

Janvier 2011

## VILLE DE COLOMBES



### **Colombes, une ville d'échanges, une ville qui change**

Avec plus de 83 000 habitants et une superficie de près de 8 hectares, Colombes est la 4<sup>e</sup> commune des Hauts-de-Seine et la 10<sup>e</sup> d'Île-de-France.

La commune de Colombes se situe au nord de la « Boucle de Gennevilliers », dans le quart nord du 92. Elle est entourée de 5 communes du département (Gennevilliers, Nanterre, Asnières, Bois-Colombes et la Garenne-Colombes) et d'une commune du Val d'Oise (Argenteuil).

Son voisinage avec la capitale, la proximité immédiate de la Défense et la présence de grands axes de communication ont favorisé le caractère résidentiel de Colombes et incitent de nombreuses entreprises à s'y installer. Cette dynamique s'intensifie en ce début d'années 2010.

#### **COORDONNÉES DE L'ORGANISME**

Adresse  
Mail  
Tél. :

Les Franciliens, et plus particulièrement les Colombiens, consacrent un temps important de leur vie aux transports : pour les trajets domicile / travail, mais aussi pour les diverses activités de la vie quotidienne, les démarches administratives, les loisirs... Faute de transports en commun suffisants et aux dessertes adaptées, un grand nombre d'entre nous y consacre trop de temps, souvent plus de 45 minutes par trajet aux heures de pointe, en combinant plusieurs moyens de transports (bus, métro, train, RER, tramway), et est parfois contraint de recourir à la voiture. Tous ces déplacements aggravent les pollutions, les désagréments visuels et sonores, le stress. Dès lors, développer les réseaux de transports en commun est une priorité, afin d'atteindre un équilibre entre besoins de mobilité, qualité de vie et respect de l'environnement.

Aujourd'hui sont soumis au débat public deux projets de métro automatique, d'une grande importance pour l'avenir de la métropole francilienne : le projet régional Arc Express qui propose une desserte de proximité, de banlieue à banlieue, et le projet gouvernemental du Réseau de transport du Grand Paris qui favorise la desserte de pôles de compétitivité. Pour rendre la compréhension du débat plus aisée et pour défendre au mieux les intérêts des Colombiens, la ville a choisi de proposer un cahier d'acteurs spécifique à chaque projet. Néanmoins, les deux projets sont réfléchis et analysés conjointement, afin de réfléchir objectivement aux atouts et faiblesses de chacun, dans leur esprit comme dans leur tracé et dans leurs conséquences pour Colombes ; nous souhaitons que chacun d'eux, et au final le tracé choisi (l'un des deux proposés ou une synthèse des deux) réponde au mieux aux besoins des Colombiens.

La ville de Colombes présente de nombreux atouts, et poursuit actuellement son développement économique et démographique. Les Colombiens et les entreprises présentes sur son territoire ont besoin d'un réseau de transports dense, cohérent et efficace.

La desserte de Colombes doit être améliorée, même si nous ne partons pas de rien : la ville bénéficie déjà de 4 gares et de 23 lignes de bus dont 3 nocturnes, et, à l'horizon 2012, d'une ligne de tramway (T2). À l'inverse, ni le métro ni le RER ne s'arrêtent à Colombes, et les trajets de banlieue à banlieue restent trop souvent difficiles. Pour cela, le réseau de transports doit être densifié et amélioré de façon à assurer une desserte de qualité et de tout le territoire, des quartiers d'habitat comme des zones d'activités. C'est tout le projet d'un tel métro automatique. Mais il est regrettable que le projet « Grand Paris », qui recherche la liaison avec les grands pôles de développement et d'attractivité, ne propose pas de gare à Colombes.

Néanmoins, il ne s'agit pas seulement d'ajouter de nouvelles lignes à celles existantes, mais d'envisager un projet cohérent, qui recherche plusieurs objectifs : des gares accessibles et bien situées, à proximité raisonnable les unes des autres ; une réelle interconnexion avec les autres réseaux de transports franciliens, mais aussi nationaux et internationaux ; une ...

## Chiffres clés

(Source INSEE 2007)

- une ville jeune : 27 % population a entre 0 et 19 ans, 32 % entre 20-39 ans, 25 % entre 40-49 ans et 16 % plus de 50 ans
- un dynamisme démographique : taux de natalité de 1999 à 2007 : 17,6 ‰, variation annuelle de la population de 1999 à 2007 : +0,9 %
- un habitat mixte : près de 36 000 logements, répartis en « trois tiers » : 1/3 de logement social, 1/3 de copropriétés privées, 1/3 de logements sociaux ; densité de population : 10 570 habitants au km<sup>2</sup>
- une population active : taux d'activité des 15-64 ans : 76,6 %, dont actifs ayant un emploi : 66,9 % ; Taux de chômage : 12,7 %

... logique d'intermodalité, en prévoyant des stationnements à proximité des gares ; un travail sur la fréquence, la ponctualité et l'étendue de la plage horaire de circulation des trains et métros ; une juste tarification... Ces questions devront être intégrées dans toutes les réflexions. En outre, la construction d'un tel métro, et l'amélioration du réseau existant, doit faire l'objet d'un financement public à la hauteur des enjeux. C'est dans ce souci constant de l'intérêt des Colombiens que la ville entend faire entendre sa voix dans ce débat public, et, plus largement, dans tous les projets d'aménagement qui la concernent.

### Le conseil municipal de la ville de Colombes

Le cahier d'acteurs a été adopté à l'unanimité lors du Conseil municipal du 16 décembre 2010

La ville mène aujourd'hui une politique globale et cohérente, pour assurer un développement durable : ainsi, un agenda 21 a été adopté en 2008 et a défini 25 actions « pour construire l'avenir », autour de 5 axes : transports et mobilité, urbanisme et habitat durable, cadre de vie et environnement, économie responsable et durable, territoire et solidarité. Dans sa lignée, la ville est actuellement en phase d'élaboration d'un PLU (plan local d'urbanisme) et d'un PLH (plan local de l'habitat, qui s'inscrivent dans les objectifs du SDRIF (schéma directeur de la région Île-de-France). Elle mène de nombreux projets d'urbanisme novateurs et valorisants et a pour objectif de construire 300 logements neufs par an.

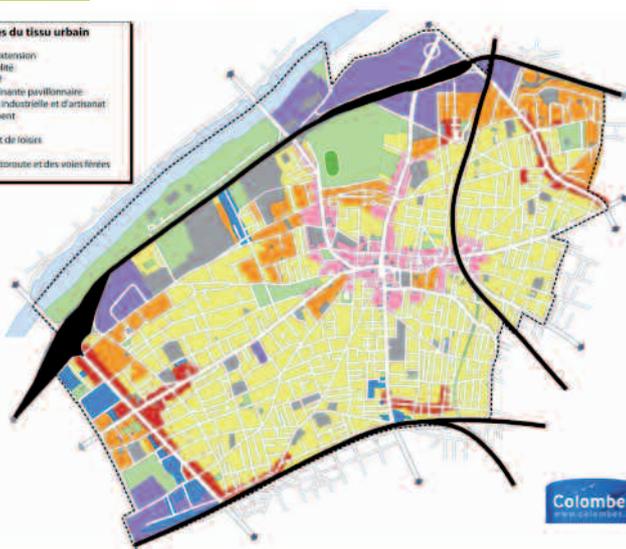
Colombes s'articule autour de 10 quartiers aux identités affirmées, et affiche une diversité rare en petite couronne parisienne avec un équilibre de ses « trois tiers » : un tiers de logement social, un tiers de copropriétés privées, un tiers de pavillons (c'est la ville dite « aux 9 000 pavillons »).

Actuellement de nombreuses opérations sont en cours :

- la requalification de trois quartiers, Europe Île Marante, Fossés-Jean / Bouviers (tous deux en ZUS, zone urbaine sensible) et Petit Colombes/Grèves (quartier en ZRU, Zone de Redynamisation Urbaine). Dans ces quartiers sont menées des opérations globales et cohérentes, incluant des travaux de réhabilitation / résidentialisation, la construction de logements neufs (collectifs et maisons individuelles, en accession libre, en accession sociale à la propriété et des logements sociaux), le réaménagement des espaces publics, des places, des parcs et de la voirie, la construction d'équipements culturels (centre socio-culturel, médiathèque...), de groupes scolaires et de crèches, la redynamisation des commerces... Ces projets, qui concernent 40 000 habitants font l'objet de programmes d'investissement en termes de requalification urbaine et de co-financements de la part de l'ANRU (Agence Nationale de Rénovation Urbaine) ;
- dans les secteurs pavillonnaires et en copropriétés des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) ont été lancées sur les secteurs Plateau-Colbert et Vallées-Brossolette, afin d'améliorer l'habitat existant, de remettre en location les logements vacants et de résorber les situations d'habitat dégradé ;
- en outre, des programmes mixtes et d'accession à la propriété sont réalisés chaque année dans le cadre de la convention habitat/activité co-signée par la ville et par le Préfet des Hauts-de-Seine ;
- enfin, la ZAC de la Marine est le site de la construction d'un écoquartier, avec 500 logements neufs, un groupe scolaire et des espaces verts publics qui partageront l'espace avec de l'immobilier de bureau et un site de remisage du tramway T2.

**Caractéristiques du tissu urbain**

- centre ville et extension
- pôles de centralité
- habitat collectif
- quartier à dominante pavillonnaire
- zone d'activité, industrielle et d'artisanat
- grand équipement
- ZAC
- espaces verts et de loisirs
- fleuve
- emprise de l'autoroute et des voies ferrées





La ville de Colombes, bordée par la Seine, a historiquement attiré de nombreuses industries, et, notamment, des marques emblématiques dans les domaines des télécommunications, de l'automobile ou de l'aviation ; aujourd'hui fortement tertiaisée, elle bénéficie de sa proximité de Paris et des centres d'affaires de la Défense. Les principaux sites représentent environ 380 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 190 000 m<sup>2</sup> d'activité à l'échelle de la ville, avec un taux d'occupation du parc immobilier économique proche de 93 %. En outre, 150,000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires sont d'ores et déjà prévus.

L'activité économique de Colombes se présente sous plusieurs formes distinctes

De grands sites d'activités localisés au nord et au sud-ouest de la ville : la plupart des grands groupes y sont installés et ces secteurs concentrent en conséquence la majorité des emplois présents sur la ville. On distingue ici deux grands sites :

- **au sud-ouest de la ville** autour du boulevard Charles-de-Gaulle ; ce secteur compte aujourd'hui près de 8 000 emplois salariés dans près de 320 établissements. De nouveaux bureaux vont être

construits sur la partie sud de ce boulevard ou dans l'écoquartier de la ZAC de la Marine ; en tout, ce sont 154 000 m<sup>2</sup> de bureaux et près de 13 000 m<sup>2</sup> d'activités qui seront desservis, à compter de 2012, par le T2 ;

- **au nord de la ville** : dans le secteur de la « ZAC KLEBER », en bordure de l'autoroute A 86, et le « parc technologique des Fossés-Jean », on recense 313 entreprises où dominent encore aujourd'hui les activités industrielles, avec 10 000 emplois, pour 205 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 135 000 m<sup>2</sup> d'activités. À proximité, c'est le mythique stade Yves du Manoir qui fait l'objet d'un projet de requalification d'envergure mené par la ville et le conseil général : d'ici 2015, un complexe sportif et commercial accueillera Colombiens et Franciliens.

En outre, au sein même du tissu pavillonnaire est implanté un réseau de PME/PMI et d'activités artisanales.

Enfin, la vitalité économique et l'attractivité de Colombes s'illustrent également par son commerce, en particulier de proximité, particulièrement visible dans son centre-ville, et par la présence de 3 marchés forains (au centre-ville, au sud et au nord).

## Chiffres clés

(Source INSEE 2007)

- Un dynamisme économique : Nombre d'établissements au 31/12/2008 : 4 383, dont industrie 5 %, commerce, transports et services divers 72 % et administrations 12, 5 % ; 26 000 emplois salariés pour une population active de 40 000 personnes ; On compte 2 749 entreprises, 840 représentants de professions libérales, 802 commerces et 605 artisans répartis sur l'ensemble de son territoire. Chaque année ce sont 230 entreprises nouvelles qui sont accueillies à Colombes.
- 37 059 actifs de plus de 15 ans ou plus ayant un emploi ; 21,5 % travaillent à Colombes, 36 % dans une autre ville des Hauts de Seine, 41 % dans un autre département francilien.

## La ville demande que le métro du Grand Paris s'arrête à Colombes

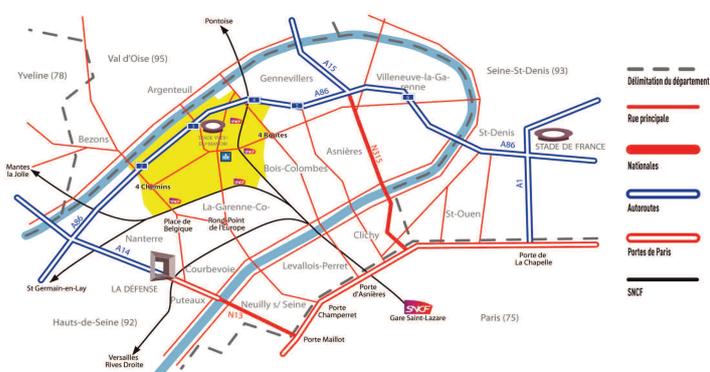
Si l'idée de desservir les pôles économiques et de développement est nécessaire, le nombre de gares et l'espacement entre elles répond insuffisamment aux besoins de nos territoires, de ses habitants et de ses salariés. Pour la ville de Colombes, cela est évident, puisque la gare la plus proche est celle située à Becon-les-Bruyères. En faisant ce choix, la société de transports du Grand Paris a commis plusieurs erreurs ; d'une part, elle néglige Colombes et son réel potentiel de développement. D'autre part, elle risque de pénaliser la ville en limitant son

attractivité. Enfin, elle se coupe de nombreuses connexions, dont celle avec le Val d'Oise.

Compte tenu des éléments exprimés en pages centrales, nous réaffirmons que le développement démographique, économique et urbain de la ville de Colombes passe par la présence d'une gare sur son territoire.

Dès lors, la ville de Colombes demande au Directoire et au Conseil de surveillance de la société du grand Paris de repenser le tracé et le positionnement des gares : une variante du tracé pourrait ainsi passer par le nord de Colombes, et s'arrêter à la gare du Stade. Cette réflexion devra aller de pair avec une recherche de complémentarité avec d'autres projets de transports, de manière à desservir au mieux la ville et ses différents quartiers.

En outre, la ville regrette le choix opéré par la commission particulière du débat public du Grand Paris de ne pas organiser une réunion publique sur Colombes, qui aurait permis d'informer au mieux les citoyens du projet et de défendre les intérêts de la ville.



PLAN D'ACCÈS

### Les déplacements à Colombes

Comme de nombreuses villes de première couronne parisienne, Colombes se caractérise par de nombreux flux de déplacements, dont les flux de travailleurs représentent une part importante, alors que 72 % des emplois sur la ville sont occupés par des non-Colombiens et que près de 75 % des Colombiens travaillant en dehors de la commune.

Ces flux sont essentiellement inter-banlieues et s'effectuent selon deux grands types de trajets : les salariés non résidents à Colombes viennent majoritairement de l'ouest de l'Île-de-France (92, voire 78, notamment les villes desservies par le RER A) et des villes du nord du 92 et du Val d'Oise ; à l'inverse, les travailleurs résidant à Colombes vont travailler vers les pôles de La Défense, et vers les zones d'activités de Genevilliers ou de la Plaine Saint-Denis. Mais les déplacements ne sont pas que professionnels : étudiants, inactifs, retraités... fréquentent aussi les transports en commun.

De plus, la ville, longée par l'A86 et traversée par de nombreuses routes nationales et départementales, est traversée par de nombreux véhicules.

C'est dans ce contexte que s'inscrivent le développement de transports en commun et les projets de métro en rocade.

Parallèlement, la ville est actuellement en cours d'adoption d'un Plan de Déplacement, qui répond à 5 objectifs : préserver les zones résidentielles, modifier le sens de circulation, favoriser le partage de la voirie, améliorer les déplacements des cyclistes, renforcer la politique de stationnement. Ce plan, qui a fait l'objet d'une importante concertation, sera progressivement mis en place jusqu'en 2015.