RégionIledeFrance
CONSEIL ECONOMIQUE
ET SOCIAL

RAPPORT PREPARE PAR MME CHRISTINE SAINCY

AU NOM DE LA COMMISSION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

TERRITOIRES PRIORITAIRES DU CPER 2000-2006
BOUCLE NORD DES HAUTS-DE-SEINE

CHRISTINE SAINCY

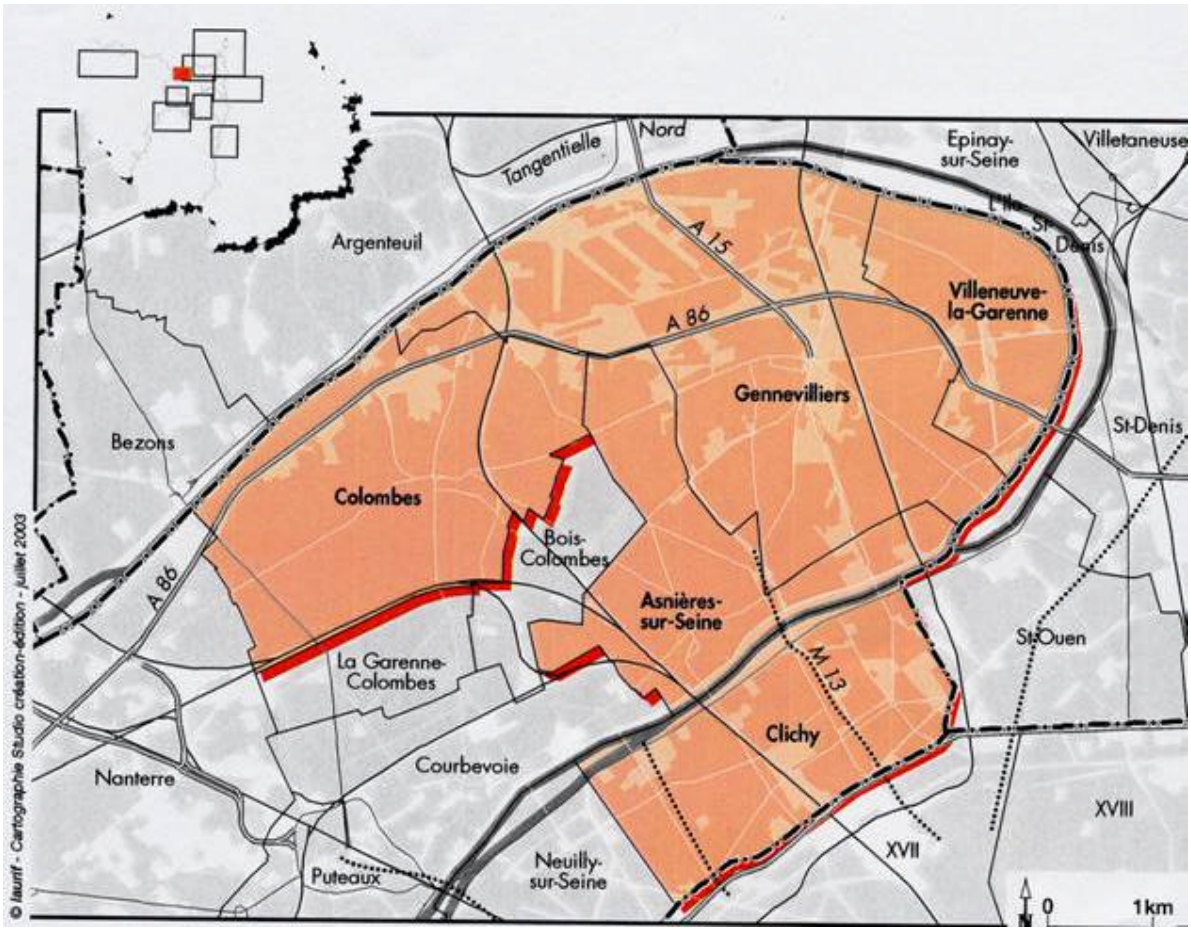
3 JUILLET 2003

Disponible gratuitement auprès du CESR
29, rue Barbet-de-Jouy – 75700 Paris – Tél : 01.53.85.66.25 – Télécopie : 01.53.85.65.89
Mél : cesr@iledefrance.fr - **Internet : www.cesr-iledefrance.fr**

FICHE DE SYNTHESE

FICHE DE SYNTHESE : BOUCLE NORD DES HAUTS-DE-SEINE
SDRIF – avril 1994 : secteur de re-développement économique et urbain de la Proche Couronne
CPER 2000 – 2006 : territoire prioritaire touché par la désindustrialisation

Rapport présenté par Christine Saincy
Au nom de La Commission de l'aménagement du territoire – 3 juillet 2003
Dans le cadre du travail sur « les territoires prioritaires d'Ile-de-France inscrit au CPER 2000/2006 »
les 9 rapports territoriaux, le rapport de synthèse et l'avis adopté par le CESR sont disponible sur le site.



LE TERRITOIRE : 5 COMMUNES[1] DU NORD DES HAUTS-DE-SEINE

- ***Démographie*** *:* le territoire concentre 20 % de la population des Hauts-de-Seine soit 267.635 habitants en 1999. Le revenu moyen par habitant y est sensiblement inférieur à la moyenne francilienne ;
- ***Emploi*** : il y a une perte de vitesse de l'emploi industriel traditionnel (- 9.000 emplois en 10 ans) qui n'est que partiellement compensée par le fort développement du secteur tertiaire, d'où une hausse du taux de chômage entre 1990 et 2002 ;
- ***Urbanisme*** : un parc de logements essentiellement collectif (60 %) datant des années 1960 ; un parc social important[2] et une pénurie de logements intermédiaires. Des grands ensembles qui tendent à se dégrader ;

- ***Politique de la ville*** :
  - un GPV[3] intercommunal Gennevilliers – Villeneuve-la-Garenne – Clichy,

[1] Asnières, Gennevilliers, Clichy, Colombes et Villeneuve-la-Garenne.
[2] Parc social : 31 % sur l'ensemble du territoire prioritaire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine avec des moyennes supérieures à 60 % à Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne.
[3] GPV : Grand Projet de Ville.

- cinq contrats de ville,
- éligibilité d'une partie du secteur aux fonds structurels Objectif 2[4].

DES FAIBLESSES A COMPENSER ET DES ATOUTS A VALORISER

- L'absence d'identité du territoire a un impact sur son attractivité. L'image du territoire est plutôt négative : friches industrielles, habitat dégradé, manque des centralités urbaines. Ainsi, la Boucle Nord des Hauts-de-Seine semble avoir du mal à s'affirmer par rapport aux pôles voisins[5]. Ces difficultés s'accentuent du fait de la faiblesse des partenariats intercommunaux ;
- Equipements sanitaires et sociaux insuffisants ;
- Les terrains de Gaz de France et de la zone portuaire constituent les seules réserves foncières disponibles ;
- L'accessibilité globale est plutôt bonne mais présente plusieurs points faibles et, notamment, l'absence[6] ou la saturation des transports en commun (ligne 13 du métro). Concernant les transports individuels, il est envisagé de re-qualifier les boulevards urbains traversant la Boucle selon un axe Nord - Sud ;
- Le Port de Gennevilliers est le plus grand port intérieur français et la plus importante plate-forme multi-modale francilienne avec 250 entreprises[7]. Il est également prévu de réhabiliter le port de Clichy ;
- Le territoire est confronté à des problèmes environnementaux : risques d'inondation (PPRI[8]), dépollution des anciennes friches industrielles, nuisances sonores des infrastructures de transport. On constate cependant quelques améliorations depuis dix ans[9].

DES ENJEUX REGIONAUX ET NATIONAUX

- La restructuration du tissu économique de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine passe par un équilibre entre le développement tertiaire et le maintien de la tradition industrielle. L'aménagement du port constitue à cet égard un élément déterminant ;
- Favoriser la cohésion sociale en poursuivant la politique de la ville ;
- S'inscrire davantage dans la problématique du développement durable et de la prévention des risques : préservation du cadre de vie (déchets, trame verte), protection contre les risques d'inondation ;
- Valoriser la position attractive de carrefour entre 4 départements (Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val d'Oise).

LES PRECONISATIONS DU RAPPORT

- Encourager la réalisation d'un diagnostic territorial partagé pour mettre en évidence les spécificités et les complémentarités des communes ;
- Développer les transports pour favoriser le désenclavement et l'attractivité de ce territoire ;
- Poursuivre le maillage des transports en commun[10] et re-qualifier les boulevards urbains[11] ;
- Développer des formations adaptées aux besoins des activités portuaires et logistiques et favorable au maintien de l'emploi industriel ;
- Encourager la démarche de renouvellement de l'habitat dans une approche intercommunale ;
- Favoriser l'émergence d'une véritable identité de territoire pour dynamiser son image et améliorer son attractivité.

[4] Objectif 2 : aide communautaire visant à soutenir la reconversion économique et sociale des zones en mutation socio-économique dans le secteur de l'industrie et des services, dans les zones rurales en déclin, les zones urbaines en difficultés et les zones en crise dépendant de la pêche.
[5] Paris, la Défense, la Plaine Saint-Denis, Argenteuil-Bezons…
[6] Absence de transports en commun structurants à Villeneuve-la-Garenne et à proximité du port de Gennevilliers.
[7] Soit 7.000 emplois directs et 10.000 emplois indirects.
[8] PPRI : Plan de Prévention des Risques d'Inondations.
[9] Les espaces verts sont en effet passés de 160 à 185 hectares en 10 ans.
[10] Prolongements de la ligne 13 du métro, des lignes de tramway T1 (Saint-Denis – la Défense) et T2 (La Défense – Bezons). Construction d'un pont SNCF entre les gares de Colombes et d'Argenteuil.
[11] Ceci concerne tout particulièrement la RD 19 entre Asnières et Gennevilliers et le boulevard intercommunal qui prolonge l'A 15 à partir de Clichy.

REMERCIEMENTS

Le CESR, la Commission de l'aménagement du territoire, son président Noël Zeller et le rapporteur, adressent leurs vifs remerciements aux personnalités qui ont bien voulu apporter leur contribution à la préparation du présent rapport au cours d'entretiens ou d'auditions par l'ensemble de la commission :

LES PERSONNALITES AUDITIONNEES OU RENCONTREES

M. Jean-Pierre Palisse	IAURIF	Directeur général adjoint
Mme Agnès Charousset		Chargée d'études
M. Jean-Claude Gaillot	Conseil régional	Directeur aménagement, ville, transports
M. Nobileau		Ingénieur en chef
Mme Pineda		Politique de la ville
Mme Reverdy		Politique de la ville
M. A.Bary	Mairie Asnières	Maire-adjoint à l'urbanisme
M. Y.Tondut	DDE 92	Directeur adjoint urbanisme
Mme Sutra		Chargée de mission
M. Marion	PAP	Directeur
M. Wiecek		Chef du service Etudes et travaux neufs
Mme Comet	SEM 92	Directrice du Renouvellement urbain et intégration sociale
M. Catonnet		Directeur adjoint de l'aménagement et du développement urbain
M. Bérinque	DRE d'Ile-de-France	Chef du GRUPS
M. Graille		
Mme Toinet	Division de l'Urbanisme et du Schéma Directeur	Adjointe au chef du Groupe Urbanisme et Projets Spatiaux
M.Lacour	Conseil Général	Mission économique
M. Jean-Louis Stauffert	RATP	Directeur de l'agence des Hauts-de-Seine
M. Clavreul	Préfecture	Sous-préfet à la ville
Mme Beunon	Mairie Colombes	Chargée d'études
Mme Vignon		2ème Maire-adjoint : cadre de vie, voirie, transports…
Mme Margely		Directrice Affaires économiques et emploi
M. Calmel	Mairie Gennevilliers	Directeur de l'urbanisme
Mme Laurence Bories	MEDEF Nord	Secrétaire général
M. Bortolaméoli	Mairie V. la Garenne	Maire-adjoint à l'urbanisme, aux affaires techniques, aux travaux, aux NTIC
Mme Birgi	Mairie de Clichy	Directrice de la politique de la ville
Mme Hild		Directrice de l'urbanisme
M. Claude Leroi	CCIP	1er vice président
Mme Corinne Debost		

PREAMBULE

Le rapport sur la Boucle Nord des Hauts-de-Seine s'inscrit dans l'ensemble des rapports d'autosaisine sur les territoires prioritaires du Contrat de plan que la Commission d'Aménagement du Territoire entreprend dans la perspective de l'actualisation à mi-parcours du Contrat de Plan, prévue en 2003, et du point d'étape du SDRIF prévu à la même date.

Cet ensemble de travaux est en relation avec le rapport de saisine en cours sur le site prioritaire de Seine-Aval confié à M. Francis Clinckx lors du bureau du 6 Février 2002. Les rapports envisagés traitent, en plus de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, des huit autres sites prioritaires faisant l'objet de l'article 20 du Contrat de Plan.

Le SDRIF, promulgué par décret du 26 Avril 1994, indique un certain nombre d'orientations thématiques et territoriales pour des territoires individualisés sous différentes appellations (secteurs de re-développement de proche couronne mais aussi centres d'envergure européenne, villes nouvelles… etc).

Le CESR a indiqué à plusieurs reprises son souhait de procéder à un point d'étape du SDRIF en 2003. Plus récemment les procédures nécessaires à une révision du SDRIF, à l'initiative du Conseil Régional d'Ile de France et conformément à la loi LOADT (dite Loi Pasqua) de 1995 se mettent progressivement en place.

Le CPER 2000-2006 a quant à lui introduit dans son article 20 la notion de « territoire prioritaire », les dix sites retenus comme tels devant bénéficier d'un soutien particulier de l'Etat et de la Région dans le cadre de la politique de territorialisation de l'action publique.

L'évaluation du CPER vient, comme prévu, d'être entreprise dans le but d'établir en 2003 un bilan intermédiaire à mi-parcours et de procéder éventuellement à certains ajustements.

Le rapport comprend quatre parties :

- Une première partie rappelle les mentions essentielles qui sont consacrées à ce site dans les divers «textes fondateurs » de planification (SDRIF, CPER, PDU,…) et dans certains documents de référence.
- Une seconde partie décrit le contexte général du territoire en s'appuyant sur une analyse sectorielle puis sur une analyse thématique.
- Dans une troisième partie sont présentés les enjeux et les perspectives de développement, compte tenu des efforts consentis par l'Etat, la Région, les collectivités territoriales et locales, notamment pour soutenir les initiatives prises localement. Il rassemble les souhaits et les projets des acteurs locaux publics et privés, tels qu'ils ressortent des entretiens menés par le rapporteur auprès des acteurs œuvrant sur ce territoire et des auditions en commission.
- Enfin, une dernière partie présente les préconisations retenues par la Commission de l'Aménagement du Territoire pour permettre au site prioritaire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine de développer ses potentiels.

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : TEXTES FONDATEURS ET DOCUMENTS DE REFERENCE 12

1. 1 - SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL ILE DE FRANCE : SDRIF 1994 – 2015 12
1.1.1 - Généralités 12
1.1.2 - Le territoire de la Boucle Nord 13

1. 2 - CONTRAT DE PLAN ETAT - REGION : CPER 2000 – 2006 13
1.2.1 - Pour un aménagement durable de l'Ile de France 13
1.2.2 - Promouvoir le rayonnement de l'Ile-de-France 14
1.2.3 - Améliorer la vie quotidienne et les solidarités 14
1.2.4 - Favoriser l'approche territoriale 14

1. 3 - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA REGION ILE DE FRANCE : PDU 2000 - 2006 15

1. 4 - CONTRAT ENTRE LA REGION ET LE DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE 16

1. 5 - RAPPEL DES TRAVAUX ANTERIEURS DU CESR ILE-DE-FRANCE 16
1.5.1 - Rapport de Monsieur J.Cl. BOUCHERAT (30 mai 1991) 16
1.5.2 - Rapport de Monsieur Raoul MOREAU (Décembre 1995) 17

DEUXIEME PARTIE : CONTEXTE GENERAL DU TERRITOIRE 18

2. 1 – ANALYSE SECTORIELLE 18
2.1.1 - Un périmètre incertain …. 18
2.1.2 - Qui illustre l'absence de réelle identité du territoire 19
2.1.3 - Malgré des tentatives d'intercommunalité 20
2.1.4 - Un atout (le port) et une localisation stratégique 21

2. 2 – ANALYSE THEMATIQUE 22
2.2.1 - Foncier, agrément 22
2.2.2 - Population, habitat, cadre de vie 23
2.2.3 - Emploi, développement économique 25
2.2.4 - Transports 26
2.2.5 - Environnement 28

TROISIEME PARTIE : PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT 29

3. 1 – ENJEUX 29
3.1.1 - Enjeu stratégique : favoriser l'attractivité de la Boucle Nord en confortant l'atout que représente le port et en améliorant les transports 29
3.1.2 - Enjeu économique : vers la tertiarisation ? 29
3.1.3 - Enjeu de cohésion sociale : tous les volets de la politique de la ville 30
3.1.4 - Enjeu environnemental : vers un développement durable de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine 30

3. 2 – SOUHAITS ET PROPOSITIONS DES ACTEURS 31
3.2.1 - La valorisation du port de Gennevilliers 31
3.2.2 - L'amélioration des transports 33
3.2.3 - Pour un développement économique diversifié qui s'appuie sur le port et la tradition industrielle 35
3.2.4 - Une politique de la ville dynamique 39
3.2.5 - Développement durable et qualité de vie 41

QUATRIEME PARTIE : PRECONISATIONS *43*

4.1 - POUR UN DIAGNOSTIC TERRITORIAL POINTANT LES SPECIFICITES ET COMPLEMENTARITES DES COMMUNES **43**

4.2 - POUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU SERVICE DU DESENCLAVEMENT ET DE L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE **43**

4.3 - POUR UNE FORMATION ADAPTEE A UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE DES ACTIVITES VALORISANT LE PORT **43**

4.4 - POUR UNE APPROCHE INTER-COMMUNALE DU RENOUVELLEMENT DE L'HABITAT **44**

4.5 - POUR L'EMERGENCE D'UNE VERITABLE IDENTITE DU TERRITOIRE **44**

ANNEXES *46*

ANNEXE 1 : LES PERSONNALITES AUDITIONNEES OU RENCONTREES **47**

ANNEXE 2 : LES DOCUMENTS CARTOGRAPHIQUES **48**

Figure 1 - Le territoire de la Boucle Nord *49*
Figure 2 - Les transports *50*
Figure 3 - Le risque "inondations" *51*
Figure 4 - Les territoires du GPV *52*
Figure 5 - Le périmètre des fonds structurels européen Objectif 2 ..... *53*
Figure 6 - Carte du CPER (article 20) *54*

PREMIERE PARTIE : TEXTES FONDATEURS ET DOCUMENTS DE REFERENCE

1. 1 - SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL ILE DE FRANCE : SDRIF 1994 – 2015

On rappellera que le SDRIF constitue un document de prospective, de planification et d'urbanisme mais ne peut être considéré comme un document de programmation.

1.1.1 - Généralités

Le SDRIF, qui confirme le principe du développement polycentrique du territoire francilien retenu en 1965 et 1976, qualifie le territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine de « secteur de re-développement de la proche couronne », appellation partagée avec trois autres pôles (la plaine St Denis, Seine Amont et le Bourget) et le site des usines Renault de Billancourt.

Le re-développement souhaité en proche couronne doit servir *« la valorisation de la zone centrale [laquelle] constitue un des grands enjeux du Schéma directeur* ». L'objectif est de permettre à ces territoires d'assurer une mutation profonde de leur tissu industriel traditionnel mais fragilisé, au profit d'un tissu urbain associant habitat, activités diversifiées et équipements de formation.

A ce titre, ces territoires doivent, en complément de la Défense, « *marquer dans la décennie à venir l'articulation entre Paris et sa banlieue. C'est par eux et à partir d'eux que peut se transformer l'image encore présente d'une opposition Paris – banlieue* ». On verra plus loin que l'évolution de la ville de Clichy notamment s'inscrit de façon très illustrative dans cette approche.

Au-delà de cette référence aux secteurs de re-développement de la proche couronne, et avant de revenir sur ce que le SDRIF préconise spécifiquement pour le site de la Boucle Nord, celui-ci est bien entendu concerné par plusieurs volets « généraux » du SDRIF :

- l'évolution de la population (2800 habitants de plus par an dans les Hauts-de-Seine) avec ses corollaires en terme de construction de logements, d'équipements sanitaires et sociaux et d'évolution des emplois ;
- *« le maintien des entreprises et des artisans souvent menacés par la tertiarisation et la montée des prix»* en proche couronne (axe qui peut cependant apparaître en légère contradiction avec la nécessité, soulignée au titre de l'implantation du tertiaire dans les pôles urbains, « *d'assurer la reconversion de la Boucle nord qui a perdu une partie de ses emplois de fabrication* ») ;
- la constitution d'un réseau maillé de transports collectifs (projets METEOR et ORBITALE) ;
- l'amélioration du réseau routier (aménagement A86, boulevard urbain A15, projet MUSE) ;
- l'organisation régionale du réseau des transports de fret (port de Gennevilliers)

1.1.2 - Le territoire de la Boucle Nord

Le SDRIF, tout en rappelant l'unité dont ce site bénéficie naturellement grâce à son modelage par le méandre de la Seine, souligne que le territoire de la Boucle Nord est aujourd'hui « *recouvert de tissus urbains continus mais disparates, marqués par la forte présence d'emprises industrielles souvent fragiles* ». Au regard de ce constat, la restructuration de ces tissus urbains doit être l'occasion de renforcer l'unité du territoire.

Les pistes proposées par le SDRIF en terme d'aménagement du site portent pour l'essentiel sur la nécessité de :

- conforter les vocations industrielle et portuaire en s'appuyant sur l'équipement majeur que constitue le port de Gennevilliers,
- favoriser des activités et un habitat diversifiés, la réalisation d'un grand quartier mixte à partir des terrains de Gaz de France constituant en outre l'amorce d'un projet de mise en valeur des berges,
- intégrer les nombreux quartiers sociaux au reste de la ville,
- réhabiliter l'environnement notamment par la création d'un parc urbain supplémentaire qui permettrait d'obtenir un rééquilibrage des espaces verts dans le département,
- créer un véritable tissu urbain en assurant une croissance cohérente des capacités résidentielles et des emplois sur l'ensemble d'un secteur bien relié notamment au pôle de la Défense.

Si ce constat de manque d'unité demeure d'actualité près de 10 ans plus tard, force est de constater et notre rapport s'y emploiera, que l'opportunité réelle évoquée n'a pas, du moins à ce jour et malgré la déclinaison de certaines des pistes rappelées ci-dessus, permis que se renforce une véritable identité de ce territoire.

1. 2 - CONTRAT DE PLAN ETAT - REGION : CPER 2000 – 2006

Le CPER est structuré en 23 articles reprenant les thématiques pertinentes autour de l'aménagement durable, la promotion du rayonnement de la région, l'amélioration de la vie quotidienne et les solidarités. L'approche territoriale est traitée dans ses articles 19 à 22 et l'article 23 précise les conditions de suivi, de mise en œuvre et d'évaluation du contrat.

1.2.1 - Pour un aménagement durable de l'Ile de France

■ Infrastructures de transport en commun : les transports en commun sont un outil décisif au service des objectifs d'aménagement et de développement économique du territoire régional. A ce titre, ces infrastructures représentent plus des deux tiers des crédits consacrés au transport.

Dans le CPER (article 1) le territoire prioritaire de la Boucle Nord est directement concerné par les actions de :

- prolongement du tramway T1 de St Denis vers Colombes (657 MF dont 522 Etat / Région)
- prolongement du tramway T2 Val de Seine de la Défense à Bezons (730 MF dont 680 Etat / Région)
- prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'au Luth à Gennevilliers (1 020 MF dont 816 Etat / Région)

■ Environnement : le territoire est concerné à deux titres au moins :
- l'environnement des infrastructures (article 5) prévoit des actions d'atténuation des nuisances sonores notamment pour l'A86 à Colombes (115 MF) et le quartier du Luth à Gennevilliers (30 MF), ainsi que des opérations de requalification urbaine dont une concerne la déviation de Clichy (pour 300 MF).
- les actions retenues en faveur de l'environnement (article 6) auront des impacts sur le site de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine au titre de la réhabilitation végétale et écologique des berges et de la gestion du risque d'inondation.

1.2.2 - Promouvoir le rayonnement de l'Ile-de-France

■ Développement économique : le territoire de la Boucle Nord pourra s'inscrire dans les actions permettant de développer des réseaux locaux de production, d'accompagner les PME et TPE et de soutenir la reconversion des territoires touchés par la désindustrialisation (article 9 : 1 535 MF dont 786 de l'Etat et 749 de la Région).

■ Enseignement supérieur : l'article 11 cite, dans la liste des opérations, l'IUT de Gennevilliers tout en précisant qu'il est hors CPER.

1.2.3 - Améliorer la vie quotidienne et les solidarités

■ Culture : dans le cadre de la poursuite de l'équipement culturel de la région Ile de France (article 15), la région soutient financièrement le musée des transports urbains de Colombes (20 MF).

■ Solidarités : la liste des opérations soutenues en la matière (article 17) cite notamment la création d'un FDT pour handicapés mentaux profonds à Gennevilliers et la restructuration du CAT Entraide Universitaire de Villeneuve la Garenne.

1.2.4 - Favoriser l'approche territoriale

■ Politique de la ville : l'article 19 rappelle les priorités de l'Etat en matière de politique de la ville, lesquelles visent à lutter contre la fracture sociale et urbaine en favorisant prioritairement la mixité de l'habitat, l'éducation, l'emploi, l'insertion et le désenclavement des quartiers. A ce titre, des partenariats ont été prévus pour mieux articuler les actions de l'Etat, de la région et des communes concernées, sous la forme soit de GPV (Grand Projet de Ville), soit de contrat de ville, soit d'ORU (Opérations de Renouvellement Urbain).
Dans ce cadre, la Boucle Nord des Hauts-de-Seine est concernée par un GPV incluant certains quartiers de Gennevilliers et de Villeneuve la Garenne et par les contrats de ville, chacune des cinq communes de la Boucle Nord s'étant inscrite dans cette démarche.
Les financements prévus au CPER sont importants puisqu'ils s'élèvent à 3 420 MF au total (1 965 MF de l'Etat et 1 455 MF de la Région) dont 1 340 MF pour les GPV (soit 740 MF de l'Etat et 600 MF de la Région).

■ Territoires prioritaires : le CPER consacre son article 20 à dix "territoires prioritaires" parmi lesquels la Boucle Nord de Gennevilliers est citée au nombre des territoires touchés par la désindustrialisation (au même titre que Plaine St Denis, Plaine de France, Seine Amont et Seine Aval) et aux côtés de territoires à fort potentiel scientifique et économique (Massy-Saclay, Val de Seine et Roissy) et des villes nouvelles de Marne la Vallée et Sénart.

Cet article 20 définit les modalités contractuelles d'animation et d'accompagnement, par l'Etat et la Région, des démarches à mettre en place sur lesdits sites prioritaires, pour lesquelles le contrat prévoit un financement significatif (1 000 MF pour la Région et 705 MF pour l'Etat).

■ Dynamiques territoriales : l'article 21 précise le soutien de l'Etat aux projets de territoire (contrat de pays, d'agglomération ou de territoire) conformément aux dispositions de la loi LOADT pour lesquels 1 405 MF sont prévus. En complément, la région soutiendra les projets pluri-communaux cohérents avec ses objectifs d'aménagement du territoire sans lier son intervention à l'existence de structures intercommunales, en restant à l'écoute des dynamiques locales de ces territoires avec ou sans l'Etat et le ou les départements concernés.

1. 3 - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA REGION ILE DE FRANCE : PDU 2000 - 2006

Le PDU d'Ile de France, dont l'ambition est d'accompagner le développement de l'agglomération francilienne en renforçant ses atouts, vise en cinq ans à quelques objectifs majeurs parmi lesquels :

- réduire de 3% le trafic automobile (avec une réduction de 5% des déplacements à l'intérieur des départements de petite couronne et entre Paris et les autres départements),
- augmenter de 2% l'usage des transports collectifs,
- augmenter de 3% la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

Tous ces objectifs concernent l'ensemble du territoire francilien et, dans ce cadre, le territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. Eu égard aux enjeux liés au transport sur ce site (désenclavement pour les habitants de certains quartiers, qualité de vie, transport de fret, valorisation de la plate-forme multimodale du port de Gennevilliers…), certaines des actions prévues ont eu ou auront des conséquences importantes pour ce territoire.

On pense notamment, outre l'impact évident des infrastructures de transport collectif prévues, aux progrès rendus possibles par les acteurs de la mise en œuvre du PDU que sont les différents comités d'axe et de pôle. On citera dans ce cadre :

- le comité d'axe «réseau fluvial » regroupant le service de navigation de la Seine, l'Etat, la Région, les départements et communes concernés, Voies Navigables de France, le Port autonome de Paris, le STP, des représentants du monde économique et associatif, qui est chargé d'élaborer un projet de développement de la voie d'eau pour le fret et les voyageurs
- les comités d'axe, dont celui de la RD 19 pour le prolongement de la ligne 13 du métro, qui réunissent l'Etat, la Région, le département, les communes concernées, le STP, la RATP, des représentants du monde économique et des associations d'usagers…
- les comités de pôles transports collectifs qui peuvent bénéficier de crédits d'études spécifiques (fournis par le STP à hauteur de 300 000 F par pôle) pour la phase d'élaboration du projet et qui réunissent également l'Etat, la Région, le département, la commune, le STP, la RATP, des représentants du monde économique et des associations d'usagers…

1. 4 - CONTRAT ENTRE LA REGION ET LE DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

Le contrat signé entre la Région Ile de France et le département des Hauts-de-Seine, et qui couvre à l'instar du CPER la période 2000-2006, s'inscrit dans une approche exclusivement thématique et non sectorielle.

A ce titre, le territoire de la Boucle Nord n'y apparaît donc pas ès qualité mais les communes du territoire sont citées ou concernées directement par certaines actions prévues, notamment en matière de :

- transport : RD1 à Clichy, protections phoniques de l'A86 et circulations douces ;
- environnement : aménagement des berges de Seine, assainissement, création du parc de Clichy la Garenne,
- action économique, notamment via les aides à la création d'entreprises,
- le tourisme : développement du tourisme fluvial, musée des transports à Colombes.

L'absence, dans ce contrat, d'une prise en compte des territoires prioritaires du département conjuguée avec un certain recul sur le volet économique, ne crée pas les conditions d'en faire un relais efficace des préconisations du CPER et/ou du SDRIF sur le site de la Boucle Nord. Même si ce n'était pas à l'évidence sa vocation première, il peut être déploré que l'opportunité qu'il constituait en l'espèce n'ait pas été saisie.

1. 5 - RAPPEL DES TRAVAUX ANTERIEURS DU CESR ILE-DE-FRANCE

1.5.1 - Rapport de Monsieur J.Cl. BOUCHERAT (30 mai 1991)

Dès 1991, dans le cadre d'un rapport de synthèse intitulé "*contribution à la réflexion engagée sur l'esquisse du schéma directeur d'Ile-de-France*" Monsieur J.Cl. BOUCHERAT évoque la Boucle de Gennevilliers dans ses conclusions sur les pôles stratégiques pour pointer notamment l'important programme de logements (25 000) prévu pour accompagner l'aménagement et le renforcement des activités sur ces communes.

Il cite également la question des transports en précisant que « *la prolongation de Meteor et une liaison moderne vers la Plaine St Denis –de type Orbital- paraissent les infrastructures de transports en commun indispensables à cet aménagement* ».

Le rapport de M. Michel PARMENTIER qui analyse plus particulièrement le secteur La Défense / Montesson / Gennevilliers dans le cadre de ce travail sur le schéma directeur, commence quant à lui par regretter que le pôle stratégique se limite aux deux communes de Gennevilliers et Villeneuve la Garenne et considère «*comme regrettable qu'il n'ait pas été envisagé un schéma de secteur couvrant toutes les communes de la Boucle* ».

Dans le cadre des projets d'aménagement et eu égard à la faiblesse des disponibilités foncières hors du secteur du port, le rapport insiste sur la nécessité de veiller à préserver deux fonctions essentielles du port, à savoir son activité portuaire traditionnelle et la plate-forme multimodale de transports.

Enfin, en matière de transports, le rapport sur ce secteur précise que « *il est prévu une rocade suivant la partie extérieure de la Boucle et un raccordement au RER avec une gare à Gennevilliers. L'objectif est de permettre des liaisons tant avec la plaine St Denis qu'avec le sud du département et Paris* ».

1.5.2 - Rapport de Monsieur Raoul MOREAU (Décembre 1995)

Ce rapport établi sous la forme d'une "*note de synthèse sur la mise en œuvre du schéma directeur et des pôles stratégiques"* dans le cadre des travaux de la commission de l'Aménagement du Territoire, n'a pas été présenté en séance plénière du CESR à l'issue du renouvellement de 1995. Il reprend divers rapports sectoriels dont, à nouveau, celui établi en avril 1995 par M. PARMENTIER sur le secteur La Défense – Montesson – Gennevilliers.

Le rapporteur constate à plusieurs reprises que le secteur, limité aux communes de Gennevilliers et Villeneuve la Garenne, « *s'oriente vers une synergie avec la Plaine St Denis* » et souligne l'absence de projets intercommunaux, chaque commune réfléchissant de son côté à des créations de ZAC.

Face à l'objectif de croissance de population et de croissance de l'emploi qui caractérise ce territoire, « *le développement des activités industrielles et logistiques appuyé sur le port de Gennevilliers* » tel que prévu par le SDRIF ne semble pas en voie de se concrétiser.

Le rapport conclut d'ailleurs sur une interpellation inquiétante qui demeure, pour une part au moins, d'actualité : « *tel qu'il se présente, et en l'absence de toute intercommunalité, on peut s'interroger sur l'avenir de ce secteur très difficile qui doit être entièrement restructuré.* »

DEUXIEME PARTIE : CONTEXTE GENERAL DU TERRITOIRE

2. 1 – ANALYSE SECTORIELLE

La Boucle Nord des Hauts-de-Seine se situe au nord du plus petit département français (176 km²) dont la forte densité (1,43 million d'habitants) ne peut masquer l'hétérogénéité. C'est d'ailleurs pourquoi les Hauts-de-Seine ont mené dans les années 1990-2000 des grands chantiers, qu'il s'agisse d'équipements publics et d'infrastructures, pour donner de l'homogénéité à un département en mal d'unité et de personnalité.

Mais le déclin de l'industrie ne s'est pas produit au même rythme sur l'ensemble du territoire départemental et le contraste est désormais frappant entre le nord des Hauts-de-Seine, à dominante ouvrière, et le Val de Seine aujourd'hui presque exclusivement voué aux services.

2.1.1 – Un périmètre incertain…

Le premier constat qui s'impose concernant ce territoire est, en l'absence d'intercommunalité structurée, la difficulté à en définir le périmètre précis. Les différents textes fondateurs évoqués plus haut n'ont d'ailleurs pas échappé à cette difficulté qui s'exprime de façon certes anecdotique mais néanmoins significative, au travers des différentes appellations et des périmètres fluctuants successivement retenus.

Ainsi le SDRIF évoque la 'Boucle Nord des Hauts-de-Seine' avec Gennevilliers, Asnières, Bois-Colombes, la Garenne-Colombes et Villeneuve la Garenne et semble exclure Clichy et Colombes alors que le CPER fait état de la 'Boucle de Gennevilliers' qui les inclut mais ne retient pas Bois-Colombes et la Garenne-Colombes.

Sur la recommandation du Conseil Régional notamment, le présent rapport retient, sous l'appellation consensuelle 'Boucle Nord des Hauts-de-Seine', le périmètre tel que défini stricto sensu par le CPER à savoir les cinq communes de Asnières, Colombes, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne et Clichy.

(VOIR Annexe n°2 - Figure n°1)

Ce périmètre d'étude n'est cependant pas exempt de toute ambiguïté et, au-delà de sa conformité avec le CPER, suscite des interrogations quant à sa pertinence. En effet, la posture particulière de certaines communes de cette zone mérite un éclairage complémentaire. Parmi ces situations qui interpellent, on relèvera notamment que :

- les communes de Bois-Colombes et la Garenne-Colombes ne sont pas incorporées au périmètre de la Boucle Nord alors qu'une logique de continuité urbaine l'aurait induit. Une explication pourrait se trouver dans leur vocation traditionnellement très résidentielle qui ne les désigne pas comme zones prioritaires pour les actions palliant la désindustrialisation, cette explication étant renforcée par des taux de logements sociaux bien inférieurs sur ces deux communes (entre 5 et 18%) que sur le reste de la Boucle Nord.

- la commune de Clichy est retenue dans le périmètre par souci de cohérence avec l'approche du CPER mais sa spécificité de seule commune de la Boucle Nord située à l'extérieur du méandre de la Seine explique, pour une part, que cette commune 'regarde' davantage vers Paris et ses communes limitrophes (St Ouen notamment) que de l'autre côté de la Seine qui constitue à cet égard une réelle frontière. Le rapport reviendra sur le rapprochement avec St Ouen que ne facilite pas l'appartenance à deux départements distincts (Hauts-de-Seine, Seine St Denis).

- la commune de Villeneuve la Garenne est une commune récente, créée en 1929 par détachement de la commune de Gennevilliers. Cet historique est prégnant dans les rapports entre Villeneuve la Garenne et sa « commune mère » Gennevilliers, mais aussi de façon plus générale dans ses rapports avec la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. Il est à cet égard illustratif que les échanges et déplacements soient plus naturels et nombreux pour les habitants de Villeneuve la Garenne avec la commune de l'Ile St Denis qu'avec Gennevilliers, et ce malgré les 'frontières fluviale et départementale ».

- la commune de Colombes, où une nouvelle majorité s'est installée en 2001, s'est d'abord concentrée – comme on peut le comprendre – sur des dossiers propres à son territoire au détriment d'une approche plus inter-communale. Et en la matière, certains observateurs notent des regards plutôt orientés vers le pôle de la Défense que vers la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

2.1.2 – Qui illustre l'absence de réelle identité du territoire

La difficulté de cette approche sectorielle confirme ce que nombre de personnalités rencontrées, pour ne pas dire toutes, ont indiqué au rapporteur à savoir l'absence d'une véritable unité de ce territoire. Celui-ci apparaît davantage comme un patchwork avec ses indésirables effets de logique de guichet que comme un territoire cohérent.

Plusieurs explications peuvent être avancées en complément des cas de certaines communes évoqués ci-dessus :

- l'importance, en nombre d'habitants, de chacune des communes qui leur permet, peut-être dans une moindre mesure pour Villeneuve la Garenne, de bénéficier d'une taille critique et donc de compétences propres pouvant les affranchir d'une approche inter-communale dans la conduite de projets ;

- l'absence de continuité territoriale, notamment entre les territoires de renouvellement urbain avec des frontières multiples (RD 19, A86, A15 ou Seine) ou des zones d'activités séparant des quartiers résidentiels à restructurer, ce qui explique le peu de soins accordés à l'aménagement des franges entre communes (no man's land) ;

- l'absence de leadership dans le territoire qui est à la fois source et conséquence des difficultés évoquées plus haut. Si historiquement les communes de la Boucle Nord se sont toujours méfiées de l'Etat et de la région pour des motifs divers, le refus plutôt légitime du leadership de l'un de ces deux acteurs n'a pas débouché sur un relais de leadership. Concernant le département, il semble pour certains qu'il hésite à se mobiliser comme leader par crainte d'être un élément mineur du dispositif entre l'Etat et la région. Quant au leadership par une commune, si beaucoup d'arguments plaident en faveur de la commune de Gennevilliers comme leader (élus historiquement très actifs en faveur de la Boucle Nord, présence du port, disponibilités foncières importantes…), le nouveau paysage politique issu des élections municipales de 2001 n'en crée pas les meilleures

conditions d'acceptabilité. En tout état de cause, les communes semblent trop en compétition entre elles pour accepter que l'une d'elles se place en locomotive des projets ;

- la faiblesse de la concertation qui a été pointée par de nombreux acteurs illustre la difficulté de fédérer les différentes communes. Elle s'est fait ressentir par exemple en terme de politique de la ville où la volonté de la préfecture de Région de constituer un GPV (Grand projet de ville) unique s'est heurtée aux blocages des communes. Sa création sur Gennevilliers et Villeneuve la Garenne a d'ailleurs été le fruit de travaux propres à chacune des deux communes qui ont 'plaqué' ensuite leurs projets ensemble, cette création n'étant pas accompagnée d'une structure de pilotage commune, chaque commune pilotant les projets sur ses quartiers concernés de façon autonome. En outre il est significatif que la possibilité d'élaborer des contrats de ville intercommunaux n'ait pas été saisie, chaque commune ayant réalisé le sien (à noter cependant que Clichy s'est, depuis peu, intégrée au GPV). De même en matière de conventions d'agrément qui auraient pu faire l'objet d'une approche intercommunale. Cette faiblesse de la concertation s'exprime par des intercommunalités très limitées et par la faiblesse du partenariat.

2.1.3 – Malgré des tentatives d'intercommunalité

- Historiquement pourtant, l'approche concertée de ce territoire a fait l'objet de plusieurs initiatives, à commencer par l'AIBN, association intercommunale de la Boucle Nord, créée au milieu des années 80 et qui regroupait les communes d'Asnières, Colombes, Gennevilliers et Villeneuve la Garenne avec une présidence tournante entre ces quatre communes. Son objet essentiel était de développer un fort lobbying pour le développement des infrastructures de transport, les projets émergés depuis en la matière pouvant expliquer qu'elle est inactive depuis 1997.

- Une autre initiative a été en 2001 le Groupement d'Intérêt Public pour porter un contrat intercommunal de projets dont la réflexion avait été engagée fin 1998 par l'Etat, le Conseil Général et les maires des cinq communes d'Asnières, Clichy, Colombes, Gennevilliers et Villeneuve la Garenne. Ce contrat, qui a fait naître l'appellation 'Boucle Nord des Hauts-de-Seine' et visait, au moment de l'émergence de la plaine St Denis, à faire entendre la Boucle dans la mosaïque des territoires franciliens, porte sur plusieurs domaines :
  - développement économique, emploi, insertion et formation professionnelle,
  - requalification urbaine des zones sensibles, habitat et peuplement,
  - exclusion, intégration, lien social, éducation et services au public,
  - prévention, sécurité, citoyenneté.

Le choix des cartes annexées au contrat est très significatif des priorités pour les communes signataires : une carte des infrastructures de transport (le contrat revient sur le prolongement de la ligne 13, le tramway T1, le passage à deux fois trois voies de l'A86 avec réduction de ses nuisances sonores et la volonté de la rendre plus urbaine) et une carte rappelant les secteurs prioritaires de la politique de la ville.

Les limites de ce contrat se trouvent dans le constat qu'il ne s'agit pas réellement d'un projet commun aux cinq villes mais plutôt de plusieurs problématiques posées de la même façon par les différentes communes. Mais cela ne peut suffire à faire émerger une réelle intercommunalité de territoire. Même le prolongement de la ligne 13 n'est pas en soi un projet

suffisamment fédérateur si les communes n'ont pas vraiment la volonté de réfléchir ensemble à la restructuration de leur territoire. Ce contrat manque en fait de vision stratégique. Beaucoup de déclarations d'intentions, de souhaits qui en font un catalogue sans arbitrage, le document ayant d'ailleurs pour l'essentiel été fait et porté par des techniciens et non par des élus. On ne s'étonnera donc pas que les communes s'en soient désolidarisées rapidement et que ce contrat n'ait plus maintenant aucune réalité.

2.1.4 – Un atout (le port) et une localisation stratégique

- La présence du port de Gennevilliers, plus grand port intérieur français, constitue sans conteste un atout majeur pour le territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Cette installation du Port autonome de Paris qui s'étend sur 400 ha (dont 280 ha utiles) est en effet la plus ancienne et la plus importante plate-forme multimodale d'Ile de France. Elle combine cinq modes de transport grâce à plusieurs dessertes routières (A86 et A15), une desserte fluviale qui relie quotidiennement Gennevilliers à Rouen et au Havre, une desserte fluvio-maritime (accès aux bateaux de mer sans rupture de charge), une desserte ferrée qui a été, depuis peu, améliorée par l'électrification de la voie et une desserte par pipes. Pour profiter de la combinaison de toutes ces infrastructures de transport à proximité immédiate de Paris et de la Défense, les quelques 250 entreprises déjà présentes sur le site génèrent près de 7 000 emplois directs (et 10 000 emplois indirects) répartis dans les 500 000 m2 de hangars, bureaux et ateliers construits autour des bassins. L'objectif du port est de 15 000 emplois à fin 2015.

A ces divers titres, mais aussi compte tenu de sa contribution en terme environnemental (aménagement des berges, darses vertes,…) et urbain (intégration urbaine de port), le port de Gennevilliers est un acteur essentiel du territoire.

- La localisation géographique du territoire de la Boucle Nord constitue quant à elle un deuxième atout pour ce territoire, même si certaines contraintes qu'elle induit doivent être prises en compte.

La Boucle Nord des Hauts-de-Seine bénéficie en effet d'une localisation très proche non seulement de Paris au sud, mais aussi du quartier d'affaires de la Défense à l'ouest ainsi que, de l'autre côté de la Seine, du territoire de la plaine St Denis à l'est et de la zone d'Argenteuil – Bezons au nord. Cette situation au carrefour de trois départements (Hauts-de-Seine, Seine St Denis, Val d'Oise) constitue un avantage indéniable qu'enrichit une irrigation correcte, bien que perfectible, en infrastructures de transport. Cet atout pourrait, cumulé avec la valorisation du port, enrichir le dynamisme du territoire et accroître son attractivité. D'ailleurs l'intérêt affiché, au moment de la définition de ce territoire, par des villes comme Nanterre, Argenteuil ou Bezons pour y être associées est illustratif de la dynamique dont il peut être porteur.

Mais le déficit d'image dont pâtit ce territoire, essentiellement hérité des friches industrielles, d'une image dégradée des zones d'habitat et de la faiblesse des centralités urbaines, ne facilite pas, à ce jour du moins, son positionnement face aux pôles d'attraction que constituent Paris, la Défense et, plus récemment, la plaine St Denis. Quoique bien situé et bien desservi, ce territoire apparaît un peu comme un « ventre mou » par rapport aux territoires voisins, probablement eu égard également à son incapacité à se créer une réelle identité de territoire.

La réflexion sur ce territoire impose donc une analyse qui le resitue dans son contexte géographique et prenne en compte l'impact, en terme de rayonnement et d'attractivité, des territoires voisins. Cette approche s'impose d'autant plus que les infrastructures de transport

prévues vont améliorer l'accessibilité de ces pôles déjà attractifs ; une réflexion en amont sur le développement économique interne à la Boucle Nord n'en sera que plus incontournable et urgente mais ne pourra se faire efficacement sans l'implication de toutes les communes pour un projet partagé.

2. 2 – ANALYSE THEMATIQUE

2.2.1 – Foncier, agrément

Le territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine s'étend sur 3 055 ha, soit 0,26% de la surface régionale. L'étude réalisée en août 2002 par la DRE sur « l'ouverture à l'urbanisation et la consommation des terrains urbanisables et partiellement urbanisables au SDRIF » fait apparaître, pour ce territoire, un seul terrain urbanisable de 14,5 ha et aucun terrain partiellement urbanisable.

- Le foncier disponible sur la Boucle Nord est donc faible. L'Agence Régionale de Développement évalue à 50 ha le foncier accessible aux entreprises d'ici quelques années sur ce territoire. Les quelques terrains épars dans les communes sont souvent petits, à l'exception des terrains Gaz de France qui représentent, sur les communes de Gennevilliers et Villeneuve la Garenne, respectivement 32 et 20 ha.
  Les terrains sont potentiellement plus nombreux sur la zone portuaire qui poursuit sa politique d'acquisition (13 ha d'une ancienne centrale EDF au nord ouest du port) et des restructurations qui visent à dégager du foncier (par exemple en récupérant 12 ha sur la CAT grâce à un stockage des voitures par silo vertical).

- L'usage du foncier est évidemment très impacté par les conventions d'agrément signées par les communes avec l'Etat représenté par le préfet de département. L'agrément, créé en 1955 pour infléchir les tendances à la concentration des activités en région parisienne, est une autorisation administrative particulière à l'Ile de France, délivrée par l'Etat dans le cadre de sa politique générale d'aménagement du territoire. A ce titre, le SDRIF en constitue la base légale, l'agrément permettant d'articuler les objectifs quantitatifs du SDRIF (ratios par départements de m2 de logements, de bureaux et d'activités) et le plan d'aménagement d'une commune.

En outre, les conventions d'agrément reprennent les objectifs du SDRIF en terme de bonne répartition des emplois, l'indicateur pour mesurer cet équilibre habitat – emploi étant le taux d'emploi, c'est à dire le rapport entre les emplois et les actifs résidents d'une zone donnée. Un taux d'emploi de 1 correspond à l'équilibre, l'objectif du SDRIF en petite couronne ouest étant de maîtriser le taux d'emploi.

De façon plus précise pour les Hauts-de-Seine, le SDRIF prévoit :
- 7 300 nouveaux logements en moyenne par an ; c'est le département qui construit le plus de logements avec 81 000 logements autorisés entre 1990 et 1999, soit le taux de construction neuve le plus élevé de la proche couronne
- la construction de 4,5 millions de m2 de bureaux qui, là encore, place les Hauts-de-Seine en tête (20% de poids régional) avec 2 millions de m2 autorisés entre 1990 et 1999
- la réalisation de 3,5 millions de m2 industrie-stockage et autres locaux d'activités, la part de ces derniers étant très largement prépondérante (80%) sur l'industrie dans le total départemental.

Dans le cadre de cet agrément, quatre communes ont signé une convention d'équilibre habitat – activités, alors qu'une approche intercommunale était possible. Le résumé de ces conventions est le suivant (sources DRE) :

Commune et date	Situation de départ	Autorisations sur la période de l a convention	Objectifs à l'issue de la convention
Clichy 1998-2002	265 000 m2 logements 45 932 m2 bureaux 22 749 m2 activités ratio de 5,77	142 320 m2 logements (dont 87 390 en ZAC) 117 000 m2 bureaux (dont 97 000 en ZAC) 54 000 m2 activités	407 330 m2 logements 162 932 m2 bureaux 76 749 m2 activités ratio de 2,5
Asnières 2001-2005	366 977 m2 logements 47 455 m2 bureaux ratio de 7,73	150 000 m2 logements (dont 50 000 en ZAC) 55 000 m2 bureaux (dont 14 000 en ZAC)	516 977 m2 logements 102 455 m2 bureaux ratio de 5,05
Colombes 2002-2005	177 968 m2 logements 84 407 m2 bureaux ratio de 2,11	85 070 m2 logements 55 000 m2 bureaux portés à 83 000 m2 suite accord du STIF sur T2	263 038 m2 logements 139 407 m2 bureaux portés à 167 407 m2 ratio de 1,89 à 1,57
Gennevilliers 2002-2005	138 339 m2 logements 86 347 m2 bureaux 385 870 m2 activités ratio de 1,60	140 320 m2 logements 59 705 m2 bureaux (dont 58 900 en ZAC) + 48 380 m2 Eurocampus 196 748 m2 activités	278 859 m2 logements 146 052 m2 bureaux 582 618 m2 activités ratio de 1,91

On reviendra sur cette question de l'agrément mais au constat quantitatif ci-dessus s'ajoutent les remarques qualitatives, toujours d'actualité, faites par notre CESR dans son avis n°2000 08 relatif à l'immobilier d'entreprise et à l'aménagement du territoire présenté par Noël Zeller.

2.2.2 – Population, habitat, cadre de vie

- La population de la Boucle Nord, estimée à 267 635 habitants fin 1999, a globalement plutôt diminué lors des deux dernières décennies eu égard aux pertes de population sensibles sur les communes de Villeneuve la Garenne (- 0,71) et Gennevilliers (- 0,58) qui sont déjà les communes les plus étendues et avec la plus faible densité. Les niveaux de population par commune sont ainsi de l'ordre de : Asnières : 76 000 - Clichy : 50 500 - Colombes : 78 000 - Gennevilliers : 42 500 - Villeneuve : 24 000 soit peu de différence avec les chiffres 1982 cités par Monsieur BOUCHERAT dans son rapport de mai 1991 soit : Asnières : 71 616 - Clichy : 47 380 - Colombes : 79 344 - Gennevilliers : 45 244 - Villeneuve : 21 850

Cela s'explique par un solde naturel fort largement inversé par un déficit migratoire fort comme en Seine St Denis.

La population de la Boucle Nord représente 20% de la population alto-séquanaise mais s'en distingue à plusieurs titres :

- d'une part, sur les catégories socio-professionnelles : on compte 18% d'ouvriers dans la population de la Boucle Nord pour 8,2% dans les Hauts-de-Seine et seulement 6 à 7 % de cadres sur Gennevilliers et Villeneuve la Garenne pour 24% en moyenne dans le département ;
- d'autre part, c'est une population où l'on recense plus d'habitants d'origine étrangère que la moyenne départementale (11,52%) avec une présence significativement plus importante sur les communes de Clichy (21,47%), Gennevilliers (24,51%) et Villeneuve la Garenne (19,38%).
- enfin, c'est une population plus jeune que la moyenne départementale, notamment sur Gennevilliers et Villeneuve la Garenne.

Tous ces écarts avec la moyenne du département des Hauts-de-Seine conduisent assez logiquement au constat de différence en terme de niveau des revenus moyens : alors que les alto-séquanais ont en moyenne des revenus supérieurs de 14% à la moyenne francilienne, les communes de la Boucle Nord affichent toutes des revenus moyens par habitant inférieurs à la moyenne francilienne, avec les plus faibles revenus départementaux sur Clichy, Gennevilliers et Villeneuve.

■ L'habitat de la Boucle Nord fait également apparaître des spécificités fortes de ce territoire au sein du département.

Tout d'abord en terme de logement social, sa part dans le parc total de logements dépassant 31% sur ce secteur pour à peine un quart sur l'ensemble des Hauts-de-Seine. La proportion de logements sociaux dépasse les 60% à Villeneuve la Garenne et Gennevilliers (63,50 %) et atteint 35% à Colombes, 28% à Clichy et 24,50% à Asnières. Ces proportions devraient évoluer compte tenu des engagements pris dans les conventions d'équilibre habitat-activités : ainsi Asnières s'est engagé sur 25% de construction de logements sociaux a minima, Clichy sur 30%, Colombes sur 10% et Gennevilliers s'est engagé à équivalence des logements sociaux démolis.

Il s'agit pour l'essentiel (plus de 60%) d'un habitat collectif issu des programmes de construction initiés au début des années 1960 alors qu'était prévue une très importante croissance de la population. Villeneuve la Garenne par exemple devait passer de 4 000 habitants au début des années 60 à 40 000 ! La réalité a tout de même conduit à une multiplication par 5 de sa population en 20 ans... Tous les immeubles construits à cette période, et qui font pour beaucoup aujourd'hui l'objet de programmes de restructuration urbaine au titre de la politique de la ville, sont aussi un élément constitutif de l'identité et de l'unité de ce territoire.

Dans ce paysage à dominante d'habitat collectif, la proportion d'habitat individuel est évidemment faible tant en terme de stocks (comme le confirme l'état des lieux régional et territorial en 2000 réalisé dans le cadre de l'évaluation du CPER) que de flux pour lesquels les données IAURIF sur les constructions commencées ces dix dernières années font apparaître une part d'à peine 4,3% de logements individuels sur le total des constructions.

On notera cependant le cas particulier de Colombes, « ville aux 9 000 pavillons » dont le rang de première ville pavillonnaire des Hauts-de-Seine ne doit cependant pas masquer deux éléments importants :

- l'habitat pavillonnaire reste minoritaire avec 26% du parc immobilier communal (occupant 60% du territoire…)
- même au sein des quartiers considérés comme pavillonnaires, l'habitat pavillonnaire est minoritaire en nombre de logements (de 17 à 42% suivant les quartiers).

■ Le cadre de vie suppose, pour son amélioration, que l'on conjugue politique volontariste de construction et de mixité du logement (accession à la propriété, requalification de l'habitat ancien…) et qualité des espaces publics. A cet égard, le constat de faiblesse des centralités urbaines sur le territoire de la Boucle Nord appelle une attention particulière et une approche concertée des différents acteurs. Les divers projets développés au titre de la politique de la ville doivent notamment contribuer à y répondre comme ce rapport l'examinera en troisième partie.

■ La santé et l'action sociale sont par contre dans une situation extrêmement préoccupante sur ce territoire qui ne dispose plus, depuis la fermeture des urgences de l'hôpital Beaujon à Clichy, de la clinique Pierre Brossolette à Asnières et de la clinique St Jean à Gennevilliers, d'un accueil d'urgences à Colombes (Louis Mourier) alors que les besoins des populations et des salariés sont énormes. Les conditions d'accueil ne sont en outre pas satisfaisantes dans les établissements comme l'institut Baguère pour sourds et muets (Asnières) ou la maison de retraite de Villeneuve la Garenne.

2.2.3 - Emploi, développement économique

Ce secteur est héritier d'une longue tradition industrielle, notamment automobile : parce que les Hauts-de-Seine ont été longtemps un territoire privilégié de l'industrie automobile, les communes de la Boucle Nord ont toujours eu une forte vocation d'accueil des constructeurs et, par voie de conséquence, d'implantations d'équipementiers.

Ainsi ce territoire regroupe-t-il encore plus de 18% des établissements alto-séquanais dont près du quart du secteur de l'industrie et de la construction et moins de 15% du tertiaire des Hauts-de-Seine[12]. La part de l'industrie dans l'emploi total représente 27,63% sur la Boucle Nord alors qu'elle ne pèse que 18,88% dans le département, 16% en petite couronne et 14,42% en Ile de France[13]. Elle peut atteindre jusqu'à 33% sur la commune de Gennevilliers et s'illustre par le fait que le site Peugeot de la Garenne Colombes représente à lui seul plus du cinquième des emplois totaux de la commune.

La désindustrialisation et les restructurations du territoire francilien, avec notamment l'émergence du pôle d'affaires de la Défense, ont conduit à un transfert partiel des emplois de l'industrie vers le tertiaire. Ainsi depuis le milieu des années 60, le secteur de l'industrie a perdu près de 58 000 emplois alto-séquanais, soit 30% de ses effectifs. Ce recul des activités manufacturières n'a pas fait l'objet d'une compensation totale par le développement des services compte tenu des importantes difficultés dans la reconversion de la main d'œuvre résidante. Dans ce cadre, un territoire comme la Boucle Nord des Hauts-de-Seine a vu son équilibre économique fortement fragilisé.

[12] Sources : SITe CCIP 92-Comptage Sirene INSEE 31/12/01
[13] Sources : Territoires et Emplois en Ile de France- URIF CGT – avril 2001

Les chiffres des emplois et leur évolution sont à cet égard significatifs puisque ce territoire perd régulièrement des emplois depuis plusieurs années (- 9 000 en 10 ans), alors que le département des Hauts-de-Seine en a gagné 28 778 sur la décennie 1990-1999. Le solde négatif est essentiellement dû aux baisses sur deux communes :

- Asnières qui a vu sa population active augmenter de 6,8% entre 1991 et 2000 (de 37 189 à 39 749) alors que le nombre d'emplois offerts baissait de 13% sur la même période (de 24 916 à 21 641) ;
- Gennevilliers qui a perdu près de 6 000 emplois ces dix dernières années pour atteindre 27 380 en 1999.

On constate d'ailleurs sur le territoire de la Boucle Nord des taux de chômage partout supérieurs à la moyenne départementale : 14,2% à Clichy ou 16,6% à Villeneuve la Garenne et plus de 20% à Gennevilliers, une hausse de 30% des chômeurs en un an à Colombes portant leur nombre à près de 6 000 pour 38 000 actifs et 28 000 emplois.

Il semble cependant, selon une étude DDE récente, que le taux de chômage ne soit pas tant lié à la vitalité des marchés de l'emploi des différentes communes qu'à la composition sociale de celles-ci. En effet, une corrélation forte a été mise en avant entre taux de chômage et proportion d'ouvriers dans une même commune, ce qui pose avec grande acuité la question de la formation et de l'insertion.

2.2.4 – Transports

■ Les transports de voyageurs
(VOIR Annexe n°2 - Figure N°2)

Le territoire bénéficie d'un réseau de dessertes par :
- les transports collectifs lourds :
- RER C : deux gares à Gennevilliers : les Grésillons et Barbanniers
- SNCF : deux gares à Colombes : centre et stade
- Métro ligne 13 : jusqu'à Asnières – Gennevilliers - Gabriel Péri (AG 1)
- les transports collectifs par bus : notamment lignes axiales (178 et 164) et rocades (174 et 304)
- les axes autoroutiers (A86 et A15) et routiers : deux boulevards urbains constitués par la RD 19 qui, entre Asnières et Gennevilliers, traverse la Boucle Nord depuis l'A86 au nord jusqu'à la Seine au sud, et la RD 17 (RN 315) qui pénètre dans la Boucle Nord dans le prolongement de l'A15 au nord jusqu'à Clichy puis le boulevard périphérique au sud.

Si le territoire semble ainsi plutôt bien irrigué, plusieurs points faibles méritent d'être soulignés :
- la ville de Villeneuve la Garenne n'est pas desservie en transports collectifs lourds et la présence de réseaux de bus en site propre ne peut suffire à la fluidité nécessaire en terme de déplacements des habitants ou entreprises. Le projet de prolongement du tramway T1 depuis St Denis vers la Défense devrait contribuer positivement à ce besoin de désenclavement. Le retard pris par ce projet suite à l'opposition de la commune de l'Ile St Denis est donc particulièrement préjudiciable pour Villeneuve la Garenne.

- la ligne de métro n°13, avec ses 18 000 passagers par heure en pointe, est la seule ligne qui ne connaisse pas d'heure creuse selon le comité des usagers de la ligne. L'arrivée du système Ouragan (pour lequel le conseil régional a récemment débloqué 23 millions d'euros) doit certes permettre, en 2006, de réduire l'intervalle entre les

trains de 105 à 90 secondes. Mais cette augmentation de la capacité de transport ne saurait répondre au nouvel afflux de voyageurs à la suite de l'arrivée de Meteor à St Lazare, du prolongement de la ligne 13 elle-même jusqu'au quartier du Luth à Gennevilliers (AG3) et du prolongement du tramway T1 qui croisera la ligne 13 à AG3. La présence de la fourche induit en outre un trafic d'un train seulement sur trois pour Clichy – Asnières – Gennevilliers, ajoutant à l'engorgement sur ce tronçon, lequel explique d'ailleurs l'opposition de la commune de Clichy au prolongement de la ligne 13.

- le port de Gennevilliers ne bénéficie pas d'une desserte en transports collectifs lourds ce qui explique son vif intérêt à ce que le prolongement de la ligne 13 soit réalisé jusqu'au port, soit jusqu'à la station AG4 selon le tracé qui avait fait l'objet de l'enquête publique. Outre l'intérêt direct pour le développement du port et des entreprises qui y sont, ou pourraient y être, installées, ce prolongement permettrait de surcroît d'apporter une solution au problème de stationnement qui se pose traditionnellement en terminus de ligne. Le foncier disponible comme l'environnement adapté du port présentent d'incontestables avantages par rapport à un terminus à AG3 où la restructuration du quartier est incompatible avec la création d'un parking régional.

- les boulevards urbains de pénétration dans la Boucle Nord font l'objet, pour leur insertion dans le tissu urbain et leur intégration au renouvellement des quartiers, d'une approche spécifique de la part des communes concernées.

■ <u>Les transports de marchandises</u>

Le port de Gennevilliers constitue un atout essentiel pour la Boucle Nord en terme de transports de marchandises dans le respect des préconisations du PDU (« *chaque convoi fluvial de 5 000 tonnes remplace 250 camions* »).

Le trafic du port s'élève ainsi à plus de 5 millions de tonnes chaque année (dont 2,8 en fluvial ou maritime), constituées pour l'essentiel de matériaux BTP, de céréales et farines (la montée en puissance du moulin de Paris s'est traduit depuis moins de 10 ans par le transport de 200 000 tonnes par an vers Rouen), des hydrocarbures par pipes (transitant 1,7 millions de tonnes des raffineries de la basse Seine chaque année), des automobiles (la CAT conduit à la présence de 12 000 véhicules Renault en permanence sur le site)…

La création de la filiale Paris Terminal en 1996 a permis en outre le développement d'une activité conteneurs qui, avec une croissance de 15 à 20% l'an, vise le passage de 35 000 à avec 120 000 EVP par an, avec trois liaisons hebdomadaires avec le Havre (30 heures de trajet depuis Gennevilliers) et un fort potentiel vers Rouen et Bonneuil. Installée sur des terrains de 10 ha à l'ouest du port, cette activité va d'ailleurs s'étendre sur les 13 ha de terrains EDF acquis par le PAP.

Le projet d'amélioration de la desserte ferroviaire du port, décidé hors CPER en 1999 entre l'Etat, la Région, RFF et le PAP pour 80 millions de francs, a été réalisé et s'est traduit par l'électrification de la voie, la réalisation d'un ouvrage d'art dans le port pour éviter un passage à niveau sur la route principale et le stockage des trains de fret sur le faisceau sud (lequel a été rallongé de 750 mètres pour accueillir du transport combiné). La ligne sur laquelle le port est raccordé supportant également la ligne C du RER, ces

travaux ont en outre permis de diminuer les perturbations du réseau voyageurs par limitation des croisements voyageurs / fret.
En terme ferroviaire toujours, des projets de liaisons vers Dunkerque et Marseille sont à l'étude qui intéressent notamment les industries d'armement et permettraient de contribuer au rééquilibrage des flux entre la région parisienne, traditionnellement importatrice, et d'autres régions majoritairement exportatrices (dont la région lyonnaise).

Outre le port de Gennevilliers, on notera également le projet de réhabilitation de l'ensemble des infrastructures portuaires de Clichy, investissement à hauteur de 2,92 millions d'euros approuvé par le conseil d'administration du PAP fin 2002 pour des travaux qui s'échelonneront entre le printemps 2003 et l'été 2004.

2.2.5 – Environnement

Les enjeux environnementaux du territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine se déclinent en plusieurs volets :

- le risque inondation qui touche la Boucle Nord des Hauts-de-Seine au même titre que toutes les communes riveraines de la Seine et constitue le principal risque naturel majeur. Il trouve des éléments de réponse dans le PPRI (plan de prévention du risque inondation) du département qui vise à diminuer la vulnérabilité de la population en essayant de limiter le nombre de personnes exposées aux risques et se traduit par un règlement et un document graphique.
  (VOIR Annexe n°2 - Figure n°3)

- la présence traditionnelle de nombreux sites industriels sur ce territoire a posé la question de la dépollution des terrains, notamment dans les cas de friches importantes. La principale concernée se situe sur les terrains de GDF qui a, semble-t-il, terminé les travaux de dépollution de son site. La vigilance demeure cependant d'actualité, particulièrement sur la zone portuaire où demeurent d'importantes installations pétrolières ou chimiques et plusieurs sites classés Seveso, en plus des deux sites Seveso de Villeneuve-la-Garenne.

- les nuisances sonores issues des infrastructures routières ou ferrées qui ont conduit à des travaux programmés d'isolation phonique le long de l'A86 à Colombes et Gennevilliers mais ne débouchent pas sur des actions en ce qui concerne par exemple la voie SNCF entre les gares d'Asnières et de Bécon les Bruyères.

- concernant les espaces verts et espaces urbains ouverts, le territoire de la Boucle Nord a vu de 1990 à 1999 s'accroître la superficie de ses parcs et jardins (de 160 à 185 ha) avec notamment le parc des Chanteraines à cheval sur les communes de Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne mais le vacant urbain a diminué de près d'un tiers sur la même période.

- la question de l'aménagement des berges de Seine est également au centre des préoccupations environnementales des communes de la Boucle Nord, avec le projet départemental de circulations douces depuis Asnières jusqu'à Rueil-Malmaison.

TROISIEME PARTIE : PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

3. 1 – ENJEUX

Le territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, au regard du constat de ses atouts et contraintes qui vient d'être rappelé au titre de son contexte général, mais aussi pour évaluer la mise en œuvre des préconisations du CPER et du SDRIF, doit faire l'objet d'une analyse de ses perspectives de développement au travers de quatre enjeux principaux.

3.1.1 - Enjeu stratégique : favoriser l'attractivité de la Boucle Nord en confortant l'atout que représente le port et en améliorant les transports

Le premier enjeu, stratégique pour ce territoire, consiste à conforter l'atout que représentent les installations portuaires, ce qui suppose l'amélioration de sa desserte (métro ligne 13), une insertion urbaine du port qui permette de faire revivre la ville sans étouffer le port, un effort de formation pour assurer le développement de l'emploi et l'insertion, une volonté forte de développer toutes les alternatives au transport routier de marchandises.

Un autre volet de cet enjeu stratégique pour doter ce territoire de l'accessibilité indispensable à son développement concerne l'amélioration des réseaux de transports collectifs et routiers. C'est en effet une condition incontournable à son dynamisme et à l'amélioration de son cadre de vie, vecteurs essentiels de son attractivité.

On ne s'étonnera pas, dans ce contexte, que cette question des transports soit très présente dans les attentes des différents acteurs et qu'elle constitue le socle privilégié, voire unique, des projets intercommunaux sur un territoire dont on a vu la faiblesse en terme d'unité et d'identité.

L'enjeu réside autant dans le désenclavement attendu du prolongement de la ligne 13 et des tramways T1 et T2 que dans l'amélioration de la qualité de vie par réaménagement des boulevards urbains.

3.1.2 - Enjeu économique : vers la tertiarisation ?

Il n'est pas anodin que le territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine soit retenu comme site prioritaire du CPER au titre des territoires touchés par la désindustrialisation. Ce choix traduit certes une image irréfutable de la réalité économique de la Boucle Nord ces dernières années, marquée par d'importantes fermetures de sites industriels suite à délocalisation (Chausson, General Motors, Thomson…). Mais il conditionne également la façon d'aborder la problématique du développement du territoire, notamment en terme d'équilibre entre tertiaire et activités.

Alors que certains acteurs (Conseil Général, communes d'Asnières et de Colombes, PAP dans une moindre mesure) orientent plus volontiers leurs projets dans une perspective de tertiarisation de ce territoire, l'Etat et de la région privilégient le maintien d'une polarité industrielle sur la Boucle Nord et un développement des activités, notamment logistiques, en s'appuyant sur les infrastructures offertes par le port et en capitalisant la tradition manufacturière du territoire.

Le fait que l'agrément (avec ces conventions d'équilibre habitat – activités) ait cristallisé, lors des entretiens du rapporteur avec certaines communes et avec le port, nombre de remarques sur les contraintes induites en terme de construction de bureaux, est significatif de cette problématique. D'ailleurs le SDRIF a fait lui aussi le choix de préserver le caractère industriel de la Boucle Nord, ce qui explique peut-être une probable sous-estimation de la demande de bureaux sur ce territoire pour ne pas compromettre la tertiarisation programmée de la Seine St Denis.

A cet égard, la situation de la Boucle Nord, « coincée » entre la Défense et la plaine St Denis, peut soit donner un argument de pertinence et de cohérence territoriale à la constitution d'une grande banane tertiaire' au nord et à l'ouest de Paris, soit éclairer les faibles chances de ce territoire à jouer la carte du tertiaire en concurrence directe avec deux voisins ayant chacun une dynamique forte et une meilleure image.

3.1.3 – Enjeu de cohésion sociale : tous les volets de la politique de la ville

La politique de la ville constitue, dans tous ses volets, un enjeu essentiel pour ce territoire en terme de cohésion sociale. Qu'il s'agisse de la qualité de l'habitat (grands ensembles, habitat privé insalubre), du cadre de vie (faiblesse des centralités urbaines, fragilité du commerce de proximité, insuffisance des espaces verts, traversées de grandes infrastructures routières…), de la distorsion entre emplois offerts et qualifications des populations avec les besoins de formation que cela induit, tout inscrit ce territoire dans un processus fort et structuré de politique de la ville.

On ne s'étonnera donc pas de la richesse de son dispositif de politique de la ville, dont l'abondance pourrait d'ailleurs nuire à l'efficacité… Existent en effet sur la Boucle Nord des Hauts-de-Seine :

(VOIR Annexe n°2 - Figure n°4)

- un GPV qui concerne Gennevilliers (quartiers des Grésillons et du Luth) et Villeneuve la Garenne (quartier sud et La Caravelle) et auquel Clichy a été associé en deuxième étape (quartier du Val d'Asnières)
- un contrat de ville sur chacune des communes
- 9 ZUS dont 4 ZRU : 2 ZUS (dont 1 ZRU) à Gennevilliers, 2 ZUS (dont 1 ZRU) à Villeneuve la Garenne, 3 ZUS (dont 1 ZRU) à Colombes, 1 ZUS à Clichy et 1 ZRU à Asnières.

De plus, le territoire de la Boucle Nord est partiellement éligible aux fonds structurels européens au titre de l'objectif 2 pour ce qui concerne certains quartiers de Gennevilliers, Villeneuve la Garenne, Asnières et Colombes.

(VOIR Annexe n°2 - Figure n°5)

3.1.4 – Enjeu environnemental : vers un développement durable de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine

Compte tenu de sa situation géographique et du contexte général décrit plus haut, le territoire de la Boucle Nord nécessite une approche en terme de développement durable qui conjugue dimension environnementale, économique et sociale.

De même que le développement urbain ne peut être envisagé sans prise en compte du risque inondation, la lutte contre la désindustrialisation et pour une reconquête d'emplois par des activités diversifiées doit intégrer besoins d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers et protection de l'environnement.

La même problématique est présente en ce qui concerne le développement des transports qui doit conjuguer meilleure accessibilité du territoire et préservation du cadre de vie.

3. 2 – SOUHAITS ET PROPOSITIONS DES ACTEURS

Les projets développés par les différents acteurs, publics ou privés, du territoire de la Boucle Nord, leur contribution à la mise en œuvre du CPER et du SDRIF ainsi que les attentes de ces mêmes acteurs concernant ce territoire et, par là, les besoins d'actualisation de ces textes fondateurs qu'elles induisent sont donc à examiner notamment au regard des enjeux principaux rappelés ci-dessus.

3.2.1 – La valorisation du port de Gennevilliers

Le port, qui s'étend sur plus du tiers de la commune de Gennevilliers, est un acteur incontournable du territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. La présence à son conseil d'administration d'élus (de Gennevilliers et du Conseil Général notamment), de représentants de l'Etat et du monde socio-économique (CCI, salariés du PAP,…) ajoute à sa vocation de plate-forme logistique un rôle de plate-forme d'échanges et de concertation !

Il n'est donc pas étonnant que, pour la deuxième fois, le PAP ait été sollicité par la Région pour contribuer aux réflexions du SDRIF. Il a ainsi proposé à concertation, début 2003, un nouveau schéma des infrastructures portuaires qui se veut un document d'orientation stratégique à échéance 2015-2020. Celui-ci insiste sur :

- le transport de passagers, pour accroître et améliorer l'offre avec des aménagements des sites d'escale,
- les granulats pour renforcer le report vers la voie d'eau,
- les déchets (ordures ménagères, déchets industriels et du BTP) pour inciter les trafics à emprunter davantage la voie d'eau, notamment par la création de points de chargements fluviaux,
- les céréales, pour lesquelles l'atout que constitue le moulin de Gennevilliers doit être conforté,
- les produits énergétiques, le maintien du dépôt de Gennevilliers étant stratégique pour sécuriser l'approvisionnement de la capitale et de sa région,
- les produits métallurgiques, pour lesquels le schéma propose d'aborder la gestion de leur transport de manière transverse en prenant en compte les centres de production, les zones de consommation (industrie automobile et BTP) et les points de retraitement,
- les véhicules, avec la volonté affichée de conforter le rôle de Gennevilliers pour la desserte des concessionnaires de Paris et de la petite couronne en optimisant le service dans un espace mieux maîtrisé,
- les conteneurs, avec des ambitions fortes pour le secteur de Gennevilliers - Nanterre - St Ouen dont le potentiel est estimé à 25700 EVP en 2003, 66 300 en 2005 et 109 000 en 2008,
- les colis lourds ou volumineux pour la manutention desquels le port de Gennevilliers est équipé.

Au-delà de ce schéma, des projets spécifiques au port de Gennevilliers sont en cours ou à l'étude à son initiative. Ils s'organisent autour des trois principaux objectifs suivants :

■ Rationaliser le territoire du port

Plusieurs actions sont en cours visant, dans le cadre d'un schéma de développement, à rationaliser les installations portuaires en regroupant les activités de même nature sur des moles spécialisés : ainsi le premier mole à l'ouest est exclusivement consacré aux activités conteneurs de Paris Terminal SA, les deux suivants regroupant des activités logistiques, avant deux moles à dominante BTP pour terminer par les moles spécialisés dans les déchets et les hydrocarbures.

Cette rationalisation conduit également le port à privilégier les marchandises sur les pondéreux, ces derniers étant plus demandeurs de surface et moins créateurs d'emplois que des marchandises génératrices de logistique et de services associés.

■ Développer l'attractivité du port pour de nouvelles entreprises avec l'objectif 2015 de 15 000 emplois

Accueillir de nouvelles entreprises suppose tout d'abord, compte tenu de la pénurie foncière, de dégager du foncier ce à quoi le port s'emploie, notamment, en négociant avec la CAT la création de silos à véhicules permettant de libérer près de 12 ha. De plus, certains terrains nécessitent une réhabilitation pour accueillir de futures activités. C'est ainsi qu'a été constitué un dossier pour le secteur des petits marais (30 ha) comprenant requalification des bâtiments, réaménagement des voies routières, aménagement des quais, mise aux normes (notamment dépollution et assainissement). Ce projet de 18 millions d'euros au total sur 6 ans va d'ailleurs bénéficier d'une subvention FEDER au titre des fonds structurels européens objectif 2 de 4,266 millions d'euros pour sa première tranche de 9,4 millions.

Le port a de plus entrepris la création d'un centre de vie regroupant, le long de la route principale du port, un pôle de services aux entreprises : service des douanes, antenne de police, représentation de la CCI, salles de conférences ainsi qu'un hôtel, des restaurants (self, brasserie, restau-club) et commerces (tabac, presse) et des locaux de bureaux pour les entreprises implantées sur le port (dont les Grands Moulins de Paris qui souhaitent a minima 2 000 m2 sur le port pour rapprocher leur service commercial, actuellement à Ivry sur Seine, de leur site de production). Sur ce dernier point, le port juge très contraignant le règlement spécifique (type agrément) qui lui impose une limitation des surfaces autorisées de bureaux.

Dans la catégorie des services, le port a créé il y a 4 ans, avec la RATP et le STIF, une ligne de bus interne au port qui, aux heures de pointe, assure la liaison entre les entreprises et les bus RATP et, en dehors des heures de pointe, offre une utilisation à la demande. Elle s'inscrit dans le cadre du programme EMIF (Entreprises et mobilité en Ile de France) développé par la RATP et la CCI et a bénéficié d'un financement régional de 600 KF sur trois ans dans le cadre du PDU.

En outre, pour aider les entreprises à trouver du personnel et faciliter l'emploi des habitants de la Boucle Nord, une école AFT- IFTIM pour les métiers du transport (routiers, grutiers, caristes,…) a été créée sur le port en lien avec l'ANPE et les collectivités locales.

Toujours pour favoriser l'accueil de nouvelles activités, le port poursuit, en collaboration avec le MEDEF Nord et la ville de Gennevilliers, un projet de pépinière d'entreprises spécialisées en logistique et commerce international pour fin 2003, avec une offre complété par des petits bâtiments de 400 m2.

■ Réussir l'intégration urbaine du port

Plusieurs réalisations visent à mieux insérer le port dans la ville parmi lesquelles :

- le long de la route principale du port et en continuité des circulations douces des berges, aménagements paysagers par la création d'un arboretum avec toutes les essences que l'on trouve en berge de Seine
- dégagement des fonds de darses afin que l'eau soit visible depuis la promenade de l'arboretum
- prolongement des darses d'eau par des darses vertes équipées pour le transbordement des camions sur un parking planté
- harmonisation de l'éclairage et de la signalétique (code couleur) sur les installations et bâtiments portuaires.

Elles nécessitent d'être poursuivies et complétées, notamment par des échanges plus structurés avec le quartier du Luth vis à vis duquel le port semble se développer et vivre en toute indépendance.

Selon la Chambre de Commerce et d'Industrie, cette plate-forme logistique a une double vocation : une vocation de distribution, avec des prestataires dont le métier est la bonne irrigation des commerces et une vocation multi-modale avec Paris Terminal et le potentiel de développement des conteneurs, lequel souffre cependant de la faiblesse du transport ferroviaire (en terme de rapidité, de fiabilité et de compétitivité).

Ce site portuaire est un équipement essentiel dans le maillage des équipements portuaires d'Ile de France, afin de favoriser le développement du transport de marchandises liées au fonctionnement de la métropole francilienne (déchets, BTP…). Le développement de la voie d'eau en Ile-de-France est un enjeu important de la politique régionale des transports. Dans l'objectif du PDU sur le mode alternatif à la route pour fin 2005, la plate forme de Gennevilliers doit jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre des actions visant à promouvoir la voie d'eau. Ainsi la CCIP a cofinancé l'étude "*Etude régionale voie d'eau*" du PAP et de l'IAURIF qui vient d'être terminée et sera présentée en mai 2003.

3.2.2 – L'amélioration des transports

■ Le prolongement de la ligne 13 est à l'évidence un des éléments clés de ce dispositif d'amélioration. La perspective d'une mise en service au 2ème semestre 2007, soit avec un an de dérive par rapport aux prévisions, de la station AG3 au Luth ne règle cependant pas la question du prolongement jusqu'au port (AG4) tel qu'indiqué dans la DUP. Compte tenu du coût du franchissement de l'A86, et alors que le budget initial de 1996 pour aller jusqu'au Luth était déjà dépassé de 18% avant 2000, le CPER a en effet retenu un prolongement qui s'arrête à AG3 faute de ressources financières et ce malgré des coûts frustratoires importants et malgré les efforts du port et des communes d'Asnières et de Gennevilliers pour trouver le financement complémentaire.

Outre la non desserte du port et de la ZAC Evolic de Colombes, l'autre inconvénient majeur de ce prolongement 'inachevé' est de ne pas permettre la réalisation du parking régional qui s'impose en bout de ligne. Or le port dispose du foncier disponible pour sa réalisation. L'arrêt de la ligne 13 au Luth conduit d'ailleurs les habitants de ce quartier à être souvent plus inquiets que satisfaits de disposer dans quelques années d'une station de

métro qui sera un terminus. Quoiqu'il en soit, la RATP a pris les mesures conservatoires qui s'imposaient pour préserver l'avenir en attendant le financement.
Pour conclure sur la ligne 13, son débranchement à la Fourche serait en outre une solution à examiner pour pallier sa saturation et augmenter la fréquence des trains entre la Fourche et Gennevilliers, tronçon devenu indépendant.

■ Le prolongement du tramway T1 de St Denis à la Défense est un projet essentiel pour l'amélioration des jonctions et l'ouverture entre les territoires de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine et La Plaine Saint Denis. Mais il subit une dérive en temps (plutôt fin 2008) et en coût due au problème technique et politique du passage de l'Ile St Denis. La concertation préalable a été faite mais non l'enquête publique, en attente de l'avis de l'Ile St Denis. Or les communes de la Boucle Nord attendent ce projet avec impatience comme le confirme une étude socio-économique de la RATP sur Villeneuve la Garenne, Gennevilliers et Asnières qui souhaitent en outre des équipements complémentaires à ce tramway (vélos, interfaces, parking...). Ce tramway doit, selon le CPER, être en connexion avec le RER C aux Barbanniers et avec la ligne 13 au Luth. Le décalage d'une année avec la ligne 13 serait très pénalisant d'où la demande des communes de Villeneuve, Gennevilliers et Asnières que les travaux d'infrastructures démarrent là où les emprises sont libérées. Colombes souhaiterait de plus que soit privilégié un tracé qui permette la desserte du quartier fossés Jean et de la zone Evolic et une interconnexion avec la SNCF à la gare du stade.

■ Le prolongement du tramway T2 de la Défense jusqu'à Bezons intéresse tout particulièrement la commune de Colombes, d'autant plus compte tenu du retard touchant le tramway T1. Le schéma de principe de ce prolongement a été approuvé par le Conseil d'administration du STIF d'avril 2003 et la fin des travaux est prévue pour 2008. Sur la commune de Colombes, quatre stations de tramway sont prévues en conservant les contre-allées pour la circulation des vélos et le stationnement riverain. Colombes est d'ailleurs prête à ce que les travaux démarrent par sa commune où l'emprise foncière est d'ores et déjà disponible.

■ Concernant la ligne SNCF, un comité d'axe a été créé pour le doublement du pont SNCF entre la gare du stade à Colombes et la gare d'Argenteuil. Il s'agit en effet d'un gros projet pour RFF suite à l'enquête publique menée à l'été 2002. Les travaux prévus en 2004 vont augmenter le trafic des trains dans Colombes d'où une demande d'étude sur le bruit obtenue par la commune et englobant tout le tracé de la voie sur la commune pour évaluer les besoins de protections phoniques.

■ Quant à la ligne C du RER, l'électrification de la voie ferrée du port lui a libéré des créneaux et permis le doublement des fréquences aux heures de pointe.

■ Le boulevard urbain à Clichy est un autre des axes importants du CPER en terme de transport. Devenu « voie de liaison intercommunale », il constitue un enjeu essentiel pour Clichy qui souffre d'être une commune de transit entre Paris et la banlieue nord. L'enquête publique prévue en 2004 devrait concerner un projet de deux fois 2 voies jusqu'au boulevard Victor Hugo puis deux fois une voie jusqu'au périphérique.
Le devenir de ce boulevard urbain intéresse également Gennevilliers car la RD 19, qui fait aussi voie d'entrée dans la Boucle Nord mais par le nord, supporte un trafic de 20 000 véhicules par jour : or sa requalification suppose de reporter sur le boulevard urbain de l'A15 une bonne part de son trafic actuel, ce qui nécessite a minima le doublement sur Clichy-St Ouen, voire celui du pont…

Pour ce projet, l'Etat a demandé à chaque commune (Clichy et St Ouen) de mettre 90 MF ce qui n'empêche pas Clichy de craindre que ce projet ne soit différé au prochain CPER.

■ Mobilité urbaine : la RATP se positionne, avec son agence de développement territorial, comme acteur des projets de mobilité urbaine, d'accessibilité, de déplacements quelque soit le mode retenu (y compris pistes cyclables, réseaux verts…) et d'interfaçage entre les modes de transport (entre vélo et tramway par exemple) pour assurer complémentarité et continuité. Parmi ces projets, on peut relever :

- la RATP a répondu à un appel à projets de la Direction interministérielle à la ville sur Colombes pour la création d'une ligne de bus sur le quartier Fossés Jean pour son désenclavement. La mise en service a été réalisée fin 1999.
- la RATP a proposé à Villeneuve la Garenne une desserte au cœur de ses quartiers qui a permis de profiter du réaménagement du quartier sud pour élargir les voies pour les bus.
- Villeneuve la Garenne s'est inquiétée en outre que les bus se retrouvent en terminus en centre ville lorsque le tramway T1 leur interdira le passage du pont vers l'Ile St Denis et a négocié avec la RATP un terminus des bus dans le quartier nord.
- des réflexions sont en cours entre la RATP et le jeune comité départemental du tourisme des Hauts-de-Seine pour des actions de partenariat visant à valoriser le patrimoine alto-séquanais (cité de l'eau à Colombes, musée des transports urbains..) et développer le tourisme industriel.

3.2.3 – Pour un développement économique diversifié qui s'appuie sur le port et la tradition industrielle

■ Et après la désindustrialisation ?

Historiquement, le territoire de la Boucle Nord, et notoirement Gennevilliers, a été très frappé par la spirale de la désindustrialisation. La délocalisation de l'usine Chausson a été d'autant plus traumatisante qu'elle traduisait la fermeture d'une usine emblématique, véritable poumon économique de la ville. La fragilisation du site SNECMA de Gennevilliers est d'ailleurs source d'inquiétudes à la hauteur du risque de répétition de l'histoire…

En 2002, les créations d'établissements sur la Boucle Nord sont à 85% dans le tertiaire[14] : 59% dans les services, 29% dans le commerce de détail et 11% dans le commerce de gros. Selon la CCIP, la Boucle Nord des Hauts-de-Seine entre 1994 et 1998 a enregistré une baisse annuelle des effectifs salariés de l'industrie de 2,5% contre –0,8% pour les Hauts-de-Seine. En terme d'évolution d'établissements industriels, ce territoire a connu, sur la période 1994 à 2002, un taux de croissance annuel de –3,5% (contre –2,3% pour l'ensemble des Hauts-de-Seine).

On retrouve là les choix de communes qui, comme Asnières, jugent la désindustrialisation inéluctable et déplore la rigidité de l'agrément qui freine la tertiarisation. Cette commune développe cependant des bureaux en nombre, comme au Parc d'affaires de la tour d'Asnières qui, avec plus de 120 entreprises et 8 000 salariés, s'affirme comme le principal pôle économique d'Asnières. Celui-ci continue d'ailleurs de se développer avec la construction récente de 5 000 m2 de bureaux et deux projets qui prévoient 33 000 m2 de bureaux supplémentaires dans les 3 ans. Pour améliorer l'accueil

[14] source CCIP 92 : comptage SIRENE INSEE

des entreprises, les services ont été, ou vont être, développés : transports collectifs, restauration, stationnement, loisirs.

■ L'atout du port pour développer des activités productives ou manufacturières

Mais la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, qui accueille la première plate-forme logistique d'Ile de France en superficie comme en activité, se voit ainsi conférer un fort rayonnement en matière de logistique, qu'il convient de conforter.

Ce territoire qui contribue historiquement le plus à la présence d'emplois manufacturiers dans le département nécessite que la diversité et la complémentarité de ses activités soient garanties. Le développement de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine constitue un enjeu majeur en termes de maintien de la diversité des emplois, dans un contexte de marginalisation de certaines fonctions économiques au profit de la grande couronne, de la province ou de l'étranger.

La moitié des zones d'activités [15] du département sont ici concentrées et le réaménagement de friches industrielles en ZAC mixtes (habitat/activités/équipements) constitue des pôles économiques à développer, conforter et valoriser en maintenant sur ce territoire un secteur industriel. Parmi ces ZAC, on peut citer à Gennevilliers la ZAC des Barbanniers, à Colombes la zone Evolic (ex Kléber) qui avoisinera les 10 000 emplois avec le regroupement de Thalès sur Colombes et la ZAC de la marine qui va accueillir les zones de stockage et de maintenance des tramways et un hôtel d'activités pour jeunes entreprises centrées sur e-business ou multi-média.

Cette volonté politique de la CCIP de ne pas faire une croix sur l'industrie, même si elle n'est pas partagée par tous les acteurs, trouve des relais dans certaines communes comme Gennevilliers, Villeneuve la Garenne (qui souhaite préserver au moins 60% d'activités pour 40% de bureaux afin d'adapter les offres d'emplois à la population résidente) ou Clichy (attachée notamment à sa tradition artisanale) et dans des initiatives engagées comme les projets de pépinière d'entreprises et d'hôtel d'activités sur le port de Gennevilliers.

Le Conseil Général est à l'initiative de la création de deux associations pour aider à la création d'entreprises :

- Hauts-de-Seine initiative : association qui traite une centaine de dossiers par an avec une moyenne de prêts de 7 à 8 000 euros (maximum de 16 000 euros d'apport en fonds propres) pour des porteurs de petits projets dont beaucoup sont chômeurs. La création d'une antenne Nord, localisée à Villeneuve la Garenne et en liaison avec les communes de la Boucle Nord, a permis qu'un tiers des dossiers du département soit réalisé sur la Boucle Nord.
- 92 entreprendre qui propose des prêts d'honneur sans intérêt et sans garantie (de 16 000 à 45 000 euros) pour des projets à potentiel de développement avec création d'emplois à court terme.

■ Une absence d'approche intercommunale…

Comme le souligne notamment le MEDEF, ce territoire connaît beaucoup de projets immobiliers tertiaires et de ZAC sans aucune concertation entre les villes.

Ainsi il existe sur ce territoire une « banane » presque continue de zones d'activités mais celles-ci ne disposent d'aucune signalétique commune, ni de partage ou de valorisation commune des services publics. Or s'il est important de faire venir de nouvelles activités,

[15] Source Guide « Où s'implanter dans les Hauts-de-Seine ? – Zones d'activités » CCIP 92 – SITe 2003

il est à tout le moins indispensable de tout faire pour garder celles qui existent, donc leur offrir des services et infrastructures de qualité, un sujet sur lequel un travail en intercommunal serait bénéfique pour toutes les parties concernées.

De même sur le foncier où par exemple les 60 ha de terrains de GDF à cheval sur les communes de Gennevilliers et Villeneuve ne font l'objet d'aucune concertation entre les deux villes. Cette concurrence entre les villes atteint son exemplarité avec le cas de Thalès qui se délocalise de Gennevilliers pour aménager à … Colombes.

■ …qu'il faut dépasser notamment sur l'enjeu majeur de la formation

Comme le souligne la DRE, le territoire de la Boucle Nord est un des secteurs d'Ile de France qui ont le plus bénéficié d'autorisations de construction de bureaux et pourtant le chômage n'y a pas baissé, au contraire. Sans présager sur les conclusions d'une étude plus approfondie sur les raisons pour lesquelles les emplois tertiaires n'ont pas compensé les pertes d'emplois industriels, l'enjeu de la formation est majeur pour assurer une adéquation entre qualifications attendues par les entreprises et qualifications des résidents. Il l'est d'autant plus dans un secteur qui cumule fermetures de grandes entreprises, échec scolaire important et nombreuse population immigrée.

Plusieurs initiatives ont vu le jour dans ce cadre :

- les PLIE (plan local d'insertion par l'économie) pour financer des actions de formation, assurer la coordination des acteurs, mettre leurs objectifs en cohérence pour bénéficier d'un financement européen. Mais alors qu'un PLIE intercommunal aurait été possible, Gennevilliers et Colombes ont chacune leur structure propre, Villeneuve la Garenne étant associée à Asnières avec un lieu d'accueil à Villeneuve.
- Le PLIE de Gennevilliers, jugé très innovant et assez efficace, a par exemple mis en place (en partenariat avec le MEDEF) un nouvel outil d'aide à la recherche d'emploi, le Cap Parrainage, qui permet la mise en relation et des entretiens réguliers entre un chercheur d'emploi et un chef d'entreprise ou un cadre du même secteur professionnel. Il est associé également à la RATP, en lien avec la mission locale de Gennevilliers, pour la pré-formation aux épreuves de sélection à l'embauche, aux contrats de qualification et pour la connaissance des métiers RATP.
- les missions locales travaillent aussi sur ce sujet, mais là aussi sans intercommunalité sur le territoire.
- le CFA du port, avec son offre de formation pour les métiers du transport (routiers, grutiers, caristes,…) est positif mais il faudrait aller plus loin.
- le MEDEF Nord à une structure de formation, le CER FORMA, basée à Asnières pour les contrats de qualification (comptable, secrétariat), des formations qualifiantes adaptées aux besoins spécifiques d'une ou plusieurs entreprises (standardiste…) et l'aide à l'insertion (bilan de compétences, aide à la recherche d'emploi, mise en relation…). Il a lancé en outre une enquête sur les besoins de formation et les difficultés de recrutement sur le territoire qui a conduit à une convention entre l'Education Nationale et Citroën pour la formation en alternance de mécaniciens pour les garages concessionnaires ou une convention entre l'Education Nationale et la fédération des ascenseurs pour la formation de techniciens de maintenance.
- l'ASSEDIC du territoire rappelle pour sa part les besoins de formation prioritaires sur les métiers du BTP, de la vente, du transport, de la sécurité et de la surveillance, de l'informatique et de la bureautique… auxquels s'ajoute un nouveau secteur prioritaire : les métiers de la santé et d'aide à la personne (aide à domicile, aide soignante, médiateur social, services aux particuliers…).

- une plate-forme linguistique est en cours de mise en place pour coordonner les actions de formation linguistique et assurer le pilotage et la mise en réseaux de ce qui existe dans les différentes villes.
- Enfin l'IUT prévu, pour la rentrée 2005, sur des terrains achetés sur la ZAC des Barbanniers par Gennevilliers et le Conseil Général, apportera des enseignements en génie des matériaux, techniques de l'environnement et techniques de communication.
- La ville de Colombes, confrontée au problème récurrent de recrutement d'auxiliaires de puériculture, propose ainsi que soit créée une filière d'apprentissage pour ce métier (sections spécifiques dans les CFA ou agrément à des lycées-écoles), voire que soit accordée une dérogation aux communes pour le recrutement d'élèves auxiliaires de puériculture en contrat de qualification.

■ Favoriser un développement harmonieux du commerce

Dans les Hauts-de-Seine, l'évolution du secteur du commerce de détail, entre 1994 et 2000, est marquée par une tendance à la baisse, certes ralentie en fin de période, des commerces de détail alimentaire (soit – 3,9 %/an) et non alimentaire (soit – 1,8 %/an), en particulier pour les petites structures.

Or le commerce de proximité joue un rôle économique et social considérable dans l'animation des territoires et plus particulièrement dans l'animation des centres villes et des quartiers « politique de la ville ». Ce rôle peut être conforté par la mise en oeuvre d'actions de revitalisation commerciale (dynamisation du commerce de proximité avec des managers de centre ville…) que la CCIP92 conduit en partenariat avec des villes des Hauts-de-Seine.

Par ailleurs, il s'agit de ne pas développer de zones commerciales sans une vision d'ensemble. En effet, les risques de fragilisation de la fonction commerciale des centralités existantes sont réels et l'équilibre de l'armature commerciale repose sur la complémentarité entre les différentes échelles territoriales, comme l'illustrent les choix à opérer autour d'AG3. L'élaboration d'un Schéma de Développement Commercial dans les Hauts-de-Seine et en Ile de France devrait contribuer à rendre plus cohérent et harmonieux l'appareil commercial de la Boucle Nord.

■ Développer le tourisme dans la Boucle Nord

Les Hauts-de-Seine ont créé un comité départemental du tourisme en 2002 qui a lancé une action de tourisme industriel à laquelle le PAP s'est associé : dans ce projet de tourisme d'entreprises, 50 sites industriels ont été acceptés et ont accueilli des milliers de visiteurs. Le tourisme de découverte économique peut en effet constituer un axe de développement intéressant.

Il peut être mis en œuvre en complémentarité d'un tourisme fluvial surtout que la Seine en Ile de France est le premier fleuve mondial en transport de passagers. Le développement de haltes nautiques s'inscrit dans ce projet dont la future Cité de l'Eau pourrait également être un élément attractif, ainsi que le projet de musée des transports de la RATP à Colombes.

En terme touristique, ce territoire comprend d'ores et déjà un équipement important en espaces verts et de loisirs à travers le parc départemental des Chanteraines (qui sera agrandi sur Gennevilliers) et avec le parc de Colombes dont il conviendrait cependant de faciliter l'accès aux piétons ou cyclistes (traversée de l'A86 pour accéder aux équipements sportifs).

■ Fonds européens Objectif 2

Plusieurs quartiers du territoire de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine sont en zone éligible à l'objectif 2, lequel vise à soutenir la reconversion économique et sociale des zones en difficulté structurelle. La mise en œuvre de ces fonds se fait à travers un seul document de programmation (DOCUP), chaque mesure financée par le FEDER (Fonds de développement régional ou le FSE (Fonds social européen) étant précisée dans le complément de programmation.

Cinq dossiers FEDER seulement ont été déposés et acceptés à ce jour pour la Boucle Nord : un dossier du port pour la restructuration du secteur des petits marais (4,2 millions d'euros), 2 dossiers de Gennevilliers pour désenclavement de ZAC (pour un total de 320 000 euros), un dossier pour la Caravelle et une entreprise de Villeneuve (205 772 euros). Deux autres dossiers du port sont en cours d'examen (pour 895 000 euros) et trois dossiers sont à venir pour les deuxièmes tranches de la Caravelle et d'une ZAC de Gennevilliers et pour un aménagement des berges du port.

3.2.4 – Une politique de la ville dynamique

C'est un enjeu important pour ce territoire qui explique que 70% de l'action du département dans le cadre de la politique de la ville le soit dans la Boucle Nord. Ainsi le PACTE 92, créé en 1994 par le Conseil Général pour porter ces actions, concernait des quartiers sur six communes des Hauts-de-Seine dont Gennevilliers pour le Luth, Villeneuve la Garenne pour la Caravelle et Clichy, auxquels se sont ajoutées depuis Colombes (pour Petit Colombes-Grèves, quartier de l'Europe et Fossés Jean) et Asnières. Le département investit à ce titre 100 MF chaque année.

La politique de la ville est déclinée à partir du GPV Gennevilliers-Villeneuve (en octobre 2001, Clichy l'a rejoint pour le quartier du Val d'Asnières) qui porte sur des territoires éclatés (avec une ZAC de 3 km entre deux d'entre eux…) et malgré une seule enveloppe financière, on compte bien des projets et des pilotages distincts. Ainsi le mode opératoire est un syndicat mixte créé par chaque commune et le Conseil Général pour la maîtrise d'ouvrage des projets dont la maîtrise d'œuvre est confiée à la SEM 92 : c'est le cas pour La Caravelle et le quartier sud de Villeneuve la Garenne, le Val d'Asnières à Clichy et le Luth à Gennevilliers.

■ La Caravelle : le projet, en partenariat commune–département (PACTE 92) sans l'Etat, portait sur 1700 logements avec 3 bailleurs. La résidentialisation du quartier s'est appuyée sur la réhabilitation des bâtiments, la redistribution et la mise en valeur des espaces extérieurs, la création de voiries publiques et de parkings, la reconstruction d'équipements publics et de commerces de proximité. Les travaux, démarrés en 1994 pour 10 ans, sont de l'ordre de 100 M€ et ont bénéficié, pour la première tranche, de 316 k€ de fonds FEDER.

■ Quartier sud de Villeneuve : le diagnostic du GPV étant en cours, les grandes orientations pour les 2000 logements vont être fixées bientôt. A l'inverse de la Caravelle, il s'agit là d'un foncier très émietté avec beaucoup de bailleurs pour de petits immeubles et une voirie en peigne qui font un quartier très replié sur lui-même. Quelques démolitions (300 à 350) sont prévues pour aérer le quartier avec reconstruction du même nombre de logements.

■ Val d'Asnières à Clichy : l'intégration tardive de Clichy au GPV explique qu'il ne finance qu'en investissement, le fonctionnement étant financé par le contrat de ville. Quatre objectifs sont définis : la résorption de l'habitat indigne, la liaison entre les quartiers (problème de circulation automobile et piétonne avec les deux grands axes qui coupent Clichy, nouvelle irrigation du bac d'Asnières), l'implantation d'équipements publics structurants (parc urbain et collège), le développement économique (reconquête du commerce de proximité et artisanat).

■ Le Luth à Gennevilliers : construit à compter de 1968 et comprenant initialement 3 240 logements, ce quartier accueillait 25% de la population sur 5% du territoire communal et compte encore environ 10 000 habitants. La démolition de la barre Gérard Philippe (309 logements sur 167 mètres de long et 16 étages) a été un signal fort, à l'automne 2002, du renouvellement urbain de ce quartier. Les terrains ainsi libérés (3,5 ha) sont pour l'instant gelés. Cette nouvelle donne conduit à redéfinir les fonctions de centralité du quartier et s'attache à consolider les structures de proximité existantes (commerces, services), à créer des équipements publics qui favorisent le lien social (bibliothèque, salle de sport…), à requalifier et dédensifier l'habitat et les espaces publics, à lutter contre l'échec scolaire et l'insécurité.

■ Les Grésillons à Gennevilliers : pour ce quartier, déstructuré par l'arrivée du métro (AG1) au début des années 90, le projet s'attache à reconstituer la couture urbaine, développer une approche sociale adaptée envers une population en voie de marginalisation et créer des liens entre le pôle de développement AG1 et le reste du quartier. D'où les projets de création d'une liaison entre la gare routière et le quartier des Grésillons, le réaménagement de la gare routière et la requalification de la station de métro. Le prolongement de la ligne 13 est une opportunité pour donner un nouveau souffle et une nouvelle centralité à ce quartier.

■ Le projet urbain sur la RD 19 (prolongement de la ligne 13) relève aussi de la politique de la ville et illustre aussi, même si les communes savent travailler sur des projets communs, leur réticence à l'intercommunalité. En effet, à défaut d'une structure intercommunale portant la maîtrise d'ouvrage, c'est un groupement de commande du département et des communes d'Asnières et Gennevilliers qui a mandaté la SEM92 comme maître d'œuvre, avec un comité de pilotage regroupant l'Etat, la Région, le département, les deux communes, le PAP et la Caisse des dépôts.
Peut-être est-ce parce que ce boulevard urbain était autrefois un fossé, ancienne digue séparant Asnières et Gennevilliers... En tout état de cause, la RD 19 appartenant au département, cela a permis de faciliter et de légitimer la SEM 92 dans ses interventions. Parmi celles-ci, la SEM 92 œuvre pour que les 40 000 habitants qui résident le long de la RD 19 bénéficient d'un aménagement de la voirie et d'une requalification urbaine commune aux deux villes d'Asnières et de Gennevilliers. Cependant dans la conduite du projet (appel à projet auprès d'architectes et d'urbanistes), la SEM se heurte encore à beaucoup de difficultés pour mettre les deux villes d'accord sur le type de développement de ce territoire le long de la RD 19 : Asnières plaide plutôt en faveur d'un centre commercial sur les 40 000 m2 de SHON disponibles, Gennevilliers étant favorable à un mix habitat, bureaux, activités.

Toutes ces actions de la politique de la ville se heurtent en outre à une difficulté générique : conjuguer un temps court (celui de la demande sociale) et un temps long (celui de la réalisation des travaux).

■ Habitat : plusieurs réflexions des communes sur l'habitat viennent compléter les évolutions inscrites dans la politique de la ville. Ainsi par exemple Colombes veut que sa ville héberge les cadres qui y travaillent, ce qui renvoie à un problème d'accueil de certaines populations faute d'offres intermédiaires entre le locatif HLM et un pavillonnaire onéreux. Pour éviter que cette population ne quitte la commune, plusieurs programmes ont été lancés en 2002 pour de petits immeubles de qualité en accession à la propriété. Gennevilliers a également un objectif de 2 à 300 logements construits par an dont la moitié en accession à la propriété. L'autre priorité est qu'il reste un parc important de petits bailleurs privés qui, sur de l'habitat dégradé, attire une population défavorisée. C'est un parc de logements que Gennevilliers aimerait dynamiser, à l'instar de Clichy qui connaît les mêmes difficultés.

3.2.5 – Développement durable et qualité de vie

La Boucle Nord des Hauts-de-Seine doit offrir une occasion nouvelle de concilier ces deux impératifs que sont le développement économique et le respect des grands équilibres que nous impose l'environnement, par des actions concernant l'élimination et le traitement des déchets des entreprises, l'éco-gestion urbaine des espaces d'accueil d'activités ou la gestion des risques majeurs tels que les crues.

■ S'agissant des risques de crues, il est indispensable de mettre en place un certain nombre de mesures afin de mieux gérer ce risque qui pourrait obérer considérablement le développement économique de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine. En effet, la majeure partie des espaces économiques et des disponibilités foncières présentes sur ce secteur sont concernés. Toutes les communes de ce secteur sont concernées par la ligne de crues de 1910 tout particulièrement Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers. C'est pourquoi, il est souhaitable que le PPRI des Hauts-de-Seine soit rapidement mis en place, afin de préciser les règles d'aménagement et d'urbanisme en zones inondables. A ce titre, le département incite à la rétention des eaux de pluie à la parcelle pour réduire le problème de l'imperméabilité des sols due à une urbanisation à outrance et finance (150 000 euros/an) la restauration ou la construction de murettes anti-crues sur les berges complétées par la mise en place de bassins végétalisés de rétention des eaux de pluie.

■ Un schéma départemental des espaces sensibles a été défini et une taxe désormais prélevée sur toute construction est affectée à l'acquisition ou la mise en valeur de ces sites (3 millions d'euros abondés par le Conseil Général). Les berges de Seine de Villeneuve à Rueil sont une zone de prédilection pour le Conseil Général qui a prévu 30 millions d'euros de travaux sur ces berges. Le département souhaite ouvrir des espaces paysagers ou récréatifs en bord de rivière, comme les haltes nautiques ou la Cité de l'eau, complexe ludo-éducatif prévu pour 2005-2006 et financé par le SIAAP (syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne).

En matière d'espaces verts, plusieurs communes ont des projets comme Villeneuve la Garenne avec sa coulée verte du sud au nord avec le projet d'aller jusqu'aux berges en circulation douce et Gennevilliers avec un projet de trames vertes avec circulations douces et reverdissement du nord du département en prolongeant le parc des Chanteraines sur une parcelle de 6 ha des terrains GDF.

■ En matière d'équipements sanitaires et sociaux, des progrès importants sont nécessaires tant en terme d'hôpitaux et d'accès aux urgences comme déjà évoqué plus

haut, que dans des structures d'action sociale qu'il s'agisse des crèches (par exemple à Colombes où la population des retraités de Kléber a laissé la place à des jeunes couples qui génèrent des besoins en écoles et en crèches), des maisons de retraite (une maison est en construction à Gennevilliers – Grésillons pour début 2004) ou autres. Ainsi est en cours la construction d'une maison pour adultes handicapés à Gennevilliers.
Un bilan des besoins des populations et un état des lieux des équipements seraient utiles pour réfléchir à un plan intercommunal d'amélioration dans le domaine de la santé et de l'action sociale.

■ En matière d'éducation, l'enjeu est d'importance sur un territoire qui cumule fort pourcentage de jeunes et forts taux de retard ou d'échec scolaires. Ainsi l'éducation mobilise-t-elle 96,6 millions d'euros sur les 302 millions d'investissement prévus au budget 2003 du Conseil Général (1,2 milliard d'euros) dont une part pour la restructuration d'Henri Dunant à Colombes. A noter que le lycée Galilée à Gennevilliers attend depuis 13 ans sa reconstruction…

■ En matière d'équipements sportifs, et tout en déplorant que là aussi soit absente toute approche inter-communale des équipements, on peut signaler que le stade Yves du Manoir de Colombes a été racheté début 2003 par le département pour 6 millions d'euros et devrait être refait pour devenir un centre multisport. Le Conseil Général a en effet une ambition pour le seul équipement sportif d'envergure de la Boucle Nord : à l'horizon 2010, un stade de 10 000 places pour le football et le rugby, une salle omnisport de 5 000 places et de nouvelles installations pour l'athlétisme. Bref une véritable cité des sports qui, dans le cadre de la candidature parisienne aux JO de 2012, pourrait faire renouer ce site avec son histoire olympique de 1924.

QUATRIEME PARTIE : PRECONISATIONS

4.1 - POUR UN DIAGNOSTIC TERRITORIAL POINTANT LES SPECIFICITES ET COMPLEMENTARITES DES COMMUNES

La faiblesse de l'intercommunalité sur ce territoire provient notamment du fait que l'on n'est pas parti des projets des communes mais d'un schéma plaqué par l'Etat et la région. A partir de ce constat et du fait que beaucoup de réflexions existent mais qui sont soit sectorielles, soit géographiquement limitées, la réalisation d'un diagnostic territorial permettrait de mieux valoriser les atouts de ce territoire en ayant une approche cohérente et de long terme.

Ce diagnostic, qui pourrait être contributif à un futur SCOT sur la Boucle Nord, devrait en outre prendre en compte les mutations importantes (sociales, environnementales, urbaines…) en cours ou prévisibles et les évolutions de l'environnement de ce territoire au carrefour de trois départements, notamment en examinant comment évoluent la Défense et la plaine St Denis.

4.2 - POUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU SERVICE DU DESENCLAVEMENT ET DE L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

La question des transports est déterminante pour l'avenir économique de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, la qualité des infrastructures étant un élément essentiel de l'attractivité d'un territoire pour les entreprises. C'est également un levier important pour améliorer la qualité de vie et les services offerts à la population.

Dans ce contexte, tout doit être entrepris pour que ne soient pas différés les projets structurants pour ce territoire et prévus au CPER, au PDU ou au SDRIF (et dont certains connaissent déjà un retard dommageable) : prolongement de la ligne 13, liaison du tramway T1 de St Denis à la Défense et du tramway T2 de la Défense au pont de Bezons, réaménagement du boulevard urbain à Clichy / St Ouen.

Concernant plus particulièrement la ligne 13, il conviendrait, en complément de ce que prévoit le CPER, d'examiner le financement de son prolongement jusqu'au port de Gennevilliers, tant pour permettre la desserte des zones d'activités du port et de Colombes que pour éviter un terminus au quartier du Luth en cours de restructuration, lequel ne pourra en outre pas accueillir de parking régional à l'inverse du port.

4.3 – POUR UNE FORMATION ADAPTEE A UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE DES ACTIVITES VALORISANT LE PORT

La bonne desserte par les transports permettra d'étendre le cercle de recrutement à l'extérieur de la Boucle Nord et donc, d'aggraver potentiellement le taux de chômage des résidents. D'où la sensibilité et l'urgence d'un effort de formation concerté et coordonné à l'échelle du territoire.

Il s'agit d'une responsabilité régionale de lier formation et emploi comme élément de valorisation du territoire. Cette question essentielle, qui ne fait pas l'objet d'une approche intercommunale, appelle donc une intervention beaucoup plus cohérente et concertée des différents acteurs (PLIE , missions locales, éducation nationale…) dont les actions s'empilent mais ne sont pas inscrites dans une perspective à moyen terme.

Un plan d'offres de formation doit être élaboré qui s'appuie sur les besoins pour développer les activités, notamment en valorisant l'atout que représente le pôle logistique du port, et pour accompagner l'évolution de l'emploi industriel vers de nouvelles technologies et vers la réponse aux besoins des entreprises (services de proximité, back office…), qu'elles soient sur la Boucle Nord ou à la Défense ou à St Denis.

4.4 - POUR UNE APPROCHE INTERCOMMUNALE DU RENOUVELLEMENT DE L'HABITAT

Les efforts de renouvellement urbain dans le cadre de la politique de la ville doivent être poursuivis mais en développant une approche plus intercommunale qui permette de mieux prendre en compte le parcours résidentiel des familles.

La forte inégalité entre les villes en terme d'accueil des promoteurs induit une concurrence dommageable entre elles dans les projets, concurrence accrue par le mode d'octroi des prêts Renouvellement urbain de la Caisse des dépôts (premier arrivé, premier servi et il n'y en a pas pour tous...) : il faudrait en conséquence des aides supplémentaires de l'Etat en quantitatif mais aussi en qualitatif, par un appui à l'ingénierie des projets notamment, aides qui pourraient être assujetties à une approche intercommunale préalable ou faciliter la mobilisation des financements (notamment européens, FEDER ou FSE) quand une commune porte un projet partagé.

De plus, la préconisation du CESR dans son avis de septembre 2002 de relance du dispositif de prêt à taux zéro pour l'accession à la propriété et d'un plan pour coordonner l'affectation des différents financements (Etat, 1% logements, Caisse des dépôts, ANAH…) est particulièrement pertinente pour la Boucle Nord des Hauts-de-Seine pour favoriser l'équilibre du logement dans un territoire fortement dominé par le locatif

4.5 – POUR L'EMERGENCE D'UNE VERITABLE IDENTITE DU TERRITOIRE

Ce territoire présente de réels atouts et besoins pour une approche plus intercommunale. Il conviendrait probablement de ne pas y inclure Clichy, dont la problématique urbaine et sociale est très identique à celle de St Ouen, qui est en intercommunalité de projet avec Paris et St Ouen sur le boulevard urbain et qui est associée à Neuilly et Levallois dans l'approche des agréments avec un objectif de densification fixé par l'Etat visant à ce que Clichy atteigne la densité de Paris. Son intégration au territoire de la Boucle Nord a donc peu de sens.

Mais pour les autres communes, auxquelles on pourrait ajouter Bois-Colombes et la Garenne-Colombes , il faut encourager sur ce territoire l'émergence d'un véritable projet de développement économique et urbain s'appuyant sur la définition et la mise en œuvre de grandes orientations inscrites dans une démarche partenariale entre tous les acteurs (collectivités publiques, opérateurs économiques dont le port…).

Il convient à ce titre d'encourager les initiatives intercommunales qui, sans nécessiter une concrétisation institutionnelle, permettraient à ce territoire de faire valoir ses atouts et sa spécificité, notamment par rapport aux territoires environnants tels la Défense, la Plaine Saint-Denis ou le Val d'Oise.

Aussi, l'élaboration partagée d'une stratégie de développement pour la Boucle Nord constitue un enjeu fort qui permettrait à ce territoire de développer une communication commune qui valorise ses nombreux atouts (une localisation stratégique, une plate-forme logistique, l'environnement de la Seine et de ses berges,…) et lui permette ainsi de s'offrir une image dynamique et attrayante, capable de rivaliser avec les territoires voisins !

ANNEXES

ANNEXE 1 : LES PERSONNALITES AUDITIONNEES OU RENCONTREES

NOM	ORGANISME	FONCTION
Jean-Pierre Palisse	IAURIF	Directeur Général adjoint
Agnès Charousset		Chargée d'études
M.Jean-Claude Gaillot	Conseil régional	Directeur Aménagement et des transports
M. Nobileau		Ingénieur en chef
Mme Pineda		Politique de la ville
Mme Reverdy		Politique de la ville
A.Bary	Mairie Asnières	Maire-adjoint à l'urbanisme
Y.Tondut	DDE 92	Directeur adjoint urbanisme
Mme Sutra		chargée de mission
M. Marion	PAP	Directeur
M. Wiecek		Chef du service Etudes et travaux neufs
Mme Comet	SEM 92	Directrice du Renouvellement urbain et intégration sociale
M. Catonnet		Directeur adjoint de l'aménagement et du développement urbain
M. Bérinque	DRE d'Ile-de-France	Chef du GRUPS
M. Graille		
Mme Toinet		Adjointe au chef du Groupe Urbanisme et Projets Spatiaux
M.Lacour	Conseil Général	Mission économique
M. Jean-Louis Stauffert	RATP	Directeur de l'agence des Hauts-de-Seine
M. Clavreul	Préfecture	Sous-préfet à la ville
Mme Beunon	Mairie Colombes	Chargée d'études
Mme Vignon		2ème Maire-adjoint : cadre de vie, voirie, transports…
Mme Margely		Directrice Affaires économiques et emploi
M. Calmel	Mairie Gennevilliers	Directeur de l'urbanisme
Mme Laurence Bories	MEDEF Nord	Secrétaire général
M. Bortolaméoli	Mairie V. la Garenne	Maire-adjoint à l'urbanisme, aux affaires techniques, aux travaux, aux NTIC
Mme Birgi	Mairie de Clichy	Directrice de la politique de la ville
Mme Hild		Directrice de l'urbanisme
M. Claude Leroi	CCIP	1er vice président
Corinne Debost		

ANNEXE 2 : LES DOCUMENTS CARTOGRAPHIQUES

Figure 1 - Le territoire de la Boucle Nord *49*
Figure 2 - L'enjeu des infrastructures de transports *50*
Figure 3 - Le risque "inondations" *51*
Figure 4 - Les territoires en GPV *52*
Figure 5 - Le périmètre des fonds structurels européen Objectif 2 ..... *53*
Figure 6 - Carte du CPER (article 20) *54*

Figure 1 - Le territoire de la Boucle Nord

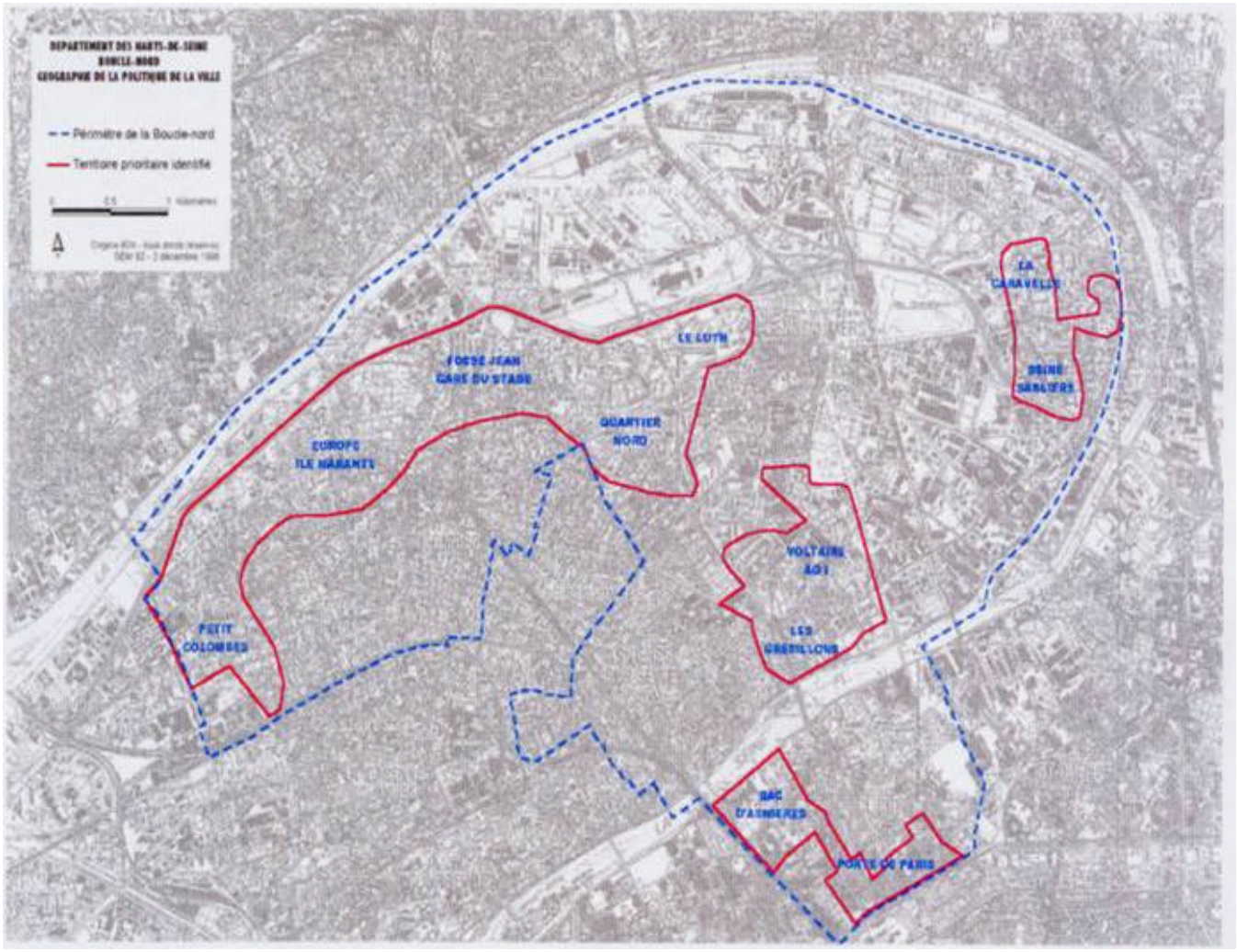


Figure 2 – L'enjeu des infrastructures de transports

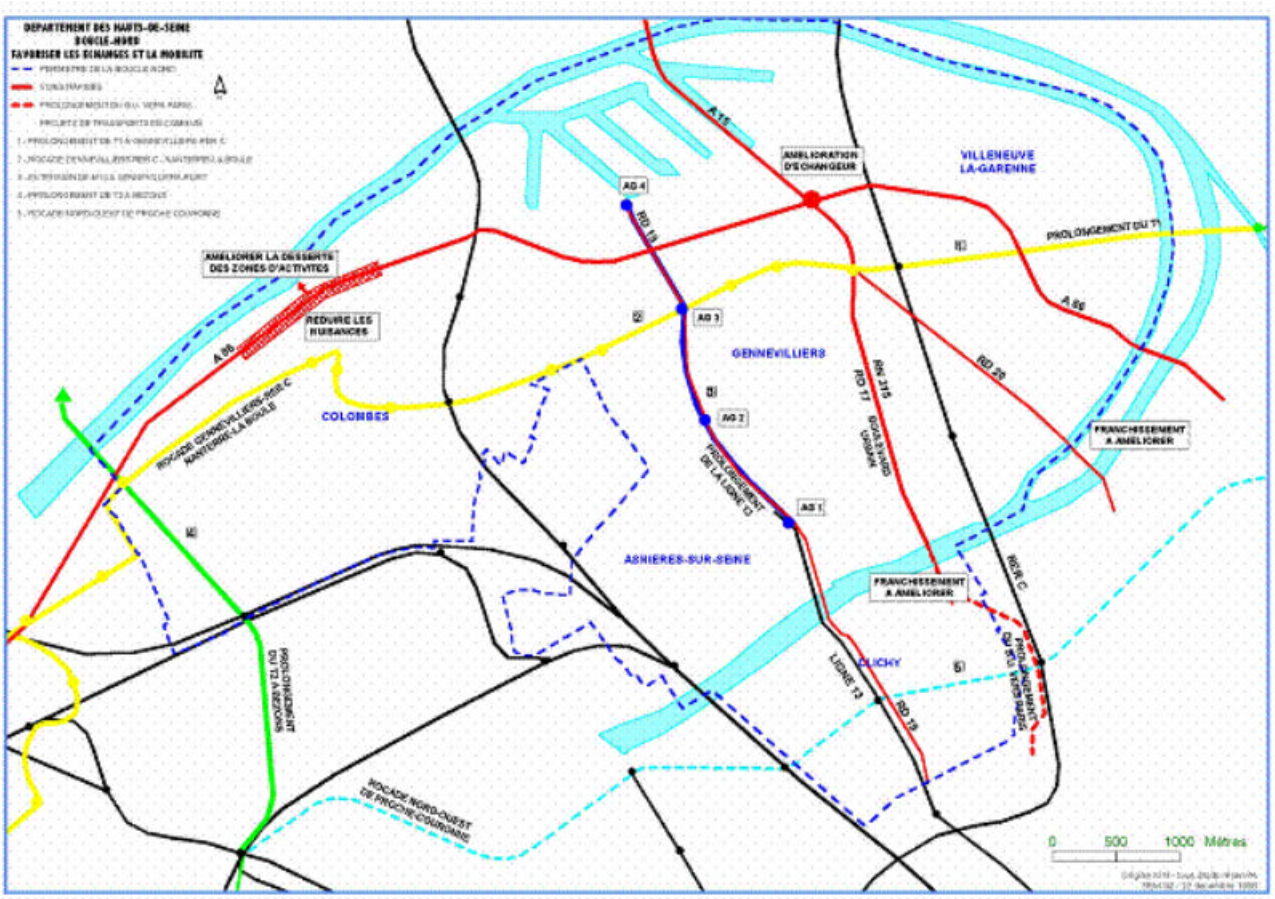


Figure 3 - Le risque "inondations"

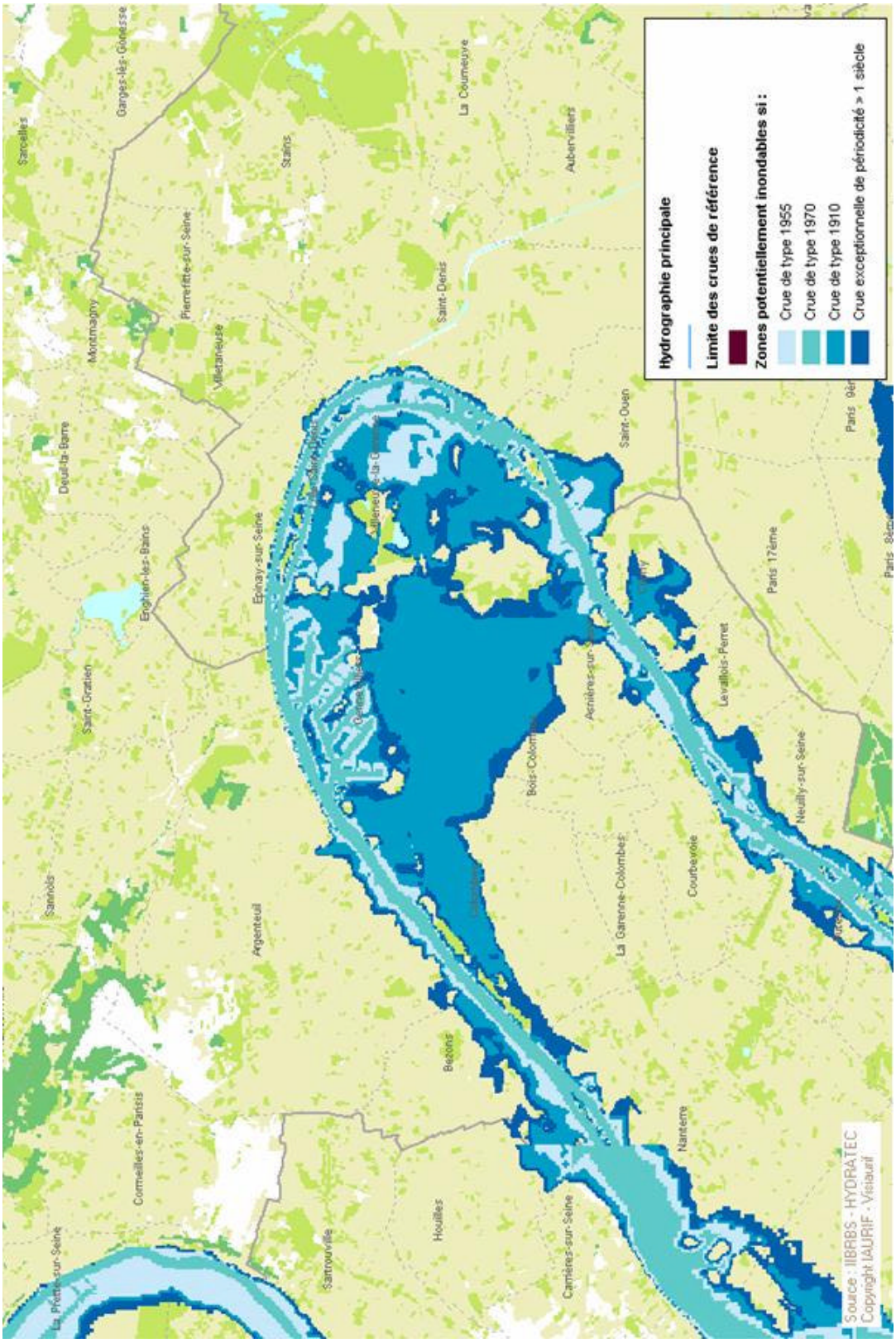


Figure 4 - Les territoires en GPV

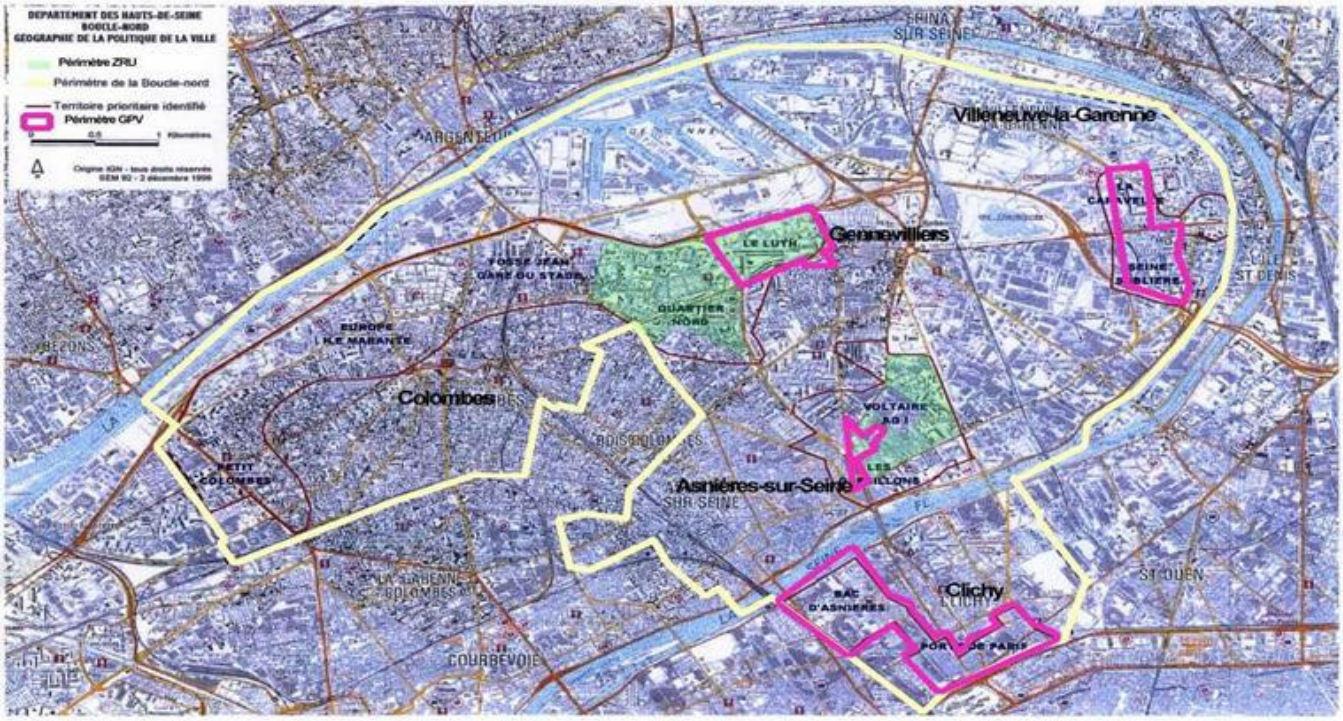


Figure 5 - Le périmètre des fonds structurels européen Objectif 2

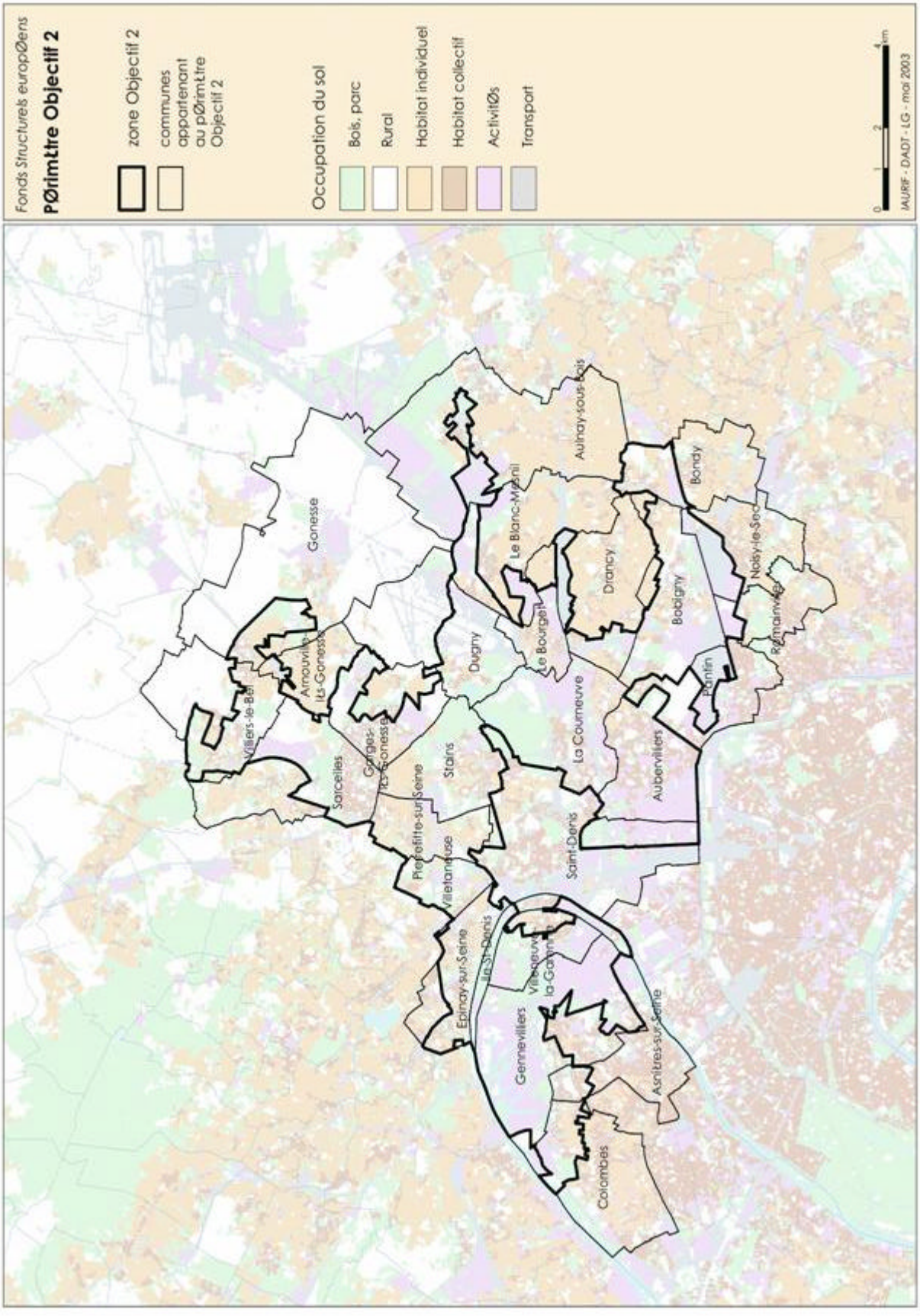
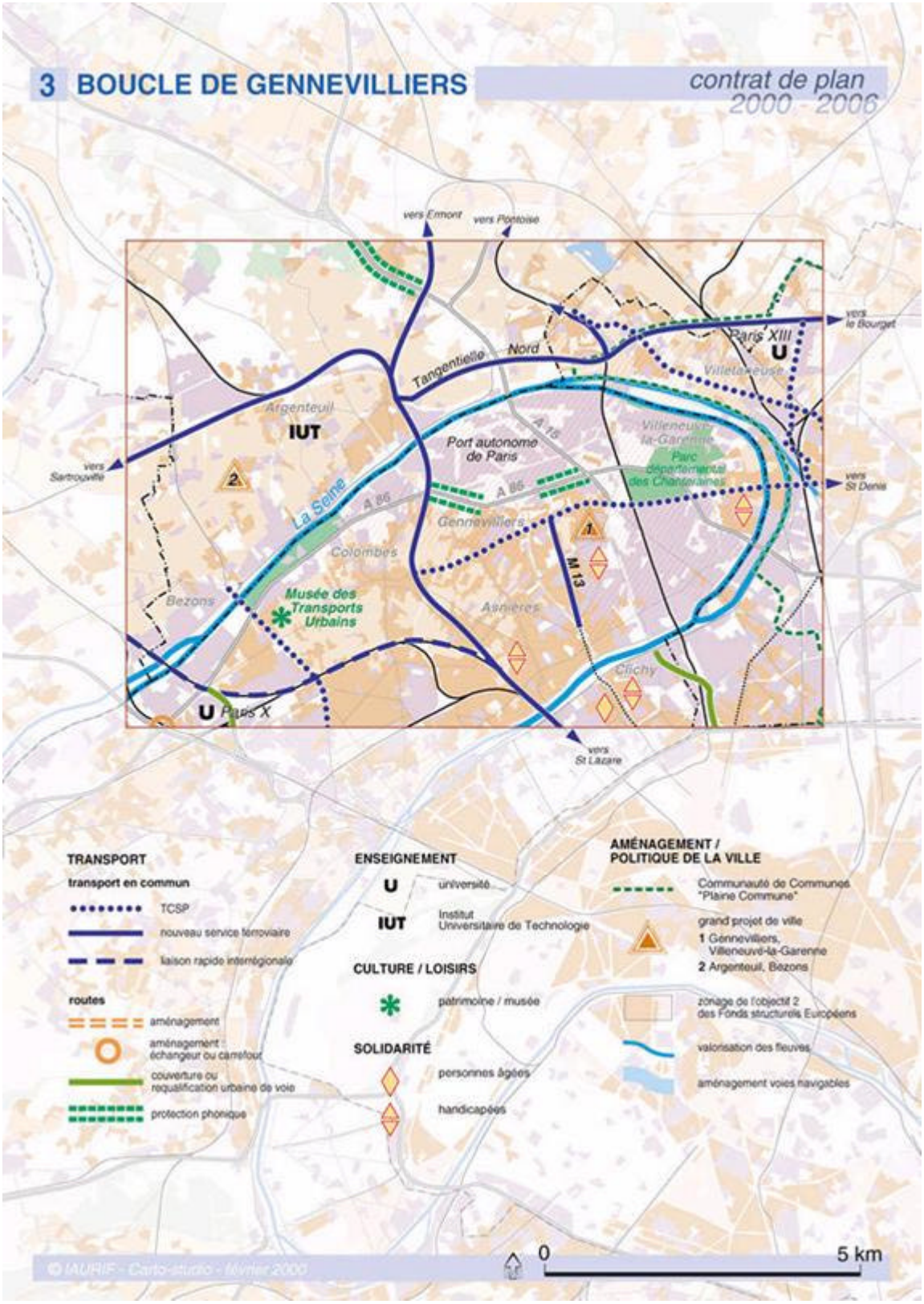



Figure 6 - Carte du CPER (article 20)