

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DEBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Octobre 2010



VILLE DE GENNEVILLIERS

Gennevilliers est une ville de 1 164 hectares, comptant plus de 43 000 habitants et 38 000 emplois.

Ville historiquement industrielle, elle est située au nord des Hauts-de-Seine à 5 km du cœur de Paris, entre le centre d'affaires de La Défense et les aéroports de Roissy et du Bourget.

La ville se divise en trois secteurs : un tiers regroupe les secteurs résidentiels, un tiers correspond au Port de Gennevilliers et un tiers est occupé par les zones d'activités économiques et le Parc des Chanteraines.

Ville jeune, moderne, populaire et dynamique, Gennevilliers est aujourd'hui un pôle économique et de formation important en fort développement. De nombreux projets urbains et économiques sont actuellement en cours, ils feront de Gennevilliers une ville de 50 000 habitants et de 50 000 emplois à l'horizon 2020.

VILLE DE GENNEVILLIERS

177, avenue Gabriel-Péri

92230 Gennevilliers

mathieu.arbes@ville-gennevilliers.fr

Tél. : 01 40 85 62 24

www.ville-gennevilliers.fr

UNE VILLE EN MOUVEMENT A FORT POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT

L'aménagement de la métropole parisienne se doit de répondre aux besoins des 12 millions de franciliens en s'attaquant réellement aux inégalités territoriales et sociales qui fracturent l'Ile-de-France depuis des décennies.

Le développement de transports en commun maillés représente une part importante des dispositifs prioritaires à mettre en place pour permettre un développement équilibré et solidaire de la région parisienne. Il doit tenir compte des réels besoins des populations notamment en terme de logement, d'emploi, de services et d'équipements publics.

Il est donc essentiel que dans des délais rapides soit mise en œuvre la création d'un métro circulaire avec une desserte efficace de tous les territoires, concomitamment à l'amélioration du transport radial (en particulier le dédoublement de la ligne 13 du métro).



Dans cet objectif, le Nord Ouest parisien, dont fait partie Gennevilliers, doit pouvoir contribuer pleinement aux perspectives de développement de la métropole francilienne.

La ville de Gennevilliers est en cela favorable à la création de deux stations sur le tracé de la future ligne de métro circulaire. L'une sera située aux Agnettes, secteur d'habitat, en interconnexion avec la ligne 13 du Métro, l'autre aux Grésillons, secteur économique, en interconnexion avec le RER C, ces deux pôles étant à fort potentiel de développement urbain.

Un métro circulaire pour une métropole plus solidaire

Un métro circulaire à créer d'urgence

La création d'un réseau ferré circulaire, reliant directement les communes franciliennes situées autour de Paris, est une exigence ancienne et constante des usagers et des élus locaux.

Les lignes de transport ferré actuel conçues en radiale vers le centre de Paris ne répondent pas aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue des franciliens. Les usagers doivent pouvoir se déplacer rapidement sans être obligés de passer par Paris.

Le développement du territoire francilien conduira inévitablement à une augmentation du trafic des voyageurs que ne pourra supporter le réseau existant déjà saturé sur de nombreuses lignes de métro, RER et transiliens.

Il est donc urgent que le métro circulaire soit réalisé à court terme. Sa mise en circulation avant 2020 doit être une priorité pour l'ensemble des pouvoirs publics locaux et nationaux, avec des investissements de l'Etat à la hauteur des besoins d'amélioration et de modernisation des réseaux de transports publics, depuis trop longtemps abandonnés.

Un métro circulaire pour un développement urbain équilibré

La création d'un réseau de transport circulaire doit être un moyen de réduire réellement les inégalités territoriales et sociales qui fracturent l'Ile-de-France depuis des décennies. L'aménagement de l'espace francilien a favorisé l'émergence de quelques pôles de développement au détriment de l'essor des territoires environnants, éloignant de plus en plus les salariés de leur lieu de travail, générant zones de richesse et lieux de pauvreté, faisant des inégalités et de l'exclusion une réalité pour des millions de franciliens.

La création du métro circulaire doit au contraire permettre de desservir et de désenclaver l'ensemble des territoires pour permettre un développement équilibré, solidaire et complémentaire de la région Ile-de-France.

Un tel projet doit s'inscrire dans une ambition plus vaste de construction d'une métropole capable de répondre, dans une démarche collective, aux inégalités, ségrégations, relégations et exclusions qui frappent les populations, par la construction de logements sociaux, le développement des services publics et d'équipements de proximité, le développement de l'emploi, le développement durable, la solidarité territoriale.

Un métro circulaire au service des besoins croissants des franciliens

Une étude conduite par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France (IAURIF) montre que les déplacements domicile-travail en transport en commun sont 20 fois plus importants que ceux occasionnés par des déplacements professionnels entre entreprises (moins de 3% des flux).

La création d'un métro circulaire est une avancée pour le développement des transports en commun en Ile-de-France au regard notamment des enjeux environnementaux. Développer les transports en commun est une nécessité sociale, économique et écologique.

Le développement des transports collectifs doit prioritairement répondre aux besoins des franciliens et améliorer leur qualité de vie. Les trajets de banlieue à banlieue sont aujourd'hui très longs. Près de 45 minutes en transports en communs (en bus ou en métro dont la ligne 13 saturée) sont nécessaires pour se rendre de Gennevilliers à Nanterre, distantes de 10 km, contre 15

minutes en moyenne en véhicule particulier. Le nouveau métro doit permettre de réduire ces temps de transports pour que les usagers puissent se déplacer plus rapidement et dans de bonnes conditions vers leur lieu de travail et d'études, vers les équipements de loisirs, de services et de transports (gares TGV, aéroports) qu'ils fréquentent.

Il est ainsi primordial que le futur métro circulaire soit connecté le plus possible au réseau de transport existant et que les nouvelles stations permettent de désenclaver un grand nombre de territoires aujourd'hui uniquement desservis par des lignes de bus.

La modernisation du réseau existant doit se poursuivre

La création d'une rocade circulaire ne doit pas se faire au détriment de l'entretien et de la rénovation du réseau de transports en commun existant. Les investissements, notamment de l'Etat, doivent être accrus pour moderniser les infrastructures et le matériel des lignes actuelles. De même, les créations et les prolongements de lignes, les rénovations des stations doivent être réalisés pour assurer un vrai confort aux usagers notamment sur la ligne 13 avec son prolongement jusqu'au Port de Gennevilliers.

Les transports collectifs doivent être accessibles à tous les publics, notamment aux personnes à mobilité réduite. Une politique tarifaire unique permettant l'accès de tous, sans exclusion, devra être mise en place. Cette nécessité passe par le maintien d'un service public des transports en Ile-de-France.



La ligne 13 est aujourd'hui saturée à 120 %, chaque jour près de 600 000 personnes l'empruntent dans des conditions de transports intolérables avec un entassement de plus de 4 personnes au m².

Gennevilliers, une ville populaire en mouvement

Gennevilliers souhaite contribuer pleinement aux perspectives de développement de la métropole parisienne. La ville de Gennevilliers est en cela particulièrement favorable au développement du tracé dit "proche" de transport circulaire en interconnexion avec le RER C à la station Grésillons et avec la ligne 13 du Métro à la station des Agnettes.

Un futur réseau de transport de qualité pour la boucle nord des Hauts-de-Seine

Le développement urbain et économique actuel et à venir de la boucle nord des Hauts-de-Seine nécessite la création d'un réseau de transports performant pour ses habitants et les salariés venant travailler sur ce territoire.

Le prolongement de la ligne 13 en juin 2008 et la prochaine mise en service de la ligne de tramway T1 en 2012 désenclavent progressivement le territoire de la Boucle des Hauts-de-Seine. La création d'un métro circulaire, reliant les villes de banlieue sans passer par Paris, complétera efficacement cette offre de transports.

La boucle des Hauts-de-Seine se développe, de nombreux projets d'aménagements urbains sont réalisés ou en projets avancés. Face à l'augmentation du nombre d'usagers induite par une politique de densification de l'habitat et de développement de l'emploi en zone dense, la municipalité de Gennevilliers est favorable à la réalisation de deux stations sur son territoire.

Les stations Grésillons et Les Agnettes permettront à la boucle Nord des Hauts-de-Seine de disposer d'un réseau de transport de proximité de qualité et très maillé au réseau existant en cohérence avec son développement actuel et futur.

Les déplacements en Métro, RER, tramway T1 et bus seront facilités. Les habitants et les salariés de la boucle Nord rejoindront beaucoup plus rapidement le centre des Hauts-de-Seine, l'Ouest de la Seine-Saint-Denis et le sud du Val d'Oise.

58% des actifs gennevois utilisent les transports en commun pour se rendre à leur travail principalement vers Paris et les communes avoisinantes. 62% des actifs travaillant à Gennevilliers et n'y résidant pas effectuent leur déplacement en voiture.

Deux stations, pour un territoire en développement

Station Grésillons

La station en interconnexion avec la ligne C du RER sera située en pleine zone d'activité économique de la commune de Gennevilliers et jouxtera 4 zones de développement, tertiaires et mixtes, comptabilisant près de 570 000 m² et répondant aux enjeux de développement durable.

Dans la zone d'influence directe de cette gare, les villes d'Asnières et de Villeneuve la Garenne développent également deux zones d'aménagement importantes à vocation mixte d'habitat, d'équipement et de tertiaire.

Station Les Agnettes

La station en interconnexion avec la ligne 13 du métro desservira les secteurs résidentiels denses des villes d'Asnières et Gennevilliers.

Elle desservira un territoire en pleine expansion et densification avec la construction à venir de 1700 logements en centralité de ville et le développement de commerces, 1700 logements dans le futur éco-quartier, l'installation de nouvelles entreprises en plein secteur résidentiel du sud au nord de la commune favorisant l'emploi.



*Une ville en développement :
logements et immeubles
d'activités en construction*

La poursuite nécessaire de l'amélioration des transports

La création du métro circulaire ne doit pas se faire au détriment des projets de modernisation du réseau existant.

> La ville de Gennevilliers réaffirme sa volonté que soient réalisés, dans les plus brefs délais, le dédoublement de la ligne 13 du métro et son prolongement jusqu'au Port de Gennevilliers afin que soit optimisés les moyens de transports en commun et leur maillage, dans le souci de répondre aux attentes des usagers.



Gare RER C des Grésillons

Le dédoublement, c'est-à-dire la création d'une ligne indépendante - la ligne 15 - de la station Saint-Lazare jusqu'à Port de Gennevilliers, est la seule solution efficace pour désaturer la ligne 13 et éviter aux usagers de voyager dans des conditions inacceptables. La ligne 14 prolongée en 2017 jusqu'à la station Mairie de Saint-Ouen, voire jusqu'à

l'aéroport de Roissy, n'absorbera qu'une faible partie du trafic de la ligne 13 et sera rapidement saturée à son tour. Les études pour dédoubler la ligne 13 doivent se poursuivre.

Le prolongement de la ligne 13 jusqu'au Port de Gennevilliers permettra aux salariés des nombreuses entreprises situées dans cette zone d'activité en fort développement de se déplacer beaucoup plus facilement en transports en communs. Aujourd'hui les entreprises du Port emploient 8 000 personnes, elles en emploieront 19 000 à moyen terme.

> La ville de Gennevilliers réitère sa demande de création d'une ligne de bus transversale entre la station RER Grésillons et la station Les Agnettes desservant le centre ville et le futur écoquartier.

GENNEVILLIERS DEMANDE :

- > Le prolongement du Tramway T1 jusqu'à Nanterre ;
- > Le dédoublement et le prolongement jusqu'au Port de la ligne 13 ;
- > La création d'une troisième gare de RER C sur son territoire ;
- > L'amélioration du réseau de bus : itinéraires pour répondre aux territoires non desservis et fréquences pour optimiser l'usage des transports collectifs.

Synthèse

La ville de Gennevilliers est très favorable à la création d'un métro circulaire, demandée de longue date, reliant les villes de banlieue pour répondre aux besoins réels et immédiats des usagers.

Le futur métro circulaire, accessible à tous grâce à une politique tarifaire sans exclusion, devra desservir et désenclaver l'ensemble des territoires pour permettre un développement équilibré, solidaire et complémentaire de la région Ile-de-France.

Ce projet devra être réalisé dans les plus brefs délais et sera concomitant à la rénovation et au développement du

réseau de transports en commun existant pour assurer un vrai confort aux usagers.

Les investissements, notamment de l'Etat, doivent être accrus pour moderniser les infrastructures, le matériel des lignes actuelles, dédoubler la ligne 13 du métro et la prolonger jusqu'au Port de Gennevilliers.

Dans la boucle des Hauts-de-Seine, territoire en plein développement, la ville de Gennevilliers est favorable à la réalisation de deux stations : Les Agnettes, en interconnexion avec la ligne 13 du métro et Les Grésillons en interconnexion avec la ligne du RER C. Ces nouvelles stations permettront d'optimiser le maillage du réseau des transports en commun avec tous les territoires Nord des Hauts-de-Seine, le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis.