



AULNAY CENTRE-GARE

**CONCERTATION PREALABLE
DIAGNOSTIC URBAIN**

DOSSIER DE CONCERTATION

Préambule

Afin d'améliorer le quotidien des habitants, la Ville souhaite mener une réflexion générale sur l'axe est-ouest de la ville et plus particulièrement sur le secteur Centre Gare.

Le Centre-gare est l'une des principales centralités de la ville. Son aménagement est directement concerné par les enjeux de maintien de la qualité urbaine, d'amélioration des fonctionnalités du pôle multimodal de la gare SNCF, de dynamisation commerciale, et de traitement de la coupure urbaine de la voie ferrée. Le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 16 décembre 2015 a mis en évidence les enjeux de ce secteur à travers une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) : « Conforter le Centre Gare au cœur d'un axe est-ouest requalifié ».

La transformation du centre-gare est d'ores et déjà engagée : projet « Pôle Gare » sur les espaces publics, rénovation lourde du bâtiment voyageurs de la gare SNCF, etc.

Pour maîtriser le devenir du centre-gare, la ville engage une réflexion pour définir un véritable projet urbain, élaboré en concertation étroite avec l'ensemble des habitants.

Par délibération du 19 juillet 2017, le Conseil Municipal a décidé d'engager une large concertation afin de donner la parole aux habitants, aux usagers, aux salariés, aux commerçants, sur la transformation de ce secteur. La première phase de concertation qui s'engage aujourd'hui vise à enrichir le diagnostic urbain du secteur, et à recueillir les avis de l'ensemble des parties prenantes sur les points forts et les points faibles du centre-gare.

Le présent dossier de concertation présente les premiers éléments d'un diagnostic urbain du secteur.

Nous attendons les remarques et les observations du public durant cette concertation, qui aura vocation à se poursuivre tout au long de l'élaboration du projet urbain.

A vous la parole !

Sommaire

Préambule.....	2
Sommaire	3
1. Le Centre Gare : un secteur stratégique au cœur d’Aulnay-sous-Bois	4
1.1. Eléments historiques	4
1.1.1. Le chemin de fer, moteur du développement urbain d’Aulnay-sous-Bois.....	4
1.1.2. Les évolutions de la gare	7
1.1.3. L’émergence d’un véritable quartier de la gare.....	9
1.2. Le Centre-gare, au cœur des préoccupations en matière de planification urbaine	12
1.2.1. A l’échelle régionale : le SDRIF et le PDUIF	12
1.2.2. Les documents d’urbanisme à l’échelle de la ville.....	13
2. Centre-gare : élaboration du diagnostic urbain	15
2.1. Premiers éléments de diagnostic urbain	15
2.1.1. Un quartier de centralité à fort potentiel de développement urbain	15
2.1.2. Des espaces publics diversifiés mais peu mis en valeur	15
2.1.3. Un secteur marqué par la présence de la gare SNCF mais des conditions de mobilités à revoir	16
2.1.4. Un secteur marqué par de fortes coupures urbaines	16
2.2. Un diagnostic urbain à approfondir ensemble	18
Annexe 1 – délibération du 19 juillet 2017	19
Annexe 2 - article paru dans le journal <i>Oxygène</i> – 1er octobre 2017	23
Annexe 3 –modalités de la concertation préalable.....	24
Annexe 4 – cartographies.....	25

1. Le Centre Gare : un secteur stratégique au cœur d'Aulnay-sous-Bois

Aulnay occupe une position géographique stratégique au sein de l'agglomération parisienne. Proche de Paris, située sur l'axe de développement économique de Roissy Charles de Gaulle, elle est au carrefour des grands pôles de la région et au cœur d'un réseau de communication dense, de qualité et varié : autoroutier, ferroviaire et aérien. Par ailleurs, l'arrivée de la ligne du Grand Paris Express, à l'horizon 2023, viendra asseoir davantage cette place au sein du territoire métropolitain. Le maillage dense et la très bonne accessibilité d'Aulnay lui confèrent donc une attractivité certaine.

Le développement urbain d'Aulnay s'est fait à différentes époques historiques. Etendue sur 6,5 kms du nord au sud, elle possède aujourd'hui plusieurs centralités dont celle du Centre gare. La particularité du secteur Centre Gare est sa position d'entrée de ville par sa gare SNCF. Elle accueille environ 40 000 voyageurs (montée). Cette entrée de ville est majeure car elle donne au voyageur une image de la qualité urbaine de la commune.

1.1. *Eléments historiques*

1.1.1. Le chemin de fer, moteur du développement urbain d'Aulnay-sous-Bois

Aulnay-sous-Bois a été fortement marquée par la présence du chemin de fer. Comme le présente le plan de la ville du XIX^{ème} siècle avant l'arrivée de la ligne de chemin de fer (moins de 700 habitants) et de la gare à son emplacement actuel, la ville se développait vers le Vieux Pays autour de l'église Saint Sulpice.



AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION



La ville était constituée de fermes et d'élevage, notamment de vaches laitières. On retrouve la ferme du Vieux Pays au nord ou celle au sud «la laiterie Garcelon » située à l'angle de la rue de la Croix-Blanche et de l'avenue du Clocher. Ses activités cessèrent dans les années 60. Depuis la Ville a racheté cette bâtisse afin de la préserver.

Une ferme importante fut celle de Nonneville car elle préexiste à l'arrivée du chemin de fer, appartenue à la famille Pimodan. Elle servira de point de départ à l'urbanisation de la Ville par la revente de ses terrains en lots. Le lotissement de Nonneville est l'un des plus importants après la Grande Guerre (1914-1918). La propriété de 77 hectares sera aménagée en plusieurs phases dont la première comptera 525 lots. Ce lotissement est identifiable avec son plan composé de voies concentriques autour de la place principale d'où partent les voies radiales. Ces voies furent cédées à la commune en 1926 (Place Edouard VII devenue Général Leclerc), le boulevard de Strasbourg, les rues de Pimodan (propriétaires aulnaysiens célèbres), Alix, Metz, lille (Salengro), Nancy (Division Leclerc), Beauvais, Dijon, Mâcon et Nantes (Henri Barbusse). La ferme disparaîtra après avoir servi de cantonnement pendant la première guerre mondiale dans une autre phase de lotissement.



Depuis, la Ville s'est développée jusqu'au nord de sa limite communale et au sud vers le canal. La carte ci-dessous (1908, environ 7000 habitants) présente la trame viaire du secteur.

AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION



La gare est devenue le point central de la ville.

1.1.2. Les évolutions de la gare



- Première gare de la Ville d'Aulnay en 1875 (moins de 1000 habitants) avec le logement du gardien à l'étage selon une architecture typique des gares de la compagnie du Nord à cette époque.
- Création de la Compagnie de chemin de Fer de Bondy à Aulnay (ligne des coquetiers, le T4 depuis 2006) lancée à l'initiative d'un groupement d'industriels et de propriétaires locaux dont le marquis de Gournes (maire d'Aulnay 1866/1893) et de la société de carriers Schecker, Letellier et Cie afin de desservir les usines des environs et faciliter l'implantation de nouveaux établissements industriels.
- Les abords de la voie ferrée se peuplent au fur et à mesure et en 1903, la gare se nomme « Aulnay-sous-Bois ».



- On aperçoit l'actuel bâtiment du 3 rue Mira ;
- Travaux et inauguration de la gare au « clocheton » construite en raison du passage à 4 voies entre La Plaine Saint Denis et Aulnay sous Bois : suppression des passages à niveau de la gare et de la rue de Paris et inauguration du souterrain et du pont Maillard (rue de Paris, actuelle rue Jean Charcot) ;
- Suppression de la halte de la Croix Blanche (premier lieu de halte qui datait de 1862 sur la ligne Paris-Soissons) remplacée par un pont du même nom qui sera rénové en 1987.

AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION



- Electrification de la ligne d'où la surélévation des ponts et passerelles. (1963)
- Modernisation du bâtiment de la gare en 1975
- Création de la ligne Aulnay-Roissy fin des années 70 (environ 78 000 habitants)



- 2015 : projet d'extension de la gare avec mise aux normes de l'accessibilité des quais. Les aménagements de l'espace public avec le nouvel aménagement de la place Charles de Gaulle et le passage piéton souterrain mis aux normes et inauguré en novembre 2016. Les travaux de la gare ont été achevés début 2017.

AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION

Texte extrait du site internet de la ville d'Aulnay-sous-Bois :

La gare d'Aulnay-sous-Bois constitue un pôle de centralité majeur au cœur de la Ville. 31 700 voyageurs fréquentent la gare d'Aulnay-sous-Bois chaque jour, desservie par le RER B et le Tram Train T4 (Aulnay - Bondy) et plus de 14 500 voyageurs quotidiens (près de 7400 montants en gare routière Nord et plus de 7150 en gare routière Sud) empruntent les 14 lignes de bus en passage ou en terminus dans les deux gares routières situées de part et d'autre de la voie ferrée (8 lignes de bus en gare routière Nord : 15, 605, 607, 614, 617, 618, 627 et 680 et 6 lignes en gare routière sud : 251, 613, 615, 616, 637 et 702).

La gare accueille 60 % d'aulnaysiens avec un trafic de RER B variant de 8 à 20 rames par heure, les horaires de pointe se situant entre 6h30 et 9h00 vers Paris et 16h30 et 19h00 depuis Paris.

La marche à pied (43%) et le bus (40%) représentent les deux modes de rabattement principaux des près de 32 000 voyageurs entrants par jour en gare, s'y ajoutent 11% de voitures particulières et 130 vélos (0,5%).

1.1.3. L'émergence d'un véritable quartier de la gare

A chaque transformation du bâtiment de la gare a répondu la transformation de la physionomie du quartier de la gare. La mixité des fonctions résidentielles et commerciales se développe, ainsi que les fonctions de loisirs ou de services.

En 1905, le « *domaine d'Aulnay-sous-Bois* » était valorisé par les atouts suivants : « nature », facilité d'accès de la gare et de la durée ou du coût de transport jusqu'à Paris, présence de promenades, de commerces, d'un marché, de coquettes villas, d'un médecin, de téléphone et poste, d'école et de la présence de gaz et d'électricité.



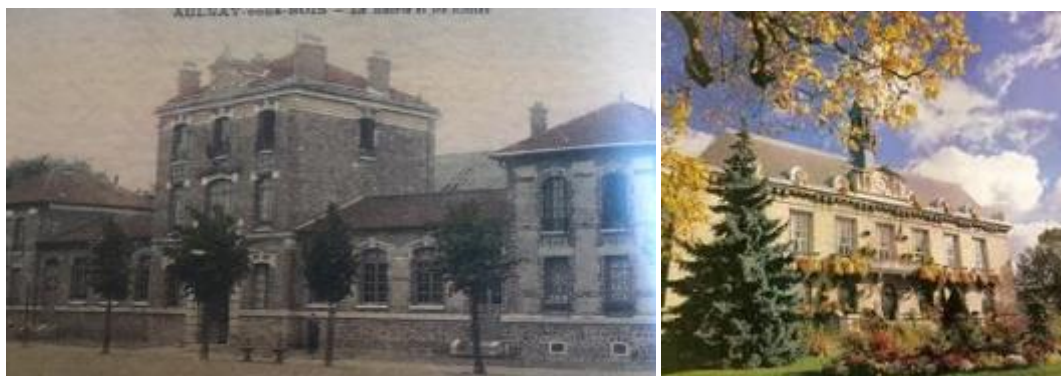
Le Centre-gare accueille ainsi un marché et une Poste.



Un autre exemple marquant du développement de la ville est celui de l'Hôtel de Ville. Sa construction au nord des voies ferrées après 1935, démontre que la Ville se peuple davantage et que les services de la ville se retrouvent à l'étroit sur la place des écoles (place Abrioux). En 1910, le commissaire enquêteur soulignait déjà que « la mairie est appelée à souder les deux parties de l'agglomération actuellement séparée par une plaine et est de nature à ramener la concorde et l'union entre les esprits présentement divisés par les intérêts plus apparents que réels, par

AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION

conséquent à ruiner toute idée de séparation ». Le terrain est situé proche de la gare, du centre de vie économique et on pourra facilement y accéder par les trois voies à créer.



Des écoles sont construites en lien avec la construction des lotissements à l'instar des écoles des Prévoyants ou Paul Bert.



Entre 1850 et 1939 se sont construits à Aulnay tous les types de l'architecture de ces années, aussi bien par la présence d'architectes qui ont marqué la ville (Chauvin, Costes, Panneton, etc) que par des artistes de la décoration / ornements que l'on retrouvait en façades des maisons bourgeoises ou des immeubles de rapports (ferroserie, céramique, mosaïque, etc). L'ensemble de ces constructions utilisèrent des matériaux vernaculaires comme la pierre meulière.



AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION



Depuis, quelques-unes des maisons caractéristiques comme la « villa et oratoire Dumont », la villa « Chansonnia », la maison de campagne dit « Le Castelet », la villa « Dunant » ou la villa « Henri II » ou bien encore au la villa « Rhododendrons », ont été réhabilitées par des propriétaires soucieux de leur valeur patrimoniale.



Certaines de ces villas historiques abritent aujourd'hui des services municipaux (direction de l'éducation, bibliothèque Dumont).

1.2. Le Centre-gare, au cœur des préoccupations en matière de planification urbaine

La croissance démographique en lien avec la juxtaposition des lotissements posèrent des problèmes de gestion inédits à la Ville. On assiste alors à la mise en place d'un cadre législatif et juridique en la matière équivalent à la réglementation concernant les constructions et l'organisation des villes.

L'hygiène est au cœur des réflexions urbaines fin XIXème-début XXème siècles. A Aulnay-sous-Bois, le manque de viabilisation sous les pavillons (peu ou pas d'entretien des fossés de drainage) entraîne une augmentation de la nappe phréatique. Plusieurs mesures de la politique d'hygiène urbaine sont approuvées et mises en œuvre par la Ville :

- 1894 : l'entrepreneur Legard obtient une concession pour une durée de 50 ans de l'alimentation en eau du quartier du Parc
- 1898 : éclairage au gaz des rues puis électrique après 1926
- 1904 : service d'enlèvement des ordures ménagères
- 1905 puis 1922 : la ville instaure son premier puis deuxième règlement sanitaire qui régleme la construction des habitations et instaure un permis de construire pour faire respecter ces prescriptions hygiéniques.
- 1919 : loi Cornudet modifiée en 1924 impose aux villes de + de 10000 habitants d'établir un plan d'aménagement, embellissement et d'extension (celui d'Aulnay est élaboré en 1925).

1.2.1. A l'échelle régionale : le SDRIF et le PDUIF

La gare d'Aulnay est intégrée au réseau d'intérêt régional identifié par le SDRIF¹ dont la volonté est de mettre en valeur et de faciliter les lieux d'échanges multimodaux et de densifier les tissus urbains autour des gares « *tant dans les secteurs réservés aux activités que dans les secteurs d'habitats* ».

Les volontés du PDUIF² accompagnent les transformations attendues en matière multimodale dans et autour de gare d'Aulnay-sous-Bois.

Ainsi, depuis 2008 la SNCF a engagé des études et a réaliser des travaux d'amélioration des conditions de sécurité et d'accessibilité des voyageurs de la gare. Les travaux du projet dit « Impaqt » portant sur le bâtiment de la gare et les quais se sont achevés en janvier 2017.

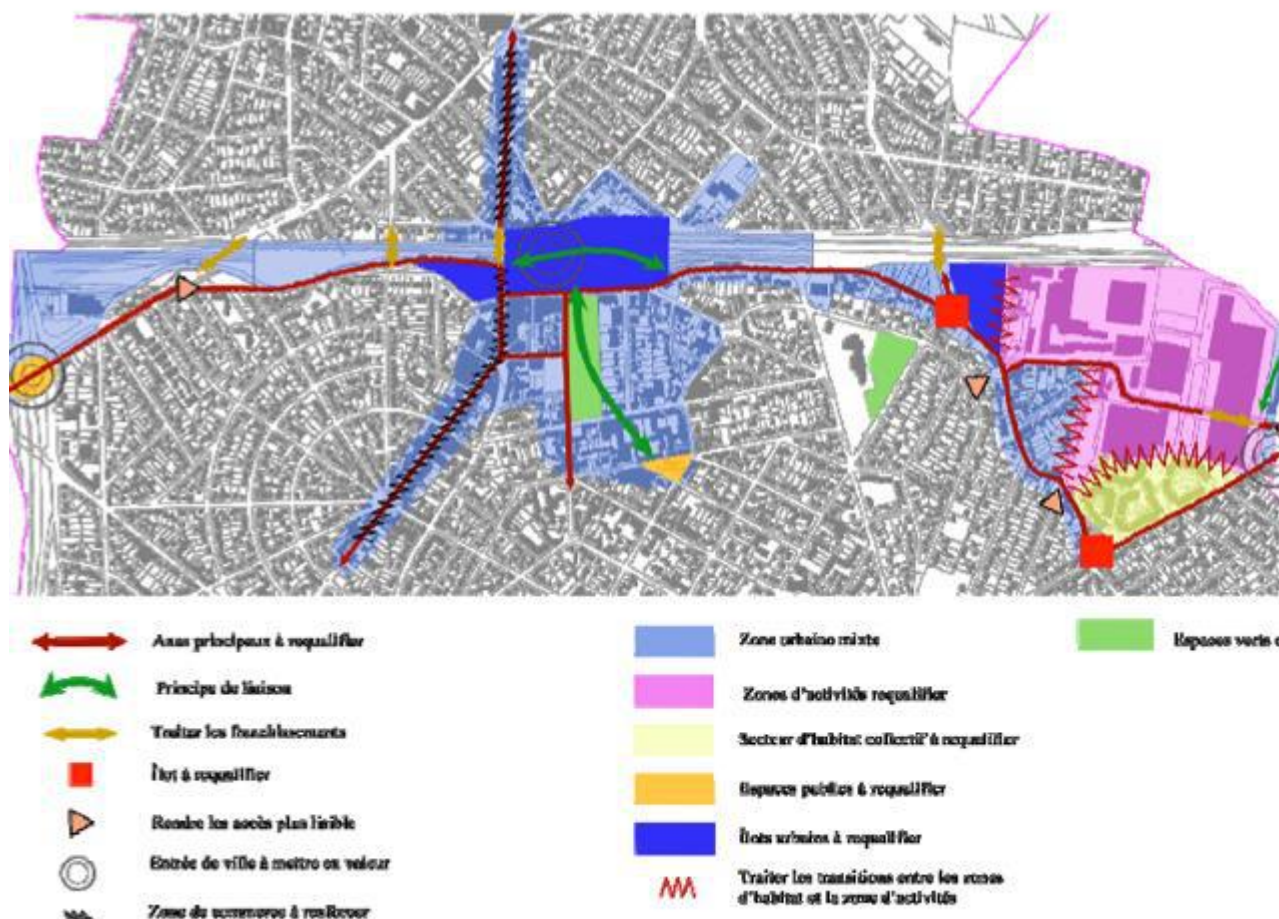
Le parvis de la gare et la place Charles de Gaulle ont été redessinés, offrant également une meilleure fluidité de la gare routière sud. Enfin, le passage souterrain a été réaménagé par la Ville et inauguré en 2016 par Monsieur le Maire. Il offre un lieu de passage nécessairement sécurisé et accessible (ascenseurs installés, éclairage).

¹ SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile de France

² PDUIF : Plan de Déplacements Urbains de la région Ile de France

1.2.2. Les documents d'urbanisme à l'échelle de la ville

Le Plan Local d'Urbanisme approuvé en décembre 2015, présente une Orientation d'Aménagement et de programmation (OAP) pour « conforter le Centre Gare au cœur d'un axe requalifié Est-Ouest ».



Cette orientation d'aménagement prévoit les axes d'intervention suivants :

- Requalifier l'axe est-ouest depuis l'entrée de ville est à Chanteloup et ouest, au niveau de l'échangeur A3. Cela implique une requalification des abords de la voie ferrée, un traitement de l'espace public et la mutation des secteurs stratégiques. Avec la requalification des rues et avenues longeant les rails, il s'agit de repenser la fonctionnalité de ces axes en milieu urbain pour les adapter aux pratiques actuelles, notamment aux différentes mobilités. Ainsi, un traitement avec des caractéristiques urbaines qualitatives doit être privilégié.
- Redéfinir les entrées de villes à l'ouest et à l'est en proposant deux façades urbaines de qualité, restructurées et attractives. Cela permettra d'identifier clairement les points d'accès à cet axe en améliorant leur visibilité, depuis l'A3 et Chanteloup.
- Proposer de nouveaux franchissements de la voie ferrée et requalifier les traversées existantes, notamment le passage sous-terrain, afin de réduire la coupure urbaine entre le nord et sud de la commune et ainsi favoriser les franchissements doux.
- Requalifier les gares routières. Au nord pour améliorer son intégration et au sud en créant un axe dédié aux bus, isolé de l'avenue du général Gallieni, mais partagé avec les taxis, les vélos et les piétons.

AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION

- Créer des liaisons douces, notamment vers la place Abrioux afin de faciliter les déplacements piétons depuis et vers la gare.
- Renforcer les zones de commerces, notamment aux abords de la gare et le long du boulevard de Strasbourg.
- Intégrer de la mixité fonctionnelle au sein du bâti afin de faire du secteur gare un espace attractif, notamment avec l'implantation de bureaux et en proposant une offre de logements diversifiée et de qualité.
- Mettre en valeur les espaces publics afin d'améliorer la lisibilité et structurer l'axe est-ouest.
- Aménager qualitativement l'environnement urbain de la zone d'activités de Chanteloup : le traitement des espaces extérieurs, publics et privés permettra de moderniser l'image du secteur et d'améliorer le cadre de vie des aulnaysiens, comme celui des employés du secteur. De plus, les espaces aux fonctions mal définies pourront ainsi être mis en valeur et voir leur usage évoluer.
- Améliorer l'accessibilité de la zone d'activités de Chanteloup en requalifiant les points d'accès afin de les rendre plus lisible depuis l'exRN370, le tram-train et la gare et traiter le franchissement de la halle.
- Requalifier la voie qui traverse la zone d'Activités de Chanteloup (Avenue Eugène Schueller)
- Valoriser la liaison avec le tram-train t4 par un traitement du cheminement depuis la station vers la zone d'activités économiques de Chanteloup.
- Requalifier l'îlot au croisement de la rue Arthur Chevalier et de l'avenue de Nonneville.
- Traiter les transitions entre la zone d'activités de Chanteloup et les secteurs d'habitat.
-

Le PLU présente un zonage cohérent à la morphologie urbaine existante, tout en apportant des potentialités de densification dans la zone de la gare. L'objectif est de renouveler le tissu urbain ancien pour apporter une nouvelle offre d'habitat aux aulnaysiens. Le PLU possède aussi au titre de l'article L.123-5 du code de l'urbanisme une zone de protection des constructions et des espaces verts remarquables.

Par ailleurs, dans son programme local de l'habitat (PLH) validé en Conseil Municipal du 15 décembre 2015, la municipalité a pointé dans le quartier centre gare :

- La présence d'une diversité intéressante de l'offre de logements, notamment en locatif libre ;
- Le secteur pavillonnaire sud en voie de densification (sans intervention publique) ;
- La dégradation de la qualité d'habitat de certains logements en copropriété privée ou une densification parcellaire anormale du nombre de ménages (division parcellaire et / ou division pavillonnaire) ;
- Le manque de logement en accession pour les jeunes ou primo-accédants dans un secteur attractif (activités économiques, transports, etc.) ;

Pour ce secteur, il a donc été souligné :

- La volonté d'accompagner la revalorisation patrimoniale des immeubles et des conditions d'habitat ;
- La nécessité de revaloriser la qualité d'habiter du parc immobilier en matière de performance énergétique ;
- Le souhait de maintenir la diversité de l'offre de logements à tous les ménages dans ce secteur.

2. Centre-gare : élaboration du diagnostic urbain

La ville a engagé une réflexion partenariale pour maîtriser le devenir du secteur du centre-gare. Dans une première phase, il s'agit d'élaborer le diagnostic urbain du secteur, afin de connaître précisément ses points forts et ses points faibles. La première phase de concertation qui s'engage aujourd'hui vise à enrichir ce diagnostic et à recueillir les avis de l'ensemble des parties prenantes.

2.1. Premiers éléments de diagnostic urbain

La Ville a engagé diverses études urbaines pour l'aider à analyser les enjeux urbains de ce secteur, notamment dans le cadre de la révision du PLU, approuvée en 2015. Ces études ont mis en avant les caractéristiques suivantes.

2.1.1. Un quartier de centralité attractif qui mérite un embellissement



Le secteur du centre gare est attractif, avec la présence de la gare et des commerces, mais il présente quelques axes possibles de revalorisation supplémentaire comme :

- un tissu urbain mixte présentant des entités urbaines contrastées et peu de continuité : ilots mixtes, pavillonnaire moyennement dense, peu bâti, habitat collectif ancien, dents creuses, etc. La présence des tissus anciens marque l'identité du secteur et la fonction des rues et des places (densité urbaine le long des rues commerciales Strasbourg et Anatole France, transition morphologie secteur gare et secteur pavillonnaire autour place Abrioux) ;
- la présence de nombreuses constructions symboliques de l'histoire de la Ville mais se retrouvant souvent en situation dégradée, présentant pourtant un potentiel touristique et culturel intéressant ;
- une absence d'ordonnancement des artères principales (typologie, implantations, hauteur) avec un pôle gare présentant un fort potentiel de développement (mutabilité foncière et élévations des constructions possibles).
- la présence de nombreux équipements publics à proximité de la gare et autour de la place Abrioux avec plus de diversité au sud de la gare (collège, écoles, centre médical, bibliothèque, poste, clinique, etc.) qu'au nord constituée pour l'essentiel de bureaux administratifs (finances publiques, mairie, tribunal). Néanmoins ces équipements sont peu visibles depuis la gare ;
- la présence d'une diversité commerciale ayant au nord de la gare un manque de lisibilité, mais au sud une fréquentation commerciale plus affirmée et attrayante ;

2.1.2. Des espaces publics diversifiés mais peu mis en valeur

- le cadre paysager assez riche marque l'identité du secteur avec la position centrale du parc Dumont, les maisons privatives avec les cœurs d'ilots végétalisés et de nombreuses percées visuelles grâce aux alignements d'arbres.

- la qualité des espaces est peu valorisée. Ainsi la place de la gare offre peu d'espaces de convivialité, le stationnement occupe deux places centrales dans le secteur (Dunant et Abrioux), les entrées du parc sont confidentielles et masquées par le linéaire de stationnement ;
- un manque de liaison entre les espaces publics majeurs
- le stationnement est abondant avec une offre en surface ou en structure mais son organisation à proximité du pôle gare est sous-utilisée, la rotation est faible sur voirie réglementée, le stationnement pendulaire congestionne l'hyper-centre, les jours de marché augmentent les problèmes en stationnement, le traitement qualitatif est inexistant au détriment des autres modes de déplacement (piétons) avec un impact visuel dégradé.
- La gare nord n'a pas de zone de stationnement ouverte au public ou de façon restreinte et payante et les rues résidentielles accueillent du stationnement pendulaire.

2.1.3. Un secteur marqué par la présence de la gare SNCF mais des conditions de mobilités à revoir

- La présence de la gare SNCF qui attire chaque jour près de 80 000 voyageurs ;
- Bien que rénové, le pôle sud de la gare souffre encore d'une irrégularité des lignes.
- Les gares nord et sud manquent d'harmonisation au niveau de leur aménagement respectif.
- Les gares routières accueillent 11 lignes de bus dont 5 au nord où les voitures traversent la gare, n'ont pas de déposer minute et les liaisons piétonnes peu lisibles en cas de changement de bus avec un arrêt situé au sud de la gare qui reçoit 6 lignes et dont le trafic routier est important notamment boulevard Galliéni augmentant les difficultés de desserte et circulation de la gare, les axes sont sous-dimensionnés par rapport aux besoins, les fonctions se mélangent (taxis, bus, piétons, vélo), les bus articulés circulent difficilement, etc.
- Les passages piétons sont peu lisibles et leur accessibilité est à améliorer.
- La circulation du centre est complexe et chargée notamment sur le boulevard Gallieni, la rue Louise Michel et l'avenue du 14 juillet qui influencent la qualité de l'offre de transports publics en bus ;
- La largeur des voies existantes est étroite car issue de l'urbanisation pavillonnaire de la Ville ainsi la hiérarchisation du réseau est peu visible et il y a peu de continuité en double sens.
- Les voies de circulations douces sont peu mises en valeur notamment entre les équipements publics malgré la présence importante de piétons, quant aux pistes cyclables elles sont faiblement aménagées manquent de sécurité et restent étroites et dangereuses.
- La circulation au sud est impactée trois fois par semaine par le marché.
- La trame viaire est mal adaptée au trafic d'une gare et les traversées de la voie ferrée sont insuffisantes pour permettre une liaison fluide entre le nord et le sud de secteur centre gare.
- La sécurité des piétons est un point majeur à améliorer car les points de passage sont étroits, peu signalisés et sécurisés.

2.1.4. Un secteur marqué par de fortes coupures urbaines



- Coupures urbaines majeures entre le nord et le sud de la gare. Les traversées sont insuffisantes pour assurer une circulation fluide.

AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION

- Les franchissements nord-sud en voiture sont excentrés et éloignés de la gare. Ils sont également étroits et sujets à la congestion.
- Les 6 points de passage pour les piétons sont peu lisibles et peu qualitatifs.
- L'usage pour les cyclistes est reporté sur les passages routiers peu sécurisés.

2.2. Un diagnostic urbain à approfondir ensemble

Dans le cadre de cette première phase de concertation, la ville souhaite recueillir les avis de l'ensemble des parties prenantes sur les points forts et les points faibles du centre-gare. Pour ce faire, elle invite le public à enrichir le diagnostic urbain du secteur, à travers les quatre grandes questions suivantes :

- *Quels sont selon vous les principaux points forts et points faibles du centre-gare en matière d'**accessibilité, de déplacements et de mobilité** ? Quelles seraient selon vous les pistes d'amélioration ?*
- *Quels sont selon vous les principaux points forts et points faibles du centre-gare en matière de qualité des **espaces publics et paysagers** ? Quelles seraient selon vous les pistes d'amélioration ?*
- *Quels sont selon vous les principaux points forts et points faibles du centre-gare en matière de **services publics et privés, et de commerces** ? Quelles seraient selon vous les pistes d'amélioration ?*
- *Quels sont selon vous les principaux points forts et points faibles du centre-gare en matière de **mise en valeur du patrimoine bâti** ? Quelles seraient selon vous les pistes d'amélioration ?*

Cette concertation aura vocation à se poursuivre tout au long de l'élaboration du projet urbain.

Annexe 1 – délibération du 19 juillet 2017

Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Délibération du 19 juillet 2017 portant ouverture de la concertation préalable et fixation de ses modalités

Accusé de réception en préfecture
093-219300050-20170719-DEL17_07_19-10-
DE
Date de télétransmission : 24/07/2017
Date de réception préfecture : 24/07/2017

DÉPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
VILLE D'AULNAY-SOUS-BOIS

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
SEANCE DU 19 JUILLET 2017

ARRONDISSEMENT DU RAINCY

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 53

Certifié exécutoire
compte tenu de l'affichage
le 26 juillet 2017
et du dépôt en Préfecture
le 24/07/2017

 Bruno BESCHIZZA

L'an deux mille dix sept le dix neuf juillet à dix-neuf heures, le Conseil Municipal dûment convoqué, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Bruno BESCHIZZA, Maire d'Aulnay-sous-Bois,

PRESENTS : M. BESCHIZZA (sorti lors du vote de la délibération n°16) – Mme MAROUN – M. CANNAROZZO – Mmes LAGARDE – DELMONT-KOROPOULIS – FOUQUE – M. RAMADIER – Mme BELMOUDEN – M. FLEURY – Mme SAGO – M. CAHENZLI – Mme PINHEIRO – M. PALLUD – Mmes MONTEBAULT – ISIK – M. MORIN – Mmes BARTHELEMY – NICOT – MM. PACHOUD – LECAREUX – BEZZAOUYA – MICHEL – ATTORI – Mme GIMENEZ – M. SANOGO – Mme MISSOUR – MM. TELLIER – MOZER – Mlle LABBAS (arrivée à 19h21 lors de la présentation de la délibération n° 2 – sortie lors du vote des délibérations n°13 et 14) – Mme QUERUEL – MM. HERNANDEZ – CHALLIER.

ABSENTS REPRESENTES PAR POUVOIR :

MANDANTS	MANDATAIRES
M. CHAUSAT	M. MORIN
Mme RODRIGUES	Mme FOUQUE
M. GIANI	Mme MAROUN
M. EL KOURADI	Mme SAGO
Mme MOREAU	M. MOZER
M. CORREIA	M. ATTORI
Mme MARQUETON	Mme LAGARDE
M. MARQUES	Mme PINHEIRO
Mme DRODE	M. CAHENZLI
Mme RADE	M. MICHEL
M. LORENZO	M. PALLUD
Mme LANCHAS-VICENTE	M. PACHOUD
Mme SADKI	Mme ISIK
Mme DEMONCEAUX	M. CHALLIER

ABSENTS : M. AYYADI – M. SEGURA – M. GOLDBERG – M. LAUEDJ – Mme FOUGERAY – Mme BEZZAOUYA – Mlle ABDELLAOUI

Les Conseillers présents formant la majorité des membres en exercice, conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Monsieur MOZER a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Délibération N°10

Conseil Municipal du 19 juillet 2017

Objet : **DIRECTION DE L'AMENAGEMENT – SECTEUR « CENTRE-GARE » – DEFINITION DES OBJECTIFS POURSUIVIS ET DES MODALITES DE CONCERTATION PREALABLE**

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment son article L.2121-29,

VU le Code de l'Urbanisme, notamment ses articles L.103-2 et suivants et L.300-1 et suivants,

VU le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013,

VU le Plan Local d'Urbanisme d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 16 décembre 2015,

AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION

Accusé de réception en préfecture
093-21930050-20170719-DEL17_07_19-10-
DE
Date de télétransmission : 24/07/2017
Date de réception préfecture : 24/07/2017

VU la délibération n° 29 du 23 novembre 2010 approuvant la prise en considération de la réalisation d'une opération d'aménagement sur le périmètre du secteur Salengro/ Barbusse/ Couturier/ Gorki/ Séverine/ Pimodan/ Strasbourg,

VU la délibération n° 3 du 19 janvier 2013 approuvant la prise en considération de la réalisation d'une opération d'aménagement et délimitation des terrains concernés par un sursis à statuer sur le secteur Hypercentre,

VU la note de présentation,

CONSIDERANT les objectifs d'aménagement pour le secteur Centre-gare, traduits dans une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU, « Conforter le centre-gare au cœur d'un axe est-ouest requalifié » visant à :

- Proposer de nouveaux franchissements de la voie ferrée et requalifier les traversées existantes,
- Requalifier les gares routières nord et sud,
- Créer des liaisons douces,
- Renforcer les zones de commerces,
- Intégrer de la mixité fonctionnelle, notamment avec l'implantation de bureaux et en proposant une nouvelle offre de logements diversifiés et de qualité,
- Mettre en valeur les espaces publics.

CONSIDERANT l'intérêt pour la commune de maîtriser le devenir de ce secteur dans le cadre d'un véritable projet urbain déclinant l'OAP « Centre-gare. »,

CONSIDERANT que ce projet urbain est en cours de définition et que des études techniques sont engagées,

CONSIDERANT qu'il convient d'engager la concertation qui permettra de porter à connaissance des résidents, des usagers du secteur, des associations locales et autres personnes les objectifs du projet et de les associer à son élaboration,

CONSIDERANT que cette concertation sera conduite selon les modalités suivantes :

- Un dossier de concertation et un registre permettant de consigner les observations du public mis à la disposition du public au centre administratif d'Aulnay-sous-Bois ou dans tout autre lieu ouvert au public. Ils pourront y être consultés par le public aux jours et heures habituelles d'ouverture de ceux-ci en vue de recevoir des observations et suggestions éventuelles,
- Une mise à disposition du dossier de concertation sur le site internet de la ville d'Aulnay-sous-Bois afin que les personnes concernées puissent faire part de leurs remarques et propositions directement via ce site,
- Des réunions publiques,
- Des articles publiés dans le journal municipal et sur le site internet de la ville.

AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION

Accusé de réception en préfecture
093-219300050-20170719-DEL17_07_19-10-
DE
Date de télétransmission : 24/07/2017
Date de réception préfecture : 24/07/2017

LE CONSEIL MUNICIPAL,

ENTENDU l'exposé de son Président et sur sa proposition,

VU l'avis des Commissions intéressées,

ARTICLE 1 : DECIDE de procéder à une concertation au sens des articles L.103-2 et L.300-1 du code de l'urbanisme sur le projet urbain du Centre-gare.

ARTICLE 2 : APPROUVE les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement sur le Centre-gare :

- Proposer de nouveaux franchissements de la voie ferrée et requalifier les traversées existantes,
- Requalifier les gares routières nord et sud,
- Créer des liaisons douces,
- Renforcer les zones de commerces,
- Intégrer de la mixité fonctionnelle, notamment avec l'implantation de bureaux et en proposant une nouvelle offre de logements diversifiés et de qualité,
- Mettre en valeur les espaces publics.

ARTICLE 3 : OUVRE la procédure de concertation au vu de ces objectifs.

ARTICLE 4 : ENGAGE la concertation préalable à ce projet d'aménagement selon les modalités suivantes :

- Un dossier de concertation et un registre permettant de consigner les observations du public mis à la disposition du public au centre administratif d'Aulnay-sous-Bois ou dans tout autre lieu ouvert au public. Ils pourront y être consultés par le public aux jours et heures habituelles d'ouverture de ceux-ci en vue de recevoir des observations et suggestions éventuelles.
- Une mise à disposition du dossier de concertation sur le site internet de la ville d'Aulnay-sous-Bois afin que les personnes concernées puissent faire part de leurs remarques et propositions directement via ce site.
- Des réunions publiques.
- Des articles publiés dans le journal municipal et sur le site internet de la ville.

ARTICLE 5 : CHARGE Monsieur le Maire ou son représentant de mener la concertation.

ARTICLE 6 : PRECISE que la concertation se déroulera pendant toute la durée de l'élaboration du projet avec des résidents, des usages du secteur, des associations locales et autres personnes concernées.

ARTICLE 7 : DIT que la présente délibération fera l'objet des mesures d'affichage et de publicité prévues par la réglementation en vigueur.

AULNAY CENTRE-GARE - DOSSIER DE CONCERTATION

Accusé de réception en préfecture
093-219300050-20170719-DEL17_07_19-10-
DE
Date de télétransmission : 24/07/2017
Date de réception préfecture : 24/07/2017

ARTICLE 8 : DIT qu'ampliation de la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet de Seine-Saint-Denis.

ARTICLE 9 : DIT que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Montreuil – 7 rue Catherine Puig – 93100 MONTREUIL, dans un délai de 2 mois à compter de la notification ou de l'affichage de l'acte.

ADOpte A L'UNANIMITE

Pour extrait conforme


Benoît BESCHIZZA

Annexe 2 - article paru dans le journal *Oxygène* – 1er octobre 2017

Aménagement

Concertation autour du centre-gare

Depuis des années, notre ville avance et se transforme. En partenariat avec la SNCF, la Ville souhaite aménager le centre-gare, et de manière plus générale, l'axe est-ouest de la ville.

Le centre-gare est un secteur stratégique de la ville, situé sur un axe transversal majeur de la ville. Il dispose d'un potentiel de développement important, notamment en terme économique. Il présente cependant quelques problématiques mais aussi des opportunités qui doivent être exploitées.

L'objectif de l'opération d'aménagement programmée sur le secteur du centre gare est de conforter son dynamisme et son attractivité, aussi bien pour les entreprises que pour les habitants et les usagers de la gare.

Les objectifs de l'aménagement du centre gare sont multiples. Il s'agit pour la ville de requalifier l'axe est-ouest de la ville (entre Sevrans et le Blanc-Mesnil), ainsi que les entrées de la ville, proposer de nouveaux franchissements de la voie ferrée tout en améliorant l'existant, de créer des liaisons douces vers le sud de la ville depuis la gare, de renforcer les zones commerciales tout en assurant la mixité des nouvelles constructions (bureaux et logements), de mettre en valeur les espaces publics et d'optimiser l'offre de stationnement dans le secteur.

La SNCF participe également à cette rénovation, notamment en ce qui concerne le hall de la gare, qui a été entièrement rénové l'année dernière.

Pour associer tous les Aulnaysiens qui le souhaitent à cette rénovation, des réunions de concertation seront très prochainement mises en place. Un registre est également à votre disposition au Centre administratif pour recueillir toutes vos observations, mais aussi vos idées et vos suggestions. »

Annexe 3 –modalités de la concertation préalable

Généralités

La loi prévoit que tout projet qui, par sa nature ou son ampleur, modifie le cadre de vie, doit être élaboré en concertation avec les habitants, les associations, les représentants de toutes personnes morales ou organismes intéressés par le projet. Dans ce cadre, la concertation préalable est une démarche par laquelle le public est invité à s'exprimer.

Chacun est invité à émettre ses idées, remarques sur le diagnostic urbain présenté, afin d'enrichir et de nourrir un projet urbain à venir.

La concertation préalable dans le cadre du projet urbain Centre-gare

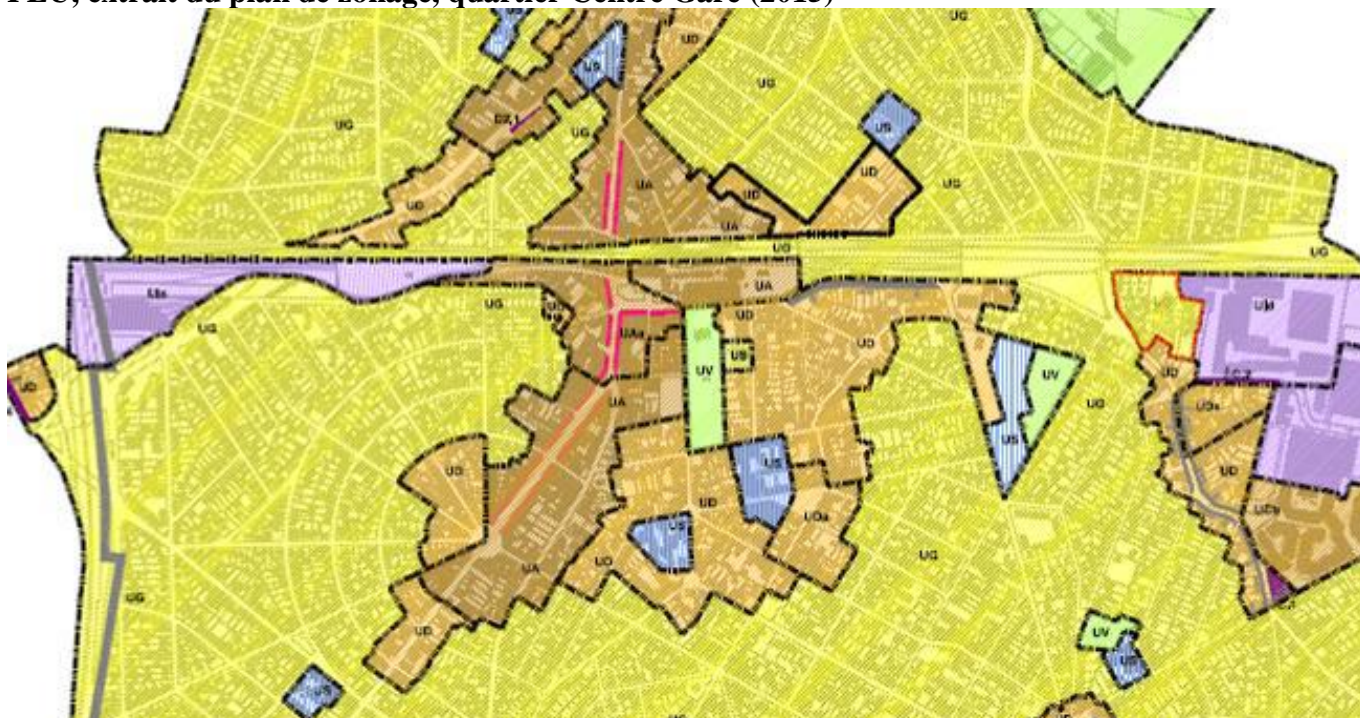
La ville a engagé une réflexion pour définir un projet urbain sur le centre-gare. Dans ce cadre, elle engage une large concertation afin de donner la parole aux habitants, aux usagers, aux salariés, aux commerçants, sur la transformation de ce secteur. La première phase de concertation vise à enrichir le diagnostic urbain du secteur, et à recueillir les avis de l'ensemble des parties prenantes sur les points forts et les points faibles du centre-gare.

Pour ce faire, le Conseil municipal a défini les modalités de la concertation préalable relative au projet centre-gare par délibération du 19 juillet 2017 :

- Un dossier de concertation ainsi qu'un registre pour recueillir les avis sont mis à la disposition du public au centre administratif.
- Le dossier est également disponible sur le site interne de la ville, ainsi qu'un dispositif permettant de recueillir les avis du public.
- Des réunions de quartier permettront de recueillir vos avis et d'échanger.

Annexe 4 – cartographies

PLU, extrait du plan de zonage, quartier Centre Gare (2015)



PLU, extrait du plan de protection du patrimoine (2015)

