

Synthèse d'atelier, Master 2 Transport et Mobilité, 2018/2019

Attractivité et accessibilité commerciales dans le centre-ville de Nanterre

BOUËTE Bettina, DELISLE Robin, DESCLOS Maxime, HASSAN Basile, IM Alexy, ROBICHET Antoine, SIARRY Paul
Encadrants universitaires : LE NÉCHET Florent, MUNCH Emmanuel

Comment développer l'attractivité et l'accessibilité du centre-ville au regard de l'arrivée des nouvelles infrastructures de transports ?

Travail sur la piétonisation et la lisibilité des portes du centre-ville.

Le terrain d'étude concerne le centre-ville ancien d'une grande ville d'Ile-de-France (6^e commune la plus peuplée en Ile-de-France). Nanterre, ville de première couronne, est la Préfecture des Hauts-de-Seine mais reste principalement liée à Paris, notamment par les flux pendulaires de population qui transitent avec la Capitale. Le centre-ville de Nanterre (Figure 1) s'inscrit comme l'une des polarités de la Ville tout en étant situé à l'Ouest de la commune. De par sa position géographique, il ne répond donc pas complètement aux caractéristiques d'un centre-ville. La Défense et le quartier de la Préfecture à l'Est représentent un autre élément déformant la polarité du « centre » - ville.



Figure 1 - Place Gabriel Péri, source: nanterre.fr



Figure 2 - Entrée de la Place Foch et du parking du marché, source: Étudiants

Ce centre-ville est actuellement accessible en transports collectifs au Nord avec la Gare Nanterre-Ville. Ces autres accès se font principalement par les axes routiers en passant par la Place de la Boule au Sud mais aussi par la Place Foch (Figure 2) et la Place Plainchamp.

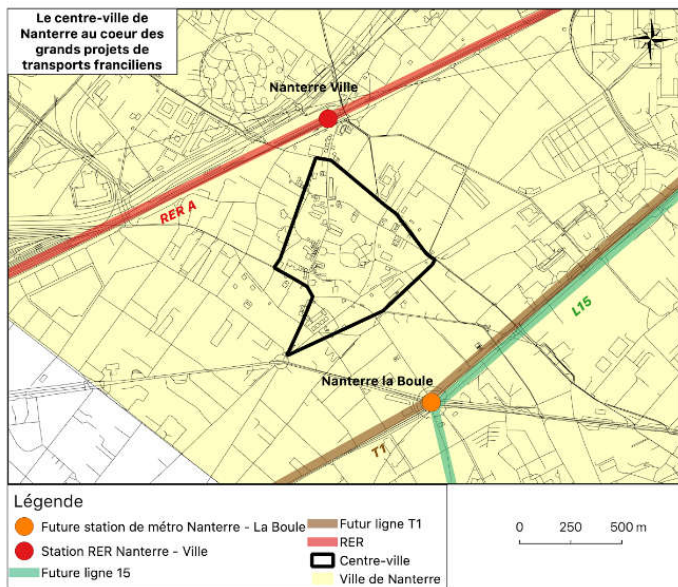


Figure 3 - Future station du GPE et périmètre du centre-ville, source : réalisée par les étudiants de l'atelier d'après Stamen (fond de carte) et RATP (transports)

L'accessibilité du centre-ville sera, dans les années à venir, profondément transformée avec l'arrivée de nouvelles infrastructures de transports du Grand Paris Express. Sa desserte en transports collectifs doit être considérablement améliorée avec l'arrivée d'une station de métro et du tramway à la Place de la Boule (Figure 3). La réflexion prospective proposée sur l'avenir du centre-ville de Nanterre prend en compte l'arrivée du Grand Paris Express.

DIAGNOSTIC

En lien avec la problématique, quatre thématiques sont ressorties du diagnostic de manière prépondérante : l'accessibilité, l'attractivité, la visibilité et les nuisances du centre-ville. C'est suivant ces axes que vont être ici résumés les conclusions et enjeux du diagnostic. Pour mener l'étude nous sommes appuyés sur un travail de :

- Revue de littérature ;
- Exploitation de données géographies (Mairie de Nanterre, base SIRENE, OMNIL, fiche de l'EGT) ;
- Observations terrains ;
- Passations d'entretiens semi directifs ;

- Construction, passation et traitement d'un questionnaire (292 réponses).

D'un point de vue général, le centre-ville de Nanterre présente de nombreux atouts : des commerces de qualité et une offre diversifiée, du caractère architectural grâce à la valorisation de son patrimoine bâti et la présence d'un grand parc public. Dans le même temps, il souffre d'un manque de visibilité et d'attractivité : ses équipements ne présentent aucune particularité/originalité notable, à même de faire venir des personnes spécifiquement à Nanterre.

Une accessibilité à deux échelles

L'étude sur l'accessibilité a été réalisée à l'échelle réduite du centre-ancien *stricto sensu* et à l'échelle élargie de la commune.

L'accessibilité par les modes actifs est bonne dans le centre-ville ancien d'après les résultats de l'audit de marchabilité. La circulation limitée à 30 km/h en centre-ville facilite le partage de la voie avec les cyclistes et la sécurité de ces derniers, qui restent pourtant peu nombreux. Les circulations dans le centre-ville sont fluides malgré des rues étroites caractéristiques d'un centre-ville ancien. Des problèmes peuvent être occasionnées lors des livraisons qui y sont difficiles et engendrent de la congestion.

Aussi, en dépit d'entrées propices à la circulation de véhicules motorisés, les trottoirs sont souvent étroits et parfois encombrés. Si la présence de voies propres aux cycles ressort comme un point positif, le plan cyclable est peu cohérent.

Concernant les transports en commun, Nanterre offre un bon maillage, spécifiquement en termes d'offre de bus, et son centre-ville est desservi par une gare RER. L'importance de cette desserte est à nuancer car la gare RER et l'arrivée du Grand Paris Express à la Place de La Boule n'arrivent pas au cœur du centre-ville mais à leurs extrémités.

La place de la voiture est importante à Nanterre car la commune se situe au niveau de grands axes de communication à l'échelle départementale et régionale (A14 et A86 au nord, avenue Lénine et avenue Joliot Curie au sud). Ces infrastructures créent de réelles coupures dans la ville en empêchant la traversée des autres modes. Les automobilistes rejoignent le centre-ville en ce qu'il représente une destination en lui-même et car c'est un lieu de transit pour rejoindre l'autoroute A86 au Nord de la Ville.

Un centre-ville commerçant attractif

Le centre-ville concentre les principaux centres d'intérêts de la ville de Nanterre avec le cinéma, le parc des anciennes Mairies, les services de santé, ceux de restauration, les cafés et les commerces de proximité de qualité (commerces de bouche). Leur attractivité est conditionnée par la qualité de leur localisation, c'est-à-dire par leur capacité à être accessible depuis le centre-ville et à se déplacer à l'intérieur. En dehors, parmi les polarités notables figurent les équipements administratifs autour de la mairie, le parc André Malraux et les équipements sportifs.

Le centre-ville apparaît également comme un lieu de promenade, une des raisons pour laquelle les gens se rendent au centre-ville (14% des motifs pour lesquels les personnes se rendent dans le centre-ville de Nanterre d'après le questionnaire).

Un centre peu visible

La visibilité du centre-ville ressort comme un élément clef pour comprendre les problèmes d'accessibilité et d'attractivité. En effet, le centre ancien n'est pas « central » à Nanterre. Par ailleurs, aucune traversée de Nanterre n'oblige le passage par le centre-ville, ce qui ne joue pas non plus en sa faveur. Il faut connaître son existence avant de vouloir s'y rendre. Or, le diagnostic met en évidence la difficulté actuelle

de ce centre historique à être visible. C'est pourquoi, les portes d'entrées, peu travaillées, semblent à valoriser pour améliorer l'attractivité de ce quartier de la ville et y faciliter l'accès.

Des nuisances à atténuer

Plusieurs types de nuisances ont pu être soulignées au sein du centre-ville. Si les nuisances sonores ne sont que peu revenues dans les échanges liés au questionnaire, les observations ont montré une forte présence de bruit autour des entrées et dans le centre en particulier lors des phénomènes de congestion automobile. Des problèmes liés à la logistique et au stationnement ont pu être observés et devront être traités. La gestion des places de livraison est compliquée à l'intérieur du centre-ville malgré les dispositifs en place. Les véhicules particuliers encombrant souvent ces places le temps d'un achat bref. Les coupures urbaines créées par les départementales D131 et D991 et par la voie de chemin de fer sont à diminuer pour faciliter l'accès des populations situées au-delà de ces frontières urbaines et à des distances propices aux modes actifs.

SCENARII D'AMENAGEMENTS

Le diagnostic du centre-ville de Nanterre révèle deux échelles d'action nécessaires pour améliorer l'attractivité, l'accessibilité et la visibilité du centre-ville. Le premier volet d'intervention porte sur la circulation en centre-ville. Le second volet d'intervention agit en faveur du marquage et de l'ouverture des entrées du centre-ville : il est centré sur les portes d'entrées et au-delà du périmètre du centre-ville de Nanterre. Ce travail a été réparti en deux scénarii d'aménagements distincts qui peuvent être analysés de façon complémentaire.

Un centre entre deux pôles

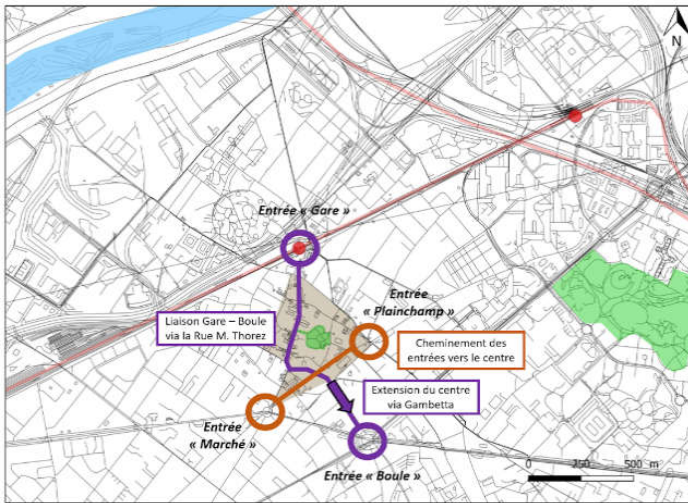


Figure 4 - Schéma d'ensemble du scénario 1, source : réalisée par les étudiants de l'atelier.

Le premier scénario (Figure 4) s'appuie sur l'arrivée des transports collectifs - métro et tramway - Place de la Boule. Le but est de développer l'accessibilité du centre-ville selon un axe Nord - Sud desservi par des transports en communs lourds. La continuité entre les deux pôles sera favorisée par un aménagement paysager significatif en notamment la rue Gambetta, qui fait la liaison entre le centre-ville ancien et la Place de la Boule. Cet itinéraire de gare à gare sera favorisé par les modes de déplacements actifs en piétonnant en deux phases les rues commerçantes du centre-ville. La liaison de cet axe principal se fera aussi par un travail sur les entrées par la Place Foch (Place du Marché) et la Place Plainchamp.

La promenade verte

Le second scénario (Figure 4) s'appuie sur la part non négligeable de la flânerie dans les résultats du questionnaire. L'idée est de développer l'attractivité du centre-ville en reliant deux entrées, le Parc André Malraux et la Seine. Leur proximité entretenue par deux axes de circulations importants est un potentiel à valoriser pour favoriser la continuité avec le centre-ville. Le travail des entrées de centre-ville au niveau de la gare de RER Nanterre-Ville

et à la Place Plainchamp est donc déterminant pour la réussite de ce tracé à vocation paysagère et accessible en modes actifs.

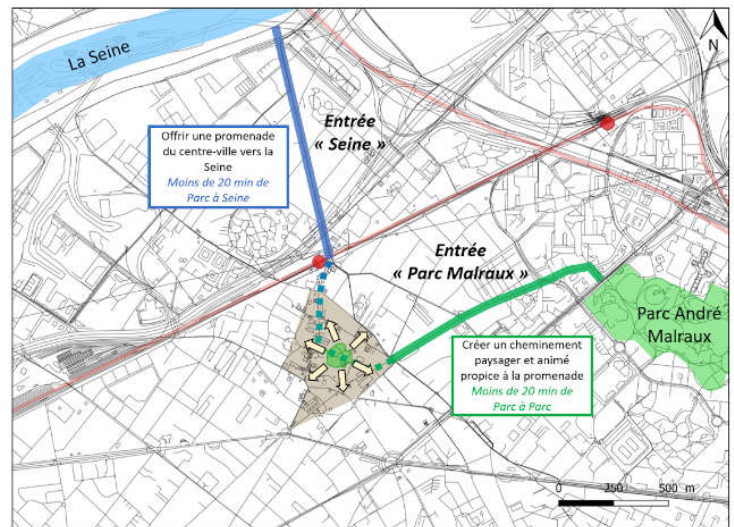


Figure 5 – Schéma d'ensemble du scénario 2, source : réalisée par les étudiants de l'atelier

Enfin, le Parc des Anciennes Mairies doit jouer un rôle central dans ce tracé en s'ouvrant sur le centre-ville et plus particulièrement, sur les rues commerçantes. Son cloisonnement sur lui-même empêche actuellement d'exploiter tout le potentiel d'un tel parc au cœur d'un centre-ville.

Finalement, le travail sur le centre-ville de Nanterre a été décliné à deux niveaux. Comment valoriser l'arrivée de nouvelles infrastructure de transport ? Et comment améliorer, la visibilité d'un centre-ville historique ?

Dans le cadre du contexte de Nanterre, un travail sur la piétonisation et les portes d'entrées du centre-ville nous est apparu comme l'une des solutions à ces questions.

Cependant, la mise en place de ces propositions nécessite des travaux supplémentaires notamment sur l'impact de ces mesures sur les commerces, un angle de réflexion non abordé dans le cadre de cet atelier.