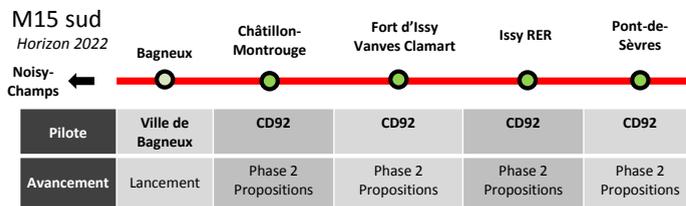


LA DÉMARCHE DES COMITÉS DE PÔLES SE POURSUIT

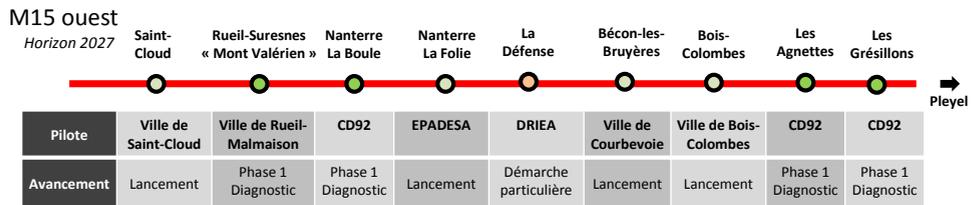
Poursuite pour la ligne 15 sud

La démarche des comités de pôles a été présentée dans la lettre de la mobilité n°3 avec l'exemple de Châtillon-Montrouge pour illustrer les analyses menées. Pour les 4 comités de pôle pilotés par le Département, la phase 1 de diagnostic a été validée et la phase 2 de propositions est en cours de finalisation.



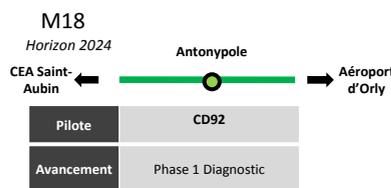
Lancement pour la ligne 15 ouest

La mise en service de la ligne 15 ouest entre Pont-de-Sèvres et Pleyel est prévue pour 2027. Ce tronçon de la ligne 15 passant par La Défense comprend 9 gares dans les Hauts-de-Seine dont 3 constitueront de nouveaux pôles (Rueil-Suresnes Mont Valérien, Nanterre la Boule et Nanterre La Folie). Le Département pilote 3 des 9 comités de pôles mis en place.



Lancement pour la ligne 18

La mise en service de la ligne 18 entre le Plateau de Saclay et l'aéroport d'Orly est prévue pour 2024. La ligne passe sur la commune d'Antony où un nouveau pôle desservira le territoire. Le Département pilote le comité de pôle.



Le document présente les principaux éléments de diagnostic issus de la phase 1 des comités de pôle de la ligne 15 ouest et 18 pilotés par le Département.

Ce numéro présente la suite de la démarche des comités de pôles dans les Hauts-de-Seine. Pilote de 4 pôles de ligne 15 Sud (Noisy-Champs – Pont-de-Sèvres) le Département pilote désormais 3 pôles de la ligne 15 Ouest (Pont-de-Sèvres–Pleyel) et un pôle de la ligne 18.

Amélioration des temps de parcours avec le Grand Paris Express à horizon 2030

Les Agnettes-Aéroport CdG
37 min en moins
Actuel 1h04 (M13+RER+RERB)
Futur 27 min (16+17)

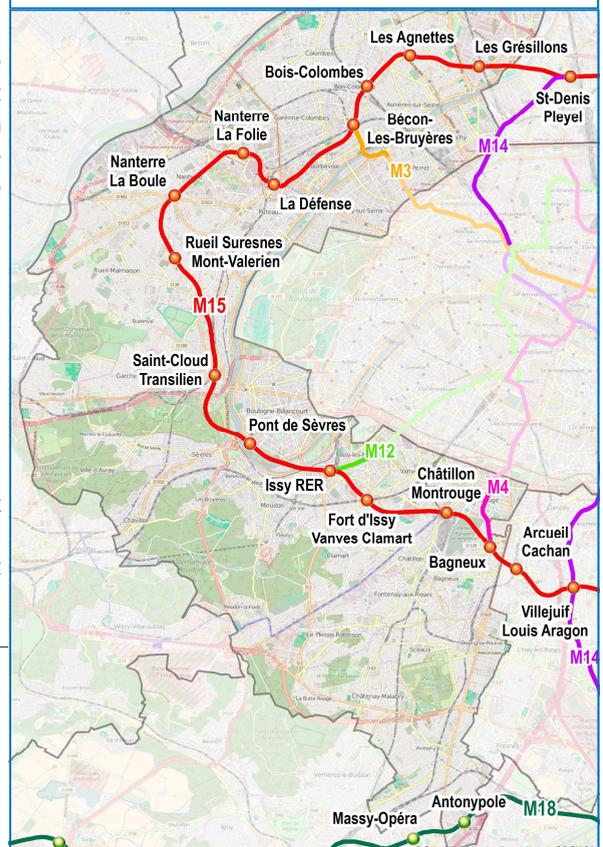
Les Grésillons-Villejuif IGR
37 min en moins
Actuel 1h19 (RERC+323+380)
Futur 42 min (M15)

Nanterre la Boule–Orly
42 min en moins
Actuel 1h19 (258+RERA+M6+RERC)
Futur 37 min (M15+M14)

Antonypole–Versailles
25min en moins
Actuel 59 min (319+RERC)
Futur 34 min (M18)

Actuel : calculateur d'itinéraire RATP
Futur : SGP – data.gouv.fr

Projets de métros dans les Hauts-de-Seine



DEUX NOUVELLES CORRESPONDANCES MÉTRO SUR UN TERRITOIRE EN PLEINE MUTATION

Les Agnettes, correspondance avec le métro 13 (Asnières-sur-Seine - Gennevilliers)

La gare sera située au niveau d'un carrefour routier relativement important (RD19 X RD11) en limite des communes d'Asnières-sur-Seine et Gennevilliers. Elle permettra la correspondance avec la station de métro actuelle de la ligne 13.

Les premiers enjeux qui se dégagent en termes d'intermodalité pour cette gare sont :

- être en adéquation avec le projet de rénovation urbaine du quartier des Agnettes (NPNRU) et du Coeur de Ville. Ces requalifications présentent notamment des opportunités concernant le réseau viaire et l'accessibilité piétonne ;
- gérer la cohabitation des flux routiers et piétons autour de la gare, notamment la traversée du carrefour très circulé ;
- faciliter le rabattement bus vers la gare. Des lignes de bus pourraient être prolongées vers la gare pour assurer le rabattement vers la nouvelle ligne de métro ;
- développer le réseau cyclable à l'ouest de la RD19, du côté d'Asnières-sur-Seine ;
- avoir un espace public qualitatif tant côté d'Asnières-sur-Seine que Gennevilliers.

Les Grésillons, correspondance avec le RER C (Gennevilliers)

La future gare sera implantée à Gennevilliers. Elle permettra la correspondance avec la gare actuelle du RER C qui sera située de l'autre côté du faisceau ferroviaire.

Les enjeux concernant l'intermodalité sont les suivants :

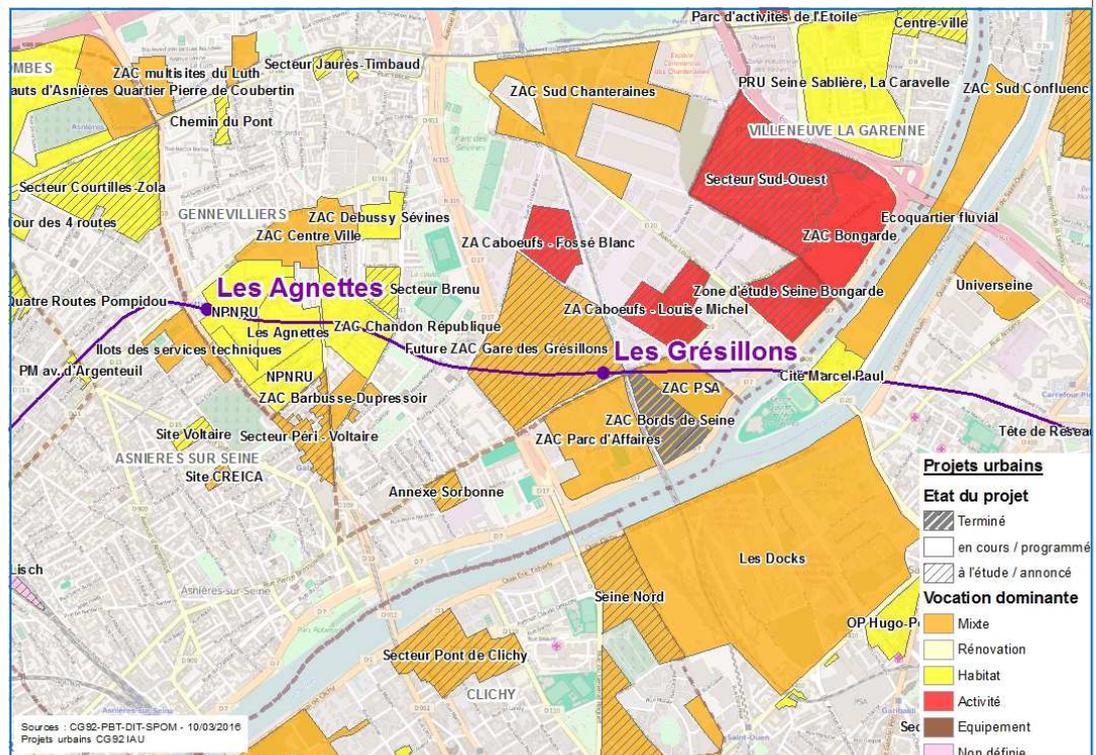
- articuler la gare avec les nombreux projets urbains l'entourant (3 projets de ZAC dont l'un sur lequel est située la gare) ;
- relier les deux gares pour faciliter les accès de part et d'autre du faisceau ferroviaire ;
- ouvrir un nouvel accès au RER C au nord pour augmenter son attractivité ;
- développer l'offre bus pour relier la gare aux nouveaux quartiers ;
- développer le réseau cyclable et le stationnement vélo ;
- sécuriser les cheminements piétons.

Une réflexion coordonnée pour répondre à des enjeux communs et à la proximité géographique

Les deux gares sont très proches et toutes les deux concernées par les enjeux d'évolution urbaine comme le montre la carte ci-contre.

Il s'agit donc de mener une réflexion globale notamment pour certaines thématiques comme le rabattement bus ou routier.

Ainsi certaines lignes sont en balancement entre les 2 gares notamment une ligne en provenance du Val-d'Oise. Et un parking en silo prévu dans le projet de ZAC Gare des Grésillons pourraient servir au rabattement automobile aux Grésillons plutôt qu'aux Agnettes.



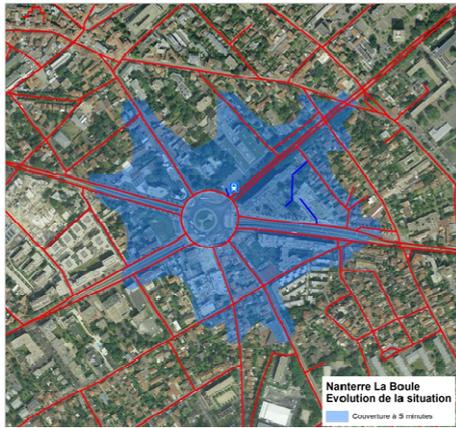
DEUX NOUVEAUX PÔLES AU CONTEXTE BIEN DIFFÉRENT

Nanterre La Boule, un métro et un tramway

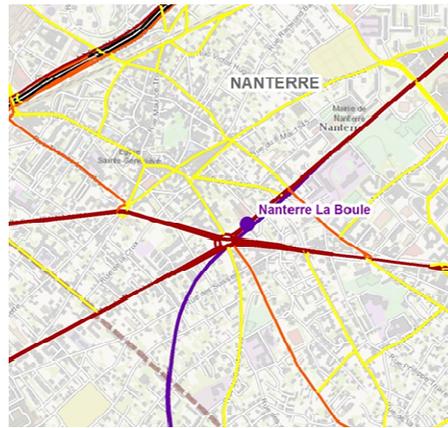
La gare de Nanterre La Boule se situera sur l'Avenue Joliot-Curie à Nanterre. La place de la Boule constitue aujourd'hui un noeud routier majeur (RD3 X RD991 X RD913 X RD991) permettant de rejoindre La Défense depuis Nanterre et Rueil-Malmaison. De nombreuses lignes de bus desservent aujourd'hui la place, située dans un tissu urbain dense.

Les premiers enjeux qui se dégagent en termes d'intermodalité pour cette gare sont :

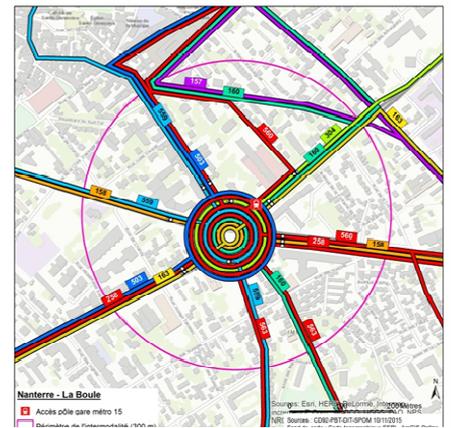
- permettre l'insertion de tous les aménagements d'intermodalité dans un espace public très contraint ;
- tenir compte des nombreux projets arrivant au même horizon que la gare (Prolongement du Tramway T1 jusqu'à Rueil-Malmaison, projets de la SEMNA) ;
- gérer la cohabitation du trafic routier et des piétons ;
- anticiper la restructuration bus pour dimensionner au mieux les aménagements nécessaires ;
- compléter le réseau cyclable et mettre en place une offre de stationnement vélo adaptée.



Aire de rabattement piétons à la gare (5min)



Réseau routier autour de la gare



Lignes de bus desservant la gare

Antony, une zone en devenir

La future gare Antony va prendre place dans une zone en pleine transformation. Le parc d'activité va évoluer vers un quartier mixte avec du logement et du tertiaire. Le périmètre d'attractivité de la gare couvre également un tissu pavillonnaire peu dense.

Les premiers enjeux qui se dégagent en termes d'intermodalité pour cette gare sont les suivants :

- créer une nouvelle centralité à Antony ;
- développer les rabattements bus et modes doux pour que la gare serve aux habitants d'Antony, Massy et de Wissous ;
- améliorer l'accessibilité piétonne en rendant le secteur autour de la gare plus perméable, ce qui est aujourd'hui compliqué du fait de grandes unités foncières ;
- permettre le rabattement des populations de l'Essonne en voiture et en bus ;
- réduire l'effet des coupures urbaines créées par les grandes infrastructures routières bordant le secteur (RD920, A6, A10) ;
- réduire l'engorgement de la gare routière d'Antony RER ;
- gérer le risque de stationnement voiture lié à la proximité d'Orly ;
- gérer la différence de temporalité entre la réalisation de la gare et le projet urbain.

La gare d'Antony est située à moins de 2 kilomètres

Vue du projet d'aménagement du parc d'activité à Antony

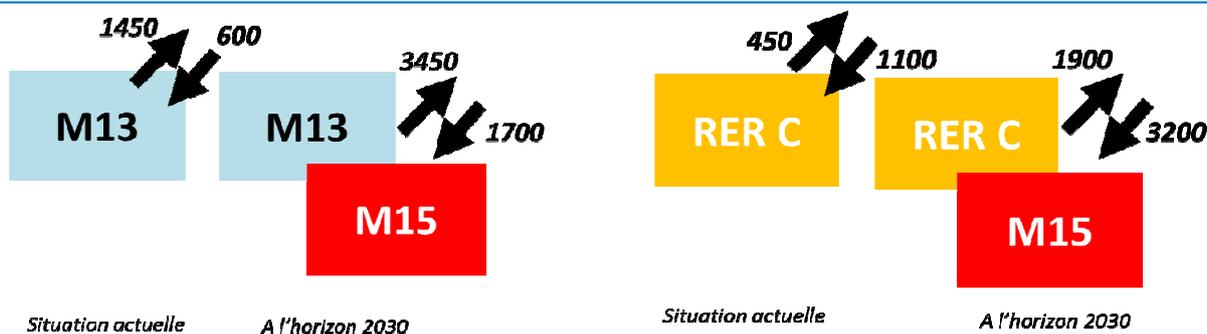


LES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS, DES OPPORTUNITÉS POUR L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Le Grand Paris Express permettra des gains de temps très importants pour les déplacements entre les départements de petite couronne. Cette nouvelle offre de transport va intéresser de nombreux usagers. Les prévisions de trafic réalisées par le STIF, la RATP et la DRIEA montrent que les pôles existants vont voir leur fréquentation fortement augmenter et que de nouveaux pôles majeurs vont émerger.

Sur les quatre comités de pôles des lignes 15 ouest et 18 pilotés par le Département, les flux de voyageurs attendus aux Agnettes et aux Grésillons seront entre 2 et 3 fois plus importants qu'aujourd'hui. Les flux estimés sur Antonympole sont relativement faibles mais dépendront du développement de la zone du parc d'activité. Enfin la gare de Nanterre La Boule constituera un noeud de correspondance majeur avec le tramway T1.

Comparaison des entrants/sortants en situation actuelle et à l'horizon 2030 à l'heure de pointe du matin



Les Agnettes (Asnières-sur-seine/Gennevilliers)

Les Grésillons (Gennevilliers)

Prévision des entrants/sortants à l'horizon 2030 à l'heure de pointe du matin



A l'horizon 2030

A l'horizon 2030

Nanterre La Boule

Antonympole

La vocation des comités de pôles est de faciliter et même favoriser le rabattement des usagers vers ces gares. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour que le territoire bénéficie de la grande opportunité offerte par le Grand Paris Express en termes de report modal et plus largement d'attractivité du territoire. En effet l'aménagement des espaces publics autour des pôles doit leur permettre d'assurer au mieux l'intermodalité mais également constituer des espaces qualitatifs et emblématiques pour les usagers.

Le prochain numéro traitera de la démarche du Département concernant les impacts trafic des travaux du Grand Paris Express. L'observatoire est animé par le service politiques et offres de mobilité de la direction des infrastructures de transport au pôle bâtiments et transports du Département des Hauts-de-Seine.

Contact : mobilite-CD92@hauts-de-seine.fr
<http://www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/transports/mobilite/>