



Décembre 2005

ENQUÊTE PUBLIQUE TRAMWAY T1 Section Seine-Saint-Denis

Les usagers ne cachent pas leur satisfaction de voir enfin repartir un projet indispensable pour le Nord-Ouest Parisien, projet dont la réalisation a pris 5 ans de retard.

Si le passage du tramway rue du Port à Saint-Denis et rue Méchin à l'Ile Saint-Denis ne soulève pas d'interrogations, il n'en est pas de même de la traversée de la Seine par le pont de l'Ile Saint-Denis. Nous regrettons que des encorbellements ne soient pas réalisés, qui auraient permis l'élargissement du pont sans pour autant en modifier l'aspect architectural : le tramway aurait ainsi pu circuler en site propre, évitant les conflits avec la circulation.

Suite à une collision survenue en 1983 avec une barge, le pont doit subir des travaux afin d'être consolidé. Ne pourrait-il pas être élargi par la même occasion ? Nous notons principalement un risque de conflit important à l'intersection quai de Seine - rue Méchin. De nombreux véhicules venant de Saint-Denis et se rendant quai des Marques tournent à gauche et sont bloqués sur les voies (essentiellement en périodes de fêtes ou de ventes promotionnelles). A titre d'exemple, nous avons constaté samedi 14 janvier 2006 à 16h30 une file d'attente côté quai de Seine de 500 mètres ; côté pont, la file traversait celui-ci jusqu'à la rue du Port à Saint-Denis : dans ces conditions le tramway est bloqué. Sauf à mettre le quai de Seine à l'Ile Saint-Denis en sens interdit et renvoyer ainsi les véhicules vers le pont de Saint-Ouen, ce qui soulèverait d'autres problèmes, l'élargissement du pont nous paraît nécessaire afin d'améliorer le fonctionnement du tourne à gauche, la sécurité des cyclistes ainsi que la qualité de desserte et la vitesse commerciale du tram, donc son attractivité.

Nous notons également sur cette partie de l'itinéraire une non-prise en compte des déplacements cyclables.

Il est question, en l'état actuel du projet, de faire passer les deux sens de circulation de la RN 14 en voie sur berge, mais en période de crue cette voie est fermée parfois pendant un mois : quelles mesures seront-elles prises pour éviter cette situation ?

Les usagers souhaiteraient d'autre part être informés et consultés sur les restructurations du réseau bus qui accompagneront la mise en service du tram (177, 178).

Jean-Pierre LEROSEY
Délégué 93

Suite : section Hauts-de-Seine
.../...

Section Hauts-de-Seine

Paris, le 6 juillet 2005

Monsieur le directeur général du
Syndicat des Transports d'Ile de
France
11, avenue de Villars
75007 PARIS

Objet : concertation sur le dossier du prolongement du T1 à Asnières Gennevilliers

Monsieur le directeur général,

Vous avez bien voulu, dans l'esprit de la concertation, consulter la FNAUT sur le dossier de schéma de principe complémentaire du prolongement du Tramway T1 de Saint Denis à Asnières Gennevilliers.

Cette infrastructure très attendue constitue, y lit-on, une étape de la construction du « grand tram » inscrit au SDRIF de 1994. Le T1 sera ainsi mis en correspondance avec deux radiales supplémentaires, le RER C à Gennevilliers et la ligne 13 du métro prolongée, ce dont nous nous félicitons. Nous regrettons toutefois qu'elle n'ait pu être menée jusqu'à son intersection avec le prolongement du T2 à Bezons, et que ce maillage supplémentaire soit reporté à une date indéterminée. Nous relevons également que cette avancée du grand tram s'effectuera, malgré son retard, sans que la principale rocade prévue au SDRIF, l'orbitale, plus proche du périphérique parisien et plus rapide, n'ait vu un début de réalisation.

La plus grosse difficulté résolue par ce schéma de principe complémentaire est celle de la traversée par le tram du cœur de l'Ile Saint Denis et de ses deux ponts étroits, nécessitant la déviation de la circulation de transit. Nous notons le rôle déterminant joué par l'atelier public d'urbanisme et des déplacements (APUD) et souhaitons que cette structure originale de concertation technique puisse servir de modèle pour d'autres projets.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint des remarques de l'AUT - FNAUT Ile de France, préparées par Lionel Favier. Elles attireront votre attention sur l'importance de la proximité des stations du rond-point Pierre Timbaud, en fin de la partie dissociée du tracé, et de la continuité à assurer entre aménagements cyclables et zones 30 ou cours urbaines.

Veillez croire, Monsieur le directeur général, à l'assurance de ma pleine considération.

Daniel Mouranche
Délégué 92