

Groupe "Démocrates ! changeons Asnières"  
Conseillers municipaux d'Asnières  
[www.asnieres-democrate.fr](http://www.asnieres-democrate.fr)  
asnieres-democrate@gmail.fr

## **Des liaisons de qualité d'ASNIERES vers Paris, La Défense, Roissy**

L'avenir de la ville d'Asnières est étroitement lié au projet d'aménagement du Grand Paris qui devrait lui permettre de se développer comme partie intégrante d'une des grandes métropoles mondiales.

Les transports constituent un axe important de ce projet. Il convient donc de faire aujourd'hui les choix judicieux qui vont conditionner la vie quotidienne de nos concitoyens pour des dizaines d'années.

### ***La ville d'Asnières***

- Avec près de 83.000 habitants et une densité de plus de 17.000 habitants au km<sup>2</sup>, Asnières est la quatrième ville des Hauts-de-Seine.
- Avec plus du quart de ses habitants âgés de moins de 20 ans, Asnières est une ville dont la population rajeunit et se renouvelle régulièrement.
- Avec seulement 18% d'actifs travaillant sur place, Asnières a une dominante essentiellement résidentielle.
- Avec des familles aisées travaillant pour la plupart en dehors de la ville et des foyers modestes souvent touchés par le chômage, Asnières a une population aux besoins très divers en matière de déplacement.
- Avec Paris à 2 km, La Défense à 6 km et l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle à 28 km (dont 17 d'autoroute), Asnières est à proximité de pôles économiques très importants.

### ***La situation actuelle en matière de transports***

- La ville est traversée par 2 lignes SNCF, la ligne C du RER et la ligne 13 du métro desservant 7 points d'accès différents dont 6 en limite de territoire, partagés avec les communes de Courbevoie et Bois-Colombes, pour ce qui concerne les gares SNCF, et avec la commune de Gennevilliers, pour ce qui concerne les stations RATP.
- L'utilisation des différents moyens de transport se répartit comme suit: métro 50%, train 45%, RER 5%
- La ligne 13 du métro est saturée vers Paris dès la station Gabriel Péri.
- La ligne L de la SNCF n'est pas suffisamment exploitée. La gare de Bécon-les-Bruyères est ancienne et peu fonctionnelle ; sa réhabilitation et sa mise aux normes en matière d'accessibilité sont indispensables et ne peuvent attendre.
- Il n'y a que peu de trains directs Asnières ↔ La Défense et seulement aux heures de pointe.
- La ligne J (Paris ↔ Ermont) est très chargée aux heures de pointe.
- La ligne C du RER est très peu utilisée par les Asniérois, car peu pratique pour rejoindre le centre de Paris. De nombreux voyageurs la quittent à la Porte de Clichy pour la ligne 13, contribuant ainsi à la saturation de cette dernière.
- Près de 20.000 Asniérois utilisent quotidiennement leur voiture pour aller travailler. Aux heures de pointe, la circulation est difficile voire bloquée, le matin, dans le sens radial vers Paris comme dans le sens transversal vers la Défense et le soir inversement.

## ***Les objectifs à atteindre par la création d'un nouveau réseau de transport***

Tout en tenant compte de l'augmentation prévisible d'usagers due à l'évolution des quartiers et à l'aménagement de nouvelles zones d'habitat au cours des 50 prochaines années, il est impératif de

- Fluidifier les transports en commun existants
- Proposer une alternative de transports en commun efficace aux 20.000 Asniérois, actuellement utilisateurs de leur voiture pour aller travailler.
- Privilégier les zones à potentiel de développement économique significatif où du foncier reste disponible, au sud-est en bord de Seine et au nord à proximité de la station Les Courtilles.
- Favoriser les liaisons vers les pôles économiques régionaux : La Défense, Plaine Saint-Denis, Aéroport Roissy - Charles de Gaulle.
- Mettre en lien des quartiers à dominante résidentielle avec les pôles d'activité.
- Respecter et utiliser au mieux les possibilités de connexion avec les lignes existantes.

## ***Des propositions***

I- Compte tenu de l'**opportunité de développement supplémentaire** que pourra représenter l'arrivée d'un nouveau moyen de transport **aux points d'accès existants** déjà sur le territoire d'Asnières, il va de soi que ceux-ci **doivent être les points de connexion avec le futur réseau circulaire quel qu'il soit.**

- **Concernant la ligne RER C**, la station Grésillons représente un atout majeur dans la poursuite de l'aménagement des quartiers de Seine tant au niveau de l'apport de population nouvelle qu'il engendre qu'au niveau du développement économique de ce secteur en mutation. (C'est un point de connexion tout aussi important pour Gennevilliers)
- **Concernant la ligne 13 du métro**, trois stations de correspondance sont possibles. Sur le plan du développement économique et compte tenu de la restructuration actuelle des Hauts d'Asnières, la station des Courtilles semble s'imposer comme la mieux située pour desservir ces nouveaux quartiers. (Sa situation bénéficie également aux communes de Gennevilliers et de Colombes).
- **Concernant les lignes SNCF**, trois gares peuvent servir de correspondance avec un réseau circulaire mais seule la gare d'Asnières, fréquentée par un maximum d'habitants, permet une correspondance avec les deux lignes de train, J et L, la traversant. De plus, toutes les lignes de train allant à Saint Lazare passant par cette gare, elle pourrait devenir une vaste plate forme de correspondance avec de multiples destinations.

II- La mise en œuvre d'un **service de transport en rocade** est aussi **de nature à décharger les lignes radiales vers Paris**, empruntées par beaucoup d'usagers ne pouvant se déplacer directement d'une banlieue à une autre.

Une étude précise et fine des déplacements les plus fréquents s'impose, pour arrêter définitivement le trajet exact de réseau circulaire le mieux adapté et le plus utile.

III- **En attendant la mise en service de cet indispensable réseau circulaire quel qu'il soit**, l'arrivée prévue de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises sur Asnières ainsi que sur les communes voisines va encore accroître la saturation des moyens de transport existants.

- Il convient donc d'envisager des **moyens d'urgence pour maîtriser au mieux la situation actuelle** et éviter tout particulièrement la "thrombose" de la ligne 13. Le seul moyen de décharger cette ligne à court terme serait de créer une ligne de bus à passage fréquent et circulant en couloir réservé entre Les Courtilles et Paris...
- **A moyen terme**, si le prolongement prévu de la ligne 14 est logique, il ne résoudra pas radicalement la saturation de la ligne 13 entre Gabriel Péri et La Porte de Clichy.

Un plan doit donc être mis en œuvre afin de supprimer le fonctionnement "en fourche" de cette ligne, en créant une branche spécifique entre Les Courtilles et La Fourche voire même la Porte de Clichy quand la ligne 14 aura été prolongée.

## ***En conclusion,***

**La ville d'Asnières** située entre ces trois pôles économiques majeurs que sont Paris, La Défense et l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle , est en elle-même un **nœud essentiel de communication incontournable dans l'élaboration d'un réseau de transport circulaire quel qu'il soit.**

Tout point de son territoire se trouvant à moins d'un kilomètre d'un des sept accès à un réseau de transport existant, la Ville peut sembler bien desservie. Il s'avère, en fait, que les lignes radiales qui la traversent, sont saturées et que les liaisons transversales manquent cruellement! **Ainsi elle s'inscrit inévitablement dans le circuit de banlieue à banlieue proposé par les 2 projets de réseau circulaire.**

Le **développement urbain et économique en cours sur l'ensemble de son territoire**, justifie que la Ville soit **accessible en plusieurs points** comme le préconisent l'un et l'autre des 2 projets de réseau de métro automatique. D'autant plus que du fait de sa topographie, l'implantation de six de ces points d'accès aux transports actuels, les rend tout autant opérationnels pour les communes limitrophes, même en dehors de tout lien d'intercommunalité structurel.

De plus, **la gare d'Asnières**, située sur le trajet de tous les trains se dirigeant vers Saint Lazare, est une **véritable opportunité de connexion entre réseaux existant et futur**. Elle pourrait se transformer en une **vaste plate forme de correspondance** avec de multiples destinations, enrichissant ainsi l'atout incontestable que représente déjà l'implantation d'un tel moyen de transport au sein d'une ville.

Au vu de l'ensemble de ces considérations qui soulignent le **potentiel** que représentent **l'un et l'autre de ces projets de métro automatique pour la ville d'Asnières**, il ne reste plus qu'à souhaiter que l'accord qui se dessine peu à peu entre leurs deux "promoteurs" se confirme et aboutisse à la fusion intelligente et harmonieuse de ces deux versions d'équipement innovant et si important, au service de la qualité de vie de nos concitoyens.

12 janvier 2011