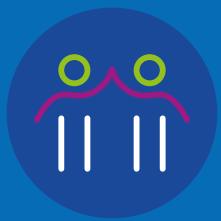




PROLONGEMENT
Asnières > Colombes

FAIT LE LIEN



Dossier de presse

Inauguration du prolongement du tramway T1 à l'ouest

Asnières-Gennevilliers - Les Courtilles > Asnières Quatre Routes

12 octobre 2019

Plus d'informations sur www.t1asnierescolombes.fr



PREFET
DE LA REGION
D'ILE-DE-FRANCE





FAIT LE LIENS

Sommaire



Le projet

Le tracé	4
Les chiffres clés	5
Les bénéfices	6
Les étapes	7



Les acteurs

Les maîtres d'ouvrage	8
Les partenaires	9
Le matériel roulant	10



L'aménagement de la ligne

L'insertion de la ligne	11
Matériaux et revêtements minéraux	13
Les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite	14
Le design et le mobilier des stations	15



L'environnement

Un mode de transport écologique	17
Les aménagements paysagers	17
Le respect de l'environnement par les entreprises travaux	18



Le projet

1 • Le tracé

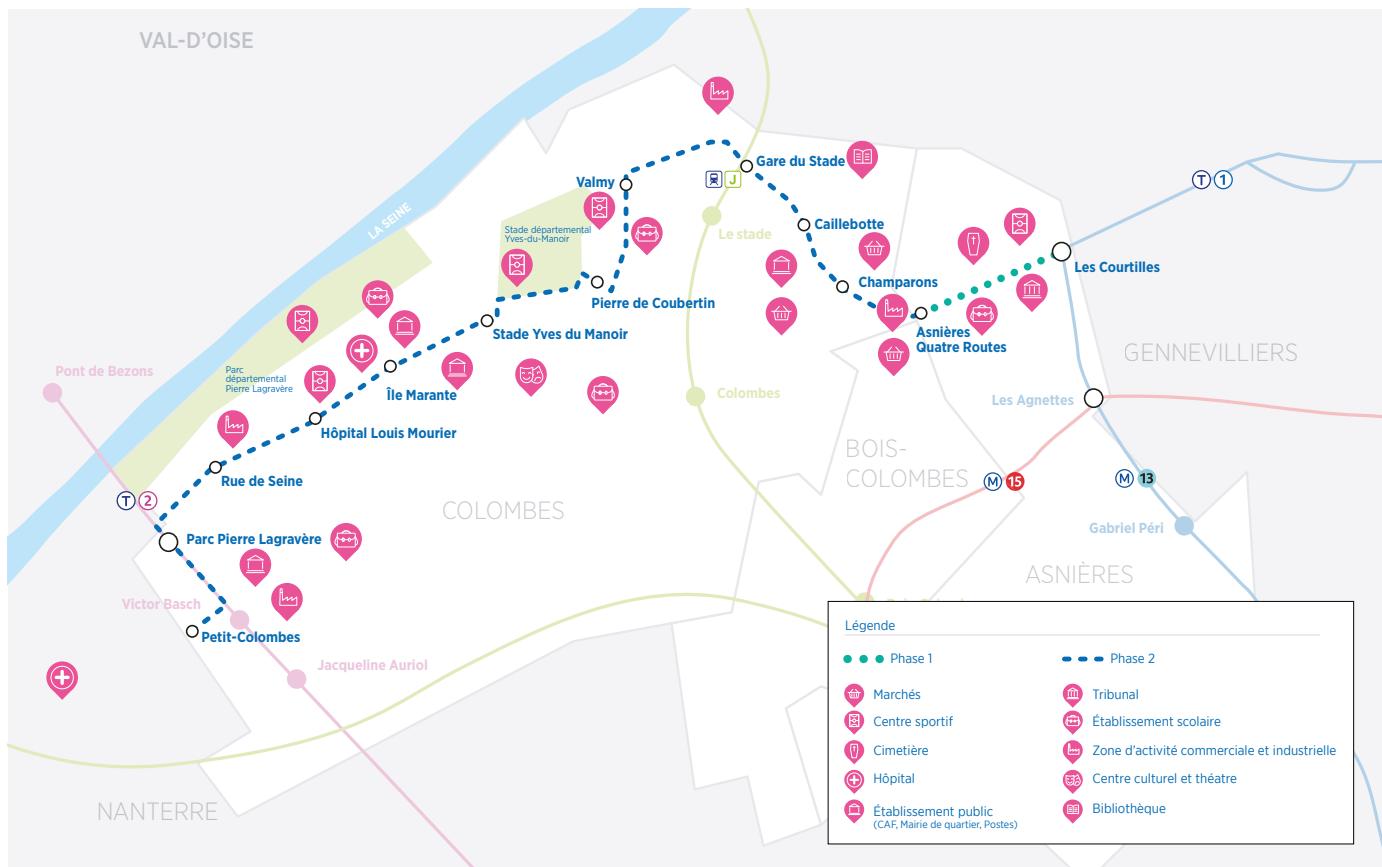
Un véritable projet urbain

Le choix du tracé du prolongement du tramway T1 à l'ouest est volontaire en matière de développement urbain. En effet, l'extension de sa desserte favorise la reconnexion de nombreux quartiers en renouvellement urbain ou en rénovation. Le processus de requalification des voies empruntées apportera également une nouvelle offre à ces secteurs.

Une décision concertée

En 2014, lors de la concertation publique, les habitants ont choisi de faire passer le tramway T1 par le nord de Colombes, pour accéder plus facilement à des lieux qu'ils utilisent au quotidien.

Une desserte sur mesure



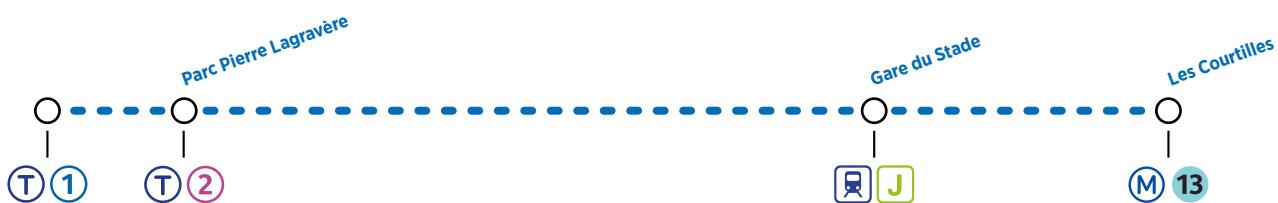


Le projet

Le futur tramway T1 prolongé répond à une demande importante de déplacements quotidiens. Son tracé dessert des marchés, centres sportifs, cimetières, hôpitaux, établissements publics, tribunaux, établissements scolaires, zones d'activités commerciales et industrielles, centres culturels, théâtres, bibliothèques...

Il traverse 2 villes (Asnières-sur-Seine et Colombes) et dessert 3 autres communes (Gennevilliers, Bois-Colombes, Nanterre). Aussi, de nouvelles correspondances verront le jour, à Asnières-sur-Seine avec la ligne 13 du métro et à Colombes avec le Transilien J et le T2.

Les correspondances du tramway T1



2 • Les chiffres clés

Le prolongement du tramway T1 à terme

6,4

km de ligne supplémentaire,
soit environ 23 km pour
le tramway entre Colombes
et Noisy-le-Sec

11

nouvelles stations
et 2 stations réaménagées
entre Asnières-sur-Seine
et Colombes

22

minutes de trajet entre
Asnières-sur-Seine et Colombes

2 min 40

entre Asnières-Gennevilliers
- Les Courtilles et Asnières
Quatre Routes

1

rame toutes les 4 minutes
en heure de pointe à terme,
toutes les 5 minutes dès la mise
en service du prolongement
à Asnières Quatre Routes

1

rame toutes les 10 minutes
en heure creuse

16,5

km/h en moyenne
de vitesse commerciale
en heure de pointe

200 000

habitants et 70 000 emplois
concernés entre Asnières-sur-
Seine et Colombes



Le projet

3 • Les bénéfices

Amélioration du maillage de transport en commun sur le territoire

Le projet participe à la fermeture de la « rocade tramway » en première couronne. Il répond à la nécessité de renforcer la desserte face à l'extension de l'urbanisation et au nombre toujours croissant de déplacements en proche banlieue.

Près de 75 % des déplacements des habitants de la Petite couronne ont lieu à l'intérieur de ce périmètre. Or, comme le rappelle le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), l'offre des transports collectifs n'est toujours pas suffisamment adaptée à la demande en Île-de-France : « temps de transport et inconvénients dissuasifs, manque de lignes structurantes, changements de bus trop nombreux, faiblesse de maillage des réseaux ferrés et correspondances obligées

par Paris, accessibilité médiocre aux gares, notamment pour les vélos et les piétons ».

Le prolongement du tramway T1 répond ainsi à la demande des Franciliens en créant plus de mobilité, plus de lien, plus de vie et moins de pollution.

Le tramway T1 constitue également un élément du réseau du futur Grand Paris auquel il sera à terme rattaché. La ligne favorisera ainsi le rabattement des populations vers ce réseau majeur de transport en commun d'Île-de-France.

Le prolongement du tramway T1 permet des bénéfices certains



Plus de mobilité

Faciliter les déplacements des habitants et des salariés des Hauts-de-Seine en renforçant la desserte en transports en commun de banlieue à banlieue.



Plus de vie

L'aménagement d'une ligne de tramway prévoit des travaux de requalification urbaine (renouveau de l'éclairage public et des sols, plantation d'arbres et création de pistes cyclables...).

Facteur de dynamisme, il voit aussi se développer de très nombreux équipements publics tout le long du tracé.



Plus de lien

Le tramway crée de nouvelles liaisons entre les quartiers et une connexion à la ligne T2, renforçant la cohésion entre les territoires.



Moins de pollution

Le tramway est un mode de transport écologique, il est silencieux et permet de réduire les bouchons.





Le projet

4 • Les étapes

PHASE 1

Les Courtilles > Asnières Quatre Routes

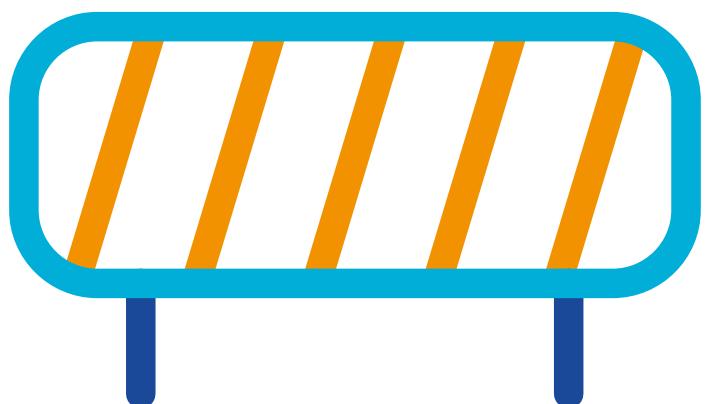
La première phase du prolongement du tramway T1 permet de relier l'ancien terminus Asnières-Gennevilliers - Les Courtilles à la nouvelle station Asnières Quatre Routes. Les travaux préparatoires à l'aménagement de la ligne, menés entre 2015 et 2017, ont ensuite laissé place aux travaux d'infrastructures jusqu'au printemps 2019. À la suite des différentes phases d'essais et de marche à blanc, le nouveau tronçon est mis en service le 12 octobre 2019.

PHASE 2

Asnières Quatre Routes > Petit-Colombes

Cette étape du projet sera en partie financée par le Contrat Plan État-Région 2015-2020 et sur la prochaine période de contractualisation pour le complément du financement. Le planning de réalisation est en cours d'actualisation par les maîtres d'ouvrage.

En prévision du prolongement entre le carrefour des Quatre Routes et la station Petit-Colombes, les travaux préparatoires ont commencé : acquisitions foncières, dévoiement des réseaux d'assainissement, travaux concessionnaires, etc.





Les acteurs

1 • Les maîtres d'ouvrage

Le Département des Hauts-de-Seine et la RATP assurent ensemble la maîtrise d'ouvrage de ce projet : définition des objectifs, conduite des études, élaboration du budget et mise en place du calendrier.



En facilitant les déplacements sur son territoire et en développant les infrastructures qui contribuent au développement économique et à l'amélioration de la vie des habitants, le Département des Hauts-de-Seine poursuit son engagement en faveur de la mobilité. Il assure la coordination de l'opération en tant que maître d'ouvrage de l'insertion urbaine du prolongement du tramway. Pour le tramway T1 Asnières-Colombes, sa part de financement s'élève à 30 % dans le cadre du contrat de plan État-Région 2015-2020. En 2017, le Conseil Départemental a investi 153 M€ dans les mobilités.



Expert de la mobilité durable, la RATP est un des leaders mondiaux du transport urbain. Avec ses 14 lignes de métro, 2 lignes de RER, 7 lignes de tramway et 350 lignes de bus, le réseau multimodal exploité par la RATP en région parisienne est le plus important réseau multimodal au monde à être géré par une seule entreprise. Un réseau sur lequel transitent plus de 12 millions de voyageurs chaque jour. Le groupe RATP imagine, conçoit et mène à bien des projets de développement d'infrastructures, exploite et entretient des réseaux, quel que soit le mode de transport (métro, train régional, tramway, bus), ou encore développe des services innovants d'aide à la mobilité (information voyageurs, télé-billettique, tarification, marketing client).



Les acteurs

2 • Les partenaires



L'État s'engage à développer les transports collectifs en Île-de-France. Le prolongement du tracé du tramway T1 Asnières - Colombes, que l'État cofinance, répond à une forte demande de déplacements en rocade. Cette ligne rejoindra à terme, d'Ouest en Est, Rueil-Malmaison, Colombes, Asnières-sur-Seine, Saint-Denis, Bobigny et Val-de-Fontenay. La construction d'un réseau de transports collectifs performant offre aux Franciliens une alternative à l'usage de l'automobile et répond aux grands enjeux d'aménagement de ce territoire. En finançant les transports collectifs, l'État s'engage pour la modernisation des trains-RER, le prolongement de lignes de métro, la création et l'extension de lignes de tramways et de lignes de bus en sites propres, permettant ainsi d'avancer vers un territoire plus durable et un mode de vie plus apaisé.



La Région cofinance le projet à travers le Contrat de Plan État-Région 2015-2020. Enjeux de dynamisme économique et de qualité de vie, la Région a fait des transports l'une de ses priorités, notamment pour les déplacements de banlieue à banlieue. Afin d'accélérer le développement des transports au service des Franciliens, la Région a lancé dès juin 2009 un plan de mobilisation ambitieux. Son objectif : réaliser d'ici 2020 les projets indispensables au développement de l'Île-de-France, notamment le prolongement du tramway T1 à l'ouest.



Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance des solutions innovantes pour toutes les mobilités d'aujourd'hui et de demain. Elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, métro, tram, bus et câble) dont elle confie la mise en œuvre à des entreprises de transport. Elle développe également les solutions pour la mobilité comme par exemple Navigo, Vianavigo ou Véligo. Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures ...) et investit pour améliorer le service rendu chaque jour aux Franciliens (des transports plus performants, plus modernes, plus sûrs, plus confortables... et plus connectés). Île-de-France Mobilités, composée de la Région Île-de-France et des huit départements franciliens, porte ainsi la vision globale des mobilités en Île-de-France.



Les acteurs

3 • Le matériel roulant

Le 9 octobre 2018, Île-de-France Mobilités a demandé à la RATP d'engager la procédure pour l'acquisition du nouveau matériel roulant pour l'ensemble de la ligne. L'objectif est de choisir le constructeur et de lancer le marché à la fin de l'année 2020. Ceci permettra un renouvellement complet du matériel roulant de la ligne T1 à l'horizon 2024, sous réserve de la disponibilité d'infrastructures et d'équipements de maintenance et remisage adaptés à ce nouveau matériel.

Ces nouvelles rames intégreront de nombreuses places assises, la climatisation ainsi que des prises USB pour recharger les appareils électriques à bord. L'acquisition de ce nouveau matériel roulant permettra notamment d'accroître la «capacité voyageurs» par rame d'environ 15 % et de faciliter les montées/descentes en station, grâce aux caractéristiques suivantes :

- matériel plus long (33,5 m vs 29 m) ;
- 2,40 m de large ;
- plancher bas intégral ;
- doubles portes en extrémité.

L'utilisation des nouvelles technologies permettra également des gains économiques d'exploitation et de maintenance ainsi que l'atteinte de performances environnementales s'inscrivant dans une démarche de Responsabilité Sociale de l'Entreprise (RSE).



Une rame du tramway T1 à Asnières-sur-Seine © Cyril Badet

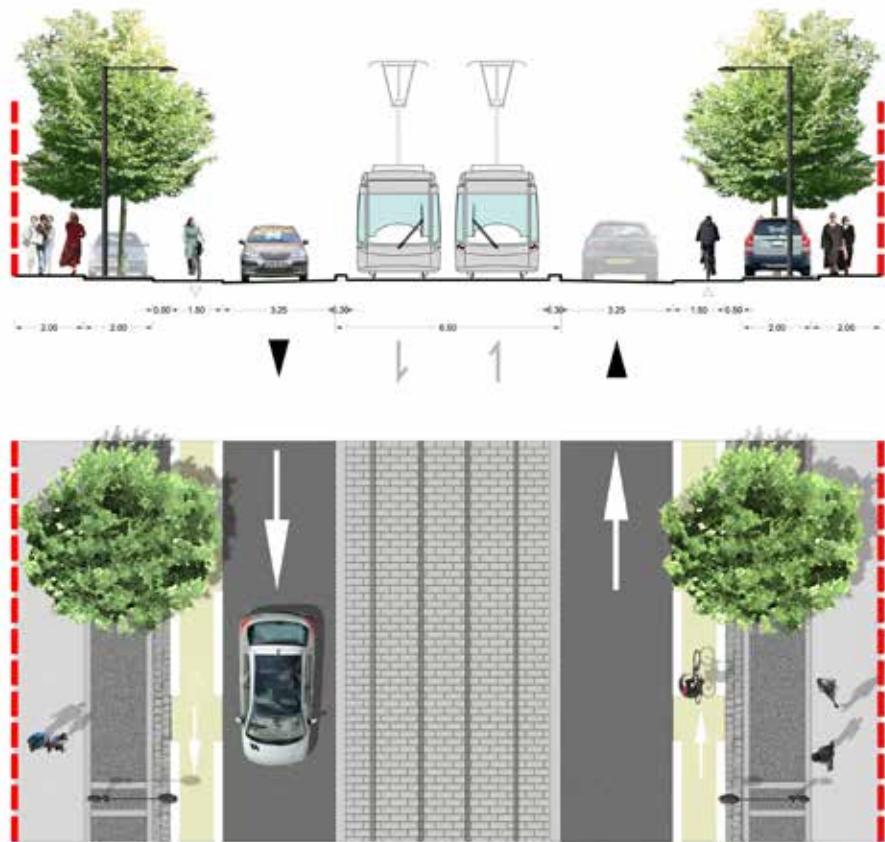


L'aménagement de la ligne

1 • L'insertion de la ligne

Installé en grande partie au centre de la voirie, le tramway T1 prolongé s'intègrera naturellement dans son environnement aux côtés des voitures, vélos et piétons.

L'insertion axiale, plaçant le tramway au centre de la voirie, est le modèle privilégié de partage de la voirie. Cependant, les contraintes ne permettent pas toujours de procéder de cette manière : le tramway s'insérera, dans ce cas, d'un côté ou l'autre de la rue.





L'aménagement de la ligne

Avenue de La Redoute à Asnières-sur-Seine

Phase 1

L'implantation de l'éclairage et des mâts de support de ligne aérienne de contact (LAC) est calée sur les alignements d'arbres afin de maintenir la géométrie de l'avenue et d'accentuer la perspective.



Avenue de la Redoute à Asnières-sur-Seine © Cyril Badet



Avenue de La Redoute à Asnières-sur-Seine ©Montage Signes_paysages d'après Google Earth



L'aménagement de la ligne

2 • Matériaux et revêtements minéraux

Avenue de La Redoute à Asnières-sur-Seine Phase 1

La palette de matériaux s'articule autour de matériaux simples coulés en place, à l'exception des espaces de traversée des piétons marqués par du granit sous différentes formes (dalles/pavés). Le granit est également utilisé pour l'ensemble des bordures. Un revêtement gazon avec arrosage automatique offrira un aspect verdoyant tout au long de l'année.

Exemples de matériaux et revêtements minéraux



❶ Type granit en traversée © Cyril Badet



❷ Béton en section courante © Cyril Badet



❸ Gazon en section courante © Cyril Badet



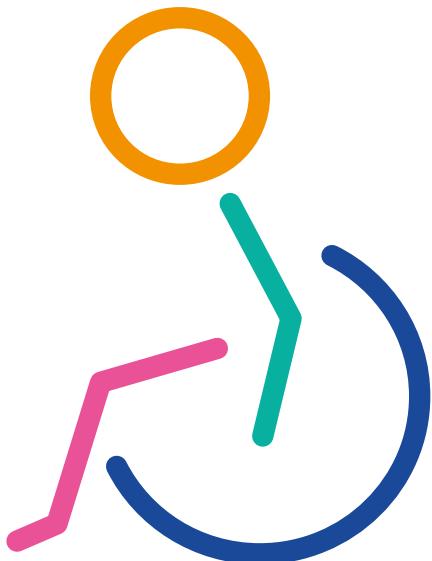
L'aménagement de la ligne

3 • Les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite

Les circulations douces et les personnes à mobilité réduite font partie intégrante du projet.

Le prolongement du tramway T1 s'accompagne d'un processus de requalification des axes empruntés, qui aura pour effet de valoriser et élargir les espaces publics dédiés notamment aux piétons et mobilités douces. Tout au long du tracé prolongé, la priorité est marquée pour que les piétons et les vélos puissent circuler de manière beaucoup plus aisée. Dans le même temps, le projet prend en compte, sur la totalité du linéaire, les obligations réglementaires de mise en compatibilité des aménagements liés à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, sur les aménagements neufs mais également sur la reprise des aménagements existants (passerelle Kléber au-dessus de l'A86 en phase 2).

Enfin, l'arrivée du projet engendre un aménagement de sécurité sur l'ensemble du tracé que ce soit pour les piétons (refuges lors des traversées de carrefours par exemple), pour les vélos (sas aux feux) ou pour des zones bien spécifiques (abords des équipements scolaires notamment).





L'aménagement de la ligne

4 • Le design et le mobilier des stations

Les Courtilles

Le mobilier : afin de conserver une unité visuelle, le mobilier installé sera de type Plan créatif, conformément au mobilier déjà en place sur cette station.

La station : afin d'anticiper les travaux à venir lors de la phase 2 du prolongement, les quais de la station ont été allongés afin de favoriser le confort des voyageurs.



Les Courtilles à Asnières-sur-Seine © CD92/Jean-Luc Dolmaire.

Asnières Quatre Routes

Le mobilier: l'ensemble des stations du prolongement sera équipé de mobilier Aurel design_urbain*.

Revêtement: type granit, comme l'existant

* Prix Étoile de l'Observeur 2016 du design pour les abris tramway du T6 (en section de surface entre Châtillon et Vélizy).

Ce prix a été remis à l'agence Aurel Design urbain et à la RATP.



La nouvelle station Asnières Quatre Routes à Asnières-sur-Seine © Cyril Badet



L'aménagement de la ligne

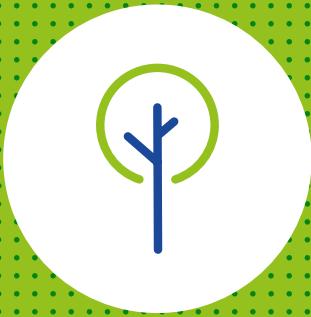
Le local machinistes à Asnières Quatre Routes

Création d'une salle de repos

Surface totale : 80 m²



Le local technique à Asnières-sur-Seine
© Cyril Badet



L'environnement

1 • Un mode de transport écologique

Le tramway est considéré comme un mode de transport propre. Il est aussi plus silencieux qu'un bus. Les niveaux acoustiques et vibratoires seront inférieurs à ceux actuellement relevés, provoqués par la circulation routière et le voisinage. S'intégrant dans une voirie existante, l'impact sur le milieu naturel sera faible et surtout temporaire, puisque restreint à la phase travaux. À moyen terme, les aménagements réalisés seront même profitables à la biodiversité.



Aménagement de l'avenue de La Redoute © Signes_paysages

2 • Les aménagements paysagers

Plus de 600 arbres seront plantés dans le cadre du projet, y compris sur les quais des stations.

Le parti paysager contribue à l'amélioration du cadre de vie et à la valorisation des territoires traversés. La palette végétale a été élaborée en concertation entre le Département des Hauts-de-Seine et les services techniques de la ville d'Asnières-sur-Seine pour les types d'essences préconisés et les contraintes d'entretien. Diverses essences ont été implantées afin de diversifier les alignements tout le long du tracé.

Quelques exemples d'essences



L'amélanchier d'Amérique ©Rasbak



Parotie de Perse ou arbre de fer © Jean-Pol Granmont



Platane d'Orient ©Jean-Pol Granmont



Cerisier à grappes ©CC0 1.0 universel



L'environnement

3 • Le respect de l'environnement par les entreprises travaux

Le territoire d'Asnière-sur-Seine et Colombes est riche architecturalement. Le Département des Hauts-de-Seine et Île-de-France Mobilités se posent comme objectifs d'intégrer le projet aux différents espaces urbains et de préserver le patrimoine. Celui-ci est en effet précieux pour l'histoire et la culture des lieux. Les maîtres d'ouvrage ont tout mis en œuvre pour limiter les impacts sur le foncier, en optimisant l'espace urbain (nombre d'arbres, de places de stationnement, etc.).

Les nuisances occasionnées par le chantier (acoustique, qualité de l'air) seront réduites au maximum tant par des mesures d'organisation du chantier que par les prescriptions imposées aux diverses entreprises intervenantes et la qualité des outils et matériaux utilisés.

Notes

Contacts Presse

Département des Hauts-de-Seine

Justine Maucotel

01 47 29 32 32

jmaucotel@hauts-de-seine.fr

Île-de-France Mobilités

Sébastien Mabille

01 47 53 28 42

sebastien.mabille@iledefrance-mobilites.fr

Région Île-de-France

Éléonore Flacelière

01 53 85 66 50

eleonore.flaceliere@iledefrance.fr

RATP - Département de la Communication

Alexandre GALLET

01 58 76 45 40

alexandre.gallet@ratp.fr

Préfecture d'Île-de-France

Nicolas Deval

01 82 52 40 25

pref-communication@paris.gouv.fr