

Déplacements

Asnières bénéficie d'une excellente connexion au réseau de transports en commun de l'Île-de-France. Toutefois, le territoire génère de nombreux déplacements motorisés et supporte les déplacements pendulaires des franciliens : le trafic, quotidiennement chargé, occasionne des pollutions (sonores, visuelles et atmosphériques) qui dégradent le cadre de vie. Favoriser les déplacements doux est donc un enjeu majeur. Cela passe par une réorganisation des axes routiers structurants et suppose également de sensibiliser les habitants aux avantages des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

1. Une ville au cœur d'une zone de déplacements

La Ville d'Asnières est un important secteur de transit. Les axes pénétrants et le centre ville sont régulièrement congestionnés aux heures de pointe.

Un territoire de transit et sous pression

Asnières se trouve au cœur d'une boucle formée par la Seine dans le Nord du département des Hauts-de-Seine. Dans cette zone, le trafic a doublé en 15 ans (source : Plan de déplacement local – 2008).

A proximité de Paris, le territoire est proche du centre d'affaires de la Défense et se trouve traversé par de nombreuses infrastructures de transports :

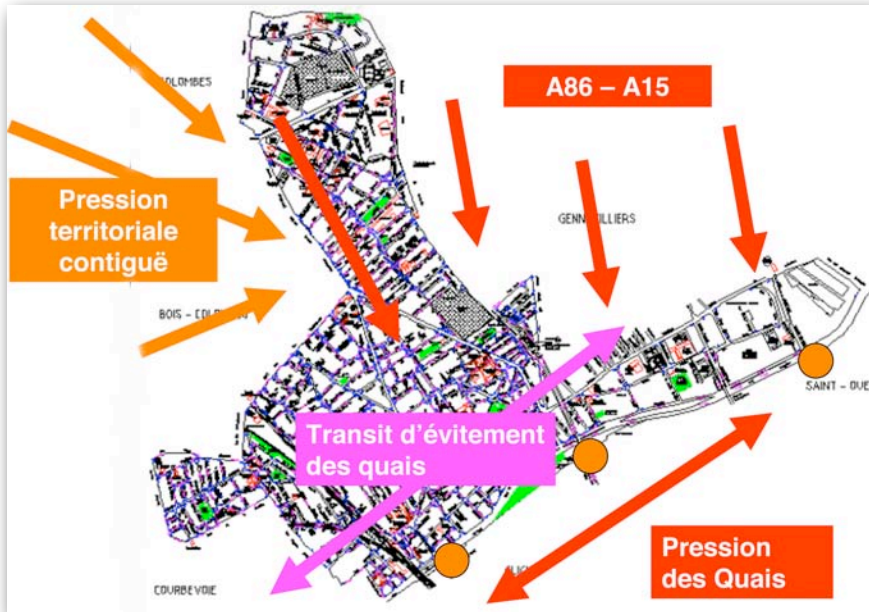
- L'A86 au Nord ;
- Les RD 7, 9, 11 et 986 d'Est en Ouest ;
- Les RD 909, 13, 15, 17 et 19 du Nord au Sud ;
- La ligne de métro 13 et ses trois stations locales (Gabriel Péri, Les Agnettes, Les Courtilles) ;
- Les lignes ferroviaires depuis Paris Saint-Lazare ;
- Le RER C.

De plus la proximité de Paris et la densité de certaines villes voisines mettent le territoire sous pression en termes de flux de déplacements (voir carte ci-après).



Déplacements

RESUME DES CONTRAINTES SUR LA VILLE



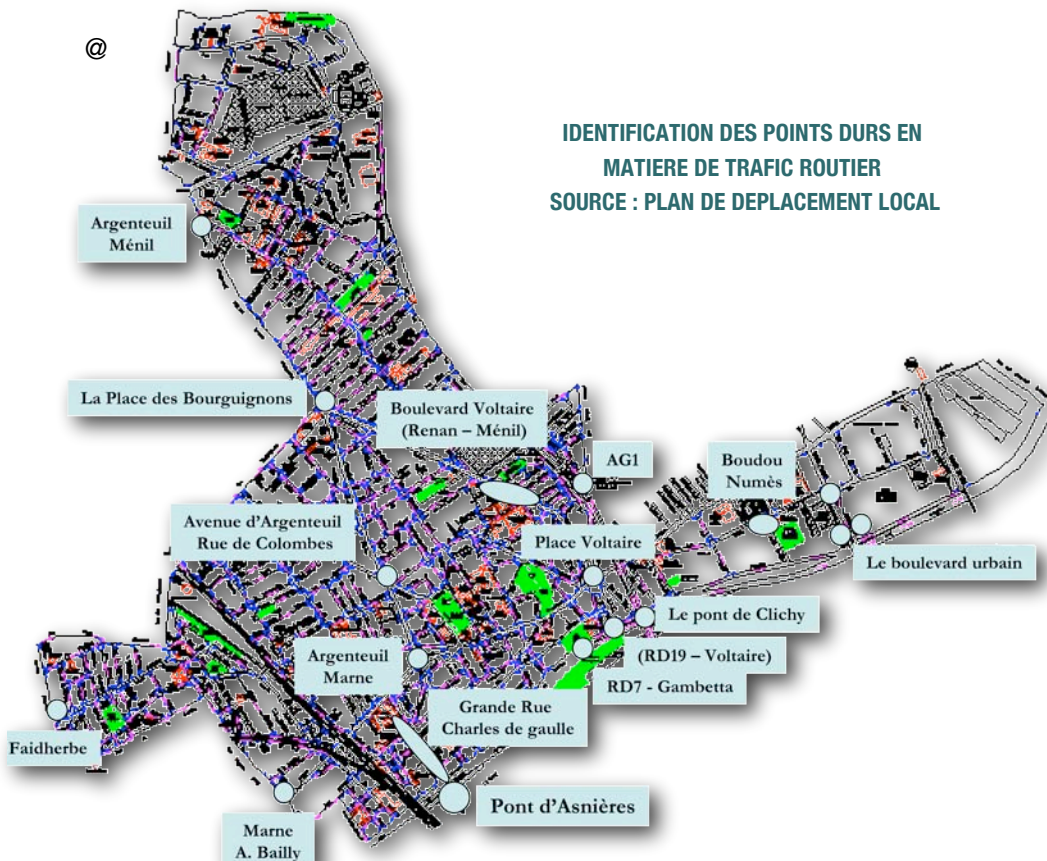
Source : Plan de déplacement local - 2008

Le trafic dans la boucle Nord de la Seine, la pression conjuguée des grandes infrastructures de transports, que sont l'A 86 et les quais (D7), des flux de déplacements des actifs des villes voisines et des transit d'évitements, conduit à la saturation des axes de déplacement du territoire asniérois. Plusieurs « points durs » sont ainsi identifiés dans le diagnostic du Plan de déplacement local :

Le schéma directeur départemental préconise notamment de « rabattre » le trafic sur des axes calibrés pour le recevoir et ainsi de fluidifier les déplacements.

IDENTIFICATION DES POINTS DURS EN MATIERE DE TRAFIC ROUTIER

SOURCE : PLAN DE DEPLACEMENT LOCAL



Déplacements

Des échanges de circulation importants

Plus de 83 % de la population active travaillent hors d'Asnières.

Inversement, près de 5 000 entreprises sont présentes sur la commune et représentent près de 20 000 emplois.

Ces spécificités engendrent des échanges de circulations importants, tant au niveau intercommunal, qu'au niveau du centre ville où chaque jour plus de 40 000 personnes « sortent » et près de 38 000 rentrent (voir carte ci-contre).

2. Un territoire pour la voiture ?

Beaucoup d'Asniérois possèdent une voiture. Pourtant, la population de la ville utilise beaucoup les transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail.

Une population fortement motorisée...

La population asniéroise est fortement motorisée. Le taux d'équipement automobile des ménages de la ville est supérieur à celui des ménages franciliens : en 2006, 64,5 % des ménages asniérois avaient une voiture alors que « seulement » 46,9% des ménages franciliens possèdent un véhicule.

...Mais qui utilise beaucoup les transports en commun

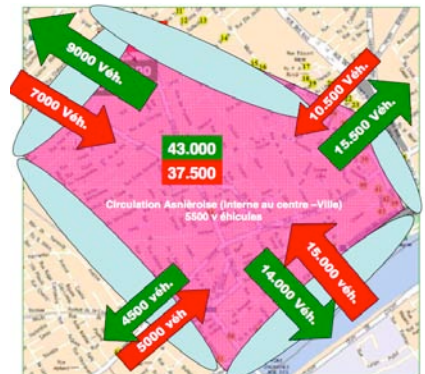
Pour aller travailler, les asniérois utilisent prioritairement les transports en commun (51 % - voir graphique ci-contre). Ce point positif au regard du développement durable pourrait paraître paradoxal au regard du taux d'équipement automobile. Mais l'offre de parkings gratuits (voir plus loin) et surtout l'offre de transports en commun sur le territoire peuvent jouer un rôle important dans l'explication de ce paradoxe.

L'offre de stationnement

Dans la majorité des rues d'Asnières-sur-Seine, le stationnement est alterné par quinzaine, sauf indications contraires signalées par panneaux. Certaines rues font l'objet d'un stationnement payant :

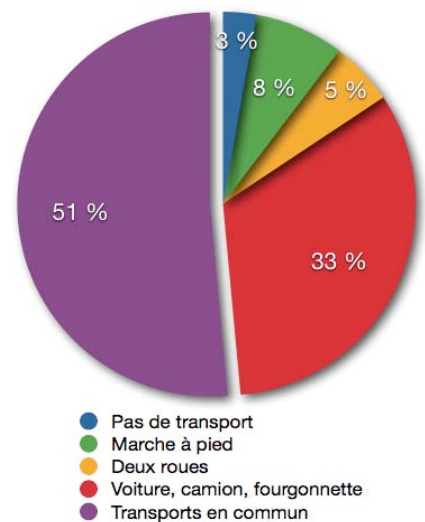
- en zone rouge (limité à 3 heures, de 9h à 12h30 et de 14h à 19h ; sauf dimanches, jours fériés et mois d'août),
- en zone verte (de 9h à 12h30 et de 14h à 18h ; jusqu'à 5 jours payants ; sauf samedis, dimanches, jours fériés et mois d'août).

LES ECHANGES DE CIRCULATION DANS LE CENTRE VILLE



Source : Plan de déplacement local - 2008

REPARTITION DES MODES DE TRANSPORTS UTILISES PAR LES ASNIEROIS POUR ALLER TRAVAILLER



Source : ETIK-PRESSE d'après INSEE 2006

Déplacements

Plus de 8 800 places de stationnement sont disponibles sur le territoire. 3 620 de ces places sont payantes, 146 sont réservées aux personnes à mobilité réduite et près de 5 000 sont gratuites.

Selon le bureau d'études « Egismobilité », la pression en terme de stationnement est forte sur la ville d'Asnières. Bien que l'offre soit confortable, certains axes routiers supportent un stationnement illégal et sauvage.

Remarque : 50 places pour stationner les deux-roues motorisés sont matérialisées sur le territoire. Au regard de l'évolution de ce moyen de transport en Île-de-France, ce nombre peut paraître assez faible. Proposer de nouvelles places permettrait de limiter les stationnements parfois gênants de ces engins, qui à défaut d'être totalement propres, permettent de fluidifier la circulation.

Partage. Les membres du Forum 21, réunis en ateliers, ont souligné les points suivants.

- Les chiffres concernant la proportion de ménages disposant d'une ou plusieurs voitures mériteraient d'être affinés, afin de mieux comprendre les raisons de ce « suréquipement ».
- Les places de stationnement sont souvent occupées par les voitures de personnes extérieures à Asnières, qui utilisent le métro pour se rendre sur leur lieu de travail. Il est donc souvent difficile de se garer en centre ville. Une politique tarifaire adaptée permettrait de réduire la pression sur les places de parking existantes.
- Les déplacements à l'intérieur de la ville, surtout entre les différents quartiers, sont parfois difficiles : que ce soit à vélo (pistes cyclables inexistantes ou encombrées) ou en voiture (bouchons).
- Certains habitants remarquent par ailleurs que :
 - Une partie des difficultés de circulation sont liées aux livraisons (camions bloquant la circulation le temps de leur déchargement).
 - Le problème des déplacements doit être envisagé à l'échelon intercommunal (du fait des flux de transit en provenance des communes alentour).

Déplacements

3. Un territoire bien desservi par les transports en commun

Asnières est une ville bien desservie par les transports en commun. En moins de 10 minutes, les Asniérois peuvent rejoindre Paris par le train, par le RER ou par le métro, ou se déplacer en Île-de-France.

Un métro pour rejoindre rapidement Paris

En 2008, la ligne 13 a été prolongée et deux nouvelles stations permettent de désenclaver les quartiers Nord de la ville : les Agnettes et les Courtilles. C'est donc au total trois stations de métro de la ligne 13 qui sont installées sur le territoire Asniérois.

La « désaturation » de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 et le prolongement du T1 : deux opportunités fortes pour le territoire

La ligne 13, fréquentée chaque jour par 610 050 voyageurs (source : RATP 15/12/2009), est très fortement saturée et en proie à de nombreux incidents. Pour la désengorger, le prolongement de la ligne 14 a été voté par le STIF (syndicat des transports d'Île-de-France). Cette extension de 5,2 km permettra de relier très efficacement le nouveau quartier d'Asnières Zac Bord-de-Seine, au réseau de transport en commun francilien.

Remarque : la ville d'Asnières héberge sur son site Internet un blog consacré à ligne 13. Celui-ci donne la parole aux citoyens et les informe des dernières actualités. Cet outil, qui permet aux citoyens de mieux comprendre la situation, est un point positif au regard du développement durable.

Le tramway T1 est un lien essentiel entre les communes de la première couronne parisienne. La ligne sera prolongée jusqu'au niveau de la gare de la ligne 13 Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles et permettra de désenclaver encore un peu plus les quartiers Nord (voir fiche aménagement).

En service depuis décembre 2003 entre St Denis et Noisy-le-Sec, le T1 transporte plus de 80 000 voyageurs par jour.

Deux lignes SNCF et une ligne RER pour se rendre à Paris et se déplacer en Île-de-France

Deux lignes (J et L) SNCF permettent de rejoindre Paris ou de se déplacer vers Bois-Colombes et Colombes, La Défense, Nanterre Université. Il est donc possible à partir d'Asnières de se rendre vers un centre d'affaires de dimension européenne et vers un grand pôle universitaire.

Déplacements

La ligne du RER C que les Asniérois peuvent emprunter à partir de la gare des Grésillons, traverse l'agglomération parisienne et possède de nombreux embranchements. Elle permet de relier Pontoise, Versailles, Saint-Quentin en Yvelines, Massy-Palaiseau et Saint-Martin d'Etampes.

Cette ligne permet notamment de rejoindre facilement différents musées et monuments culturels.

Un réseau de bus dense

Dix-sept lignes de bus (dont 3 Noctilien) exploitées par la RATP permettent d'assurer la desserte de proximité.

Les navettes SAM pour relier tous les quartiers de la ville aux marchés

Trois navettes du SAM (Service Asnières mobilité – service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite) desserviront bientôt tous les quartiers le jeudi matin (jour de marché). La première ligne qui couvre la zone ouest est ouverte depuis le 7 janvier. Les deux autres lignes ouvriront en février et en mars.

Avec un départ toutes les 45 minutes, ces navettes permettront de relier tous les quartiers de la ville aux différents marchés.

Il est encore un peu tôt pour juger de l'impact de cette initiative, mais l'originalité de la démarche démontre une vraie volonté politique de favoriser les transports en commun.

Il est également possible de faire appel au service du bus SAM, sur simple demande aux services sociaux du lundi au vendredi en réservant quarante huit heures à l'avance.

Le projet de métro automatique autour de Paris a pour objectif de desservir efficacement et rapidement les grands pôles économiques et les zones d'habitat. Tout comme le T1, il sera, une fois construit, un atout indéniable pour les communes de la première couronne parisienne, dont Asnières.

LES PARCOURS DES NAVETTE SAM



Source : site Internet de la ville

Partage

Les membres du Forum 21, réunis en ateliers, ont souligné les points suivants.

- La ville est bien desservie par les transports en commun mais ceux-ci sont souvent saturés. Les gares sont sous dimensionnées par rapport à l'afflux de voyageurs qui y transitent chaque jour. La construction de nouveaux bureaux, avenue Henri Barbusse, risque d'augmenter cette pression.

Déplacements

- L'interconnexion entre les différents modes de transports peut être améliorée, notamment entre la station de RER C Grésillon, la gare SNCF et la station Gabriel Péri.

- De plus, certains habitants remarquent que :

- Le prix du billet de train Asnières - Paris est bien supérieur à celui du ticket du métro, ce qui explique la saturation de la ligne 13.

- L'échelon de gestion des transports en commun semble trop éloigné des besoins ressentis (mis à part les navettes SAM, il n'existe aucun transport en commun entièrement contrôlé par la ville, ce qui ne permet pas de les adapter parfaitement aux demandes des habitants).

Les bénéficiaires des services sociaux ont notamment remarqué :

- Le bus est jugé peu compétitif par rapport à la voiture. Les bus 167 et 175 ne sont plus en circulation après 21 h et leur fréquence est irrégulière, ce qui est source de retard pour les salariés.

3. Favoriser les transports alternatifs à la voiture

L'action en faveur des déplacements propres reste encore insuffisante sur la Ville, mais des études déjà réalisées devraient permettre une nette amélioration.

Des circulations douces à valoriser

Actuellement, selon le document réalisé en septembre 2009, « Mission de conseil pour la réalisation d'un réseau principal de pistes cyclables », réalisé par le bureau d'études « Egismobilité », la ville n'est pas dotée d'un réseau cyclable performant :

- peu d'aménagements favorisant la pratique du vélo sont observés ;
- les pistes cyclables actuelles sont morcelées ;
- certaines intersections ne sont pas sûres.

Cette étude, réalisée à la demande de la Ville, a permis d'effectuer le recensement exhaustif de l'offre actuelle en cheminements cyclables. Surtout elle propose, pour chaque axe pouvant accueillir des vélos, des fiches techniques présentant les avantages, les inconvénients et le budget de chaque type d'aménagement. La Ville dispose donc d'un bon outil pour définir sur les prochaines

Déplacements

années son schéma directeur des pistes cyclables (voir carte ci-après).

SCHEMA DES VOIRIES POUVANT ACCUEILLIR UN RESEAU CYCLABLE



Source : EGIS MOBILITE – Juin 2009

Favoriser le ramassage scolaire pédestre ?

Dans la mesure où chaque enfant est affecté à l'école primaire de son secteur, un circuit de ramassage pédestre (Pédibus) pourrait être développé et ainsi encourager les parents à ne pas utiliser leur voiture pour amener leurs enfants à l'école.

Ces Pédibus auraient l'avantage de réduire les pollutions liées aux déplacements motorisés et de favoriser l'activité physique pour les enfants, dans un cadre sécurisant pour les parents et une ambiance ludique.

Ils peuvent être organisés dans le cadre d'un plan de déplacement de chaque établissement scolaire, en concertation avec les parents, les enfants et les professeurs.

Déplacements

Partage. Les membres du Forum 21, réunis en ateliers, ont souligné les points suivants.

- En raison du manque de pistes cyclables adaptées, les déplacements en vélo sont considérés comme particulièrement dangereux, en particulier sur le boulevard Voltaire.
- Certains participants notent également que :
 - La ville devrait s'engager davantage pour promouvoir la pratique du vélo.
 - La pratique du vélo loisir » est peu favorisée (il n'existe aucune piste cyclable, le long des berges de Seine, en direction de la Défense...)

Forces

- Un territoire très bien desservi par les transports en commun
- Des facilités pour se rendre à la Défense ou à Nanterre Université
- Trois navettes permettent de relier les quartiers de la ville aux différents marchés
- Existence d'une étude pour la réalisation d'un réseau principal de pistes cyclables

Opportunités

- Le prolongement du T1, le prolongement de la ligne 14
- Le projet du Grand Paris (métro automatique)

Pistes d'actions

- Définir un schéma directeur des pistes cyclables

Faiblesses

- Un territoire générateur de transports et qui subit un important trafic de transit

Menaces