

CONTRAT DE  
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

# BOUCLE NORD DES HAUTS-DE-SEINE

Signé le 10 février 2014





# Sommaire

## **TITRE 1**

<b>PROJET STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE.....</b>	<b>5</b>
1.1. Le périmètre du CDT .....	6
1.2. Les enjeux partagés du développement de la Boucle Nord .....	8
1.3. Les ambitions métropolitaines du projet stratégique de développement durable.....	11
1.4. Un projet au coeur de la transition écologique et énergétique .....	16

## **TITRE 2**

<b>OBJECTIFS ET PRIORITÉS POURSUIVIS .....</b>	<b>21</b>
2.1. Un développement urbain maîtrisé et valorisant les espaces naturels .....	22
2.2. Logements : une programmation diversifiée qui nécessite de nouveaux équipements .....	29
2.3. Développement économique : une attractivité renforcée .....	33
2.4. Emploi & formation : l'émergence d'un bassin de vie .....	35
2.5. Mobilités : un territoire connecté aux différentes échelles .....	38

## **TITRE 3**

<b>PROGRAMME DES ACTIONS, OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT ET PROJETS D'INFRASTRUCTURES .....</b>	<b>43</b>
Préambule au plan d'actions .....	46
3.1. Développement urbain.....	51
3.2. Développement économique, emploi et formation .....	171
3.3. Mobilités.....	189

## **TITRE 4**

<b>CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI, D'ÉVALUATION ET DE MODIFICATION DU CONTRAT.....</b>	<b>211</b>
4.1. Pilotage du CDT .....	212
4.2. Modalités de suivi .....	212
4.3. Démarche d'association et de concertation.....	212
4.4. Conditions de modification du contrat.....	213

## **ANNEXES .....** **215** |

5.1. Démarche d'élaboration du CDT .....	216
5.2. Diagnostic habitat.....	219





## **TITRE 1**

# **PROJET STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

## 1.1. Le périmètre du CDT

**Le Grand Paris**, selon la loi du 3 juin 2010, est « un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France (...), et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. [...] Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat. Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial, définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.»

Dans ce cadre, les Contrats de développement territorial sont destinés à élaborer et mettre en œuvre, dans une démarche partenariale et contractuelle, les projets de développement sur les territoires stratégiques du Grand Paris.

L'article 31 de la loi relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, a modifié la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, de façon à **permettre à la région et aux départements d'être signataires des contrats, à leur demande.**

Le périmètre du présent projet de Contrat de développement territorial de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine comprend ainsi quatre communes : **Asnières-sur-Seine** (92004), **Bois-Colombes** (92009), **Colombes** (92025) et **Gennevilliers** (92036).

Réunies par la Seine et partageant une histoire urbaine et sociale liée à l'industrie, ces villes s'engagent dans un projet fédérateur, qui traduit la prise de conscience des potentialités globales du territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine à l'échelle de la métropole capitale, ainsi que sa volonté d'être un acteur à part entière.



Figure 1 : Le périmètre du CDT de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine dans le Grand Paris

Fort d'une attractivité incontestable envers les jeunes ménages pour lesquels les prix immobiliers de Paris intra muros ou des communes voisines deviennent

dissuasifs, mais aussi d'une attractivité envers les PME/ PMI peu à peu rejetées loin du centre de l'agglomération, ce territoire doit trouver les leviers nécessaires à son épanouissement et son développement en un bassin de vie à part entière. Cela signifie développer un territoire diversifié, vivant, productif, proche de ceux qui y vivent déjà, leur donnant la possibilité de parcours résidentiels et professionnels variés et en même temps renforcer l'attractivité du territoire pour de nouvelles entreprises et de nouveaux habitants.

Sur les quatre communes de la Boucle Nord, trois d'entre elles bénéficieront directement à horizon 2027 de quatre gares du Métro du Grand Paris Express (Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes, les Agnettes et les Grésillons), véritable opportunité de valoriser et dynamiser le territoire de la Boucle Nord.

La réalisation d'un tracé complémentaire par le STIF est en outre envisagée à plus long terme, entre la station des Agnettes et celle de la Préfecture de Nanterre, desservant les gares de Colombes centre et de la Garenne-Colombes en limite communale.

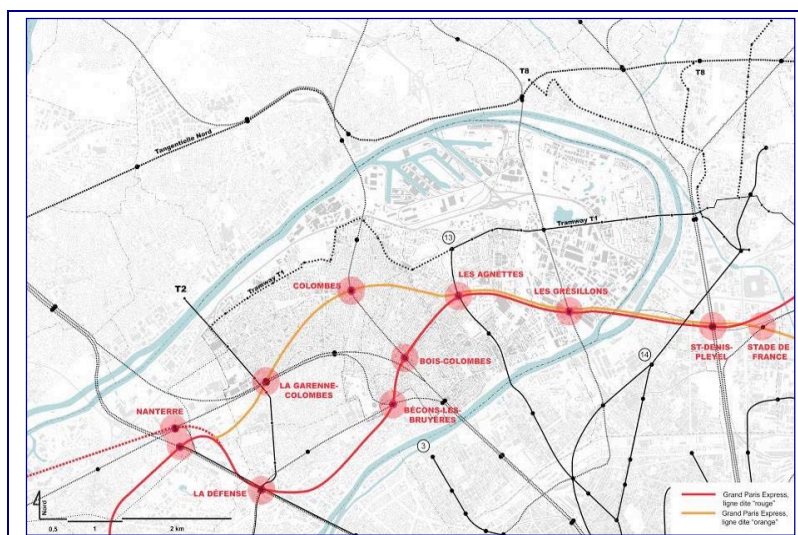


Figure 2 : Le métro du Grand Paris Express et la Boucle Nord

Face à cette modification de l'offre territoriale, le CDT vise à créer un cadre de cohérence pour le développement de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, territoire dense et dynamique qui regroupe **236 000 habitants et 97 000 emplois**.

## 1.2. Les enjeux partagés du développement de la Boucle Nord

### METTRE EN VALEUR LA DIVERSITE

Les quatre communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine se caractérisent par des populations aux profils variés, un tissu économique hétérogène, une organisation urbaine différenciée. Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes se sont urbanisées avec l'arrivée du chemin de fer au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, voies ferrées qui créent une lecture complexe de l'organisation viaire. Cette partie ouest de la Boucle est marquée par une prédominance du tissu pavillonnaire. Gennevilliers s'est développée plus tardivement, avec la réalisation au début du XX<sup>ème</sup> siècle de la ligne de chemin de fer Paris Nord – Ermont qui permettra surtout le trafic de marchandises et sera ainsi un déclencheur du développement industriel.

L'unité est d'abord géographique, les communes partageant cette situation singulière au sein d'une boucle de la Seine, vecteur fort de développement de la partie dense de l'Île-de-France. En lien avec le fleuve, l'histoire industrielle du site a par ailleurs marqué durablement l'identité des communes, continue de s'inscrire dans le tissu économique, l'industrie et ses fonctions dérivées représentant près de 20% des emplois et favorise son développement.

La mutation industrielle du territoire et l'attractivité des communes, a induit un double changement visible à l'échelle de la Boucle Nord : l'évolution des activités économiques vers une tertiarisation et celle de la population, vers un rajeunissement et une gentrification. Cette évolution ne doit cependant pas mettre en péril la diversité actuelle, en rejetant hors du territoire les populations plus modestes.

**Basé sur ce socle commun d'une diversité à préserver et enrichir, le projet doit ainsi s'intégrer aux dynamiques métropolitaines, servir l'attractivité du Grand Paris, tout en s'appuyant sur l'identité locale. L'enjeu pour la Boucle Nord des Hauts-de-Seine est bien de conforter son attractivité, tout en permettant aux populations résidentes de rester et aux entreprises de s'ancrer dans le territoire.**

### REEQUILIBRER L'OFFRE URBAINE, ECONOMIQUE ET SOCIALE

L'évolution des populations semble s'être réalisée plus rapidement que celle des activités économiques. Ce découplage explique en partie la dissociation emplois/main d'œuvre, tant quantitative que qualitative, qui tend à s'accroître : les populations les plus qualifiées résidant sur le territoire travaillent de plus en plus à l'extérieur de la Boucle Nord et un déficit significatif d'emplois locaux correspondants notamment aux catégories d'ouvriers est constaté (environ 13 000 postes). Par ailleurs, la Boucle Nord présente un taux d'emploi (emplois/actifs totaux) modéré de 0,80, inférieur à celui du département (1,15) et de la région (0,94).

**L'enjeu du projet stratégique de développement durable est ainsi de favoriser la création d'emplois en rapprochant bassin de main d'œuvre et bassin d'emploi, en encourageant d'une part le développement économique en faveur des habitants et en captant d'autre part des actifs travaillant sur la Boucle Nord par le développement d'une offre de logements et de services adaptée, mais également en améliorant les liens entre les zones d'habitat et les zones économiques par un renforcement des réseaux de transports publics de surface. L'un des leviers passe par une production de logements soutenue et une grande mixité favorisant l'accès à l'emploi et la limitation des déplacements.**

Sur le plan de l'habitat, de forts contrastes émergent avec une vraie sectorisation des espaces par typologies d'habitat (collectif / individuel) et par statut de détention (plus de 40% de propriétaires à Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes, moins d'un quart à Gennevilliers en 2008). Les quartiers de grands ensembles classés en ZUS sont ainsi majoritairement concentrés au nord de la Boucle, sur un arc longeant l'A86 (Petit Colombes, Les Bouviers, Fossés Saint-Jean, Les Hauts d'Asnières, le Luth, etc.). Il existe ainsi un enjeu fort de diversification de ces quartiers en termes de catégories de financements (PLS, PLUS, PLAI, accession(s)...) et typologies de logements mais aussi de fonctions (équipements, activités économiques).

## **MAITRISER LE COUT FONCIER POUR GARANTIR UNE ATTRACTIVITE ET UNE QUALITE DE VIE**

Pour conserver la richesse du territoire liée à sa diversité sociale, économique et urbaine, il importe de freiner l'augmentation constatée des prix du foncier et ainsi des loyers, qui entraînerait le départ des populations modestes et ne permettrait pas de construire une offre à destination de l'ensemble de la population, notamment des actifs travaillant sur certains secteurs de la Boucle Nord.

**L'enjeu est de développer une stratégie foncière adaptée, fondée sur une consommation raisonnée du sol et sur la mise en place d'outils complémentaires de veille et de maîtrise du foncier. Il s'agit de renforcer l'attractivité, maintenir une diversité sociale et économique et accompagner le développement urbain par la construction d'équipements.**

## **VALORISER UNE SITUATION STRATEGIQUE DANS LE GRAND PARIS**

Bénéficiant d'une situation privilégiée par sa proximité avec Paris et des pôles économiques de La Défense ou Saint-Denis-Pleyel, la Boucle Nord dispose de véritables atouts sur le plan économique, lié à ce positionnement en 1<sup>ère</sup> couronne parisienne, au maintien sur certains espaces de valeurs attractives pour l'immobilier d'entreprises et à la présence de grands comptes (Thalès, Safran/Snecma, Aviva, GDF-SUEZ, IBM, L'Oréal, Chèque Déjeuner, Prisma Média,...).

**Tout l'enjeu du Contrat de Développement territorial de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine réside dans la mise en valeur de ce pôle dynamique à l'échelle du Grand Paris, bénéficiant d'une identité économique qui lui est propre, en lien avec son histoire industrielle et avec le fleuve.**

En particulier, le Port constitue un atout précieux pour ce territoire. Première plateforme portuaire d'Ile-de-France en termes de superficie et d'activité (400 ha et un trafic de 20 millions de tonnes par an), le Port combine différents modes de transport : fluvial, ferroviaire, oléoduc et routier. Il accueille 275 entreprises et génère plus de 8 000 emplois directs dans des filières variées et en croissance : BTP, agro-

alimentaire, sidérurgie, métallurgie, automobile, valorisation des déchets, produits énergétiques, etc. Il s'inscrit comme un maillon à conforter pour la « logistique durable » en Ile-de-France, accordant un rôle croissant au fluvial et au ferré et favorisant l'implantation d'activités à valeur ajoutée et créatrices d'emplois. **C'est un outil structurant et pérenne et un vecteur d'attractivité économique fort.**

## CONSTRUIRE UN PROJET ECONOMIQUE COHERENT ET VISIBLE

Au-delà du Port, des polarités économiques fortes existent au sein du territoire, ainsi qu'une richesse de PME-PMI présentes dans le tissu urbain diffus. **En vue de parvenir à un développement raisonné à l'échelle de la Boucle, en regard de la concurrence et du marché, les enjeux seront notamment :**

- **Construire un maillage pérenne et dynamique à destination de l'ensemble des entreprises** (adaptation de l'offre aux attentes des entreprises et anticipation des besoins en matière d'immobilier et d'accompagnement opérationnel et financier),
- **Travailler davantage à la mise en cohérence programmatique et temporelle des opérations immobilières prévues sur chaque commune.**

Le territoire dispose d'opportunités foncières et/ou de potentiels de mutations de certaines emprises aujourd'hui contraintes. Il s'agira d'assurer une valorisation optimale des parcelles mutables au service du projet stratégique de développement durable de la Boucle Nord et des objectifs de densification de l'agglomération. Il apparaît par ailleurs nécessaire de mettre en place une stratégie de qualification des activités et fonctions que les communes souhaitent accueillir sur le territoire, ainsi qu'une réflexion forte sur l'équilibre tertiaire / industrie et le développement économique/emploi local.

En adéquation avec les emplois présents et ceux qui seront créés sur le territoire de la Boucle Nord, la formation des populations sera un outil fondamental pour répondre aux problématiques d'emploi, notamment à l'enjeu de rapprochement entre emplois et main d'œuvre, à celui de diminution du chômage, mais aussi pour sortir de leur enclavement les populations fragiles des zones urbaines sensibles.

## PERMETTRE UNE MOBILITE POUR TOUS

La Boucle Nord jouit d'une bonne desserte en transports en commun, aujourd'hui essentiellement radiale, mais qui sera renforcée par une desserte tangentielle assurée par le métro du Grand Paris Express et qui valorisera l'axe La Défense-Roissy. Néanmoins, certains quartiers restent à l'écart de ces transports, qu'il faut pouvoir raccrocher à ce réseau.

Pour favoriser l'accès des résidents aux emplois de la Boucle Nord, il importe d'améliorer les liaisons entre ses communes et quartiers, de compléter et de réorganiser le maillage interne au territoire, notamment en anticipant l'impact des projets économiques sur les capacités des transports actuels, en particulier avant la mise en service du métro du Grand Paris Express. La concrétisation accélérée du prolongement du tramway T1 est, à ce titre, primordiale.

Ce qui marque le territoire de la Boucle Nord, c'est l'imbrication des territoires les uns dans les autres. C'est bien à l'échelle de la Boucle Nord que s'apprécient les mobilités, non seulement en raison de cette imbrication des communes, mais également par le positionnement des gares, toujours en limite de territoire. La question de l'urbanité et de l'accessibilité autour des gares est par conséquent un enjeu majeur.

## 1.3. Les ambitions métropolitaines du projet stratégique de développement durable

A la croisée des axes métropolitains La Défense – Roissy et Confluence – Paris, bénéficiant de la présence du 2<sup>ème</sup> port fluvial d'Europe, d'un vivier de PME-PMI dynamiques et de grands comptes de renom, la Boucle Nord ambitionne de renforcer ses nombreux atouts pour devenir **le carrefour des entreprises innovantes**.

### UN TERRITOIRE CHARNIERE DU GRAND PARIS

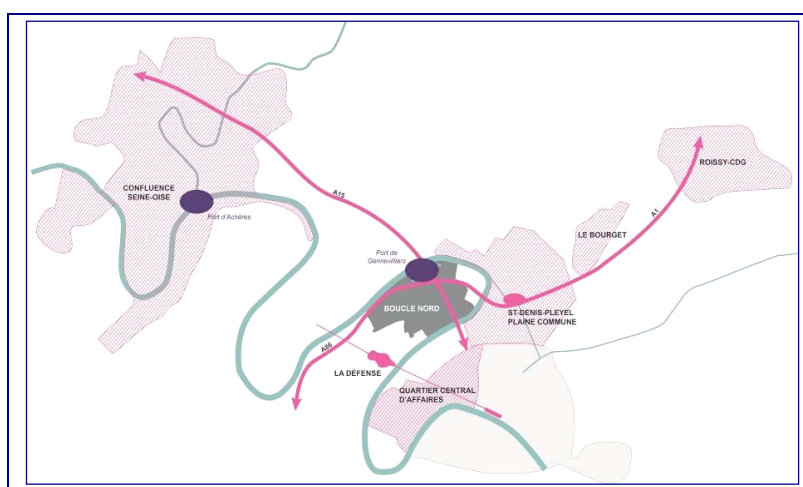


Figure 3 : la Boucle Nord à la croisée de deux axes métropolitains

La Boucle Nord souhaite s'inscrire pleinement dans la dynamique du Grand Paris, à l'intersection d'un territoire en développement allant de la Défense au Bourget, et au-delà le pôle de Roissy, en passant par Plaine Commune, mais également de Paris à la Confluence Seine-Oise. Elle fonde son ambition sur des atouts qui lui sont propres en termes de diversité du tissu économique, de bassin de main d'œuvre ou encore liés à la lisibilité offerte par le Port. Cette orientation répond à l'objectif de la loi du Grand Paris de favoriser une dynamique de croissance et de création d'emplois pérenne.

Le caractère mixte de la Boucle Nord, qui conserve une fonction industrielle significative, en dépit d'une désindustrialisation observée sur l'ensemble de l'Île-de-France, constitue un atout indéniable pour les polarités environnantes et notamment les deux pôles tertiaires très attractifs qui avoisinent le territoire (la Défense et Plaine Commune).

Des synergies peuvent être trouvées au niveau des filières :

- les activités techniques de fabrication et de production pourraient être mises au service des « industries créatives » de Plaine Commune et reliées à la filière mécatronique développée à Argenteuil-Bezons ;
- les bureaux d'études qui le souhaitent pourraient s'implanter à proximité du domicile de leurs salariés tout en nouant des relations privilégiées avec certains grands comptes de la Défense ;

- les activités à valeur ajoutée qui nécessitent des fonciers disponibles, dont certaines communes disposent encore sur la Boucle Nord.

## LA PREMIERE PLATEFORME PORTUAIRE D'ILE-DE-FRANCE

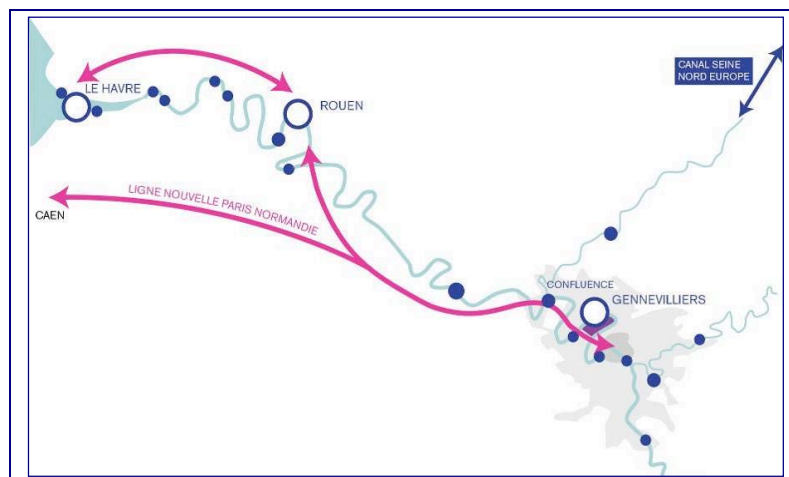


Figure 4 : la plateforme portuaire de Gennevilliers et l'axe Seine

La Boucle Nord joue un rôle structurant sur l'axe Seine, renforcé par la perspective d'un canal Seine Nord Europe et de la ligne nouvelle Paris-Normandie.

La stratégie portée à 15 ans par le territoire vise à valoriser ce positionnement stratégique de hub métropolitain dans l'approvisionnement des ports urbains et autres plateformes multimodales, tout en assurant une gestion maîtrisée des flux et des impacts de la croissance des activités et en focalisant son développement sur des activités génératrices d'emplois.

Situé dans la zone dense de l'Île-de-France, le Port fait de la Boucle Nord une porte d'entrée majeure sur la métropole. Il s'inscrit en complémentarité avec la future plateforme qui sera développée à la Confluence Seine-Oise (le Port Seine Métropole).

Le schéma directeur de développement du Port recrée des complémentarités entre l'espace portuaire et la ville, affichant notamment les objectifs suivants :

- Faire de la plateforme multimodale de Gennevilliers un hub majeur de la logistique durable d'Île-de-France et encourager le report modal. Le Port s'engage à développer les trafics fluvial et ferroviaire.
- Améliorer l'insertion environnementale, urbaine et paysagère de la plateforme portuaire de Gennevilliers. Le Port développe notamment une logique de densification et d'optimisation foncière (ex : projet en cours d'un hôtel logistique R+2).
- Adapter l'organisation spatiale de la plateforme portuaire de Gennevilliers aux nouvelles exigences économiques et environnementales.

## UN POLE METROPOLITAIN MOTEUR POUR LES FILIERES INDUSTRIELLES A VALEUR AJOUTEE

En misant sur sa situation stratégique, la Boucle Nord a ainsi pour ambition de se positionner comme un territoire moteur pour les filières industrielles à valeur ajoutée (grands comptes et PME-PMI) et comme un territoire d'accueil pour les



fonctions de production, de conception, mais également pour les fonctions tertiaires des acteurs de l'industrie.

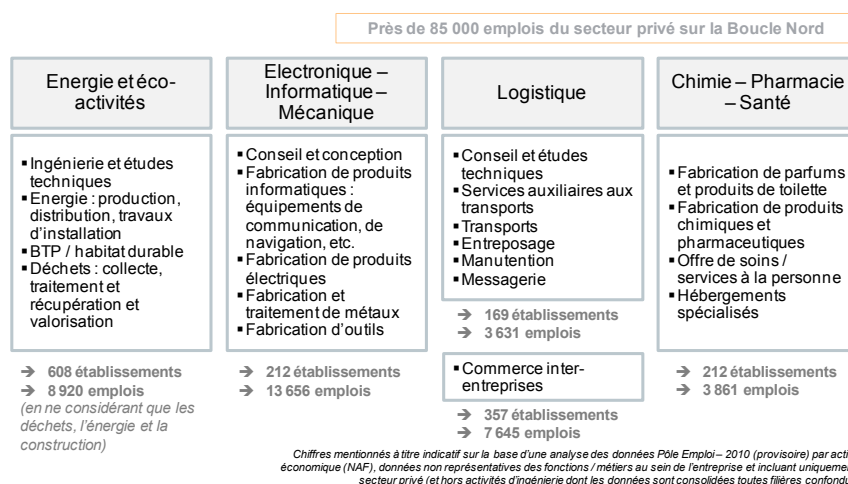
Le projet économique de la Boucle Nord vise à permettre la promotion d'un écosystème économique local en valorisant l'ensemble des fonctions de la chaîne de valeur d'un produit (de sa conception à son recyclage en passant par sa production et sa promotion).

La Boucle Nord entend également renforcer quelques filières d'excellence au travers d'une mise en réseau de l'offre territoriale et de la croissance endogène et exogène des entreprises.

Quatre filières concentrent chacune plus de 3 500 emplois sur la Boucle Nord et peuvent s'inscrire en lien direct avec les entreprises du territoire et le Port, mais également intégrer les logiques de développement durable ou de réponse aux besoins de la population :

- Energie et éco-activités,
- Electronique, mécanique et informatique,
- Logistique (dont les services à la logistique et le commerce interentreprises),
- Chimie, pharmacie et santé.

Concernant la logistique, le renforcement de cette filière s'entend sur les maillons où les activités s'inscrivent avec une valeur ajoutée et limitant l'impact environnemental.



**Figure 5 : quatre filières porteuses**

## UN TERRITOIRE D'EQUILIBRE ET DE DIVERSITE

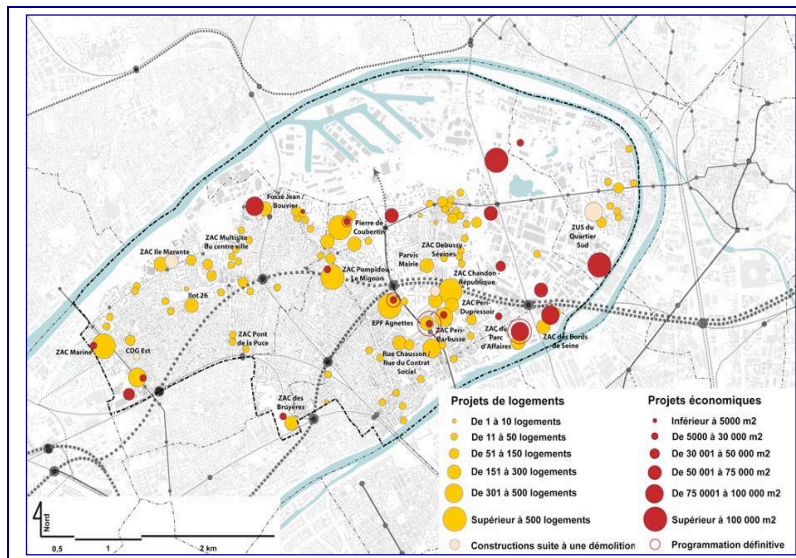


Figure 6 : projets envisagés par les communes

Les communes de la Boucle Nord ont toutes réaffirmé leur souhait de mieux faire coïncider bassin d'emploi et bassin de main d'œuvre, en créant davantage d'emplois, en ancrant davantage les entreprises déjà présentes et en mettant en place des formations adaptées.

L'ambition des acteurs est de construire un territoire donnant la possibilité de parcours résidentiels et professionnels variés et en même temps un territoire attractif pour de nouvelles entreprises et de nouveaux habitants.

Préserver cette diversité sociale et économique passe par une stratégie foncière fondée sur une consommation raisonnée du sol et sur la mise en place d'outils de veille et de maîtrise du foncier, mais également par une amélioration globale de la qualité de vie du territoire : transports en commun, commerces, équipement, services de proximité, espaces verts, etc.

Une stratégie paysagère est également à mettre en place visant l'amplification de la trame verte comme atout du cadre de vie et une reconquête de la Seine dans tous ses usages (économique, écologique, loisirs, cadre de vie).

## UN TERRITOIRE CONNECTE ET A INTERCONNECTER

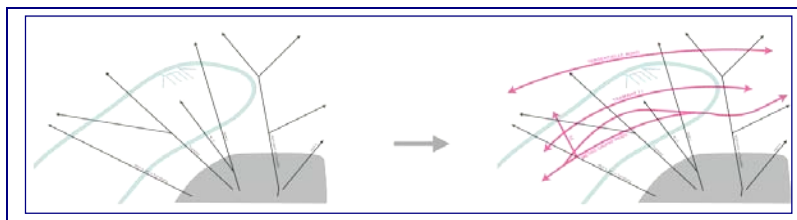


Figure 7 : d'un système radial à une logique de réseau

Le projet stratégique de développement de la Boucle Nord préservera la spécificité de chacune des communes tout en favorisant une unité à l'échelle du territoire. Il assurera la lisibilité des développements sur les sites stratégiques, le plus souvent en limite de communes et permettra de créer des liens physiques et économiques entre les espaces de projet.

Cette ambition passe par une réflexion forte sur la mobilité de proximité pour tirer profit des qualités d'accessibilité longue distance du territoire (réseau de transports en commun lourd existant et à venir) et favoriser l'accès des résidents aux emplois et équipements de la Boucle Nord, en complétant et optimisant les liaisons intercommunales notamment dans un objectif de réduction de la signature écologique du territoire et d'économie d'énergies, dont celles d'origine fossile.

Ce réseau futur doit être anticipé et accompagné d'un travail fin sur les liaisons internes pour innover au maximum le territoire. Le réseau viaire a une faible capacité et ne pourra pas accueillir de trafic supplémentaire. Il est donc essentiel de maintenir un trafic interne bas, grâce à deux leviers :

- D'abord, en favorisant les autres modes de transport au sein du territoire, notamment le réseau de bus en surface ou le réseau de circulations douces et par un travail autour des gares pour créer des centralités fortes.
- Ensuite, par un rééquilibrage des différentes poches : en recherchant d'une part l'adéquation main d'œuvre / emploi, qui réduit les déplacements et, d'autre part, une meilleure mixité entre emplois et habitat, qui permettrait d'assurer une continuité urbaine et de limiter l'effet de coupure très marqué aujourd'hui.

D'autre part, l'un des leviers de développement est de faire « lien par l'urbain », en investissant les territoires en franges des villes, cumulant des opportunités foncières et une attractivité renforcée par les projets de transports. La ville de demain ne peut se faire que dans la relation, l'échange, le réseau et non plus seulement dans le lieu. Les secteurs de développement favoriseront ainsi les connexions inter-quartiers et pourront être les lieux privilégiés pour des programmes pilotes répondant aux objectifs du CDT.

## 1.4. Un projet au cœur de la transition écologique et énergétique

Le contrat de développement territorial vise à favoriser la mise en œuvre des projets du territoire et va entraîner un développement urbain dont il conviendra de maîtriser l'impact environnemental.

L'occasion est donnée d'affirmer et de mettre en œuvre, dans toutes les dimensions, la volonté d'exemplarité écologique du territoire de la Boucle Nord. Le territoire s'inscrit résolument dans la continuité du Grenelle de l'Environnement, de la Stratégie nationale du Développement Durable et de la Conférence environnementale. Il porte les grands enjeux environnementaux du changement climatique, de la rareté des ressources et du recul de la biodiversité mondiale. Le contrat de développement territorial s'engage dans la transition énergétique, fondée sur la sobriété et l'efficacité ainsi que le développement des énergies renouvelables, et plus globalement dans la transition écologique.

La démarche partenariale entre les collectivités, le Conseil général, la Région et l'État permettra de mener à bien le développement du territoire dans une optique de durabilité, de développement économiquement viable, socialement équitable et soutenable d'un point de vue environnemental. Le contrat de développement territorial offre l'opportunité de traiter la question environnementale à l'échelle intercommunale.

Il s'agit de développer l'excellence du territoire dans un souci de cohésion économique et sociale et d'assurer un développement économique et urbain avec une plus forte robustesse environnementale. Pour s'assurer de leur ancrage territorial, ces ambitions devront par ailleurs être partagées avec la population locale.

Le développement durable accompagne, de manière transversale, six thèmes spécifiques :

- la perspective d'un équilibre habitat/emploi,
- la préservation de la diversité économique et sociale,
- la confortation du rapport ville/nature,
- une approche singulière et partagée des projets urbains,
- une mobilisation commune en faveur de la ville des « courtes distances »,
- l'accompagnement du développement urbain par celui des offres de services à la population.

**UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DURABLE  
DEPLOYEE DANS L'ENSEMBLE DES POLITIQUES**

## CONDUITES PAR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES

L'échelle du contrat de développement territorial est complémentaire et articulée avec l'échelle des maîtrises d'ouvrage urbaines, à laquelle sont pilotés les projets d'aménagement.

L'évaluation de l'impact environnemental est pour une large part prise en charge à cette seconde échelle, en lien avec les politiques mises en place par les villes dans ce domaine.

L'ensemble de ces politiques vise à réduire l'empreinte écologique, à améliorer la qualité de l'air et à prendre en compte les enjeux de la santé de la population.

La prise en compte de l'environnement dans le développement urbain est un axe fort de la politique conduite sur le territoire : climat et énergie, déplacements alternatifs, gestion des eaux, politiques de traitement des déchets, lutte contre les nuisances sonores et intégration urbaine des grandes infrastructures, trames verts et bleues, enjeux paysagers et patrimoniaux apparaissent dans les documents d'urbanisme (Plans locaux d'urbanisme) et/ou environnementaux (agenda 21) des communes.

Ainsi, et les deux éco-quartiers (l'éco-quartier de la Marine à Colombes, l'éco-quartier Chandon-République à Gennevilliers, tous deux labellisés par le Conseil Régional au titre des Nouveaux Quartiers Urbains) et demain d'importantes opérations d'aménagement s'inscrivent d'ores et déjà ou s'inscriront dans cette approche.

L'ensemble des projets majeurs d'aménagement et de construction s'inscrit dans les objectifs de basse consommation énergétique, de respect et de la mise en valeur de l'environnement et de la mise en relation directe avec les transports en commun.

La prise en compte des problématiques environnementales est une préoccupation transversale à toutes les thématiques du contrat de développement territorial et se traduit dans chacune des fiches actions.

## OBJECTIFS STRATEGIQUES DE DEVELOPPEMENT DURABLE

L'évaluation environnementale du CDT à partir d'un scénario de référence (évolution tendancielle du territoire) a conduit à identifier les principaux enjeux environnementaux « forts » sur le territoire :

- L'adaptation au changement climatique (sobriété énergétique, limitation des émissions de gaz à effet de serre ...),
- La protection des ressources en eau et la restauration de la qualité des eaux superficielles et souterraines,
- La protection et le renforcement des ressources naturelles (protection des éco-systèmes aquatiques et zones humides, de biodiversité et valorisation des berges de Seine),
- La dépollution des sites et sols pollués.

Ces enjeux ont été traduits en termes d'objectifs pour le CDT. Ces objectifs se déclinent à travers quatre axes stratégiques traversant l'ensemble des actions qui seront définies dans le contrat de développement territorial :

1. **L'adaptation et la lutte contre le changement climatique (sobriété énergétique, limitation des émissions de gaz à effet de serre)**

Les aménagements, équipements et constructions intégreront, dès leur conception les conditions de leur adaptation aux effets probables du changement climatique, en particulier le risque inondation (aménagements adaptés dans les zones à risque, travail sur la culture du risque et la gestion de crise avec les populations exposées), et l'impact des vagues de chaleur (verdissement des espaces ; isolation des bâtiments ; réflexion sur l'exposition des bâtiments et la circulation de l'air dans les bâtiments). Ces objectifs seront pris en compte dans tous les aspects du projet ; en particulier en matière d'aménagement, de construction et de déplacements.

La mise en œuvre du projet intègre la problématique de la raréfaction des ressources. Il sera envisagé de privilégier autant que possible des matériaux éco-conçus ou issus du recyclage, et produits si possible sur des sites à proximité, tout en limitant les consommations énergétiques induites par le projet.

C'est ainsi que la fiche action 4 du CDT relative à l'élaboration d'un schéma directeur de développement des réseaux de chaleur, en cohérence avec le schéma régional Climat Air Energie, se fixe comme objectif d'étendre les réseaux de chaleur pour renforcer l'efficacité énergétique et donc réduire la consommation et de faciliter le recours aux énergies renouvelables pour alimenter ces réseaux de chaleur.

Les fiches actions 12 à 20, 23, 25 et 27 relatives aux plans guides d'aménagement de quartiers visent toutes à intégrer aux projets d'aménagement une démarche environnementale d'optimisation des consommations énergétiques et de renforcement de l'efficacité énergétique.

Enfin, la part du transport dans la consommation énergétique n'a pas été oublié. Les fiches actions 36, 40 et 43 à 46 visent en effet à développer le report modal et les modes de transport plus respectueux de l'environnement.

2. **La valorisation, le maintien et le développement de la nature en ville**

Le projet prendra appui sur les grands éléments naturels structurant du territoire que sont la Seine, les parcs actuels ou à venir, et notamment, les parcs départementaux Lagravère et Chantereine avec les objectifs suivants :

- préserver l'intégrité et l'intégralité des pôles de nature existants,
- favoriser leur accessibilité,

- valoriser les paysages,
- favoriser leurs relations avec la ville.

Le projet laissera place à la création d'espaces verts de proximité sous toutes leurs formes : jardins familiaux, pédagogiques, squares ... pour le bien-être des habitants et l'équilibre écologique du territoire.

Il favorisera la constitution d'une trame verte et bleue à l'échelle du territoire, en lien avec le Schéma Régional des continuités écologiques en cours d'élaboration notamment par la reconquête et le développement de continuités biologiques le long de la Seine et à la faveur des arbres d'alignement, le réseau de liaisons entre espaces verts et les actions sur le bâti. La trame verte participe à la protection et au renforcement de la biodiversité.

L'ambition de valoriser la Seine sous toutes ses formes visée par la fiche action 1, la mise en œuvre du schéma d'orientation de développement durable du Port de Gennevilliers prévoyant notamment l'amélioration de l'insertion urbaine, paysagère et environnementale du port telle que prévue par la fiche action 2 ou encore la mise en œuvre de la trame verte prévue par la fiche action 3 sont autant d'actions du CDT qui permettront de répondre à cet objectif de développement durable.

### **3. La lutte contre les nuisances et les risques, et la réduction des inégalités écologiques**

En raison de l'importance de l'évolution projetée du territoire, il est possible de s'attaquer, à grande échelle, aux inégalités subies par les habitants en matière environnementale.

Cette action se développera notamment dans les domaines suivants :

- réhabilitation thermique du bâti existant, parallèlement à la construction de nouveaux logements aux normes actuelles,
- prise en compte de l'exposition au bruit en amont des aménagements (qualité des constructions, vision globale des aménagements et de leurs impacts en termes d'exposition des habitants présents et futures au bruit),
- limitation de la pollution de l'air,
- préservation des milieux naturels et de la biodiversité,
- gestion des eaux pluviales,
- prévention des risques naturels,
- prise en compte des nuisances liées au trafic ferroviaire dans les choix d'aménagement autour des gares,
- dépollution des friches industrielles.

Dans cette optique, les fiches actions 12 à 20, 23, 25 et 27 relatives aux plans guides d'aménagement de quartiers visent toutes à intégrer aux projets d'aménagement une démarche environnementale visant également à réduire l'exposition des populations aux nuisances, ou encore à améliorer la gestion des eaux pluviales en limitant l'imperméabilisation

des terrains. La dépollution des friches industrielles fera quant à elle l'objet d'une attention particulière lors de l'élaboration du projet d'aménagement.



## TITRE 2

# OBJECTIFS ET PRIORITÉS POURSUIVIS

## 2.1. Un développement urbain maîtrisé et valorisant les espaces naturels

La Seine unit les communes de la Boucle Nord de façon évidente. Mais au-delà de l'unité géographique, la cohérence urbaine reste à construire. Il s'agit de profiter des occasions de créer des liens qu'offre le développement urbain des secteurs mutables, pour favoriser l'intégration des tissus actuellement constitués en isolats – zones d'activités, quartiers d'habitat à l'identité marquée, quais, abords du fleuve et d'infrastructures structurantes.

Par ailleurs, l'organisation des transports en commun lourds passant du « radial » au « réseau » impulse une nouvelle logique de développement urbain et renforce les relations avec les territoires métropolitains environnants.

Centralités par l'usage, les intersections de ces axes seront des lieux de développement et d'intensité urbaine privilégiés, dont les développements devront être priorités et anticipés pour répondre aux objectifs d'une augmentation du nombre de logements, d'un maintien d'une diversité sociale et de promotion d'un développement économique diversifié et basé sur un tissu riche en TPE / PME, mais également pour contenir le prix du foncier.

L'amélioration du cadre de vie sur le territoire passe aussi par une valorisation des espaces naturels, un développement respectueux de l'environnement (gestion et valorisation de l'eau de pluie, trame verte et bleue, nature en ville), avec un travail systématique sur l'optimisation énergétique des nouvelles constructions.

En matière d'insertion dans l'environnement, des infrastructures existantes et suivant les règles applicables en ce domaine, le gestionnaire du réseau public de transport d'électricité (RTE) accompagnera les signataires dans la réalisation d'études permettant d'envisager l'adaptation de tronçons d'ouvrages aux projets d'aménagements envisagés sur une géographie couvrant le territoire de ce CDT élargie aux communes proches exposées à cette problématique de lignes électriques.

### **Les objectifs du territoire sont ainsi de :**

- **Définir une stratégie foncière fondée sur une consommation raisonnée du sol et réfléchir aux potentiels de mutabilité d'espaces contraints par certaines infrastructures et le caractère inondable de nombreux quartiers,**
- **Décloisonner les quartiers tout en respectant les identités locales et appuyer les nouveaux programmes sur les infrastructures naturelles (Seine, parcs, trames vertes) et de transports en commun,**
- **Valoriser venelles et ruelles de la « ville des jardins », qui quadrillent les quartiers pavillonnaires et forment la base d'un plan de cheminements doux,**
- **Amplifier la trame verte et améliorer sa lisibilité,**
- **Planifier la reconquête des berges de la Seine par tous les usages (promenade, habitat, travail, loisirs, renaturation) et travailler sur les franchissements.**

Concernant la stratégie foncière, les études menées dans le cadre de l'élaboration du CDT ont permis de mettre en exergue, au-delà des sites de gares, les secteurs stratégiques de développement de la Boucle Nord, vecteurs d'enjeux forts en termes de programmation d'habitat et économique, ou de résorption des ruptures urbaines. Ces derniers se concentrent sur trois axes, lignes de force du territoire :

- L'axe Nord ou axe du T1,
- L'axe Sud ou axe de la RD9,
- L'axe Central ou axe Coubertin – Rue des Bas.

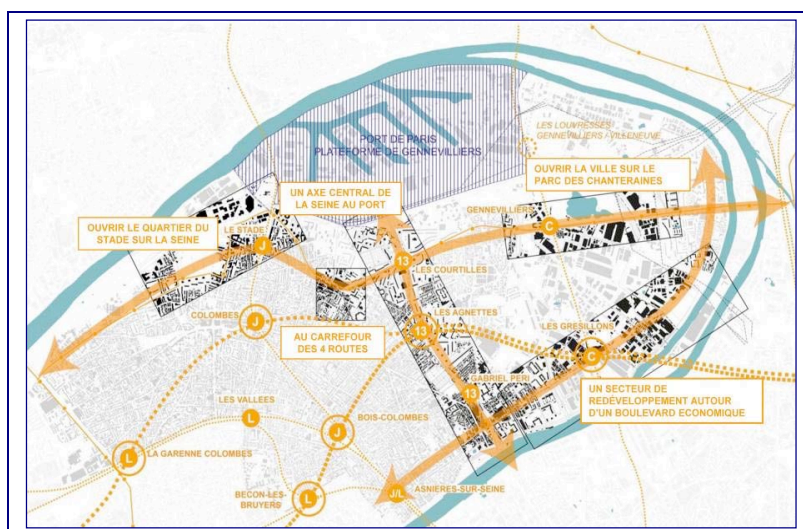


Figure 8 : Les axes privilégiés du développement urbain de la Boucle Nord

Certains espaces contraints par des infrastructures lourdes (abords de l'A86/A15, RD9, lignes à haute tension...), peuvent également offrir de nouvelles opportunités de développement dans le cadre du CDT.

Les trois axes de développement devront être portés de manière cohérente et commune pour limiter les effets de concurrence territoriale et créer une identité territoriale forte.

## UN AXE DE DEVELOPPEMENT NORD, LE LONG DU PROJET DU TRAMWAY

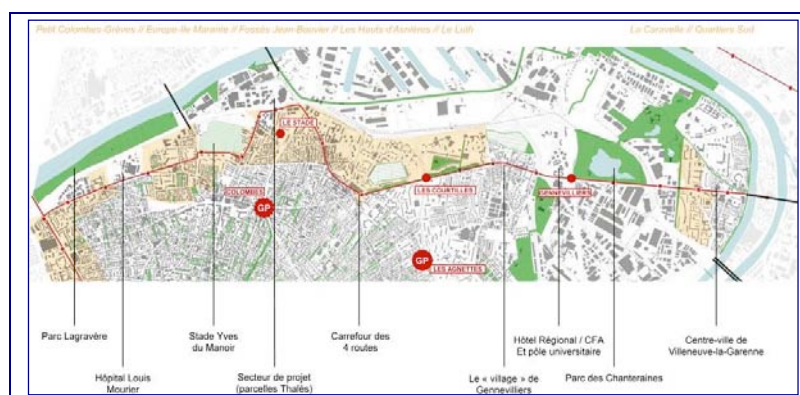


Figure 9 : L'axe nord

L'axe Nord s'articule étroitement avec le projet du tramway T1, formidable occasion de requalification de l'espace public, et de liaisons entre des quartiers isolés. Le tramway vient en particulier desservir les quartiers de grands ensembles inscrits au programme de l'ANRU, s'égrenant le long de l'A86 pour former un arc.

Desservant les quatre communes, il relie les centralités hétéroclites que sont le Stade Yves du Manoir et le parc Lagravère, le Carrefour des 4 Routes, la gare des Courtilles, le « village » de Gennevilliers, le parc des Chanteraines, le centre-ville de Villeneuve-la-Garenne et la Seine. Profitant de cette nouvelle desserte, cet axe constitue l'occasion de diversifier les fonctions urbaines dans des quartiers souffrant souvent de leur monofonctionnalité.

## L'AXE SUD, DE LA DEFENSE A VILLENEUVE-LA-GARENNE

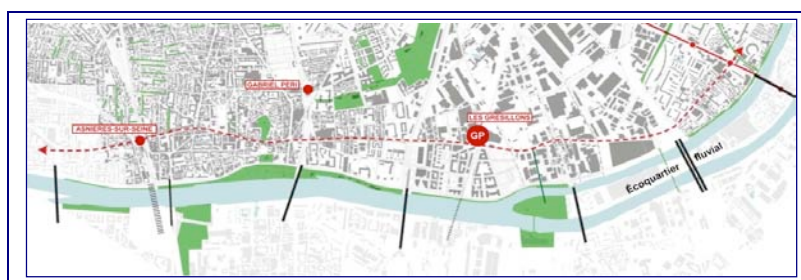


Figure 10 : L'axe sud

La valorisation de cet axe longeant la Seine apparaît comme fondamentale pour relier les quartiers Est du territoire, en développement, à l'ouest de la Boucle et à la Défense. Un transport en commun fort, régulier et fréquent, accompagné d'une attention particulière portée à l'aménagement des espaces publics, pourra créer le lien qui manque aujourd'hui.

La future interconnexion de la gare des Grésillons avec le métro du Grand Paris Express invite par ailleurs à considérer ce quartier autrement et à imaginer là une vitrine de l'identité économique de la Boucle, un quartier d'innovation industrielle, mais aussi un nouveau lieu de vie à proximité de la Seine. Avec la restructuration de cette gare, une programmation économique renforcée et les potentiels de reconversion de ces zones d'activités (Quartier de la gare), cet axe s'affirme comme un boulevard économique majeur à court, moyen et long terme. Une étude devra approfondir les opportunités économiques, urbaines ainsi que celles liées aux transports.

La consolidation d'un tel axe se fera sur la durée du CDT et demande préalablement d'approfondir les réflexions autour de l'intégration urbaine de la RN315 depuis l'A86 jusqu'aux quais, de l'A86 et de la RD9.

La Seine devra être au cœur du développement de ce secteur : située à quelques pas, elle reste mise à distance par les voies peu urbaines des berges. C'est là un enjeu majeur que d'ouvrir la ville sur la Seine et connecter les quartiers aux villes voisines (parc et futur écoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis, projet des Docks de St-Ouen). La mise en œuvre du projet d'aménagement des berges de Seine est à ce titre fondamental.

## UN AXE CENTRAL DE LA SEINE AU PORT



Figure 11 : L'axe central

Entre les deux lignes de force décrites précédemment, cet axe intercommunal entre Asnières et Gennevilliers, suivant le tracé de la ligne 13 du métro, apparaît comme une épine dorsale du territoire. Déjà en recomposition de part et d'autre du boulevard, il est un lieu stratégique pour donner sa cohérence au projet de territoire.

Les trois gares de la ligne 13, dont l'une sera en interconnexion avec le projet du Grand Paris, sont des polarités aux identités variées, qui diffuseront sur l'ensemble du boulevard.

Ces quartiers aujourd'hui juxtaposés forment un axe de recomposition urbaine, articulant la reconquête de parcelles peu valorisées en bord de boulevard (périmètres EPF 92 à Asnières-sur-Seine), des quartiers de grands ensembles à faire évoluer (secteur sud des Hauts-d'Asnières, les Agnettes) ou encore des secteurs mutables à fort potentiel (quartier Gabriel Péri). Ce travail de couture appelle une réflexion commune sur l'identité de cet axe et un projet partagé pour faire dialoguer les deux rives du boulevard.

## L'INTEGRATION URBAINE DES GARES

Les gares sont des lieux de centralité intrinsèques, par l'importance de l'usage. Il est indispensable de leur donner ce rôle de centralité d'un point de vue urbain et d'assurer leur rayonnement depuis une aire d'attractivité d'au moins 800 m (10 minutes à pied). De ce point de vue, 3 gares montrent d'importantes lacunes en matière de maillage du réseau piéton : la gare de RER de Gennevilliers, la gare des Grésillons et la gare de Bécon-les-Bruyères. Plutôt qu'un modèle générique de développement des gares, celles-ci ont chacune leur identité propre, qui doit guider l'insertion urbaine des futures gares du Grand Paris Express mais aussi la requalification des gares existantes.

### Les gares du Grand Paris Express

Le métro du Grand Paris Express vient se connecter aux gares existantes en créant une desserte est-ouest du territoire.

**Bécon-les-Bruyères** : en interconnexion avec le Transilien (ligne L), la gare du Grand Paris Express est l'occasion de traiter le nœud ferroviaire dans lequel elle se trouve. Le projet de passerelle élaboré en amont du projet Grand Paris est également l'occasion de créer un lien franchissant les voies ferrées, entre Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Courbevoie. Cette accessibilité renforcée accompagnera le développement économique déjà engagé (ZAC des Bruyères) et favorisera le développement futur (côté Courbevoie majoritairement). Un enrichissement de l'offre de services à la population et aux salariés, est à envisager à proximité de la gare.

**Bois-Colombes** : en interconnexion avec le Transilien (ligne J), l'insertion de la gare du Grand Paris Express dans le contexte urbain très constitué de la gare de Bois-Colombes s'accompagnera d'un projet d'aménagement des espaces publics, afin de valoriser l'accès à cette gare par les modes actifs (vélos, piétons), alors que les capacités viaires sont contraintes. L'objectif est de valoriser une « gare des piétons » et cyclistes, en l'accompagnant des services nécessaires et d'offrir des services complémentaires à l'offre commerciale de proximité du centre-ville (principe de conciergerie). Il s'agit également de développer un programme complémentaire sur les terrains acquis pour la construction de la gare, afin d'en faire une gare de destination et non seulement de transit. Une réflexion pourra aussi porter sur l'espace actuellement occupé par la gare Lisch au sud de la gare actuelle de Bois Colombes.

**Les Agnettes** : en interconnexion avec la ligne 13 du métro et occupant une position particulièrement centrale et stratégique au cœur du territoire, la gare des Agnettes devra s'intégrer au projet de requalification du quartier des Agnettes. Il s'agit de développer un programme qui pourra intégrer des logements, des locaux pour l'accueil de TPE et des services résidentiels. Cette gare apparaît comme le lieu idéal pour un programme emblématique, de rayonnement départemental ou régional par exemple, dont la vocation doit être affinée par les partenaires : un équipement à vocation culturelle ou encore vitrine de l'innovation économique comprenant un pôle formation, pépinières, incubateurs,...

**Les Grésillons** : en correspondance avec le RER C, la gare des Grésillons assurera la desserte d'un territoire en cours de valorisation au travers de programmes de développement urbain mixtes (impliquant une réflexion sur le traitement de la coupure de la RN315) et sera une centralité forte sur l'axe qui se dessine au sud du territoire, parallèlement à la Seine. Cette nouvelle desserte est aussi l'occasion d'étudier la création d'un nouveau pôle de gare, intégrant la correspondance avec le RER C et en interconnexion avec les réseaux de surface reliant ce futur pôle aux quartiers de vie alentours.

**Colombes** : La gare du Transilien à Colombes sera maillée au réseau complémentaire du Grand Paris Express (ligne orange). Elle accompagnera le projet de requalification des espaces publics du centre-ville de Colombes et permettra de renforcer sa programmation en commerces et de développer de l'activité.

#### Les autres gares du réseau structurant à valoriser

**Gennevilliers** : La gare de Gennevilliers sur le RER C, porte d'entrée sur le parc des Chanteraines et le parc d'activités tertiaires des Barbanniers, est néanmoins pénalisée par une image négative due à son environnement peu accueillant mais mutable à court terme. La valorisation du quartier au sud des Chanteraines, le souhait de conforter la fonction d'enseignement qui se développe à l'ouest des voies ferrées, ou encore la proximité du secteur de développement des Louvresses, impliquent de considérer sérieusement sa requalification et le maillage avec les quartiers environnants.

**Gabriel Péri** : L'organisation de la gare routière et la configuration urbaine de ce lieu nuisent à son attractivité et à la lisibilité des parcours, en faisant de la gare routière une rupture forte. L'optimisation de la taille et du fonctionnement de la gare routière permettra d'envisager un projet urbain mixte de grande ampleur intégrant la continuité de la coulée verte de Gennevilliers.

**Les Courtilles** : à proximité du Port de Gennevilliers, cette gare de la ligne 13 du métro, comporte encore un potentiel de densification aux abords du boulevard, à



mettre en lien avec l'ouverture sur ce pôle des quartiers de grands ensembles du Luth et des Hauts-d'Asnières et la nécessité d'une diversification de ces quartiers par l'introduction de développement économique dont la constitution d'un pôle tertiaire réparti entre Asnières-sur Seine et Gennevilliers, de part et d'autre du boulevard intercommunal.

**Le Stade** : A Colombes, la gare du Stade sur le Transilien ne sera pas directement connectée au futur tramway T1. L'intermodalité entre ces deux transports devra ainsi être optimisée, afin également de desservir au mieux les quartiers stratégiques situés au nord de l'A86 (secteur Thalès) et à l'ouest (Stade Yves du Manoir).

## VALORISER LA SEINE ET DEVELOPPER LA TRAME VERTE ET BLEUE

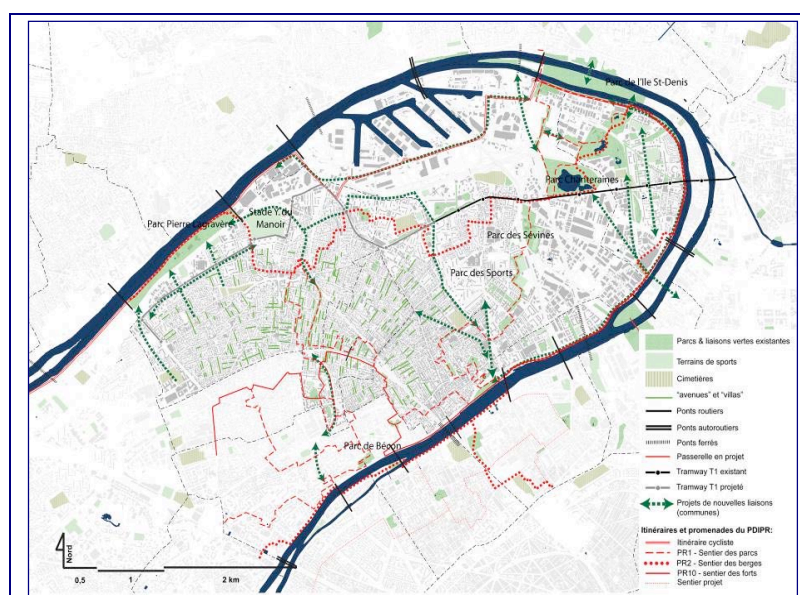


Figure 12 : trame verte

La Seine a largement servi le développement de la Boucle Nord, notamment son développement économique très orienté sur les échanges fluviaux autour de l'activité du Port de Gennevilliers (premier port fluvial français et deuxième port fluvial européen).

Mais le fleuve est aujourd'hui en grande partie coupé des lieux de vie. Cette ambiance fluviale, véritable atout en termes de qualité de vie, doit être valorisée dans les projets d'aménagement. Les projets asniérois quai Aulagnier commencent à redécouvrir cette proximité du fleuve, en ouvrant les programmes de bureaux sur la Seine. L'aménagement d'une gare du métro du Grand Paris à la gare des Grésillons devra tirer profit de la présence du fleuve.

La reconquête du fleuve par l'aménagement des berges est aussi engagée dans plusieurs communes, conscientes de l'atout paysager et écologique de la Seine : accessibles ponctuellement à la promenade (ouverture depuis le Parc Robinson à Asnières, depuis le parc des Chanteraines ou le long des quais Sisley et d'Asnières à Villeneuve-la-Garenne via Gennevilliers, depuis le parc Lagravère à Colombes). Ses abords sont marqués par endroits par des emprises minérales et routières qu'il conviendra de calibrer en donnant plus de place aux fonctions de loisirs liées au fleuve (ports de plaisance, centres loisirs nautiques...).

La « démarche Seine » engagée avec les communes liées à la Seine, tant du département des Hauts-de-Seine, que de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise, doit être comprise dans cet objectif de reconquête du fleuve et de ses berges.

L'intégration du cycle de l'eau dans la ville passe également par la limitation ou la réduction de l'imperméabilisation des sols pour maîtriser à la source les pollutions. La sensibilité particulière du territoire au risque d'inondation nécessitera de concevoir des projets d'aménagements exemplaires sur cet aspect. Les techniques alternatives (noues, espaces publics inondables, espace urbain résilient...) préconisées par le SDAGE et soutenues techniquement et financièrement par l'agence de l'eau sont une opportunité pour améliorer le cadre de vie des habitants comme la réduction des effets « d'îlot de chaleur » urbain, la valorisation des espaces verts, la création de paysages plus ou moins transformés en fonction de la pluie...

Le CDT permettra d'enrichir cette réflexion à l'échelle des quatre communes et au-delà, en associant les communes voisines, seul moyen de remettre le fleuve au centre plutôt que de le reléguer à la périphérie.

Par ailleurs, un travail d'amplification de la trame verte est à mener. Au-delà des parcs existants ou en projet (par exemple du parc de l'île Saint-Denis aux rives asniéroises de la Seine ou la coulée verte de Colombes à Courbevoie via Bois-Colombes), les continuités vertes sont difficilement lisibles et discontinues, fragmentées en une multitude de petits espaces. A Asnières, Bois-Colombes et Colombes, villes des jardins privés, le tissu pavillonnaire est parcouru d'innombrables ruelles et venelles, piétonnes ou en zones de rencontres, qui forment un réseau riche pour tisser les cheminements piétons et vélos.



## 2.2. Logements : une programmation diversifiée qui nécessite de nouveaux équipements

### POUR SUIVRE L'EFFORT DE CONSTRUCTION

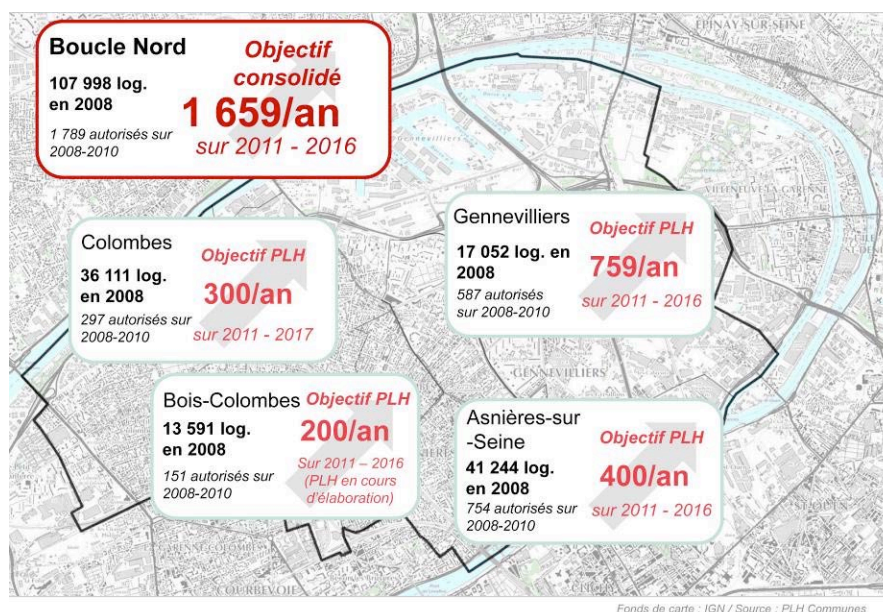


Figure 13 : Consolidation des objectifs de production de logements neufs bruts des programmes locaux de l'habitat des communes du CDT existants ou en cours d'élaboration

108 000 logements sont présents en 2008 sur le territoire des quatre communes. Ils sont en majorité collectifs : de 73% sur Colombes à 91% sur Asnières-sur-Seine (contre 71% en Ile-de-France). Un peu plus d'un tiers du parc de logements est localisé à Asnières-sur-Seine, un tiers à Colombes et un tiers dans les deux autres communes.

La production de logements sur la Boucle Nord a été contenue depuis 1968 face à la dynamique des Hauts-de-Seine avec une augmentation de 22% contre 38% pour le département. Cette moyenne cache néanmoins de fortes disparités : Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes ont connu une croissance de leur parc entre 18% et 25%, alors que celle de Gennevilliers est de 13%. **Néanmoins, une reprise est constatée ces dernières années en corrélation avec l'augmentation de la population.**

En région Ile-de-France, afin d'atteindre l'objectif fixé à l'article 1er de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le représentant de l'Etat dans la région définit, tous les trois ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans des périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à l'obligation de réaliser un programme local de l'habitat.

**S'agissant du territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, la déclinaison de l'objectif annuel de production de 70 000 nouveaux logements fixé dans la**

loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est de 1 860 logements par an pour les quatre communes du CDT<sup>1</sup>.

Les programmes locaux de l'habitat (PLH) élaborés par les communes ou en cours d'élaboration expriment d'ores et déjà un effort de construction très conséquent, avec un objectif consolidé à 1 660 logements par an rompant avec le rythme de construction de la période 2001 - 2010 de 830 logements par an.

L'écart de 200 logements par an entre l'objectif consolidé des PLH et l'objectif Grand Paris est relativement faible. Dans le cadre du contrat de développement territorial, les quatre communes s'engagent à atteindre cet objectif de 1 860 logements par an, ce qui nécessitera un travail avec les partenaires concernés (Conseil général 92, Région Ile-de-France, Etat) sur les mesures d'accompagnement à prévoir (particulièrement en matière d'équipements ou d'outils de maîtrise du foncier).

Sur une première période 2014-2016, les communes favoriseront des opérations au-delà de celles déjà prévues dans les PLH. Plusieurs opérations sont en cours d'identification.

Sur une deuxième période 2017-2019, l'écart sera réparti entre les communes au prorata de leur population. Il s'agit pour certaines communes d'un effort important dont la pérennité au-delà de cette période ne peut raisonnablement constituer un engagement, compte tenu du foncier disponible et de la densité actuelle des communes.

Une communauté d'agglomération devrait être créée au 1er janvier 2015. Elle devra élaborer un programme local de l'habitat intercommunal intégrant l'objectif de 1 860 logements. En tout état de cause, à partir de 2020, la répartition de cet objectif devra être réfléchie en tenant compte notamment, du niveau de population, du nombre d'emplois, de la densité des communes et des secteurs de développements ultérieurs qui devront être identifiés pour produire de nouvelles opérations de logements dans les secteurs concernés par l'arrivée de projets de transports lourds.

D'un point de vue plus qualitatif, l'habitat sur la Boucle Nord doit répondre à un objectif de diversité tant en termes de statut d'occupation que de taille pour permettre la constitution d'un parcours résidentiel complet sur le territoire, favorisant ainsi la fidélisation des populations résidentes et répondant à leurs besoins, mais renforçant également l'attrait des communes auprès de nouveaux actifs travaillant sur la Boucle.

## FAVORISER LA DIVERSITE SOCIALE

En matière de logement social, la Boucle Nord comprend 30,76% de logements sociaux au 1<sup>er</sup> janvier 2012 (taux SRU), inégalement répartis à l'échelle du territoire. D'une part, Gennevilliers a un taux élevé de 62,76% et souhaite stabiliser cette part de logements sociaux en ainsi conservant ainsi cette spécificité de son territoire.

D'autre part, la commune de Colombes présente 32,72% de logements sociaux, les communes d'Asnières-sur-Seine et de Bois-Colombes des taux inférieurs à

---

<sup>1</sup> L'arrêté du Préfet de région du 26 mars 2012 a fixé un objectif de 2 500 logements par an pour le bassin nord des Hauts-de-Seine, comprenant, outre les quatre communes du CDT, Clichy-la-Garenne et Villeneuve-la-Garenne.

25%, respectivement de 18,52% et de 19,16% en 2012. Néanmoins, le conventionnement de logements existants à Asnières-sur-Seine est en cours et va permettre d'augmenter le décompte du nombre de logements sociaux sur cette commune.

Dans le cadre des PLH actuels et des hypothèses prises en compte par les communes dont le PLH est en cours d'élaboration, la production annuelle de 715 logements sociaux est envisageable à l'échelle des quatre communes en tenant compte des politiques locales. **Les prévisions actuelles permettront ainsi à toutes les communes de la Boucle Nord d'atteindre les objectifs minimums fixés par la loi en termes de production de logements sociaux. Elles permettront de favoriser la diversité de l'habitat dans la Boucle Nord, avec un flux d'environ un tiers de logements sociaux sur l'ensemble du territoire. Ce pourcentage devrait être atteint dès les prochaines années rien qu'en additionnant les objectifs inscrits actuellement dans les PLH et ceux que les communes devront respecter dès 2014 pour se conformer à la loi** relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social. L'enjeu reste d'assurer le confort des populations résidentes et de faire évoluer l'offre pour contribuer à une plus grande mixité des populations (PLS, PLUS, PLAI, accession sociale...).

Pour atteindre ces objectifs, des discussions complémentaires sur les agréments et les financements devront être menées avec l'ensemble des partenaires, dont l'Etat, le Conseil Général et le Conseil Régional.

Les quatre communes de la Boucle Nord portent également une attention particulière aux publics spécifiques et ont inscrit dans leurs PLH des objectifs convergents, notamment :

- Adapter les logements existants aux besoins des personnes âgées et handicapées
- Développer de nouveaux projets pour des publics ciblés
- Développer l'offre et adaptation des structures de logements-foyers

Le CDT sera l'occasion de mettre en synergie ces initiatives en matière de logements spécifiques (gens du voyage, résidences sociales, hébergement, etc.).

Enfin, l'amélioration du confort de la population passera aussi par la mise en place d'actions de résorption de l'habitat insalubre et la poursuite du renouvellement urbain engagé par les collectivités.

## **CONFORTER LA QUALITE DE VIE ET RENFORCER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE POUR DE NOUVELLES POPULATIONS**

À l'échelle de la Boucle Nord, la forte et récente augmentation de la population a pu entraîner une saturation des équipements publics dans certains quartiers. Le développement induit par la mise en place du Grand Paris s'accompagnera de même d'une augmentation significative de la population.

Dans cette perspective, il est nécessaire d'anticiper et de réaliser les équipements publics nécessaires dans le cadre du CDT, notamment sur les plans scolaires et éducatifs (Ecole, Collège, Lycée et établissements de formations supérieures). **Outre le développement de l'offre en équipements, leur mise en réseau sera également envisagée pour mieux répondre aux besoins de la population.** Cette réflexion sera utilement complétée par un portage institutionnel spécifique d'équipements et de politiques publiques mutualisés à l'échelle de la Boucle Nord.

**Face à ces enjeux et à la stratégie définie sur la Boucle Nord de devenir un territoire d'équilibre et de la diversité, les objectifs sont les suivants :**

- **Développer de nouveaux programmes**, en prenant en compte les projets identifiés par les communes sur la période 2011-2016, et en mobilisant les marges de manœuvre foncières et de renouvellement urbain pour répondre aux besoins de desserrement et de conservation de la population,
- **Continuer à remplir les objectifs de la loi SRU en matière de logement social à l'échelle de la Boucle Nord et dans chaque commune, en adéquation avec les politiques locales, pour assurer une plus grande mixité des populations (PLS, PLAI, PLUS),**
- **Permettre la constitution d'un parcours résidentiel complet** par une mixité des catégories de financement et des typologies de logement, et en développant des produits à destination des publics spécifiques (jeunes, étudiants, personnes âgées, ménages en grande précarité),
- **Poursuivre le renouvellement urbain** en achevant la rénovation des grands ensembles engagée, en définissant les modalités de requalification d'autres quartiers et en mettant en œuvre des moyens dédiés à la résorption de l'habitat indigne et de la dégradation des copropriétés,
- **Assurer une réflexion sur la mixité fonctionnelle dans les opérations de logement**, par exemple via l'introduction d'activités économiques dans les quartiers d'habitat social,
- **Proposer un parc de logements performant sur le plan énergétique sur le neuf et l'existant,**
- **Mailler le territoire en complétant les équipements (notamment scolaires, sportifs et de loisirs) et les services nécessaires à l'accueil des nouvelles populations et aux attentes des populations actuelles en partenariat avec le Conseil général 92, la Région Ile-de France et l'Etat.**

Pour les villes de la Boucle Nord, la volonté de favoriser une diversité de l'offre de logements, la qualité de vie et le renforcement de l'attractivité du territoire impliquent le maintien du tissu pavillonnaire existant.

Une réflexion sera aussi menée sur la préservation et le renforcement du commerce de proximité et son attractivité à l'échelle des quartiers, notamment en lien avec les futures centralités des gares du Grand Paris Express.

## 2.3. Développement économique : une attractivité renforcée

### *La Boucle Nord des Hauts-de-Seine : carrefour des entreprises innovantes*

La diversité est l'atout principal du territoire. Le projet économique vise ainsi d'abord à conforter le vivier de PME-PMI des Hauts-de-Seine comme base d'un développement ancré dans le territoire, en permettant de répondre aux besoins des entreprises actuelles (extension, investissement, développement). Il s'agit ensuite de pérenniser l'implantation des grands comptes, qui constituent des vecteurs d'identité et sur lesquels il faut capitaliser.

Le territoire souhaite ainsi attirer de nouvelles entreprises, avec le respect de l'équilibre visé en termes de mixité des fonctions et de diversité des activités. Pour cela, la Boucle Nord renforcera les dispositifs d'accompagnement spécifiques à la création et au développement des entreprises et mettra l'accent sur la mise en adéquation de l'offre immobilière face à la demande.

Dans cette perspective, la signature économique adoptée par la Boucle Nord vise à améliorer la compétitivité du territoire et à favoriser les secteurs économiques porteurs d'emploi, d'innovation, en adéquation avec les besoins du territoire. Les projets, de même que l'économie générale du territoire, ont vocation à se structurer autour d'une pluralité de fonctions (conception, production, centre de décision, fonctions supports, activités à composante technologique, ...).

Tirant les services à valeur ajoutée, les exportations et l'innovation, l'industrie comme ensemble de fonctions (conception, production, services, recherche, etc.) sera l'un des piliers du développement économique. L'activité industrielle est un marqueur fort de l'identité de la Boucle Nord, en tant qu'héritage, mais aussi dans le tissu économique actuel : Thalès, Thomson, IBM, GDF Suez, L'Oréal, P&G (Procter & Gamble), ou encore la Snecma (groupe Safran), etc. sont liés à l'industrie. La Boucle Nord souhaite être une terre d'accueil pour l'industrie de demain, génératrice de valeur ajoutée, créatrice d'emplois et offrir des locaux d'activité comme des locaux tertiaires.

Par ailleurs, le Port, ancré dans le territoire et pérenne, sera un partenaire précieux pour mener à bien la stratégie économique. En tant que porte d'entrée métropolitaine et vers l'international, hub logistique, il est un atout indéniable pour l'attractivité économique du territoire. Il s'agit désormais d'instaurer une plus grande complémentarité entre le Port et la Boucle et de renforcer son rôle de pôle d'emplois notamment pour les populations de la Boucle.

Parallèlement, la stratégie d'aménagement aura pour objectif de favoriser l'émergence de polarités à court terme, d'inciter au renouvellement de certains espaces économiques et de préserver des lieux dédiés à l'émergence d'espaces d'activités, relais de croissance de demain. **Les relations entre entreprises seront favorisées par la mise en synergie des espaces économiques au sein du territoire, ainsi que la mise en place d'une logique de réseaux qui favorisent la compétitivité et les échanges.**

La concrétisation de cette ambition ne pourra enfin s'envisager sans **une complémentarité forte à développer avec les territoires voisins** (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val d'Oise). Il est ainsi nécessaire d'envisager pour chaque action de développement économique les externalités positives qui pourraient être générées via une mise en relation des différents territoires ou une mise en réseau des projets, par exemple sur les éco-activités ou les équipements publics structurants.

Outre l'activité portuaire, le fleuve doit être pris en compte dans ces multiples dimensions :

- ses abords, sa lisière doivent porter des activités de loisirs et des circulations douces.
- sa « surface » doit porter des franchissements rénovés pour assurer des liaisons en direction des autres pôles économiques de St-Ouen/Pleyel ou d'Argenteuil-Bezons
- il doit être un support à des activités diverses : port Van Gogh à Asnières avec une spécificité économique unique en Ile-de-France, possibilité de halte logistique multimodale pour le "dernier kilomètre" de livraison et, pourquoi pas, centre de formation à la batellerie dont les métiers vont considérablement évoluer avec les changements de gabarit des navires et les vocations nouvelles et multiples du fleuve.

La Seine est structurante pour le territoire de la Boucle Nord dont elle fixe le périmètre et doit être l'élément de liaison avec les clusters "industrie de la création" et "mécatronique". Après un inventaire des activités économiques présentes sur le fleuve et en rapport avec lui, il conviendra de proposer les compléments à implanter pouvant exister de façon dispersée ailleurs (dont les formations) et qui trouveraient du sens et des synergies à être rapprochées et concentrées sur ce territoire.

**Les objectifs sont ainsi de :**

- **Renforcer quelques filières d'excellence en lien avec la signature économique du territoire,**
- **Favoriser les synergies avec les pôles économiques voisins,**
- **Développer des projets d'aménagement cohérents, pérennes et attractifs en termes de programmation économique,**
- **Maintenir une diversité de fonctions d'entreprises et d'industrie,**
- **Favoriser la mise en réseau des entreprises sur le territoire,**
- **Pérenniser l'implantation des grands comptes existants et en attirer de nouveaux,**
- **Accompagner les PME-PMI tout au long de leur parcours résidentiel,**
- **Donner une visibilité forte de la stratégie économique de la Boucle Nord à l'échelle métropolitaine et au-delà (marketing territorial).**

## 2.4. Emploi & formation : l'émergence d'un bassin de vie

Le rapprochement bassin de main d'œuvre / bassin d'emploi sera en partie favorisé par la réponse aux objectifs en termes de production de logements et de développement économique, mais aussi la définition d'objectifs spécifiques liés à l'emploi et à la formation.

### UN OBJECTIF D'INSERTION

La Boucle Nord des Hauts-de-Seine compte 13 000 chômeurs de catégorie A, auxquels il convient d'ajouter un « halo » difficile à évaluer d'autres catégories plus ou moins éloignées du marché de l'emploi. Les villes conduisent des politiques actives d'insertion et d'accompagnement de ces populations. **La Boucle Nord souhaite ainsi valoriser les structures dédiées à l'emploi et dispositifs créés par les communes et instaurer une vraie mise en réseau des outils existants, notamment pour accompagner le retour à l'emploi. Une structure d'échanges sur ces pratiques et la conduite de politiques communes à l'échelle de la Boucle permettraient, en partenariat avec le Conseil Général, le Conseil Régional et l'Etat, d'optimiser tous ces outils et actions.**

### UN OBJECTIF DE DEVELOPPEMENT DE L'EMPLOI ET DE PERENNISATION DES ACTIVITES EXISTANTES

Au-delà de l'insertion des demandeurs d'emploi, le territoire souhaite engager une stratégie dès maintenant, visant à réduire les carences actuelles, poursuivant l'objectif d'un taux d'emplois/actifs égal à 1 et à anticiper les besoins futurs. **L'objectif est de créer et développer l'emploi sur le territoire, d'une part en lien avec les besoins des populations locales et d'autre part, en anticipant les évolutions des professions et métiers (nouvelles technologies, développement durable...) et les filières émergentes ainsi que les formations à développer.**

Une grande attention devra être portée au type d'emplois implantés, afin qu'ils correspondent aussi aux besoins des populations locales et aux mutations observées en termes de qualifications, professions et métiers. Cette réflexion devra être portée dans le cadre de la stratégie de développement plus globale du territoire et dans sa déclinaison au sein des projets d'aménagement. **Dans cette perspective, un groupe de travail étudiera les métiers actuels et de demain, en lien avec les profils des populations résidentes.**

Créer des activités ex-nihilo sur des filières émergentes en lien avec la signature économique et les enjeux de création d'emplois, nécessite une offre d'accompagnement et un travail de long terme : mise en place de structures d'accueil de ces entreprises (incubateur, pépinière, prenant en compte le parcours résidentiel des entreprises) et outils d'accélération de cette dynamique et de pérennisation des activités créées.

**La création d'emplois diversifiés s'accompagne également d'un objectif d'enracinement des activités présentes**, avec par exemple la mise en place de mesures portant sur l'« environnement de l'emploi » qui diminuent les risques d'évasion. Il faut souligner l'excellent maillage de la Boucle Nord par des Clubs



d'entreprises implantés dans les principaux pôles d'activités économiques. L'activité de ces groupements a une visée d'ancrage des entreprises, en leur permettant d'échanger mais également de résoudre collectivement des difficultés (RH, mobilité, sécurité etc.).

## UN OBJECTIF DE QUALIFICATION

La formation est l'une des réponses à la fois dans l'ajustement à court terme entre des offres d'emplois et des ressources humaines disponibles, comme dans la qualification plus large des populations locales ou dans l'accompagnement des mutations du tissu économique.

On dénombre 35 000 personnes qui ne possèdent aucun diplôme (soit plus de 13% des habitants) dont les jeunes qui sortent du système de formation sans diplôme et 21 000 qui disposent d'un Certificat d'études primaires ou d'un Brevet des collèges. Les besoins de formation sont importants, non seulement pour les habitants en recherche d'emploi, mais pour l'ensemble de la population active et particulièrement les jeunes, en termes de formation initiale et de formation tout au long de la vie.

Ainsi, un travail de prospective sera engagé dans le cadre du CDT avec l'ensemble des partenaires de formation, notamment l'Education Nationale, pour identifier les moyens à mettre en œuvre sur les différentes temporalités (court, moyen et long termes).

## UN OBJECTIF DE RELOCALISATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Enfin, les actions qui seront développées par les partenaires auront également pour objet de réduire l'évasion des actifs occupés par une sélection plus ciblée d'entreprises à capter, adaptées aux caractéristiques de la population locale et par des actions en faveur de la résidentialisation des actifs.

Chaque jour, 7 actifs sur 10 quittent la Boucle Nord pour aller travailler. Ce sont d'importantes ressources humaines qui échappent au territoire. L'enjeu de l'évasion des actifs occupés est moins visible que les trois autres enjeux présentés précédemment, mais concerne un plus grand nombre d'habitants. Comment réduire cette fuite des populations, dont une grande partie est très qualifiée ? Plusieurs stratégies conjuguées sont à examiner, dont :

- Une sélection plus ciblée d'entreprises à capter, adaptée aux caractéristiques de la population locale,
- Des actions en faveur de la résidentialisation des actifs,
- La création de nouveaux lieux de travail (télécentres, espaces de co-working...).



**En résumé, la Boucle Nord affiche donc :**

- **Un objectif d'insertion : valoriser les ressources humaines des demandeurs d'emploi, en mutualisant et démultipliant les actions et initiatives des structures dédiées et en créant de nouveaux outils.**
- **Un objectif de développement de l'emploi : ancrer et développer les activités présentes, accueillir et faire émerger de nouvelles activités.**
- **Un objectif de qualification : permettre aux jeunes d'accéder à un premier niveau de formation initiale et de construire leur parcours ; valoriser les compétences des adultes par le développement des VAE et des offres de parcours de formation tout au long de la vie (FTLV).**
- **Un objectif de relocalisation de la main-d'œuvre : faciliter l'accès aux emplois locaux, développer le télétravail, accueillir les salariés entrants qui voudraient vivre sur la Boucle.**

## 2.5. Mobilités : un territoire connecté aux différentes échelles

Les nouveaux transports lourds en projet, Grand Paris Express, réseau complémentaire, tramway T1, tangentielle nord, font passer l'organisation des transports en commun d'un système uniquement radial à une logique de réseau. Ce changement radical donné par les transports publics pourra être l'un des fondements de l'organisation urbaine. L'ensemble de ces projets de transport en commun participe également de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'une meilleure qualité de l'air.

Le territoire du Grand Paris en général et de la Boucle Nord en particulier, sont en plein renouvellement des réseaux lourds de transport en commun. La Boucle Nord va ainsi bénéficier d'une connexion métropolitaine forte via les projets de transports qui sont d'ores et déjà programmés :

- **Le prolongement du tramway T1 jusqu'au T2** (mise en service du tronçon Saint-Denis – les Courtilles effective depuis fin novembre 2012 et prévue d'ici 2017 pour le tronçon ouest Asnières- Quatre routes ; études en cours pour un prolongement au-delà) ;
- **Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen**, à horizon 2017 ;
- **La création du métro Grand Paris Express à horizon 2027**, qui desservira quatre gares sur le territoire de la Boucle Nord : Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes, Les Agnettes et les Grésillons ;
- **Le réseau complémentaire porté par le STIF** intervient à une échéance plus lointaine, qui n'a pas précisément été définie. Son tracé tel qu'actuellement projeté prévoit de desservir les Grésillons, les Agnettes, Colombes et la Garenne-Colombes ;
- **La création de la tangentielle nord, interconnectée avec le RER C et le Transilien, le projet Eole de prolongement du RER E à l'ouest** (via la Défense et Nanterre) **et le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie**, impacteront indirectement mais sensiblement la desserte de la Boucle Nord, en renforçant la desserte de l'ouest francilien.

**La nécessité du prolongement du tramway T1 jusqu'au T2 et au-delà s'inscrit en écho aux projets de développement de logements et d'activités économiques, portés par l'ensemble des communes. Lien structurant entre la Boucle Nord, Saint-Denis et la Défense, il assure une desserte intercommunale de qualité et est étroitement lié aux projets de renouvellement urbain le long de cet axe. La Préfecture de Région étant co-signataire avec la Région du plan de mobilisation transports, le sujet du tramway T1 pourra être abordé dans ce cadre.**

De nombreux projets vont ainsi venir renforcer l'accessibilité du territoire à l'échelle du Grand Paris. Le territoire doit s'y préparer et saisir cette occasion pour renforcer les dessertes internes tous modes, notamment sur les modes doux (vélos et piétons) qui seront à favoriser au regard du maillage en transports en commun existant. Ces transports en commun projetés accompagneront utilement le développement économique et la production de logements dans la Boucle Nord, en desservant un certain nombre de sites stratégiques (entre autres les Grésillons ou les Agnettes pour le métro, le carrefour des Quatre Routes ou le secteur Thalès pour le tramway T1).

Les objectifs de la Boucle Nord sont ainsi de répondre à la demande de desserte interne et de liaisons avec l'extérieur, en articulant plusieurs temporalités et types d'actions :

- Compléter et optimiser le réseau de transports, en anticipation des projets de développement,
- Etablir un relais efficace avec le territoire en optimisant et complétant les liaisons internes vers les gares, emplois et équipements, avant l'arrivée du Métro du Grand Paris Express et notamment via le prolongement du tramway T1 jusqu'au T2,
- Etablir des stratégies à court, moyen et long terme de désenclavement des quartiers isolés, notamment le secteur des Louvresses,
- Soutenir le développement des Plans de Déplacement InterEntreprises (PDIE) dont certains existent déjà (Gennevilliers, Asnières).

## UNE MOBILITE DE PROXIMITE, AU SERVICE DES HABITANTS ET DES SALARIES

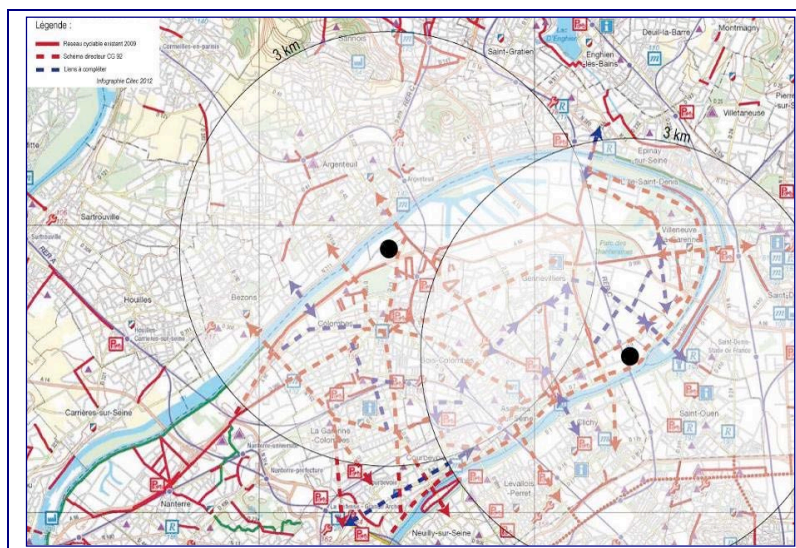


Figure 14 : réseau cyclable existant et les continuités nécessaires

L'arrivée des gares du Grand Paris Express est l'occasion de repenser les mobilités dans leur réseau et leur efficacité. C'est surtout l'opportunité de construire la ville et ses transports publics de manière concomitante. C'est par un travail permanent d'optimisation de la desserte interne des territoires en lien avec l'arrivée du Métro Grand Paris Express que cet objectif pourra être atteint.

**Dans ce cadre, une étude fine des opportunités de desserte complémentaire** sera menée dans le cadre du CDT, étudiant les moyens d'améliorer le maillage avec le réseau structurant à court, moyen et long termes.

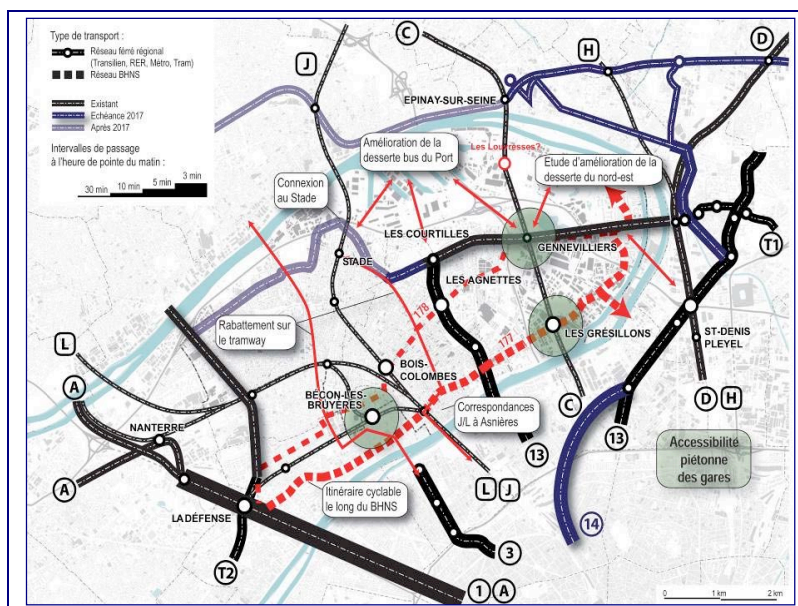


Figure 15 : mesures d'accompagnement à court terme des projets de transports en commun

#### Le rabattement sur le tramway et consolidation du réseau bus

Le prolongement du tramway T1 des Courtilles au T2 pose bien sûr la question du réseau de rabattement en bus.

En accompagnement du T1, les déplacements domicile-travail vers la Défense peuvent trouver une réponse complémentaire dans la création d'une liaison bus renforcée sur l'itinéraire de la ligne 177 / 175 (soit sur la RD9), à discuter avec les opérateurs transports, dans la poursuite de l'élaboration du CDT.

**Le prolongement de la ligne de bus 366 interne à Colombes jusqu'à la gare RER C Les Grésillons** via Asnières-sur-Seine, la station de métro Les Agnettes, l'écoquartier et le lycée Galilée à Gennevilliers est en cours d'examen par le STIF.

#### Réseau cyclable : le lien à la Défense

Les communes travaillent aujourd'hui sur la définition de maillages répondant aux besoins utilitaires des habitants de la Boucle Nord. Un bon réseau cyclable demande un maillage d'environ 300m et une bonne concertation entre communes pour assurer les continuités des itinéraires.

La mise en place d'une liaison bus structurante sur la RD9 pourra notamment être associée à des aménagements cyclables, contribuant à réduire la coupure que constitue aujourd'hui cette voie grâce à un profil en travers plus urbain.

#### Liaisons piétonnes

Il est préconisé de veiller au maintien des ouvertures piétonnes (domaine public mais aussi privé), qui forment un bon maillage sur le territoire. Un « plan piéton » pourra être envisagé à l'échelle de la Boucle Nord, afin d'augmenter la part des piétons dans les déplacements courts (inférieurs à 1 km), via une intégration des modes actifs (piétons et vélos) comme prioritaires dans tout nouvel aménagement, en particulier sur les axes de liaison des centralités et microcentralités du territoire.

#### Aire d'attractivité des gares

L'ensemble des gares doit faire l'objet d'un travail particulier, pour assurer un bon fonctionnement de l'intermodalité (accessibilité piétonne, accessibilité des cycles, stationnement cycles, réseau bus,...). Les gares font déjà l'objet d'études en cours (Colombes, question du renouvellement de la passerelle sur la gare des Vallées,...). Ce travail en profondeur sera effectué avec le Conseil général des Hauts-de-Seine, en qualité de propriétaire et gestionnaire des voies principales concernées par les gares du Grand Paris Express, le STIF et la SGP, pour la mise en service du métro du Grand Paris Express.

Enfin, le Port constitue une entité à part entière, qui a sa propre logique de desserte, mais qui doit être articulé avec les transports communaux.

## UNE ACCESSIBILITE EN TRANSPORTS LOURDS A CONFORTER

Le Grand Paris Express va considérablement améliorer l'accessibilité du territoire. Quatre nouvelles gares, en interconnexion avec le réseau existant, viendront innervier le territoire de la Boucle Nord.

L'un des enjeux forts à court terme est, par ailleurs, le prolongement du tramway T1. **En parallèle au tramway T1, une liaison forte au Sud de la Boucle**, permettra de desservir les projets de développement en cours. Cette ligne doit constituer une couture au même titre que le tramway et doit donc être accompagnée d'un urbanisme en cohérence, à savoir de densité et de mixité urbaine.

A horizon plus lointain (après le CDT), des pistes de réflexion se dessinent pour un meilleur maillage du territoire. Ces pistes s'inscrivent dans un long terme et nécessitent un travail d'approfondissement entre les différents partenaires, sur leur opportunité en lien avec les projets de développement urbain et économique, ainsi qu'avec la démarche engagée par le Conseil général, destinée à définir les actions à porter prioritairement :

- **Le secteur des Louvresses - Chanteraines**, en pleine expansion, à la fois pour Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne, pourra à ce titre faire l'objet, très rapidement d'une étude fine sur les possibilités d'amélioration de sa desserte. L'une des hypothèses dont l'opportunité sera étudiée est la création d'un arrêt les Louvresses sur le tracé du RER C.
- **La ligne complémentaire Orange au réseau du Grand Paris Express** a un tracé parallèle à la ligne Rouge. Si le tracé a déjà fait l'objet d'un accord entre la Région et l'Etat, l'échéance est encore lointaine. Un tracé alternatif a émergé du diagnostic du CDT, desservant Villeneuve-la-Garenne, le Port, les Louvresses, répondant ainsi à une aire d'attractivité différente de celle du Grand Paris Express (ligne rouge).
- **L'opportunité de prolongements de certaines lignes du réseau du métropolitain sur la Boucle Nord** : le prolongement de la ligne 13 du métro au Port voire au-delà de la Seine jusqu'à Argenteuil et la poursuite des réflexions sur l'amélioration de son fonctionnement ; le prolongement de la ligne 3 du métro jusqu'à Bécon-les-Bruyères, voire au-delà.



## **TITRE 3**

# **PROGRAMME DES ACTIONS, OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT ET PROJETS D'INFRASTRUCTURES**





## **DÉVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE**

Un développement urbain maîtrisé, diversifié, renforçant la qualité de vie et l'attractivité du territoire

### **STRATÉGIE**

1. Valorisation de la Seine sous toutes ses formes (économique, paysagère, récréative, écologique)
2. Mise en œuvre du schéma d'orientation de développement durable (SODD) du Port de Gennevilliers
3. Mise en œuvre des schémas de trame verte
4. Schéma directeur de développement des réseaux de chaleur
5. Couverture du territoire départemental par une infrastructure en fibre optique « THD Seine »
6. Schéma(s) de services et équipements
7. Mise en œuvre d'une dynamique culturelle à l'échelle de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine
8. Intégration des objectifs de production de logements issus de la loi du Grand Paris dans les PLH

### **OUTILS D'OBSERVATION & DE PROSPECTIVE**

9. Observatoire de l'habitat
10. Observatoire de l'évolution socio-économique, de l'emploi et de la formation
11. Observatoire du commerce et de l'artisanat

### **PROJETS URBAINS**

#### **12. Plan-guide partagé de l'aménagement de l'axe nord, le long du projet de tramway T1**

13. Projet de restructuration du quartier des Canibouts, au Petit Colombes
14. Quartier du stade Yves du Manoir (Colombes)
15. ZI Kléber - reconversion des anciens sites Thalès (Colombes)
16. Un nouveau quartier de vie ouvert sur le parc des Chanteraines (Gennevilliers)
17. Valorisation des zones d'activités et industrielles nord-est (Les Louvresses à Gennevilliers)
18. Les Courtilles (Asnières / Gennevilliers)

#### **19. Plan-guide partagé de l'aménagement de l'axe central, de la Seine au Port**

20. Requalification du quartier des Agnettes (Gennevilliers)
21. Etude d'opportunité pour la création d'un équipement de rayonnement régional ou départemental à la gare des Agnettes
22. Quartier-gare des Agnettes (Asnières et Gennevilliers)
23. Schéma directeur de revitalisation commerciale et urbaine du centre-ville de Gennevilliers
24. Eco-quartier pour tous «Chandon-République» (Gennevilliers)
25. Le secteur Brenu (Gennevilliers) : refaire la ville sur la ville
26. Pôle Gabriel Péri (Asnières/ Gennevilliers)

#### **27. Plan-guide partagé de l'aménagement de l'axe sud, de la Défense à Villeneuve-la-Garenne**

28. Insertion urbaine de la RN315, dans le cadre de l'aménagement du secteur de la gare des Grésillons
29. Quartier-gare des Grésillons
30. Quartier-gare de Bécon-les-Bruyères

#### **Autres projets significatifs:**

31. Quartier-gare de Bois-Colombes
32. Quartier-gare de Colombes

## **DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, EMPLOI & FORMATION**

La Boucle Nord des Hauts-de-Seine : carrefour des entreprises innovantes

### **STRATÉGIE**

33. Stratégie économique pour le soutien et la création d'entreprises innovantes et la promotion du territoire
34. Prospective et actions coordonnées en matière d'emploi et de formation (Gestion Territoriale de l'Emploi et des Compétences)
35. Accompagnement au développement de l'économie sociale et solidaire et de l'artisanat

### **PROJETS**

36. Création d'une filière d'innovation autour de la logistique urbaine durable
37. Mise en place d'outils de mise en réseau et d'animation des filières (dont Paris Seine Entreprises)
38. Amélioration de l'offre immobilière et des services d'accompagnement des TPE et PME-PMI
39. Développement de tiers-lieux de travail (espaces partagés) à destination des TPE / PME / Travailleurs indépendants et grandes entreprises

## **MOBILITÉS**

(Inter)connecter le territoire à toutes les échelles

### **STRATÉGIE**

40. Elaboration d'un Schéma Directeur des Modes Doux
41. Schéma de hiérarchisation du réseau bus en anticipation des projets de transports lourds
42. Définition d'une politique de stationnement harmonisée à l'échelle de la Boucle Nord
43. Schéma d'amélioration à long terme de la desserte en transports en commun structurants de la Boucle Nord

### **PROJETS**

44. Prolongement du tramway T1 des Courtilles au carrefour des Quatre Routes et au-delà
45. Le Grand Paris Express
46. Une ligne de bus renforcée sur la RD9

# Préambule au plan d'actions

La réalisation des actions présentées à l'appui des objectifs de développement urbain et économique exposés au titre 2 du CDT est conduite par les collectivités et maîtrises d'ouvrage concernées et relève des procédures et démarches d'enquête publique qui leur sont propres, auxquelles s'appliquent les normes d'urbanisme supérieures (SDRIF, PLU, PPRI).

## ORGANISATION DU PLAN D' ACTIONS

Afin de mettre en œuvre le projet stratégique de développement durable et les objectifs du CDT, le plan d'actions comprend plusieurs types d'interventions :

- **Des actions stratégiques**, mesures transversales fédérant l'ensemble des communes. Elles forment la base du projet de développement de la Boucle Nord et assurent la pérennité de la démarche collaborative entreprise lors de l'élaboration du CDT.
- **Des outils d'observation et de prospective**, visant à évaluer au fil des années les évolutions socio-économiques à l'échelle de la Boucle Nord, l'impact du développement sur l'emploi et l'habitat et à définir les actions complémentaires à mener pour corriger, accélérer, accompagner ces évolutions.
- **Des projets**, déclinaisons plus locales de la stratégie du CDT. Ils comprennent d'une part des projets déjà engagés par les communes en adéquation avec le projet stratégique de développement durable de la Boucle Nord et d'autre part les projets issus des travaux d'élaboration du CDT.

Trois thématiques structurent le programme d'actions :

### 1) Développement urbain, habitat et cadre de vie

Ce premier volet du programme d'action décline **les moyens déployés pour atteindre les objectifs de production de logements issus de la loi du Grand Paris** (intégration de ces objectifs territorialisés aux PLH, déclinaison des projets d'aménagement, dont les projets de restructuration et densification des quartiers-gares autour des gares du Grand Paris Express). **La création de nouveaux logements s'accompagne de mesures visant à conforter l'attractivité du territoire tant du point de vue du cadre de vie pour les habitants** (valorisation de la Seine, mise en œuvre des schémas de trame verte) **que de l'amélioration de l'offre de services aux populations** (schémas de services et d'équipements, mise en réseau de l'offre culturelle, etc.). Le développement des réseaux de chaleur permettra par ailleurs une gestion énergétique économe des futures constructions.

Créant un cadre partenarial solide, des outils d'observation et de prospective assureront le suivi des évolutions socio-économiques, de l'emploi, de l'habitat et du commerce, afin d'ajuster les stratégies.

Les projets urbains s'organisent pour la plupart autour des trois axes de développement stratégiques (axe nord le long du tramway T1, axe central de la Seine au Port et axe sud de la Défense à Villeneuve-la-Garenne). **L'élaboration de plans-guides de ces axes constitue la condition nécessaire au développement cohérent de ces quartiers en lisière de communes et pourra faire émerger de nouveaux sites de projets.**

## 2) Développement économique, emploi et formation

**Le plan d'actions vise tout d'abord à approfondir la définition d'une stratégie économique en vue de renforcer l'attractivité du territoire et l'écosystème relationnel des acteurs économiques locaux, de promouvoir l'identité économique de la Boucle Nord comme *Carrefour des Entreprises Innovantes* et de mobiliser les compétences adéquate en matière de formation et d'emploi.**

Portant une attention forte sur l'accompagnement des PME-PMI, la stratégie économique identifiera les leviers à mobiliser pour accompagner le développement du territoire et sa promotion en direction des investisseurs et des entreprises endogènes et exogènes.

Quelques actions sont d'ailleurs déjà lancées en ce sens avec la création d'une filière d'innovation autour de la logistique urbaine durable et la mise en place d'outils de mise en réseau et d'animation des filières, notamment via une première structure : Paris Seine Entreprises. Ces deux actions permettront de fédérer les forces vives du territoire et de développer les synergies entre acteurs économiques, recherche et formation. Sur ce point, une action de prospective et de coordination des initiatives en matière d'emploi et de formation permettra d'anticiper les besoins en matière de formation à destination des populations locales. Elle inclut une réflexion globale sur l'accès à l'emploi et la mise en réseau des structures dédiées présentes sur le territoire, notamment en matière d'insertion.

## 3) Mobilités

Les actions liées aux mobilités servent en premier lieu la **stratégie d'amélioration des déplacements internes à la Boucle Nord afin d'innover le territoire à partir des gares existantes et futures** : soit en optimisant et hiérarchisant le réseau en transports en commun, soit par la promotion des modes de déplacements « doux ». Ces mesures feront évoluer les usages pour réduire la dépendance à la voiture individuelle sur les trajets courts et participent d'une optimisation des rabattements vers les gares, en complément des actions en faveur des transports en commun lourds (métros, RER, Transilien), actuels et futurs.

Le projet de prolongement du tramway T1 des Courtilles au carrefour des Quatre Routes puis Colombes sert cette stratégie de desserte renforcée du territoire, de même que le projet de ligne de bus renforcée sur la RD9.

A horizon 2027, quatre gares de la Boucle Nord seront connectées au réseau du Grand Paris Express, reliant directement les communes aux pôles de Saint-Denis-Pleyel, La Défense ou le Bourget. Néanmoins, certains quartiers en fort développement demeurant isolés de cette desserte, une étude spécifique approfondira les possibilités d'amélioration de la desserte en transports structurants à long terme.

## **APPROCHE ENVIRONNEMENTALE**

La prise en compte des problématiques de développement durable est une préoccupation transversale à toutes les thématiques du CDT. Elle passe tout d'abord par une gestion économe de l'espace :

- En construisant la ville sur la ville, pour préserver et développer les rares espaces naturels du territoire,

- En définissant des densités urbaines permettant d'optimiser l'utilisation de l'espace, l'utilisation des infrastructures et des équipements.

Les engagements de la Boucle Nord en faveur du développement durable se traduisent plus particulièrement dans les mesures suivantes :

**Efficacité énergétique : densification, extension, création de réseaux de chaleur et incitation à la mise en place d'énergies renouvelables.**

Le schéma directeur de développement des réseaux de chaleur (action n°4) permettra d'optimiser les consommations énergétiques des quartiers et bâtiments neufs en visant, autant que possible, le raccordement systématique des futurs projets à un réseau de chaleur. Il s'agit également de réduire les consommations énergétiques des bâtiments existants, notamment les logements individuels.

**Densification et diversification progressives des vastes zones monofonctionnelles d'activités et d'industrie**

Plusieurs projets urbains prévoient un développement plus durable des zones d'activités et zones industrielles qui marquent fortement la partie Est de la Boucle Nord et forment de vastes emprises difficilement traversables. Autour du parc des Chanteraines, les zones d'activités de Gennevilliers sont appelées à évoluer vers des formes urbaines plus compactes (actions n°16 et 17), intégrant des solutions innovantes pour la réduction des impacts environnementaux des activités et introduisant une diversification des fonctions (notamment avec le développement de programmes résidentiels à Gennevilliers, en lisière du parc des Chanteraines). De même, le long de l'axe de la RD9, les franges de l'avenue des Grésillons encore marquées par un tissu industriel souvent vieillissant évolueront sensiblement grâce notamment à l'attractivité nouvelle apportée par la future gare du Grand Paris Express aux Grésillons (action n°29, quartier-gare des Grésillons). A l'inverse des zones d'activités monofonctionnelles qui ont prévalu au cours du développement urbain de la Boucle Nord, il s'agit désormais de concilier urbanité et développement économique, de permettre aux activités (y compris de production) de côtoyer d'autres fonctions (y compris résidentielles).

De son côté, Ports de Paris souhaite adapter l'organisation spatiale de la plateforme multimodale de Gennevilliers aux nouvelles exigences environnementales, notamment en densifiant les espaces d'activités.

Par ailleurs, une attention est portée au développement d'activités innovantes sur le plan environnemental. Par exemple, la « logistique urbaine durable » s'attache à réduire la dépendance énergétique, la congestion des routes, et ainsi à améliorer la qualité d'air tout en créant des emplois locaux pour le dernier kilomètre. Dans un tout autre registre, le recours au télétravail constitue un autre exemple d'innovation participant à la réduction des déplacements interurbains.

**Valorisation et préservation de l'environnement, via le développement des liaisons vertes et la restauration de continuités écologiques**

Grâce à la mise en œuvre des schémas de trame verte (action n°3), la valorisation de la Seine dans toutes ses dimensions (écologique, paysagère, économique, récréative, etc. / action n°1), les continuités paysagères seront préservées et développées afin d'offrir des respirations dans un tissu urbain relativement dense, de multiplier les itinéraires de promenades ou les cheminements doux pour l'ensemble des usagers de la Boucle Nord (habitants, actifs non résidents, visiteurs). Les cheminements verts mettront en relation les éléments remarquables du territoire, relier les centralités et les quartiers de vie. Par ailleurs, ces deux actions favoriseront également la restauration des continuités écologiques.



Prenant notamment pour support ces liaisons vertes renforcées, le schéma directeur des modes doux (action n°40) améliorera le confort des piétons et cyclistes et fera la promotion des déplacements doux auprès des habitants et usagers du territoire.

### **Emergence d'un bassin de vie : développement de l'emploi au profit des populations résidentes**

Les différentes actions mises en œuvre en matière de développement économique, d'emploi et de formation permettront à la fois :

- un développement économique, avec une attractivité du territoire renforcée pour les entreprises innovantes (action n°33), un meilleur accès à l'emploi par un travail sur l'adéquation entre emplois/ formations/ populations (action n°34)
- un développement social grâce à l'adaptation des besoins en formation à destination des populations locales ou encore la promotion des secteurs de l'économie sociale et solidaire et de l'artisanat (action n°35).

### **Amélioration des liaisons internes à la Boucle Nord et des connexions avec le reste de l'agglomération**

Le réseau de transports en commun futur (prolongement du tramway T1, redéploiement des lignes de bus pour une meilleure desserte, création du Grand Paris Express) engendrera un report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun, mais aussi des modes alternatifs de déplacements (autopartage, covoiturage, vélos en libre-services, etc.). Les actions du CDT de la Boucle Nord tendent à accompagner et accélérer ces évolutions.

Les gares seront les lieux privilégiés du développement de l'intermodalité entre tous ces modes de transports, traduisant à la fois une offre plus riche en transports partagés et surtout plus souple et plus adaptée.

## **LE VOLET NUMÉRIQUE DANS LE PLAN D'ACTION DU CDT**

### **Socle numérique : le développement du Très Haut Débit (THD)**

Le volet numérique repose en premier lieu sur le développement du Très Haut Débit (THD) sur l'ensemble de la Boucle Nord (action n°5), à partir de l'initiative du Conseil Général des Hauts-de-Seine de déployer sur l'intégralité de son territoire une infrastructure de nouvelle génération en fibre optique jusqu'à l'abonné (FTTH – *Fibre to the Home*), qui remplacera à terme le réseau de cuivre supportant actuellement la technologie ADSL. Ce réseau est conçu pour être mutualisé et ouvert à tous les opérateurs de services de communication électroniques à « très haut débit ». Le Département a choisi de faire réaliser et exploiter cette infrastructure publique, « THD Seine », par la voie d'une délégation de service public d'une durée de 25 ans, attribuée en décembre 2007 par une délibération de l'Assemblée départementale au groupement délégataire composé des sociétés Numéricâble, SFR Collectivités et Eiffage. Son exécution est assurée par la société ad hoc, Sequalum SAS. Cette initiative prévoit :

- une couverture intégrale du territoire par le réseau (résidentiel, sites publics, entreprises) dans un délai court (6 ans)
- la neutralité technique et commerciale de l'offre à tous les fournisseurs de services ;
- la péréquation tarifaire assurant un coût d'accès au service fourni identique en tout point.

D'ici fin 2015, THD Seine permettra ainsi de rendre raccordable 100 % du département en fibre optique, ce qui constitue le plus gros chantier de déploiement de fibre optique à l'abonné d'Europe.

**Les collectivités locales joueront le rôle de facilitateur pour que les opérateurs privés puissent déployer la fibre sur le territoire.**

### **Mise en place d'un Système d'Information Géographique (SIG)**

Le développement d'un SIG à l'échelle de la Boucle Nord servira les actions de mise en réseau des équipements culturels et sportifs, le schéma de services, le schéma des modes doux, ainsi que toutes les actions appuyant une structuration des données publiques et leur mise à disposition. Cette démarche nécessite :

- le recensement des données publiques et leur actualisation régulière
- La structuration des données
- Leur mise à disposition, d'une part pour un usage interne des communes et d'autre part à usage des populations

### **Programmes numériques spécifiques**

Des programmes numériques spécifiques sont mis au service des actions du CDT :

#### Développement urbain, habitat et cadre de vie

- Développement de **gares multiservices** (intégré à chaque fiche sur les quartiers de gare) proposant aux voyageurs de meilleures informations et mettant à leur disposition différents types de services.

#### Développement économique, emploi et formation

- Développement de tiers-lieux de travail (espaces partagés) à destination des TPE/ PME / travailleurs indépendants.
- Développement d'un volet numérique pour l'action « Prospective et actions coordonnées en matière d'emploi et de formation (GTEC) », visant à offrir l'accès à des contenus à distance (*e-learning*), assurer la formation des populations (notamment les plus fragiles) à l'utilisation du matériel informatique et aux usages du numérique et développer le numérique dans les écoles (éducation aux médias des élèves, formation à l'utilisation des services et des ressources numériques, formation des enseignants aux usages pédagogiques des technologies de l'information et de la communication etc.)

#### Mobilités

- Expérimentation de parkings intelligents, dans le cadre de l'action d'harmonisation des politiques de stationnement.



## 3.1. Développement urbain

En matière de développement urbain, habitat et cadre de vie, les actions déclinent les moyens déployés pour atteindre les objectifs de production de logements issus de la loi du Grand Paris (intégration de ces objectifs territorialisés aux PLH, déclinaison des projets d'aménagement, dont les projets de restructuration et densification des quartiers-gares autour des gares du Grand Paris Express). La création de nouveaux logements s'accompagne de mesures visant à conforter l'attractivité du territoire tant du point de vue du cadre de vie pour les habitants (valorisation de la Seine, mise en œuvre des schémas de trame verte) que de l'amélioration de l'offre de services aux populations (schémas de services et d'équipements (notamment scolaires), mise en réseau de l'offre culturelle, etc.) ou encore de la mise en place d'une gestion énergétique économe pour les futurs projets (mise en place de réseaux de chaleur).

Créant un cadre partenarial solide, les outils d'observation et de prospective assureront le suivi des évolutions socio-économiques, de l'emploi, de l'habitat et du commerce, afin d'ajuster les stratégies.

Les plan-guide des axes de développement stratégiques seront élaborés dès le début de la mise en œuvre du CDT : ils fédèrent les projets urbains et constituent la condition nécessaire au développement cohérent de ces quartiers en lisière de communes. Ils se déclinent en projets spécifiques, réunissant des projets en cours et futurs :

**Axe nord** : les réflexions concernant l'évolution du quartier du stade Yves du Manoir et de la zone industrielle Kléber à Colombes sont déjà engagées. La polarité des Courtilles réunit quant à elle plusieurs secteurs de projets de part et d'autre de la limite communale à Asnières-sur-Seine et Gennevilliers (rénovation urbaine des Hauts-d'Asnières et du quartier du Luth, projet tertiaire Connexio). Le projet porté par le CDT ambitionne par ailleurs d'ouvrir la ville sur le parc des Chanteraines, en lien avec l'aménagement récent du tramway T1 au sud et avec le développement économique des zones d'activités des Louvresses nord du parc. **Le plan-guide mettra en cohérence l'ensemble de ces projets s'organisant autour du tramway T1 et pourra faire émerger de nouveaux projets.**

**Axe central** : un grand nombre de projets et réflexions sont lancés de part et d'autre de cet axe structurant à Asnières et Gennevilliers et nécessitent une coordination pour faire dialoguer les deux côtés du boulevard et créer des complémentarités programmatiques, harmoniser l'espace public. **Le plan-guide a ainsi pour rôle de mettre en musique l'ensemble de ces initiatives.**

**Axe sud** : moins constitué que les deux autres axes, il présente néanmoins un grand potentiel d'évolution (notamment des zones d'activités des Grésillons). Tout en travaillant les liens à la Seine et aux autres centralités, le développement mixte habitat et activités économiques sera appuyé par une liaison bus renforcée sur la RD9 (action n°46).

En dehors des axes, d'autres projets significatifs confortent le développement urbain de la Boucle Nord (quartiers-gares de Colombes et Bois-Colombes).

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE - **STRATEGIE**

## **Action n°1 : Valorisation de la Seine sous toutes ses formes (économique, paysagère, récréative, écologique)**

*Cette action se réfère à l'étude, en cours de définition, engagée par l'entente « Arc en Seine ».*

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

La valorisation de la Seine concerne les communes d'Asnières-sur-Seine, Colombes et Gennevilliers, en association avec les communes voisines ayant un accès à la Seine.



### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Véritable atout en termes de qualité de vie, marquant l'identité des communes de la Boucle Nord, la Seine a largement servi son développement, notamment son développement économique très orienté sur les échanges fluviaux. Elle demeure souvent coupée des lieux de vie, mais une reconquête du fleuve par l'aménagement des berges est déjà engagée dans plusieurs communes. La valorisation du fleuve dans la Boucle Nord recouvre de multiples dimensions :

- **urbaine**, pour ouvrir la ville sur le fleuve. Rares sont les quartiers d'habitat en bords de Seine. La problématique des bateaux logements sera également posée.
- **paysagère**, visant à favoriser l'accès des berges à la promenade tout en créant de nouveaux espaces verts. En lien avec les aménagements paysagers (notamment les 2 parcs départementaux), existe un enjeu fort de liaisons douces avec les territoires environnants, par un travail sur les traversées du fleuve.

- **écologique**, intégrant des actions sur la préservation de la biodiversité, le rétablissement des continuités écologiques et la préservation ou restauration de berges naturelles, en lien avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).
- **économique**, valorisant le fleuve comme outil de développement économique (via le transport fluvial) tout en optimisant les emprises des ports intermédiaires et en travaillant leur insertion dans le projet paysager, mais aussi pérenniser les activités comme les chantiers navals.
- **touristique et de loisirs**, en donnant plus de place aux fonctions récréatives liées au fleuve (ports de plaisance, centres loisirs nautiques...).
- **Transports : voies sur berges, passerelles, bacs.**
- **une dimension liée au risque d'inondation**, très sensible sur le territoire de la Boucle Nord.

Dans cette optique, l'Entente « Arc en Seine » a été créée le 19 avril 2013, regroupant onze communes et deux agglomérations des deux rives de la Seine, tant du département des Hauts-de-Seine, que de ceux de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise. Cette Entente vise la valorisation du fleuve au travers des dimensions citées plus haut, notamment via la réalisation d'une étude permettant de revisiter le rapport du territoire au fleuve.

Cette démarche s'enrichira des actions engagées par les autres partenaires pour promouvoir le fleuve :

- Le Schéma régional des continuités écologiques (SRCE),
- Le Schéma départemental d'aménagement et de gestion durables de la Seine et de ses berges,
- Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE),
- Le Schéma d'orientation et de développement durable du port de Gennevilliers, qui intègre également la problématique environnementale ainsi que l'idée de promouvoir le rôle du port et de ses activités auprès du grand public, via un renforcement des visites du port et un travail pédagogique d'information.

Approche environnementale :

- Plan de prévention des risques d'inondation : établir un plan de prévention pour sauvegarder les biens et les personnes
- Associer risque d'inondation, risque de pollution accrue et risque technologique

**PHASAGE**

Etat d'avancement :

Constitution d'un groupement de commande entre les membres de l'Entente pour le lancement et le financement des études : en cours

Calendrier de réalisation :

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Préparation et lancement de l'appel d'offre	■					
Phase 1 : diagnostic et enjeux		■				
Phase 2 : rédaction d'un projet commun			■			

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : Entente Arc en Seine

Partenaires de l'« Entente Seine » :

- Villes d'Asnières-sur-Seine, Colombes, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne, Clichy-la-Garenne, Saint-Ouen, Ile-Saint-Denis, Saint-Denis, Argenteuil, Bezons, Epinay-sur-Seine
- Communautés d'agglomération de Plaine Commune et d'Argenteuil-Bezons

Autres partenaires pour la valorisation de la Seine :

- Conseil Général des Hauts-de-Seine
- Conseil Général de Seine-Saint-Denis
- Conseil Général du Val d'Oise
- Conseil Régional d'Ile-de-France
- Ports de Paris
- Voie navigable de France
- Bois-Colombes

## FINANCEMENT

Coût total prévisionnel des études prévues par « Arc en Seine » : 200 000 €

Le coût du marché à conclure dans le cadre du groupement de commande est réparti entre ses membres selon la clé de répartition suivante :

- Pour tenir compte des modalités de représentation des intercommunalités au sein de l'Entente :
  - Un forfait fixe de 15 000€ pour Plaine Commune,
  - Un forfait fixe de 7 500€ pour Argenteuil-Bezons,
- Le différentiel restant est financé selon une pondération, et réparti sur l'ensemble des membres, au prorata :
  - Du nombre de kilomètres de berges propres à chaque collectivité membre,
  - Du nombre d'habitants de la collectivité, étant entendu que seules les communes riveraines de la Seine sont prises en compte pour Plaine Commune.

Ville	Population totale 2010 (INSEE)	% population dans l'Entente	km de berges	% berges dans l'Entente	Soit % de participation total
<b>Asnières sur seine</b>	<b>82 998</b>	<b>12,9%</b>	<b>3,5</b>	<b>6,9%</b>	<b>9,85%</b>
<b>Clichy</b>	<b>59 228</b>	<b>9,2%</b>	<b>2,3</b>	<b>4,5%</b>	<b>6,82%</b>
<b>Colombes</b>	<b>86 094</b>	<b>13,3%</b>	<b>2,7</b>	<b>5,3%</b>	<b>9,33%</b>
<b>Gennevilliers</b>	<b>41 676</b>	<b>6,5%</b>	<b>5,8</b>	<b>11,6%</b>	<b>9,02%</b>
<b>Villeneuve-la-Garenne</b>	<b>25 374</b>	<b>3,9%</b>	<b>4,1</b>	<b>8,1%</b>	<b>6,00%</b>
Epinay-sur-Seine	54 775	8,5%	3,7	7,3%	7,89%
L'Ile-Saint-Denis	7 070	1,1%	13,4	26,6%	13,85%
Saint-Denis	107 959	16,7%	2,6	5,1%	10,90%
Saint-Ouen	47 604	7,4%	1,8	3,7%	5,52%
<b>Total Plaine Commune</b>	<b>217 408</b>	<b>33,7%</b>	<b>21,5</b>	<b>42,7%</b>	<b>38,16%</b>

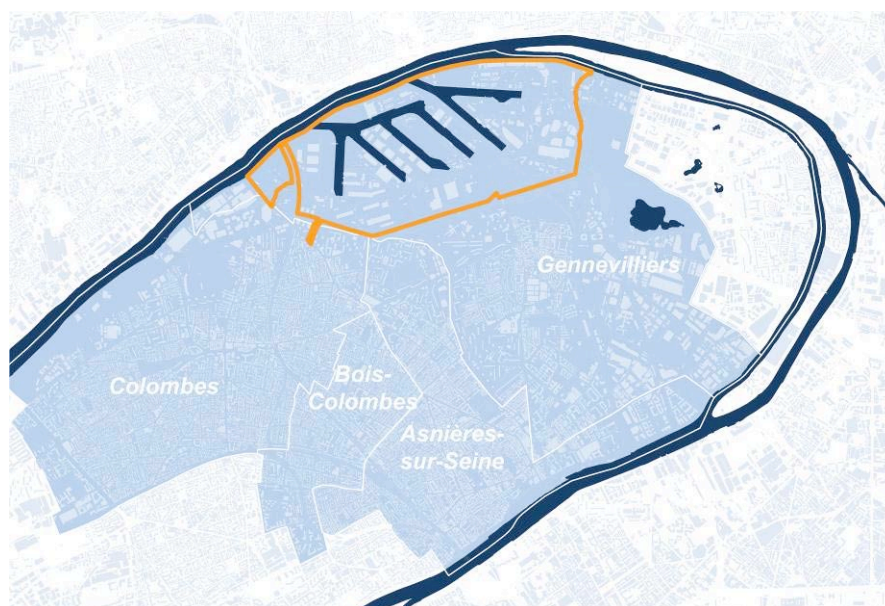
Argenteuil	104 843	16,2%	5,3	10,6%	13,40%
Bezons	28 277	4,4%	5,3	10,5%	7,42%
<b>Total Argenteuil-Bezons</b>	<b>133 120</b>	<b>20,6%</b>	<b>10,6</b>	<b>21,0%</b>	<b>20,82%</b>
Total	645 898	100,0%	50,3	100,0%	100,00%

Les Communautés d'agglomération prennent à leur charge le montant afférent à leurs communes respectives.

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE - STRATEGIE

## Action n°2 : Mise en œuvre du schéma d'orientation de développement durable (SODD) du port de Gennevilliers

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE



### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Première plateforme portuaire d'Ile-de-France, le port de Gennevilliers dispose d'une très bonne localisation à l'arrivée des trafics fluviaux et fluvio-maritimes depuis les grands ports de Manche et de Mer du Nord, tout en étant au cœur de la métropole. Il joue à l'échelle métropolitaine le rôle majeur de hub dans l'approvisionnement des ports urbains et des autres plateformes multimodales franciliennes, tout en couvrant à l'échelle locale les besoins d'un bassin économique et démographique de 2,5 millions d'habitants.

La plateforme multimodale de Gennevilliers accueille au sein de l'emprise portuaire près de 275 entreprises qui génèrent environ 8 000 emplois.

Ports de Paris s'est doté d'un Schéma de Services portuaires d'Ile-de-France, arrêté en octobre 2013, qui valorise le fonctionnement en réseau des espaces portuaires ainsi que les actions sur les filières stratégiques identifiées. Dans les 15 ans à venir, Ports de Paris prévoit de mettre en place des pratiques innovantes et des technologies vertes sur ses plateformes portuaires. Dans cette dynamique, Ports de Paris a doté en 2012 le port de Gennevilliers d'un Schéma d'Orientation et de Développement Durable (SODD) dans une perspective à 15 ans. Axé sur un redéploiement économique et logistique ainsi que sur la définition de grandes orientations en termes d'urbanisme, d'architecture, de paysage et d'environnement,



il constitue aussi une véritable instance de concertation rassemblant Ports de Paris et ses partenaires institutionnels et économiques.

### Objectifs stratégiques

Favoriser le report du transport routier vers le fluvial et le ferroviaire, créer un hub majeur en Ile-de-France, améliorer l'insertion environnementale, urbaine et paysagère du port ou encore affermir son image, sont les objectifs majeurs retenus pour le port de Gennevilliers, se déclinant en actions.

<b>Objectif 1</b> <b>Faire de la plateforme multimodale de Gennevilliers un hub majeur de la logistique durable d'Ile-de-France</b>	Action 1 : En développant le trafic fluvial
	Action 2 : En encourageant le trafic ferroviaire portuaire
	Action 3 : En accompagnant les chaînes logistiques durables intégrées
<b>Objectif 2</b> <b>Améliorer l'insertion urbaine, paysagère et environnementale de la plateforme multimodale de Gennevilliers</b>	Action 4 : En établissant une stratégie environnementale
	Action 5 : En régulant le trafic routier
	Action 6 : En renforçant la qualité urbaine et paysagère des espaces
<b>Objectif 3</b> <b>Adapter l'organisation spatiale de la plateforme multimodale de Gennevilliers aux nouvelles exigences économiques et environnementales</b>	Action 7 : En déployant et densifiant les espaces d'activités
	Action 8 : En sectorisant préférentiellement les activités
<b>Objectif 4</b> <b>Assurer une meilleure qualité de service aux acteurs économiques et usagers du port</b>	Action 9 : En améliorant le déplacement des usagers du port
	Action 10 : En confortant les services aux entreprises et aux usagers
<b>Objectif 5</b> <b>Qualifier l'image du port et le savoir portuaire</b>	Action 11 : En améliorant l'identité de l'espace portuaire
	Action 12 : En promouvant le rôle du port et de ses activités
	Action 13 : En aménageant les interfaces ville-port
<b>Objectif 6</b> <b>Organiser le suivi opérationnel du SODD entre Ports de Paris et ses partenaires</b>	Action 14 : En instituant l'Instance permanente de concertation

### DÉPLOIEMENT

Le Schéma d'Orientation et Développement Durable du port de Gennevilliers est validé et mis en œuvre depuis avril 2012. Une Instance Permanente de Concertation est constituée et devient un lieu formel d'écoute, d'échange et d'information. Elle permet l'organisation, le maintien et l'enrichissement d'un dialogue institutionnel régulier et de qualité avec les acteurs et partenaires principaux du port.



Cette Instance suit la mise en œuvre des actions prévues au SODD, en mettant en place des groupes de travail thématiques (comme l'aménagement à l'interface ville-port) avec les partenaires intéressés ou ayant à intervenir ultérieurement dans les phases opérationnelles.

L'Instance Permanente de Concertation se réunit à un rythme annuel, et à chaque fois que Ports de Paris le juge nécessaire.

L'ensemble du Schéma d'orientation de développement durable (SODD) du port de Gennevilliers est consultable à l'adresse suivante : <http://www.paris-ports.fr/entreprise/offres-foncieres-et-immobilières/schema-d-orientation-et-de-developpement-durable-present>

## **MONTAGE ET GOUVERNANCE**

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : Ports de Paris

Membres du comité de suivi :

### **Ports de Paris**

Direction Générale  
Agence de Gennevilliers

### **Collectivités locales**

Ville de Gennevilliers  
Ville d'Epinay-sur-Seine  
Ville d'Argenteuil  
Ville de Colombes  
Ville de l'Île-Saint-Denis  
Ville d'Asnières-sur-Seine  
Plaine Commune  
Communauté d'agglomération d'Argenteuil-Bezons  
Conseil Général des Hauts-de-Seine  
Conseil Régional d'Île-de-France

### **Acteurs économiques**

Communauté Portuaire de Gennevilliers  
Grand Port Maritime de Rouen  
Grand Port Maritime du Havre  
Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCI Paris Ile-de-France)  
Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)  
Chambre National de La Batellerie Artisanale

### **Acteurs institutionnels**

Préfecture des Hauts-de-Seine  
Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE)  
Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA)  
Voie Navigable de France (VNF)  
Réseau Ferré de France (RFF)

### **ONG**

La Seine en Partage  
France Nature Environnement



# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE - STRATEGIE

## Action n°3 : Mise en œuvre des schémas de trame verte

### PÉRIMÈTRE

La mise en œuvre des schémas de trame verte concerne l'ensemble du territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Au-delà des parcs existants ou en projet (par exemple du parc de l'île Saint-Denis aux rives asniéroises de la Seine ou la coulée verte de Colombes à Courbevoie via Bois-Colombes), les continuités vertes sont difficilement lisibles et discontinues, fragmentées en une multitude de petits espaces. L'action de mise en œuvre des schémas de « trame verte » prendra en compte d'une part les continuités paysagères (pour compléter les réseaux d'espaces verts et de liaisons, supports des modes doux) et d'autre part la « trame verte » au sens de la préservation et d'enrichissement des continuités écologiques.

De nombreux schémas existent déjà, recensant des liaisons à créer, qu'elles soient d'ordre écologiques ou récréatives :

- Le Schéma Régional des Continuités Ecologiques (SRCE),
- Le Plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnée (PDIPR),
- Le schéma départemental d'aménagement et de gestion durables de la Seine et de ses berges,
- L'étude des continuités écologiques des Hauts-de-Seine,
- Les réflexions de chacune des communes sur l'enrichissement des continuités végétales et la création de nouvelles coulées vertes.

La présente action prévoit ainsi :

**1/ une courte étude de synthèse et de consolidation de l'ensemble de ces schémas** et des réflexions des communes sur leurs liaisons paysagères et écologiques. Cela permettra également de compléter au besoin le réseau déjà identifié et de lister les types d'aménagements à réaliser pour mettre en œuvre ces schémas. Il se traduira par l'élaboration d'une cartographie des trames et liaisons vertes, actuelles et futures, en fonction de leurs usages (parcs, squares, liaisons paysagères, écologiques et cheminements).

**2/ L'élaboration d'un plan d'actions** définissant les priorités. D'ores et déjà, les actions suivantes apparaissent comme prioritaires :

- La restauration de la fonction de continuité écologique qui part de l'île-Saint-Denis, traverse le parc des Chanteraines à Villeneuve-la-Garenne et aboutit sur la Seine (action prioritaire prévue par le Schéma régionale de continuité écologique)
- La restauration de la fonction de continuité écologique du parc des Chanteraines au parc Lagravère, via le Port de Gennevilliers et le stade Yves du Manoir



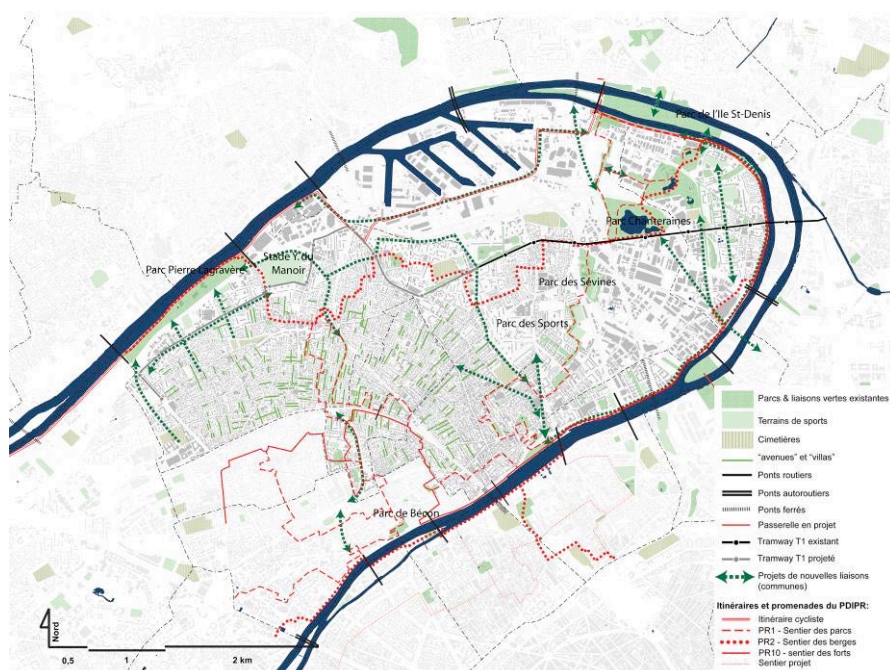
- La restauration de la fonction de continuité écologique du parc Lagravère à la rive sud de la Boucle de la Seine, via les coulées vertes de Colombes et Bois-Colombes et en passant par Courbevoie
- L'aménagement des berges d'Asnières-sur-Seine (dimension paysagère et écologique sur certaines sections dont le parc Robinson)

### 3/ Actualisation de la cartographie et du plan d'actions au fur et à mesure de la mise en œuvre des schémas

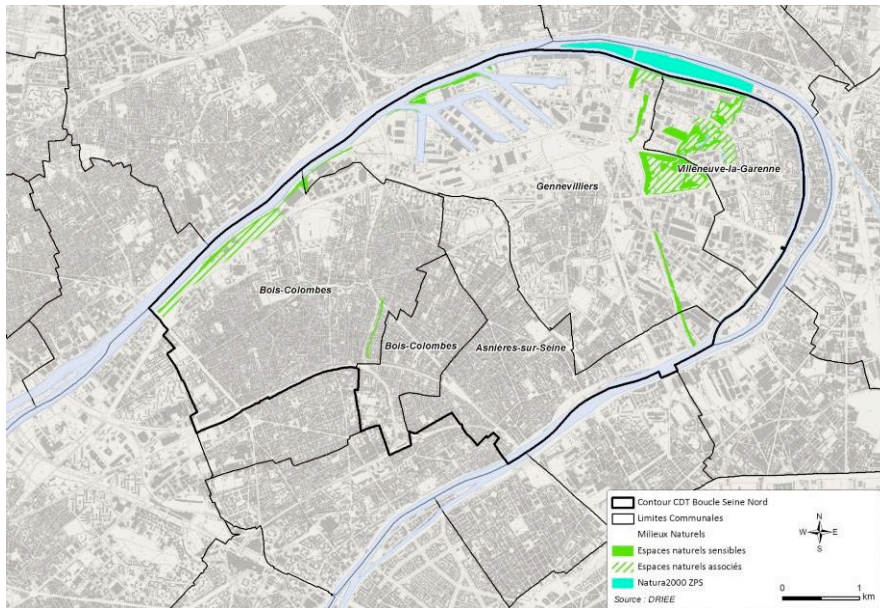
#### Objectifs poursuivis

- Préserver et améliorer le cadre de vie, en développant pour les habitants des espaces de récréations et de promenade, ainsi qu'en favorisant les déplacements piétons quotidiens (y compris professionnels)
- Lutter contre le changement climatique, en réduisant l'effet d' « îlot de chaleur » urbain par un travail sur les matériaux, la perméabilité des sols, l'augmentation des surfaces végétales
- Protéger les ressources naturelles et favoriser la biodiversité

#### VISUELS



*Parcs et continuités vertes existantes et projetées*



La zone NATURA 2000 et les ENS du territoire de la Boucle Nord



Extrait du projet de la carte de la trame verte et bleue de la Région Ile de France  
(extrait du projet de SRCE)

## PHASAGE

Etat d'avancement :

Calendrier de réalisation :

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Synthèse et consolidation des projets □□□□□□□□□□		■						
Mise en œuvre □□□□□□			■	■	■	■	■	■

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : fonction des actions mises en œuvre

Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Bois-Colombes  
 Ville de Colombes  
 Ville de Gennevilliers  
 Conseil Général des Hauts-de-Seine  
 Conseil Régional d'Ile-de-France  
 Ports de Paris  
 Services de l'Etat (Atlas des paysages)

## FINANCEMENT

Le chiffrage et le phasage de l'aménagement des trames vertes seront déterminés à l'issue de la synthèse et consolidation des schémas.

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE - STRATEGIE

## Action n°4 : Schéma directeur de développement des réseaux de chaleur

### PÉRIMÈTRE

La création et mise en œuvre d'un réseau de chaleur concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE), une étude spécifique a montré que le développement du chauffage urbain représente un enjeu considérable, à partir de l'évaluation du potentiel de développement des réseaux en Ile-de-France et de l'analyse des conditions techniques, économiques, urbaines et juridiques favorables à un tel développement.

Ce SRCAE fixe notamment comme objectif une augmentation de 40% du nombre de logements raccordés sur la région Ile-de-France. Pour y parvenir, il recommande aux collectivités territoriales d'élaborer un schéma directeur de développement des réseaux de chaleur maximisant l'usage des énergies renouvelables et de récupération.

Les communes de la Boucle Nord s'inscrivent pleinement dans cet objectif.

Le schéma directeur établira une vision prospective de l'évolution du réseau sur le territoire de la collectivité à partir de scénarios de développement des raccordements, en concertation avec les acteurs locaux (bailleurs sociaux, copropriétés, gestionnaires de bâtiments tertiaires, ...) et de quantifier les enjeux d'une densification, d'une extension, d'une interconnexion avec un réseau voisin ou d'une création en prenant en compte :

- **les perspectives de réduction des consommations d'énergie** qui sera obtenue grâce aux travaux de réhabilitation thermique des logements et bâtiments tertiaires existants ;
- **les possibilités de raccordement des bâtiments (existants, neufs ou faisant l'objet de travaux importants) situés au bord du linéaire des réseaux existants (notion de densification)**. Raccorder le maximum de bâtiments le long des réseaux déjà construits permet de baisser les coûts fixes du kWh livré et d'améliorer la compétitivité du réseau (l'augmentation des recettes grâce aux nouveaux usagers raccordés permet de compenser la baisse des consommations des bâtiments) ;
- **les possibilités de raccordement des bâtiments existants situés à proximité des réseaux (notion d'extension dans un périmètre de 1 000 mètres)**, et la baisse engendrée sur les coûts fixes du kWh livré à tous les usagers ;
- **les possibilités d'interconnecter plusieurs réseaux** afin d'optimiser l'installation et l'appel des moyens de production et en particulier, faciliter le recours aux énergies renouvelables ou de récupération disponible localement ;
- **les projets d'aménagements**, de constructions nouvelles et de rénovation urbaine.



A travers cette action, les communes de la Boucle Nord pourraient ainsi conditionner la création de ZAC, de tout nouveau quartier ou projet d'envergure au raccordement à un réseau de chaleur (existant ou créé pour l'occasion, et dans ce cas alimenté uniquement par des ENR), et mettre en œuvre le raccordement des bâtiments existants aux réseaux de chaleur.

**Deux communes de la Boucle Nord sont d'ores et déjà dotées de réseau de chaleur : Colombes et Gennevilliers.** Pour le moment, elles sont alimentées par des sources d'énergies fossiles. Par ailleurs, les projets suivants ont été identifiés :

- **Bois Colombes** : étude de faisabilité en cours sur la ZAC Pompidou le Mignon pour une solution géothermique sur nappe (Lutécien) pour la fourniture du chauffage et de l'eau chaude sanitaire avec pompe à chaleur.
- **Colombes** : une chaufferie Biomasse et un réseau de chaleur pour la ZAC de la Marine
- **Gennevilliers possède un réseau de chauffage urbain** composé de 13 km de canalisations enterrées, qui alimente plus de 9 000 équivalents logements. Ce réseau est alimenté par une centrale de production, la chaufferie du Luth. Ce réseau alimente notamment les quartiers du Luth et des Agnettes. Son extension permettra d'assurer l'approvisionnement énergétique des bâtiments de l'écoquartier ZAC Chandon-République. L'extension du réseau de chaleur sera couplée à la mise en œuvre d'une production EnR (taux de 50% minimum), grâce à la réalisation d'une chaufferie biomasse avenue Laurent Cély alimentant le réseau.

Une attention particulière sera portée aux possibilités de réduction des consommations énergétiques des bâtiments existants, notamment les logements construits avant 1975. Sur la base de l'outil SIG Visiau Energie Center créé pour le SRCAE, il apparaît que sur le territoire du CDT, la consommation d'eau chaude sanitaire et de chauffage des immeubles d'avant 1975 (893 GWh/an) est deux fois supérieure à celle des maisons individuelles d'avant 1975 (375 GWh/an).

Elaboré dans le cadre d'une concertation avec tous les acteurs du territoire (communes, bailleurs, copropriétaires, grands gestionnaires de bâtiments tertiaires, exploitants des réseaux de chaleur, etc.), le schéma directeur de développement des réseaux de chaleur de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine permettra :

- **d'identifier les opportunités locales en termes de ressources énergétiques renouvelables ou de récupération** qui sont valorisables grâce aux réseaux de chaleur afin de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire.
- **d'établir un calendrier prévisionnel** pour développer le raccordement des bâtiments de son patrimoine.

Une fois le schéma adopté, tous les permis de construire seront soumis à la mise en cohérence des projets d'aménagements avec le schéma directeur.

Ce schéma directeur devra prendre en compte la question de l'approvisionnement des chaufferies biomasse, autant en ce qui concerne les possibilités de raccordement des bâtiments existants situés à proximité des réseaux, que les projets d'aménagements.

Il permettra également d'étudier le recours à la **géothermie**. La géothermie ou « chaleur de la terre » couvre l'ensemble des applications permettant de récupérer la chaleur contenue dans le sous-sol ou dans les nappes d'eau souterraines (la température de la terre et de l'eau souterraine augmente avec la profondeur dans

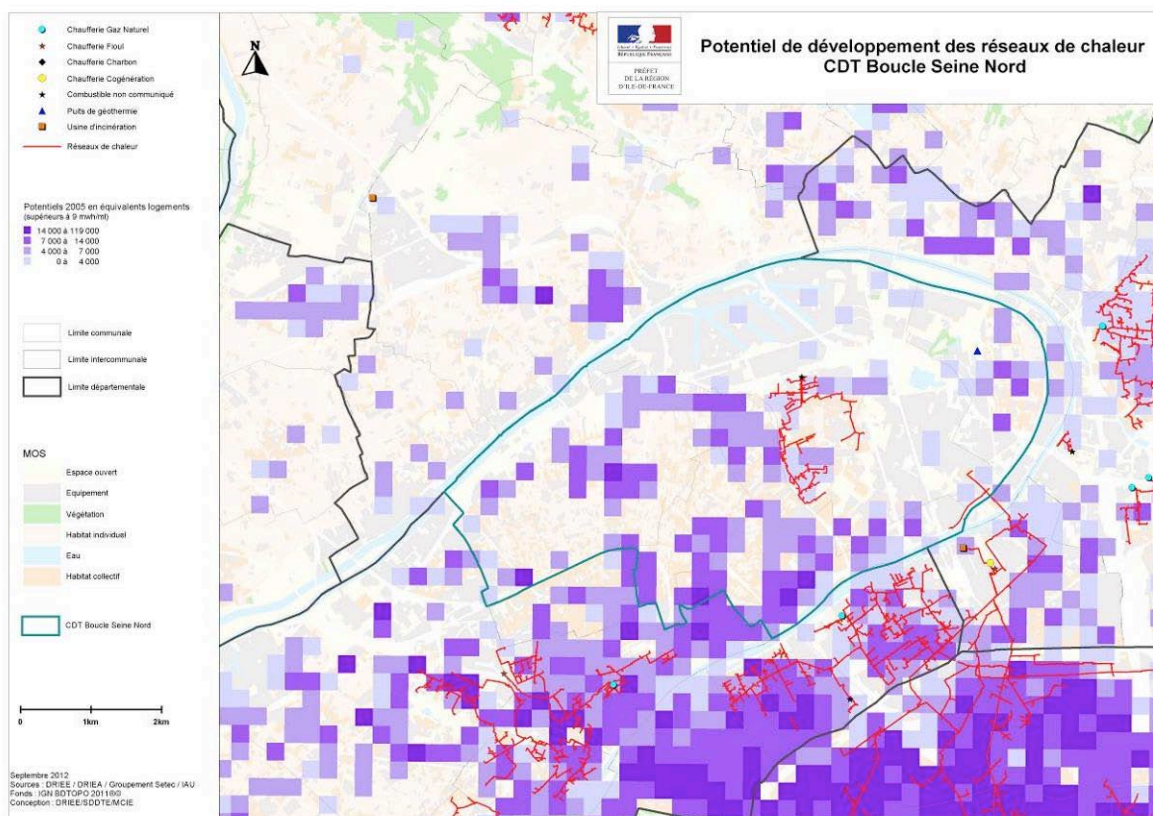
le sous-sol). En fonction de l'application, les calories ainsi récupérées servent à la production de chaleur et/ou de froid ou à la production d'électricité.

La géothermie constitue dans le contexte francilien la source de production d'énergies dont il convient d'augmenter considérablement la production à horizon 2020 afin d'atteindre les objectifs du « 3x20 »<sup>2</sup>, notamment en développant réellement l'alimentation des réseaux de chaleur par la biomasse.

### Objectifs poursuivis

- **Densifier, étendre et créer des réseaux de chaleur et de froid** en privilégiant le recours aux énergies renouvelables et de récupération, et en particulier encourager le développement et l'exploitation durable des géothermies et de la biomasse collective.
- **Au-delà des réseaux de chaleur, inciter à la mise en place d'autres énergies renouvelables (ENR)** : solaire thermique, photovoltaïque... Remplacer les énergies fossiles alimentant les réseaux existants par des ENR.

### VISUEL



Potentiel de développement des réseaux de chaleur sur le CDT de la Boucle Nord

<sup>2</sup> Le plan climat de l'Union européenne, adopté le 23 janvier 2008 par la Commission européenne a pour objectif de permettre la réalisation de l'objectif « 3x20 » visant à :

- faire passer la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique européen à 20 % ;
- réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des pays de l'Union de 20 % ;
- accroître l'efficacité énergétique de 20 % d'ici à 2020.

## PHASAGE

### Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour définir le contenu précis de la mission d'AMO et son financement.

### Calendrier de réalisation :

L'élaboration du schéma directeur est prévue d'aboutir fin 2015. Elle nécessitera des études techniques et de la concertation initiée dès 2014.

Ce schéma directeur établira un calendrier de sa mise en œuvre en fonction des études techniques.

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Etudes techniques et élaboration du schéma <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>								
Concertation / communication <input type="checkbox"/>								

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Bois-Colombes  
 Ville de Colombes  
 Ville de Gennevilliers  
 ADEME  
 Région Ile-de-France  
 Services de l'Etat

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE - STRATEGIE

## Action n°5 : Couverture du territoire départemental par une infrastructure en fibre optique « THD Seine »

### PÉRIMÈTRE

L'intégralité du territoire départemental.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Le Département des Hauts-de-Seine a pris l'initiative de déployer **sur l'intégralité de son territoire une infrastructure de nouvelle génération en fibre optique jusqu'à l'abonné** (FTTH – Fibre to the Home), qui remplacera à terme le réseau de cuivre supportant actuellement la technologie ADSL.

Ce réseau est conçu pour être **mutualisé et ouvert à tous les opérateurs de services « très haut débit »** afin qu'ils y délivrent leurs services aux abonnés finaux (entreprises, particuliers, organisations).

En mettant, dès l'origine, au cœur de son projet d'aménagement numérique du territoire les principes de neutralité et de mutualisation, le Département a souhaité permettre une modernisation de la desserte télécom jusqu'aux usagers, en **créant les conditions techniques et économiques favorables au foisonnement d'une offre concurrentielle** en matière de services numériques de nouvelle génération.

Cette disponibilité du réseau en tout point du territoire contribuera notamment à **combler une partie de la fracture numérique entre les territoires.**

Ainsi, la présence d'une infrastructure FTTH doit permettre aux opérateurs économiques de disposer d'un large choix d'implantation dans les Hauts-de-Seine. Ils ne se limiteront plus aux seuls grands quartiers d'affaires souvent les seuls à disposer des services à très haut débit mais dont les coûts immobiliers peuvent être discriminants. Ce projet contribuera ainsi à une **redynamisation économique de certains quartiers aujourd'hui mal desservis en réseaux de communications électroniques qui vont pouvoir devenir de nouvelles aires d'implantation d'entreprises.**

L'ambition du projet est d'être **catalyseur de l'émergence de petits opérateurs (sans infrastructure filaire), dans le secteur des services aux PME et des services à la personne**, certains ayant déjà exprimé leur intérêt pour le développement de leurs activités en s'appuyant sur THD Seine.

### PHASAGE

Etat d'avancement :

Ce projet est entré dans sa phase opérationnelle fin 2009 suite à la décision favorable de la Commission européenne.

A fin mars 2013, **plus de 400 000 prises sont d'ores et déjà raccordables sur une vingtaine de communes dont Asnières et Bois-Colombes** (fibre optique à 100-300m du bâti) et de l'ordre de 100 000 prises sont raccordées (fibre optique au point de mutualisation, au pied des immeubles ou en entrée de zone pavillonnaire), parmi lesquelles les collèges du département.

Enfin, THD Seine contribue largement à l'équipement interne des logements, puisque que plus de 200 000 logements sont sous convention avec Sequalum (faisant du délégataire le premier « opérateur d'immeuble » du département) et plus de 160 000 sont d'ores et déjà équipés en fibre optique.

Calendrier de réalisation :

**D'ici fin 2015, l'ensemble du territoire des Hauts-de-Seine** sera couvert par l'infrastructure de desserte en fibre optique « THD Seine », soit 827 900 prises optiques raccordables et 573 000 prises raccordées, dont **l'ensemble des logements de l'OPDHLM et les collèges publics.**

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : Conseil général des Hauts-de-Seine

Le Département a choisi de faire réaliser et exploiter cette infrastructure publique, « THD Seine », par la voie d'une **délégation de service public (DSP) d'une durée de 25 ans confiée à la société ad hoc, Sequalum SAS.**

Partenaires techniques :

**Les communes sont des partenaires techniques de premier ordre** dans le cadre de l'établissement du réseau: **accompagnement pour la recherche de locaux techniques** (Plusieurs nœuds techniques - points névralgiques du réseau desquels partent les liens optiques qui assurent la desserte du bâti - restent à identifier. L'accompagnement des communes pour la recherche de tels emplacements peut alors s'avérer décisif), **sensibilisation des habitants à l'équipement interne des immeubles** (soumis à décision des propriétaires ou copropriétaires).

## FINANCEMENT

Coût total prévisionnel :

L'investissement total est estimé à 422 millions d'euros et le Département participe financièrement à l'investissement à hauteur de 59 millions d'euros, le reste de l'investissement étant porté par le privé. La subvention a été calculée en stricte compensation des obligations de service public imposées par le Conseil général au délégataire, à savoir :

- la couverture intégrale du territoire par le réseau (résidentiel, sites publics, entreprises) dans un délai court (6 ans),
- la neutralité technique et commerciale de l'offre à tous les fournisseurs de services,
- la péréquation tarifaire assurant un coût d'accès au service identique en tout point du territoire.

Tableau de financement :

Acteurs	Montant	Part (%)
CG92	59 M€	14%
Sequalum	363 M€	86%



# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE - STRATEGIE

## Action n°6 : Schéma(s) de services et d'équipements

### PÉRIMÈTRE

L'élaboration du schéma de services et d'équipements concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. Néanmoins, dans le cadre des analyses qui seront menées, le champ d'observation devra s'étendre aux communes avoisinantes et aux périmètres de réflexion adéquats (département, région) pour établir la programmation des équipements et des services.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Afin d'assurer un cadre de vie attractif et de qualité aux habitants de la Boucle Nord et aux nouvelles populations qui seront accueillies, **la dynamique de création de nouveaux logements doit s'envisager avec une vision élargie des capacités d'évolution de l'offre en équipements et en services.**

La présente action a ainsi pour objet de réaliser un schéma d'équipements et de services à l'échelle de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. **Il concernera les équipements de la petite enfance, d'enseignement (notamment scolaire du niveau lycée et collège) et de formation, les équipements sportifs et culturels, services à la personne et enfin l'offre en praticiens de santé.**

L'action comprend l'intervention d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO), qui sera en charge de coordonner l'ensemble de la démarche et notamment de :

- Réaliser un recensement et une cartographie des équipements existants, notamment sur la base des informations pouvant être collectées auprès de l'ensemble des partenaires,
- Evaluer leur capacité d'accueil résiduelle, leur possibilité d'évolution ou de mutation,
- Estimer les besoins prospectifs à l'échelle de la Boucle Nord, en regard des évolutions démographiques potentielles et des objectifs de développement urbain,
- Organiser et animer des groupes de travail thématiques réunissant l'ensemble des partenaires (collectivités, conseil général, conseil régional et Etat), afin de définir la stratégie la plus appropriée et le plan d'actions à mettre en œuvre pour répondre aux besoins recensés, en cohérence avec les schémas définis à l'échelle départementale et régionale,
- Formaliser le(s) schéma(s) de développement et d'implantation de services,
- Définir les modalités de suivi de la démarche dès lors que le schéma aura été validé.



### Objectifs poursuivis

- Anticiper certaines ruptures à venir, tout en accompagnant les évolutions structurelles déjà engagées,
- Programmer en concertation avec l'ensemble des instances les nouvelles infrastructures nécessaires (équipements scolaires, culturels, ...) et les intégrer aux projets d'aménagement futurs,
- Participer à l'accompagnement de dynamiques locales permettant d'organiser des réponses innovantes aux besoins des habitants, notamment par la mutualisation des moyens, la mobilisation des acteurs et l'utilisation des outils numériques.

### PHASAGE

#### Etat d'avancement :

- Nécessité d'organiser une réunion pour définir le contenu précis de la mission d'AMO et son financement.
- La formalisation du schéma devra néanmoins être réalisée suite à la validation des objectifs de développement urbain des secteurs stratégiques du territoire.

#### Calendrier de réalisation :

Cette action sera lancée en parallèle de l'élaboration des plans guides des trois axes structurants du territoire (actions n°12, 19 et 27). C'est en effet grâce aux analyses réalisées lors de ces études notamment en termes de volumes de construction que pourront être réalisées les projections en termes d'évolutions du nombre d'habitants et du nombre d'emplois.

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Préparation et lancement d'un appel d'offres d'AMO□□□□□								
Formalisation du schéma□□□□□								

### MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

#### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
Ville de Bois-Colombes  
Ville de Colombes  
Ville de Gennevilliers  
Conseil Général des Hauts-de-Seine  
Conseil Régional d'Ile-de-France  
Services de l'Etat

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE - STRATEGIE

## Action n°7 : Mise en œuvre d'une dynamique culturelle à l'échelle de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine

### PÉRIMÈTRE

La mise en œuvre d'une dynamique culturelle globale et volontariste concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

L'offre culturelle est riche à l'échelle de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, mais elle n'est que faiblement interconnectée, et sa lisibilité est essentiellement portée à l'échelle communale.

Plus d'une trentaine d'équipements culturels se répartit sur le territoire de la Boucle Nord, principalement localisés à l'Ouest, avec des équipements culturels de proximité (médiathèques, cinémas...), la scène de musiques actuelles de Gennevilliers (Tamanoir), des salles de spectacle aux projets diversifiés (Centre dramatique national de Gennevilliers, Avant Seine à Colombes, Théâtre Armande Béjart à Asnières-sur-Seine, salle Jean Renoir à Bois-Colombes...), et plusieurs conservatoires et écoles de musique. Le territoire accueille également des festivals, comme par exemple celui de la bande-dessinée à Bois-Colombes et le festival de la Voix à Colombes, la Journée du Livre et le festival de théâtre à Asnières. On peut également citer le musée d'art et d'histoire de Colombes, qui met en valeur l'histoire sportive et industrielle de la commune (JO de 1924 notamment).

Il faut également signaler la présence de plus de 80 installations sportives sur le territoire. De manière globale, elles sont utilisées principalement par les scolaires et les clubs, puis dans un second temps par les particuliers pour des activités individuelles.

**Afin de valoriser cette richesse et dans un souci d'équilibre territorial, il est nécessaire de faire émerger une véritable dynamique culturelle partagée à l'échelle de la Boucle Nord, en rendant visible l'identité culturelle, historique et patrimoniale du territoire, en plaçant l'éducation artistique et culturelle des jeunes générations au cœur de ses enjeux de développement, et en suscitant la mise en réseau des équipements existants.**

L'action se traduit ainsi concrètement par quatre propositions :

- **Élaborer un diagnostic de l'offre culturelle existante dans les différentes communes de la Boucle Nord**

Chaque commune a développé ou développe un projet culturel correspondant aux enjeux et à l'histoire de son territoire. L'objectif est de construire une cartographie de l'offre culturelle communautaire existante (équipements, projets emblématiques...) afin d'en mettre en valeur les atouts, les axes de

développement, et d'identifier les synergies et éventuelles complémentarités à susciter à l'échelle communautaire.

À terme, l'organisation de liens réguliers entre les DAC des communes pourrait être formalisée.

**- Révéler l'identité culturelle, historique et patrimoniale du territoire**

Des points de convergence importants relient histoire et patrimoine des différentes communes de la Boucle Nord. En raison du rôle de levier identitaire qu'ils peuvent exercer, culture et patrimoine peuvent contribuer à l'émergence d'une identité singulière pour le territoire communautaire.

La Boucle Nord des Hauts-de-Seine dispose en effet d'un patrimoine remarquable dont l'unité et la cohérence restent à être révélées. Les industries aéronautiques, automobiles et cosmétiques ont par exemple été des éléments structurants de l'histoire récente du territoire, qui ont expliqué notamment la violence des bombardements durant la 2<sup>nd</sup>e guerre mondiale... et les stratégies de défense. On constate également une certaine unité dans l'habitat : pavillons, maisons bourgeoises, belles demeures parsèment le territoire. Quant aux transports, ils ont largement contribué au développement économique et urbain de la Boucle Nord. Le port de Gennevilliers, la gare du stade de Colombes et dans une autre mesure la gare Lisich à Asnières sont des éléments d'identification relativement forts qui pourraient donner lieu à un réinvestissement par le champ culturel, dans une dimension communautaire voire supra-communautaire.

**- Placer l'éducation artistique et culturelle au cœur des enjeux d'une dynamique culturelle partagée**

Depuis plusieurs années, la Boucle Nord est marquée par un net rajeunissement de sa population, avec un accroissement significatif du nombre d'enfants accueillis dans les établissements scolaires et les structures dédiées à la petite enfance. L'accompagnement éducatif de cette jeune génération est un enjeu essentiel, en particulier dans le domaine de l'éducation artistique et culturelle.

Il est proposé de construire une politique d'éducation artistique et culturelle partagée. Dans un premier temps, celle-ci pourrait prendre la forme d'un Contrat Local d'Education Artistique (CLEA) pluri communal, en prenant appui sur celui qui existe à Colombes depuis 2011.

**- Mettre en réseau l'offre culturelle et valoriser les équipements publics communautaires**

L'objectif consiste à renforcer l'identité du CDT, mieux informer les habitants en diffusant l'offre culturelle plus largement, garantir une meilleure circulation d'information vers les médias locaux, départementaux voire régionaux, favoriser l'accès de l'ensemble de la population à l'offre disponible sur la Boucle Nord et ainsi augmenter la fréquentation des équipements, et favoriser les passerelles entre les équipements et entre les offres.

Pour cela, est envisagée la mise en place d'un outil commun recensant et mettant en valeur les manifestations culturelles (et éventuellement sportives) du territoire, comme par exemple un portail numérique. Des outils pourraient être mis en place pour inciter les habitants à fréquenter les équipements implantés dans les communes voisines (cartes de réductions, abonnements croisés, etc.).

De plus, il est proposé d'organiser la mutualisation intercommunale de certains événementiels communaux, à l'instar du week-end « portes ouvertes » des ateliers d'artistes, qui s'ouvre à l'échelle intercommunale dès 2013.

### Objectifs poursuivis

- **Élaborer un diagnostic de l'offre culturelle existante** dans les différentes communes de la Boucle Nord, mettant en valeur ses atouts, ses axes de développement et les synergies à susciter,
- Favoriser l'émergence d'une identité culturelle propre au territoire de la Boucle Nord,
- Placer l'éducation artistique et culturelle au cœur des enjeux d'une dynamique culturelle partagée,
- **Mise en réseau de l'offre culturelle** et valorisation des équipements publics communautaires.

### PHASAGE

#### Etat d'avancement :

Une première réunion de travail entre les directeurs de la culture des communes a eu lieu en avril 2013. La prochaine étape consistera à définir les modalités de conduite de l'action et un calendrier précis.

#### Calendrier de réalisation :

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Définition des conditions de mise en œuvre □□□□□□□□□□	■							
Mise en œuvre □□□□□□□□□□		■	■	■	■	■	■	■

### MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : [A définir]

#### Partenaires :

- Ville d'Asnières-sur-Seine
- Ville de Bois-Colombes
- Ville de Colombes
- Ville de Gennevilliers
- Conseil Régional d'Ile-de-France
- Conseil Général des Hauts-de-Seine
- DRAC Ile-de-France (SDAT)
- ADEME

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE - STRATEGIE

## **Action n°8 : Intégration des objectifs de production de logements issus de la loi du Grand Paris dans les PLH**

### PÉRIMÈTRE

Cette action concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

**Les programmes locaux de l'habitat (PLH) élaborés par les communes ou en cours d'élaboration expriment d'ores et déjà un effort de construction très conséquent, avec un objectif consolidé à 1 660 logements par an rompant avec le rythme de construction de la période 2001 - 2010 de 830 logements par an.**

Les parties au Contrat s'engagent pour la production de 1 860 logements neufs par an sur le territoire du Contrat de Développement Territorial.

Cet engagement se concrétisera de la façon suivante :

Sur la période 2014-2016, compte tenu des délais de mobilisation du foncier et de mise en œuvre des opérations, les communes favoriseront des opérations au-delà de celles prévues dans les PLH.

Sur une deuxième période 2017-2019, l'écart sera réparti entre les communes au prorata de leur population. Il s'agit pour certaines communes d'un effort important, dont la pérennité, au-delà de cette période ne peut raisonnablement constituer un engagement, compte tenu du foncier disponible et de la densité actuelle des communes.

Ces objectifs devront être intégrés dans le PLH en cours d'élaboration de Bois-Colombes et dans l'évolution des PLH existants (Asnières-sur-Seine, Colombes et Gennevilliers), dont les travaux préparatoires devront permettre de le décliner en objectifs qualitatifs (typologies de logements, types de logements sociaux, répartition des logements spécifiques et dédiés, ...). La réalisation des objectifs pourra être suivie via l'observatoire de l'habitat (action n°9).

Une communauté d'agglomération devrait être créée au 1er janvier 2015. Elle devra élaborer un programme local de l'habitat intercommunal intégrant l'objectif de 1 860 logements. En tout état de cause, à partir de 2020 la déclinaison des objectifs de construction de logements pour répondre aux objectifs du Grand Paris sera établie au regard du niveau de population, du nombre d'emploi, de la densité des communes, des secteurs de développements ultérieurs qui devront être identifiés pour produire de nouvelles opérations de logements dans les secteurs concernés par l'arrivée de projet de transport lourd, de l'état d'avancement des actions du CDT et des résultats des analyses réalisées par l'observatoire de l'habitat.



Afin de pouvoir disposer rapidement d'un programme local de l'habitat intercommunal, la présente action prévoit d'approfondir l'étude menée dans le cadre de l'élaboration du CDT dans le domaine de l'habitat. Il s'agira de consolider les diagnostics et d'esquisser les orientations et les actions d'échelle intercommunale. Le démarrage de cette action est envisagé en 2014.

#### **Objectifs poursuivis**

- **Assurer la prise en compte des objectifs quantitatifs de la TOL (Territorialisation des objectifs de logements) dans les programmes locaux de l'habitat et préparer la rédaction d'un programme local de l'habitat intercommunal,**
- **Transcrire cet objectif en une déclinaison qualitative par typologies de logement, en adéquation avec les spécificités de chacune des villes,** conforme à la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social.

#### **MONTAGE ET GOUVERNANCE**

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : Chaque commune a la charge de l'élaboration ou de la révision de son PLH. A partir de 2015, la communauté d'agglomération créée sera chargée de l'élaboration d'un PLH intercommunal intégrant l'objectif des 1 860 logements.

#### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
Ville de Bois-Colombes  
Ville de Colombes  
Ville de Gennevilliers  
Services de l'État (DRIEA - DRIHL)  
Conseil Général des Hauts-de-Seine

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – **OBSERVATION ET PROSPECTIVE**

## **Action n°9 : Observatoire de l'habitat**

### **PÉRIMÈTRE**

La mise en place d'un observatoire de l'habitat concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### **DESCRIPTION ET OBJECTIFS**

La mise en place d'un observatoire de l'habitat s'inscrit comme un dispositif partenarial, à la fois outil d'aide à la décision et lieu d'échange. Il vise notamment à favoriser les actions de prévention et d'amélioration de l'habitat, et à conforter la mixité sociale à l'échelle du territoire et des quartiers.

L'observatoire aura pour missions de :

- **Suivre statistiquement l'évolution de la demande et des attributions**
- **Etablir une base statistique du marché du logement** (y compris le suivi de la mise en œuvre du droit de préemption),
- **Suivre l'évolution quantitative et qualitative du parc, l'avancement des quartiers en renouvellement urbain et les disponibilités foncières,**
- **Mettre en perspective les tableaux de bord issus de l'action n°10 et les objectifs des PLH,**
- **Réaliser des publications régulières et des manifestations,**
- **Assurer un suivi spécifique de quelques thématiques stratégiques,** telles que :
  - Typologies de logement, mixité sociale et parcours résidentiels,
  - Amélioration de l'habitat existant (observatoire de l'habitat et des foyers indignes et de suivi des copropriétés dégradées, rénovation thermique du parc) et renouvellement urbain,
  - Maîtrise foncière des secteurs stratégiques du territoire.

Concernant l'analyse des parcours résidentiels, un focus spécifique sera réalisé sur l'opportunité de développer une offre de logements dédiés aux étudiants, jeunes salariés et aux publics spécifiques (dont ceux visés par Action Logement) :

- Revue de l'offre, notamment sur la base des diagnostics des PLH des communes et leur mise à jour (action n°8),
- Elaboration de différents scénarios de développement,
- Préconisations opérationnelles sur la localisation de l'offre à envisager, le planning de réalisation et le montage juridique et financier des programmes.

L'observatoire s'attachera à examiner tous les moyens qui permettront de renforcer la mixité sociale en développant notamment une offre nouvelle à destination des catégories moyennes et intermédiaires.

L'observatoire de l'habitat mis en place comprendra également, tel évoqué précédemment, un observatoire de l'habitat et des foyers indignes et de suivi des copropriétés dégradées, comprenant :

- La centralisation et l'analyse statistique des données et informations relatives à ces deux thématiques,

- Le suivi de l'évolution du parc indigne existant et le renseignement d'une base de données à l'échelle de la Boucle Nord,
- L'organisation de réunions régulières des responsables de la politique de l'habitat de chaque commune, et notamment d'un séminaire annuel réunissant l'ensemble des décideurs locaux.

Les collectivités pourront s'appuyer sur le logiciel ORTHI (Outil de repérage et de traitement de l'habitat indigne et non décent), développé par les services de l'État et mis à leur disposition. Cet outil a vocation à rassembler toutes les données existantes :

- En intégrant les référentiels du ministère : fichier foncier, référentiel géographique, référentiel administratif INSEE,
- Par des interfaces avec les bases de données des outils de gestion des ARS, de la DRIHL et de la CNAF permettant des transferts automatisés de données,
- Par des saisies manuelles de données directement dans l'outil (par exemple pour les procédures maire ou le repérage).

Enfin, un outil de veille foncière sur les secteurs stratégiques du territoire sera mis en place via l'observatoire, qui alimentera les outils de maîtrise foncière mis en place. Une convention ou un programme d'action foncière avec l'Etablissement Public Foncier des Hauts-de-Seine (EPF 92) est envisagée dans ce cadre et devra intervenir après la définition précise des objectifs sur les différents périmètres d'aménagement.

#### **Objectifs poursuivis**

L'observatoire envisagé doit permettre de :

- **Connaître les évolutions du contexte local de l'habitat** (besoins futurs en logement, parcours résidentiels, mixité sociale, situation des populations spécifiques),
- **Disposer d'une structure partenariale permettant de réunir les acteurs et d'alimenter en continu la réflexion sur la mise en œuvre de l'objectif issu de la Loi du Grand Paris,**
- **Mettre en place un outil d'aide à la décision** permettant d'anticiper, orienter et prioriser les actions entreprises à l'échelle de l'ensemble de la Boucle Nord,
- **Favoriser l'échange de bonnes pratiques et la mutualisation des moyens** sur des thématiques ciblées,
- Et enfin pouvoir **bénéficier d'un outil de veille foncière** afin de favoriser la mise en œuvre d'opérations d'aménagement pouvant accueillir une grande diversité de population et attractives pour les entreprises.

#### Approche environnementale et/ou énergétique :

L'observatoire de l'habitat aura pour mission d'actualiser un certain nombre d'indicateurs, dont certains visant à évaluer la performance énergétique du parc de logements et à déceler les enjeux afférents. Plus précisément, la mise en place de l'observatoire de l'habitat permettra de disposer d'une vision consolidée de la démarche de rénovation thermique du patrimoine bâti menée à l'échelle de l'ensemble du territoire. Dans le cadre du lancement de l'observatoire, seront notamment définis des objectifs à atteindre pour la rénovation du parc ancien et du patrimoine des collectivités en termes quantitatifs. Au besoin, une étude pourra être lancée à l'échelle de la Boucle Nord pour cadrer la réponse du territoire aux enjeux de rénovation thermique.

## PHASAGE

### Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion de cadrage des missions, de l'organisation et des moyens et l'observatoire.

### Calendrier de réalisation :

**Janvier 2016** : Définition précise des modalités de création de l'observatoire

**Mars 2016** : Mise en place de l'observatoire

**Fin 2016** : Signature d'une convention avec l'EPF92, dès lors que les plans guide et études urbaines spécifiques auront été réalisés.

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cadrage des missions de l'observatoire □□□□								
Création de l'observatoire □□□□				●				
Signature d'une convention avec l'EPF92 □□□□□□					●			

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine

Ville de Bois-Colombes

Ville de Colombes

Ville de Gennevilliers

Conseil Général des Hauts-de-Seine

Conseil Régional d'Ile-de-France

Services de l'Etat (DRIEA et DRIHL)

Bailleurs sociaux et organismes représentatifs

Action Logement

ANAH

EPF92

# **DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – OBSERVATION ET PROSPECTIVE**

## **Action n°10 : Observatoire de l'évolution socio-économique, de l'emploi et de la formation**

### **PÉRIMÈTRE**

La mise en place d'un observatoire de l'évolution socio-économique et de l'emploi concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### **DESCRIPTION ET OBJECTIFS**

Les parties au CDT ont convenu de la nécessité d'inscrire une perspective de rééquilibrage entre emploi et habitat, mais également une perspective de rapprochement bassin d'emploi / bassin de vie. A cet effet, la diversité des activités économiques développées ou implantées sur la Boucle Nord doit être favorisée. De plus, des objectifs forts de création d'emplois, d'insertion et de formation soutiennent le projet stratégique de développement durable et le mettent au service des habitants.

La présente action a ainsi pour objectif de créer un dispositif de suivi et d'évaluation des évolutions du territoire, de manière à faire état des résultats des actions menées dans le cadre du CDT et de pouvoir capitaliser sur ces éléments pour ajuster les stratégies mises en œuvre.

Ce dispositif intégrera une dimension territoriale de l'emploi avec des comparaisons départementale et régionale.

Pour le suivi de l'évolution des dynamiques socio-économiques et de l'emploi, un tableau de bord annuel sera mise en place détaillant des données issues telles que :

- La surface plancher (SP) logements autorisée/construite,
- La création d'entreprises, les transferts, arrivées, départs et disparitions,
- Les surfaces d'activités autorisée/construite (avec ventilation par nature d'activité (bureau, production, logistique),
- Le nombre d'emplois par fonction et par secteur d'activité,
- Le niveau de formation des habitants,
- etc.

Cet observatoire fera l'objet d'un travail partenarial entre les villes et les services de l'Etat.

Un rapport d'analyse des données sera enfin livré afin d'identifier le cas échéant des pistes d'évolution, et les mécanismes, les dispositifs pouvant être mis en œuvre en partenariat pour rectifier les écarts constatés avec les objectifs.

### **Objectifs poursuivis**

La mise en œuvre de cet observatoire permet de :

- **Mettre en regard les évolutions du marché immobilier à la fois du logement et des entreprises**
- **Disposer d'un état des lieux précis et homogène sur l'évolution du ratio emploi / habitat, sur les dynamiques en termes de filières et de fonction, et sur le niveau de construction à l'échelle de l'ensemble de la Boucle Nord,**
- **Identifier les enjeux en termes de programmation des opérations d'aménagement,**
- **Alimenter les réflexions sur le schéma d'équipements et de services, et sa mise en œuvre (action n°6).**

### **PHASAGE**

#### Etat d'avancement :

Validation de la méthode par la signature du contrat

#### Calendrier de réalisation :

Rédaction d'un rapport initial mi-2013

Action de reporting et d'analyse des données chaque année

### **MONTAGE ET GOUVERNANCE**

Porteur d'études : SIEP en cours de création

#### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine

Ville de Bois-Colombes

Ville de Colombes

Ville de Gennevilliers

Conseil Général des Hauts-de-Seine

Conseil Régional d'Ile-de-France

Services de l'Etat (DRIEA et DIRECCTE)



# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – **OBSERVATION ET PROSPECTIVE**

## **Action n°11 : Observatoire du commerce et de l'artisanat**

### **PÉRIMÈTRE**

La mise en place d'un observatoire du commerce concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### **DESCRIPTION ET OBJECTIFS**

L'offre commerciale de la Boucle Nord est principalement constituée de commerces de proximité, avec des centralités localisées le long des axes routiers et à proximité des gares. Ainsi, contrairement à certaines communes, le centre-ville commercial ne correspond pas forcément au centre-ville administratif. Par ailleurs, quelques quartiers sont dépourvus de commerce, notamment certaines zones pavillonnaires ou parcs d'activités.

Le tissu commercial est fragile présentant un vrai problème de vacance des locaux commerciaux et une évasion commerciale forte vers Puteaux, Argenteuil, Levallois-Perret ou Clichy. Pour autant, trois centralités de grande surface (entre 8 000 m<sup>2</sup> et 15 000 m<sup>2</sup>) sont localisées sur la Boucle Nord, sur deux communes (Gennevilliers et Colombes). Néanmoins, seul le parc commercial des Chanteraines bénéficie à ce jour d'un rayonnement supra-territorial et ainsi d'une zone de chalandise qui dépasse le périmètre de la Boucle Nord.

Cette situation va muter sous peu suite à la réalisation de l'extension du parc d'activités des Chanteraines à Gennevilliers. A noter que de nombreux autres équipements de masse existent et/ou sont programmés sur les communes voisines de la Boucle Nord, notamment sur la ZAC de la Bongarde à Villeneuve-la-Garenne.

La réalisation de ces projets a de nombreux enjeux liés à :

- **La redynamisation nécessaire du commerce de proximité sur l'ensemble du territoire,**
- **La gestion des flux vers les pôles commerciaux,**
- **La qualification des salariés qui seront employés par les commerces et l'impact sur la diversification des activités du territoire.**

L'action a donc pour objet de créer un observatoire du commerce, traduit sous la forme d'un tableau de bord accompagné de cartographies mettant en valeur :

- Les évolutions des comportements d'achats,
- Un état consolidé de l'offre et des projets commerciaux sur le territoire de la Boucle Nord.

### Objectifs poursuivis

L'observatoire de l'armature commerciale a pour objet de :

- **Collecter et mettre à disposition des acteurs du développement économique et de l'aménagement des données chiffrées et cartographiques leur permettant de mieux comprendre les dynamiques commerciales sur le territoire,**
- **Pouvoir appréhender les changements dans les comportements d'achat et les anticiper,**
- **Détecter les enjeux en matière de programmation nouvelle ou de revitalisation de certains secteurs dans une vision consolidée à l'échelle de la Boucle Nord, et notamment face aux projets d'aménagement envisagés.**

### PHASAGE

Etat d'avancement :

Cadrage des missions, de l'organisation et des moyens et l'observatoire à réaliser

Calendrier de réalisation :

**Courant 2016 :** Définition précise des modalités de création de l'observation

**Janvier 2017 :** Mise en place de l'observatoire

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Cadrage des missions de l'observatoire					■	
Création de l'observatoire					●	

### MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine

Ville de Bois-Colombes

Ville de Colombes

Ville de Gennevilliers

Conseil Général des Hauts-de-Seine

CCI Paris Ile-de-France

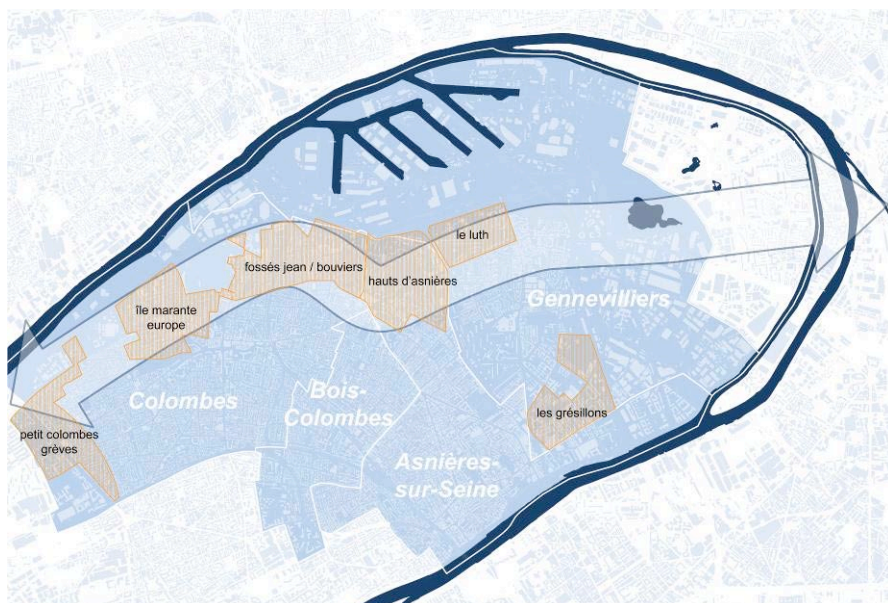
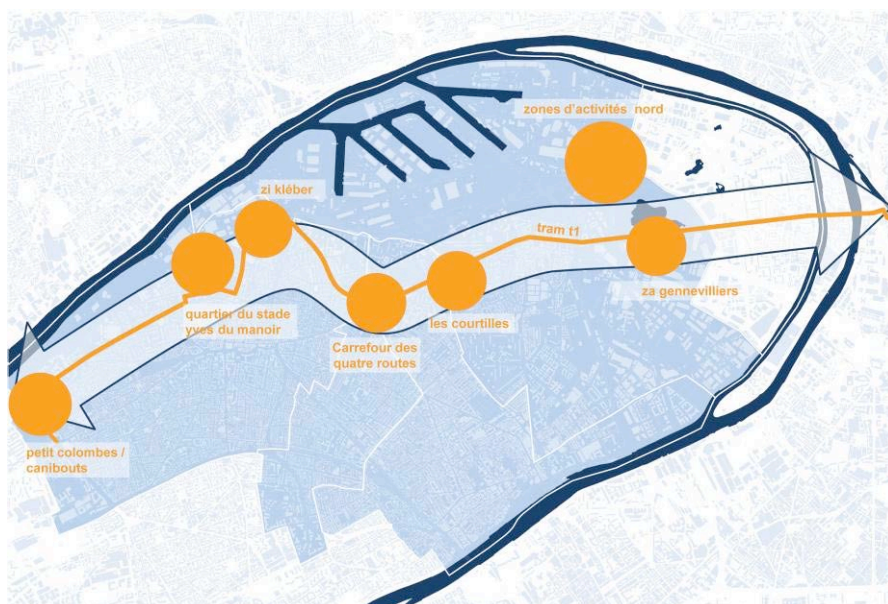
Chambres consulaires

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 12 : Plan-guide partagé de l'aménagement de l'axe Nord, le long du tramway T1

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Le développement de l'axe Nord, le long du tramway T1 (de Villeneuve-la-Garenne à Colombes), concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord.



Zones urbaines sensibles de la Boucle Nord

## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

L'axe Nord s'articule étroitement avec le projet du tramway T1, formidable occasion de requalification de l'espace public, et de liaisons entre des quartiers isolés. Le tramway vient en particulier desservir les quartiers de grands ensembles inscrits au programme de l'ANRU. Desservant les quatre communes, il relie les centralités hétéroclites que sont le quartier du Petit-Colombes, le Stade Yves du Manoir et le parc Lagravère, le Carrefour des 4 Routes, la gare des Courtilles, le « village » de Gennevilliers, le parc des Chanteraines, le centre-ville de Villeneuve-la-Garenne et la Seine. Le tramway vient en particulier desservir les quartiers de grands ensembles inscrits au programme de l'ANRU, dont la plupart sont situés le long cet axe entre l'A86 et du tramway. La valorisation de cet axe intercommunal, en lien avec les aménagements du tramway T1 passe nécessairement par l'élaboration d'une stratégie partagée de son évolution.

**Le potentiel de développement de cette liaison intercommunale en fait un espace déterminant pour le devenir du territoire de la Boucle Nord, en matière de projets d'habitat et économiques, mais aussi un potentiel territoire test pour l'innovation, en lien avec la stratégie économique de la Boucle Nord de promotion des activités innovantes.**

Diverses opérations d'aménagements et démarches de projets sont d'ores et déjà engagées, à des degrés d'avancement différents, notamment :

- Opérations de rénovation urbaine en cours à Colombes (Petit Colombes-Grèves, Ile Marante-Europe, Fossés-Saint-Jean), à Asnières-sur-Seine (Hauts d'Asnières), Gennevilliers (Luth)
- Polarité urbaine aux Courtilles et aux Quatre Routes
- Projet de développement du Stade Yves du Manoir à Colombes
- Réflexions sur la l'évolution de la ZI Kléber
- Réflexions sur l'évolution du secteur face au parc des Chanteraines (SPA,...)

Simple juxtaposition de quartiers le long d'un axe de renouvellement urbain, il apparaît désormais un besoin de cohérence à l'échelle de l'ensemble de l'axe.

L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan-guide partagé de l'aménagement de l'axe Nord comprend l'intervention d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO), dont la mission comprend deux phases :

### **Phase 1 : diagnostic et enjeux :**

- Recenser et recueillir l'ensemble des données relatives aux projets en cours ou en réflexions, en vue de leur inscription dans une composition urbaine et programmatique cohérente
- Repérer les sites mutables à court, moyen et long terme, situés de part et d'autre de la voie accueillant le T1 (au-delà des emprises nécessaires à l'évolution du profil de la voirie en lien avec le développement d'un transport renforcé). Il s'agit de saisir les opportunités spatiales pour proposer de nouveaux programmes d'aménagement.
- Esquisser des scénarios d'évolutions de l'axe (scénarios programmatiques et urbains)

Ainsi, deux niveaux de réflexion sont requis : à court terme, la prise en compte des opérations et des démarches en cours afin d'accompagner leur mise en œuvre opérationnelle et à plus long terme, l'affirmation d'une stratégie de développement cohérente, prenant en compte l'évolution des territoires voisins.

## **Phase 2 : élaboration du plan-guide, comprenant deux approches étroitement liées :**

- L'approche programmatique déterminera les vocations programmatiques des terrains en devenir, à court et moyen-long terme.
- L'approche urbaine (échelle de référence des rendus graphiques 1/2 000, avec zooms éventuels)...
  - ... établira les principes de (re)qualification des espaces publics, de continuités paysagères, et de liaisons avec les quartiers alentours,
  - ... proposera une stratégie d'implantation spatiale pour les projets futurs ainsi que d'éventuelles mesures d'accompagnement et de renforcement des projets déjà engagés
  - ... intégrera le profil de voirie défini dans le cadre des études d'insertion du tramway T1 ainsi que les contraintes de carrefours liées au système de transport.

Cet axe s'articulant avec l'axe central, un travail itératif devra être mené avec les équipes titulaires des marchés.

### **Zoom sur le Carrefour des Quatre Routes**

A la lisière de trois communes (Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes), le secteur des Quatre Routes est un repère dans le territoire. Desservi à horizon 2017 ou 2018 par le tramway T1, ce quartier aujourd'hui en « bout de villes » devient un nouveau lieu de centralité intercommunal. Il fait d'ores-et-déjà l'objet de projets et de réflexion, notamment :

- Récemment, l'angle de la rue d'Argenteuil à Asnières a fait l'objet d'un projet de logements avec commerces en rez-de-chaussée et d'une restructuration du marché ;
- A Bois-Colombes, la ZAC Pompidou-le-Mignon en cours de réalisation viendra requalifier le sud du carrefour ;
- Restructuration du front bâti de l'avenue d'Argenteuil à Asnières et Bois-Colombes
- A Colombes, l'aménagement du T1 s'accompagne d'une restructuration de l'avenue de Stalingrad, de même que le carrefour lui-même en un lieu plus urbain.

L'imbrication des communes sur ce secteur stratégique nécessite une forte coordination entre les communes et les partenaires, tant sur le plan de l'aménagement urbain que de la stratégie commerciale. L'étude pour l'élaboration du plan-guide intègre ainsi un zoom spécifique sur ce secteur, afin de déterminer les interfaces entre les projets et de **garantir la cohérence du développement de ce secteur, en lien avec la réalisation du tramway.**

L'approche urbaine reste indissociable d'une **démarche environnementale**, visant a minima à :

- Optimiser les consommations énergétiques
- Réduire l'exposition des populations aux nuisances
- Intégrer systématiquement dans le plan-guide les continuités vertes servant de support aux déplacements doux, en interaction avec l'action n°3 sur la mise en œuvre des schémas de trame verte
- Limiter ou réduire l'imperméabilisation des terrains par de nouveaux projets en ayant recours à des techniques dites « alternatives » de collecte et de gestion des eaux pluviales (noues, toitures végétalisées, espaces verts...) en privilégiant un traitement à la parcelle. Conformément au SDAGE (dispositions 7 et 8), le développement de projets urbains est l'opportunité de répondre à une problématique prégnante sur ce territoire.
- Renforcer l'efficacité énergétique par l'extension et/ou le raccordement des nouveaux projets aux réseaux de chaleur existants (Gennevilliers, Colombes).

L'approche urbaine reste aussi indissociable d'une **démarche d'exigence de qualité urbaine et architecturale**, visant à minima à :

- prendre en compte la mémoire et l'identité du territoire, ainsi que la singularité de l'environnement dans les nouveaux aménagements,
- intégrer les questions de « durabilité » et de « convertibilité » des zones d'activités économiques à de nouvelles activités,
- prendre en compte en amont des futurs aménagements la qualité urbaine, architecturale et paysagère, éléments d'identification du territoire, de valorisation et de bien-être pour ses habitants,
- intégrer une dimension artistique aux aménagements, dès la réflexion et en concertation avec les architectes et urbanistes,
- prendre en compte les conséquences pour les habitants, en termes de perte d'identité et de nuisances, des importantes mutations urbaines que subira le territoire. Un accompagnement spécifique, de médiation artistique et culturelle pourrait être envisagé.

#### **Objectifs poursuivis**

- Etablir une vision partagée et préciser les enjeux à l'échelle intercommunale et régionale de la constitution de l'axe Nord, le long du tramway T1,
- Tracer les perspectives de son développement urbain et ses vocations programmatiques, de façon à donner les bases d'aménagements futurs cohérents,
- Rattacher l'axe de développement aux autres polarités de la Boucle Nord,
- Identifier des sites tests pour l'innovation,
- Diversifier les fonctions urbaines dans des quartiers souffrant souvent de leur monofonctionnalité,
- Penser les besoins des habitants et de l'économie à moyen et long terme, en intégrant les évolutions potentielles,
- Elaborer une charte de qualité urbaine et architecturale ou une obligation contractuelle qui poserait des éléments de méthode dans la mise en œuvre des nouveaux projets,
- Réaliser des espaces publics et des aménagements privés de qualité (lisibilité, fonctionnalité, confort, qualité des matériaux, espaces plantés), cohérents de part et d'autre des limites communales. A cet effet l'approche artistique sera intégrée dans les réalisations et participera à la signature du territoire, son identité, sa valorisation et son attractivité,
- Accompagner les populations aux mutations foncières, à la lecture du territoire, et créer un point de convergence entre les différentes parties prenantes.

#### **PHASAGE**

Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour définir les modalités de lancement de l'appel d'offres

Calendrier de réalisation :

Le calendrier de réalisation proposé prévoit l'élaboration dans le même temps des trois plan-guides de la Boucle Nord (axe Nord, axe central et axe Sud), dès signature du CDT. 4 mois d'études hors validation sont envisagés (diagnostic : 1 mois, plan-guide : 3 mois)

Phases	2013	2014	2015	2016	2017
Préparation et lancement de l'appel d'offre		■			
Phase 1 : diagnostic et enjeux		■			
Phase 2 : définition du plan-guide puis actualisation			■ ■		

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

### Partenaires :

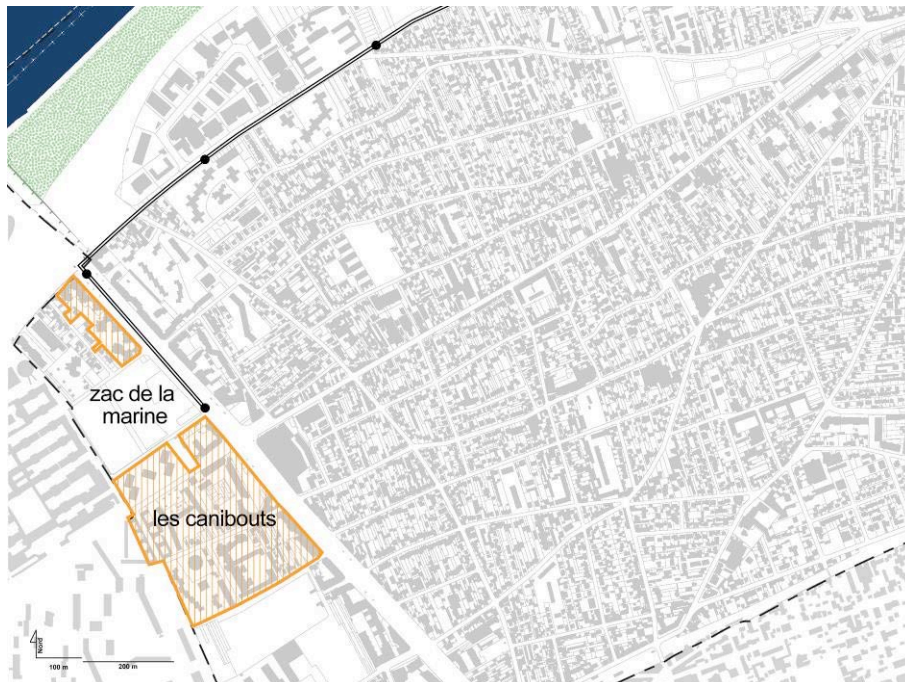
Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Bois-Colombes  
 Ville de Colombes  
 Ville de Gennevilliers  
 Conseil Général des Hauts-de-Seine  
 EPF 92 (stratégie foncière)



# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 13, axe nord : projet de restructuration du quartier des Canibouts, au Petit Colombes

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE



## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

### **Il s'agit de lancer une étude stratégique préalable à un nouveau projet de rénovation urbaine, qui s'inscrit dans la continuité du projet existant.**

Ce secteur est aujourd'hui cerné par des projets de grande envergure qui vont poursuivre la transformation de la ZRU, commencée avec les ZAC au Sud. Ces opérations sont :

- Le tramway
- La ZAC de la Marine
- Le PRU de Colombes
- La ZAC Charles de Gaulle
- Le PRU de Nanterre

Le risque de marginalisation du secteur des Canibouts / Rond Point Ouest va croître.

Dès 2006, CHP avait identifié des besoins de travaux sur le patrimoine de ce secteur autour de 11 000 euros par logement à mener dans les dix ans.

Ce secteur était intégré dans le schéma directeur du Petit Colombes datant de 2006, mais avait été écarté par l'ANRU.

Afin d'avoir une réflexion globale, il est nécessaire non seulement de réfléchir au devenir du patrimoine social de ce secteur mais aussi du patrimoine public avec notamment l'école Buffon et le Centre Municipal de Santé.

#### **Objectifs poursuivis**

Définition d'une stratégie d'aménagement sur ce secteur en cohérence avec les projets connexes : faisabilités technique, urbaine, sociale, environnementale et financière.

#### **I. Diagnostic social, urbain, technique et environnemental**

- Patrimoine social : logements locatifs sociaux en pleine propriété ou en copropriété
- Patrimoine privé : tissu pavillonnaire
- Patrimoine public : équipements publics en pleine propriété ou en location, espaces publics, maillage

#### **II. Définition d'un plan d'aménagement et sa stratégie**

- Plan d'intervention à court et moyen terme (avec quelques variantes possibles, définition des incontournables, etc.)
- Stratégie d'intervention : modes opératoires, phasages, avantages/inconvénients
- Des schémas fonctionnels pour chaque secteur ou sous-secteurs seront fournis ainsi que des croquis d'ambiance lorsqu'ils seront nécessaires.
- Premières estimations

#### **III. Définition du coût global de l'opération d'aménagement retenue, y compris des réhabilitations (amélioration des performances énergétiques), de son montage financier et son planning prévisionnel**

Le projet issu de cette étude pourra être proposé à l'ANRU et à ses différents partenaires pour l'intégrer dans la nouvelle génération d'opérations de renouvellement urbain.

### Approche environnementale et/ou énergétique :

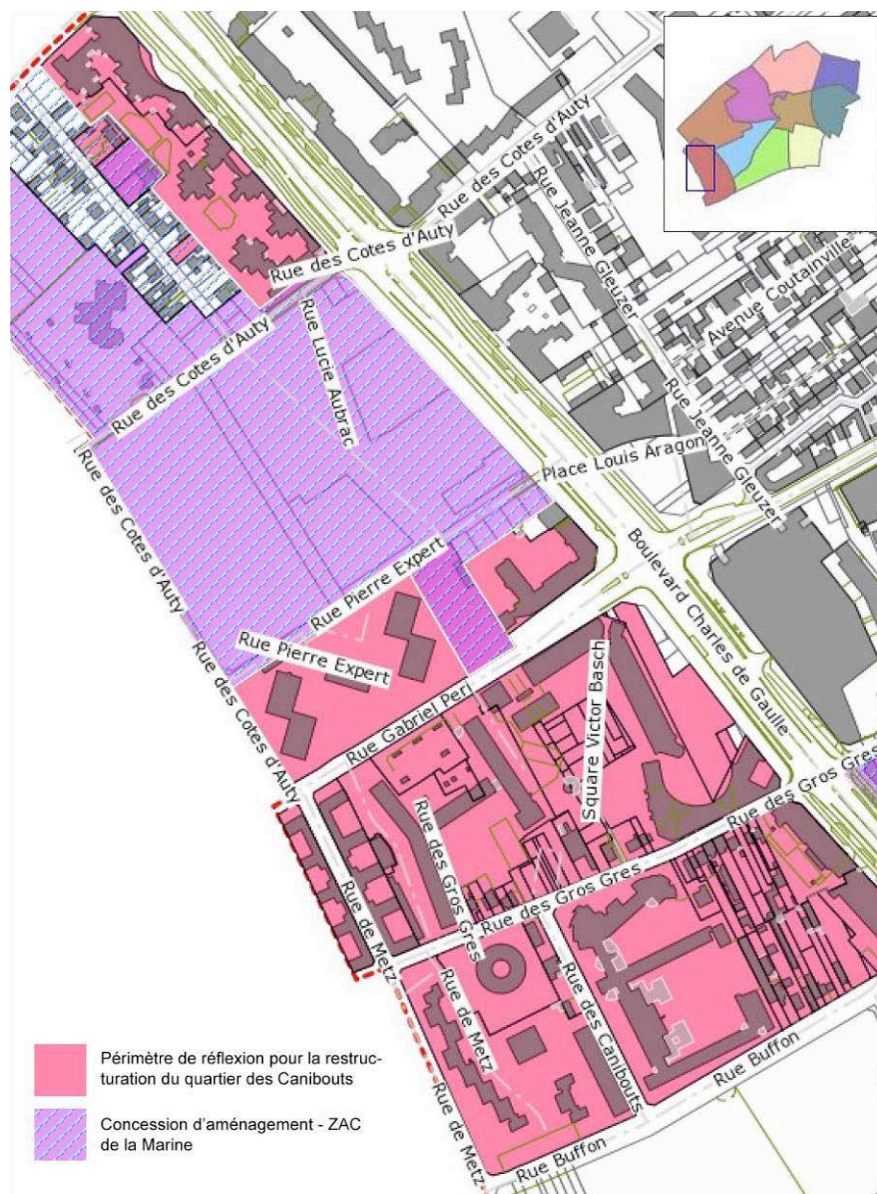
Cette étude est le préalable à un futur projet d'aménagement qui comprendra :

- Des démolitions/reconstructions
- Des réhabilitations
- Des restructurations d'espaces publics

Dans la continuité de la ZAC de la Marine, éco-quartier, et des objectifs de développement durable poursuivis dans le cadre du PRU seront intégrés au projet, notamment :

- La performance énergétique des bâtiments réhabilités,
- Les performances environnementales des constructions neuves,
- La politique de gestion des eaux pluviales à la parcelle,
- La gestion de la collecte des déchets,
- Le chauffage,
- Les chantiers à faible impact environnemental et à faibles nuisances.

### **VISUEL**



## PHASAGE

Etat d'avancement :  
Consultation à lancer

Calendrier de réalisation :  
Durée : 8 mois y compris les validations

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Diagnostic □□□□□□□□□□								
Stratégie d'intervention□□□								
Estimation et calendrier□□□□□								

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'étude et de projet : Ville de Colombes

Partenaires :  
ANRU  
DRIHL  
CG92  
Colombes Habitat Public  
Caisse des Dépôts

## FINANCEMENT

Coût total prévisionnel : 120 000 € HT

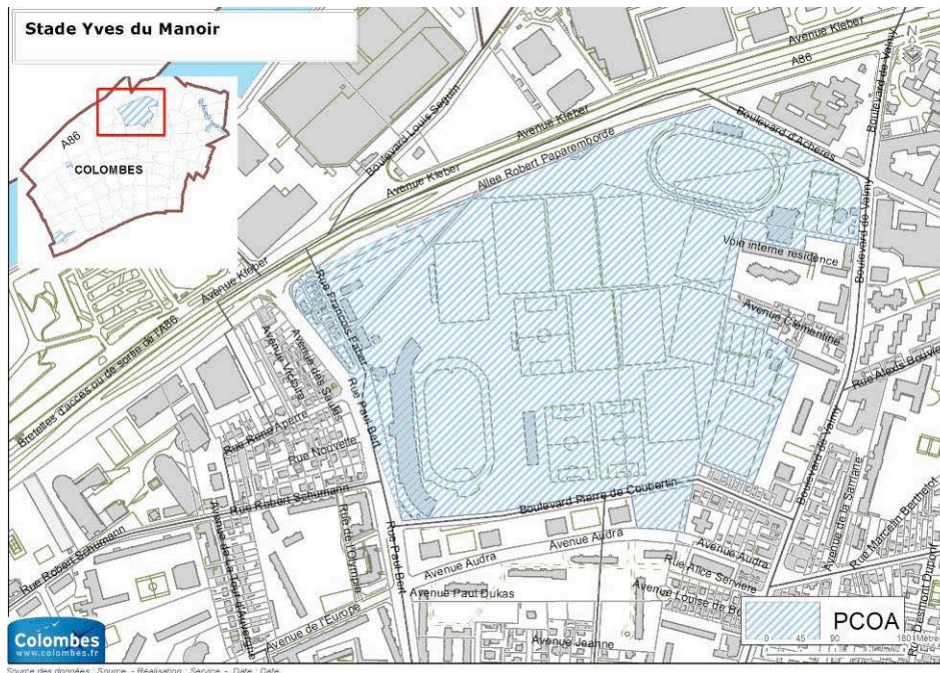
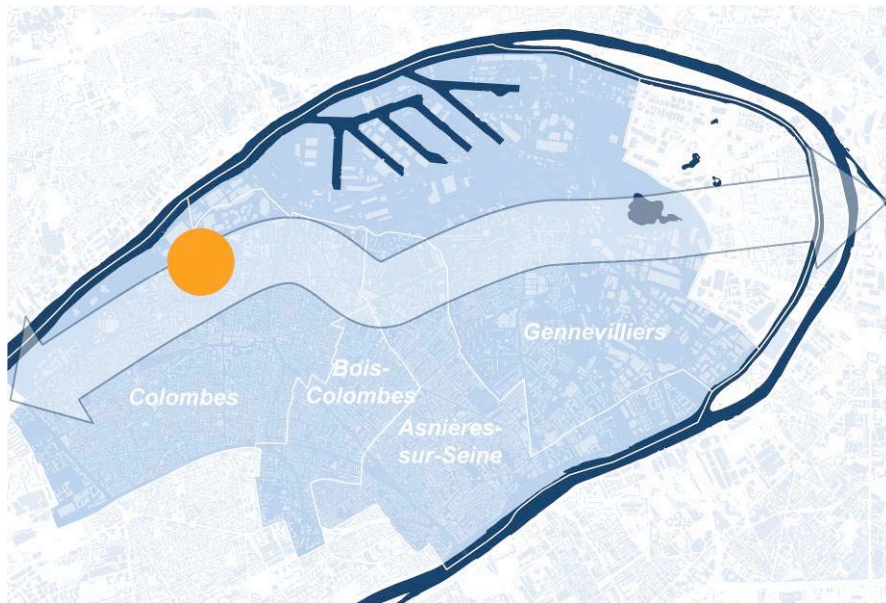


# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 14, axe nord : Quartier du stade Yves du Manoir (Colombes)

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Périmètre du syndicat mixte Yves du Manoir et périmètre du secteur de projet



Périmètre de prise en considération de l'opération d'aménagement (PCOA) du stade Yves du Manoir

## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

D'abord hippodrome de 1883 à 1907, ce vaste secteur devient un haut lieu du sport international avec les jeux olympiques de 1924 qui se déroulent au stade Yves du Manoir puis 3 matches de la Coupe du monde de football de 1938, dont la finale. Ces événements font la notoriété du stade Yves du Manoir qui connaît une dynamique jusque dans les années 1970 où l'actuel stade du Parc des princes a été construit en 1972.

Tout en souhaitant maintenir la vocation sportive du stade, développer et diversifier les activités qui s'y déroulent, le POS de 2000 ouvrait sur cette vaste emprise de 24 hectares des perspectives de constructibilités dans les parties nord-est et nord-ouest des terrains du stade.

Aujourd'hui propriété du Conseil général des Hauts-de-Seine, le stade Yves-du-Manoir accueille des publics associatifs et scolaires mais également l'équipe de rugby professionnelle du Racing Metro 92.

Les réflexions et études menées par le syndicat mixte du stade Yves du Manoir, comprenant le département des Hauts-de-Seine et la ville de Colombes, ont permis de définir les contours d'un projet sur l'ensemble du périmètre du stade. Ce projet est exprimé dans le PLU au travers du PADD, de l'orientation d'aménagement et du règlement.

### **Objectifs poursuivis**

- Constituer une offre d'infrastructures sportives autour d'un site emblématique,
- Préserver la mémoire du stade Yves du Manoir, site des Jeux Olympiques de 1924, et haut lieu de l'histoire de l'athlétisme, du football et du rugby,
- Reconvertir et redynamiser un site sportif d'envergure,
- Renouer un lien entre le site du Stade, le centre-ville de Colombes et le parc Départemental,
- Renforcer l'offre commerciale et développer le secteur d'emploi,
- Diversifier l'usage de ce vaste secteur en introduisant du logement.

### Programme prévisionnel :

Non encore défini, le programme prévisionnel devra néanmoins intégrer les composantes suivantes

- Le parc départemental des sports avec notamment 10 terrains de grands jeux homologués pour la pratique du football et du rugby,
- Un pôle immobilier composé de commerces, bureaux et logements, ainsi que des équipements publics nécessaires aux futurs habitants et un pôle santé sous réserve.

Les nouvelles études en cours et à venir définiront de manière plus approfondie les composantes de ce projet.

### Approche environnementale et/ou énergétique :

- Création de circulations douces et mise en œuvre d'une trame verte, maillage pour rendre perméable le site par des continuités urbaines et végétales, reliant la ville habitée au Parc Départemental et à la Seine.
- Préservation de vues sur le grand paysage, perspectives sur les coteaux d'Argenteuil.
- Prise en compte des risques d'inondation dans le respect du PPRI, travail sur la rétention des eaux pluviales, sur la perméabilité des sols.

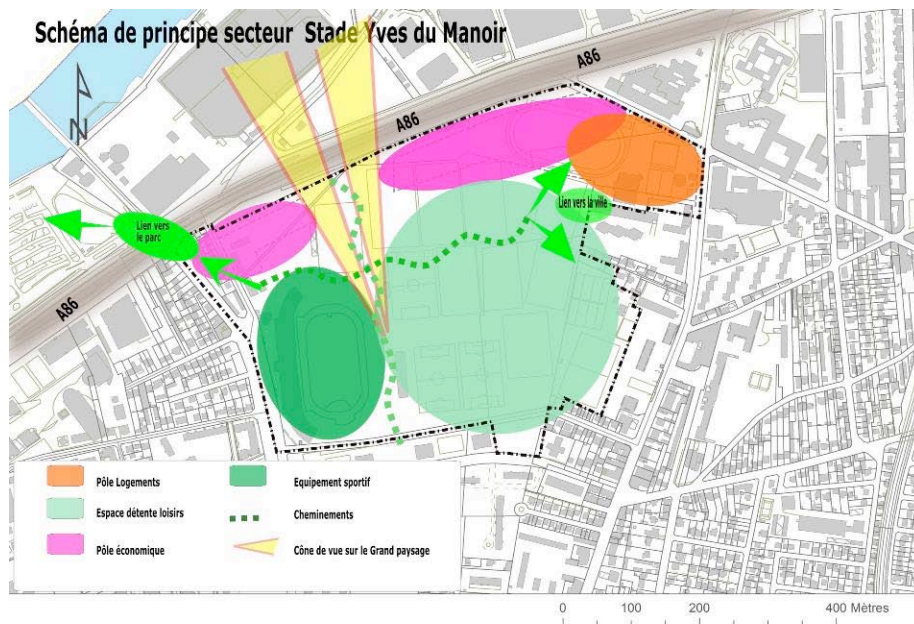


- Constructions du bâti et réalisation des espaces libres dans le respect d'une charte architecturale, environnementale, paysagère et urbaine.

## VISUELS



*Vue aérienne, depuis le sud*



*Orientations d'aménagement Yves du Manoir*

## PHASAGE

Etat d'avancement :

A définir à l'issue des études sur le programme prévisionnel.



## **MONTAGE ET GOUVERNANCE**

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : Syndicat mixte Yves du Manoir /Conseil Général / Ville de Colombes

Partenaires :

A définir en fonction du projet

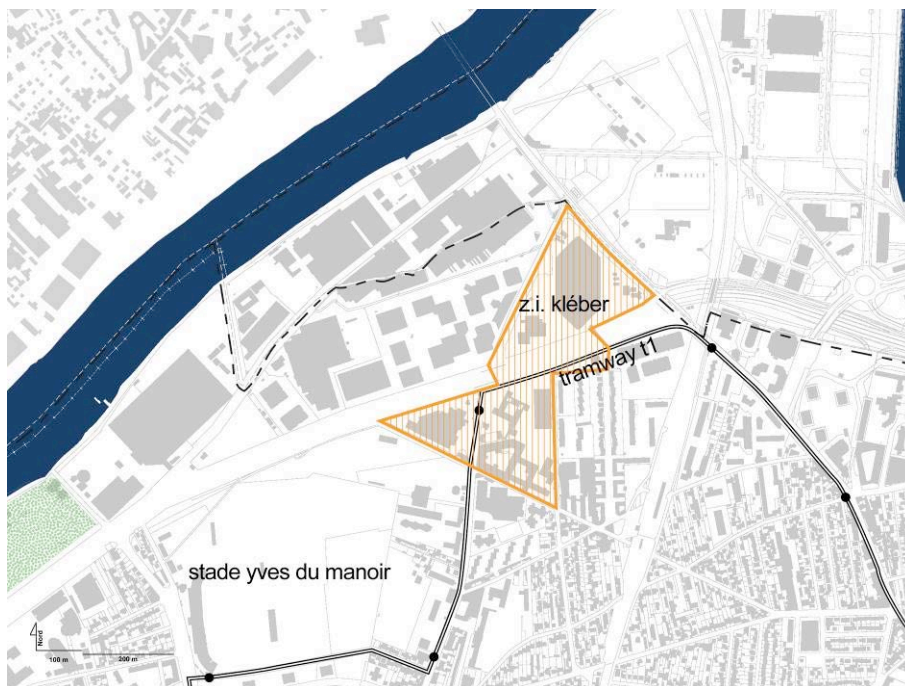
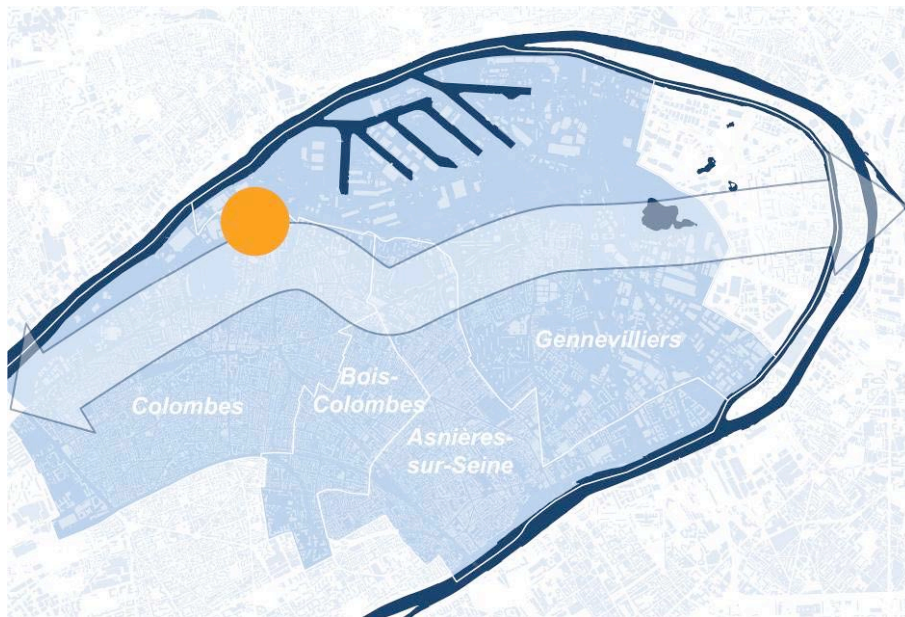
## **FINANCEMENT**

Répartition du financement de l'opération : Ville à hauteur de 30%, Conseil Général à hauteur de 70%, hors autres partenaires.

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 15, axe nord : Reconversion des anciens sites Thalès – zone industrielle Kléber (Colombes)

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE





Vue aérienne

## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Suite au départ de l'entreprise Thalès, la ville de Colombes, en partenariat avec les propriétaires bailleurs du site a mis en place une stratégie de requalification urbaine du site. Il s'agit de définir une nouvelle programmation urbaine permettant la transition d'un secteur historiquement réservé pour de l'activité industrielle vers un nouveau quartier urbain comprenant une mixité bureaux, activités, logements, équipements publics. **Ce projet urbain et économique redynamisera dans les années futures cette partie de territoire de Colombes irriguée par un transport public structurant, à savoir le tramway T1.**

### Objectifs poursuivis

- Réaliser des logements, des activités secondaires et tertiaires et des équipements publics dans un nouveau quartier, type écoquartier.
- Maintenir la dynamique économique en consacrant environ 100 000 m<sup>2</sup> pour l'activité de bureaux.

### Programme prévisionnel établi en 2012 :

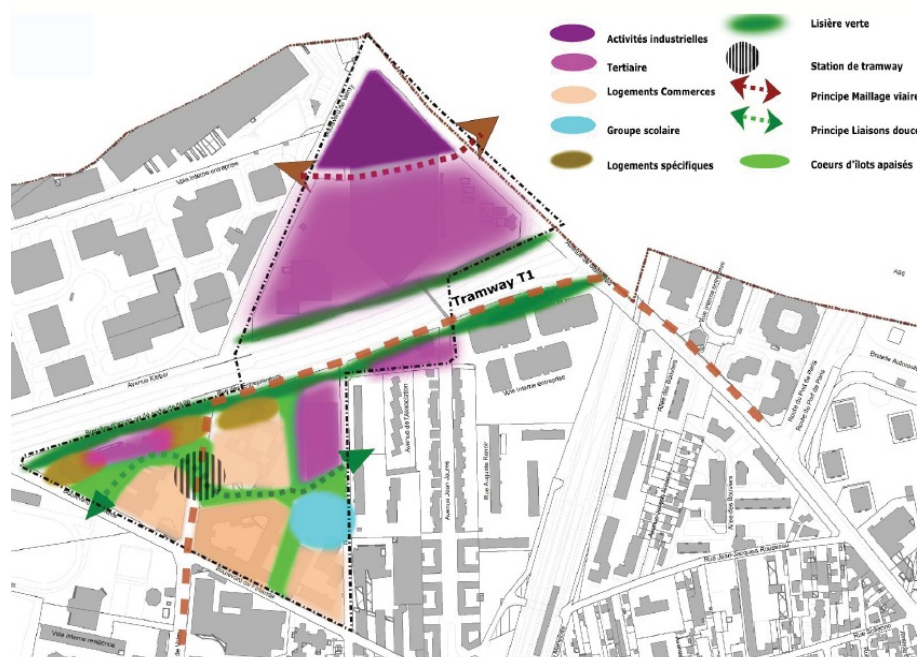
Logements environ 85 000m<sup>2</sup> de SP,  
Activités tertiaires environ 90 000m<sup>2</sup> de SP,  
Activités secondaires environ 7 000m<sup>2</sup> de SP,  
Commerces environ 2 500m<sup>2</sup> de SP,  
Equipements : groupe scolaire primaire, équipement petite enfance

### Approche environnementale et/ou énergétique :

L'étude permettra de prioriser les objectifs et les enjeux. D'ores et déjà, les contraintes liées aux infrastructures de transport telles que l'A 86, les voies départementales et le tracé du tramway T1 et celles liées à la soumission du secteur au PPRI seront prises en compte dans l'élaboration du projet urbain, l'architecture des bâtiments, la gestion des eaux pluviales.

Par ailleurs la taille du projet permet d'entreprendre une démarche de projet et réalisation type éco-quartier et réfléchir, notamment, à la question du chauffage des bâtiments.

## VISUEL



Orientation d'aménagement au PLU

## PHASAGE

Etat d'avancement :

**Fin 2012** : désignation d'un prestataire pour AMO administrative et financière sur le projet : la CODEVAM

**Début 2013** : désignation d'un prestataire pour une mission d'urbaniste coordonnateur du projet : mandataire Faubourg 2/3/4 accompagné des bureaux d'études : Ateliers 2/3/4, SARECO, Inddigo, Adpi

Calendrier de réalisation :





# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

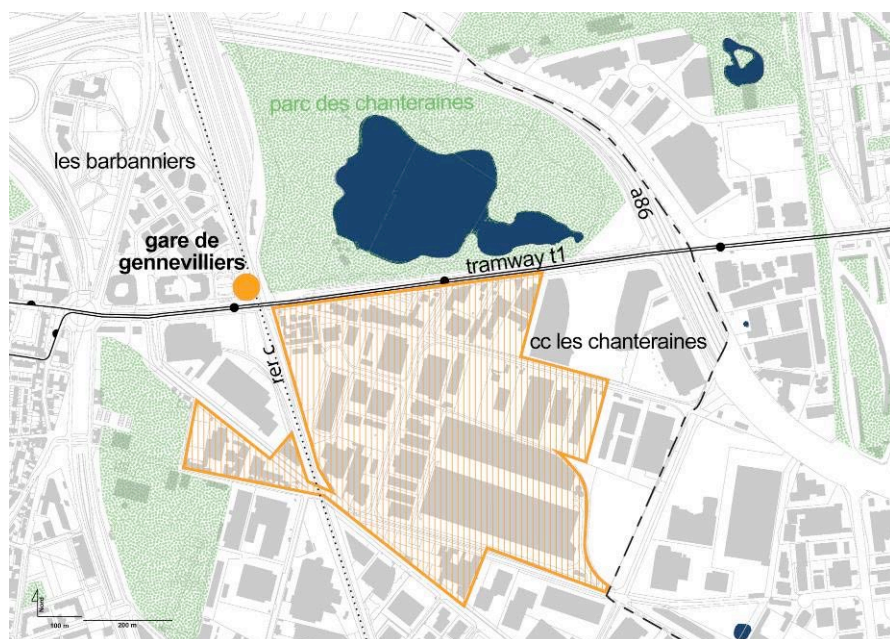
## **Action 16, axe nord : Un nouveau quartier ouvert sur le parc des Chanteraines (Gennevilliers)**

Cette fiche s'articule étroitement avec l'action 17 qui poursuit le même objectif d'ouverture de la ville sur le parc des Chanteraines.

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Cette action est mise en œuvre sur les zones d'activités de Gennevilliers voisinant le parc des Chanteraines et longeant le tramway T1.





## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

S'étendant sur plus de 75 hectares de Gennevilliers à la promenade des Mariniers à Villeneuve-la-Garenne, le parc des Chanteraines est l'un des plus importants espaces verts et de loisirs de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. Au cœur d'une liaison écologique traversant la Boucle Nord de l'Île-Saint-Denis à Asnières, le parc est cernés d'infrastructures (faisceau ferré du RER C à l'ouest, autoroute A86) et de zones monofonctionnelles d'activités qui l'isolent des lieux de vie. Dans le cadre du CDT, la ville de Gennevilliers entend ouvrir la ville sur le parc et maximiser leurs interrelations en requalifiant et diversifiant les zones d'activités qui l'entourent.

Au sud du parc, l'avenue du Général de Gaulle a été réaménagée pour accueillir le prolongement du tramway T1, qui donne l'occasion de repenser la vocation des zones d'activités voisinant le parc. **La présente action prévoit ainsi d'établir un schéma de développement précisant les principes urbains et paysagers, les typologies de programme, le planning des opérations et les modalités de mise en œuvre (juridiques et financières).**

Il s'agit d'étudier les possibilités de faire évoluer ces zones d'activités en quartier mixte intégrant de nouvelles fonctions d'habitat et de développement économique, et donnant un caractère plus urbain à l'avenue du Général de Gaulle par la création d'une continuité bâtie dense. Le projet devra apporter des solutions innovantes permettant de faire cohabiter logements, donnant directement sur le parc des Chanteraines, et locaux d'activités. Ce travail impliquera la création de voiries permettant de décloisonner les grandes emprises difficilement traversables, tout en développant la trame verte aujourd'hui interrompue entre le parc des Chanteraines et le parc des Sévines.

La gare de Gennevilliers et ses abords feront l'objet d'une attention particulière, afin de la rendre plus attractive pour les usagers qui l'empruntent. Avec l'extension de la zone d'habitat de Gennevilliers jusqu'aux Chanteraines et le développement économique des Louvresses (invitant à réfléchir aux liaisons à créer entre les Louvresses et la gare), la gare de Gennevilliers pourrait ainsi devenir un lieu de centralité majeur, en connexion avec le tramway T1, et pouvant accueillir de nouveaux services aux usagers et habitants.



En lien avec la stratégie économique de la Boucle Nord, l'évolution de la zone d'activités vers un quartier mixte visera également à créer un écosystème économique innovant combinant entreprises liées à la recherche et à la création et entreprises orientées vers la production. Profitant de la proximité immédiate du Port, ces activités pourront établir des liens avec le pôle d'enseignement des Barbanniers.

#### Objectifs poursuivis

- Saisir l'opportunité créée par l'aménagement du tramway T1 pour ouvrir ce secteur à de nouvelles fonctions d'habitat et de développement économique,
- Conforter le pôle d'enseignement existant aux Barbanniers,
- Valoriser les abords du Parc des Chanteraines,
- Anticiper et définir les conditions de la mutation de la partie Nord de la zone d'activités de Gennevilliers,
- Assurer une intégration urbaine qualitative de nouvelles opérations de logements.

#### Approche environnementale et énergétique :

- Requalification, diversification et densification de zones d'activités très consommatrices d'espaces,
- Mise en place d'une gestion durable pour tous les nouveaux projets et réhabilitation des activités conservées en vue d'une meilleure performance énergétique,
- Enrichissement de la trame verte entre le parc des Chanteraines et le parc des Sévines,
- Atténuation de la coupure formée par les voies ferrées du RER C

#### PHASAGE

##### Etat d'avancement :

Cahier des charges de l'élaboration du schéma directeur en cour de préparation

##### Calendrier de réalisation :

Il est nécessaire que le plan-guide de l'axe nord, le long du tracé du tramway T1, prenne en compte le schéma directeur élaboré par la Ville de Gennevilliers. Il pourra en proposer une évolution pour l'inscrire dans la stratégie générale d'évolution de cet axe.

**2013-2014** : réalisation du schéma de développement

**2014-2016** : études urbaines pré-opérationnelles/ création d'une ZAC / Consultation aménageur / modification PLU

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Elaboration d'un schéma directeur de l'aménagement du secteur □□□□□□□□		■	■					
Etudes pré-opérationnelles, montage de l'opération, concertation □□□□□			■	■	■			

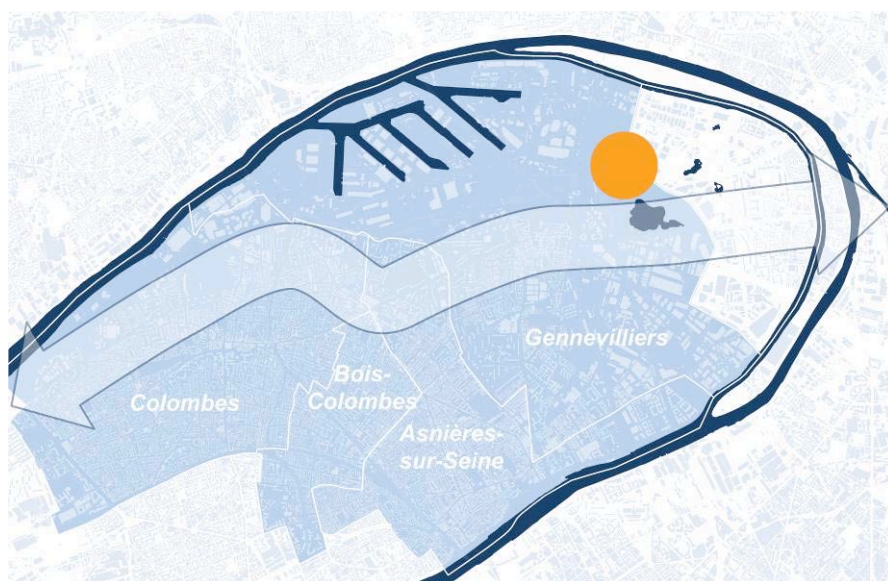


# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 17, axe nord : Valorisation des zones d'activités et industrielles Nord-Est (ZA Louvresses à Gennevilliers)

Cette fiche s'articule étroitement avec l'action 16, qui poursuit le même objectif d'ouverture de la ville sur le parc des Chanteraines.

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE



Le périmètre s'étend sur différentes zones de la commune de Gennevilliers :

- Zone d'activité des Louvresses,
- Franges Parc des Chanteraines / Bords de Seine,
- Franges Port de Gennevilliers

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

S'étendant sur plus de 75 hectares de Gennevilliers à la promenade des Mariniers à Villeneuve-la-Garenne, le parc des Chanteraines est l'un des plus importants espaces verts et de loisirs de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. Au cœur d'une liaison écologique traversant la Boucle Nord de l'Île-Saint-Denis à Asnières, le parc est cerné d'infrastructures (faisceau ferré du RER C à l'ouest, autoroute A86) et de zones monofonctionnelles d'activités qui l'isolent des lieux de vie. Dans le cadre du CDT, la ville de Gennevilliers entend ouvrir la ville sur le parc et maximiser leurs interrelations en requalifiant et diversifiant les zones d'activités qui l'entourent.

Les zones industrielles et d'activités du nord-est de la Boucle Nord, entre le parc des Chanteraines et le Port de Gennevilliers demeurent particulièrement enclavées. Afin de poursuivre la reconversion des zones d'activités Nord-Est en renforçant leurs liens avec le parc des Chanteraines, la présente action prévoit la **mise en place d'un groupe de travail entre les villes, le Port, le Conseil**

**Général, les gestionnaires des parcs d'activités et des entreprises afin de mettre en cohérence la poursuite du développement de ces zones d'activités** et de travailler notamment les problématiques suivantes :

**1/ Poursuivre la mutation des tissus industriels et d'activités existants vers un tissu mixte d'activités, de fonctions tertiaires et d'équipements.** L'évolution du secteur est déjà en cours, avec l'extension de la zone d'activité des Chanteraines et la création de la zone d'activités des Louvresses.

**2/ Multiplier les liens entre les zones d'activités en cours de reconversion, les espaces verts et le reste de la ville :**

- Création d'un maillage viaire plus dense, via la réorganisation des grandes emprises foncières existantes.
- Amélioration des continuités entre Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne, le port et Epinay-sur-Seine
- Création d'une passerelle reliant le territoire de la Boucle Nord (côté Gennevilliers) à l'île-Saint-Denis et à Epinay-sur-Seine
- Amélioration de l'accessibilité piétonne et cycles
- Création d'une passerelle avec prise en compte du passage de la faune (continuité écologique), enjambant l'autoroute A 86 pour rejoindre la gare RER C de Gennevilliers

**3/ Ouvrir le Parc des Chanteraines et développer de l'offre de loisir en lien avec la seine (Base nautique et de loisirs)**

**4/ Désenclaver ces quartiers nord-est**

**5/ Etude de l'arrêt RER C Port-ZAC des Louvresses.**

La question de la desserte de ces quartiers en transports en commun reste entière, et pose d'ores et déjà des difficultés : l'accessibilité de leurs employés est essentielle pour les entreprises, qui hésitent à venir s'installer ou pourraient réfléchir à quitter le territoire. Il s'agit ainsi de développer l'offre de bus sur le territoire pour le connecter aux pôles économiques et d'habitat de la Boucle Nord, des Hauts-de-Seine et du Val d'Oise. Cela implique un travail partenarial entre les gestionnaires des différents parcs d'activités pour optimiser les déplacements interentreprises.

Les actions du CDT liées à la hiérarchisation du réseau bus et à l'amélioration de la desserte en transports en commun lourds devront établir l'opportunité et les moyens d'optimiser l'accessibilité de ce quartier en plein essor.

#### **Objectifs poursuivis**

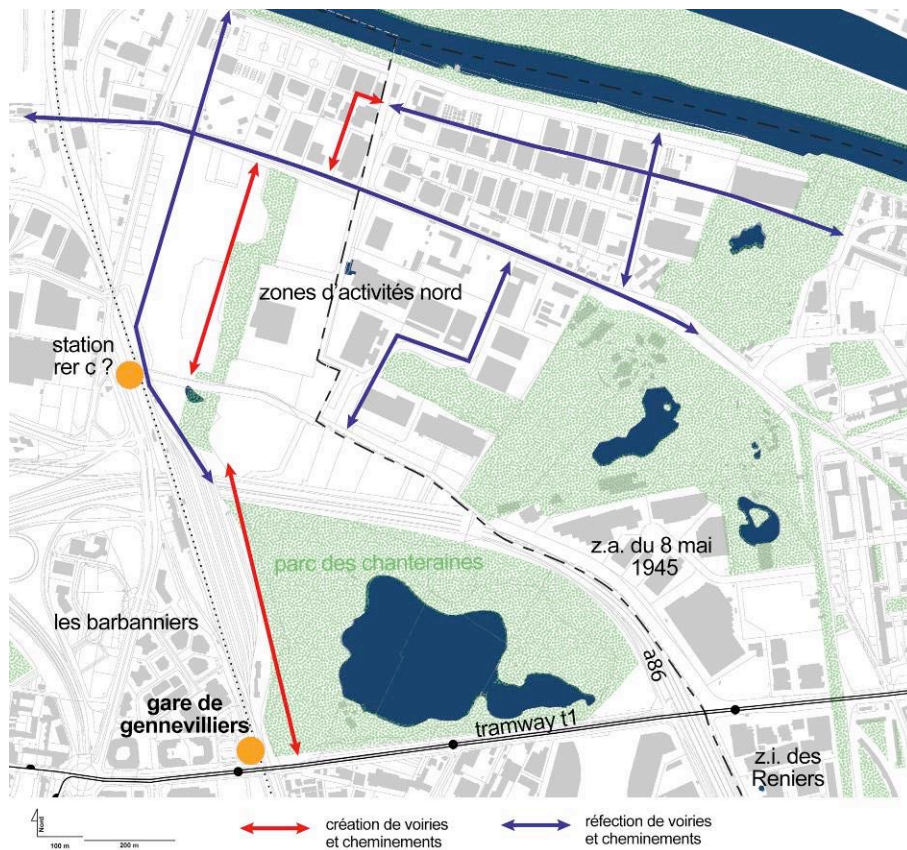
- Diversifier les fonctions économiques (bureaux, activités), y intégrer des équipements et des loisirs
- Améliorer la qualité environnementale des sites pour protéger les populations (pollutions des sols, pollutions sonores, pollutions visuelles, lignes à haute tension, zones à risques...)
- Requalifier l'entrée du territoire par un traitement urbain et paysager de qualité
- Densifier l'emploi en visant 200 emplois / ha sur la ville
- Améliorer la desserte en transport en commun

Approche environnementale et/ou énergétique :

- Requalification, diversification et densification de zones d'activités très consommatrices d'espaces
- Mise en place d'une gestion durable pour tous les nouveaux projets et réhabilitation des activités conservées en vue d'une meilleure performance énergétique
- Enrichissement de la trame verte entre le parc des Chanteraines et le parc des Sévines
- Enrichissement de la trame verte écologique et paysagère par la plantation des talus de la N 315 sur Gennevilliers
- Enrichissement de la biodiversité par la réhabilitation écologique de la Coulée verte de Gennevilliers
- Création de passages à faune permettant la restauration de la continuité écologique entre Les Louvresses et le secteur Vallon de Seine
- Atténuation de la coupure formée par les voies ferrées du RER C

Amélioration de la qualité environnementale des sites par la prise en compte et l'intégration des contraintes environnementales (notamment les risques d'inondations), technologiques (sites SEVESO) et liées aux infrastructures (pollutions des sols, pollutions sonores, pollutions visuelles, impact des lignes à haute tension, zones à risques...).

## VISUEL



## PHASAGE

Etat d'avancement et calendrier de réalisation :

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Approfondissement des secteurs d'aménagement, mise en cohérence dans le cadre du groupe de travail □□□□□□□□		■	■					
Mise en œuvre des préconisations/ actions □□□□□□□□			■	■	■	■	■	■

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : Ville de Genevilliers

Partenaires :

Gestionnaires des parcs d'activités  
Conseil Général des Hauts-de-Seine

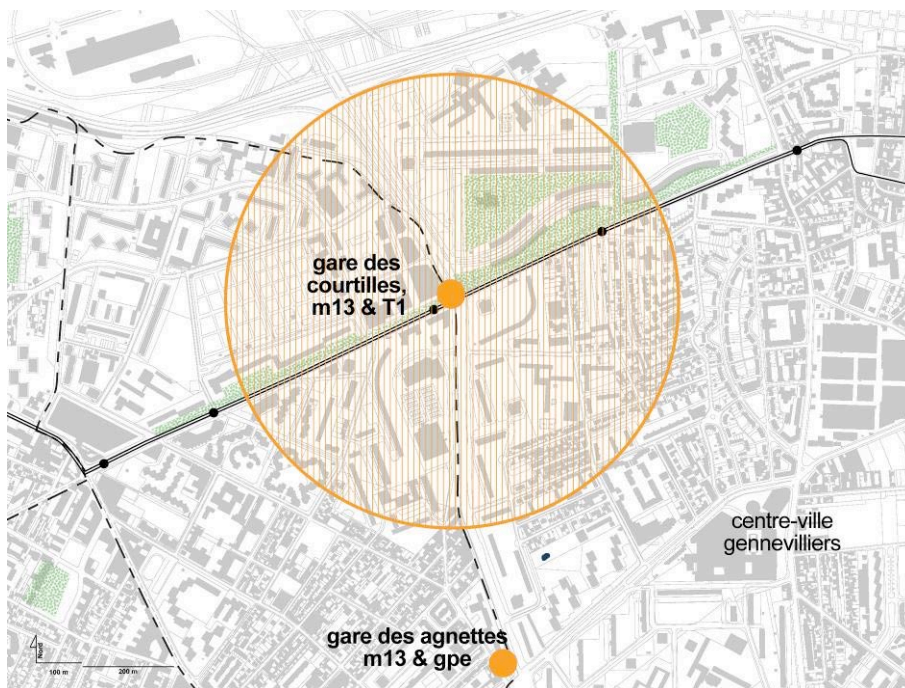


# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 18, axe nord : Les Courtilles

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Ce projet regroupe à la fois le Projet de Rénovation Urbaine des Hauts d'Asnières et le projet à engager sur le sud du quartier entre la rue Emile Zola, l'avenue de la Redoute et le boulevard Pierre de Coubertin.





## I - S'AGISSANT DU PROJET DE RENOVATION URBAINE DES HAUTS D'ASNIERES

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Le projet de rénovation urbaine du quartier des Hauts d'Asnières vise à réduire les phénomènes de ségrégation socio spatiale, en modifiant la physionomie et l'attractivité de ce territoire.

Engagé dès fin 2004, le projet est entré en phase opérationnelle sur un périmètre de 49,2 hectares. La convention de rénovation urbaine a été signée avec l'ANRU le 11 mars 2008.

Sur ce quartier, le patrimoine a souffert d'un manque de gestion structurel qui oblige aujourd'hui les bailleurs :

- à engager de lourds travaux de réhabilitation portant sur les parties privatives et communes,
- à repenser l'organisation des espaces extérieurs en fonction des besoins de stationnement, de sécurisation des accès piétonniers, d'implantation du tri sélectif enterré et de reprise des ouvrages d'une première résidentialisation réalisée par le bailleur précédent.

**C'est la raison pour laquelle, un programme d'ensemble comportant différents volets a été arrêté :**

- La démolition/reconstruction de logements sociaux,
- La construction d'une nouvelle offre diversifiée de logements,
- La réhabilitation et la résidentialisation du parc de logement existant,
- La réalisation d'espaces publics et d'équipements structurants,
- La requalification des pôles commerciaux,
- L'intégration et l'insertion des populations en difficultés, notamment dans le cadre de la charte d'insertion

#### **Objectifs poursuivis**

Le projet de rénovation urbaine des Hauts d'Asnières se structure autour des cinq objectifs suivants :

- Développer le réseau viaire et définir un espace public lisible articulé sur des principes de résidentialisation
- Instaurer des pôles d'animation fédérateurs : réaménagement des espaces publics, requalification des pôles commerciaux
- Renforcer le maillage en équipements et favoriser le développement du tissu associatif et la pertinence de son ancrage territorial
- Mettre en place une logique paysagère
- Identifier et accompagner par des dispositifs publics les copropriétés en difficulté
- Evoluer vers plus de mixité sociale et une diversité fonctionnelle

## PLAN



## PHASAGE

Etat d'avancement sur le PNRU des Hauts d'Asnières :

- Les trois quart des projets de constructions neuves sont livrés ou en cours de réalisation.
- 100% des projets de réhabilitation sont livrés.
- L'immeuble des Gentianes a été démoli en juillet 2011.
- La moitié des projets de résidentialisation est achevée et le reste des résidentialisations sera engagé en 2013.
- Des projets d'équipements sont en cours (Complexe sportif, Gymnase Poincaré, Plate-forme des Services Publics et de la Police Municipale, halle couverte du marché des quatre Routes).
- La réhabilitation du centre commercial des Mourinoux.

Calendrier de réalisation du PNRU des Hauts d'Asnières :

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018
opérationnelle						

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur de projet : Ville d'Asnières.

Maîtres d'ouvrage : Ville d'Asnières et son concessionnaire la SEM 92, les bailleurs (France Habitation, I3F, OGIF, OSICA, Hauts-de-Seine Habitat).

## FINANCEMENT

Coût total prévisionnel : 174 millions d'euros pour le PNRU des Hauts d'Asnières.

Tableau de financement : cf. maquette financière ANRU

Partenaires financiers :

Les financeurs du projet du PNRU des Hauts d'Asnières sont : la Ville d'Asnières sur Seine, le CRIF, le CG92, l'ANRU, la Caisse des Dépôts, France Habitation, I3F, OGIF, OSICA, Hauts-de-Seine Habitat, la SEM 92, Efidis, Moulin Vert.

## II - S'AGISSANT DU SECTEUR COURTILLES-ZOLA SITUE AU SUD DE L'AVENUE DE LA REDOUTE

### DESCRIPTION

La Ville, maître d'ouvrage, a engagé début 2013 une étude urbaine menée par TVK et a confié à la SEM 92 une mission d'AMO pour le montage d'un dossier de candidature à l'ANRU dans le cadre d'une nouvelle génération d'opérations de renouvellement urbain.

#### Objectifs poursuivis

Le projet se structure autour des objectifs suivants :

- Requalification des espaces extérieurs publics et privés
- Revitalisation des pôles de commerce de proximité
- Requalification et densification du pôle des équipements sportifs structurants (piscine / patinoire)
- Etude de scénarii de démolition / reconstruction sur un élément du patrimoine ex- ICADE appartenant aujourd'hui au bailleur social Moulin Vert, représentant 70 logements environ
- Etude de réhabilitation / requalification du secteur dit du « Flore » aux Quatre Routes
- Etude de programmation favorisant la diversification de l'offre de logement en axant sur une dominante « accession à la propriété »

### PHASAGE

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Etude pré-op □□□□□□□□	■	■	■					
Montage op, dossiers de financements□□□		■	■					
Mise en œuvre □□□□□□□□			■	■	■	■	■	■



## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : Ville d'Asnières-sur-Seine

Partenaires potentiels : Caisse des Dépôts

## FINANCEMENT

Coût total prévisionnel : Le coût de l'étude est de 175 000 euros.

Les financeurs de l'étude sont la ville d'Asnières, l'ANRU et SAHLM Moulin Vert.

## III - S'AGISSANT DU SECTEUR DU LUTH A GENNEVILLIERS

Le projet de rénovation urbaine sur Gennevilliers s'appuie dans le secteur sur un PRU signé en 2005 et qui comporte un programme particulièrement diversifié d'interventions, tant en démolition-reconstructions qu'en réhabilitations ou constructions neuves.

Fin 2012, ce vaste programme est quasiment achevé avec notamment la construction du centre culturel Aimé Césaire ou encore la reconstruction du centre commercial au cœur du quartier du Luth et dans le cadre d'une ZAC.

Le programme de cette ZAC privilégie également sur le secteur ouest des implantations tertiaires et des services. Cela procède notamment du souhait initial de diversifier les fonctions urbaines dans les quartiers d'habitat produits à la fin des années 70.

Concernant l'aménagement des espaces publics, la création de la nouvelle voie Gérard Philippe directement connectée au carrefour réaménagé de la Rd19 finira de désenclaver physiquement le quartier du Luth.

Sur le PNRU de Gennevilliers :

Comme déjà mentionné le PNRU arrive à son terme sur cette partie de la commune. A l'ouest, côté Courtilles, les négociations menées entre l'aménageur et plusieurs opérateurs immobiliers ont abouti sur une signature d'une promesse de vente avec deux tranches dès juillet 2010.

La demande de Permis de Construire pour la 1ère tranche qui porte sur 26 000 m<sup>2</sup> surface de plancher de bureaux et 1000 m<sup>2</sup> surface de plancher de commerces et services a été déposée le 31 décembre 2010 et obtenue en juin 2011.

L'aménageur est par ailleurs en négociation avec une enseigne d'hôtels pour la réalisation d'un hôtel 2 étoiles. Le projet architectural et la promesse de vente sont en cours d'élaboration pour un ensemble de 128 chambres

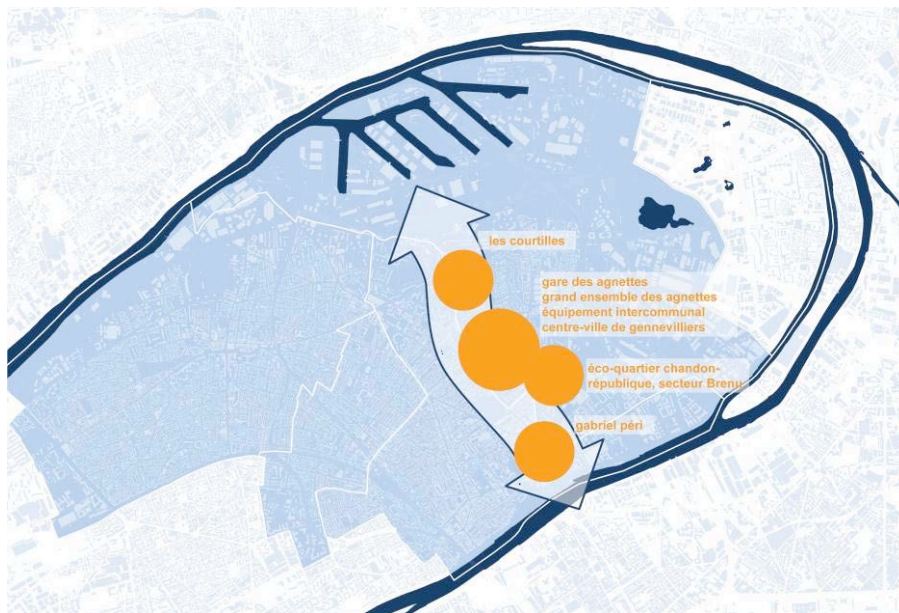
Partenaires : sur le PNRU de Gennevilliers tous les partenaires institutionnels classiques (Etat, Région IDF, Conseil Général 92, CDC, bailleurs, Ville) sont mobilisés et contribuent au financement de ce projet.

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 19 : Plan-guide partagé de l'aménagement de l'axe central, de la Seine au Port

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Le développement de l'axe central, autour de l'avenue de Coubertin et de la Rue des Bas concerne principalement les communes de Gennevilliers et d'Asnières-sur-Seine, l'axe formant la limite communale.



### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Se développant de la Seine au Port de Gennevilliers, en limite des communes d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers, l'axe dit « central » a été identifié dans le cadre de l'étude pour l'élaboration du CDT comme un lieu d'avenir pour la Boucle Nord. De part et d'autre de la Rue des Bas et du boulevard Pierre de Coubertin, se développent des projets de recomposition urbaine et de renouvellement, mais sans réelle recherche de cohérence. La valorisation de cet axe intercommunal, épine dorsale du territoire le long du tracé de la ligne 13 du métro, passe nécessairement par l'élaboration d'une stratégie partagée de son évolution. Le projet doit se déployer en profondeur de part et d'autre du boulevard, pour en faire une vitrine des quartiers environnants, un lieu d'accroche.

**Le potentiel de transformation de cette liaison intercommunale en fait un espace déterminant pour le devenir du territoire de la Boucle Nord, en matière de projets d'habitat et économiques, mais aussi un potentiel territoire test pour l'innovation, en lien avec la stratégie économique de la Boucle Nord de promotion des activités innovantes.**



Diverses opérations d'aménagements et démarches de projets sont d'ores et déjà engagées, à des degrés d'avancement différents, notamment :

- Opérations de rénovation urbaine des quartiers des Hauts-d'Asnières et réflexions sur la poursuite de la rénovation urbaine dans la partie sud du quartier à partir du développement d'une polarité urbaine aux Courtilles.
- Opération de rénovation urbaine du quartier du Luth (Gennevilliers)
- Projet de rénovation urbaine du quartier des Agnettes (Gennevilliers)
- Secteurs faisant l'objet d'une convention avec l'EPF92 à Asnières-sur-Seine (Voltaire Nord, Voltaire Sud, secteur RD19) et à Gennevilliers (secteur Calmette)
- Etude pré-opérationnelle sur la restructuration du boulevard intercommunal et la transformation du quartier Gabriel Péri et de sa gare routière
- Restructuration du Nord-est de la place Voltaire (dont l'îlot du Clos)
- Projet de requalification de l'espace public de la Place des Bourguignons et de l'axe Robert Dupont comme prolongement naturel de la rue des Bourguignons (Asnières-sur-Seine)
- Etudes d'insertion urbaine de la gare du Grand Paris Express aux Agnettes

Les aménagements récents de la rue des Bas et du boulevard Pierre de Coubertin participent de ce mouvement de reconquête urbaine de cette limite entre Asnières et Gennevilliers.

Le long de la rue des Bas, une attention particulière sera portée à **la réhabilitation du tissu ancien et l'éradication de l'habitat insalubre ou indigne** (PIG en cours d'élaboration), en particulier à Asnières-sur-Seine. Combinant cette action d'amélioration des tissus anciens à une action de démolition-reconstruction sur certains îlots, un développement urbain mixte (logements, commerces, équipements, activités économiques) est envisagé sur le parcellaire mutable.

Autour de cet axe de recomposition urbaine, il apparaît ainsi un besoin de cohérence et de dialogue entre les deux côtés du boulevard. L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan-guide partagé de l'aménagement de l'axe central comprend l'intervention d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO), dont la mission comprend deux phases :

#### **Phase 1 : diagnostic et enjeux :**

- Recenser et recueillir l'ensemble des données relatives aux projets en cours ou en réflexions, en vue de leur inscription dans une composition urbaine et programmatique cohérente
- Analyser les points forts de cohérence des projets existants et déterminer les éléments à rapprocher,
- Repérer des sites mutables à court, moyen et long terme, situés de part et d'autre du boulevard de Coubertin et de la rue des Bas, en vue de saisir les opportunités spatiales pour proposer de nouveaux programmes d'aménagement.
- Esquisser des scénarios d'évolution de l'axe (scénarios programmatiques et urbains)

Ainsi, deux niveaux de réflexion sont requis : à court terme, la prise en compte des opérations et des démarches en cours afin d'accompagner leur mise en œuvre opérationnelle et à plus long terme, l'affirmation d'une stratégie de développement cohérente, prenant en compte l'évolution des territoires voisins.

#### **Phase 2 : élaboration du plan-guide, comprenant deux approches étroitement liées :**

- **L'approche programmatique** déterminera les vocations programmatiques des terrains en devenir, à court et moyen-long terme.



- **L'approche urbaine** (échelle de référence des rendus graphiques 1/2 000, avec zooms éventuels) :
  - ... établira les principes de (re)qualification des espaces publics, de continuités paysagères, et de liaisons avec les quartiers alentours,
  - ... proposera une stratégie d'implantation spatiale pour les projets futurs ainsi que d'éventuelles mesures d'accompagnement et de renforcement des projets déjà engagés
  - ... intégrera le profil de voirie existant au nord de la station Gabriel Péri, base d'un développement harmonieux.

L'étude urbaine et programmatique sera accompagnée d'une **étude de l'ensemble des dispositifs permettant de maîtriser le foncier**. L'EPF des Hauts-de-Seine accompagnera les villes dans leur recherche des solutions opérationnelles pour la maîtrise du foncier.

Cet axe s'imbriquant avec les deux autres axes repérés comme stratégiques, un travail itératif devra être mené avec les équipes titulaires des marchés.

#### **Objectifs poursuivis**

- Etablir une vision partagée du développement de l'axe et organiser par une coordination étroite entre les villes de Gennevilliers et d'Asnières-sur-Seine une complémentarité des fonctions urbaines de part et d'autre des frontières communales,
- Tracer les perspectives de son développement urbain et ses vocations programmatiques, de façon à donner les bases d'aménagements futurs cohérents,
- Rattacher l'axe de développement aux autres polarités de la Boucle Nord,
- Identifier des sites tests pour l'innovation,
- Ouvrir la ville sur la Seine au sud,
- Faciliter les liaisons vers les quartiers environnants
- Penser les besoins des habitants et de l'économie à moyen et long terme, en intégrant les évolutions potentielles,
- Elaborer une charte de qualité urbaine et architecturale ou une obligation contractuelle qui poserait des éléments de méthode dans la mise en œuvre des nouveaux projets,
- Réaliser des espaces publics et des aménagements privés de qualité (lisibilité, fonctionnalité, confort, qualité des matériaux, espaces plantés), cohérents de part et d'autre des limites communales. A cet effet l'approche artistique sera intégrée dans les réalisations et participera à la signature du territoire, son identité, sa valorisation et son attractivité,
- Accompagner les populations aux mutations foncières, à la lecture du territoire, et créer un point de convergence entre les différentes parties prenantes.

L'approche urbaine reste indissociable d'une démarche environnementale, visant a minima à :

- Optimiser les consommations énergétiques
- Réduire l'exposition des populations aux nuisances
- Intégrer systématiquement dans le plan-guide les continuités vertes servant de support aux déplacements doux, en interaction avec l'action n°2 sur la mise en œuvre des schémas de trame verte
- Limiter ou réduire l'imperméabilisation des terrains par de nouveaux projets en ayant recours à des techniques dites « alternatives » de collecte et de gestion

des eaux pluviales (noues, toitures végétalisées, espaces verts...) en privilégiant un traitement à la parcelle. Conformément au SDAGE (dispositions 7 et 8), le développement de projets urbains est l'opportunité de répondre à une problématique prégnante sur ce territoire.

- Renforcer l'efficacité énergétique par l'extension et/ou le raccordement des nouveaux projets aux réseaux de chaleur existants (Gennevilliers, Colombes, Villeneuve la Garenne)

L'approche urbaine reste aussi indissociable d'une **démarche d'exigence de qualité urbaine et architecturale**, visant à minima à :

- prendre en compte la mémoire et l'identité du territoire, ainsi que la singularité de l'environnement dans les nouveaux aménagements,
- intégrer les questions de « durabilité » et de « convertibilité » des zones d'activités économiques à de nouvelles activités,
- prendre en compte en amont des futurs aménagements la qualité urbaine, architecturale et paysagère, éléments d'identification du territoire, de valorisation et de bien-être pour ses habitants,
- intégrer une dimension artistique aux aménagements, dès la réflexion et en concertation avec les architectes et urbanistes,
- prendre en compte les conséquences pour les habitants, en termes de perte d'identité et de nuisances, des importantes mutations urbaines que subira le territoire. Un accompagnement spécifique, de médiation artistique et culturelle pourrait être envisagé.

## PHASAGE

### Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour définir les modalités de lancement de l'appel d'offres

### Calendrier de réalisation :

Le calendrier de réalisation proposé prévoit l'élaboration dans le même temps des trois plan-guides de la Boucle Nord (axe Nord, axe central et axe Sud), dès signature du CDT. 4 mois d'études hors validation sont envisagés (diagnostic : 1 mois, plan-guide : 3 mois).

Phases	2013	2014	2015	2016
Préparation et lancement de l'appel d'offre				
Phase 1 : diagnostic et enjeux				
Phase 2 : définition du plan-guide				

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

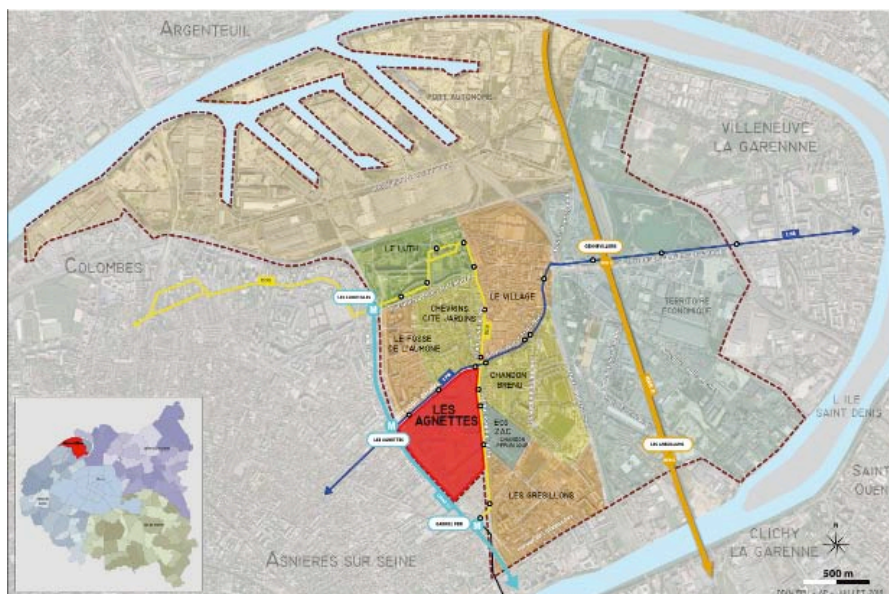
### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Gennevilliers  
 Conseil Général des Hauts-de-Seine  
 EPF 92 (stratégie foncière)

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 20, axe central : Requalification du quartier des Agnettes (Gennevilliers)

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE





Le quartier des Agnettes comptait, en 2007, près de 6 800 habitants et 2 778 logements sur une superficie de 34 hectares.

Limitrophe de la commune d'Asnières-sur-Seine, le quartier de grands ensembles est délimité par des voies de circulation structurantes :

- en bordure Est, l'avenue Gabriel Péri, axe historique de la ville relie le quartier à la station de métro Gabriel Péri au Sud de la Ville et constitue la limite Est avec le quartier Chandon-Brenu.
- côté Nord du quartier, la rue Louis Calmel relie le quartier avec la nouvelle station de métro des Agnettes et constitue la limite Nord avec les quartiers du Fossé de l'Aumône et des Chevrins- Cité Jardins.
- en limite Ouest, la rue des Bas assure la liaison entre les stations de métro « Les Agnettes » et « Gabriel Péri » et constitue la limite communale avec Asnières-sur-Seine.

Localisé sur le territoire résidentiel de la ville de Gennevilliers, le quartier est situé au carrefour de zones de mutations importantes : prolongement récent du métro avec la création de la station des « Agnettes » ; implantation future d'une station du Grand Paris Express en interconnexion avec la station de métro des « Agnettes » ; construction d'un éco-quartier aux portes du secteur ; projet de requalification du centre-ville en cours d'étude ; actions de rénovation menées sur les autres quartiers.

## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Le quartier connaissant depuis quelques années une dégradation des conditions de vie et de la situation sociale, économique et démographique de ses habitants, le risque était de voir s'accroître le décalage entre ce quartier vieillissant et son environnement en pleine mutation.

Afin de pallier à ce risque, il a été décidé d'élaborer pour ce quartier un **projet de requalification et d'amélioration du cadre de vie, du fonctionnement de l'espace urbain, d'introduire une mixité d'habitat par une densification maîtrisée mais aussi d'agir pour une requalification environnementale exemplaire du quartier.**



La population a été associée à la démarche dans le cadre d'ateliers habitants répartis tout au long de l'élaboration du projet.

Après validation du projet, une autre phase a débuté avec la rédaction et le dépôt d'un dossier de candidature à la nouvelle génération d'opérations de renouvellement urbain.

#### **Objectifs poursuivis**

- Requalifier les espaces extérieurs
- Améliorer les liaisons et les ouvertures avec les quartiers environnants
- Reconsidérer l'emprise au sol importante des groupes scolaires du quartier
- Densifier de façon maîtrisée pour diversifier l'habitat sur ce secteur, pour répondre à la demande de logements, tout en améliorant la qualité urbaine
- Compléter et améliorer l'offre d'équipements et, plus généralement, toute activité participant à la redynamisation du quartier
- Développer la fonction économique le long de la rue des Bas

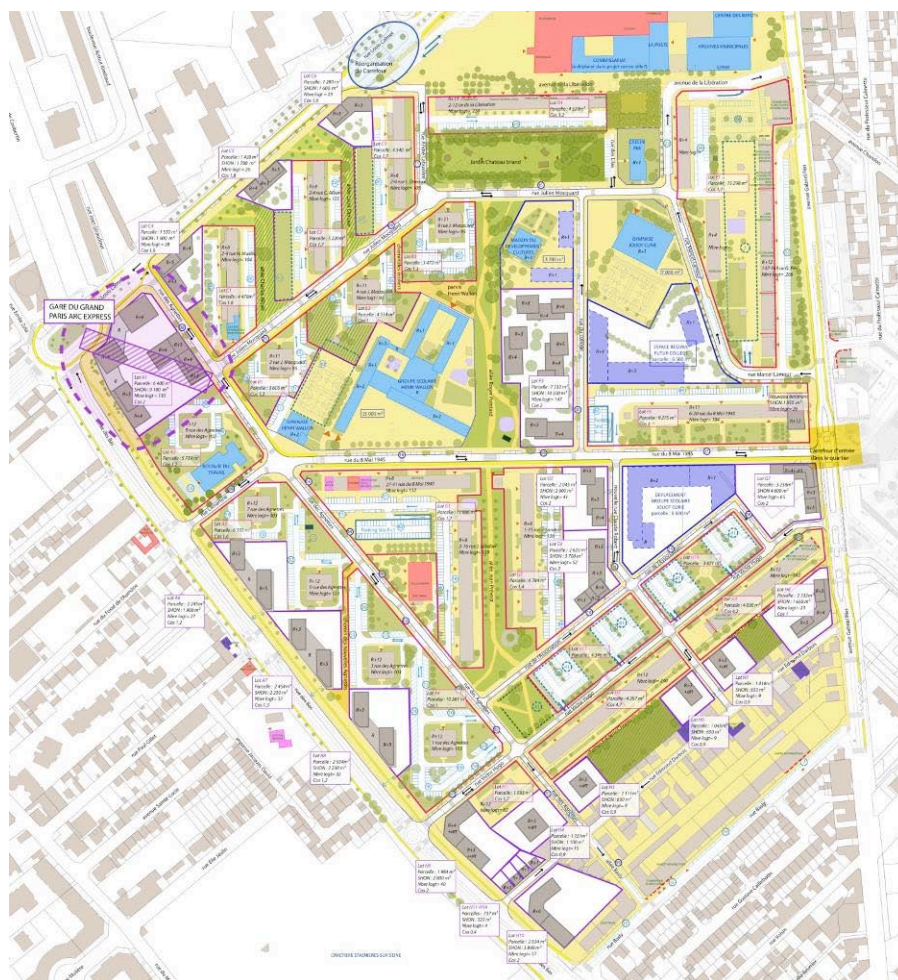
La programmation prévoit à ce jour :

- 925 nouveaux logements (dont une partie sur l'emprise de la gare du Grand Paris Express)
- 196 logements démolis (dont 104 sur l'emprise de la gare du Grand Paris Express)
- 2 682 logements réhabilités et résidentialisés
- Potentiel de 4 500 m<sup>2</sup> de commerces, services et locaux professionnels en rez-de-chaussée (dont une partie sur l'emprise de la gare du Grand Paris Express)
- Equipements collectifs : groupe scolaire Joliot Curie, Maison de quartier, réhabilitation du Gymnase Henri Wallon

Approche environnementale et/ou énergétique :

- Réhabilitation des immeubles prenant en compte le volet énergétique
- Création de parkings silos et semi-enterrés répondant à une volonté de qualification de l'espace public et accordant plus de lisibilité aux cheminements doux
- Constitution d'une trame verte structurante et aux usages définis : axe doux Nord-Sud, ponctué par des « poches » d'usages à confirmer, et jardins partagés pouvant être installés en pieds de tours
- Réorganisation du réseau viaire et constitution de sentes dans l'objectif de favoriser les cheminements piétons.
- Intégration des objectifs environnementaux de l'écoquartier situé à proximité dans les objectifs de développement du quartier

## PLAN



## PHASAGE

Etat d'avancement :

**Avril 2011- juin 2012** : élaboration du schéma directeur de requalification urbaine, sociale et environnementale du quartier des Agnettes :

**Novembre 2012 – fin 2013** : rédaction d'une note d'intention pour une candidature à l'ANRU

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : Ville de Gennevilliers

Partenaires :

SEMAG 92

OPH de Gennevilliers

Conseil Général des Hauts-de-Seine

Etat

Région Ile-de-France

Caisse des Dépôts



# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## **Action 21, axe central : Etude d'opportunité pour la création d'un équipement de rayonnement régional ou départemental à la gare des Agnettes**

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Les réflexions sur l'implantation d'un équipement à rayonnement intercommunal s'inscrivent dans le cadre du projet d'aménagement des Agnettes (Asnières-sur-Seine / Gennevilliers). Dans le cadre des analyses qui seront menées pour en qualifier l'opportunité et en définir la programmation, le champ d'observation s'étendra à l'ensemble de la Boucle Nord et aux périmètres de réflexion adéquats (département, région) pour analyser l'offre actuelle en équipements et cerner les perspectives de développement.



### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Le secteur des Agnettes s'inscrit comme une centralité à l'échelle de la Boucle Nord : d'un point de vue géographique, au milieu de l'axe Centre, mais également au niveau du réseau de transports avec la création d'une gare du Grand Paris Express au niveau d'une station existante de la ligne 13. De plus, ce secteur bénéficie d'un potentiel de mutation intéressant au regard du niveau de densification faible de certaines emprises et de la présence de tissus urbains dégradés.

La présente action vise à saisir l'opportunité de la création de la gare du métro du Grand Paris pour marquer cette centralité et envisager la programmation d'un équipement structurant à la gare des Agnettes pour répondre aux besoins de

grands projet Régionaux ou Départementaux dans la Boucle Nord. Cette action sera bien entendu à mettre en parallèle avec l'action n°22 « Quartier-gare des Agnettes ».

Cette étude pré-opérationnelle constitue le point de départ de la réflexion et doit permettre de préciser l'identité conférée à cet équipement et sa vocation : économique, culturelle, sociale, ... Ce dernier pourrait par exemple être le reflet des ambitions inscrites au projet stratégique de développement durable sur l'accompagnement des entreprises innovantes.

L'action comprend ainsi l'intervention d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO), qui sera en charge de coordonner l'ensemble de la démarche et notamment de :

- Faire émerger des pistes en matière de typologies d'équipement à implanter sur le secteur (envergure du projet, vocation, dimensionnement global),
- Recenser les opportunités au niveau départemental et régional,
- Organiser et animer les réflexions avec l'ensemble des partenaires, afin de qualifier les opportunités, de les évaluer et d'arbitrer sur la nature de l'équipement à créer,
- Définir en concertation avec les partenaires le macro-programme de cet équipement (dimensionnement des surfaces en grandes mailles avec affectation).

#### Objectifs poursuivis

L'étude d'opportunité pour la création d'un nouvel équipement sur les Agnettes a pour objectifs de :

- Définir la nature de cet équipement structurant qui vise à renforcer la visibilité et l'identité de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine,
- S'assurer de la complémentarité du projet envisagé avec l'offre actuelle et à venir sur le territoire, et les équipements existants au niveau départemental et régional,
- Permettre une concertation de l'ensemble des acteurs pour saisir l'opportunité offerte en termes de développement urbain sur le secteur des Agnettes.

#### PHASAGE

Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour définir les modalités de lancement de l'appel d'offres

Calendrier de réalisation :

Le calendrier de réalisation proposé prévoit la réalisation de l'étude d'opportunité en parallèle de la réalisation du ou des schémas d'équipements et de services (action n°6), avec néanmoins un lancement décalé de 3 mois de manière à capitaliser sur le diagnostic réalisé dans le cadre de cette action. L'action doit par ailleurs être mise en perspective avec les réflexions réalisées dans le cadre de l'aménagement du quartier-gare des Agnettes.

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Préparation et lancement d'un appel d'offres d'AMO						
Formalisation du schéma						

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine

Ville de Bois-Colombes

Ville de Colombes

Ville de Gennevilliers

Conseil Régional d'Ile-de-France

Conseil Général des Hauts-de-Seine

Services de l'Etat

Caisse des Dépôts

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 22, axe central : Quartier-gare des Agnettes

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Les abords de la future gare du Grand Paris Express, concernent à la fois la commune de Gennevilliers et celle d'Asnières-sur-Seine.





## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Le quartier-gare des Agnettes est l'un des secteurs à forts enjeux de la Boucle Nord, par la qualité de sa desserte en transports en commun et sa position particulièrement centrale dans le territoire.

Les franges que partagent Asnières et Gennevilliers le long de la rue des Bas ont longtemps été marquées par un tissu ancien peu qualifié. La mutation du secteur des Agnettes avec la création de la gare de métro (ligne 13), qui sera confortée par sa connexion au réseau du Grand Paris Express, confère un fort potentiel valorisable à ce foncier mutable dans le cadre d'opérations d'ensemble autour de la gare. Un périmètre d'étude a d'ailleurs été mis en place par la ville de Gennevilliers dans ce secteur afin d'en démontrer les potentialités, tandis que côté Asnières, un périmètre EPF 92 a été créé au sud de la station afin de redéfinir les franges du tissu existant en lieu et place d'anciennes activités aujourd'hui en déclin.

**La présente action vise à établir et mettre en œuvre un projet d'aménagement urbain sur un périmètre d'intervention plus large que la gare elle-même, nécessitant une coordination étroite entre Asnières et Gennevilliers. Il s'agit d'aménager un espace public** offrant une lecture continue de l'espace autour des gares (ligne 13 et GPE), favorisant l'intermodalité entre les métros et les transports de surface (bus, taxis, espaces de covoiturages, offres de vélos en libre-service, etc.) et organisant la desserte des programmes développés sur ses abords. A une échelle plus large, l'aménagement du quartier-gare des Agnettes permettra de **faciliter les liaisons entre Gennevilliers et Asnières-sur-Seine à partir de la réalisation de la gare du Grand Paris Express, tout en organisant complémentarité des fonctions urbaines de part et d'autres des frontières communales.**

L'action intégrera également une étude de l'ensemble des dispositifs permettant de maîtriser le foncier. En particulier, la Ville d'Asnières-sur-Seine s'appuiera sur l'EPF 92, qui permettra de rechercher les modalités de portage foncier les plus adaptées.

A Asnières-sur-Seine, la transformation de ce quartier comprend :



- Un développement urbain mixte (logements, commerces, équipements, activités économiques) sur le parcellaire mutable, une partie du secteur faisant l'objet d'une convention de veille foncière avec l'EPF92.
- La réhabilitation du tissu ancien (PIG, Programme d'Intérêt Général)
- L'éradication de l'habitat insalubre ou indigne (PIG en cours d'élaboration) tout en ayant une action de démolition-reconstruction sur certains îlots
- La requalification de l'espace public : en particulier la Place des Bourguignons, et l'axe Robert Dupont comme prolongement naturel de la rue des Bourguignons.

Cette action est menée en lien avec les études de la Société du Grand Paris, en cours et futures, pour l'insertion urbaine de la gare. Le bâtiment de la gare du Grand Paris Express se situera à Gennevilliers, à l'angle sud-est de la place, impliquant la démolition préalable de la barre de logements existante. La correspondance entre les quais du futur métro et ceux de la ligne 13 s'effectuera par un passage souterrain (temps de parcours de l'ordre de 3min).

**Les villes d'Asnières et de Gennevilliers ainsi que la Société du Grand Paris envisagent de développer sur et autour de la gare un programme immobilier qui pourra intégrer des logements, des locaux pour l'accueil de TPE et des services résidentiels. La parcelle de la nouvelle gare pourrait aussi accueillir un programme emblématique de rayonnement intercommunal,** dont l'opportunité et la vocation sont étudiées dans le cadre de la précédente action (n°21). La future gare sera elle-même pensée pour accueillir des fonctions diversifiées, qui pourraient être, à titre d'exemple : des services à la mobilité, des commerces, des services à la population (principe de conciergerie), des espaces de travail, des équipements, etc. La gare est ainsi en même temps un pôle intercommunal, un lieu de proximité, un espace public fort et un lieu de développement économique.

Le projet de cohérence et de développement urbain permettra ainsi d'organiser une complémentarité des fonctions urbaines de part et d'autre des frontières communales, grâce à une coordination étroite entre les différents partenaires (villes d'Asnières et de Gennevilliers, Société du Grand Paris, Conseil Général des Hauts-de-Seine, EPF92).

#### **Objectifs poursuivis**

La desserte renforcée en transports en commun du quartier des Agnettes et son positionnement très central permettent d'envisager :

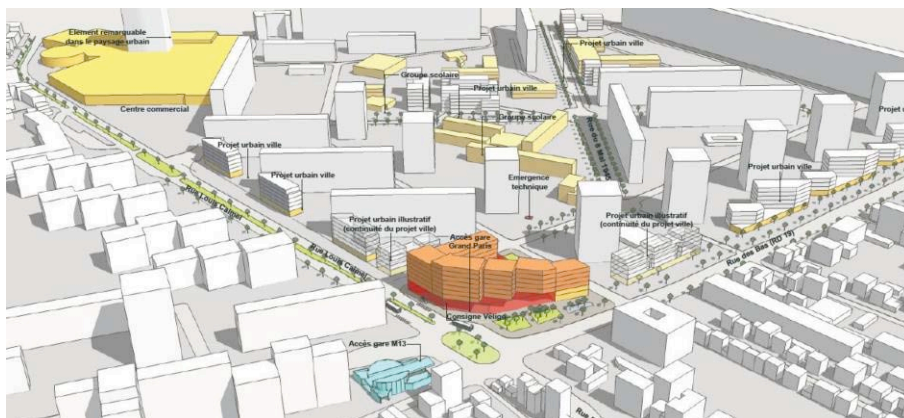
- la création d'un nouveau pôle de gare, intégrant la correspondance avec la ligne 13 du métro et en interconnexion avec les réseaux de surface reliant ce pôle aux quartiers de vie alentours,
- une meilleure accessibilité de la gare aux modes actifs (piétons, cycles, etc.), grâce à l'aménagement d'un espace public,
- des liaisons plus faciles entre Gennevilliers, Asnières-sur-Seine ou encore vers le centre-ville de Bois-Colombes,
- la valorisation du foncier aux abords de la gare au travers de programmes de développement urbain mixtes et complémentaires de part et d'autre des limites communales

## **VISUELS**





Organisation urbaine de la gare des Agnettes document de travail (source : Société du Grand Paris, 2012)



Vue perspective de l'insertion urbaine de la gare des Agnettes, document de travail (source : Société du Grand Paris, 2012)

## PHASAGE

### Etat d'avancement :

**2011-2012** : études préalables et préliminaires d'implantation de la gare du Grand Paris Express des Agnettes (Société du Grand Paris)

### Calendrier prévisionnel de réalisation :

**Gare du Grand Paris Express** : Mise en service de la gare à horizon 2027

Le développement du quartier-gare des Agnettes est attaché au calendrier du projet du Grand Paris Express.

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet :

Gare du Grand Paris Express et valorisation du foncier acquis pour la gare :

Société du Grand Paris

Aménagement du quartier-gare : Villes de Gennevilliers et d'Asnières-sur-Seine.

Partenaires :

Ville de Gennevilliers

Ville d'Asnières-sur-Seine

Société du Grand Paris

Conseil Général des Hauts-de-Seine

EPF92

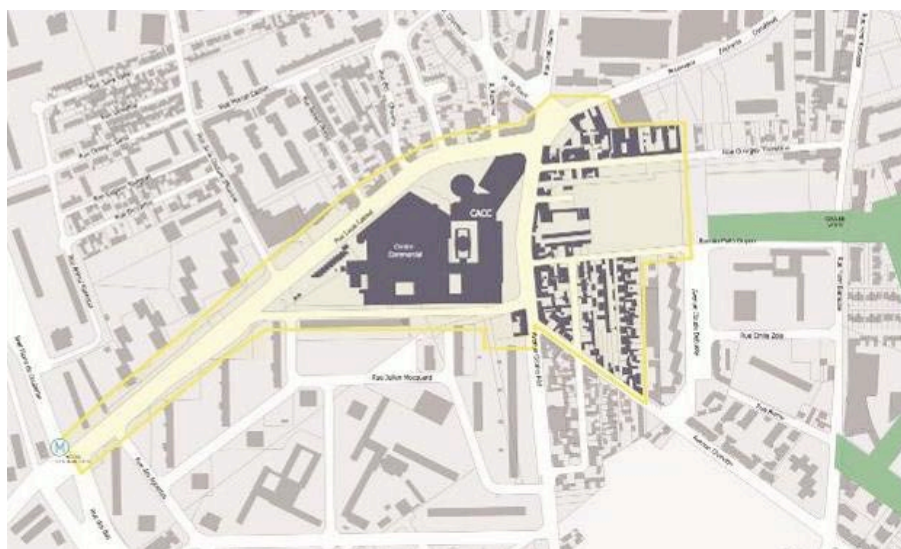
Caisse des Dépôts

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 23, axe central : Schéma directeur de revitalisation commerciale et urbaine du centre-ville (Gennevilliers)

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Le périmètre de l'étude comprend le centre-ville de Gennevilliers, tel qu'indiqué ci-dessous.



*Périmètre d'étude du centre-ville (source : ville de Gennevilliers)*

## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Le centre-ville de Gennevilliers jouit d'un potentiel indéniable, avec :

- la mixité des programmes existants (logements, équipements publics et socio-culturels de rayonnement communal et intercommunal, offre commerciale polarisée notamment par le centre commercial Carrefour et l'extension de sa galerie commerciale),
- une localisation bénéficiant d'une bonne desserte en transports en commun, renforcée à terme par une gare du réseau du Grand Paris Express. Au-delà de ces qualités, la mise en scène et les programmes échouent à créer un effet de centre et à favoriser une véritable offre commerciale de centre-ville.
- Un foncier important, quasi maîtrisé par la Ville, bien localisé dans le centre-ville permettant la réalisation de programmes de logements mixtes.

Un potentiel de valorisation important s'est ouvert pour le centre-ville sous l'effet des importantes évolutions urbaines récentes : nouveaux projets commerciaux de Carrefour, projets de transport en commun (station des Agnettes modifiant les flux piétons et future gare de métro Grand Paris Express), création de logements amenant une nouvelle population résidente à proximité du centre (projets en cours de réalisation sur l'écoquartier Chandon République et en cours d'élaboration sur le quartier des Agnettes). Ces mutations ont rendu très opportune et nécessaire la poursuite de la redynamisation du centre-ville – commencée avec la création des deux ZAC Camélinat et Debussy-Sévines, en cours d'achèvement.

**La Ville a ainsi défini un schéma directeur de redynamisation commerciale et urbaine du centre-ville. La présente action comprend la mise en œuvre de son plan d'actions.**

Ce projet de redynamisation du centre-ville de Gennevilliers s'articulera étroitement avec l'action sur le plan-guide de l'axe central.

### **Objectifs poursuivis**

*Le schéma directeur de redynamisation du centre-ville de Gennevilliers et son plan d'actions dans le périmètre resserré autour des éléments de centralité a pour objectifs principaux le renforcement de l'attractivité commerciale, la restructuration des équipements culturels et des services, l'amélioration de l'accessibilité, la poursuite de la création de logements et de la trame viaire sur les périmètres maîtrisés.*

Les grandes orientations du schéma directeur sont les suivantes :

#### **1/ Les dynamiques de programmation :**

- **Développer et diversifier l'offre commerciale**, prenant en considération le potentiel identifié de création de commerces de 4000 à 6500 m<sup>2</sup> SHON (principalement culture, loisirs et cafés restaurants et le projet d'extension de la galerie marchande s'ouvrant sur l'avenue de la Libération).
- **Améliorer le fonctionnement des équipements collectifs et culturels existants et compléter les équipements de centralité**, avec notamment la création sur la dalle d'une Maison de la citoyenneté et de la vie associative, qui structurerait en pôle l'ensemble des équipements culturels, bibliothèque, conservatoire, salle des fêtes.
- **Développer de nouvelles opérations d'habitat**, notamment sur les parcelles situées à l'est de Gabriel Péri, offrant une capacité de construction évaluée à environ 700 logements.







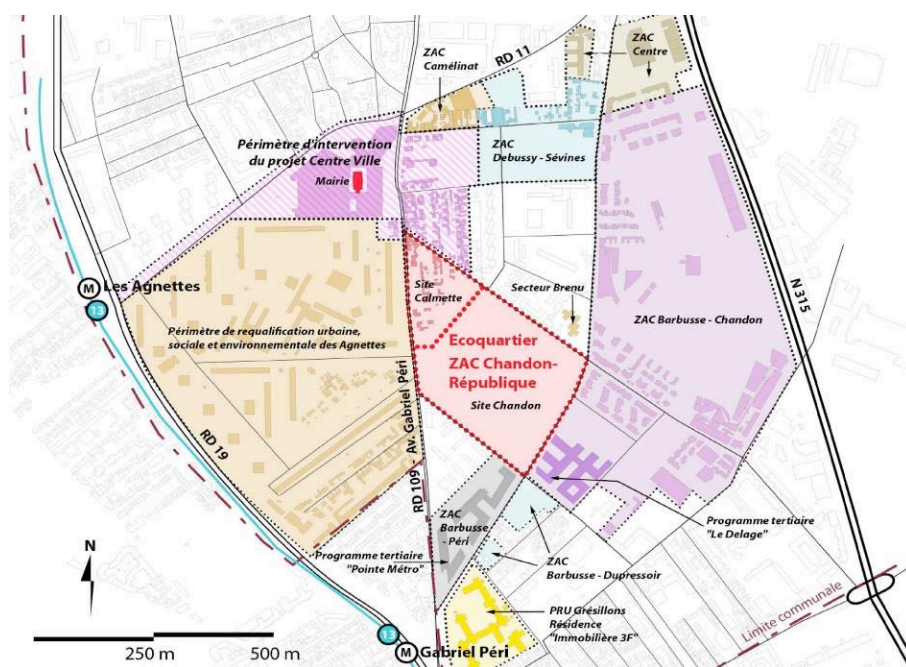


# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 24, axe central : éco-quartier pour tous « Chandon-République » (Gennevilliers)

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Ancien site industriel occupé jusqu'en janvier 2008 par les établissements ETG (Emboutissage Tôlerie Gennevilliers), le site Chandon-République est situé au sud-est du secteur résidentiel de la ville de Gennevilliers, en limite sud de la commune et à 10 mn à pied environ de la station de métro Asnières-Gennevilliers Gabriel Péri (ligne 13).



Les projets d'aménagement dans l'environnement de l'écoquartier

## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Dans le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gennevilliers, approuvé en mars 2005, des orientations particulières d'aménagement ont été définies pour le « secteur central » du tissu résidentiel de la commune et se déclinent en deux actions urbaines complémentaires :

- La restructuration des quartiers du secteur central afin de consolider les tissus urbains autour du centre-ville,
- La redynamisation du centre-ville par la mise en œuvre d'actions urbaines spécifiques concentrées dans un périmètre resserré autour des éléments de centralité existants.

Dans ce contexte, la ville de Gennevilliers s'est engagée dans l'aménagement d'un écoquartier sur le site de la ZAC multi-sites Chandon-République, créée par délibération du Conseil Municipal du 6 février 2008, visant ainsi la reconversion urbaine durable d'une friche industrielle située dans le secteur central du tissu résidentiel de la commune.

Le projet d'aménagement de la ZAC multi-sites Chandon-République d'une superficie de 9 ha repose sur un programme reparté sur deux sites mitoyens : le site Chandon (7ha) et le site Calmette (2 ha) :

- Le programme du site Chandon prévoit la reconstitution d'un tissu urbain mixte composé d'habitats, de commerces, de services et d'équipements publics.
- Le programme du site Calmette vise une valorisation de l'habitat ancien, une recomposition urbaine respectueuse de l'habitat existant.

La ville de Gennevilliers a souhaité inscrire l'aménagement de la ZAC multisites Chandon-République dans une démarche de réalisation d'un écoquartier dont l'exemplarité permettra la mise en œuvre d'un urbanisme durable à l'échelle de la commune.

### Objectifs poursuivis

- Assurer le lien entre le centre-ville et les quartiers résidentiels des Grésillons, Chandon-Brenu et des Agnettes,
- Entraîner un changement d'image de l'ensemble du secteur
- Diversifier les fonctions urbaines pour une attractivité à ce site renouvelé,
- Expérimenter des principes d'aménagement durable qui pourront ensuite être développés à plus grande échelle

Le programme du site Chandon comprend :

- 99 819 m<sup>2</sup> de SHON de logements collectifs en construction neuve, (dont 50% de logements en accession, 50% de logements locatifs sociaux)
- 1 000 m<sup>2</sup> de SHON de commerces
- 8 600 m<sup>2</sup> de SHON d'équipements publics (groupe scolaire, équipement périscolaire, équipement d'accueil de la petite enfance, gymnase)
- 6 500 m<sup>2</sup> d'espaces verts

Le programme du site Calmette comprend :

- 29 503 m<sup>2</sup> de SHON de logements réalisés en démolition/reconstruction ou réhabilitation/restructuration
- 2 000 m<sup>2</sup> de SHON de commerces et de services dont 1 500 m<sup>2</sup> de SHON de locaux professionnels

- 1 000 m<sup>2</sup> de SHON pour la restructuration de l'équipement sanitaire et social existant

L'aménagement de l'éco-quartier aboutira ainsi à la création de 1 728 logements pour une SHON totale de 129 322 m<sup>2</sup> pour l'ensemble des deux sites.

Approche environnementale et/ou énergétique :

La démarche de développement durable, déclinée dans une « Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU) » a permis de définir les objectifs environnementaux du site. Ceux-ci sont traduits dans une Charte de Qualité Environnementale, qui s'appliquera à terme à l'échelle du territoire communal :

- Promouvoir les « courtes distances », le développement de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : création de pistes cyclables, de zones 30 et de rencontre ; création d'une ligne autobus.
- Définir des choix énergétiques raisonnés et recourir aux énergies renouvelables : raccordement au chauffage urbain ; chaufferie biomasse.
- Utiliser des techniques, matériaux et dispositifs propres à l'éco-aménagement et l'éco-construction : minimum 15% des matériaux pour la construction des bâtiments sera constitué par des matériaux renouvelables et/ou recyclés.
- Limiter les consommations en eau potable et gérer durablement les eaux pluviales : réduction des consommations en eau potable de 25% à l'échelle de la ZAC, récupération et réutilisation des eaux pluviales.
- Intégrer la lutte contre les nuisances comme éléments constitutifs de l'optimisation du cadre de vie, du confort et de la santé des habitants : tous les bâtiments de l'écoquartier seront certifiés HQE et H&E.
- Assurer la qualité des espaces extérieurs comme valeur ajoutée à l'urbanité du site et comme trame support de la biodiversité : une étude est en cours pour définir des actions en milieu urbain dense.

**PLAN**



*Plan masse indicatif de l'écoquartier*

## PHASAGE

Etat d'avancement :

**26 février 2008** : création de la ZAC

**2012-2013** : Travaux de la 1ère phase du site Chandon

**2013** : démarrage des travaux de la 2ème phase du site Chandon

**2014** : Livraison de 313 logements et de l'équipement éducatif et sportif

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : Ville de Gennevilliers

Partenaires potentiels : Caisse des Dépôts

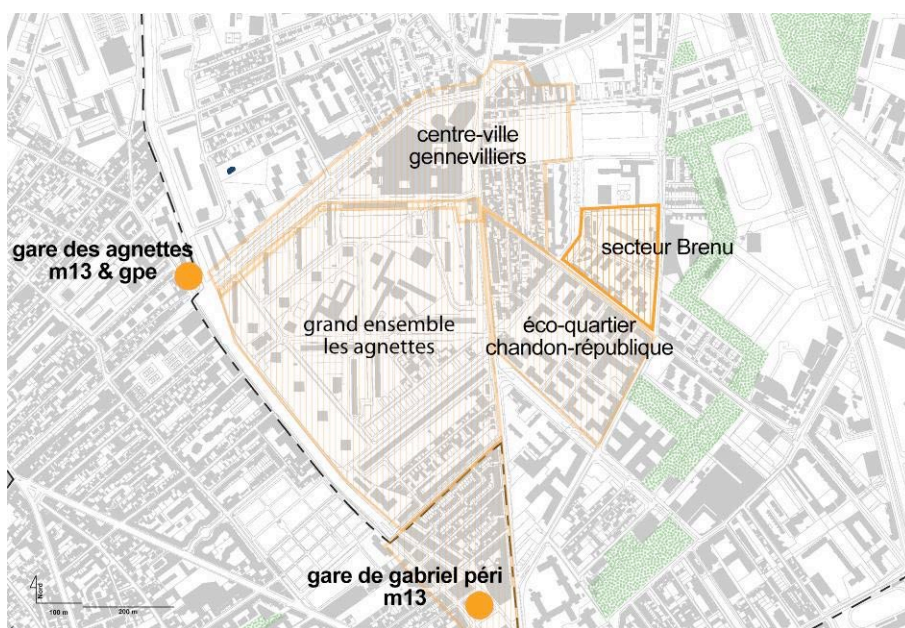


# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 25, axe central : Le secteur Brenu (Gennevilliers) : refaire la ville sur la ville

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Au cœur du secteur résidentiel de Gennevilliers, le site Brenu se situe dans le quartier Chandon-Brenu, en limite de deux périmètres en mutation : le centre-ville et l'éco-quartier en cours de construction.



## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Le site regroupe principalement :

- un immeuble collectif (R+11) de 165 logements construits en 1970, géré par l'ESH France Habitation avec un parking aérien de 85 places complément du stationnement sous-sol
- une friche urbaine suite à la démolition d'un Foyer de Jeunes Travailleurs
- un immeuble collectif en copropriété inscrit dans le protocole EHI, 71 avenue Chandon

Plusieurs interventions sur l'immeuble France Habitation ont eu lieu : réhabilitation des halls, des logements (fenêtres, électricité, pièces humides) des espaces extérieurs (pose de clôture et sécurisation des accès piétons et voitures). Mais ces interventions n'ont réglé aucun problème ni en terme d'intégration urbaine ni de mal vie dans la cité lié à une délinquance et des dégradations importantes.

Une première étude sur le périmètre qui entoure l'immeuble de France Habitation permettrait par la démolition des logements existants de reconstruire en plusieurs programmes des logements diversifiés pour moitié en locatif social et en accession dans un quartier qui se densifie aux marges de l'éco-quartier et du centre-ville.

Programme indicatif : 330 logements (Accession sociale : 165 / France Habitation : 165)

A partir d'un foncier d'une emprise d'environ 11 660 m<sup>2</sup> : Création de 2 nouveaux îlots urbains avec voirie garantissant une meilleure évolution de la ville dans le temps. Chaque îlot peut recevoir entre deux, trois voire quatre terrains d'opérations assurant également un renouvellement urbain possible dans le long terme.

Cette nouvelle voirie à vocation strictement résidentielle permettra d'améliorer la desserte des futures opérations pour le service de ramassage des déchets, les habitants piétons à pied ou à vélo et enfin le stationnement.

Ce découpage permettrait la création d'îlots aux dimensions plus proches en surface de ceux de la ZAC Chandon-République.

Approche environnementale et/ou énergétique :

La conception globale à l'échelle de l'îlot permet de choisir des orientations d'îlot et de bâti favorables à l'exposition solaire et ses gains énergétiques. La réduction des échelles de propriétés garantira une meilleure optimisation du contrôle des coûts de gestion.

La conception en phasage permet d'envisager sur site des opérations de déménagements-relogements au sein du patrimoine de France habitation facilitant la démolition.



## VISUELS, PLANS



Vue de l'état existant



Etude de faisabilité (Valéro-Gadan architectes/ France Habitation)

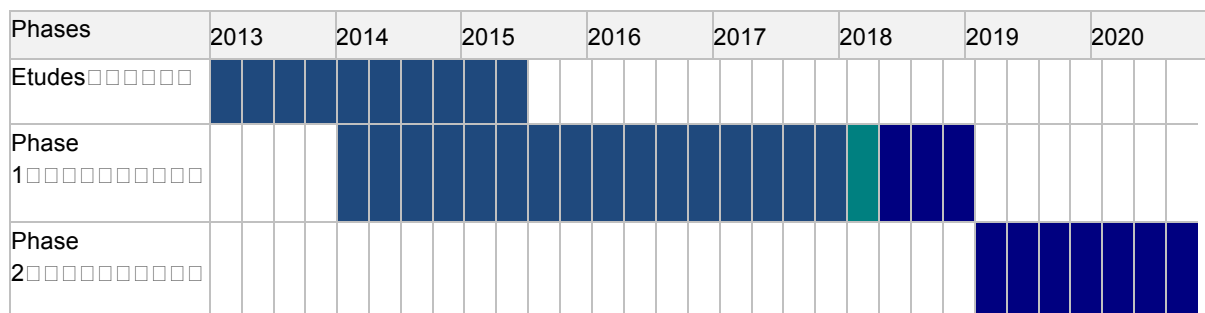
## PHASAGE

Etat d'avancement :

**2013/2015** : Etudes

**2014/2018** : Libération et construction du site pour la 1ère phase : env. 100 logements

**2019/2025** : Démolition et construction du site pour la 2ème phase : environ 200 logements



## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteurs de projet : France Habitation - Ville de Gennevilliers

Partenaires :

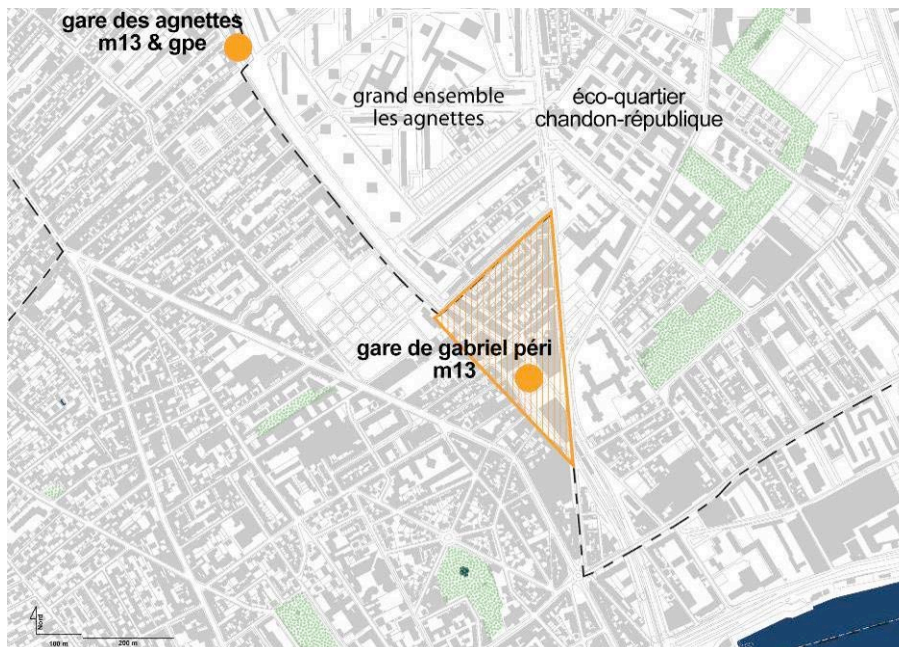
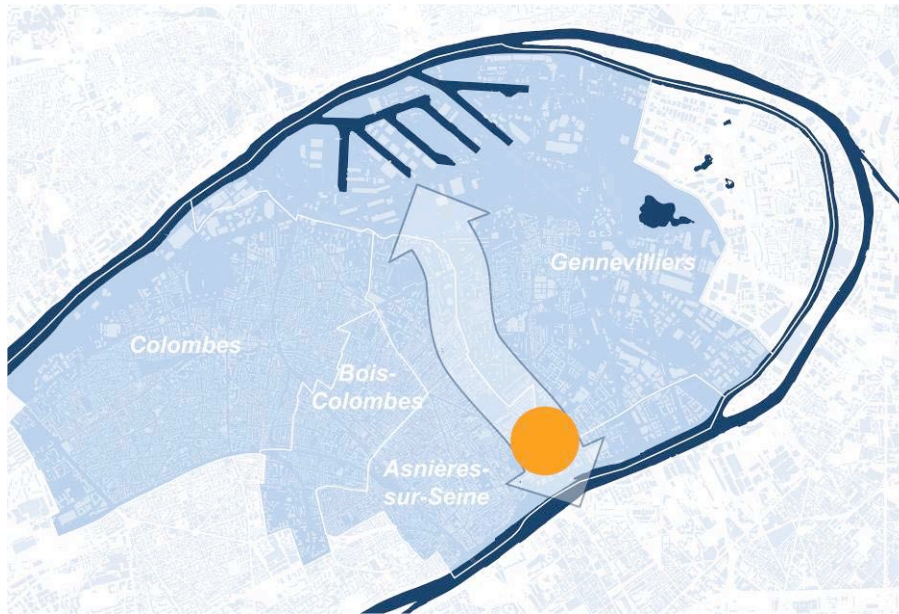
Préfecture (DUP)

Opérateurs privés (accession)

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 26, axe central : Pôle Gabriel Péri

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE





## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Le pôle multimodal de Gabriel Péri, constitue néanmoins un point de desserte stratégique, notamment vis-à-vis du centre-ville d'Asnières. Il est à la fois le point de rencontre d'une infrastructure aérienne qui « plonge » sous terre, d'une voirie à fort trafic (la RD19), d'une station de métro et d'une gare routière très fréquentée qui irrigue une partie du territoire de la Boucle Nord. L'espacement qu'a généré la rencontre de ces infrastructures crée une forte coupure entre les tissus asniérois et genevillois. Ces espaces aujourd'hui peu qualifiés, nécessitent d'avoir une approche ambitieuse de reconquête. Le quartier Voltaire fait l'objet, depuis 2007, d'un périmètre d'acquisition par l'Etablissement Public Foncier des Hauts de Seine (EPF 92). Certaines parcelles font d'ores et déjà l'objet de démarches opérationnelles

La requalification du quartier Gabriel Péri Voltaire comprend trois volets :

**En termes d'habitat :** la requalification du quartier et le renouvellement du tissu urbain dégradé, la résorption de l'habitat indigne, la densification de l'offre de logements aux abords d'un pôle intermodal de transports en commun.

**En termes d'activité :** la dynamisation du quartier, grâce à l'installation d'activités tertiaires et de services aux abords immédiats de la station de métro Gabriel Péri, et l'accroissement de l'offre commerciale en rez-de-chaussée.

**En termes de requalification des espaces publics :**

- La résorption de la coupure urbaine créée par la partie enterrée de la RD 19/rue des Bas, en supprimant les trémies et en créant un boulevard urbain, aisément franchissable.
- La requalification et la sécurisation de la gare routière RATP, en l'intégrant au rez-de-chaussée d'un immeuble d'activités.
- Ce projet permet également de prolonger la coulée verte de Gennevilliers par une place piétonne qui permettra à la trame verte de la boucle nord de rejoindre la Seine via les squares asniérois.

Ce nouveau quartier répondra aux exigences d'intégration et de qualité environnementale.

### Objectifs poursuivis

- Recréer une vraie polarité urbaine mixte et dense autour du pôle multimodal
- Mettre en cohérence les projets genevillois et asniérois de restructuration des franges des rues Gabriel Péri et rue des Bas
- Requalifier les tissus d'habitat et créer une nouvelle offre logements
- Créer un espace public continu et confortable sur les espaces marqués par les infrastructures (métro et gare routière),
- Requalifier et optimiser le fonctionnement de la gare routière.

# PLAN MASSE





## PHASAGE

### Etat d'avancement :

La maîtrise foncière des phases 1, 2 et 3 est bien avancée. Néanmoins, les parcelles restant à acquérir nécessiteront une Déclaration d'Utilité publique.

### Calendrier prévisionnel de réalisation :

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2020	2025 et au-delà
Achèvement de la maîtrise foncière □□□□	■	■	■	■	■	■		
Phase 1 □□□□□□□□				■	■	■		
Phase 2 □□□□□□□□				■	■	■		
Phase				■	■	■		

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteurs de projet : Ville d'Asnières-sur-Seine et ville de Gennevilliers

### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Gennevilliers  
 Etablissement Public Foncier des Hauts-de-Seine  
 Conseil général des Hauts-de-Seine  
 RATP  
 STIF  
 EPF 92  
 Caisse des Dépôts

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 27 : Plan-guide partagé de l'aménagement de l'axe Sud, de la Défense à Villeneuve-la-Garenne

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

Le développement de l'axe Sud concerne les communes d'Asnières-sur-Seine, de Gennevilliers, et plus indirectement la commune de Bois-Colombes.



### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Se développant parallèlement à la Seine, l'axe de la RD9 a été identifié dans le cadre de l'étude pour l'élaboration du CDT comme un lieu d'avenir pour la Boucle Nord. Dans un territoire construit autour d'axes de transports principalement radiaux reliant Paris, l'affirmation de cette liaison transversale donne une nouvelle lecture du territoire, plus cohérente. De la Défense au centre de Villeneuve-la-Garenne, voir au-delà vers Saint-Denis, cet axe relie des lieux de vie actuels (centre-ville d'Asnières et de Villeneuve) et futurs quartier des Grésillons ou de la Bongarde) et connecte les communes de la Boucle Nord aux centralités voisines. Au-delà de cette linéarité, c'est un projet qui se déploie en profondeur de part et d'autre de ce qui pourrait devenir un boulevard, pour mieux relier la ville, ses centres, ses quartiers de vie, à la Seine pour le moment laissée à l'écart de la vie urbaine.

L'évolution des activités qui marquent aujourd'hui l'espace bordant l'avenue des Grésillons combinée à la perspective du réseau du Grand Paris Express permet d'enclencher un travail de valorisation de ce foncier de frange. **Le potentiel de développement de cette liaison intercommunale en fait un espace déterminant pour le devenir du territoire de la Boucle Nord, en matière de projets d'habitat et économiques, mais aussi un potentiel territoire test pour**

## **l'innovation, en lien avec la stratégie économique de la Boucle Nord de promotion des activités innovantes.**

Diverses opérations d'aménagements et démarches de projets sont d'ores et déjà engagées, à des degrés d'avancement différents, notamment :

- Les ZAC « Parc d'affaires », « Bords de Seine » et « PSA » à Asnières
- Etudes d'insertion urbaine de la gare du Grand Paris Express aux Grésillons
- Etude opérationnelle de transformation de la gare routière de Gabriel Péri à Asnières-sur-Seine
- Requalification du secteur Voltaire à Asnières
- Projet en cours de réalisation du centre commercial de la Bongarde à Villeneuve-la-Garenne
- Projet d'aménagement des berges de Seine à Asnières
- Etude de l'insertion urbaine de la RN 315 (action n°28)
- Ou encore l'éco-quartier fluvial de l'Île Saint-Denis, à immédiate proximité de la Boucle Nord

Simple juxtaposition de projets, il apparaît désormais un besoin de cohérence à l'échelle de l'ensemble de l'axe. Sur la RD9 elle-même, des réflexions sont actuellement en cours par le Département des Hauts-de-Seine sur la création d'une liaison bus renforcée, en coordination avec les communes.

L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan-guide partagé de l'aménagement de l'axe Sud comprend l'intervention d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO), dont la mission comprend deux phases :

### **Phase 1 : diagnostic et enjeux, à l'échelle d'un périmètre élargi, de la Défense à Saint-Denis-Pleyel :**

- Recenser et recueillir l'ensemble des données relatives aux projets en cours ou en réflexions, en vue de leur inscription dans une composition urbaine et programmatique cohérente
- Repérer les sites mutables à court, moyen et long terme, situés de part et d'autre de la RD9 (au-delà des emprises nécessaires à l'évolution du profil de la voirie en lien avec le développement d'un transport renforcé). Il s'agit de saisir les opportunités spatiales pour proposer de nouveaux programmes d'aménagement (exemple : site de la Sorbonne Nouvelle à Asnières-sur-Seine).
- Esquisser des scénarios d'évolutions de l'axe (scénarios programmatiques et urbains)

Ainsi, deux niveaux de réflexion sont requis : à court terme, la prise en compte des opérations et des démarches en cours afin d'accompagner leur mise en œuvre opérationnelle et à plus long terme, l'affirmation d'une stratégie de développement cohérente, prenant en compte l'évolution des territoires voisins.

### **Phase 2 : élaboration du plan-guide, comprenant deux approches étroitement liées :**

- **L'approche programmatique** déterminera les vocations programmatiques des terrains en devenir, à court et moyen-long terme.
- **L'approche urbaine** (échelle de référence des rendus graphiques 1/2 000, avec zooms éventuels) :
  - ... établira les principes de (re)qualification des espaces publics, de continuités paysagères, et de liaisons avec les quartiers alentours,
  - ... proposera une stratégie d'implantation spatiale pour les projets futurs ainsi que d'éventuelles mesures d'accompagnement et de renforcement des projets déjà engagés
  - ... intégrera le profil de voirie, base d'un développement harmonieux, défini en lien avec la création à confirmer d'une ligne de bus structurante.

L'approche urbaine reste indissociable d'une **démarche environnementale**, visant à minima à :

- Optimiser les consommations énergétiques
- Réduire l'exposition des populations aux nuisances
- Intégrer systématiquement dans le plan-guide les continuités vertes servant de support aux déplacements doux, en interaction avec l'action n°2 sur la mise en œuvre des schémas de trame verte
- Limiter ou réduire l'imperméabilisation des terrains par de nouveaux projets en ayant recours à des techniques dites « alternatives » de collecte et de gestion des eaux pluviales (noues, toitures végétalisées, espaces verts...) en privilégiant un traitement à la parcelle. Conformément au SDAGE (dispositions 7 et 8), le développement de projets urbains est l'opportunité de répondre à une problématique prégnante sur ce territoire.
- Renforcer l'efficacité énergétique par l'extension et/ou le raccordement des nouveaux projets aux réseaux de chaleur existants (Gennevilliers, Colombes, Villeneuve la Garenne)

L'approche urbaine reste aussi indissociable d'une **démarche d'exigence de qualité urbaine et architecturale**, visant à minima à :

- prendre en compte la mémoire et l'identité du territoire, ainsi que la singularité de l'environnement dans les nouveaux aménagements,
- intégrer les questions de « durabilité » et de « convertibilité » des zones d'activités économiques à de nouvelles activités,
- prendre en compte en amont des futurs aménagements la qualité urbaine, architecturale et paysagère, éléments d'identification du territoire, de valorisation et de bien-être pour ses habitants,
- intégrer une dimension artistique aux aménagements, dès la réflexion et en concertation avec les architectes et urbanistes,
- prendre en compte les conséquences pour les habitants, en termes de perte d'identité et de nuisances, des importantes mutations urbaines que subira le territoire. Un accompagnement spécifique, de médiation artistique et culturelle pourrait être envisagé.

#### **Objectifs poursuivis**

- Etablir une vision partagée et préciser les enjeux à l'échelle intercommunale et régionale de la constitution de l'axe La Défense-Villeneuve-la-Garenne voire Saint-Denis-Pleyel,
- Tracer les perspectives de son développement urbain et ses vocations programmatiques, de façon à donner les bases d'aménagements futurs cohérents,
- Identifier des sites tests pour l'innovation,
- Ouvrir la ville sur la Seine,
- Prise en compte de la vulnérabilité au risque d'inondation par des aménagements exemplaires,
- Faciliter les liaisons vers les territoires de développement voisins  
Penser les besoins des habitants et de l'économie à moyen et long terme, en intégrant les évolutions potentielles,
- Elaborer une charte de qualité urbaine et architecturale ou une obligation contractuelle qui poserait des éléments de méthode dans la mise en œuvre des nouveaux projets,
- Réaliser des espaces publics et des aménagements privés de qualité (lisibilité, fonctionnalité, confort, qualité des matériaux, espaces plantés), cohérents de part et d'autre des limites communales. A cet effet l'approche artistique sera intégrée dans les réalisations et participera à la signature du territoire, son identité, sa valorisation et son attractivité,

- Accompagner les populations aux mutations foncières, à la lecture du territoire, et créer un point de convergence entre les différentes parties prenantes.

L'axe Sud s'imbriquant avec l'axe central, un travail itératif devra être mené avec les équipes titulaires des marchés. De même, cette action est à mettre en lien avec l'action n°46 relative à la création d'une liaison bus renforcée sur la RD9 et avec l'action n°28 insertion urbaine de la RN315.

## PHASAGE

### Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour définir les modalités de lancement de l'appel d'offres

### Calendrier de réalisation :

Le calendrier de réalisation proposé prévoit l'élaboration dans le même temps des trois plan-guides de la Boucle Nord (axe Nord, axe central et axe Sud), dès signature du CDT. Néanmoins, la réalisation du plan-guide de l'axe Sud doit se coordonner avec le calendrier des études du Département des Hauts-de-Seine sur l'aménagement de la voirie pour accueillir une liaison bus structurante. 4 mois d'études hors validation sont envisagés (diagnostic : 1 mois, plan-guide : 3 mois)

Phases	2013	2014	2015	2016
Préparation et lancement de l'appel d'offre		■		
Phase 1 : diagnostic et enjeux		■		
Phase 2 : définition du plan-guide			■ ■	

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Gennevilliers  
 Ville de Bois-Colombes  
 Conseil Général des Hauts-de-Seine  
 EPF 92 (stratégie foncière)



# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 28, axe sud : Insertion urbaine de la RN315, dans le cadre de l'aménagement de la gare des Grésillons

### LOCALISATION

L'insertion urbaine de la RN315 concerne principalement la commune de Gennevilliers. Asnières-sur-Seine, concernée par cette action au droit de la rue des Grésillons sera également associée à l'étude.



### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

La route nationale 315 parcourt le territoire de Gennevilliers et d'Asnières de l'A15 au pont de Gennevilliers, suivant le tracé du prolongement non réalisé de l'A15 vers la porte Pouchet et le boulevard périphérique de Paris. Peu connectée au réseau local, elle est aujourd'hui une voie de transit entre les autoroutes et le pont de Gennevilliers. Son tracé coïncide avec une rupture de l'urbanisation du territoire communal entre tissu d'activités (à l'est) et tissu résidentiel (à l'ouest). Elle est doublée par l'avenue Laurent Cély, qui assure la desserte locale.

A proximité du débouché de la RN315 sur les quais d'Asnières-sur-Seine, le quartier de la gare des Grésillons, actuellement situé dans une zone d'activités peu valorisée, a été identifié comme un secteur de développement stratégique en lien avec sa future connexion avec le métro du Grand Paris Express. La commune de Gennevilliers envisage une intensification urbaine (zone d'aménagement différé des Grésillons créée en 2012 pour une durée de 6 ans) et la commune d'Asnières-sur-Seine développe d'ores-et-déjà au sud de la gare des Grésillons une nouvelle polarité économique autour de la ZAC Bords de Seine (développements en cours du Parc d'Affaires et des terrains PSA).

Ainsi, au regard des enjeux de développement à l'est de la RN315 et afin de créer autour de la gare du Grand Paris Express un quartier à vocation économique et résidentielle, l'amélioration du franchissement de la RN315 est nécessaire pour créer des perméabilités avec les quartiers résidentiels situés à l'ouest.

La présente action comprend une double étude :

- **Une étude technique**, menée par l'UT92 en lien avec la DIRIF, proposant des aménagements pour atténuer la coupure urbaine générée aujourd'hui par la RN315 à Gennevilliers entre l'autoroute A86 et le pont de Gennevilliers à Asnières-sur-Seine
- **Une étude urbaine**, menée par les communes, proposant des modalités d'évolution de ses franges.

Le secteur étudié plus spécifiquement est situé entre la rue des Cabœufs et le pont.

#### Objectifs poursuivis

- Améliorer l'intégration urbaine de cet axe pour répondre aux objectifs de franchissements et de liaisons inter-quartiers,
- Introduire une mixité fonctionnelle dans le quartier des Grésillons, en lien avec la future gare du Grand Paris Express (horizon 2027).

## PHASAGE

#### Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour définir les modalités de lancement de l'appel d'offres

#### Calendrier de réalisation :

**Phase 1** : Diagnostic – état des lieux – fabrication des outils d'évaluation : 4 mois

**Phase 2** : Définition, évaluation de 3 scénarii et faisabilité générale : 5 mois (différents scénarii proposés selon la taille, le type, la position des franchissements)

Une fois les scénarios définis, sera engagé le projet urbain (communes) afin de définir l'organisation du tissu urbain et des unités foncières sur les franges.

Phases	2013	2014	2015	2016
Préparation et lancement de l'appel d'offres		■		
Etude technique		■ ■ ■		
Projet urbain			■ ■ ■	

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

#### Maîtrise d'ouvrage / Porteurs de projets :

Etude technique : DRIEA (UT92 & DIRIF), Gennevilliers

Projet urbain : Gennevilliers et Asnières-sur-Seine

#### Partenaires :

DRIEA (UT92 & DIRIF)

Ville de Gennevilliers

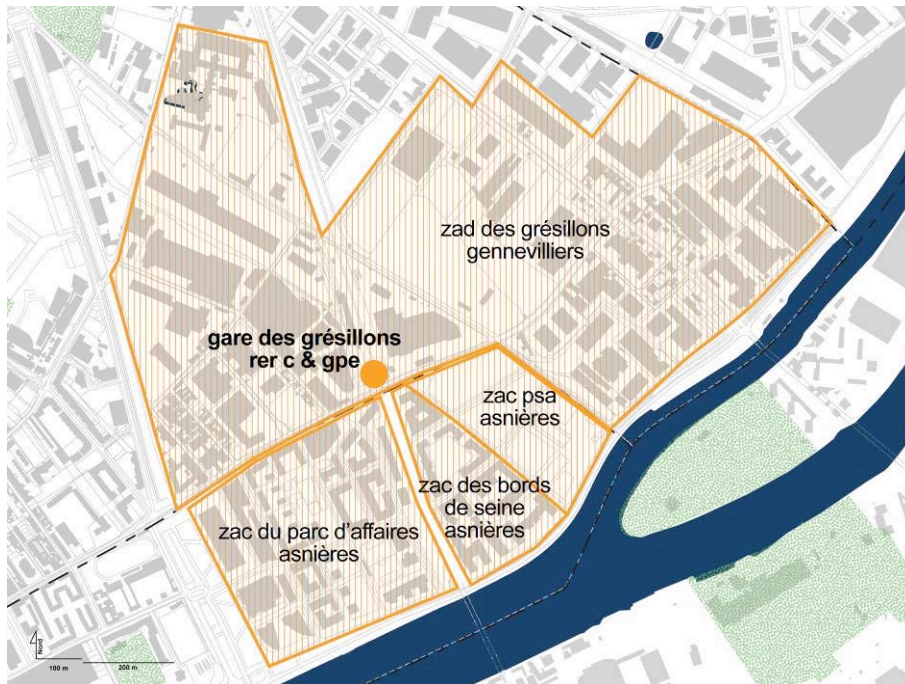
Ville d'Asnières-sur-Seine

Conseil Général des Hauts-de-Seine

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 29, axe sud : Quartier-gare des Grésillons

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE



## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Les franges que partagent Asnières et Gennevilliers le long de l'avenue des Grésillons ont longtemps été marquées par un tissu à vocation industrielle. La lente mutation de ces activités d'une part et la création d'une gare du Grand Paris Express en interconnexion avec le RER C d'autre part (à horizon 2027), permet d'identifier ce foncier comme valorisable dans une logique de redéfinition de ces franges et en lien avec les transports existants ou à venir. Combinée à une meilleure insertion urbaine de la RN315 (action n°28), cette desserte renforcée du quartier des Grésillons permet d'envisager autour de cette nouvelle centralité un développement urbain mixte (activités, bureaux, logements, commerces, équipements).

La transformation du secteur a déjà débuté côté Asnières avec les projets réalisés ou en cours dans la nouvelle polarité économique du « Quartier de Seine » (Parc d'Affaires, Bords de Seine et aménagement des terrains PSA) tandis que la commune de Gennevilliers envisage une intensification urbaine (zone d'aménagement différé des Grésillons créée en 2012 pour une durée de 6 ans).

La présente action comprend trois volets étroitement liés :

### **1/ L'aménagement de la gare par la Société du Grand Paris**

La gare sera pensée pour accueillir des fonctions diversifiées qui pourraient être, à titre d'exemple : des services à la mobilité (liés au réseau du Grand Paris Express et à tous les autres modes de déplacements avec lesquels la gare se connecte), des commerces, des services à la population (principe de conciergerie), des espaces de travail, des équipements, etc. Connectée au réseau métropolitain, la gare est en même temps une centralité de l'ordinaire, un lieu de proximité et non plus un simple bâtiment réceptacle de flux de passagers. La gare métropolitaine de demain est ainsi un espace public fort, un lieu de développement économique, un lieu de rencontre. Les études de la Société du Grand Paris permettront de déterminer le programme adapté à la gare des Grésillons.

### **2/ L'aménagement d'un espace public fédérateur, de part et d'autre du boulevard, articulant les différents secteurs de projets.** Il s'agit d'établir un plan d'aménagement partagé de cette centralité, dans le cadre d'une démarche associant les villes d'Asnières, de Gennevilliers, la Société du Grand Paris et le Conseil Général des Hauts-de-Seine.

Les aménagements des abords de la gare doivent ainsi mettre en cohérence les accès à ces secteurs de projets avec les sorties existantes et à venir de la gare du RER C et demain du Grand Paris Express. Le traitement de l'espace public de ce lieu partagé devra permettre une lecture continue de l'espace autour de la gare et entre les différentes opérations privilégiant circulations piétonnes et liaisons douces allant de la gare vers ces opérations.

### **3/ L'élaboration et la mise en œuvre d'un projet urbain sur les terrains de la zone d'aménagement différé des Grésillons,** en lien avec la création de la gare du Grand Paris Express. Il s'agit de faire évoluer les zones industrielles peu qualifiantes de Gennevilliers en un quartier mixte (économique et résidentiel).

Affirmer la présence de la Seine, la rendre visible et accessible depuis les Grésillons, est également l'un des enjeux forts que porte le développement du secteur des Grésillons et en particulier les quartiers en bord de Seine.

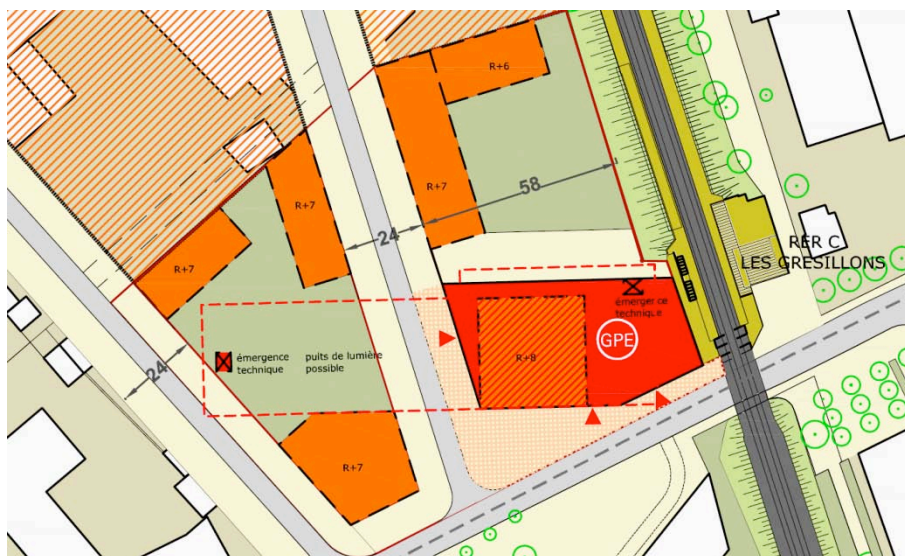


### Objectifs poursuivis

La desserte renforcée en transports en commun du quartier des Grésillons, son positionnement sur l'axe de développement stratégique de la RD9, support d'une future liaison bus renforcée permet d'envisager :

- la création d'un nouveau pôle de gare, intégrant la correspondance avec le RER C et en interconnexion avec les réseaux de surface reliant ce futur pôle aux quartiers de vie alentours
- la valorisation du foncier aux abords de la gare au travers de programmes de développement urbain mixtes

### PLAN OU VISUEL



Organisation urbaine de la gare des Grésillons, document de travail (source : Société du Grand Paris, 2012)



Vue perspective de l'insertion urbaine de la gare des Grésillons, document de travail (source : Société du Grand Paris, 2012)



## PHASAGE

### Etat d'avancement :

**2011-2012** : études préalables et préliminaires d'implantation de la gare du Grand Paris Express des Grésillons (Société du Grand Paris)

**2012** : création de zone d'aménagement différé (ZAD) des Grésillons pour une durée de 6 ans

Avancement des projets urbains asniérois du « Quartier de Seine » : la ZAC Bords de Seine est en cours d'achèvement, tandis que les aménageurs des ZAC Parc d'Affaires et PSA ont été désignés fin 2012

### Calendrier prévisionnel de réalisation :

**Gare du Grand Paris Express** : Mise en service à horizon 2027

Le développement du quartier-gare des Grésillons est attaché au calendrier du projet du Grand Paris Express.

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

### Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet :

Gare du Grand Paris Express et valorisation du foncier acquis pour la gare :  
Société du Grand Paris

Aménagement du quartier-gare : villes d'Asnières et de Gennevilliers

ZAD des Grésillons : ville de Gennevilliers

### Partenaires :

Ville de Gennevilliers

Ville d'Asnières-sur-Seine

Société du Grand Paris

Conseil Général des Hauts-de-Seine

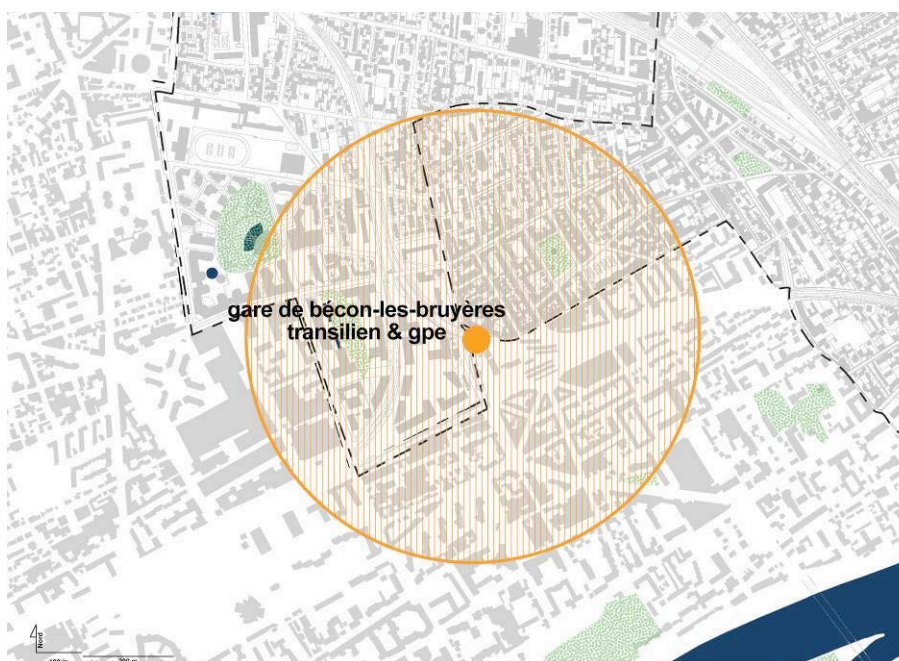
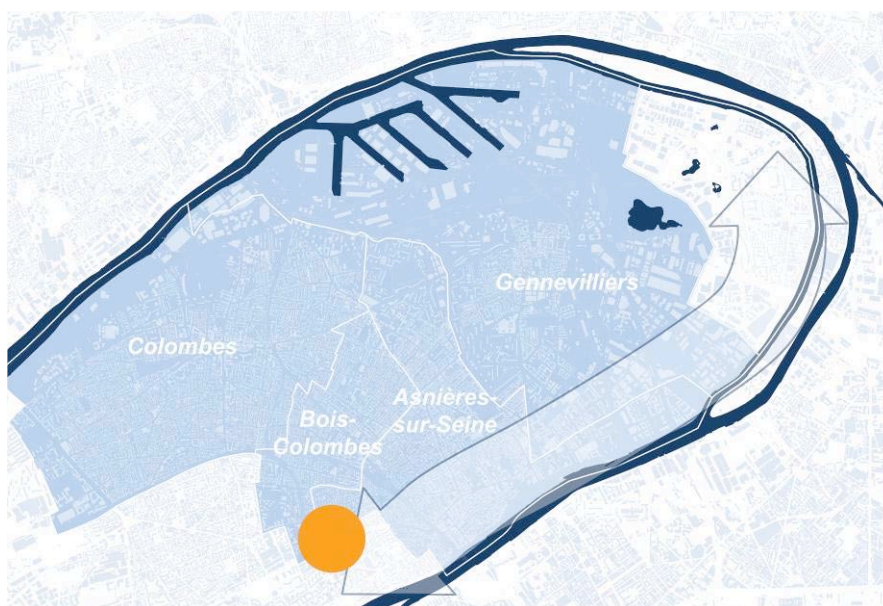
Caisse des Dépôts

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 30, axe sud : quartier-gare de Bécon-les-Bruyères

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE

L'aménagement du quartier de gare de Bécon-les-Bruyères concerne les communes de Bois-Colombes, d'Asnières-sur-Seine et de Courbevoie. Cette gare étant ainsi également située sur le territoire du CDT Seine-Défense, cette fiche-action est commune aux deux CDT.



## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Avec 25.000 entrants jours, la gare de Bécon-les-Bruyères est l'une des plus fréquentées du réseau Transilien. A horizon 2027, la gare de Bécon-les-Bruyères sera en interconnexion avec le réseau Grand Paris Express, constituant l'opportunité de répondre à un double défi : d'une part, inscrire la nouvelle gare au milieu d'un triangle ferroviaire particulièrement contraignant, l'ensemble dans un tissu urbain particulièrement dense tant en terme d'habitants (22.000) que d'emplois (10.000) et, d'autre part, assurer les meilleures dessertes possibles à la croisée des trois villes de Bois-Colombes, Asnières et Courbevoie.

### Objectifs poursuivis

Les études préliminaires relatives à l'insertion de la gare du Grand Paris Express ont mis en avant les objectifs suivants :

- S'inscrire dans un quartier dense et mixte
- Pérenniser l'activité sur le site
- Combiner la réalisation de la gare par la SGP et les nombreux projets de villes
- Favoriser les liaisons douces dans les déplacements à l'échelle du quartier
- Inscrire la gare en cohérence avec le projet de passerelle et son accessibilité

L'aménagement du quartier-gare de Bécon vise ainsi la création d'un **pôle d'échanges efficient « Grand Paris Express / Transilien / 3 villes » par le développement raisonné du triangle ferroviaire de Bécon**. Il abordera les problématiques suivantes :

**1/ Résorption des coupures ferroviaires et routières opérées par le triangle** par l'optimisation des flux piétons en fonction :

- du projet de mise en accessibilité de la gare Transilien avec construction d'une passerelle et reconstruction des bâtiments voyageurs
- des liaisons projetées par la ZAC des Bruyères entre le triangle et le secteur d'emploi de Bois-Colombes et de Courbevoie
- de la volonté exprimée par le STIF de porter une attention appuyée sur la gestion des flux piétons et leur diffusion

**2/ Création d'un lien dynamique entre les trois villes (Asnières – Bois-Colombes – Courbevoie)** à la fois :

- garant de la fluidité pour le piéton
- porteur d'identité pour le site et d'unité pour le quartier vécu de façon intercommunale autour de la gare
- et complémentaire à ce quartier en termes d'animation et de continuité (commerce, équipement, éventuellement habitat spécifique,...).

**3/ L'itinéraire du Sentier des parcs du Plan départemental des itinéraires de randonnées passe par la gare de Bécon-les-Bruyères. Le Département étudiera l'impact de la modification des lieux sur cet itinéraire.** Une réflexion pourra être engagée sur la connexion avec la coulée verte en projet sur l'ancien raccordement ferré désaffecté dit de « Courbevoie » et permettant de relier la gare de Bécon-les-Bruyères à la gare des Vallées puis à celle de Colombes.

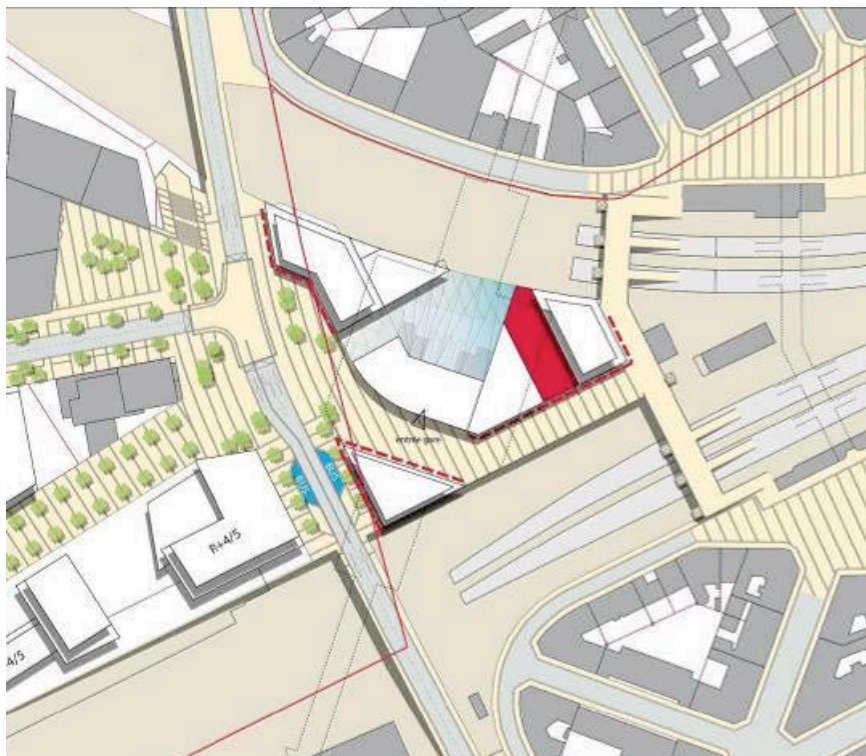
#### 4/ Valorisation du dernier secteur de la ZAC des Bruyères, foncier de type industriel en reconversion également enclavé par les faisceaux ferroviaires

- en prolongeant le quartier renouvelé des Bruyères selon les mêmes principes de qualité urbaine et de diversification des fonctions :
  - 220 logements sont ainsi en cours sur les secteurs les plus calmes
  - des commerces
  - ainsi que 50.000 m<sup>2</sup> de bureaux et activités à développer sur la partie la plus exposée aux nuisances ferroviaires
- en assurant une parfaite cohérence de fonctionnement, de programme et de composition urbaine entre cette dernière partie de la ZAC des Bruyères et le triangle de Bécon devant accueillir la future gare GPE.

#### 5/ Une gare multiservices

La gare de demain sera pensée pour accueillir des fonctions diversifiées qui pourraient être, à titre d'exemple : des services à la mobilité (liés au réseau du Grand Paris Express et à toutes les autres modes de déplacements avec lesquelles la gare se connecte), des commerces, des services à la population (principe de conciergerie), des espaces de travail, des équipements, etc. Connectée au réseau métropolitain, la gare est ainsi en même temps un lieu de proximité, un lieu de rencontre et un espace public fort. Les études de la Société du Grand Paris permettront de déterminer le programme adapté à la gare de Béconles-Bruyères et les services complémentaires à mettre en place. A titre d'exemple, l'affichage du trafic et de l'information en temps réel des voyageurs est d'ores et déjà réalisé dans les locaux d'IBM implanté sur la ZAC des Bruyères.

#### VISUELS







Projet d'aménagement urbain du triangle ferroviaire de Bécon-les-Bruyères, Source : *Projet de cohérence et de développement urbain autour de la gare de Bécon, atelier albert amar architectes-urbanistes*

## PHASAGE

### Etat d'avancement :

#### **2011-2012 :**

- études préalables et préliminaires d'implantation de la gare du Grand Paris Express de Bécon-les-Bruyères par la Société du Grand Paris et étude intercommunale (Asnières – Bois-Colombes – Courbevoie) pour son insertion urbaine au sein du triangle ferroviaire (cabinet Amar)
- poursuite du développement de la ZAC des Bruyères avec programmation du dernier secteur et lancement de la tranche « habitat »

#### **2013 :**

- Approfondissement des études d'insertion urbaine par le cabinet Amar en étroite collaboration avec la SGP
- Lancement d'une première tranche « activité et bureau » sur le dernier secteur de la ZAC des Bruyères

### Calendrier de réalisation :

#### **ZAC des Bruyères, Bois-Colombes :**

Phases	2013	2014	2015	2016	2017
travaux de construction de la tranche « habitat » ZAC des Bruyères - ZB2Sud	■	■	■	■	
travaux de mise en accessibilité de la gare Transilien		■	■	■	■
travaux de construction de la 1 <sup>ère</sup> tranche « activité – bureau » ZAC des Bruyères ZB2Sud		■	■	■	■



Le développement du triangle ferroviaire est attaché intrinsèquement au calendrier du projet du Grand Paris Express. De même, le développement de la dernière tranche de la ZAC des Bruyères est directement impacté par les contraintes de chantier de la gare GPE et par conséquent suspendu au calendrier du projet GPE.

**Gare du Grand Paris Express** : Mise en service de la gare à horizon 2027

## **MONTAGE ET GOUVERNANCE**

Porteurs de projet : villes de Bois-Colombes, d'Asnières-sur-Seine et Courbevoie

Maîtrise d'ouvrage multiple :

Gare Transilien : SNCF

Gare du Grand Paris Express et valorisation du foncier acquis pour la gare :  
Société du Grand Paris

Développement triangle ferroviaire : à définir

ZAC des Bruyères : aménageur, société Sefri Cime

Partenaires : SGP / RFF / SNCF / STIF / RATP / CG92 / RIF/ Caisse des Dépôts

## **FINANCEMENT**

Partenaires financiers :

- Gare Transilien : Plan Accessibilité Transilien
- Gare GPE : Projet GPE
- Développement triangle ferroviaire : Etude préalable financée en groupement de commande par les trois communes ; cette étude en cours (mission Cabinet Amar) doit permettre une approche des coûts, des possibilités de montage et de financement de l'opération
- ZAC des Bruyères : financement privé par aménageur

# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 31, autres projets significatifs : quartier- gare de Bois-Colombes

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE



## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Répondant au besoin d'interconnexion entre le Grand Paris Express (GPE) et la ligne J du Transilien, la gare de Bois-Colombes deviendra un lieu de confluence fort entre Saint Lazare à l'est, le Val d'Oise à l'ouest, Roissy au nord et la Défense au sud. La gare du Grand Paris Express s'inscrit dans un tissu urbain très constitué au bâti très dense et dans une trame viaire particulièrement contrainte.

**Au cœur du centre-ville, l'aménagement du quartier de la gare de Bois-Colombes en lien avec la création du réseau du Grand Paris Express, nécessite d'établir préalablement un projet de cohérence et de développement urbain autour de la gare de Bois-Colombes.** Ce projet émergera d'une étude partenariale permettant l'identification, l'évaluation et la réalisation des actions nécessaires pour en faire la « gare du piéton ». Cette démarche s'articulera étroitement avec les études de la SGP en cours et futures pour l'insertion urbaine de la gare (prévue sous la place de la Résistance), tout en considérant un périmètre d'intervention plus large que la gare elle-même.

### Objectifs poursuivis

- permettre la meilleure accessibilité de la gare aux modes actifs (piétons, cycles,...)
- intégrer la destination « gare » au sein d'un schéma général de circulations douces du centre-ville
- assurer une fonction complémentaire et dynamisante de la gare au centre-ville de Bois-Colombes
- identifier les opportunités foncières
- engager une réflexion sur le potentiel du bâtiment de la gare Lisch

Ces objectifs se déclinent de la façon suivante :

**1/ Permettre la meilleure accessibilité de la gare aux modes actifs (piétons, cycles,...)** par l'optimisation des cheminements et l'aménagement hautement qualitatif de l'espace public environnant et/ou consécutif aux travaux de construction de la gare du Grand Paris Express en notant tout particulièrement :

- restitution d'une place du marché de Bois-Colombes
- restitution et redynamisation de la Place de la Résistance
- optimisation de la surface à niveau de la gare Transilien en lien avec le cheminement communal en provenance du sud et aboutissant à l'Eglise
- restitution et redynamisation de la rue Mertens, principale connexion du centre-ville entre le secteur marché et le secteur de la rue des Bourguignons (en cours de projet de valorisation)

**2/ Intégrer la destination « gare » au sein d'un schéma général de circulations douces du centre-ville,** définissant des circuits selon les axes des quatre directions (E-O-S-N) en notant plus particulièrement :

- au sud : secteur Eglise relié au quartier Jaurès par passerelle
- à l'est : le secteur de la gare Lisch en réflexion (ville d'Asnières) mais également secteur de Colombes à l'est

**3/ Conférer une qualité de « gare de destination » à cette gare,** dont la fonction principale d'origine est l'échange, en étudiant l'opportunité d'intégrer au programme du bâtiment « Gare » un projet immobilier connexe (ex : des surfaces de bureaux

et de services aux entreprises, espaces partagés pour les actifs en transit entre le 95, Saint-Lazare, la Défense et Roissy).

**4/ Assurer une fonction complémentaire et dynamisante de la gare au centre-ville de Bois-Colombes** par une offre commerciale ou de service de proximité pour les usagers tels qu'une conciergerie, un point relais pour les commerces du centre-ville.

**5/ Identifier les opportunités foncières**, notamment les délaissés RFF sur Asnières et Bois Colombes, et mobiliser afin d'y développer des programmes complémentaires d'activités, logements et équipements,

**6/ Engager une réflexion sur le potentiel du bâtiment de la gare Lisch** comme équipement intercommunal ou lieu de destination pour les habitants de la boucle nord, soit à son emplacement actuel, soit ailleurs et dans ce dernier cas, étudier l'usage des terrains libérés.

Approche environnementale et/ou énergétique :

Dans le cadre de sa démarche « Bois-Colombes, ville courtes distances », l'aménagement d'un quartier de gare valorisant prioritairement les modes doux, permettra de faire émerger un concept de « centre-ville durable ».

L'opportunité « géothermique » pourra être étudiée, du fait de la profondeur de la gare du Grand Paris Express.

## VISUELS



*Connexion de la gare Transilien de Bois-Colombes à la ligne rouge du Grand Paris Express*





*La gare Transilien – une brèche urbaine en plein centre-ville à combler pour accueillir la gare du Grand Paris Express*

## PHASAGE

### Etat d'avancement :

**2012** : études préalables et préliminaires d'implantation de la gare GPE de Bois-Colombes par la SGP

### Calendrier de réalisation :

**Gare du Grand Paris Express** : Mise en service de la gare à horizon 2027

La suite des études, le montage et les réalisations subséquentes, sont intrinsèquement liés au calendrier du projet du Grand Paris Express. Néanmoins, dès 2013, peut être lancée l'étude préalable établissant les orientations d'aménagement pour un projet de cohérence et de développement urbain du quartier de la gare du Grand Paris Express de Bois-Colombes

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur de projet : Ville de Bois-Colombes

Maîtrise d'ouvrage : Gare du Grand Paris Express et valorisation du foncier acquis pour la gare : Société du Grand Paris

Partenaires : SGP / RFF / SNCF / STIF / RATP / CG92 / CG95 / RIF / villes d'Asnières et Colombes / CCI Paris Ile-de-France

Concertation : habitants – commerçants

## FINANCEMENT

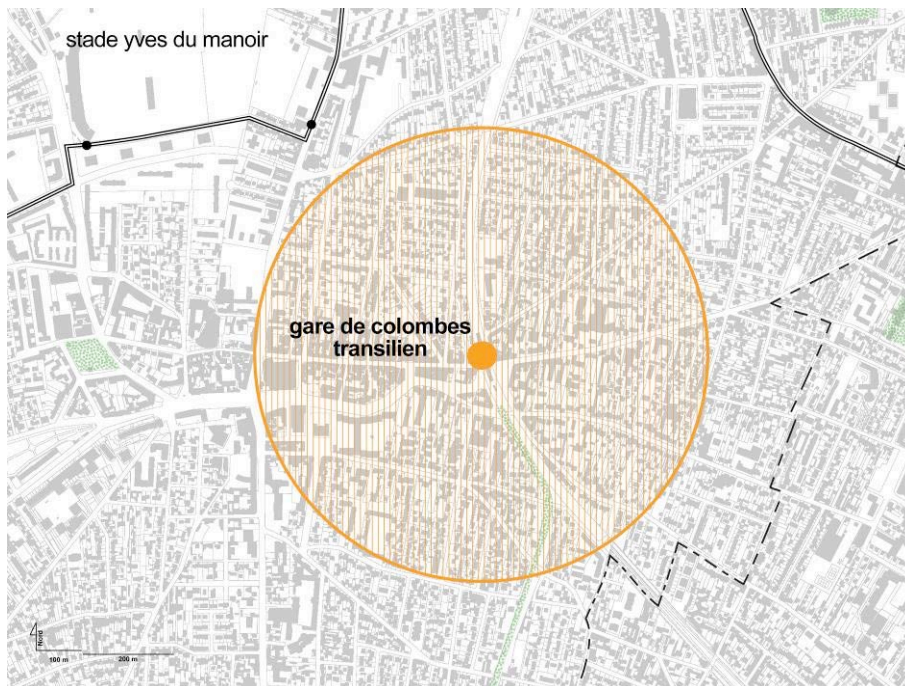
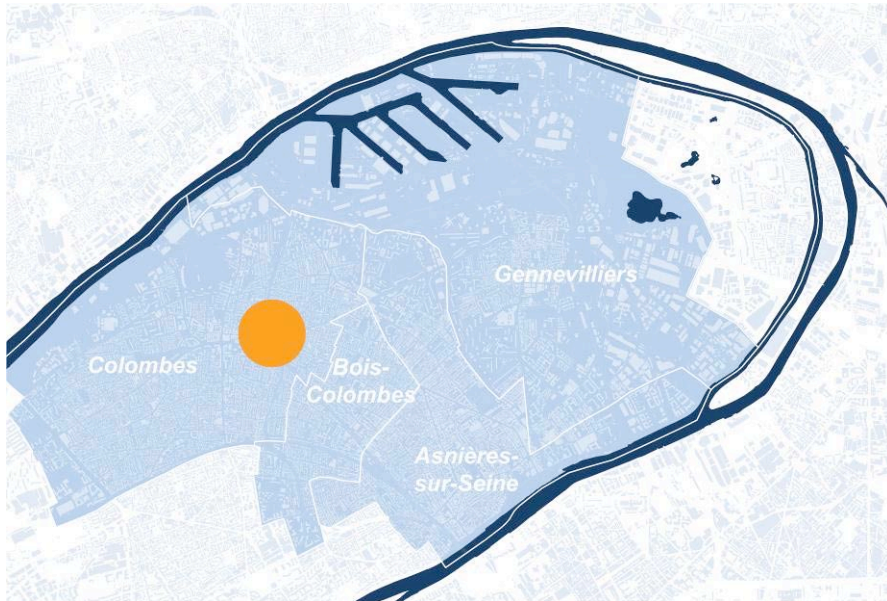
Coût total prévisionnel : 200 000 € HT (étude préalable)



# DEVELOPPEMENT URBAIN, HABITAT ET CADRE DE VIE – PROJETS URBAINS

## Action 32, autres projets significatifs : quartier- gare de Colombes

### LOCALISATION / PÉRIMÈTRE





*Vue aérienne de la gare de Colombes dans son environnement urbain*

## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

**A court terme :** Piétonisation de la rue Saint-Denis, axe commerçant du centre-ville.

**A court et moyen terme :**

- Améliorer les conditions de circulation de la ligne de bus RATP 304,
- Améliorer l'accessibilité de la gare, rénover le viaduc et réduire les nuisances sonores de voies SNCF.

**A long terme :**

- Repositionner les équipements structurants, développer de nouvelles surfaces commerciales et créer de nouveaux logements,
- Envisager le remplacement du viaduc par un pont sans piliers dégagant l'espace public.

### **Objectifs poursuivis**

**Développer une centralité à l'échelle d'une ville de 90 000 habitants à partir d'un centre-ville historique, identifié et identifiable :**

- en le redynamisant : meilleure visibilité des équipements structurants, développement de nouvelles surfaces de logements et de commerces, recherche d'un circuit commercial entre les rues Saint-Denis et Bournard,
- et en améliorant les conditions de transports en commun, ligne J SNCF et réseaux bus permettant une interconnexion avec la ligne SNCF et plus à l'est avec le tramway T1 et le métro ligne 13 aux Courtilles (Asnières – Gennevilliers).

Approche environnementale et/ou énergétique :

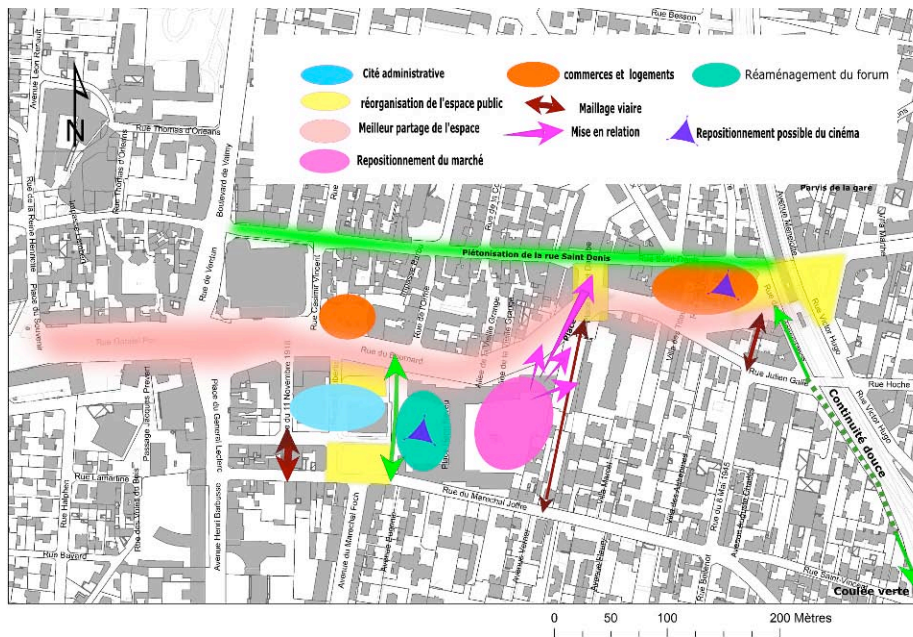
L'approche environnementale est abordée à court, moyen et long termes avec la piétonisation de la rue Saint-Denis, l'amélioration de l'accès aux quais, la réduction des nuisances sonores, le dégagement de l'espace public sous le pont SNCF : amélioration des circulations douces par un meilleur partage de la voirie et les



aménagements d'espace public, amélioration des conditions de circulation des PMR notamment.

A long terme le projet de redynamisation du centre ville intégrera des prescriptions architecturales, environnementales pour les bâtiments comme pour les espaces libres, consommation énergétique, écoulement des eaux pluviales, imperméabilisation des sols, .....

## PLAN OU VISUEL



*Orientations d'aménagement*



*Piétonisation de la rue Saint-Denis*



## 3.2. Développement économique, emploi et formation

Concernant le développement économique, l'emploi et la formation, le plan d'actions développé ci-après a, pour rappel, vocation à renforcer l'attractivité du territoire et l'écosystème relationnel des acteurs économiques locaux, promouvoir l'identité économique de la Boucle Nord comme « Carrefour des Entreprises Innovantes » et mobiliser les compétences adéquate en matière de formation et d'emploi.

Le plan d'actions vise donc tout d'abord à poursuivre le travail réalisé dans le cadre du CDT sur la définition d'une stratégie économique pour le territoire et à décliner plus précisément les objectifs du projet stratégique de développement durable en actions à mener pour soutenir les entreprises innovantes. L'action n°33 vise ainsi à définir les priorités d'action, notamment en termes de secteurs d'activité, et à identifier les leviers à mobiliser pour accompagner le développement du territoire et sa promotion en direction des investisseurs et des entreprises endogènes et exogènes.

Quelques actions sont d'ailleurs déjà lancées en ce sens avec la création d'une filière d'innovation autour de la logistique urbaine durable (action n°36) et la mise en place d'outils de mise en réseau et d'animation des filières (action n°37), notamment via une première structure : Paris Seine Entreprises. Ces deux actions permettront de fédérer les forces vives du territoire pour accroître son attractivité et de développer les synergies entre acteurs économiques, recherche et formation.

Sur ce point, l'action n°34 a pour objet de rapprocher bassin de vie et bassin d'emploi et d'anticiper les besoins en matière de formation à destination des populations locales. Elle inclut une réflexion globale sur l'accès à l'emploi et la mise en réseau des structures dédiées présentes sur le territoire, notamment en matière d'insertion et de retour à l'emploi pour certains quartiers populaires. Elle vise à recenser par exemple les besoins en matière de formation qualifiante initiale et de formation professionnelle continue.

Enfin, une attention forte étant portée sur l'accompagnement des PME-PMI, un point spécifique sur l'offre immobilière et les services d'accompagnement sera réalisé au travers d'une étude opérationnelle (action n°38). Cette étude sera de plus alimentée par les réflexions en cours sur le développement de tiers-lieux de travail (action n°39), qui constitue un levier d'innovation pour la conservation et l'augmentation des emplois sur le territoire.

L'innovation passe non seulement par une stratégie à l'échelle métropolitaine mais également par une approche plus locale et sociale. Ainsi, au travers de l'action n°35, est mise en œuvre une déclinaison de la stratégie économique du territoire au niveau des secteurs de l'économie sociale et solidaire, et de l'artisanat.



# DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET FORMATION - STRATEGIE

## Action n°33 : Stratégie économique pour le soutien et la création d'entreprises innovantes, et la promotion du territoire

### PÉRIMÈTRE

La mise en place d'une stratégie économique pour le soutien et la création d'entreprises innovantes, et la promotion du territoire concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Compte tenu de la richesse de son tissu économique et de sa diversité en termes d'entreprises innovantes, la Boucle Nord des Hauts-de-Seine a adopté la signature économique « Carrefour des entreprises innovantes ». Il apparaît donc nécessaire de définir puis de mener des actions visant à valoriser cette signature et à créer un réseau d'entreprises riche et des synergies entre les différentes activités à potentiel.

La stratégie de développement durable de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine porte en effet l'ambition d'un développement économique diversifié, favorisant le développement et l'ancrage de nouvelles activités, préservant le tissu PME-PMI et prônant l'innovation économique.

Le soutien et la création d'entreprises innovantes passent par :

- **L'identification des activités et créneaux à potentiel,**
- **La mise en exergue des enjeux propres à chaque secteur d'activité à potentiel** sur le territoire pour en définir les attentes et les besoins à satisfaire,
- **Des réflexions sur la mise en commun des dispositifs d'appui et d'accompagnement** dans les collectivités, les initiatives en faveur de la création d'entreprises ou pour l'animation des filières, etc.

Pour ce faire, une étude intégrant un diagnostic, la définition d'une stratégie économique et un plan d'actions pour le soutien et la création d'entreprises innovantes est envisagée, comprenant :

- **La qualification du potentiel d'innovation au sein du tissu de la Boucle Nord :**
  - Définition des segments à potentiel au niveau des filières économiques (énergie et éco-activités, électronique/informatique/mécanique, informatique et mécanique, pharmacie et santé, industrie, logistique, ...) et notamment des synergies possibles entre recherche, formation et entreprises,
  - Enquête auprès des entreprises du territoire,
  - Identification de l'écosystème à l'œuvre et à initier entre grands groupes/entreprises de taille intermédiaire et TPE/PME/PMI, visant à conforter les liens et à optimiser les chaînes de sous-traitants,
  - Recensement des projets et des opportunités (appels à projet, concours),
- **L'analyse des moyens mis en œuvre à l'échelle du territoire pour soutenir et accompagner les initiatives innovantes :** aides directes à l'innovation, outils de financement, veille technologique, mise en réseau, ...

- **La définition d'une stratégie avec des objectifs quantifiés et priorisés**, et notamment l'identification des secteurs d'activités à accompagner de manière prioritaire et des orientations en termes de stratégie numérique,
- **La mise en place d'un plan d'actions sur 5 ans**, sérié en fonction des objectifs à atteindre et listant les moyens et outils à déployer, notamment en matière de promotion du territoire

Sur ce point, il sera nécessaire dans le cadre de la stratégie définie d'**établir un plan de communication et promotion du territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine auprès des professionnels immobiliers (investisseurs...) et des entreprises, visant à faire reconnaître la dynamique d'accueil et d'accompagnement d'entreprises innovantes, notamment l'industrie, à l'échelle régionale**. Il s'agit d'actions de communication : réalisation de plaquettes, organisation d'événements autour des entreprises innovantes (forum, échanges,...), relations presses, stratégie internet, présence sur des salons... Ce plan de communication devra être élaboré en cohérence avec les actions mises en œuvre à l'échelle départementale (par exemple : la marque « Hauts-de-Seine » qui sera lancée fin 2013) et régionale.

A noter que l'action n°36 « création d'une filière d'innovation autour de la logistique urbaine durable » constitue l'un des éléments opérationnels de la politique de soutien à préciser.

#### **Objectifs poursuivis**

Les objectifs de la mission d'étude nécessaire pour mener à bien cette action sont de :

- **Identifier les activités et créneaux à fort potentiels d'innovation sur le territoire**
- **Identifier les liens existants ou à développer entre les entreprises**, les relations pouvant être commerciales, technologiques ou concurrentielles, ainsi que leurs liens éventuels avec les pôles d'innovation, de compétitivité ou clusters existants.
- **Déterminer des axes de développement pour soutenir la création d'entreprises innovantes et aider les entreprises innovantes à se développer** : thématiques dominantes, étapes nécessaires à la création d'un éventuel cluster...
- **Favoriser une mise en réseau des acteurs** et un accompagnement de l'ensemble du tissu entrepreneurial de la Boucle Nord, avec un focus sur les domaines d'activité prioritaires,
- **Définir les moyens adaptés / à adapter pour inscrire l'innovation comme axe structurant et identitaire fort de la Boucle Nord**, notamment via une augmentation de l'utilisation des outils numériques.

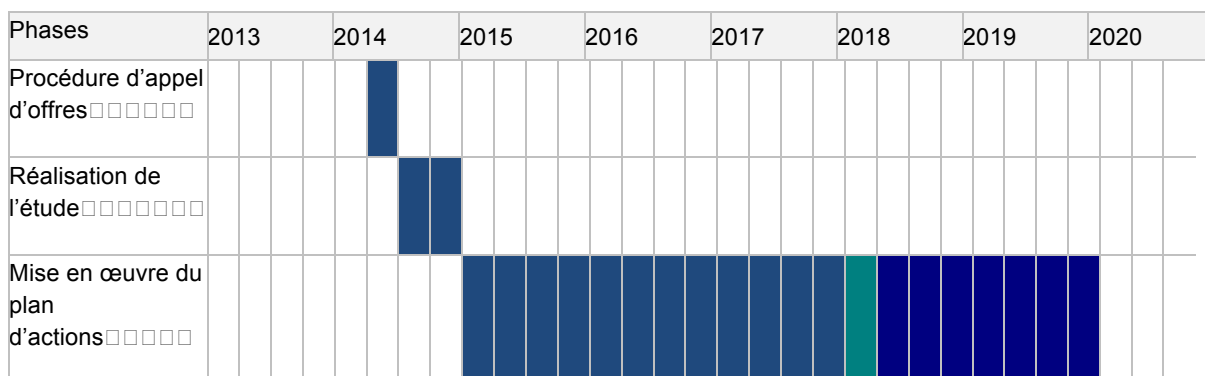
## PHASAGE

### Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion de préparation du lancement de l'appel d'offres d'ici la fin 2013

### Calendrier de réalisation :

- 2<sup>ème</sup> trimestre 2014 : lancement de la procédure d'appel d'offres
- Réalisation de l'étude sur 6 mois, qui devra par la suite être mise en perspective avec l'étude de l'offre immobilière et des services d'accompagnement des PME-PMI (action n°37)
- Mise en œuvre du plan d'actions sur 5 ans



## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Bois-Colombes  
 Ville de Colombes  
 Ville de Gennevilliers  
 Conseil Général des Hauts-de-Seine  
 Conseil Régional d'Ile-de-France  
 CCI Paris Ile-de-France et Chambre des Métiers  
 DIRECCTE  
 Ports de Paris  
 Paris Seine Entreprises  
 Pôles de compétitivité  
 Datar  
 Caisse des Dépôts  
 OSEO  
 Education Nationale/ rectorat de Versailles  
 ARD Paris Ile-de-France  
 IAU Ile-de-France  
 Centre francilien de l'innovation

# DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET FORMATION - STRATEGIE

## **Action n°34 : Prospective et actions coordonnées en matière d'emploi et de formation (Gestion Territoriale de l'Emploi et des Compétences)**

### PÉRIMÈTRE

La mise en œuvre d'actions en matière d'emploi et de formation concernent l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. Dans le cadre des analyses qui seront menées, le champ d'observation devra s'étendre aux communes avoisinantes et aux périmètres de réflexion adéquats (département, région) pour analyser l'offre actuelle de formation et les perspectives de développement.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

**Cette action vise à poursuivre et à développer les démarches de Gestion Territoriale de l'Emploi et des Compétences (GTEC) soit la conduite de réflexions prospectives en matière d'emplois, compétences et formation, dans le cadre d'une démarche de concertation large visant à définir précisément un programme d'actions à court, moyen et long termes sur la Boucle Nord.**

La Gestion Territoriale de l'Emploi et des Compétences (GTEC) vise à permettre une gestion efficace des ressources humaines d'un territoire et peut comprendre la mise en œuvre d'actions diverses :

- **Mettre en place un observatoire** : organiser et diffuser l'ensemble des données collectées, tant par de l'analyse de l'existant (Insee ou autres statistiques) que par les résultats d'entretiens, de réunions, d'études spécifiques. Diffusion au travers du site internet et de plaquettes thématiques.
- **S'appuyer sur le réseau de la plate-forme numérique collaborative de l'emploi pour réunir les acteurs de l'emploi, de la formation, du territoire et associer les partenaires sociaux.** Cette plateforme permet d'échanger autour des résultats et de construire les réponses à apporter en matière de politique d'insertion et de formation initiale et continue. Elle peut assurer l'organisation d'une réflexion autour des métiers de demain.
- **Organiser des groupes de travail et réunions thématiques pour coordonner les actions à réaliser.**

La GTEC associe directement l'ensemble des acteurs d'un territoire et s'appuie par ailleurs sur une logique multisectorielle en s'appuyant sur les clubs d'entreprises et leur fédération (action n°37), et de manière plus précise dans la filière logistique urbaine durable en s'appuyant sur la dynamique du cluster (action n°36).

De manière plus large, le territoire vise ainsi à développer et coordonner l'action des structures dédiées à l'emploi, ainsi que les dispositifs d'accompagnement et d'insertion créés par chaque commune.

De plus, le CDT impliquera un nombre important de travaux (Métro Grand Paris Express, projets d'aménagement des quartiers de gare et des autres secteurs

stratégiques du territoire). Ainsi, il peut être opportun, mais également nécessaire, de **mettre en place, à cette occasion, une démarche pilote d'insertion et d'emploi au niveau de la filière BTP (dont clauses d'insertion)**.

L'ensemble de la démarche sera donc à mettre en œuvre sur la base d'une identification argumentée et qualifiée des secteurs d'activité et créneaux à potentiel pour le territoire.

Dans le cadre de la réflexion numérique, les initiatives suivantes ont été identifiées :

- Utilisation du numérique pour favoriser la visibilité et l'accès aux formations tout au long de la vie. Mise en place d'un système de *e-Learning*, offrant l'accès à des contenus à distance,
- Formation des habitants aux usages numériques, notamment par la mise à disposition de formations numériques dans les services emploi du territoire,
- Développement du numérique dans les écoles, appuyé par le Ministère de l'Education Nationale (éducation aux médias des élèves, formation à l'utilisation des services et des ressources numériques, formation des enseignants aux usages pédagogiques des technologies de l'information et de la communication etc.)

#### **Objectifs poursuivis**

- **Prévoir les évolutions socio-économiques du territoire** et définir précisément les ajustements à apporter (coordination des politiques d'emploi, notamment d'insertion, offre de formation, ...) pour assurer une adaptation de la main d'œuvre à l'emploi disponible,
- **Anticiper les besoins au niveau des formations publiques et privées sur les activités et créneaux ciblés** (par exemple, liés aux projets d'aménagement du CDT ou au Port, et aux évolutions des métiers de la logistique), et favoriser leur accès aux populations de la Boucle Nord,
- **Préciser les actions possibles à court terme, notamment aux dispositifs d'accès à l'apprentissage,**
- **Améliorer la perception des politiques publiques en matière d'emploi et de formation**

#### **PHASAGE**

Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour définir le contenu et les modalités de mise en œuvre de l'action

Calendrier de réalisation :

**3<sup>ème</sup> trimestre 2013** : mise en place d'une démarche partenariale qui précise les conditions d'animation des réflexions prospectives sur l'emploi et la formation

**2014** : définition des moyens à mettre en œuvre

#### **MONTAGE ET GOUVERNANCE**

Porteur d'études : SIEP en cours de création

Partenaires :

Structures prestataires des collectivités pour l'insertion et l'emploi

Mission locales

Ville d'Asnières-sur-Seine



Ville de Bois-Colombes  
Ville de Colombes  
Ville de Gennevilliers  
Conseil Général des Hauts-de-Seine (au titre des politiques d'insertion)  
Conseil Régional d'Ile-de-France  
CCI Paris Ile-de-France et Chambres de métiers des Hauts de Seine  
Paris Seine Entreprises  
DIRECCTE  
Pôle Emploi  
Inspection académique  
Pôle universitaire  
SGP  
OPCA  
Partenaires sociaux  
La Fonderie

# DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET FORMATION - STRATEGIE

## Action n°35 : Accompagnement au développement de l'économie sociale et solidaire et de l'artisanat

### PÉRIMÈTRE

L'action concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

**L'innovation passe aussi par le développement d'une nouvelle forme d'organisation économique par le biais de l'économie sociale et solidaire.**

Les pôles territoriaux de coopération économique (PTCE) regroupent, sur un territoire donné, des initiatives d'entreprises et de réseaux de l'économie sociale et solidaire. Ce pôle est associé à des PME socialement responsables, des collectivités locales, des centres de recherche et organismes de formation. **Il met en œuvre une stratégie commune et continue de coopération et de mutualisation au service de projets économiques innovants de développement local durable.**

Il apparaît essentiel de proposer une démarche de création de PTCE à l'échelle de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, pour valoriser les projets locaux, en complément de la stratégie économique tournée vers un développement métropolitain. Il est proposé dans un premier temps de réaliser une étude de faisabilité, préalable essentiel à la réalisation d'un PTCE.

Cette étude visera à établir un état des lieux de l'Economie sociale et solidaire à l'échelle de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

A partir du diagnostic sera validée l'opportunité de créer et d'animer un réseau d'entreprises d'économie sociale et solidaire et de définir les axes nécessitant une mutualisation de moyens et de développement. Les mutualisations peuvent être financières, commerciales, de compétences ou immobilières.

Ce pôle pourrait être complété par un lieu ressources et de formation et constituer ainsi l'équipement « vitrine de l'innovation » (cf. action n°21).

#### **Objectifs poursuivis**

**Ce pôle permettra de regrouper et d'accompagner à la fois des structures d'insertion par l'activité économique, des entreprises d'économie sociale et solidaire, des entreprises artisanales dont le savoir-faire est innovant. Il s'agit d'une déclinaison sociale de l'innovation.**

## PHASAGE

### Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour fixer les modalités de conduite de cette action

### Calendrier de réalisation :

**Juin 2016** : Lancement de la consultation sur la base d'un cahier des charges

**Septembre 2016** : Choix du prestataire

**Novembre à mai 2017** : Réalisation de l'étude avec proposition d'actions.

Phases	2013	2014	2015	2016	2017
Procédure d'appel d'offres					
Réalisation de l'étude					

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine

Ville de Bois-Colombes

Ville de Colombes

Ville de Gennevilliers

Conseil Général des Hauts-de-Seine

CCI Paris Ile-de-France

Chambre des Métiers

Le Labo (association de l'économie sociale et solidaire),

SCOP (Chèque Déjeuner) et les acteurs de l'économie sociale et solidaire présentes sur la Boucle nord des Hauts de Seine.

ADIE

Hauts-de-Seine Initiatives

# DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET FORMATION - PROJETS

## Action n°36 : Création d'une filière d'innovation autour de la logistique urbaine durable

### PÉRIMÈTRE

La création d'une filière d'innovation autour de la logistique urbaine durable concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, et a pour vocation d'avoir des effets positifs à l'échelle du Grand Paris.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Initié et cofinancé par la CCI Paris Ile-de-France , la préfecture de la région d'Ile-de-France, Ports de Paris et l'AFT-IFTIM, le cluster logistique urbaine durable a pour vocation d'expérimenter et de créer aux portes de Paris **un nouveau modèle optimisé et durable de transport des marchandises vers et dans les communes de la zone dense métropolitaine.**

Ce pôle économique d'excellence à vocation internationale vise à soutenir les valeurs du Grand Paris, c'est-à-dire à concevoir une métropole innovante, solidaire et attractive. La démarche, centrée sur l'expérimentation en Ile-de-France doit se traduire par des actions concrètes, locales, à court / moyen terme et créatrices de valeur pour les entreprises de la zone.

Concrètement, la démarche vise à accompagner des projets définis par un pool stratégique composé par l'ensemble des acteurs clés de la filière (collectivités, CCI Paris Ile-de-France, AFT-IFTIM, Ports de Paris, gestionnaires d'infrastructure, fonds d'investissement,...), puis développés par des équipes de travail composées des entreprises recrutées sur zone, des PME extérieures innovantes, des financiers privés, du Port de Gennevilliers et de la CCI Paris Ile-de-France .

#### Objectifs poursuivis

- **Replacer les PMI-PME de la filière logistique et ses clients de la zone du Contrat de Développement Territorial au centre des grands projets stratégiques**, en incitant, alimentant et accompagnant le processus d'innovation et la création de valeur pour les entreprises locales,
- **Traduire les perspectives de long terme (liées par exemple au complexe portuaire HAROPA, réunissant les ports de Paris-Seine-Normandie) et les grands enjeux du développement durable**, dans des actions locales et créatrices de valeur.
- **Mettre en œuvre une démarche de concertation visant à définir précisément un programme d'actions à court terme sur la Boucle Nord**, associant l'ensemble des partenaires publics et privés.
- **Réaliser un diagnostic des parcours professionnels des salariés des entreprises de la filière de la logistique** afin de mieux identifier et anticiper les besoins en formation individuels. L'action sera déployée auprès des salariés des 50 PME franciliennes recrutées

dans le cadre de la création de cette filière d'innovation autour de la logistique urbaine durable. Les entreprises concernées auront entre 10 et 250 salariés et se situeront principalement sur le territoire du CDT de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Approche environnementale et/ou énergétique :

La présente démarche vise à accompagner des projets économiques et de recherche permettant de :

- **Optimiser les circuits de distribution et favoriser les activités créatrices de valeur ajoutée,**
- **Développer le report modal et les modes de transport respectueux de l'environnement (voie fluviale, véhicules électriques, ...).**

## APPLICATIONS

Quelques exemples d'application :

- Transport en péniche, en train ou en tram plutôt qu'en camion sur les trajets qui le permettent,
- Privilégier les véhicules utilisant des énergies renouvelables,
- Utilisation des véhicules de livraison pour collecter d'autres marchandises sur la zone de livraison,
- Garder en centre-ville des zones de livraison groupée des colis, à l'exemple des points relais, ou pour faire les derniers 10-1000 m à pied, en vélo, triporteur, ou petits véhicules électriques selon les marchandises.

**Autant d'exemples de « solutions logistiques urbaines durables » permettant de diminuer l'impact du transport de marchandise qui représente dans nos villes :**

- 9 à 15 % des déplacements de véhicules (et donc des consommations de carburants fossiles)
- 30 % de l'occupation de la voirie (et donc des routes et des parkings)
- 30% des émissions de CO2 et de particules fines (et donc de la pollution atmosphérique)

**La « logistique urbaine durable », c'est moins de dépendance énergétique, moins de congestion des routes, plus de places de parking, une qualité d'air retrouvée et des emplois locaux pour le dernier kilomètre.**

## PHASAGE

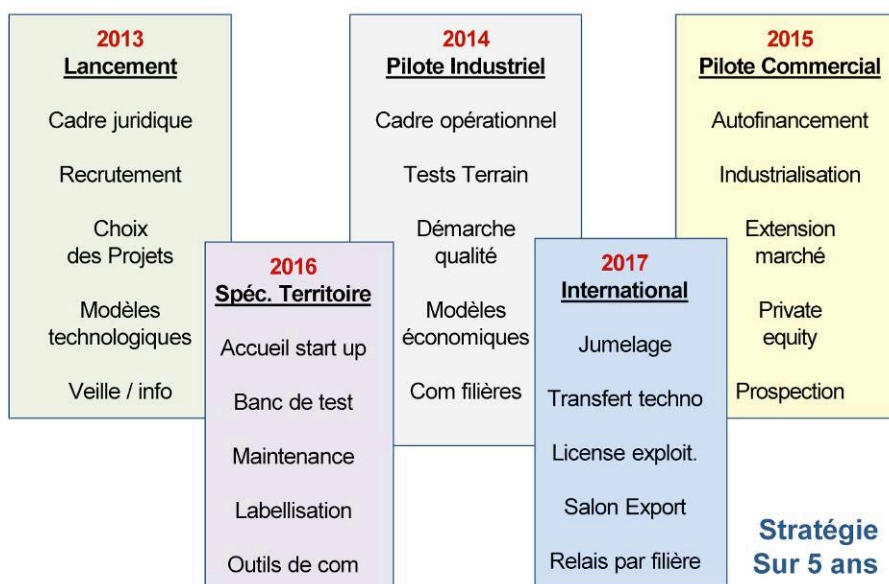
Etat d'avancement :

Stratégie et contenu du cluster en cours de validation par les 4 partenaires financiers (CCI Paris Ile-de-France , Direccte, AFT-IFTIM, Port-de-Paris)

Calendrier de réalisation :

La démarche se développe par un business plan sur 5 ans en cours de validation servant la vocation internationale du cluster et son objectif d'auto-financement.





## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : CCI Paris Ile-de-France

Partenaires financiers :

CCI Paris Ile-de-France  
DIRECCTE Ile-de-France  
Ports de Paris  
AFT-IFTIM

Autres partenaires :

Communes de la Boucle Nord  
Propriétaires et gestionnaires des parcs d'activités  
Conseil Général des Hauts-de-Seine  
Caisse des Dépôts

## FINANCEMENT

Coût total prévisionnel : à définir en fonction de l'avancement du projet.

A ce jour, l'action est financée pour les deux premières années (Appel à projet Cluster / Grand Paris).

# DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET FORMATION - PROJETS

## Action n°37 : Mise en place d'outils de mise en réseau et d'animation des filières (dont Paris Seine Entreprises)

### PÉRIMÈTRE

La fédération des clubs d'entreprises, intégrant un outil d'animation des filières, concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Cette action a pour objet l'animation de la fédération des clubs et associations d'entreprises à l'échelle de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, permettant **d'assurer une animation et une communication à l'échelle de l'ensemble du territoire**, et pouvant se structurer autour de deux axes :

- **Axe 1 : géographique** en cohérence avec les clubs existants ou en cours de structuration par bassins économiques,
- **Axe 2 : sectoriel** par la mise en place d'un nouveau dispositif d'animation par filières d'excellence définis dans le cadre du projet stratégique de développement durable, et notamment de la filière logistique urbaine durable en lien avec l'action n°36.

Cette action sera mise en œuvre progressivement et notamment suite à la définition de la stratégie économique de la Boucle Nord dans le cadre de l'action n°33. **Des réseaux se structureront ainsi au fur et à mesure de la vie du CDT.**

A ce jour, une première structure, intitulée Paris Seine Entreprises, a été lancée en 2011. Cette dernière n'a pas pour vocation à se substituer aux clubs existants, mais à créer des liens entre ces derniers et à faire émerger de nouvelles initiatives à l'échelle du territoire, notamment via l'organisation de rencontres et de débats permettant d'identifier les besoins des entreprises, de définir les réponses adaptées et de permettre un dialogue efficace avec les institutions publiques et privées.

Paris Seine Entreprises est composée de 8 clubs d'entreprises représentant 400 entreprises et 35 000 salariés. Elle dépasse le cadre géographique du CDT puisque le club des Guillaeraies situé sur la commune de Nanterre, en fait partie.

Un site de promotion de la fédération et des clubs locaux sera mis en ligne en avril 2013.

#### Objectifs poursuivis

La fédération des clubs et associations d'entreprises a pour objectifs de :

- **Structurer le réseau existant, y compris clubs hors fédération,**
- **Rassembler les grands comptes et les TPE-PME** afin de développer des synergies et des partenariats nouveaux, et d'anticiper leurs besoins,
- **Développer de nouveaux clubs,** et permettre aux entreprises d'être représentées dans le cadre des projets et actions qu'elle développe

comme des réponses à appels à projet, de pouvoir ainsi relayer ces projets,

- **Représenter les entreprises du territoire dans les liens et partenariats avec les institutions** et notamment les Pôles de compétitivité et les entreprises de territoires proches,
- **Mettre en œuvre une stratégie de marketing territorial spécifique à cette question en cohérence avec la signature économique** de la Boucle Nord et avec ses déclinaisons opérationnelles.

## PHASAGE

### Etat d'avancement :

**Novembre 2011** : lancement de Paris Seine Entreprises

Phase de consolidation et de développement de Paris Seine Entreprises en cours

Un site de promotion de la fédération et des clubs locaux sera mis en ligne en avril 2013.

### Calendrier de réalisation :

**2013** : définition des modalités de mise en œuvre de la démarche d'animation, en lien avec la structure existante et identification des outils supplémentaires nécessaires

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

### Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet :

Les porteurs de projet seront définis au fur et à mesure de la structuration des fédérations et des clubs.

Concernant le projet Paris Seine Entreprises, la CCI Paris Ile-de-France porte financièrement depuis 2 ans le projet avec Cap Gémini à travers les fonds de revitalisation et est partenaire de la Direccte, de la Préfecture des Hauts-de-Seine et des communes de la Boucle Nord pour sa mise en œuvre. A l'heure actuelle, la CCI Paris Ile-de-France est en recherche de financement pour pérenniser le projet d'animation des clubs d'entreprises et de la fédération.

### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine

Ville de Bois-Colombes

Ville de Colombes

Ville de Gennevilliers

Conseil Général des Hauts-de-Seine

Conseil Régional d'Ile-de-France

CCI Paris Ile-de-France

DIRECCTE

ADEME

Ports de Paris

Education Nationale

# DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET FORMATION - PROJETS

## Action n°38 : Amélioration de l'offre immobilière et des services d'accompagnement des TPE et PME-PMI

### PÉRIMÈTRE

L'étude de l'offre immobilière et des services d'accompagnement des TPE et PME-PMI concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

La volonté de développer et d'accueillir de nouvelles entreprises, en particulier innovantes, s'accompagne par le **développement d'immobilier d'entreprise destiné à accompagner la création et le développement de l'entreprise en intégrant des exigences techniques et environnementales et des services dont une accessibilité en transports en commun performante**. Au-delà du sujet immobilier, des enjeux font également jour sur le financement des projets et l'accompagnement des structures dans leur développement.

L'action comprend ainsi la réalisation d'une étude des conditions d'accueil et d'accompagnement des TPE et PME-PMI sur l'ensemble du territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Ainsi, cette étude comprend :

- **Etat des lieux des dispositifs d'accompagnement présents sur le territoire** (accompagnement ante et post création, aide à l'implantation, aide au recrutement, etc.),
- **Cartographie de l'offre immobilière** (volume, localisation, vacance, état du bâti et des aménagements) à destination des TPE et PME-PMI,
- **Evaluation de la demande et de la vision des entreprises** sur le territoire et leur parcours résidentiel en intra et vers l'extérieur du territoire de la Boucle Nord,
- **Identification des carences et des opportunités face à la demande recensée,**
- **Elaboration d'une stratégie d'accompagnement des entreprises,** notamment via la gestion du parc actuel et de programmation de nouvelles opérations sur les secteurs stratégiques du territoire. Il pourra notamment être étudié la réalisation de programme(s) immobilier(s) ou de réhabilitation, du type pôle technologique (dédié aux entreprises de la recherche et en création), ou éco-pôle (dédié aux entreprises plus orientées vers la production) ou éco-parc (parc qualitatif permettant aux entreprises de trouver des solutions de réduction de leurs impacts environnementaux). A noter la nécessité de développer au sein du parc actuel et dans les nouveaux projets un accès à Internet à très haut débit, une carence étant identifiée sur ce sujet.
- **Préconisations en termes de phasage et de montages performants** pour répondre notamment aux enjeux d'augmentation des prix du foncier,
- **Réflexion spécifique quant aux structures dédiées à la création et à l'accompagnement d'entreprises (incubateur, pépinière, hôtel d'entreprise)**. Sur ce point, l'analyse sera alimentée par les résultats de l'étude

de développement d'un hôtel d'entreprises lancée en 2013 par le Conseil Général des Hauts-de-Seine.

Cette action s'inscrit comme un complément opérationnel de l'action n°33 sur la stratégie économique pour le soutien et la création d'entreprises innovantes et n°35 pour les indépendants.

### Objectifs poursuivis

- **Permettre de répondre au mieux aux projets de développement, d'extension ou de relocalisation des entreprises existantes et d'attirer de nouvelles entreprises,**
- **Cadrer les développements à venir** et mettre en cohérence l'ensemble des projets à l'échelle de la Boucle Nord, pour offrir une diversité d'immobilier d'entreprise sur la Boucle Nord des Hauts-de-Seine en facilitant l'accueil et le développement d'entreprises innovantes,
- **Créer des montages innovants** permettant d'offrir des locaux à des valeurs modestes dans une logique de parcours résidentiel sur le territoire.

### PHASAGE

#### Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour définir les conditions de lancement de l'appel d'offres

#### Calendrier de réalisation :

Cette action devra être réalisée en parallèle ou à la suite de l'action n°32 « stratégie économique pour le soutien et la création d'entreprises innovantes, intégrant une stratégie numérique ».

Phases	2013	2014	2015	2016	2017
Procédure d'appel d'offres					
Réalisation de l'étude					

### MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

#### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Bois-Colombes  
 Ville de Colombes  
 Ville de Gennevilliers  
 Conseil Général des Hauts-de-Seine  
 CCI Paris Ile-de-France  
 EPF 92  
 Ports de Paris  
 Caisse des Dépôts



# DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EMPLOI ET FORMATION - PROJETS

## **Action n°39 : Développement de tiers-lieux de travail (espaces partagés) à destination des TPE / PME / Travailleurs indépendants et grandes entreprises**

### PÉRIMÈTRE

Le développement de tiers-lieux de travail (espaces de travail partagés) concerne l'ensemble de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. Les sites d'implantation de ces structures seront définis en fonction des résultats de l'étude menée par la Caisse de Dépôts.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Cette action comprend le développement de tiers-lieux de travail (espaces de travail partagés) à destination des TPE / PME / Travailleurs indépendants et grandes entreprises sur le territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, en lien avec les résultats de l'étude de faisabilité menée par la Caisse des Dépôts sur les opportunités de développement de ces structures à l'échelle régionale.

**Il s'agit d'abord de valoriser l'action de travailleurs indépendants qui gagneraient à profiter de lieux équipés et reliés au THD pour développer la part de leurs activités sur la commune.**

**Il s'agit également de favoriser, sur une part variable du temps de travail hebdomadaire, le travail à distance pour des salariés qui trouveraient un accord avec leur entreprise ou leur administration,** participant ainsi à l'objectif de réduction des temps de trajet domicile/travail et donc à la baisse des émissions de gaz à effet de serre.

**Le rôle du territoire sera de créer les conditions favorables au développement de ces espaces.** A titre d'exemple, la mise à disposition de locaux à loyers très réduits est envisagée.

En amont de ce déploiement, le territoire a formulé le besoin de réaliser une étude ayant pour but de quantifier la demande sur ce marché des tiers-lieux de travail sur le territoire.

#### **Objectifs poursuivis**

La création d'espaces de travail partagés a pour objectifs de :

- **Améliorer les conditions de travail des travailleurs indépendants et jeunes créateurs en rompant leur isolement,** tout en fournissant une solution de proximité qui limite les déplacements interurbains et permet une meilleure conciliation entre vie personnelle et professionnelle ;
- **Favoriser l'émergence de nouveaux modes de travail collaboratif ;**
- **Soutenir une dynamique de réseaux professionnels sur des secteurs innovants comme le numérique.**

Ce dispositif permettra ainsi de renforcer les dispositifs d'accueil d'entreprises en création, mais également de promouvoir un aménagement durable du territoire autour de centralités nouvelles ou renforcées.

Par ailleurs, la Boucle Nord des Hauts-de-Seine s'inscrit dans la dynamique régionale de développement des tiers-lieux de travail, en vue de favoriser l'emploi sur le territoire, limiter les déplacements, et accélérer le développement de l'innovation.

Approche environnementale et/ou énergétique :

Cette action participe à l'objectif de réduction des temps de trajet domicile/travail et donc à la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Cet objectif permet également de décongestionner certaines lignes de transport en commun.

**PHASAGE**

Etat d'avancement :

Etude d'opportunité menée actuellement par la Caisse des Dépôts

Calendrier de réalisation :

Calendrier à établir en fonction des résultats de l'étude Caisse des Dépôts

**MONTAGE ET GOUVERNANCE**

Porteur d'études : SIEP en cours de création

Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
Ville de Bois-Colombes  
Ville de Colombes  
Ville de Gennevilliers  
Conseil Général des Hauts-de-Seine  
Conseil Régional d'Ile-de-France  
DIRECCTE  
Caisse des Dépôts

### 3.3. Mobilités

Les actions liées aux mobilités servent en premier lieu la stratégie d'amélioration des déplacements internes à la Boucle Nord afin d'innover le territoire à partir des gares existantes et futures : soit en optimisant et hiérarchisant le réseau en transports en commun (action n°41), soit par la promotion des modes de déplacements « doux » (par opposition aux modes motorisés : marche à pieds, vélo etc.), tirant profit de l'échelle du territoire et de sa topographie parfaitement adaptée aux déplacements vélos (action n°40 : schéma des Modes Doux). Menées à court terme et appuyées par une communication auprès des populations, ces mesures feront évoluer les usages pour réduire la dépendance à la voiture individuelle sur les trajets courts. Optimisant les rabattements vers les gares, elles sont complémentaires des actions en faveur des transports en commun lourds (métros, RER, Transilien), actuels et futurs.

Le projet de prolongement du tramway T1 des Courtilles au carrefour des Quatre Routes puis Colombes (n°44) sert cette stratégie de desserte renforcée du territoire, de même que le projet de ligne de bus renforcée sur la RD9 (n°46).

En outre, les actions stratégiques n°40 à 42 préfigurent un éventuel plan local des déplacements (PLD) et l'alimenteront au moment de son élaboration<sup>3</sup>.

A plus long terme, quatre gares de la Boucle Nord seront connectées au réseau du Grand Paris Express (action n°45), reliant directement les communes aux pôles de Saint-Denis-Pleyel, La Défense ou le Bourget. Néanmoins, certains quartiers en fort développement demeurant isolés de cette desserte, les communes souhaitent étudier les possibilités d'amélioration de la desserte en transports structurants (action n°43). S'il est opportun de mener ces réflexions dès maintenant, car elles permettront de faire émerger des réponses à court terme pour améliorer la desserte de ces quartiers isolés, la concrétisation de nouveaux projets de transports lourds s'envisage à très long terme (au-delà du Grand Paris Express), compte tenu des différents projets déjà programmés dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), le plan de mobilisation pour les transports et le projet de PDUIF (plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France).

---

<sup>3</sup> Un PLD ne peut être élaboré qu'à l'initiative d'une EPCI.

# MOBILITES - STRATEGIE

## Action n°40 : Élaboration d'un Schéma Directeur des Modes Doux

### PÉRIMÈTRE

L'élaboration d'un schéma directeur des modes doux concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

**Le territoire de la Boucle Nord se prête particulièrement bien aux déplacements vélos** à plusieurs titres. Le relief peu marqué mais surtout l'échelle du territoire sont tout à fait adaptés aux déplacements vélos, considérant que la moyenne des déplacements vélos utilitaires est de 3km. Par ailleurs, les charges de trafic sur le réseau interne sont compatibles avec des itinéraires cyclables en toute sécurité.

**L'élaboration du Schéma Directeur des Modes Doux nécessite en premier lieu d'identifier les priorités et les axes forts qui structurent le territoire, de définir des itinéraires d'intérêt supracommunal ainsi que les étapes de réalisation et de mise en service.** L'objectif est de mettre en place un maillage continu d'itinéraires piétons et vélos sur le territoire et de développer l'usage des modes doux, notamment par le jalonnement des itinéraires cyclables structurants et une campagne de communication envers les habitants et usagers. Ce schéma sera cohérent avec le schéma départemental des itinéraires cyclables et le Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées.

Une fois l'image directrice définie, deux types d'actions peuvent être menés :

- des actions ciblées de développement du réseau cyclable, avec études préalables de la faisabilité du projet, de la domanialité, puis mise en œuvre.
- des actions ponctuelles, qui interviennent au fur et à mesure des travaux d'aménagement de la voirie pour améliorer le confort du piéton et des cyclistes : le Schéma Directeur Modes Doux est pris en compte pour chaque intervention sur la voirie et les carrefours, les plans sont adaptés pour répondre aux besoins.

Réalisé par un bureau d'études spécialisé, le document doit aboutir à une proposition chiffrée d'un programme d'actions, intégrant les thèmes suivants :

- Un travail particulier sur les abords des gares, les franchissements de la Seine, les passages sous les voies ferrées et sous les autoroutes.
- L'aménagement de points de stationnement des vélos et éventuellement la mise en place d'un concept de vélos en libre-service et d'abonnement à des consignes à vélo en complément de Véligo.
- Un plan de communication sur le schéma et d'incitation de la population à recourir aux modes de déplacements doux : la création d'un document pédagogique est une clé pour la réussite de la mise en place du plan. Il s'agit de faire prendre conscience aux habitants et usagers des distances réelles en modes doux (en indiquant par exemple les distances en minutes entre les centralités).

**En particulier, les axes cyclables structurants seront au cœur des enjeux d'intermodalité, facilitant ainsi le rabattement sur les gares de la Boucle Nord**

**en complément des différents arrêts de bus et du TCSP.** Un simple marquage au sol, un revêtement de qualité, du jalonnement auront un rôle incitatif et offriront un confort et un sentiment de sécurité nécessaires à la pratique du vélo et autres modes actifs. Comme mesure d'accompagnement et afin d'encourager et de promouvoir l'usage du vélo, des parkings vélos seront créés aux abords des pôles d'échange de transports en commun et des centres d'intérêt.

**Mesures de suivi :** les stationnements dédiés aux cycles et le linéaire de cheminements cyclables, selon leur nature et leur domanialité devront être répertoriés et consolidés. A partir des informations fournies par les communes, cette synthèse peut être effectuée par le Département des Hauts-de-Seine. Des campagnes de comptages du trafic des vélos seront par ailleurs mises en place sur le modèle de celles réalisées par le Département des-Hauts-de-Seine afin d'évaluer l'effet de la mise en place progressive du réseau cyclable.

#### Objectifs poursuivis

- Mettre en cohérence les actions déjà engagées à l'échelle du territoire et renforcer la vision intercommunale
- Encourager le développement des modes doux

#### PHASAGE

Etat d'avancement :

Nécessité d'organiser une réunion pour définir le contenu précis de la mission d'AMO et son financement.

Calendrier de réalisation :

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Définition du cahier des charges et consultation □□□□□				■				
Elaboration du schéma □□□□□□□				■	■			
Plan de communication □□□					■	■		
Mise en œuvre du plan d'actions □□□□□□□						■	■	■

#### MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

Partenaires :

- Ville d'Asnières-sur-Seine
- Ville de Bois-Colombes
- Ville de Colombes
- Ville de Gennevilliers
- ADEME



Conseil Général des Hauts-de-Seine  
STIF (PDUIF)  
Associations usagères

# MOBILITES - STRATEGIE

## Action n°41 : Schéma de hiérarchisation du réseau bus en anticipation des projets de transports lourds

### PÉRIMÈTRE

Le schéma de hiérarchisation du réseau bus concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Plusieurs projets de transports vont améliorer l'accessibilité de la Boucle Nord à l'échelle métropolitaine, en premier lieu le métro du Grand Paris Express. Cette desserte nouvelle invite à repenser les liaisons internes et à la renforcer, en connexion avec les gares actuelles et futures. Le schéma de hiérarchisation du réseau bus a ainsi pour principal enjeu d'optimiser le réseau actuel tout en anticipant les évolutions liées à la mise en place des futurs transports métropolitains.

**Le schéma de hiérarchisation du réseau bus doit ainsi intégrer les différents projets en cours et déterminer les manques ou inadaptations du réseau en fonction des développements futurs**, tant d'un point de vue des tracés des lignes que de leur niveau de service (étendue des horaires, fréquences). Il s'agit tout d'abord d'organiser les rabattements bus vers le tramway T1, y compris en examinant les conséquences de son futur prolongement jusqu'à Colombes Gabriel-Péri. En complément des transports lourds, l'une des priorités reste le renforcement de la desserte est-ouest du territoire. En particulier, plusieurs pistes de réflexions ont été identifiées lors de l'étude pour l'élaboration du CDT :

- Le renforcement de la fréquence de la ligne de bus 178, qui assure la liaison Villeneuve-la-Garenne / Les Agnettes / Bois-Colombes / La Défense. Cette ligne est repérée dans le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) comme répondant aux critères de sélection pour les lignes Mobilien.
- Le renforcement de la ligne de bus 304
- La création d'une liaison bus structurante sur la RD9 (cf. action n°46), combinée à un aménagement cyclable (selon les emprises mises à disposition) et accompagnant un développement urbain entre La Défense et Saint-Denis-Pleyel. Cette liaison apparaît particulièrement pertinente au regard du dynamisme des quartiers desservis (notamment le centre-ville d'Asnières, les ZAC « Parc d'Affaire » et « Bords de Seine », le secteur des Grésillons, le futur centre commercial de la Bongarde, l'écoquartier de la Bongarde, Carrefour Pleyel...). Son prolongement ou la création d'une ligne structurante indépendante depuis les Grésillons, la Bongarde ou Pleyel vers le centre de Villeneuve-la-Garenne voir la ZAC des Chanteraines ou des Louvresses pourrait également être examiné.
- Le prolongement de la ligne de bus 366 de Colombes à la gare des Grésillons à Gennevilliers, en cours d'examen par le STIF.

Une attention particulière sera également portée aux mobilités des salariés. Entre autres, seront abordées les possibilités d'amélioration de la desserte en bus du Port depuis les trois pôles l'entourant (le Stade, les Courtilles, gare Gennevilliers du RER C).

Cette action comprend la réalisation d'une étude, en étroite coordination avec les études menées par le Département des Hauts-de-Seine et intégrant trois volets :

- Approfondissement du diagnostic réalisé lors de la démarche d'élaboration du CDT,
- Proposition de solutions d'optimisation à court terme, avant la création du métro du Grand Paris Express, et animation par le Département, administrateur du STIF et gestionnaire des voiries principales, d'un groupe de travail avec les acteurs des transports concernés (STIF, RATP, CRIF...),
- Définition d'un plan d'actions phasé et chiffré, précisant les engagements des parties prenantes au projet.

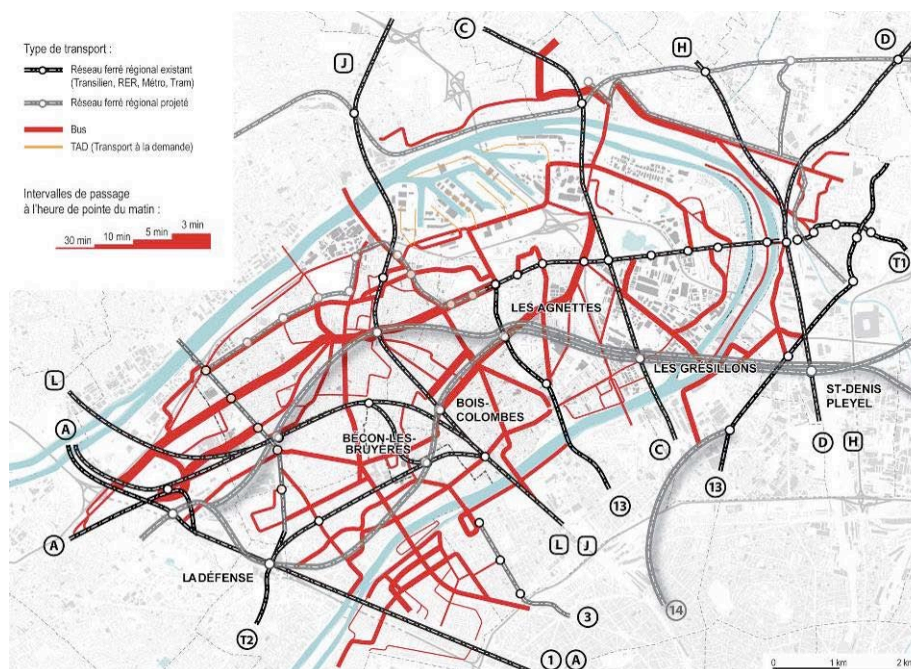
### Objectifs poursuivis

- Anticiper les évolutions liées à la mise en place des futurs transports métropolitains
- Renforcer les liaisons internes à la Boucle Nord et les rabattements vers les gares et le tramway T1
- Mieux desservir les quartiers isolés des transports en commun lourds et les projets en cours

Pour le suivi et la mise en cohérence des projets, les informations concernant la création de couloirs bus et la mise aux normes des points d'arrêt de bus sur les voiries communales seront transmises au Département, en vue de la réalisation d'un indicateur de synthèse. Les gestionnaires de voirie seront systématiquement consultés.

Cette étude doit s'articuler étroitement avec l'action sur l'opportunité de desserte complémentaire en transports lourds, car tout nouveau projet conditionnera la desserte bus à déployer sur la Boucle Nord.

### PLAN



## PHASAGE

### Etat d'avancement :

Le Département des Hauts-de-Seine mène actuellement des études sur les rabattements structurants, en coordination avec les communes.

### Calendrier de réalisation :

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Etudes préalables □□□□□		■	■	■				
Formalisation du schéma □□□□□			■	■	■			
Mise en œuvre du schéma selon un calendrier défini avec l'ensemble des partenaires □□□□□					■	■	■	■

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Bois-Colombes  
 Ville de Colombes  
 Ville de Gennevilliers  
 STIF  
 Conseil Général des Hauts-de-Seine  
 RATP

# MOBILITES - STRATEGIE

## Action n°42 : Définition d'une politique de stationnement harmonisée à l'échelle de la Boucle Nord

### PÉRIMÈTRE

L'élaboration d'une politique de stationnement concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Le territoire est dans un contexte de développement substantiel de l'offre en transports en commun, qui se met en place dans les 5 à 15 ans à venir. La politique de stationnement doit donc s'ajuster, afin de répondre aux objectifs de part modale attendus par l'important investissement porté sur les transports en commun.

L'imbrication des communes impose cette harmonisation de la politique de stationnement pour éviter une concurrence entre les territoires. Quatre gares du Grand Paris Express par exemple sont situées en limite communale (les Agnettes, les Grésillons, Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères), les règles de stationnement devront être les mêmes de part et d'autre de cette limite.

Cette action se déroulera en deux temps :

- A court terme, il s'agit de poser les premiers jalons d'une politique de stationnement commune sur des **secteurs tests**, afin de faciliter le stationnement et de fluidifier les rues les plus fréquentées. Cette première action comprend une étude sur les besoins et problématiques liées au stationnement à l'échelle du territoire, l'identification de lieux de dysfonctionnements intercommunaux (tels que centres-villes anciens, quartiers de gare, abords de grands équipements ...) qui pourraient faire office de sites pilotes. Ces secteurs, feront l'objet d'une étude fine (types d'offre et de l'usage du stationnement, potentiel de la demande de stationnement résidentiel, de stationnement des migrants et de celui des visiteurs, qualité de la desserte en transports en commun, etc.) puis feront l'objet **d'expérimentations de solutions d'amélioration du stationnement**. Les expériences concluantes pourront être généralisées aux lieux de dysfonctionnements actuels.
- A long terme, en vue de la création des gares du Grand Paris Express, il s'agira d'intégrer les expérimentations concluantes en matière de stationnement à l'aménagement des **quartiers de gares du Grand Paris Express**.

Dans le cadre de cette action d'amélioration du stationnement, notamment autour des gares, la Boucle Nord souhaite expérimenter de nouveaux types de parkings. **L'enjeu des parkings intelligents est d'optimiser la gestion du trafic, de fluidifier les flux de transport et d'optimiser la logistique urbaine.**

La problématique des parkings intelligents est donc **souvent corrélée à celle de la mutualisation des données (open-data)**, puisqu'il s'agit d'optimiser l'utilisation des parkings en se basant sur l'analyse des données en temps réel. Le territoire envisage ainsi de créer un Living Lab autour de ce projet, en mettant l'espace



public à disposition des acteurs privés, pour qu'ils puissent y développer des projets pilotes.

La gestion du stationnement aux abords des gares ne peut néanmoins se résumer à une gestion du trafic automobile et doit s'accompagner d'une **offre alternative de transports individuels partagés, plus souples que les transports collectifs et permettant une mutualisation des trajets** : autopartage, covoiturage, voitures et vélos en libre-service, taxis, transports à la demande.

#### Objectifs poursuivis

- Définir de manière concertée une politique de stationnement, afin d'éviter une concurrence entre les communes.
- Répondre aux enjeux de part modale, que le développement de l'offre en transport en commun du Grand Paris va susciter,

### PHASAGE

#### Etat d'avancement :

- Nécessité d'organiser une réunion pour définir les modalités de lancement de l'appel d'offres pour la première phase de l'action
- Contact à prendre avec les entreprises du territoire susceptibles d'être intéressée par un tel projet de démonstrateur local

#### Calendrier de réalisation :

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Identification des besoins et sites pilotes □□□□□□□□				■	■			
Expérimentations sur sites intercommunaux □□					■	■	■	

L'extension à l'ensemble du territoire, en particulier les quartiers de gare est étroitement liée au calendrier d'études de la Société du Grand Paris.

### MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

#### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
 Ville de Bois-Colombes  
 Ville de Colombes  
 Ville de Gennevilliers  
 Conseil Général des Hauts-de-Seine (gestionnaire des voiries départementales)  
 Société du Grand Paris

# MOBILITES - STRATEGIE

## Action n°43 : Schéma d'amélioration à long terme de la desserte en transports en commun structurants

### PÉRIMÈTRE

L'élaboration de ce schéma concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, plus particulièrement les secteurs isolés des transports en commun lourds.

### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

La Boucle Nord est relativement bien desservie par les transports en commun. A horizon 2027, cette desserte sera complétée par le métro du Grand Paris Express et le prolongement du tramway T1 jusqu'au T2 permettra une meilleure accessibilité du nord du territoire. Néanmoins, le diagnostic réalisé lors de la démarche d'élaboration du CDT a montré qu'un certain nombre de quartiers restent isolés de la desserte structurante, en priorité :

- **Au Nord de la commune de Colombes, derrière le stade et l'autoroute.**
- **La ZAC des Louvresses, isolées au nord du territoire.**
- **Le Port**

Par ailleurs l'augmentation de la population et la création de nouveaux emplois, engendrée par le développement urbain et économique portés par les communes dans le cadre du CDT, impactera les besoins en desserte du territoire.

La hiérarchisation et réorganisation du réseau bus (action n°41) répondra à la question de la desserte des quartiers isolés **à court et moyen terme**, en lien avec l'évolution du réseau de transports en communs ainsi qu'avec les projets urbains portés par les collectivités de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. Le schéma d'amélioration de la desserte en transports en commun structurants permettra quant à lui d'identifier compléments nécessaires au réseau lourd, à mettre en œuvre **à plus long terme**. La réalisation du schéma comporte deux phases :

#### **1/ L'approfondissement du diagnostic réalisé lors de la démarche d'élaboration du CDT, visant notamment à :**

- Anticiper les besoins d'accessibilité du territoire (en fonction des projets urbains en cours et futurs, ainsi que des objectifs du CDT en termes de construction de logements et de développement économique)
- Anticiper l'impact du futur réseau de transport du Grand Paris Express sur la mobilité dans la Boucle Nord

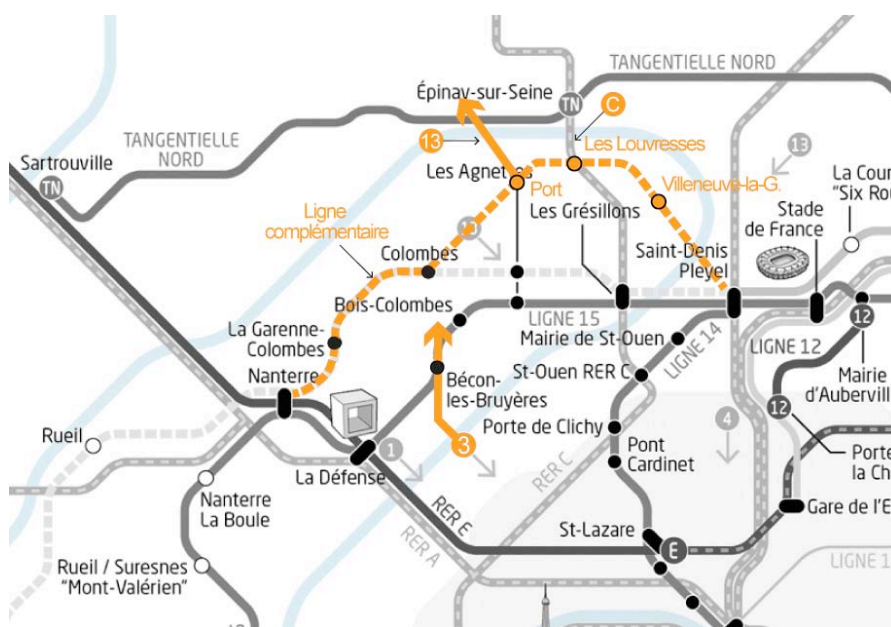
#### **2/ L'élaboration du schéma d'amélioration en transports en commun structurants, consistant à :**

- Proposer dans le cadre du groupe des Elus mis en place par le Conseil Général, des solutions d'optimisation à moyen et long terme de la desserte en transports en commun structurants, comprenant une analyse de la faisabilité et du coût des projets proposés.
- Elaborer un schéma d'amélioration des transports, partagé par l'ensemble des partenaires (STIF, département, région, RATP...).

Cette action sera menée de manière concertée avec l'ensemble des acteurs de transports, qui feront partie du comité technique et du comité de pilotage.

Les travaux et ateliers de travail menés lors de la mission d'élaboration du CDT ont mis en avant un certain nombre d'hypothèses à approfondir dans le cadre de cette action du CDT, à savoir :

- Les possibilités d'amélioration du **secteur des Louvresses – Chanteraines**, en pleine expansion, à la fois pour Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne. L'une des hypothèses dont l'opportunité sera étudiée est la création d'un arrêt les Louvresses sur le tracé du RER C.
- **Etude de la ligne complémentaire du réseau du Grand Paris Express** (ligne orange) desservant la Boucle Nord. Un tracé alternatif a émergé du diagnostic du CDT, desservant Villeneuve-la-Garenne, le Port et le secteur des Louvresses, répondant ainsi à une aire d'attractivité différente de celle du Grand Paris Express (ligne rouge).
- **Etude de l'opportunité de prolongements de certaines lignes du réseau du métropolitain sur la Boucle Nord** : le prolongement de la ligne 13 du métro au-delà du Port et de la Seine jusqu'à Argenteuil ainsi que la poursuite des réflexions sur l'amélioration de son fonctionnement ; le prolongement de la ligne 3 du métro jusqu'à Bécon-les-Bruyères, voire au-delà.



*Réflexions complémentaires pour l'amélioration de la desserte en transports structurants de la Boucle Nord à long terme*

Ces différents thèmes posent la question des liaisons entre la Boucle Nord et les territoires voisins.

**Les résultats de l'étude devront pouvoir être valorisés dans le cadre de documents opérationnels en matière de déplacements, et pourront être portés par les partenaires lors des prochains contrats de projets Etat-Région, sous réserve de leur compatibilité avec les documents de planification des transports en vigueur (SDRIF et SRIT), compte tenu de la procédure en cours d'élaboration du Schéma Directeur de la Région Ile de France et de l'absence de Schéma Régional des Infrastructures de Transports à ce jour.**

### Objectifs poursuivis

- Poser les bases d'un dialogue fructueux entre l'ensemble des acteurs des transports, les décideurs politiques et les élus locaux, par la réalisation d'un diagnostic précis des opportunités et des contraintes sur le réseau actuel,
- Définir de manière concertée une stratégie de desserte de transport en commun lourd et anticiper les opérations pouvant être menées à moyen et long terme.

### PHASAGE

#### Etat d'avancement :

Le Département des Hauts-de-Seine mène actuellement des études sur les rabattements structurants, en coordination avec les communes.

#### Calendrier de réalisation :

Cette étude est intrinsèquement liée à l'action de réorganisation du réseau bus, qui a des objectifs à plus court terme. Elle doit donc s'effectuer en cohérence avec la logique des conclusions de cette action.

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Etudes préalables □□□□				■	■			
Formalisation du schéma □□□□□□					■	■		

### MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : SIEP en cours de création

#### Partenaires :

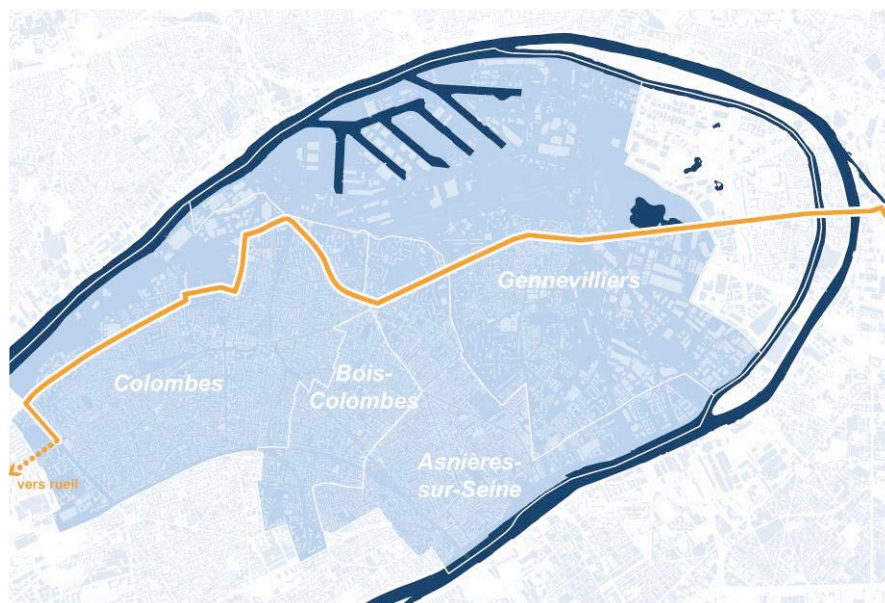
Ville d'Asnières-sur-Seine  
Ville de Bois-Colombes  
Ville de Colombes  
Ville de Gennevilliers  
STIF  
RATP  
Conseil Général des Hauts-de-Seine

## MOBILITES - PROJETS

### **Action n°44 : Prolongement du tramway T1 des Courtilles au carrefour des Quatre Routes et au-delà**

#### PÉRIMÈTRE

Le prolongement du tramway T1 jusqu'au T2 concerne l'ensemble des communes de la Boucle Nord, assurant une desserte intercommunale de qualité et créant un lien structurant entre les communes de la Boucle Nord, Saint-Denis et la Défense.



#### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Depuis le prolongement à l'ouest inauguré le 15 novembre 2012, la ligne de tramway T1 relie Noisy-le-Sec à Asnières-Gennevilliers-les Courtilles via Saint-Denis, en correspondance avec la ligne 13 du métro. Permettant une connexion au tramway T2 (prolongé au pont de Bezons depuis le 19 novembre 2012), le prolongement du T1 d'Asnières-Gennevilliers-les Courtilles à Colombes-Gabriel Péri, accompagne les projets de développement de logements et d'activités économiques du territoire.

En termes de desserte intercommunale, le prolongement du tramway jusqu'au T2 participera à la requalification et l'embellissement des quartiers Nord de Colombes, faisant actuellement l'objet d'opérations de rénovation urbaine (quartiers Petit Colombes-Grèves, Europe et Fossés Saint-Jean-Gare du Stade). Il complètera la desserte de quartiers neufs, comme la ZAC de la Marine à Colombes, confortera la centralité du carrefour des Quatre Routes (entre Colombes, Bois-Colombes et Asnières), facilitera sa redynamisation et accompagnera les futurs projets de développement urbain et économique du quartier du Stade Yves du Manoir et de la zone d'activités Kléber à Colombes.



A l'échelle régionale, le tramway T1 ainsi connecté au T2 (qui relie le pont de Bezons à Porte de Versailles via la Défense) et à la ligne J du transilien (gare du Stade) facilite les déplacements entre les communes de la Boucle Nord et les pôles de développement de Saint-Denis et la Défense.

**Les chiffres-clés :**

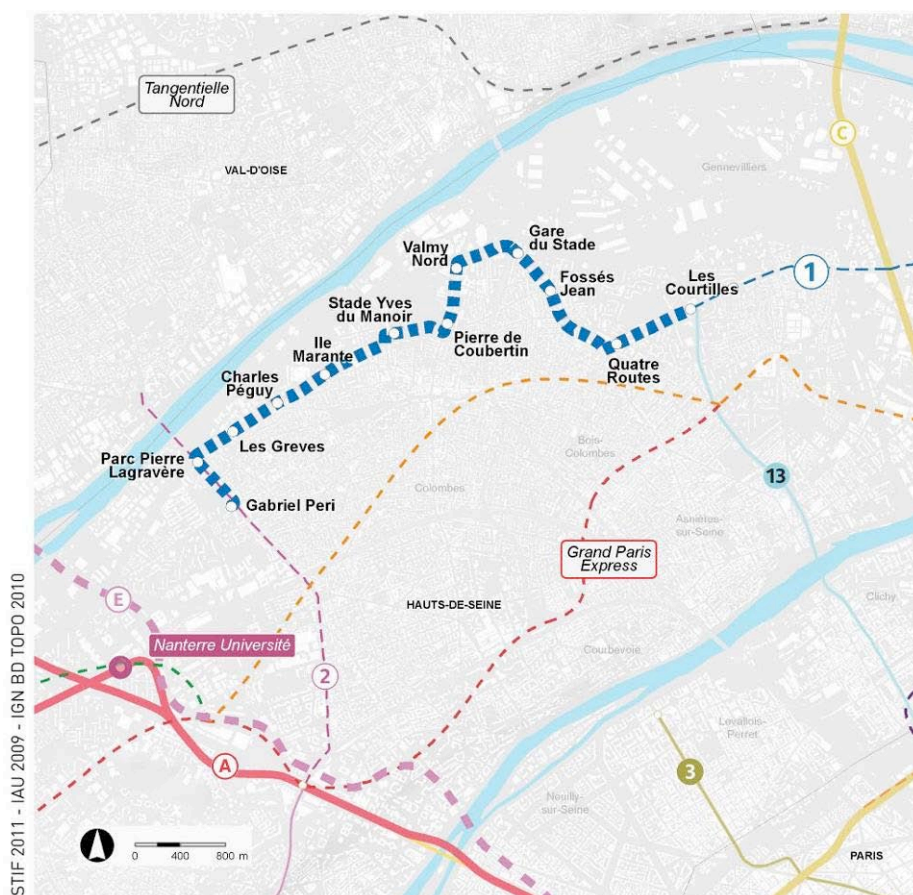
6km de prolongement pour 12 nouvelles stations  
 80 000 à 110 000 voyageurs/ jour attendus sur le seul prolongement d'Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles à Colombes Gabriel-Péri.  
 200 000 habitants et 70 000 emplois desservis  
 Une fréquence de passage soutenue avec un tramway toutes les 4 minutes en heures de pointe.

**Objectifs poursuivis**

Le prolongement du tramway T1 répond aux objectifs suivants :

- Amélioration de la desserte interne de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, vers les gares du réseau structurant (transilien, métro), les équipements et les emplois
- Une meilleure accessibilité en transports en commun de projets de développement urbain et économique

**PLAN OU VISUEL**



## PHASAGE

### Etat d'avancement :

Le bilan de la concertation préalable a été approuvé par le Conseil du STIF, permettant la poursuite des études et la réalisation du schéma de principe et la préparation du dossier préalable à l'enquête publique. Cette dernière est envisagée en 2014.

### Calendrier de réalisation :

La première partie du prolongement, des Courtilles aux Quatre Routes, sera inaugurée en 2017 ou 2018. Pour la seconde partie, jusqu'à Colombes-Gabriel Péri, la mise en service sera définie à l'issue des études d'avant-projet, une fois le plan de financement des travaux arrêté.

Phases	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Schéma de principe	■	■	■				
Dossier d'enquête publique	■	■	■				
Enquête publique		■					
Déclaration d'utilité publique et études d'avant-projet		■	■	■			
Travaux			■	■	■	■	■
Mise en service prévisionnelle jusqu'aux Quatre Routes					●		

## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur de projet : Conseil Général, STIF

Le Département coordonne les maîtres d'ouvrage pour s'assurer de la cohérence d'ensemble de façade à façade. Il se charge plus particulièrement des aménagements urbains et porte l'enquête publique. Le STIF, quant à lui, réalise les études du système de transport. A l'issue de l'enquête publique, la maîtrise d'ouvrage du système de transport sera confiée à la RATP.

Partenaires financiers : Département des Hauts-de-Seine, Région Île-de-France

Autres partenaires potentiels : Caisse des Dépôts

## FINANCEMENT

Coût total prévisionnel : Le coût du prolongement des Courtilles à Colombes (Gabriel Péri) est estimé entre 125 et 135 M€ pour l'infrastructure (hors acquisitions foncières). Le coût du matériel roulant est estimé à 37,5 M€.

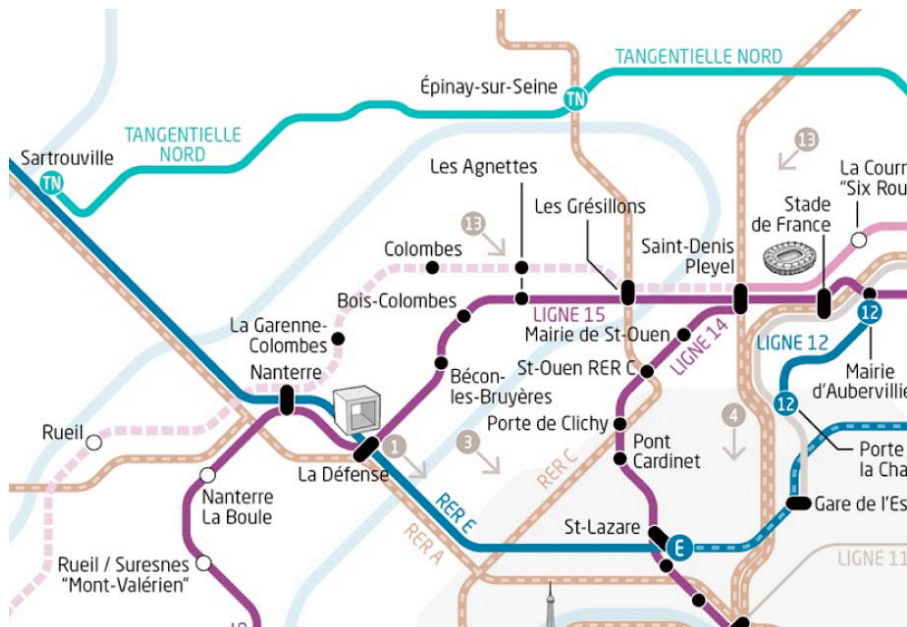
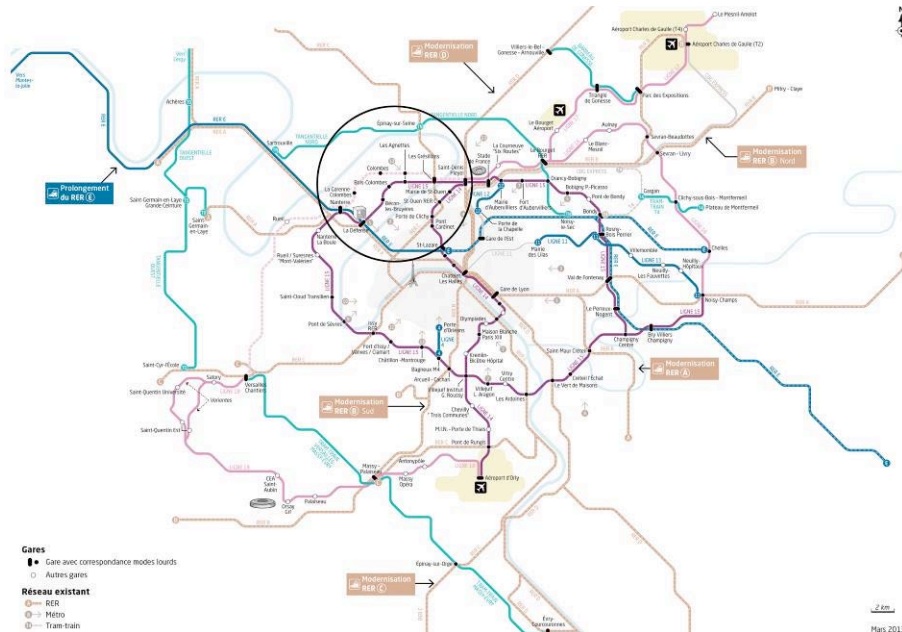
Tableau de financement du prolongement des Courtilles à Colombes:

À ce stade les études d'un montant de 5,9 M€ sont financées à hauteur de 70 % par le Département des Hauts-de-Seine et 30 % par la Région Île-de-France. Le plan de financement des travaux sera arrêté entre les partenaires (Département des Hauts-de-Seine, Région Île-de-France et STIF) à l'issue des études d'avant-projet.

Les concessionnaires déplacent à leurs frais les réseaux dans l'intérêt de la voirie (assainissement communal ou départemental, électricité, cablo-opérateurs, etc.).

# MOBILITES - PROJETS

## Action n°45 : le Grand Paris Express



Le métro du Grand Paris Express dans le projet de transports du Nouveau Grand Paris à horizon 2030 (Source : Le Nouveau Grand Paris, communication du Service de presse de Matignon, 6 mars 2013)

## DESCRIPTION ET OBJECTIFS

Dans le cadre du « Nouveau Grand Paris », le métro Grand Paris Express sera constitué de trois projets interconnectés aux lignes existantes :

- une rocade ou ligne 15 métro ferré et enterré de capacité équivalente à celle du métro parisien, désaturant la zone dense en une spirale interopérable Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre.
- des transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement : ligne 16 de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois, ligne 17 de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget (tronc commun avec la ligne 16), Gonesse et Roissy, et ligne 18 d'Orly au plateau de Saclay via Massy-Palaiseau, prolongée à Versailles.
- des prolongations de lignes de métro existantes lorsque cela est pertinent et permet d'aller plus vite : ligne 14 au nord, de Saint Lazare jusqu'à Saint Denis Pleyel, et, au sud, d'Olympiades à Orly ; ligne 11 vers l'est de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier, si cette option est confirmée.

**La Boucle Nord sera desservie à horizon 2027 par quatre gares de la ligne 15 de métro :**

- **Les Grésillons, en connexion avec le RER C**
- **Les Agnettes, en connexion avec la ligne 13 du métro**
- **Bois-Colombes, en connexion avec le Transilien**
- **Bécon-les-Bruyères, en connexion avec le Transilien**

Par ailleurs, la desserte sera complétée ultérieurement par le prolongement de la ligne complémentaire du Grand Paris Express (la ligne Orange) de Saint-Denis-Pleyel à Nanterre, desservant trois gares de la Boucle Nord :

- Les Grésillons, en connexion avec le RER C et la ligne 15 du GPE
- Les Agnettes, en connexion avec la ligne 13 du métro et la ligne 15 du GPE
- Colombes, en connexion avec le Transilien

L'action pour l'amélioration de la desserte en transports en commun de la Boucle Nord prévoit néanmoins l'étude de l'opportunité d'un tracé alternatif de la ligne orange du réseau du Grand Paris Express desservant le nord de la Boucle Nord (le centre de Villeneuve-la-Garenne, le Port, le secteur des Louvresses, Colombes). Ce tracé alternatif répondrait à une aire d'attractivité différente de celle du Grand Paris Express au lieu de suivre un itinéraire strictement parallèle à la ligne rouge.

### Objectifs poursuivis

- **un enjeu de qualité de vie** en Île-de-France, pour que les conditions d'exploitation du réseau soient plus fiables, plus confortables, et apportent une meilleure qualité de service aux usagers. À moyen terme, 90 % des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare. Et le temps de transport quotidien, qui n'a cessé d'augmenter pour atteindre 1h20, contre dix minutes il y a 60 ans, redeviendra un temps raisonnable.
- **un enjeu de solidarité** au sein de la région, par le désenclavement des territoires les plus pauvres de l'Île-de-France, qui ont besoin d'un accès facilité aux zones d'emploi.
- **un enjeu d'attractivité** de l'Île-de-France et de la France, car le développement équilibré de la région capitale est un sujet d'intérêt national.
- **un enjeu d'emploi**, avec environ 15 000 emplois induits chaque année par les travaux, puis plus encore, une fois les projets mis en service, grâce à une meilleure efficacité du système métropolitain qui bénéficiera à toutes les entreprises.



## PHASAGE

### **Ligne 15, tronçon Saint-Denis-Pleyel-Nanterre :**

#### Etat d'avancement :

**2011-2012** : études préalables et préliminaires d'implantation des gares du Grand Paris Express (Société du Grand Paris)

#### Calendrier prévisionnel optimal d'élaboration et de réalisation :

**2013-2015** : poursuite des études

**Avant fin 2015** : enquête publique

**Avant 2025** : démarrage des travaux pour une mise en service prévisionnelle en **2027**

**Ligne dite « Orange », tronçon Saint-Denis-Pleyel-Nanterre** : calendrier non connu à ce jour

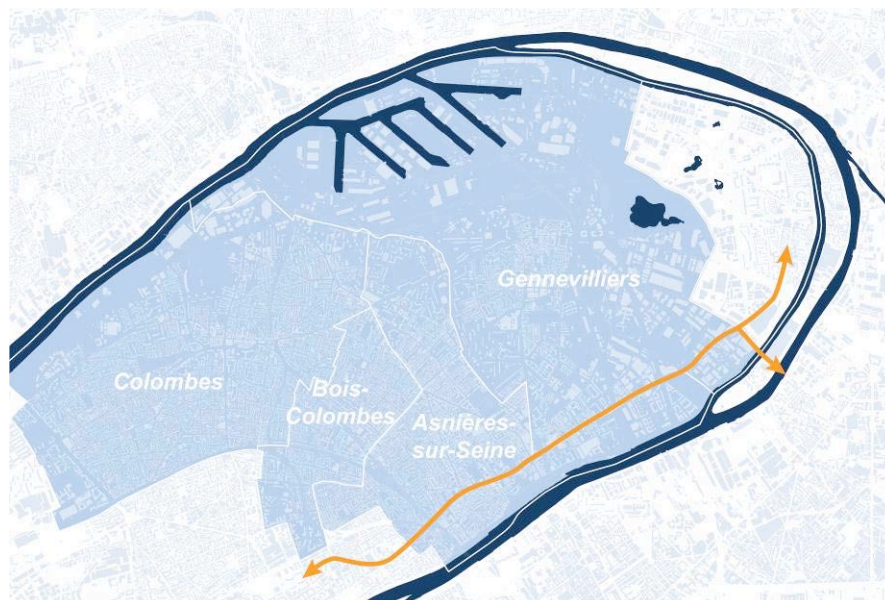
## MONTAGE ET GOUVERNANCE

Maîtrise d'ouvrage / Porteur de projet : STIF et Société du Grand Paris

## MOBILITES - PROJETS

### Action n°46 : Une ligne de bus renforcée sur la RD9

#### PÉRIMÈTRE



#### DESCRIPTION ET OBJECTIFS

La RD9 dessert entre autres le centre-ville d'Asnières, les ZAC asniéroises des bords de Seine, le centre commercial de la Bongarde et son quartier en pleine transformation. Les mutations importantes engagées le long de l'axe, notamment entre le sud de Gabriel Péri et le quartier de la Bongarde invitent à créer une continuité urbaine entre ces quartiers aujourd'hui juxtaposés, et pourquoi pas à imaginer une vitrine de l'identité de la Boucle par un boulevard économique irrigué par une liaison bus renforcée.

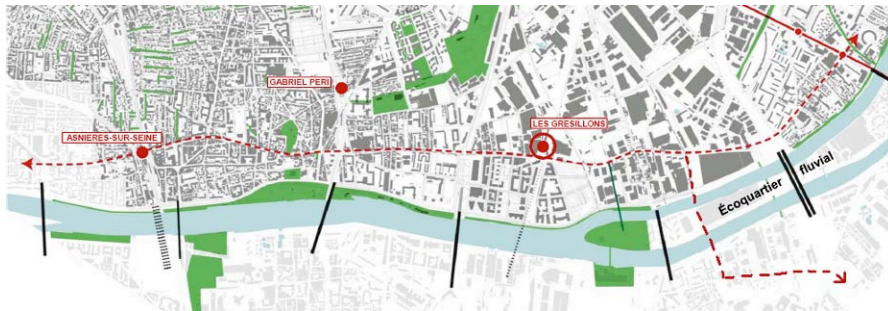
Un transport en commun régulier et fréquent, accompagné d'une attention particulière portée à l'aménagement des espaces publics pourrait créer le lien qui manque aujourd'hui entre La Défense et Villeneuve-la-Garenne et au-delà jusqu'au Carrefour Pleyel. De nombreuses opportunités de correspondances avec le réseau structurant se présentent : pôle d'échange de la Défense, RER C (Grésillons), les gares de Bécon-les-Bruyères et d'Asnières (Transilien), et quatre futures gares du Grand Paris Express (La Défense, Bécon-les-Bruyères, les Grésillons, Pleyel).

La mutation de la RD9 vers des espaces plus urbains devra accorder une plus grande place aux autres utilisateurs que la voiture (piétons, vélos, transports en commun ou nouveaux moyens de transport alternatifs).

### Objectifs poursuivis

- Améliorer la desserte des secteurs peu desservis par un transport régulier et fréquent
- Accompagner la constitution d'une véritable continuité urbaine le long de l'axe de la RD9
- Requalification de l'espace public pour donner plus de place aux moyens de transports alternatifs à la voiture particulière

### PLAN OU VISUEL



### PHASAGE

#### Etat d'avancement :

Le Département des Hauts-de-Seine mène actuellement des études sur les possibilités d'un tel transport sur la RD9.

### MONTAGE ET GOUVERNANCE

Porteur d'études : Conseil Général des Hauts-de-Seine

#### Partenaires :

Ville d'Asnières-sur-Seine  
Ville de Bois-Colombes  
Ville de Colombes  
Ville de Gennevilliers  
Ville de Courbevoie  
Conseil Général des Hauts-de-Seine  
STIF  
RATP



## **TITRE 4**

# **CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI, D'ÉVALUATION ET DE MODIFICATION DU CONTRAT**



## 4.1. Pilotage du CDT

La mise en œuvre et le suivi du CDT seront placés sous la responsabilité du Comité de Pilotage du CDT, qui assurera le suivi de son exécution et la mise en œuvre des objectifs et des engagements. Sa composition est définie par arrêté préfectoral. Sont membres du comité de pilotage le préfet de la région Ile-de-France ou son représentant, le maire d'Asnières-sur-Seine, le maire de Bois-Colombes, le maire de Colombes et le maire de Gennevilliers. Pourront être associées toutes les personnes ressources à la mise en œuvre des objectifs du CDT, dans le prolongement du fonctionnement du comité de pilotage lors de la phase d'élaboration du Contrat. Il sera réuni au moins une fois par an.

Ce comité de pilotage politique bénéficiera d'un appui opérationnel auprès du syndicat intercommunal d'études et de programmation (SIEP), que les communes souhaitent créer en 2013. L'objectif est de confier au SIEP le lancement, la coordination et le suivi des études stratégiques du Contrat de Développement Territorial, ainsi que la mise en œuvre d'actions de dimension supra-communale prévues au CDT. Le SIEP aura également pour objet de préparer les réunions du comité de pilotage.

## 4.2. Modalités de suivi

Le syndicat intercommunal d'études et de programmation aura pour objectif de réaliser annuellement un rapport de suivi du CDT, sur la base des travaux des différents observatoires du territoire et notamment des outils de suivi créés par le CDT et détaillés au titre III. Ce rapport permettra d'identifier durant la vie du contrat les compléments nécessaires sur différentes thématiques et pouvant impliquer des partenariats plus larges. Ils seront intégrés et annexés au fur et à mesure des évolutions du document.

Les indicateurs de suivi et d'évaluation mis en place pour le CDT de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, y compris ceux issus de l'évaluation environnementale, correspondent aux objectifs stratégiques du CDT et seront déclinés au niveau des différents observatoires concernant, par exemple, la croissance urbaine et la mixité sociale, le développement économique, l'emploi et la formation, l'environnement et la qualité de vie.

## 4.3. Démarche d'association et de concertation

Le décret du 24 juin 2011 soumet les CDT à enquête publique préalable.

De façon complémentaire et pour veiller à un bon déroulement de la mise en œuvre du CDT, des lieux de discussion et de concertation seront mis en place et prolongeront l'association du public engagée avec l'enquête publique sur le CDT.

Ces modalités de concertation seront arrêtées ultérieurement par le Comité de Pilotage du CDT.

Elles pourraient notamment prendre la forme de réunions publiques d'information ou d'un Comité des Partenaires (qui ont été associés à l'élaboration du CDT sans en être directement signataires).

Ces initiatives complètent l'ensemble des dispositifs d'information, de concertation et de participation mis en place par les villes pour la définition et la réalisation des projets urbains sur leur territoire.

## **4.4. Conditions de modification du contrat**

Conformément au décret relatif aux Contrats de Développement Territorial, le Contrat de Développement Territorial de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine pourra être modifié par négociation d'un avenant, décidée par le Comité de Pilotage du CDT.

Le contrat de développement territorial peut être modifié par avenant lorsque le projet d'avenant proposé par l'un des signataires ne porte pas atteinte à l'économie générale du contrat, telle qu'elle résulte des titres I et II du contrat, ou n'a pas pour objet de prévoir une action, une opération ou un projet dont la réalisation est susceptible d'avoir des incidences significatives sur l'environnement. Le projet d'avenant est transmis par la partie qui en a l'initiative à tous les cocontractants. Il est adopté par le comité de pilotage.

Le contrat de développement territorial est par ailleurs révisé :

- Lorsque l'un des signataires propose un projet d'avenant qui modifie l'économie générale du contrat, telle qu'elle résulte des titres I et II du contrat ou a pour objet de prévoir une action, une opération ou un projet dont la réalisation est susceptible d'avoir des incidences significatives sur l'environnement ;
- Lorsqu'une commune ou un établissement public de coopération intercommunale dont le territoire est attenant à celui d'une commune ou d'un établissement public de coopération intercommunale signataire d'un contrat de développement territorial souhaite adhérer à ce contrat ou qu'une commune ou un établissement public de coopération intercommunale partie au contrat en demande la résiliation et que cette adhésion ou ce retrait ont pour effet prévisible de modifier l'économie générale du contrat.



## **ANNEXES**

## 5.1. Démarche d'élaboration du CDT

Les études en vue de l'élaboration du contrat de développement territorial, menées à cinq communes (les quatre communes signataires et Villeneuve-la-Garenne) ont mis en place depuis février 2012 les principes d'un travail partenarial. Plusieurs séries de réunions thématiques ont permis de dessiner peu à peu les contours d'un projet partagé, associant des partenaires de tout type. Ce socle commun a permis d'engager une discussion objectivée sur le devenir du territoire et de définir une trajectoire commune jouant pleinement la carte des complémentarités.

### PILOTAGE DE LA DEMARCHE CDT

**Le comité de pilotage territorial**, présidé par le Préfet de la Région Ile-de-France et réunissant les élus des collectivités territoriales et l'État, est l'instance décisionnaire qui a assuré le pilotage politique du projet. Il a notamment fixé les orientations, validé et adopté le projet de contrat de développement territorial.

**Le comité de pilotage de l'étude d'élaboration du CDT** s'est réuni une fois au lancement et à la fin de chaque phase de l'étude lancée pour accompagner le territoire à faire émerger le projet de CDT. Il est composé des élus de chacune des 5 communes, des représentants de la Préfecture des Hauts-de-Seine, des représentants des services départementaux de l'État, du chargé de mission CDT (PRIF) et de toute institution ou entité concernée par l'ordre du jour.

**Le comité technique** a quant à lui accompagné le travail du bureau d'études tout au long de l'élaboration du projet de CDT. Apportant données, connaissance du territoire et de ses dynamiques, il a organisé et coordonné les travaux par thématique et débattu les propositions. Il est composé du chargé de mission de la Préfecture de la Région Ile-de-France, des représentants de la Préfecture des Hauts-de-Seine, de la DRIEA/UT92, de la SGP, des représentants techniques des villes (DGS et DGST), de la Région et du Département. Associant les partenaires et acteurs du territoire, le comité technique a constitué un lieu d'échanges privilégié.

Villeneuve-la-Garenne a participé dès le départ aux travaux d'élaboration du CDT mais a fait part de son souhait de ne pas le signer le 4 avril 2013.

### DEROULE DE L'ETUDE

PHASE 1 : DIAGNOSTIC ET ENJEUX (MARS – MAI 2012)	
08/03/2012	comité de pilotage : lancement de l'étude d'élaboration du CDT
14/03/2012	comité technique n°1 : organisation de l'étude
04/04/2012	visite du territoire des Hauts-de-Seine avec les élus
27/03/2012	5 ateliers thématiques pour élaborer les objectifs et enjeux partagés du développement de la Boucle Nord : emploi & formation, développement urbain et habitat, mobilités et développement économiques.
03/04/2012	
11/04/2012	



25/04/2012	comité technique n°2
<b>09/05/2012</b>	<b>comité de pilotage phase 1</b>

#### PHASE 2 : ELABORATION DE SCENARII ET DEFINITION DU PROJET DE TERRITOIRE (MAI – SEPTEMBRE 2012)

31/05/2012	5 ateliers thématiques pour faire émerger le projet stratégique de développement durable : « signature économique de la Boucle Nord » et présentation par Ports de Paris des enjeux de son développement, mobilités, renouvellement urbain, habitat et territorialisation de l'offre de logements, et emplois & formation
04/06/2012	
07/06/2012	
15/06/2012	
04/07/2012	
25/06/2012	comité technique n°3
<b>14/09/2012</b>	<b>comité de pilotage phase 2</b>

#### PHASE 3 : REDACTION DE L'ACCORD-CADRE (SEPTEMBRE 2012 – JANVIER 2013)

15/11/2012	comité technique n°4
22/11/2012	comité de pilotage spécifique : signature économique de la Boucle Nord et objectifs de production de logements issus de la loi du Grand Paris
<b>29/01/2013</b>	<b>signature de l'accord-cadre</b>

#### PHASE 4 : ELABORATION DU PLAN D' ACTIONS ET FINALISATION DU CDT (JANVIER – AVRIL 2013)

25/01/2013	comité technique n°5 : définition du programme d'actions
10/01/2013	Ateliers numériques menés par la Caisse des Dépôts avec les communes de la Boucle Nord : identification de projets numériques au service du projet stratégique du territoire
25/01/2013	
14/02/2013	
08/02/2013	comité technique n°6 : gouvernance du CDT
01/03/2013	comité technique n°7 : relecture du programme d'actions du CDT
05/04/2013	comité technique n°7 : relecture du programme d'actions et finalisation du CDT
16/04/2013	comité technique Culture
<b>24/04/2013</b>	<b>validation des actions inscrites au CDT par le comité de pilotage</b>
<b>04/06/2013</b>	<b>validation du projet de CDT par le comité de pilotage</b>

Une journée dédiée à la visite du territoire a réuni au début de l'étude l'ensemble des communes (élus et techniciens), ainsi des représentants de l'Etat afin que les partenaires de l'étude partagent in situ les lieux et les problématiques de leur territoire.

**Deux séries d'ateliers thématiques (phases 1 et 2)** ont ensuite permis d'élaborer les objectifs, enjeux partagés du développement de la Boucle Nord. Les échanges entre les acteurs et partenaires de l'étude durant ces ateliers de travail et

discussions autour de scénarios de développement possibles ont fait émerger des visions communes et permis de définir le projet stratégique de développement durable.

Lors des échanges de ces ateliers thématiques, de nombreux acteurs du territoire ont participé ou ont été sollicités : services techniques des communes, du Département des Hauts-de-Seine et de la Région Ile-de-France, Directions Régionales de l'État (Hébergement Logement, Environnement et Énergie, Entreprises Concurrence Consommation Travail et Emploi, Affaires Culturelles), Caisse des Dépôts, Société du Grand Paris, Chambre de Commerce et d'Industrie des Hauts-de-Seine, Chambre des métiers et de l'artisanat, Ports de Paris, AFT-IFTIM Formation Transport Logistique Gennevilliers, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, [Régie autonome des transports parisiens](#), Etablissement public foncier des Hauts-de-Seine, rectorat de Versailles, fédération des clubs d'entreprises de la Boucle Nord, pépinière d'entreprises de Gennevilliers, Pôle Emploi 92, Mouvement des entreprises de France (Medef) des Hauts-de-Seine, Action Logement, Logement Francilien, Association des organismes HLM de la Région Ile-de-France (AORIF), ENSIATE (Enseignement Supérieur d'Ingénierie Appliquée à la Thermique, l'Energie et l'environnement), Philotechnique, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, etc.

Par ailleurs, des **ateliers sur le volet numérique** du CDT, en partenariat avec la Préfecture de Région et la Caisse des Dépôts, ont été menés en janvier et février 2013. Partant des caractéristiques de la Boucle Nord et du projet de développement du territoire, ces ateliers ont permis d'identifier des besoins numériques et de les intégrer au programme d'actions du CDT (développement de tiers-lieux de travail, outils numériques mise en place d'un système d'information géographique, etc.). Ils ont accompagné la rédaction du volet numérique du CDT en cohérence avec les objectifs du Grand Paris.

Tout au long de l'étude, les **comités techniques** ont prolongé l'espace de discussion ouvert lors des ateliers thématiques. La phase de rédaction du CDT a permis la poursuite des échanges et la consolidation du projet à travers le plan d'actions, élaboré et adapté au cours de trois à quatre comités techniques.

**L'évaluation environnementale stratégique du CDT** a été menée en interface avec l'élaboration de celui-ci, de juin 2012 à avril 2013.

## FINALISATION ET VALIDATION DU CDT

Après validation du projet de contrat par le comité de pilotage du 24 avril 2013 est soumis à la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable, préalablement à l'enquête publique.

Sont saisis pour avis sur le projet de contrat :

- La région Ile-de-France
- Le Département des Hauts-de-Seine
- L'association des maires d'Ile-de-France
- Le syndicat mixte « Paris Métropole »
- L'Atelier International du Grand Paris et des projets architecturaux et urbains.

## 5.2. Diagnostic habitat

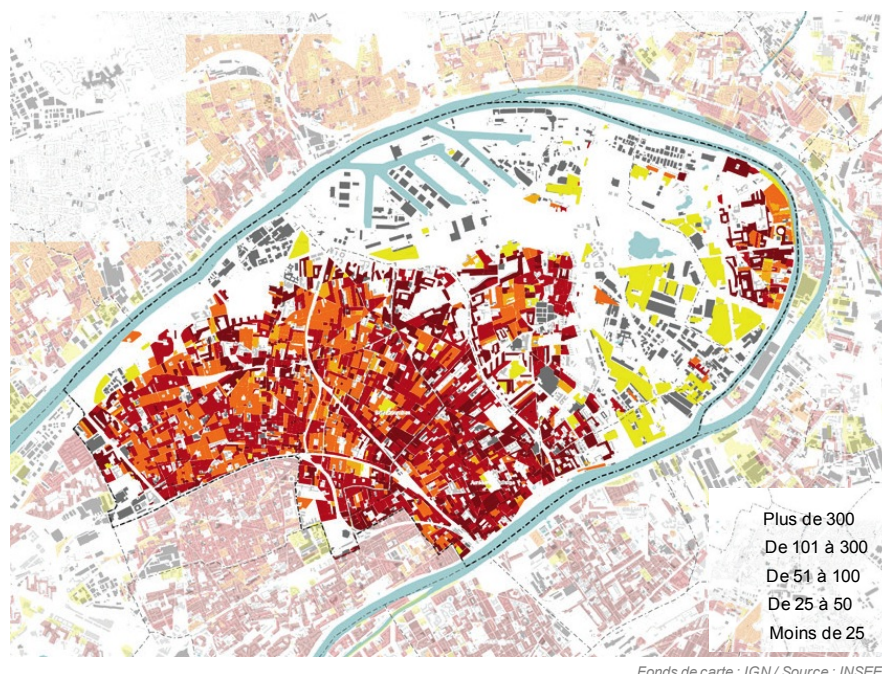
Dans le cadre de l'étude pour l'élaboration du CDT a été réalisé un diagnostic synthétique des caractéristiques du parc et de la production de logement sur le territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. Ce travail se fonde sur les diagnostics effectués pour l'élaboration des PLH de chaque commune, qui constituent donc une base d'informations complémentaires aux présentes analyses.

Par ailleurs, l'observatoire de l'habitat, objet d'une fiche action au titre III, complètera ce travail pour assurer une vision d'ensemble des dynamiques du marché à l'échelle de la Boucle Nord et recenser les éléments nécessaires à la programmation des opérations à plus long terme.

### STRUCTURE DE LA POPULATION

La Boucle Nord accueille une population de 236 000 habitants en 2009, ce qui représente 15% de la population des Hauts-de-Seine. Elle est inégalement répartie à l'échelle des communes au regard de leur superficie, de la localisation des zones d'activité et de la structure de l'habitat sur les quartiers (collectif et individuel). Ainsi, Asnières-sur-Seine et Colombes présentent une population supérieure à 80 000 habitants en 2009. Gennevilliers accueille environ 40 000 habitants et Bois-Colombes 28 000 habitants.

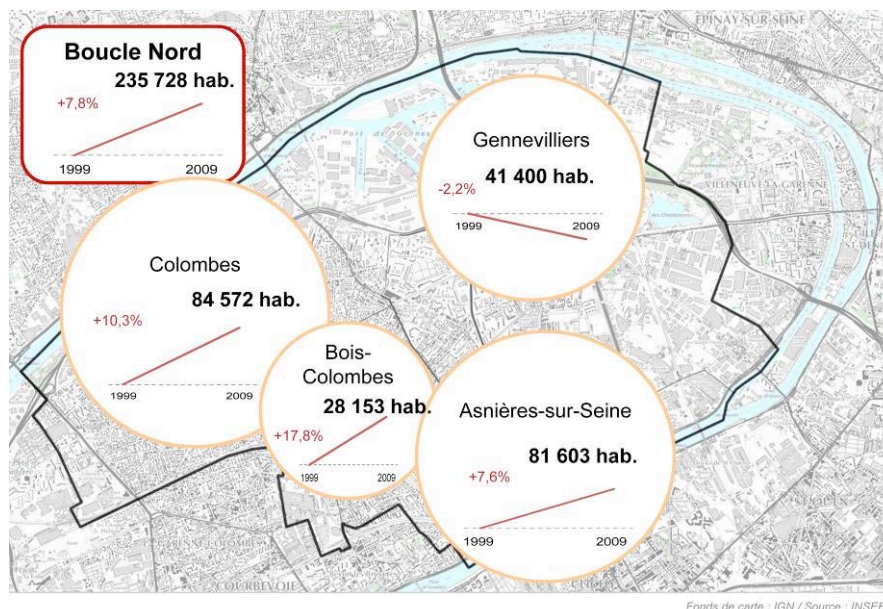
**La densité de population en 2006**



L'évolution démographique du territoire a été relativement stable entre 1968 et 2009, mais connaît une croissance de 8% entre 1999 et 2009. Cette croissance sur la Boucle Nord cache toutefois des évolutions contrastées à l'échelle des communes. Tandis qu'entre 1968 et 2008, Colombes a connu une croissance de

5%, la population d'Asnières-sur-Seine est restée relativement stable (+1,9%). Gennevilliers et Bois-Colombes ont connu une baisse de leur population respectivement de 10,1% et 2,7%. Les évolutions entre 1999 et 2009 sont mentionnées dans les graphiques ci-après.

### L'évolution de la population 1999 - 2009



Le territoire de la Boucle Nord est par ailleurs relativement jeune avec un indice de jeunesse (*rapport entre le nombre d'habitants de moins 15 ans et le nombre d'habitants de plus de 65 ans*) supérieur à celui des Hauts-de-Seine (1,8 contre 1,4).

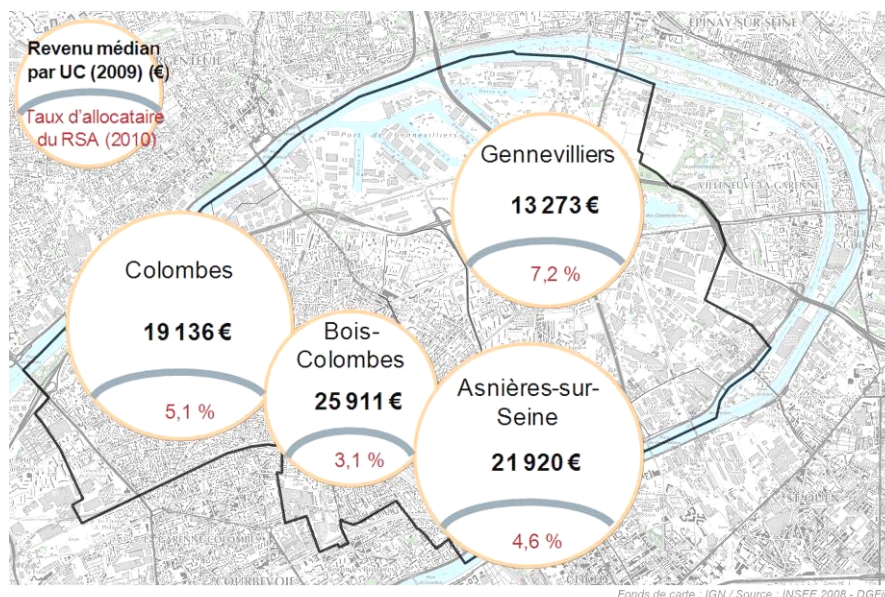
On constate également une taille moyenne des ménages de 2,41 personnes par ménage en 2008, conforme à la moyenne francilienne avec des évolutions marquées par commune depuis 1999. Une augmentation de la taille des ménages est relevée sur Asnières-sur-Seine, une stagnation sur Bois-Colombes et Colombes, tandis que la commune de Gennevilliers observe une décroissance, en lien également avec une taille des ménages nettement plus élevée à l'échelle de la Boucle Nord de 2,5 personnes par ménage en moyenne en 2008, contre 2,2 sur Bois-Colombes.

Enfin, en 2009, les revenus fiscaux médians par unité de consommation sur l'ensemble des communes sont inférieurs à ceux constatés à l'échelle des Hauts-de-Seine, mais également de l'Île-de-France pour deux d'entre elles (Colombes, et Gennevilliers). Ainsi, le revenu médian n'atteint pas 15 000 € sur Gennevilliers, alors qu'il avoisine les 25 000 € sur Bois-Colombes, marque d'une distorsion réelle au niveau de la Boucle Nord en termes de revenus des populations. En outre, les revenus médians ont connu une progression entre 2001 et 2009 moins importante que celle observée à l'échelle du département (+23%) avec des contrastes très marqués sur le territoire : une augmentation de 19% sur Bois-Colombes et de 10% sur Asnières-sur-Seine, une croissance de moins de 5% sur les deux autres communes.

A noter que sur Colombes, le rapport inter-déciles (rapport entre les revenus des ménages les plus modestes et les ménages les plus aisés) s'est réduit de manière très significative entre 2001 et 2009 (de 8,40 à 7,92), ce qui signifie que l'écart entre les revenus les plus faibles et les revenus les plus aisés s'est resserré. Il est à noter qu'à l'échelle du département, les écarts entre revenus se sont accrus (de 7,45 à 7,48 pour les Hauts-de-Seine).

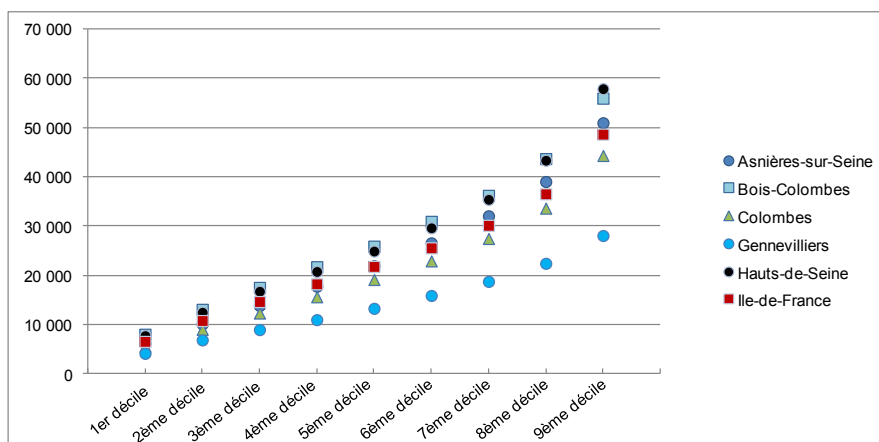


### Les revenus fiscaux à l'échelle des communes



Les évolutions sont moins fortes sur les autres communes de la Boucle Nord mais significatives, avec une baisse du rapport inter-déciles sur Bois-Colombes (de 7,02 à 6,98) et une croissance sur Asnières-sur-Seine (de 8,10 à 8,27) et sur Gennevilliers (de 6,70 à 6,80), marquant un écart qui se creuse entre les revenus les plus modestes et ceux les plus aisés.

### Distribution des revenus déclarés en euros par unité de consommation



Source : INSEE 2008

## CARACTERISTIQUES DE L'HABITAT

La Boucle Nord présente 108 000 logements en 2008, dont 90% sont des résidences principales. Un peu plus d'un tiers du parc de logements est localisé à Asnières-sur-Seine, un tiers à Colombes et le tiers restant dans les deux autres communes.

### Catégories de logements

	Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants	Total	Répartition du parc
<b>Asnières-sur-Seine</b>	35 439	1 258	4 546	41 243	38%
<b>Bois-Colombes</b>	12 275	336	980	13 591	13%
<b>Colombes</b>	33 651	303	2 157	36 111	33%
<b>Gennevilliers</b>	16 189	109	753	17 051	16%
<b>BOUCLE NORD</b>	97 554	2 006	8 436	107 996	100%

On dénombre 7,8% de logements vacants sur le territoire de Boucle Nord en 2009, au-dessous de la moyenne départementale. Ce taux s'explique en partie par la part importante des petits logements du secteur privé qui conduisent à une rotation plus forte et donc une vacance frictionnelle. Néanmoins, il faut noter le taux de rotation faible des logements sociaux sur le territoire.

Entre 1999 et 2008, le nombre de logements vacants a diminué (- 1 105 logements) sur l'ensemble de la Boucle Nord. Toutefois, à l'opposé de cette dynamique, on peut remarquer une augmentation de la vacance sur Asnières-sur-Seine (+550 logements).

### Taux de vacance dans le parc de logement

	1999	2006	2009
<b>Asnières-sur-Seine</b>	10,8%	9,0%	11,5%
<b>Bois-Colombes</b>	11,5%	7,1%	7,2%
<b>Colombes</b>	8,8%	5,5%	5,9%
<b>Gennevilliers</b>	7,1%	4,6%	4,9%
<b>BOUCLE NORD</b>	9,6%	6,9%	8,1%

Source : INSEE – DDE92

Le parc est en majorité collectif : de 73% sur Colombes à 91% sur Asnières-sur-Seine (contre 71% en Ile-de-France).

### Types de logements

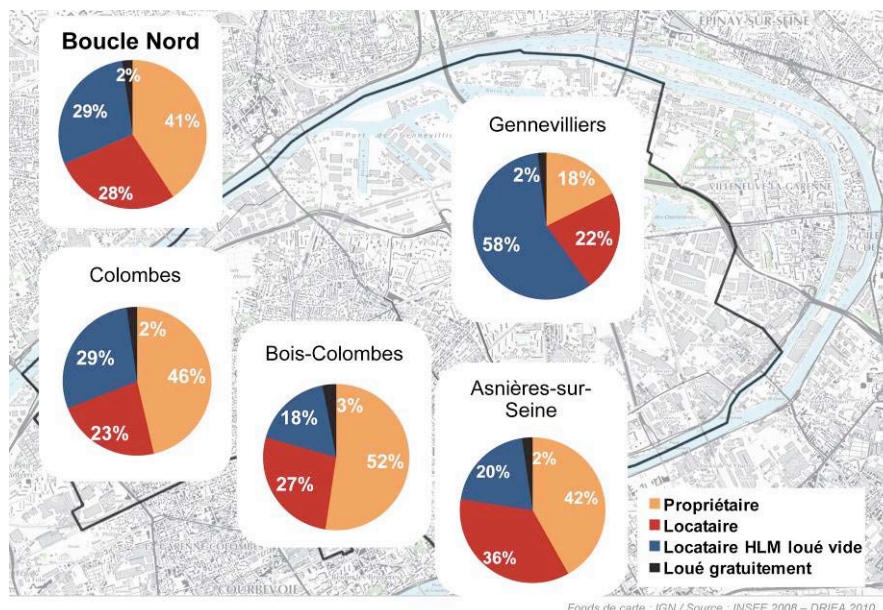
	Maisons	Appartements
<b>Asnières-sur-Seine</b>	3 812	36 563
<b>Bois-Colombes</b>	2 826	10 610
<b>Colombes</b>	9 742	25 772
<b>Gennevilliers</b>	1 650	14 863
<b>BOUCLE NORD</b>	18 030	87 808

Source : INSEE 2008

A noter que de forts contrastes émergent avec une vraie sectorisation des espaces par typologies d'habitat (collectif / individuel) et par statut de détention : plus de 40% de propriétaires sur Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes, moins d'un quart sur Gennevilliers en 2008.

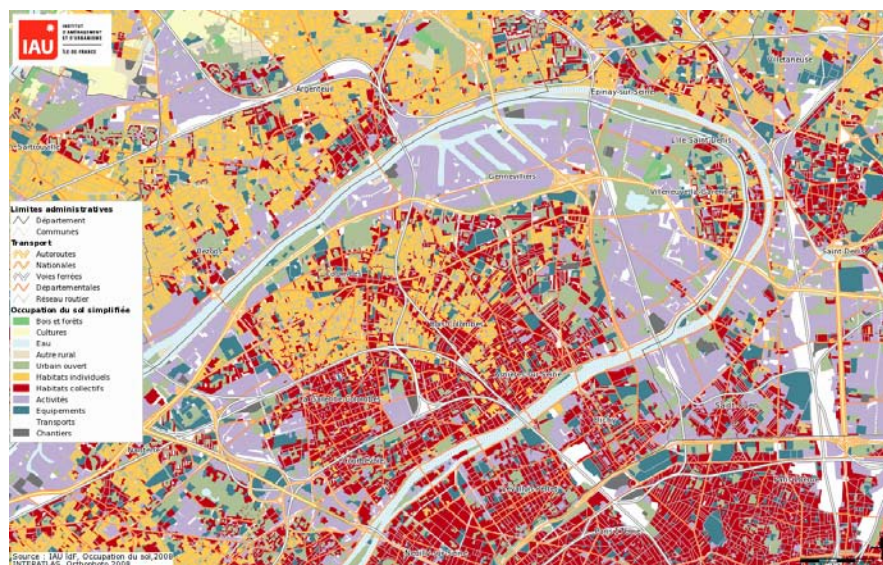


### Typologies d'occupation des logements en 2008



La carte ci-dessous fait également apparaître la localisation des logements collectifs et individuels en 2008. L'habitat collectif est fortement représenté dans le centre ancien d'Asnières-sur-Seine, le secteur dense de Bois-Colombes (du pôle administratif à la rue des Bourguignons) et le centre-ville de Colombes.

### Mode d'Occupation du Sol simplifié en 2008



Le parc de logements de la Boucle Nord présente peu de grands logements (5 pièces et plus), ce qui est une caractéristique plus généralement partagée par la Petite Couronne. Trois quart des ménages comportent cependant moins 4 personnes. L'offre de logement est surtout concentrée autour des logements de taille moyenne (T3 ou T4), ce qui peut générer des tensions car plus de la moitié des ménages ne comptent qu'1 ou 2 personnes.

### Résidences principales selon le nombre de pièces

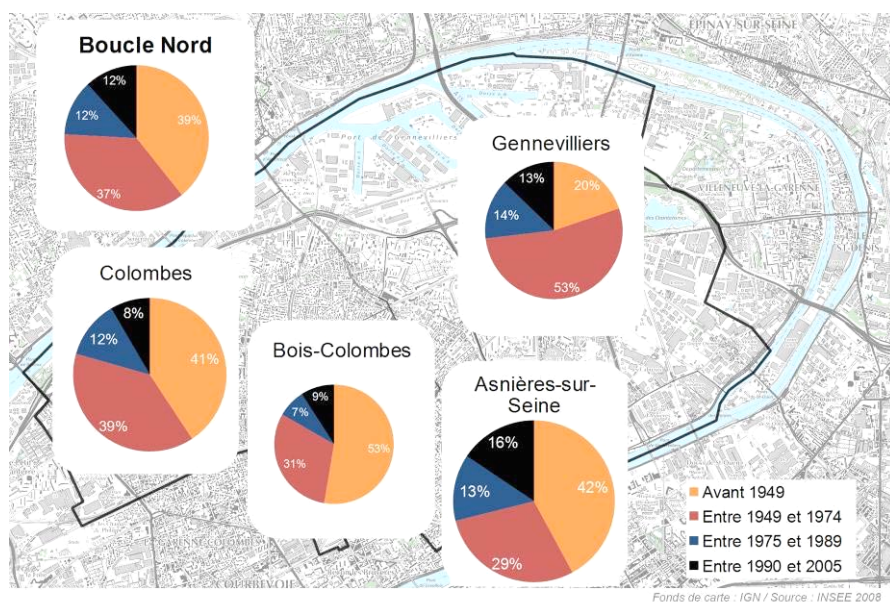
	1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces ou plus
<b>Asnières-sur-Seine</b>	4 666	9 688	10 260	6 878	3 947
<b>Bois-Colombes</b>	1 554	3 011	3 491	2 140	2 080
<b>Colombes</b>	3 061	7 454	10 088	7 420	5 628
<b>Gennevilliers</b>	2 014	3 683	5 246	3 860	1 386
<b>BOUCLE NORD</b>	11 295	23 836	29 085	20 298	13 041

Source : INSEE 2008

La grande majorité des logements du parc ont plus de 39 m<sup>2</sup>. 34% peuvent être considérés comme des grands logements (plus de 70 m<sup>2</sup>). Cependant des différences entre les communes peuvent être soulignées : Asnières-sur-Seine et Gennevilliers ont une part de petits logements (moins de 40 m<sup>2</sup>) plus élevée que les autres communes du CDT.

Par ailleurs, l'ancienneté du parc de logement est contrastée. La majorité du parc des communes d'Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes (plus de 40%) datent d'avant 1949, tandis que plus de la moitié des logements sur Gennevilliers ont été construits entre 1949 et 1974.

### Ancienneté du parc de logement



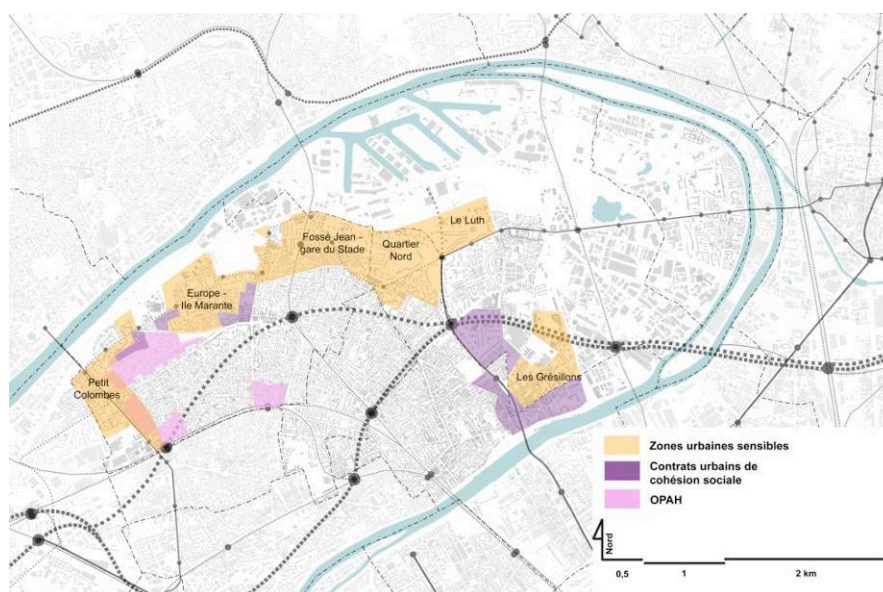
Face à l'ancienneté de certains bâtis, des actions d'amélioration sont en cours. La Boucle Nord vise en effet de manière large à améliorer la qualité de son parc de logement et ainsi à :

- Achever la rénovation urbaine des quartiers sensibles engagés dans le PNRU 2004-2013, notamment par un désenclavement de ces espaces (amélioration du réseau viaire, optimisation du stationnement, mise en service du tramway T1, etc.) et une amélioration des espaces publics (aménagement, espaces verts, résidentialisation),
- Poursuivre la requalification urbaine de certains quartiers de grands ensembles (création de voiries nouvelles, augmentation de l'attractivité des quartiers par l'introduction développement économique, etc.),
- Réhabiliter l'habitat ancien, requalifier et valoriser les centres villes en valorisant les services et commerces de proximité,

- Intervenir sur les copropriétés dégradées, certains secteurs pavillonnaires et l'habitat indigne (démolition, restructuration, ...).

Trois communes de la Boucle Nord (Asnières-sur-Seine, Colombes et Gennevilliers) se sont engagées, avec le soutien de l'ANRU, dans des projets ambitieux de rénovation urbaine. Ces projets concernent directement les zones urbaines sensibles qui concentrent 67 500 personnes, soit 28% de la population totale de la Boucle Nord.

#### Les secteurs de renouvellement urbain



#### Les quartiers ANRU de la Boucle Nord

<b>Asnières-sur-Seine</b>	Quartier des Hauts d'Asnières	Convention signée le 11/03/2008 - 317 logements démolis / 193 reconstructions sur site.
<b>Bois-Colombes</b>	<i>Aucune opération ANRU</i>	
<b>Colombes</b>	Quartier « Europe-Ile Marante »	Convention signée le 18/01/2008 - 907 logements démolis / 378 reconstructions sur site
	Quartier « Petit Colombes »	- 447 reconstructions « hors site »
	Quartier « Bouviers Fossé Jean »	- 1 030 logements réhabilités et 1 228 résidentialisations de logements
<b>Gennevilliers</b>	Quartier du Luth	Convention signée le 05/05/2006 - 627 logements démolis / 46 reconstructions sur site
	Quartier des Grésillons	- 581 reconstructions « hors site ».

Source : DRIEA / DRIHL 92

En matière de logement social, la Boucle Nord comprend 30,76% de logements sociaux au 1<sup>er</sup> janvier 2012 (taux SRU), inégalement répartis à l'échelle du territoire. D'une part, Gennevilliers a un taux élevé de 62,76%. Cette commune souhaite notamment stabiliser la part de logements sociaux et ainsi conserver cette spécificité de son territoire.

D'autre part, la commune de Colombes présente 32,72% de logements sociaux, les communes d'Asnières-sur-Seine et de Bois-Colombes des taux inférieurs à 25%, respectivement de 18,52% et de 19,16% en 2012. Néanmoins, le conventionnement de logements existants à Asnières-sur-Seine est en cours et va



permettre d'augmenter le décompte du nombre de logements sociaux sur cette commune.

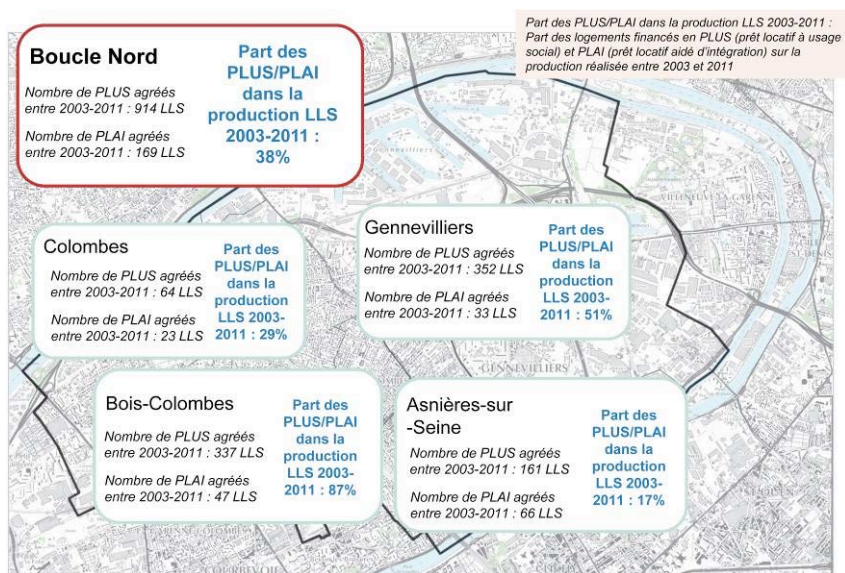
**Inventaire des logements sociaux au 1er janvier 2012  
(au titre de l'article 55 de la loi SRU)**

	Nombre de résidences principales	Nombre de logements sociaux	% de logements sociaux au 1 <sup>er</sup> janvier 2012
<b>Asnières-sur-Seine</b>	37 780	6 996	18,52%
<b>Bois-Colombes</b>	12 529	2 400	19,16%
<b>Colombes</b>	34 582	11 315	32,72%
<b>Gennevilliers</b>	16 884	10 597	62,76%
<b>BOUCLE NORD</b>	101 775	31 308	30,76%

Source : DRIHL des Hauts-de-Seine - 2012

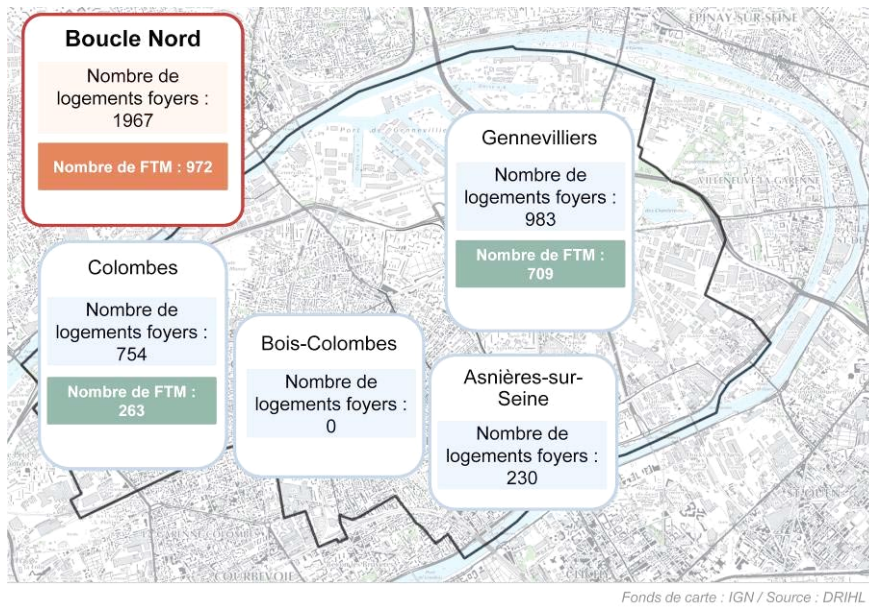
L'enjeu restera ainsi d'assurer le confort des populations résidentes, et de faire évoluer l'offre en concordance avec la demande locale (PLS, PLUS, PLAI). En effet, la programmation de logements sociaux entre 2000 et 2009, très orientée vers le PLS, n'a pas répondu aux besoins de la population en PLUS et PLAI, même si elle autorise de fait une certaine diversification du profil social des habitants. La tendance s'infléchit néanmoins comme le montre la cartographie ci-après.

**Production de PLUS / PLAI (avec ICADE hors ANRU)**

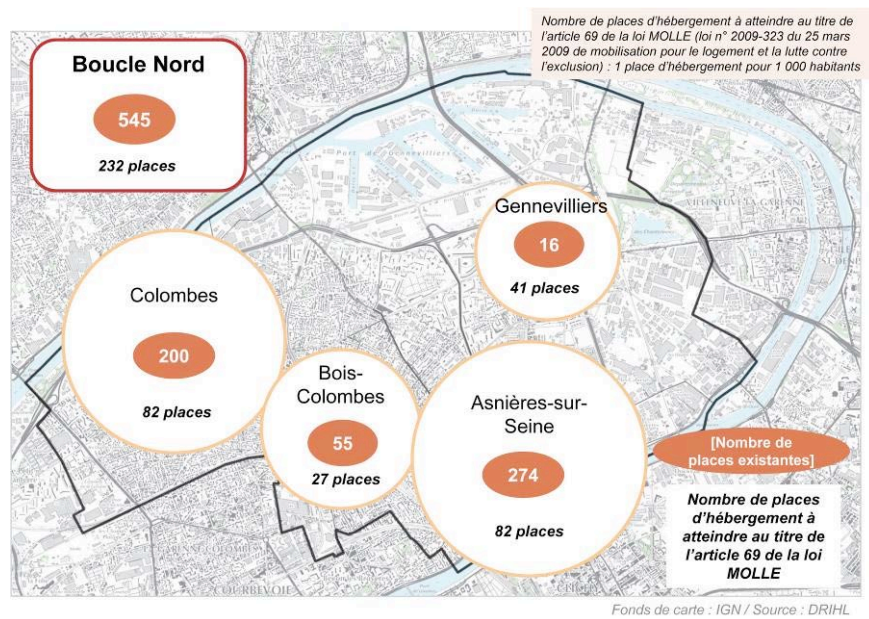


En revanche, il faut noter que les communes de la Boucle Nord disposent d'un parc important de logements-foyers (1 967). La situation à l'échelle de la Boucle Nord est hétérogène avec une répartition géographique et une qualité de l'accueil très hétéroclites. Certains foyers ont par exemple bénéficié d'une réhabilitation en résidence sociale.

**Capacités en résidences sociales et nombre de foyers de travailleurs migrants (FTM)**



**Nombre de places d'hébergement au 31/12/2010**



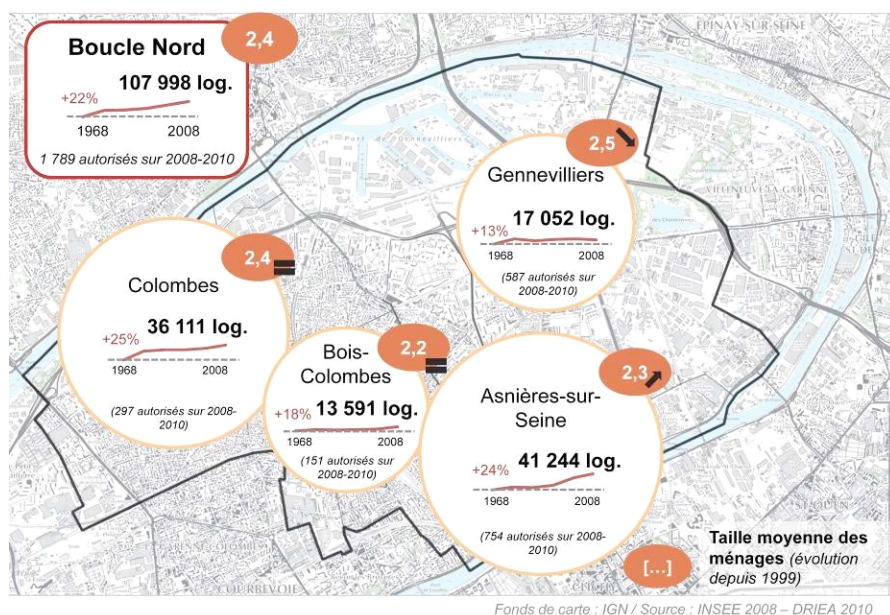
Par ailleurs, le « plan de traitement des foyers de travailleurs migrants » a vocation, *in fine*, à permettre l'amélioration des conditions d'accueil des travailleurs migrants. Il s'agit de bénéficier d'une meilleure connaissance de l'accueil offerte par ces structures (étude au cours de la mise en place de l'observatoire de l'habitat dans le plan action), et ainsi pouvoir affiner la démarche sur le territoire, afin d'établir une hiérarchie des transformations en résidences sociales et définir les publics cibles. Cette offre se trouve indispensable sur le territoire, afin de permettre un parcours optimal pour les populations ciblées. Il s'agit d'une offre de transition entre l'hébergement d'urgence et les logements sociaux.

Concernant l'accueil des gens du voyage, l'objectif fixé au département des Hauts-de-Seine est de 300 places en aires d'accueil permanentes, dont 140 places pour le bassin d'habitat Nord (Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Colombes,

Gennevilliers, Villeneuve la Garenne, Clichy-la-Garenne, Nanterre). A ce jour, une aire d'accueil de 26 places est présente sur la commune de Colombes.

En termes d'évolutions constatées et à venir, la production de logement sur la Boucle Nord a été contenue depuis 1968 face à la dynamique des Hauts-de-Seine avec une augmentation de 22% contre 38%. A noter que cette moyenne cache de fortes disparités : Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes ont connu une croissance de leur parc entre 18% et 25%, Gennevilliers de 13%.

### Evolution du parc de logements



Néanmoins, une reprise est constatée ces dernières années en corrélation avec l'augmentation de la population. Les programmes locaux de l'habitat (PLH) élaborés par les communes ou en cours d'élaboration expriment d'ores et déjà un effort de construction très conséquent, avec un objectif consolidé à 1 660 logements par an, rompant avec le rythme de construction de la période 2001 – 2010 de 830 logements par an.



**Consolidation des objectifs des programmes locaux de l'habitat des communes du CDT existants ou en cours d'élaboration**

L'habitat sur la Boucle Nord doit ainsi répondre à de nombreux objectifs de diversité en termes de statut d'occupation et de taille pour permettre la constitution d'un parcours résidentiel complet sur le territoire, répondant aux besoins des populations résidentes et favorisant ainsi leur fidélisation, et renforçant également l'attrait des communes auprès de nouveaux actifs travaillant à l'échelle locale.

**Prix de l'immobilier selon le type d'habitat en avril 2012**

