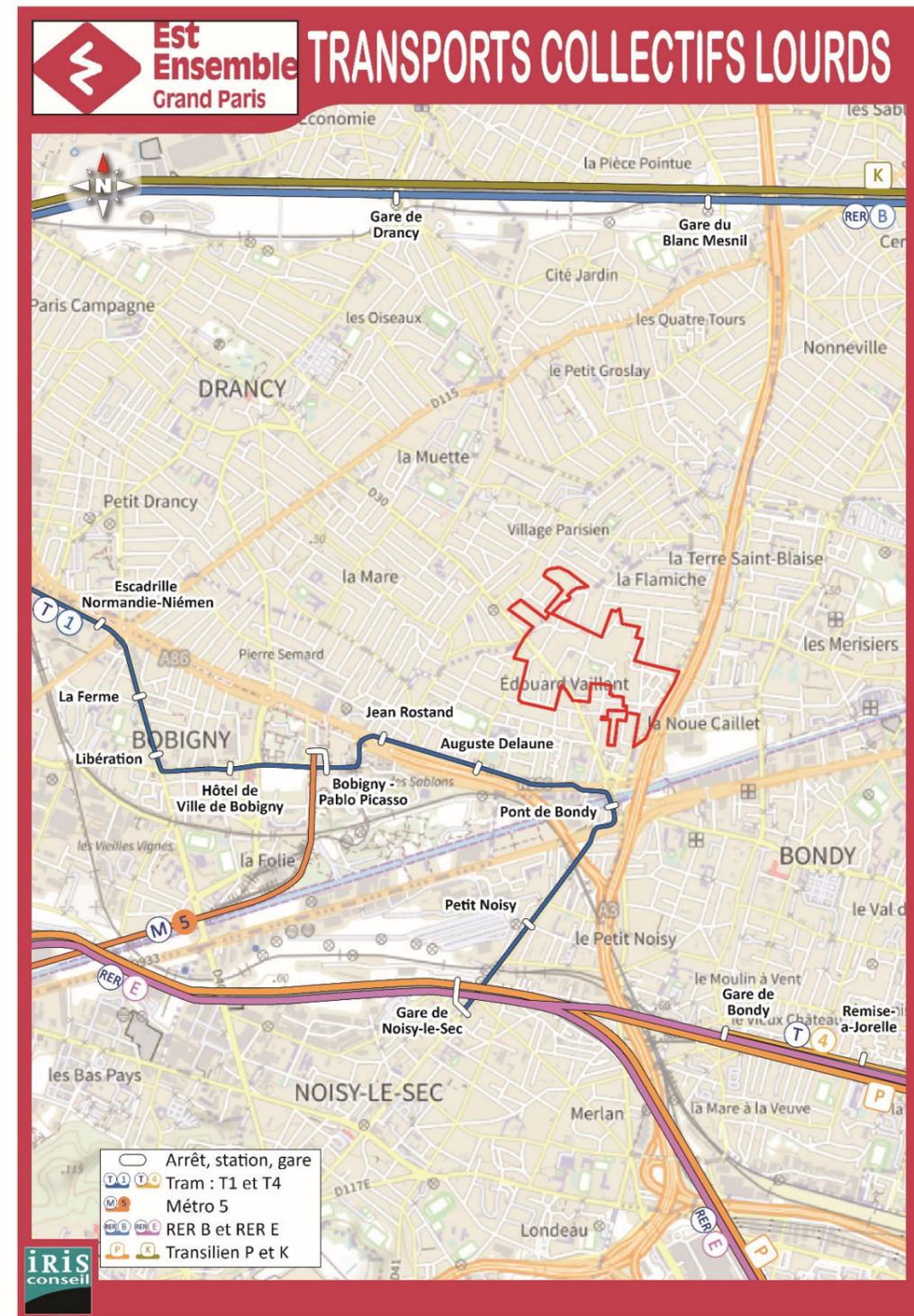


Figure 5 : Offre actuelle en transports en commun lourds



Figure 6 : Offre actuelle des lignes de bus

La ligne T1 est le réseau lourd de transport collectif accessible depuis le quartier de l'Abreuvoir permettant de desservir la gare de Noisy-le-Sec, en correspondance avec le RER E, et la station Bobigny – Pablo Picasso, en correspondance avec le métro 5. Les lignes de bus, quant à elles, adhèrent davantage au territoire. Elles assurent le rabattement vers le nœud multimodal du Pont de Bondy, ainsi que vers la gare du Bourget RER B et le métro 5.

Ainsi, le réseau assure une desserte régulière au cœur de Paris (gare de l'Est, place d'Italie, Chatelet – les Halles), du Nord Francilien et des extrémités Nord-Est et Sud-Ouest de la région. Ces différentes lignes offrent donc une connexion stratégique au reste de la métropole.

En revanche, la ligne de RER B est plus difficilement accessible (par la ligne de bus 143) et les lignes de transilien ne desservent pas directement le territoire, il est nécessaire de faire une correspondance à Paris.

b. Offre attendue

Avec l'essor du Grand Paris, de nouvelles lignes de transports en commun vont émerger sur le territoire. Cette nouvelle offre aura donc un impact positif sur les possibilités de desserte à proximité du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir.

Les nœuds intermodaux actuels vont être renforcés notamment au Pont de Bondy, la station Bobigny-Pablo Picasso, et les gares de Noisy-le-Sec et de Bondy. Un nouveau pôle va également être créé, Bobigny – La Folie, avec une connexion entre la ligne de métro 5 et le prolongement du Tram T11.

- La ligne de **métro 15** desservira les départements de proche couronne sous forme de rocade. Cela facilitera donc les déplacements de banlieue à banlieue sans transiter par Paris. Elle est connectée au réseau actuel aux pôles de Bobigny – Pablo Picasso, Pont de Bondy et gare de Bondy.
- Le **prolongement du T1** est prévu jusqu'à la gare de Val de Fontenay. Il desservira les communes plus au Sud assurant des connexions avec d'autres lignes (prolongement du métro 11 et RER E, RER A).
- Le **prolongement du T11 express**, jusqu'au pôle gare de Noisy-le-Sec, permettra de desservir le Nord francilien sans traverser Paris.
- Le **Tzen 3** circulera entre la porte de Pantin à Paris et Gargan aux Pavillons-sous-Bois. Il s'insérera sur l'ex-RN3 et assurera une connexion au niveau du Pont de Bondy et de la nouvelle station Bobigny – La Folie.

Ces quatre grands projets de transports en commun ont la particularité de ne pas desservir Paris. Il s'agit de liaisons vers les communes et départements voisins ce qui apporte une nouvelle offre de mobilité pour les mouvements pendulaires entre banlieues.

A terme, le pôle du Pont de Bondy sera le point de convergence stratégique pour les habitants du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir. Le réseau de bus actuel permet déjà un bon niveau de rabattement vers ce nœud. Il sera peut-être retravaillé de façon à offrir une desserte du Nord du quartier qui n'a pas un accès direct à un arrêt de bus. Les lignes de bus sont donc l'adhérence au territoire qui permettront de relier les pôles majeurs de transports en commun.

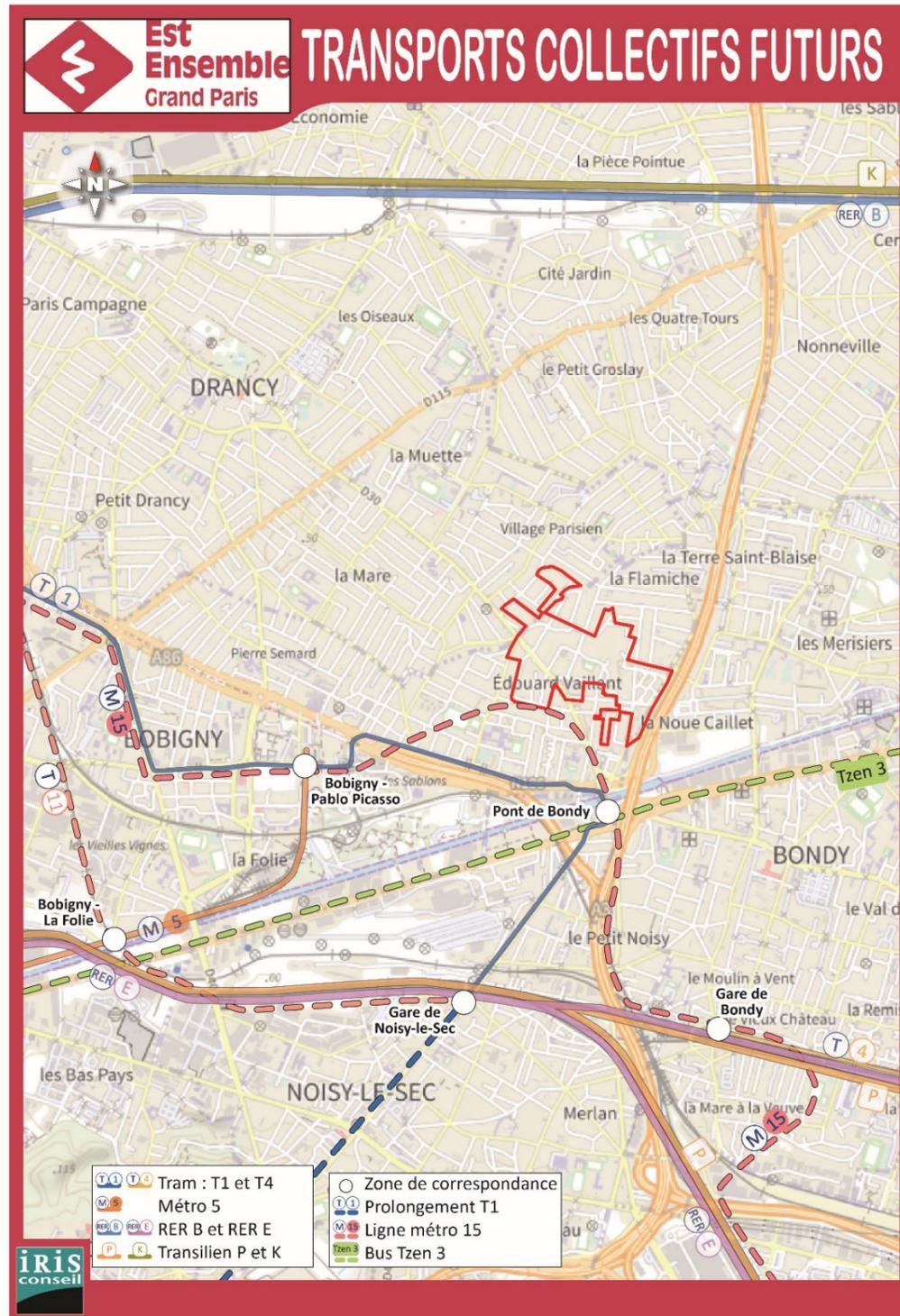


Figure 7 : Offre future de transports en commun

1.6. Mobilités piétonnes et vélos

Le quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir est caractérisé par son **mail piétons central** qui constitue la véritable colonne vertébrale autour de laquelle s'articule l'urbanisation. Le **quartier est à taille humaine** où l'ensemble des déplacements de proximité peuvent être réalisés à pied ou à vélo. Grâce aux porosités piétonnes, le quartier reste ouvert permettant des déplacements aisés entre les secteurs.

Cependant, les cheminements piétons et cycles sont de faible qualité pour les personnes à mobilité réduite (personnes en fauteuil roulant, femmes enceintes, jeunes enfants, poussettes, valises...). De plus, la présence d'obstacles et de voitures en stationnement sur les trottoirs sont d'autant de freins aux pratiques de la marche.

Par ailleurs, le nœud intermodal du Pont de Bondy se situe à plus ou moins 1 km du quartier soit 15 minutes à pied environ.

En termes d'aménagements cyclables, il n'en existe pas à l'échelle du quartier. Seule une bande cyclable sur le trottoir est aménagée sur l'avenue Edouard Vaillant entre la rue Anatole France et la rue de Rome. La largeur de cet aménagement est inférieure à 1,20 m et son positionnement sur le trottoir peut entraîner des conflits avec les nombreux piétons y circulant.

Les chemins de halage le long du canal de l'Ourcq sont les aménagements cyclables, structurants à l'échelle du territoire, qui permettent une liaison directe vers la gare de l'Est ou la place de la République (7 à 10 km soit environ 45 minutes). Cependant, la liaison entre l'avenue Edouard Vaillant et le canal est manquante. Il s'agit d'une discontinuité cyclable importante puisque le nœud du pont de Bondy est très fortement routier laissant peu de place à une cohabitation sécurisée entre tous les usagers.

Par ailleurs, il est évoqué que le manque de possibilité pour stationner son vélo au niveau des établissements scolaires et équipements publics. Les immeubles d'habitation ne proposent pas de local réservé non plus. Ce sont donc des freins à la possession d'un vélo et à la pratique.

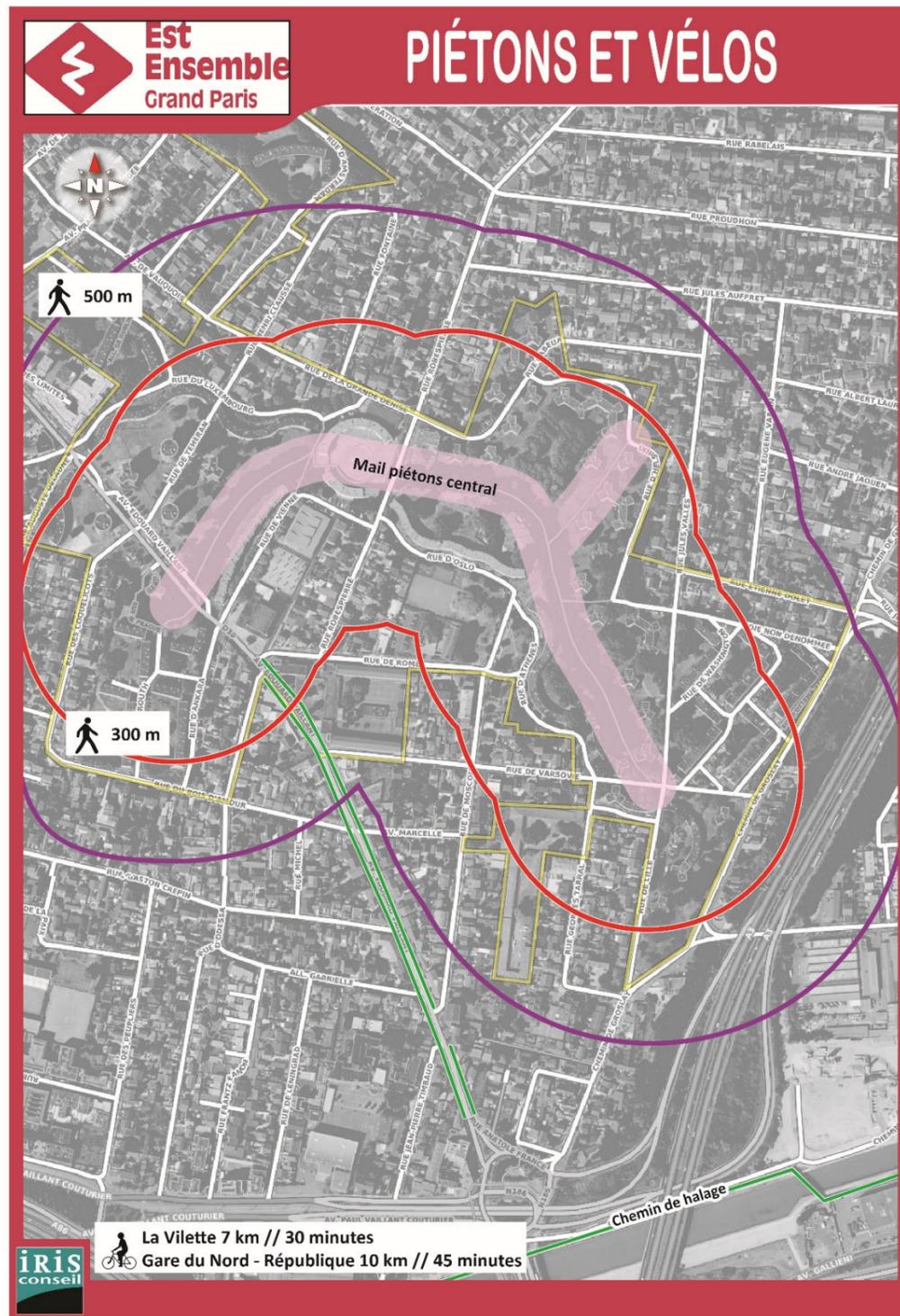


Figure 8 : Maillage piétons et vélos

1.7. Stationnement

Le diagnostic sur le stationnement, mené en 2017, fait état de près de 820 places de stationnements au sein de poches de stationnement ou sur voirie. Par rapport au taux de motorisation des ménages du quartier (0,49 voiture/ménage), l'offre permet de répondre aux besoins avec un ratio de 0,66 place/logement.

Cependant, il s'agit plutôt de **places tolérées** puisqu'il n'y a ni signalisation, ni marquage au sol. Cela incite donc à des pratiques de stationnement illicites, sur les trottoirs, l'espace public. Au sein du quartier, l'occupation est forte, plus de 85 % et la congestion peut atteindre 110 %. C'est-à-dire que les habitants exercent une pression forte sur le stationnement.

Par ailleurs, les jours de marché, la situation est d'autant plus difficile car le marché est très attractif et l'offre de stationnement n'est pas adaptée.

Le stationnement sur voirie est problématique puisqu'il réduit la capacité des voies. De ce fait, le croisement de deux véhicules dans les rues à double sens sont difficiles voire impossibles. Cela entraîne des manœuvres à risque telles que des marches arrière dans des carrefours ou une circulation en sens interdit.

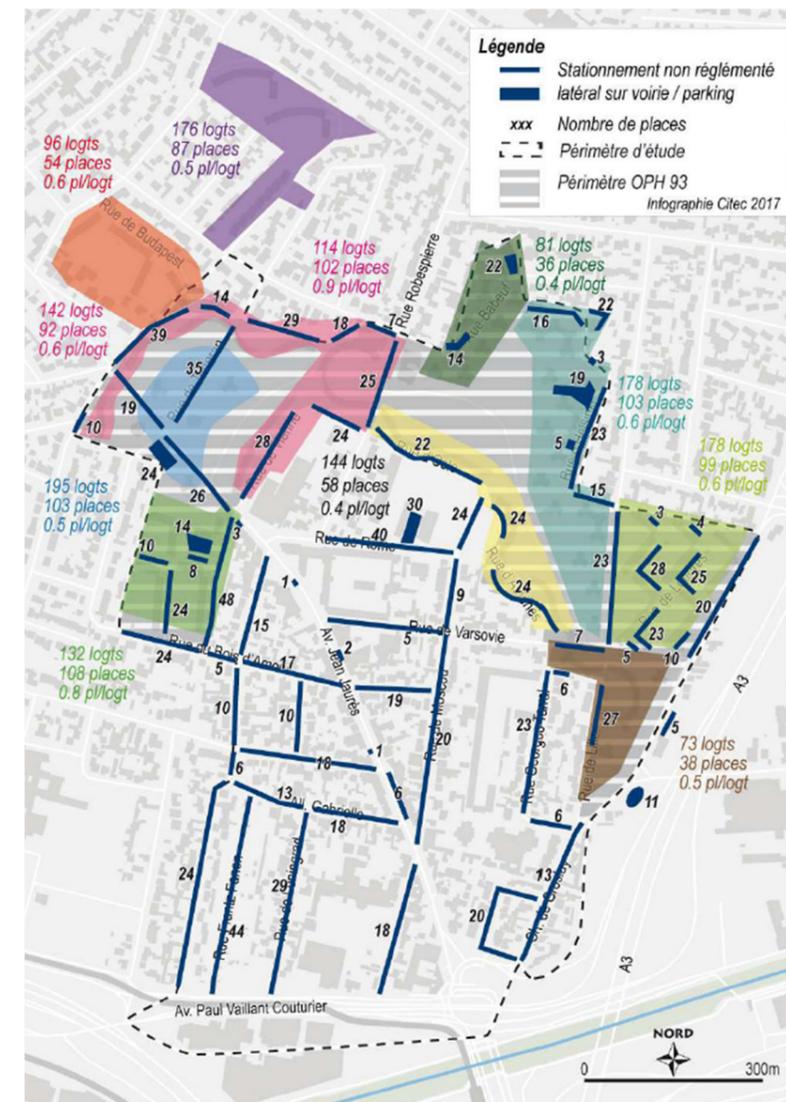


Figure 9 : Offre de stationnement

1.8. Flux de déplacements actuels

a. Dispositif

Afin de préciser le fonctionnement circulatorio du périmètre du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir, un dispositif de recueil de mobilité composé de quatre postes de comptages automatiques et six comptages directionnels a été mis en place.

Les mesures de trafic par comptages automatiques ont été réalisées sur une semaine du lundi 25 au dimanche 31 janvier 2021. Ils servent à connaître les variations de trafic intra et inter-journalière. Quant aux comptages directionnels, aux principaux carrefours, ils ont été réalisés le mardi 26 janvier 2021. Ils permettent de mesurer les trafics pendant la période de pointe du matin et du soir et identifier ainsi les heures de pointe.

Ces mesures de trafic ont été réalisées en période de couvre-feu (entre 18h00 et 6h00).

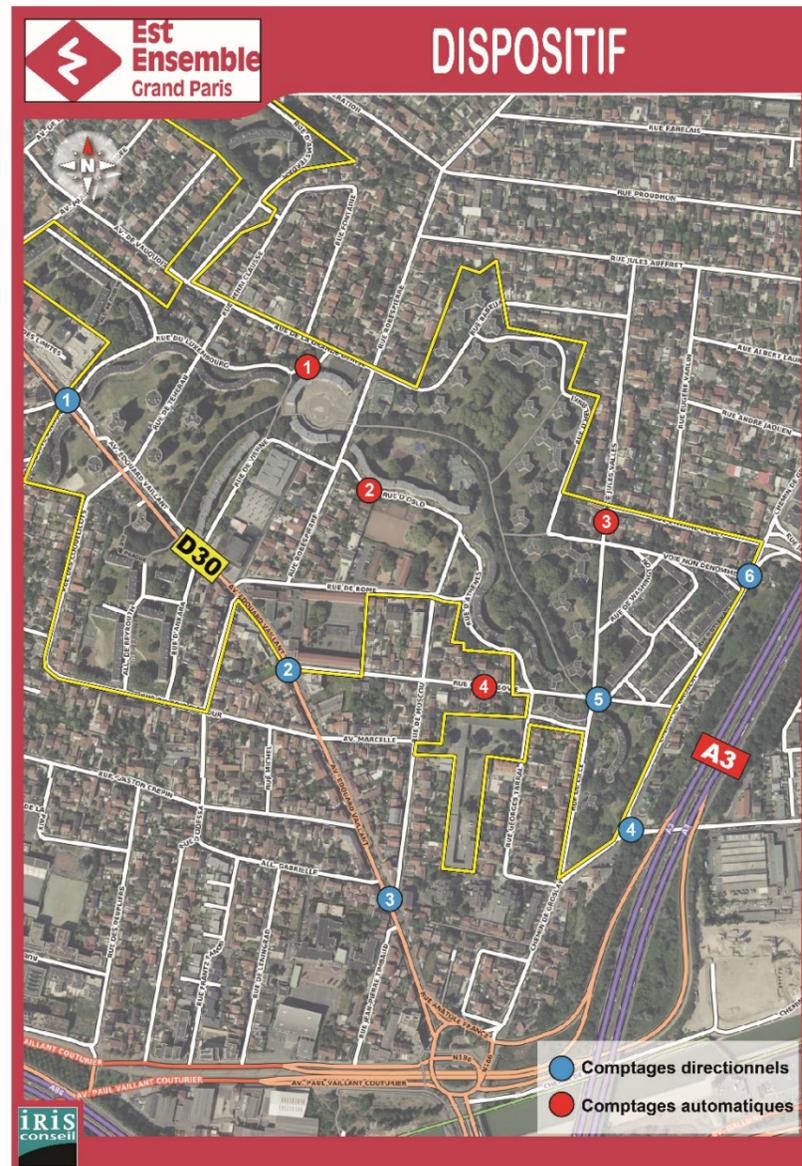


Figure 10 : Dispositif de recueil de trafic

b. Résultats des comptages automatiques

- **Poste 1 : rue de Luxembourg**

Le TMJO est de **549 véhicules/jour**, dont une cinquantaine de poids lourds.

Lors de la période de comptage, des travaux étaient en cours à l'intersection rue de Luxembourg x rue de Téhéran. De ce fait, la circulation était perturbée, les niveaux de trafics sont possiblement inférieurs aux pratiques normales.

- **Poste 2 : rue d'Oslo**

Les trafics ne sont pas représentatifs sur la rue d'Oslo car des travaux étaient également en cours sur la rue de Moscou qui était donc fermée à la circulation.

Il a été comptabilisé une vingtaine de véhicules par jour.

- **Poste 3 : rue Jules Vallès**

Le TMJO est de **800 véhicules/jour** dont le flux en direction du Nord est légèrement plus important (environ 430 véhicules/jour, contre 370 véhicules/jour vers le Sud).

Le trafic est d'environ 30 à 40 véhicules/heure.

- **Poste 4 : rue de Varsovie**

Le TMJO est de **4 100 véhicules/jour** dont 250 poids lourds. Les trafics sont plutôt symétriques dans les deux sens.

Le phénomène de pendularité montre que les flux sont en direction de l'Ouest le matin (jusqu'à 200 véhicules/heure) et jusqu'à 315 véhicules/heure vers l'Est le soir. En journée, le trafic reste soutenu avec environ 100 véhicules/heure.

En supplément, sur la **RD30** le trafic est d'environ **7 000 véhicules/jour** et sur le **chemin de Groslay** de près de **8 500 véhicules/jour**. Ainsi, le chemin de Groslay qui est plutôt dimensionné pour un trafic de desserte local supporte un trafic supérieur à la RD30.



Figure 11 : Trafics journaliers

c. Résultats des comptages directionnels

Les heures de pointe à l'échelle du secteur à l'étude sont variées d'un carrefour à l'autre. La période de pointe est principalement comprise entre 7h45 et 9h00. Au niveau du carrefour 4, l'HPM est précoce de 7h00 à 8h00. Pour ce qui est de la période de pointe du soir, elle est comprise entre 17h00 et 18h45.

- **Carrefour 1 : RD30 x rue du Luxembourg x rue Auguste Delaune x avenue Pierre Perut**

A l'HPM, les flux principaux sont sur la RD30 avec 182 uvp/h en direction du Sud et 137 uvp/h en direction du Nord. Sur l'avenue Pierre Perut, la rue Auguste Delaune et la rue de Luxembourg, les trafics sont inférieurs à 50 uvp/h.

A l'HPS, les flux sont plus importants avec 264 uvp/h en direction du Sud et 246 uvp/h vers le Nord. Les trafics sont de l'ordre de 200 uvp/h sur l'avenue Pierre Perut et la rue Auguste Delaune. En entrée du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir, le flux est de 230 uvp/h.

Concernant le flux piétons, à l'HPM, il est de l'ordre d'une trentaine de piétons principalement sur la RD30 Sud et la rue Auguste Delaune. A l'HPS, le flux est plus important avec près de 80 piétons sur les rues de Luxembourg et Auguste Delaune et jusqu'à 100 piétons sur l'avenue Pierre Perut.

- **Carrefour 2 : RD30 x rue de Varsovie**

Le flux principal est la filante du Nord vers le Sud avec 375 uvp/h à l'HPM et 287 uvp/h à l'HPS. Le flux inverse est de 115 uvp/h à l'HPM et 172 uvp/h à l'HPS.

Sur la rue de Varsovie, les trafics sont de l'ordre de 130 uvp/h à l'HPM et 175 uvp/h à l'HPS. Le flux de tourne-à-gauche (du Nord vers l'Est) est important avec près de 100 uvp/h à l'HPM et 150 uvp/h à l'HPS.

Le flux de piétons traversant la rue de Varsovie est important, entre 190 et 220 piétons pendant les heures de pointe. Ils sont particulièrement concentrés au moment des heures d'entrées et sorties des classes.

- **Carrefour 3 : RD30 x rue de Moscou**

La circulation aux heures de pointe est marquée par un phénomène de pendularité avec un flux en direction du Nord à l'HPM (360 uvp/h contre 260 uvp/h vers le Sud) et orienté vers le Sud à l'HPS (390 uvp/h contre 260 uvp/h vers le Nord).

Le flux sur la rue de Moscou est plus faible avec entre 50 et 80 uvp/h.

Le flux de piétons est de l'ordre de 60 piétons/h sur la RD30 et entre 100 et 230 piétons sur la rue de Moscou.

- **Carrefour 4 : chemin de Groslay x chemin latéral**

La circulation est également marquée par un phénomène de pendularité avec des flux en direction du Sud (vers le pont de Bondy) avec près de 520 uvp/h dont 220 du chemin latéral). Le soir, les flux sont en direction du Nord avec 350 uvp/h dont 180 uvp/h depuis le chemin latéral.

Le flux piéton est minoritaire avec entre 40 et 50 piétons en traversée du chemin latéral.

En comparaison des comptages réalisés en mai 2019, on observe que les niveaux de trafic sont similaires. Toutefois, l'heure de pointe est avancée d'une heure compte tenu de la mise en place du couvre-feu entre 18h00 et 6h00.

- **Carrefour 5 : rue de Varsovie x rue Jules Vallès x rue de Lille**

Les flux prédominants sont ceux de la rue de Varsovie avec 230 uvp/h dans le sens Est → Ouest à l'HPM (100 uvp/h à l'HPS) et près de 230 uvp/h dans le sens Ouest → Est à l'HPS.

Sur l'axe Nord/Sud, le trafic est plus faible avec entre 60 et 100 uvp/h aux heures de pointe.

- **Carrefour 6 : chemin de Groslay x rue de Berne**

Comme pour le carrefour 4, un phénomène de pendularité des flux est visible à ce carrefour. Les flux s'orientent vers le Sud (vers le pont de Bondy) le matin avec près de 500 uvp/h (contre 200 uvp/h dans l'autre sens). Le soir, le flux est de 520 uvp/h vers le Nord et 260 uvp/h vers le Sud.

Moins d'une quinzaine de véhicules sortent de la rue de Berne.



Figure 12 : Comptages directionnels aux différents carrefours

• **Pont de Bondy x avenue Edouard Vaillant x chemin de Groslay x avenue Paul Vaillant Couturier**

Des comptages, datant de 2016, sont disponible au nœud majeur du réseau, aux heures de pointe. Sur l'avenue Edouard Vaillant et le chemin de Groslay, les ordres de grandeur sont semblables aux comptages 2021.

Sur le pont de Bondy, le trafic est de 3 000 uvp/h le matin et le soir avec des flux symétriques.

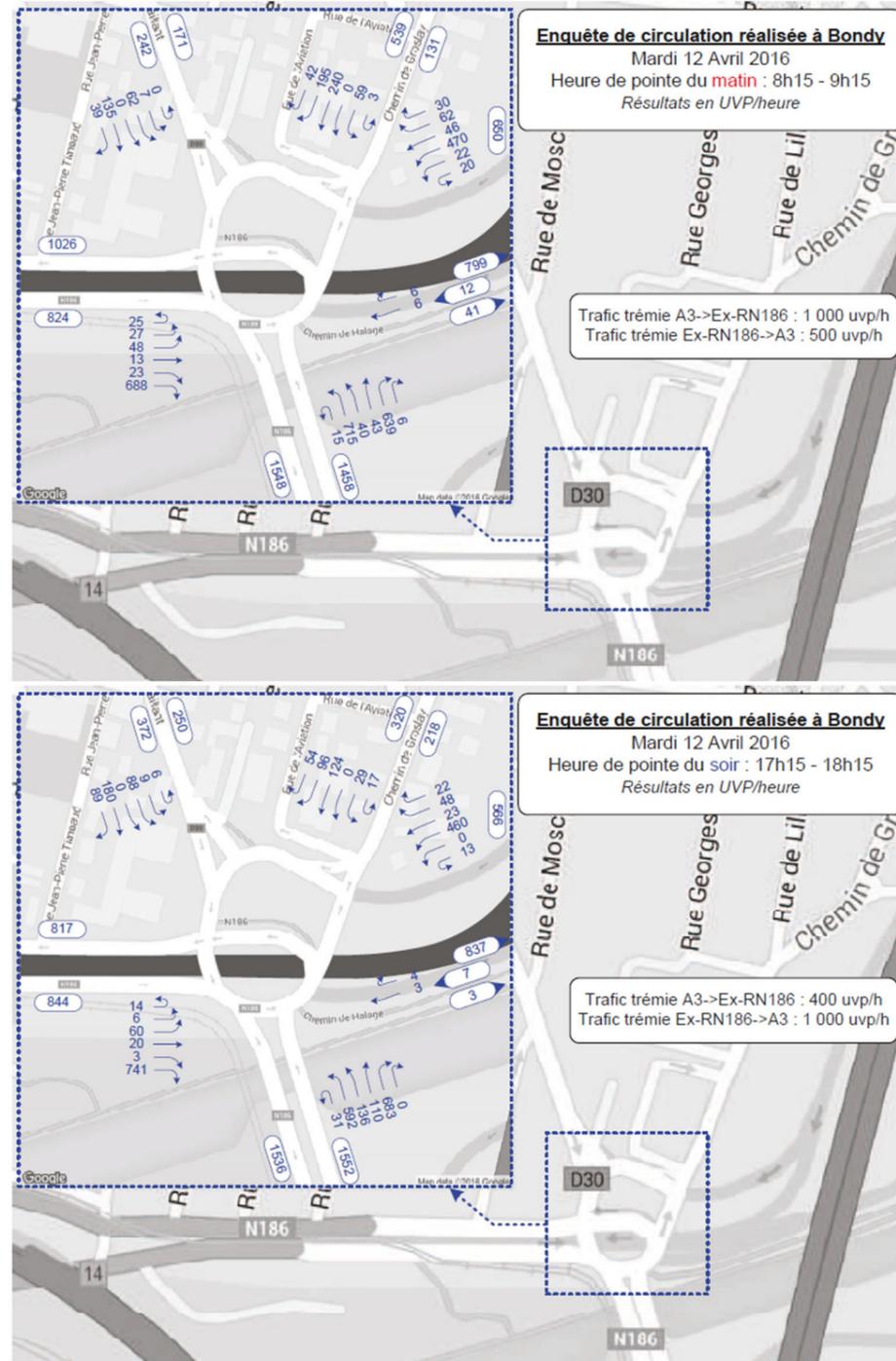


Figure 13 : Comptages directionnels pont de Bondy x avenue Edouard Vaillant x avenue Paul Vaillant Couturier x chemin de Groslay (source : CDVI, 2016)

d. Fonctionnement des carrefours

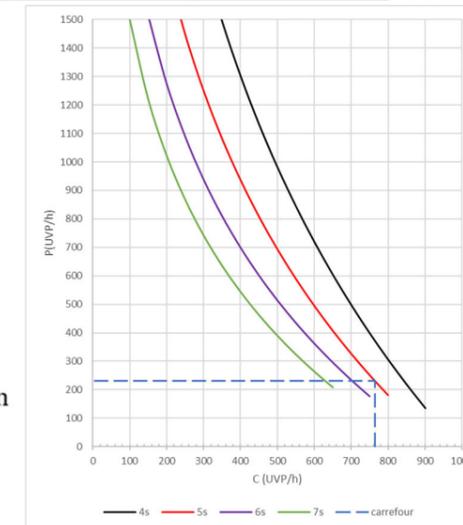
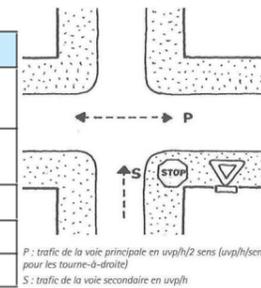
L'analyse du fonctionnement des carrefours est réalisée à partir des comptages directionnels, présentés ci-avant, aux heures de pointe.

Pour les carrefours à feux (carrefours 1 et 2), le fonctionnement est jugé satisfaisant lorsque les réserves de capacité (rapport entre les débits à écouler et le temps de vert) sont supérieures à 20 %.

Pour les carrefours sans feux (carrefours 3, 4, 5 et 6), le fonctionnement est basé sur le calcul des temps d'attente déterminés à partir de la méthode du créneau critique (CERTU) pour les rues avec un cédez-le-passage ou un stop. La sécurité du carrefour sera aussi appréhendée selon la nécessité d'une voie de tourne-à-gauche.

Manœuvre d'insertion sur la voie principale en tourne-à-droite ou tourne-à-gauche

Vitesse réglementaire de la voie principale	Valeur du créneau critique		
	Voie principale à sens unique (1 ou 2 files)	Voie principale à double sens	
	Tourne-à-droite ou Tourne-à-gauche	Tourne-à-droite	Tourne-à-gauche
30 km/h	4 s	4 s	5 s
50 km/h	5 s	5 s	6 s
70 km/h	6 s	6 s	7 s



Temps attente moyen

$$T = \frac{3\ 600}{C - S}$$

Figure 14 : Abaques des temps d'attente (Source : CERTU/CEREMA)

v = 50 km/h

Tourne-à-gauche	< 200 uvp/h	200 à 300 uvp/h	300 à 500 uvp/h
Mvt principal			
< 500 uvp/h	(3)	(3)	(2)
500 à 700 uvp/h	(3)	(2)	(1)
700 à 1 000 uvp/h	(2)	(1)	
1 000 à 1 200 uvp/h	(1)		

- Création d'une voie tourne-à-gauche (1)
- Élargissement localisé (2)
- Pas d'aménagement spécifique (3)

Figure 15 : Configuration des tourne-à-gauche (Source : CERTU/CEREMA)

• **Carrefour 1 : RD30 x rue du Luxembourg x rue Auguste Delaune x avenue Pierre Perut**

Le fonctionnement du carrefour 1 est satisfaisant à l'heure de pointe du matin avec des réserves de capacité supérieures à 64 %.

A l'heure de pointe du soir, le fonctionnement est également correct avec des réserves de capacité de l'ordre de 45-55 %, excepté sur l'avenue Pierre Perut où la réserve est de 8 % seulement. Cela peut donc se traduire par quelques véhicules en attente aux feux et qui s'écoulent en un voire deux cycles.

S'agissant d'un carrefour à feux adaptatifs (boucles de détection sur la rue Auguste Delaune et l'avenue Pierre Perut), le fonctionnement statique ne reflète pas nécessairement les conditions de circulation réelles. En effet, un cycle plus ou moins long a une influence sur l'écoulement des véhicules et les temps d'attente aux feux.

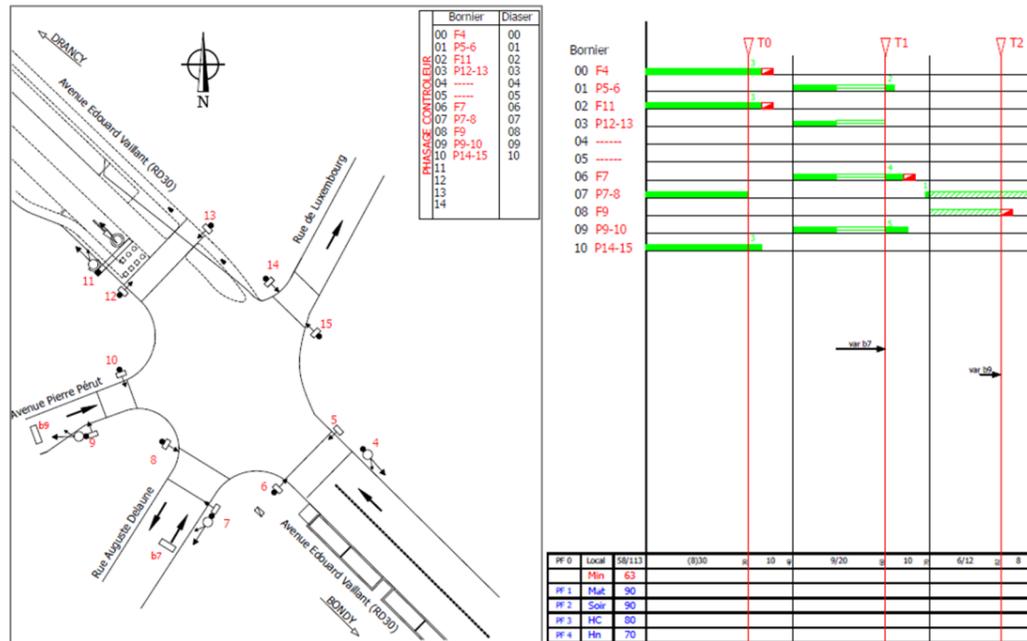


Figure 16 : Plan et diagramme de feux du carrefour 1

Evaluation détaillée du fonctionnement à l'Heure de Pointe du Matin - situation actuelle

Carrefour 1 : RD30 x rue de Luxembourg x rue Auguste Delaune x avenue Pierre Perut

Débit de saturation ou Qs (en UVP) :		1800	Longueur veh (m)		5
Durée du cycle ou Cy (en s) :		90	Distance intervéhiculaire (m)		1,25

Nom de la branche	Ligne de feux	Mouvement	Charge de trafic (en UVP)	Coefficient	Demande (en UVPd)	Nombre de voie	Durée du vert (en s)	Capacité théorique (en UVP/h)	Réserve de capacité (en UVP)	Réserve de capacité (en %)	Longueur maximale moyenne de file d'attente (en m)
RD30 Nord	F11	TAD	40	1,1	238	1	33	660	422	64,0%	23,5
		TD	182	1							
		TAG	9	1,3							
RD30 Sud	F4	TAD	10	1,1	183	1	33	660	477	72,3%	18,1
		TD	137	1							
		TAG	27	1,3							
Rue Auguste Delaune	F7	TAD	17	1,1	53	1	24	480	427	89,0%	6,1
		TD	12	1							
		TAG	17	1,3							
Avenue Pierre Perut	F9	TCAD	6	1,3	52	1	12	240	188	78,4%	7,0
		TAD	18	1,1							
		TD	10	1							
		TAG	11	1,3							

Evaluation détaillée du fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir - situation actuelle

Carrefour 1 : RD30 x rue de Luxembourg x rue Auguste Delaune x avenue Pierre Perut

Nom de la branche	Ligne de feux	Mouvement	Charge de trafic (en UVP)	Coefficient	Demande (en UVPd)	Nombre de voie	Durée du vert (en s)	Capacité théorique (en UVP/h)	Réserve de capacité (en UVP)	Réserve de capacité (en %)	Longueur maximale moyenne de file d'attente (en m)
RD30 Nord	F11	TAD	33	1,1	350	1	33	660	310	47,0%	34,6
		TD	264	1							
		TAG	38	1,3							
RD30 Sud	F4	TAD	40	1,1	319	1	33	660	341	51,7%	31,5
		TD	246	1							
		TAG	22	1,3							
Rue Auguste Delaune	F7	TAD	64	1,1	219	1	24	480	262	54,5%	25,0
		TD	87	1							
		TAG	47	1,3							
Avenue Pierre Perut	F9	TCAD	5	1,3	221	1	12	240	19	8,0%	29,9
		TAD	67	1,1							
		TD	64	1							
		TAG	59	1,3							

Figure 17 : Fonctionnement du carrefour 1

• **Carrefour 2 : RD30 x rue de Varsovie**

Aux heures de pointe, le fonctionnement du carrefour 2 est satisfaisant avec des réserves de capacité comprises entre 60 et 90 %.

L'écoulement des flux est plutôt fluide, du fait que les feux sont coordonnés avec le carrefour RD30 x rue de Rome x rue d'Odessa. Les véhicules en attente aux feux s'écoulent dans le cycle ce qui ne crée pas de remontée de file.

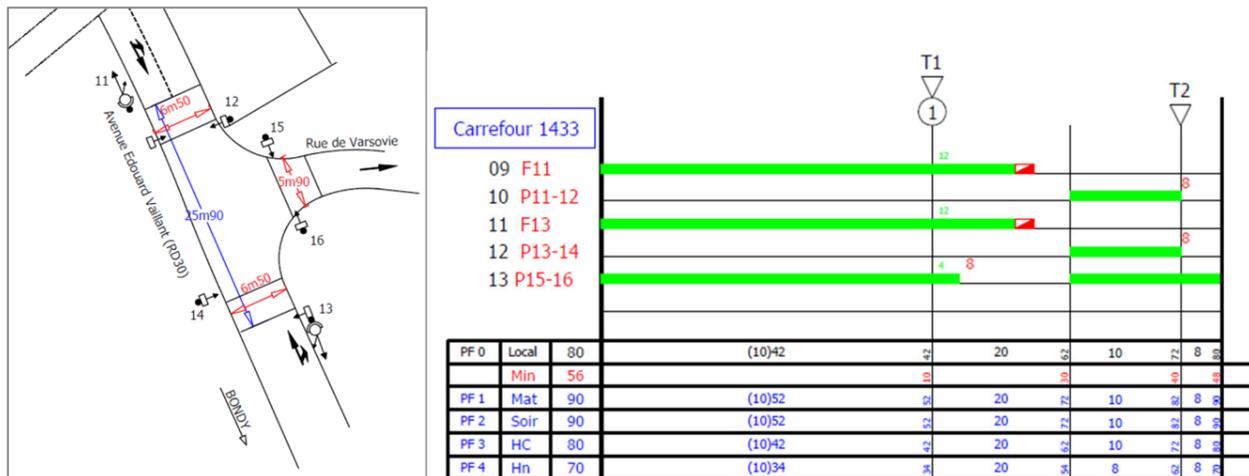


Figure 18 : Plan et diagramme de feux du carrefour 2

Evaluation détaillée du fonctionnement à l'Heure de Pointe du Matin - situation actuelle

Carrefour 2 : RD30 x rue de Varsovie

Débit de saturation ou Qs (en UVP) :	1800	Longueur veh (m)	5
Durée du cycle ou Cy (en s) :	90	Distance intervéhiculaire (m)	1,25

Nom de la branche	Ligne de feux	Mouvement	Charge de trafic (en UVP)	Coefficient	Demande (en UVPd)	Nombre de voie	Durée du vert (en s)	Capacité théorique (en UVP/h)	Réserve de capacité (en UVP)	Réserve de capacité (en %)	Longueur maximale moyenne de file d'attente (en m)
RD30 Nord	F11	TD	375	1	504	1	64	1280	776	60,6%	22,7
		TAG	99	1,3							
RD30 Sud	F13	TAD	27	1,1	145	1	64	1280	1135	88,7%	6,5
		TD	115	1							

Evaluation détaillée du fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir - situation actuelle

Carrefour 2 : RD30 x rue de Varsovie

Nom de la branche	Ligne de feux	Mouvement	Charge de trafic (en UVP)	Coefficient	Demande (en UVPd)	Nombre de voie	Durée du vert (en s)	Capacité théorique (en UVP/h)	Réserve de capacité (en UVP)	Réserve de capacité (en %)	Longueur maximale moyenne de file d'attente (en m)
RD30 Nord	F11	TD	287	1	483	1	64	1280	797	62,2%	21,8
		TAG	151	1,3							
RD30 Sud	F13	TAD	24	1,1	198	1	64	1280	1082	84,5%	9,0
		TD	172	1							

Figure 19 : Fonctionnement du carrefour 2

• **Carrefour 3 : RD30 x rue de Moscou**

Les mouvements de tourne-à-gauche de la RD30 Nord vers la rue de Moscou sont faibles (moins de 40 uvp/h) et le flux principal est au maximum de 400 uvp/h. Selon ces niveaux de trafic, il n'est pas nécessaire de créer une voie de tourne-à-gauche. Les véhicules trouvent un créneau dans la circulation pour tourner à gauche.

• **Carrefour 4 : chemin de Groslay x chemin latéral**

Pour les mouvements de tourne-à-droite, le temps d'attente est de 4 à 6 secondes aux heures de pointe. Pour les mouvements de tourne-à-gauche, le temps d'attente est de 8 à 10 secondes aux heures de pointe. Deux à trois véhicules peuvent être arrêtés sans que cela ne perdure.

• **Carrefour 5 : rue de Varsovie x rue Jules Vallès x rue de Lille**

Les trafics sur les rues Jules Vallès et de Lille sont de l'ordre de 30 à 60 uvp/h tandis que le flux principal est d'environ 400 uvp/h. Dans ce cas, les temps d'attente sont de 7 secondes.

• **Carrefour 6 : chemin de Groslay x rue de Berne**

Les temps d'attente en sortie de la rue de Berne aux heures de pointe sont de 10 secondes.

e. Pratiques de mobilité

Aux heures de pointe, la circulation est dense sur la RD30 et le chemin de Groslay.

Particulièrement, du fait de la présence de nombreux commerces de proximité (tabac, supérette, restauration rapide) et du groupe scolaire Edouard Vaillant, il est observé du stationnement minute pour la dépose/reprise des enfants à l'école ou à proximité des commerces.

Les véhicules s'arrêtent dans le carrefour, sur le passage piéton de la rue de Varsovie et font même demi-tour sur la rue de Varsovie qui est à sens unique. Cela entraîne donc des comportements à risque et potentiellement des conflits surtout à proximité immédiate des écoles où le flux de piétons est important.



Figure 20 : Pratique de dépose minute au niveau du groupe scolaire Edouard Vaillant (RD30 x rue de Varsovie)

Au niveau de la rue de Moscou, c'est la présence du café-tabac et de la supérette qui entraînent du stationnement minute illicite au niveau de la traversée piétonne ou sur le trottoir. La sécurité des piétons est en jeu puisque les véhicules créent des masques visuels importants.

Les véhicules ne s'engageant pas totalement sur la rue de Moscou font demi-tour, voire une marche arrière pour reprendre la RD30. Ces comportements peuvent être à risque étant donné que la rue de Moscou est à sens unique. Par ailleurs, ces véhicules en arrêt peuvent gêner la circulation sur la RD30 en présence de camion ou bus.



Figure 21 : Arrêt minute sur la rue de Moscou

Au niveau du carrefour 4, la mosquée est un générateur de flux piétons importants. Un cheminement piéton provenant des habitations de la rue de Lille débouche directement sur le chemin de Groslay. Etant donné que l'accès au lieu de culte se situe sur le chemin latéral, les piétons empruntent le chemin le plus rapide et traversent le carrefour en plein milieu. Une ligne de désir se dessine entre le chemin piéton existant et l'accès à la mosquée.

Ces traversées piétonnes non sécurisées sont à risque pour les piétons d'une part et d'autre part pour les automobilistes qui sont obligés de rester vigilants.

De plus, le passage piéton du chemin latéral est peu utilisé, les piétons préfèrent le chemin le plus court soit par l'îlot central.



Figure 22 : Lignes de désir des piétons au niveau de la mosquée (chemin de Groslay x chemin latéral)

Sur le chemin de Groslay et l'avenue Edouard Vaillant (RD30), lorsque les bus sont à l'arrêt pour la dépose/reprise des voyageurs, les véhicules les dépassent alors que les conditions de visibilité ne sont pas toujours favorables. C'est le cas par exemple à l'arrêt Etienne Dolet, sur le chemin de Groslay, où certains véhicules peuvent être en dépassement en amont de l'îlot séparateur de voie du carrefour avec la rue Jean-Jacques Rousseau.

1.9. Bilan du diagnostic

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> Mail piétons central pour articuler les déplacements piétons entre les différentes polarités Aménagements cyclables le long du canal de l'Ourcq (moins de 10 km aux portes de Paris) 	<ul style="list-style-type: none"> Fonctionnement circulaire difficile du nœud du Pont de Bondy aux heures de pointe (conflit des usagers) Secteur Nord du quartier non desservi par une offre de transports en commun Chemins piétons et cyclables peu qualitatifs et confortables Discontinuités cyclables rendant la pratique dangereuse
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> Projets de transports en commun lourds pour les déplacements entre banlieues Traitement du pont de Bondy comme pôle plateforme d'échange multimodale Programme de renouvellement urbain du quartier 	<ul style="list-style-type: none"> Coupures urbaines fortes à l'Est (A3) et au Sud (RN186 / A86) Augmentation des pratiques de stationnement illicite

Enjeux :

- Adapter la circulation à la hiérarchie du réseau
- Traiter le nœud routier du Pont de Bondy en pôle d'échanges multimodal et profiter des évolutions du réseau de transports en commun lourds
- Encourager les modes actifs avec des aménagements (trottoirs, pistes/bandes cyclables) confortables, continus et sécurisés
- Libérer les espaces publics du stationnement vers une gestion en poches ou des places matérialisées

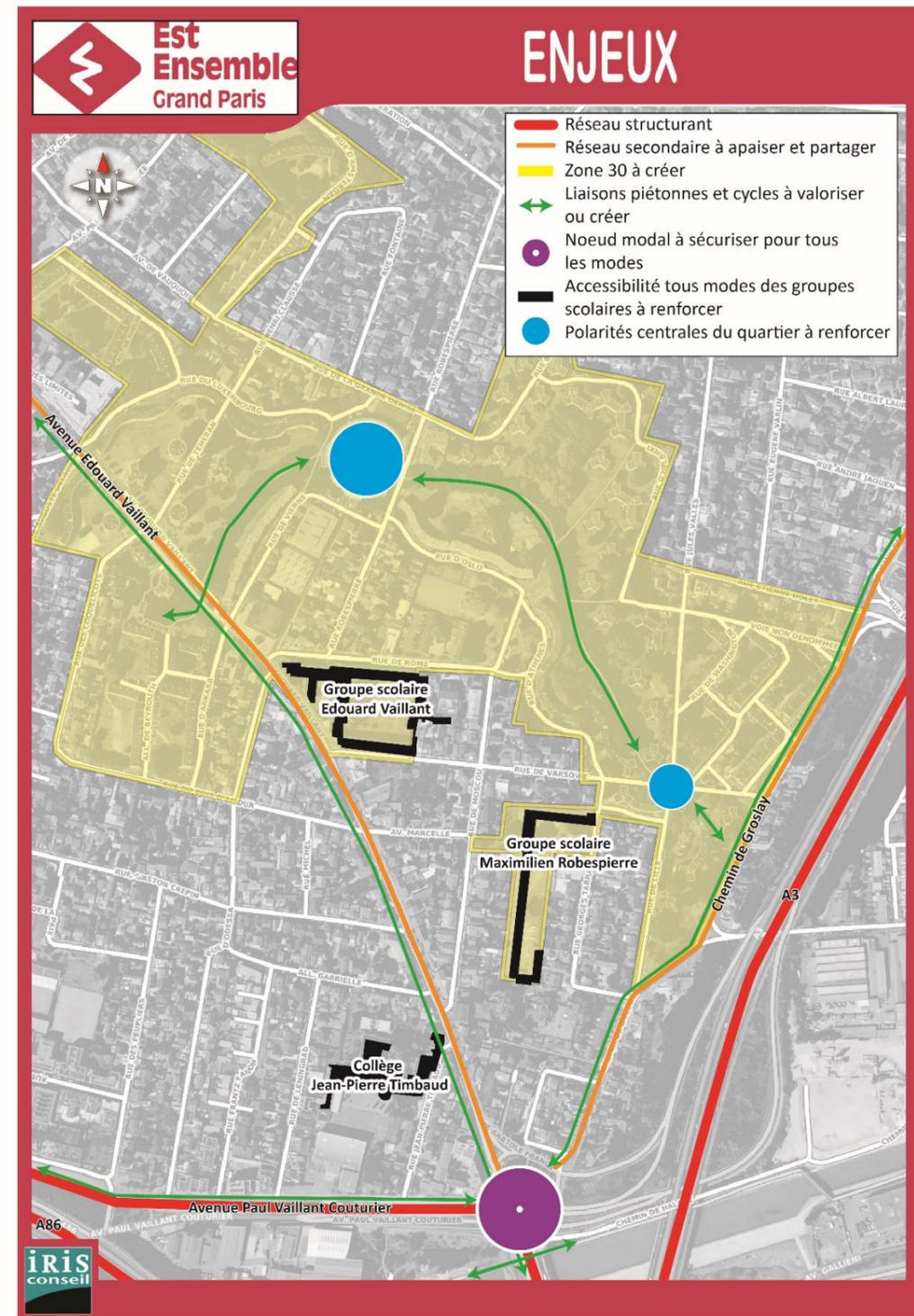


Figure 23 : Synthèse des enjeux

II. SCENARIO DE REFERENCE ET SES PERSPECTICTIVES D'EVOLUTION AVEC ET SANS PROJET



1. IMPACTS MOBILITE

1.1. Détail du projet NPNRU

Le projet NPNRU du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir a comme objectif d'être transformé « en un quartier résidentiel attractif, intégré dans la ville, socialement diversifié, ayant réussi à préserver et valoriser son identité liée à ses qualités patrimoniales, disposant, du fait de son relatif éloignement des centres villes, d'une bonne autonomie en termes de services et de commerces, bien relié au reste de l'agglomération ».

Concernant les mobilités et le réseau viarie, il est question de la **faire évoluer le maillage de façon à mieux relier le quartier aux pôles de centralité de Bobigny et de Bondy et mieux insérer le parc de logements sociaux dans la continuité de la trame urbaine.**

L'horizon du projet et la livraison totale du quartier est prévu pour 2029.

Les études urbaines ont défini le plan guide d'aménagement du quartier avec la composition urbaine et le maillage viarie et du réseau des modes actifs. La trame viarie est marquée par le prolongement de la rue de la Grande Denise permettant une liaison Est/Ouest et de la rue de Vienne pour une liaison Nord/Sud. Ces voies sont à aménager avec une circulation apaisée pour assurer la mixité des modes (piétons, cycles, voitures). Quant au parc, il est le support de la trame piétonne et cyclable du quartier avec de nombreuses perméabilités s'ouvrant vers les différents îlots d'habitations.

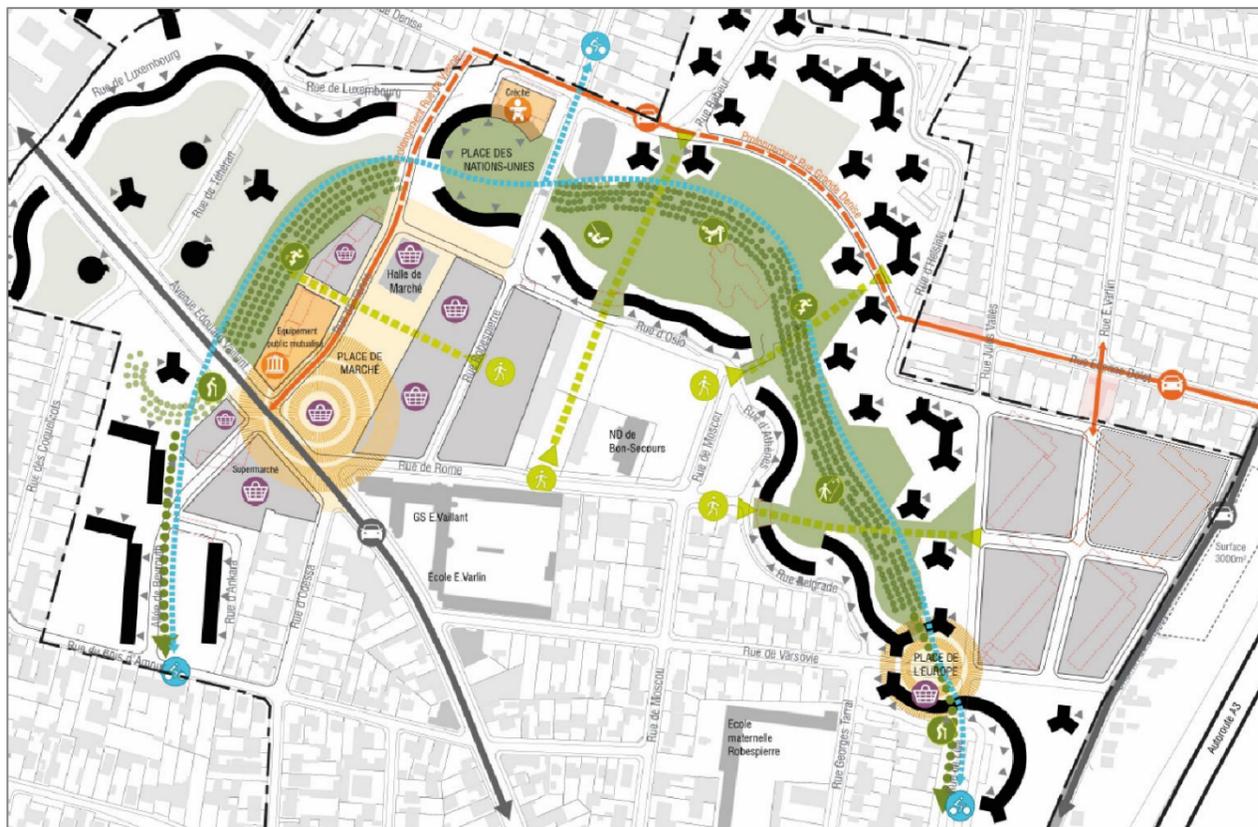


Figure 24 : Plan guide du quartier Edouard Vaillant - Abreuvoir (Source : Est Ensemble)

La programmation urbaine prévoit la démolition de 347 logements sociaux et 13 logements libres, soit **360 logements démolis**, et la **construction de 389 logements**. Le différentiel est donc de **+ 29 logements** à l'horizon 2029 par rapport à la situation actuelle.

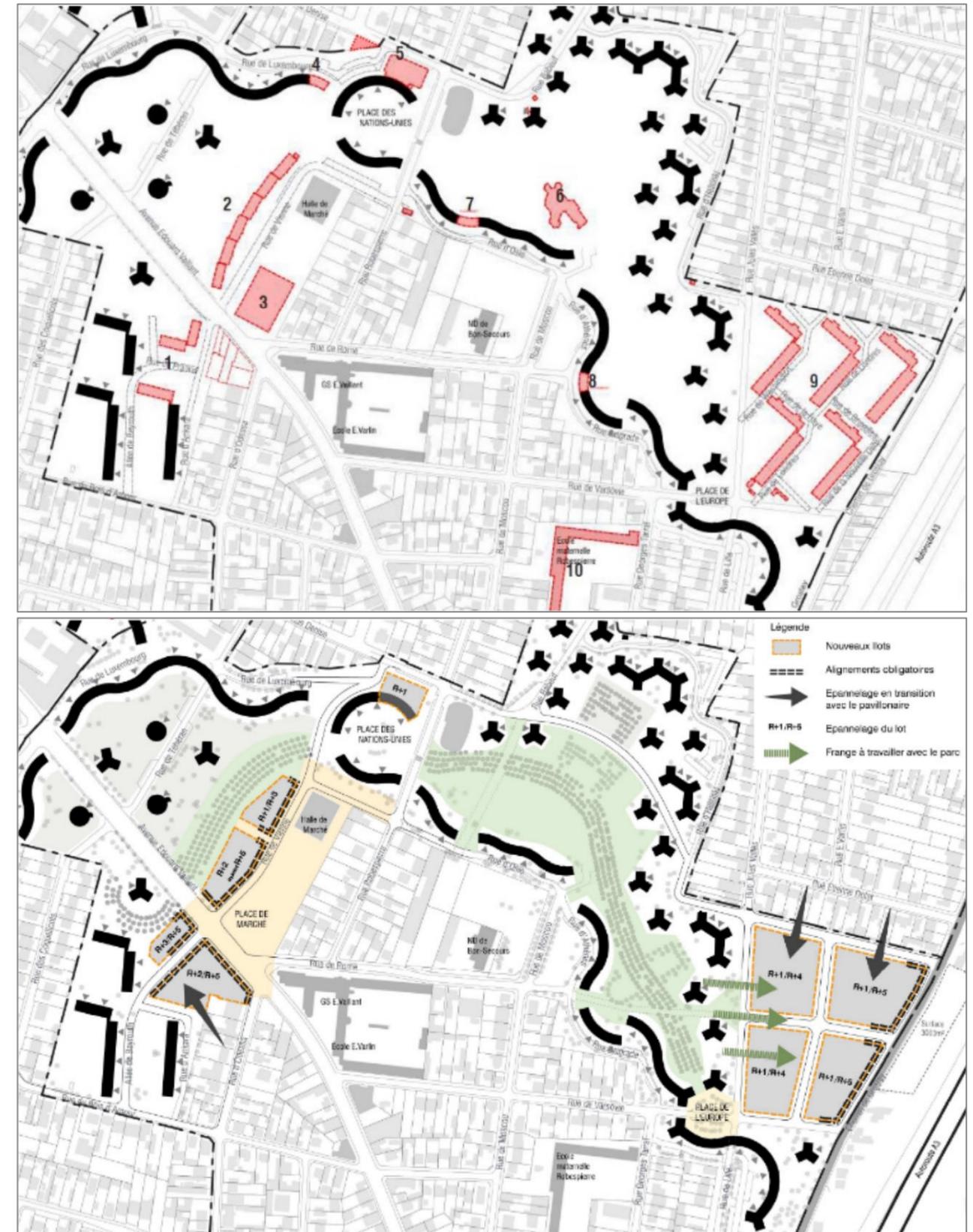


Figure 25 : Programmation des démolitions de logements (en haut) et des nouveaux îlots (en bas) (Source : Est Ensemble)

Secteurs	Logements construits	Logements sociaux démolis	Logement libres démolis
Beyrouth Vaillant	74	36	13
Nations Unies, marché	25	60	0
Washington	290	180	0
Percée continuité rue Babeuf	0	8	0
Percée continuité rue de Rome	0	6	0
Prolongation rue de Vienne	0	8	0
Serpentins	0	49	0
TOTAL	389	347	13

Figure 26 : Nombre de constructions et démolitions

En ce qui concerne les équipements publics, la programmation s'articule avec les opérations des logements et prend en compte les besoins à venir. L'offre actuelle est donc pérennisée et restructurée avec des complexes scolaires et éducatifs adaptés (Edouard Vaillant et Robespierre) ainsi qu'une pôle petit enfance au niveau de la place des Nations Unies.

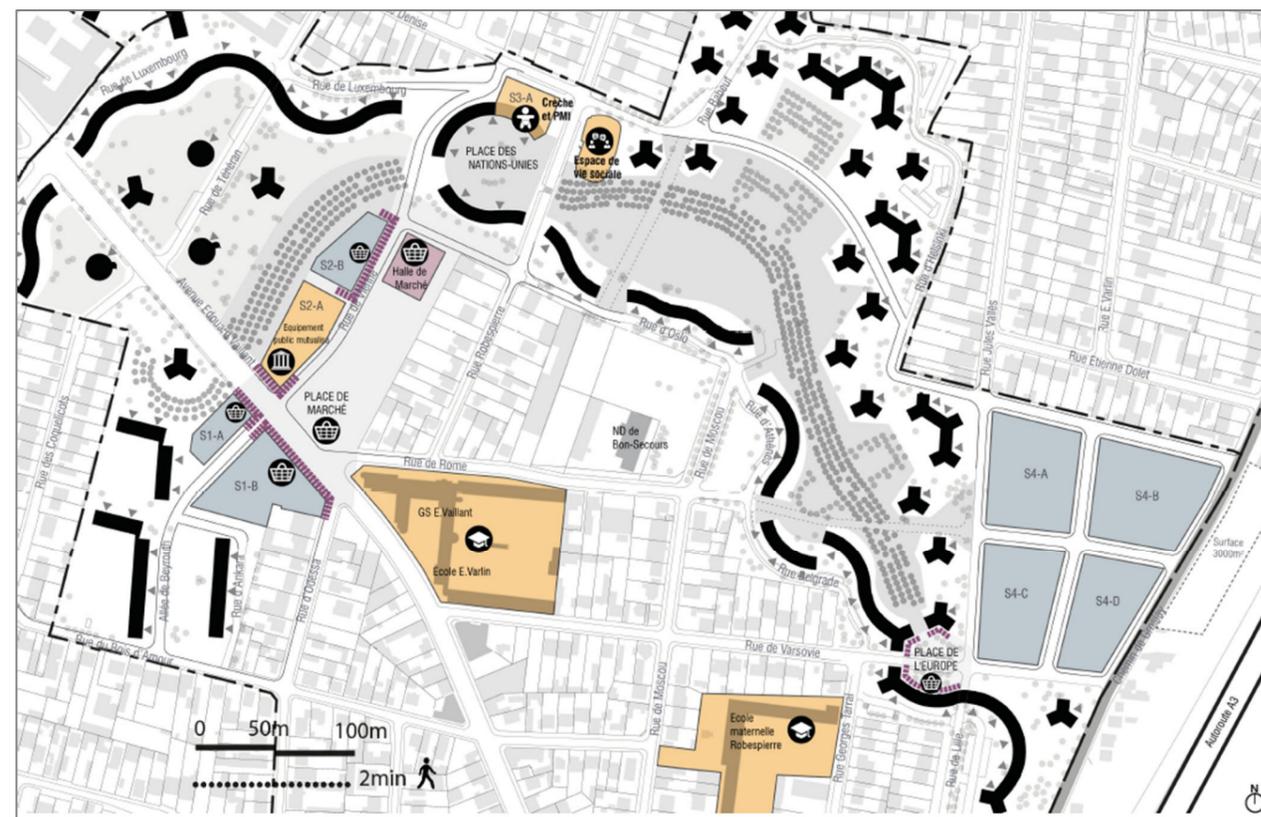


Figure 27 : Programmation des équipements publics (Source : Est Ensemble)

Pour ce qui est du tissu commercial, il est également restructuré et adapté au secteur en renforçant les effets de centralité à la fois d'un point de vue urbain et programmatique.

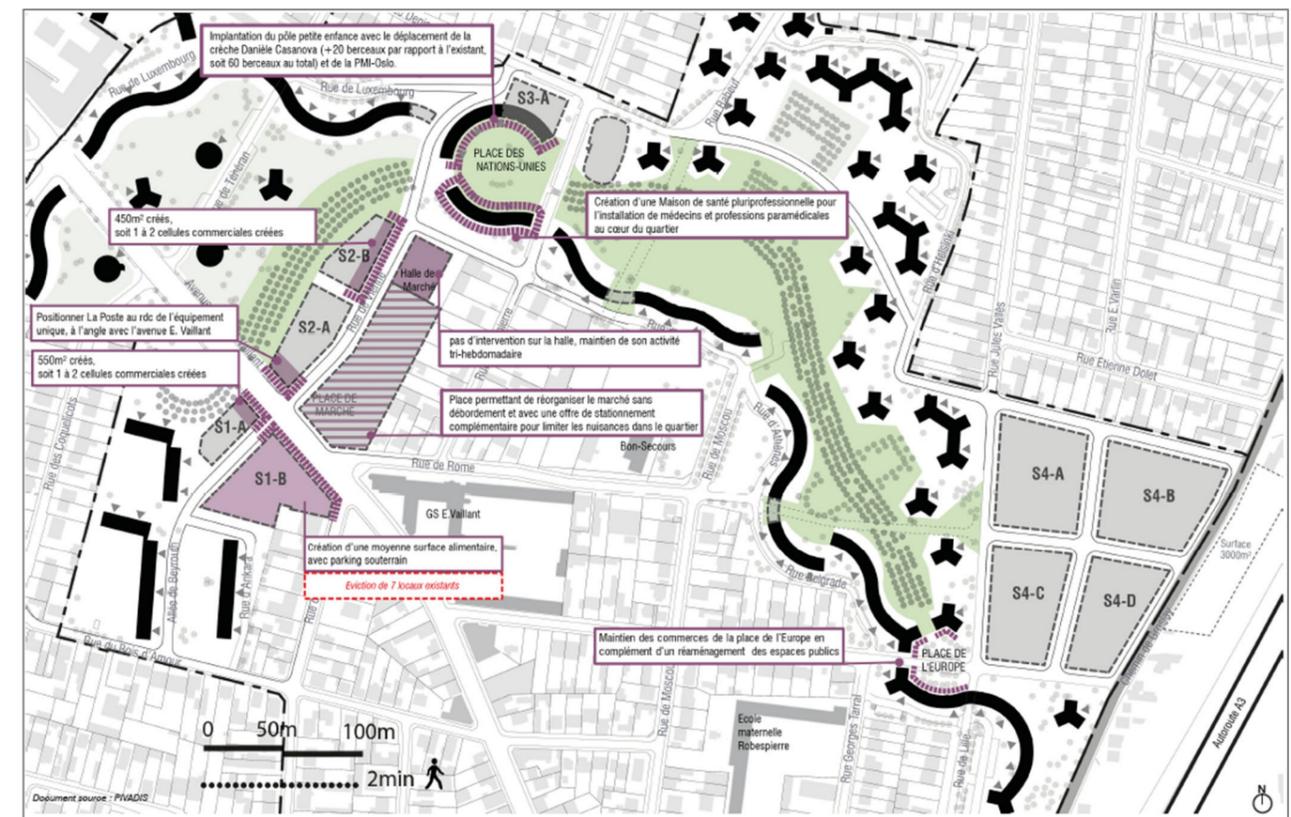


Figure 28 : Programmation commerciale (Source : Est Ensemble)

1.2. Projet de transports en commun du Grand Paris

Avec l'essor du Grand Paris, de nouvelles lignes de transports en commun vont émerger sur le territoire. Cette nouvelle offre aura donc un impact positif sur les possibilités de desserte à proximité du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir, et également agir sur le report modal et limiter l'usage de la voiture individuelle.

Les nœuds intermodaux actuels vont être renforcés notamment au Pont de Bondy, la station Bobigny-Pablo Picasso, et les gares de Noisy-le-Sec et de Bondy. Un nouveau pôle va également être créé, Bobigny – La Folie, avec une connexion entre la ligne de métro 5 et le prolongement du Tram T11.

Les quatre grands projets de transports en commun, **ligne 15 du métro**, **prolongement T1**, **prolongement T11 express** et le **Tzen 3**, ont la particularité de ne pas desservir Paris. Il s'agit de liaisons vers les communes et départements voisins ce qui apporte une nouvelle offre de mobilité pour les mouvements pendulaires entre banlieues.

A terme, le pôle du Pont de Bondy sera le point de convergence stratégique pour les habitants du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir. Le réseau de bus actuel permet déjà un bon niveau de rabattement vers ce nœud. Il sera peut-être retravaillé de façon à offrir une desserte du Nord du quartier qui n'a pas un accès direct à un arrêt de bus. Les lignes de bus sont donc l'adhérence au territoire qui permettront de relier les pôles majeurs de transports en commun.

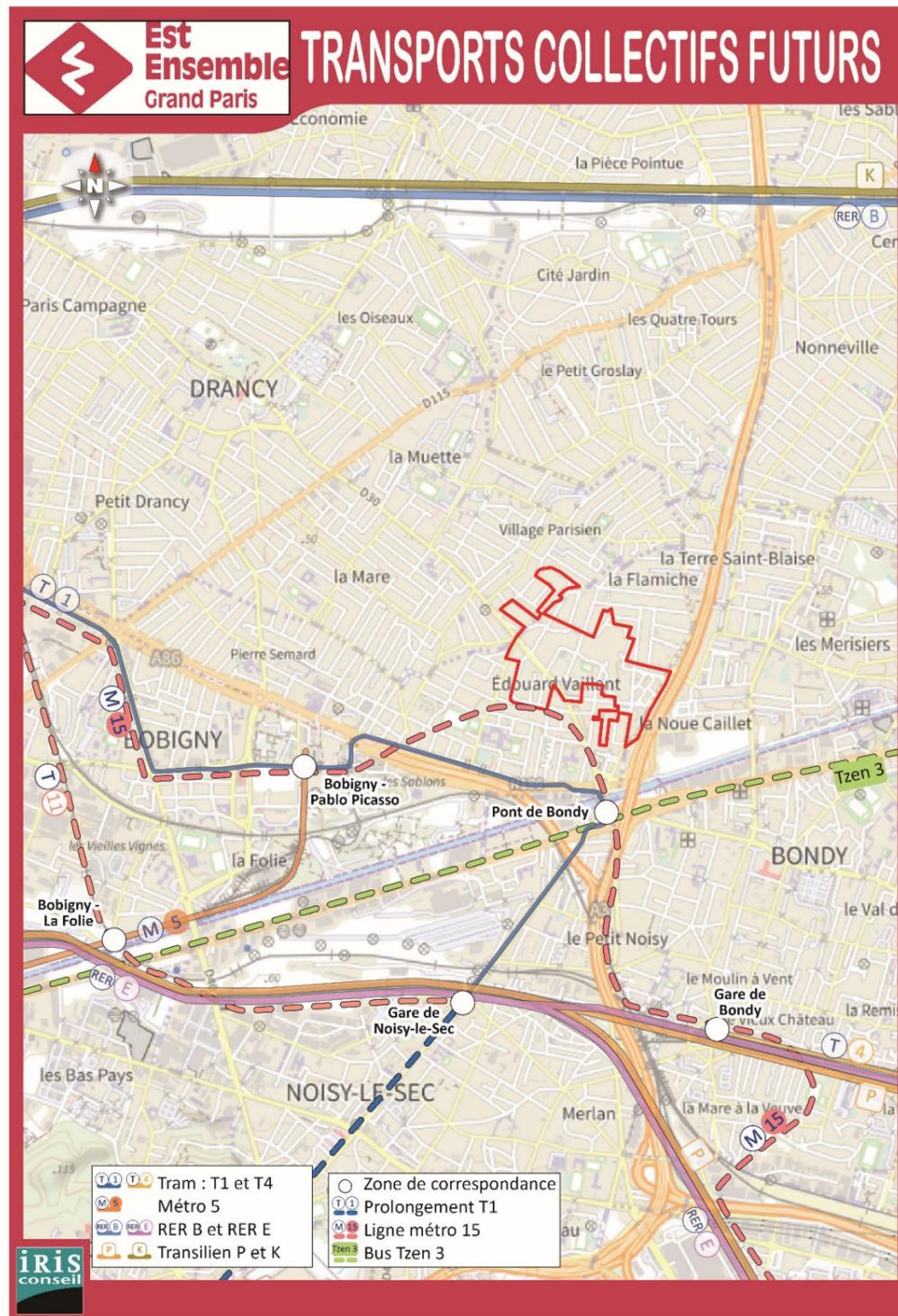


Figure 29 : Offre future de transports en commun

1.3. Génération de trafic du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir

A partir des données de programmation urbaine et de l'évolution du secteur en termes de transports en commun, il convient d'évaluer les impacts des nouveaux flux générés. Etant donné que le nombre de nouveaux logements est peu significatives (+ 29 logements), les générations futures du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir seront faibles.

a. Logements

Les hypothèses de générations prises en compte pour les logements sont les suivantes :

- Nombre d'habitants par logement : 2,7 ;
- % actifs : 66,7 % ;
- Taux de présence au travail : 90 % ;
- Taux de covoiturage : 1,1 personne/véhicule ;
- Part modale VP pour les déplacements domicile-travail : 20 % (objectif volontariste et cohérent avec le développement de l'offre de transports en commun – part modale actuelle : 31 %) ;
- Taux émission HPM : 60 % ;
- Taux attraction HPM : 5 % ;
- Taux émission HPS : 10 % ;
- Taux attraction HPS : 50 %.

Ainsi, sur la base de ces hypothèses, les générations de trafic, par rapport à la situation actuelle, sont de **moins d'une dizaine de véhicules supplémentaires** aux heures de pointe du matin et du soir.

Le projet de rénovation urbaine du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir a très peu d'impact sur l'évolution des trafics futurs. En effet, les 29 logements supplémentaires par rapport à la situation actuelle sont un faible générateur.

b. Equipements publics et commerces

Les équipements publics sont restructurés ou relocalisés dans le quartier, il n'y a pas de nouveau pôle majeur impliquant des générations significativement plus importantes qu'actuellement.

Il en est de même pour les commerces de proximité, l'offre est soit restructurée ou relocalisée. Néanmoins, si une nouvelle offre s'implante dans le quartier, elle correspondra à un besoin local dont le rayonnement sera à l'échelle du quartier.

Les flux générés par les équipements et les commerces seront donc sensiblement identiques à ceux de la situation actuelle.

1.4. Projections des trafics à l'horizon 2030

Dans le cadre de l'étude de trafic du projet de réorganisation du secteur du pont de Bondy, des modélisations à l'horizon 2030 ont été réalisées.

Les principaux projets de ZAC intégrés au modèle sont les suivantes :

- ZAC Ecocité-Canal de l'Ourcq à Bobigny ;
- ZAC du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec ;
- ZAC des rives de l'Ourcq à Bondy ;
- ZAC de l'horloge à Romainville.

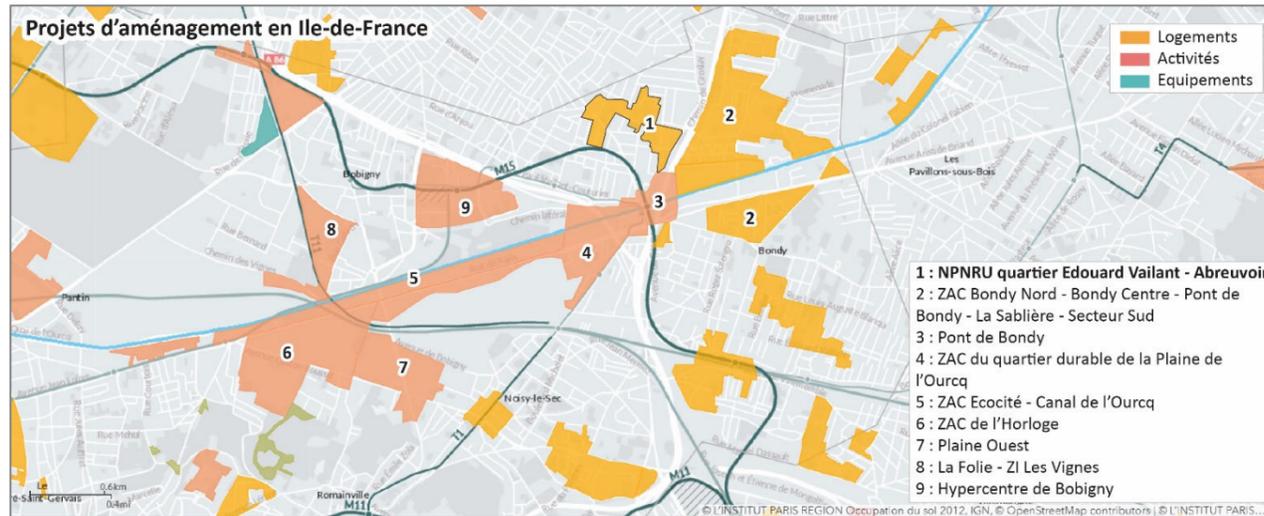


Figure 30 : Projets d'aménagement en Ile-de-France (Source : Institut Paris Région)

Concernant la ZAC de Bondy Nord – Bondy Centre – Pont de Bondy – La Sablière – Secteur Sud, le projet est en cours de refonte, il n'y a donc pas de données de programmation précises.

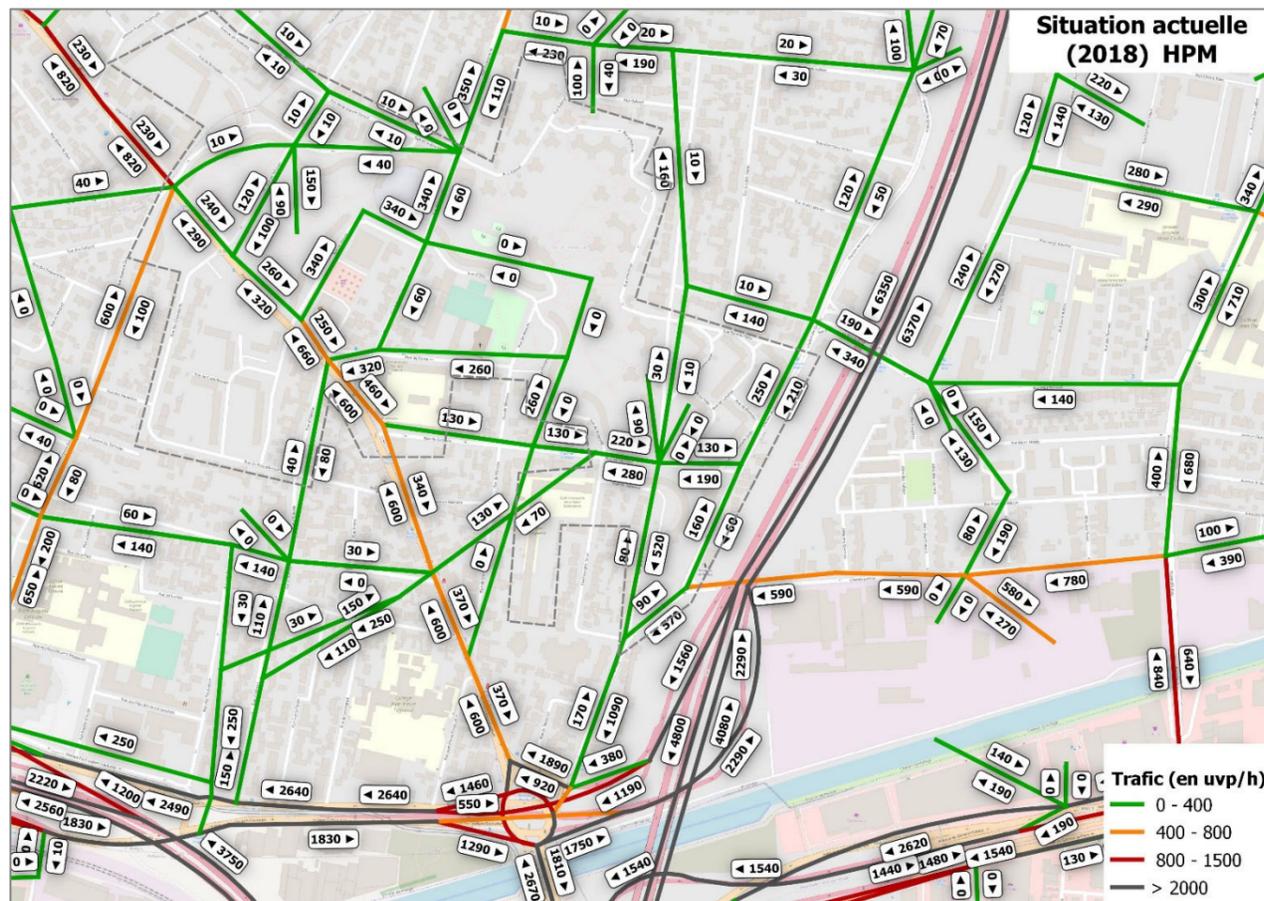


Figure 31 : Extraction du modèle de trafic de l'étude du pont de Bondy à l'HPM (situation actuelle 2018)

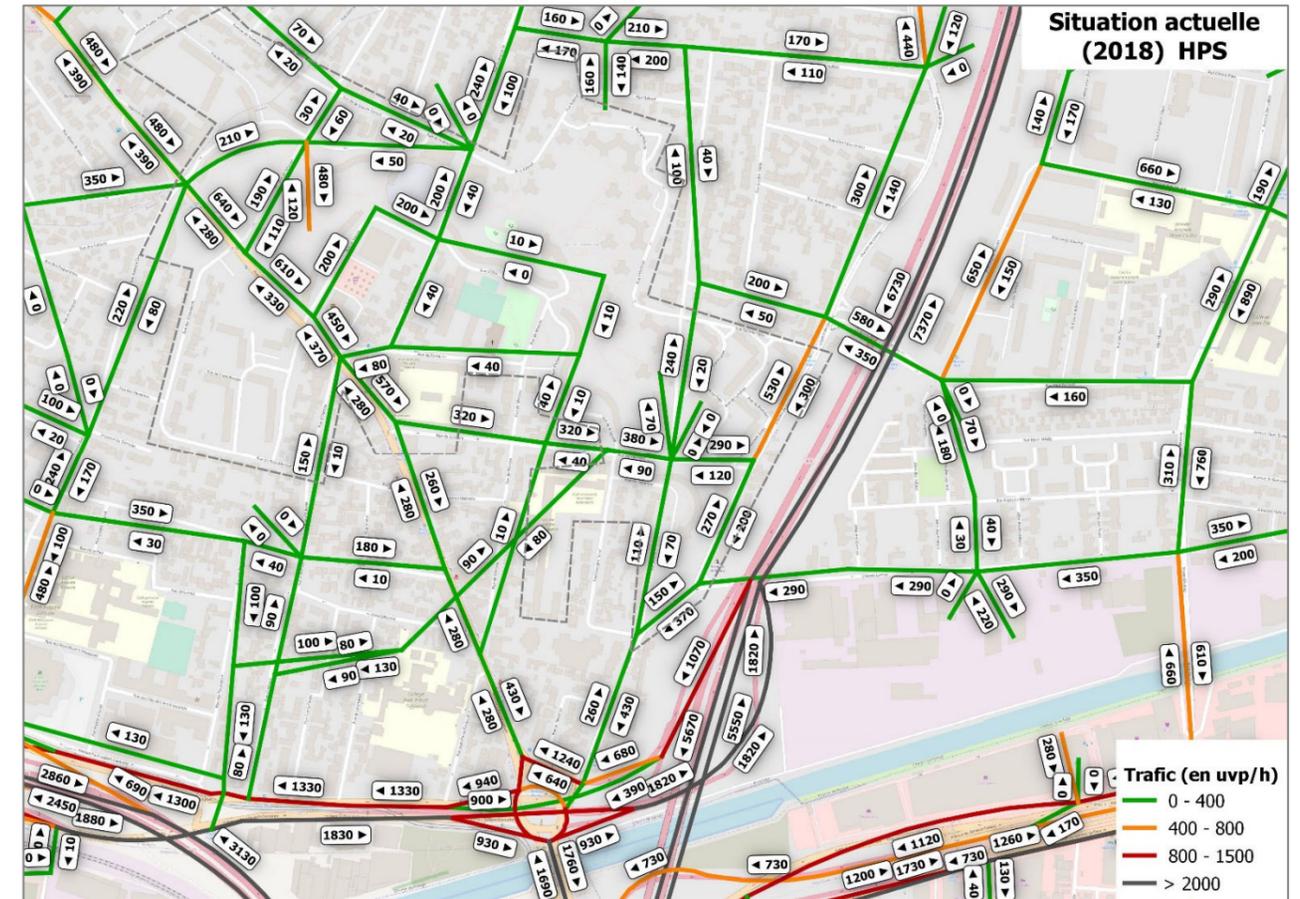


Figure 32 : Extraction du modèle de trafic de l'étude du pont de Bondy à l'HPS (situation actuelle 2018)

Par rapport aux comptages réalisés en janvier 2020, les données issues des modélisations actuelles ne sont pas du même ordre de grandeur sur la RD30, le chemin de Groslay, la rue Auguste Delaune et la rue de Varsovie, particulièrement à l'HPM.

Toutefois, les modélisations futures montrent une baisse des trafics à l'horizon 2030 qui se justifie par le report modal vers les transports en commun, dont la desserte sera fortement améliorée, et les changements de pratiques de mobilité. La baisse des trafics est de l'ordre de -15 % à -40 % sur la RD30 et entre -15 % et -25 % sur le chemin de Groslay.

Ainsi, **les tendances d'évolution des trafics sont plutôt à la stagnation voire à la baisse**, d'autant plus en première couronne de Paris où l'offre en transports en commun est amenée à fortement augmenter et favoriser les déplacements entre les banlieues.

De ce fait, **il est considéré, par rapport aux trafics actuels, une baisse de 15 % des trafics sur la RD30 et le chemin de Groslay**, afin de tenir compte des autres projets urbains du secteur comme l'aménagement de l'hypercentre de Bobigny par exemple.

En outre, le prolongement de la rue de Vienne et de la Grande Denise n'étant pas modélisés, leurs impacts ne sont pas pris en compte. Néanmoins, ceux-ci devraient être faibles du fait des impacts très limités du projet. Des aménagements limitant leur utilisation comme shunt devront être réalisés pour s'en assurer.



Figure 33 : Prévisions des trafics à l'horizon 2030 aux heures de pointe

1.5. Fonctionnement des accès au quartier

Le fonctionnement des différents carrefours est évalué en situation future à l'horizon 2030. Etant donné que les trafics sont à la baisse par rapport à la situation actuelle, le fonctionnement est donc soit similaire à actuellement voire meilleure.

a. Carrefour 1 : RD30 x rue du Luxembourg x rue Auguste Delaune x avenue Pierre Perut

A l'HPM, les réserves de capacité des branches du carrefour à feux sont supérieures à 69 %, le fonctionnement est donc satisfaisant et le plan de feux est bien dimensionné.

A l'HPS, la baisse de trafics permet d'améliorer le fonctionnement avec des réserves de capacité supérieures à 21 % (pour rappel en situation actuelle, la réserve de capacité pour la branche de l'avenue Pierre Perut était limite, seulement 8 %).

Evaluation détaillée du fonctionnement à l'Heure de Pointe du Matin - situation future horizon 2030

Carrefour 1 : RD30 x rue de Luxembourg x rue Auguste Delaune x avenue Pierre Perut

		Débit de saturation ou Qs (en UVP) :		1800		Longueur veh (m)		5			
		Durée du cycle ou Cy (en s) :		90		Distance intervéhiculaire (m)		1,25			
Nom de la branche	Ligne de feux	Mouvement	Charge de trafic (en UVP)	Coefficient	Demande (en UVPd)	Nombre de voie	Durée du vert (en s)	Capacité théorique (en UVP/h)	Réserve de capacité (en UVP)	Réserve de capacité (en %)	Longueur maximale moyenne de file d'attente (en m)
RD30 Nord	F11	TAD	34	1,1	202	1	33	660	458	69,4%	20,0
		TD	155	1							
		TAG	8	1,3							
RD30 Sud	F4	TAD	9	1,1	156	1	33	660	504	76,4%	15,4
		TD	116	1							
		TAG	23	1,3							
Rue Auguste Delaune	F7	TAD	14	1,1	45	1	24	480	435	90,7%	5,1
		TD	10	1							
		TAG	14	1,3							
Avenue Pierre Perut	F9	TCAD	5	1,3	44	1	12	240	196	81,6%	6,0
		TAD	15	1,1							
		TD	9	1							
		TAG	9	1,3							

Evaluation détaillée du fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir - situation future horizon 2030

Carrefour 1 : RD30 x rue de Luxembourg x rue Auguste Delaune x avenue Pierre Perut

Nom de la branche	Ligne de feux	Mouvement	Charge de trafic (en UVP)	Coefficient	Demande (en UVPd)	Nombre de voie	Durée du vert (en s)	Capacité théorique (en UVP/h)	Réserve de capacité (en UVP)	Réserve de capacité (en %)	Longueur maximale moyenne de file d'attente (en m)
RD30 Nord	F11	TAD	28	1,1	297	1	33	660	363	55,0%	29,4
		TD	224	1							
		TAG	32	1,3							
RD30 Sud	F4	TAD	34	1,1	271	1	33	660	389	59,0%	26,8
		TD	209	1							
		TAG	19	1,3							
Rue Auguste Delaune	F7	TAD	54	1,1	186	1	24	480	294	61,3%	21,3
		TD	74	1							
		TAG	40	1,3							
Avenue Pierre Perut	F9	TCAD	4	1,3	188	1	12	240	52	21,8%	25,4
		TAD	57	1,1							
		TD	54	1							
		TAG	50	1,3							

Figure 34 : Fonctionnement du carrefour 1 - situation future 2030

b. Carrefour 2 : RD30 x rue de Varsovie

Concernant le fonctionnement du carrefour à feux au niveau de la rue de Varsovie, il est toujours satisfaisant et présente des réserves de capacité supérieures à 66 % (contre 60 % en situation actuelle).

Evaluation détaillée du fonctionnement à l'Heure de Pointe du Matin - situation future 2030

Carrefour 2 : RD30 x rue de Varsovie

Débit de saturation ou Qs (en UVP) :	1800	Longueur veh (m)	5
Durée du cycle ou Cy (en s) :	90	Distance intervéhiculaire (m)	1,25

Nom de la branche	Ligne de feux	Mouvement	Charge de trafic (en UVP)	Coefficient	Demande (en UVPd)	Nombre de voie	Durée du vert (en s)	Capacité théorique (en UVP/h)	Réserve de capacité (en UVP)	Réserve de capacité (en %)	Longueur maximale moyenne de file d'attente (en m)
RD30 Nord	F11	TD	319	1	428	1	64	1280	852	66,6%	19,3
		TAG	84	1,3							
RD30 Sud	F13	TAD	23	1,1	123	1	64	1280	1157	90,4%	5,6
		TD	98	1							

Evaluation détaillée du fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir - situation future 2030

Carrefour 2 : RD30 x rue de Varsovie

Nom de la branche	Ligne de feux	Mouvement	Charge de trafic (en UVP)	Coefficient	Demande (en UVPd)	Nombre de voie	Durée du vert (en s)	Capacité théorique (en UVP/h)	Réserve de capacité (en UVP)	Réserve de capacité (en %)	Longueur maximale moyenne de file d'attente (en m)
RD30 Nord	F11	TD	244	1	411	1	64	1280	869	67,9%	18,5
		TAG	128	1,3							
RD30 Sud	F13	TAD	20	1,1	169	1	64	1280	1111	86,8%	7,6
		TD	146	1							

Figure 35 : Fonctionnement du carrefour 2 - situation future 2030

c. Autres carrefours

Pour les autres carrefours,

- RD30 x rue de Moscou
- Chemin de Groslay x chemin latéral
- Rue de Varsovie x rue Jules Vallès x rue de Lille
- Chemin de Groslay x rue de Berne

Les conditions de circulation resteront identiques à savoir des temps d'attente inférieurs à 10 secondes pour les flux non prioritaires.

1.6. Bilan des impacts

Le projet NPRU du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir prévoit la requalification des logements collectifs et des équipements de proximité (complexe scolaire, pôle petite enfance, commerces et services du quotidien). Avec seulement 29 logements supplémentaires par rapport à l'offre actuelle, les générations futures liées au quartier sont du même ordre de grandeur qu'actuellement.

Le projet NPNRU du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir n'a donc pas d'impact sur les conditions de circulation à l'échelle du périmètre.

De plus, à l'horizon 2030, le réseau routier va évoluer avec le réaménagement de la place Saint-Just (échangeur au niveau du pont de Bondy entre l'A3, la RN185 et la RD30). Les flux vont donc être redistribués autrement, et les conditions de circulation y seront fluidifiées alors qu'aujourd'hui la situation est fortement saturée pendant les heures de pointe. Les trafics seront également en forte baisse (environ 15 à 20 %) par rapport à aujourd'hui compte tenu de l'amélioration significative de l'offre en transports en commun.

En effet, le projet du Grand Paris prévoit de renforcer les nœuds multimodaux actuels, le pont de Bondy, la station Bobigny-Pablo Picasso et les gares de Noisy-le-Sec et Bondy avec l'arrivée du métro 15, le prolongement du T1, le prolongement du T11 express et le Tzen 3. Ces nouvelles lignes de transports en commun ont la particularité de ne pas converger vers Paris mais permettent de desservir directement les communes de la première couronne.

Par ailleurs, concernant la trame viaire du quartier, elle est marquée par le prolongement de la rue de la Grande Denise jusqu'à la rue Etienne Dolet et de la rue de Vienne vers le Nord. D'une part, le **prolongement de la rue de la Grande Denise** répond à l'objectif de renforcer l'ouverture du quartier et faciliter les déplacements locaux Est/Ouest sans pour autant générer de risque de transit. Traversant le parc, son caractère apaisé devra être renforcé par l'aménagement d'une zone de rencontre par exemple (limitation à 20 km/h et priorité aux piétons et cycles) afin de ne pas créer une nouvelle coupure urbaine. D'autre part, le **prolongement de la rue de Vienne** permettrait de réduire les conflits d'usage actuels et s'adapterait mieux à une mixité des usages (piétons, circulation automobile, attractivité commerciale). Il s'agit aussi de proposer une nouvelle desserte pour le Nord du quartier. Une circulation apaisée est à privilégier d'autant plus qu'elle traverse le parc.

Enfin, pour ce qui est du **chemin de Groslay**, celui-ci pourrait être élargi afin que son profil corresponde davantage à la circulation actuelle et projetée. Des aménagements de trottoirs et voies cyclables sur un linéaire plus global permettront également de rejoindre le pôle multimodal du pont de Bondy avec des cheminements agréables, confortables et sécurisés.

De plus, de nombreuses **perméabilités piétonnes** sont créées afin de mailler l'ensemble des ilots et converger vers le parc central. Ce dernier bénéficiera donc d'une meilleure visibilité et appropriation des habitants. Il est le support des accroches Nord/Sud et Est/Ouest permettant une ouverture vers les différents ilots et constitue la véritable colonne vertébrale du quartier reliant la place de l'Europe à la place du marché en passant par la place des Nations Unies. Au-delà des franges du parc, la continuité des cheminements piétons et cycles notamment vers le pôle multimodal du pont de Bondy (par le chemin de Groslay ou la RD30) favorisera le rabattement vers les transports en commun.

Le projet NPNRU du quartier Edouard Vaillant – Abreuvoir est ambitieux et s'attache fortement à désenclaver le quartier et l'ouvrir sur les autres pôles de Bobigny, Drancy et de Bondy. Les démolitions et constructions ainsi que la redistribution des différents équipements ont peu d'impact sur les futurs flux générés. D'autant plus qu'à l'horizon 2030, les trafics sont en baisse du fait de l'essor du grand Paris et de l'offre diversifiée en transports en commun qui desservira le territoire. Les conditions de circulation seront donc améliorées par rapport à la situation actuelle.