

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

LE NOUVEAU CENTRE À ASNIÈRES-SUR-SEINE

le nouveau centre

À Asnières-sur-Seine, le Nouveau Centre affirme sa singularité, sa liberté et son autonomie.

Pour répondre aux attentes des Asniérois, nous proposons une vision d'avenir et nous engageons un dialogue permanent afin de contribuer à améliorer la qualité de vie de nos concitoyens dans la ville.

Notre réflexion s'inscrit dans le cadre de la boucle nord des Hauts-de-Seine et du Grand Paris. Il s'agit pour nous de construire l'avenir en prenant en compte la réalité de villes denses et imbriquées qui partagent atouts et faiblesses et conservent une diversité culturelle et sociale.

LE NOUVEAU CENTRE

www.nouveaucentre-asnieres.fr
nc92asnieres@gmail.com

ASNIÈRES-SUR-SEINE

Au cœur de l'unité de vie logée dans le méandre de la Seine, formant le territoire de « la boucle nord » des Hauts-de-Seine.

Le plan de développement ambitieux de la Défense, la requalification des friches industrielles de la boucle nord des Hauts-de-Seine en quartiers de logements et de bureaux, la mutation du Port de Gennevilliers second port fluvial européen, obligent à repenser l'aménagement du territoire dans le nord du département.

La proximité de l'aéroport de Roissy renforce le flux de déplacement quotidien entre le nord de la région et le pôle de La Défense. Les liaisons ferrées existantes entre Roissy et La Défense passent par les gares du cœur de Paris qui sont déjà saturées (Gare du Nord, Châtelet, Saint-Lazare). Le projet EOLE est une solution partielle à la dé-saturation de la ligne A qui répond aux désagréments des usagers des transports en commun.

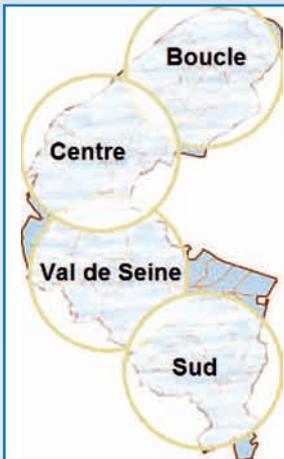
Les déplacements dans les Hauts-de-Seine sont aujourd'hui dominés par les modes de transports routiers, en particulier sur l'axe Nord-Sud. La réalisation d'une nouvelle ligne de métro entre Roissy et La Défense en passant par Saint-Denis permettra de reporter une grande partie de la circulation automobile vers les transports en commun.

Cette nouvelle ligne en correspondance avec la ligne L du Transilien à Bécon-les-Bruyères, avec la ligne 13 du métro aux Agnettes et avec la ligne C du RER à la gare des Grésillons doit être intégrée dans les projets d'aménagement locaux pour donner un nouvel équilibre à notre territoire.

Un territoire original : la boucle nord des Hauts-de-Seine

Une géographie, une histoire, une composition urbaine, des habitants...
et une place dans le Grand Paris !

Dans notre département des Hauts-de-Seine, on distingue intuitivement quatre territoires : la Boucle, le Centre, le Val de Seine et le Sud.



La communauté des villes établies dans le méandre de la Seine au nord du département est un continuum urbain, limité par la Seine à l'Ouest, au Nord et à l'Est. Née autour des gares avec l'avènement des lignes de chemin de fer, l'urbanisation du territoire a été confortée par l'essor industriel transformant les villages en villes, puis complétée par l'édification des grands ensembles au nord et à l'ouest. Aujourd'hui, ce territoire se caractérise par une densité de population particulièrement importante dans son cœur urbain. Les rives de Seine, sauf à Courbevoie et à Asnières gardent un caractère économique et industriel, notamment autour du Port de Gennevilliers. Au sud, le quartier d'affaire de La Défense marque une rupture, par la hauteur des constructions, mais plus sûrement encore par la rareté de l'habitation. L'unité urbaine et bassin de population comprend les villes de Villeneuve-la-Garenne, Gennevilliers, Colombes, Bois-Colombes, La Garenne-Colombes, Courbevoie et Asnières-sur-Seine.

Le sujet de l'intercommunalité de la boucle nord des Hauts-de-Seine est une question de cadre de vie et de vivre ensemble dans un contexte urbain où les limites des villes ressemblent plutôt à des limites d'arrondissements parisiens. Il y a une nécessité « naturelle » de l'intercommunalité.

À l'heure du Grand Paris, une vision multipolaire de l'organisation du cœur de l'Île-de-France se dégage.

L'objectif d'une organisation institutionnelle par la réalisation d'intercommunalités de plusieurs centaines de milliers d'habitants est de conforter la réalité des bassins de vie de proximité et de « créer du local dans la métropole ».

Afin de conduire une politique d'aménagement ordonnée, solidaire et durable, les villes de l'unité urbaine de la Boucle Nord, à défaut de s'être déjà associées en communauté d'agglomération, doivent s'entendre sur un schéma de cohérence territoriale prenant en compte le projet de rocade dont **les trois gares, Bécon, Les Agnettes et Les Grésillons, correspondent à un renouveau urbain engagé dans les villes desservies.**

Une carte schématisant la structure territoriale de la boucle nord des Hauts-de-Seine. Elle montre les limites des villes et les axes de transport, avec une zone centrale en bleu foncé et des zones périphériques en bleu clair.



Densité de population dans le bassin de vie de la boucle nord des Hauts-de-Seine.

La Seine au cœur de la métropole de demain

Un pôle de développement économique du Grand Paris

Premier port fluvial français, le Port de Gennevilliers est un territoire essentiel pour le développement durable de la région parisienne, en utilisant plus et mieux le transport sur la Seine.

L'essence du Port de Gennevilliers est d'alimenter la ville, la métropole, la région parisienne. Il s'y produit une grande partie du métabolisme du Grand Paris : entrées de marchandises, notamment en conteneurs, réemploi des produits en fin de vie (tri sélectif, biomasse). Les activités de logistique et de recyclage (logistique inverse) sont liées. Pour répondre aux objectifs du Grenelle de l'environnement, le territoire du Port de Gennevilliers s'inscrit dans un projet de développement autour de trois axes :

- 1- l'**éco-mobilité** : développement des moyens de transports par voie fluviale ;
- 2 - la **production d'énergies alternatives renouvelables** : création de chaufferie biomasse... ;
- 3 - l'**éco-industrie** : développement d'éco-activités liées au transport des pondéreux via la Seine, notamment des matériaux de construction, et création de filières de récupération des déchets.

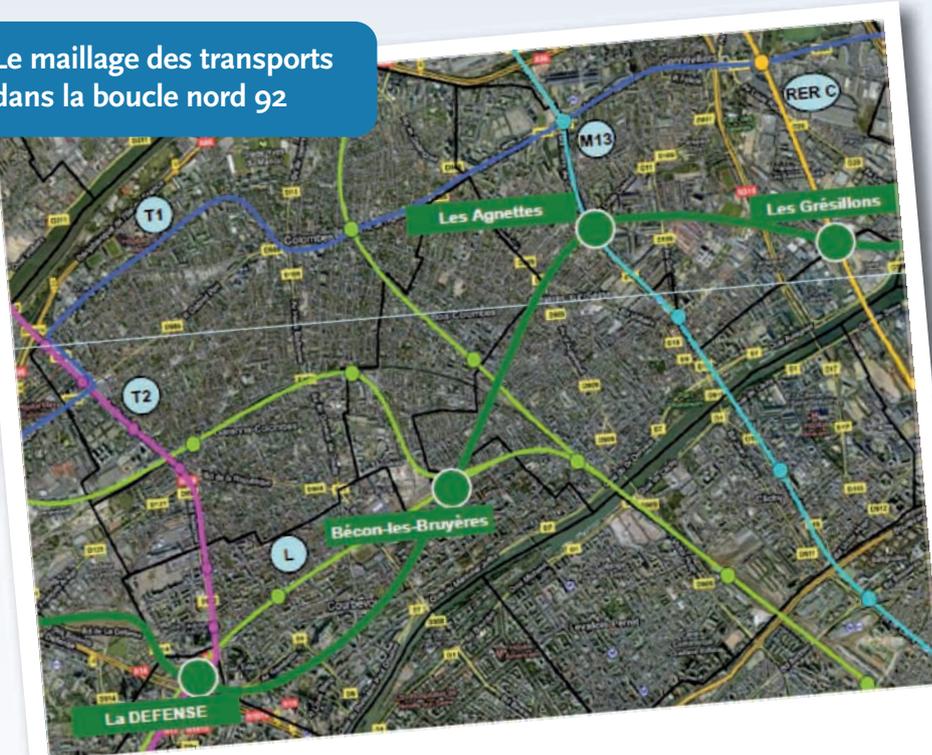
La mutation en cours des terrains industriels aux alentours du port constitue un potentiel de développement et l'espace libéré peut et doit accueillir ces nouvelles activités.

À l'extrémité nord de la Boucle, le port ouvre sur un territoire de développement économique du Grand Paris de premier ordre, qui mérite d'être identifié comme tel.

La spécificité économique de ce territoire doit être préservée au risque d'être reportée en périphérie de l'agglomération, ce qui entraînerait une augmentation des trafics routiers de marchandises et une consommation accrue d'espaces naturels. La desserte du port par le réseau de transport public est nécessaire, mais elle ne doit pas se faire au prix d'une reconversion vers davantage de densité et de mixité pouvant conduire à une éviction des fonctions actuelles. C'est pourquoi il n'est pas souhaitable que la rocade passe par la zone portuaire de Gennevilliers. Par contre le **prolongement de la ligne 13 jusqu'au port**, son terminus naturel, doit permettre aux salariés des nombreuses entreprises situées dans cette zone d'activité de se déplacer beaucoup plus facilement en transports en commun.

Enfin, le prolongement jusqu'à Nanterre de la ligne de tramway T1 qui traverse les zones d'activités de Gennevilliers et de Villeneuve, son interconnexion avec la ligne T2 à Colombes, complétera le maillage « en rocade » des transports publics ferroviaires et le désenclavement de la Boucle Nord.

Le maillage des transports dans la boucle nord 92



Un Plan de déplacement urbain à l'échelle de la Boucle

La mise en place d'un Plan de déplacement urbain dans la Boucle Nord répond à un triple objectif social, économique et environnemental.

La gare de Bécon-les-Bruyères sur la ligne L du Transilien, petite, ancienne, non accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR), n'est plus adaptée au trafic actuel, encore moins au regard des développements envisagés. Le projet de modernisation ne prend pas en compte la future station de la rocade dont l'ambition urbaine et intermodale reléguera la gare actuelle, même modernisée. Les études et la réalisation d'une gare nouvelle sont une priorité pour les habitants des trois villes circonvoisines.

L'urbanisme très dense et les rues étroites aux abords de la gare de Bois-Colombes ne sont pas adaptés à la circulation des bus. À cet endroit, la ligne 178 qui relie La Défense, Bécon-les-Bruyères et les Agnettes est fortement ralentie, ce qui démontre l'intérêt d'une station de la rocade à Bois-Colombes en correspondance avec la ligne J du Transilien, l'infrastructure projetée passant en sous-sol quasiment au droit de la gare. Les distances inter-gares dans cette zone seraient équivalentes à celles entre les gares de Paris intramuros pour une densité de population équivalente.

En complément du maillage ferroviaire, l'attention doit se porter autour des gares pour favoriser l'usage des transports collectifs :

- faciliter l'accès des piétons aux gares et y prévoir des parkings sécurisés et assez nombreux pour les deux-roues,
- classer la Gare SNCF d'Asnières-sur-Seine en zone 2,
- renforcer la sécurité dans les gares et dans les rames,
- intégrer les arrêts de bus dans les nouvelles gares.

Avec la prolongation du tramway T1 et la réalisation de la rocade, le réseau de bus devra être profondément redessiné dans la Boucle Nord, au profit de boucles secondaires de rabattement sur les gares. Dans cet espace urbain où les villes sont imbriquées, le réseau de bus secondaire, comme le réseau de circulation douce, doit être imaginé en cohérence avec un schéma territorial dépassant les intérêts municipaux, dans le cadre d'un plan de déplacement à l'échelle de la Boucle.

Synthèse

Le Nouveau Centre à Asnières :

- soutient le projet de rocade dans la Boucle Nord des Hauts-de-Seine et les trois gares de Bécon-les-Bruyères, des Agnettes et des Grésillons ;
- défend le prolongement de la ligne M13 du métro jusqu'au Port de Gennevilliers ;
- demande que le prolongement de la ligne T1 du tramway jusqu'à Nanterre et son interconnexion avec la ligne T2 à Colombes soient réalisés le plus rapidement possible ;
- souhaite que soient menées sans délai les études pour la reconstruction à Bécon-les-Bruyères, d'une gare nouvelle en remplacement de la gare actuelle, inadaptée au trafic et inaccessible aux PMR, qui prendra en compte la future station de la rocade ;
- propose la réalisation d'une station supplémentaire à Bois-Colombes, en correspondance avec la ligne J du Transilien.

Le Nouveau Centre à Asnières-sur-Seine exhorte à la naissance d'une communauté d'agglomération fondée sur la réalité de l'unité urbaine et du bassin de vie de la population de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.