



18 janvier 2024

Hauts-de-Seine : l'équipe Ingérop/Artelia/Richez_Associés assurera la conception des abords du tramway T1 à Nanterre et Rueil-Malmaison

Stratégies urbaines

Lauréats

Mobilités

Métropoles

Le département des Hauts-de-Seine vient de charger l'équipe Ingérop/Artelia/Richez_Associés de concevoir les abords du prolongement de la ligne T1 du tramway, entre le Petit Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison. La proposition du groupement vise à favoriser les mobilités alternatives à la voiture et à améliorer la qualité des espaces publics, sur l'axe de transports mais aussi dans les rues adjacentes. L'identité de la ligne et la répartition des modes de déplacement seront déclinées au cas par cas au fil des 5 séquences définies. La végétalisation de l'infrastructure et de ses environs proches est aussi au cœur de leur démarche avec l'idée de conserver le patrimoine arboré, de proposer des "stations plantées" ainsi qu'une "plateforme végétale" sur laquelle roulera le tramway.

Alors que le tramway T1 est en train d'être prolongé vers l'Est, de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay, le résultat de la consultation lancée début 2023 sur l'insertion urbaine du prolongement du T1 à l'Ouest est tombé en fin d'année dernière. Le Département des Hauts-de-Seine a décidé de confier la conception des abords du tramway au groupement Ingérop/Artelia/Richez_Associés avec Ingérop comme mandataire.

En parallèle, Ile-de-France Mobilités a lancé deux autres consultations : d'une part, un appel d'offres ouvert concernant l'objet tramway à proprement parler, incluant également les rails et le système d'alimentation, dont l'attribution est prévue pour avril 2024 ; d'autre part, un concours d'architecture concernant l'aménagement du site de maintenance et de remisage sur un terrain d'environ 3,5 hectares à proximité du stade des Bords de Seine où s'entraîne le Racing Nanterre Rugby.

Masterplan du prolongement du tramway T1 à l'Est - Crédits : Richez associés



"Aménagement de façade à façade"

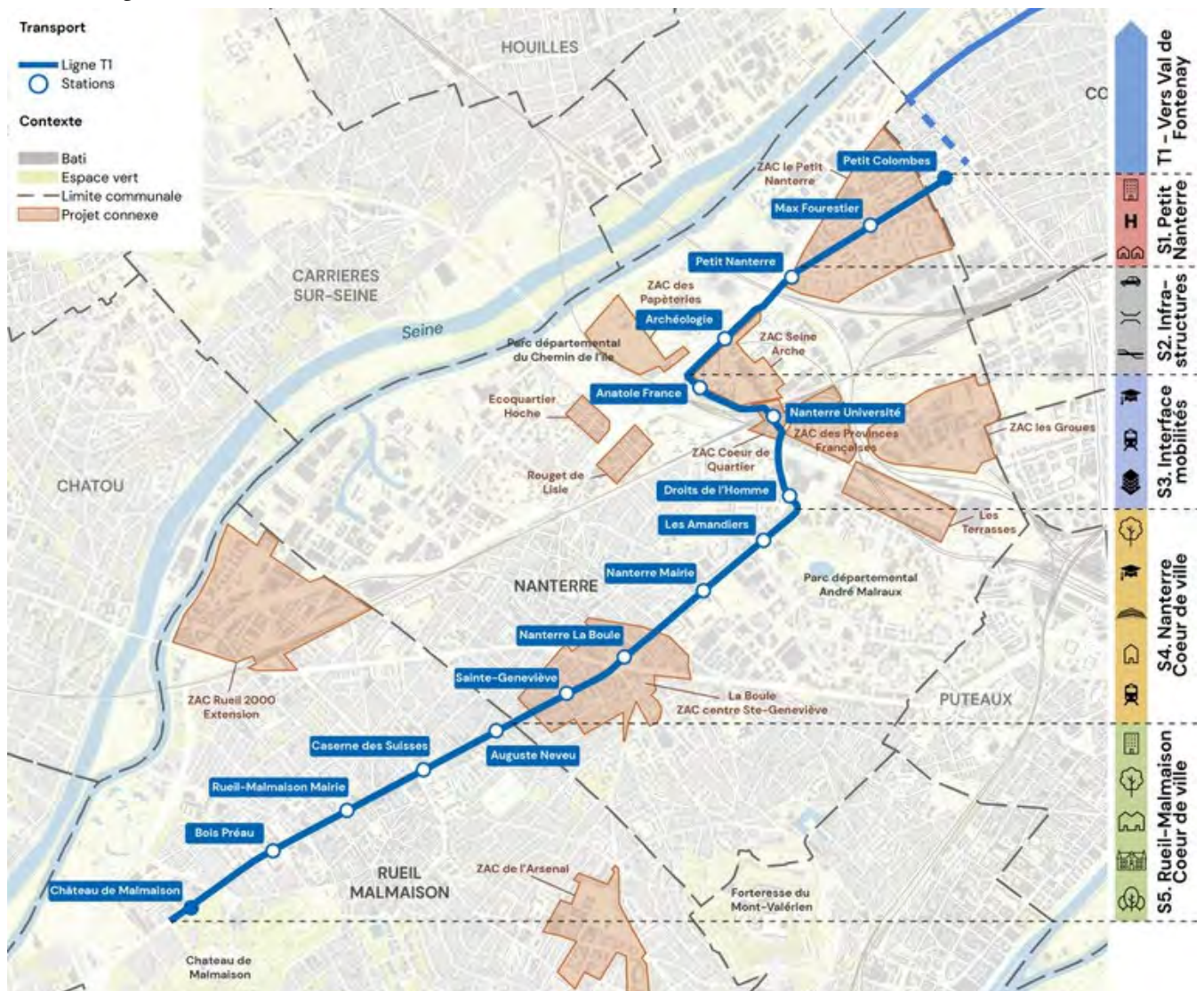
Avec ses seize stations, le prolongement du T1 qui devrait être mis en service fin 2030 représente un tracé de 7,5 km, depuis le futur terminus de Petit Colombes jusqu'au château de Malmaison à Rueil-Malmaison, en passant par Nanterre Université, Nanterre Préfecture, le théâtre des Amandiers, l'hôtel de ville de Montreuil ou encore la place de la Boule qui accueillera à terme une station du Grand Paris Express.

Au sein de l'agence d'architecture, d'urbanisme et de paysage, on parle volontiers d'"aménagement" "de façade à façade" pour qualifier les contours de la mission, en référence aux voiries, pistes cyclables, trottoirs etc. qui bordent l'infrastructure. "Nous avons proposé

une intention et une compréhension du sujet développée à travers une démarche globale et transversale" souligne Pierrick Aubert, responsable du studio mobilités et espaces publics chez Richez_Associés.

"Le tramway T1 doit permettre de développer les déplacements transversaux pour compléter les parcours en radiale, déjà existant ou à venir, et ainsi desservir finement les zones habitées proche de la petite couronne, le tissu économique, les équipements, etc. C'est donc plus qu'un projet de mobilité. Notre approche sur les aménagements du tramway va chercher à avoir un fort impact sur la qualité des espaces publics puisqu'en s'insérant, il va rééquilibrer la place de la voiture. réorganiser les usages urbains, la qualité de vie...C'est aussi l'occasion de réinstaller les mobilités actives dans les espaces publics".

Découpage du tracé en 5 séquences et localisation des projets connexes

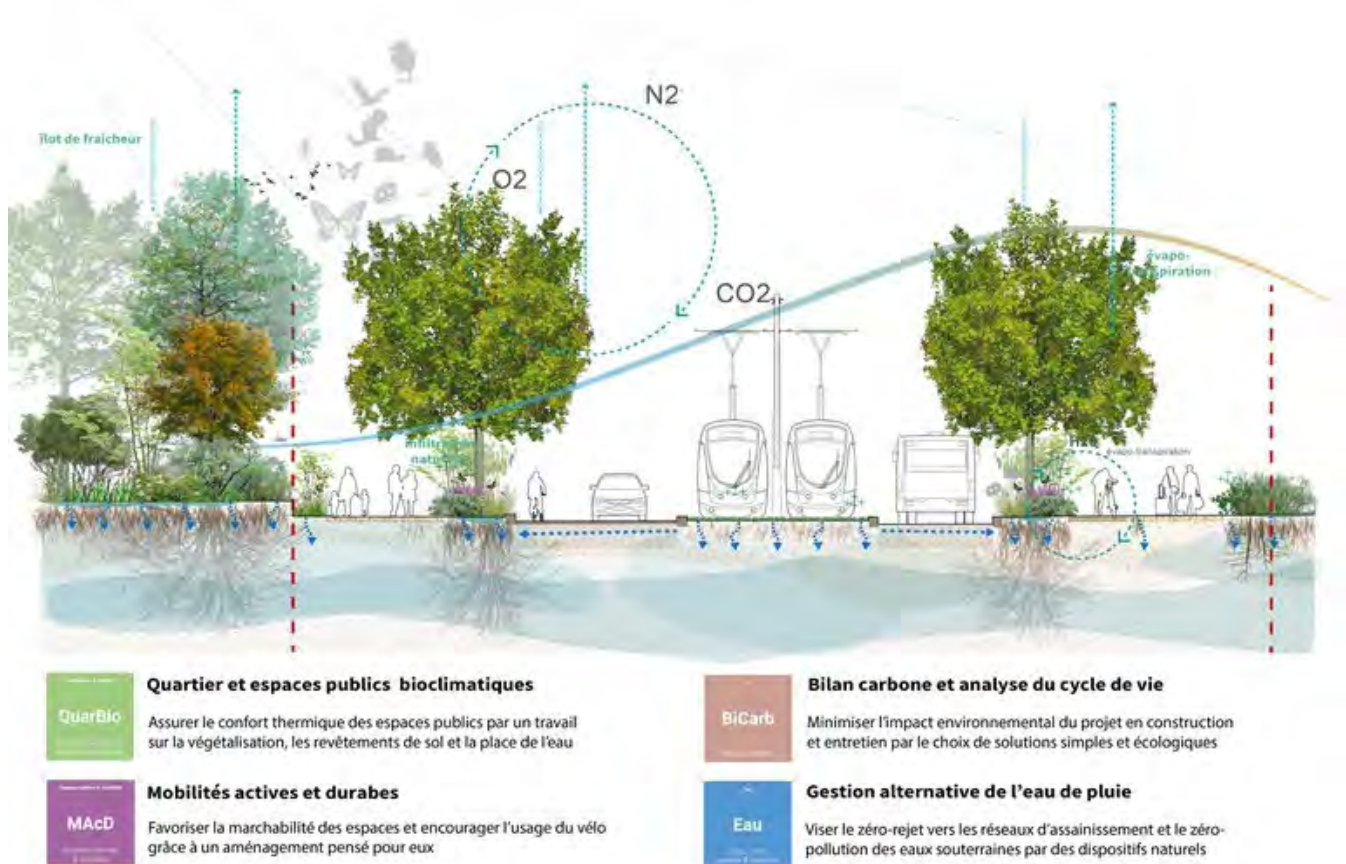


Cinq séquences

"Notre méthodologie de travail part du territoire et zoome jusqu'aux lieux singuliers. Entre les

deux, il y a une échelle intermédiaire qui guide notre conception, celle des séquences. Cette approche séquentielle nous permet de donner une identité contextuelle, lieu par lieu." poursuit Pierrick Aubert. Sur ce projet, cinq grandes séquences ont ainsi été définies : Petit Nanterre autour de l'ancien hôpital Max Fourestier / Infrastructures entre les voies ferrées, la D914 et l'A14 / Interface mobilités qui comprend l'arrière de la Défense, Nanterre Université, la place des Droits de l'homme, la préfecture des Hauts-de-Seine / Nanterre cœur de Ville autour du centre historique de Nanterre / Rueil-Malmaison cœur de ville marqué par des tissus plus pavillonnaires.

Exemple de coupe - Crédits : Richez_Associés



Ces séquences serviront de base pour décliner très localement l'identité de la ligne mais aussi pour proposer un partage différent de la voirie. A chaque séquence, correspondra une coupe spécifique et selon les cas, les flux seront organisés par modes de déplacement ou par sens de circulation, par exemple pour éviter des croisements et pour favoriser des boucles de circulations internes au quartier.

Le rapprochement avec la "Rue Commune" est vite trouvé. Cette réflexion que mènent depuis deux ans maintenant Richez_Associés avec Franck Boutté Consultants et Léonard

et qui a récemment fait l'objet de la parution d'un guide s'intéresse aux rues métropolitaines ordinaires non-desservies par une infrastructure de transport. A cet égard, le projet de tramway doit précisément être l'occasion de "recréer du lien entre l'axe de transport et les rues ordinaires adjacentes, ces rues secondaires qui sont les espaces publics du quotidien. On ne peut, et on ne doit pas, s'arrêter au "façade à façade", il faut irriguer les rues adjacentes" raconte Pierrick Aubert.

> Lire notre article : ""La Rue Commune" : premier commun financé par l'Ademe"

La situation est donc amenée à évoluer sensiblement. En l'état, sur les grandes avenues capacitaires, la voirie est en grande partie organisée en 2x2 voies avec séparateur. En aménageant les abords du futur tramway, l'objectif est de réserver des voies non plus seulement à la voiture mais aussi au tramway, aux piétons, aux cyclistes, au bus et même à la nature.

Des "stations plantées"

Berges de Seine, parc du Chemin de l'Île, terrasses de l'Arche, coteaux de Gallicourts, château de Malmaison... L'équipe lauréate entend bien respecter la trame végétale du secteur traversé par le futur tramway, et tout particulièrement les platanes sur la D131. Elle envisage même de travailler sur des "stations plantées" afin de désimperméabiliser les sols, d'infiltrer les eaux pluviales, de rafraîchir et d'apporter de l'ombre sur les stations. Elle porte aussi une vraie ambition en termes de matériaux issus du réemploi ou du moins, de fournisseurs de proximité.

Plan paysage - Crédits : Richez_Associés



La "plateforme végétale" est un autre des partis pris forts de la proposition du groupement Ingérop/Artelia/Richez_Associés. Au lieu d'avoir une dalle de béton, l'idée est d'avoir un revêtement perméable, perforé, capable de drainer. "Ce n'est pas dans notre périmètre d'intervention. Néanmoins, nous aurons à cœur de créer les conditions d'une conception globale permettant la mise en œuvre d'une telle plateforme" indique Pierrick Aubert, espérant que cette proposition soit retenue par Ile-de-France Mobilités.

"C'est un système de génie civil un peu plus onéreux à la mise en œuvre par rapport au fait de réaliser une dalle béton, mais sur le long-terme, le bilan s'équilibre financièrement. Et d'un point de vue écologique, ce choix bien plus vertueux" ajoute-t-il. Reste à savoir quel arbitrage prendra la maîtrise d'ouvrage du tramway. Les candidats à la mission de maîtrise d'oeuvre de l'infrastructure remettent leurs offres définitives mi-février prochain. **Inès Edel-Garcia**