



Projet de prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison

MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT

DU CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

(article L 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet Tram 1 « Nanterre-Rueil-Malmaison » s'inscrit dans le prolongement du projet Tram 1 Ouest Asnières-Colombes.

Long de 7,5 km entre les futures stations « Petit-Colombes » située à la limite communale entre Nanterre et Colombes et « Château de Malmaison » située à Rueil-Malmaison, le projet comprend la réalisation de 15 stations, la construction d'un site de maintenance et de remisage, le réaménagement des voiries et la réalisation de cheminements cyclables et piétons en continu le long du tracé, ainsi que le stationnement à proximité des stations et du terminus.

Le projet de prolongement de Tram 1 s'inscrit dans l'objectif de réaliser une liaison tramway en rocade autour de Paris.

Il est prévu deux phases de travaux :

- phase 1 : Petit Colombes-Nanterre Mairie avec une mise en service prévue à l'horizon 2027,
- phase 2 : Nanterre Mairie-Château de Malmaison avec une mise en service à l'horizon 2030 en lien avec la création de la gare de « Nanterre-La Boule » sur la future ligne 15 du Grand Paris Express.

Le projet Tram 1 a vocation à s'intégrer dans les orientations des documents de planification du territoire, de l'échelle régionale (SDRIF, PDUIF), à l'échelle communale (PLU).

Le Tram 1 circulera avec une fréquence d'un tramway toutes les 4 minutes en heure de pointe afin de répondre aux besoins de déplacements. Son temps de trajet est évalué à 26 minutes. Les prévisions de fréquentation font état de 64 000 voyageurs empruntant quotidiennement le prolongement.

Cette ligne desservira et reliera des quartiers particulièrement denses en populations, activités et emplois sur les territoires de Nanterre et Rueil-Malmaison, notamment Le Petit Nanterre, les quartiers de l'Université et de la Préfecture, l'avenue Joliot Curie, le centre ancien de Nanterre et la place de La Boule, la RD913, le centre-ville et le Château de Rueil-Malmaison.

Le Tram 1 a ainsi vocation à constituer un nouvel axe structurant au cœur de Nanterre et de Rueil-Malmaison, permettant à la fois de desservir finement leurs quartiers et de les relier au réseau structurant de transports en commun francilien.

Le projet sera réalisé en co-maîtrise d'ouvrage entre le Département des Hauts-de-Seine, ayant à sa charge la réalisation des aménagements urbains et Ile-de-France Mobilités, coordonnateur des maîtres d'ouvrage, ayant à sa charge le système de transport et le site de maintenance et de remisage (SMR).

MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT DE L'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION

Le projet s'inscrit dans une démarche générale de renforcement du maillage du réseau de transports en commun en proche couronne parisienne, notamment en faveur des déplacements de banlieue à banlieue.

Il contribuera à tisser des liens entre les quartiers denses en populations, emplois et activités, en privilégiant une desserte fine des territoires et redistribuant les espaces publics en faveur des modes actifs.

Il facilitera également l'accès en transports en commun à La Défense et au réseau structurant francilien, via des correspondances optimisées avec les modes lourds : Tram 2, RER A, Train L, futur Métro 15. Il contribuera ainsi à améliorer les conditions de déplacements pour un secteur large de l'ouest de l'Ile-de-France.

Par les gains de temps qu'il générera, le report modal qu'il induira et les effets positifs qu'il apportera notamment en termes de santé publique, le Tram 1 présente un bilan socio-économique positif.

De plus, le projet participe au développement urbain et économique des territoires traversés, en accompagnant les projets urbains du territoire et en participant à la requalification des espaces publics.

Il vise à accorder harmonieusement le tramway et ses infrastructures avec les aménagements urbains (voies de circulation, aménagement cyclables, trottoirs, stationnements, plantations, etc.) autour d'un réaménagement global des axes traités de façade-à-façade.

S'agissant d'un projet de transport public, le Tram 1 s'inscrit naturellement dans une démarche de développement durable.

Les impacts du projet sont maîtrisés par l'application d'une démarche ERC (Eviter-Réduire-Compenser) dont les engagements sont détaillés dans le dossier d'enquête publique et joints en annexe.

Considérant qu'au vu de l'ensemble des objectifs poursuivis et des avantages recensés le projet présente incontestablement un caractère d'utilité publique ;

Considérant que cette opération n'entraîne pas d'atteintes excessives à la propriété privée ;

Considérant qu'il n'existe pas d'intérêt majeur justifiant le refus de l'utilité publique ;

Qu'en conséquence l'utilité publique de l'opération est justifiée.

Nanterre, le

08 OCT. 2020

Le préfet,
Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général

Vincent BERTON