

- 1 FEV. 2012

**Prolongement du tramway T1 entre Asnières-Gennevilliers-Les  
Courtilles et le tramway T2 à Colombes. Choix du tracé**

**Annexe 1 : BILAN DE LA CONCERTATION**

- Les comptes rendus des 3 réunions publiques et de l'atelier de concertation
- Les 369 avis recueillis pendant la concertation


## Le positionnement sur l'alternative de tracé

### L'équilibre des arguments et le respect des positions en faveur de chacune des deux variantes

L'intérêt du tracé Centre du fait de sa connexion rapide et directe à la gare de Colombes, la desserte du centre-ville, une plus forte fréquentation attendue, le coût moins élevé

L'opportunité du tracé Nord en termes d'intérêt économique et de développement urbain des quartiers, sa contribution au désenclavement d'un secteur moins favorisé jusqu'à présent et au rééquilibrage entre le Centre et le Nord de Colombes

### Le point de vue des participants

Des avantages qui s'équilibrent entre les 2 variantes, mais des contraintes et des inquiétudes soulignées plus fortement pour la variante Centre

### Le positionnement des élus locaux sur la variante de tracé

Philippe Sarre se positionnera au regard des résultats des études en cours

Sébastien Pritrasanta souligne l'importance de la connexion à la gare de Colombes, sans se prononcer pour l'un ou l'autre tracé

Yves Révillon est plus favorable au tracé Centre, mais comprend les besoins du Nord de Colombes

### L'offre de transport sur le tracé non retenu

Yves Révillon insiste sur la nécessité d'améliorer les services de bus sur le tracé de la variante qui ne sera pas retenu

### Les autres questions saillantes (1/2)

- L'attente du projet**, qui répond à un besoin de desserte d'est en ouest notamment pour aller à La Défense et qui maillera le territoire en transport en commun
- Le niveau de service attendu** pour sa régularité, sa fréquence, l'accessibilité de ses rames, et sa plus grande amplitude horaire
- Un besoin d'information plus précis sur **le coût des variantes de tracé**, notamment au regard des **expropriations**, éléments importants dans l'appréciation des avantages et inconvénients des 2 variantes
- Les conséquences du tracé sur **la circulation** : dans les rues adjacentes de l'avenue de l'Agent Sarre ou aux abords de l'A86 dans le nord de Colombes
- La place pour **les cyclistes** et la sécurité piétonne dans les secteurs où l'espace urbain doit être partagé
- Le besoin d'attendre les résultats des études complémentaires concernant l'accès des **véhicules de pompiers** dans les rues étroites

### Les autres questions saillantes (2/2)

- Confirmer **la station Freycinet** : exprimée par la Ville d'Asnières mais aussi par certains habitants
- L'absence d'avis tranché sur les modalités d'insertion** mais des inquiétudes concernant le fonctionnement du tramway dans un espace dense réduit
- Concernant **l'avenue de la Redoute**, aucune préférence exprimée entre l'insertion axiale ou latérale
- Concernant **l'avenue de l'Agent Sarre**, les solutions techniques proposées pour faire passer le tramway dans un espace restreint ont suscité de nombreuses inquiétudes qui se traduisent dans l'identification des contraintes de la variante Centre
- Concernant **le boulevard Pierre de Coubertin**, la transformation du secteur a également suscité des remarques et inquiétudes sur le stationnement
- Une demande de **phasage du projet** exprimée par Asnières et le Maire de Gennevilliers pour éviter d'allonger les délais de livraison du tramway au carrefour des Quatre Routes
- La tenue d'une **concertation apaisée** et constructive autour d'une seule variante alternative de tracé

**CRITERES NON DISCRIMINANTS**

	Prolongement du T1 par la <b>Variante Centre</b>	Prolongement du T1 par la <b>Variante Nord</b>
<b>Liaison et desserte</b>	Centre-ville (établissements administratifs + commerces) Possibilité aux habitants de l'Ouest de se rendre au centre ville	Quartiers populaires du Nord (Fossés-Jean) + zone Thalès + ZI Kléber + Stade Yves du Manoir
<b>Population et emplois desservis à l'horizon 2020 (d'autres nouveaux projets dans Colombes ?)</b>	P+E / km : 17 600	P+E / km : 16 000
<b>Fréquentation sans coupure avec GPE rouge</b>	8 000 utilisateurs HPM mode tramway	7 000 utilisateurs HPM mode tramway
<i>Rappel : sans GPE</i>	10 000 utilisateurs HPM 105 000 utilisateurs / jour	8 000 utilisateurs HPM 80 000 utilisateurs / jour
<i>avec GPE rouge+ orange</i>	7 000 utilisateurs HPM	6 000 utilisateurs HPM
<b>Restructuration possible du réseau de bus</b>	Pour renforcer la desserte dans le Nord : 176, 366 (nouveau contrat STIF/RATP)	Pour renforcer la desserte dans le centre : 378 en articulé toutes les 5min
<b>Modes doux</b>	Trottoirs contraints Itinéraires cyclables alternatifs	Trottoirs contraints Itinéraires cyclables alternatifs
<b>Espaces verts</b>	-275 arbres (-45%)	-265 arbres (-45%)
<b>Circulation routière</b>	Impact sur 4 Routes + 2 carref en centre-ville + Europe Aménagements possibles pour ne pas dégrader la situation à l'horizon 2020 sans impact sur le bâti	Impact sur 4 Routes + 4 carref sur Stalingrad+ Europe Aménagements possibles pour ne pas dégrader la situation à l'horizon 2020 sans impact sur le bâti

CRITERES DISCRIMINANTS

	Prolongement du T1 par la Variante <b>Centre</b>	Prolongement du T1 par la Variante <b>Nord</b>
<b>Correspondances</b>	Correspondance directe Métro 13 / Transilien J / T2  GPE ligne orange	Correspondance directe Métro 13 / T2, indirecte Transilien J (400m)  Pas de correspondance avec GPE ligne orange
<b>Faisabilité/robustesse de l'exploitation</b>	5 360 m 19 min 48 sec 1 000 m semi-banalisés	6 450 m 20 min 54 sec 100 m semi-banalisé
<b>Urbanisme / Aménagements urbains</b>	Lien avec le centre-ville	Facteur de développement économique  Projet de rénovation urbaine
<b>Coût</b> CE 01/2008	Infrastructure : 120,4 M€ ( <sup>1</sup> coût en cours d'expertise) Acquisitions foncières : 6,5 à 7,5 M€ Matériel roulant (15 rames) : 37,5 M€ <b>Total : 174,4 à 173,4 M€</b>	Infrastructure : 138,3 M€ ( <sup>1</sup> coût en cours d'expertise) Acquisitions foncières : 28 à 56 M€ Matériel roulant (15 rames) : 37,5 M€ <b>Total : 204,3 à 232,3 M€</b>
<b>Impacts foncier</b>	101 English (3 commerces + 5 log), terrain, salle spectacle, automatisation des portails, changement charnières, accrochage facades	14 log, 12 commerces, terrain, 8 garages  Acquisitions s'intégrant dans le cadre du projet urbain de la Ville (PLU)
<b>Stationnement</b>	430 places (-26%)  Difficultés plus importantes pour rechercher des poches de stationnement	-460 places (-80%)  Hors poches de stat. créées
<b>Accessibilité pompiers</b>	Agent Saire : 9 immeubles (R+3 à R+7) non accessibles Prévoir raccourcissement pour 4 R+3	Coubertin : 2 immeubles (R+3 et R+6) qui posent des problèmes d'accessibilité

## CALENDRIER

- ✓ Janvier 2012: échanges entre le STIF et les Maires
- ✓ Fin janvier 2012: comité des financeurs
- ✓ Semaine du 6 février 2012 : envoi d'une version provisoire non maquettée du bilan aux communes
- ✓ Mercredi 15 février 2012 : Commission de Suivi
- ✓ **Mercredi 11 avril 2012 : Conseil du STIF**
- ✓ Après le Conseil : envoi du bilan adopté par le Conseil du STIF aux communes et aux personnes rencontrées pour l'étude de contexte
  
- ✓ 2012 - 2013: schéma de principe et dossier d'enquête d'utilité publique
- ✓ 2013: enquête d'utilité publique

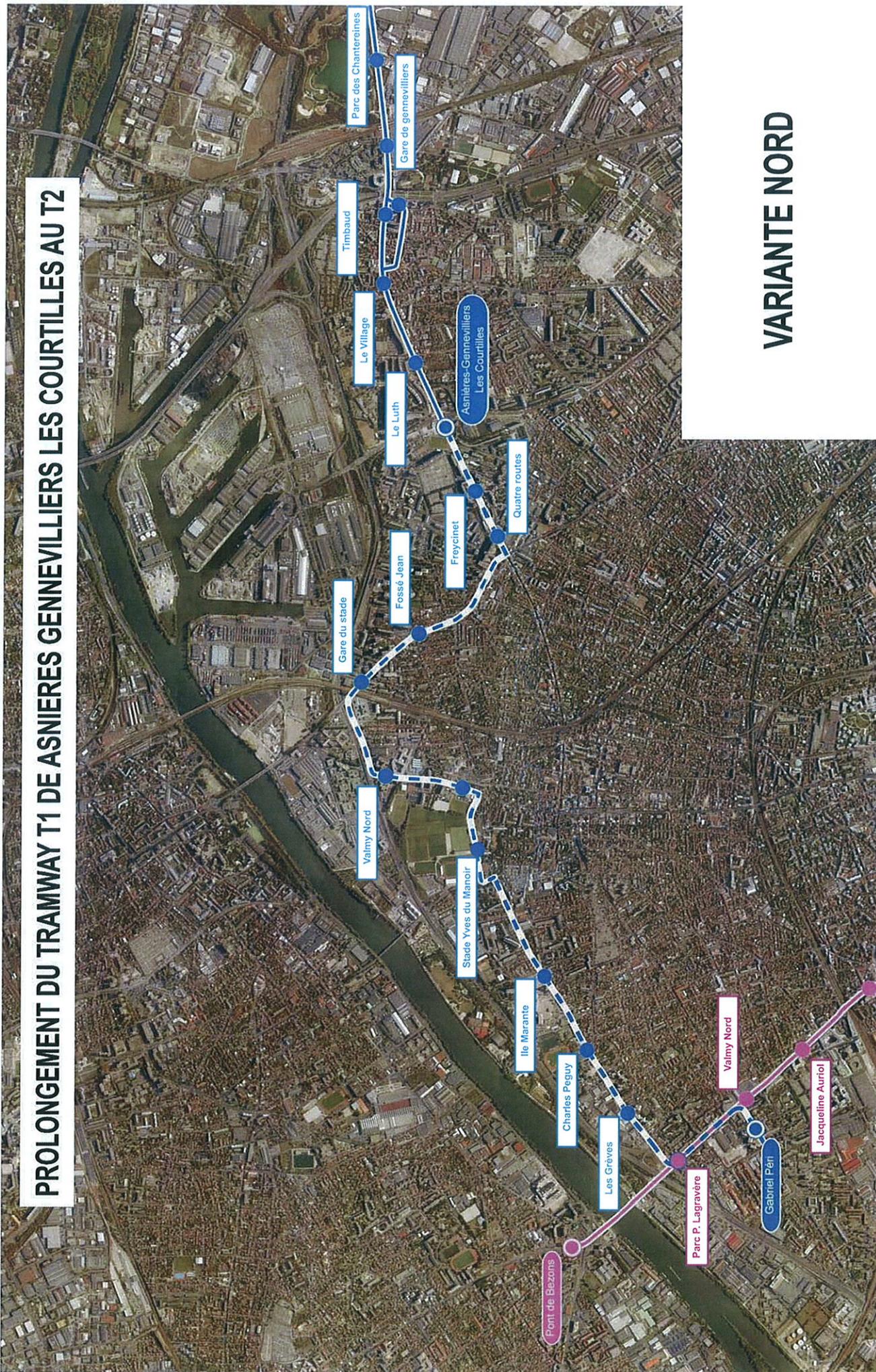
## ORGANISATION POUR LA SUITE DES ETUDES

Pour le Schéma de Principe :

- Le CG92 est maître d'ouvrage des études d'insertion urbaine ;
- Le STIF est maître d'ouvrage des études du système de transport.

Le CG92 coordonne les deux maîtrises d'ouvrage.

# PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE ASNIERES GENNEVILLIERS LES COURTILLES AU T2



## VARIANTE NORD

Janvier 2012



