

Voiries à proximité d'un tramway : une concertation nécessaire

Tramway T1 (IDF)

Jean-Jacques SENEZE (RATP)
Christian SAUTEL (STIF)

Journée d'échanges dans le cadre
des projets tramways
24 mai 2012



SOMMAIRE

Pages

-
- *Présentation ligne T1 et des acteurs* 3

 - *Problématique conventionnement* 4

 - *Avis de non recevabilité de l'État sur le DSR* 5

 - *Schéma directeur de la ligne T1* 6

 - *Exemples de difficultés rencontrées* 7

Présentation de la ligne T1 et des acteurs

Présentation succincte de la ligne T1 :

- Mise en service entre Saint-Denis et Bobigny : décembre 1992
- Prolongement vers l'Est jusqu'à Noisy-le-Sec : décembre 2003
- Longueur de la ligne : 12 km
- Prolongements à venir : à l'Ouest et à l'Est.
- Plusieurs gestionnaires de voiries :
 - CG 93
 - Plaine Commune
 - Drancy
 - Saint-Denis
 - Bobigny
 - Noisy-le-Sec
- Exploitant : RATP
- AOT : STIF

Problématique conventionnement

Absence de conventionnement formalisé relatif à l'entretien de la plate-forme du tramway, de ses abords et de ses équipements, à l'exception :

- d'un projet de convention avec la ville de Noisy-le-Sec
- de conventions relatives à l'installation et la maintenance du système de priorité aux feux (villes de Bobigny et de Saint-Denis)

Dans le cadre du DSR, défaut significatif relevé par l'OQA IU :

*« Des **défauts d'entretien** de la végétation, de maintenance de la signalisation lumineuse, de cohérence des aménagements, de conformité de la signalisation, d'homogénéité de fonctionnement, etc., dus à l'absence de convention entre les différents acteurs concernés par le tramway, **engendrent des problèmes de sécurité à un certain nombre d'intersections.***

L'absence d'un dispositif formalisé de coordination entre les différents gestionnaires de voirie (modalités de traitement des modifications et d'entretien de la ligne) ne permet pas, aujourd'hui, le maintien du niveau de sécurité dans le temps des équipements.

Nécessité d'établir une convention de gestion** entre la RATP, les communes et le CG93 pour définir des modalités d'entretien et d'exploitation des espaces verts, de la signalisation lumineuse (matériels et fonctionnement), de la signalisation de police, de l'éclairage public, ... **Ce manque a induit ou induira des problèmes de sécurité.

Défaut de sécurité significatif . À traiter dans un délai de 0 à 3 ans. »

Avis de non recevabilité de l'État sur le DSR

Avis de non-recevabilité du DSR par l'État :

- Pièce 10 incomplète (plusieurs gestionnaires de voirie n'ont pas donné de suite aux demandes et observations de l'OQA IU, malgré plusieurs relances et réunions) :
 - « *La pièce 10 est en grande partie incomplète (aspects insertion urbaine notamment). Il est attendu une réponse de l'AOT, de la RATP et des gestionnaires de voirie aux points soulevés par l'EOQA dans son rapport, avec un programme des améliorations prévues validé par l'AOT. Il est également attendu, pour tous les sous-systèmes, un avis EOQA sur la pertinence du programme proposé. »*
 - « *Pour le maintien du niveau de sécurité dans le temps, il conviendrait notamment de préciser les dispositifs existants ou envisagés de coordination entre les différents gestionnaires de voirie pour le traitement des modifications et l'entretien de la ligne. »*
- Autres éléments manquants ou incomplets : certains dossiers carrefours ; modalités d'entretien de certains ouvrages d'art

Schéma directeur de la ligne T1

Afin de pallier les risques soulevés par l'OQA IU, et pour répondre aux demandes des services de l'État, le STIF a décidé d'intégrer ces problématiques dans le cadre du schéma directeur de la ligne T1 :

- Objectifs court terme :
 - Impliquer les différents gestionnaires de voiries sur les problématiques sécurité, en les associant dans un cadre plus général de l'amélioration de l'exploitation de la ligne T1 (priorité aux feux, matériel roulant, accessibilité...)
 - Mettre en place les conventionnements demandés par l'OQA et l'État
 - Proposer des plans d'action visant à répondre aux points critiques soulevés par l'OQA et l'État
- Objectifs moyen et long terme :
 - Sensibiliser les gestionnaires de voiries sur l'importance d'une prise en compte pro-active au quotidien des questions touchant à la sécurité (nécessité d'une identification précise de l'ensemble des éléments et dispositifs touchant à la sécurité des aménagements urbains)
 - Pérenniser un dispositif de gouvernance de la ligne, y compris sur les aspects sécurité (traitement des modifications, gestion/entretien de la ligne et de ses abords...), avec une association étroite de l'AOT, de l'exploitant, des gestionnaires de voirie et des services de l'État

Exemples de difficultés rencontrées

En 2006, un matin lors des premières circulations de rames, nous avons découvert une modification d'une grande partie des sens de circulations sur une commune avec des conséquences sur les cycles de feux et la priorité du tramway.

En 2008, suite à un accident entre tiers, un R17 a été détruit. Il a été remplacé dans la journée par un R11V. Il a fallu attendre 18 mois, malgré de nombreuses relances auprès du gestionnaire de voirie, pour la mise en place d'un nouveau R17.

En 2008, une commune, sans aucune concertation, a mis en place des grilles métalliques de support de végétaux le long de la plate-forme, en bordure de GLO. Aujourd'hui, ces grilles, qui sont recouvertes de végétation, créant des masques à la visibilité, sont toujours en place malgré un courrier du STIF à la municipalité.



Merci de votre attention !