



Plan Local d'Urbanisme

Orientations d'aménagement par secteurs



SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| INTRODUCTION | 3 |
| I. LE SECTEUR CENTRAL..... | 5 |
| II. LE SECTEUR « ENTREE DE VILLE PERI – BARBUSSE » | 9 |
| III. LE SECTEUR DU LUTH | 13 |
| IV. LE TERRITOIRE ECONOMIQUE..... | 17 |
| V. LE TERRITOIRE PORTUAIRE | 23 |

INTRODUCTION

Comme le permet le Code de l'Urbanisme dans la définition et la composition du dossier de Plan Local d'Urbanisme (articles L 123-1), au terme du diagnostic et de l'élaboration du projet d'Aménagement et de Développement Durable, la ville de Gennevilliers souhaite inscrire des orientations d'aménagement pour cinq secteurs particuliers du territoire communal.

Dans la logique du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU, l'objectif est de traduire le nécessaire renforcement des actions urbaines ;

1. Le secteur central

Ce secteur, à la croisée d'axes urbains structurants, est un des trois pôles de centralité de la ville, avec le Village et le quartier des Grésillons. Les études menées sur ce quartier, en lien avec l'arrivée prochaine du prolongement de la ligne 13 bis du métro et le devenir de la vocation commerciale, ont mis en avant son rôle stratégique pour conforter et développer un centre-ville plus fort.

L'objectif est de renforcer son dynamisme, son fonctionnement, en terme d'habitat, de commerce, d'équipement et d'emplois, et de faire un « vrai » centre-ville au rayonnement bénéficiant à l'ensemble des quartiers.

2. Le secteur « entrée de ville Péri-Barbusse »

Le secteur « entrée de ville », au sud de la commune, comprend des tissus urbains et des espaces d'une grande diversité, dont la mutation est engagée pour certains et est en projet pour d'autres. Au-delà de la diversité, un enjeu commun se détache : celui de la constitution d'une entrée de ville sud, identifiée par tous.

Pourtant ce secteur, proche du secteur AG1, connaît toujours des dysfonctionnements qui nécessitent la poursuite d'actions liées au développement social et urbain en continuité des objectifs urbains du Grand Projet de Ville :

- Désenclaver les territoires en favorisant la mobilité et l'accessibilité à la ville et à l'agglomération
- Améliorer le cadre de vie en priorisant la revalorisation de l'environnement :
- Diversifier les fonctions urbaines en renforçant les actions de gestion urbaine de proximité.

3. Le secteur du Luth

L'ambition de la Ville de Gennevilliers est de donner à ses habitants, ses entreprises, une ville de qualité, sans territoire d'exclusion ; il s'agit donc de mettre en œuvre les moyens de transformation sociale et urbaine des quartiers les plus en difficultés.

Depuis une vingtaine d'années, la politique de la Ville est inscrite sur le quartier du Luth qu'il convient de prendre en considération dans le PLU au regard des enjeux : actions de renouvellement urbain et prise en compte de la desserte prochaine du quartier par le métro et le tramway.

Les orientations d'aménagement sur ce quartier traduisent la volonté de la commune d'inscrire dans son PLU, la continuité de sa politique sociale et urbaine engagée depuis de nombreuses années. A ce titre le PLU, par son zonage, règlement et le plan masse spécifique, devient un outil de mise en œuvre du développement durable sur ce territoire.

4. Le territoire économique

Il a été décidé que ce secteur ferait l'objet d'orientations d'aménagement spécifiques, pour accompagner les processus de mutation des activités et développer une nouvelle offre d'implantation, en qualifiant les paysages urbains générés, aussi bien sur les espaces publics que sur les espaces privatifs.

L'inscription de la diversité des activités, de qualité paysagère, de renforcement des dessertes et du maillage viaire font partie des enjeux sur ce territoire de la Ville.

5. Le territoire portuaire

Le territoire de Gennevilliers comprend un site de rang régional, voire national. Le rôle du Port Autonome de Paris – Plate forme de Gennevilliers en matière de transport, d'approvisionnement, de logistique, d'alternatives aux transports routiers ..est majeur.

A ce titre, et conformément aux politiques régionales et au Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU, il est essentiel d'agir en faveur de son maintien, de la qualité de son fonctionnement, de son développement et de son insertion dans la ville.

La prise en compte du schéma d'aménagement du Port est une des orientations du PADD : elle rejoint des objectifs plus généraux de qualité de l'environnement et des paysages et d'accompagnement d'un développement économique durable sur la commune.

I. LE SECTEUR CENTRAL

1 – Le contexte

La municipalité porte une attention particulière à la re-dynamisation du centre ville. Le thème du centre ville a suscité un débat important lors des Assises de la ville, il a aussi alimenté les études dans le cadre des projets d'aménagement des terrains mutables du secteur résidentiel.

Dans ce contexte, une réflexion prospective a été menée par trois équipes d'architecte. La synthèse de ces travaux donne lieu à un schéma d'orientations particulières d'aménagement sur un vaste territoire inscrit au cœur du secteur résidentiel de Gennevilliers. Des objectifs s'y déclinent de manière différenciée, ils visent à constituer un véritable centre au cœur d'une armature urbaine constituée et variée.

La constitution d'un centre ville comprend des objectifs spécifiques et décline aussi les orientations générales du PADD pour mieux s'insérer dans le tissu urbain et œuvrer dans la continuité.

Les fonctions de centralité de la ville sont aujourd'hui réparties sur 3 pôles :

- « centre-ville » dans le quartier des Agnettes, autour de la mairie,
- Le Village
- Les Grésillons.

Cette présence au sein des quartiers est appréciable pour les habitants, mais n'en cache pas moins une carence sur le territoire : celle d'un centre-ville plus fort, à l'échelle de la commune, au rayonnement et à l'attractivité réels. Il s'agit d'ailleurs d'une attente très forte exprimée par la population dans le cadre de la concertation.

Aujourd'hui, quelques points majeurs ont été mis en évidence dans le secteur central de Gennevilliers, tel qu'il est délimité dans le schéma des orientations d'aménagement :

- Le potentiel foncier en mutation
- La présence de la "tour" dans le paysage urbain
- L'existence de fonctionnalités d'un centre-ville
- Le contournement des trafics routiers de transit
- La juxtaposition de différents tissus urbains
- L'impact du développement des transports en commun.

2 – Des orientations d'aménagement pour créer un véritable centre-ville attractif à l'échelle de la ville

Un large périmètre est concerné par la constitution d'une centralité à Gennevilliers. Le secteur central regroupe en plus du centre situé aux Agnettes, le sud du Village, et partiellement les quartiers Chandon-Brenu et Grésillons.

L'aménagement du secteur central participe à l'objectif de renouvellement de la structure urbaine de la commune. Pour que prenne place le centre de tous les Gennevillois, il est essentiel de penser son développement en lien avec les autres quartiers de la commune.

C'est pourquoi les orientations d'aménagement se déclinent en deux actions complémentaires :

La restructuration des quartiers afin de consolider les tissus urbains autour du centre

La restructuration des quartiers du secteur central permet de renforcer les pôles de centralité aujourd'hui en place et vise à constituer un tissu urbain riche en diversité de logements. De nouvelles activités économiques accompagneront l'urbanisation des terrains industriels pour un retour à l'emploi en cœur de ville. Cette affectation économique, compatible avec la vie de quartier, sera privilégiée autour des accès au transport en commun. Les quartiers visés par ces actions sont les Agnettes, les Grésillons, Chandon-Brenu et le secteur Péri-Calmette.

La re-dynamisation du centre ville par la mise en œuvre d'actions spécifiques concentrées dans un périmètre resserré autour des éléments de centralité en place

Le périmètre d'attractivité du centre ville a été défini de manière à étendre sa dynamique sur l'ensemble des quartiers voisins. Il comprend des éléments majeurs présents sur le site qui seront complétés par des actions en faveur d'un véritable centre ville.

Les éléments constitutifs du centre sont : la future station de métro AGII, les axes Calmel / Péri, les équipements concentrés dans le Centre Administratif, Culturel et Commercial. Enfin, un vaste terrain sur le site de l'ancien cimetière au pied de la tour est disponible pour accueillir des aménagements et des constructions à l'échelle d'un centre ville clairement identifié.

Le diagnostic et le PADD ont clairement mis en valeur les enjeux qui reposent sur le secteur central :

- Constituer un tissu urbain mixte
- Améliorer l'accessibilité du centre ville
- Etendre et diversifier l'offre commerciale
- Apporter une valorisation patrimoniale et symbolique au centre ville

➤ Constituer un tissu urbain mixte

La requalification du centre ville au cœur d'un tissu renouvelé

Le renforcement du centre ville constitue un projet moteur pour le développement urbain de Gennevilliers.

L'urbanisation de la friche de l'ancien cimetière dans le périmètre du centre ville ainsi que les emprises économiques en mutation sont porteuses de transformations majeures. Elles contribuent à la définition d'un tissu dense et mixte en cœur de ville et apportent une offre conséquente de logements diversifiés aux abords du périmètre d'attractivité du centre ville.

Le retour de l'activité économique.

Le projet est accompagné d'un retour de l'emploi en secteur central par la mise en place d'un tissu urbain mixte intégrant des activités économiques compatibles avec la fonction résidentielle.

➤ Améliorer l'accessibilité du centre ville

La création d'axes de liaison

Des axes de liaison au traitement 'doux' sont aménagés entre le centre et les quartiers voisins ainsi qu'aux abords des pôles de transport en commun.

A ce titre l'avenue Louis Calmel et l'avenue de la Libération proposeront un parcours entre la future station de métro AGII et le centre ville. Cette action comprend la redéfinition des franges bâties, le traitement des espaces publics et la mise en place d'une offre commerciale attractive.

Un centre au cœur d'un réseau vert

La poursuite de la coulée verte depuis le parc des Sévines jusqu'au pied de la tour marquera fortement le paysage et la qualité environnementale du centre ville. Cet espace voué au loisir et à la promenade sera secondé par des axes aménagés d'alignement d'arbres : les prolongements de l'avenue Claude Debussy et de l'avenue des Sévines, la requalification de l'avenue Gabriel Péri et de la Libération.

La création de nouvelles voies

Le centre ville, par sa position géographique, participe à l'amélioration des déplacements à l'échelle des quartiers résidentiels. Il est traversé par les axes structurants que sont la rue Louis Calmel et l'avenue Gabriel Péri. Dans le cadre des orientations d'aménagement, ils sont complétés par des axes de liaison centre / quartiers.

La création de nouvelles voies vise à renforcer le maillage viaire existant, notamment dans le cadre de l'urbanisation de grands terrains formant enclaves pour une meilleure fluidité des déplacements.

Mieux stationner en ville

L'accessibilité au centre ville et la pratique de ses équipements et commerces imposent une réflexion particulière sur le stationnement des véhicules dans le périmètre du centre ville.

La gestion du stationnement en surface, l'organisation des modalités de livraison des commerces seront pensées en lien avec un renforcement significatif du stationnement public. Les stationnements liés aux nouveaux logements construits dans le secteur ne devront pas constituer une charge supplémentaire sur le domaine public. L'accès et la capacité de leurs parcs de stationnement viseront à limiter l'encombrement du centre ville.

➤ **Etendre et diversifier l'offre commerciale**

Développer une offre commerciale complémentaire riche en diversité.

Différentes surfaces commerciales seront favorisées en centre ville notamment le commerce de boutiques et de moyennes surfaces qui fait aujourd'hui défaut. L'aménagement privilégie les linéaires commerciaux et la mise à disposition de locaux adaptés.

Développer une armature commerciale et de services

En accompagnement des parcours rattachés aux pôles de transports en commun. Les axes de liaisons constitués par l'avenue Henri Barbusse au débouché de la station de métro AGI et la rue Louis Calmel / Libération au débouché de la station AG II seront traités comme des voies à dominante commerçante en lien avec la double vocation de pôles d'activités et de centralité.

➤ **Apporter une valorisation patrimoniale et symbolique au centre ville**

S'appuyer sur le patrimoine

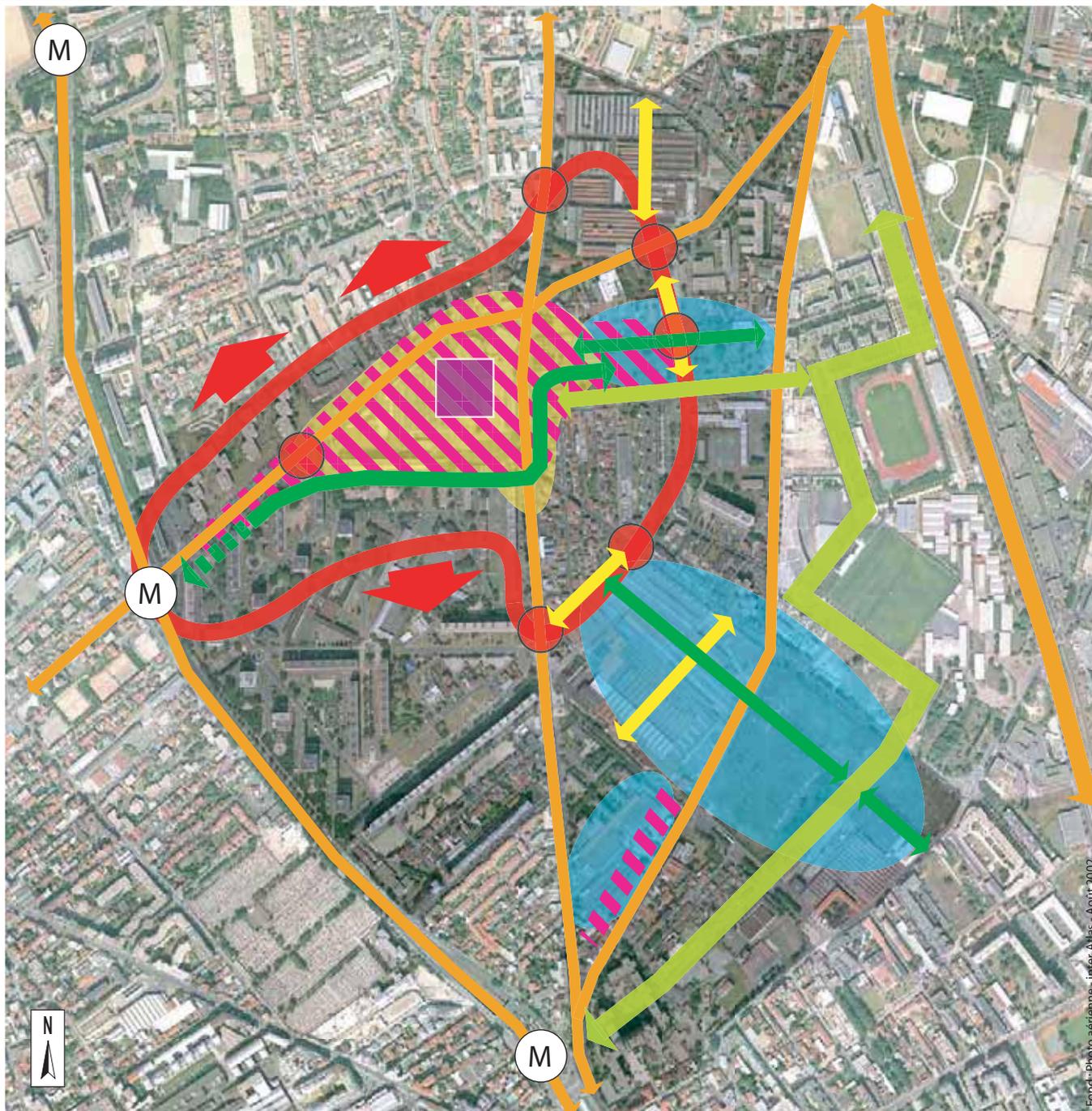
Les aménagements viseront à composer avec les bâtiments et les espaces qui marquent l'histoire et l'identité de la commune. La présence de la tour dans le paysage sera notamment mise en valeur. Dans le cadre d'une recomposition générale du CACC les nombreux équipements présents seront mis en scène pour améliorer l'accès, la lisibilité et le fonctionnement.

Concevoir des espaces publics hiérarchisés

L'espace public est investi comme lieu de repère et d'identification du centre ville, il se décline sous différentes formes : les portes d'entrée au centre ville, le pied de tour et les accès au CACC, les mails, la coulée verte, la recomposition du parvis de la Mairie.

Privilégier l'implantation d'équipements majeurs

Pour intensifier le rayonnement du centre ville, en relais des équipements existants, la localisation d'équipements majeurs sera privilégiée dans le périmètre d'attractivité du centre ville.



- Voie structurante existante
- Renforcement du maillage viaire existant
- Axe de liaison
- Prolongement de la coulée verte
- Station de métro existante et en projet
- Valorisation des "Portes" du centre-ville
- Hypercentre
- Amélioration des liaisons avec les quartiers
- Qualification majeure de l'espace public
- Amélioration de l'accessibilité aux équipements publics et commerciaux
- Développement de l'armature commerciale et de services
- Constitution d'un tissu urbain mixte intégrant des activités économiques compatibles avec la fonction résidentielle

Fond : Photo aérienne - Inter Atlas - Août 2002

II. LE SECTEUR « ENTREE DE VILLE PERI – BARBUSSE »

1 – Le contexte

Le secteur « entrée de ville », au sud de la commune, comprend des tissus urbains et des espaces d'une grande diversité, dont la mutation est engagée pour certains et est en projet pour d'autres. Au-delà de la diversité, un enjeu commun se détache : celui de la constitution d'une entrée de ville identifiée par tous.

Le quartier des Grésillons est inscrit dans des procédures contractuelles de la politique de la ville depuis 1982. Les actions menées en vingt ans ont permis de transformer et de rendre plus attractif ce quartier situé en limite avec la commune d'Asnières-sur-Seine.

Le quartier des Grésillons est ainsi le secteur résidentiel de la commune qui a le plus évolué depuis le début des années 90. Plusieurs restructurations urbaines importantes ont été menées :

- Création d'une voie piétonne structurant le tissu urbain d'est en ouest en cours d'aménagement,
- Aménagements d'espaces publics majeurs : place Indira Gandhi, plateau piétonnier Paul Vaillant Couturier / 19 mars 1962, espace de jeux « 74-115 »
- Restructuration du tissu urbain en s'appuyant sur la construction de programmes mixtes de logements sociaux ou en accession sociale (452 logements ont été livrés entre 1990 et 1998)
- Interventions sur l'habitat dégradé,
- Renforcement de l'offre et amélioration des équipements publics : espace éducatif des Grésillons, réhabilitation des écoles primaires A et B, restructuration du marché.
- Construction de logements diversifiés
- Création de locaux d'activités économiques et de services à l'est du quartier des Grésillons

Cette évolution se poursuit avec l'ouverture récente d'un EHPAD, la livraison prochaine d'un gymnase scolaire, d'une école maternelle, des opérations en cours de construction de logements diversifiés ou encore la définition de périmètres d'études d'OPAH.

Les îlots qui bordent la rue Henri Barbusse au sortir de AG1 font aujourd'hui l'objet d'un périmètre de sursis à statuer (tout avis sur un permis de construire ou une autorisation de travaux est soumis à un délai nécessaire à l'élaboration d'une étude communale d'aménagement global du secteur). La présence de grandes emprises économiques en cessation d'activité sur ce territoire conduit la ville à repenser l'aménagement de ces îlots en préconisant à la fois un retour à l'emploi et une reconquête de ces enclaves par un tissu urbain mixte.

Pourtant ce secteur, proche du secteur AG1, connaît toujours des dysfonctionnements qui nécessitent la poursuite d'actions liées au développement social et urbain en continuité des objectifs urbains du Grand Projet de Ville :

- **Désenclaver les territoires en favorisant la mobilité et l'accessibilité à la ville et à l'agglomération** : - réinsérer le secteur dans la structure urbaine de la ville :
 - intégrer les principes du plan de déplacements urbains, principalement les circulations douces et le stationnement
 - prendre en compte les projets de transports en commun : prolongement de la ligne de métro et de la ligne de tramway St-Denis/Bobigny

- **Améliorer le cadre de vie en priorisant la revalorisation de l'environnement** :
 - définir le statut et les usages des espaces extérieurs, en mobilisant leurs gestionnaires,
 - diversifier l'habitat et enrichir le patrimoine architectural,
 - favoriser la réhabilitation de qualité du patrimoine bâti existant,

- **Diversifier les fonctions urbaines en renforçant les actions de gestion urbaine de proximité** :
 - poursuivre le développement du niveau d'équipement,
 - définir les lieux de proximité de la vie sociale,
 - redynamiser le secteur commercial,
 - favoriser l'implantation d'activités économiques et de services.

2 – Des orientations d'aménagement pour constituer une entrée de ville

➤ Poursuivre la réalisation de la coulée verte

Composée notamment avec le parc départemental des Chanteraines, le parc municipal des Sévines et les espaces extérieurs d'équipements sportifs, la coulée verte constitue un élément fort de la trame verte de Gennevilliers. Son prolongement paysager grâce à l'aménagement d'un tronçon supplémentaire sur l'îlot H et ensuite avec le square Camille Ronce permettra de relier le pôle de transport AG1, la station de métro Asnières-Gennevilliers et la gare routière, à toute cette partie est de la commune et aux nouveaux programmes de constructions notamment ceux de la ZAC Barbusse-Chandon.

Le tracé de la coulée verte devrait se poursuivre au-delà du pôle de transport AG1 sur le territoire d'Asnières jusqu'à la Seine. La coulée verte a donc une vocation d'amélioration de l'environnement à l'échelle de la Boucle des Hauts-de-Seine. Elle est d'ailleurs répertoriée dans le Plan vert régional.

➤ Restructuration du pôle de transport en commun « Asnières-Gennevilliers »

Le prolongement de la ligne 13 bis de métro s'accompagnera d'une restructuration de la station existante « Asnières-Gennevilliers » (AG1) qui permettra d'améliorer :

- l'accessibilité à la station et la sécurité des déplacements (piétons, vélos) depuis et entre les deux communes.
- la lisibilité des espaces publics afin de donner une nouvelle image à ce secteur d'entrée de ville
- l'organisation du stationnement, la densité d'habitants dans le secteur et les phénomènes de rabattement vers le pôle AG1 entraînant une pression sur l'offre de stationnement public.
- les circulations des bus et voiture induites par le réaménagement du pôle ainsi que l'accessibilité au quartier des Grésillons depuis le secteur AG1. Dans ce cadre, la réouverture à la circulation de la rue L.Castel devra faire l'objet d'études de faisabilité.

➤ Poursuivre le traitement de l'espace public

Le développement des transports en commun, la réorganisation du pôle AG1 et le prolongement de la coulée verte impliquent une réflexion élargie sur l'espace public du secteur et sur l'intégration des principes du Plan des Déplacements Urbains. Les multiples modes de déplacements (voitures, circulations douces, transports en commun) doivent trouver place dans un réseau d'espaces publics cohérent et de qualité.

Or, l'ensemble du traitement des espaces publics et notamment les limites communales sont aujourd'hui illisibles du fait des ouvrages routier et métro créés à la sortie du pont de Clichy. Le paysage bâti hétérogène accentue encore cette difficulté de se repérer et en l'occurrence d'identifier la commune de Gennevilliers.

Pourtant ce secteur est le point de jonction des trois principaux axes menant aux quartiers résidentiels. Il est donc nécessaire de redonner une lisibilité à ce secteur, un statut d'entrée de ville en intervenant sur la programmation, le bâti existant mais aussi l'espace public.

➤ **Requalifier le cadre bâti**

Dans ce contexte de projets il est nécessaire d'apprécier les potentialités d'évolution de la forme urbaine existante.

L'ensemble immobilier 3F, occupant la quasi totalité du front urbain des Grésillons face à Asnières et au pôle AG1, est intégré à cette démarche d'amélioration du cadre de vie. Il s'agit ainsi de définir les conditions d'une dédensification du site (démolitions de logements) et d'une restructuration de l'ensemble (bâti et espaces extérieurs) en vue de créer de nouvelles unités résidentielles plus réduites, plus faciles à gérer et mieux intégrées dans le quartier et son devenir (coulée verte notamment).

Enfin, d'autres secteurs du périmètre d'orientations d'aménagement pourraient être concernés par des actions de requalification urbaine visant à l'amélioration de l'habitat existant.

➤ **Favoriser l'implantation d'activités économiques en secteur résidentiel**

L'îlot Barbusse-Péri situé au nord du pôle AG1 participe à l'entrée de ville et constitue également un point d'articulation déterminant dans le projet urbain sur le secteur résidentiel (secteur centre-ville).

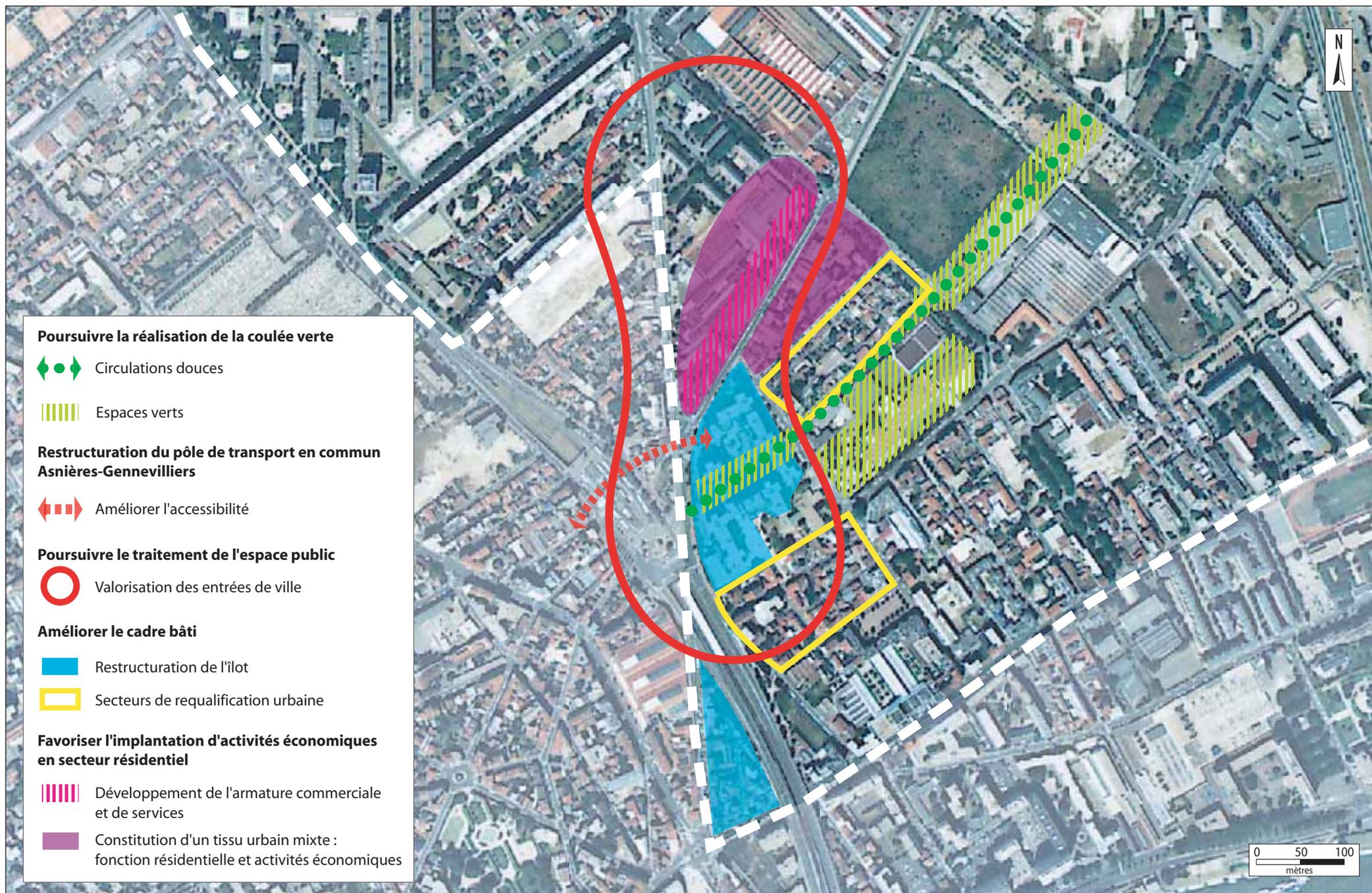
Il s'agit ici d'utiliser l'attractivité des transports en commun proches pour définir une programmation diversifiée : des programmes tertiaires et locaux d'activité pourront être implantés sur ce site, de préférence le long de la rue H.Barbusse, ainsi que des logements en cœur d'îlot.

➤ **Améliorer la qualité du maillage viaire et des espaces publics**

La réussite de l'insertion urbaine repose sur le développement de la structure viaire en continuité des voies existantes ou futures avec notamment l'aménagement de liaisons douces (dans le sens nord-sud et une voie transversale est-ouest).

➤ **Valoriser la présence du pôle de transport**

Plus à l'est, sur les terrains de la ZAC Barbusse-Chandon, les opérations visant à urbaniser les anciennes friches industrielles s'appuieront également sur le rôle central du pôle AG1 en terme de desserte.



Poursuivre la réalisation de la coulée verte

◆◆ Circulations douces

||||| Espaces verts

**Restructuration du pôle de transport en commun
Asnières-Gennevilliers**

⇐⇐ Améliorer l'accessibilité

Poursuivre le traitement de l'espace public

○ Valorisation des entrées de ville

Améliorer le cadre bâti

■ Restructuration de l'îlot

□ Secteurs de requalification urbaine

**Favoriser l'implantation d'activités économiques
en secteur résidentiel**

||||| Développement de l'armature commerciale
et de services

■ Constitution d'un tissu urbain mixte :
fonction résidentielle et activités économiques

0 50 100
mètres

III. LE SECTEUR DU LUTH

1 – Le contexte

Après l'inscription en 1989 du quartier dans une procédure de Développement Social des Quartiers, le Luth a été retenu comme site prioritaire pour la politique de la Ville, par décision du Comité Interministériel des Villes le 3 mars 1992 et a bénéficié à ce titre du label Grand Projet Urbain.

Les objectifs urbains définis dans ce cadre se sont inscrits dans la continuité du programme de référence réalisé par la Ville en concertation avec la population entre 1993 et 1995 :

- Ouvrir le quartier du Luth sur la ville, en agissant sur l'organisation du réseau viaire et son maillage avec le réseau de la ville,
- Assurer la mixité des fonctions urbaines par le développement d'activités économiques en restructurant les emprises ouest du quartier favorisé par le prolongement de la ligne 13 jusqu'à la station AG3 (Asnières-Gennevilliers-3^{ème} station) et sa connexion avec le tramway,
- Améliorer le cadre de vie en développant les équipements collectifs et les services, en confortant la végétalisation des espaces publics et en diversifiant l'habitat,
- Favoriser la dédensification de l'habitat sur le quartier pour permettre la réalisation d'équipements collectifs et l'implantation d'activités économiques.

En juin 1999 la commune a élaboré le Plan d'Occupation des Sols partiel supprimant la ZUP sur le quartier et en 2000, le cadre conventionnel évolue vers un Grand Projet de Ville, dans lequel les logiques d'intervention intègrent l'évolution des politiques territoriales et se structurent selon trois objectifs urbains :

- Désenclaver les territoires en favorisant la mobilité et l'accessibilité à la ville et à l'agglomération : réinsérer les secteurs dans la structure urbaine de la ville ; intégrer les principes du Plan des Déplacements Urbains, notamment en terme de circulations douces et de stationnement ; prendre en compte le prolongement de la ligne 13 bis de métro et celui de la ligne de tramway Saint-Denis / Bobigny vers Colombes.
- Améliorer le cadre de vie en revalorisant l'environnement : définir le statut et les usages de l'espace non bâti ; mobiliser les partenaires sur la gestion des espaces extérieurs et les propriétés foncières ; diversifier l'habitat et enrichir le patrimoine architectural ; favoriser une réhabilitation de qualité du bâti existant et poursuivre le développement du niveau d'équipement.
- Diversifier les fonctions urbaines en renforçant les actions de gestion urbaine de proximité : définir les lieux de proximité de la vie sociale ; en re-dynamisant le secteur commercial et favorisant l'implantation d'activités économiques et de services.

2 – Des orientations d'aménagement pour créer des liens avec la ville

➤ Qualifier l'espace public et faire respirer la ville

Le projet de liaison végétalisée est/ouest défini depuis le programme de référence de 1995 contribue à la qualification de l'espace public et participe de la mise en œuvre des orientations du Plan des Déplacements Urbains.

La vocation de cet axe paysager est double :

- Prolonger la trame verte de la ville en permettant, via les modes doux de déplacements, l'accès à la coulée verte et aux grands espaces verts de la commune. Dans le secteur est du quartier et en partie sur les emprises de l'immeuble Toit et Joie, il s'agit de créer les conditions d'un aménagement lisible et praticable de la liaison verte depuis le Village et notamment en prolongement de la rue des Azalées.

- Donner une nouvelle façade urbaine et un accès clair, direct à l'ensemble des équipements du quartier situés dans sa partie nord : le réaménagement des accès du collège G.Moquet sera ainsi conçu en cohérence avec ce projet.

➤ Aménager les espaces verts de proximité

En complément des mesures prévues par la loi et le PDU en faveur des circulations douces, proposition est faite de conserver un réseau pour les piétons leur permettant de traverser le quartier, d'accéder aux futures stations de transports en commun ainsi qu'aux unités résidentielles.

Les squares et jardins de proximité doivent donc être des espaces publics ouverts visuellement sur la ville, facilement accessibles mais néanmoins délimités pour en renforcer leurs spécificités.

La création de la voie nouvelle nord-sud, déjà prévue dans le POS de 1999, en prolongement de la rue de la Couture d'Auxerre, va permettre de constituer deux entités à partir de l'espace central actuel :

- *L'espace central ouest* : Son aménagement, partiellement effectué en 2002, sera suivi d'une deuxième tranche.

- *L'espace central est* : sa vocation est identique à la partie ouest. La distance entre les deux immeubles Lénine et Beaumarchais étant à cet endroit plus réduite, incitera à traiter particulièrement l'articulation entre la sphère publique et les riverains qui devront être protégés de l'animation liée aux espaces publics proches.

- *Le square des Bonnequins* : la Ville a aménagé cet espace dans la fin des années 80. Il faut aujourd'hui l'adapter, l'ouvrir visuellement sur le quartier. L'objectif est de redonner au square sa dimension d'espace public majeur pratiqué et praticable par tous.

➤ **Favoriser l'usage des transports en commun et leurs conditions de circulation**

La construction de la future station de tramway à l'angle des avenues du Luth et L.Lanternier nécessite un élargissement de l'opération de voirie le long de l'avenue L.Lanternier. L'emprise est donc élargie à 36 mètres entre la future voie nouvelle nord/sud et l'avenue du Luth et maintenue à 30m le long de l'avenue.

➤ **Recomposer le réseau viaire à l'ouest du quartier**

En vue d'améliorer l'accès au quartier, il est défini une trame de desserte renouvelée par rapport au POS de 1999, en lien avec le pôle de transport AG3, intégrant les principes du plan des Déplacements Urbains et la hiérarchie du réseau viaire définie par la Ville.

L'objectif est de désenclaver physiquement le quartier, d'améliorer et de relier son réseau viaire au tissu urbain alentour et particulièrement vers la route départementale 19 et Asnières.

➤ **Diversifier les fonctions urbaines et agir en faveur du maintien et de la valorisation du commerce**

Le pôle de centralité du quartier localisé au niveau de l'avenue du Luth a vocation à être renforcé en tant que tel , notamment par une programmation diversifiée :

- La fonction commerciale de proximité devra être maintenue après restructuration du bâti existant,
- Un nouvel équipement culturel et social à rayonnement communal sera construit en intégrant la bibliothèque du quartier aujourd'hui localisée dans le collège G.Moquet.
- La fonction habitat pourra être également envisagée notamment pour des motifs d'urbanisme ou d'organisation du site.
- Le maintien des services publics (la Poste).

➤ **Renouveler l'habitat**

Les opérations de réhabilitation des patrimoines locatifs privés et publics ont permis d'améliorer le cadre de vie des habitants du quartier.

Dans le domaine du renouvellement urbain deux objectifs principaux ont guidé les actions de démolition sur le quartier :

- permettre la réalisation d'équipements et l'implantation d'activités économiques sur les emprises libérées,
- diversifier l'offre de logements par de la reconstruction neuve.

Ainsi la démolition de l'immeuble G.Philipe et celles partielles des immeubles Lénine et Rousseau ont été accompagnées d'opération de construction neuve et d'aménagement d'espaces publics.

Ces objectifs sont reconduits pour les deux immeubles Beaumarchais et l'immeuble Toit et Joie à l'est du quartier. Dans ces deux secteurs sont prévues les opérations de voirie de la voie nord/sud et celle de la liaison végétalisée est/ouest ainsi que des reconstructions de logements.

➤ **Favoriser l'implantation d'activités économiques en secteur résidentiel**

La vocation principale d'activités économiques pour le secteur ouest du quartier, le long du boulevard intercommunal , était inscrite dans le POS de 1999. Elle est confirmée dans le cadre du PLU.

Ce lieu d'échanges lié aux transports en commun et aux accès routiers ancrera le quartier à l'agglomération. Il pourra accueillir des activités économiques de type services ou tertiaire.

L'introduction d'activités urbaines diversifiées permettra ainsi d'enrichir la vie du quartier aujourd'hui majoritairement résidentielle et participera également au changement d'image du quartier.

➤ **Améliorer et enrichir le patrimoine des équipements collectifs**

- *Un centre de culture et de vie sociale*

La construction d'un centre culturel et social dans le pôle de centralité vise à répondre aux différentes problématiques sociales et urbaine rencontrées dans le quartier, ainsi qu'aux axes d'actions que s'est fixée la commune à travers le programme du GPV.

Il a été prévu la réalisation d'un lieu permettant à la fois de créer une valorisation culturelle et sociale rayonnant à l'échelle du quartier, mais aussi à l'échelle de la commune. Cet équipement devra être un facteur de dynamisation des relations sociales et favorisera la mise en place d'un processus vertueux en créant une attractivité forte.

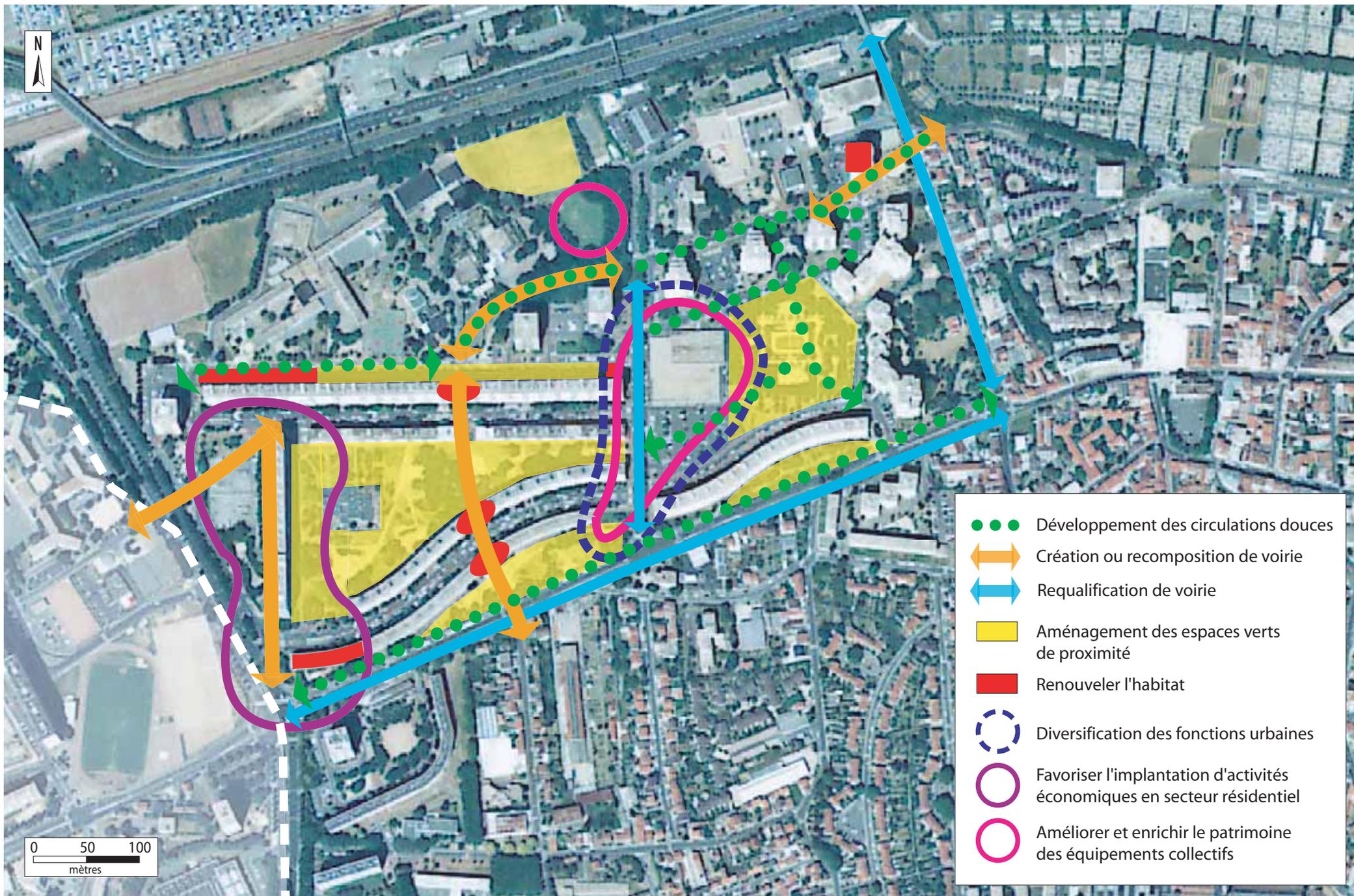
La création d'une valeur ajoutée sociale, sera à terme, un outil fondamental de lutte contre les processus de spécialisation et de relégation sociales.

- *Un nouveau gymnase pour le quartier*

La programmation des équipements sera complétée par la construction d'un nouveau gymnase à proximité du collège G. Moquet. Cela nécessite une modification partielle de l'affectation de l'espace libre au nord de l'avenue du Luth (la plaine de jeu)

➤ **Elaborer un projet de développement intercommunal partagé sur le Pôle d'échanges AG3**

Le futur pôle d'échanges intermodal Asnières-Gennevilliers 3, à l'extrémité sud-ouest du Luth, impulsera l'émergence d'un nouveau pôle d'urbanité à l'échelle de la Boucle des Hauts-de-Seine. Ce secteur accueillera des activités économiques, commerciales, de services et d'équipements regroupant les programmations d'Asnières et de Gennevilliers. Sur le périmètre du Luth ouest, 30 000m² seront réservés à l'implantation d'activités tertiaires, de services aux entreprises et aux habitants.



IV. LE TERRITOIRE ECONOMIQUE

1 – Le contexte

D'importants espaces situés à l'est et au nord de la commune sont à vocation économique dominante, en lien avec l'histoire de la ville .

Depuis plusieurs années, des processus de mutation (vocations, formes urbaines..) sont engagés en suivant un schéma d'aménagement dans le cadre du Port Autonome de Paris – Plate forme de Gennevilliers, et ailleurs de façon spontanée, le plus souvent « à la parcelle », en l'absence de référence à une structure urbaine globale.

Conformément à ce qui est indiqué dans le PADD, il s'agit aujourd'hui de :

- Confirmer et accompagner l'évolution économique
- Transformer le cadre de vie et améliorer les paysages urbains
- Améliorer la desserte locale et la lisibilité de son fonctionnement.

Ce vaste territoire donne lieu à un découpage géographique nord/est pour deux schémas illustrant les orientations d'aménagement de ce territoire économique.

2 – Des orientations d'aménagement pour un développement économique durable

Requalifier les espaces publics

Les actions à inscrire sur les espaces publics visent plusieurs objectifs du PADD :

- Qualifier et harmoniser le réseau de voirie
- Améliorer la desserte, notamment vis-à-vis des emplois présents et à venir
- Valoriser les axes majeurs structurant le territoire, en marquant et qualifiant les paysages urbains adjacents.

➤ **Harmoniser la trame viaire et la requalifier en assurant tous les modes de déplacement**

De façon générale, le secteur économique se caractérise par l'excellence de son accessibilité routière. Il est encadré par les voies de transit, Quais de Seine, autoroutes A15 et A86 et irrigué par une trame viaire composée de voiries départementales et communales qui assurent les fonctions de voies artérielles, de desserte et de distribution.

Par son état en parti dégradé, le réseau viaire local offre une image peu valorisante du territoire économique et de la Commune. Il assure essentiellement les fonctions de déplacement des véhicules et des piétons parfois pour ces derniers dans de très mauvaises conditions. Si les voies artérielles et de distribution permettent par leur gabarit, la circulation et l'accès des gros porteurs aux parcelles, il n'en est pas de même pour les voies de desserte qui restent le plus souvent inadaptées et sous dimensionnées pour le fonctionnement urbain du territoire économique.

Face à ce constat, la Ville souhaite définir les orientations suivantes :

- Redonner une vocation urbaine aux infrastructures.
- Développer les modes de déplacement alternatifs à l'automobile.
- Améliorer des conditions d'accès aux transports en commun et aux pôles d'échanges.
- Améliorer les circulations douces en direction des autres quartiers de la commune.

Les interventions sur la trame viaire existante se feront suivant des principes d'aménagement communs dont les gabarits sont définis en fonction de la hiérarchie des voies. Ces principes redonneront une large place aux circulations douces, piétonnes et cyclables. Les aménagements seront effectués soit dans les emprises actuelles, soit dans le cadre d'élargissements de voiries afin d'assurer l'ensemble des fonctions.

Cette réappropriation par le piéton et le vélo redonnera une échelle humaine au réseau viaire. Les réaménagements seront accompagnés d'espaces verts paysagers ou non et pourront être agrémentés, le cas échéant, d'espaces publics de qualité adaptés aux pratiques des usagers.

➤ Améliorer l'accessibilité et la lisibilité du quartier en créant ou modifiant des voiries

Le tissu urbain de ces espaces à vocation économique est principalement composé de grandes unités foncières issues de l'activité industrielle du début du siècle dernier. Ces grandes unités perturbent la lecture de la structure urbaine et ne permettent pas une accessibilité optimale des parcelles à partir des voies artérielles. De plus, ces unités nécessitent lors de leur restructuration des nouvelles dessertes liées à la recherche de constructibilité.

La conception même du maillage présente des dysfonctionnements liés au tracé des voies et à leurs connexions.

La Ville souhaite retenir les orientations suivantes :

- Désenclaver les grandes unités foncières en mutation qui constituent autant de territoires de projet.
- Améliorer les liaisons routières et l'accessibilité, à partir des grands axes.
- Renforcer les conditions d'accès aux transports en commun et principalement aux pôles d'échanges.

Ces orientations se traduisent par :

- La transformation des voiries constituées en impasse.
- La création et la modification de voies existantes permettant la constitution de nouveaux alignements bâtis continus et discontinus mais également l'amélioration des liaisons et notamment douces vers les pôles d'échanges.
- Des interventions sur le maillage de la trame viaire et principalement ses interconnexions par le réaménagement de carrefours assurant une sécurité optimale et une lecture claire du tissu urbain composant les quartiers.

➤ Valoriser les axes majeurs limitant le territoire

Les axes majeurs situés sur les franges présentent un caractère hétérogène tant en terme d'unité que d'identité. Leur paysage discontinu et l'absence de cohérence urbaine offre une image peu valorisante de la ville.

La liaison entre les parcs paysagers et le territoire économique est constatée et cette absence de continuité urbaine ne contribue pas à la requalification environnementale.

La Ville souhaite :

- Prendre en compte ce caractère hétérogène des axes et harmoniser les composantes spatiales et paysagères.
- Créer de nouvelles liaisons et un nouveau maillage entre les parcs paysagers existants et à venir (coulée verte) et les territoires économiques de la ville.

Ces orientations se traduisent par :

- La redéfinition d'alignements bâtis.
- La création d'espaces publics paysagers de qualité en accompagnement des grands axes afin de les rendre plus accueillant et favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile.
- La préservation et la création d'espaces verts à caractère privé en avant façade des constructions afin qu'ils participent au principe de requalification des franges.
- L'ouverture des parcs paysagers existants en créant des liaisons physiques et des percées visuelles.
- Le traitement et l'harmonisation de la relation entre l'ensemble de l'espace économique et les parcs paysagers existants par la préconisation d'aménagements paysagers de qualité pour les terrains en marge.

Diversifier l'offre foncière et immobilière

Pour atteindre les objectifs précités de qualification et d'accompagnement des mutations économiques d'une façon qui soit la plus profitable possible à la commune, y compris dans une logique de développement durable, la ville doit envisager des actions concrètes en matière :

- d'actions foncières,
- de cadrage du développement des activités tertiaires,
- de mise en œuvre d'un concept général de parcs paysagers à vocation d'activités.

➤ Repérer des secteurs à restructurer

- **Les secteurs qui assurent une fonction résidentielle.** Cette fonction n'a plus de raison de perdurer du fait de son isolement aux autres quartiers et équipements de la commune et de l'état particulièrement dégradé des constructions. De plus, les prescriptions du PPRI indiquent que les règles d'urbanisme de ces secteurs (« zone urbaine dense ») ne doivent pas conduire à une augmentation sensible de la population.
- **Les secteurs constitués sur une ancienne trame foncière** liée à l'histoire maraîchère de la commune. Cette trame qui a déjà subi une première restructuration liée à la réalisation du maillage viaire est inadaptée à l'usage et aux besoins actuels des industriels. Certaines de ces formes foncières encore existantes se trouvent dans une situation de parcelle inconstructible.
- **Les secteurs de grandes unités** qui dans le cadre de leur mutation et de leur restructuration vont apporter une nouvelle offre foncière au développement économique.

Les orientations définies par la Ville s'articulent autour des principes suivants :

- Conforter la vocation économique des quartiers en permettant l'accueil de nouvelles entreprises et en favorisant l'évolution de celles qui existent et qui sont génératrices d'emplois diversifiés.
- Favoriser le remembrement des parcelles pour leur redonner des dimensions en adéquation avec les besoins.
- Accompagner la restructuration des grandes unités foncières.

Ces orientations se traduisent par la volonté de :

- Résorber les secteurs résidentiels et industriels constitués sur un mitage parcellaire.
- Reconstituer une trame parcellaire adaptée aux besoins et organisée en relation avec la trame viaire existante ou projetée.
- Offrir aux entreprises existantes la possibilité de se redéployer en leur donnant des nouvelles capacités, de construction, d'accessibilités, de stationnement et surtout de se constituer un environnement paysager de qualité.

L'accompagnement des restructurations de grandes emprises ou unités foncières se traduit principalement par la création de nouvelles voiries publiques.

➤ **Favoriser la tertiarisation des entrées de ville et pôles d'échange**

L'offre en terme de produits tertiaires reste marginale en dehors de quelques programmes très ponctuels.

Les entrées de ville ne sont pas spatialement identifiables et leur mise en scène ne reflète pas les caractéristiques et la diversification recherchés par la Ville en matière de développement économique.

Le tissu urbain autour de pôles d'échange principalement situés aux abords des gares RER est sous utilisé, sous occupé et ne permet pas de les identifier et de les optimiser.

Les orientations s'articulent autour des principes suivants :

- Affirmer l'identité du territoire économique dans son ensemble.
- Qualifier les entrées de ville par des projets structurants.
- Valoriser les pôles d'échange.

Les projets tertiaires localisés stratégiquement aux entrées de ville et autour des pôles d'échange permettront de marquer et d'affirmer par leur qualité architecturale et paysagère les attentes de la commune en matière de diversité de l'offre et des fonctions qu'elle souhaite développer sur son territoire.

La densification contrôlée autour des pôles d'échange permettra d'optimiser et de conforter ces lieux dans leur capacité d'alternative aux déplacements automobiles.

➤ **Développer et relier les parcs d'activités dans un environnement de qualité**

Le territoire économique se caractérise par un tissu urbain composé concomitamment de parcs d'activités discernables, de grandes entreprises industrielles et d'un parcellaire diffus de tailles, de types d'occupation et surtout de qualités bâties très variées. Cet ensemble manque incontestablement d'harmonisation tant dans la forme que dans l'aspect.

Les orientations souhaitées sont :

- Favoriser le développement de l'activité économique au travers de la notion de parc paysager de qualité à l'occasion des restructurations foncières ou des réhabilitations.
- Inciter à une meilleure intégration environnementale des activités économiques par la création d'un maillage vert continu reliant les parcs et les espaces publics.

Parti d'aménagement retenu :

Avec les mêmes exigences de qualité environnementale que pour les secteurs évoluant vers le tertiaire, l'ensemble du quartier sera considéré comme un unique espace destiné à l'accueil des entreprises. Les interventions permettront de :

- Renforcer les obligations de réalisation d'espaces verts continus dans les opérations de construction en limite avec la trame viaire publique ou privée.
- Inciter à la gestion alternative de l'eau dans la conception paysagère des espaces verts.
- Renforcer et harmoniser les préconisations en matière de traitement qualitatif et environnemental des limites entre les domaines privé et public.

Accompagner le développement économique en favorisant l'implantation de pôles de services

➤ Développer et renforcer les services aux entreprises et aux salariés

○ Renforcer les pôles existants ou à venir à court terme

Le territoire économique de la ville est en déficit d'activités de services aux entreprises en général et de restauration en particulier, qui n'ont pas su se développer en accompagnement des implantations industrielles.

Il existe cependant et ponctuellement des lieux où l'activité de services se développe mais sans capacité à assumer l'ensemble des besoins des entreprises et de leurs employés.

Il s'agit de favoriser le développement des services autour de ces lieux constitués afin de les pérenniser et d'ancrer les implantations d'entreprises et les emplois induits. Conforter l'existant s'est également permettre une reconnaissance et donner une identité à un lieu de vie.

La collectivité favorisera le développement de pôles soit impulsant directement soit en libérant des droits à construire, des emprises foncières ou du bâti à restructurer pour l'accueil d'activités de services et de restauration.

○ Créer des conditions pour l'implantation de nouveaux pôles de services

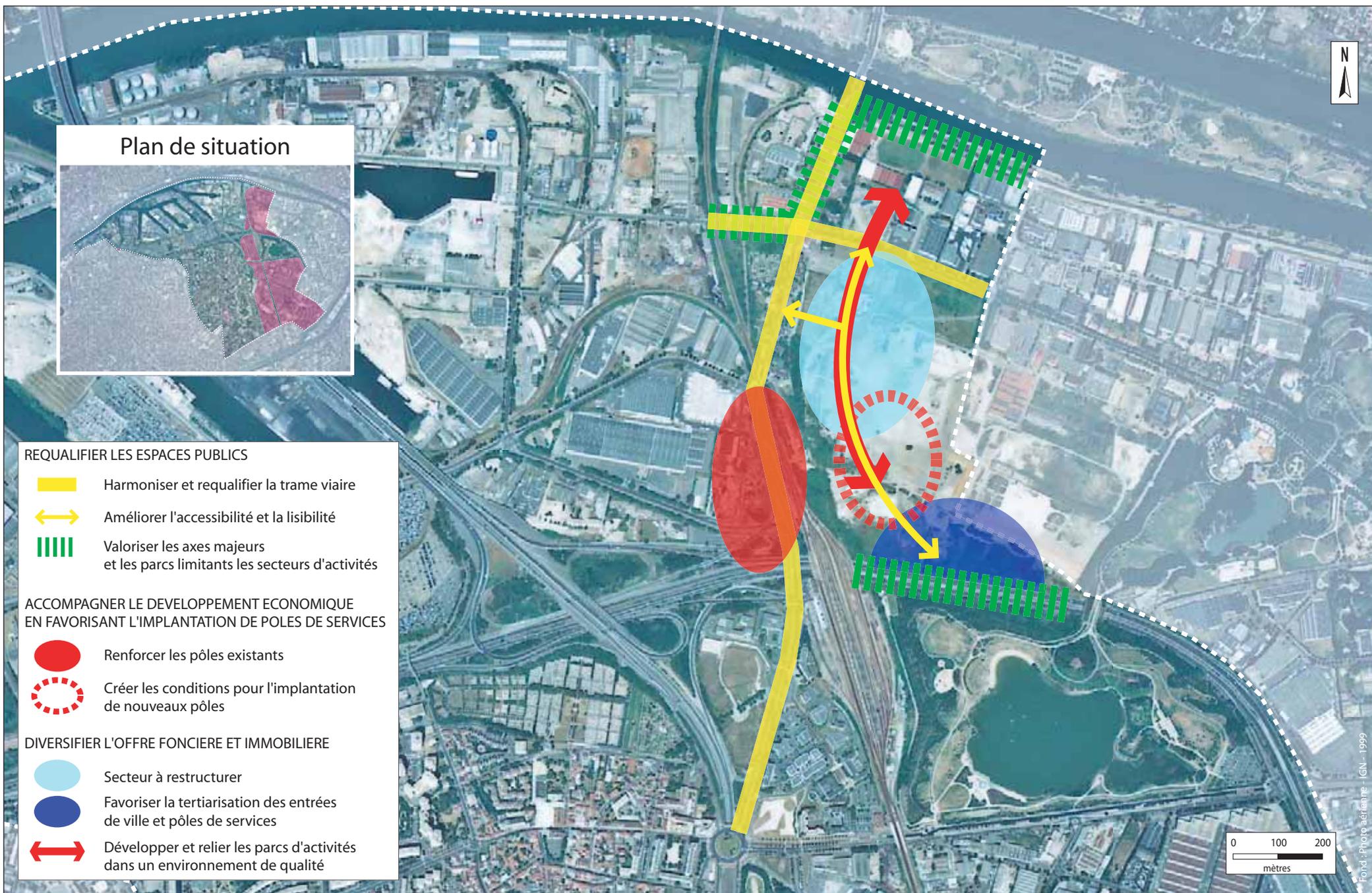
En relation avec les secteurs en restructuration et les objectifs de développement économique souhaités il sera nécessaire de retrouver des espaces pour la création de nouveaux pôles de services en accompagnement des projets de grande importance et d'être en mesure d'évaluer leur taille au regard des nouveaux besoins créés.

Elaborer un projet de développement intercommunal partagé

Dans le cadre des objectifs définis dans le Contrat Intercommunal de Projet signé le 4 janvier 2001 et au regard des premières conclusions de l'étude économique de la Boucle des Hauts-de-Seine réalisée lors du premier semestre 2004, les villes de Villeneuve-la-Garenne et de Gennevilliers se sont rapprochées pour étudier et mettre en place des modalités de coopération permettant de mettre en œuvre un schéma de développement économique commun et cohérent à l'échelle du territoire des deux communes. Cette démarche vise deux entités urbaines à vocation économique :

- Le territoire situé de part et d'autre de la limite communale entre les deux communes « de la Seine à la Seine »,
- Le territoire situé au nord-ouest dit « périmètre des terrains Gaz de France élargi ».

La mise en œuvre du projet global de développement se fera dans le cadre d'une structure commune de concertation et de pilotage composée de représentants des deux communes, du Conseil Général des Hauts-de-Seine, à laquelle pourra être associé tout partenaire intéressé à la démarche.



REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS

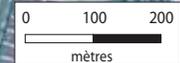
- Harmoniser et requalifier la trame viaire
- Améliorer l'accessibilité et la lisibilité
- Valoriser les axes majeurs et les parcs limitants les secteurs d'activités

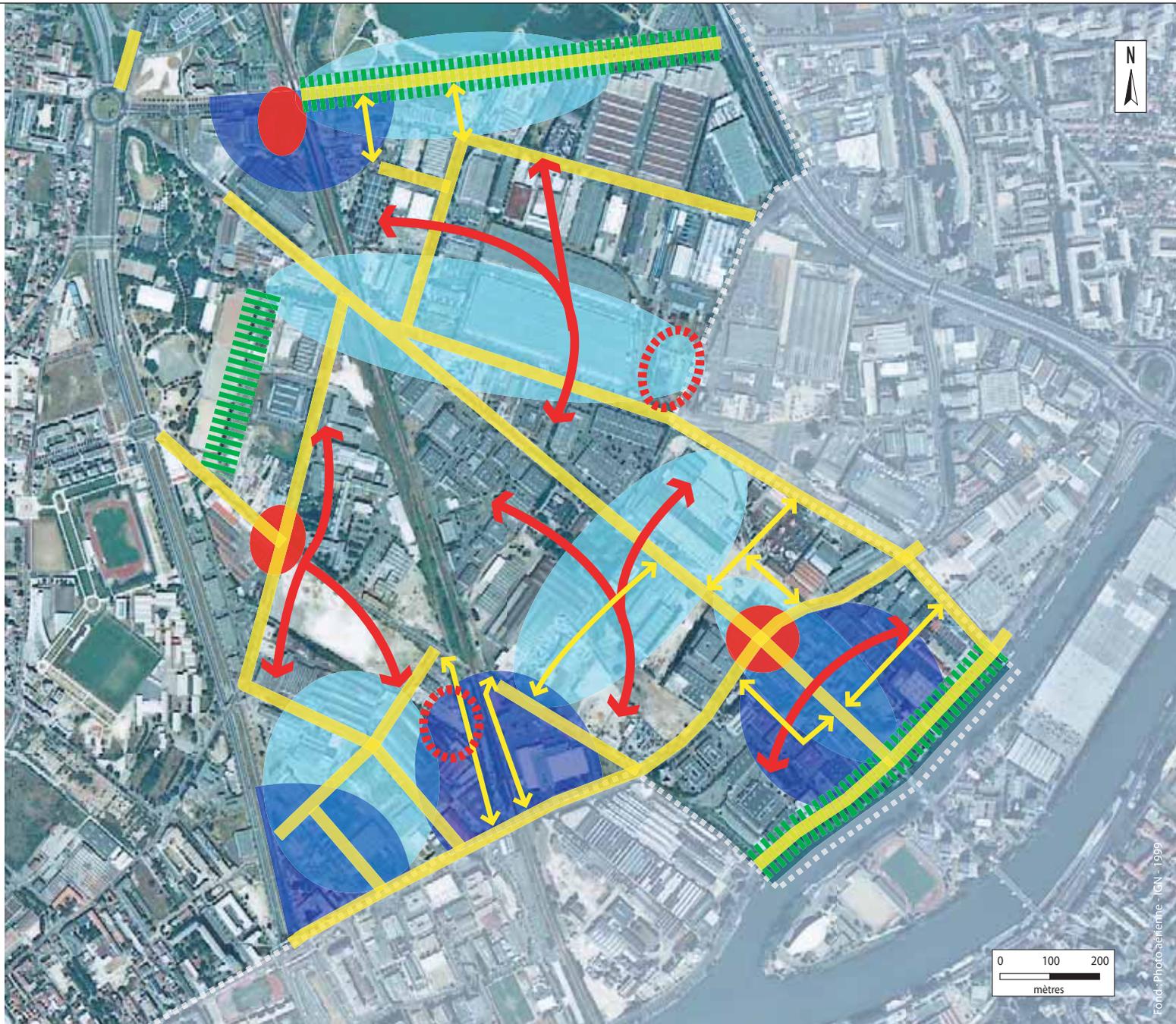
ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE EN FAVORISANT L'IMPLANTATION DE POLES DE SERVICES

- Renforcer les pôles existants
- Créer les conditions pour l'implantation de nouveaux pôles

DIVERSIFIER L'OFFRE FONCIERE ET IMMOBILIERE

- Secteur à restructurer
- Favoriser la tertiariation des entrées de ville et pôles de services
- Développer et relier les parcs d'activités dans un environnement de qualité





V. LE TERRITOIRE PORTUAIRE

1 – Le contexte

Le Port Autonome de Paris – Plate forme de Gennevilliers occupe une superficie globale d'environ 400 ha sur la commune, soit environ un tiers de sa superficie totale. Le site est localisé au nord de la commune et s'inscrit entre la Seine et les quartiers multifonctions de la ville.

L'ensemble des documents de planification et de prospective s'accorde à affirmer le rôle majeur du Port dans la desserte et l'approvisionnement de la région.

Le schéma directeur de la Région Ile de France (avril 1994) préconise de s'appuyer sur l'équipement majeur que constitue le Port Autonome de Paris – Plate forme de Gennevilliers qui maintiendra et développera ses activités logistiques permettant à la Boucle Nord des Hauts-de-Seine de conforter sa vocation économique autour de la logistique, des activités industrielles et de services.

Il constitue donc un pôle économique majeur qui doit être préservé, valorisé et son développement favorisé.

Depuis plusieurs années, des processus de mutation sont engagés en suivant un schéma d'aménagement.

Conformément à ce qui est indiqué dans le PADD, il s'agit aujourd'hui de :

- Confirmer et accompagner le développement du Port
- Transformer le cadre de vie et améliorer ses paysages, notamment ceux visibles depuis l'espace public
- Améliorer la lisibilité de son fonctionnement.

2 – Des orientations d'aménagement pour intégrer le schéma d'aménagement du Port dans la dynamique de développement économique de la commune.

Ce grand pôle d'activités accueille aujourd'hui 250 entreprises privées et 7000 emplois directs (estimation de 10 000 emplois indirects).

Depuis 1997, l'ensemble des aménagements et constructions réalisés par le Port Autonome de Paris – Plate forme de Gennevilliers et par les entreprises qui s'y implantent s'inscrivent dans un Schéma d'Aménagement et de Développement. Pour les aménageurs, il s'agit essentiellement de traiter :

- la mise en valeur du port et son intégration urbaine,
- la densification et la rationalisation des implantations,

de manière à promouvoir les transports combinés par l'utilisation des modes alternatifs à la route, et favoriser l'implantation d'entreprises créatrices d'activités et d'emplois, dans un site de qualité.

Il est important que le Plan Local d'Urbanisme de Gennevilliers puisse prendre en compte les grands axes d'aménagement du Port, non seulement dans une logique économique, mais également dans une logique urbaine.

Requalifier les espaces publics

Les actions à inscrire sur les espaces publics permettront de viser plusieurs objectifs du PADD :

- Qualifier et harmoniser le réseau de voirie
- Valoriser les axes majeurs structurant le Port, en marquant et qualifiant les paysages urbains adjacents.

Le PLU inscrit également l'objectif de valoriser la présence de l'eau dans la ville et d'en favoriser les liens avec les espaces publics pour en faire un axe support d'amélioration des paysages et de l'environnement global de la ville.

➤ **Harmoniser la trame viaire et la requalifier**

De façon générale, le territoire du Port se caractérise par ses bonnes liaisons avec le réseau d'infrastructure routière de rang régional et national. (autoroutes A15 et A86). Son armature interne est composée d'axes qui assurent les fonctions de voies artérielles, de desserte et de distribution.

Cette armature est structurée autour de la route principale du Port, reliant les RN 309, RD 19 et RD 911, avec un accès sur l'autoroute A15.

Le gabarit de cet axe est très important, permettant une bonne fluidité et de bonnes conditions de circulation des nombreux poids lourds, ainsi que leur stationnement latéral. Mais par son état en partie dégradé, il offre encore une image encore peu valorisante du Port.

Face à ce constat, et en accord avec le schéma d'aménagement du Port, la Ville souhaite définir les orientations suivantes :

- Donner une image urbaine et de qualité aux infrastructures.
- Améliorer des conditions d'accès aux transports en commun et aux pôles d'échanges actuels et futurs.
- Améliorer les circulations douces en direction des autres quartiers de la commune et dans le cadre du réseau mis en place à l'échelle de la Boucle Nord des Hauts de Seine.

➤ **Valoriser les axes majeurs traversant ou longeant le territoire**

La Ville souhaite :

- Favoriser la mise en œuvre d'une amélioration des paysages du Port, en particulier le long de la route principale du Port, suivie vers l'est par l'avenue Marcel Paul et le Chemin des Petits Marais et vers l'ouest par l'avenue d'Argenteuil.

Ces orientations se traduisent par :

- La création d'espaces publics paysagers de qualité en accompagnement des grands axes afin de les rendre plus accueillant et favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile.
- La préservation et la création d'espaces verts à caractère privé afin qu'ils participent au principe de requalification des abords de ces axes, dont l'avenue d'Argenteuil, entrée de ville nord de Gennevilliers.
- La mise en valeur des extrémités des darses et leur ouverture « visuelle » vers les quartiers adjacents.

Ces principes redonneront une large place aux circulations douces, piétonnes et cyclables, par le biais de l'aménagement d'un « arboretum » et de l'ouvrir sur l'eau, par le biais des extrémités des darses.

Les aménagements seront effectués soit dans les emprises actuelles, soit dans le cadre d'élargissements de voiries qui seront gérés directement par le Port Autonome de Paris – Plate forme de Gennevilliers, afin d'assurer l'ensemble des fonctions.

Cette réappropriation par le piéton et le vélo redonnera une échelle plus humaine au réseau viaire du Port. Les réaménagements seront accompagnés d'espaces verts paysagers ou non et pourront être agrémentés, le cas échéant, d'espaces publics de qualité adaptés aux pratiques des usagers.

Cette orientation permet la mise en œuvre du principe **d'arboretum** inscrite dans le schéma d'aménagement du Port. Son objectif est de :

- recréer un paysage rappelant celui des berges naturelles de la Seine, par l'inscription de bandes plantées,
- inscrire l'aménagement de cheminements pour les modes doux, assurant la continuité des itinéraires inscrits dans le schéma départemental,
- conciliant une vocation d'organisation et de valorisation paysagère forte, mais aussi d'élément technique de gestion de crues éventuelles (volume potentiel de stockage d'eau).

Diversifier les occupations des sols et formes urbaines

Pour atteindre les objectifs de qualification et d'accompagnement du développement économique du Port, y compris dans une logique de développement durable, la ville doit inscrire la possibilité, pour le Port principalement, d'intervenir de façon concrète en matière :

- de cadrage du développement des activités tertiaires et de services,
- de principes de localisation de vocations spécifiques

➤ Renforcer les pôles existants

La plate-forme portuaire accueille divers types d'activités économiques : des **entreprises industrielles**, des établissements jouant un rôle de pôle de **distribution** (véhicules et pièces détachées automobiles, hydrocarbures, matériaux pour le second œuvre en bâtiment...), de nombreux prestataires **logistiques** (25% des implantations), et des **services** :

- à l'entreprise : services publics (agence portuaire, douane, poste, police, gardiennage), manutentionnaires, location de véhicules, engins de travaux publics et matériels divers, station service poids lourds, port public ;
- à la personne : hôtellerie, restauration, le « bus du port », une école de formation de l'AFT-IFTIM (caristes, grutiers, permis PL et TC).

Cette offre est aujourd'hui restreinte et ne répondra pas aux besoins générés dans le cadre du développement des activités du Port.

Les orientations s'articulent autour des principes suivants :

- Affirmer l'identité d'un secteur central spécifique du Port, en renforçant et développant le centre de vie, lui permettant d'accueillir des services administratifs, des immeubles de services aux entreprises et aux personnes (actifs travaillant ou de passage dans la zone portuaire...), des activités hôtelières, etc...
- Ce secteur a également vocation à s'adapter pour accueillir, le moment venu, la station de métro qui contribuera à l'amélioration de la desserte de ce pôle économique majeur (en lien avec le réseau de bus existant).

➤ Favoriser la tertiarisation des entrées de ville et pôles d'échange

Par ailleurs, le territoire du Port est concerné directement par une « entrée de ville », lien direct entre le Port et les autres quartiers de Gennevilliers : il s'agit de la RD 19, pénétrant jusqu'à la route principale du Port. Aujourd'hui, ce site accueille déjà un « centre de vie et de services », de dimension restreinte.

A terme, ce secteur du Port accueillera également la station terminus du prolongement de la ligne 13 bis du métro, conformément à la déclaration d'Utilité Publique de ce projet de rang régional.

Il y a donc des enjeux particuliers sur ce secteur du Port, à mettre en synergie avec les constats précédents. Il est également important de prendre en compte la faible disponibilité foncière sur le site, ce qui explique notamment les réflexions autour de la réorganisation de certains secteurs du Port.

Les orientations s'articulent autour des principes suivants :

- Qualifier l'entrée de ville sud le long de la RD 19, en y favorisant des implantations économiques au caractère urbain plus affirmé, notamment pour y développer les activités tertiaires.
- Favoriser, en « frange sud » du Port, sur les secteurs les plus proches des quartiers multi-fonctions de la ville – et malgré la coupure de la ville engendrée par le passage de l'A 86 -, des formes bâties plus urbaines, permettant une diversification des activités économiques pour les secteurs les plus éloignés des darses et voies ferrées.

A ce titre, le Port envisage une réorganisation foncière pour aménager et valoriser l'espace sud longeant l'A86. Les formes urbaines pourraient également être plus favorables à une meilleure « liaison » avec les tissus urbains voisins.

Améliorer la desserte du Port

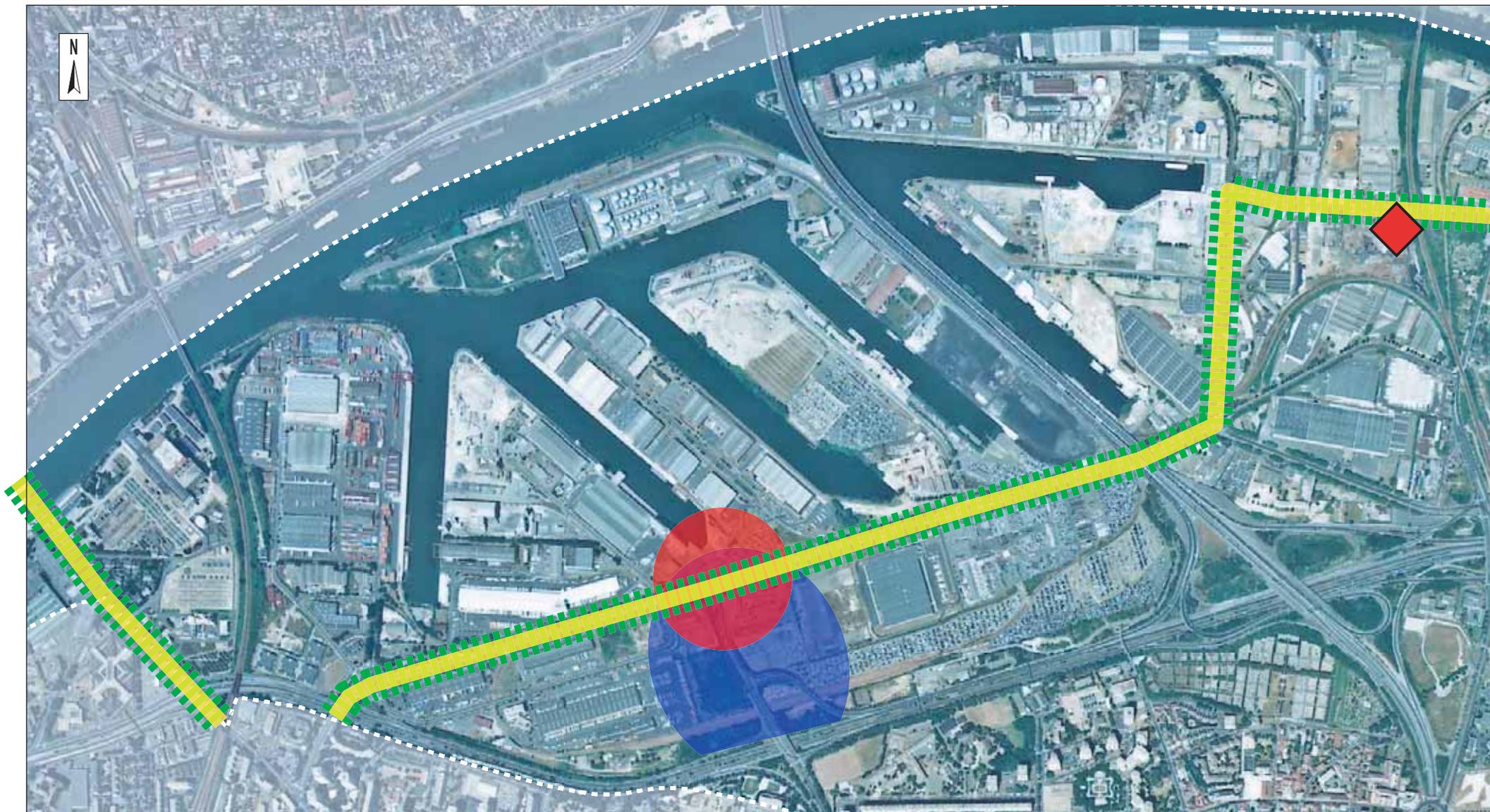
Aujourd'hui la « desserte » du site s'effectue par cinq modes de transports utilisés par les différentes entreprises du Port :

- fluvial : par automoteurs ou par barges, principalement pour les pondéreux, les céréales et les conteneurs ;
- maritime : par navires ;
- ferroviaire : par le réseau de Paris-Nord en trains complets, pour les céréales, les ciments, les automobiles, ... ;
- Oléoducs : pour les hydrocarbures ;
- Routier : principalement par les autoroutes A86 qui longe et A15 qui traverse le port.

Par ailleurs les emplois sont accessibles aujourd'hui principalement par la voiture, et dans une moindre mesure par le réseau de bus interne.

La desserte prévue à terme par le prolongement de la ligne 13 bis de métro (la station du Port en serait le terminus) contribuera largement à améliorer l'accessibilité à ce pôle d'emplois par un autre mode que la voiture, qui reste le plus utilisé.

Néanmoins, au regard des projets en cours sur le territoire portuaire et sur les autres territoires économiques nord de Gennevilliers, il est souhaitable d'envisager une desserte ferrée renforcée par un arrêt supplémentaire sur la ligne SNCF/ RER à la hauteur du Chemin des Petits Marais.



REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS

-  Harmoniser et requalifier la trame viaire
-  Valoriser les axes majeurs

ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE
EN FAVORISANT L'IMPLANTATION DE POLES DE SERVICES

-  Renforcer les pôles existants
-  Favoriser la mise en service d'une nouvelle gare SNCF

DIVERSIFIER L'OFFRE FONCIERE ET IMMOBILIERE

-  Favoriser la tertiarisation des entrées de ville et pôles de services

