

Ville de BOIS-COLOMBES



Zone d'Aménagement Concerté des Bruyères

Aménageur : S.N.C. des Bruyères représentée par SEFRI-CIME

Urbanistes : Atelier VILLES & PAYSAGES / URBAconseil

Document d'information

Mai 2013

Département des HAUTS-DE-SEINE

Sommaire général

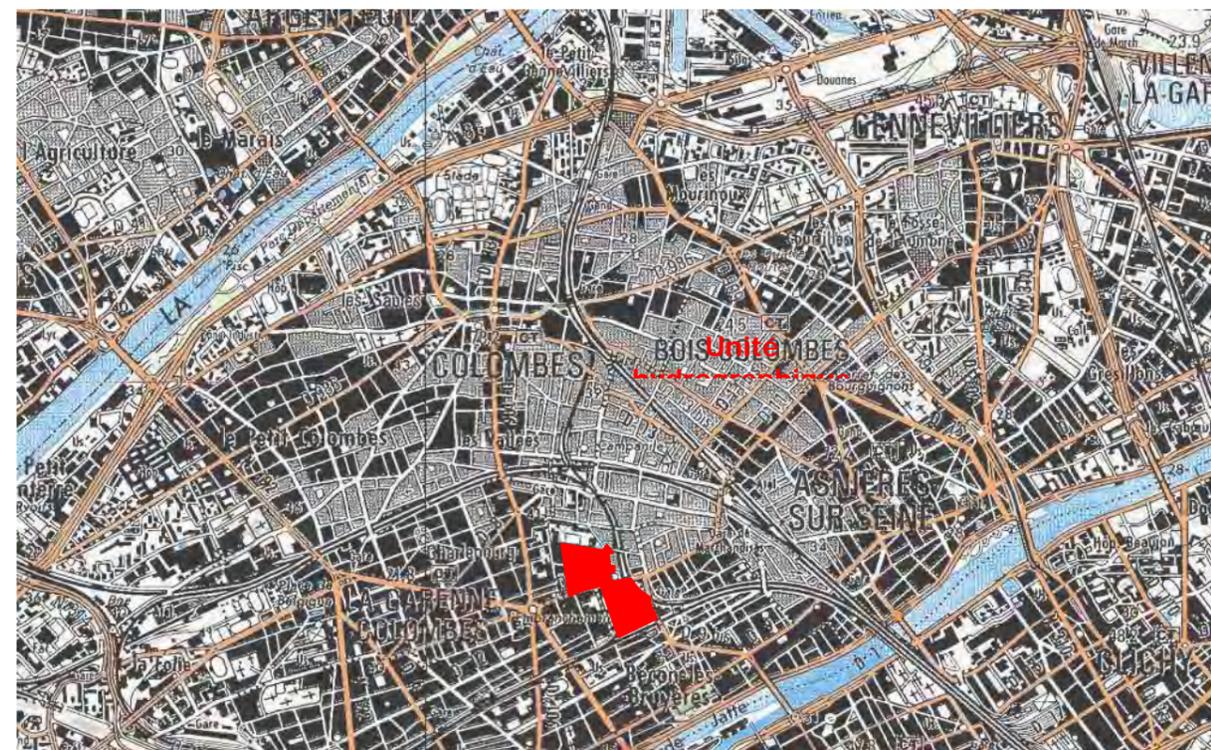
	Pages
PREAMBULE	4
I. Rappel de la situation de l'opération et de la délimitation de son périmètre	5
II. Rappels du processus administratif et historique	6
PARTIE 1	
L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	10
I.1 Le contexte communal actuel	11
I.1.1 La morphologie urbaine	11
I.1.2 La population	19
I.1.3 Le logement	21
I.1.4 Les emplois	24
I.1.5 Les équipements	26
I.1.6 Le contexte administratif	31
<i>I.1.6.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (S.D.R.I.F.) de 1994</i>	<i>31</i>
<i>I.1.6.2 Le projet de S.D.R.I.F. révisé</i>	<i>33</i>
<i>I.1.6.3 Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (P.D.U.I.F.)</i>	<i>37</i>
<i>I.1.6.4 Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du Bassin Seine-Normandie et des Cours d'eau côtiers Normands</i>	<i>39</i>
<i>I.1.6.5 Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)</i>	<i>43</i>
<i>I.1.6.6 Le Schéma départemental des parcours buissonniers et le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (P.D.I.P.R.) des Hauts-de-Seine</i>	<i>46</i>
<i>I.1.6.7 La délivrance des agréments pour les locaux d'activités</i>	<i>51</i>
<i>I.1.6.8 Le Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (C.L.S.P.D.)</i>	<i>51</i>
I.1.7 Les dessertes	52
<i>I.1.7.1 Le réseau ferré</i>	<i>52</i>
<i>I.1.7.2 Le réseau de bus RATP</i>	<i>61</i>
I.1.8 Les risques, servitudes et contraintes	63
<i>I.1.8.1 Les risques</i>	<i>63</i>
<i>I.1.8.2 Les servitudes d'utilité publique</i>	<i>64</i>
<i>I.1.8.3 Les contraintes diverses</i>	<i>65</i>

	Pages
I.2 Le site aujourd'hui	69
I.2.1 L'état d'avancement de l'opération	69
<i>I.2.1.1 Les aménagements et les constructions déjà réalisés</i>	<i>69</i>
<i>I.2.1.2 Les terrains en cours de travaux de construction et d'aménagement</i>	<i>80</i>
<i>I.2.1.3 Les terrains restant à aménager</i>	<i>86</i>
I.2.2 L'état de la desserte du site par les transports en commun	88
<i>I.2.2.1 La desserte par les bus</i>	<i>88</i>
<i>I.2.2.2 La desserte par des modes de déplacements lourds</i>	<i>90</i>
I.2.3 Les circulations douces	94
<i>I.2.3.1 Les circulations des piétons</i>	<i>94</i>
<i>I.2.3.2 Les circulations des deux roues non motorisés</i>	<i>95</i>
PARTIE 2	
LE PROJET ET SES EVOLUTIONS POUR L'AMENAGEMENT DE LA DERNIERE PHASE DE LA Z.A.C. DES BRUYERES	96
II.1 Le respect des principes fondateurs de la Z.A.C. des Bruyères	97
II.2 Les principaux axes conceptuels du développement de la dernière phase de la Z.A.C. des BRUYERES	98
II.2.1 La composition spatiale à l'échelle de la Z.A.C.	98
II.2.2 La composition spatiale à l'échelle des terrains du secteur ZB2 objets de la dernière phase de développement de la Z.A.C. des Bruyères	100
II.3 L'élaboration et la mise au point du projet d'aménagement sur les terrains du secteur ZB2 restants à développer	101
II.3.1 La prise en compte des atouts et des contraintes du site	101
II.3.2 Le parti retenu	102
II.4 Les justifications des principales évolutions apportées au projet de la Z.A.C. des Bruyères	103

Préambule

I. RAPPEL DE LA SITUATION DE L'OPERATION ET DE LA DELIMITATION DE SON PERIMETRE

La Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) des Bruyères (dont l'emprise est représentée en rouge sur l'illustration ci-dessous) est localisée dans un espace situé à l'extrémité Sud du territoire de la commune de BOIS-COLOMBES et en limite des communes de LA GARENNE-COLOMBES, d'ASNIERES-SUR-SEINE et de COURBEVOIE.

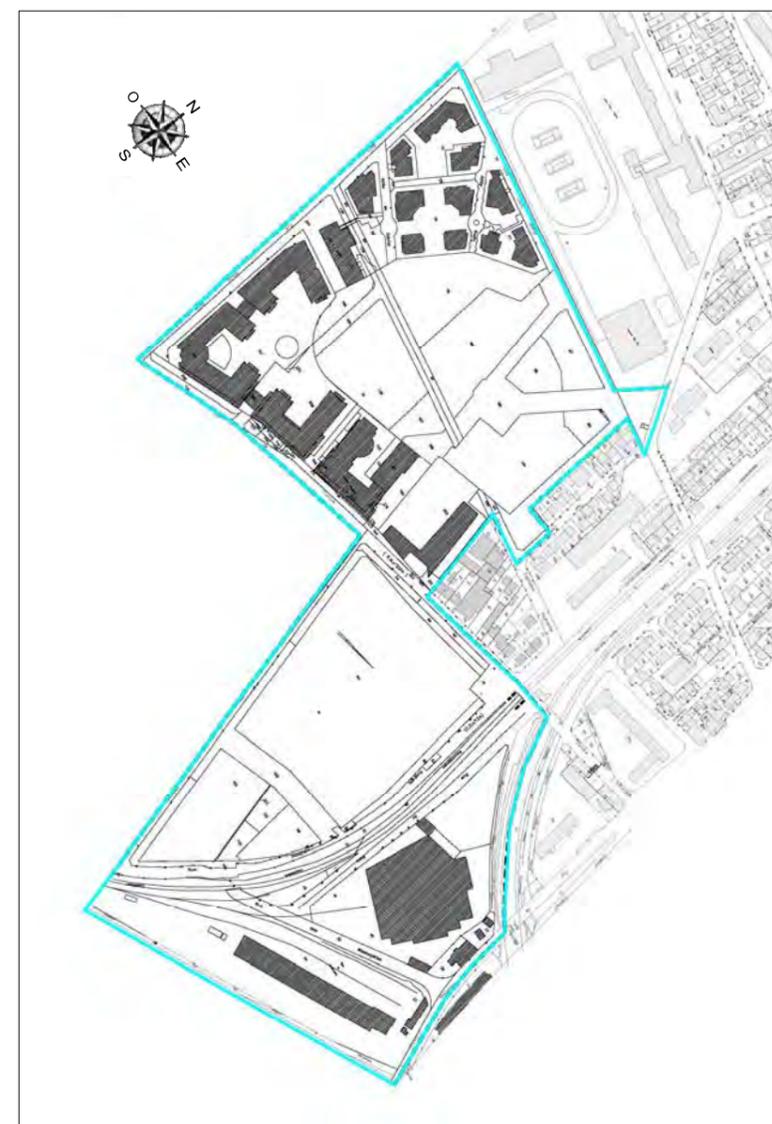


Source : Site internet GEOPORTAIL, IGN

Trois gares sont situées dans l'environnement de la Z.A.C. des Bruyères avec, au Nord, la gare des Vallées, à cheval sur les territoires des communes de LA GARENNE-COLOMBES et de BOIS-COLOMBES, au Sud-Est, la gare de marchandises, et enfin à proximité, en limite communale, sur COURBEVOIE et ASNIERES-SUR-SEINE, la gare de Bécon-Les Bruyères.

Cette zone est délimitée au sud par la limite communale avec LA GARENNE-COLOMBES, à l'ouest par la cité scolaire Albert Camus, au nord par la rue Pasteur, l'allée des Dames, l'extrémité sud des parcelles 92 et 61, l'avenue de l'Europe et la voie de chemin de fer PARIS-SAINT-GERMAIN-EN-LAYE, à l'est par la rue de BOIS-COLOMBES et la limite communale avec COURBEVOIE.

Elle couvre une superficie globale de 19,9 hectares soit environ 10 % de la superficie de la commune.



II. RAPPELS DU PROCESSUS ADMINISTRATIF ET HISTORIQUE

La Z.A.C. des Bruyères a été créée par délibération du Conseil Municipal en date du 30 Mars 1999 sur des friches industrielles dont principalement les anciennes emprises HISPANO-SUIZA et sur des friches ferroviaires.

Le programme prévisionnel des constructions de l'opération prévoyait la réalisation de 165 000 m² de Surface Hors Œuvre Nette (S.H.O.N.) se répartissant de la manière suivante :

- Logements	50 000 m ² S.H.O.N.
- Bureaux	65 000 m ² S.H.O.N.
- Activités	35 000 m ² S.H.O.N.
- Commerces	7 500 m ² S.H.O.N.
- Hôtel-Services	7 500 m ² S.H.O.N.

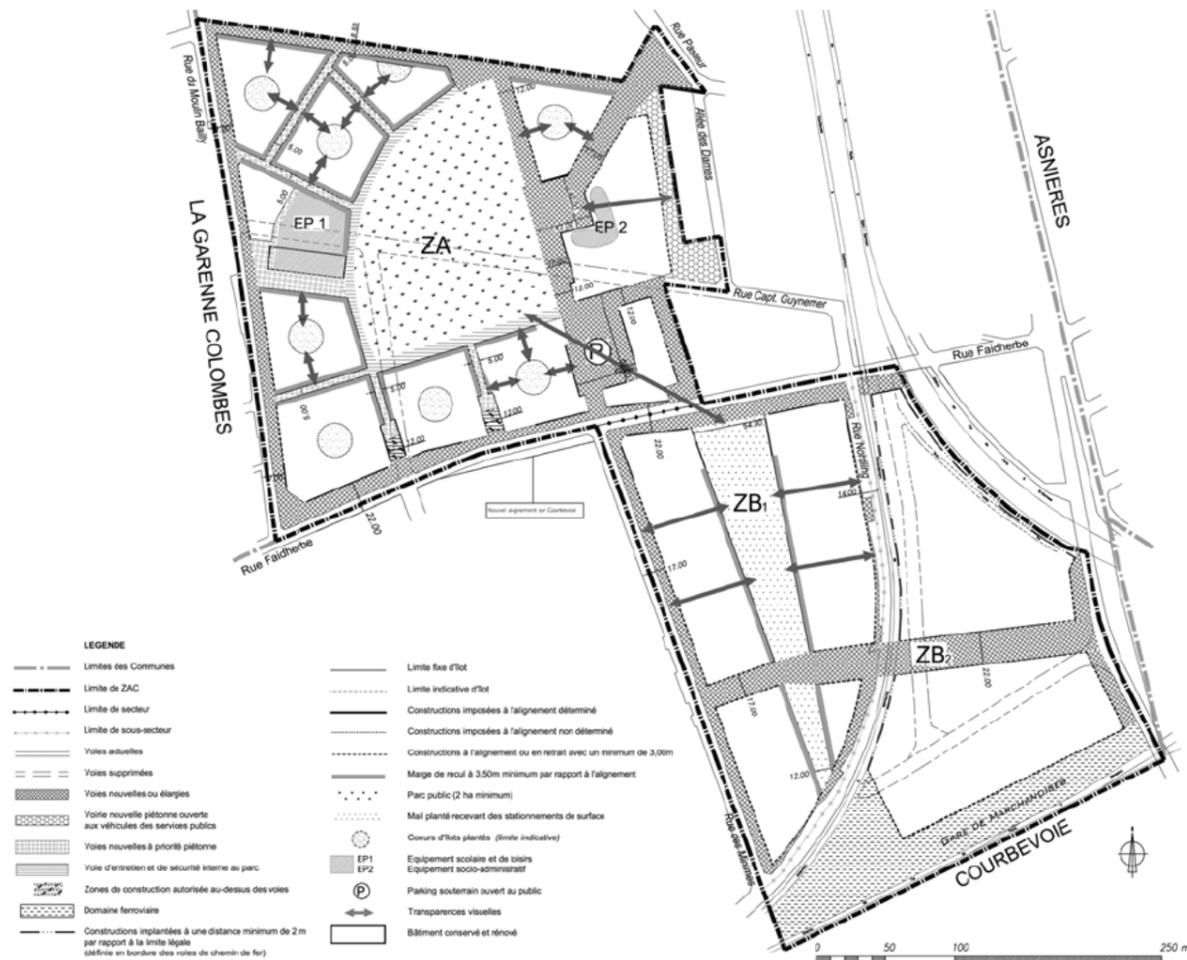
A ces 165 000 m² S.H.O.N., il convenait par ailleurs de rajouter 10 000 m² S.H.O.N. pour le relogement des occupants du site ainsi qu'un programme d'équipements publics comprenant une école de 8 classes, un parc de stationnement ouvert au public de 300 places et un parc d'une superficie de 20 000 m².

Cette opération d'aménagement s'est développée tout d'abord dans le cadre d'un P.A.Z. initialement approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 24 octobre 2000 et modifié par la suite à deux reprises (les 17 septembre 2002 et 30 mars 2004) avant d'intégrer le P.L.U. lors de l'approbation de ce dernier en juin 2007.

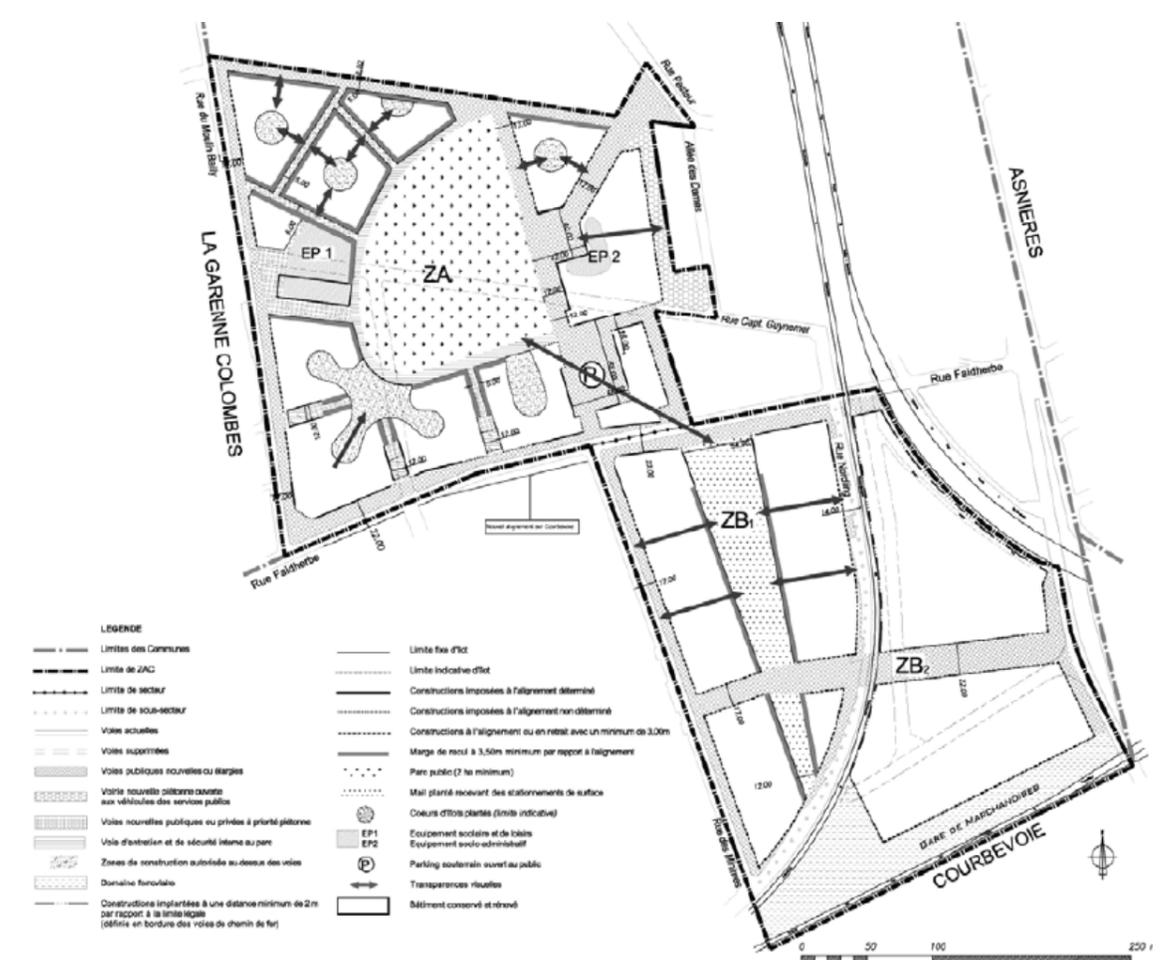
Plan masse de l'opération figurant dans l'étude d'impact du dossier de création initial



Plan du P.A.Z. initial approuvé le 24 octobre 2000



Plan du P.A.Z. modifié le 17 septembre 2002



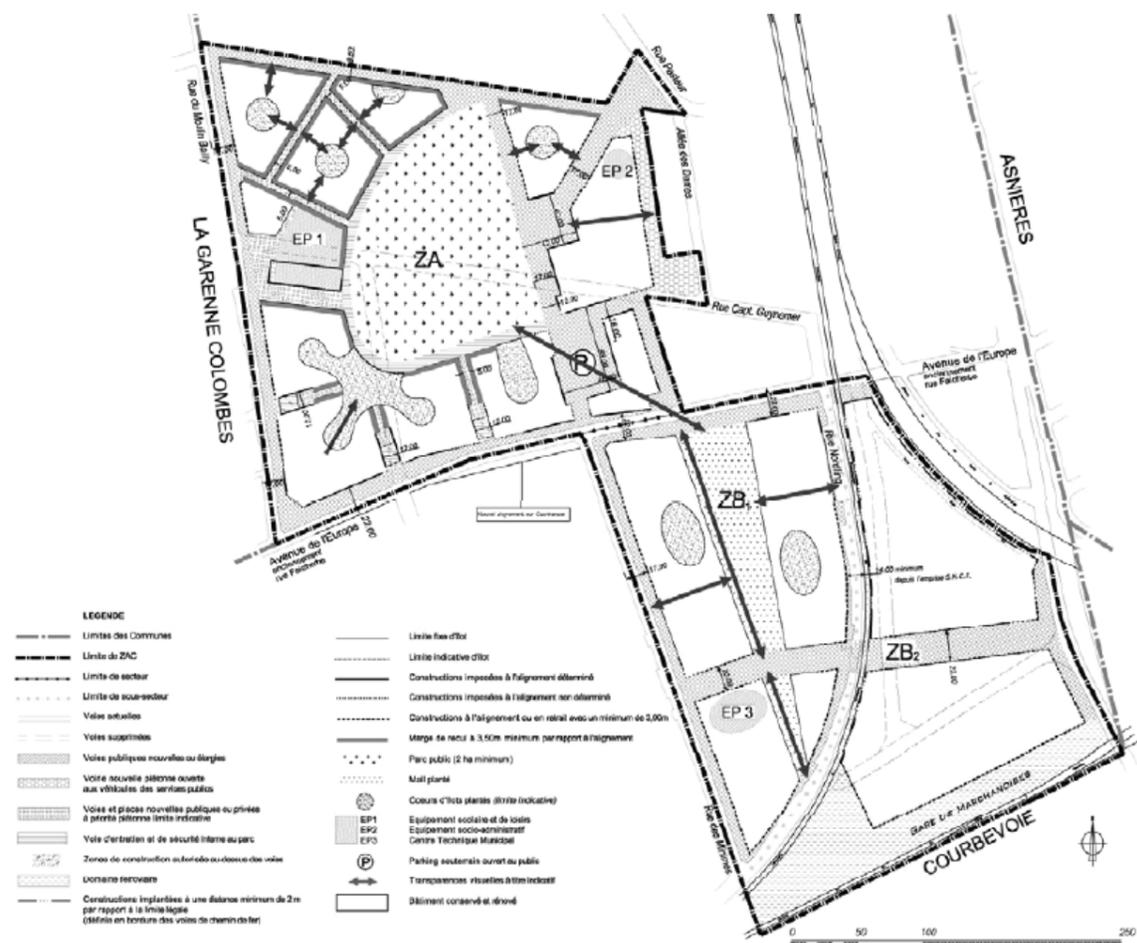
Suite à l'inscription de la soufflerie de l'usine HISPANO-SUIZA à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en date du 19 avril 2000, la D.R.A.C. a mandaté le cabinet REICHEN & ROBERT pour étudier les différentes possibilités de conservation de la soufflerie dans le cadre de la Z.A.C. des Bruyères.

Une des variantes étudiées a montré que l'aménagement d'une école primaire était réalisable au sein de ce monument. Il a donc été décidé, dans le cadre du P.A.Z. initial, de modifier l'emplacement de l'école prévu initialement dans le dossier de création, dans un îlot à proximité de la Cité Scolaire Albert Camus existante pour une implantation dans les locaux de la soufflerie (emplacement de l'équipement public n°1 noté EP 1 (cf. plan ci-avant)).

La modification concernait essentiellement le traitement d'angle des rues Faidherbe (aujourd'hui avenue de l'Europe) / Moulin Bailly. Elle avait pour objectifs de :

- permettre la réalisation d'un élément de liaison au-dessus de la voie entre les îlots 3 et 4 côté rue du Moulin Bailly ;
- renforcer le liaisonnement entre les îlots ci-avant mentionnés et apporter une amélioration en matière de relation transversale entre eux en autorisant un niveau supplémentaire à la galerie de liaison entre les deux îlots bordant la rue Faidherbe depuis la rue du Moulin Bailly
- permettre un retrait de cette galerie par rapport aux autres niveaux de manière à alléger l'aspect de la façade ;
- regrouper les coeurs d'îlots plantés afin d'organiser la continuité visuelle des espaces verts publics et privés ;
- modifier à la marge la géométrie du parc public au droit de ces îlots ;
- autoriser les logements et les hôtels en ZB.

Plan du P.A.Z. modifié le 30 mars 2004



Plan zoom du P.L.U. approuvé le 5 juin 2007



Approuvée par délibération du Conseil Municipal le 30 mars 2004, cette seconde modification du P.A.Z., concernant principalement la zone ZB, s'est traduite par l'évolution du programme global de l'opération liée, d'une part, à une augmentation des surfaces de bureaux (à 105 000 m² S.H.O.N.) avec pour conséquence un équilibre en terme de logements (à 72 800 m² S.H.O.N., dont 20% minimum affecté à la réalisation de logements sociaux) et d'équipements publics (à 7 400 m² S.H.O.N.) et, d'autre part, à une diminution de la surface globale affectée aux activités (à 45 800 m² S.H.O.N.).

Le programme d'équipements publics modifié prévoit alors :

- un équipement scolaire de 9 classes (élémentaires et préélémentaires),
- l'aménagement de 2 classes d'école au sein des groupes scolaires périphériques de l'opération,
- un équipement socio-administratif type mairie de quartier, salles de réunion, locaux polyvalents, crèche familiale, d'une superficie de 1 000 m² environ,
- un parc public d'environ 2,2 hectares,
- un Centre Technique Municipal,
- des Voiries et des Réseaux Divers (y compris le mail des entreprises et les places urbaines).

Dans le cadre de la loi S.R.U. adoptée le 13 décembre 2000, la commune de Bois-Colombes a décidé (par délibération du Conseil Municipal du 8 juillet 2003) de prescrire l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.).

Approuvé le 5 juin 2007, ce nouveau document d'urbanisme a pour effet de supprimer le P.A.Z. de la Z.A.C. des Bruyères. L'ensemble des terrains de cette opération est alors couvert par une nouvelle zone UPb dont les dispositions reprennent celles qui figuraient au P.A.Z. modifié en 2004.

Toutefois, l'un des objectifs de ce P.L.U. étant « de renforcer le tissu économique du Quartier des Bruyères dans le cadre des grands équilibres communaux », la zone UPb dispose dès lors d'une constructibilité maximale autorisée de 245 400 m².

Plan zoom du P.L.U. modifié approuvé le 24 mars 2009



Afin d'assurer la pérennité de ce secteur, la Ville a voulu constituer un véritable pôle tertiaire dans le cadre de la modification du P.L.U. approuvée le 24 mars 2009, c'est-à-dire un site dans lequel la taille minimale globale des surfaces tertiaires construites serait définie à partir d'une surface d'environ 150 000 m² S.H.O.N. (en l'occurrence, l'enveloppe globale de surfaces tertiaires a été limitée à 145 000 m²).

Cependant, soucieuse d'assurer un développement cohérent de cette zone et l'équilibre prescrit alors par la Convention d'équilibre Habitat-Activités, la Ville a décidé de coupler l'augmentation des surfaces de bureaux autorisées (de 30 000 m² à 40 000 m² S.H.O.N., soit 10 000 m² supplémentaires) dans l'îlot compris entre la rue de Bois-Colombes, la rue Raoul Nordling, l'avenue de l'Europe et les voies ferrées à une augmentation des surfaces de logements autorisées (20 000 m² supplémentaires) dans les îlots situés de part et d'autre de la rue des Messageries, près de la gare des marchandises tout en conservant l'objectif de 20 % de logements sociaux.

Finalement, la constructibilité maximale autorisée dans la zone a été portée de 245 400 m² à 275 400 m².

La réévaluation de la densité résultant de cette augmentation du programme de construction de l'opération, dans un secteur proche de la gare de Bécon-les-Bruyères et donc en cohérence avec les orientations du P.D.U. de la région Ile-de-France, s'est traduit concrètement par une augmentation des hauteurs autorisées sur le document graphique pour la partie de la zone destinée à recevoir un programme de bureaux (de 25 m, ce plafond de hauteur passe à 32 m).

La réalisation d'une grande partie de cette opération a d'ores et déjà donné un nouveau souffle à une commune dont le départ des grandes entreprises industrielles (telles qu'Hispano-Suiza en 1999 pour le site de la Z.A.C. des Bruyères) la condamnait à devenir une simple commune résidentielle de la proche couronne parisienne.

Sur le plan économique, cette opération a eu un impact réel sur l'important déficit d'emplois que connaissait jusqu'alors la commune.

Dans le cadre du développement de la partie Nord, deux grandes entreprises (auxquels s'ajoutent plusieurs activités et commerces employant entre 50 et 100 personnes) se sont tout d'abord implantées sur le site de la Z.A.C. :

- La société Colgate-Palmolive France qui s'est implantée fin 2003 sur une surface de 10 000 m² et qui comptait alors environ 400 emplois ;
- La société Aviva dont les premiers salariés sont arrivés en avril 2005 et dont le bâtiment, d'une surface de 45 000 m² donne sur le parc de 2,2 ha ; celle-ci comptait environ 2 300 employés au terme de son emménagement dans ses nouveaux locaux.

Cette première phase de développement de surfaces tertiaires dans la partie Nord du site a permis en seulement quelques années, de faire évoluer le taux d'emploi de 0,44 emploi par actif à 0,52.

Les années suivantes, la poursuite de l'opération dans la partie Sud du site (c'est-à-dire dans l'îlot compris entre l'avenue de l'Europe, la rue des Minimes et la rue Raoul Nordling) a créé un nouvel élan en termes de créations d'emploi favorable au rééquilibrage habitat-activités à l'échelle de la commune.

Fin 2009, la société IBM France, occupant jusqu'alors la tour Descartes à La Défense, a intégré la majeure partie des nouvelles surfaces de bureaux (environ 65 000 m² S.H.O.N.) réalisées dans cette partie Sud de la Z.A.C.

Synonyme de l'accueil d'environ 3 500 emplois permanents supplémentaires, cette implantation s'est accompagnée, courant 2010, par les arrivées de plusieurs entreprises aux dimensions plus modestes (GRTgaz, GDF Suez, STORENGY et ELENGY) mais qui, avec une création globale d'un peu plus de 1 000 emplois supplémentaires, ont permis à leur tour de faire progresser le taux d'emploi de la commune.

Sur le plan démographique, cette opération a contribué activement à l'inflexion de la tendance à la stagnation de la population communale observée jusqu'en 1999. Avec une population actuelle pouvant à ce jour être estimée aux environs de 1 570 habitants, la Z.A.C. des Bruyères représente l'équivalent d'un peu moins du tiers de la progression de la population de la commune enregistrée entre 1999, année de la création « administrative » de cette opération, et 2009 (date officielle du dernier recensement organisé suivant la nouvelle méthodologie utilisée par l'INSEE, cf. partie 1).

Partie 1

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement

I.1 LE CONTEXTE COMMUNAL ACTUEL

I.1.1 LA MORPHOLOGIE URBAINE

La commune BOIS-COLOMBES peut être divisée en trois secteurs aux caractéristiques urbaines bien distinctes. Ces secteurs sont délimités par des grands axes routiers ou ferroviaires.

- Un secteur central

Ce secteur est délimité, au sud, par la ligne SNCF Paris-Mantes et, au nord, par la rue Victor Hugo. Il se distingue par une double centralité :

- Autour de la place de la République se trouve un pôle administratif : Hôtel de Ville, Hôtel des Postes, perception municipale, Service social départemental...
- La rue des Bourguignons concentre de nombreux commerces, activités et services en rez-de-chaussée. Ce secteur linéaire constitue donc un second pôle, orienté, lui, vers le commerce. La réhabilitation prochaine de cette rue, en partenariat avec la Ville d'Asnières et le Conseil Général des Hauts-de-Seine constitue un des grands projets urbains de la Ville en 2013. Au-delà d'une simple reconfiguration de la voie qui profitera tant aux piétons qu'aux automobilistes, c'est également l'attractivité commerciale de cet axe qui sera renforcée.

La notion de bipolarisation est liée à la séparation en deux du centre ville par les voies ferrées de Mantes et Saint-Germain, bien que la gare de BOIS-COLOMBES participe à l'animation du centre-ville.

Mais les aménagements réalisés dans le cadre des Z.A.C. des Ilots Eglise et Doussineau et de la Z.A.C. du Lieu Originel ont contribué à renforcer ce centre-ville géographique jusqu'alors encore peu attractif. Le secteur du marché près de la rue d'Estienne d'Orves et la rue Mertens sont relativement animés, ce qui contribue à renforcer le lien entre les deux pôles.

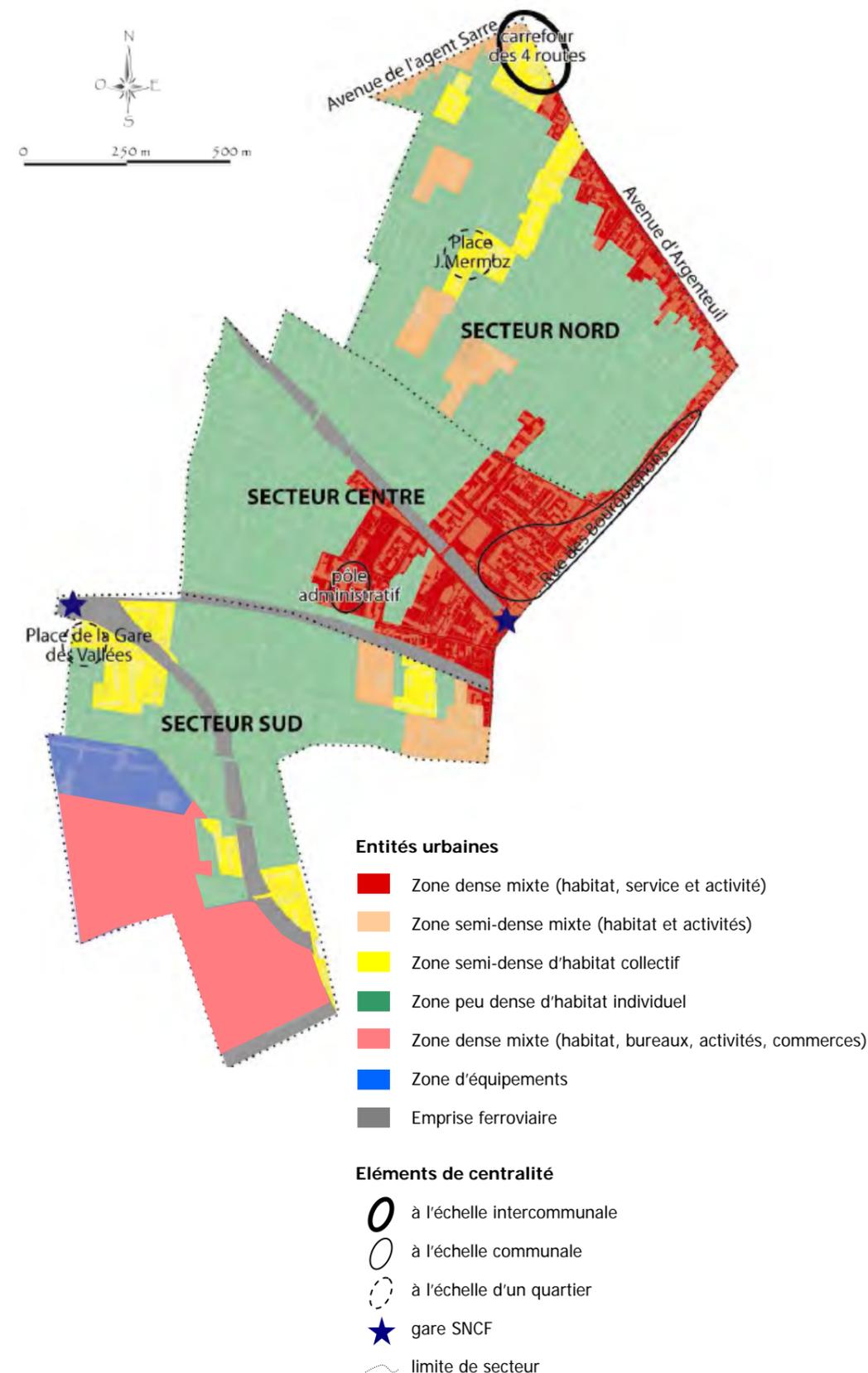
La pose, le 20 avril 2013, d'une passerelle au-dessus des voies ferrées permettra, dès la fin de l'été, de faciliter les déplacements des Bois-Colombiens. Reliant la rue Paul Déroulède et l'avenue du Révérend Père Corentin Cloarec, cet ouvrage en acier d'une longueur de 25 m sur 4 m de largeur permet aux piétons (y compris les personnes à mobilité réduite) et les cycles non motorisés de rejoindre le centre aquatique situé dans le secteur Sud depuis le centre-ville en quelques minutes.



Sur le plan de la morphologie, ce secteur peut être divisé en deux zones :

- Outre la mixité fonctionnelle, la partie orientale est caractérisée par un mélange de collectifs et de maisons individuelles. Les bâtiments sont alignés sur les rues.
- A l'ouest, le secteur, très résidentiel, est composé de pavillons.

Le tissu pavillonnaire de BOIS-COLOMBES est en général relativement dense car les parcelles sont étroites. Les pavillons présentent une grande hétérogénéité d'implantation par rapport à l'alignement des rues.



- Un secteur nord

Le secteur nord est délimité par la rue Victor Hugo. Il s'agit d'un secteur principalement pavillonnaire.

Il présente également des collectifs (notamment autour du carrefour des Quatre Routes et de la place Jean Mermoz récemment réaménagée) et des équipements (notamment socio-éducatifs).

Par ailleurs, l'urbanisation s'étant tout d'abord développée le long des grandes artères servant de limites communales, la rue des Bourguignons, l'avenue d'Argenteuil et l'avenue de l'agent Sarre sont aujourd'hui des zones linéairement denses. Les bâtiments sont alignés le long de ces axes.

Ces voies sont caractérisées par une mixité fonctionnelle. Mais les locaux commerciaux implantés le long de l'avenue d'Argenteuil et de l'avenue de l'Agent Sarre sont vétustes. L'avenue perd donc de son dynamisme commercial. Les commerces de proximité ferment peu à peu, remplacés par de la restauration rapide ou laissés à l'abandon.

La valorisation de ce secteur nord, qui constitue un des projets phares de la municipalité, a été initiée par le réaménagement de la Place Jean Mermoz (inaugurée le 8 septembre 2007). Les travaux ont permis d'embellir cet espace tout en réorganisant le stationnement afin de donner une plus grande place aux piétons et en redynamisant les commerces et services de proximité.

Dans le même îlot Mermoz, un nouveau collège d'une capacité d'accueil de 700 élèves a également ouvert ses portes à la rentrée scolaire 2008/2009 à la place de l'ancien Centre Technique Municipal (C.T.M.). Disposant d'une surface de 6 600 m², cet équipement comporte 25 classes, un centre d'information et de documentation, une salle polyvalente, deux d'arts plastiques, une autre de musique, un espace de restauration, des logements de fonction, un gymnase et un parking de 107 places. L'inauguration de ce nouvel équipement a été suivie par la réhabilitation de la crèche l'Envolée et l'extension de l'école Gramme.

Cette valorisation concerne également d'autres îlots de ce secteur nord de la commune de BOIS-COLOMBES.

Périmètre de la Z.A.C. « Pompidou - Le Mignon »



Source : Dossier de création de la Z.A.C. POMPIDOU - LE MIGNON »



La crèche L'Envolée



Le collège Jean-Mermoz



L'école Gramme



Le gymnase de la Sauvegarde

Ainsi, dans ce cadre, le renouvellement urbain des îlots « Quatre routes / Pompidou » et « Le Mignon » s'est traduit par l'inscription préalable d'orientations d'aménagement spécifiques dans le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.). La procédure de Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) a été retenue pour l'aménagement de ces îlots définissant une superficie globale d'environ 5,2 ha. La Z.A.C. Pompidou - Le Mignon a ainsi été créée le 1^{er} juillet 2008. Suite au vote du Conseil Municipal du 23 mars 2010, le traité de concession d'aménagement de cette opération a été signé le 19 mai 2010 par M. le Maire de BOIS-COLOMBES et le représentant de Bouygues Immobilier. Le dossier de réalisation de cette Z.A.C. a été adopté par délibération du Conseil Municipal le 17 mai 2011.

Le projet de la Z.A.C. a été déclaré d'utilité publique au profit de la Ville de BOIS-COLOMBES et de son concessionnaire par arrêté préfectoral n°2012-107 en date du 27 juin 2012 (par ce même arrêté, cette D.U.P. emportait approbation des dispositions contenues dans le dossier de mise en compatibilité du P.L.U. avec le projet de Z.A.C., lequel ayant fait l'objet d'une déclaration de projet approuvée par délibération du Conseil Municipal le 22 mai 2012).

L'un des objectifs de la Z.A.C. est d'apporter un réel renouvellement de l'habitat en supprimant les poches de logements insalubres et en diversifiant les opérations grâce à des logements en accession ou des logements spécialisés, sachant que le tiers nord de BOIS-COLOMBES comprend un peu moins de la moitié du parc social de la ville (environ 45 %). Elle prévoit toutefois la réalisation de nouveaux logements sociaux (environ 25 % des logements construits) s'ajoutant à la restitution d'une partie des logements sociaux démolis.

Illustrations du projet de réaménagement des îlots « Pompidou » et « Le Mignon »



Source : « ZAC Pompidou-Le Mignon à BOIS-COLOMBES – Opération certifiée phase 1 à 4 du Système de Management de l'Opération (S.M.O.) », 9^{ème} Assises de l'Association HQE - Paris 13 décembre 2012, Ville de BOIS-COLOMBES / BOUYGUES IMMOBILIER

Outre le renouvellement et la requalification de l'habitat, le programme de la Z.A.C. prévoit également la réalisation de plusieurs commerces et de nouveaux équipements publics structurants d'infrastructure (VRD, placette publique, ...) et de superstructure (une crèche et un centre de loisirs), sans oublier la requalification et l'aménagement des espaces publics existants (extension à 1,1 ha du square Pompidou existant pour créer un vaste parc urbain, requalification de voiries existantes).

La Z.A.C. prévoit également la création d'une nouvelle rue selon un axe nord-sud permettant de relier directement la rue Gramme à l'avenue d'Argenteuil. Le projet prévoit également de compléter le réseau communal de liaisons piétonnes et cyclables permettant ainsi de relier facilement les points générateurs de déplacements (équipements, parc, transports, commerces, ...) dont, principalement, la future station de la ligne de tramway T1 prolongé au carrefour des Quatre Routes : nouvelle voie piétonne et mise en zone 30 des secteurs de la rue Lépine et de la rue Gramme.

Le projet de valorisation du quartier Nord

La requalification urbaine de l'avenue d'Argenteuil (RD909) pour en faire un véritable boulevard urbain constitue également un des principaux objectifs de ce projet.

La première étape de cette requalification, réalisée depuis Janvier 2012 en partenariat avec le Conseil général des Hauts-de-Seine et aujourd'hui terminée, a consisté au réaménagement de cet axe de transport et de desserte structurant du réseau départemental sur la section commune à BOIS-COLOMBES et Asnières-sur-Seine sur un linéaire d'environ 1 km entre la place des Bourguignons et le carrefour des 4 Routes.

Le profil en travers de cette voie a ainsi été revu pour offrir des trottoirs aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, pour maîtriser le stationnement illicite, améliorer les conditions de circulation et de sécurité pour les traversées piétonnes.

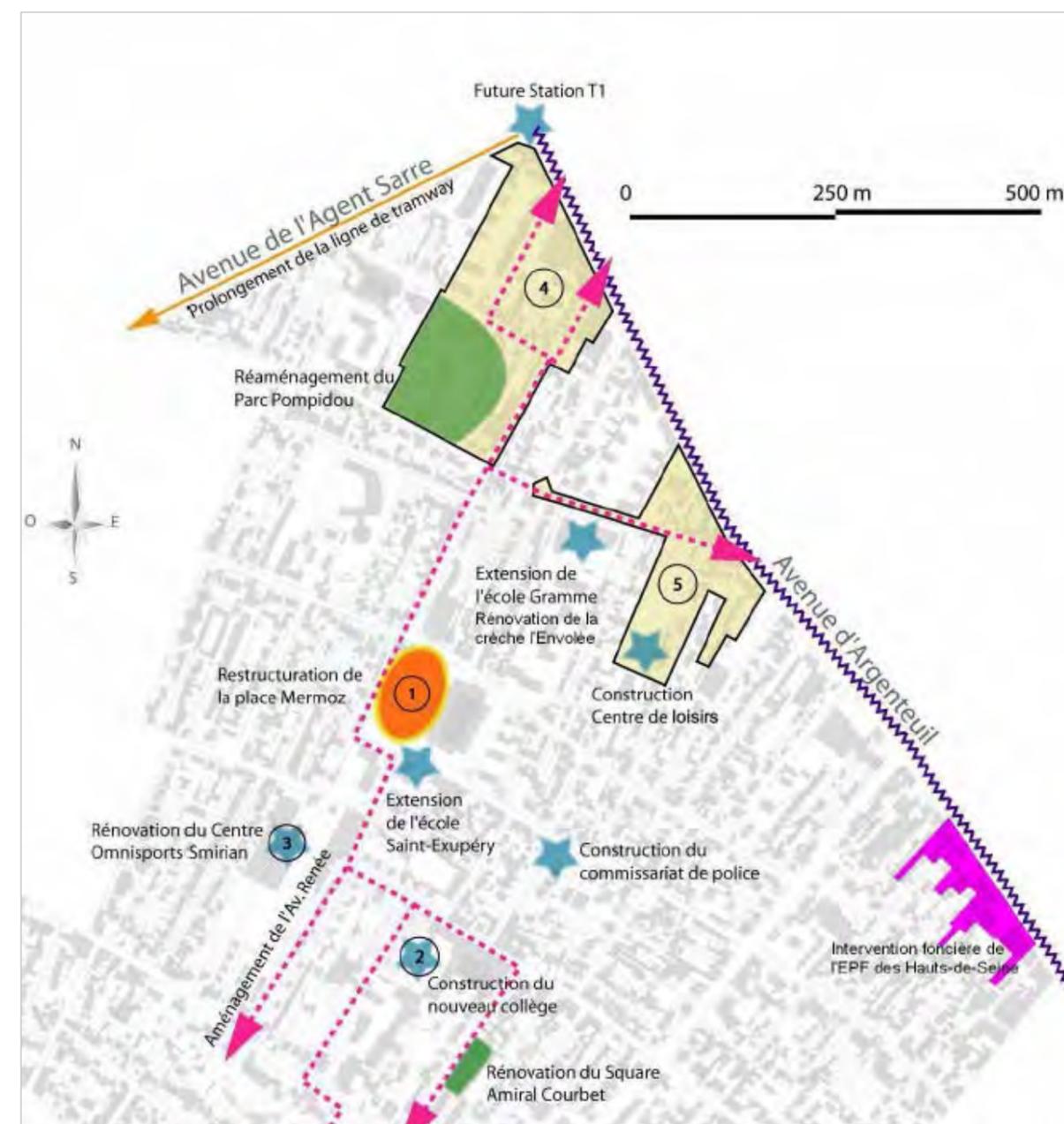
La requalification complète de cet axe sera effective avec la prochaine création de commerces en rez-de-chaussée d'immeubles de logements collectifs, neufs et contemporains dans le cadre de l'opération de la Z.A.C., côté BOIS-COLOMBES ;

Un grand bâtiment regroupera des logements et des équipements publics collectifs d'environ 1 200 m² : deux accueils de loisirs pour les élèves des écoles primaires et les jeunes ados, salle polyvalente,... En parallèle, l'extension de l'école Saint-Exupéry (de 6 classes à 16 classes maternelles et élémentaires), la rénovation de la partie la plus ancienne de l'école Gramme ainsi que l'ouverture d'une nouvelle crèche d'une superficie de 700 m² et d'une capacité d'accueil de 60 berceaux et l'extension de la crèche l'Envolée compléteront l'offre scolaire et d'accueil du quartier. De même, en bordure du parc, une résidence accueillera 110 studios pour les étudiants.

Parallèlement à la réalisation de cette Z.A.C., la valorisation du secteur nord de BOIS-COLOMBES s'est poursuivie et s'est concrétisée notamment par l'inauguration, en novembre 2010, d'un nouveau commissariat au 75 ter, rue Adolphe Guyot (les travaux correspondants ayant débuté en mai 2009).



Le projet de valorisation de ce secteur Nord prévoit également la réhabilitation de l'îlot Smirlian : la création d'une voie avenue Renée, bordée de maisons de ville et, avant la rénovation du gymnase Albert-Smirlian (lequel regroupera l'ensemble des activités sportives telles que judo, escrime, gymnastique,... jusqu'alors dispersées sur le quartier), la construction d'un immeuble (angle rues Hoche et Ch.-Chefson) avec notamment l'implantation de commerces en rez-de-chaussée.



Source : « ZAC Pompidou-Le Mignon à BOIS-COLOMBES – Opération certifiée phase 1 à 4 du Système de Management de l'Opération (S.M.O.) », 9^{ème} Assises de l'Association HQE – Paris 13 décembre 2012, Ville de BOIS-COLOMBES / BOUYGUES IMMOBILIER

Vue aérienne sur le secteur Sud de BOIS-COLOMBES - Etat en 2011

- Le secteur sud

Ce secteur, à forte présence pavillonnaire, est situé au sud de la ligne SNCF Paris-Mantes.

Cependant, le secteur n'est pas morphologiquement homogène : la proximité du centre-ville confère à sa partie nord-est un caractère relativement mixte, présentant habitat et activités, et relativement dense.

Par ailleurs, un pôle d'animation s'est développé autour de la gare des Vallées, à l'ouest du secteur. Celui-ci concentre un certain nombre de commerces de proximité en rez-de-chaussée.

Mais cette centralité est disjointe du reste de la commune, plus tournée vers la Garenne-Colombes. L'urbanisation y est relativement dense, caractérisée par de l'habitat collectif.

La partie sud est caractérisée par un tissu très lâche au niveau de la zone d'équipements (lycée, CES et centre sportif Albert Camus).

Elle intègre également l'objet du présent dossier à savoir la Z.A.C. des Bruyères, principal pôle tertiaire de la commune constituée sur l'ancien site industriel d'Hispano-Suiza.

Comme le montrent les éléments figurant dans la partie I.2. dans laquelle l'état d'avancement de cette Z.A.C. est présentée en détail ainsi que la prise de vue aérienne ci-jointe, la réalisation de cette opération a profondément modifié le paysage urbain de cette partie du territoire communal de part et d'autre de l'avenue de l'Europe (RD 11).

On remarquera qu'en raison, très vraisemblablement, de l'étendue de cette opération au sein de ce secteur Sud de la commune, de son positionnement géographique ainsi que des aménagements en faveur des déplacements piétons réalisés sur certaines voies (notamment rue du Moulin Bailly), la partie Nord de la Z.A.C. (essentiellement dans sa composante résidentielle) est plutôt sous l'influence exercée par le pôle de la gare des Vallées plus au Nord. A l'opposé des surfaces tertiaires situées aux abords de l'avenue de l'Europe et dans la partie Sud du site dans lesquelles les salariés sont plutôt tournés vers la gare de Bécon-les-Bruyères permettant de rejoindre plus aisément les pôles d'activités et de transports de La Défense et de Paris-Saint-Lazare.



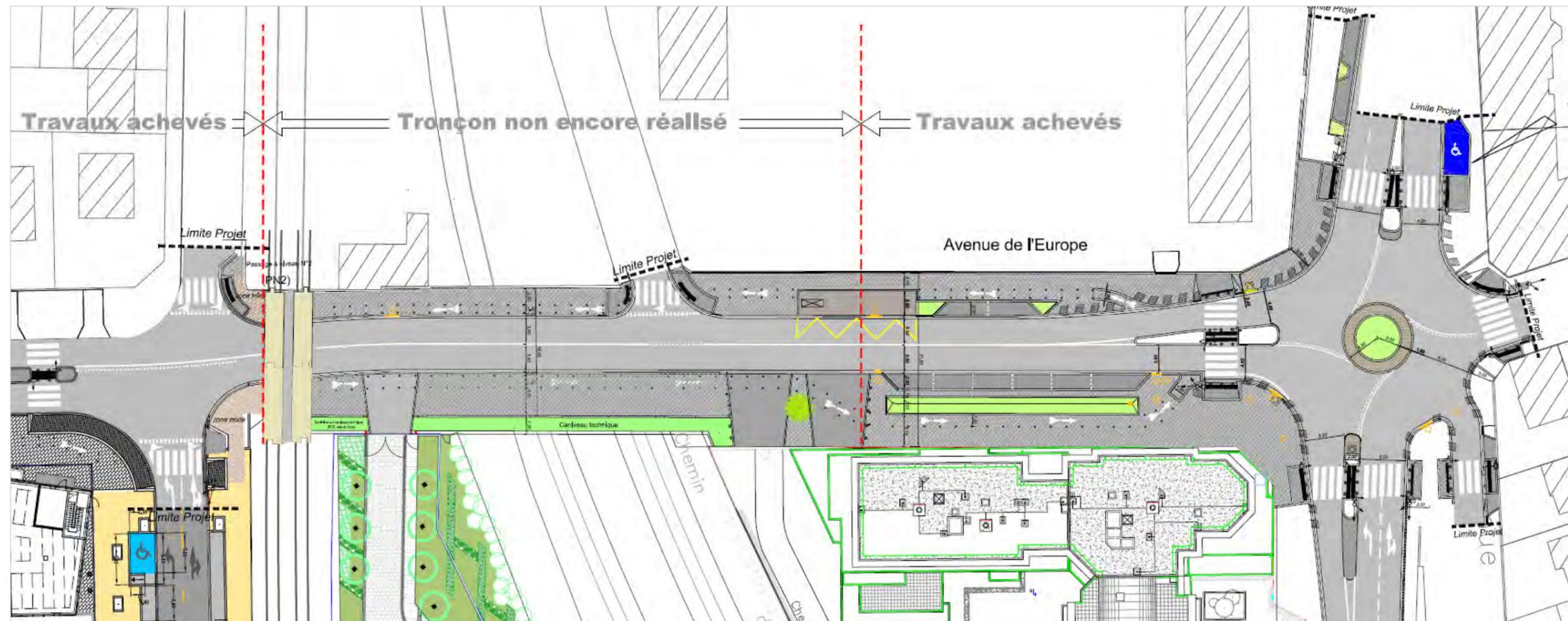
Source : GEOPORTAIL

— Limites communales

★ Gare SNCF

Objet de l'emplacement réservé n°1 dans le P.L.U. de BOIS-COLOMBES, les travaux d'élargissement et d'aménagement de la RD11 de 10 à 22 m de largeur, se sont poursuivis entre la rue Nordling et l'avenue Chevreul. Toutefois, comme indiqué sur l'illustration ci-jointe, ces travaux ne sont pas terminés sur une section de l'avenue de l'Europe située aux abords des voies ferrées.

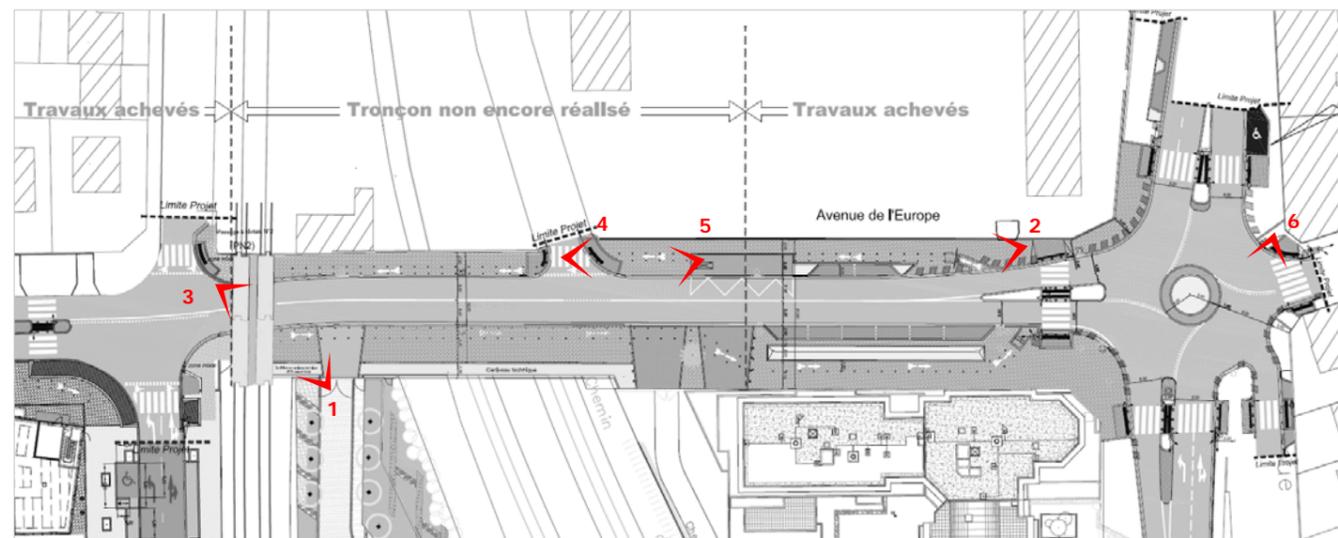
**Travaux projetés dans le cadre du projet d'élargissement et de réaménagement de l'avenue de l'Europe (RD 11)
dans sa section comprise entre la rue Raoul Nordling et le carrefour formé notamment avec l'avenue de Chevreul et la rue de BOIS-COLOMBES**



Source : Conseil Général des Hauts-de-Seine

Le Pont Route Faidherbe, situé avenue de l'Europe ne permettait pas un élargissement total de cette voirie. Le Département a donc approuvé, par délibération en date du 28 février 2011, une convention de financement avec Réseau Ferré de France afin de déplacer tous ses ouvrages connexes afférents.

En 2012, le Département a réalisé l'élargissement routier entre la rue Willaume et la rue Chevreul. Les travaux d'élargissement du Pont route ont débuté le 3 décembre 2012 pour une durée d'un an. De son côté, la SNCF réalise les travaux connexes sur le domaine RFF (financement départemental).



Dans un souci de cohérence avec le bâti de la Z.A.C. des Bruyères, et en liaison étroite avec les travaux d'aménagement et d'élargissement de l'avenue de l'Europe, le tissu urbain environnant a entamé sa mutation.

Situé au carrefour de l'avenue de l'Europe et de l'avenue de Chevreul, sur une emprise foncière d'environ 4 800 m², le programme immobilier « Cœur des Bruyères » (dont le permis de construire initial avait été délivré le 22 juillet 2009) a été livré au cours du 1^{er} trimestre 2013.



*Immeuble sis 4 rue de BOIS-COLOMBES /
1 à 5 bis avenue de l'Europe*

D'une surface de plancher d'un peu plus de 6 700 m², ce programme mixte comprend 102 logements (du studio au 5 pièces) - dont 80 logements libres en accession et 22 logements aidés réalisés pour le compte de l'office H.L.M. départemental - et 2 commerces.

Des travaux sont en cours pour la réalisation d'une opération d'une S.H.O.N. de 3 906 m² consistant à construire, au bénéfice de l'Office Public Départemental de l'Habitat des Hauts-de-Seine, 47 logements collectifs (en extension de l'immeuble existant) et de 8 maisons de ville au 2 rue du Capitaine Guynemer - 21 rue Pasteur. Cette opération a nécessité au préalable la démolition partielle d'un parking semi-enterré.



*Vue sur l'opération en bordure de
la rue du Capitaine Guynemer*

Enfin, toujours dans la même logique de cohérence avec l'opération de restructuration de l'avenue de l'Europe, un programme a été autorisé en Octobre 2012 pour un peu moins de 9 000 m² S.H.O.N. sur un site contigu à la Z.A.C. des Bruyères, entre l'avenue de l'Europe au Sud, la rue du Moulin Masse à l'Ouest et la rue du Capitaine Guynemer au Nord et à l'Est. Elle prévoit la construction prochaine de 121 logements, de 2 locaux d'activités et de 3 locaux commerciaux.



*Vue sur l'angle de l'avenue de
l'Europe et de la rue du Moulin Massé*

I.1.2 LA POPULATION

Issus de la nouvelle méthode de recensement mise en place par l'INSEE depuis 2004 (cf. annexe §. « La nouvelle méthodologie mise en place par l'INSEE pour le recensement de population »), les dernières données des « populations légales » disponibles pour la commune de BOIS-COLOMBES, et entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013, indiquent les résultats suivants :

Populations légales 2010 de la commune de BOIS-COLOMBES

Population municipale	Population comptée à part	Population totale
29 284	235	29 519

Source : Recensement de la population 2010

La « population totale » est une notion à laquelle de très nombreux textes législatifs ou réglementaires font référence. Cependant, il est important de préciser qu'à la différence de la « population municipale », elle n'a pas d'utilisation statistique sachant qu'elle inclut des « doubles comptes » dès lors que l'on s'intéresse à un ensemble de plusieurs communes.

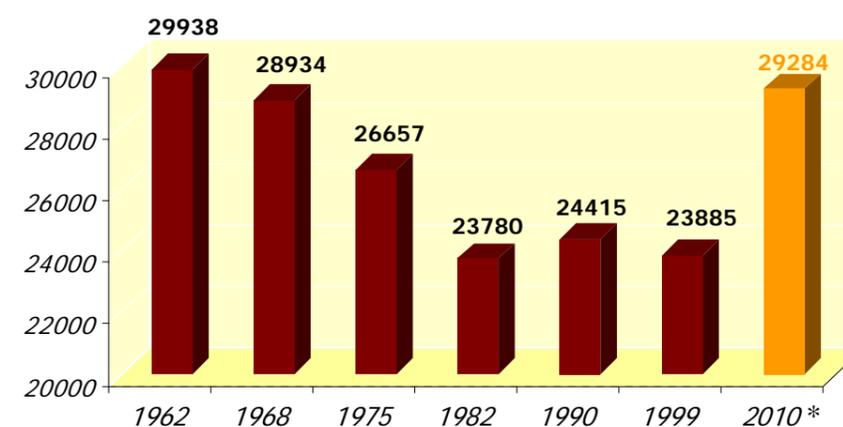
Dans le cadre de la nouvelle méthodologie définie par l'INSEE, la « population municipale » sert donc de référence pour les comparaisons avec les autres communes. Elle sert également de référence pour la comparaison avec la donnée la plus représentative de la notion de population statistique d'une commune définie dans le cadre des recensements précédents de l'INSEE (exemple : la notion de « population sans doubles comptes » utilisée dans le cadre de l'ancienne méthodologie de recensement, notamment en 1999, date donc du dernier recensement général de la population).

En conséquence, sur la base de ces définitions statistiques, il est possible de dire que la commune de BOIS-COLOMBES, avec une « population municipale » de 29 284 habitants en 2010, a enregistré une augmentation de sa population d'environ + 22,6 % (soit + 5 399 habitants) par rapport à 1999¹, date à laquelle elle comptait une « population sans doubles comptes » de 23 885 habitants.

Reprise dans l'illustration ci-contre, la donnée de population pour 2010 confirme la nette inflexion de la tendance à la diminution de la population observée depuis les années 1960.

¹ Année du dernier recensement général de la population établi sur la base de l'ancienne méthodologie utilisée par l'INSEE.

Evolution de la population de la commune de BOIS-COLOMBES



Source : INSEE, * Donnée de la « population municipale » pour 2010 en application de la nouvelle méthodologie du recensement de population

Les derniers résultats statistiques détaillés et définitifs fournis par l'INSEE pour l'année 2009 indiquent également en particulier que :

- lors de la dernière période intercensitaire 1999-2009, la croissance de la population (+ 5 399 habitants soit + 22,6 %) a été alimentée à fois par son dynamisme naturel (le nombre des naissances étant nettement plus important que celui des décès enregistrés) et, ce qui est nouveau par rapport aux périodes intercensitaires précédentes, par l'attrait retrouvé du territoire communal pour les populations extérieures (le nombre d'arrivées à BOIS-COLOMBES étant supérieures au nombre des départs depuis 1999) ;
- essentiellement en raison de ce qui précède, la population de la commune a rajeuni : l'indice de jeunesse² est ainsi passée de 116,6 en 1999 à 142,8 en 2009 (la part des « moins de 20 ans » a progressé de 23,7 % à 25,7 % du total entre ces deux dates et celle des « 60 ans et plus » diminué de 20,3 % à 18,0 %) ;
- la taille moyenne des ménages est restée stable voire a très légèrement progressé par rapport à 1999, de 2,22 personnes par ménage à 2,26, malgré une progression non négligeable des ménages de 4 personnes (+ 30,4 %) et, dans une moindre mesure, de 3 personnes (+ 18,6 %) et de 5 personnes (+ 16,7 %).

² L'indice de jeunesse mesure le rapport entre la population des moins de 20 ans et la population des 60 ans et plus. S'agissant d'un indice, le résultat chiffré de ce rapport est multiplié par 100 pour obtenir la valeur finale de cet indice.

Analyse de l'évolution de la population de BOIS-COLOMBES depuis 1968

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009
Variation annuelle moyenne de la population en %	-1,2	-1,6	+0,3	-0,2	+1,7
- due au solde naturel en %	+0,4	+0,3	+0,4	+0,7	+1,0
- due au solde apparent des entrées sorties en %	-1,6	-1,9	-0,1	-0,9	+0,7
Taux de natalité en ‰	14,2	14,0	14,7	15,5	16,9
Taux de mortalité en ‰	10,1	10,9	10,4	8,5	7,3

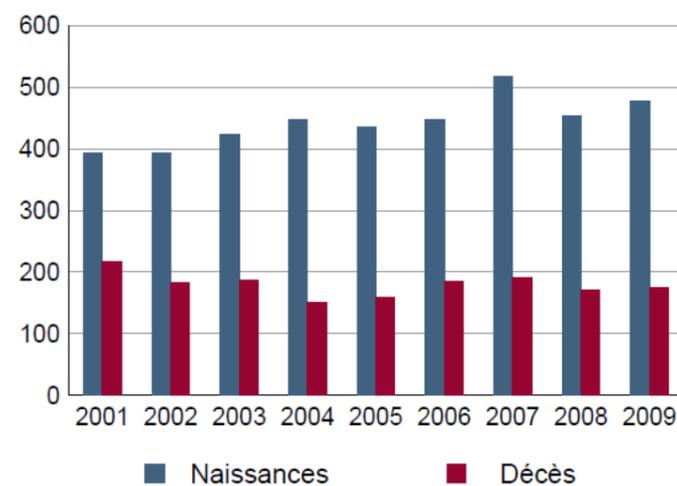
Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremets - RP1999 et RP2009 exploitations principales - État civil.

Répartition de la population de BOIS-COLOMBES par sexe et par tranches d'âge en 2009

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	13 175	100,0	14 978	100,0
0 à 14 ans	2 993	22,7	2 723	18,2
15 à 29 ans	2 367	18,0	2 904	19,4
30 à 44 ans	3 278	24,9	3 628	24,2
45 à 59 ans	2 492	18,9	2 702	18,0
60 à 74 ans	1 428	10,8	1 595	10,6
75 à 89 ans	585	4,4	1 192	8,0
90 ans ou plus	31	0,2	235	1,6
0 à 19 ans	3 679	27,9	3 544	23,7
20 à 64 ans	8 056	61,1	9 146	61,1
65 ans ou plus	1 440	10,9	2 288	15,3

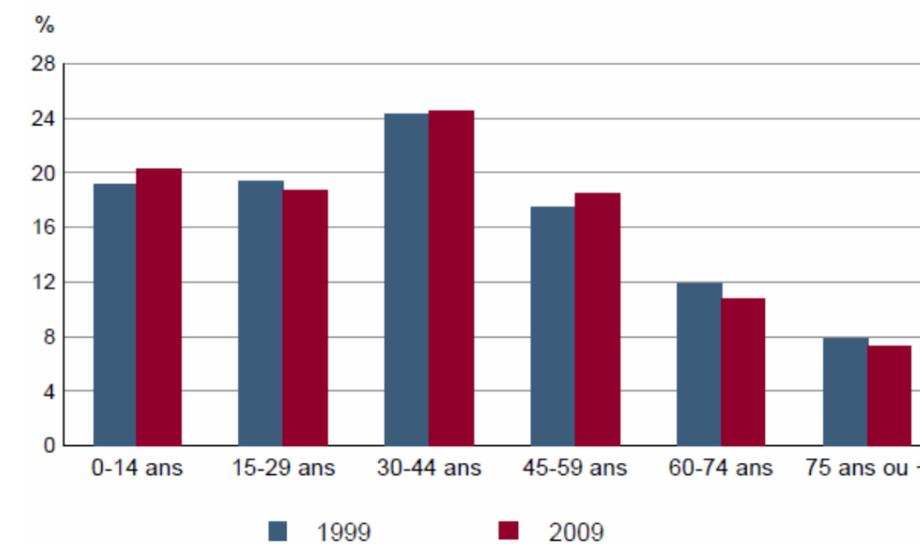
Source : Insee. RP2009 exploitation principale.

Evolution des naissances et des décès à BOIS-COLOMBES de 2001 à 2009



Source : Insee, État civil

Evolution de la répartition de la population de BOIS-COLOMBES par tranches d'âge entre 1999 et 2009



Sources : Insee, RP1999 et RP2009 exploitations principales.

I.1.3 LE LOGEMENT

✓ Le parc de logements

Le parc immobilier de la commune de BOIS-COLOMBES comptait en 2009 un total de 13 697 logements (+ 1 317 logements soit + 10,6 % par rapport à 1999).

7,2 % de ce parc de logements étaient vacants (983 logements) contre 6,3 % dans l'ensemble des Hauts-de-Seine.

Majoritaires, les appartements représentent environ 77,7 % des résidences principales (86,0 % dans le département).

✓ L'ancienneté du parc de logements

Les données statistiques de l'INSEE montrent, qu'en 2008¹, le parc résidentiel à BOIS-COLOMBES était particulièrement ancien puisque 83,2 % des résidences principales ont été achevées avant 1975 (dont 52,5 % avant 1949) et seulement 9,1 % entre 1990 et 2005 contre respectivement 67,0 % et 16,5 % dans l'ensemble du département.

✓ La taille des résidences principales

En 2009, plus de la moitié des résidences principales (plus précisément 54,7 % du total) à BOIS-COLOMBES était un logement de 2 ou 3 pièces (comme dans l'ensemble des Hauts-de-Seine où cette part atteint 54,0 %).

La part des très grands logements (5 pièces et plus) est également non négligeable puisqu'elle atteint 15,5 % du parc des résidences principales. Il s'agit d'ailleurs de la catégorie qui enregistre la progression la plus forte (+ 26,5 %) devant celles des petits logements (+ 18,7 % pour les 1 pièce et + 16,1 % pour les 2 pièces) et les logements de 4 pièces (+ 15,0 %).

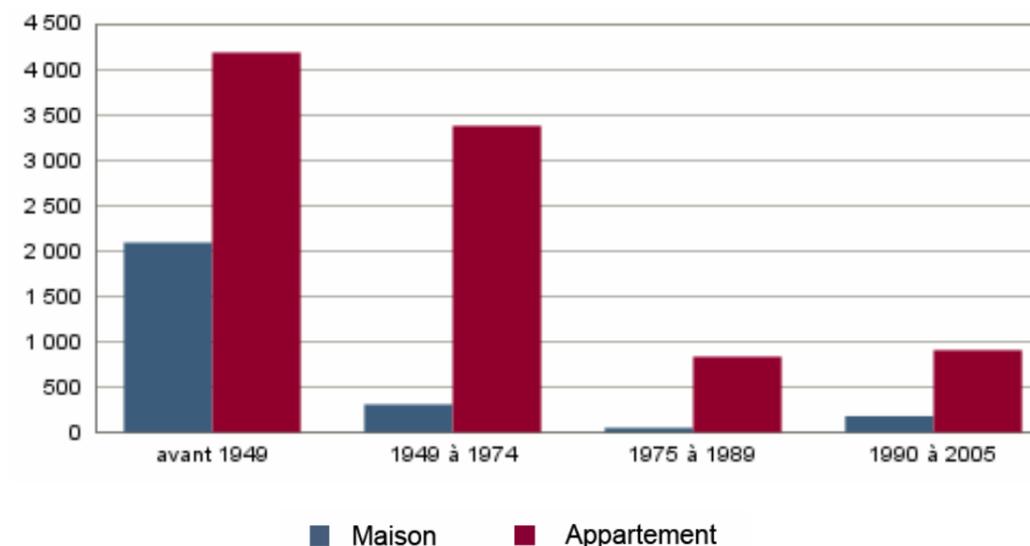
✓ Le statut d'occupation des résidences principales

En 2009, à BOIS-COLOMBES, 51,8 % des occupants des résidences principales en sont propriétaires, et 45,3 % en sont locataires ou sous-locataires. Cette répartition contraste avec celle des Hauts-de-Seine (42,2 % de propriétaires et 54,7 % de locataires).

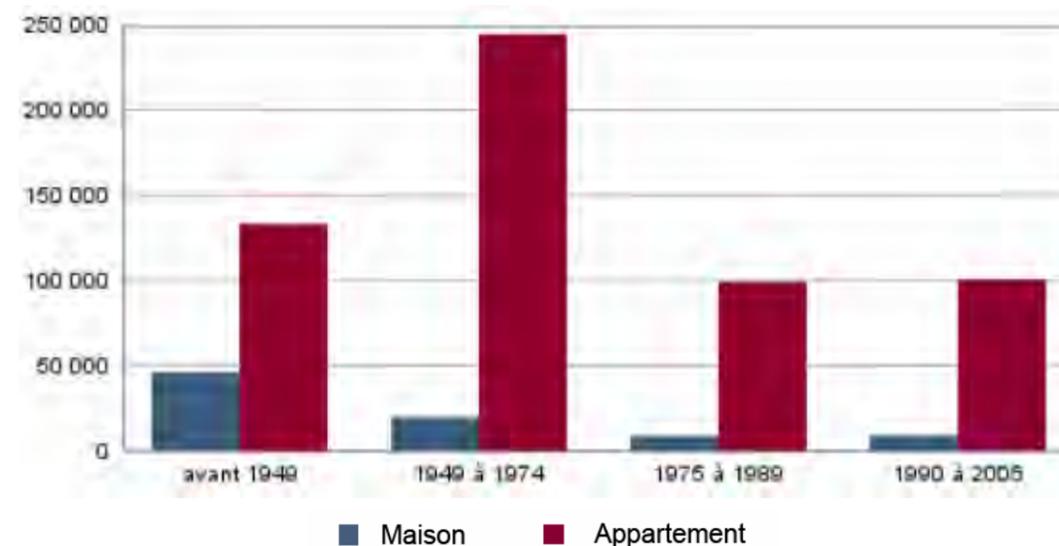
En Ile-de-France, cette répartition est légèrement plus homogène, avec 47,5 % de propriétaires et 49,2 % de locataires.

Résidences principales en 2008 selon le type de logement et la période d'achèvement ... (Résidences principales construites avant 2006)

... à BOIS-COLOMBES



... dans les Hauts-de-Seine



Source : INSEE, Recensement 2008

¹ Données non disponibles pour l'année 2009 suite au changement de questionnaire de la part de l'INSEE. Les dernières données mises à disposition par l'INSEE concernent l'année 2008.

✓ Le parc de logements sociaux

Au 1^{er} janvier 2010, la commune comptait 2 400 logements locatifs sociaux soit un taux d'environ 19,12 % au regard de l'article 55 de la loi relative à la Solidarité et Renouvellement Urbains (S.R.U.).

Bien que légèrement inférieur à l'objectif de 20 % fixé par cet article, cette proportion ne reflète pas l'important effort consacré par la ville depuis la promulgation de cette loi à sa réalisation (ainsi, à titre d'exemple, le taux de réalisation de l'objectif fixé pour la période triennale 2005-2007 était de 550 %). Une partie de cet effort s'est notamment concrétisée dans la partie Nord de la Z.A.C. des Bruyères aujourd'hui réalisée (141 logements locatifs sociaux au total), contribuant également au rééquilibrage géographique de ce type de logements sur le territoire communal. Actuellement en travaux dans le secteur Sud de la Z.A.C., le programme immobilier de 43 logements sociaux (environ 3 000 m² de Surface de Plancher) pour la Sablière permettra d'améliorer encore ce taux.

Il convient de signaler que la Ville avait également réaffirmé sa volonté de poursuivre cet effort dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) adopté en juin 2007 (puis modifié en mars 2009) en instaurant en particulier deux emplacements réservés (au titre des dispositions prévues à l'alinéa « b » de l'article L 123-2 du Code de l'Urbanisme), destinés à la construction de logements collectifs conventionnés (ER n°17 et n°18). Leur objectif est de favoriser la création de logements conventionnés (70 logements minimum au 36 rue Paul Déroulède et 100 logements au 9 avenue Calmels).

Approuvé le 12 décembre 1995 et le 14 mai 2002 (respectivement pour les périodes 1996-2000 et 2002-2006), le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.) a servi de cadre à cet effort conséquent en faveur de la mixité sociale, dans le respect des objectifs de la Loi d'Orientation sur la Ville (L.O.V.) puis de la loi S.R.U.

Compte tenu des impératifs d'équilibre entre le développement d'activités économiques nouvelles et le renouvellement important de son habitat pour les secteurs les plus dégradés définis dans le P.L.U., et des dispositions introduites par la loi Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion (M.L.L.E.) du 25 mars 2009, la Ville de BOIS-COLOMBES a jugé nécessaire d'entreprendre l'élaboration d'un nouveau P.L.H. afin de formaliser les actions et engagements en faveur du logement et de l'amélioration de l'habitat entrepris par la commune. C'est pourquoi cette élaboration a été décidée par délibération du Conseil Municipal le 26 mai 2009.

Ce nouveau P.L.H., destiné à couvrir la période 2013-2019 et dont la réalisation a été confiée à la société CITADIA, est actuellement en cours d'élaboration.

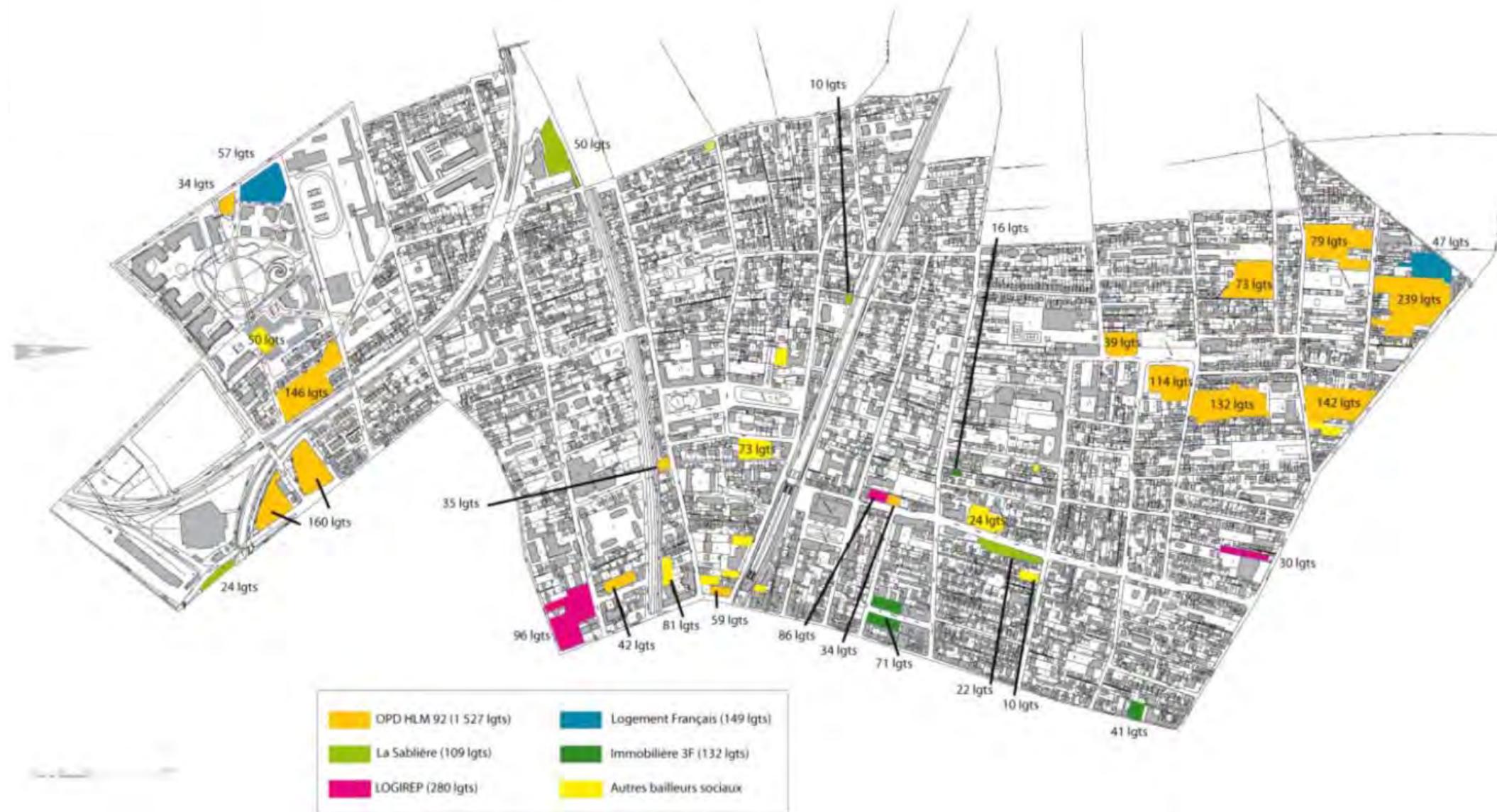
Inventaire des logements locatifs au regard de l'article 55 de la loi S.R.U. au 1^{er} janvier 2010 dans les Hauts-de-Seine

Commune	au 1er janvier 2010		
	Nombre de logements sociaux au 01/01/2010	nombre de résidences principales au 01/01/2010	pourcentage de logements sociaux au 01/01/10
Antony	4 746	24 863	19,09%
Asnières-sur-Seine	6 445	37 266	17,29%
Bagneux	7 975	15 633	51,01%
Bois-Colombes	2 400	12 553	19,12%
Boulogne-Billancourt	7 246	55 616	13,03%
Bourg-la-Reine	1 549	8 704	17,80%
Châtenay-Malabry	6 273	13 000	48,25%
Châtillon-sous-Bagneux	3 180	14 706	21,62%
Chaville	1 661	8 337	19,92%
Clamart	5 988	22 056	25,79%
Clichy	8 625	27 013	31,92%
Colombes	11 179	34 280	32,61%
Courbevoie	8 074	40 127	20,12%
Fontenay-aux-Roses	2 552	10 043	25,41%
Garches	1 769	7 907	22,37%
La Garenne-Colombes	1 289	12 915	9,98%
Gennevilliers	10 686	16 563	64,52%
Issy-les-Moulineaux	7 178	29 651	24,21%
Levallois-Perret	5 255	30 406	17,28%
Malakoff	5 510	14 081	39,13%

Commune	au 1er janvier 2010		
	Nombre de logements sociaux au 01/01/2010	nombre de résidences principales au 01/01/2010	pourcentage de logements sociaux au 01/01/10
Marnes-la-Coquette	39	600	6,50%
Meudon	5 180	19 924	26,00%
Montrouge	5 040	23 476	21,47%
Nanterre	19 298	34 530	55,89%
Neuilly-sur-Seine	1 205	30 008	4,02%
Le Plessis-Robinson	5 285	12 188	43,36%
Puteaux	6 290	20 524	30,65%
Rueil-Malmaison	6 547	32 314	20,26%
Saint-Cloud	1 972	12 729	15,49%
Sceaux	1 087	8 451	12,86%
Sèvres	2 302	9 607	23,96%
Suresnes	7 438	20 000	37,19%
Vanves	2 977	12 595	23,64%
Vaucresson	152	3 531	4,30%
Ville d'Avray	282	4 787	5,89%
Villeneuve-la-Garenne	5 034	8 866	56,78%
Total	179 406	689 850	26,01%

Source : « L'hébergement et le logement dans les Hauts-de-Seine - Bilan 2010 », Direction Régionale et Interdépartementale de l'Hébergement et du Logement. (DRIHL) 92

Répartition du patrimoine social à BOIS-COLOMBES

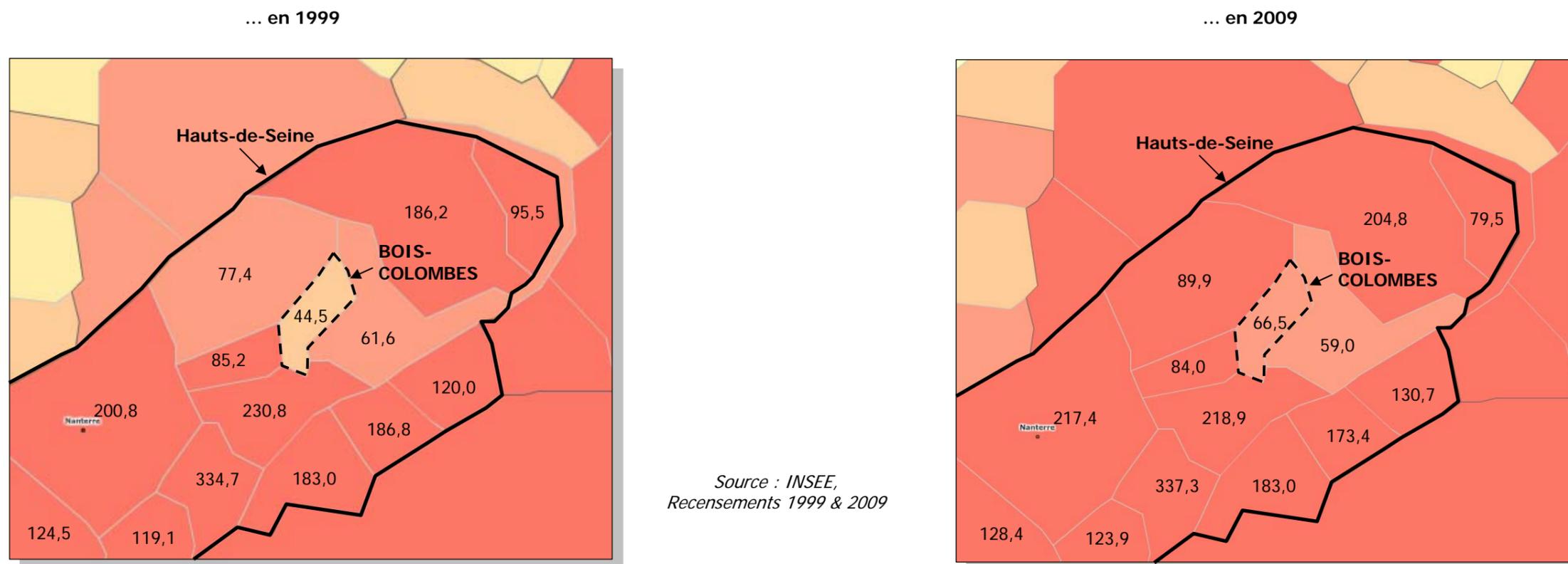


Source : P.L.H. 2013-2019 de BOIS-COLOMBES (document en cours d'élaboration) – Diagnostic, CITADIA Conseil

I.1.4 LES EMPLOIS

Selon les données de l'INSEE, la commune de BOIS-COLOMBES enregistrait en 2009, année d'installation de la société IBM dans ses nouveaux locaux du secteur Sud de la Z.A.C. des Bruyères (plus précisément dans l'ancien secteur ZB1 défini au P.A.Z. avant la suppression de ce dernier par l'adoption du P.L.U. en 2007) un total de 9 073 emplois.

Indicateurs de concentration d'emplois dans la partie Nord des Hauts-de-Seine ...



Comme le montrent les illustrations ci-avant, BOIS-COLOMBES affichait, en 1999, un indicateur de concentration d'emploi¹ particulièrement faible, le plus faible de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine (44,5) et révélateur d'un déséquilibre de la situation de l'emploi local (car étant inférieur à 100). Dix ans plus tard, en très grande partie grâce au développement de la Z.A.C. des Bruyères, BOIS-COLOMBES a enregistré pour cet indicateur la progression la plus forte de toutes les communes présentes dans ce secteur avec + 22 points, celui-ci atteignant alors en 2009 la valeur de 66,5.

Cette évolution est particulièrement intéressante lorsque, dans la même période, on observe la baisse de cet indicateur dans des communes telles que ASNIERES-SUR-SEINE (qui possède en 2009 l'indice le plus faible de ce secteur avec 59,0, - 2,6 points par rapport à 1999), VILLENEUVE-LA-GARENNE (de 95,5 à 79,5, soit - 16 points), LEVALLOIS-PERRET (de 186,8 à 173,4, soit - 13,4 points), COURBEVOIE (de 230,8 à 218,9, soit - 11,9 points), LA GARENNE-COLOMBES (de 85,2 à 84,0, soit - 1,2 points).

En intégrant les emplois des sociétés qui se sont implantées sur le site après 2009 (également dans le secteur ZB1 de l'ancien au P.A.Z. de la Z.A.C., cf. chapitre I.2), les données des prochains recensements, et notamment celles du recensement qui seront publiées à l'été 2013, devraient révéler une nouvelle progression de cet indice. Cependant, l'intégration de ces emplois supplémentaires ne permettront d'atteindre la situation d'équilibre (c'est-à-dire celle où l'indice est égal à 100). Un nouvel effort, tel que celui prévu dans le cadre du projet modifié de la Z.A.C. des Bruyères objet du présent dossier, devrait permettre d'y parvenir ou, tout au moins, de s'en rapprocher.

¹ L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

L'analyse par secteur d'activité des emplois à BOIS-COLOMBES montrait la répartition suivante :

- 68,1 % des emplois dans le secteur tertiaire (dont ceux liés au commerce, aux services aux entreprises et aux particuliers, aux transports),
- 23,7 % des emplois dans l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale,
- 4,5 % des emplois dans le secteur de l'industrie,
- 3,6 % des emplois dans le secteur de la construction.

Les données des recensements 1999 et 2009 comparés aux emplois créés par la Z.A.C. grâce aux implantations d'entreprises dans la zone enregistrés entre ces deux années (avec notamment 2 000 emplois avec l'implantation d'AVIVA en 2005, de 300 avec celle de Colgate-Palmolive en 2003 et de 3 500 avec celle de IBM fin 2009) montrent que :

- la croissance du nombre d'emplois enregistrée à l'échelle de la commune depuis 1999 (+ 4 145 emplois soit + 84,1 %) résulte essentiellement des emplois créés dans la Z.A.C. des Bruyères (opération créée cette même année),
- la création d'emplois dans la zone ont permis, comme le montre le tableau ci-dessous extrait des statistiques de l'INSEE pour 1999 et 2009, de compenser très largement la perte d'emplois dans le secteur industriel sur le territoire de la commune.

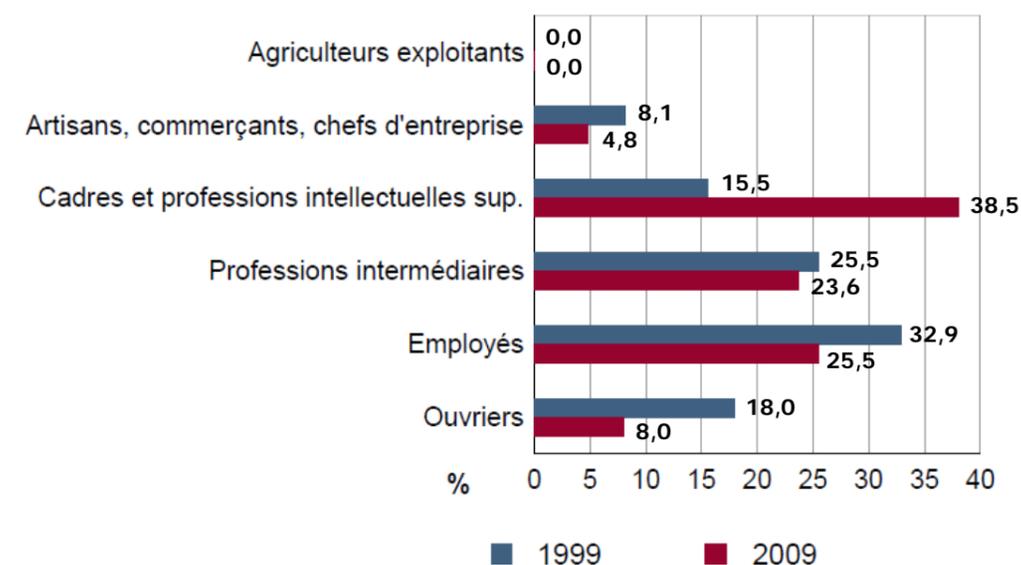
	2009		1999	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	9 073	100,0	4 928	100,0
Agriculture	6	0,1	8	0,2
Industrie	412	4,5	788	16,0
Construction	331	3,6	292	5,9
Commerce, transports, services divers	6 176	68,1	2 288	46,4
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	2 148	23,7	1 552	31,5

Sources : INSEE, Recensements 1999 et 2009

Ci-contre, l'évolution de la répartition des emplois par Catégorie Socio-Professionnelle (C.S.P.) entre 1999 et 2009 illustre la reconversion économique de la commune et plus particulièrement du secteur dans lequel a été implantée la Z.A.C. des Bruyères. On observe ainsi :

- une forte augmentation de la proportion des emplois de cadres et de professions intellectuelles supérieures, de 15,5 % en 1999 à 38,5 % en 2009, considérant par ailleurs que leur nombre a été multiplié par 4,5 (de 765 en 1999 à 3 450 en 2009) ;
- parallèlement, la part de la catégorie des ouvriers a perdu 10 points (de 18,0 % en 1999 à 8,0 % en 2009), leur nombre ayant baissé de - 18,4 %, et celle des employés a diminué également assez fortement : en 2009, un emploi sur quatre appartenait à cette catégorie (25,5 %), en 1999, elle représentait un emploi sur trois (32,9 %), alors que leur nombre, compte tenu de la très forte augmentation du nombre total d'emplois sur la commune, s'est accru de + 42,9 %.

Répartition des emplois par Catégorie Socio-Professionnelle (C.S.P.) à BOIS-COLOMBES en 1999 et 2009



Source : INSEE, Recensements de population 1999 & 2009, exploitations complémentaires au lieu de travail

La prochaine installation de la société COFACE (société d'expertise en gestion des créances commerciales) et de ses 1 300 collaborateurs à l'été 2013 dans son nouveau siège dans le secteur ZB2 de l'ancien P.A.Z. de la Z.A.C. va sans aucun doute permettre d'améliorer de nouveau significativement la situation de l'emploi local.

Toutes choses égales par ailleurs, et dans l'attente de prochaines données statistiques intégrant ces emplois supplémentaires, il est possible d'estimer à environ 77,0 l'« indicateur de concentration d'emploi » actuel provisoire de la commune (en considérant le cumul du nombre d'emplois de la commune en 2009, soit 9 073, avec le nombre d'emplois créés par cette entreprise, soit 1 300, rapporté à une population active ayant un emploi dont le niveau serait inchangé par rapport à celui qui était le sien en 2009, soit 13 478 personnes).

L'accueil de nouvelles entreprises au sein des surfaces tertiaires restant à développer dans le cadre de la dernière phase de développement de la Z.A.C. des Bruyères objet du présent dossier contribuera à son tour à améliorer une nouvelle fois cet indicateur.

I.1.5 LES EQUIPEMENTS

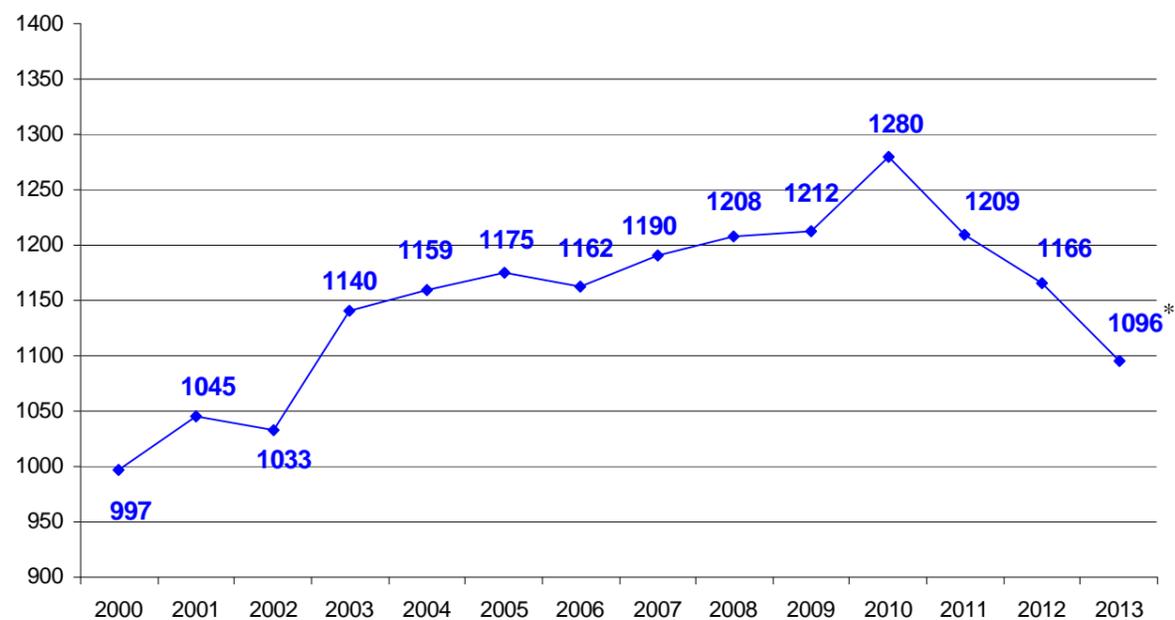
Afin de satisfaire la demande en équipements d'une population qui s'est nettement accrue depuis le dernier recensement général de 1999, la Ville de BOIS-COLOMBES a ouvert plusieurs nouveaux équipements. Les travaux actuellement en cours vont également permettre l'ouverture prochaine de nouvelles structures. Enfin, la réalisation d'autres équipements a dorénavant déjà été programmée pour accompagner l'accroissement futur de la population.

✓ Les équipements réalisés depuis la création de la Z.A.C.

Comme le montrent les graphiques suivants (établis à partir des informations fournies par le Service Enseignement de la Ville), l'augmentation de population depuis la réalisation des premières opérations immobilières dans le cadre de la Z.A.C. des Bruyères s'est traduite par une forte demande en écoles maternelles et élémentaires.

Evolution du nombre d'enfants scolarisés à BOIS-COLOMBES ...

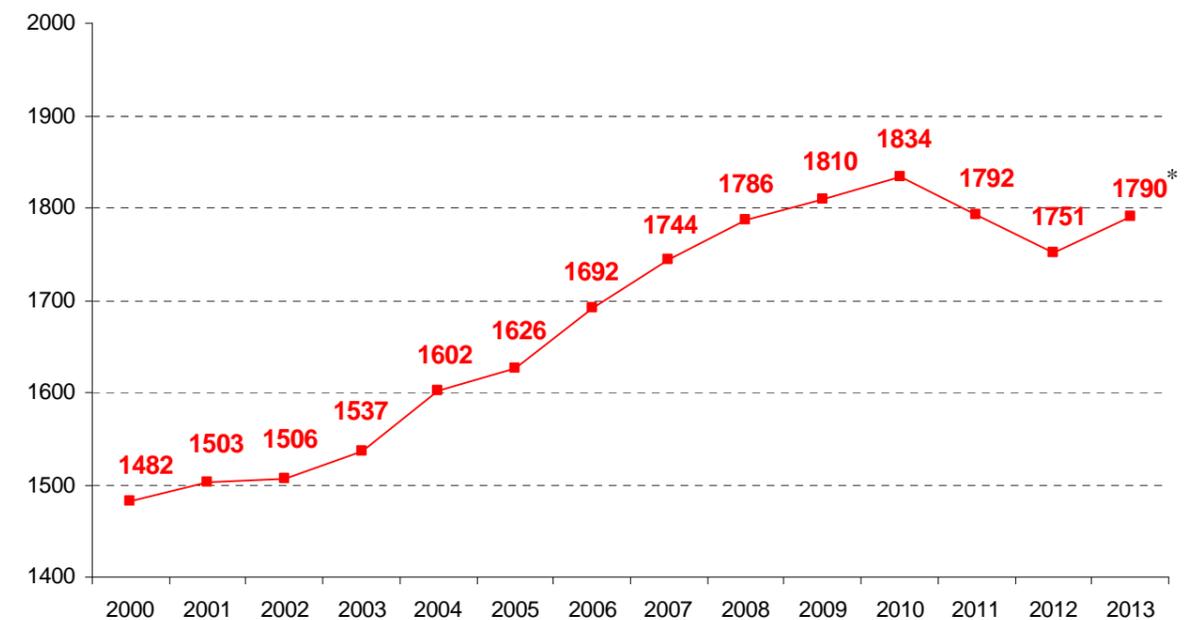
.... en maternelle



* Estimation pour l'année scolaire 2013-2014 fournie à titre indicatif

Source : Service Enseignement, Ville de BOIS-COLOMBES

... en élémentaire



* Estimation pour l'année scolaire 2013-2014 fournie à titre indicatif

Source : Service Enseignement, Ville de BOIS-COLOMBES

Pour répondre à une demande sans cesse croissante au cours de ces années, la Ville a notamment ouvert un nouveau groupe scolaire permettant d'accroître significativement la capacité d'accueil globale : « La Cigogne » (11 rue du Moulin Bailly). Inauguré le 17 septembre 2005, ce dernier établissement, aménagé au sein de l'ancienne soufflerie d'Hispano-Suiza (cf. §. I.2.1) située à l'intérieur de la Z.A.C. des Bruyères, comprenait initialement 9 classes dont 4 classes maternelles et 5 classes élémentaires ainsi qu'un centre de loisirs. Cet équipement compte désormais une classe élémentaire supplémentaire et donc un total de 10 classes.

L'offre scolaire à BOIS-COLOMBES en 2013



Écoles primaires (P) : maternelles (MAT) et élémentaires (É)

- | | | | |
|----------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| 30 R-JOIGNEAUX (MAT) | 110, rue R-Joigneaux | 35 JULES-FERRY (É) | 67, rue Ch.-Chefson |
| 31 PAUL-BERT (MAT) | 25, rue Ch.-Duflos | 36 ST-EXUPÉRY (É) | 89, rue A.-Guyot |
| 32 JULES-FERRY (MAT) | 63, rue Ch.-Chefson | 37 GRAMME (P) | 29, rue Gramme |
| 33 PAUL-BERT A (É) | 62, rue R-Déroulède | 38 F-DOLTO (P) | 104, rue H.-Litoff |
| 34 PAUL-BERT B (É) | 6, rue A.-Moreau | 39 LA CIGOGNE (P) | 11, rue du M.-Bailly |

Collèges et lycées

- | | |
|--|---------------------------|
| 41 CITÉ SCOLAIRE ALBERT-CAMUS | 131, rue Pierre-Joigneaux |
| 42 COLLÈGE JEAN-MERMOZ | 77, rue Charles-Chefson |
| 43 LYCÉE PROFESSIONNEL RÉGIONAL DANIEL-BALAVOINE | 7, rue Marceau-Delorme |

Source : Le Guide des Parents 2012-2013, Ville de BOIS-COLOMBES

La Ville dispose également, depuis la rentrée 2008/2009, d'un nouveau collège (« Jean Mermoz ») situé rues Charles Chefson et Victor Hugo et pouvant accueillir jusqu'à 700 élèves au sein de ses 25 classes.



Cet équipement est équipé d'un grand gymnase permettant la pratique de nombreux sports, à l'abri des intempéries.

En outre, après la municipalisation des structures en 2003, la Ville a développé son offre en matière d'équipements de la petite enfance avec, notamment, l'ouverture de deux nouveaux établissements : les crèches « Les Diablotins » (72 rue C. Duflos) et « Les Petits Princes » (structure de 40 berceaux sise 2 allée Marc Birgikt, à l'intérieur des limites de la Z.A.C. des Bruyères, ouverte depuis janvier 2008).

Il convient de signaler qu'un Relais d'Assistantes Maternelles, ouvert en octobre 2006, a été intégré au service petite enfance de la Ville.

De même, après les crèches l'Envolée, le Jardin enchanté et les Pitchouns, la crèche Capucine a fait l'objet d'importants travaux de réhabilitation. Ces travaux ont notamment permis d'accroître sa capacité d'accueil de 40 à 46 berceaux. Cette structure ainsi réhabilitée a ouvert ses portes en Mai 2013.



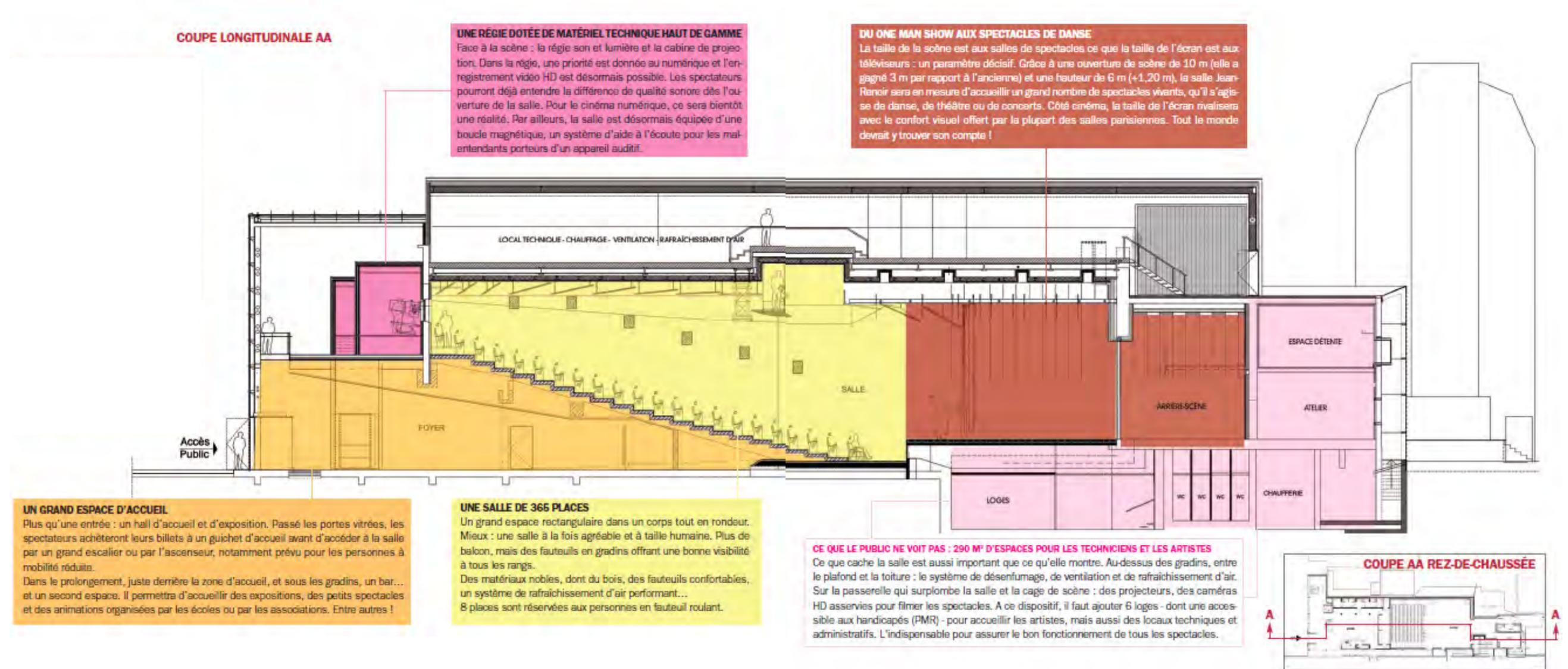
Une nouvelle mairie de quartier a également vu le jour en Janvier 2008, dans le Sud du territoire communal, en complément de la mairie de quartier Mermoz (102, rue Adolphe-Guyot) située dans la partie Nord : il s'agit de la mairie de quartier des Bruyères (2, allée Marc Birgikt).

Les travaux concernant le nouveau Centre Technique Municipal (localisé dans le périmètre de la Z.A.C. des Bruyères, à l'intersection des rues Nordling et Birgikt) sont aujourd'hui terminés.

Livré et mis en service en Mars 2010 (cf. prise de vue jointe dans la partie I.2), cet équipement d'un peu plus de 6 000 m² S.H.O.N., met à disposition un outil performant aux agents municipaux des services techniques dans des conditions de travail aux normes et optimisées.

Ex-hangar industriel dans les années 1930, puis salle paroissiale, réhabilitée une première fois après son achat par la Ville dans les années 1980, **la salle Jean-Renoir** a été entièrement rénovée. Inaugurée le 30 Septembre 2011, après 18 mois de travaux, la nouvelle salle Jean-Renoir peut désormais accueillir 365 spectateurs et est accessible aux personnes handicapées.

Pendant les travaux, l'activité culturelle ne s'est pas arrêtée pour autant. De nombreux événements ont été organisés dans d'autres lieux. Ils ont pris la forme de spectacles vivants dans les différents quartiers de la ville, de concerts classiques en plein air gratuits dans le parc des Tourelles, ou encore de ciné-concerts en plein air aux Bruyères.



Source : Le Journal de BOIS-COLOMBES, n°92, Été 2011

✓ **Les équipements en cours de réalisation ou déjà programmés**

Pour mémoire, en 2010, la municipalité de BOIS-COLOMBES a confié une mission d'étude de programmation des équipements scolaires et périscolaires au cabinet INEXIA MENIGHETTI Programmation. Cette étude avait en particulier pour objectif de s'assurer de la faisabilité et de l'opportunité des opérations de reconstruction et de réaménagement des établissements Pierre Joigneaux et Saint Exupéry (cf. ci-après) en déterminant à la fois le programme et le phasage adéquats, ainsi que l'enveloppe financière prévisionnelle) pour répondre à l'évolution attendue en 2020 des effectifs scolaires et plus largement de celle de la population en tenant compte des différents projets urbains en cours ou programmés sur le territoire communal (notamment dans le cadre de la Z.A.C. des Bruyères).

- **La reconstruction et l'extension de l'école maternelle Pierre-Joigneaux**

Située au n°110 de la rue éponyme, cette école sera entièrement reconstruite et agrandie pour devenir une école primaire de 19 classes au terme de ces travaux, qui devraient débuter en 2014.

Cette opération s'inscrit dans une démarche HQE[®] et poursuit des objectifs de Haute Performance Energétique (HPE) et Haute Qualité d'Usage (HQU). Elle comprendra notamment un accueil de loisirs maternel, des espaces d'accueil périscolaire élémentaire, des salles de sport et de motricité, des halls d'accueil, une salle polyvalente, une médiathèque ...



- **La reconstruction et l'extension de l'école maternelle Pierre-Joigneaux**



Construite en 1993, l'école élémentaire Saint-Exupéry fera l'objet de travaux de modernisation et d'agrandissement. Les travaux seront lancés en 2014/2016. A leur terme, cet établissement sera doté d'espaces adaptés aux différents temps scolaires et périscolaires.

Sa capacité d'accueil passera de 6 à 16 classes.

- **Les autres projets d'équipements**

Toujours en matière d'équipements scolaires, il convient de signaler que le Conseil Général des Hauts-de-Seine a engagé durant l'été 2012 les travaux de réhabilitation et d'extension du collège Albert-Camus situé 131 rue Pierre Joigneaux, en limite Nord de la Z.A.C. des Bruyères. Le projet conçu par l'Atelier d'architecture Jean-François LAURENT prévoit la rénovation d'environ 4 450 m² et la construction de 3 047 m² supplémentaires. Totalement distinct du lycée, le nouveau collège aura une capacité d'accueil de 600 élèves.

Durant toute l'opération, les élèves sont accueillis dans une structure provisoire. L'ouverture du collège est prévue en septembre 2014.

La ville de BOIS-COLOMBES a également sollicité la Région pour une rénovation semblable du lycée.

Source : Dossier de presse « Pose de la première pierre pour l'extension et la réhabilitation du Collège ALBERT-CAMUS à BOIS-COLOMBES » 29 Novembre 2012, Conseil Général des Hauts-de-Seine



En matière d'équipement de la petite enfance, les crèches l'Oiseau bleu et À Tire-d'Aile seront prochainement rénovées et agrandies.

A plus long terme, et toujours dans sa volonté de dynamiser le centre ville, la municipalité envisage de créer un pôle culturel et sportif incluant le centre aquatique, le gymnase Jean-Jaurès rénové et le conservatoire. Des réserves foncières ont ainsi été constituées en vue de ce projet.

I.1.6 LE CONTEXTE ADMINISTRATIF

I.1.6.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (S.D.R.I.F.) de 1994

Comme indiqué dans le dossier de création initial approuvé en 1999 ainsi que dans le premier complément à l'étude d'impact (contenue dans ce dossier) réalisé en 2004 dans le cadre du dossier de réalisation de la Z.A.C., le S.D.R.I.F. adopté en 1994 précise que les opérations de restructuration du tissu urbain existant en petite couronne doivent poursuivre les objectifs suivants :

1. Créer des conditions d'évolution de ce tissu de façon à permettre la recherche d'un meilleur confort, le remplacement du patrimoine vétuste ou obsolète et l'accueil d'une partie de la population et des emplois nouveaux.
2. Tirer parti de cet objectif ambitieux de construction pour élaborer et mettre en oeuvre un projet urbain de reconquête des secteurs dégradés ou en voie de dégradation et d'amélioration des autres secteurs.
3. Assurer un meilleur équilibre entre les habitants et les emplois, particulièrement dans les zones où le déséquilibre est le plus marqué.
4. Assurer en tous lieux une qualité de vie aussi bonne que possible ; laisser ou rétablir toute leur place aux commerces et aux activités économiques de proximité ; favoriser l'amélioration des services collectifs, sociaux, culturels, éducatifs et de transport.
5. Veiller au maintien ou au développement d'une offre de logements diversifiée et notamment éviter tout phénomène d'exclusion dans le cadre de la réhabilitation du tissu urbain.

Les différentes évolutions successives apportées au projet depuis la création de l'opération en 1999 sont intervenues dans le cadre du respect de ces objectifs car :

- elle permet la requalification, par la mise en oeuvre d'un projet urbain de qualité à usage d'habitats diversifiés, de commerces, d'activités, d'équipements et d'espaces verts, d'un site industriel en perte de vitesse et la recomposition d'un secteur auparavant dominé par des bâtiments en très mauvais état et en partie abandonnés ;
- elle participe, par la réalisation d'un important programme voués aux « activités » au sens large (bureaux, locaux d'activités, services, commerces), au rééquilibrage entre l'habitat et l'emploi sur la commune dans le but d'atteindre les objectifs de développement en matière de population et d'emplois prévus dans le cadre du secteur de la Boucle Nord défini par le S.D.R.I.F. ;

- elle met en oeuvre la réalisation d'un programme diversifié de logements (logements en accession / logements locatifs, logements libres / logements sociaux) afin de répondre aux besoins de toutes les catégories de population ;
- elle favorise une harmonisation des différentes formes urbaines afin de contribuer à la lisibilité des éléments de composition urbaine du secteur ;
- elle s'accompagne d'un programme d'équipements publics qui contribuent à améliorer sensiblement la qualité de vie aux futurs habitants du quartier.

Extrait du S.D.R.I.F.

URBANISATION

-  Paris / Pôle important de proche couronne
-  Pôle d'intérêt régional
-  Ville trait d'union
-  Espace urbanisé
-  Espace urbanisable
-  Espace partiellement urbanisable

ENVIRONNEMENT

-  Bois ou forêt
-  Espace paysager ou espace vert
-  Espace vert à créer
-  Espace agricole
-  Réseau hydrographique
-  Centre de production d'eau potable existant
-  Centre de traitement des eaux usées existant
-  Centre de traitement des déchets existant
-  Périmètre d'exposition au bruit des aéroports



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

	Existante	A aménager	Projetée		Tracé à préciser (1)	
			Gabarit normal	Gabarit réduit souterrain	Gabarit normal	Gabarit réduit souterrain
Voirie						
Voirie rapide principale						
Voirie rapide						
Voirie de désenclavement						
<i>(1) voie nouvelle devant faire l'objet d'études complémentaires de variantes de tracé</i>						
Transports en commun						
Réseau ferré d'intérêt régional						
Réseau métropolitain						
Site propre structurant						
Réseau TGV						
Réseau ferré de fret						
Réseau EDF 400 KV						
	Existante	Extension en projet				
Plateforme aéroportuaire						
Plateforme portuaire						
			Emprise technique			



Localisation indicative des limites de la commune de BOIS-COLOMBES

I.1.6.2 Le projet de S.D.R.I.F. révisé

✓ Le projet de S.D.R.I.F. révisé de 2008

Une procédure de révision générale du S.D.R.I.F. a été ouverte par délibération du Conseil Régional d'Ile-de-France le 25 juin 2004¹, suivi par un décret en Conseil d'Etat en date du 31 août 2005 (décret n°2005-1082).

Un avant-projet du S.D.R.I.F. révisé a été présenté par la Région Ile-de-France le 29 novembre 2006. Le projet de S.D.R.I.F. a ensuite été arrêté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 15 février 2007 et soumis à enquête publique du 15 octobre 2007 au 8 décembre 2007.

Le 25 septembre 2008, le Conseil Régional a adopté la version modifiée après enquête du S.D.R.I.F. révisé. Cependant, ayant notamment été jugé incompatible avec la loi n°2010-597 relative au Grand Paris promulguée le 3 juin 2010, ce document n'a jamais fait l'objet d'un décret d'approbation en Conseil d'Etat, acte nécessaire pour le rendre exécutoire.

⇒ **Rappels des principaux objectifs du projet de S.D.R.I.F. révisé de 2008**

Le projet de S.D.R.I.F. révisé identifiait trois défis majeurs pour l'Ile-de-France :

1. Réduire les disparités sociales et territoriales et permettre l'égalité d'accès à l'emploi, au logement et aux services publics pour l'ensemble des franciliens ;
2. Anticiper et répondre aux exigences nouvelles en matière environnementale et de cadre de vie, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles ;
3. Prendre en compte les liens complexes entre Paris et les communes limitrophes, et développer la région Ile-de-France en maintenant son rayonnement mondial.

Pour répondre à ces défis, il énonçait **cinq grands objectifs** :

- Offrir un logement à tous les Franciliens, avec un objectif central : construire 60 000 logements par an pendant 25 ans et viser un taux de 30 % de logement social à terme ;
- Renforcer l'offre en matière de déplacements, notamment entre communes de la petite et de la grande couronne et la qualité de services, en proposant une mobilité plus économe et moins centrée sur l'usage de l'automobile.

¹ L'élaboration du S.D.R.I.F. est devenue une compétence du Conseil Régional depuis la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995. Toutefois, afin notamment de garantir la prise en compte des enjeux nationaux, cette loi a prévu que l'Etat serait associé tout au long de son élaboration. Le futur schéma aura les mêmes effets qu'une Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A.).

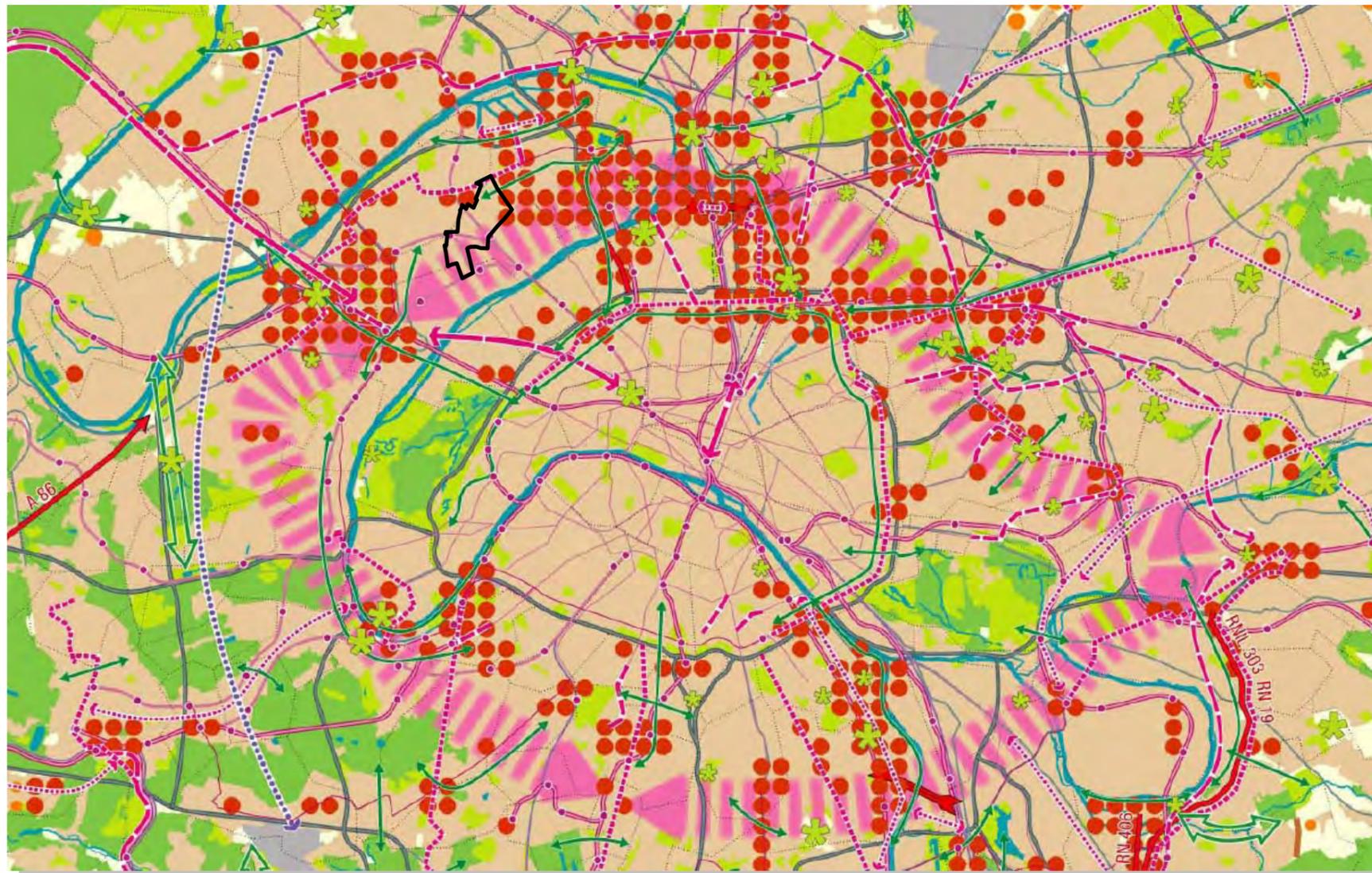
- Doter la métropole d'équipements et de services de qualité, pour concourir à la cohésion sociale en assurant la proximité et l'accessibilité des équipements et des services ;
- Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès de tous à un environnement de qualité ;
- Développer l'activité économique, équilibrer les différents pôles d'emploi sur le territoire francilien et garantir le rayonnement international.

⇒ **Le positionnement de BOIS-COLOMBES dans le projet de S.D.R.I.F. révisé de 2008**

Comme le montre l'extrait de la carte de destination générale des sols joint ci-après, le territoire de BOIS-COLOMBES s'inscrivait dans l'« espace urbanisé à optimiser » pour lequel le S.D.R.I.F. révisé indiquait qu'il convenait :

- d'une part, de renforcer et hiérarchiser les centralités afin de favoriser la diversité des fonctions et la densification des secteurs avoisinants (renforcer les centres de villes existants, organiser un système cohérent des centralités, développer de nouvelles centralités) ;
- d'autre part, de viser notamment dans les centres urbains et secteurs bien desservis à accroître la densité moyenne de l'espace urbanisé, en augmentant et en diversifiant l'offre de logements en cohérence avec les objectifs définis par le S.D.R.I.F., et en renforçant la mixité des fonctions, notamment le maintien et l'accueil d'une économie de proximité (services, PME-PMI, artisanat).

Selon les termes employés dans le rapport du S.D.R.I.F. révisé (cf. p. 174), « les quartiers de gare doivent être des lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs et de mieux rentabiliser les investissements publics réalisés ou à venir ». De même, ce rapport indique que « les prévisions et décisions d'urbanisme doivent favoriser des densités plus importantes que celles existantes dans les quartiers définis par un rayon de l'ordre de 1 000 m autour d'une gare ferroviaire ou une station de métro ou de l'ordre de 500 m d'une station de transport collectif en site propre ».



Source : IAU IdF

Vocation urbaine

- espace urbanisé à optimiser
- secteur de densification préférentielle
- secteur d'urbanisation préférentielle
- secteur d'urbanisation conditionnelle
- pôles de centralités à conforter hors agglomération centrale
- front urbain d'intérêt régional

Vocation naturelle

- espace agricole
- espace boisé ou naturel
- espace de loisirs
- espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public
- continuité écologique ou coupure d'urbanisation à maintenir
- continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer

Fluve et espaces en eau

Aéroport - aérodrome

Localisation indicative de BOIS-COLOMBES

Infrastructures de transport

Réseau routier :

- existant
- tracé
- principe de liaison
- principe de liaison long terme (préservation de faisabilité)
- nouveau franchissement

Transport collectif :

- LGV
- liaison vers aéroport
- RER
- réseau ferroviaire voyageur

	Existant	Tracé	Principe de liaison
LGV			
liaison vers aéroport			
RER			
réseau ferroviaire voyageur			

Arc Express (fuseau d'étude)

- métro
- tram - train et train léger
- transport collectif en site propre sur voirie

Comparaison des différentes orientations d'aménagement du S.D.R.I.F. depuis 1994

Il convient de noter qu'avec la signature du protocole d'accord relatif aux transports publics par l'Etat et la Région Ile-de-France intervenue le 26 janvier 2011, les choses ont par la suite évolué :

- le projet de S.D.R.I.F. révisé a été validé par l'Assemblée nationale le 31 mai 2011 ;
- la loi n°2011-665 promulguée le 15 juin 2011 prévoit, dans le but de faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Ile-de-France, et par dérogation à l'article L. 111-1-1 du Code de l'Urbanisme, la possibilité de réviser ou de modifier les S.C.O.T., les P.L.U. ou des documents en tenant lieu, ainsi que les cartes communales dès lors que ces révisions ou modifications sont compatibles avec les dispositions du projet de S.D.R.I.F. révisé adopté en 2008 par le Conseil Régional ; deux conditions cumulatives doivent cependant être remplies pour que cette dérogation soit possible :
 - les dispositions invoquées du projet de S.D.R.I.F. ne doivent pas être contraires à la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
 - les projets de modification ou de révision doivent être compatibles avec les dispositions invoquées du projet de S.D.R.I.F. de 2008.
- le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris a été adopté par décret n°2011-1011 en date du 24 août 2011 ;

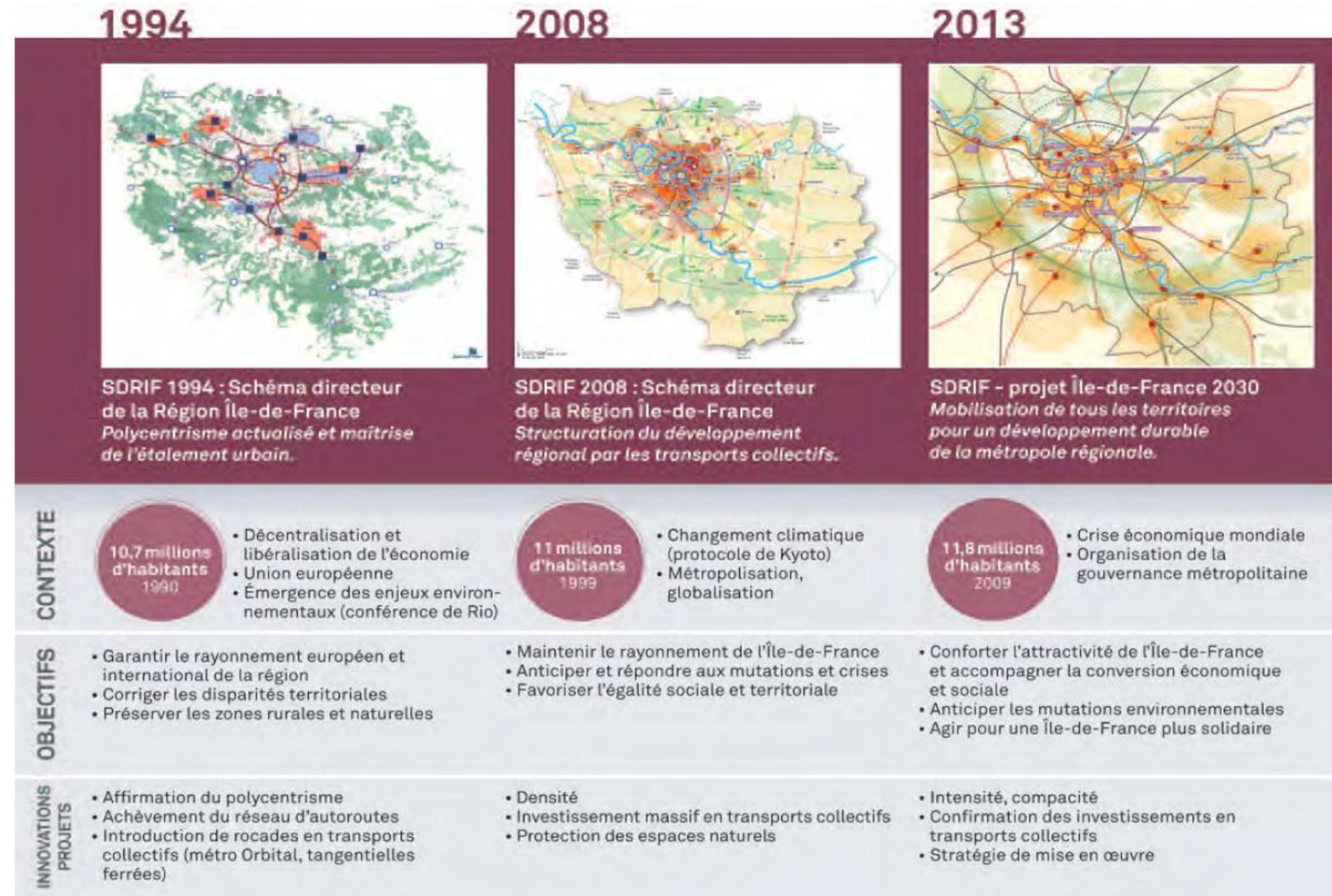
Finalement, le 3 octobre 2011, la Région a adapté son projet de schéma directeur révisé au projet du Grand Paris, lançant ainsi un nouveau processus de révision du S.D.R.I.F.

✓ **Le projet de S.D.R.I.F. révisé de 2012**

Le nouveau projet de S.D.R.I.F. a été arrêté au 25 Octobre 2012. Un extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire couvert par ce document est joint ci-après et ses principaux objectifs sont présentés sur l'illustration ci-contre.

Il est important de préciser que ce document ne sera applicable qu'à compter de son approbation (prévue à la fin de l'année 2013 selon le planning établi par la région Ile-de-France), après recueil des avis des collectivités concernées et une phase d'enquête publique.

En conséquence, en attendant l'approbation de ce document, le S.D.R.I.F. de 1994 continue donc de s'appliquer.



Le planning prévisionnel de la révision du S.D.R.I.F. lancée en 2011



Source :
Projet de S.D.R.I.F. révisé arrêté le 25 octobre 2012

Relier et structurer

Les infrastructures de transport

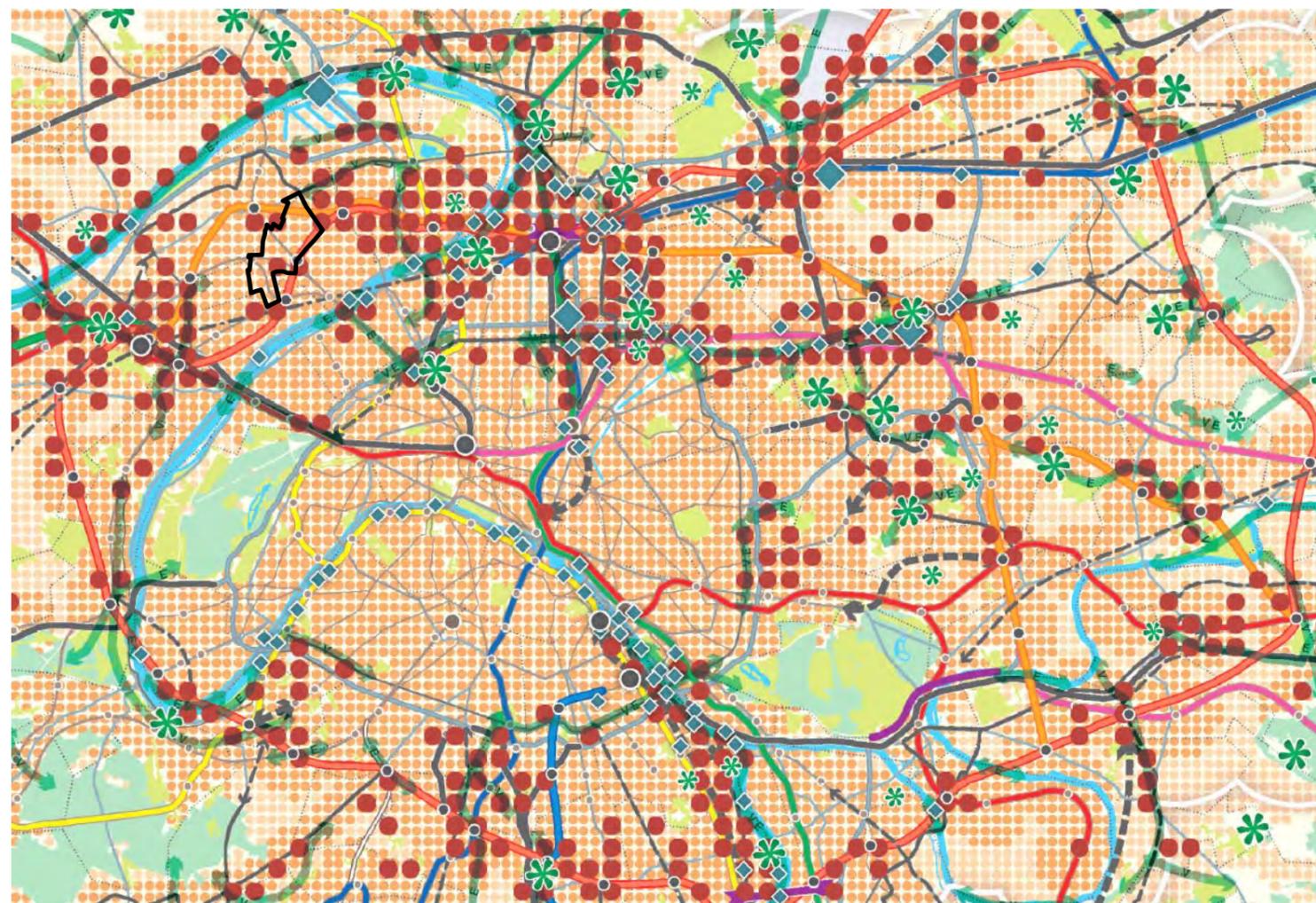
Les réseaux de transports en commun	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)	
	Niveau de desserte national et international			
	Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	Grand Paris Express tracé de référence tracé variante réseau complémentaire structurant	
Niveau de desserte territoriale				

Les réseaux routiers	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)	
	Autoroutes et voies rapides			
	Réseau principal			
Franchissements				

Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

- Site multimodal d'enjeux nationaux
- Site multimodal d'enjeux métropolitains
- Site multimodal d'enjeux territoriaux



Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
 Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

- Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares
- Pôle de centralité à conforter

Localisation indicative de BOIS-COLOMBES

I.1.6.3 Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (P.D.U.I.F.)

✓ Rappels

Le P.D.U.I.F., adopté par arrêté inter-préfectoral en date du 15 Décembre 2000, définit les principes d'organisation des déplacements des personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Les actions du P.D.U. de l'Ile-de-France visaient, en cinq ans (de 2001 à 2005), à :

- une diminution de 3 % du trafic automobile, exprimé en véhicules/km, différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs : diminution de 5 % pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements, et de 2 % pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et la grande couronne ; la part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements motorisés internes à la grande couronne devra être ramenée à 85 % ;
- une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 %, leur part modale devant représenter le tiers des déplacements domicile-travail et des déplacements domicile-école ;
- une augmentation de 10 % de la part de la marche pour les déplacements inférieurs à 1 km et pour les trajets domicile-école.
- le doublement du nombre de déplacements à vélo ;
- une augmentation de 3 % de la part de l'acheminement des marchandises par le fer et la voie d'eau.

Pour parvenir à ces objectifs, les moyens à mettre en oeuvre sont étudiés en comités d'axe (axe de circulation) et comités de pôle (lieux d'échanges multimodaux). Pour mémoire :

- Les « **comités d'axe** » traitent une ligne de transport en commun de son point de départ à son terminus. Ils ont pour objectif d'améliorer le partage de la voirie en faveur des transports collectifs, des vélos et des piétons, ainsi que la qualité de service du bus de l'axe concerné (fréquence, amplitude, ...). Le réseau Mobilien constitue le réseau principal, rapide et efficace, où qualité de service, vitesse, régularité, information voyageur sont nettement améliorées.
- Les « **comités de pôle** » servent pour les opérations plus classiques d'urbanisme où la qualité globale de l'environnement de la gare est prise en compte pour organiser les différentes fonctions du pôle (accès, intermodalité entre les différents modes, économie locale...).

Aujourd'hui, deux lignes de bus du réseau RATP traversant le territoire de BOIS-COLOMBES ont intégré le réseau Mobilien qui constitue une des composantes du réseau structurant de bus à l'échelle régionale suite aux travaux mis en oeuvre et réalisés dans le cadre des « comités d'axes » préalablement constitués pour ces lignes. Il s'agit des lignes

- n°178 : La Défense - Gennevilliers RER ;
- n°304 : Nanterre-La Boule - Gabriel Péri-Asnières-Gennevilliers

✓ L'évaluation du P.D.U.I.F.

En application des dispositions prévues à l'article n°28-3¹ de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.), une évaluation des P.D.U. est obligatoire aux termes d'une période de 5 ans après leur approbation. Ils peuvent le cas échéant faire l'objet d'une révision.

Autorité organisatrice des transports en commun à l'échelle de la région, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (S.T.I.F.) a lancé, début 2007, l'évaluation du P.D.U.I.F., en copilotage avec la Région et en partenariat avec l'ensemble des acteurs des transports en Ile-de-France : Départements, Ville de Paris, collectivités territoriales, E.P.C.I., Etat, D.D.E., transporteurs, C.C.I. et les associations. L'IAURIF, CODRA et ARKOS ont assisté le S.T.I.F. dans ce travail.

Un rapport de synthèse a finalement été réalisé en novembre 2007. Ce document montre que le bilan du P.D.U.I.F. est en définitive très contrasté. Globalement, les objectifs définis n'ont pas été atteints. Le trafic routier a notamment augmenté sur la période prise en compte par le P.D.U.I.F. (+0,3% par an sur l'ensemble de l'Ile-de-France) et le transport des marchandises n'a pas évolué suffisamment en faveur de la voie d'eau et surtout du fer.

Pourtant, certaines tendances vont dans le sens du P.D.U.I.F. :

- le centre de l'agglomération a connu de fortes diminutions de trafic automobile (de l'ordre de 20 % dans Paris intramuros, de 4 à 10 % sur le boulevard périphérique) ;
- la croissance des transports collectifs a été beaucoup plus forte que celle de la voiture particulière, ce qui correspond à un infléchissement net des tendances observées jusqu'à présent ;
- concernant les vélos, leur utilisation a connu une hausse importante (de 30 % à 50 % environ), plus marquée à Paris qu'en banlieue, et qui s'est manifestée principalement entre 2002 et 2003.

Finalement, ce rapport a conclu sur la nécessité, pour diverses raisons, de réviser le P.D.U.I.F. La loi n°2004-809 relatives aux Libertés et Responsabilités Locales du 13 août 2004 a confié cette révision au S.T.I.F. Le Conseil Régional d'Ile-de-France a pris en considération le projet de P.D.U.I.F. révisé le 16 février 2012. L'approbation du P.D.U.I.F. révisé est programmée pour le second semestre 2013.

Pour réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de P.D.U.I.F. vise à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports collectifs, des modes actifs – marche et vélo – et, pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

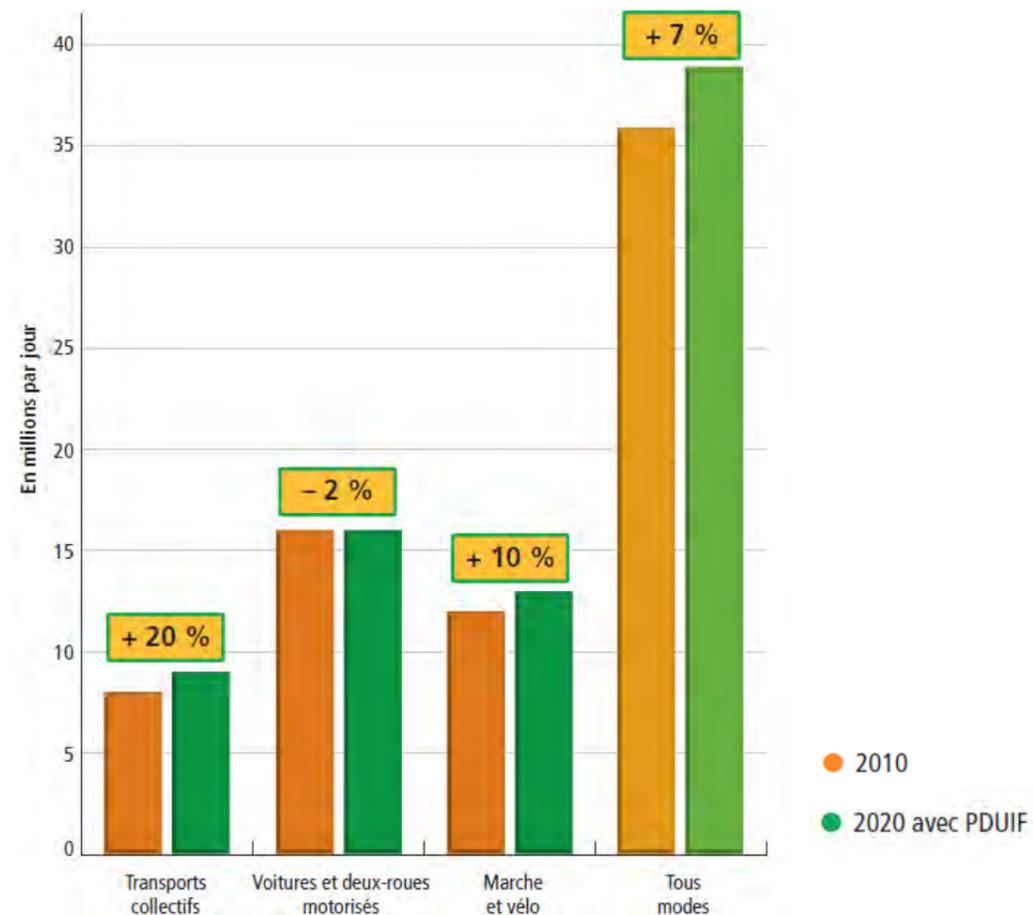
¹ Article modifié par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales

Le projet de P.D.U.I.F. vise ainsi entre 2010 et 2020 :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

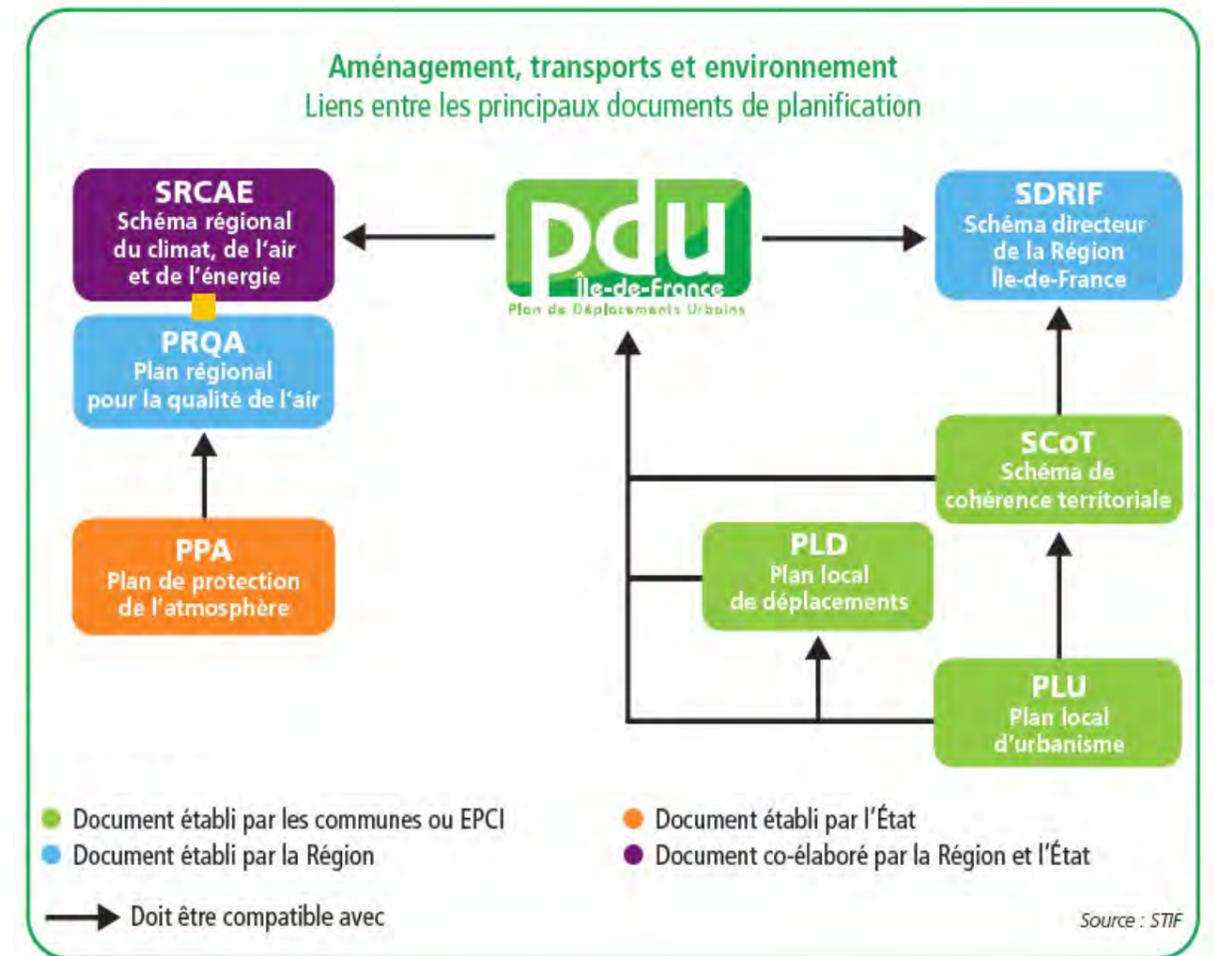
Cette évolution se situera dans un contexte de croissance des déplacements de 7 % globalement sur l'Île-de-France. Ces objectifs supposent donc que la croissance du nombre de déplacements soit plus qu'absorbée par les transports collectifs et les modes actifs. Concernant l'usage des modes individuels motorisés, l'évolution visée par le P.D.U.I.F. représente une nette rupture avec l'évolution tendancielle (hors mise en œuvre des mesures du P.D.U.I.F.) qui aurait conduit à une croissance de ces déplacements d'environ 8 %.

Objectif d'évolution de l'usage des modes de déplacement à l'horizon 2020



Mis à jour pour tenir compte du réseau de transport public du Grand Paris, qui n'avait pu être intégralement pris en compte par le STIF, le P.D.U.I.F. a été arrêté par le Conseil Régional lors de sa séance du 16 février 2012. L'enquête publique relative au projet de P.D.U.I.F. doit avoir lieu en 2013.

Cette enquête se déroulera à la même période que l'enquête publique du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (S.D.R.I.F., cf. ci-après), avec lequel le P.D.U.I.F. doit être compatible.



I.1.6.4 Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du Bassin Seine-Normandie et des cours d'eau côtiers Normands

Approuvé initialement par arrêté du Préfet de la région Ile-de-France en date du 20 septembre 1996, le S.D.A.G.E. du bassin Seine-Normandie a été révisé fin 2009.

En effet, la mise en œuvre de la directive cadre sur l'eau (directive de l'Union Européenne n°2000/60 du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour la politique communautaire dans le domaine de l'eau) rendait obligatoire la rédaction d'un nouveau S.D.A.G.E. pour le bassin Seine Normandie avant fin 2009.

La loi n°2004-338 du 21 avril 2004 transposant en droit français cette directive européenne imposait la révision du S.D.A.G.E. pour intégrer ces nouvelles exigences et notamment les objectifs de bon état pour toutes les eaux à l'horizon 2015.

Le S.D.A.G.E. révisé du bassin Seine-Normandie a été adopté par le comité de bassin du 29 octobre 2009 qui a également donné un avis favorable sur le programme de mesures (cf. ci-après). Ces documents ont été arrêtés par le préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, préfet de la région Ile-de-France, le 20 novembre 2009.

En cohérence avec les premiers engagements du Grenelle de l'environnement, et conformément aux dispositions de l'article L 212-1 du Code de l'environnement (et celles issues du décret n°2005-475 du 16 mai 2005 et de l'arrêté du 17 mars 2006 relatif au contenu des S.D.A.G.E.), le S.D.A.G.E. fixe :

- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau ;
- des objectifs de qualité et de quantité des eaux, qui correspondent au « bon état écologique » et qui doivent être atteints au plus tard le 22 décembre 2015 sur les deux tiers des cours d'eau et sur un tiers des nappes d'eau souterraines du bassin ;
- les modalités de support des coûts liés à l'usage de l'eau, en distinguant les secteurs industriel, agricole et domestique ;
- les aménagements et dispositions nécessaires pour prévenir et assurer la protection et l'amélioration de l'état des eaux et des milieux aquatiques ;
- les sous-bassins hydrographiques pour lesquels un S.A.G.E. doit être réalisé ainsi que les délais de leur élaboration et de leur révision.

Pour réaliser les différents objectifs qui lui sont fixés, le S.D.A.G.E. propose de relever huit défis :

- diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques (rejets domestiques etc.) ;
- diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques (pollutions agricoles mais aussi mauvais branchement domestiques etc.) ;
- réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;

Le bassin Seine et cours d'eau côtiers Normands



Source : Agence de l'Eau Seine-Normandie

- protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ;
- gérer la rareté de la ressource en eau ;
- limiter et prévenir le risque d'inondation.

Le S.D.A.G.E. est par ailleurs accompagné d'un **programme de mesures** qui décline les moyens (réglementaires, techniques, financiers) et les actions permettant d'atteindre en 2015 les objectifs de qualité définis dans le S.D.A.G.E.

Le programme de mesures comporte notamment des fiches locales qui récapitulent par territoire (unité hydrographique), les objectifs assignés aux masses d'eau et les principales actions à mettre en œuvre d'ici 2015 pour les atteindre.

La commune de BOIS-COLOMBES est localisée dans l'unité hydrographique dénommée la « Seine parisienne - Grands Axes ».

Découpé en quatre masses d'eau, ce tronçon s'étend, comme le montre l'illustration ci-dessous, de la confluence de l'Yonne à la confluence de l'Oise. (dont le programme de mesures est visible sur le site internet de l'agence de l'eau et de la DIREN de bassin, cf. fiche de l'Unité hydrographique IF 11a).



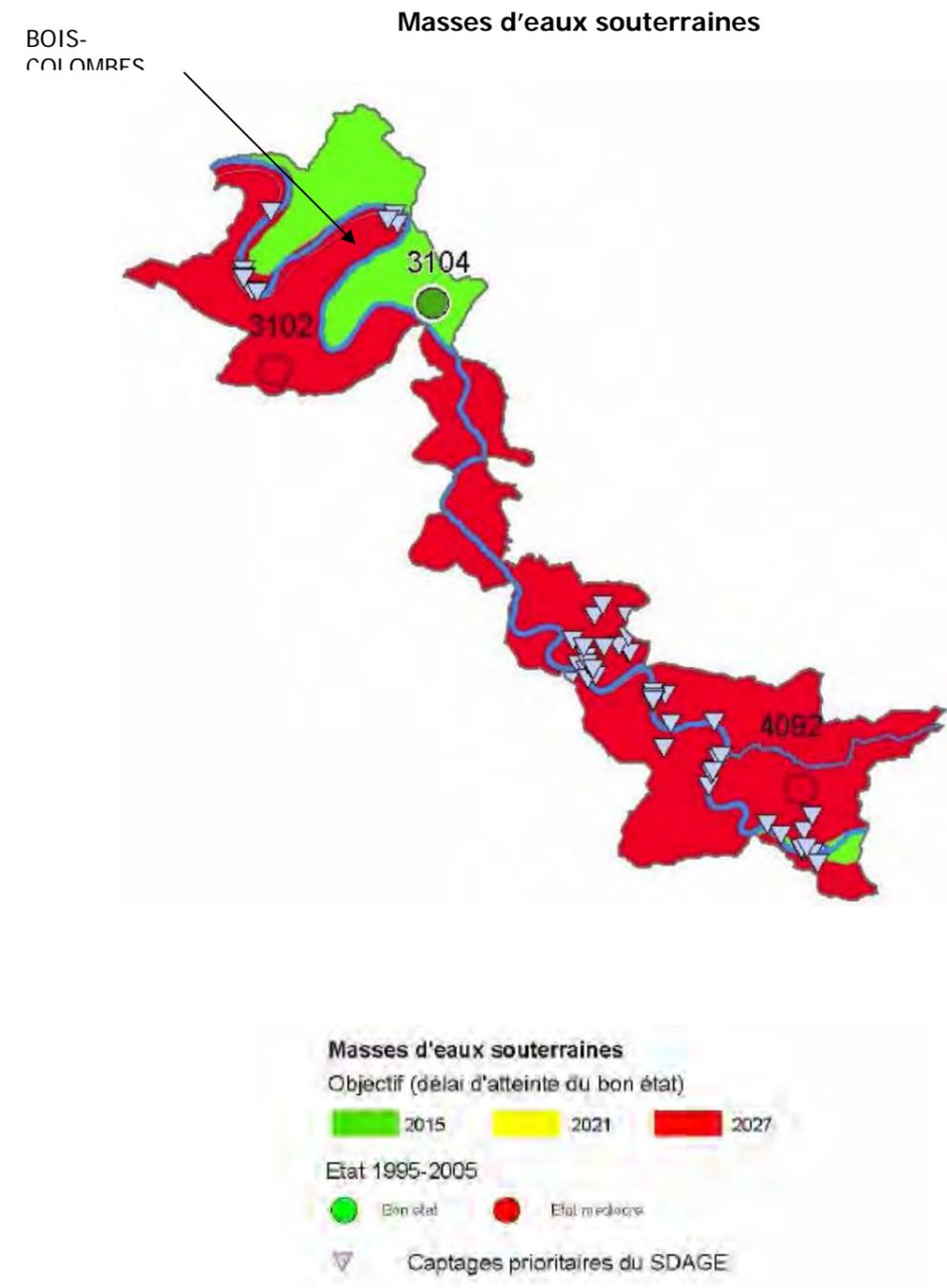
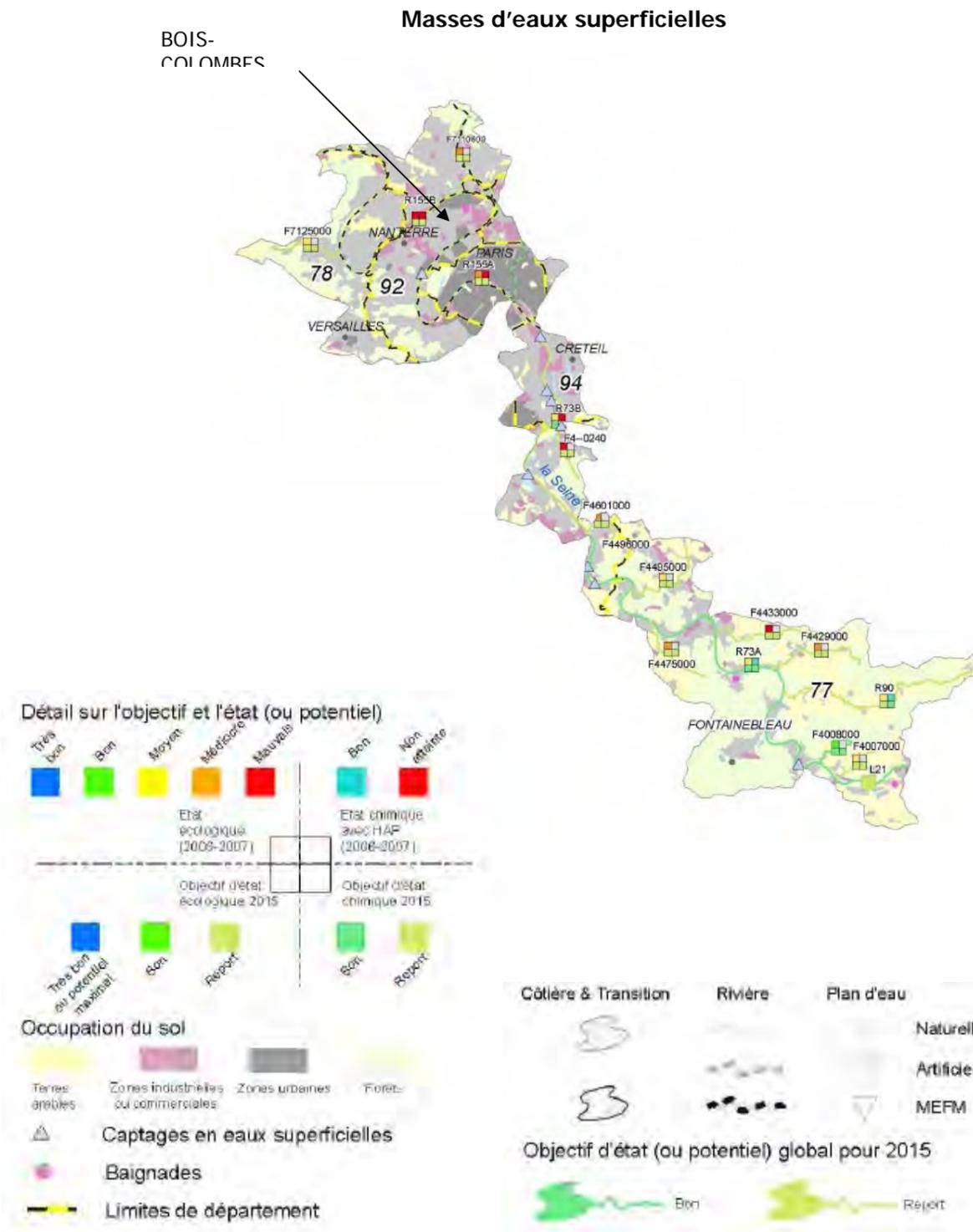
Celle-ci représente notamment 3 959 700 habitants, un territoire d'environ 1 140 km² et comprend 689 km de cours d'eau.

Le constat réalisé dans le cadre du S.D.A.G.E. pour ce territoire est le suivant :

Dans les zones urbaines denses qui dominent sur ce territoire, l'imperméabilisation est quasi-totale. Ceci engendre d'importants volumes ruisselés qui ont pour conséquences des débordements des réseaux d'assainissement, l'acheminement des micropolluants vers la Seine (HAP, Pesticides, Métaux...) et des risques d'inondation. Les grands centres industriels contribuent notablement aux émissions polluantes et leur raccordement aux stations d'épuration met en péril l'efficacité des ouvrages de traitement. Cet axe navigable a été progressivement artificialisé et, de ce fait, les deux masses d'eau aval à partir de la confluence avec la Marne sont classées en masses d'eau fortement modifiées.

La qualité physico-chimique se révèle globalement satisfaisante, en particulier à l'amont de Paris, ce qui permet de viser le bon état dès 2015. Les objectifs de la convention OSPAR nécessiteront toutefois une baisse importante des flux d'azote total transitant dans la Seine. Les barrages de navigation empêchent la libre circulation des poissons. La chenalisation et l'artificialisation des berges ainsi que l'absence de connexions entre la Seine et des annexes hydrauliques ou des zones humides pénalisent la qualité écologique et notamment piscicole. Les zones humides, souvent utiles à l'expansion des crues ont subi la forte pression de l'urbanisation. Néanmoins, des potentialités sur la Seine à l'amont de Paris devraient permettre de viser le bon état dès 2015. La protection de nombreuses prises d'eau sur ce tronçon de Seine constitue un enjeu majeur pour l'approvisionnement en eau potable de l'agglomération parisienne.

Unité hydrographique la « Seine parisienne - Grands Axes » dans le S.D.A.G.E du Bassin Seine-Normandie



✓ **La réglementation d'assainissement applicable dans les Hauts-de-Seine**

Le cadre de cette réglementation est actuellement définie dans les Hauts-de-Seine par :

- Le Schéma Départemental d'Assainissement (S.D.A.) approuvé par l'assemblée du Conseil Général le 16 décembre 2005 ;
- Le règlement du Service Départemental d'Assainissement des Hauts-de-Seine pris par délibération du Conseil Général du 19 décembre 2003 et mis à jour par délibération le 16 décembre 2005.

Dans le contexte d'une imperméabilisation croissante des sols liée à la densification urbaine de la région parisienne, les évolutions techniques apportées par le S.D.A. ont pour objectifs d'atténuer les risques d'inondations lors des fortes pluies et de pollutions de la Seine par les rejets des réseaux d'assainissement. Les principales évolutions techniques ont consisté notamment :

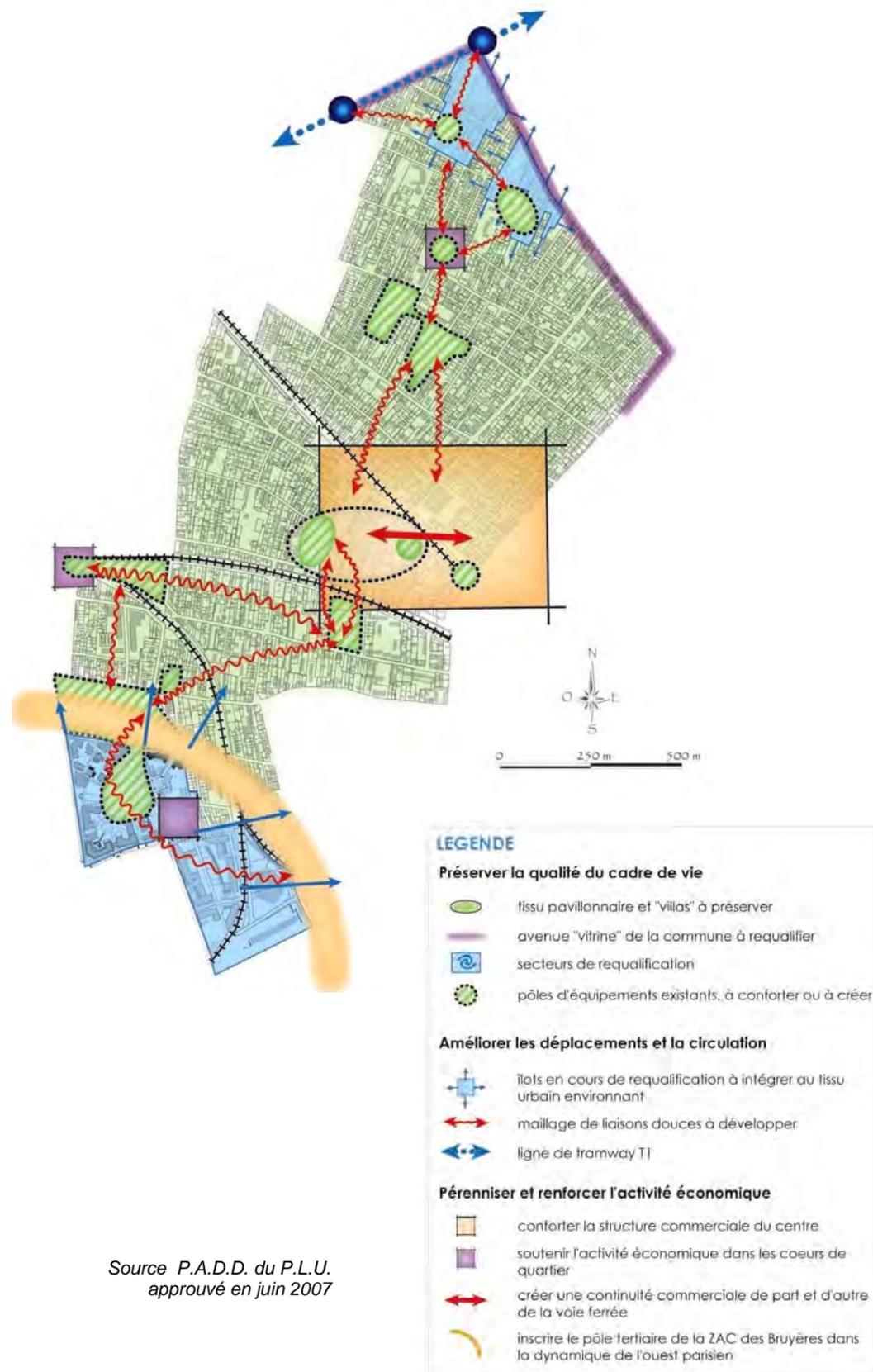
- à renforcer la limitation des rejets d'eaux pluviales lors de la construction d'un bâtiment neuf ou d'une reconstruction (de manière à assurer la cohérence avec le S.D.A.G.E. Seine-Normandie en vigueur) ; concrètement, pour une pluie de retour décennal, le débit généré par une construction neuve ou une reconstruction, ne devra pas excéder :
 - 2 litres/seconde/hectare dans le cas d'un rejet dans un réseau unitaire,
 - 10 litres/seconde/hectare dans le cas d'un rejet vers le milieu naturel (direct ou via un réseau d'eaux pluviales).

Il convient de préciser que ces limitations s'appliquent quelque soit la taille des parcelles. Pour les secteurs où la capacité d'évacuation du réseau existant est faible, la limite de 10 litres/seconde/hectare peut être localement abaissée.

- à réduire le ruissellement dans les secteurs déjà urbanisés par la promotion de différents types d'actions (re-perméabilisation des sols, stockage ou réutilisation des eaux de toiture...).

Les différents projets sont désormais examinés au cas par cas en fonction des conditions particulières du site.

Ces dispositions en matière d'eaux pluviales sont cohérentes avec celles figurant au chapitre IV du règlement du Service Départemental d'Assainissement des Hauts-de-Seine.



Source P.A.D.D. du P.L.U.
approuvé en juin 2007

I.1.6.5 Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)

Dotée alors d'un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) dont la dernière révision générale avait été approuvée le 14 décembre 1999, la commune de BOIS-COLOMBES a, par délibération du Conseil Municipal du 8 juillet 2003, décidé de prescrire l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) afin :

- d'intégrer le schéma de valorisation du Quartier Nord dont les objectifs sont le développement d'un front urbain cohérent le long de l'Avenue d'Argenteuil, l'apport d'une composition qualitative de ce quartier et le maintien d'une offre suffisante de logements neufs par action de renouvellement urbain sur les secteurs les plus dégradés ;
- de renforcer le tissu économique du Quartier des Bruyères dans le cadre des grands équilibres communaux ;
- de maintenir la protection et la modernisation du patrimoine pavillonnaire ;
- de créer une offre suffisante de logements neufs par action de renouvellement ;
- de prendre en compte les grands projets d'infrastructures de transport (prolongement de la ligne de tramway T1) et de promouvoir les circulations piétonnes et cyclistes au moyen d'un « maillage vert », conformément aux orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France ;
- d'identifier le patrimoine architectural et naturel de BOIS-COLOMBES et de protéger les éléments les plus remarquables ;
- de reconfigurer les emplacements réservés pour anticiper la programmation des besoins en équipements publics ;
- de maintenir et de dynamiser le commerce de proximité.

Le P.L.U. de BOIS-COLOMBES a finalement été approuvé par délibération du Conseil Municipal du 5 juin 2007.

Pièce maîtresse du P.L.U. de BOIS-COLOMBES, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) s'articule autour de trois grandes orientations :

- Préserver la qualité du cadre de vie bois-colombien, élément identitaire de la commune
- Améliorer les déplacements et la circulation
- Pérenniser et renforcer l'activité économique dans la commune

**Aperçu des évolutions apportées au programme de la Z.A.C. des Bruyères
dans le cadre de la modification du P.L.U. adoptée le 24 mars 2009**

La déclinaison de ces grandes orientations préfigurait un certain nombre de projets alors en cours d'études ou de conception qui devaient trouver leur concrétisation ultérieurement tel que :

- la réalisation de la dernière phase de la Z.A.C. des Bruyères ;
- la création de la Z.A.C. Pompidou Le Mignon (rappel : celle-ci est intervenue environ un an plus tard, plus précisément par délibération du Conseil Municipal le 1^{er} juillet 2008).

La Ville de BOIS-COLOMBES a ainsi décidé de modifier son P.L.U. afin :

- de préciser le programme de la dernière phase de réalisation de la Z.A.C. des Bruyères (cf. tableaux ci-contre) ;
- d'intégrer la création de la Z.A.C. Pompidou Le Mignon (celle-ci ayant été préalablement préfigurée au P.L.U. en vigueur par un zonage, un règlement et des orientations d'aménagement spécifiques).

Cette modification avait également pour objectifs :

- de procéder à certains ajustements réglementaires et de zonage à la suite de difficultés rencontrées depuis l'application du P.L.U. (interprétation, erreur matérielle, rédaction, évolution réglementaire, ...) ;
- de mettre à jour certains articles au regard des modifications législatives récentes.

Après une phase d'enquête publique (du 13 octobre au 4 novembre 2008), la modification du P.L.U. a été adoptée par délibération du Conseil Municipal le 24 mars 2009.

Par la suite, le P.L.U. a fait l'objet de quelques évolutions dans le cadre du dossier de mise en compatibilité avec le projet de Z.A.C. Pompidou Le Mignon adopté par arrêté préfectoral n°2012-107 en date du 27 juin 2012 portant sur la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) de cette opération et qui avait fait l'objet au préalable d'une déclaration de projet le 22 mai 2012.

Programme de la construction de la Z.A.C. des Bruyères

PAZ / PLU	Dossier de réalisation PAZ 2004 -	approbation PLU 2007	modification PLU 2009
Secteur ZA (partie nord de l'av. de l'Europe)	119 000 en m ²	120 800 en m ²	120 800 en m ²
Secteur ZB1 (partie sud de l'av. de l'Europe/Ouest)	70 000 en m ²	79 600 en m ²	79 600 en m ²
Secteur ZB (partie sud de l'av. de l'Europe/Est)	42 000 en m ² dont 7 500 m ² bureaux maximum	45 000 en m ²	75 000 en m ²
Programme global de construction	231 000 en m ²	245 400 en m ²	275 400 en m ²

Enveloppe prévisionnelle de surface maximale par destination

	Dossier de réalisation / PAZ 2004	Dossier de réalisation / PLU 2009
Logements	72 800 m ²	96 000 m ²
Bureaux	105 000 m ²	145 000 m ²
Activités, commerces, services, hôtellerie et résidence-service	45 800 m ²	45 800 m ²
Equipements publics	7 400 m ²	11 000 m ²
Surface totale ne pouvant être dépassée (cf premier tableau)	231 000 m ²	275 400 m ²

Source : Ville de BOIS-COLOMBES



I.1.6.6 Le Schéma départemental des parcours buissonniers et le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (P.D.I.P.R.) des Hauts-de-Seine

✓ Rappels

Approuvé le 11 avril 2008, le Schéma départemental des parcours buissonniers a pour objectif la création de 500 km de promenades dans les Hauts-de-Seine.

Outre d'assurer une liaison des grands parcs départementaux entre eux (par des « promenades vertes ») et à la vallée de la Seine (par une « promenade bleue »), ce schéma doit permettre à tout habitant du département de se situer à moins d'un quart d'heure à pied d'un espace de nature.

Aujourd'hui, les promenades piétonnes, cyclistes et équestres existantes, recensées dans le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (P.D.I.P.R.) des Hauts-de-Seine adopté par l'assemblée départementale le 29 avril 2011, représentent un linéaire total d'environ 480 kilomètres.

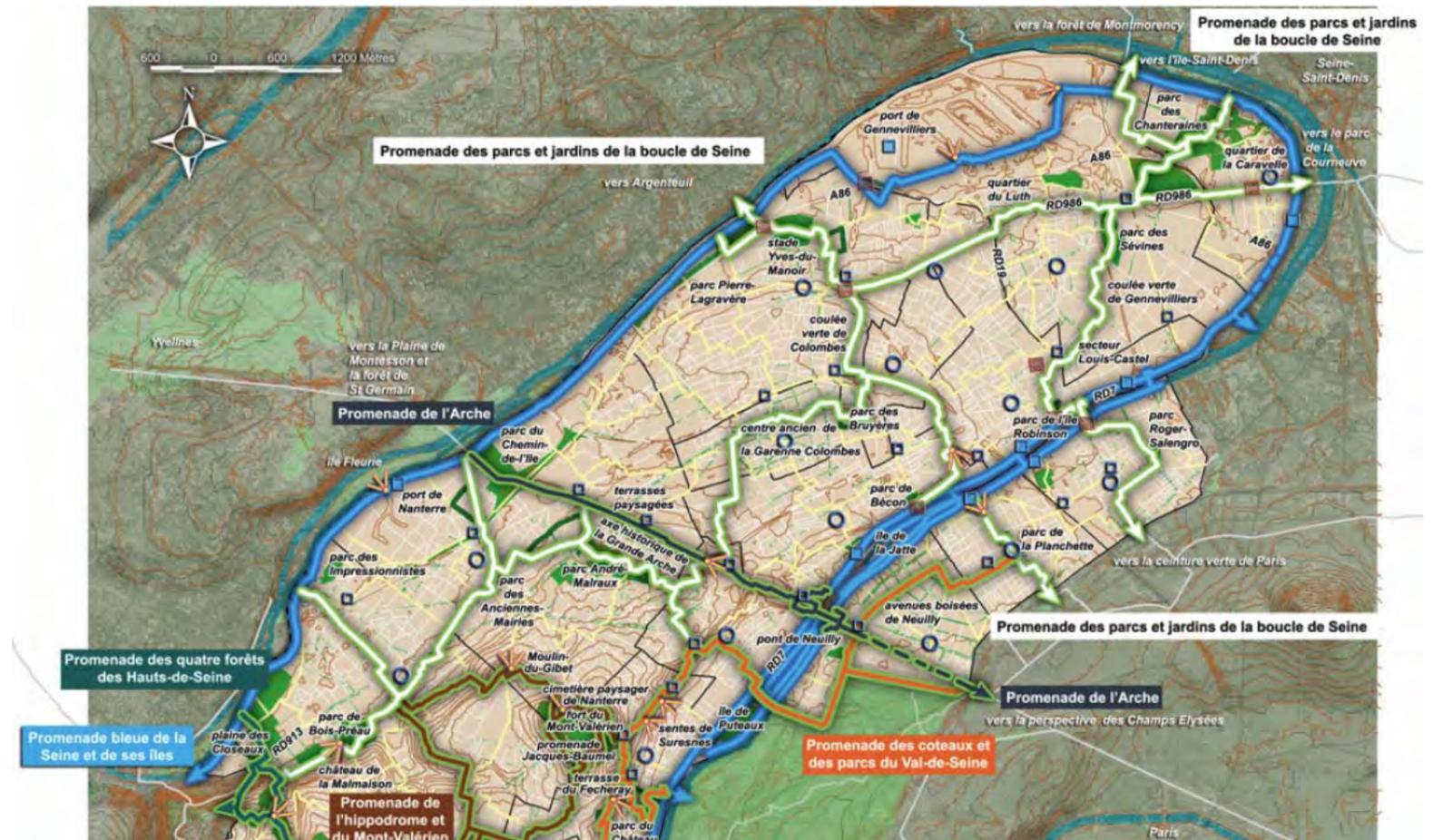
Le P.D.I.P.R. est prévu pour s'articuler avec le schéma départemental des parcours buissonniers :

- Le schéma départemental des parcours buissonniers a un caractère prospectif et étudie les promenades qui peuvent être réalisées.
- Le P.D.I.P.R. recense et arrête les promenades existantes. Ainsi, à chaque fois qu'un nouveau parcours inscrit dans le Schéma est réalisé, il est intégré dans le P.D.I.P.R. Il est donc révisé régulièrement et constitue le seul document réglementaire de protection et de valorisation des tracés du schéma départemental des sentiers de randonnée.

✓ Le Schéma départemental des parcours buissonniers

Associées aux promenades vertes et à la promenade bleue, des « promenades locales », plus proches des préoccupations quotidiennes des habitants, viendront enrichir et affiner ce maillage. Elles mèneront les piétons au plus près des centres de vie et permettront de répondre aux objectifs de déplacement et de valorisation du cadre de vie propres à chacune des communes ou structures intercommunales. Ces promenades pourront favoriser la découverte du patrimoine architectural, urbain et artistique, valoriser le patrimoine naturel communal et enfin, desservir les équipements des villes.

Extrait de la carte des parcours buissonniers à terme sur la moitié Nord du département



Légende

Parcours buissonniers :

- Promenade verte
- Promenade locale
- Promenade bleue

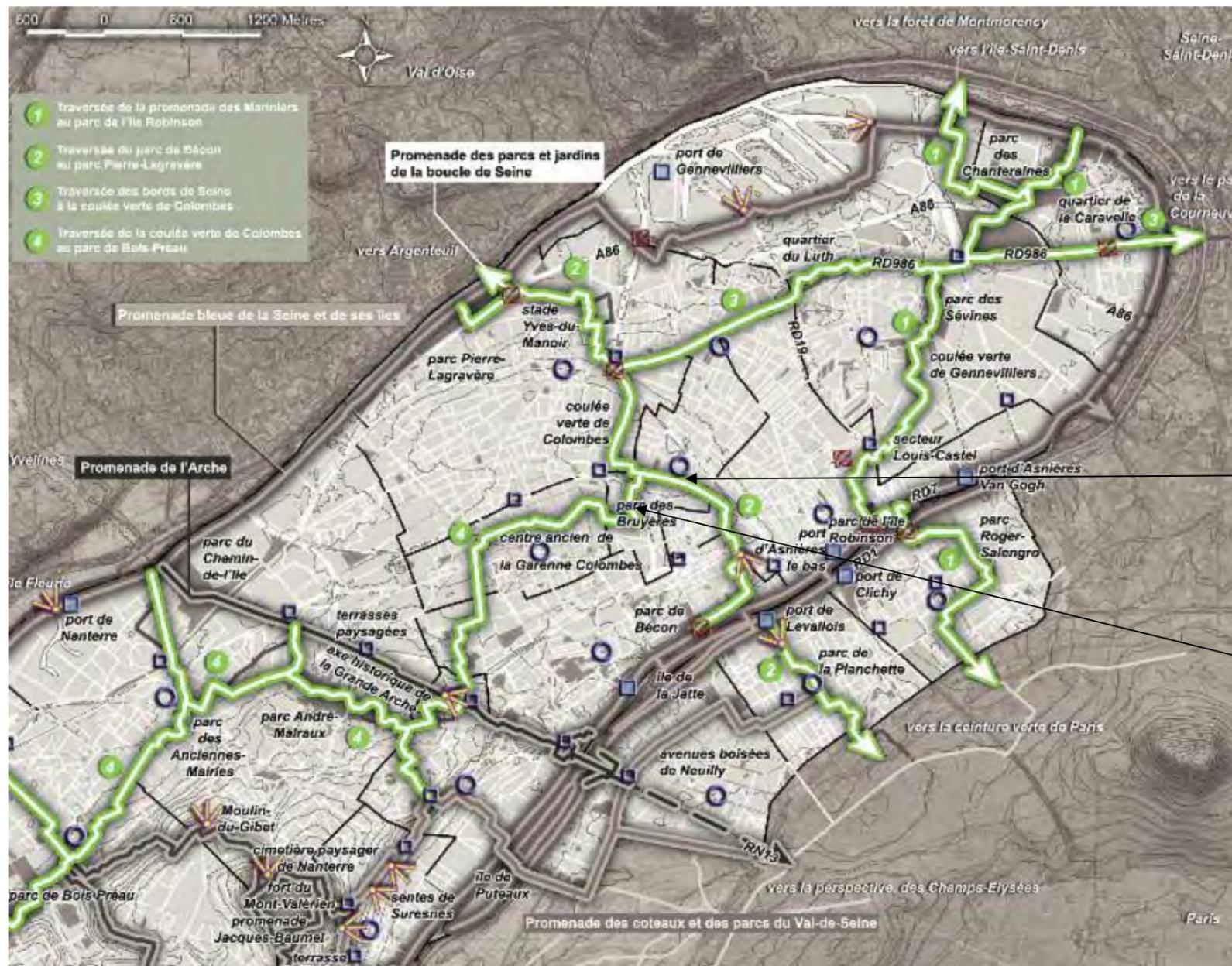
Centralités et pôles de vie :

- Centre urbain
- Gare (RER, tramway, métro)
- Limite communale

Événements du parcours :

- Élément remarquable
- Point de vue remarquable
- Halte nautique, embarcadère
- Zone urbaine en mutation
- Franchissement à valoriser

Tracé de la « Promenade des parcs et jardins de la boucle de la Seine »



Le territoire de BOIS-COLOMBES est concerné par la promenade dite « des parcs et jardins de la boucle de Seine ». Cette promenade relie entre eux les principaux parcs et jardins de ce territoire des Hauts-de-Seine aujourd'hui très urbanisé. Grâce à son tracé, elle rend la Seine accessible à tous depuis les centres urbains des communes concernées. Les multiples franchissements du fleuve, mettent aussi les Hauts-de-Seine en relation avec les départements de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines et de Paris. Par la géographie du territoire parcouru et par les liaisons qu'elle génère de Seine à Seine, cette promenade est complémentaire de la promenade bleue.

La promenade « des parcs et jardins de la boucle de Seine » illustre effectivement quatre traversées de la boucle nord de la Seine, en parcourant des ambiances paysagères nuancées suivant la topographie et l'occupation du sol.

Deux de ces traversées intéressent directement BOIS-COLOMBES :

- la traversée n°2 qui s'étend du parc de Bécon à Courbevoie au parc Pierre-Lagravère à Colombes, en passant par l'avenue du Révérend-Père-Corentin-Cloarec bordant les voies ferrées à BOIS-COLOMBES ; pour assurer une meilleure accessibilité de cet itinéraire et offrir également des vues de qualité sur les paysages des rives opposées, des promenades locales relient les centres-villes de Colombes, BOIS-COLOMBES et Levallois ;
- la traversée n°4 qui s'étend de la coulée verte de Colombes au parc de Bois-Préau à Rueil-Malmaison, en empruntant l'avenue Raspail et les rues H. Litolff, Pasteur avant de rejoindre la partie du territoire communal couverte par la Z.A.C. des Bruyères via la rue Hispano-Suiza en traversant le Parc des Bruyères, le mail de l'ancienne soufflerie puis la rue du Moulin Bailly).

Le tracé respectif de chacune de ces deux traversées du territoire communal, ainsi que des « promenades locales » (représentées au moyen d'un trait continu de couleur verte) est aisément perceptible à travers la carte des parcours buissonniers illustrée page suivante.

Les parcours buissonniers à l'échelle de la commune de BOIS-COLOMBES



✓ Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (P.D.I.P.R.)

Par délibération du Conseil Municipal en date du 6 octobre 2009, la commune de BOIS-COLOMBES avait émis un avis favorable à l'inscription dans le P.D.I.P.R. des itinéraires traversant son territoire qui lui avait été soumis à l'époque. Elle avait cependant émis le souhait, dans cette même délibération, de voir évoluer à terme ce circuit par un complément d'itinéraire vers le nord (centre ville / collège / Place Mermoz / parc Pompidou / 4 Routes Tramway) ainsi qu'en fonction de l'avancement du déclassement des emprises ferroviaires (barreau de raccordement de Courbevoie) et de son aménagement en coulée verte.

Dans le cadre d'une nouvelle délibération de son Conseil Municipal, le 8 mars 2011, la commune a émis favorable à l'inscription dans le P.D.I.P.R. des itinéraires de Petite Randonnée (PR) énoncés ci-après et illustrés page suivante :

- PR 1 : le « Sentier des parcs »

Le sentier des parcs commence à la gare RER A de Rueil-Malmaison.

D'une longueur totale de 46,3 kilomètres, il traverse les communes de Rueil-Malmaison, Nanterre, Puteaux, Courbevoie, La Garenne-Colombes, Colombes, BOIS-COLOMBES, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers et le parc des Chanteraines à Villeneuve-la-Garenne. Il se termine à la gare SNCF C1 d'Epinay-sur-Seine.

Dans sa traversée de BOIS-COLOMBES, la longueur de cet itinéraire est d'environ 5,2 km.

- PR 10 : le « Sentier des forts »

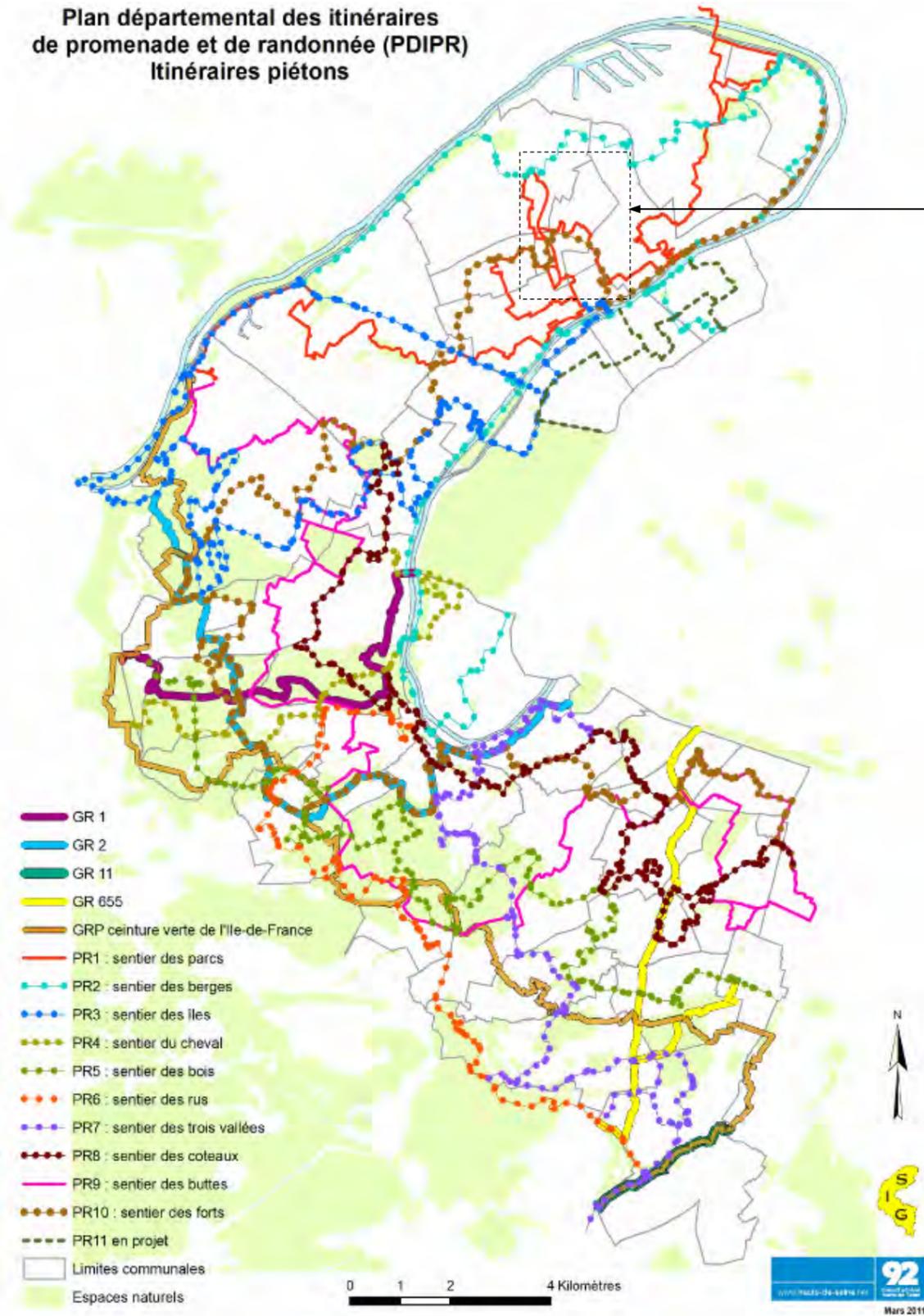
Le sentier des forts rencontre sur son parcours les anciens forts qui défendaient la capitale.

Avec 57,94 km, c'est le plus long des PR du département. Il commence à Bagneux pour se terminer tout au nord du département, à Villeneuve-la-Garenne.

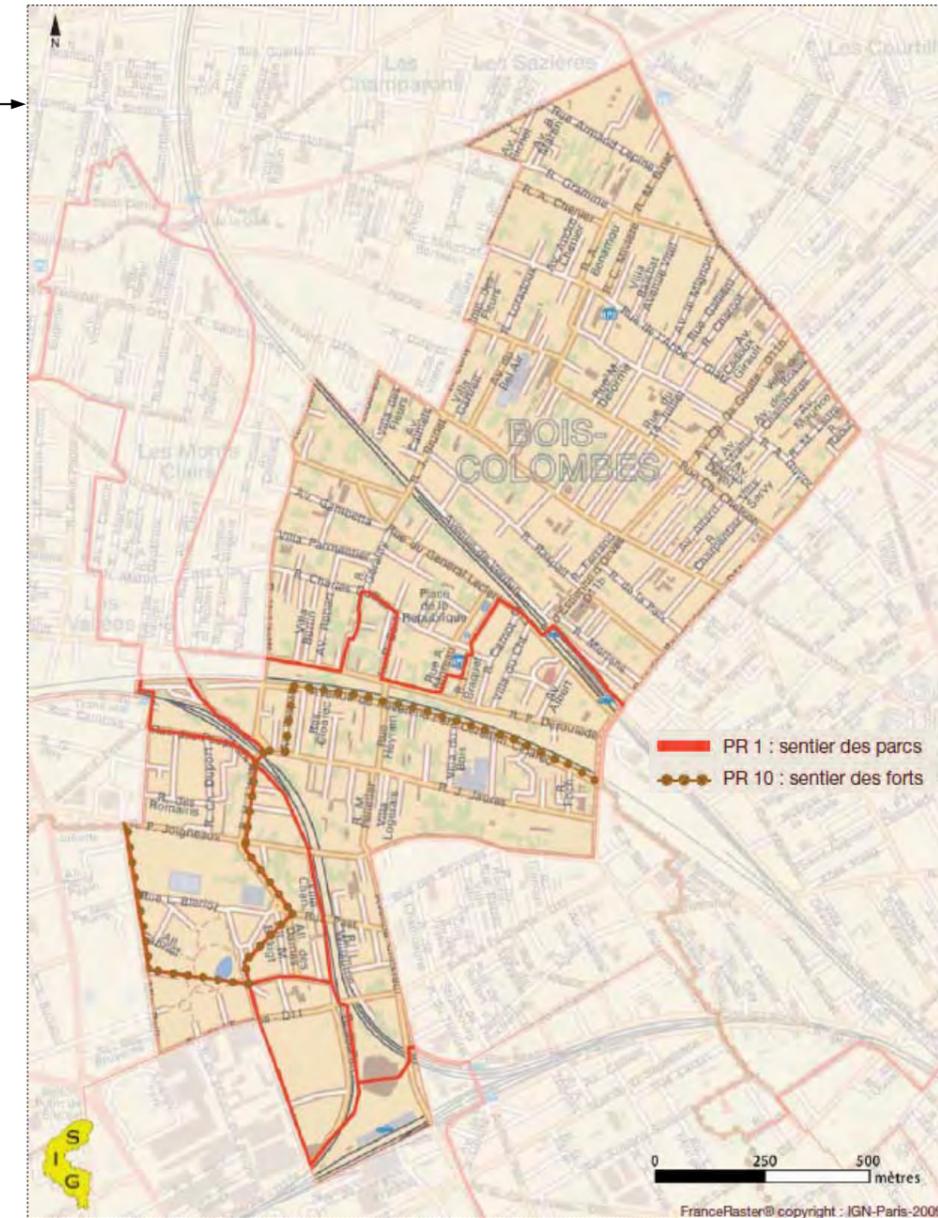
Dans sa traversée de BOIS-COLOMBES, la longueur de cet itinéraire est d'environ 2,2 km.

Comme illustrés ci-après, ces deux itinéraires traversent le site de la Z.A.C. des Bruyères.

**Plan départemental des itinéraires
de promenade et de randonnée (PDIPR)
Itinéraires piétons**



Les itinéraires de promenade et de randonnée issus du P.D.I.P.R. à BOIS-COLOMBES



Source : Site Internet du Conseil Général des Hauts-de-Seine, Version de la carte Mars 2011

La partie du tracé du PR 1 (le « Sentier des parcs ») concernant le site de la Z.A.C. des Bruyères emprunte l'ancienne emprise ferroviaire du barreau de raccordement dit « de Courbevoie » qui relie la gare des Vallées à la gare de Bécon-les-Bruyères, soit un espace linéaire d'environ 1,2 km sur une largeur moyenne de 12 m.

La prochaine réalisation de ce nouveau maillon de la promenade des parcs et jardins de la boucle de Seine dans le cadre du schéma départemental des parcours buissonniers permettra, une fois aménagé et ouvert au public (courant 2016 selon le Conseil Général des Hauts-de-Seine) , de prolonger la liaison verte de 800 m déjà existante sur la commune voisine de Colombes. Il permettra également, en particulier, de relier la Z.A.C. des Bruyères, la future gare du Grand Paris Express, les groupes scolaires Pierre Joigneaux et Françoise Dolto, la Cité Scolaire Camus fortement générateurs de déplacements piétons et cycles.

Ce maillon, d'orientation Nord-Sud, peut être décomposé en trois grandes séquences urbaines et paysagères qui résultent de son interaction avec le tissu urbain diversifié environnant (habitat individuel, habitat collectif et de bureaux), des coupures liées aux quatre voies routières aux gabarits différents (3 voies communales de 10 mètres de large et une route départementale, la RD 11, de 20 mètres de large) ainsi que la présence, sur une partie du linéaire de la liaison verte, d'une voie ferrée en contre bas toujours en activité.

- **1^{ère} séquence : Pont d'accès à COLOMBES - Rue Henry Litolff**

En première partie de cette section, une bande boisée bordant le parking de la gare des vallées ainsi qu'une partie des espaces verts de l'école maternelle Dolto constituent une emprise à exploiter pour constituer le raccordement du projet à la liaison verte de Colombes.

La partie principale de cette section possède une vue dégagée sur la gare des Vallées et la voie ferrée encore en activité. Elle se poursuit par une vaste esplanade d'environ 29 mètres de largeur constituée par l'ouvrage qui enjambe les voies ferrées.

Cet espace de près de 2 300 m² traversé en son milieu par la Rue Henry Litolff est particulièrement important dans la mise en relation des espaces connexes (placette minérale dans la continuité de l'école Dolto, square Georges Clémenceau).

- **2^{ème} séquence : Rue Henry Litolff - Avenue de l'Europe**

Cette section la plus longue (575 mètres) offre une largeur potentielle constante d'environ 12 mètres avec deux sur-largeurs constituées par les jardins potagers attenants aux anciens pavillons de garde-barrières.

La position de surplomb par rapport à la voie ferrée encore en activité offre un dégagement de plus de 30 mètres entre les limites parcellaires riveraines. Cette situation rend l'espace très ouvert et offre des vues très intéressantes sur l'environnement très vert des lieux.

En partie Est le linéaire est souvent bordé de murs et clôtures séparatives des fonds de parcelles d'aspect disparate. Les espaces jardinés des habitations pavillonnaires sont souvent plantés d'arbres confortant la situation verdoyante des lieux et offrant des zones d'ombre à l'espace de promenade.

Le parcours reste entrecoupé par rues Pierre Joigneaux et Pasteur qui restent des rues à faible trafic routier.

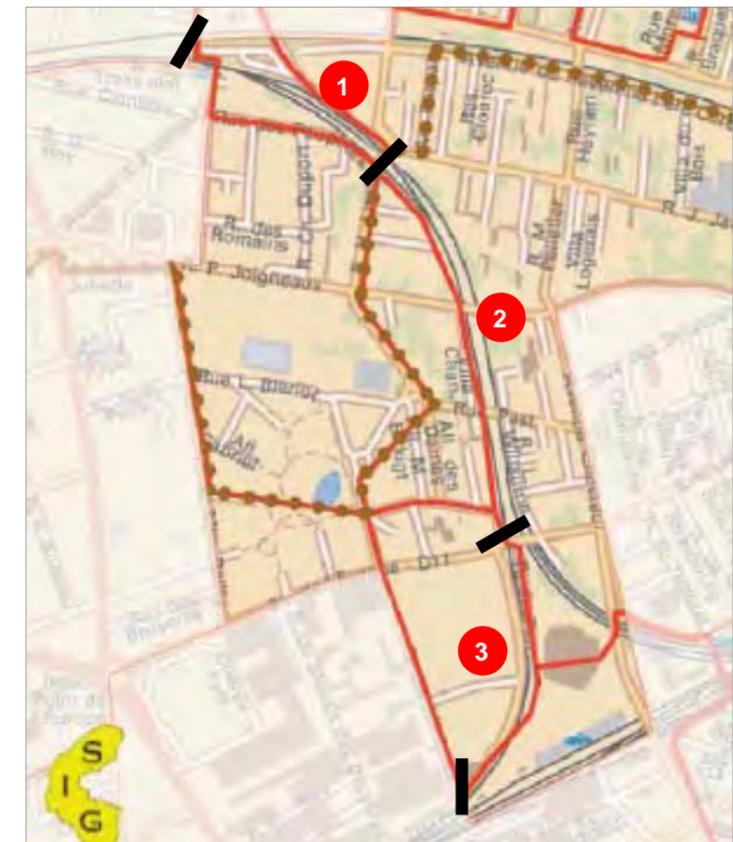
- **3^{ème} séquence : Avenue de l'Europe - Rue des Minimes**

Cette dernière section, concernant directement la Z.A.C. des Bruyères, traverse une ambiance marquée par des immeubles de bureaux et des opérations immobilières et d'aménagement actuellement en cours de réalisation.

La bande de 10 m de large du terrain RFF est en décaissée par rapport à la rue Raoul Nordling (RD 12a). Les délaissés de la route départementale seront intégrés à l'opération permettant ainsi d'élargir ponctuellement l'emprise à 13 mètres.

A ce jour, sur cette section, une partie des rails a d'ores et déjà été déposée.

La décomposition en séquences urbaines et paysagères de l'ancienne voie ferrée traversant BOIS-COLOMBES intégrée dans le tracé du PR1



Source :
Extrait de la carte des itinéraires de promenade et de randonnée issu du P.D.I.P.R. à BOIS-COLOMBES

I.1.6.7 La délivrance des agréments pour les locaux d'activités

- Rappels

Les articles L et R 510-1 et suivants du Code de l'Urbanisme prévoient que dans la région d'Ile-de-France, est soumise à agrément (sous réserve de certaines exceptions) toute opération entreprise par toute personne physique ou morale de droit privé, ou de droit public lorsque le champ d'action de la personne morale relève en majeure partie du secteur concurrentiel, tendant à la construction, la reconstruction, la réhabilitation ou l'extension de tous locaux ou installations servant à des activités industrielles, commerciales, professionnelles, administratives, techniques, scientifiques ou d'enseignement.

Cet agrément est délivré par le préfet de région sauf si une convention, fixant localement, pour une période de trois à cinq ans, les équilibres à respecter entre le logement et l'immobilier d'activités, a été passée entre un maire ou un président d'établissement public de coopération intercommunale et le représentant de l'État dans le département. Ce dernier devient alors compétent pour délivrer les agréments.

- Les engagements de la commune

Une convention cosignée le 27 janvier 2004 par Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine, représentant l'Etat, et Monsieur le Maire de la commune de BOIS-COLOMBES permettait, sur la période 2004-2008, de poursuivre l'effort engagé pour le rééquilibrage des fonctions urbaines d'une ville à forte dominante résidentielle initié par un premier engagement portant sur la période 1999-2003.

La ville a alors pris toutes les dispositions pour assurer la réalisation des engagements pris parmi lesquelles figurait notamment la réalisation des logements au sein de la partie Nord de la Z.A.C. des Bruyères.

Par la suite, les agréments nécessaires à la poursuite de l'opération ont été délivrés par M. le Préfet de la région Ile-de-France. Cette opération a continué son développement dans le respect des engagements pris par la commune.

Lorsqu'il aura été adopté, le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.) de la commune actuellement en cours d'élaboration et la Territorialisation de l'Offre de Logements (T.O.L.) lorsqu'elle aura été définitivement fixée à l'échelle du Contrat de Développement Territorial (C.D.T.) « *Boucle Seine Nord* » actuellement en projet et dans lequel s'inscrit la commune de BOIS-COLOMBES (cf. chapitre « *I.1.7 : Les dessertes* ») serviront de cadre de référence aux conditions d'équilibre habitat/activité pour la poursuite du développement de la ville. Dans l'attente de l'adoption de ces documents, les demandes d'agréments continueront d'être instruites par la Préfecture de Région comme actuellement.

I.1.6.8 Le Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (C.L.S.P.D.)

Le C.L.S.P.D. de BOIS-COLOMBES a été créé par délibération du Conseil Municipal en date du 27 mars 2007. Il figure ainsi aujourd'hui parmi les 18 conseils de ce type créés dans le département des Hauts-de-Seine.

Il constitue un cadre de concertation sur les priorités de la lutte contre l'insécurité et de la prévention de la délinquance dans la commune. Il favorise l'échange d'informations entre les responsables des institutions et des organismes publics et privés concernés.

Dès sa mise en place, le C.L.S.P.D. s'était fixé des priorités et avait décidé de concentrer son action autour de 4 axes majeurs :

- la sécurisation de l'environnement urbain,
- la prévention routière dans les écoles,
- la lutte contre les addictions et les violences scolaires,
- et le soutien aux personnes vulnérables.

Concernant plus spécifiquement, l'objectif de sécurisation de l'environnement urbain, la vidéo-protection a été progressivement mise en service sur le territoire communal. Un diagnostic avait notamment été réalisé en 2009 pour évaluer les besoins de la Ville. Aujourd'hui, environ 4 ans après la réalisation de ce diagnostic, la commune de BOIS-COLOMBES dispose de 45 caméras réparties sur l'ensemble de son territoire (contre 28 à la fin de l'année 2011) dont une partie sur le territoire de la Z.A.C. des Bruyères. A la fin de l'année 2013, 9 caméras supplémentaires auront été installées, portant ainsi leur nombre total à 54.

La poursuite de cet objectif passe également par une amélioration de l'éclairage public afin que les bois-colombiens se sentent en sécurité sur le territoire communal. Dans ce cadre, et concernant plus particulièrement la Z.A.C. des Bruyères, l'éclairage du parc des Bruyères a fait l'objet d'une réfection totale.

Illustration du prolongement de la ligne de tramway T1 à l'ouest



Source : RATP

Illustration du prolongement de la ligne de métro n°13



Source : RATP

I.1.7 LES DESSERTES

I.1.7.1 Le réseau ferré

La desserte ferroviaire de la commune, déjà particulièrement riche en 1999 comme le montraient les éléments figurant dans l'étude d'impact du dossier de création initial adopté cette même année, a fait l'objet d'importantes améliorations :

- Le prolongement de la ligne Paris Saint-Lazare - Le Stade - Argenteuil jusqu'à Ermont-Eaubonne

Outre une amélioration de la desserte, avec une fréquence des trains en direction d'Eaubonne d'environ 10 minutes en moyenne, la mise en service de ce prolongement à la fin de l'année 2006 a permis de favoriser les liaisons inter-banlieue.

- Le prolongement de la ligne de métro n°13

Le prolongement de cette ligne qui dessert le centre de Paris (gare Paris Saint-Lazare, Champs-Élysées, Invalides, gare Montparnasse) jusqu'à la station « Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles », soit un peu moins de 2 km, a été mis en service le 14 juin 2008 (la station « Gabriel Péri-Asnières-Gennevilliers », terminus de cette ligne au Nord avant ce prolongement, se situe à 1 km environ du carrefour des Bourguignons, à l'est de BOIS-COLOMBES).

Ce prolongement était important pour BOIS-COLOMBES dans la mesure où il a permis l'implantation de deux stations à seulement 500 m à l'est de l'avenue d'Argenteuil.

- Le prolongement de la ligne de tramway T1 à l'ouest jusqu'à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles

Ce prolongement de 4,9 km a été mis en service le 15 novembre 2012.

Avec dix nouvelles stations, de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers - Les Courtilles (terminus de la ligne n°13 de métro - depuis son prolongement en Juin 2008 - situé à l'angle de l'avenue de La Redoute et du boulevard Pierre de Coubertin à Asnières), ce prolongement dessert 5 communes : Saint-Denis, L'Île-Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne, Gennevilliers, Asnières-sur-Seine et assure la correspondance avec les lignes C et D du RER,

Pour BOIS-COLOMBES, même s'il ne traverse pas son territoire, ce prolongement permet de rééquilibrer l'offre en transports en commun, concentrée jusqu'alors au centre et au sud de la commune.

A terme, une correspondance sera assurée à Saint-Denis avec le futur tramway T8, qui reliera Saint-Denis à Epinay et Villetaneuse.

En outre, ce prolongement vers l'ouest n'est qu'une première étape. Le tramway sera en effet ensuite prolongé jusqu'à Colombes (cf. ci-après), rejoignant ainsi le tramway T2, récemment prolongée de La Défense à Bezons (mise en service en Novembre 2012).

Annoncés pour être mis en service à plus ou moins long terme, des projets de transports en commun intéressent directement ou indirectement la commune de BOIS-COLOMBES. Parmi ces projets, il convient de retenir en particulier :

- **Le prolongement de la ligne de tramway T1 à l'ouest**

Véritable ceinture de transport au nord de Paris, le tramway T1 ainsi prolongé sur un parcours d'une longueur d'environ 6,5 km jalonné de 11 stations de la station « Asnières - Gennevilliers Les Courtilles » jusqu'au tracé du tramway T2 à Colombes permettra de :

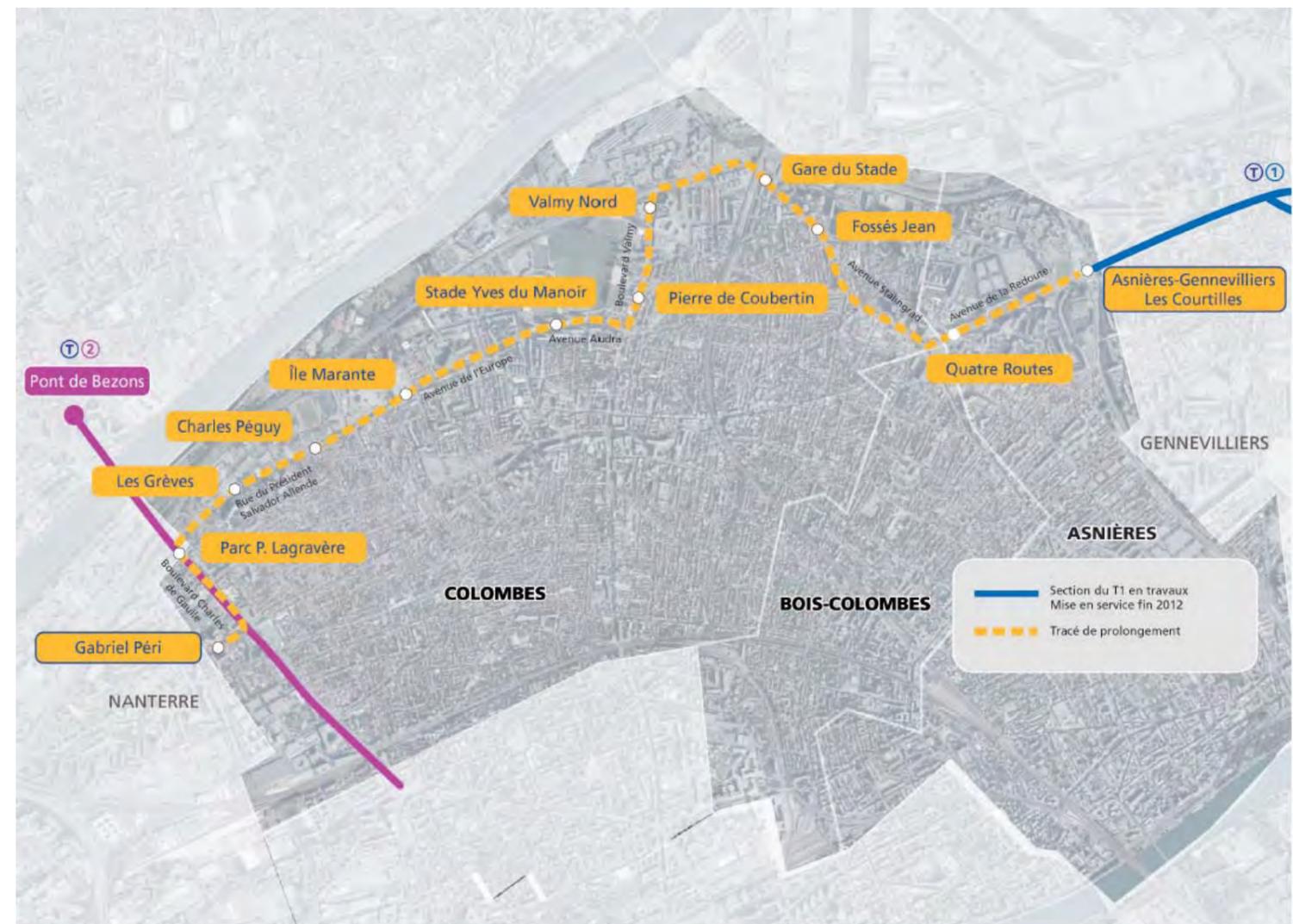
- Compléter le tracé en rocade du tramway autour de Paris.
- Relier entre elles les communes du nord-ouest du territoire de l'agglomération parisienne.
- Rejoindre rapidement le quartier d'affaires de La Défense.
- Effectuer toutes les correspondances vers le nord et le sud avec le RER C, la ligne J du Transilien et la ligne 13 du métro.

Ce projet a fait l'objet d'une concertation du 17 octobre au 25 novembre 2011 au cours de laquelle ont été présentées deux variantes : Nord et Sud.

Les avis exprimés lors de la concertation, ainsi que les études supplémentaires qui ont été menées ont conduit à retenir la variante Nord (celle représentée sur l'image ci-contre).

Actuellement les études se poursuivent. Selon le calendrier prévisionnel établi à ce stade d'avancement du projet, le lancement des travaux pourrait intervenir fin 2014 et la mise en service de la première section jusqu'au Quatre Routes est envisagée en 2017.

Le tracé du projet de prolongement de la ligne de tramway T1 à l'ouest de Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles jusqu'à la ligne de tramway T2 à Colombes



Source : site Internet dédié au projet de prolongement du T1 vers l'Ouest « T1Ouest.fr »

- **Le réseau de transport public du projet du Grand Paris : Le « Nouveau Grand Paris »**

Le projet du Grand Paris vise à renforcer la Région Capitale dans son rôle de ville-monde, moteur de la croissance nationale, compétitive au niveau international et attractive pour ses résidents, présents et futurs. Architecture, urbanisme, transports, développement économique, social et environnemental, infrastructures culturelles et sportives, les perspectives du Grand Paris sont multiples.

Il définit en particulier des territoires ayant vocation à devenir des pôles d'excellence économique disposant chacun d'un d'environnement urbain de qualité. Ces différents pôles présentent déjà de nombreux atouts, chacun dans leurs domaines. Ils pourront contribuer encore davantage au rayonnement de la métropole parisienne en fonctionnant ensemble et en libérant tous leurs potentiels économiques, scientifiques et culturels.

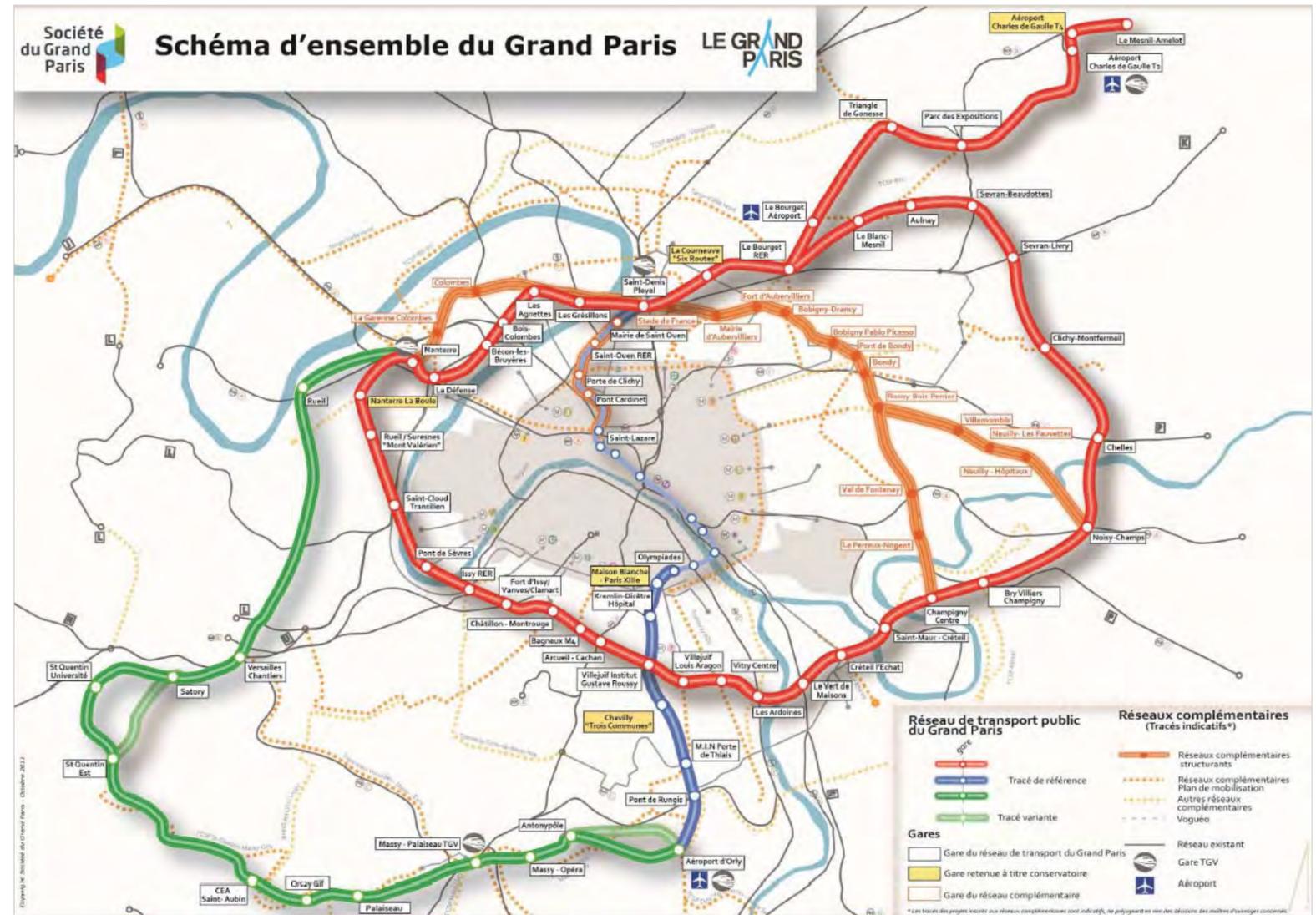
Texte fondateur du projet du Grand Paris, la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 pose l'amélioration du réseau de transport comme une priorité fondée sur la création d'un nouveau réseau de métro de grande capacité (le Grand Paris Express).

Prévu par l'article 3 de cette loi, le **schéma d'ensemble du Grand Paris** (cf. image ci-contre) qui fixe en particulier les prévisions de tracé et les gares du futur métro, a été adopté par décret n°2011-1011 en date du 24 août 2011 (publié au Journal Officiel le 26 août 2011).

Au terme des enquêtes publiques prévues pour les différents tronçons composant ce schéma, la phase travaux pourra débuter. L'achèvement de ces travaux est prévue désormais pour 2030.

Pour mémoire, le 27 septembre 2011, le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, et la Société du Grand Paris (S.G.P.) ont signé une convention de partenariat qui définit leurs rôles respectifs dans le développement de la région capitale :

- Le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris négocie et conclut les C.D.T. (Contrats de Développement Territorial) avec les collectivités territoriales.
- Pour sa part, la Société du Grand Paris est chargée de concevoir et de réaliser le réseau de transport public du Grand Paris. Elle doit en outre, assister le préfet de région pour la préparation et la mise en cohérence des C.D.T. Une collaboration étroite entre les services de l'Etat et la Société du Grand Paris est donc indispensable à la mise en oeuvre efficace du projet du Grand Paris.



Source : Société du Grand Paris, Octobre 2011

Le 3 octobre 2011, la Région a adapté son projet de schéma directeur au projet du Grand Paris, lançant ainsi un nouveau processus de révision du S.D.R.I.F.

Présentation des différentes lignes du réseau de transport public du projet du Grand Paris

La ligne Rouge

LE BOURGET - VILLEJUIF - LA DEFENSE - LE MESNIL-AMELOT

Intéressant directement la commune de BOIS-COLOMBES (cf. illustrations jointes ci-après des secteurs de la Gare de BOIS-COLOMBES et de la Gare de BECON-LES-BRUYERES, située à COURBEVOIE, directement concernées par le projet du Grand Paris), cette ligne constitue une ligne en rocade de 100 km. Elle dessert directement les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis, ainsi que l'ouest de la Seine-et-Marne et une partie du Val d'Oise. Elle assure ainsi des déplacements de banlieue à banlieue efficaces, sans avoir à transiter par le centre de Paris.

Elle relie La Défense notamment avec un autre grand pôle économique de l'Île-de-France, à savoir la Plaine Saint-Denis, et lui assure également une liaison directe avec les aéroports et les bassins d'emplois de Roissy et du Bourget.

Outre des correspondances avec l'ensemble des lignes de métro, RER et Tramway qu'elle croise, cette ligne disposera de correspondances avec les 3 autres futures lignes du Grand Paris Express.

Les métros de la ligne rouge rouleront sur rail avec une vitesse moyenne de 55 à 60 km/h. Il faudra alors environ 95 minutes pour parcourir la ligne dans sa totalité. Sur certaines sections, l'intervalle envisagé entre deux trains à l'heure de pointe du matin est de 2 minutes.

La ligne Verte

ORLY - VERSAILLES - NANTERRE

Cette ligne assure la desserte des pôles scientifiques et technologiques du plateau de Saclay ainsi que des grandes zones d'habitat et d'emplois des Yvelines et de l'Essonne.

La Ligne Verte relie, dans un premier temps, l'aéroport d'Orly aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles sur une longueur totale d'environ 35 km. Cette section de ligne propose deux variantes de tracé encore à l'étude, entre Orly et Antony d'une part, entre Saint-Quentin Est et Versailles Chantiers d'autre part.

Par la suite, la Ligne Verte va se prolonger au nord en direction de Rueil et Nanterre pour atteindre une longueur totale d'environ 50 km.

Le temps de parcours entre Orly et Versailles sera d'environ 35 minutes.

La ligne Orange

NANTERRE - SAINT-DENIS PLEYEL – NOISY-CHAMPS / CHAMPIGNY-SUR-MARNE

La Ligne Orange, sous maîtrise d'ouvrage du STIF, relie sur environ 30 kilomètres la Plaine Saint-Denis à la Cité Descartes (gare Noisy - Champs) et à Champigny-sur-Marne. Elle dessert notamment Bobigny, Neuilly-sur-Marne et le Val de Fontenay.

Tel qu'il ressort du schéma d'ensemble la ligne Orange (phase 1) dispose de deux branches distinctes reliant les stations « Champigny Centre » et « Noisy-Champs » à la station « Rosny-Bois-Périer », en correspondance avec le RER E et la ligne 11 prolongée. Au-delà, le tracé relie les stations « Rosny-Bois-Périer » et « Bobigny-Pablo Picasso » (correspondance avec la ligne 5 du métro et le tramway T1), en desservant successivement la station « Bondy », en correspondance avec la branche Chelles du RER E et le tramway T4, et la station « Pont de Bondy », située entre le Canal de l'Ourcq et la RN 3 et desservie par le tramway T1.

Ensuite, le tracé dessert successivement les stations « Bobigny-Drancy » (correspondance avec la Tangentielle Nord), « Fort d'AUBERVILLIERS » (correspondance avec la ligne 7 du métro), « Mairie d'AUBERVILLIERS » (correspondance avec la ligne 12 du métro prolongée), puis « Stade de France » et « Saint-Denis Pleyel » en correspondance avec les lignes B et D du RER.

Un prolongement de cette ligne est envisagé au-delà de 2025 : il s'agit de la phase 2. Celle-ci prévoit de relier « Saint-Denis-Pleyel » à Nanterre en desservant successivement la gare de « Colombes » (ligne J du réseau Transilien), puis la gare de « La Garenne-Colombes » (en correspondance avec la ligne L du réseau Transilien et le tramway T2).

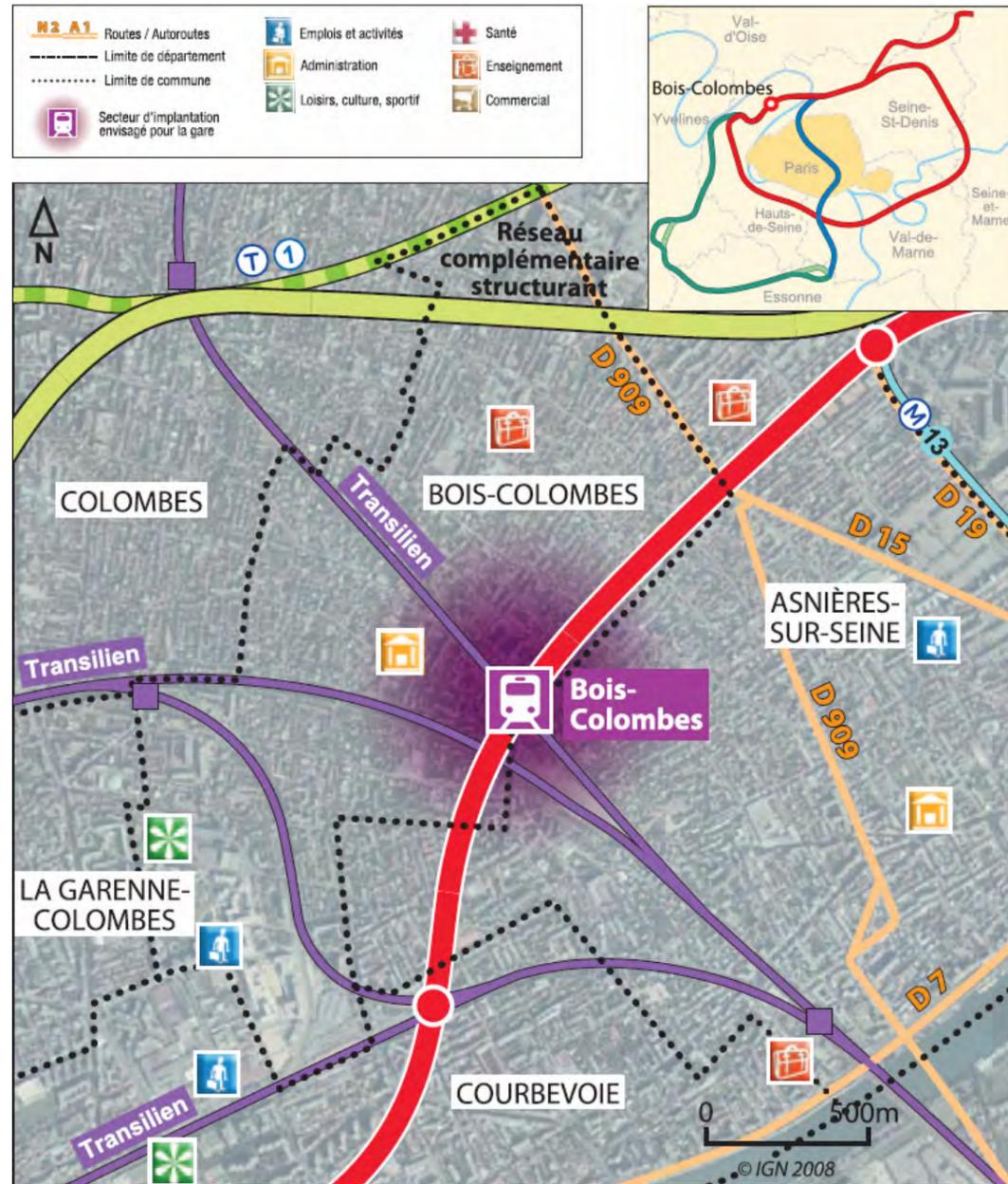
La ligne Bleue

La Ligne Bleue est le prolongement de la ligne 14 du métro parisien (Saint-Lazare - Olympiades). Elle assurera la liaison entre le centre de la capitale, le pôle d'affaires de Saint-Denis Pleyel au nord et l'aéroport d'Orly au sud.

Au total, la Ligne Bleue se déploie sur de 30 km et offre des correspondances avec les trois autres lignes du Grand Paris Express. Elle constitue l'épine dorsale du nouveau réseau et assure les correspondances avec le métro parisien.

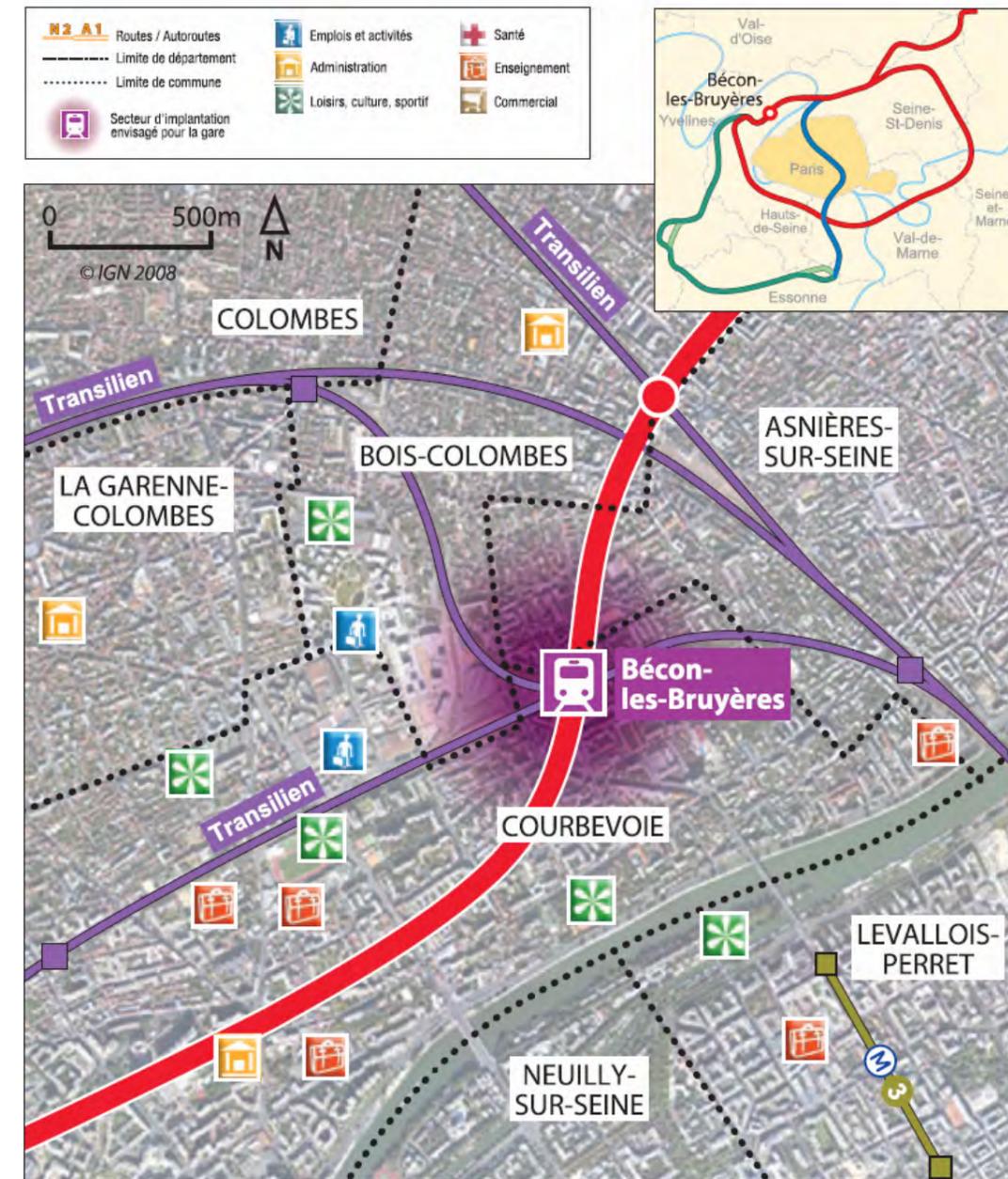
Localisation des stations du réseau de transport public du projet du Grand Paris intéressant la commune de BOIS-COLOMBES

Secteur de la Gare de BOIS-COLOMBES



Source : Schéma d'ensemble du Grand Paris, Atlas cartographique

Secteur de la Gare de BECON-LES-BRUYERES (à COURBEVOIE)



Source : Schéma d'ensemble du Grand Paris, Atlas cartographique

Depuis, le Gouvernement a commandé, le 1^{er} septembre 2012, une mission d'évaluation des coûts du projet du Grand Paris Express et de propositions pour un calendrier de réalisation réaliste techniquement, et finançable. Remises le 13 décembre 2012, les conclusions de cette mission ont ensuite été prolongées par un travail interministériel en coordination avec la Société du Grand Paris, la Région Île-de-France et le STIF.

Au terme de ces réflexions, le projet de Grand Paris Express et les améliorations des lignes existantes ont été regroupés et forment désormais un plan unique baptisé « Nouveau Grand Paris ». Ce plan a été présenté le 6 Mars 2013 par le Premier Ministre à l'Université de MARNE-LA-VALLÉE à CHAMPS-SUR-MARNE (Seine-et-Marne)

Les données clés du projet du Grand Paris Express :

- 200 km de métro,
- 72 nouvelles gares,
- à terme, 90 % des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare.

Les capacités des gabarits et des systèmes ferroviaires prévus dans le projet initial ont été adaptés aux prévisions de trafic de façon à réduire les coûts (un transport de très grande capacité, dimensionné pour absorber des pointes de fréquentation rencontrée dans la zone dense du métro a ainsi été jugé inadapté à tous les territoires de petite et grande couronne). Ainsi, en compatibilité avec le schéma d'ensemble du Grand Paris (présenté ci-avant), trois types de métro automatiques seront finalement mis en place :

- un modèle très capacitaire pour la zone dense (comparable au métro parisien),
- un métro rapide de moyenne capacité et par endroits en surface pour le grand Est (Clichy-Montfermeil) et vers Roissy,
- et enfin un système plus léger en surface pour Orly - Versailles via Saclay (ligne verte).

Les solutions techniques seront précisées par la Société du Grand Paris, en liaison avec le STIF, au cours des études ultérieures et porteront sur l'infrastructure (aménagement des installations et longueur des quais) et le matériel roulant.

Comme le montrent les illustrations jointes ci-après, les futures lignes du Grand Paris Express vont recevoir des appellations numérotées dans la lignée du métro parisien. Ainsi, le projet Grand Paris Express comportera à l'horizon 2030 :

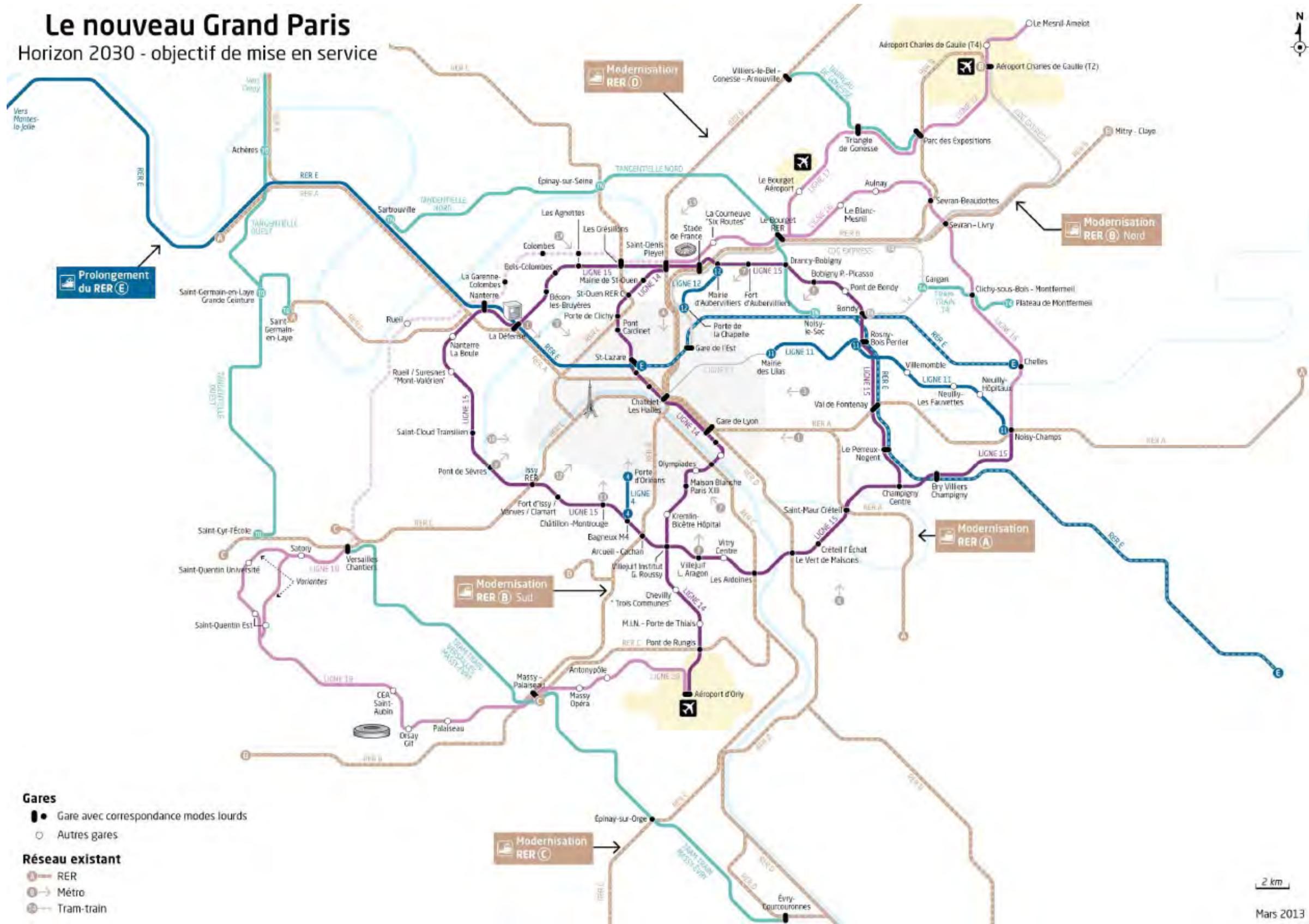
- une rocade, la plus proche de Paris, deviendra la **ligne 15** : métro ferré et enterré de capacité équivalente à celle du métro parisien, désaturant la zone dense en une spirale interopérable Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre ;
- des transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement :
 - **la ligne 16** de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay sous Bois,
 - **la ligne 17** de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget (tronc commun avec la ligne 16), Gonesse et Roissy,
 - **la ligne 18** d'Orly au plateau de Saclay via Massy Palaiseau, prolongée à Versailles.
- des prolongations de lignes de métro existantes :
 - prolongation de la ligne 14 au nord, de Saint Lazare jusqu'à Saint Denis Pleyel, et, au sud, d'Olympiades à Orly ;
 - prolongation de la ligne 11 vers l'est de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier (cette option restant à confirmer).

Les premiers travaux démarreront en 2015 sur la ligne 15 reliant Noisy-Champs au Pont-de-Sèvres ainsi que pour le prolongement de la ligne 14 vers le nord, les tronçons Noisy-Champs - Le Bourget de la ligne 16 et Massy - Plateau de Saclay de la ligne 17.

De 2020 à 2030, toutes les lignes prévues seront mises progressivement en service.

Le nouveau Grand Paris

Horizon 2030 - objectif de mise en service



Carte des C.D.T. en cours

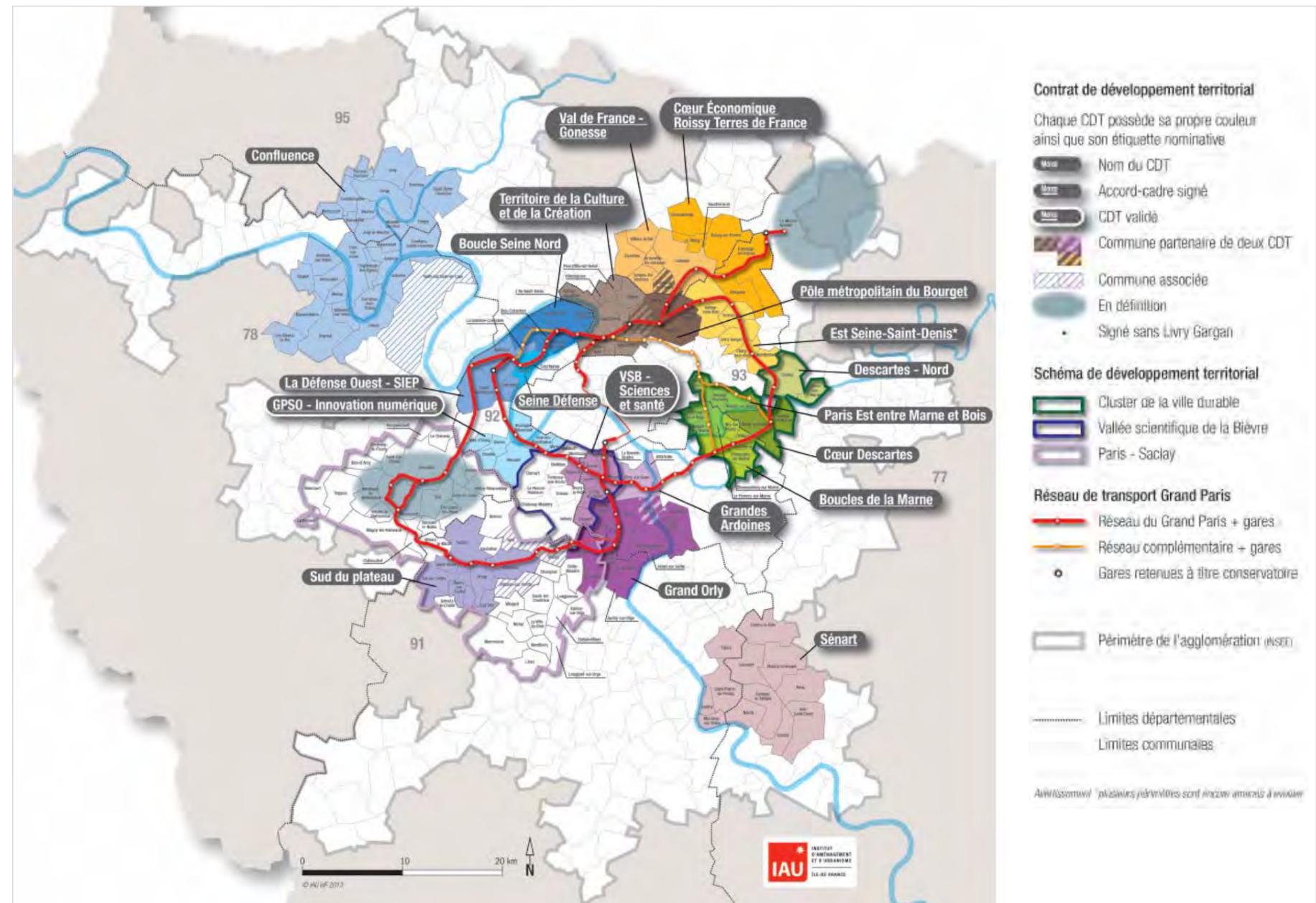
Les Contrats de Développement Territorial (C.D.T.) ont été créés par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Conclues entre l'État et les collectivités locales, les C.D.T. s'articulent autour du nouveau réseau automatique de transport Grand Paris Express, avec pour objectif de développer de nouvelles centralités, renforcer la compétitivité économique et participer au développement de l'offre de construction de logement en Ile-de-France. Ils constituent des instruments par lesquels les objectifs de mise en œuvre du Grand Paris pourront être déclinés au niveau local en matière d'urbanisme, de transports, de déplacements, de lutte contre l'exclusion sociale, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces agricoles et forestiers et des paysages.

BOIS-COLOMBES fait partie, avec 4 autres communes (COLOMBES, ASNIERES-SUR-SEINE, GENNEVILLIERS et VILLENEUVE-LA-GARENNE) du territoire qui serait couvert par le C.D.T. « Boucle Seine Nord » actuellement en projet et qui se présente comme une zone dense avec une situation urbaine contrastée.

Si la partie Nord de ce territoire est occupée par de grandes emprises d'activité, notamment portuaires, avec d'importantes potentialités de mutation urbaine, le sud-ouest est d'avantage résidentiel.

Ce territoire (comprenant 260 000 habitants, 118 000 logements et 105 000 emplois) se situe en outre en position stratégique entre la Défense et la Seine Saint-Denis et est fortement connecté à Paris grâce aux réseaux de transport (Métro, Transilien, RER).

Un accord-cadre a été signé le 29 janvier 2013 par le Préfet de Région, le Préfet des Hauts-de-Seine et les maires d'ASNIERES-SUR-SEINE, BOIS-COLOMBES, COLOMBES, GENNEVILLIERS et VILLENEUVE-LA-GARENNE.



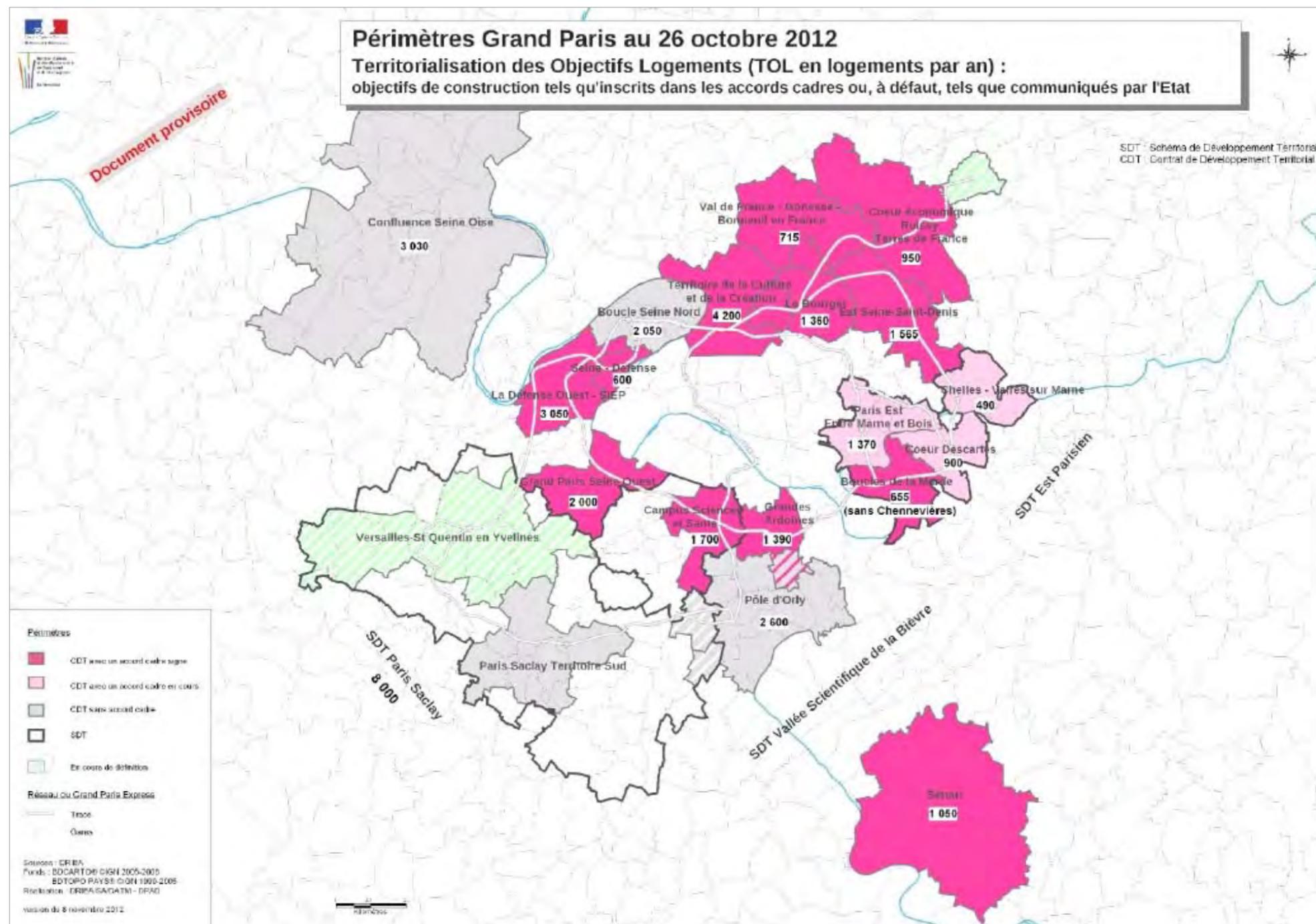
Source : IAURIF - Document de travail au 25 Février 2013

Les principaux enjeux identifiés dans l'accord-cadre du C.D.T. « Boucle Seine Nord » sont les suivants :

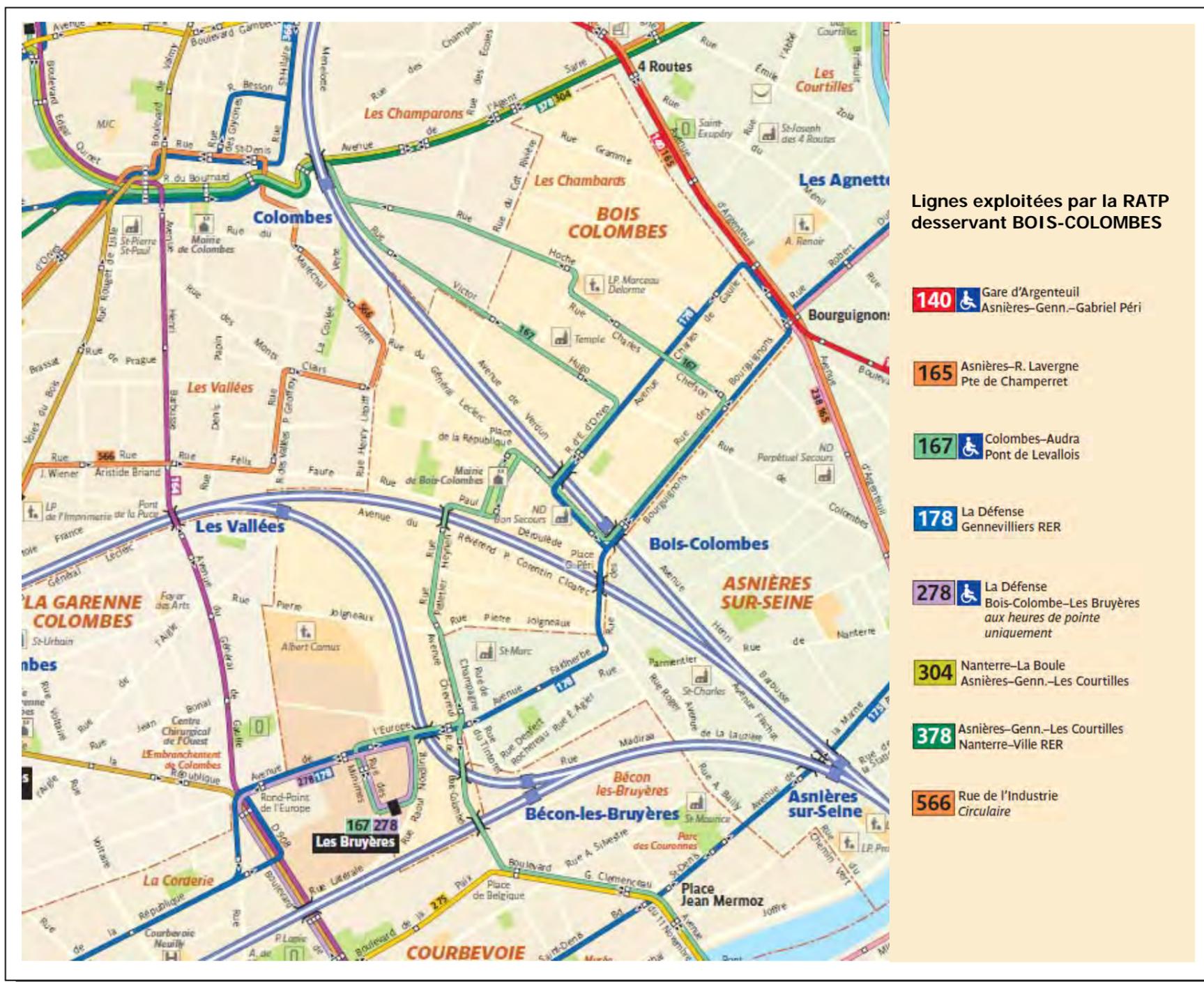
- Conforter l'attractivité de la Boucle Nord tout en permettant aux populations résidentes de rester et aux entreprises de s'ancrer dans le territoire,
- Maîtriser le coût foncier,
- Construire un projet économique cohérent et visible en s'appuyant à la fois sur la présence du port de Gennevilliers, l'activité industrielle, et sur la présence de grands comptes,
- Permettre une mobilité pour tous.

Il est important de souligner que les objectifs de construction annuelle de logements fixés à 2 500 incluent le territoire de CLICHY-LA-GARENNE, commune associée aux réflexions du C.D.T. en projet mais qui ne fait pas partie de son territoire.

L'accord-cadre mentionne ainsi le chiffre de 2 050 logements par an sans CLICHY-LA-GARENNE.



Extrait du plan des lignes de transports en commun des Hauts-de-Seine Nord (Plan du secteur 6)
Extrait du dernier plan disponible au public daté de « Novembre 2012 »



I.1.7.2 Le réseau de bus RATP

Si globalement la desserte de la commune par les lignes de bus exploitées par la RATP n'a pas été modifiée en profondeur depuis la création de la Z.A.C. des Bruyères en 1999, on observe néanmoins quelques évolutions :

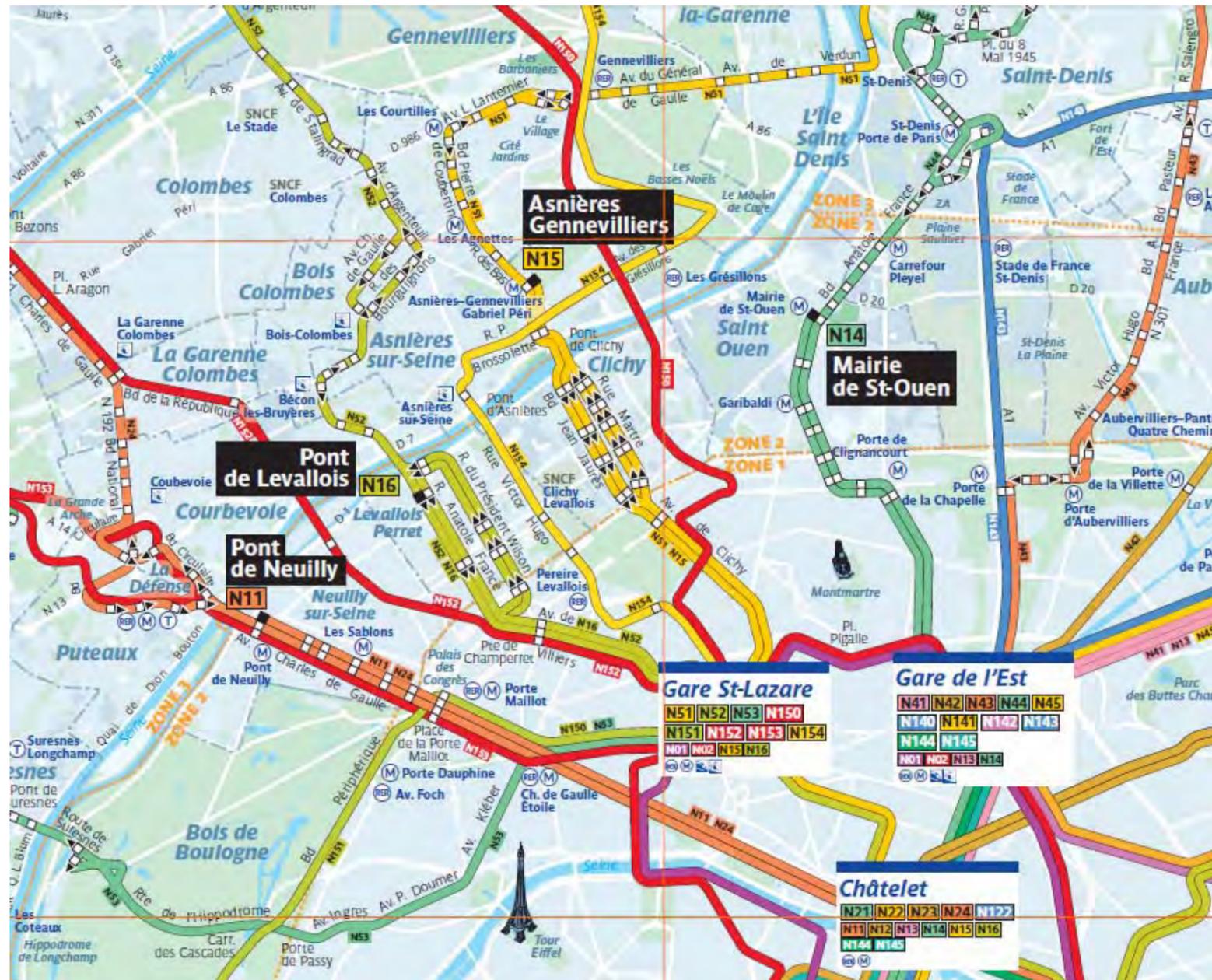
- le parcours de la ligne n°167 a été revu dans la partie Sud du territoire de la commune, en raison notamment de l'état avancé de l'opération d'aménagement objet du présent dossier (cette ligne emprunte désormais l'avenue de l'Europe jusqu'à la rue des Minimes alors qu'auparavant, elle ne franchissait pas les voies ferrées) ;
- la ligne n°178, qui traverse le site de la Z.A.C. des Bruyères au niveau de l'avenue de l'Europe, n'emprunte plus la rue Latérale et la rue Raoul Nordling comme elle le faisait en 1999 ce qui a permis d'améliorer son fonctionnement ;
- la ligne n°566 (Service Urbain de Colombes - circulaire) permet également désormais de desservir la commune de BOIS-COLOMBES sachant que l'arrêt le plus proche (« Litolff ») se situe près de l'angle des rues des Monts Clairs et Litolff (cette dernière marquant la limite entre les communes de Colombes et BOIS-COLOMBES) ;
- la ligne n°278 a été prolongée, à la fin de l'été 2010, au cœur de la Z.A.C. des Bruyères.

De plus, deux des lignes de bus desservant le territoire de BOIS-COLOMBES, à savoir les lignes n°178 et 304, ont intégré le réseau « Mobilien » (l'appartenance à ce réseau garantissant un niveau d'offre et une amplitude minimales et donc une meilleure fluidité et une régularité accrue du trafic des bus).

Enfin, le réseau Noctilien remplace depuis septembre 2005 l'ancien réseau Noctambus. Le territoire de BOIS-COLOMBES est desservi par la ligne N52 (Gare d'Argenteuil - Gare Saint-Lazare) qui circule chaque nuit de 0h30 à 5h30.

Source : Site internet de la RATP (Consultation en Avril 2013)

Extrait du plan du réseau Noctilien



Source : Site internet de la RATP (Consultation en Avril 2013)

I.1.8 LES RISQUES, SERVITUDES ET CONTRAINTES

I.1.8.1 Les risques

Les éléments figurant ci-après proviennent notamment du Dossier Départemental des Risques Majeurs (D.D.R.M.) de 2008 sur « Les risques dans les Hauts-de-Seine » mis en ligne par la Préfecture. Ne figurant pas dans le complément apporté à l'étude d'impact en 2004 malgré leur existence à l'époque, il a été jugé préférable d'en faire état dans le présent document.

✓ Les risques naturels

- Les risques d'inondation

Comme d'autres communes du département des Hauts-de-Seine, BOIS-COLOMBES est concernée par le risque de débordement de la Seine.

Un Plan de Prévention contre les Risques d'Inondation (P.P.R.I.) de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine a été approuvé par arrêté préfectoral le 9 janvier 2004. Valant servitude d'utilité publique, le P.P.R.I. figure en particulier dans les annexes du P.L.U. approuvé en 2007.

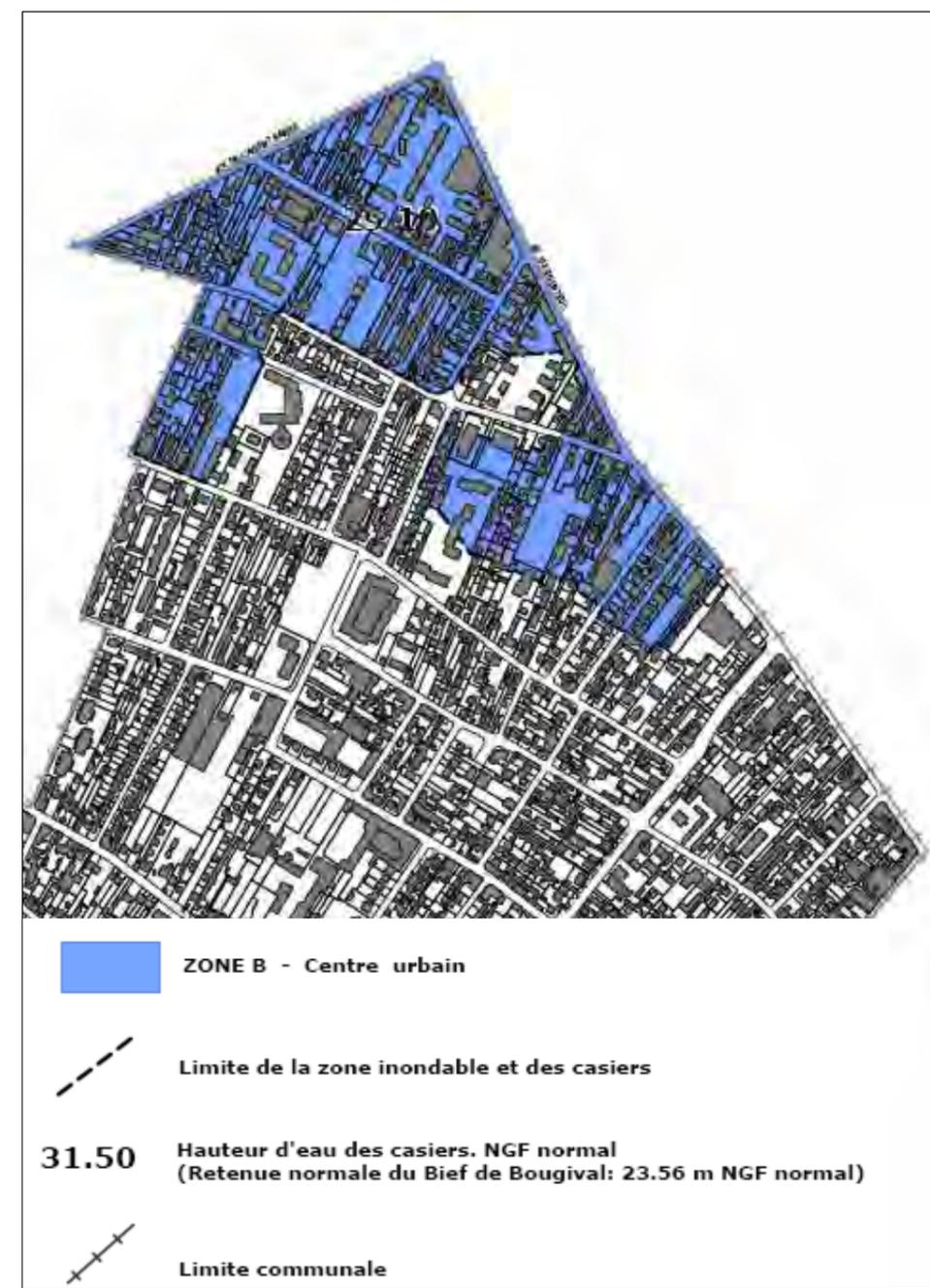
Etabli par l'Etat, il définit des mesures d'interdiction, des prescriptions, voire des recommandations, ainsi que des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde. Les dispositions ainsi définies sont destinées à renforcer la sécurité des personnes, à limiter les dommages aux biens et activités existants, à éviter un accroissement des dommages dans le futur et à assurer le libre écoulement des eaux et la préservation des champs d'expansion des crues.

Le plan ci-contre illustre le zonage réglementaire de ce P.P.R.I. sur le territoire de BOIS-COLOMBES. Il montre également que seule la pointe Nord du territoire de la commune est concernée par ce P.P.R.I.. Elle est classée en zone B. Les nouvelles constructions doivent suivre, en plus des dispositions constructives applicables à l'ensemble des zones définies par le P.P.R.I., certaines recommandations, notamment :

- les planchers fonctionnels doivent être situés au-dessus de la cote de casier, défini à 29,10 m à BOIS-COLOMBES ;
- tous remblais ou volumes étanches doivent être compensés par un volume équivalent de déblais, situé sur la même unité foncière et au-dessus de la cote de casier, diminuée de 2,50 m, afin que ce volume constitue une véritable compensation et ne soit pas occupé par la nappe phréatique.
- **Les risques météorologiques**

Ces risques sont liés à des phénomènes dont l'intensité et/ou la durée sont exceptionnelles pour la région. Ce sont les tempêtes, les orages et phénomènes associés (foudre, grêle, etc ...), les chutes de neige, le verglas, les périodes de grand froid, les canicules, les fortes pluies susceptibles de provoquer des inondations.

Extrait du zonage réglementaire du P.P.R.I. de la Seine dans les Hauts-de-Seine, pour la commune de BOIS-COLOMBES



Source : Direction Départementale de l'Équipement (D.D.E.) des Hauts-de-Seine

**Plan des servitudes d'utilité publique
applicables sur le territoire de la commune de BOIS-COLOMBES**

✓ **Les risques technologiques**

- **Les risques liés au Transport de Matières Dangereuses (T.M.D.)**

La commune de BOIS-COLOMBES est traversée par plusieurs axes du réseau départemental de voirie qui assurent l'approvisionnement d'établissements industriels implantés sur diverses communes voisines.

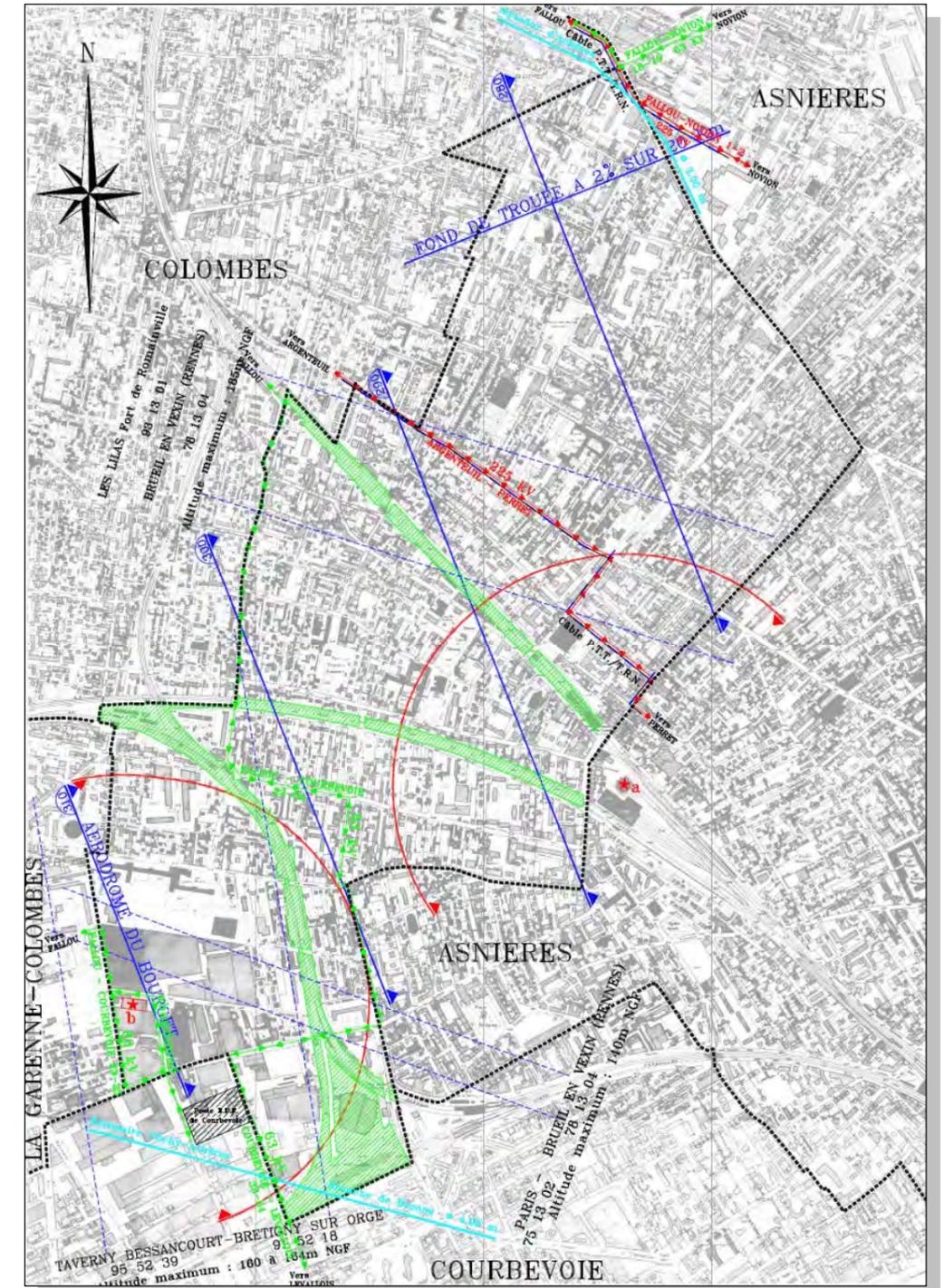
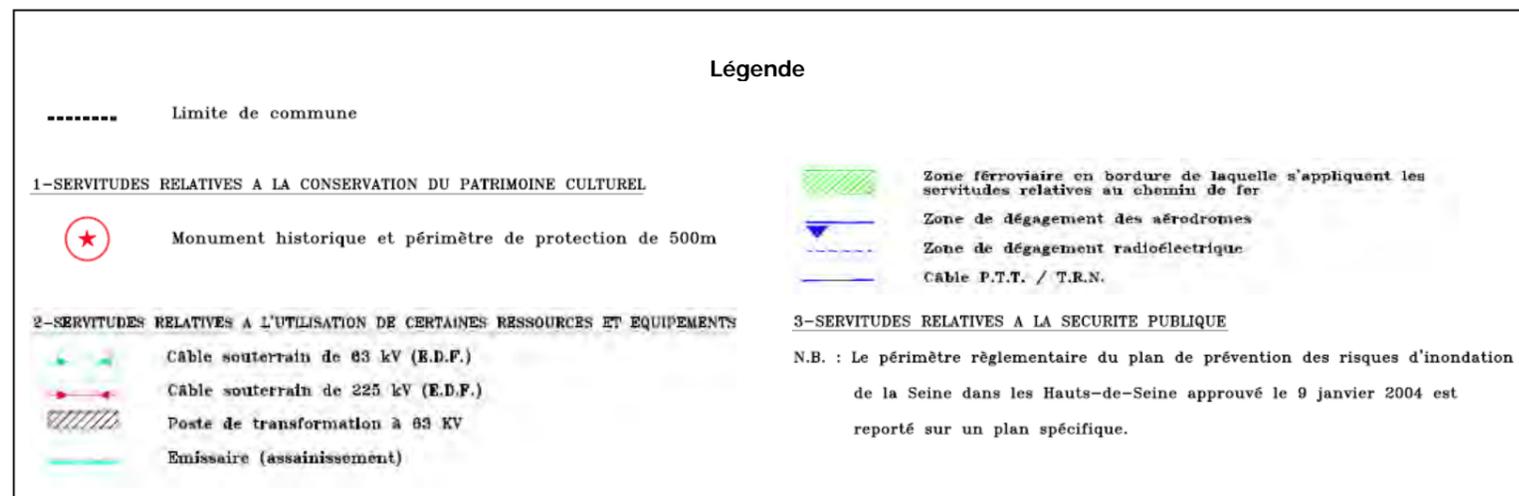
I.1.8.2 Les servitudes d'utilité publique

Comme le montre le plan ci-contre extrait du dossier du P.L.U. mis à jour en 2011, le territoire de BOIS-COLOMBES fait l'objet de diverses servitudes d'utilité publique lesquelles s'imposent à toute demande d'occuper ou d'utiliser le sol avec des effets variables (interdictions, mesures de protection à respecter, application de règles particulières).

Depuis l'adoption du dossier de création de la Z.A.C. des Bruyères en 1999 et du dossier de réalisation en 2004 (dans lequel figurait le premier complément à l'étude d'impact du dossier de création), l'état des servitudes d'utilité publique a évolué :

- L'ancienne soufflerie Hispano-Suiza, bâtiment symbole de l'histoire de l'industrie aéronautique de BOIS-COLOMBES situé dans le périmètre de la Z.A.C. des Bruyères, est inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis le 19 avril 2000.
- Comme indiqué précédemment, le Plan de Prévention contre les Risques d'Inondation (P.P.R.I.) de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine a été approuvé par arrêté préfectoral le 9 janvier 2004. Depuis cette date, il a valeur de servitude d'utilité publique.

Le plan ci-contre, accompagné de la liste complète des servitudes applicables sur le territoire communal, figure parmi les annexes du P.L.U.



Source : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (D.R.I.E.A.) d'Île-de-France, Mai 2011

I.1.8.3 Les contraintes diverses

✓ Le plomb

L'ensemble du département des Hauts-de-Seine a été classé zone à risque d'exposition au plomb par arrêté préfectoral du 16 mai 2000.

✓ Le classement acoustique des infrastructures de transports terrestres

L'article 13 de la loi n°92-1444 sur le bruit du 31 décembre 1992 a imposé le recensement et le classement dans chaque département des infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic, afin de prendre en compte les niveaux de nuisances pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire dans les secteurs définis au voisinage de ces infrastructures.

L'arrêté préfectoral n°2000-146 du 23 Mai 2000 détermine, pour la commune de BOIS-COLOMBES, ce classement. A son article 5, il stipule qu'il annule et remplace les dispositions préalables relatives à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur issus de l'arrêté du 6 octobre 1978 (modifié par arrêté du 23 février 1983) par lequel notamment les voies bruyantes étaient classées par une typologie particulière (cf. étude d'impact du dossier de création de la Z.A.C. des Bruyères approuvé en 1999).

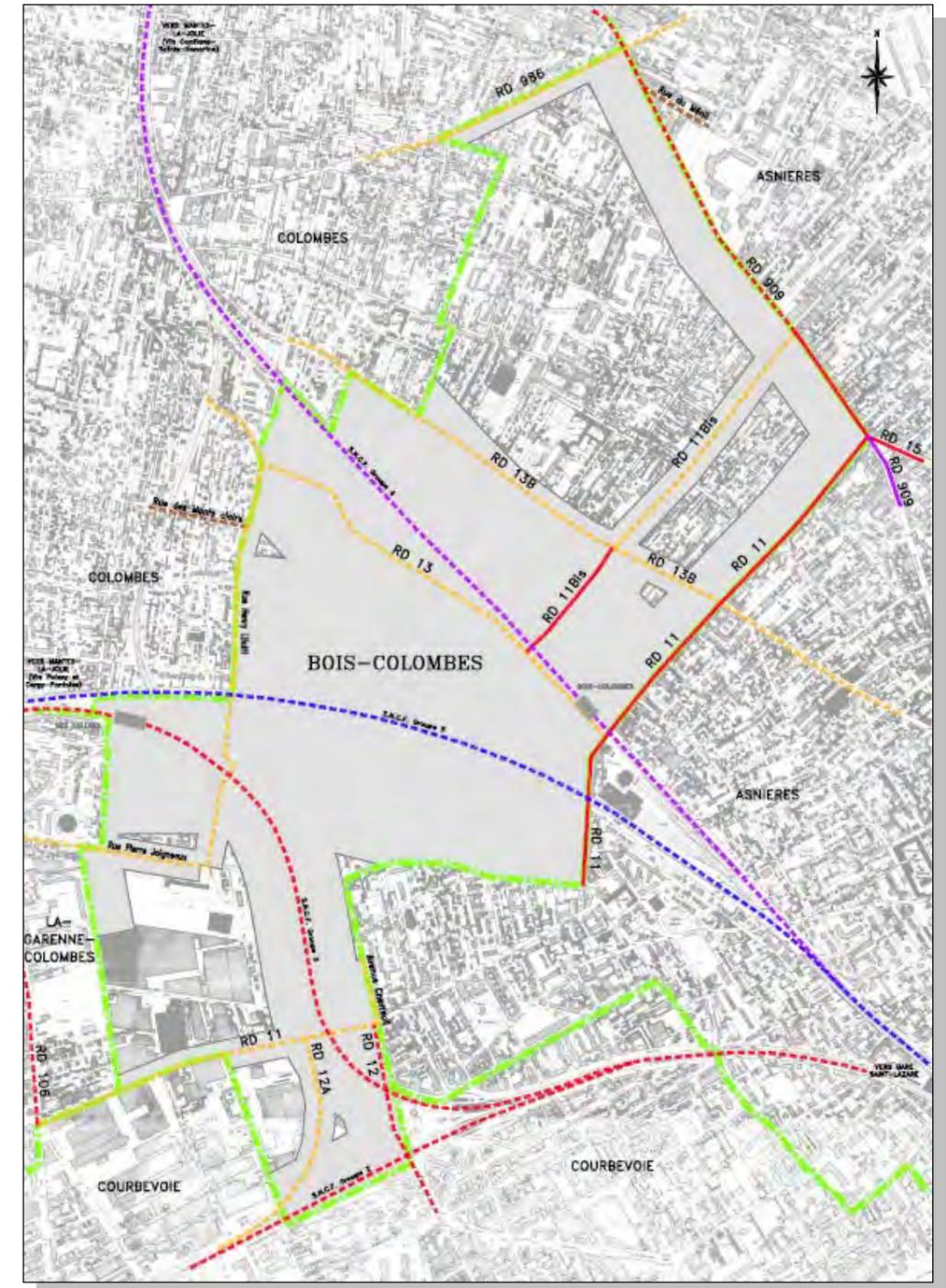
Cet arrêté ainsi que le plan illustrant les infrastructures concernées et l'étendue des secteurs de bruit identifiés à partir de ce classement figurent parmi les annexes du P.L.U.

Il est important de préciser que ce classement entraîne des contraintes de construction et non pas d'urbanisme. Ainsi, il n'a pas pour effet de rendre inconstructibles des terrains, mais à l'intérieur des secteurs que le classement définit, les constructeurs doivent respecter des règles de confort acoustique déterminées par différents textes officiels (en particulier les décrets n°95-20 et n°95-21 du 9 janvier 1995) pour parvenir à limiter le niveau de bruit à l'intérieur des constructions.

Les dispositions visant à lutter contre le bruit s'appliquent aux bâtiments nouveaux et aux parties nouvelles des bâtiments existants à usage d'habitation, d'établissement d'enseignement, de santé, de soin, d'action sociale, de loisirs et de sport ainsi qu'aux hôtels et établissements d'hébergement à caractère touristique.

Légende		Catégorie de l'infrastructure	Voie en Tissu ouvert	Voie en U	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (1)
	Secteurs concernés par le classement	1			d = 300 mètres
	Limite communale	2			d = 250 mètres
		3			d = 100 mètres
		4			d = 30 mètres
		5			d = 10 mètres

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2 de l'arrêté du 30 Mai 1996 comptée de part et d'autre de la voie



Il est important de préciser que la représentation graphique du classement acoustique des infrastructures de transports terrestres constitue une des **Cartes Stratégiques du Bruit (CSB)** arrêtées par délibération du Conseil Municipal en date du 17 février 2010 (cf. carte ci-contre).

L'élaboration de ces cartes découle directement d'une Directive Européenne (2002/49/CE) relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, et de sa transposition dans le Code de l'Environnement français, imposant à toutes les grandes agglomérations urbaines la réalisation, à brève échéance, d'une cartographie stratégique du bruit ainsi qu'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (P.P.B.E., avant Juillet 2013), sur leur territoire. Les sources de bruit visées par les textes sont les infrastructures de transports (routier, ferroviaire, aérien) et les principales activités industrielles.

Concernée par ce texte, la commune de BOIS-COLOMBES a constitué avec huit autres communes des Hauts-de-Seine (Asnières-sur-Seine, BOIS-COLOMBES, Colombes, Courbevoie, Gennevilliers, La Garenne-Colombes, Nanterre, Neuilly-sur-Seine, Rueil-Malmaison) un groupement de commande coordonné par la Ville de Colombes et assisté de Bruitparif, afin de fédérer et mettre en cohérence les moyens de lutte contre le bruit.

L'objectif des C.S.B. est principalement d'établir un référentiel, à l'échelle de grands territoires, qui puisse servir de support aux décisions d'amélioration ou de préservation de l'environnement sonore.

La finalité de ces représentations est de permettre une évaluation de l'exposition au bruit de la population et des établissements sensibles (établissements de santé et d'enseignement), de porter ces éléments à la connaissance du public, puis de contribuer à la définition des priorités d'actions préventives et curatives devant faire l'objet du futur P.P.B.E.

ACOUPHEN ENVIRONNEMENT, bureau d'études spécialisé dans le management de l'environnement sonore a été missionné en 2009 pour la mise en oeuvre de cette cartographie

Editées à l'échelle 1/10000, les cartes de bruit sont réalisées pour les 2 indicateurs réglementaires L_n^7 et L_{den}^8 exprimés en dB(A)⁹, pour chacune des sources de bruit ainsi que pour le bruit global (cumul des sources). Conformément aux textes, elles représentent :

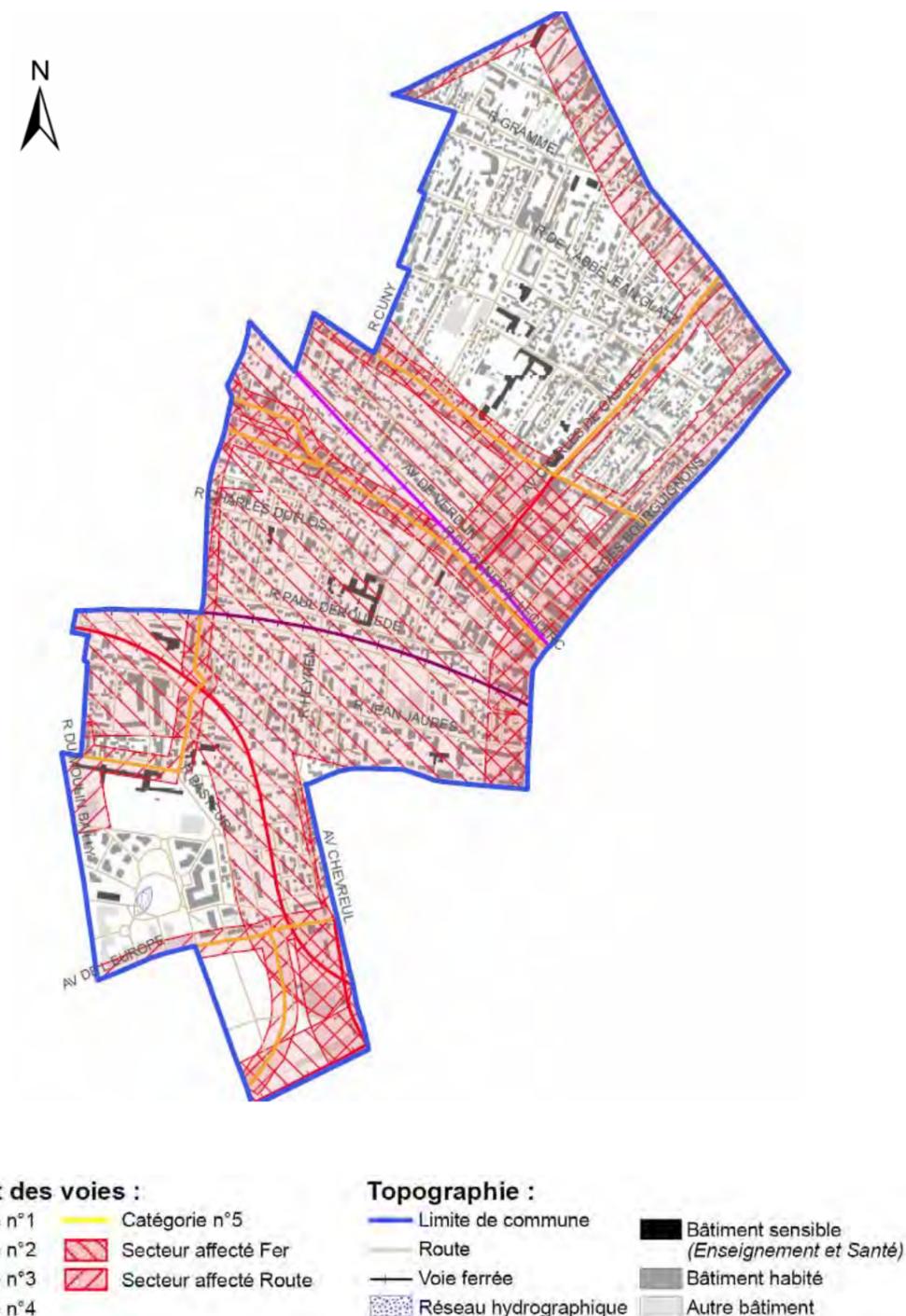
- une « situation de référence » des niveaux sonores (cartes dites de type A) ;
- les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet des Hauts-de-Seine, selon le classement sonore des voies routières et ferroviaires (cartes de type B) ;
- les zones où les niveaux sonores calculés dépassent les valeurs limites réglementaires (cartes de type C).

⁷ Le L_{den} est composé des indicateurs « L_{day} , $L_{evening}$, L_{night} », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une pondération est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.

⁸ Le L_n (L_{night}), qui isole la période de la nuit, est associé aux risques de perturbations du sommeil.

⁹ dB(A) : unité physique de la pression acoustique, pondérée « A » pour tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence du son.

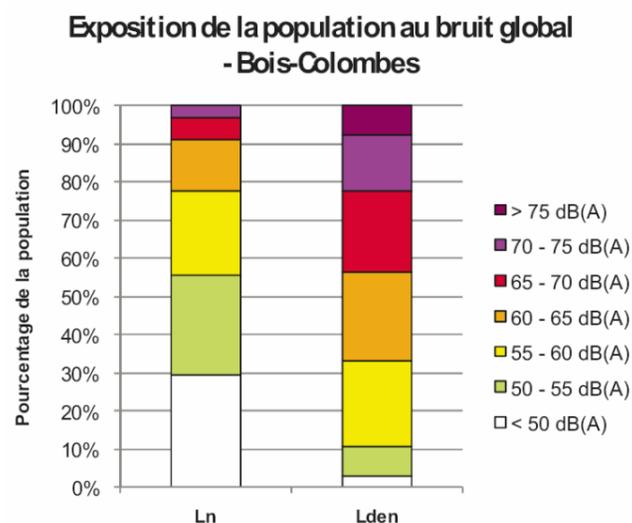
Cartographie des secteurs affectés par le bruit à BOIS-COLOMBES Bruit routier et ferroviaire



Un « Résumé non technique » joint à l'ensemble de ces cartes présente notamment les principaux résultats de l'évaluation réalisée.

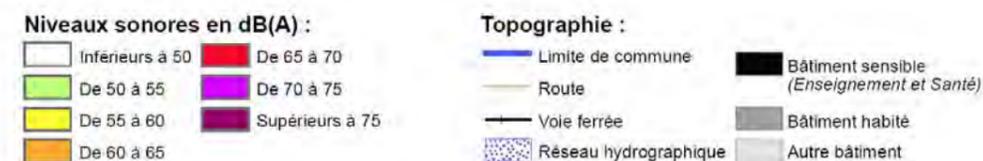
Selon les indications figurant dans ce résumé concernant la commune de BOIS-COLOMBES :

- L'exposition au bruit des populations est majoritairement liée au bruit routier et au bruit ferroviaire.
- D'une manière globale, environ 56 % des habitants de la commune de BOIS-COLOMBES sont soumis à un niveau sonore inférieur à 65 dB(A) en L_{den} , considéré comme relativement acceptable et 78 % de la population à un niveau sonore inférieur à 60 dB(A) en période nocturne, niveaux correspondant en milieu urbain à un environnement sonore moyen.



- Selon l'indicateur L_{den} , près de 23 % de la population est potentiellement soumise à des niveaux supérieurs à 70 dB(A).
- La majeure partie des bâtiments dits sensibles (cf. précédemment) soumis à des niveaux sonores élevés est exposée en premier lieu à du bruit routier puis au bruit ferroviaire.
- L'examen par source de bruit en L_{den} montre que 17 % des bâtiments d'enseignement et de santé est potentiellement soumis à des niveaux sonores importants, supérieurs à 65 dB(A), en raison du bruit routier, 11 % en raison du bruit ferroviaire, aucun en raison du bruit des avions, ni en raison des bruits industriels.

Cartographie calculée du bruit cumulé route, fer et industries à BOIS-COLOMBES
Indicateur global L_{den} (Jour / Soir / Nuit)



Cartographie des dépassements de seuils : Bruit routier
Indicateur global L_{den} (Jour / Soir / Nuit) - 68 dB(A)



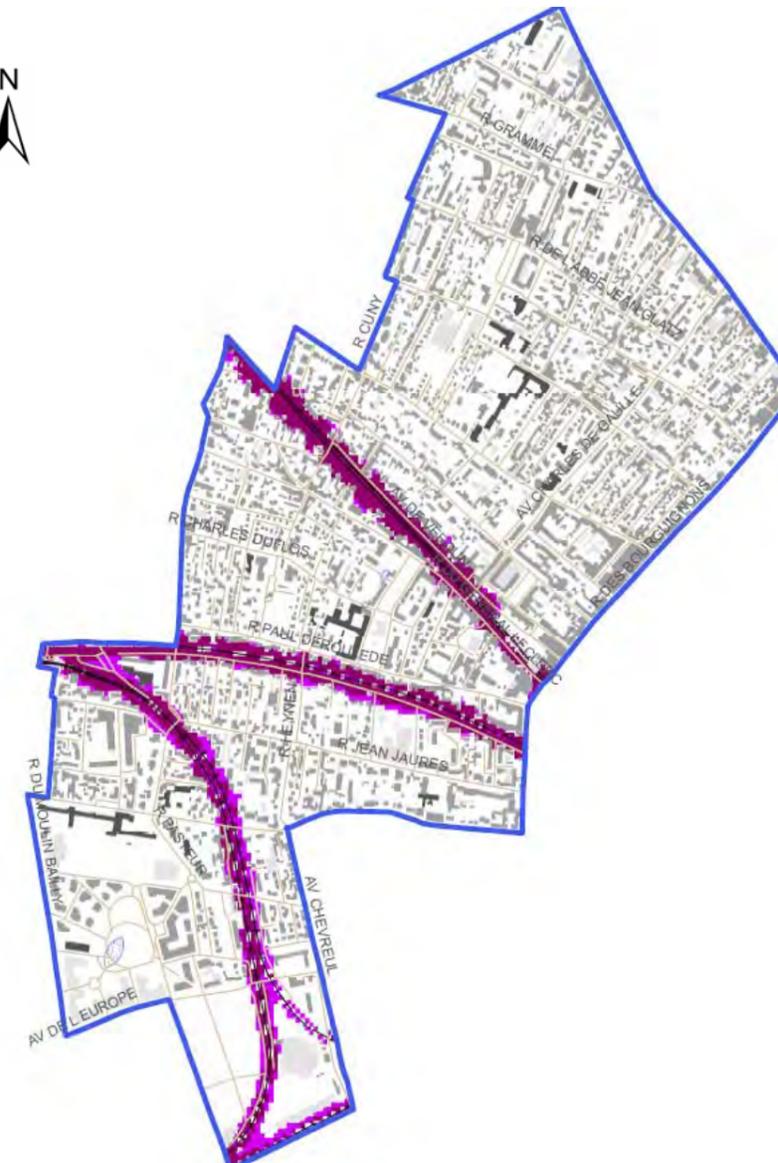
Niveaux sonores en dB(A) :

- Inférieurs à 68
- De 68 à 70
- De 70 à 75
- Supérieurs à 75

Topographie :

- Limite de commune
- Route
- Voie ferrée
- Réseau hydrographique
- Bâtiment sensible (Enseignement et Santé)
- Bâtiment habité
- Autre bâtiment

Cartographie des dépassements de seuils : Bruit ferroviaire
Indicateur global L_{den} (Jour / Soir / Nuit) - 73 dB(A)



Niveaux sonores en dB(A) :

- Inférieurs à 73
- De 73 à 75
- Supérieurs à 75

Topographie :

- Limite de commune
- Route
- Voie ferrée
- Réseau hydrographique
- Bâtiment sensible (Enseignement et Santé)
- Bâtiment habité
- Autre bâtiment

I.2 LE SITE AUJOURD'HUI

I.2.1 L'ETAT D'AVANCEMENT DE L'OPERATION

I.2.1.1 Les aménagements et les constructions déjà réalisés

Dix ans après sa création sur le plan administratif, la Z.A.C. des Bruyères est aujourd'hui à un stade très avancé dans son développement.

Encore en chantier durant l'été 2004, époque du dernier complément apporté à l'étude d'impact initial figurant au dossier de création de 1999, **la partie Nord** est aujourd'hui complètement terminée. Comme le montrent l'illustration et les prises de vues jointes ci-après, les constructions, les équipements et les aménagements prévus dans ce secteur de l'opération ont été réalisés.

Après la société Colgate-Palmolive France qui s'est installée dans des locaux d'une surface totale d'environ 14 700 m² S.H.O.N. à la fin de l'année 2003 (environ 300 emplois), la société Aviva a choisi à son tour le site de la Z.A.C. des Bruyères pour le développement de ses activités. Plus de 2 000 employés de cette société occupent actuellement les 43 700 m² de l'immeuble qu'elle a construit à l'angle de l'avenue de l'Europe et la rue du Moulin Bailly.

En mai 2010, la société Georgia Pacific France (130 salariés) s'est installée au 60, avenue de l'Europe.

Outre 120 chambres en résidence-service (environ 4 150 m² S.H.O.N.), 668 logements (environ 54 000 m² S.H.O.N.) ont été livrés dans cette partie Nord de l'opération qui dispose également :

- d'une surface commerciale de 4 000 m²,
- d'un Monoprix d'environ 1 500 m²
- et d'une quinzaine de petites activités en exploitation (dont une agence bancaire, un magasin d'alimentation biologique, une pharmacie, un marchand de vins, une brasserie, plusieurs restaurants, un magasin de vente de fleurs, un coiffeur, etc ...).

Indispensables à l'animation du quartier, les équipements prévus ont également été réalisés et sont aujourd'hui au service des habitants :

- le groupe scolaire « La Cigogne » (environ 3 000 m² S.H.O.N.) comportant 9 classes¹ dont 4 maternelles et 5 élémentaires a été réalisé à l'intérieur du bâtiment qui accueillait l'ancienne soufflerie de l'usine HISPANO-SUIZA, comprenant également un centre de loisirs ; un parvis de 27 mètres de long a été aménagé sous son filtre anti-vortex ainsi qu'un espace de jeux avec deux aires distinctes pour les enfants d'âge différents comprenant des jeux à ressorts, un toboggan, un mur d'escalade...
- une crèche de 40 berceaux, une mairie de quartier (avec une agence postale) ainsi qu'une salle polyvalente de 350 m², construites dans l'îlot n°11 bis ;

- un parc de 2,2 ha ouvert au public comprenant notamment une superficie plantée d'environ 13 300 m² pour laquelle 2 500 m³ de terre végétale ont été mis en place, une superficie engazonnée d'environ 9 000 m² et un bassin d'environ 2 000 m² encadré sur un côté par un hémicycle en gradin et de l'autre, par une vaste pelouse bordée de graminées et de plantes vivaces ; le parc a été inauguré le 10 juin 2006 ;
- un parking souterrain d'une capacité totale de 495 places, dont 340 sont ouvertes au public, est accessible depuis l'avenue de l'Europe ;
- un square à l'angle de la rue du Capitaine Guynemer et l'allée des Dames, ainsi que de nombreuses plantations d'alignement.

Il est important de souligner que ce nouveau quartier a obtenu, le 12 décembre 2006, le trophée des « Initiatives Durables pour l'Environnement » décerné par le Conseil Général des Hauts-de-Seine, alors que le bâtiment de l'ancienne soufflerie (reconverti en groupe scolaire) était labellisé « Patrimoine du XX^{ème} siècle ».

Par ailleurs, dans la continuité des aménagements déjà réalisés dans la partie Nord du site de l'opération (et le quartier des Vallées voisin), la rue du Moulin-Bailly (dans sa section comprise entre la rue Pierre-Joigneaux et la rue Noël-Pons à La Garenne-Colombes, en bordure de la Cité scolaire Albert Camus) a été entièrement aménagée pour répondre à des objectifs esthétiques (réfection du mobilier urbain, plantation d'arbres), d'amélioration de la sécurité routière et des circulations douces (développement de l'éclairage public, création d'une piste cyclable), de réduction des nuisances sonores (limitation de la vitesse de circulation avec délimitation d'une « zone 30 ») et de fluidité de la circulation (élargissement de la voie, réalisation d'un giratoire, création de places de stationnement).



Une œuvre monumentale originale du sculpteur Thierry VIDE a été installée place de la Renaissance.

¹ Cet équipement dispose désormais de 10 classes (4 classes maternelles et 6 classes élémentaires).

Vues aériennes du site et son environnement ...

... avant la création de la Z.A.C. en 1999



Source : SEFRI-CIME

... en 2001, deux ans après la création de la Z.A.C.



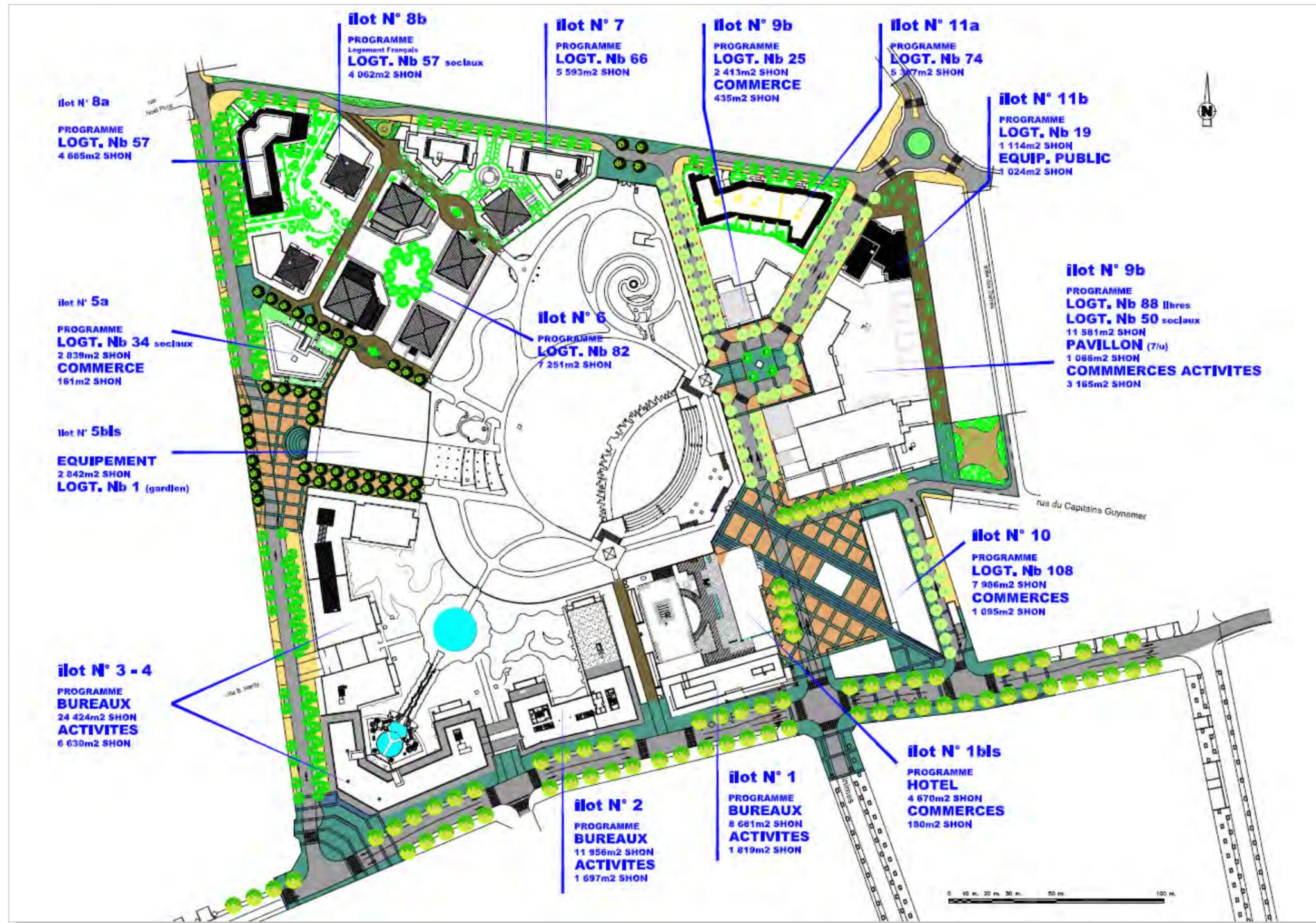
Source : Google Earth

Vue aérienne de la Z.A.C. des Bruyères et son environnement en 2013



Source : InterAtlas

Présentation des différents programmes immobiliers réalisés dans la partie Nord de la Z.A.C. des Bruyères



Bilan des programmes construits dans la partie Nord de la Z.A.C. des Bruyères à BOIS-COLOMBES - Etat au 1^{er} Mai 2013

ÎLOTS	M ² Bureaux	M ² Activités	M ² Logements		M ² Equip. publiques	M ² Commerce	M ² Hôtel	Nbre de logements		SHON par îlot	Parkings
			Libres	Sociaux				Libres	Dont Sociaux		
6 PC + PCM			7 251,00					82		7 251,00	107
7 OGIC			5 593,06					66		5 593,06	87
8B Logement Français				4 062,46				57	57	4 062,46	57
8A PC + PCM				4 665,05				57		4 665,05	82
1 PC + PCM	8 681,30	1 818,80								10 500,10	194
2 PC + PCM	11 955,60	1 697,00								13 652,60	253
3 / 4	24 423,80	6 630,50								31 054,30	575
5A OPHLM B-C				2 839,00		161,00		34	34	3 000,00	38
5B Ville de B-C					2 842,00			1		2 842,00	
9 PC + 2PCM			7 301,96	4 279,00		3 164,66		138	50	14 933,62	161
9 Maisons			1 065,80					7		1 065,80	14
9Bis PC + PCM			2 413,55			435,97		25		2 874,52	35
10 PC + PCM			7 985,61			1 095,50		108		9 189,11	495
11 OGIC			5 357,39					74		5 357,39	94
11Bis OGIC PC+PCM			1 113,84		1 024,31			19		2 138,15	20
TOTAL	45060,70	10146,30	38 082,21	15845,51	3866,31	4857,13		668	141	118179,16	2212

Source : SEFRI-CIME

Prises de vues des surfaces de bureaux de la partie Nord



*Vue sur l'immeuble Aviva
depuis l'avenue de l'Europe*



*Vue sur l'immeuble Colgate
depuis l'avenue de l'Europe*



*Vue sur l'immeuble Aviva et la transparence
visuelle sur le parc depuis l'avenue de l'Europe*



*Vue sur l'immeuble Aviva
depuis le parc*



*Vue sur l'immeuble Colgate
depuis le parc*

Prises de vues sur quelques surfaces de logements de la partie Nord



*Vue sur les immeubles de logements
en bordure de la placette*



*Vue sur la résidence service
depuis la place centrale*



*Vue sur l'immeuble de logements
au carrefour rue du Moulin Bailly et l'allée Louis Blériot*



*Vue sur les immeubles de logements
en bordure de la place de la Renaissance*



*Vue sur les immeubles de logements place de la Renaissance
et la transparence visuelle entre l'îlot Sud et le parc*



*Vue sur la résidence service
depuis le parc*

Prises de vues sur quelques équipements publics de la partie Nord



*Vue sur le groupe scolaire « La Cigogne »,
son entrée et son parvis en bordure de la rue du Moulin Bailly*



*Vue sur le groupe scolaire « La Cigogne »,
depuis le parc*



Vue sur la crèche situé dans l'ilot 11bis



*Vue sur l'entrée du parc
sur la rue Hispano-Suiza*



*Vue sur le bassin d'environ 2 000 m²
aménagé dans le parc*

Fin 2009, la société IBM France, occupant jusqu'alors la tour Descartes à La Défense où elle était installée depuis 1988, a intégré la majeure partie des nouvelles surfaces de bureaux (soit environ 44 000 m² sur les 65 000 m² S.H.O.N. de bureaux) réalisées dans la **partie Sud** de la Z.A.C. comprise entre l'avenue de l'Europe, la rue des Minimes et la rue Raoul NORDLING.

Les 3 500 salariés¹ de cette société occupent leur nouveau site dans le quartier des Bruyères constitué de cinq bâtiments d'une hauteur maximale de 6 étages érigés autour d'un espace vert de plus de 13 000 m². Agrémenté d'un plan d'eau et d'une vaste terrasse en bois, ce jardin comprend de nombreuses espèces végétales (conifères, érables, hortensias, rhododendrons, azalées...).

**Les 5 nouveaux bâtiments tertiaires de l'îlot compris
entre l'avenue de l'Europe, la rue des Minimes et la rue NORDLING**



Les autres surfaces tertiaires de cet ensemble immobilier (soit environ 21 000 m² sur les 65 000 m² S.H.O.N. de bureaux) sont occupées depuis peu de temps par d'autres grandes entreprises avec toutefois des effectifs plus restreints : GRTgaz (environ 500 salariés) dans l'immeuble BORA, GDF Suez (environ 100 salariés) et ELENGY (environ 150 salariés) dans l'immeuble EOLE, STORENGY (environ 350 salariés) dans l'immeuble DJINN.

L'aménagement de ce secteur, dans lequel l'environnement prend une large place, que ce soit à travers l'importance accordée aux espaces verts ou l'adoption volontariste de normes Haute Qualité Environnementale (H.Q.E.) a été confié à l'architecte Jean-Paul VIGUIER et au paysagiste Philippe THEBAUD, concepteur du Parc des Bruyères situé dans la partie Nord de la Z.A.C.

¹ Ce nombre correspond au nombre de salariés permanents ou régulièrement présents sur le site des Bruyères, considérant qu'une partie du personnel de cette société exerce le plus souvent son activité professionnelle hors du site.

Prises de vues des immeubles de bureaux de la partie Sud



Vue en bordure de la rue Raoul NORDLING



Vue en bordure de l'avenue de l'Europe



Vue sur l'angle de l'avenue de l'Europe et de la rue des Minimes



Vue en bordure de la rue des Minimes



Vue en bordure de la rue Michel RICARD



Vue sur le cœur d'îlot

Cet îlot de l'opération des Bruyères accueille également, à sa pointe Sud, un ensemble immobilier comprenant les nouveaux locaux du Centre Technique Municipal (C.T.M., cf. prise de vue à gauche ci-dessous) et 26 logements (en bordure de la rue Michel RICARD, cf. prise de vue à droite ci-dessous).

Les travaux du C.T.M. (dont le permis de construire a été délivré le 13 décembre 2005) se sont déroulés de la fin l'année 2007 jusqu'à la fin de l'été 2010. Disposant rue Charles-Chefson du seul tènement foncier suffisant pour accueillir alors le nouveau collège Jean Mermoz (ouvert depuis la rentrée scolaire 2008/2009), le C.T.M. avait dû, dans l'attente de la mise à disposition de ses nouveaux locaux, déménager pour s'installer dans les anciens entrepôts des Brasseurs Parisiens situés dans le périmètre de la Z.A.C. des Bruyères (au nord de la rue des Messageries).

Le C.T.M. a finalement emménagé dans ses nouveaux locaux du 19, rue Michel RICARD en Septembre 2010. Ces locaux se répartissent entre le premier étage comprenant des bureaux, le rez-de-chaussée dévolu aux différents corps de métiers et enfin une dernière partie accueillant le parc automobile de la ville. Au total, quatre-vingts personnes (centre technique, restauration/entretien, voirie, espaces verts) travaillent sur ce nouveau site.



Vue sur le C.T.M. depuis le carrefour rue des Minimes / rue Raoul NORDLING



Vue sur les logements contigus au C.T.M. à l'angle des rues des Minimes et Michel RICARD

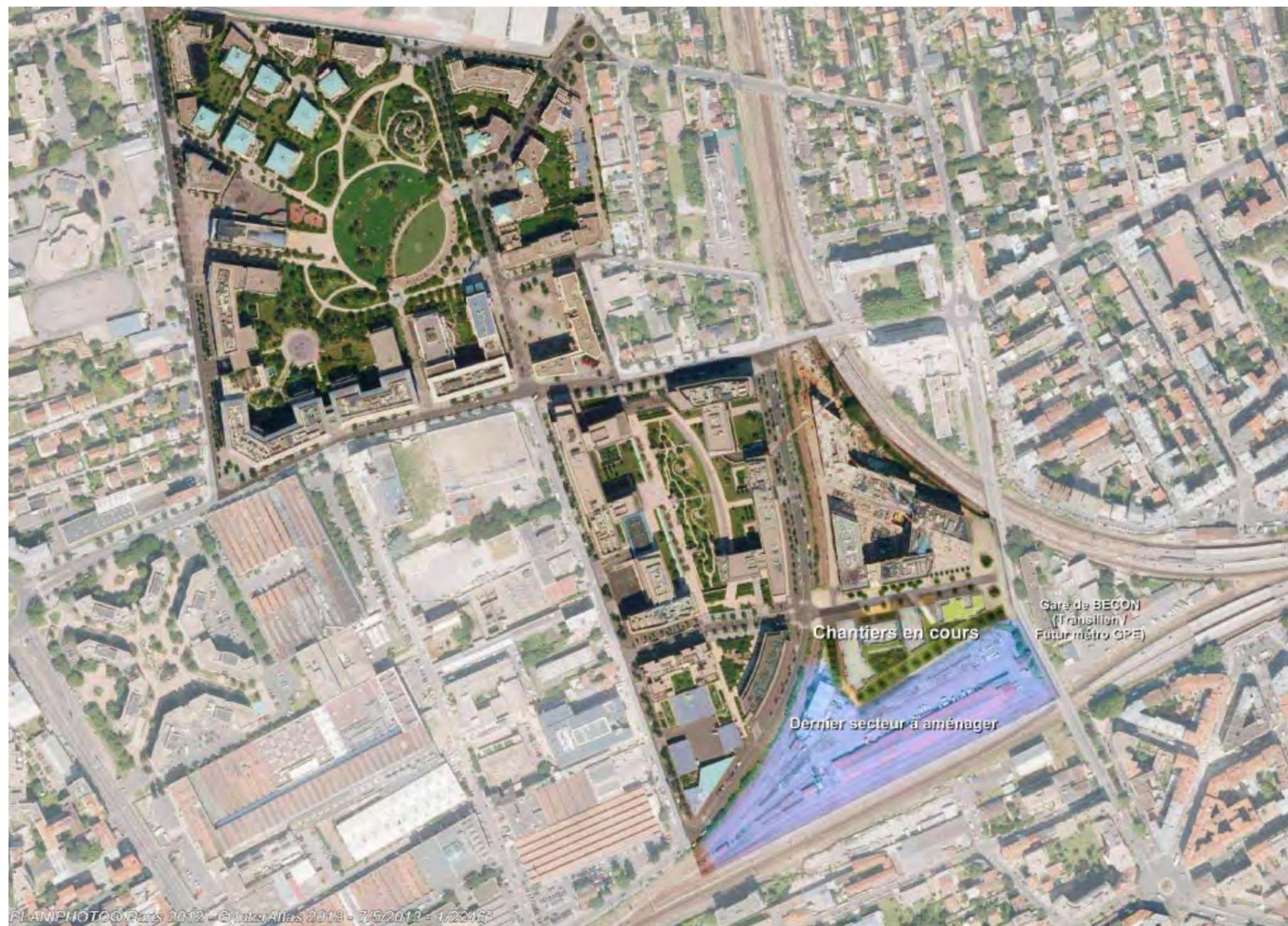
Bilan des programmes construits dans la partie Sud de la Z.A.C. des Bruyères à BOIS-COLOMBES - Etat au 1^{er} Mai 2013

ÎLOTS	M ² Bureaux	M ² Activités	M ² Logements		M ² Equip. publics	M ² Commerce	M ² Hôtel	Nbre de logements		SHON par îlot	Parkings
			Libres	Sociaux				Libres	Dont Sociaux		
12 PC + 4 PCM	51 712,00	10 553,00								62 265,00	1 193
12Bis PC + 2 PCM	5 260,00	270,00								5 530,00	439
13 CTM			2 284,00		6 116,00			26		8 400,00	41
1Bis						405,71	4 148,06			4 553,77	38
TOTAL	56972,00	10823,00	2284,00		6116,00	405,71	4148,06	26		80748,77	1711

Source : SEFRI-CIME

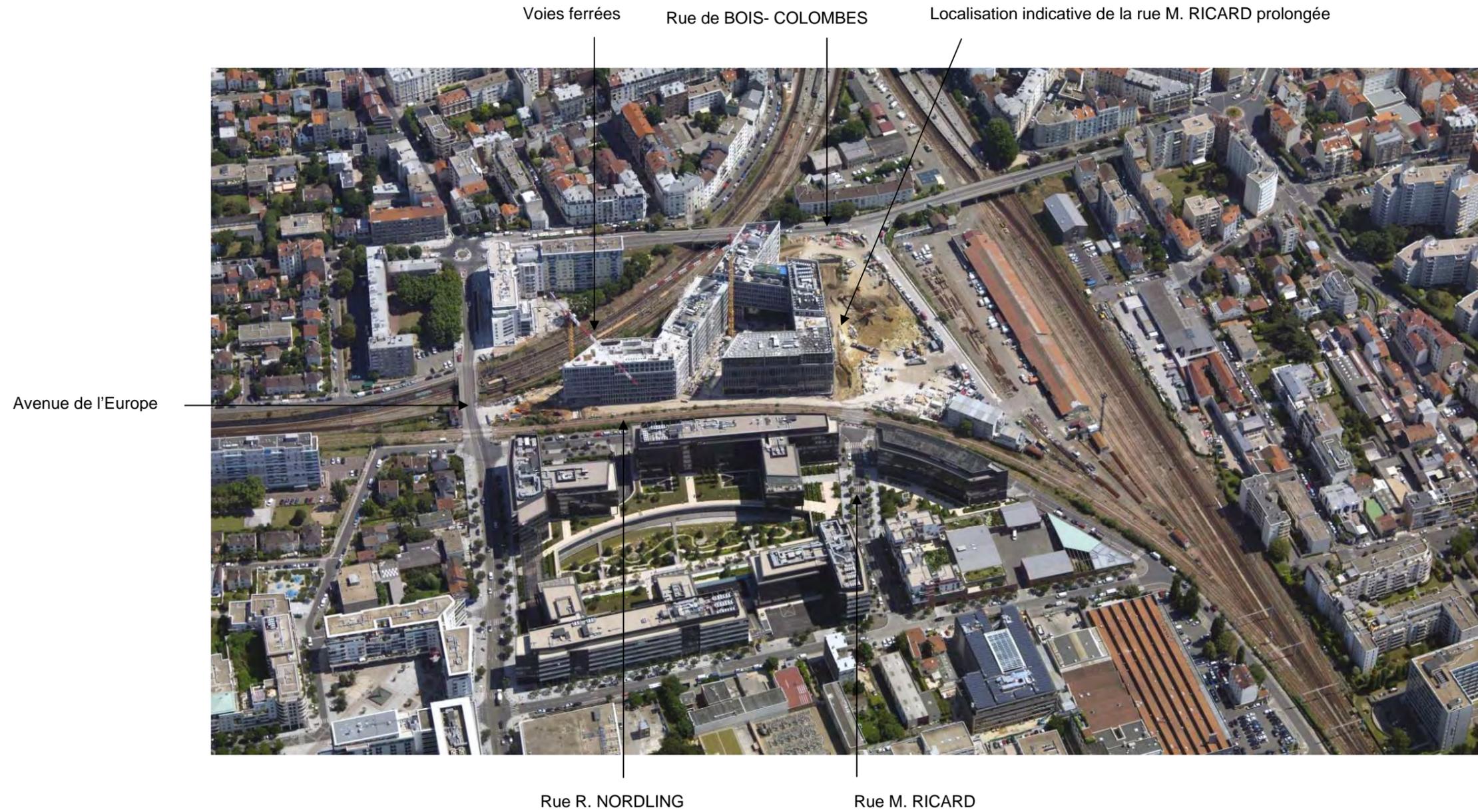
I.2.1.2 Les terrains en cours de travaux de construction et d'aménagement

Ces terrains sont compris entre la rue de BOIS-COLOMBES, la rue Raoul NORDLING, l'avenue de l'Europe, les voies ferrées et les abords de la rue Michel RICARD prolongée (entre la rue Raoul NORDLING et la rue de BOIS-COLOMBES).



Source : ©InterAtlas 2013

Vue aérienne de la partie Sud de la Z.A.C. des Bruyères à BOIS-COLOMBES en cours de travaux de construction et d'aménagement - Etat en Avril 2013



Ils accueillait encore jusqu'à la fin de l'année 2010 et du début de l'année 2011, époque de leur démolition, les anciens locaux de la société Gombert et Louvradox. Une partie de ces locaux a par ailleurs abrité les équipements du Centre Technique Municipal (C.T.M.) avant son déménagement (en Septembre 2010) dans ses nouveaux locaux situés à l'intersection des rues des Minimes et NORDLING, dans la partie Sud de la Z.A.C. des Bruyères (cf. précédemment).

Prises de vues de ces terrains en Juillet 2010



Vue du pont (rue de BOIS-COLOMBES) sur une partie des anciens locaux de la société Gombert et Louvradox



Vue d'ensemble depuis la rue R. NORDLING

Ce secteur accueillait également, rue de BOIS-COLOMBES, un immeuble collectif (R+1+C) de 5 logements non conventionnés de la S.A. d'H.L.M. La Sablière. Comme pour les anciens locaux de la société Gombert et Louvradox, cet immeuble a également été démoli pour permettre la réalisation de programmes immobiliers autorisés dans le cadre de la modification du P.L.U. de 2009.

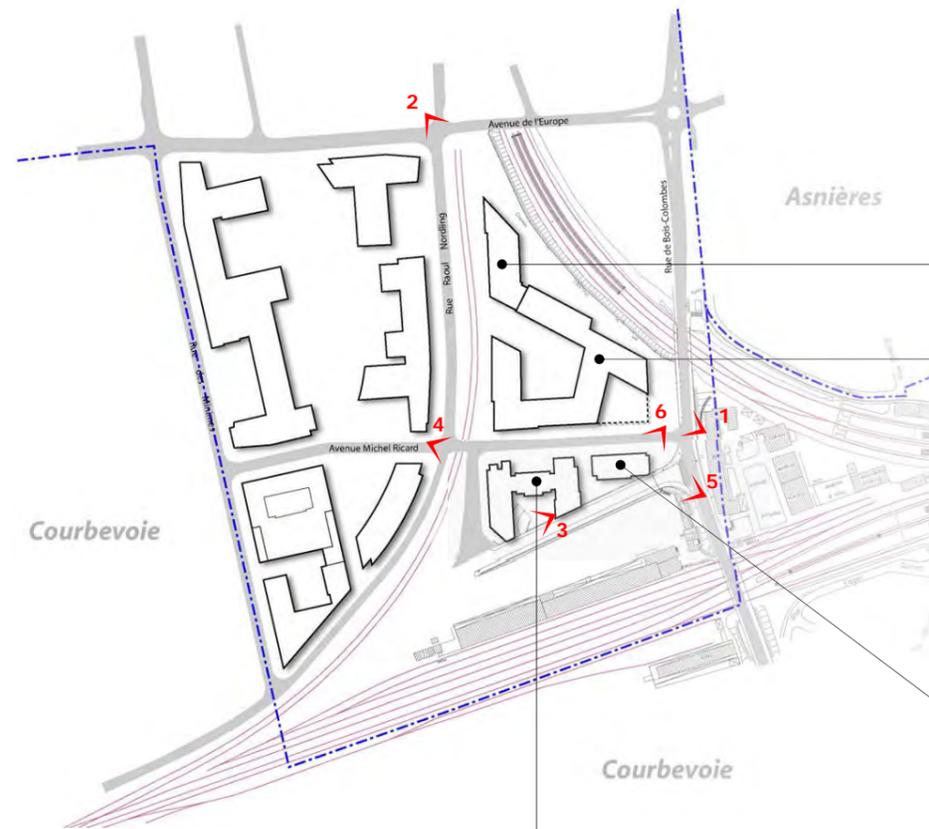
Ces programmes, actuellement toujours en cours de construction, sont présentés dans le tableau et l'illustration joints ci-après.

Bilan des programmes en cours de construction dans la partie Sud de la Z.A.C. des Bruyères à BOIS-COLOMBES - Etat au 1^{er} Mai 2013

ÎLOTS	M ² Bureaux	M ² Activités	M ² Logements		M ² Equip. publics	M ² Commerce	M ² Hôtel	Nbre de logements		SHON par îlot	Parkings
			Libres	Sociaux				Libres	Dont Sociaux		
14 PC + PCM	40 000,00									40 000,00	470
15A			10 960,00			418,00		171		11 378,00	266
15B				2 929,00		162,00		43	43	3 091,00	45
TOTAL	40000,00		10960,00	2929,00		580,00		214	43	54469,00	781

Source : SEFRI-CIME

Immeubles en cours de construction dans la partie Sud de la Z.A.C. des Bruyères



Immeuble pour COFACE (illustration n°1) et Immeuble pour GRT gaz (illustration n°2) - Ilot 14



40 000 m² S.H.O.N. bureaux
Livraison prévisionnelle : Été 2013

Immeuble « l'Inédit » - Ilot 15A



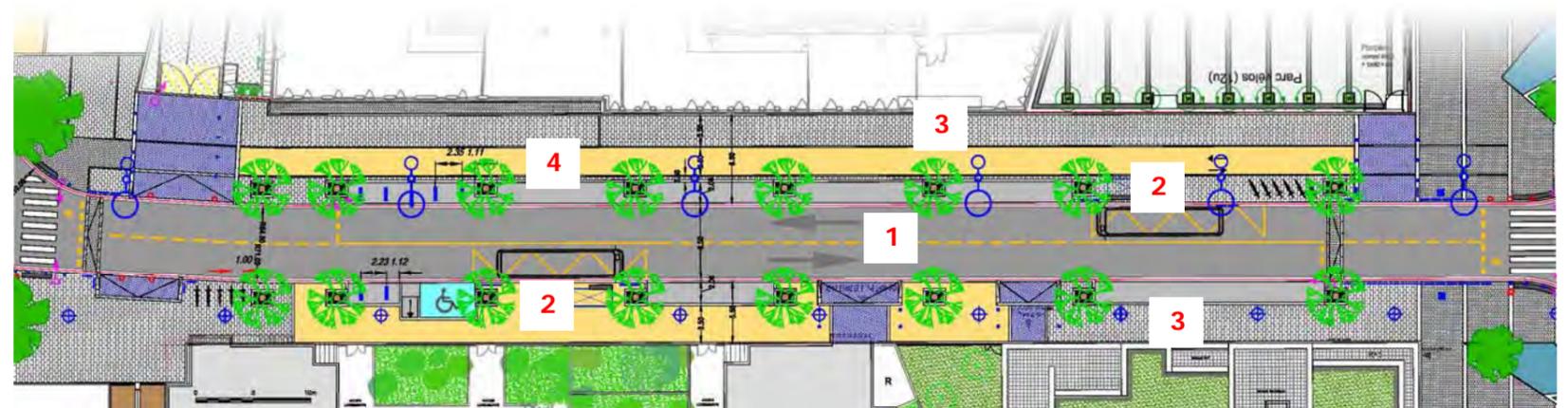
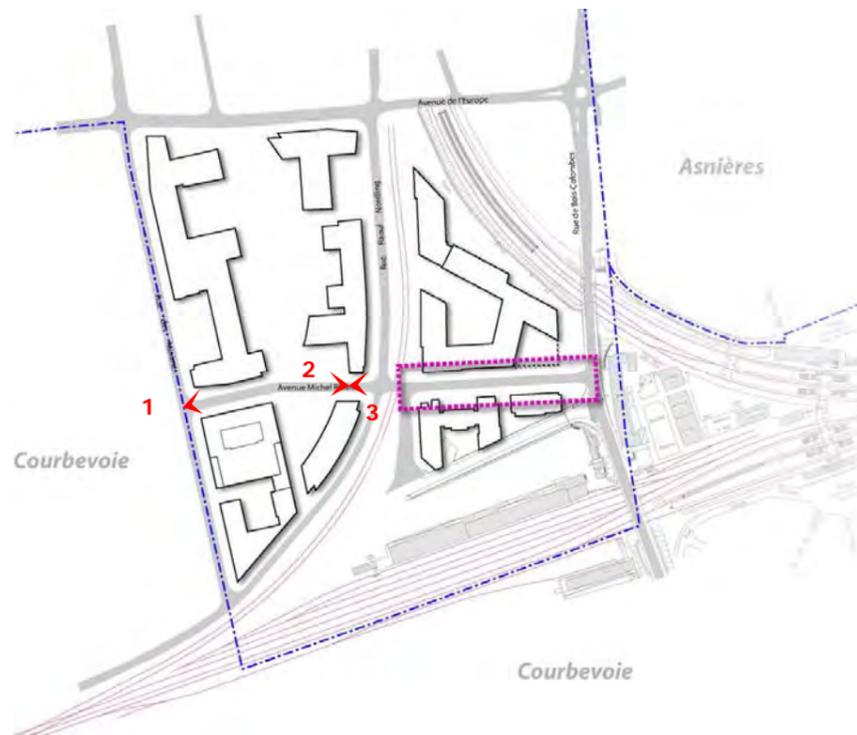
10 960 m² S.H.O.N. logements libres (171 logements) et 418 m² S.H.O.N. de commerces
Livraison prévisionnelle : 2^{ème} trimestre 2015

Immeuble pour La Sablière - Ilot 15B



2 929 m² S.H.O.N. logements sociaux (43 logements) et 162 m² S.H.O.N. de commerces
Livraison prévisionnelle : 2015

Les travaux d'aménagement du prolongement de la rue Michel RICARD, entre la rue Raoul NORDLING et la rue de BOIS-COLOMBES, sont également actuellement en cours.



Légende du plan ci-avant

- 1 - Chaussée de 6,50 m
- 2 - Arrêt de bus (ligne 167)
- 3 - Trottoirs largeur 3,00 m minimum
- 4 - Piste cyclable double sens



Prises de vue début Avril 2013

Les travaux d'aménagement du parvis du programme immobilier de la COFACE au croisement du prolongement de la rue Michel RICARD et de la rue de BOIS-COLOMBES sont également en cours.



Légende du plan ci-contre (à droite)

- 1 - Accès piétons depuis le parvis
- 2 - Accès V.I.P.
- 3 - Trottoirs largeur 3,00 m minimum
- 4 - Piste cyclable double sens
- 5 - Commerce en RdC



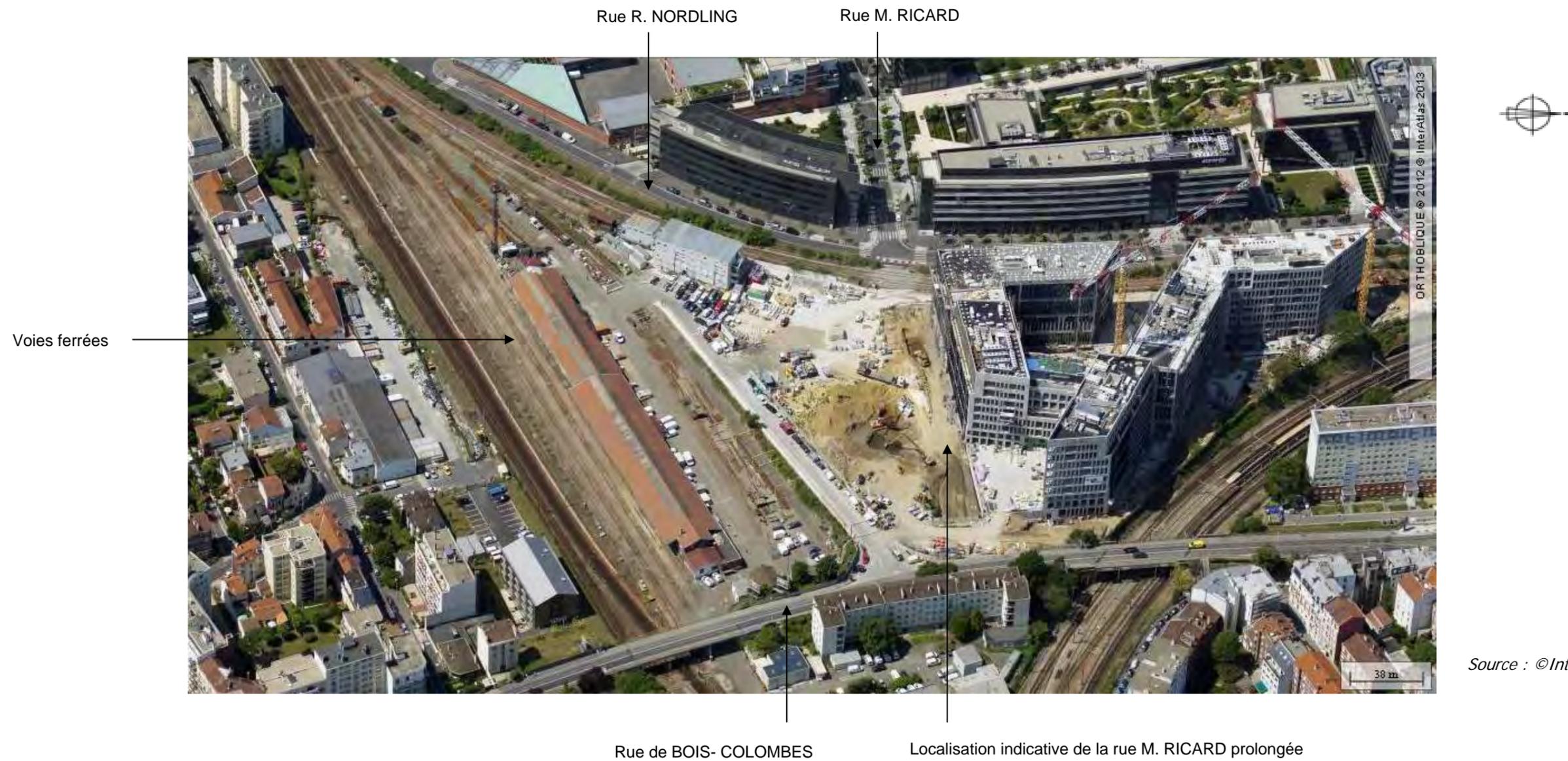
Prises de vue début Avril 2013

I.2.1.3 Les terrains restant à aménager

Ces terrains, objets du présent dossier, sont situés entre la rue Raoul NORDLING et les abords de la rue Michel RICARD prolongée (entre la rue Raoul NORDLING et la rue de BOIS-COLOMBES), la rue de BOIS-COLOMBES et les voies ferrées SNCF des lignes Paris Saint-Lazare / Versailles et Paris Saint-Lazare / Cergy.

L'aménagement de ces terrains constitue la dernière phase de réalisation de la Z.A.C. des Bruyères.

Vue aérienne de la partie Sud de la Z.A.C. des Bruyères à BOIS-COLOMBES restant à aménager - Etat en Avril 2013



Source : ©InterAtlas 2013

Une partie de ces terrains est occupée, comme en 1999, date de la création de la Z.A.C., par des installations de la S.N.C.F. à savoir une gare de marchandises et des entrepôts, partiellement désaffectés, qui lui sont associés.



*Vue depuis le pont de la rue de BOIS-COLOMBES sur la gare de marchandises et les entrepôts
(prise de vue de Juillet 2010)*



*Vue depuis la rue Raoul NORDLING
(prise de vue de Avril 2013)*

Une partie de ces terrains est par ailleurs occupée par les voies ferrées du raccordement dit de « Courbevoie » qui permettait d'accéder, avant leur abandon, au port des Guillaies à Nanterre. (parallèles à la rue Raoul NORDLING, elles servaient de manière irrégulière - environ 6 trains / mois en moyenne, circulant la nuit - aux trains de travaux pour l'entretien du réseau).

L'étude menée par la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (D.R.E.I.F.) sur la réactivation de la desserte ferroviaire du port des Guillaies a conclu en juin 2009 que le fret ferroviaire n'emprunterait pas cet itinéraire.

Sous réserve de reconstituer la fonctionnalité actuelle du raccordement en gare de Bécon-les-Bruyères, c'est-à-dire la possibilité de passer des voies de/vers La Défense à celles de/vers La Garenne-Colombes, RFF a informé M. le Maire de BOIS-COLOMBES, par courrier en date du 2 octobre 2009, qu'elle souhaitait lancer les études ferroviaires en vue de déposer l'ensemble du raccordement de Courbevoie.

Ainsi, non seulement la dépose de ce raccordement ne nécessitait plus la création d'un passage à niveau dans le cadre du prolongement de l'avenue Michel RICARD au sein de la Z.A.C. des Bruyères mais il entraînait également la suppression des quatre passages à niveau alors présents sur ce raccordement permettant de réduire les effets de coupure dans la ville et offrant ainsi une véritable perspective de couture urbaine entre la Z.A.C. et le cœur du triangle ferroviaire.

Une fois les voies ferrées totalement déposées, leur emprise sera réaménagée pour permettre la réalisation d'une partie du « sentier des parcs » lequel figure parmi les itinéraires de Petite Randonnée (PR) du Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (P.D.I.P.R.) des Hauts-de-Seine (cf. §. 1.1.6.6).

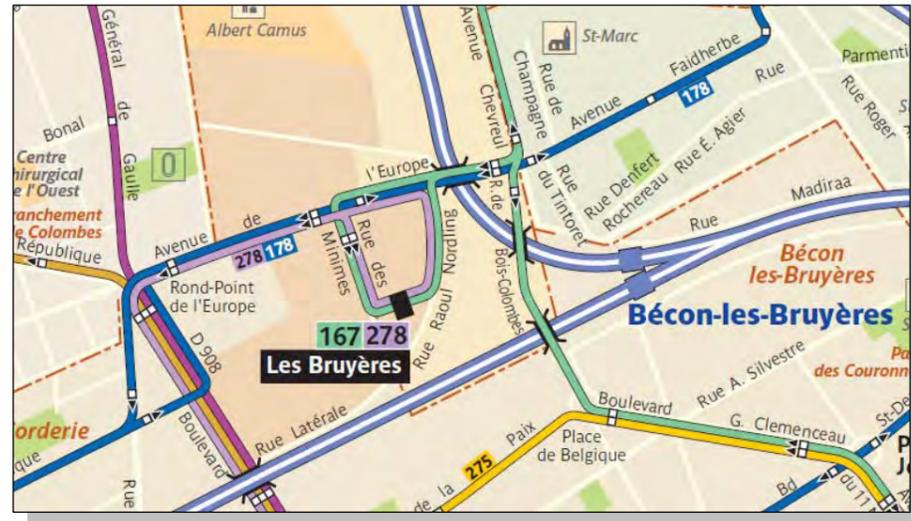
*Vue sur l'emprise des anciennes voies ferrées aujourd'hui partiellement déposées,
en bordure de la rue Raoul NORDLING (au premier plan)*



I.2.2 L'ETAT DE LA DESSERTE DU SITE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

I.2.2.1 La desserte par les bus

Le site de la Z.A.C. des Bruyères est aujourd'hui directement desservi par trois lignes de bus du réseau RATP :

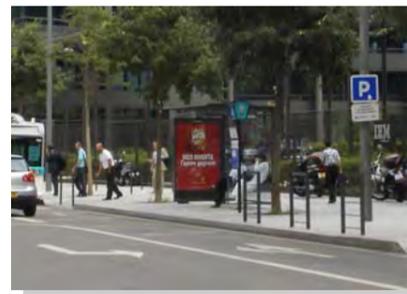


- la ligne n°167 reliant les stations « Pont de LEVALLOIS » à COLOMBES Audra et « BOIS-COLOMBES-Les Bruyères » (ce terminus ayant nécessité des aménagements particuliers en bordure de la rue Michel RICARD où il se trouve) ;
- la ligne n°178 assurant la liaison entre le quartier d'affaires de La Défense et la station de la ligne C du RER à GENNEVILLIERS ;
- la ligne n°278 reliant le quartier d'affaires de La Défense à la Z.A.C. des Bruyères (station « BOIS-COLOMBES-Les Bruyères ») aux heures de pointe uniquement.

Le parcours de chacune de ces lignes a été modifié depuis la création de l'opération des Bruyères :

- la ligne n°167 emprunte désormais l'avenue de l'Europe, les rues des Minimes, M. RICARD et R. NORDLING alors qu'en 1999, elle ne franchissait pas les voies ferrées.
- la ligne n°178 a délaissé la rue Latérale et la rue Raoul NORDLING et emprunte désormais l'avenue de l'Europe.

Ligne n°178, Arrêt « Moulin des Bruyères », avenue de l'Europe



- la ligne n°278, comme l'illustre l'image ci-dessus, et comme la ligne n°167, dessert désormais directement la cœur de la Z.A.C. des Bruyères grâce à son prolongement depuis le Rond-point de l'Europe en service depuis la fin de l'été 2010.

Des campagnes de comptages des temps mis par les bus de la ligne n°278 pour effectuer la distance entre le Rond point de l'Europe et la Rue R. NORDLING réalisées avant (15 janvier 2009) et après (01 avril 2010) la mise en double sens de circulation de la Rue Latérale et de la régulation des feux tricolores de l'avenue de l'Europe jusqu'au Rond point de l'Europe, ont montré une nette amélioration des temps mis par les bus pour effectuer ce trajet.

Le prolongement de cette ligne à travers de la Z.A.C. des Bruyères (Avenue de l'Europe, Rue des Minimes, Avenue Michel RICARD, Rue Raoul NORDLING) effectif depuis la fin de l'été 2010 permet d'assurer :

- une meilleure desserte de la Z.A.C. des Bruyères depuis et vers La Défense et/ou COURBEVOIE,
- un gain de temps pour les usagers de cette ligne entre le trajet effectué à pieds ou en bus entre le Rond-point de l'Europe et la Rue Raoul NORDLING,
- plus de confort pour les usagers de la ligne.

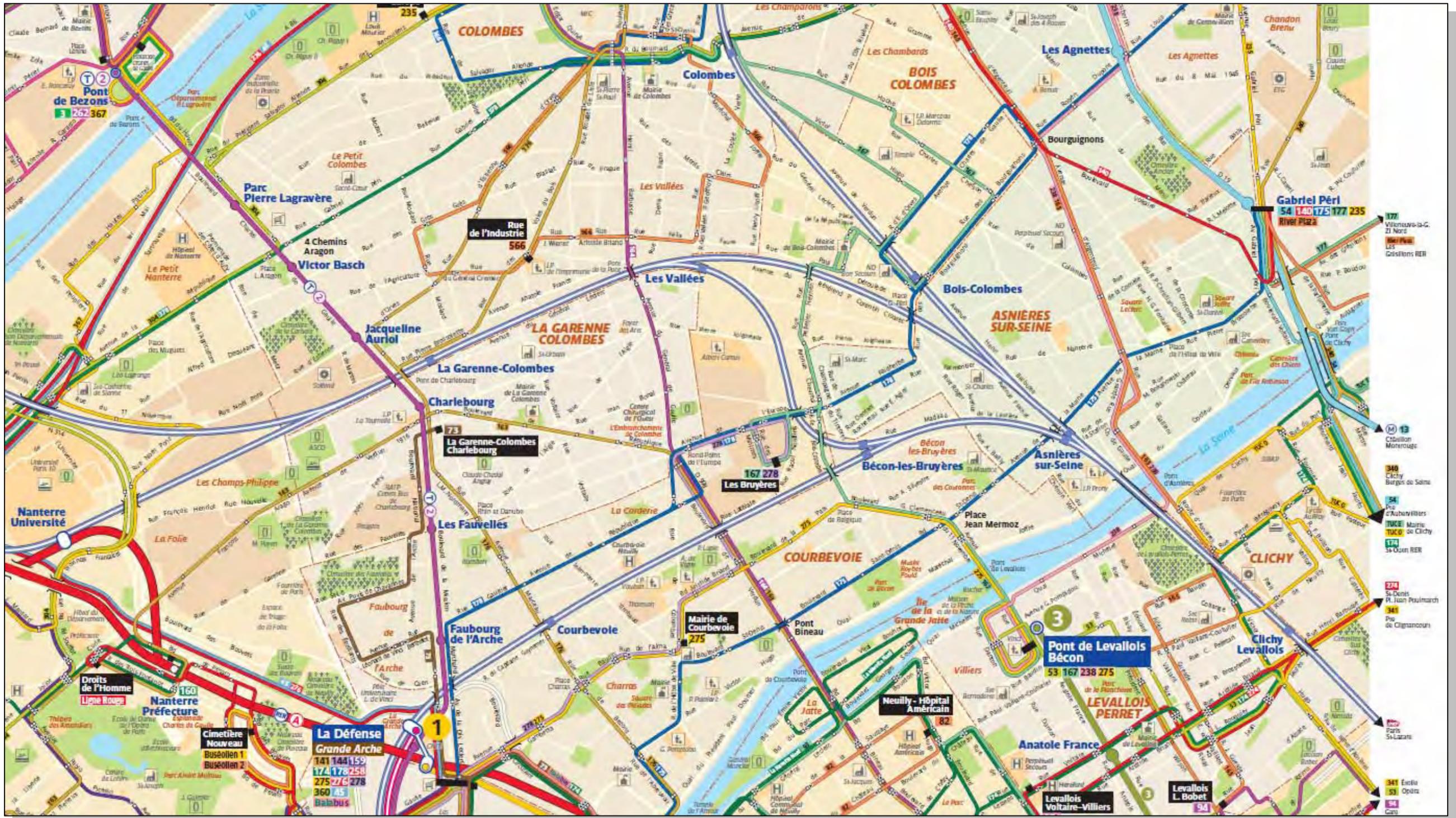
D'autres lignes de bus du réseau RATP desservent indirectement le site de la Z.A.C. grâce à leurs arrêts au niveau du rond-point de l'Europe :

- la ligne n°163 : « RUEIL-Ville / Porte de CHAMPERRET »,
- la ligne n°164 : « ARGENTEUIL - Collège Claude MONET / Porte de CHAMPERRET ».

Ces différentes lignes de bus desservent un large secteur qui s'étend du Sud-Est du Val d'Oise (ARGENTEUIL) en passant par le nord des Hauts de Seine et le Nord-Ouest de Paris (Porte de CHAMPERRET).

Certaines de ces lignes de bus (n°178 et n°278) permettent un rabattement en direction de la station « La Défense - Grande Arche » desservie en particulier par la ligne A du RER et la ligne n°1 du métro. Cependant, ces bus sont généralement très chargés aux heures de pointe. Le passage des bus est par ailleurs difficile le matin en raison de la saturation du Rond-point de l'Europe et du ralentissement du trafic sur le boulevard de Verdun jusqu'au Pont de COURBEVOIE. A l'heure de pointe du soir, le trafic est généralement plus fluide.

Plan des dessertes en transport en commun du site et de son environnement



Source : RATP, Extrait du plan des lignes de transports en commun des Hauts-de-Seine Nord (Plan du secteur 6), Edition Novembre 2012

I.2.2.2 La desserte par des modes de déplacements lourds

✓ Le train

Enrichissant et diversifiant l'offre de transports en commun dans le secteur, deux gares SNCF sont localisées non loin du site de la Z.A.C. :

- La gare de Bécon-les-Bruyères, la plus proche, est située sur le territoire de la ville voisine de Courbevoie à environ 800 m à pied depuis le carrefour Avenue de l'Europe / Rue du Moulin des Bruyères.



Gare SNCF de Bécon-les-Bruyères (Accès Nord)

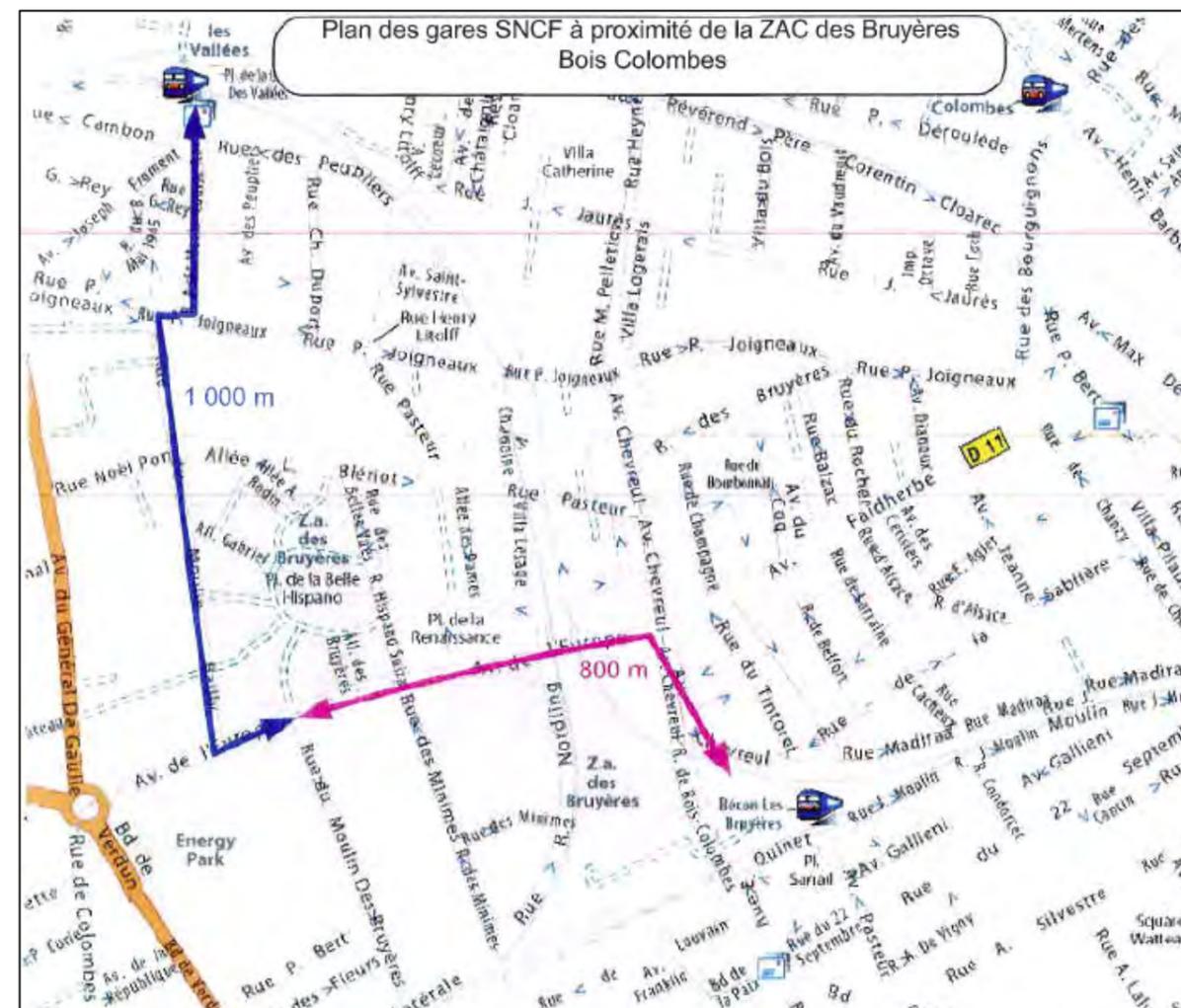
- La gare des Vallées, située sur le territoire de la commune de La Garenne-Colombes à environ 1 km à pied depuis le carrefour Avenue de l'Europe / Rue du Moulin des Bruyères.

Ces deux gares sont desservies, depuis la gare Paris-Saint-Lazare, par le tronçon de la ligne L du réseau Transilien en direction de Cergy-le-Haut (permettant notamment de rejoindre, depuis la gare des Vallées, la ligne A du RER à la station Nanterre-Université), avec un train toutes les 10 minutes environ entre 5h00 et 1h00 du matin.

D'autres tronçons de cette ligne desservent également la gare de Bécon-les-Bruyères :

- Paris-Saint-Lazare / Saint-Nom-la-Bretèche, uniquement le matin avant 7h00 et le soir après 21h00 à une fréquence de un train toutes les 30 minutes environ ;
- Paris-Saint-Lazare / Bécon-les-Bruyères, avec une fréquence d'environ un train toutes les 4 minutes environ de 5h00 à 1h00 du matin ;
- Paris-Saint-Lazare / Saint-Cloud, avec une fréquence d'environ un train toutes les 10 minutes environ entre 5h00 à 1h00 du matin ;
- Paris-Saint-Lazare / Versailles Rive-Droite, avec une fréquence d'environ un train toutes les 15 minutes environ entre 5h00 à 1h00 du matin ;

Il convient de noter qu'aucune des lignes de bus desservant le site de la Z.A.C. ne dessert la gare de Bécon-les-Bruyères ou la gare des Vallées.



Source : CDVIA

Avant-projet pour le réaménagement du pôle gare de Bécon-les-Bruyères à COURBEVOIE

A partir du second semestre de 2014, le pôle gare de Bécon-les-Bruyères qui dessert trois communes à savoir COURBEVOIE, BOIS-COLOMBES et ASNIERES sera réaménagé en totalité par Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF.

Le 27 Juin 2012, soit presque un an jour pour jour après la première réunion publique (du 29 Juin 2011) menée dans le cadre de la concertation et durant laquelle les grandes lignes du projet global de réaménagement ont été présentées à la population, une nouvelle réunion publique a été organisée afin de présenter l'avant-projet. Il vise notamment à :

- adapter le pôle gare aujourd'hui saturé (avec notamment environ 16 000 voyageurs / jour) aux besoins des habitants et des usagers ;
- moderniser ses infrastructures, redimensionner et réorganiser les bâtiments voyageurs ;
- présenter les solutions pour mieux desservir le quartier d'affaires des Bruyères en créant un accès direct vers cette zone.

Il répond surtout à l'obligation de mettre la gare en accessibilité pour tous conformément aux dispositions de la loi n°2005-102¹ du 11 février 2005 dite loi « handicap », la gare étant aujourd'hui inaccessible aux Personnes à Mobilité Réduite (P.M.R.).

Outre la modernisation des bâtiments voyageurs, ce projet prévoit la création d'une passerelle d'environ 100 m de long. Franchissant la totalité des voies ferrées, cette passerelle permettra :

- de désengorger la gare, par la création de nouveaux accès aux quais répartissant les flux et améliorant les circulations ;
- de garantir à tous l'accessibilité aux trains par l'application des normes en faveur des P.M.R. ;
- de renforcer les liens entre les quartiers par la création d'un passage ouvert 24h/24h entre les 3 quartiers ; un accès direct depuis la gare vers la Z.A.C. des Bruyères sera réalisé.

Un concours d'architectes pour la conception de cette future passerelle a été réalisé par RFF en concertation avec les 3 communes concernées par la gare de Bécon-les-Bruyères.

Selon le calendrier prévisionnel établi à ce stade par RFF, la mise en service des ouvrages de ce projet est prévue en 2016-2017.



Photomontage réalisée à partir d'une esquisse de la future passerelle vue depuis la rue de BOIS-COLOMBES



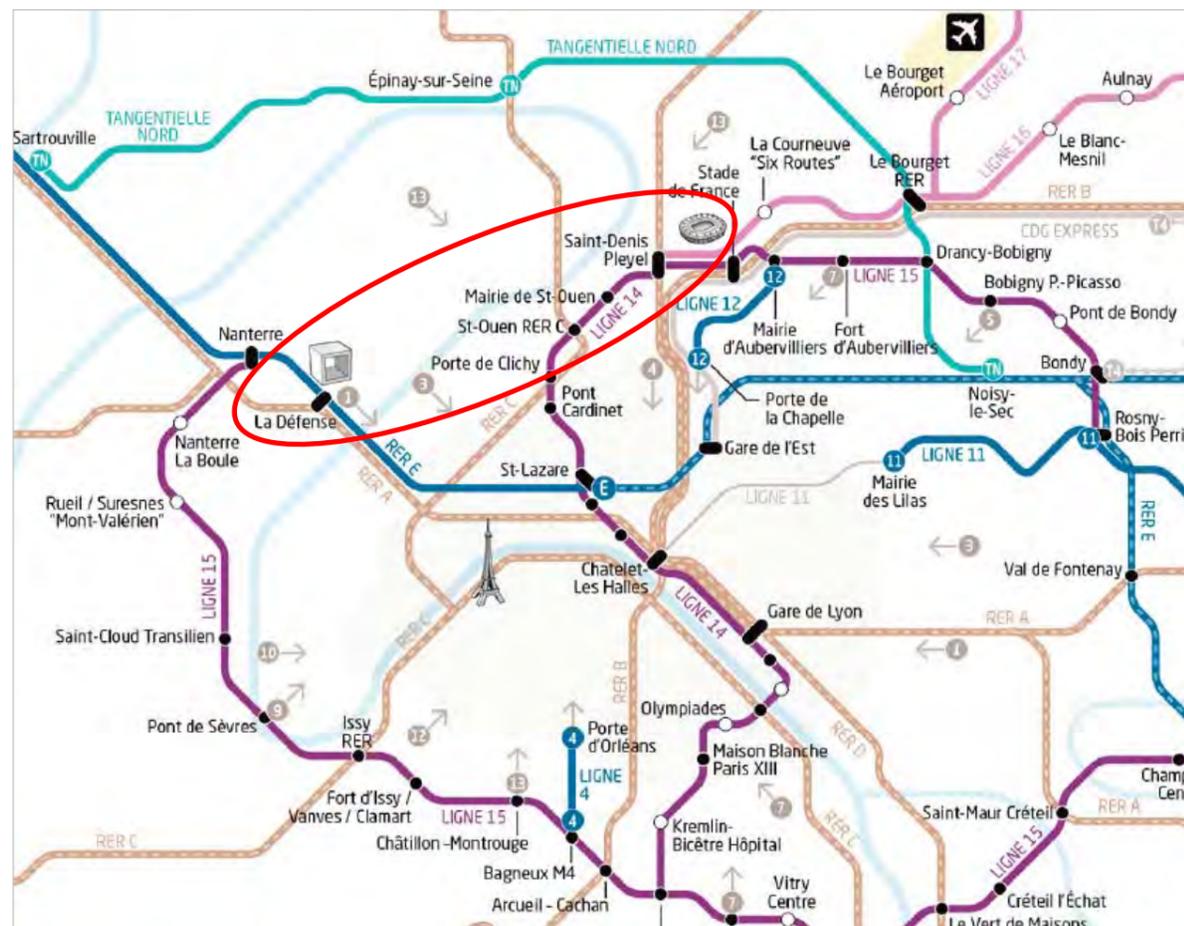
Source : « Modernisation du pôle gare Bécon les Bruyères », Support utilisé dans le cadre de la réunion publique de concertation, Juin 2012, RFF & SNCF

¹ Il s'agit plus précisément de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

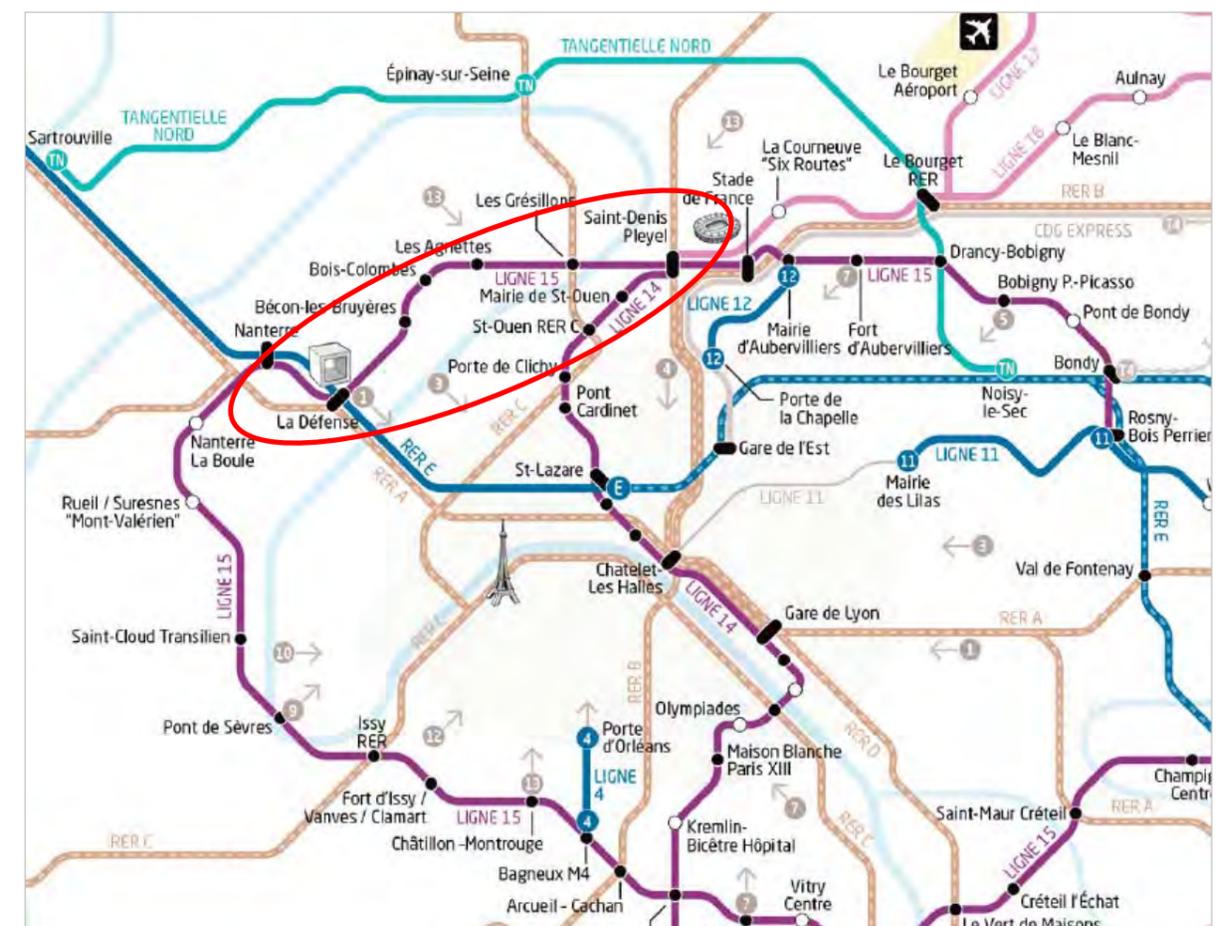
✓ **Le métro**

Comme le montre le plan ci-dessous extrait du dossier de presse issu de la conférence du Premier Ministre sur le Nouveau Grand Paris le 6 Mars 2013 (cf. §. « 1.1.7.1 : Le réseau ferré »), l'objectif de mise en service du tronçon « La Défense - Saint-Denis Pleyel » de la ligne 15 du projet Grand Paris Express¹ intéressant la commune de BOIS-COLOMBES via la création de deux nouvelles gares est prévu à l'horizon 2027.

Objectif de mise en service : 2025



Objectif de mise en service : 2027



Source : « Le Nouveau Grand Paris », Extraits des cartes jointes au dossier de Presse du 6 Mars 2013 sur les objectifs de mise en service du Grand Paris Express, Service de presse de Matignon

Le site qui ne dispose pas à l'heure actuelle d'accès direct par le métro devrait être desservi à l'horizon 2027 par l'une de ces deux gares prévues sur ce tronçon dans le secteur de BECON-LES-BRUYERES, à proximité de la gare éponyme actuelle qui aura déjà été réaménagée (cf. précédemment).

¹ Pour mémoire, l'échéance de mise en service de l'ensemble des lignes projetées dans le Grand Paris Express est 2030 (cf. détails dans le §. « 1.1.7.1 : Le réseau ferré »)

✓ **Le tramway**

Le site n'est desservi directement par aucune ligne de tramway existante.

La station la plus proche est la station « Charlebourg » de la ligne du Tramway T2 récemment prolongée (la mise en service de cette prolongation étant intervenue le 19 novembre 2012). Implantée à proximité de la Place de Belgique, sur le territoire de La Garenne-Colombes, cette station est située, à pieds, à environ 1,5 km de la Z.A.C., via le boulevard de la République (D 908) et l'avenue de l'Europe.

Cette station de tramway est aisément accessible via la correspondance assurée, depuis la Place de l'Europe, voisine du site de la Z.A.C., par la ligne de bus n°163 (« Rueil Ville / Porte de Champerret »).

Tracé du prolongement du T2 entre La Défense et le Pont de Bezons mis en service depuis Novembre 2012



Sources :

Google Maps pour la prise de vue de la situation existante (avant travaux),
site internet www.t2ladefensebezons.fr pour l'illustration graphique du tracé et de la photo montage après travaux

A l'Est, la ligne T1, dont la prolongation jusqu'à la station « Asnières - Gennevilliers - Les Courtilles » (terminus de la ligne n°13 du métro dans ce secteur) est entrée en service le 15 novembre 2012, a un impact nettement plus limité sur la desserte de la zone d'étude en particulier au regard de la distance beaucoup plus importante séparant le site de cette station de métro (environ plus de 3 km à vol d'oiseau).

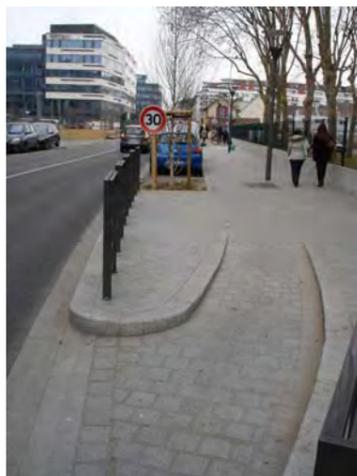
I.2.3 LES CIRCULATIONS DOUCES

I.2.3.1 Les circulations des piétons

Si, comme l'illustrent les prises de vues ci-contre, les espaces publics réalisés dans les limites de l'opération permettent des circulations piétonnes aisées sur l'ensemble de la zone. On remarque notamment les éléments suivants :

- Depuis l'Ouest, les espaces piétonniers sont sécurisés et confortables, notamment sur les grands axes sur lesquels les trottoirs sont larges et les traversées piétonnes sécurisées.
- Sur l'avenue de l'Europe, durant l'été 2010, des travaux ont été réalisés par le Conseil Général des Hauts-de-Seine au droit du passage des voies ferrées afin de sécuriser certains espaces réservés aux piétons en les élargissant notamment (avant ces travaux, compte tenu du peu d'espace, les piétons, en partie en provenance ou en direction de la gare de Bécon-les-Bruyères, circulaient régulièrement sur la chaussée pour franchir les voies de chemin de fer). Depuis, comme le montrent les prises de vues jointes ci-dessous, les travaux d'élargissement et d'aménagement de l'avenue de l'Europe entre l'avenue de Chevreur et les abords des voies ferrées, donc en frange Est de la Z.A.C., ont été réalisés. Seule une portion définie de part et d'autre de l'ancien passage à niveau n'a pas encore été réalisée. Cette dernière sera réalisée parallèlement aux travaux d'aménagement de ces voies ferrées en coulée verte.

Avenue de l'Europe



Aménagements récents entre l'avenue de Chevreur et les abords des voies ferrées



Etat au niveau de l'ancien passage à niveau

Quelques exemples d'espaces piétons dans la Z.A.C.



Rue du Moulin Bailly



*Allée Auguste Rodin
(voie à priorité piétonne)*



Rue des Minimes



Rue Raoul NORDLING

I.2.3.2 Les circulations des deux roues non motorisés

La Z.A.C. des Bruyères et ses environs dispose de plusieurs aménagements cyclables.

Durant l'été 2009, 750 mètres de nouvelles bandes cyclables ont été aménagées dans la partie Nord du quartier des Bruyères, autour de place de la Renaissance (en vert sur l'illustration ci-jointe).

Ces pistes cyclables sont distinguées par un marquage au sol sur les trottoirs de l'avenue de l'Europe et sur ceux de la rue du Moulin Bailly. Les repérages effectués sur le terrain en Juin 2010 ont permis de constater que les cyclistes empruntaient plutôt la route que ces espaces car les cheminements sont mal aisés.

A l'inverse, les bandes cyclables sur chaussées de l'Allée Louis Blériot et de la rue Hispano Suiza sont plus utilisées.



1 - Avenue de l'Europe



2 - Rue Hispano Suiza

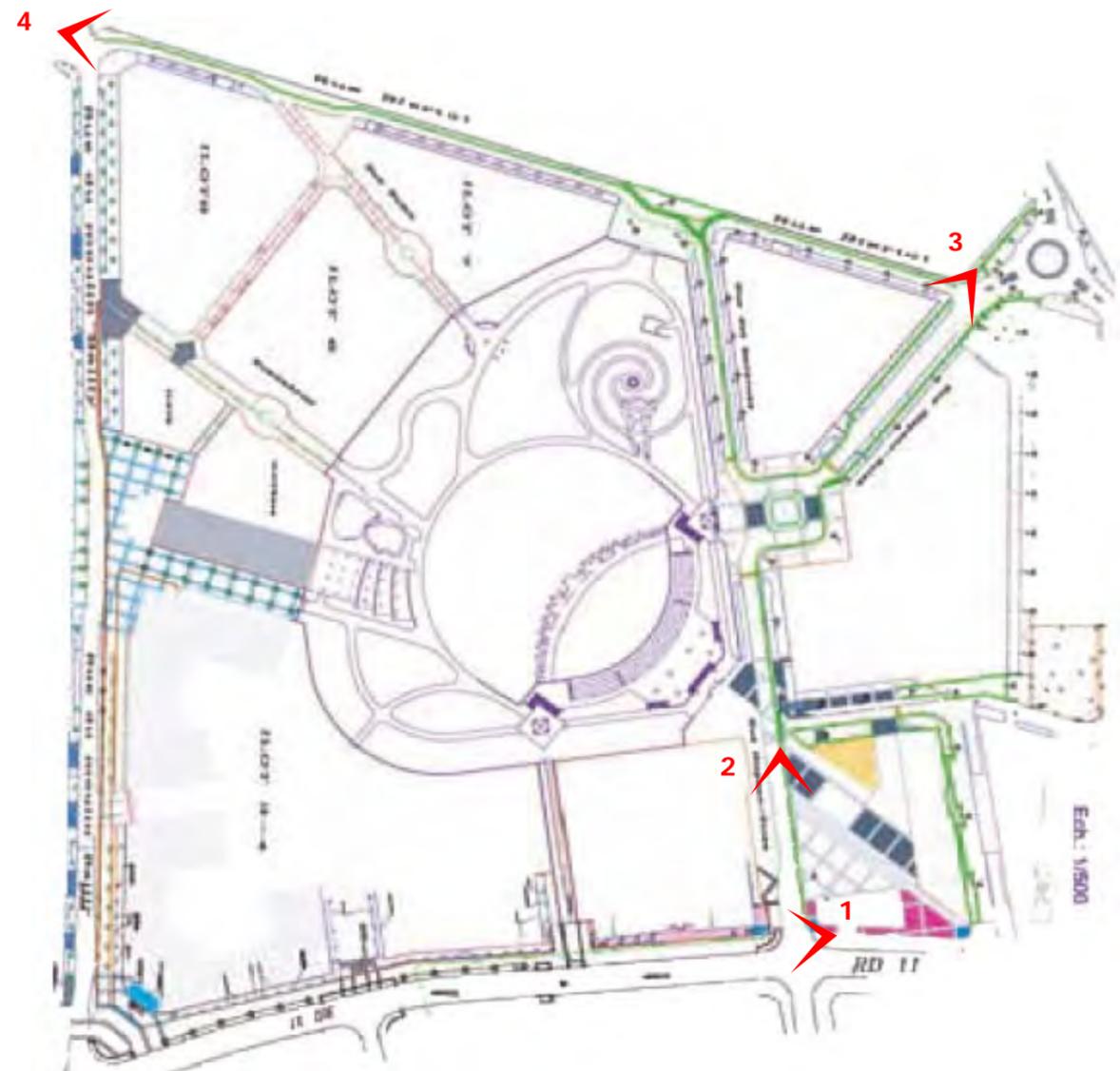


3 - Rue Hispano Suiza



4 - Allée Louis Blériot

Les pistes cyclables du quartier



Source : Ville de BOIS-COLOMBES

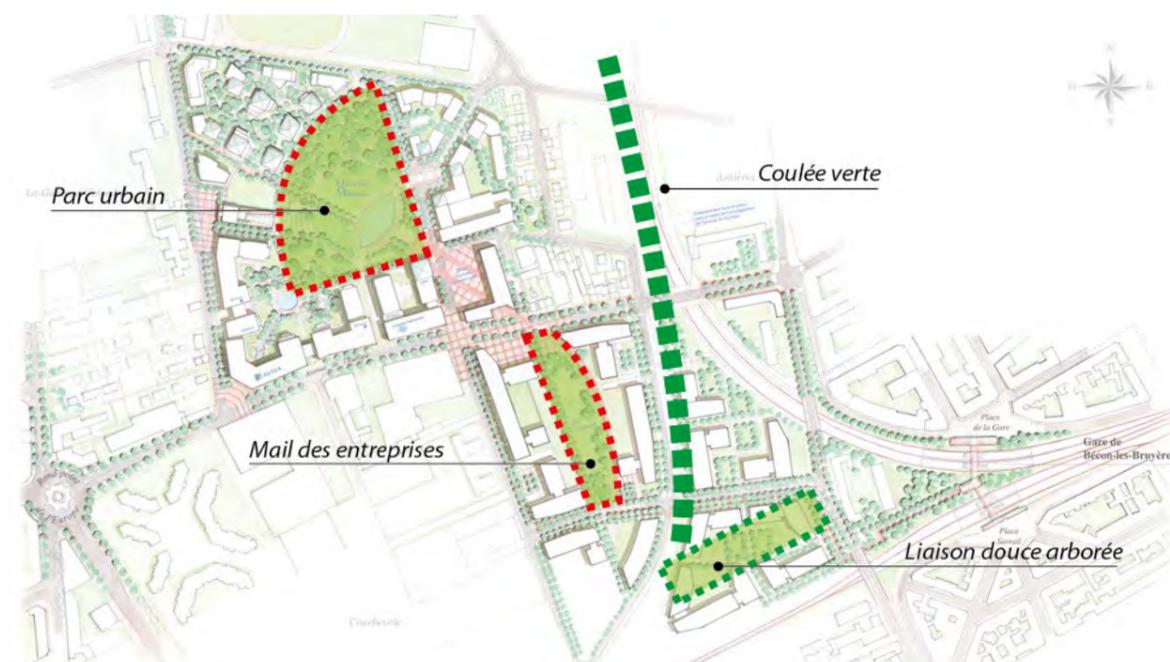
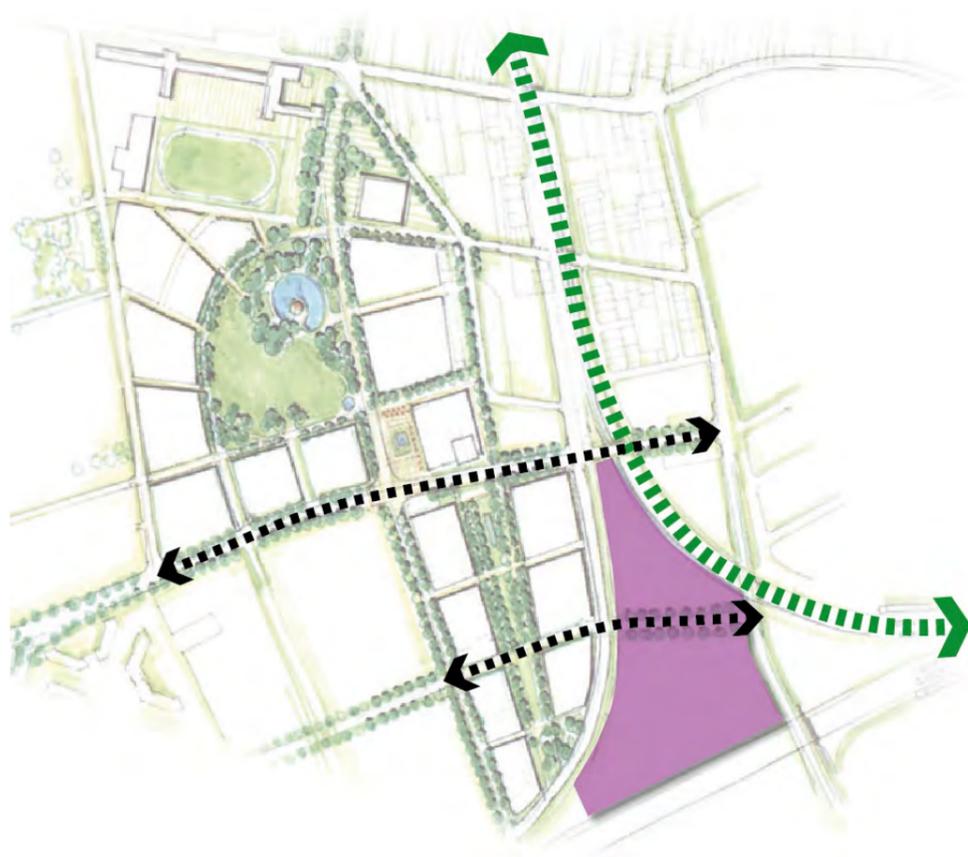
Partie 2

Le projet et ses évolutions pour l'aménagement de la dernière phase de la Z.A.C. des Bruyères

II.1 LE RESPECT DES PRINCIPES FONDATEURS DE LA Z.A.C. DES BRUYERES

La valorisation du quartier des Bruyères se poursuit par l'étude d'un programme de bureaux, de logements étudiants et de commerces sur le dernier secteur opérationnel de la Z.A.C. qui s'étend des voies SNCF au sud jusqu'à la rue des Messageries au nord et bordé à l'ouest par la rue Raoul NORDLING et à l'est par le Pont des QUINZE Perches (rue de BOIS-COLOMBES). Les principes fondateurs de la Z.A.C. des Bruyères demeurent les guides de cette étude à savoir :

- Elaborer un programme équilibré à dominante économique mais également composé de logements, de commerces et d'équipements, dans un objectif de mixité fonctionnelle et d'animation permanente du quartier.
- Désenclaver le quartier par la constitution d'une trame viaire cohérente avec les quartiers périphériques et le reste de la Ville, notamment par la poursuite de l'élargissement de l'avenue de l'Europe jusqu'à la rue de BOIS-COLOMBES (celle-ci est réalisée en grande partie, seule subsiste la traversée des voies SNCF dont les travaux sont en cours) et par la création d'un accès au Pont des Quinze Perches (rue de BOIS-COLOMBES) depuis la rue Raoul NORDLING grâce au prolongement de l'avenue Michel RICARD en cours de finalisation.
- Favoriser une desserte cohérente du site et un accès aisé aux transports en commun amorcée par l'élargissement de l'avenue de l'Europe (voie stratégique) et poursuivi par le recalibrage de la rue des Minimes, de l'avenue Michel RICARD et de la rue Raoul NORDLING.
- Développer une trame verte de qualité en renforçant l'axe Nord/Sud dont l'élément fédérateur est la continuité constituée d'un parc urbain de plus de 2 ha prolongé, au-delà de l'avenue de l'Europe requalifiée, par le « mail des entreprises » environ 1 ha de jardin végétalisé. Cet axe vert sera poursuivi au travers du site jusqu'à la gare de Bécon-les-Bruyères et sera ponctué de cœurs d'îlots végétalisés ouverts sur un espace public abondamment végétalisé. La trame verte sera enrichie par la création d'une coulée verte aménagée sur l'emprise ferroviaire désaffectée offrant une nouvelle liaison douce arborée entre le quartier et la gare des Vallées.

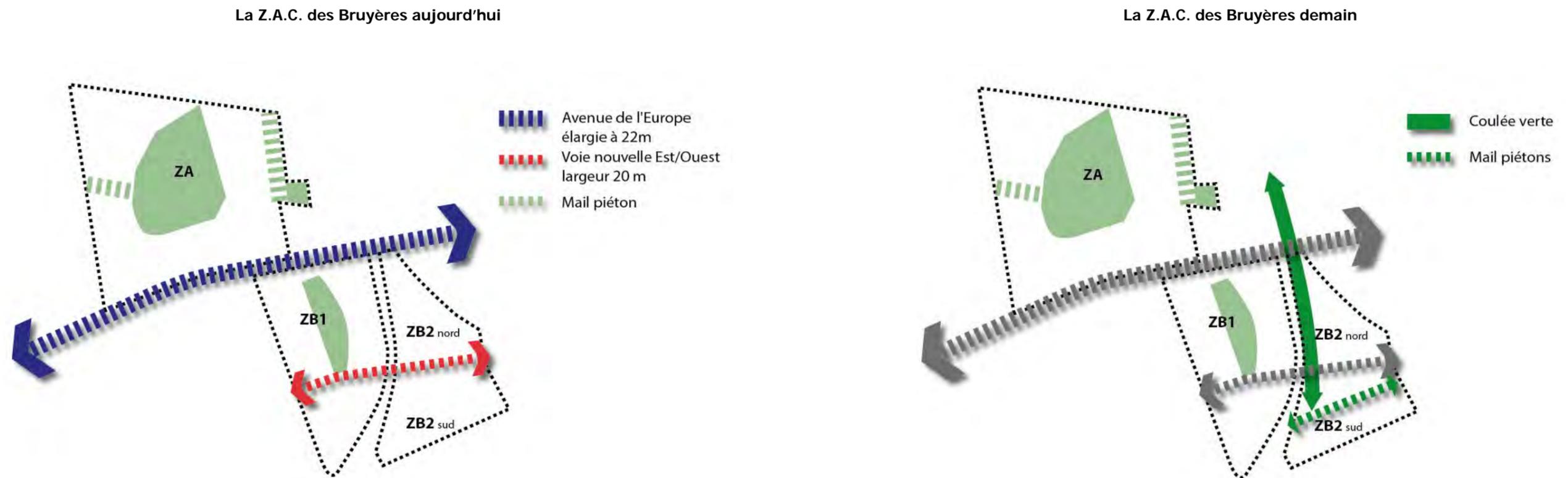


II.2 LES PRINCIPAUX AXES CONCEPTUELS DU DEVELOPPEMENT DE LA DERNIERE PHASE DE LA Z.A.C. DES BRUYERES

II.2.1 LA COMPOSITION SPATIALE A L'ECHELLE DE LA Z.A.C.

Le parti d'aménagement de la Z.A.C. vise principalement les objectifs suivants :

- Conforter la restructuration du maillage viaire initiée sur le secteur ZA*, poursuivi sur ZB1 et ZB2 nord par la requalification de la rue des Minimes et Raoul NORDLING ainsi que par la création de la voie nouvelle (avenue Michel RICARD) Est/Ouest reliant la rue des Minimes à la rue de BOIS-COLOMBES offrant ainsi une facilité d'accès et de desserte des ilots du secteur Sud. Ce nouvel axe structurant Est /Ouest induit la transformation de la rue des Messageries en Mail piétons.

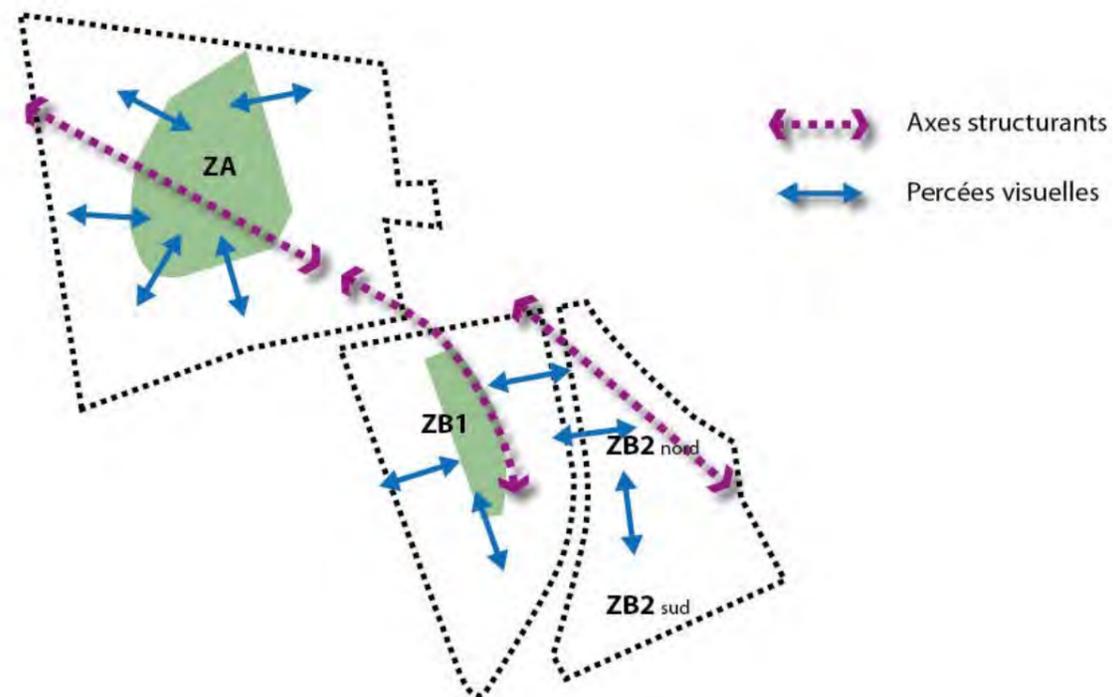


* N.B. : Les dénominations ZA, ZB1 et ZB2 des différents secteurs de la Z.A.C. tels qu'ils sont représentés ici font référence aux dénominations des différents secteurs de l'ancien Plan d'Aménagement de Zone (P.A.Z.) de cette opération avant son intégration dans le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) élaboré par la Ville de BOIS-COLOMBES. Elles ont été maintenues dans le présent document pour faciliter l'identification de chacun de ces grands secteurs.

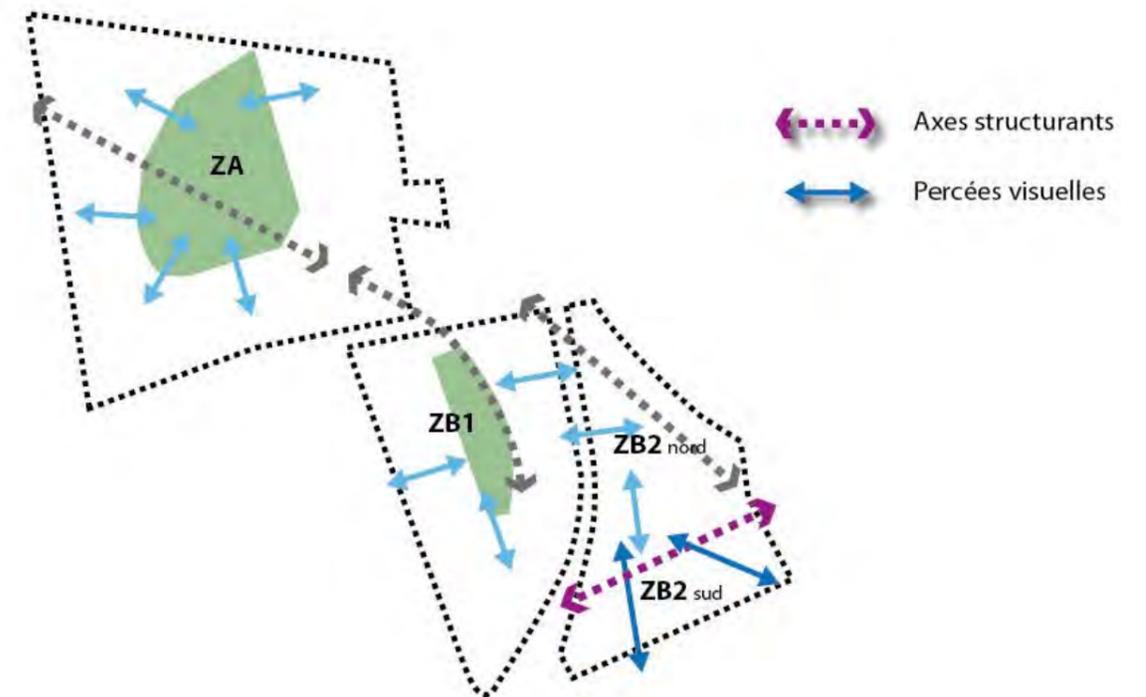
- Préserver les lignes d'horizon et principalement les grandes diagonales visuelles qui traversent librement l'ensemble de la Z.A.C. depuis le Nord jusqu'au Sud. C'est la raison pour laquelle seront privilégiées des transparences visuelles sur le secteur ZB2. Dans la continuité du projet urbain initial, à l'instar du secteur ZB2 Nord qui s'ouvre généreusement sur l'avenue de l'Europe, le secteur d'étude ZB2 Sud comprendra un axe est / ouest majeur.

Bien que davantage contraint par une situation géographique particulière (le site est enclavé par des voies ferrées du réseau de la S.N.C.F.) et une topographie peu favorable (une différence d'altimétrie d'environ 4,50 m est à noter entre la rue de BOIS-COLOMBES et la rue Raoul NORDLING), des percées et des transparences visuelles laisseront percevoir les coeurs d'îlots plantés depuis les espaces publics nouveaux ou restructurés.

La Z.A.C. des Bruyères aujourd'hui



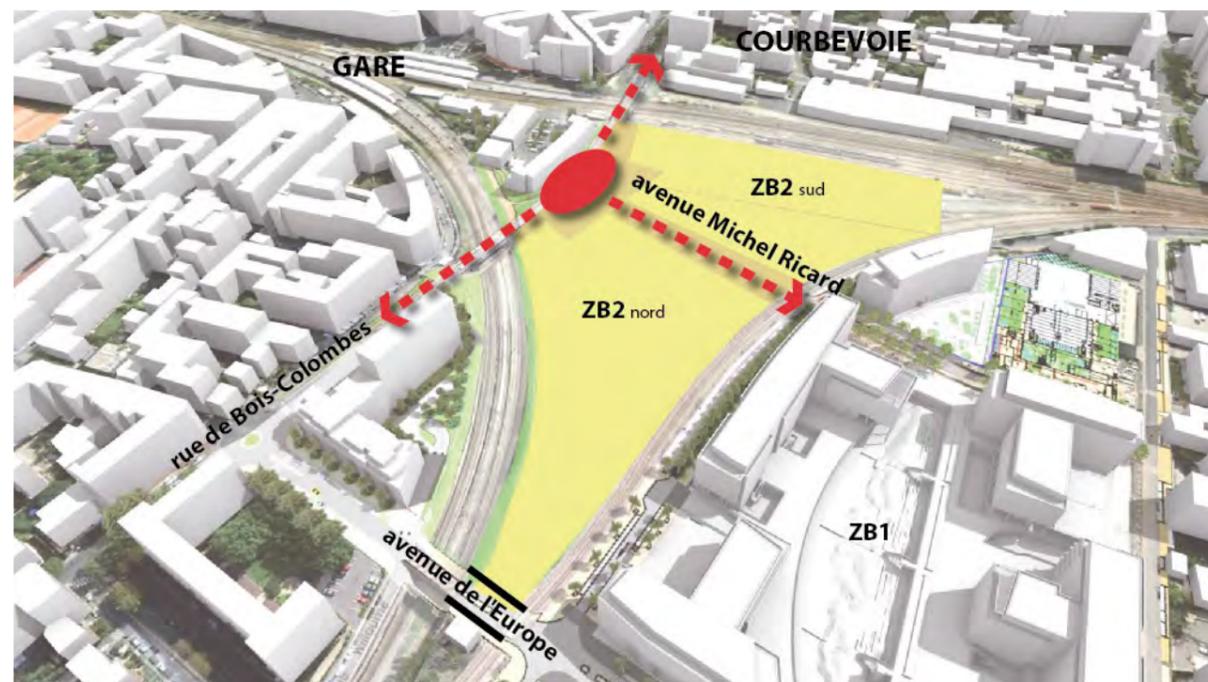
La Z.A.C. des Bruyères demain



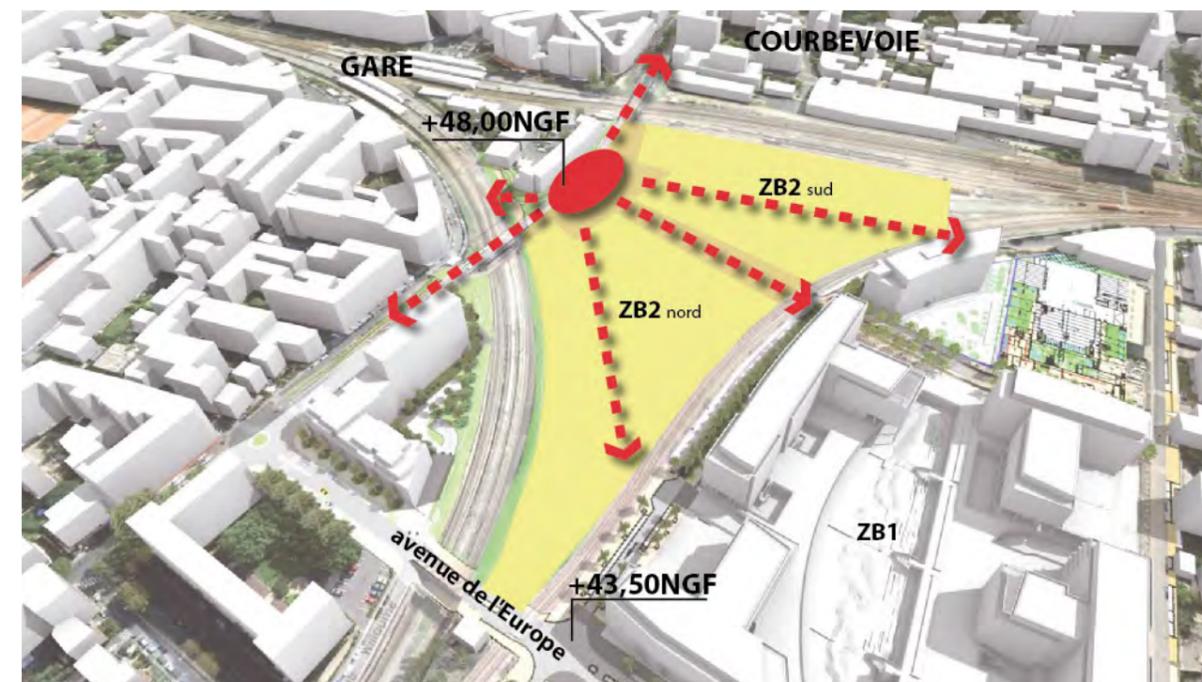
- Augmenter les espaces libres et inscrire les immeubles au coeur d'aménagements privés en continuité de ceux ouverts au public.
- Définir des espaces publics nobles et structurants.

II.2.2 LA COMPOSITION SPATIALE A L'ECHELLE DES TERRAINS DU SECTEUR ZB2 OBJETS DE LA DERNIERE PHASE DE DEVELOPPEMENT DE LA Z.A.C. DES BRUYERES

Le carrefour formé par la rue de BOIS-COLOMBES en surplomb du site et l'avenue Michel RICARD, constitue un emplacement propice pour l'implantation de signaux architecturaux majeurs articulés autour d'un parvis largement dimensionné marquant ainsi l'entrée de Ville depuis COURBEVOIE.



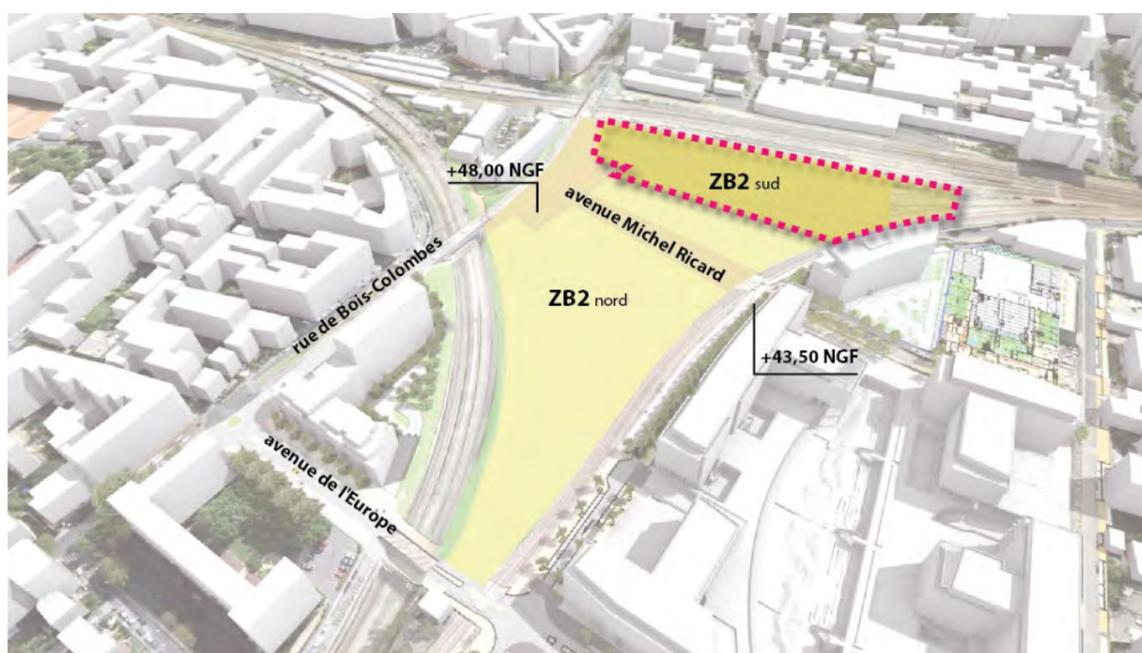
Ce carrefour (Place Costes et Bellonte) constitue un belvédère s'ouvrant largement vers l'Ouest à partir duquel il est possible d'apercevoir tant les tours du quartier d'affaires de La Défense que le cœur de la ZAC des Bruyères grâce à des percées visuelles rayonnant depuis celui-ci.



II.3 L'ELABORATION ET LA MISE AU POINT DU PROJET D'AMENAGEMENT SUR LES TERRAINS DU SECTEUR ZB2 RESTANT A DEVELOPPER

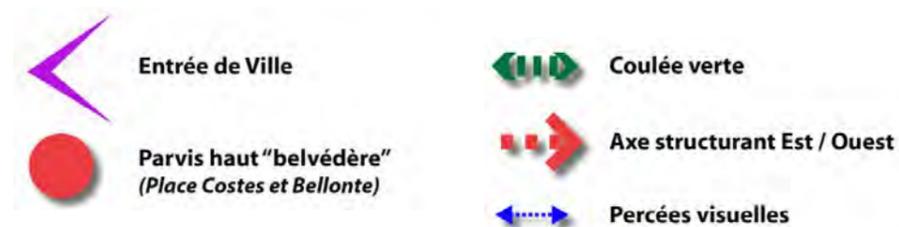
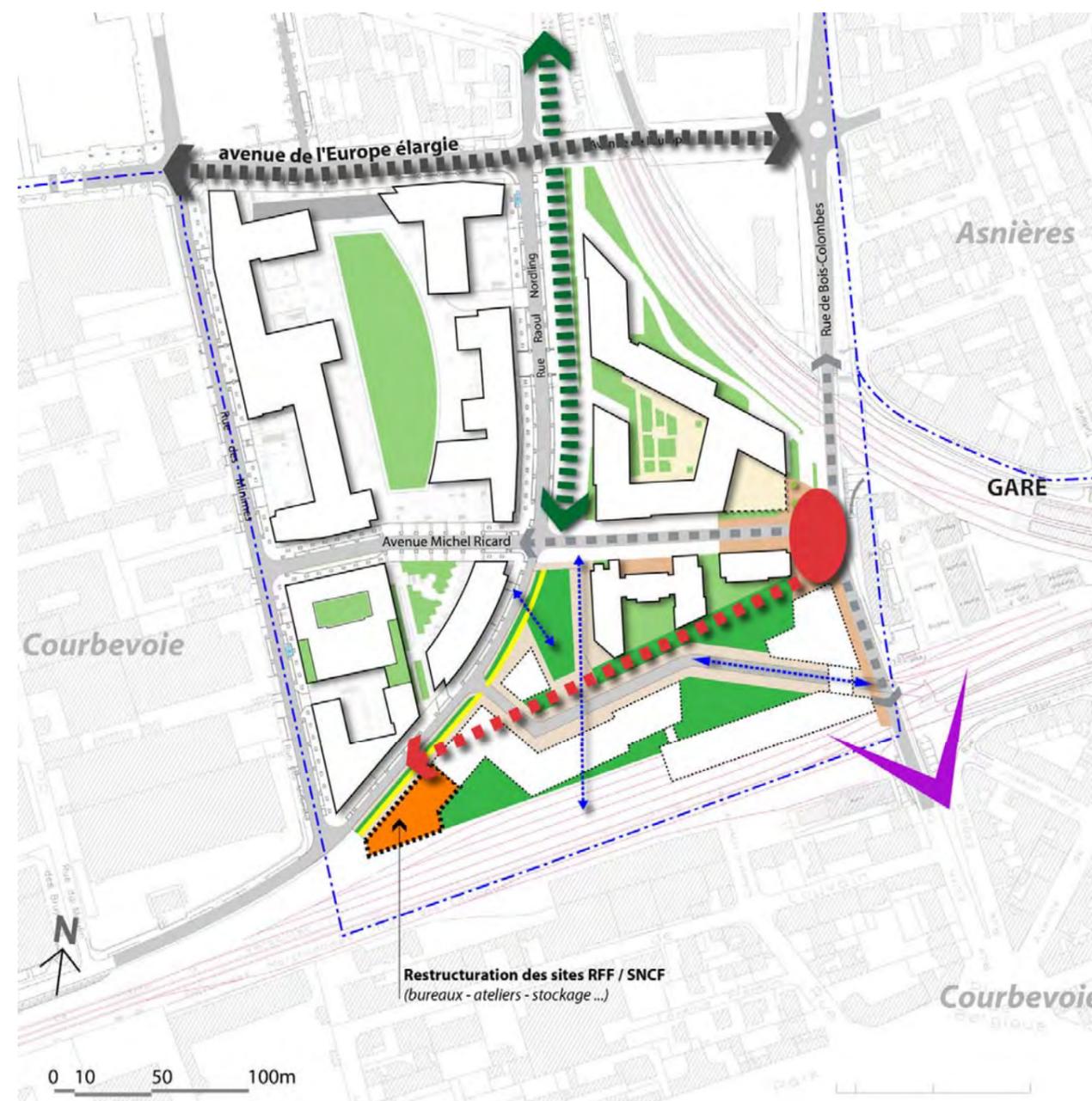
II.3.1 LA PRISE EN COMPTE DES ATOUTS ET DES CONTRAINTES DU SITE

L'îlot opérationnel restant à aménager et capable d'accueillir un programme à majorité tertiaire se situe au Sud de la rue des Messageries, en contrebas d'environ 4,50 mètres de la rue de BOIS-COLOMBES et accolé au faisceau des voies ferrées de la gare de Bécon-Les-Bruyères.



Bien que très contraint par sa taille, sa forme particulière et sa situation géographique, ce site d'environ 1,6 ha possède néanmoins quelques avantages dont il convient de tirer parti :

- Le parvis haut « belvédère » (Place Costes et Bellonte) en cours de réalisation sera le départ d'un axe majeur Est / Ouest.
- La création d'une « coulée verte » avec sa piste cyclable en lieu et place du faisceau de voies ferrées longeant la rue Raoul NORDLING (de la gare des Vallées jusqu'à l'avenue Michel RICARD).
- La volonté de la SNCF et RFF de restructurer et moderniser leurs installations actuelles (ateliers, bureaux et réserves) libérant ainsi le site de toutes constructions.
- La perspective à long terme de l'implantation d'une gare du Grand Paris au droit des actuelles emprises RFF et son accès imaginé à l'Est de la rue de BOIS-COLOMBES face au « belvédère » conforte la lecture de ce site comme une future entrée de Ville majeure.



II.3.2 LE PARTI RETENU

Fidèle aux principes de composition préalablement établis et afin d'en assurer la continuité et la cohérence, la composition du sud du secteur ZB2 s'attache à :

- Prolonger la centralité (place de la Renaissance), en passant par l'avenue de l'Europe élargie et la nouvelle coulée verte en direction de Bécon-les-Bruyères. Ce nouveau lieu fédérateur prendra la forme d'une place commerçante qui sera le lien domestique naturel entre le quartier déjà réalisé à dominante tertiaire (IBM, GRDF, COFACE), les programmes de logements (un peu plus de 200 logements) qui seront livrés en 2015 et la future coulée verte longeant la rue Raoul NORDLING.
- En prise directe avec la rue Raoul NORDLING et l'avenue Michel RICARD, cette place servira de socle à un immeuble « totem » à l'architecture atypique, il sera le point de repère visible de toute part de l'opération. Il accueillera une résidence service (de type logements étudiants), des activités et (ou) divers équipements. Cet édifice participera à la lecture du lieu comme étant l'entrée de Ville en provenance du pont de Courbevoie.
- Réaliser un axe structurant Est / Ouest largement dimensionné et à priorité piétons. Cet espace central pourra prendre la forme soit de jardins à thèmes, soit de « ramblas » ... La part du végétal y sera importante et l'aménagement général tiendra compte du dénivelé important du lieu. Cet espace public sera suffisamment large pour permettre la réalisation de programmes tertiaires conséquents le long des voies ferrées.
- Proposer un programme de bureaux audacieux répondant à cinq impératifs distincts :
 - Achever et consolider le pôle tertiaire des Bruyères, à proximité du futur site d'interconnexion de Bécon-les-Bruyères (Transilien / Grand Paris Express) en lui donnant une importance suffisante pour lui assurer sa durabilité, la confortation de son succès auprès des entreprises et l'équilibre des finances communales face aux enjeux des autres aménagements résidentiels prévus sur le reste du territoire communal.
 - Intégrer un immeuble fonctionnel pour les besoins de RFF, notamment suite aux restructurations de la gare de Bécon-lès-Bruyères.
 - Assurer la continuité urbaine le long de la rue Raoul NORDLING élargie afin d'accueillir le prolongement de la piste cyclable,
 - Assurer une protection contre les nuisances acoustiques créées par la circulation ferroviaire tout en préservant des espaces végétalisés généreux. L'implantation de ces bâtiments en limite légale du domaine ferroviaire, et donc suffisamment éloigné des programmes de logements, permet d'atteindre des hauteurs (R+7) sans nuisance.
 - Marquer l'entrée de Ville depuis Courbevoie grâce à un immeuble « signal ». Cette construction implantée au droit de la rue de BOIS-COLOMBES élargie pourra s'appuyer sur la topographie du terrain et offrir un double accueil (haut et bas) tout en ménageant des transparences au droit de l'axe majeur.

Le schéma directeur de la Z.A.C. des Bruyères



II.4 LES JUSTIFICATIONS DES PRINCIPALES EVOLUTIONS APPORTEES AU PROJET DE LA Z.A.C. DES BRUYERES

Le projet modifié objet du présent document traduit tout d'abord la volonté de BOIS-COLOMBES de réaliser une véritable entrée de ville dans un secteur, localisé à proximité des villes voisines de COURBEVOIE, ASNIERES-SUR-SEINE et LA GARENNE-COLOMBES, emblématique du renouveau de la commune.

Le pôle des Bruyères constitue aujourd'hui le seul véritable secteur d'activité sur l'ensemble du territoire de BOIS-COLOMBES.

De plus, étant donné l'avancement de l'opération et des autres projets en cours sur la commune (dans le projet global de valorisation du Quartier Nord, cf. chapitre I.1), cet ancien secteur ferroviaire, en partie propriété de la S.N.C.F. et de R.F.F., constitue le seul et dernier foncier disponible susceptible de recevoir une opération significative de bureaux sur BOIS-COLOMBES.

Enfin, seul un volume suffisant et diversifié d'activités sur le pôle des Bruyères (comprenant un programme global d'activités tertiaires proche de 200 000 m² S.H.O.N.), permettra à la Ville de BOIS-COLOMBES :

- de s'assurer d'un fonctionnement équilibré et pérenne de ce pôle,
- et des retombées plus importantes sur les finances communales indispensables pour assurer un niveau d'équipement et de service à une population en phase de croissance (de 23 885 habitants en 1999 à 29284 habitants en 2010 soit environ + 22,6 %).

Ces éléments ont donc conduit à revoir la surface prévue pour les activités tertiaires sur ce secteur.

Dans le souci de respecter le principe de mixité fonctionnelle mais également de mixité sociale qui a présidé à la conception des autres phases de l'opération (à savoir un pourcentage entre logements en accession et logements aidés), des programmes immobiliers résidentiels ont été prévus pour maintenir l'équilibre réalisé jusqu'à présent dans la Z.A.C. et assurer une animation urbaine permanente à ce quartier.

Sur le plan urbain, les réflexions portant sur l'aménagement de ce secteur d'entrée de ville ont rapidement conduit à la nécessité de le désenclaver par le prolongement de l'avenue Michel RICARD à double sens assurant la liaison entre la rue NORDLING et la rue de BOIS-COLOMBES. Ce prolongement est actuellement en cours.

Cette restructuration de la trame viaire dans la partie Sud de la Z.A.C., la configuration du secteur fortement contraint par les différents faisceaux ferroviaires qui le bordent et une topographie particulière (encaissement de plusieurs mètres par rapport à la rue de BOIS-COLOMBES) imposaient de revoir la disposition des divers programmes de logements et d'activités tel qu'elle avait été envisagée dans le cadre du dossier de réalisation de 2004.

Le prolongement de l'avenue Michel RICARD a déterminé un nouveau découpage foncier apte à supporter ces programmes immobiliers et modifié leur répartition géographique dans ce secteur :

- la partie « nord » de configuration triangulaire et la frange Sud du secteur sont les plus exposées aux nuisances ferroviaires, c'est pourquoi il a été décidé d'y développer des programmes d'activités tertiaires (dont une partie est en voie d'achèvement).
- offrant la possibilité d'une organisation de plan masse plus favorable à une occupation résidentielle, la partie intermédiaire de ce secteur est principalement destinée à l'accueil de programmes de logements (dont certains chantiers ont commencé).

Ces évolutions tiennent compte également de deux projets importants survenus ou précisés récemment :

- Un projet à l'échelle régionale, à savoir le projet du Grand Paris dont les bases ont été établies avec l'adoption de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 et dont le projet de métro automatique, qui en constitue un des principaux piliers, a été récemment précisé lors de la présentation le 6 Mars 2013 par le Premier Ministre à l'Université de MARNE-LA-VALLEE du plan du Nouveau Grand Paris. Comme exposé dans le chapitre I.2, ce projet conduit en effet à l'implantation d'une nouvelle gare à proximité de l'opération et de la gare de Bécon-lès-Bruyères que le projet de la Z.A.C. devait prendre en considération pour la définition de l'aménagement de ce dernier secteur à développer.
- Un projet à l'échelle locale, celui de l'aménagement prochain des emprises ferroviaires du barreau de raccordement dit « de Courbevoie » en une « coulée verte » devant relier la gare des Vallées à la gare de Bécon-lès-Bruyères (destinée à intégrer le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (P.D.I.P.R.)). Au terme de sa réalisation, cette coulée verte permettra, en particulier, de relier la Z.A.C. des Bruyères, la future gare du Grand Paris Express (énoncée ci-avant), les groupes scolaires Pierre Joigneaux et Françoise Dolto, la Cité Scolaire Camus fortement générateurs de déplacements piétons et cycles.