



Étude urbaine de l'axe RN3 - Canal de l'Ourcq



© ph.guignard@air-images.net

Sommaire

→ Synthèse	5
→ Un site au cœur du système autoroutier de l'Est parisien	9
L'autoroute A3	9
L'échangeur A3/A86	11
Rôle de desserte de tout l'Est parisien	11
Un échangeur autoroutier complètement saturé	11
Pôle intermodal de transports en commun	13
Des espaces publics mal partagés et mal entretenus	13
Impacts des infrastructures	14
Sur le tissu urbain	14
Sur les principaux franchissements	18
Sur la qualité de vie (nuisances sonores)	19
Sur les espaces sous-occupés	20
De nombreux projets d'aménagements	20
Restructuration des territoires situés entre l'ex RN3 et la place Saint-Just	20
Récente requalification de l'autoroute A3	21
Projet de restructuration de l'équipe Grumbach	22
Projet du groupe Descartes	23
Projet d'insertion d'un BHNS sur l'ex RN3	23
→ Propositions de restructuration de l'échangeur A3/A86	24
Rappel des principales caractéristiques de l'existant, de l'échangeur et de l'ex RN3	25
Le profil existant de l'ex RN3	25
Fonctionnement existant de l'échangeur	26
Propositions de restructuration de l'échangeur A3/A86 et de l'ex RN3	28
Au sud du canal	28
Le déplacement de la bretelle de sortie sur l'autoroute A3	28
Le déplacement de la bretelle d'entrée sur l'autoroute A3	29
La modification du fonctionnement du carrefour, route de Stains/rue de Paris	30
La démolition de l'autopont sur la commune de Bondy	31
Au nord du canal	31
La création d'un nouvel accès à l'autoroute A3 depuis l'ex RN3	31
Le réaménagement de la place Saint-Just sur la commune de Bobigny	32
Proposition d'une variante	33
Impact sur le réseau d'autobus	34
Pententialité de mutation des nouvelles emprises	35
→ Références	38
→ Annexes	44

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy, Directrice de la rédaction : Dominique Alba.
Étude réalisée par Frédéric Bertrand, Mélanie Guilbaud, Philippe Mathieux, Julien Gicquel,
Gabrielle Montredon, Mélina Durand sous la direction de André-Marie Bourlon.
Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Bernadette Eychenne.
Photo-montage : Florent Bruneau, Edwige Dessenne, Jennifer Poitou. Maquette : Apur.

Synthèse

En 2008, dans le cadre de son programme partenarial, l'Apur a mené une étude sur « les grandes radiales dans et hors Paris », ainsi qu'une étude sur « construire autour du canal de l'Ourcq ». Toutes deux ont permis de consolider les liens avec le Conseil Général de Seine-Saint-Denis et d'enrichir les connaissances sur ce territoire.

Le secteur RN3 - canal de l'Ourcq, de Pantin à Vaujours, figure dans le projet de SDRIF de 2008 et dans les travaux sur le Grand Pari(s) comme un territoire à fort potentiel de développement. Le département de la Seine-Saint-Denis l'a également inscrit dans son Agenda 21 comme territoire stratégique. Il souhaite en faire un atout au niveau métropolitain et accompagner son développement.

C'est dans ce cadre que dès le début de l'année 2009, le Conseil Général de Seine-Saint-Denis et l'Apur ont cherché à cadrer une mission d'assistance pour l'élaboration d'un projet de territoire durable en association étroite avec les communes concernées.

La définition de cette mission d'assistance a nécessité de nombreuses rencontres entre le CG 93 et l'Apur qui ont eu lieu dès le mois de mars 2009. Elles ont permis de dégager de grands territoires d'étude et des axes de travail.

→ Les territoires d'étude

L'axe RN3-canal

Aujourd'hui, le secteur de l'axe RN3-canal est concerné par de nombreuses opérations d'aménagement récentes, en cours ou à l'étude. De Pantin à Sevran, ce sont près de 50% des terrains riverains du canal qui sont susceptibles de muter. Ces projets auront un impact fort sur le paysage urbain actuel. L'arrivée de nouvelles populations et d'emplois doit être prise en compte dès aujourd'hui afin d'apporter des réponses satisfaisantes en termes d'accessibilité (desserte en transports en commun, création d'un réseau viaire correctement maillé avec celui existant...), de nouveaux équipements...

Par ailleurs, plusieurs projets sont à l'étude pour améliorer les conditions de déplacement, notamment grâce aux transports en commun. C'est dans cet objectif que le département de la Seine-Saint-Denis, en accord avec le STIF et la RATP, a décidé de l'implantation sur l'ex RN3 d'un transport en commun en site propre sous la forme d'un BHNS (bus à haut niveau de service). Ce projet, dont la réalisation se fait en par-

tenariat avec les communes, est l'occasion de réfléchir à un projet de territoire ambitieux et durable. Le projet de rocade Arc Express, porté par la Région, prévoit une desserte de proximité au cœur de l'agglomération dense et notamment au cœur de la future intercommunalité d'agglomération de Seine-Saint-Denis. A l'inverse, le projet de rocade dit le « grand huit » du Secrétaire d'Etat Christian Blanc, prévoit une desserte de moyenne couronne desservant notamment Clichy-Montfermeil et Sevran.

L'Apur apportera une mission d'assistance au Conseil Général dans l'élaboration de ce « projet de territoire durable », en association étroite avec les communes.

Trois territoires spécifiques

L'axe RN3 Canal traverse des grands territoires de projet. Trois grands territoires peuvent être identifiés. Se superposant pour partie, ils correspondent à des échelles d'intervention et à des échelles temporelles différentes.

Le premier s'étend de la porte de Pantin aux Pavillons-sous-Bois, c'est le linéaire du grand gabarit du canal de l'Ourcq où se concentre aujourd'hui l'essentiel des projets d'aménagement.

Le second territoire, celui du petit gabarit de Sevran à Vaujours, est déterminant pour le tourisme et les enjeux environnementaux (notamment la gestion des sites Natura 2000 et des grands parcs existants et futurs : parc de la Poudrerie et les anciennes friches Kodak).

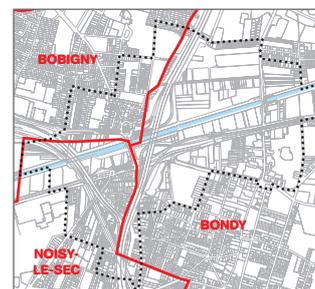
Enfin, un troisième territoire correspond aux emprises susceptibles d'être concernées par le projet de rocade du « grand huit » notamment en des points singuliers comme ceux de la future gare de Clichy-Montfermeil et Sevran.

Pour tous ces territoires de nouveaux pôles de transports en commun doivent être développés. Le Département souhaiterait donc leur donner une intensité urbaine à la hauteur de la puissance d'échanges qu'ils représentent (pôles multimodaux, programmation diversifiée et ambitieuse...).

→ Des axes de travail

Faciliter l'émergence de nouveaux pôles d'attractivité économique

Le secteur RN3 canal bénéficie en certains points d'une grande puissance de desserte (route, fer, eau) qui devrait être encore accrue lors des pro-





© Interactis

chaines années. Mais, il souffre aussi de la présence de grandes emprises peu valorisées et sous occupées.

Le département bénéficie d'un fort potentiel en matière de santé et d'éco-industrie. Ces activités pourraient encore être renforcées et mises en réseau voire fédérées par la création de grands équipements. La mobilisation et la mise en réseau à l'échelle métropolitaine des grandes filières d'activités (en particulier, le secteur de la santé avec la présence du CHU Jean Verdier et de l'hôpital Avicenne et des éco-industries) sont nécessaires au développement de nouveaux pôles d'attractivité innovants et respectueux de l'environnement. L'implication d'acteurs institutionnels (l'AP-HP, SNFC, RFF, EPF...) doit faciliter la mise en place de grands programmes fédérateurs renforçant les structures existantes. Ces nouvelles dynamiques doivent tenir compte de la spécificité socio-économique des populations résidentes.

Développer des synergies entre les territoires, faire ensemble

Les nombreuses études ont fait apparaître l'importance de grandes séquences structurantes

tant à l'échelle du canal et de la RN3 qu'à celle plus vaste du grand paysage révélé depuis la Corniche des Forts. Aujourd'hui la diversité des projets à l'échelle communale pose la question de la préservation et de la valorisation de ces séquences. Pour plusieurs secteurs les enjeux doivent être pensés à l'échelle intercommunale, voire en intégrant des emprises impliquant d'autres acteurs publics (Région, Etat...).

Pour parvenir à plus de cohérence et de complémentarité notamment du point de vue du développement urbain, économique et social, il est essentiel de coordonner l'ensemble des projets.

Hiérarchiser, organiser, identifier

Les infrastructures routières et ferroviaires placent certaines parties de ce territoire au cœur de nœuds de communication d'échelle métropolitaine (carrefour et gare de la Folie et pôle multimodal de Noisy-le-Sec) qui appellent des projets ambitieux à la hauteur de leur potentiel. Ces espaces en devenir peuvent et méritent de faire l'objet d'études spécifiques et de propositions d'aménagement.

→ Comment avancer

Une connaissance à affiner

Pour commencer à apporter des réponses, l'Apur a amorcé un travail permettant d'affiner la connaissance de ce territoire par :

- La production d'une cartographie spécifique :
 - Cartes des projets distinguant projets récents, en cours et à venir qui a permis de dresser un état des lieux de la population et des emplois.
 - Carte de la propriété foncière réalisée avec le soutien du service SIG du CG 93.
 - Cartes sur la place de la nature et son potentiel environnemental : couverture végétale publique et privée, hauteurs des différentes strates végétales, aires de desserte des parcs et jardins, nature des sols (perméable, imperméable...), taux de recouvrement de la végétation et du bâti à l'îlot et à la parcelle...
- Une recherche documentaire thématique a permis de réaliser des notes de synthèse sur les thèmes des déplacements, de l'environnement, de la socio-économie et d'élaborer des fiches communales.
- Un travail de terrain ayant conduit à un repérage in situ des territoires en mutation et en devenir (inventaire photographique).

Des enjeux communs

Ces outils de connaissance devraient servir, à terme, à la construction des objectifs d'un diagnostic partagé.

La mise en œuvre d'un projet de territoire durable passe par la définition de grandes thématiques permettant de préciser les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux, intégrés dans l'Agenda 21, telles que :

Les déplacements

Identification des potentiels et carences en matière de desserte en transport en commun. Il s'agira notamment d'examiner la situation et le devenir des territoires actuellement en renouvellement ou en développement (s'assurer du bon maillage des réseaux existants et programmés et d'un bon niveau de rabattement du réseau bus...).

Les grands projets urbains

Les nombreux projets de ZAC qui fleurissent le long de l'axe RN3/canal se sont souvent développés à partir d'enjeux locaux. Une meilleure coordination de ces projets permettrait de développer plus de synergies programmatiques pouvant conduire soit à la mutualisation de certains programmes, soit à la création de pôles programmatiques dépassant l'échelle communale. Elle peut aussi avoir des répercussions sur la qualité

urbaine. Un diagnostic partagé sur les opérations récentes, en cours et à venir permettrait de mesurer : leurs impacts sur les mobilités, les évolutions sociales et économiques et leurs rapports aux tissus sociaux, économiques, urbains... existants.

Environnement et ressources

Le département de Seine-Saint-Denis est reconnu pour la qualité et l'innovation de ses travaux en matière environnementale (création d'un observatoire de la biodiversité, gestion harmonique des parcs, maîtrise de l'eau pluviale...). Le canal peut être un vecteur puissant d'articulation des réflexions sur les grandes trames construites par l'eau et les grands espaces plantés publics et privés. Le potentiel a jusqu'à présent surtout été identifié pour le territoire traversé par le petit gabarit. Les territoires plus denses du grand gabarit devra faire l'objet d'un travail spécifique visant à révéler et renforcer les qualités de « la nature en ville » à plusieurs échelles, notamment en le rattachant au système des grands parcs (Corniche des Forts, parc de la Bergère...) et des espaces publics structurants (chemins des parcs, tracés anciens à requalifier pour contribuer au maillage des espaces plantés...), en redonnant une place à l'eau comme ressource partagée et élément d'aménagement (remontée de nappes phréatiques, infiltration...).

→ Les territoires pilotes, un exemple autour de l'échangeur A3 A86 sur bondy, noisy le sec bobigny

Ces grandes thématiques permettront de dégager des orientations d'aménagements à moyen et long termes sur des territoires reconnus comme stratégiques ou exemplaires. D'ores et déjà plusieurs d'entre eux peuvent être identifiés :

- Échangeur A3 / A86 sur les communes de Bondy, Bobigny, Noisy-le-Sec
- Carrefour et future gare de La Folie sur les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec et Romainville
- Carrefour des limites sur les communes de Bobigny, Pantin et Romainville,
- Emprises ferrées sur la commune de Noisy-le-Sec.

Pour explorer les axes de travail possibles l'Apur, en accord avec le CG 93, a réalisé une étude plus fine sur l'un de ces secteurs. L'échangeur A3-A86, choisi pour ses atouts d'échelle métropolitaine (à l'interface de trois communes, nœud de communication puissant : routier, transports en commun, fort potentiel de mutabilité des tissus urbains...) a permis de mettre en relief des enjeux clefs pour ce territoire.

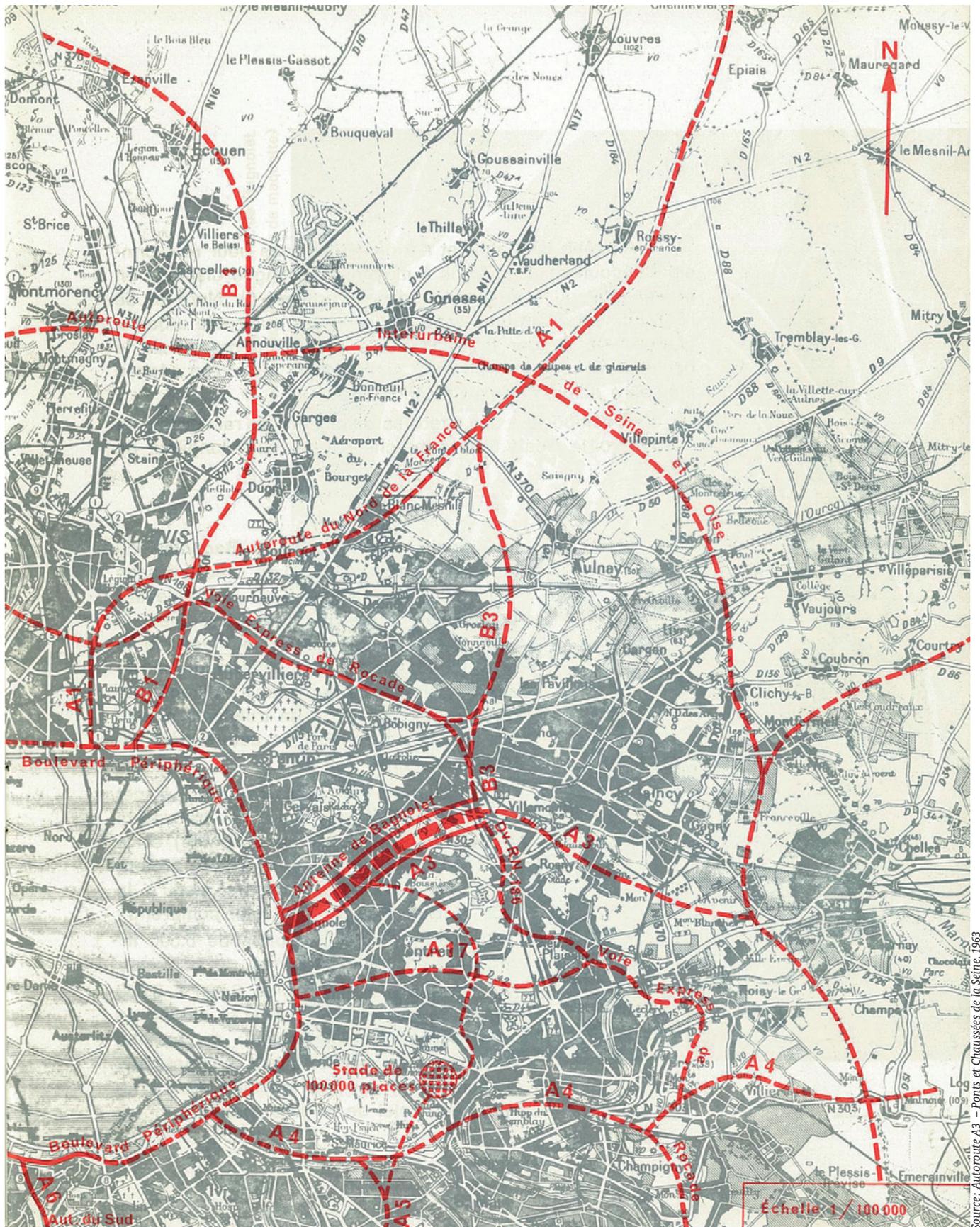


Schéma du réseau de voirie primaire de la Partie Est de la Région Parisienne, 1963

Source: Autoroute A3 - Ponts et Chaussées de la Seine, 1963

Un site au cœur du système autoroutier de l'est parisien

→ L'autoroute A3

L'autoroute A3 permet la liaison entre Paris (Porte de Bagnole) et l'autoroute A1 (vers Roissy, au niveau d'Aulnay-Sous-Bois). Traversant la Seine-Saint-Denis, elle a été réalisée entre 1969 et 1974 et s'étend sur environ 17 km. Elle comporte un tronçon commun avec l'A86, entre l'échangeur de Rosny-sous-Bois et celui de Bondy. Aménagée en tranchée de la porte de Bagnole au Fort de Noisy, puis sur remblai jusqu'à l'embranchement avec l'A103 à Villemomble, elle se poursuit en viaduc jusqu'au canal de l'Ourcq en plein cœur du département pour continuer presque totalement en remblai jusqu'à sa jonction avec l'A1.

Le trafic supporté par l'A3 est de deux types :

- Trafic de transit entre Paris et le nord de la France.
- Trafic de desserte locale pour la Seine-Saint-Denis.

Le tracé d'origine de l'A3 apparaît dans le plan d'aménagement de la région parisienne de 1939 comme un axe majeur desservant le grand Est parisien. Débutant à la Porte de Bagnole, le tracé devait rejoindre l'autoroute A4 à Noisy-le-Grand, après seulement une quinzaine de kilomètres, permettant ainsi d'offrir un second débouché à l'A4. Les travaux de la première section démarrent en 1966 pour une ouverture en 1969 de la Porte de Bagnole à Villemomble. Au-delà le tracé d'origine ne sera jamais réalisé en raison du coût prohibitif du projet et des difficultés d'insertion. Les terrains réservés alors pour l'emprise de l'autoroute ont été depuis reconvertis en espaces verts.

Parallèlement à ces travaux, un barreau autoroutier de 10 kilomètres, nommé B3¹ entre l'A3 et l'A1, a été programmé afin de permettre aux automobilistes de rejoindre l'autoroute du nord depuis l'Est de Paris. Le 21 juin 1974, le tronçon B3 entre l'échangeur de Rosny-sous-Bois et de l'A1 est inauguré, les travaux ont été réalisés en trois ans et demi.

L'autoroute B3 est une belle performance technique pour les ingénieurs du département de la Seine. La section sud de l'échangeur entre Rosny-sous-Bois et le canal de l'Ourcq, en viaduc de 2 x 4 voies (2 x 5 voies aujourd'hui, la bande d'arrêt d'urgence ayant été supprimée) mesure



Construction de l'A3 (1973)

Source: Archives départementales de Seine-Saint-Denis



Vue aérienne de la construction de l'A3 au niveau de Bondy (1973)

Source: Archives départementales de Seine-Saint-Denis

1. Également programmé dans le plan d'aménagement de la région parisienne de 1939.



Source : Archives départementales de Seine-Saint-Denis

Construction de l'A3 au niveau de Bondy (1973)



Source : Archives départementales de Seine-Saint-Denis

Construction de l'A3 au niveau de Bondy (1973)

1 700 m de long, surplombe 5 voies ferrées entre 6 mètres et 12 mètres au dessus du sol (dont Paris-Strasbourg, Strasbourg-Paris, lignes de grande ceinture Nord et Est s'entrecroisant sur 3 niveaux), franchit le canal de l'Ourcq, recoupe plusieurs fois la N186 et échange avec l'ex RN3. La section nord de l'autoroute B3, du canal de l'Ourcq à la jonction avec l'A1, est en grande partie construite en remblai avec une plate-forme à 2 x 3 voies. Sa longueur est d'environ 8 km. À cette époque, les ingénieurs du département de la Seine avaient proposé une variante comprenant une vingtaine d'ouvrages séparés par des sections en remblai. Néanmoins, c'est la solution en viaduc qui a été choisie, alors même que le coût était comparable à celui de la solution initiale, afin de réduire les coupures dans le tissu urbain existant.

La construction de l'autoroute B3 répondait à deux objectifs principaux :

- La liaison entre l'aéroport Charles-de-Gaulle et les territoires Est de la région parisienne.
- La desserte locale de la Seine-Saint-Denis.

La réforme autoroutière de 1982 entraîna le rattachement de l'autoroute B3 à l'A3, qui se détacha de sa courte antenne vers Villemomble, renommée en A103. L'A3 comporte alors deux antennes, qui devaient à terme desservir les communes environnantes : l'autoroute A186 et l'autoroute A103. Elles sont toutes deux inachevées, et leur prolongement est aujourd'hui abandonné du fait de leur coût trop important et des difficultés d'insertion dans la trame urbaine environnante.

→ L'échangeur A3/A86

Rôle de desserte de l'Est parisien

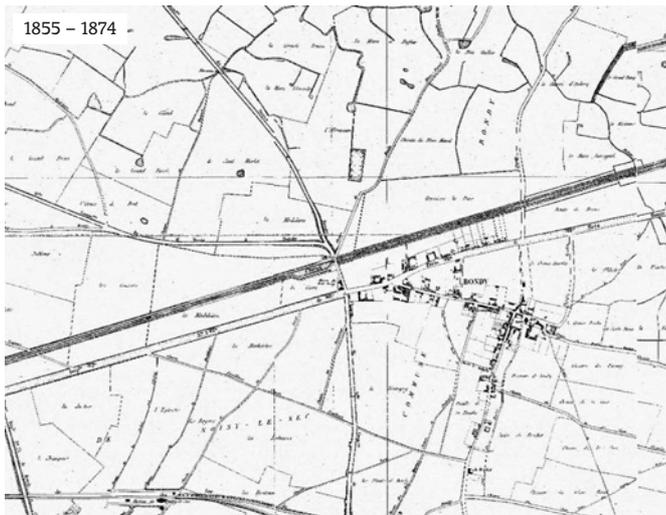
L'échangeur autoroutier A3/A86 a été implanté sur un carrefour historique de grandes voies de communication de l'Est parisien : La route n°3 de Paris à Metz, le chemin de Groslay, le chemin de Reuil à Bondy, la route de Stains à Bonneuil et la route de Bondy au Raincy. Ces grandes voies de communication sont devenues au cours des siècles des nationales ou des départementales structurantes pour la desserte de l'Est parisien. Depuis le XX^e siècle, les différents plans d'aménagement ont renforcé la vocation routière de ce lieu (élargissement de voirie, implantation d'un échangeur...).

Aujourd'hui, ce territoire représente une porte métropolitaine à l'échelle de la Région Est.

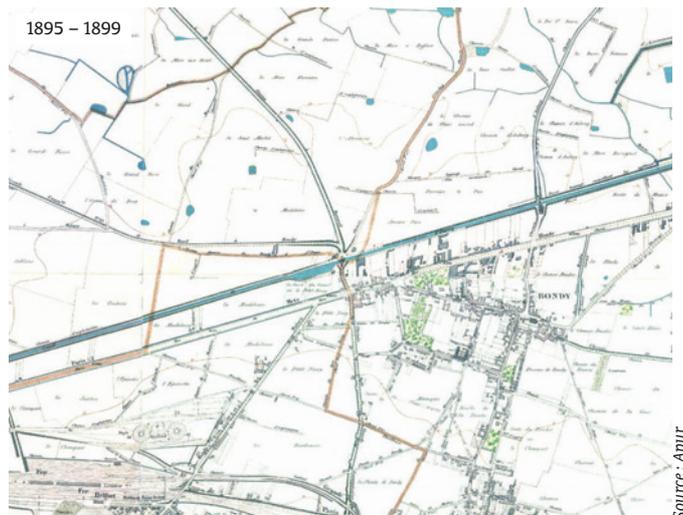
Un échangeur autoroutier saturé

La mise en service des autoroutes A3 et A86 dans l'Est parisien a complètement modifié la physionomie des déplacements dans cette zone. Le tronçon commun de l'A3 et l'A86 permettant des échanges vers Paris et vers la « province » est régulièrement saturé aux heures de pointe du matin et du soir dans les deux sens. Ces pics de circulation concernent notamment :

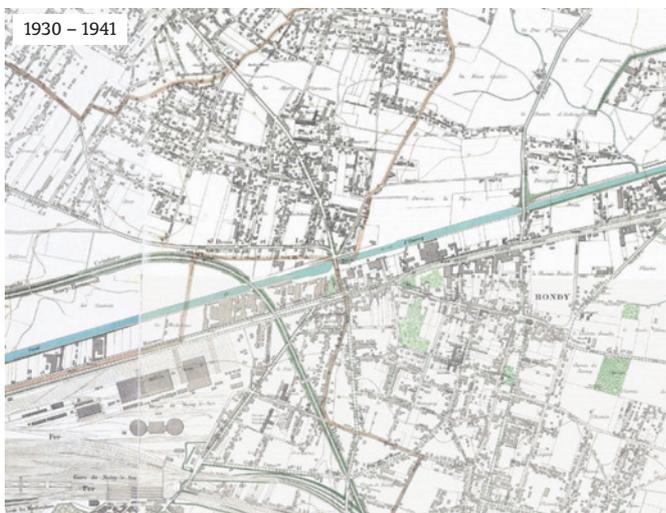
- Le tronçon commun avec l'A86 (sens Paris-Province et Province-Paris).
- Le raccordement avec le Boulevard périphérique dans le sens Province-Paris.



Source : Apur



Source : Apur



Source : Apur



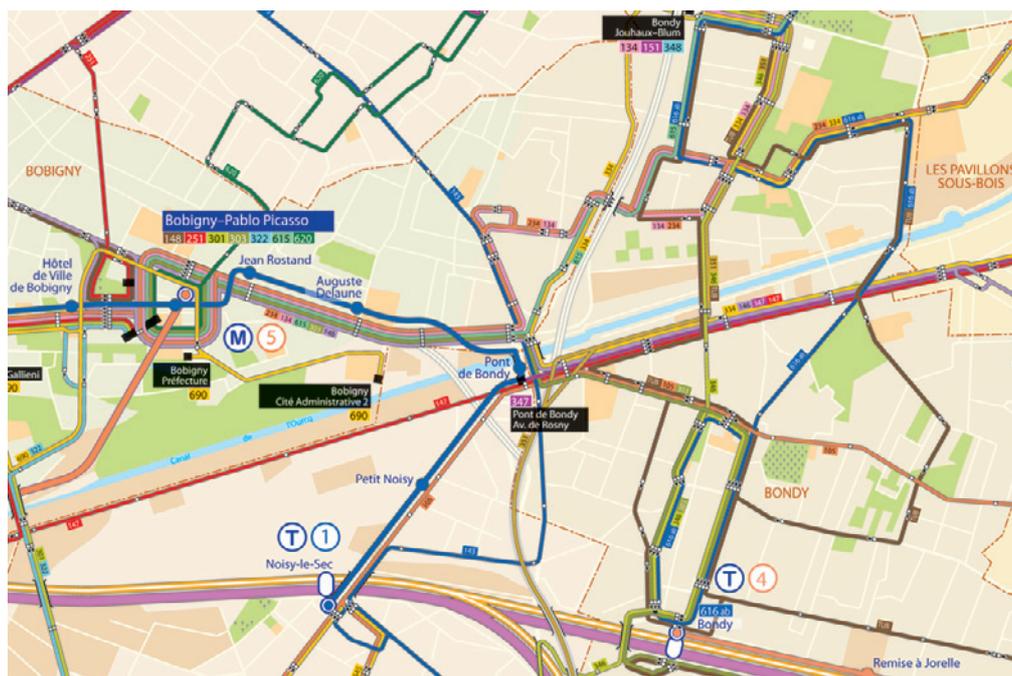
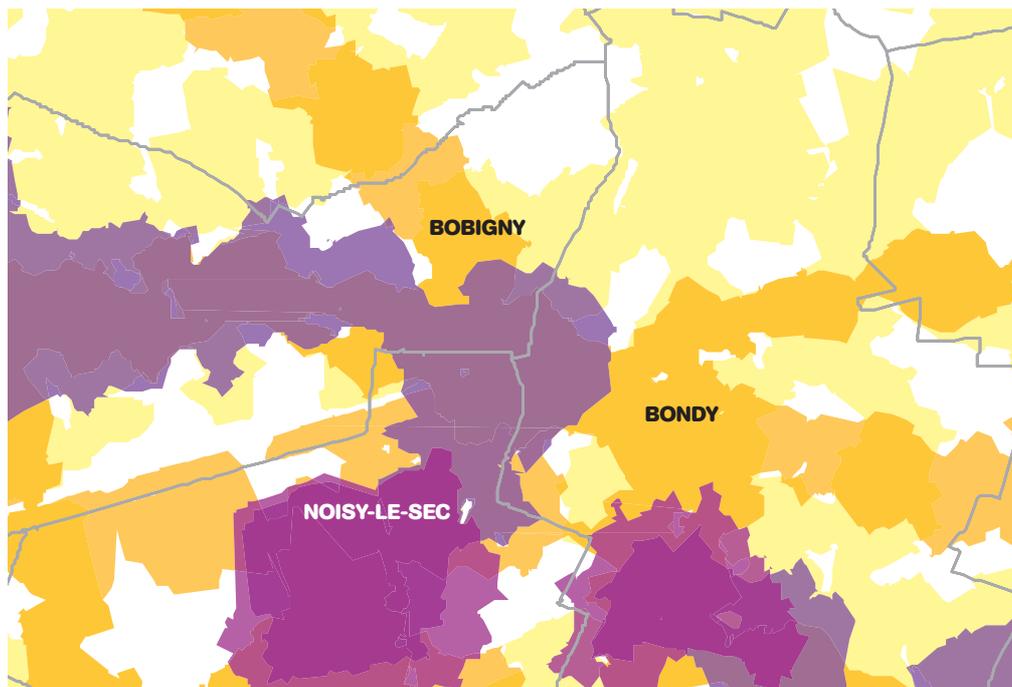
Source : IGN

Évolution du territoire du milieu du XIX^e siècle à nos jours

Désserte régionale en transports en communs

- RER, 700 m
- Métro, Tramway, Orlyval, 500 m
- Bus Mobiliens, 300 m
- Bus Non Mobiliens, 300m

Source: Apur



Réseau de transports en commun existant

2. Ligne 105 : Porte de Lilas – Mairie des Pavillons-sous-Bois. Elle emprunte un court tronçon de l'ex RN3 au niveau du pont de Bondy.

Ligne 303 : Bobigny Pablo Picasso – Noisy-le-Grand.

Elle passe par le pôle gare Pablo-Picasso, par le pont de Bondy pour rejoindre le centre de Bondy par la rue Jules Guesde.

Ligne 143 : La Courneuve Aubervilliers RER – Rosny RER.

Axe nord-sud, elle emprunte l'avenue Edouard Vaillant, le pont de Bondy puis l'avenue de Rosny. C'est l'une des lignes les plus fréquentées d'Ile-de-France.

Ligne 147 : Eglise de Pantin – Sevran Ronsard, elle passe sur l'ex RN3 tout du long.

Pôle intermodal de transports en commun

Malgré une prédominance de l'automobile, ce territoire à la croisée de grandes voies est également un pôle intermodal important pour les transports en commun. En effet, 11 lignes de bus dont 4 mobiliens² traversent le site. On compte 8 lignes de bus de rocades permettant de relier des pôles importants comme les gares RER du

Bourget, de Rosny, de Villepinte..., le métro tout proche à Bobigny ou des zones relativement denses mais mal desservies par les transports en commun en mode lourd. De plus, depuis 1992, le tramway T1 dessert ce secteur avec un arrêt au milieu du pont de Bondy assurant ainsi une bonne intermodalité avec les lignes de bus.

Des espaces publics mal partagés et mal entretenus

Le large dimensionnement des infrastructures routières (autoroutes, nationales...) a laissé peu de place aux autres modes de déplacements (piétons et cyclistes). Les trottoirs sont souvent sous-dimensionnés et certaines traversées piétonnes s'avèrent dangereuses voire inexistantes sur de longs linéaires (entre la place Gambetta et le carrefour Pollissard : 550 m, entre le carrefour Saint-Just et la rue d'Odessa 300 m...).

Sur certains secteurs les espaces publics sont souvent dégradés ne favorisant pas un sentiment de sécurité pour le piéton.

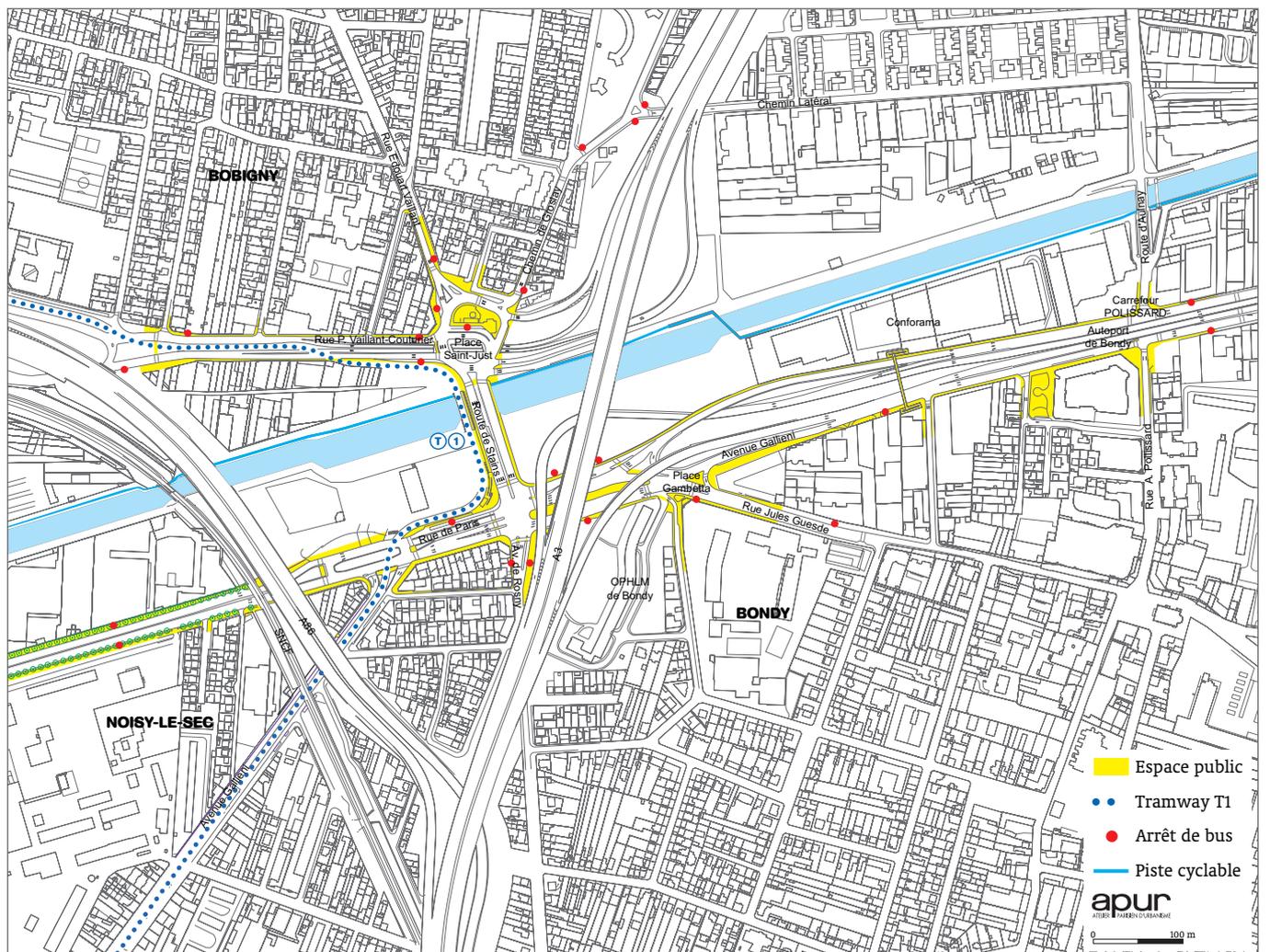
L'absence de stationnement longitudinal sur la plupart des chaussées renforce l'aspect routier des lieux. Toutefois, de gros efforts ont été faits afin de faciliter l'intermodalité des transports en commun (arrêts de bus situés à proximité les uns des autres). La végétation ne participe plus à la lisibilité de l'espace public et les vues sur le canal ne sont pas valorisées.



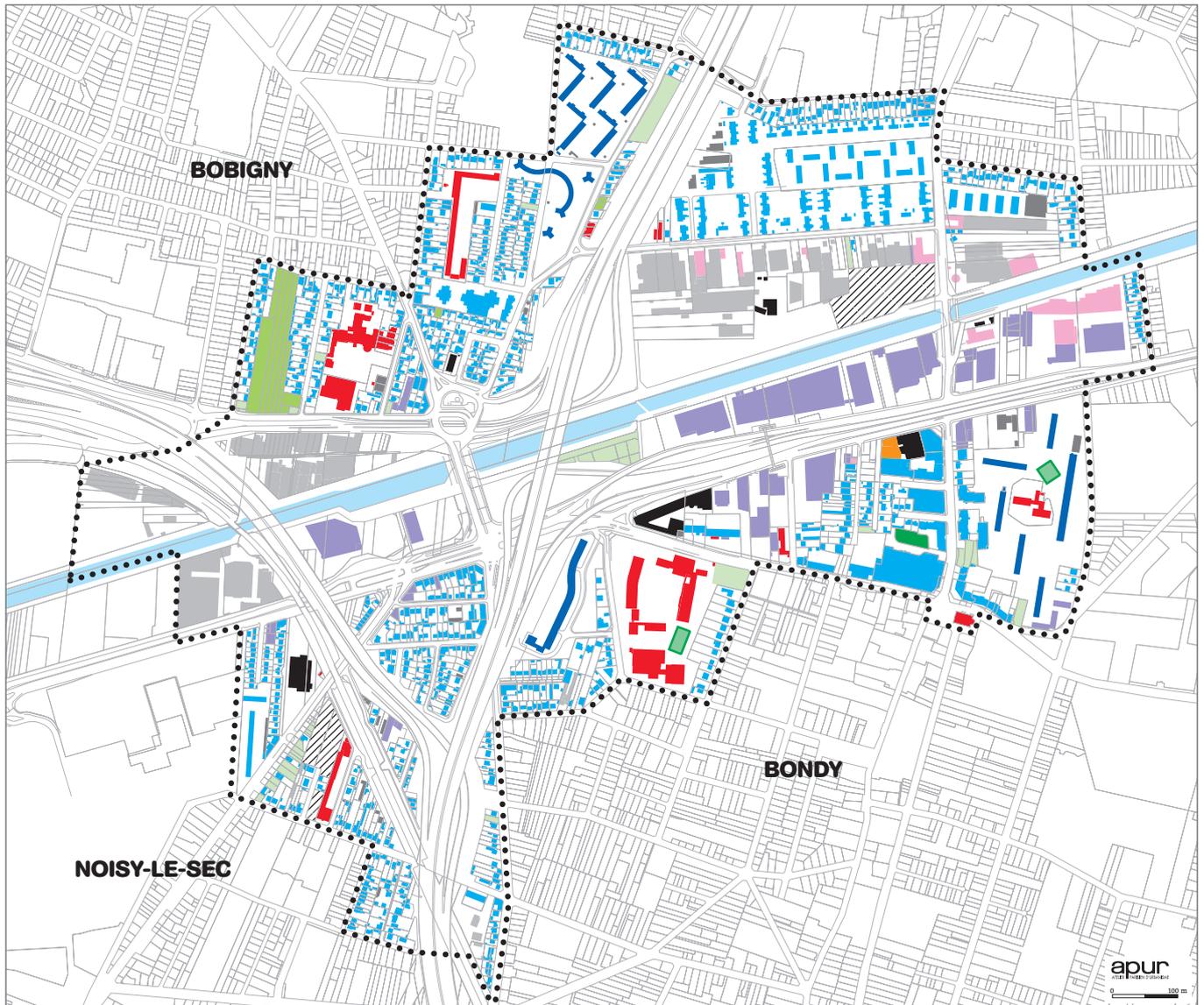
Vue depuis l'ex RN3 vers l'A3

Source: Apur

→ État actuel des espaces publics



→ Fonctions dominantes



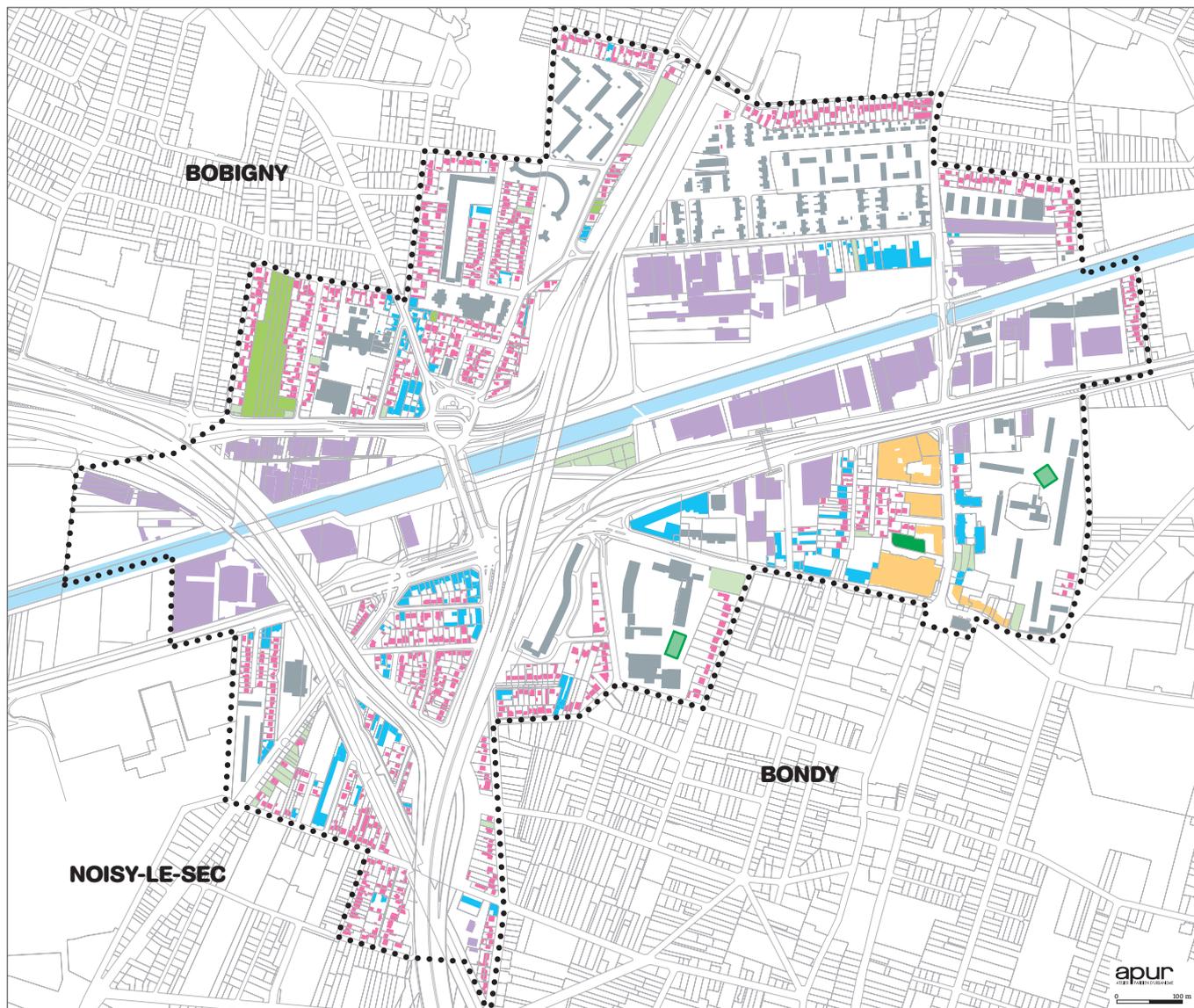
- Logement privé
- Logement social
- Activité tertiaire
- Activité industrielle
- Équipement d'intérêt local
- Équipement d'intérêt global
- Bâtiment à usage commercial
- Hôtel
- En chantier
- Local technique, parking
- Jardin, parc ouvert au public
- Espace sportif
- Jardin maraîcher
- Friche
- Périmètre d'enquête

Impacts des infrastructures

Sur le tissu urbain

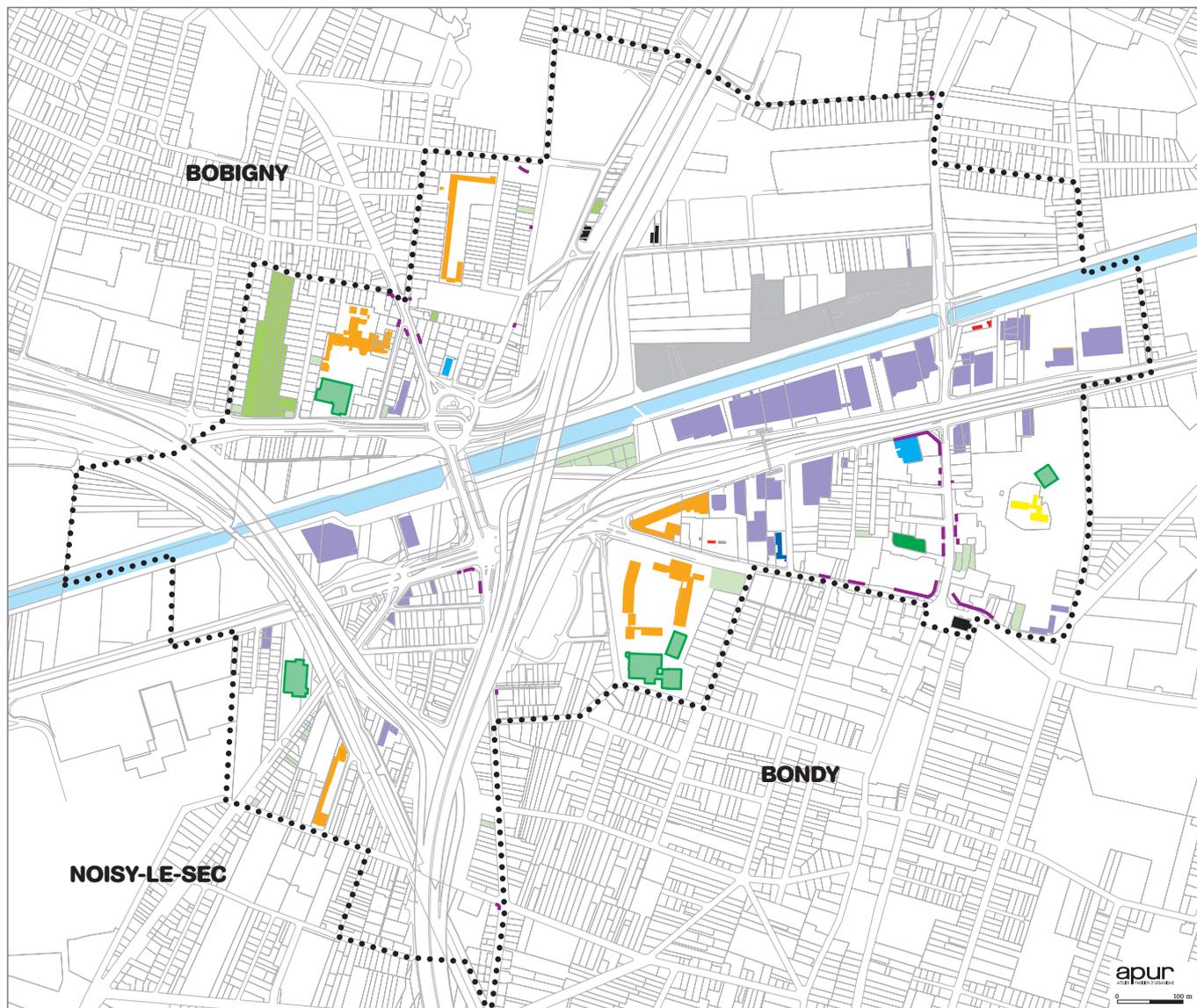
Les infrastructures autoroutières ont profondément modifié l'environnement du tissu urbain des villes traversées. La construction de l'autoroute (dans sa partie située entre l'échangeur de Rosny et le canal de l'Ourcq) a nécessité l'expropriation d'environ 200 logements. Le type de tissu ayant disparu était identique à celui qui persiste aujourd'hui, c'est-à-dire majoritairement de l'habitat, excepté aux abords du canal, où l'on trouvait alors de grandes emprises industrielles.

→ Typologies des tissus



Aujourd'hui, la présence de nombreux équipements (lycées, centre sportif, piscine...), de grandes enseignes commerciales et de petits commerces font de ce lieu une centralité importante de l'Est parisien.

→ Équipements et commerces



- Crèche
- Scolaire
- Administration, service public
- Santé
- Social
- Linéaire commercial
- Commercial
- Culte
- Port industriel

- Jardin, parc ouvert au public
- Espace sportif
- Jardin maraîcher
- Friche

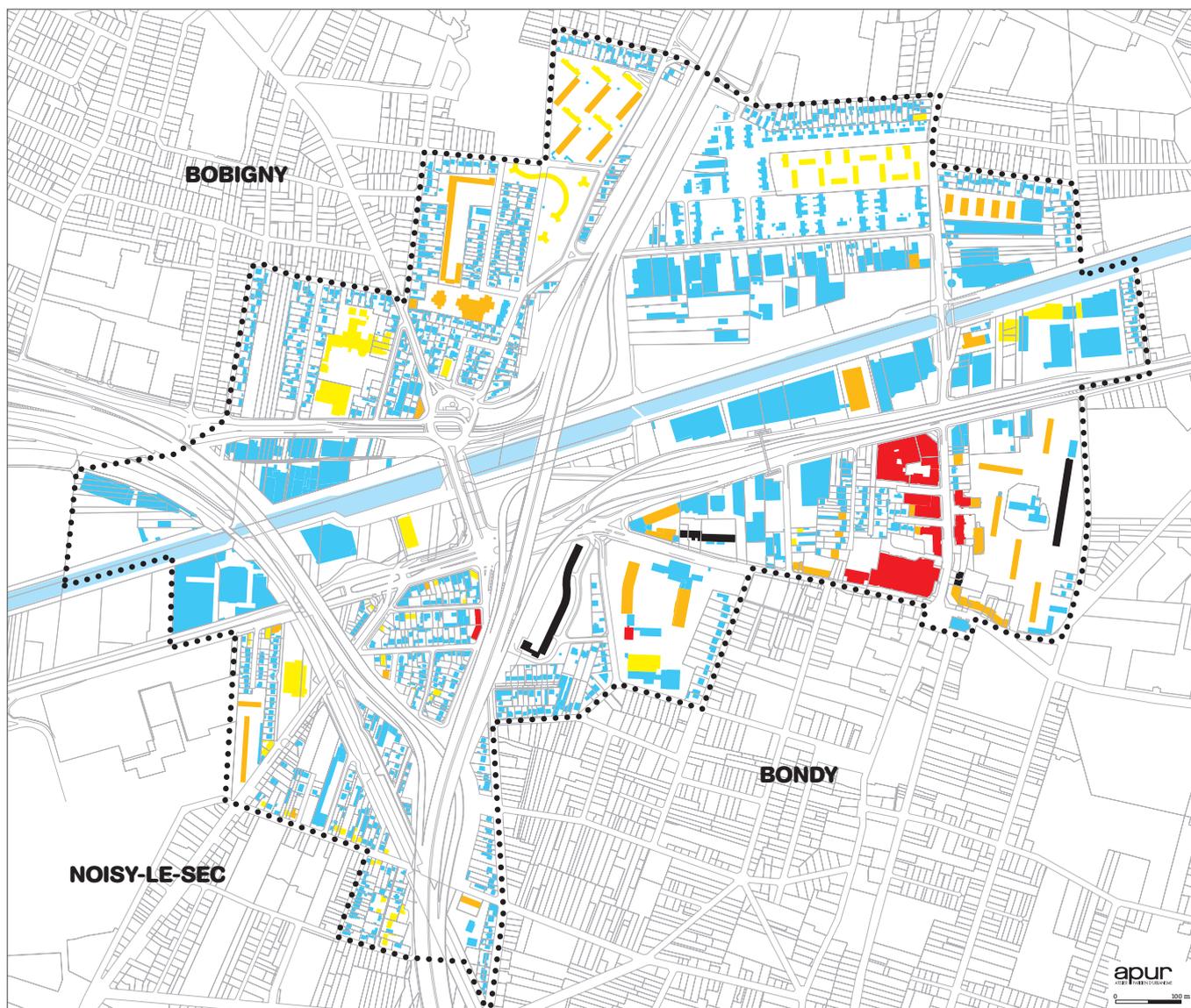
- Périmètre d'enquête

Les grandes enseignes se situent majoritairement de part et d'autre de l'ex RN3. Elles participent fortement à l'attractivité de ce lieu. Chaque dimanche se sont plus de 20 000 visiteurs³ qui s'y rendent.

Les commerces de proximité se localisent au nord de la place Saint-Just et entre l'église de Bondy et l'ex RN3.

3. *Le Parisien*, « Un projet pour apprivoiser la nationale 3 », 17/12/2001

→ Hauteurs

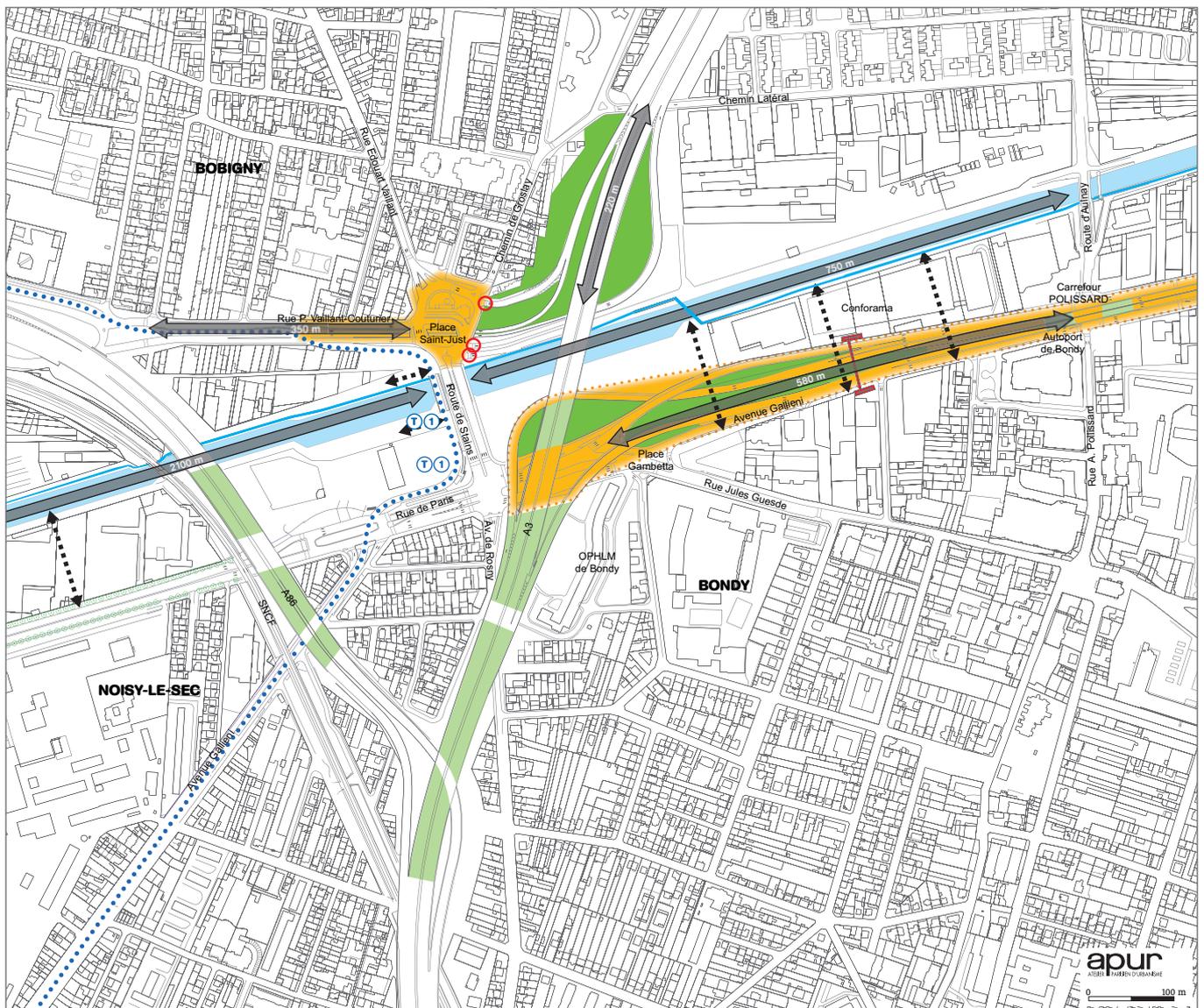


Les grandes voies de communication (routières et fluviale) ont favorisé le développement de ces emprises occupées soit par des activités commerciales (Conforama, Darty, Fly, Buffalo...) soit par des activités industrielles (Le comptoir général des fontes, les tubes de Bobigny...). Cette caractéristique est frappante de part et d'autre du canal et de l'ex RN3. Ces grandes emprises peuvent être considérées comme mutables et faciliter ainsi la mise en œuvre de projets à moyen terme.

Compte tenu du fort potentiel de ce site et des atouts indéniables qu'il offre en termes d'accessibilité et d'activité, il est important de maintenir les fonctions actuelles en réfléchissant à une restructuration des emprises à partir de projets mixtes et plus denses. Très souvent, le tissu actuel ne dépasse pas deux niveaux, exceptés quelques grands ensembles, équipements et hôtels.

- RDC et R+1
- R+2
- R+3 et 4
- R+5 à 7
- R+8 à 10
- Périmètre d'enquête

→ Dysfonctionnements



- Espace résiduel végétalisé
- Espace sous utilisé
- Absence de liaison avec le canal
- Absence de franchisement
- Traversée piétonne dangereuse
- Passerelle inaccessible aux personnes à mobilité réduite
- Aménagement peu satisfaisant
- Surdimensionnement des espaces dédiés à la voirie
- Tramway T1
- Piste cyclable
- Limite communale

Impacts des infrastructures

Sur les principaux franchissements

Sur la commune de Bondy :

La ville de Bondy est coupée en deux par d'importantes infrastructures :

- Le canal de l'Ourcq sur lequel ont été construits trois franchissements (deux dédiés aux cyclistes et aux piétons et le troisième ouvert à tous les modes de déplacements mais très souvent saturé du fait d'un trafic de transit important).
- L'ex RN3, parallèle au canal renforce cette coupure entre le nord et le sud de la ville.

Les infrastructures autoroutières accentuent cette coupure. De fait aujourd'hui, l'entrée de ville se situe sous le viaduc de l'A3 et la bretelle de sortie de l'autoroute prolongée par un autopont étend les emprises infranchissables sur environ 600 m du carrefour Pollissard au viaduc.

Ces trop rares liaisons sont surtout préjudiciables pour les habitants de Bondy nord dans la mesure où les principaux équipements sont situés au sud de la ville (Hôtel de ville, gare RER, Lycées...).

Sur la commune de Bobigny :

Place Saint-Just, le cheminement des piétons, côté Est, est particulièrement difficile et dangereux du fait de l'absence de passages protégés par des feux tricolores, au droit de l'arrivée de la bretelle de sortie de l'autoroute A3, du départ de la bretelle d'entrée et de la rampe permettant l'accès au port de Bondy. La dangerosité des cheminements est par ailleurs accentuée par l'étroitesse des trottoirs.

À l'Ouest, sur un linéaire d'environ 300 m entre la rue d'Odessa et la place Saint-Just, les traversées piétonnes sont prohibées (installation de barrières mobiles afin de dissuader toute traversée). Cet environnement totalement hostile aux piétons et cyclistes se caractérise par un large profil (2 voies d'accès et de sortie du passage souterrain à gabarit réduit, plus les 2x2 voies de circulation de part et autre, ainsi que les voies réservées au tram : total 35m) et une vitesse excessive des automobilistes (entrant ou sortant des voies rapides).

L'amélioration des franchissements nord-sud et du partage de l'espace public au profit de tous les modes de déplacements relève donc d'une échelle intercommunale.

Sur la qualité de vie (nuisances sonores)

La construction de l'A3 a profondément changé la qualité de vie des riverains notamment du fait des nuisances sonores et atmosphériques.

Cependant, dès sa conception, les ingénieurs ont porté une attention particulière aux nuisances sonores malgré des moyens techniques très limités. Dès 1976, une décision ministérielle permet l'insonorisation des façades des immeubles riverains, ainsi que la construction de buttes anti-bruit pour les zones pavillonnaires. Les progrès techniques en matière d'insonorisation permettront d'équiper au fil du temps les zones les plus sensibles même si pour certaines les travaux se font attendre (les doubles fenêtres de l'immeuble de l'OPHLM de Bondy ont été remplacées par du double vitrage il y a seulement quelques années).

Plus récemment, certains linéaires de l'autoroute en tranchée ont été couverts :

- En 2007, un tronçon de 670 m à Bagnolet et à Montreuil



Traversée piétonne à la sortie de la bretelle d'autoroute

Source : Apur



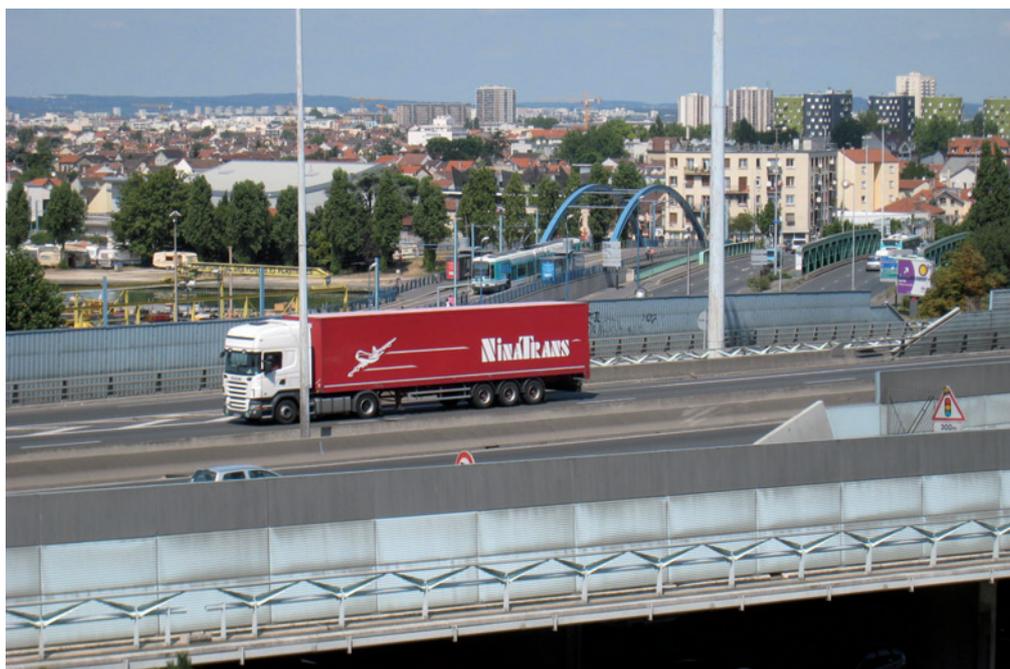
Vue depuis la place Saint-Just vers la rue P. Vaillant Couturier

Source : Apur



Barrières mobiles sur la rue P. Vaillant Couturier

Source : Apur



Vue depuis l'immeuble OPHLM de Bondy

Source: Apur

- Actuellement, un chantier de 220 m de couverture est en cours à hauteur de Romainville. Le chantier a débuté en juillet 2008 et devrait s'achever d'ici la fin de l'année.

L'objectif de ces chantiers est de réduire les nuisances sonores de l'autoroute dans les zones les plus fortement urbanisées ou urbanisables.

Sur les espaces sous-occupés

L'infrastructure en viaduc de l'A3 a permis de dégager des milliers de m² au sol. Dès 1976, de nombreux projets d'aménagements des dessous du viaduc sont présentés (réalisation de jardins, de terrains de jeux...) par les ingénieurs de l'époque.

Certains d'entre eux seront réalisés comme le déplacement du parking de l'immeuble de logements collectifs appartenant à l'OPHLM de Bondy, situé au niveau de la sortie de l'autoroute. Il permettra la réalisation d'un jardin en pied d'immeuble destiné à améliorer le cadre de vie des habitants.

Aujourd'hui encore, d'importants linéaires sous viaduc sont inutilisés ou sous exploités alors qu'ils offrent des opportunités pour la réalisation de programmes divers.

De plus, le dimensionnement généreux des rayons de courbures de certaines bretelles a créé de vastes délaissés, inaccessibles. La restructuration de l'échangeur permettra de réduire ce type d'espace et de valoriser les terrains reconquis y compris en restituant et en améliorant les espaces plantés.

→ De nombreux projets d'aménagements

Ce site fait l'objet depuis plus de 20 ans de nombreux projets d'aménagements visant à réduire les nuisances pour les populations riveraines. Certains d'entre eux ont abouti et d'autres sont restés à l'état de projet.

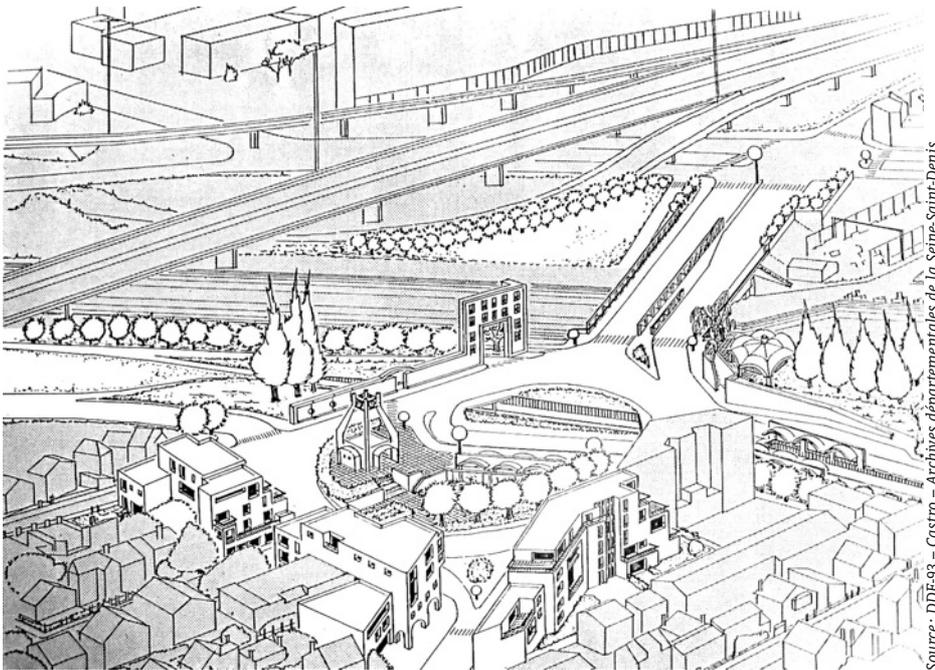
Restructuration des territoires situés entre l'ex RN3 et la place Saint-Just

Dans les années 80, des demandes récurrentes des automobilistes pour résorber les encombrements du pont de Bondy et les projets présentés dans le cadre de « Banlieues 89 »⁴ ont abouti à l'élaboration d'un projet commun visant à faciliter la circulation automobile et à améliorer l'environnement urbain.

Identifier comme un point stratégique du département puisque situé à proximité du canal de l'Ourcq, au croisement de grands axes de circulation, le pont de Bondy supporte à l'époque un trafic de 46 000 véhicules/jour et compte 14 arrêts de bus.

Rapidement, les études de trafic concluent à la nécessité de dédoublement du pont de Bondy et à la création d'un passage dénivelé sous la place Saint-Just afin de différencier les flux locaux des flux de transit. Cette nouvelle connexion permettra également de rejoindre l'A86 et l'A3.

4. Présentation du projet dans le cadre de l'exposition « Banlieues 89 », 29 février 1984



Source : DDE 93 – Castro – Archives départementales de la Seine-Saint-Denis

Restructuration de la place St-Just, 1984

Outre, les aspects routiers, ce projet accorde une part importante aux aménagements paysagers. Les principales transformations datant de 1984 consistent à :

- Créer un square urbain du côté des habitations existantes, en contre bas, afin d'isoler celles-ci des nuisances de la circulation (en partie réalisé)
- Construire un front urbain bâti au nord du carrefour (non réalisé)
- Réaliser une place « du beffroi » dont l'aménagement a été guidé par la nécessité de baliser l'espace par une série d'éléments marquants.
- Créer un belvédère sur l'Ourcq, accueillant divers équipements de loisirs (non réalisé suite aux aménagements du tramway).
- Doubler le pont de Bondy.
- Réaménager complètement le carrefour giratoire existant, saturé en heures de pointe, composé de la RN 186, de la D30 et de l'entrée et de la sortie de l'A3.
- Réaliser la liaison directe A86-A3 par deux passages dénivelés.
- Créer deux couloirs réservés aux autobus sur la RN186. Ils complètent l'opération du doublement du pont de Bondy dont les travaux seront réalisés simultanément (en partie réalisé).

Les aménagements destinés aux autobus se placent dans le cadre de la restructuration du réseau, consécutif à l'arrivée du métro au centre de Bobigny. Dans les années 90, l'arrivée du tramway T1 nécessite de nouveaux aménagements⁵.

Récente requalification de l'A3

Dès le début des années 90, les ingénieurs de la DDE du département de la Seine-Saint-Denis préoccupent de l'état de vétusté de l'A3⁶. En effet, c'est l'une des autoroutes d'Ile-de-France les plus anciennes traversant des zones aujourd'hui entièrement urbanisées. Son état pose des problèmes d'entretien de plus en plus importants.

De nombreux efforts sont alors faits pour améliorer l'existant :

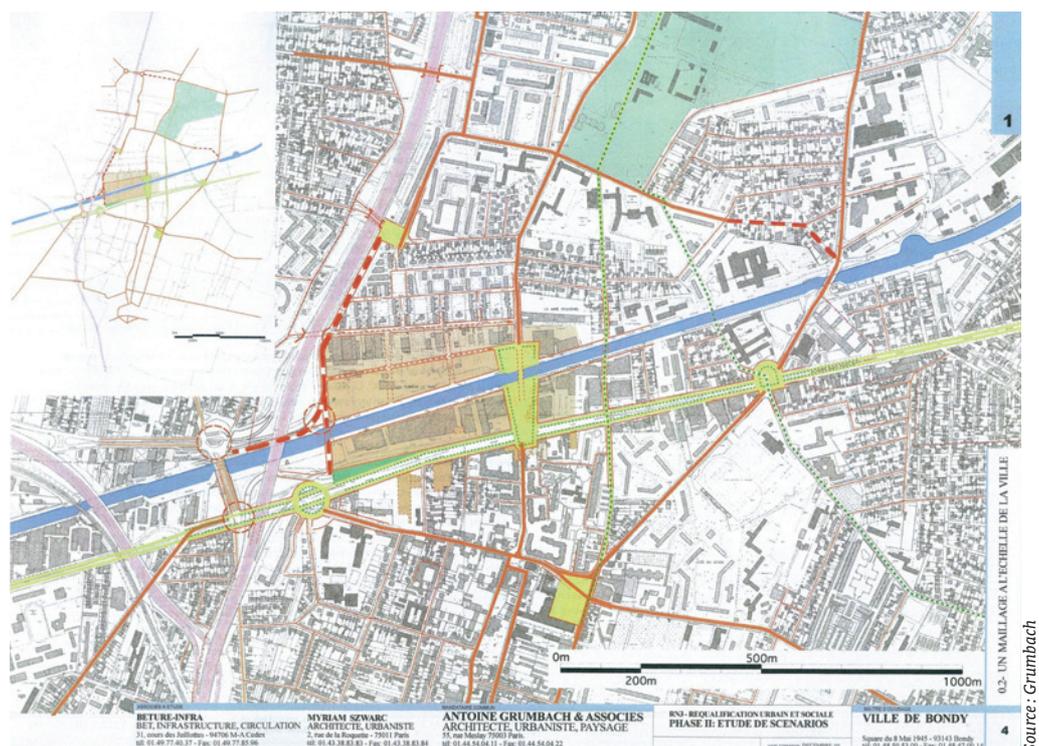
- Réalisation d'un écran phonique à Bondy.
- Etude lancée sur l'amélioration de la protection phonique sur l'ensemble du parcours.
- Etude de « valorisation et reverdissement de l'autoroute » lancée en collaboration avec l'IAURIF⁷.

Ces interventions nécessaires, ne suffisent pas à améliorer l'image de l'autoroute, ni l'insertion dans le tissu urbain.

5. Requalification du secteur du pont de Bondy, Rapport final de Synthèse, DDE 93 – STP – RATP – CG93 – villes de Bobigny et de Noisy-le-Sec, février 1996

6. A3 : Requalification, DDE 93, juin 1994

7. Réhabilitation paysagère de l'autoroute A3, proposition d'étude de définition d'ensemble et d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, DDE 93



Source : Grumbach

RN3 – Requalification urbaine et sociale

Projet de restructuration de l'équipe Grumbach

À la fin des années 90, la Ville de Bondy commande une étude sur la requalification urbaine de l'entrée de Ville de Bondy. Ce sont les cabinets d'étude Beture-infra, Myriam Szwarc et Antoine Grumbach-associés qui seront choisis.

Leurs propositions se basent sur deux axes de travail :

- La RN3 et l'espace public
- les activités commerciales.

Les principales propositions faites sont :

- La démolition de l'autopont
- L'aménagement du carrefour Pollissard en rond point à feux permettant le stockage des véhicules.
- La modification de l'accès à la bretelle d'entrée sur l'A3
- La modification des structures porteuses de la bretelle de sortie A3 vers Bondy pour permettre la création d'un giratoire d'entrée de ville.

Le profil retenu sur la section courante située entre la rue Jules Guesde et l'avenue Pollissard consiste à créer 2 x 2 voies de circulation de transit au centre, 2 x 2 voies de desserte locale dont une peut être affectée ou non aux transports en commun + vélos et une voie de stationnement longitudinale, avec plantations assurant une sécurité vis-à-vis des trottoirs piétons qui sont élargis.

Concernant les activités commerciales, il est proposé de :

- Définir en concertation avec les grandes enseignes présentes une charte de qualité permettant la création d'une façade urbaine cohérente et homogène.
- Développer des activités tournées vers les loisirs afin de valoriser les berges du canal de l'Ourcq.
- Créer du stationnement longitudinal sur voirie pour faciliter l'accès aux commerces de proximité.

En 2009, la Ville de Bondy confie une étude pré opérationnelle confiée au groupement Antoine Grumbach Associés, Myriam Szwarc, Séquano, Egis sur le territoire ex RN3/Canal de l'Ourcq dans son épaisseur. L'objet de cette étude, actuellement en cours, étant de définir un document cadre d'intervention et de renouvellement à court, moyen et long terme.

Projet du groupe Descartes

En 2009, dans le cadre de la consultation sur le Grand Pari(s), le groupe Descartes présente des propositions d'aménagement entre l'ex RN3 et les grands ensembles de Bondy nord de part et d'autre de l'autoroute A3. Leurs propositions visent à renforcer les qualités du site en s'appuyant sur les deux trames paysagères existantes que sont les berges du canal de l'Ourcq et les abords de l'autoroute A3. La restructuration des bretelles autoroutières permet de dégager du foncier qui sert à la construction de nouveaux programmes mixtes d'échelle métropolitaine. Les nombreuses occasions de mutations dans le tissu existant des grands ensembles et du pavillonnaire sont également saisies afin de densifier l'existant.

Projet d'insertion d'un BHNS sur l'ex RN3

Le secteur RN3 - canal de l'Ourcq, de Pantin à Vaujours, figure dans le SDRIF et dans les travaux sur le Grand Pari(s) comme un territoire à fort potentiel de développement. Le département de la Seine-Saint-Denis l'a également inscrit dans son agenda 21 comme territoire stratégique et souhaite en faire un enjeu au niveau métropolitain et accompagner son développement.

S'inscrivant dans cette démarche, le département de la Seine-Saint-Denis en accord avec le STIF et la RATP a décidé de l'implantation sur l'ex RN3 d'un transport en commun en site propre type BHNS⁸.

Ce projet est l'occasion de renforcer l'axe RN3/canal comme un élément structurant du réseau de transports en commun actuel et du paysage. Le BHNS constitue un puissant vecteur de requalification de l'espace public de façade à façade et de revalorisation des emprises foncières qui le bordent. Sa mise en œuvre partielle doit se faire à très court terme (2011). Il sera l'occasion de réfléchir à un projet de territoire ambitieux et durable, en partenariat avec les communes et les autres acteurs concernés.



Source: Descartes

8. Bus à Haut Niveau de Service

Bobigny/Bondy/Noisy-le-Sec : Jardin BOBI/DY

Propositions de restructuration de l'échangeur A3/A86



Vue depuis la passerelle Gâtine vers l'autopont

Sources: Apur



Vue depuis la passerelle Gâtine vers l'A3

Sources: Apur



Vue vers le canal de l'Ourcq

Sources: Apur

Comme nous l'avons vu ci-dessus, les moyens pour améliorer la situation de l'échangeur et de l'ex RN3 ont déjà en grande partie été identifiés :

- démolition de l'autopont ;
- modification des accès et sorties à l'autoroute et notamment suppression du passage dénivelé ;
- création d'un nouveau franchissement sur le canal ;
- requalification de l'ex RN3 grâce au BNHS ;
- améliorer la qualité architecturale et urbaine des programmes qui bordent l'ex RN3 et le canal de l'Ourcq ;
- favoriser les porosités entre l'ex RN3 et le canal.

Il faut aujourd'hui profiter de l'impulsion offerte par la réalisation d'un BHNS portée par le Département pour fédérer l'ensemble des projets et leur donner une ambition métropolitaine à la hauteur des échanges permis par les grandes infrastructures et l'offre de transports en commun. Pour cela, la proposition de restructuration de l'échangeur présentée ci-dessous met en avant plusieurs objectifs :

Echelle intercommunale

- Poser le projet de restructuration de l'échangeur à l'échelle intercommunale, donc dépasser les handicaps liés aux approches sectorielles et fédérer les projets communaux.
- Qualifier de véritables entrées de villes pour Bondy, Bobigny et Noisy-le-Sec.
- Profiter du rôle structurant du BHNS pour retrouver les qualités de tracé de l'ex RN3, lui redonner son profil de grande avenue sur la totalité de son linéaire.

Partage des mobilités

- Améliorer le partage de l'espace public au profit de tous les modes.
- Réduire la place de la circulation automobile (objectif cohérent avec l'implantation d'un bus en site propre).
- Mieux répartir les flux de circulation automobile.
- Diminuer le trafic de transit dans le secteur.
- Réduire l'impact et les emprises du système autoroutier tout en améliorant son rattachement à la voirie communale et départementale.
- Retrouver une continuité dans les niveaux du sol naturel (réduction des tranchées, trémies, délaissés de voirie...).

Franchissement

- Améliorer les franchissements nord-sud (Bondy/Bobigny, Bondy nord/Bondy sud).
- Améliorer les traversées piétonnes : créer de nouvelles traversées, réduire leurs longueurs, mieux les protéger.

Environnement/cadre de vie

- Améliorer le cadre de vie (nuisance sonore, vitesses de déplacement) et le paysage urbain.
- Améliorer les rapports au canal (relations visuelles et physiques, franchissement, quais, nouveaux programmes...).
- Restituer, voire augmenter, les plantations (arbres d'alignement, square...).

Potentiel de mutabilité

- Maintenir et améliorer l'insertion des grandes fonctions urbaines de ce territoire (activités commerciales et industrielles, équipements, logements).
- Dégager du foncier.
- Densifier en développant de nouveaux programmes mixtes (activités commerciales, équipement, logements, bureaux...).
- Définir de nouvelles programmations pour les emprises foncières sous viaduc.

→ Rappel des principales caractéristiques de l'existant

Les effets induits par la priorité donnée à la circulation automobile, au détriment des autres modes de déplacements (transformation des ex-nationales en grandes voies de transit et réalisation d'ouvrages autoroutiers) sont particulièrement sensibles sur les villes de Bondy et de Bobigny.

Les aménagements routiers ont été réalisés au détriment de la vie locale, des paysages de la ville, des liaisons entre les quartiers. De plus, ils génèrent des nuisances importantes (pollution atmosphérique et nuisances sonores).

Le profil existant de l'ex RN3

La voie de l'ex RN3 se dirigeant vers l'ouest voit son tracé s'infléchir vers le canal afin de permettre l'insertion en tranchée de la bretelle d'accès à l'autoroute, laquelle après une large courbe rejoint l'ouvrage autoroutier dans un premier temps sur remblai, puis en viaduc au dessus de l'ex nationale. Quant à la bretelle de sortie, elle s'étire sur un long linéaire après la place de Gambetta.

Entre toutes ces voies très consommatrices d'espaces (70 m en leur point le plus large soit l'équivalent de la largeur des Champs Elysées) les lieux résiduels non accessibles ont été pauvrement plantés.

Ces aménagements excessivement routiers donnent une image très dévalorisante pour l'entrée de ville de Bondy.



Source : Apur

Vue depuis la place Saint-Just vers l'entreprise les tubes de Bobigny



Source : Apur

Espace sous-utilisé sous l'autopont



Source : Apur

Traversée piétonne dangereuse : sortie de bretelle de l'A3



Source : ph. guignard@air-images.net

Modelage du paysage par les grandes infrastructures

Un autopont, situé entre l'impasse Villa Fleuri et la rue De Lattre de Tassigny, a été réalisé sur un linéaire de 350 m, afin de séparer les flux de circulation pour l'accès et la sortie de l'autoroute vis-à-vis de la circulation locale de l'ex RN3 et de simplifier les mouvements tournants au carrefour situé en partie médiane de l'ouvrage dans le prolongement de la rue A. Polissard.

Ces dispositifs successifs, bretelles et autopont, rendent l'ex RN3 infranchissable pour les piétons sur un très long linéaire de 600 m entre la place Gambetta et le carrefour Pollissard. En partie médiane, au niveau de la rue Gâtine, a toutefois été construite une passerelle piétonne accessible par rampes dont les pentes ne sont plus aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Fonctionnement existant de l'échangeur

Même si tous les échanges entre l'autoroute A3 et l'ex nationale 3 sont assurés, ils se révèlent peu satisfaisants. Venant de l'ouest par l'ex RN3 (rue de Paris), l'automobiliste qui veut rejoindre l'A3 pour se diriger vers la porte de Bagnolet doit faire un long détour (1 300m) jusqu'au carrefour Pollissard pour ensuite rebrousser chemin et emprunter la bretelle d'accès. Il en est de

même pour ceux, qui sortant de l'autoroute, veulent se diriger vers l'ouest sur l'ex nationale. Venant de l'Est par l'ex RN3, l'automobiliste qui veut rejoindre l'autoroute pour se diriger vers le nord, doit passer sous l'ouvrage autoroutier, emprunter la route de Stains, franchir le canal par le pont de Bondy, très souvent saturé, pour rejoindre la bretelle d'accès depuis la place Saint-Just.

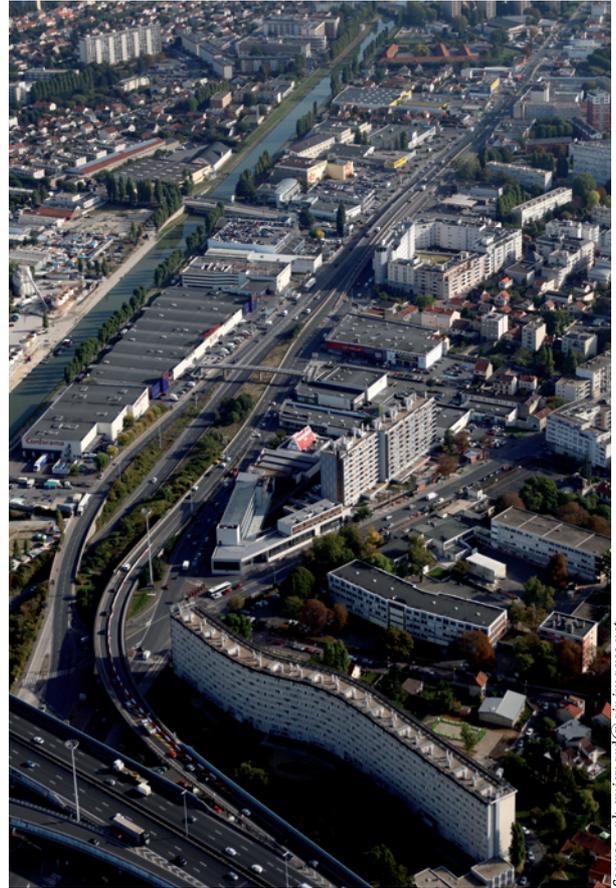
Ces mauvaises connections ont pour conséquence de reporter sur la voirie locale déjà saturée, d'importants flux de transit.

Au regard du fonctionnement des échanges entre l'autoroute A3, des voiries des villes concernées (Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy) et de l'aménagement de l'ex RN3, il semble important de se reposer la question de l'intérêt d'élaborer un vaste et ambitieux projet de restructuration des aménagements routiers. Les nouvelles orientations en matière de déplacements tendant à développer des transports en commun performants (projet de BHNS sur l'ex RN3), des pistes cyclables, des cheminements piétons, tout en réduisant la part trop importante laissée aujourd'hui à l'automobile, doivent être l'occasion de repenser profondément ces infrastructures très routières.



Source : ph.guignard@air-images.net

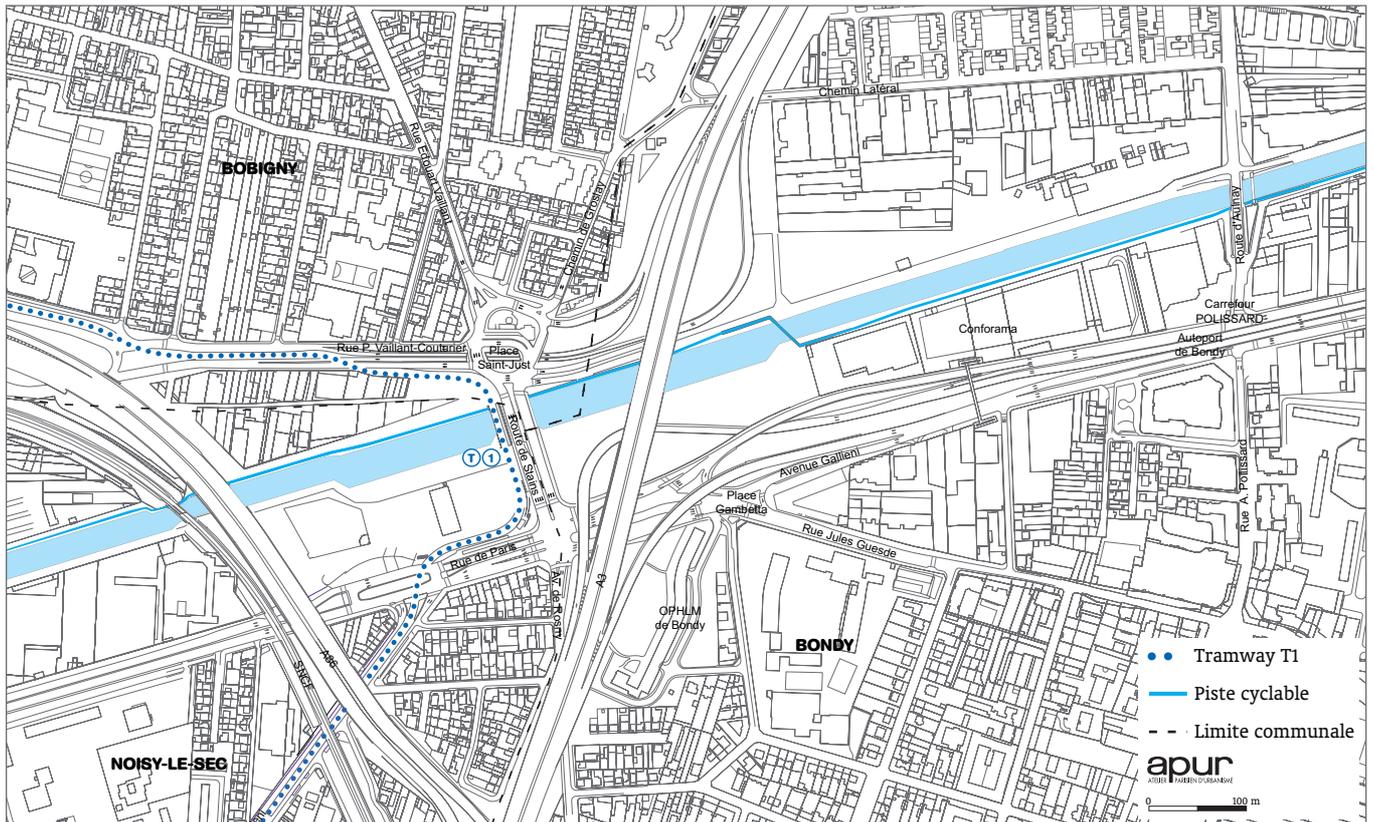
Tracé de l'ex RN3 dans sa traversée de Bondy



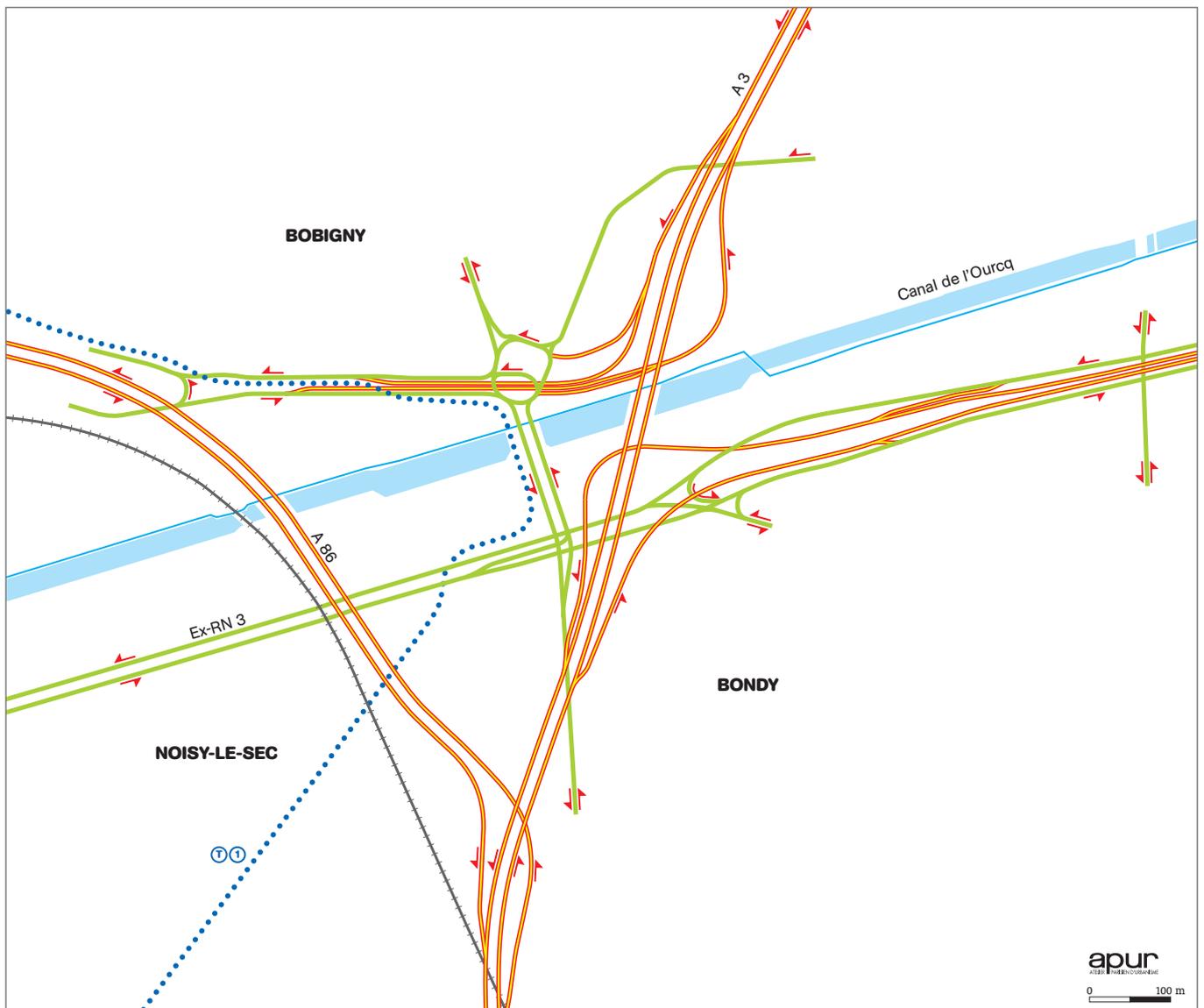
Source : ph.guignard@air-images.net

Entrée ouest de Bondy

→ Plan de localisation



→ État actuel du réseau routier



- Réseau autoroutier
- Réseau viarie
- ↔ Sens de circulation
- Tramway T1
- Piste cyclable
- Ligne SNCF

→ Propositions de restructuration de l'échangeur A3/A86 et de l'ex RN3

Les modifications proposées sont décrites dans le détail mais la plupart sont dépendantes les unes des autres. En l'absence de comptages précis à notre disposition, ces propositions doivent être considérées comme des schémas de principe.

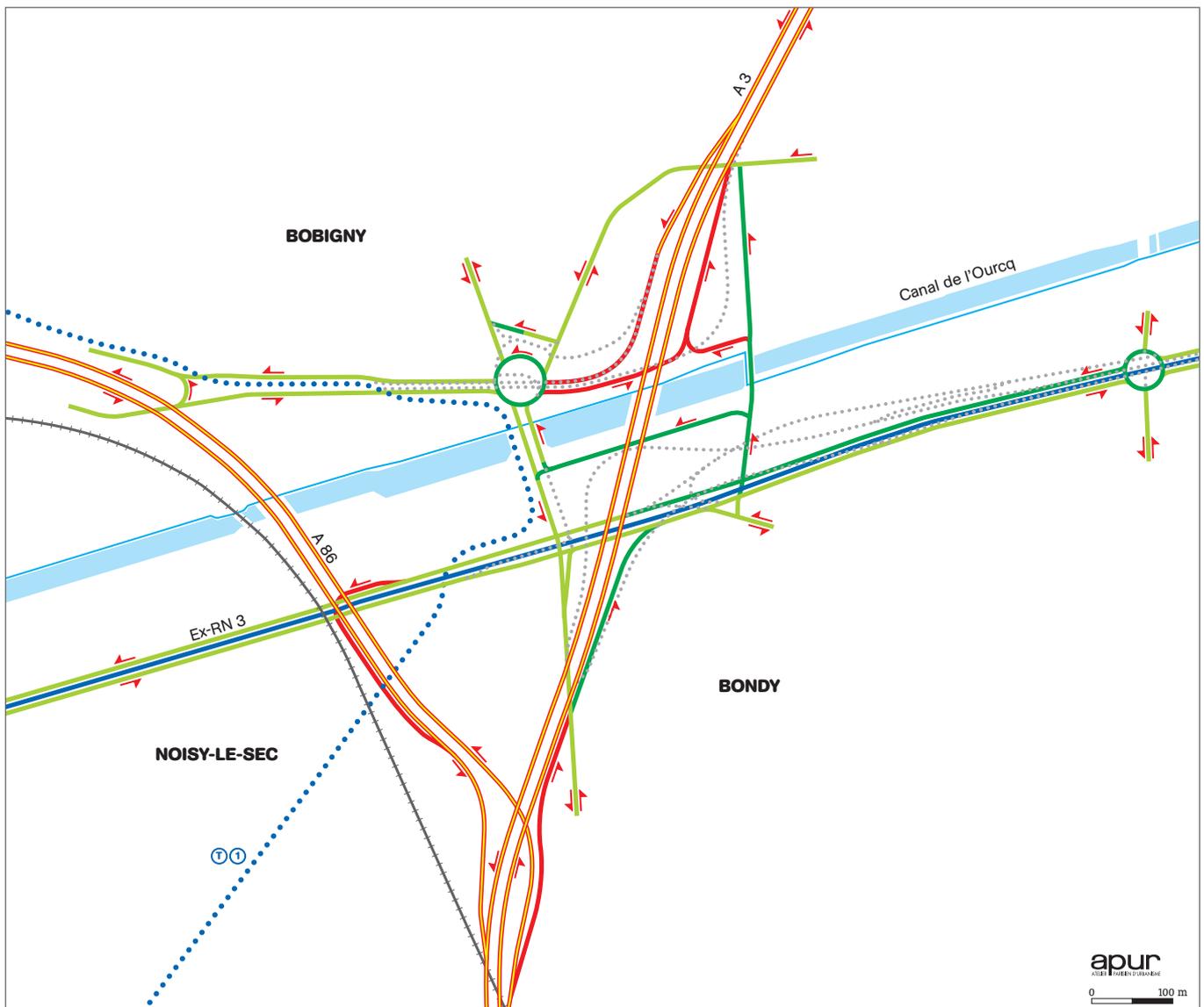
Au sud du canal (cf plan p. 27) Le déplacement de la bretelle de sortie sur l'autoroute A3

La bretelle de sortie s'étend sur un long linéaire (140 m) après la place Gambetta, créant ainsi une

importante coupure dans le paysage urbain. Avant de rejoindre l'ex nationale, elle passe en viaduc à moins de 20 m, en sa partie la plus proche d'un immeuble de l'OPHLM de la Ville de Bondy. Arrivée au niveau de l'ex RN3, elle ne permet pas aux automobilistes d'emprunter l'ex nationale vers l'ouest. Ceux-ci doivent faire un long détour jusqu'au carrefour Polissard situé en partie médiane de l'autopont, pour ensuite rebrousser chemin.

Il est proposé de déplacer cette sortie vers le sud pour la faire partir depuis l'embranchement vers l'A86, après le tronçon commun A3/A86, en profitant du fait que celui-ci en passant sous l'A3 se situe quasiment au niveau de la ville face à la rue Michelet. Arrivée au croisement avec l'avenue de Rosny, la bretelle deviendrait une rue ordinaire pour rejoindre vers le nord l'ex RN3.

→ Restructuration du réseau routier • Proposition



Afin de préserver au maximum les espaces plantés existants près de l'autoroute et de s'éloigner des tissus pavillonnaires, il est proposé de glisser pour partie la voie sous l'autoroute en profitant de l'important porte à faux de l'ouvrage autoroutier au-delà de son voile porteur.

Le projet permet aussi de rejoindre l'ex RN3 pour les automobilistes désireux de se diriger vers l'ouest en empruntant l'avenue de Rosny.

Le déplacement de la bretelle d'entrée sur l'autoroute A3

Après être passée en tranchée sous la voie nord de l'ex RN3, la bretelle d'entrée rejoint l'autoroute dans un premier temps sur remblai puis en viaduc au dessus de l'ex nationale. Cette configuration conjuguée avec la présence de la bretelle de sortie contribue à donner une image

très dévalorisante de l'entrée de ville de Bondy par son caractère excessivement routier, tout en étant très consommatrice d'espace.

Il est proposé de déplacer vers l'ouest cet accès à l'autoroute depuis l'ex RN3 en l'insérant entre l'A86 et les voies SNCF de la grande ceinture aménagées sur remblais.

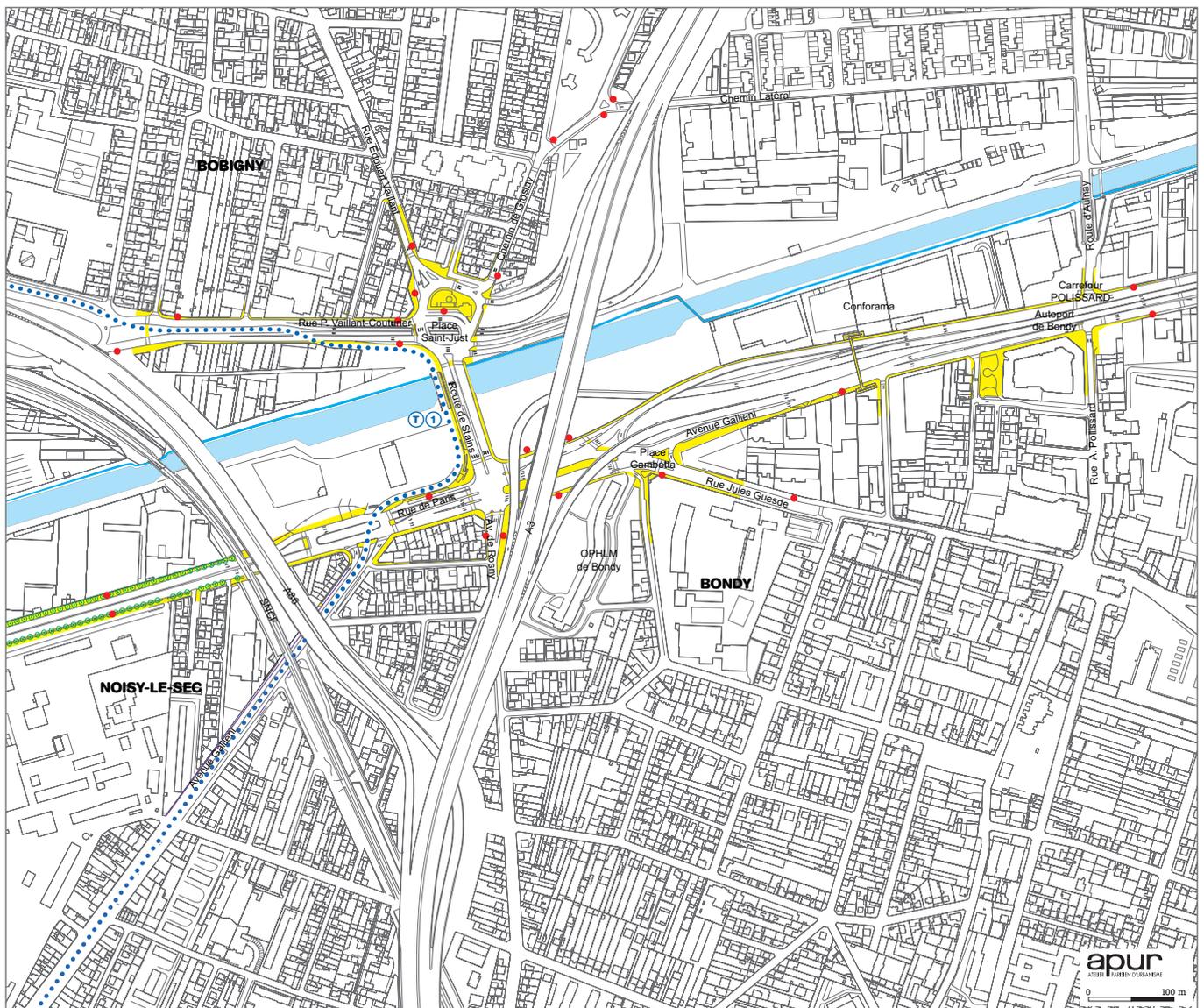
Le projet nécessite :

- D'empiéter à la marge sur le parc de stationnement de DECATHLON, afin de traverser presque perpendiculairement l'ex RN3.
- De démolir pour partie le mur en béton, structurellement inutile, situé dans le prolongement de la culée du pont SNCF.
- De commencer la montée depuis l'ex RN3, en profitant du porte à faux de l'ouvrage autoroutier.
- De remplacer partiellement le talus, côté voies SNCF, par un mur de soutènement.

Réseau routier

- Réseau autoroutier
- Réseau viaire
- ↔ Sens de circulation
- Réseau autoroutier créé
- Réseau viaire créé
- ... Voirie supprimée
- BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Tramway T1
- Piste cyclable
- ⊘ Ligne SNCF

→ État actuel des espaces publics



- Espace public
- Tramway T1
- Arrêt de bus
- Piste cyclable

Le linéaire disponible entre l'ex RN3 et l'avenue Gallieni permet avec une pente maximum de 7% de dégager un tirant d'air suffisant de 4,5m sous le pont de la nouvelle bretelle d'accès à l'A86 franchissant l'avenue Gallieni des véhicules. Cette hypothèse est à vérifier en l'absence de côtes de nivellement sur l'avenue Gallieni. L'insertion sur l'A86 venant de cette nouvelle bretelle d'accès ne devrait pas poser de difficultés dans la mesure où en amont sur l'autoroute la voie de droite est aujourd'hui neutralisée.

La modification du fonctionnement du carrefour, route de Stains/rue de Paris

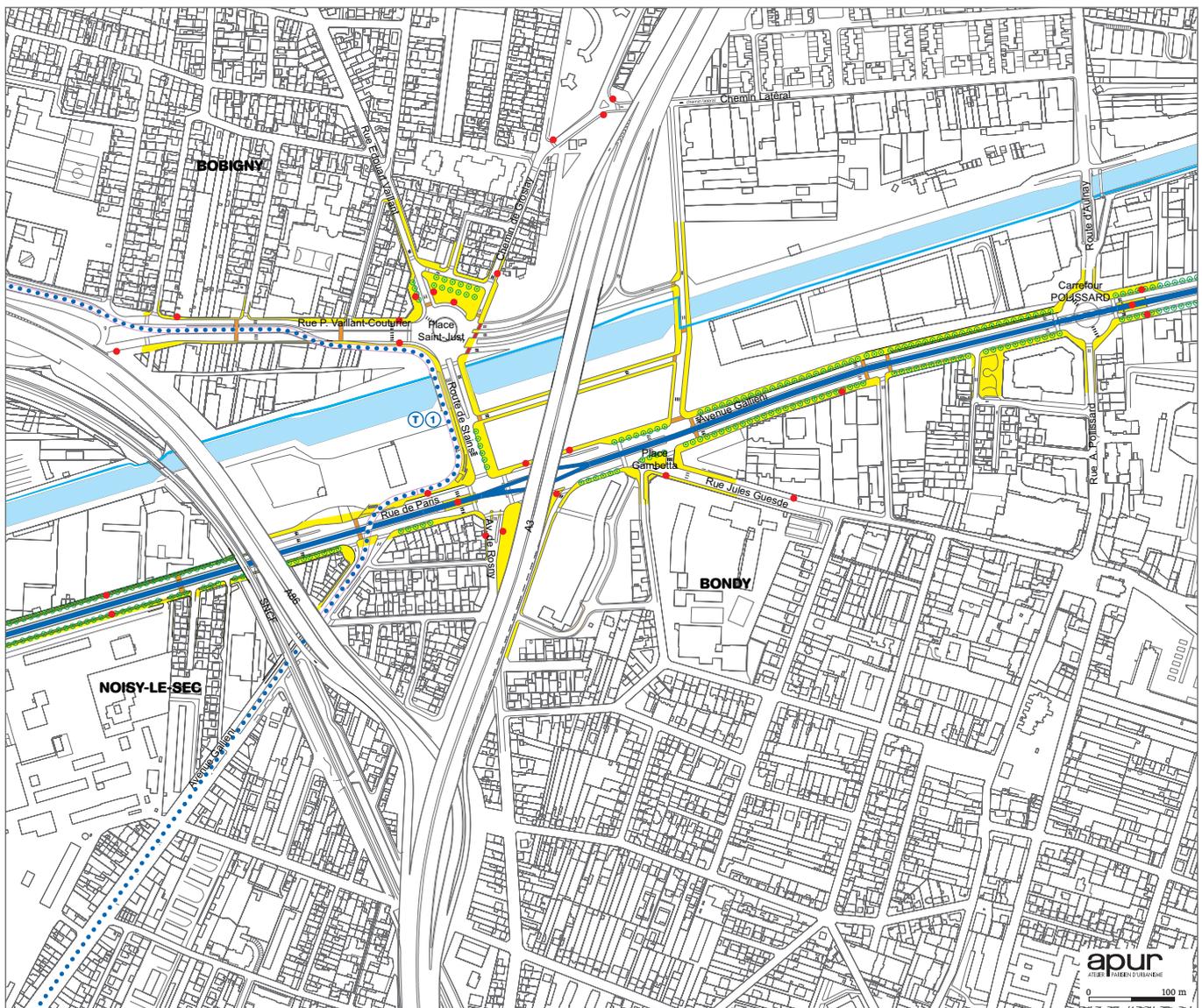
L'aménagement d'un BHNS sur l'ex RN3 aura des conséquences très importantes sur le fonctionnement du carrefour, l'emprise nécessaire à son passage en site propre se faisant au détri-

ment de la part offerte aujourd'hui à la circulation automobile et plus particulièrement pour les files de « tourner à gauche ». La réalisation d'une station du BHNS à proximité de celle du tramway T1, conduira à diminuer le nombre de files de circulation sur l'ex RN3, en entrée de carrefour venant de l'ouest pour passer de quatre à deux voies.

Afin d'éviter une saturation du carrefour, due principalement à l'absence de possibilité de stockage pour les files de « tourner à gauche », il est proposé de créer une nouvelle voie de sens est-ouest, entre le canal de l'Ourcq et l'ex RN3 et de mettre en sens unique nord-sud, la portion de voirie de la route de Stains située entre cette voie nouvelle et le carrefour.

Cette configuration permet de supprimer les « tourner à gauche » en venant de l'ouest par l'ex

→ Restructuration des espaces publics • Proposition



RN3 ainsi que la traversée du carrefour par les flux venant du sud par l'avenue de Rosny, ces mouvements étant reportés sur la voie nouvelle. Celle-ci permet aussi de desservir le foncier dégagé de part et d'autre du viaduc de l'autoroute A3.

La démolition de l'autopont

Il est proposé de démolir cet ouvrage situé sur la commune de Bondy. Celui-ci s'étend sur un linéaire de 350 m. Il constitue une véritable barrière dans la ville que ce soit en termes de paysage ou de franchissements pour les piétons. Il renforce la coupure entre Bondy nord et Bondy sud, tout en donnant à l'ex RN3 un caractère excessivement routier.

Au nord du canal

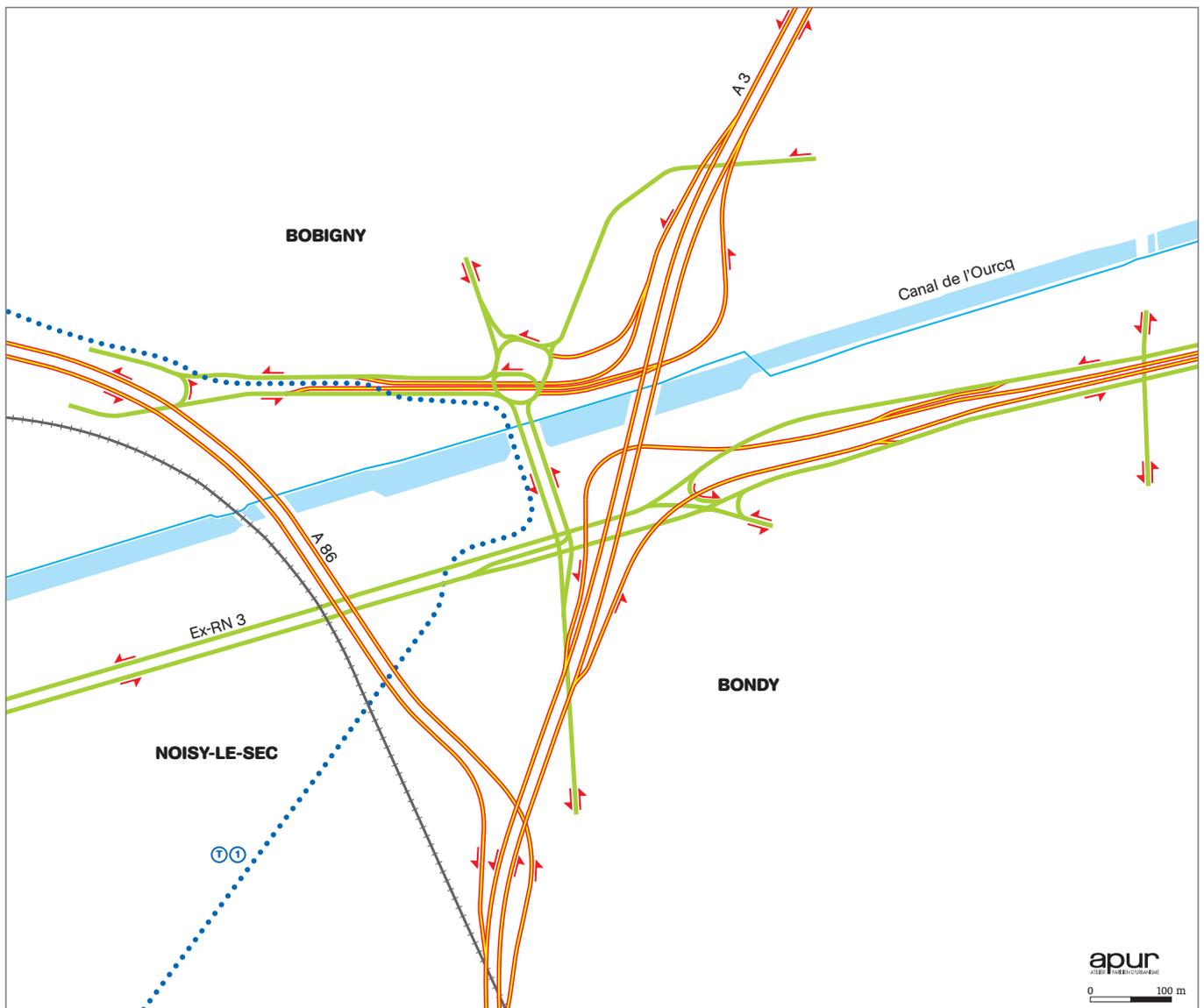
La création d'un nouvel accès à l'autoroute A3

Aujourd'hui, l'automobiliste qui, venant de l'est par l'ex RN3, désire emprunter l'autoroute A3 pour se diriger vers le nord doit passer sous l'ouvrage autoroutier, prendre la route de Stains puis le pont de Bondy, très souvent saturé, et rejoindre la bretelle d'accès depuis la place Saint-Just.

La proposition consiste à aménager un accès presque direct à la bretelle depuis l'ex nationale en construisant un nouveau pont sur le canal, tout en préservant un tirant d'air de 4,5m entre le tablier de l'ouvrage et la berge. En complément de ce nouvel accès, il est proposé de déplacer la bretelle d'accès aménagée sur remblai au plus proche de l'autoroute et de réaliser une nouvelle voie sud-nord pour rejoindre la route

- Espace public
- Nouveau passage piéton protégé
- Passage piéton existant protégé par un feu de signalisation
- BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Tramway T1
- Arrêt de bus
- Piste cyclable

→ État actuel du réseau routier



- Réseau autoroutier
- Réseau viarie
- ↔ Sens de circulation
- Tramway T1
- Piste cyclable
- = Ligne SNCF

du chemin latéral.

La proposition présente plusieurs avantages :

- Créer une nouvelle liaison routière et piétonne entre Bondy nord et sud.
- Décharger les flux de circulation sur le pont de Bondy.
- Réduire du temps de parcours pour les automobilistes venant de l'est, désireux d'emprunter l'autoroute.
- Dégager une importante emprise foncière de 7605 m² bien desservie par la nouvelle voie.

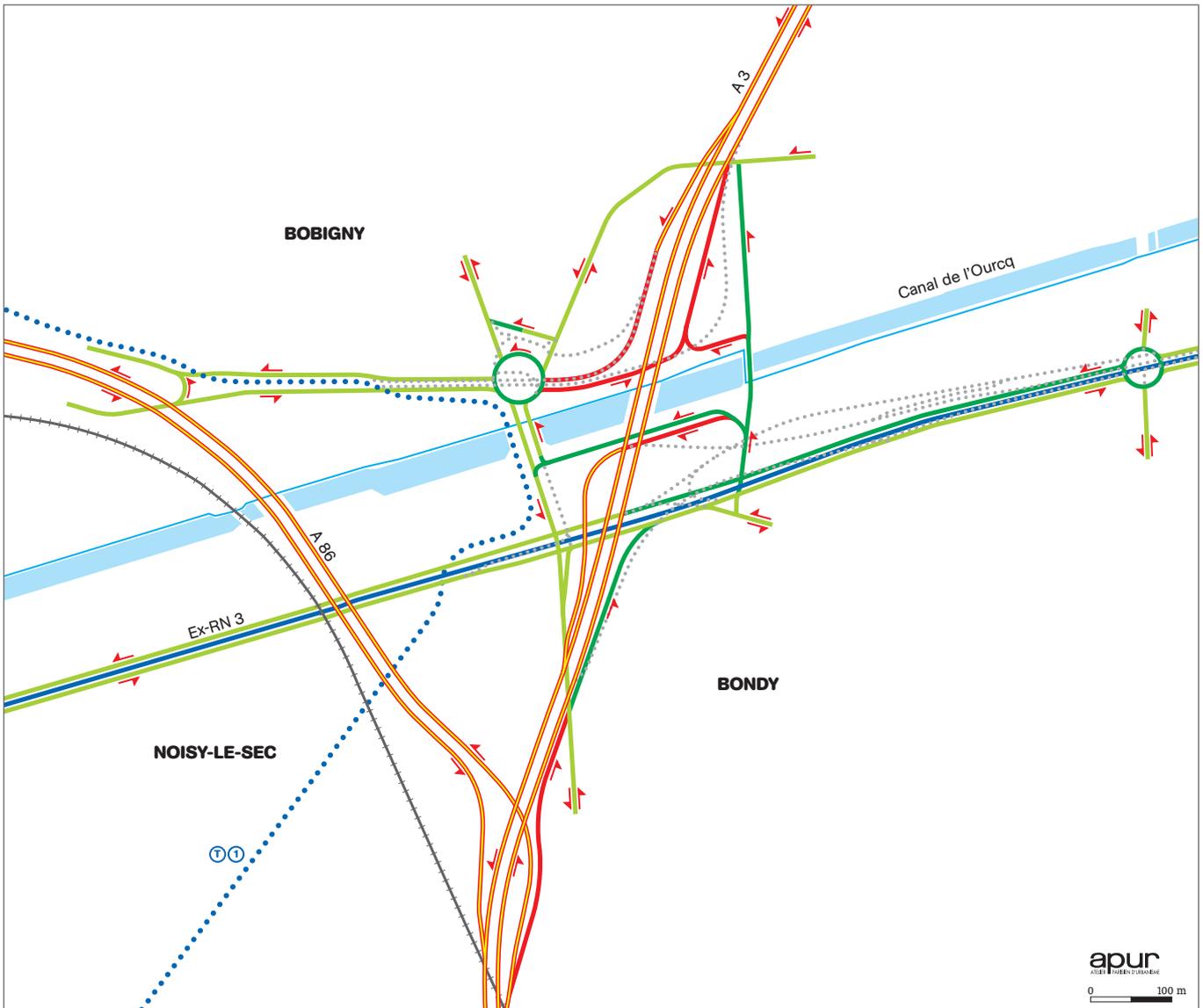
Le réaménagement de la place Saint-Just

La place aménagée dans les années 80 est composée d'un double giratoire. Le premier permet aux automobilistes venant du pont de Bondy de rejoindre au plus court, l'A86 ou le centre de Bobigny. Sur celui-ci a été aménagée au nord,

une voie réservée aux autobus avec des arrêts. Le second permet d'accéder aux quartiers nord de Bobigny par la rue Edouard Vaillant depuis l'ex RN3 et la bretelle de sortie de l'A3. Il permet aussi depuis cette bretelle de rejoindre l'ex nationale en empruntant le pont de Bondy. La bretelle de sortie de l'autoroute se divise en deux voies, une première qui rejoint la place en surface, une seconde qui traverse celle-ci par un passage dénivelé pour rejoindre l'A86. Côté Est de la place, on parvient à la bretelle d'accès à l'autoroute et, par une rampe, à la berge du canal située en contrebas.

Il est proposé de repenser l'aménagement de la place en simplifiant son fonctionnement par la réalisation d'un giratoire simple, tout en supprimant le passage dénivelé, ainsi qu'il en était avant son réaménagement. La rue Anatole-

→ Restructuration du réseau routier • Variante



France, située au nord, serait prolongée jusqu'à la rue Edouard-Vaillant, permettant ainsi de rejoindre cette voie depuis la bretelle de sortie sans transiter par la place.

Ces propositions de restructuration en profondeur des infrastructures routières doivent avoir comme ambition de civiliser ces espaces aujourd'hui excessivement dédiés à la circulation automobile au détriment des autres modes de déplacements. Elles permettent de redonner à l'ex RN3 le caractère d'une avenue urbaine. La voie redessinée pourrait comporter de larges trottoirs plantés d'arbres d'alignement, du stationnement longitudinal et deux fois deux files de circulation en partie courante. Dans cette configuration, le BHNS est aménagé en site propre axial, ce qui constitue en termes de perfor-

mances et de régularité la meilleure solution. Il conviendrait également d'étudier l'implantation d'une piste cyclable sur cet axe.

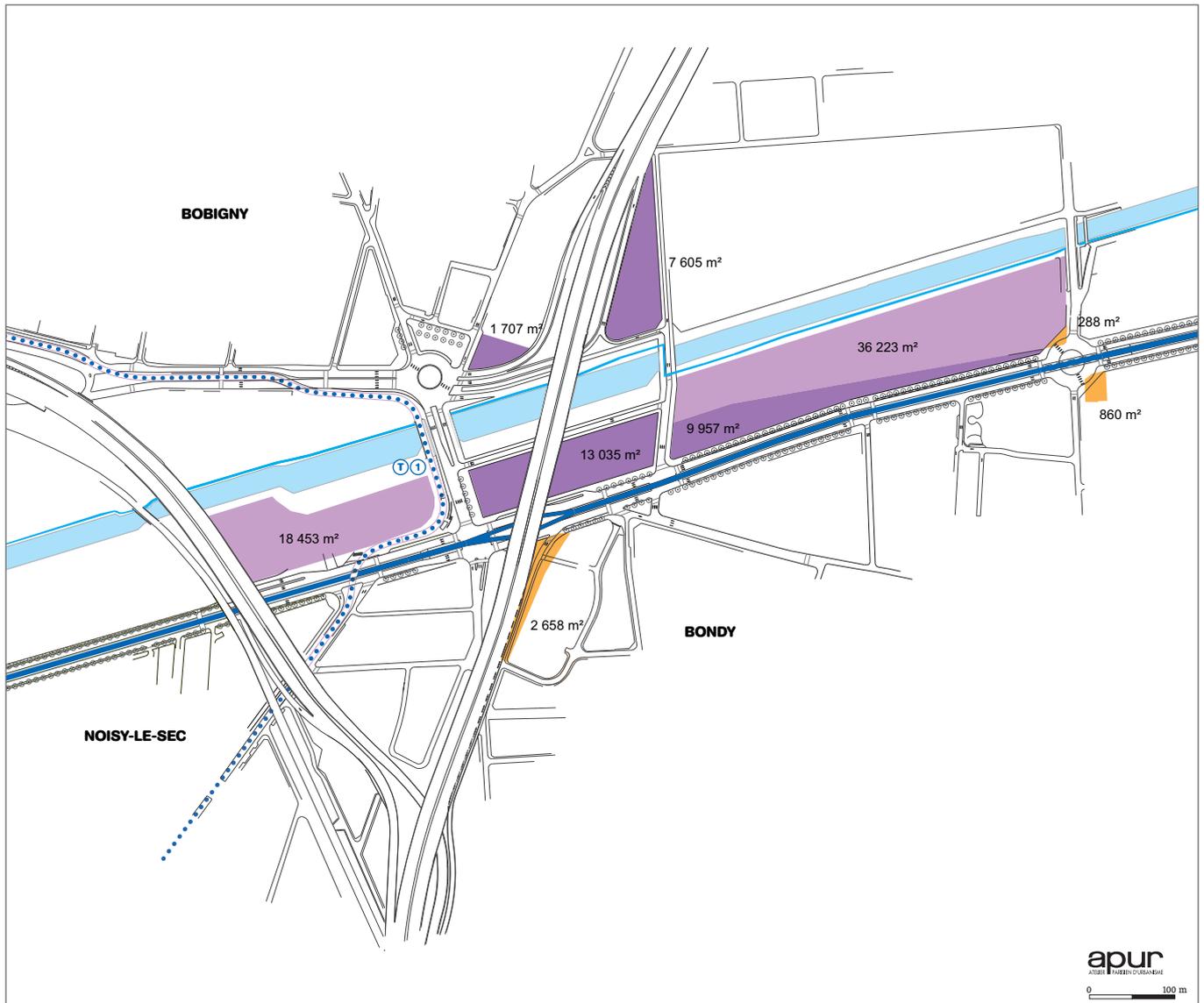
→ Proposition d'une variante

La réalisation de la bretelle d'accès à l'A86 depuis l'ex RN3 (entre l'autoroute et les voies SNCF) ne peut se faire seulement si la pente de la bretelle entre la rue de Paris et l'avenue de Gallieni ne dépasse pas 7%. En effet, si la différence de niveau est trop importante, la distance entre ces deux voies ne permet pas de dégager un gabarit suffisant sur l'avenue Gallieni, auquel cas, la bretelle d'accès à l'A3, depuis l'ex RN3 serait en partie conservée. Sa configuration serait remaniée en amont de sa remontée sur remblai vers l'autoroute.

Réseau routier

- Réseau autoroutier
- Réseau viaire
- ↔ Sens de circulation
- Réseau autoroutier créé
- Réseau viaire créé
- ... Voirie supprimée
- BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Tramway T1
- Piste cyclable
- + + Ligne SNCF

→ Bilan des emprises foncières • Proposition



- Emprise foncière dégagée (26 401m²)
- Restructuration possible (54 676m²)
- Emprise foncière impactée (6 806m²)
- BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Tramway T1
- Piste cyclable

La proposition avancée pour le fonctionnement du carrefour route de Stains/rue de Paris, avec la réalisation d'une voie nouvelle Est-Ouest ne serait pas remise en cause, mais celle-ci serait déplacée vers le nord, entre la bretelle et la berge du canal. Cette variante préserve les principaux objectifs avancés pour la restructuration de l'échangeur.

→ Impact sur le réseau d'autobus

Le projet de restructuration de l'échangeur a très peu d'incidences sur les itinéraires des différentes lignes d'autobus ainsi que sur l'emplacement de leurs arrêts.

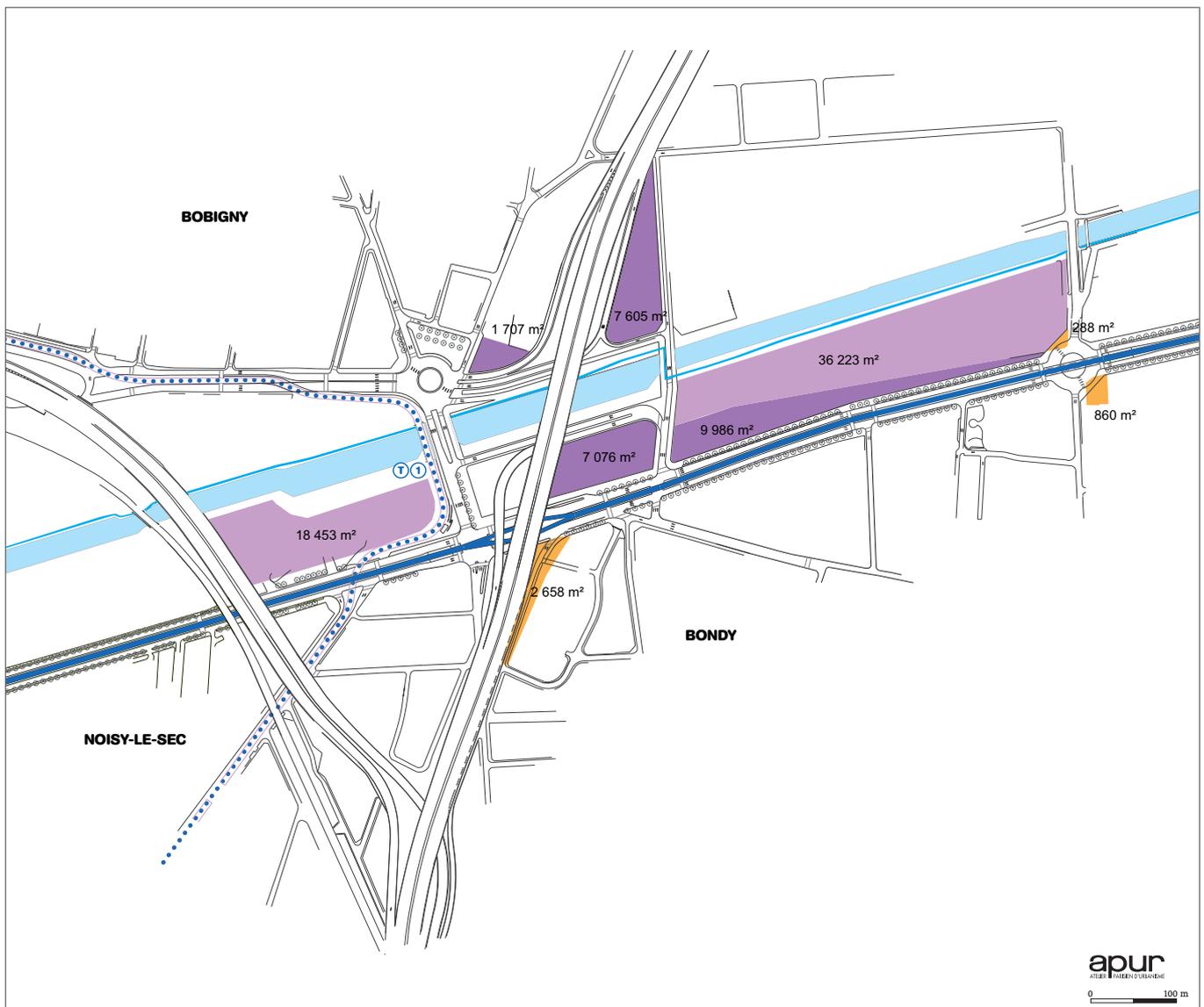
En ce qui concerne les itinéraires

La mise à sens unique nord-sud de la route de Stains, entre le carrefour avec la rue de Paris et la nouvelle voie est-ouest aménagée entre l'ex RN3 et le canal, conduit à dévier sur cette voie les lignes d'autobus 334, 146, 303, sans conséquence sur leur temps de parcours. Seule la ligne d'autobus 143 dans le sens sud nord, doit faire un détour de 450 m pour emprunter la nouvelle voie pour rejoindre la route de Stains maintenue à double sens.

En ce qui concerne les arrêts

Seuls les arrêts d'autobus des lignes 146 et 303, aujourd'hui situés en partie centrale de la place Saint-Just, seront sensiblement reportés au nord de cette place.

→ Bilan des emprises foncières • Variante



→ Potentialité de mutation des nouvelles emprises

Ce carrefour de grandes infrastructures clarifié dans le partage de ses flux et de ses espaces publics et privés offre l'opportunité de réfléchir au futur tissu urbain. Celui-ci devrait tirer profit de la bonne accessibilité du site et de l'échelle du paysage. Cela suppose un projet ouvert à des occupations mixtes (logements, bureaux, activités commerciales...) dont le plafond des hauteurs permettrait davantage de variations en densité et en volume.

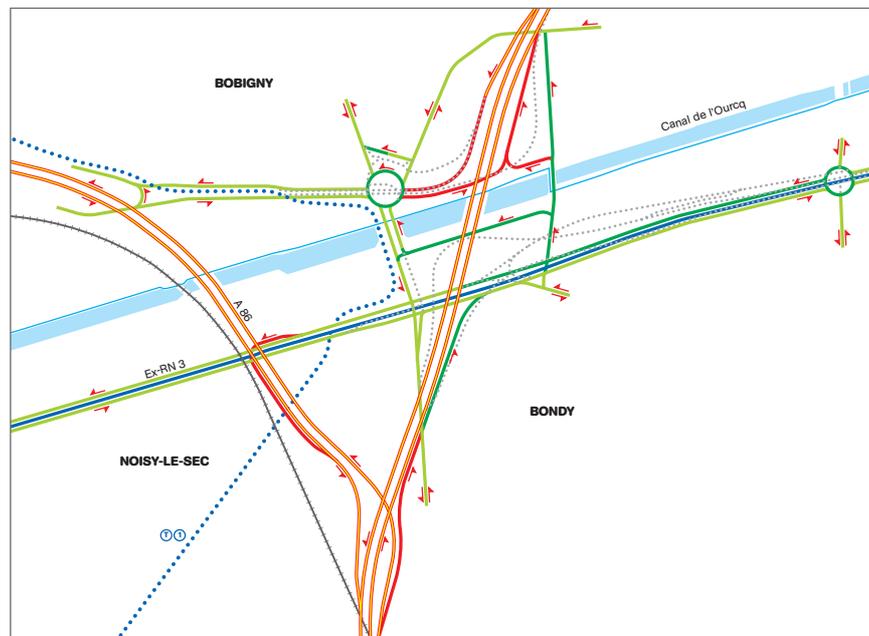
Restructuration de l'échangeur A3/A86 et de l'ex RN3

Synthèse proposition et variante

Proposition

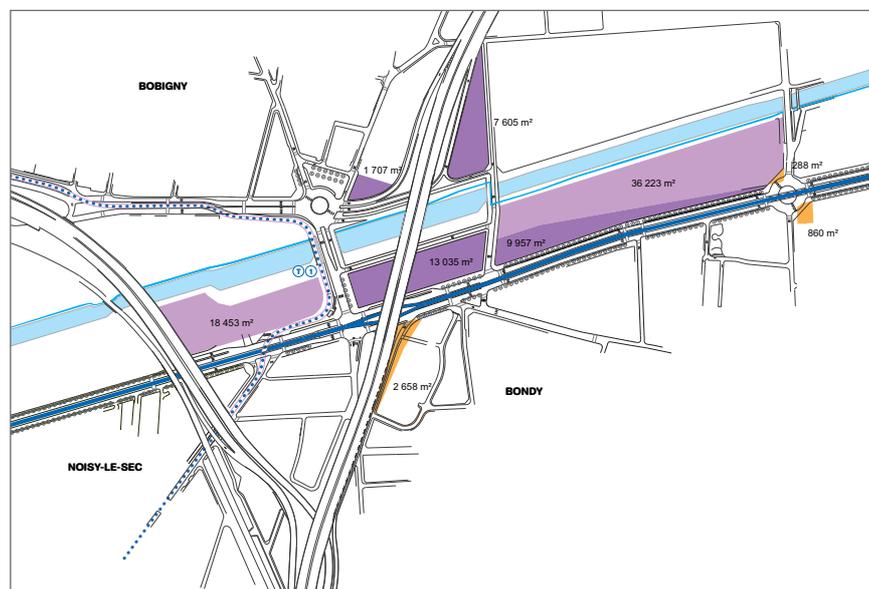
Restructuration du réseau routier

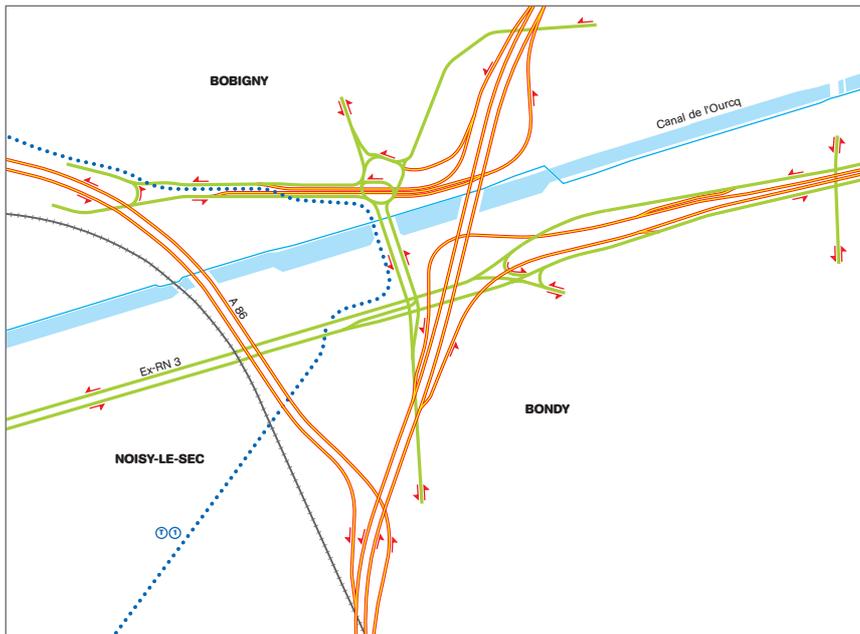
- Réseau autoroutier
- Réseau viaire
- ↔ Sens de circulation
- Réseau autoroutier créé
- Réseau viaire créé
- ... Voirie supprimée
- BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Tramway T1
- Piste cyclable
- Ligne SNCF



Bilan des emprises foncières

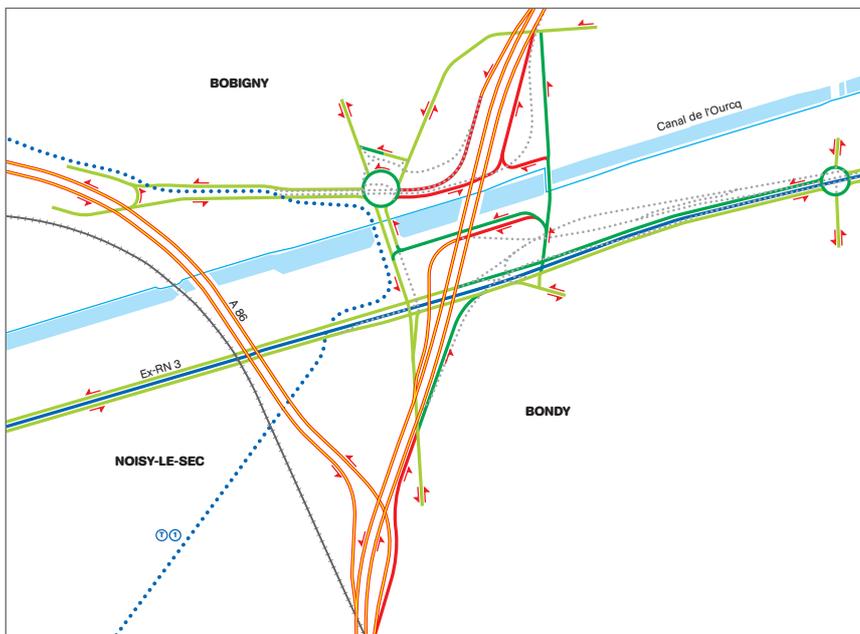
- Emprise foncière dégagée (26 401m²)
- Restructuration possible (54 676m²)
- Emprise foncière impactée (6 806m²)
- BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Tramway T1
- Piste cyclable





État actuel

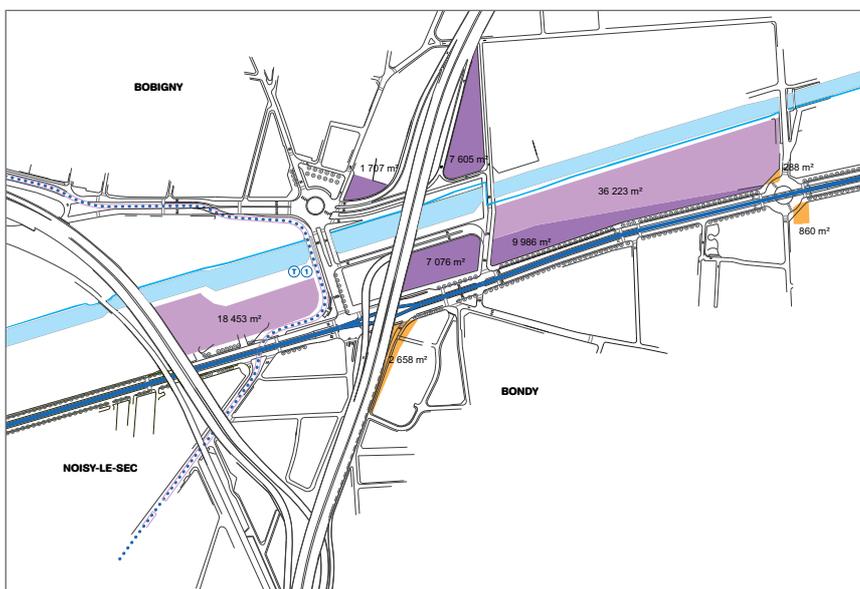
- Réseau autoroutier
- Réseau viaire
- Sens de circulation
- Tramway T1
- Piste cyclable
- Ligne SNCF



Variante

Restructuration du réseau routier

- Réseau autoroutier
- Réseau viaire
- Sens de circulation
- Réseau autoroutier créé
- Réseau viaire créé
- Voirie supprimée
- BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Tramway T1
- Piste cyclable
- Ligne SNCF



Bilan des emprises foncières

- Emprise foncière dégagée (26 401m²)
- Restructuration possible (54 676m²)
- Emprise foncière impactée (6 806m²)
- BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Tramway T1
- Piste cyclable

Références

→ Immeubles de bureaux le long de l'A86 (derrière le stade de France)



© Philippe Guignard

→ Concours : Projet d'hôtel franchissant le bd périphérique, porte de la Villette, Paris, Tania Concko, Laurent Niget architectes



© Tania Concko, Laurent Niget architectes

- Station vélo construite sous le viaduc de la gare RER,
Atelier d'architecture Emmanuel Nebout, Neuilly Plaisance

NEUILLY-PLAISANCE



© © Atelier d'architecture Emmanuel Nebout

- Ile de Bornéo en Hollande.
Nouveaux quartiers sur d'anciennes friches industrielles



© Apur

Illustrations de devenirs possibles

Avant



© Philippe Guignard

Après



© Philippe Guignard - Apur



→ Vue depuis la passerelle Gâtine (au dessus de l'ex RN3) vers l'autopont



Avant



© Apur

→ **Vue depuis le terre-plein de la place Gambetta vers l'A3**

Après



© Apur

Avant



© Apur

→ **Vue depuis le jardin privatif de l'OPHLM de Bondy (sous la bretelle de sortie de l'A3) vers l'ex RN3**

Après



© Apur

Annexes

Sélection cartographique

Mutations en cours

-  ZAC livrée
-  ZAC à l'étude ou en cours
-  Périmètre ANRU
-  Autres projets
-  Emprise foncière parisienne
-  pôles santé / recherche
-  espace vert en mutation
-  Périmètre CUCS (Noisy-le-sec)

Le réseau de transports en commun

Infrastructures existantes

-  RER
-  Métro
-  Tramway
-  Terminus existants
-  Pôle d'échange

Projets (Inscrits dans le SDRIF)

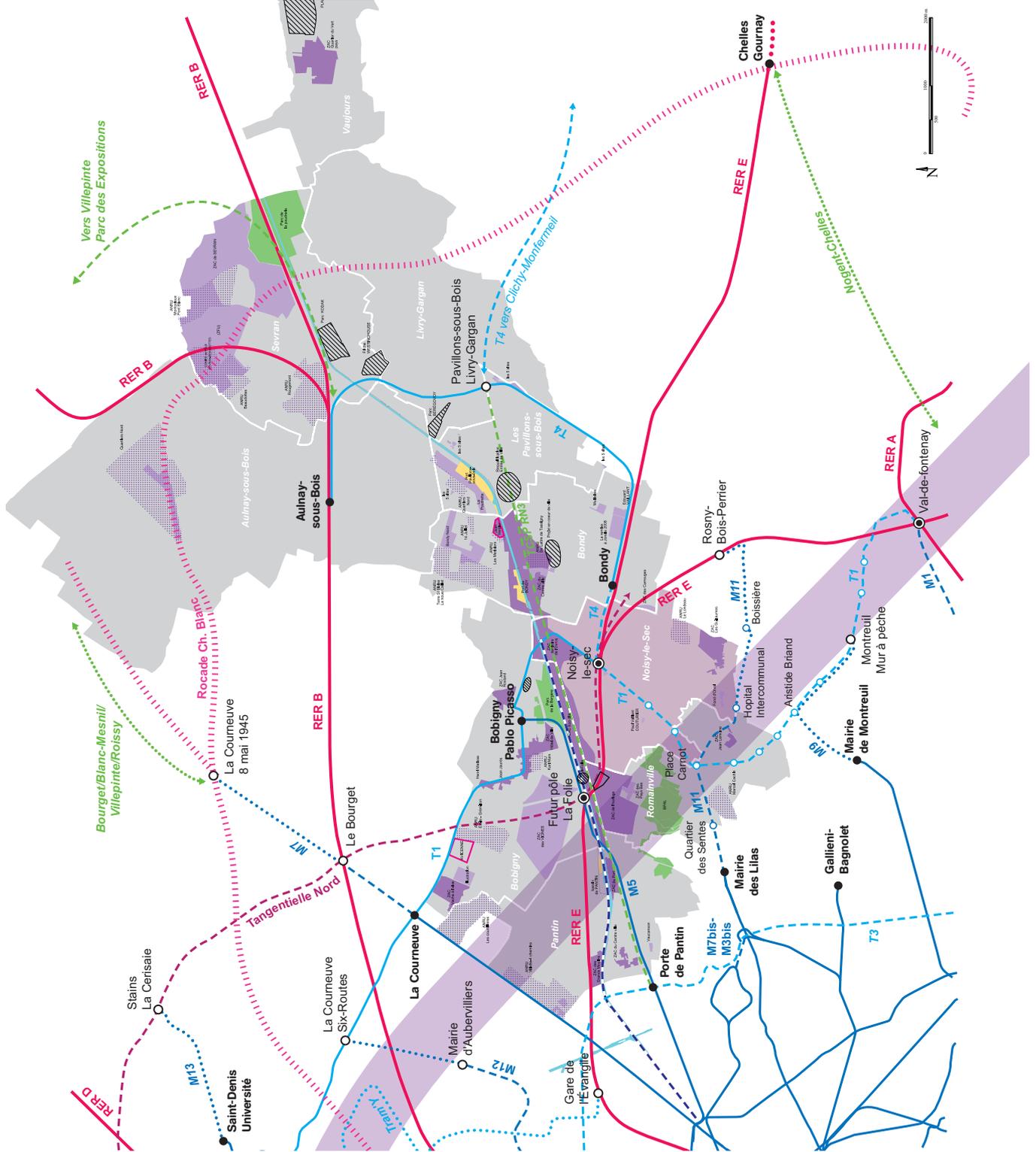
-  Tangentielle
-  RER
-  Métro
-  Tramway
-  Bus en site propre
-  Navette fluviale
-  Terminus en devenir

Type de tracé

-  Projets à l'étude ou en cours de réalisation (ou Phase 1 du SDRIF horizon 2007-2013)
-  Projets souhaités (ou Phase 2 et 3 du SDRIF horizon 2014-2027)
-  Principe de liaison

-  Arc Express
-  Grand huit - Rodeau Ch. Blanc
-  Périmètre villes concernées

apur
 AMPLIÉ PARIS-VAL DE SEINE
 Juin 2009



Le Réseau de transports en commun existant et en projet sur le secteur RN3-Canal de l'Ourcq

Infrastructures existantes

-  RER
-  Métro
-  Tramway
-  Terminus existants
-  Pôle d'échange

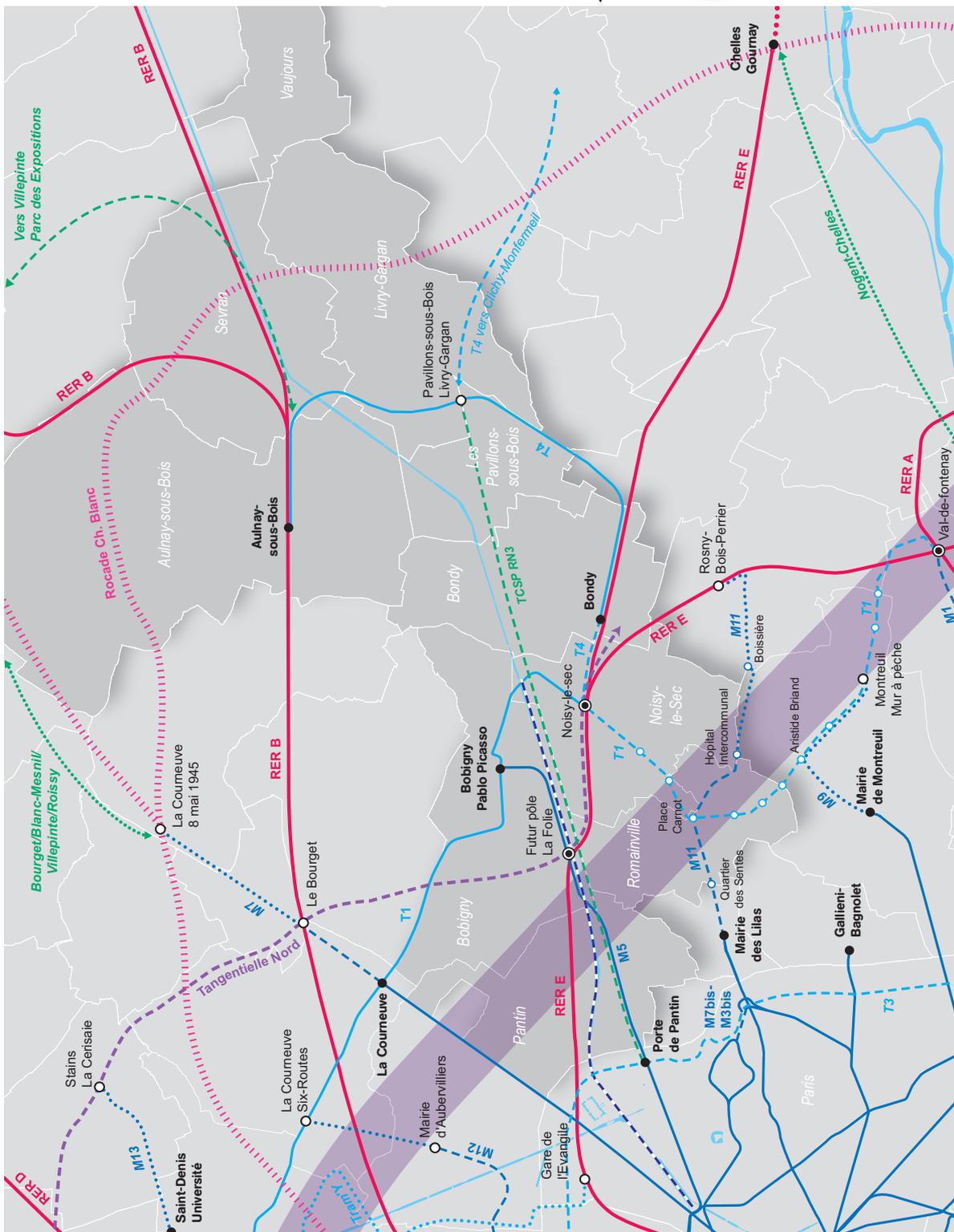
Projets (inscrits dans le SDRIF)

-  Tangentielle Nord
-  RER
-  Métro
-  Tramway
-  Bus en site propre
-  Navette fluviale
-  Terminus en devenir

Type de tracé

-  Projets à l'étude ou en cours de réalisation (ou Phase 1 du SDRIF horizon 2007-2013)
-  Projets souhaités (ou Phase 2 et 3 du SDRIF horizon 2014-2027)
-  Principe de liaison

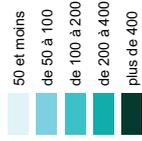
-  Arc Express
-  Grand huit - Rocade Ch. Blanc
-  Périmètre villes concernées



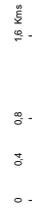
**ZONE NON DESSERVIE
PAR LES TRANSPORTS
EN COMMUN
(RER, METRO, TRAMWAY
MOBILIER)**

RN3 canal

Densité cumulée :
Population et emploi salarié
à l'hectare.



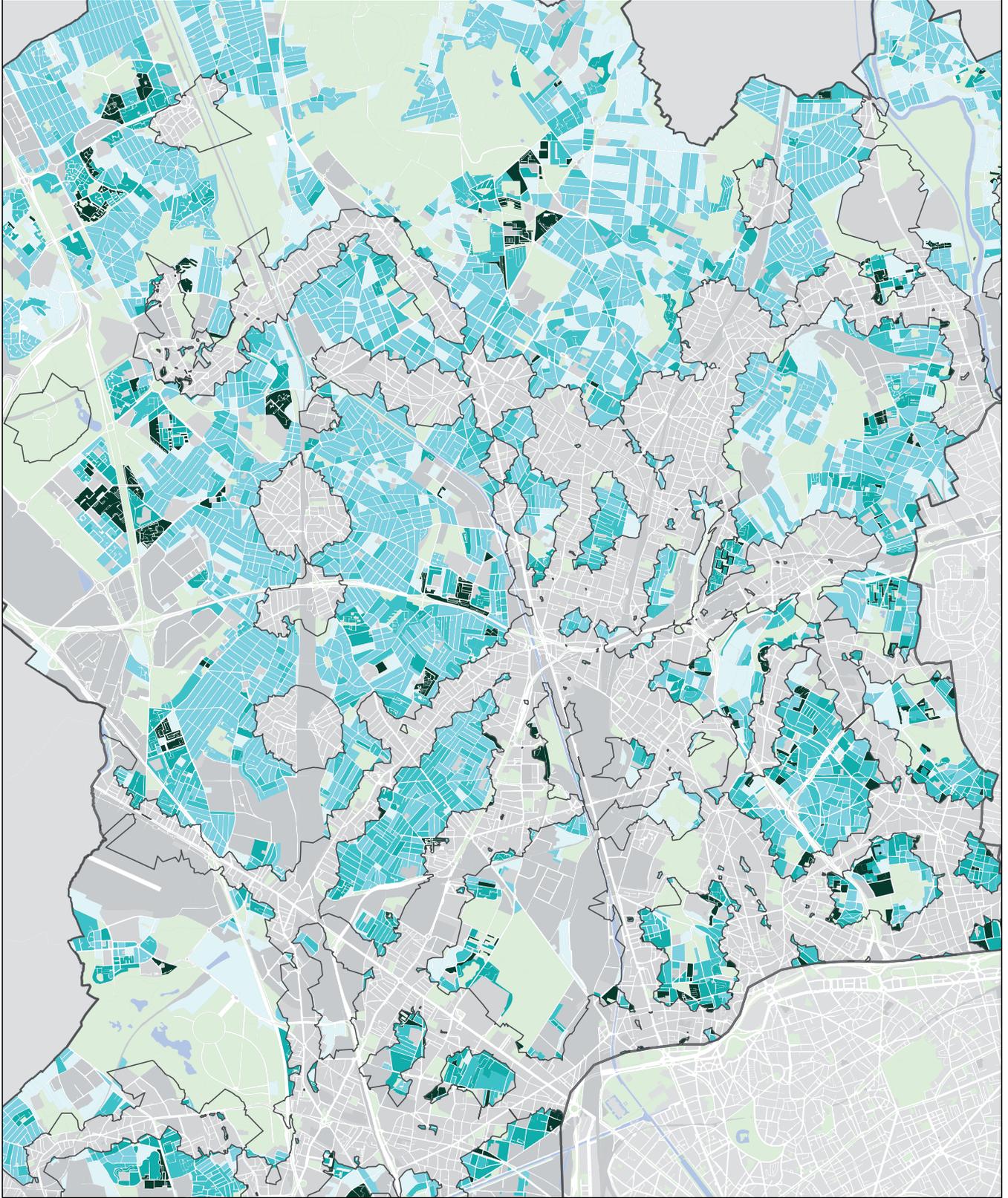
la zone de desserte est calculée d'après
les points d'arrêt des transports : 700 mètres
pour le RER, 500 mètres pour le métro
et le Tramway, et 300 mètres pour le
mobilien.
Au delà de cette zone, on établit la zone
de carence.



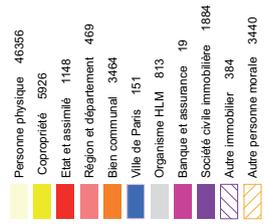
Source : RATP 2008 ,
INSEE 1999 , CLAP 2004

apur
ANALYSE URBAINES

Septembre 2009

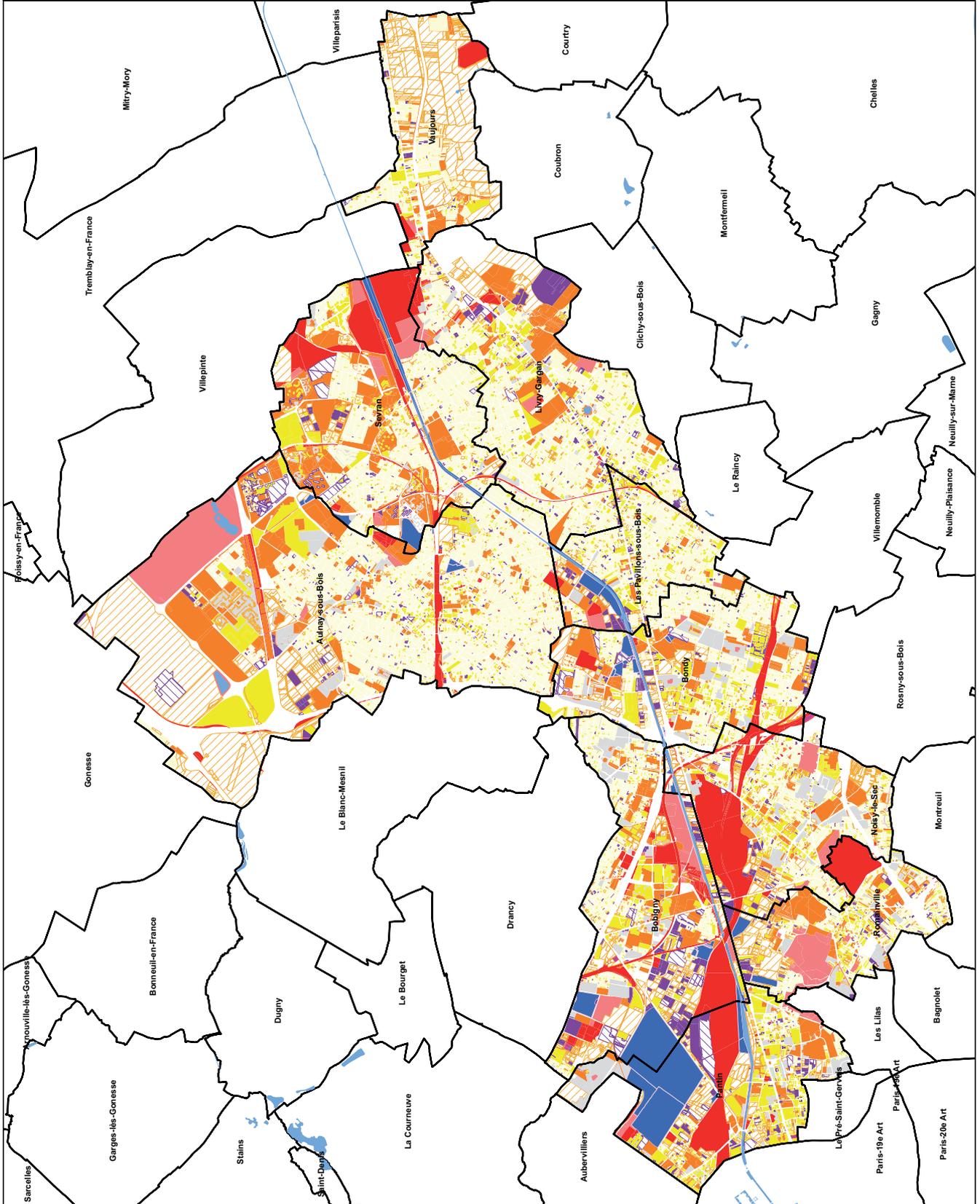


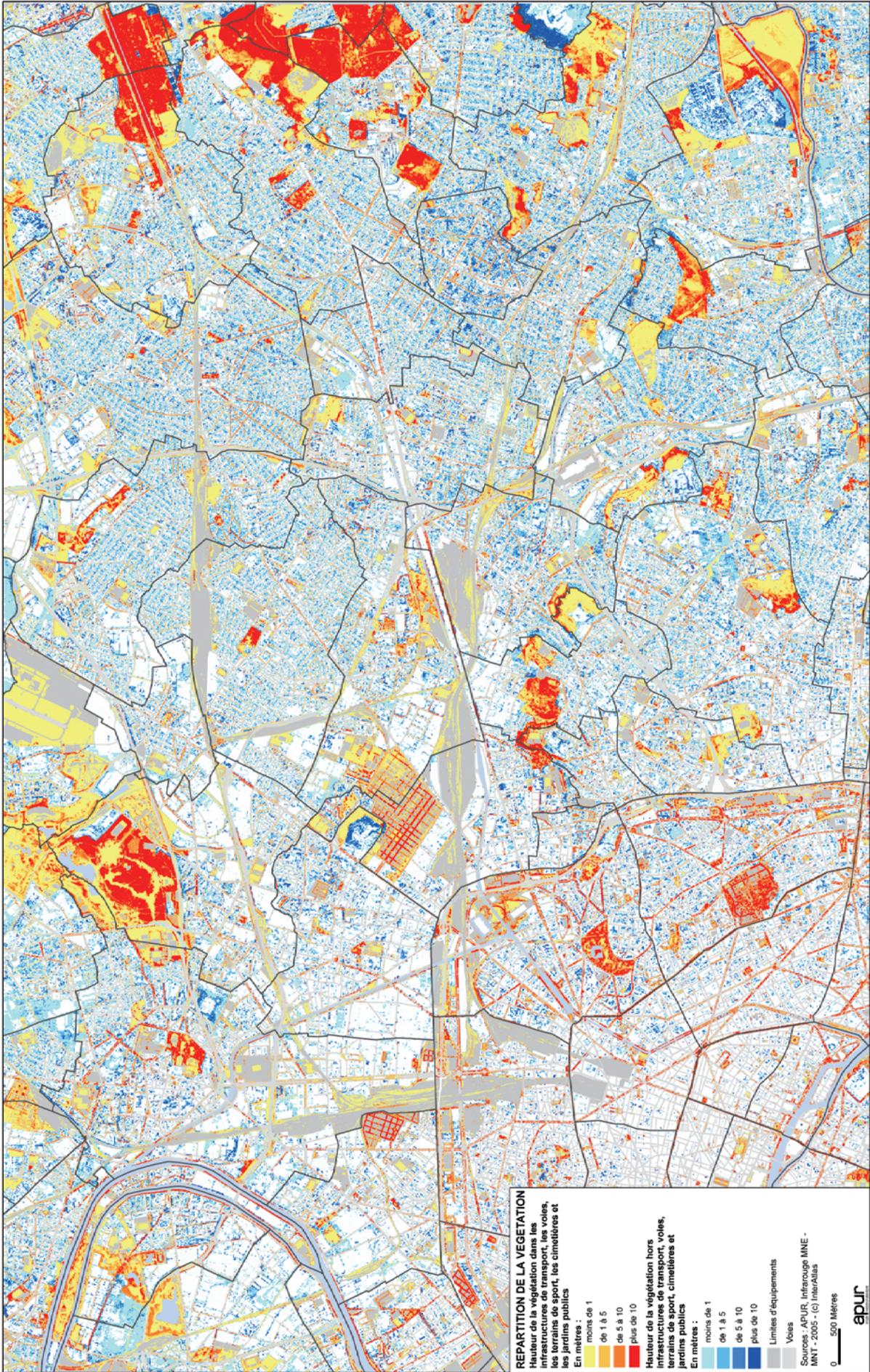
Catégorie de propriétaire



Sources: Parcelles: DGI
MAJ: DGI

Novembre 2009

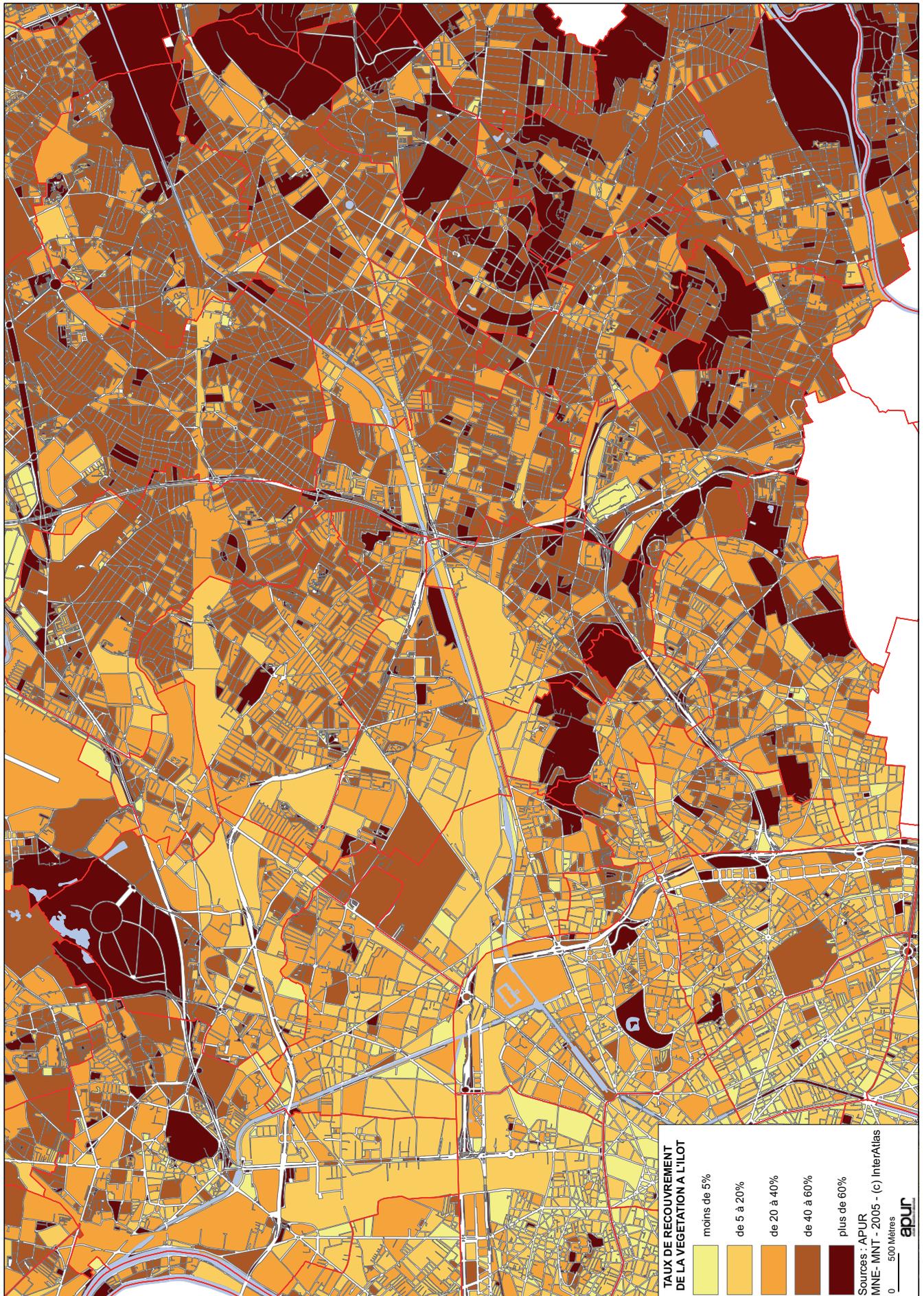


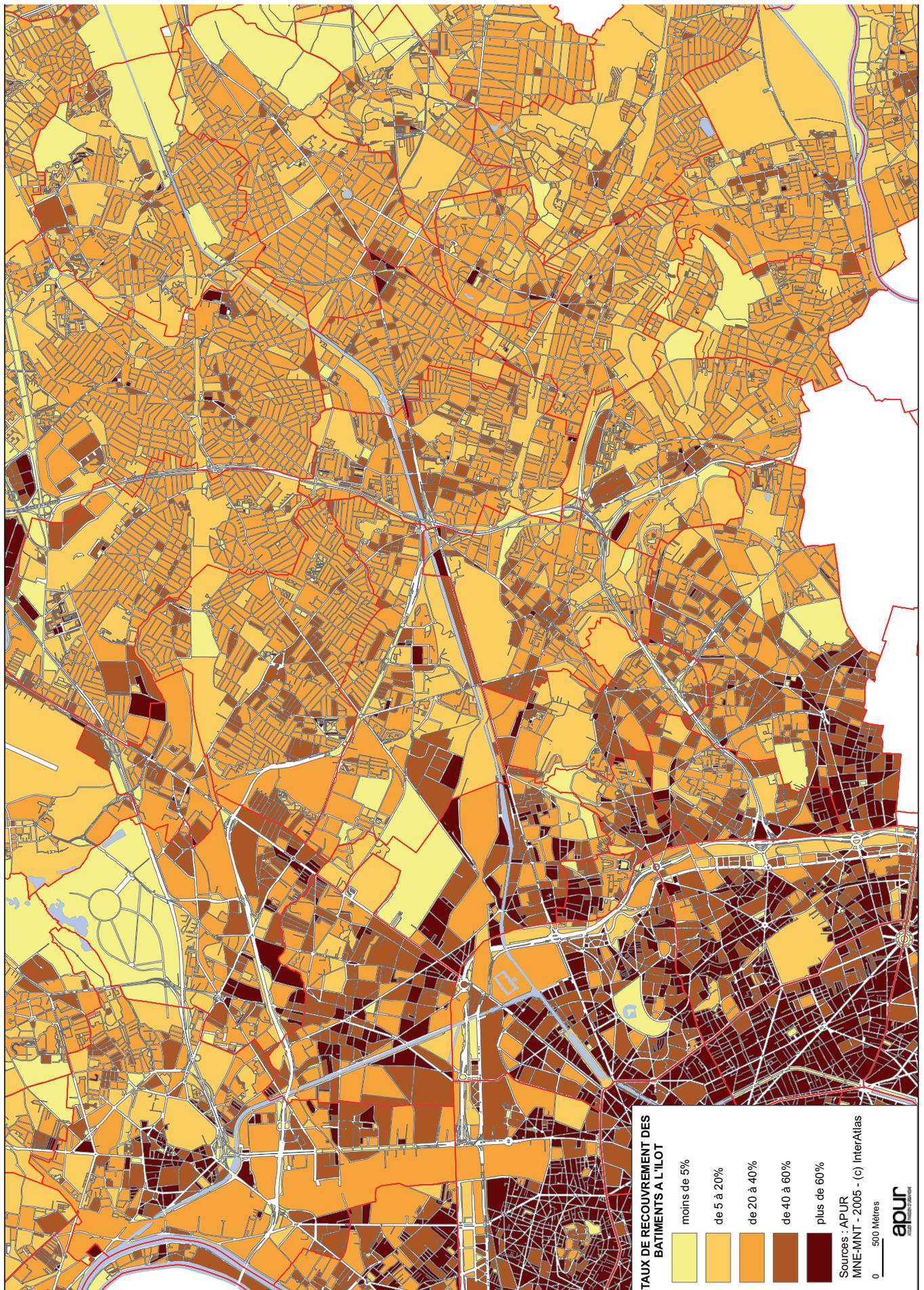












Étude urbaine de l'axe RN3 – Canal de l'Ourcq

Cette étude explore des axes de travail pouvant contribuer à un projet de territoire durable sur l'axe RN3-Canal de l'Ourcq. La restructuration d'un espace majeur, l'échangeur A3/A86, en est un jalon.

En 2008, dans le cadre de son programme partenarial, l'Apur a mené des études sur « les grandes radiales dans et hors Paris » et sur « construire autour du canal de l'Ourcq ». Elles ont permis de consolider les liens avec le Conseil Général de Seine-Saint-Denis et d'enrichir les connaissances sur ce territoire.

Le secteur RN3 - canal de l'Ourcq, de Pantin à Vaujours, figure dans le projet de SDRIF de 2008 et dans les travaux sur le Grand Pari(s) comme un territoire à fort potentiel. Le département de la Seine-Saint-Denis l'a inscrit dans son Agenda 21 comme territoire stratégique. Il souhaite en faire un atout au niveau métropolitain et accompagner son développement.

Dans ce cadre, dès le début de l'année 2009, le Conseil Général de Seine-Saint-Denis et l'Apur ont cherché à cadrer une mission d'assistance pour l'élaboration d'un projet de territoire durable en association étroite avec les communes concernées.

La définition de cette mission d'assistance a nécessité de nombreuses rencontres entre le CG 93 et l'Apur. Elles ont permis de dégager des territoires d'étude et des axes de travail.