

Dossier d'enquête
préalable à la
déclaration d'utilité
publique

Pièce J : Annexes

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
1. DELIBERATION RELATIVE A LA CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DU T ZEN 5	5
2. DELIBERATION APPROUVANT LE DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION	7
3. DELIBERATION DE LA CONCERTATION PREALABLE DU T ZEN 5.....	9
4. BILAN DE LA CONCERTATION.....	11
5. COMPTE RENDU DE LA CONCERTATION CONTINUE	29
6. DELIBERATION APPROUVANT LE SCHEMA DE PRINCIPE ET LE DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE.....	43
7. PROCES VERBAL D'EXAMEN CONJOINT	45
8. PLANCHES D'INSERTION DU T ZEN 5.....	49
9. VUE EN COUPE DU TRACE DU T ZEN 5	85





1. DELIBERATION RELATIVE A LA CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DU T ZEN 5

Délibération n°2011/0629 du 6 juillet 2011 du STIF définissant les modalités de la participation du Département du Val-de-Marne et de la Région Île-de-France au financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique du TCSP «Vallée de la Seine».



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2011/0629

Séance du 6 juillet 2011



**Ligne T Zen Vallée de la Seine
Convention de financement des études de DOCP, concertation
préalable, schéma de principe et enquête publique**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et notamment son article 15-1 qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 26 Novembre 2009 et n 2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val de Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département du Val-de-Marne ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP Vallée de la Seine comme une opération inscrite au CPRD94,
- VU** le rapport n°2011/0629;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 29 juin 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement des études de DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique du T Zen Vallée de la Seine entre la Région Ile-de-France, le Département du Val-de-Marne et le STIF est approuvée ;

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer ladite convention ;

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-François MICHON



2. DELIBERATION APPROUVANT LEDOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION



Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2013/103
Séance du 16 mai 2013

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES
MODALITES DE LA CONCERTATION

T ZEN 5 « VALLEE DE LA SEINE ».

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 26 novembre 2009 et n 2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val de Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département du Val-de-Marne ;
- VU** la convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée par l'Etat et le Conseil Régional le 06 septembre 2011 ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP Vallée de la Seine comme une opération inscrite au CPRD94 ;
- VU** le Plan de Déplacements du Val-de-Marne adopté par le Conseil général du Val-de-Marne le 16 mars 2009 ;
- VU** la délibération n°2011/0629 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour la ligne T Zen 5 Vallée de la Seine ;
- VU** les courriers du 21 mars 2013 présentant les modalités de la concertation envisagée et adressés aux communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et à la ville de Paris ;
- VU** le rapport n°2013/103 ;
- VU** les avis de la commission de la démocratisation du 11 avril 2013 et de la commission des investissements et de suivi du contrat de projets du 12 avril 2013.

Après en avoir délibéré,

2013 et de commission des
boîte de réception en préfecture
4304087000278-20130516-2013-103-DE
Date de télétransmission : 17/05/2013
Date de réception préfecture : 17/05/2013

DECIDE

Article 1 : d'approuver le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du T Zen 5 Vallée de la Seine de Paris 13^{ème} arrondissement à Choisy-le-Roi

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- offrir une liaison structurante pour le territoire complémentaire au réseau ferré
- développer une offre de transport fiable, capacitaire, accessible et confortable permettant de limiter le développement de la voiture particulière
- accompagner le fort développement urbain du secteur dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie : circulation automobile, itinéraires cyclables et cheminements piétons lisibles et sécurisés, stationnements vélos, etc.
- desservir les pôles de développement actuels et futurs du territoire
- participer au développement économique en desservant les entreprises déjà implantées et contribuer à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises ;

Article 2 : d'autoriser la directrice générale du STIF à organiser une concertation préalable dans les termes prévus par le code de l'urbanisme. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- **Un questionnaire en ligne** destiné aux habitants/salariés/associations et aux responsables d'entreprises afin de recueillir leurs avis ;
- **Un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions...) et l'accès au questionnaire ;
- **Un dépliant d'information et de mobilisation du public** renvoyant sur le site internet et sur le questionnaire, distribué dans les boîtes aux lettres sur une bande de 400 m le long du tracé et élargie à Vitry-sur-Seine ainsi que mis à disposition chez les commerçants et les sites à fortes fréquentation ;
- **Un dispositif de consultation du public couvrant tout le territoire concerné par le projet** comprenant notamment des rencontres avec le public, les salariés et les chefs d'entreprises.

Ces modalités ont été soumises aux communes concernées pour avis.

Article 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet ;

Article 4 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
Du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-François HUCHON



3. DELIBERATION DE LA CONCERTATION PREALABLE DU T ZEN 5



Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n°2013/530
Séance du 11 décembre 2013

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DU
T ZEN 5 « VALLEE DE LA SEINE »

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile-de-France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 26 novembre 2009 et n 2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val de Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département du Val-de-Marne ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le TCSP Vallée de la Seine comme une opération inscrite au CPRD94 ;
- VU** le Plan de Déplacements du Val-de-Marne adopté par le Conseil général du Val-de-Marne le 16 mars 2009 ;
- VU** la délibération n°2011/0629 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour la ligne T Zen 5 Vallée de la Seine ;
- VU** la délibération n°2013/103 du Conseil du STIF du 16 mai 2013 sur les modalités de la concertation du projet T Zen 5 ;
- VU** le rapport n°2013/530 ;
- VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 5 décembre 2013 et de la Commission des investissements et de suivi du contrat de projets du 6 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet T Zen 5 s'est déroulée du 21 mai au 30 juin 2013 ;

ARTICLE 2 : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation, pour la réalisation des études préliminaires et l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique par le STIF, sur la base des principes suivants :

- Un tracé d'environ 9 km en site propre entre la station « Grands Moulins » à Paris et « Reigner-Marcailloux » à Choisy-le-Roi ;
- Une offre de transport performante et une qualité de service élevée ;

ARTICLE 3 : de s'engager, en réponse aux observations soulevées lors de la concertation, à :

- étudier en étroite collaboration avec les partenaires :
 - le fonctionnement des correspondances et de l'intermodalité, notamment au niveau des deux terminus ;
 - l'aménagement des itinéraires cyclables ;
 - l'insertion du T Zen 5 permettant d'assurer le niveau de service attendu, en tenant compte de l'ensemble des usages de la voirie, notamment sur l'avenue de France ;
- veiller à la bonne articulation entre le T Zen 5 et les autres projets de transports notamment le Grand Paris Express, le tramway Paris – Orly ville ou encore le prolongement de la ligne 10 ;
- être attentif aux évolutions technologiques qui pourraient permettre des évolutions du matériel roulant et ses caractéristiques (motorisation, capacité, ouverture des portes sur les deux côtés) ;
- travailler sur l'offre de transport (notamment le réseau de bus) avant la mise en service du T Zen 5 ;
- garantir un planning de mise en service optimal du T Zen 5 en fonction de l'avancement de l'ensemble des projets d'aménagements du secteur ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 5 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'habiliter à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil
Du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul MUCHON



Accusé de réception en préfecture
095-4873003/ACC012Zanv.01 14048-DE
Date de transmission : 16/12/2013
Date de réception préfecture : 16/12/2013



4. BILAN DE LA CONCERTATION



< > sommaire synthèse bilan annexes

Tzen **5** Vallée de la Seine
stif

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique

Bilan



Toute l'information sur www.tzen5.com

< > sommaire synthèse bilan annexes

Tzen **5** Vallée de la Seine
stif

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan / Sommaire

PARTIE 1. INTRODUCTION	17
1.1. LE PROJET ET LE TERRITOIRE DESSERVI	17
1.1.1. Le projet	17
1.1.2. L'inscription du projet dans les documents cadre	19
1.1.3. Le territoire desservi	19
1.2. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL DE LA CONCERTATION	22
1.2.1. Les acteurs du projet et de la concertation	22
1.2.2. Le périmètre de la concertation	22
PARTIE 2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	24
2.1. PRÉAMBULE	24
2.2. LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION	24
2.3. LES MODALITÉS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION	24
2.3.1. Un dépliant, des affiches et des présentoirs	25
2.3.2. Des relations presse	26
2.3.3. Un site internet dédié	26
2.3.4. Un relais d'information par les collectivités et d'autres acteurs locaux	26
2.4. LES MODALITÉS POUR DIALOGUER ET CONTRIBUER	26
2.4.1. Un site internet d'information, avec un questionnaire en ligne	26
2.4.2. Deux réunions publiques	27
2.4.3. Une rencontre avec les riverains du projet, dans le centre commercial Quais d'Ivry	27
2.4.4. Une rencontre avec les salariés et les chefs d'entreprise à Vitry-sur-Seine	28
2.4.5. Les autres modalités d'expression	28
2.5. LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION	28
2.5.1. La participation aux diverses rencontres et à l'enquête en ligne	28
2.5.2. La fréquentation du site internet dédié	29
PARTIE 3. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION	30
3.1. PRÉAMBULE : LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU BILAN	30
3.2. LA QUALITÉ DU DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION	30

15



3.3. LA POURSUITE DU DIALOGUE APRÈS LA CONCERTATION	31
3.4. L'OPPORTUNITÉ DU T Zen 5	31
3.5. LE CHOIX DU MODE T Zen	32
3.6. LES USAGES DU T Zen 5	34
3.7. LE TRACÉ DU T Zen 5 ET SON INSERTION DANS LE TISSU URBAIN	35
3.7.1. Les terminus	35
3.7.2. L'insertion du T Zen 5 dans chacun des quatre secteurs	37
3.8. LES CORRESPONDANCES ET LA COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES LIGNES EXISTANTES ET EN PROJET	42
3.9. L'INTÉGRATION DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT	43
3.10. LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE	45
3.11. LE COÛT DU PROJET, LES TARIFS DU T Zen 5 ET SON EXPLOITATION	45
3.12. LE CALENDRIER DU PROJET	46
PARTIE 4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	47

PARTIE I. INTRODUCTION

La concertation relative au projet T Zen 5, qui prévoit la création d'une ligne de transport T Zen entre le 13^e arrondissement de Paris et Choisy-le-Roi, s'est déroulée du 21 mai au 30 juin 2013 inclus.

Le bilan de la concertation intègre l'ensemble des avis que le public a exprimés par les diverses modalités qui lui étaient proposées, ainsi que les contributions apportées par les partenaires et les différents acteurs impliqués.

1.1. LE PROJET ET LE TERRITOIRE DESSERVI

1.1.1. Le projet

La concertation organisée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) sur le projet de T Zen 5 entre Paris et Choisy-le-Roi a pour but de présenter le projet aux publics concernés afin de répondre à leurs interrogations et de recueillir leurs avis.

Long d'environ 9 kilomètres, le tracé du T Zen 5 desservira quatre communes, avec une vingtaine de stations : le 13^e arrondissement de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi. Le service démarrera à 5h30 pour se terminer à 00h30 et le temps d'attente devrait être inférieur à 6 minutes aux heures de pointe.

Le choix du mode de transport T Zen a été effectué pour répondre aux futurs besoins de déplacements du territoire. Il s'agit d'un bus à haut niveau de service dont la qualité de service est équivalente à celle d'un tramway : régularité, fréquence, accessibilité, fiabilité, confort, lisibilité. Le T Zen bénéficie pour cela d'aménagements spécifiques et notamment d'une voie en site propre.

Le territoire desservi est situé entre les voies ferrées de Paris-Austerlitz et la Seine ; il connaît une forte évolution. Les activités économiques se développent ; et de nombreux logements sont en construction ou en projet : une augmentation de 10 % de la population et de 28 % du nombre d'emplois est attendue d'ici à 2020.

Le réseau de transport actuel doit donc s'adapter aux besoins de déplacements existants et à ceux qui vont émerger dans le cadre de ce développement.

Le projet T Zen 5 a ainsi pour objectifs de :

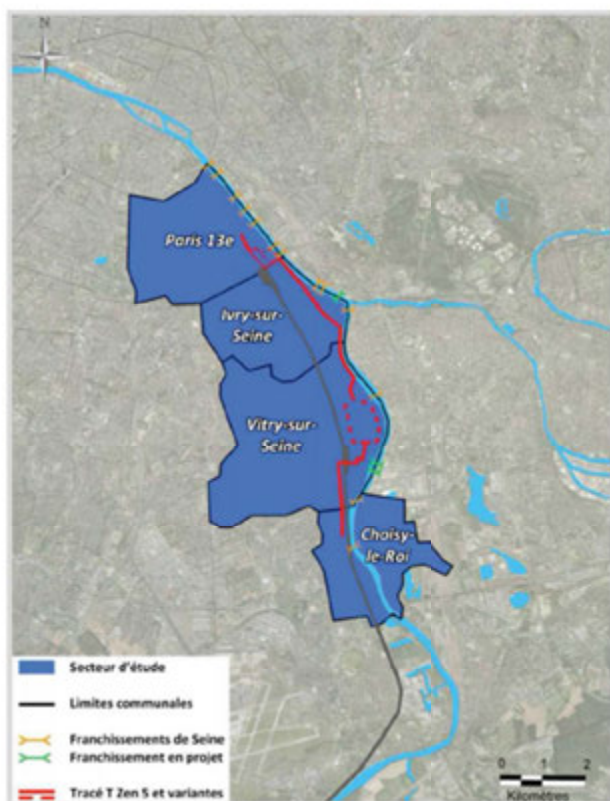
- offrir une liaison structurante pour le territoire, complémentaire aux modes ferrés ;
- développer une offre de transport fiable, capacitaire, accessible et confortable ;
- accompagner le développement du secteur Seine-Amont, dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie ;
- desservir les grands pôles de déplacements actuels et futurs.

Ce mode de transport contribuera donc à dynamiser le territoire desservi et accompagnera les profondes mutations de ce secteur.

Le T Zen 5 viendra compléter le réseau existant et à venir :

- la ligne 14 du métro, le RER C et le tramway T3a ;
- les lignes de bus structurantes, comme le TVM ou le bus 393 ;
- les futures infrastructures de transport, la ligne rouge / 15 sud du Grand Paris Express et le tramway Paris-Orly ville, et le prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'à Ivry Garbetta, ainsi que le prolongement de la ligne 14 et de la ligne 393.





Le périmètre et le tracé du projet T Zen 5

18

1.1.2. L'inscription du projet dans les documents cadre

Le projet T Zen 5 est inscrit dans le projet de schéma directeur de la région Île-de-France (SDRF) arrêté en octobre 2012. Le SDRF identifie le territoire de Seine-Amont-Orly-Rungis comme un territoire stratégique (nombreuses friches industrielles et ferroviaires, densité modérée du tissu urbain existant). Selon le SDRF, ce territoire devra faire l'objet d'une mutation et d'une densification urbaine de la rive gauche de la Seine de Paris à Seine-Amont. Et la desserte en transports collectifs sera améliorée par la création d'un transport en commun en site propre (TCSP).

Le projet est également inscrit en 2009 au contrat particulier Région-Département (CPRD 94) pour la réalisation des études des évolutions de mode de transport.

Le T Zen 5 figure également dans le PDUIF (plan de déplacements urbains de la région Île-de-France). Les lignes de transport ont été hiérarchisées dans le PDUIF pour offrir une meilleure lisibilité des services (offre structurante ou locale, réseaux ferrés ou de surface). Le T Zen 5 est identifié en tant que liaison de transport structurante de surface dans le projet de PDUIF arrêté par la Région Île-de-France en février 2012.

1.1.3. Le territoire desservi

Le territoire desservi par le T Zen 5 connaît de profondes évolutions. Dès sa mise en service en 2020, près de 130 000 habitants et salariés pourront bénéficier de la nouvelle ligne T Zen 5. Et 47 000 voyageurs par jour sont attendus.

Le 13^e arrondissement de Paris est principalement occupé par un habitat collectif dense. Au-delà du périurbain, l'occupation du territoire est plus diffuse. Une transition s'opère entre l'habitat collectif et l'habitat individuel. Dans le Val-de-Marne, le territoire situé entre les voies ferrées et la Seine est essentiellement occupé par des activités économiques et industrielles. Mais il connaîtra dans les années à venir des mutations importantes visant à introduire une plus grande mixité.

Plusieurs opérations d'aménagement urbain sont engagées ou programmées :

- L'opération Paris Rive Gauche dans le 13^e arrondissement de Paris. Cette opération de 130 hectares, créée en 1991, se poursuit aujourd'hui. Les opérations encore à réaliser se situent sur quatre secteurs : Austerlitz, Tolbiac, Massena-Chesnellet et Bruneseau. À terme, la réalisation complète du programme représentera 7 500 logements et environ 60 000 emplois.
- Le projet urbain Iry Confluences. Ce projet d'envergure (145 hectares), lancé en octobre 2010, s'inscrit sur le territoire compris entre les voies ferrées et la Seine. Sous maîtrise d'ouvrage de la SADEV 94, le projet prévoit la création entre 2013 et 2025 de 19 000 emplois et l'arrivée de 11 000 à 14 000 habitants.
- Le projet des Ardoines de l'opérateur d'intérêt national à Vitry-sur-Seine. Projet majeur de la commune de Vitry, sous maîtrise d'ouvrage de FEPA ORSA (établissement public d'aménagement d'Orly-Rungis-Seine-Amont), ce territoire de 300 hectares est principalement situé entre les voies ferrées et la Seine. Entre 2016 et 2025, 13 000 logements et 45 000 emplois sont attendus. Le projet se concentre dans un premier temps (2016-2025) sur les secteurs de la ZAC Seine - Gare Vitry (40 hectares) et de la ZAC Gare Ardoines (49 hectares).
- Dans le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi, environ 600 logements et la création de locaux d'activités, de bureaux ou de commerces et d'équipements sont prévus d'ici à 2025.

Ces projets urbains vont également générer des projets de voirie et la création ou la requalification de voiries. C'est sur certaines de ces voiries que s'inscrira le projet de T Zen 5.

La future ligne du T Zen 5 s'inscrit dans un contexte plus large d'évolution des transports en commun sur les territoires de Paris et du Val-de-Marne, avec notamment pour les modes ferrés :

- la création de la ligne 15 du réseau Grand Paris Express, en interconnexion avec le T Zen 5 à la station Gare Ardoines de Vitry ;
- le prolongement de la ligne 10 du métro, en interconnexion avec le T Zen 5 aux stations Porte de France à Paris et Gambetta à Ivry-sur-Seine.

19



<> sommaire synthèse bilan annexes

Globalement, le maillage du territoire traversé par le T Zen 5 sera renforcé par les projets suivants :

- le prolongement du tramway T3b jusqu'à la porte d'Asnières, prévu en 2018 ;
- le prolongement de la ligne 14 vers Villejuif IGR et Orly ;
- le prolongement du TCSF ligne 393 au niveau du pôle de Choisy-le-Roi jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly ;
- la mise en service (prévue en 2020) du tramway Paris-Orly ville (TPO) entre Paris 13^e et Orly le long de la RDS ;
- la mise en service du tramway T7 entre Villejuif et Athis-Mons fin 2013; puis de son prolongement jusqu'à Juvisy en 2018 ;
- la création d'une nouvelle ligne en site propre dénommée « Est TVM » Noisy-le-Grand, prévue en 2017 ;
- la création de la ligne rouge / 15 sud du Grand Paris Express prévue pour 2020.

Par ailleurs, au service annuel 2014, la desserte des gares du RER C d'Iry-sur-Seine et de Vitry-sur Seine sera renforcée aux heures de pointe.

20

<> sommaire synthèse bilan annexes



Les transports en commun existants et en projet

21



1.2. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL DE LA CONCERTATION

En 2010, le STIF a enclenché les études relatives au projet T Zen 5, qui ont permis de constituer le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), document présentant les éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Ces études ont été réalisées en collaboration étroite avec les partenaires locaux (collectivités, aménageurs notamment). Le projet de T Zen 5, ainsi que les modalités de la concertation ont été présentés le 19 mars 2013 aux élus du territoire lors d'une commission de suivi (COSU) associant les partenaires financeurs et les collectivités concernées par ce projet. Le DOCP et les modalités de concertation ont ensuite été approuvés par le conseil du STIF le 16 mai 2013.

1.2.1. Les acteurs du projet et de la concertation

Les acteurs du projet sont :

- le STIF, autorité organisatrice des transports d'Île-de-France et maître d'ouvrage du projet. Il finance également le matériel roulant ;
- la région Île-de-France, à travers le plan de mobilisation pour les transports qu'elle a lancé dès 2008 avec ses partenaires, œuvrant à l'amélioration des conditions de déplacement sur le territoire régional. Elle finance les études amont à hauteur de 70 % ;
- le département du Val-de-Marne est le gestionnaire de la majorité des voies empruntées par le T Zen 5 et maître d'ouvrage des travaux en cours sur le site propre de la RD19 à Ivry-sur-Seine ainsi que co-financeur des études amont du projet à hauteur de 30%.

S'ajoutent à ces partenaires les quatre communes desservies : Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi, ainsi que la communauté d'agglomération Seine-Amont créée en janvier 2013, qui regroupe les communes d'Ivry, Vitry et Choisy. Les aménageurs sont également étroitement impliqués dans le projet : la SEMAPA pour le territoire parisien et l'EPA ORSA et la SADEV 94 pour le Val-de-Marne.

Tous ces partenaires sont associés directement aux études. Les décisions sont ensuite prises par le conseil du STIF.

1.2.2. Le périmètre de la concertation

La concertation avait pour objectif d'informer et de recueillir les avis des acteurs concernés, des habitants et des salariés sur les objectifs et les caractéristiques du projet. Les principaux thèmes développés étaient :

- l'offre de service proposée, en particulier les caractéristiques du mode T Zen ;
- le tracé et son insertion dans les projets d'aménagement programmés ou en cours d'élaboration, avec notamment plusieurs variantes sur Paris, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine ;
- la localisation des stations et des terminus ;
- l'insertion dans le tissu urbain et l'articulation avec les autres modes de transport ; l'intégration des autres modes de déplacement ;
- les correspondances avec les autres transports en commun, existants ou en projet ;
- le coût du projet, les tarifs et son exploitation ;
- le calendrier du projet.

Le tracé a été découpé par secteurs correspondant aux quatre communes desservies, présentant chacun des enjeux spécifiques.

- À Paris, le tracé du T Zen 5 représente un linéaire de 1 000 mètres desservant l'avenue de France puis le secteur Bruneseau. Il offre une connexion au terminus avec le RER C et la ligne 14 à Bibliothèque François Mitterrand, ainsi qu'au tramway T3 au niveau de la porte de France. Compte tenu des fortes spécificités techniques de ces voies, pour la plupart en ouvrage, la plateforme du T Zen s'insèrera dans les emprises existantes (ou projetées sur le secteur Bruneseau). La prise en compte de la multiplicité des usages sur le secteur sera étudiée en conformité avec les principes d'exploitation du T Zen.
- À Ivry-sur-Seine, le tracé représente 2 700 mètres. Le T Zen 5 desservira le quai Marcel Boyer et le boulevard Paul Vaillant-Couturier jusqu'à la place Gambetta, puis s'insèrera au cœur de la ZAC Ivry Confluences. Ainsi, il bénéficiera des aménagements qui seront réalisés dans le cadre de la requalification

22

de la RD 19 menée par le conseil général du Val-de-Marne (création d'un site propre bi-directionnel) et de la ZAC Ivry Confluences portée par l'aménageur SADEV 94 (création d'une large voie « Le Cours » avec noise, ou fossé paysager, et intégrant un site propre bi-directionnel).

- À Vitry-sur-Seine, le tracé du T Zen 5 couvre un linéaire de 4 500 mètres. Il dessert le quai Jules Guesde et le territoire de l'opération d'intérêt national (OIN) des Ardoines portée par l'EPA ORSA, sur lequel les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines sont créées. L'insertion du T Zen 5 sur le quai Jules Guesde permettra une requalification de façade à façade, avec l'insertion d'un site propre bi-directionnel. Sur le secteur de l'ON, la trame viarie en cours de définition par l'aménageur sera le support d'un site propre dédié au T Zen. Afin de desservir dès 2020 les habitants et emplois attendus, le tracé du T Zen 5 devra contourner soit par l'est, soit par l'ouest la zone centrale. En effet, l'urbanisation de cette zone nécessite l'arrêt de l'activité de la centrale EDF puis la viabilisation des emprises, qui ne sont pas prévues dans les mêmes temporalités. En gare des Ardoines, le T Zen sera en connexion avec le RER C et la Ligne rouge / 15 sud du Nouveau Grand Paris. Afin d'offrir une connexion efficace vers les autres modes de transport, il est proposé d'aménager la station T Zen sur l'ouvrage de franchissement des voies du RER C.
- À Choisy-le-Roi, le T Zen desservira sur 730 mètres le secteur du projet du Lugo, en s'insérant dans les emprises existantes de l'avenue du Lugo. Le terminus privilégié pour le sud de la ligne se situe au croisement des avenues Yvonne Maccailloux, du 8 Mai 1945 et du Lugo. Compte tenu des fortes difficultés techniques pour amener le terminus choisyen plus au sud (dénivelé, largeur des emprises, trafic important notamment), le projet T Zen 5 s'efforcera d'offrir une correspondance piétonne rapide, lisible, confortable et sécurisée vers les autres modes de transport présents sur le pôle.

23



PARTIE 2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

2.1. PRÉAMBULE

La concertation s'est déroulée du 21 mai au 30 juin 2013 inclus. Pour recueillir le plus grand nombre d'avis et s'adapter aux spécificités du territoire, plusieurs modalités d'information des publics et plusieurs dispositifs d'expression des avis ont été mis en œuvre. L'enjeu était notamment de permettre à des individus ou des organisations de s'exprimer alors qu'ils ne sont pas forcément implantés sur le territoire puisqu'une partie importante des secteurs desservis connaissent de profondes évolutions. Il s'agissait également de couvrir les divers secteurs géographiques sans toutefois déployer à l'identique l'ensemble des dispositifs dans chacune des 4 communes concernées par le projet.

Le dispositif suivant a ainsi été conçu :

- **Un dépliant d'information** diffusé sur l'ensemble du territoire (cf annexe 2.2) ;
- **Un site internet dédié** au projet (<https://www.tzen5.com/>) pour délivrer l'information nécessaire à la connaissance du projet (cf annexe 2.4) ;
- **Un questionnaire en ligne** intégré au site tzen5.com pour recueillir les avis des internautes ;
- **2 réunions publiques** : une réunion à Paris pour la partie nord du tracé qui relie Paris et Ivry-sur-Seine et une réunion à Choisy-le-Roi pour la partie sud du tracé qui relie Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi (cf annexe 3.1 et 3.2) ;
- **2 rencontres** avec les futurs bénéficiaires et usagers potentiels de la nouvelle ligne de transport : l'une à Ivry-sur-Seine était orientée vers les habitants et riverains du tracé, l'autre à Vitry-sur-Seine concernait plus particulièrement les salariés et les chefs d'entreprise implantés sur cette commune (cf annexe 3.3 et 3.4).

Ce dispositif a été approuvé par le conseil du STIF le 16 mai 2013.

Par ailleurs, deux initiatives prises par la ville de Paris ont complété le dispositif conçu par le STIF et les partenaires financeurs du projet et présenté aux quatre communes : une rencontre au STIF, le 30 mai 2013, avec des représentants d'associations et de conseils de quartier dans le cadre de l'atelier permanent consacré au projet Paris Rive Gauche, dans la continuité d'une première présentation du STIF réalisée le 13 décembre 2012 ; et une intervention du STIF dans le cadre d'une réunion publique organisée le 20 juin 2013 par la mairie du 13^e l'ensemble des projets de transports publics dans l'arrondissement. Ces deux réunions se sont déroulées durant la période de la concertation ; les avis et les éléments de discussion qui y ont été exprimés sont donc intégrés dans le présent bilan, en mentionnant systématiquement le cadre dans lequel ils ont été formulés.

2.2. LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

L'ensemble des acteurs institutionnels du territoire de la Seine-Amont ont été rencontrés et consultés dans la phase de conception de la concertation afin de définir les modalités appropriées aux spécificités du territoire et du projet T Zen 5. Leurs attentes et leurs appréciations sur les modalités envisagées ont été portées à la connaissance des partenaires du projet qui ont, après avoir sollicité chacune des quatre communes, antérieurement les outils d'information, de dialogue et d'expression des publics pour la phase de concertation.

2.3. LES MODALITÉS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION

Le périmètre d'information a été conçu de manière large. Il convenait en effet de mobiliser au-delà des habitants actuels du territoire en raison de la croissance attendue sur la Seine-Amont en logements et en emplois. Il convenait également de développer une information complète et pédagogique sur ces mutations pour permettre aux publics de disposer des éléments de contexte et d'une présentation des projets d'aménagement. La desserte et les caractéristiques du projet de T Zen 5 prennent en effet tout leur sens si elles sont inscrites dans les évolutions considérables du territoire qui interviendront, pour certaines, jusqu'en 2030. Ces éléments

24

Pour les rencontres avec le public, le dispositif suivant était mis en place : comptoirs, kakémono, dépliants, totem, vidéo, coupe-vent et casquettes aux couleurs du projet pour les représentants du STIF et des partenaires financeurs du projet.

2.3.2. Des relations presse

Un communiqué de presse (cf annexe 2.1) a été produit pour le lancement de la concertation et un communiqué a été rédigé avant chacune des réunions publiques et rencontres avec le public.

Des prises de contact directes ont été effectuées avec des acteurs concernés par le projet : les communes, les partenaires, les aménageurs et les principaux employeurs du secteur. Cette action a permis d'obtenir des retombées presse locale et presse institutionnelle : 7 coupures « print », 18 articles « web », 49 relais sur les réseaux sociaux (dont 14 sur Facebook et 35 sur Twitter).

2.3.3. Un site internet dédié

Le site tzen5.com avait pour vocation de proposer une information complète sur le projet et de recueillir les avis des visiteurs. Concernant l'information, le site a été mis en ligne début mai 2013, avec une page d'attente annonçant la concertation, notamment le questionnaire en ligne. La rubrique « Je participe » a été ouverte le 21 mai 2013, jour de l'ouverture de la concertation, soit 15 jours avant la première rencontre publique et dès les premières opérations de tractage et de boitage.

Le site comportait une présentation :

- du projet T Zen 5 : ses objectifs, son calendrier, son financement ;
- de l'offre T Zen et ses principales caractéristiques : fréquence, horaires, matériel roulant. Cette offre était notamment présentée dans une vidéo ;
- du tracé et de ses diverses composantes, avec également une vidéo ;
- des projets d'aménagement portés par les collectivités et les aménageurs.

L'information était proposée sous divers supports : des textes, des cartes et des vidéos. Plusieurs documents (dépliant, DOC, carte du projet) étaient proposés en téléchargement et une foire aux questions proposait des éléments de réponse aux principales questions attendues des visiteurs.

2.3.4. Un relais d'information par les collectivités et d'autres acteurs locaux

Un kit de communication a été livré début avril 2013 aux collectivités et aux aménageurs pour leur permettre de disposer de tous les éléments nécessaires pour relayer l'information dans leurs supports (magazines, sites internet, panneaux lumineux...). L'ensemble des collectivités se sont mobilisées pour inviter les publics à participer à la concertation, notamment avec 7 coupures dans des magazines, 18 articles « web » et 49 relais sur les réseaux sociaux (dont 14 sur Facebook et 35 sur Twitter).

2.4. LES MODALITÉS POUR DIALOGUER ET CONTRIBUER

Les caractéristiques du territoire exigeaient de concevoir un dispositif adapté. Le choix opéré par les partenaires du projet a conduit à combiner des moyens traditionnels (deux réunions publiques) avec deux opérations qui permettaient d'aller à la rencontre des riverains et des salariés et un questionnaire en ligne permettant d'inviter un plus grand nombre à participer à la concertation (futurs habitants et salariés notamment).

2.4.1. Un site internet d'information, avec un questionnaire en ligne

Le site tzen5.com permettait aux visiteurs d'accéder à une information complète sur le projet. Il proposait également aux internautes d'exprimer leur avis sur le projet en renseignant un questionnaire en ligne, accessible durant la période de concertation.

L'invitation à renseigner ce questionnaire était mentionnée dans le dépliant et promise lors des réunions et

25

rencontres publiques. Des ordinateurs ont été mis à disposition lors des deux rencontres avec le public afin de proposer de répondre sur place. Une prise de contact avec les employeurs les plus importants situés le long du tracé a été effectuée pour les inviter à répondre en tant qu'entreprise et à diffuser l'information auprès de leurs salariés.

Le questionnaire a été élaboré en impliquant les partenaires du projet et des tests techniques et d'ergonomie ont été effectués avant sa mise en ligne. Il a été conçu pour doter l'internaute de tous les éléments de compréhension du projet et lui permettre de s'exprimer même s'il ne connaissait pas de manière précise le territoire. Le parcours du répondant était conçu de la manière suivante :

- En introduction, l'internaute pouvait visionner une vidéo présentant le concept T Zen et ses principales caractéristiques (site propre, aménagement des stations et arrêts, aménagement intérieur...). Une autre vidéo présentait le tracé envisagé pour le T Zen 5 ; après l'avoir visualisé, le répondant pouvait, s'il le souhaitait, renseigner un quiz qui lui permettait de confirmer les connaissances acquises grâce à la vidéo ;
- Puis il lui était proposé de répondre à des questions. Le nombre et la nature des questions variaient selon le statut du répondant :
 - un usager (habitant, salarié ou citoyen travaillant et habitant sur un autre territoire) ou une association,
 - un représentant d'une entreprise (artisan, commerçant, chef d'entreprise, organisme consulaire...);
- Chaque ensemble de questions était précédé d'un bref exposé et d'illustrations pour éclairer les répondants (vidéo, perspectives, plans...);
- Un tronçon commun à tous les répondants concernait le projet en général, les usages envisagés et les terminus ;
- L'internaute pouvait ensuite répondre aux questions spécifiques à chacun des quatre secteurs (Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi). Le répondant pouvait répondre à un ou plusieurs modules spécifiques à chaque territoire ;
- Dans la phase finale de validation du questionnaire, il était proposé au répondant de préciser certaines caractéristiques de son profil (âge, domicile...) et de laisser ses coordonnées mail pour être informé par le STIF des réunions publiques et de l'avancée du projet.

Le temps moyen nécessaire pour renseigner le questionnaire était évalué à une dizaine de minutes. Lors des diverses rencontres, cette estimation a été confirmée par les personnes qui ont renseigné le questionnaire avec les ordinateurs mis à disposition. Un temps supplémentaire était parfois nécessaire pour bien intégrer les éléments construits du projet.

2.4.2. Deux réunions publiques

- La 1^{re} réunion publique concernait les secteurs de Paris et d'Ivry-sur-Seine. Elle s'est tenue le 13 juin à Paris, de 19h à 21h, au sein de l'université Paris Diderot, dans la halle aux farines située dans le 13^e arrondissement, à proximité du tracé ;
- La 2^e concernait les secteurs de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi. Elle a été organisée le 27 juin à Choisy-le-Roi, dans le conservatoire de musique et de danse, de 19h à 21h.

2.4.3. Une rencontre avec les riverains du projet, dans le centre commercial Quais d'Ivry

Le samedi 8 juin 2013, de 10h à 12h30, le STIF, les partenaires financeurs du projet T Zen 5 et la ville d'Ivry-sur-Seine ont organisé une rencontre dans la galerie marchande du centre commercial Quais d'Ivry. Un stand aux couleurs du projet était équipé des éléments d'information (dépliant, vidéo, cartes...) et d'ordinateurs en libre-service pour permettre aux visiteurs de renseigner le questionnaire en ligne.

L'objectif de la rencontre était d'entrer en contact avec les visiteurs du centre commercial pour les informer sur le projet et les inviter à donner leur avis dans le cadre d'un échange direct avec l'équipe projet, les représentants des partenaires financeurs et les prestataires, et en renseignant le questionnaire en ligne sur les ordinateurs installés sur le stand ou, à défaut, les inviter à le faire depuis leur domicile.

Cette opération était complémentaire de la réunion publique du 13 juin qui concernait le secteur Paris/Ivry-sur-Seine, organisée à Paris.

27

2.4.4. Une rencontre avec les salariés et les chefs d'entreprise à Vitry-sur-Seine

Le mardi 11 juin, le STIF, les partenaires financeurs du projet T Zen 5 et la ville de Vitry-sur-Seine ont organisé une rencontre destinée aux salariés et chefs d'entreprise de la zone d'activité des Ardoines, dans une salle mise à disposition par EDF dans un bâtiment annexe de la centrale thermique EDF, située 18 rue des Fusillés à Vitry-sur-Seine. La salle était équipée des éléments d'information (dépliant, vidéo, cartes...) élaborés pour la concertation et d'ordinateurs en libre-service pour permettre aux visiteurs de renseigner le questionnaire en ligne.

L'objectif de cette opération était de rencontrer des salariés et des chefs d'entreprise du secteur de Vitry-sur-Seine pour les informer sur le projet T Zen 5, leur remettre le dépliant, recueillir leurs avis dans le cadre d'un échange avec l'équipe projet, les représentants des partenaires financeurs et les prestataires, et en renseignant le questionnaire en ligne sur les ordinateurs mis à disposition dans la salle ou, à défaut, les inviter à le faire depuis leur lieu de travail ou leur domicile.

Cette action était complémentaire de la réunion publique du jeudi 27 juin à Choisy-le-Roi, destinée plus particulièrement au secteur sud du tracé Vitry-sur-Seine / Choisy-le-Roi.

2.4.5. Les autres modalités d'expression

Quelques avis, principalement formulés par des associations, ont été exprimés dans des courriers adressés au STIF ; ils sont intégrés dans le présent bilan.

Par ailleurs, le STIF a participé à deux rencontres organisées à l'initiative de la ville de Paris. Un atelier Paris Rive Gauche, organisé par la ville de Paris et la SEMAPA dans le cadre de la concertation continue sur le projet d'aménagement de la ZAC Paris Rive Gauche, a été consacré au projet T Zen 5 le 30 mai. Le STIF a présenté le projet et un temps d'échanges important a été proposé entre le STIF et les participants, une vingtaine de représentants d'associations et de conseils de quartier. Une autre réunion a été pilotée par la ville de Paris : le 20 juin, l'adjoint aux Transports de la mairie de Paris et le maire du 13^e ont invité les habitants de l'arrondissement pour les informer sur les projets de transports en commun qui concernent ce territoire. Une centaine de participants se sont rendus à la mairie du 13^e. Les intervenants conviés, la Société du Grand Paris, la RATP et le STIF, ont chacun présenté les projets qui relèvent de leur responsabilité et répondu aux questions du public.

2.5. LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION

Au total, environ 450 personnes ont participé activement à la concertation (les visiteurs du site internet qui n'ont pas renseigné l'enquête en ligne ne sont pas comptabilisés dans ce nombre). Cette participation se décompose de la manière suivante.

2.5.1. La participation aux diverses rencontres et à l'enquête en ligne

- **165 personnes ont renseigné le questionnaire** en ligne sur le site tzen5.com. Les principales caractéristiques des répondants sont les suivantes :
 - Les hommes sont légèrement plus nombreux que les femmes ;
 - Les deux tiers ont entre 26 et 55 ans et 16 % ont moins de 25 ans ;
 - Les deux tiers sont domiciliés dans l'une des quatre communes concernées par le tracé ; le nombre de répondants habitant Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine est légèrement supérieur au nombre de Parisiens et d'Ivryens ;
 - Environ un tiers des répondants travaillent sur le territoire desservi par le T Zen 5, avec une répartition assez homogène entre les quatre communes, à l'exception de Choisy-le-Roi où seulement deux répondants travaillent ou étudient. Plus d'un tiers travaillent ou étudient à Paris : 10 % dans le 13^e et plus d'un quart dans un autre arrondissement que le 13^e ;
 - Près des deux tiers ont indiqué le nom de leur employeur ou de leur établissement d'études ; la liste est dispersée puisque 90 employeurs ont été cités.
- **Une trentaine de personnes** ont participé aux deux réunions publiques sectorielles (une à Paris pour le secteur Paris/Ivry-sur-Seine et une à Choisy-le-Roi pour le secteur Vitry-sur-Seine/Choisy-le-Roi).

28



- La rencontre organisée le 8 juin 2013 dans le centre commercial Quai d'Ivry a permis d'échanger avec environ **130 visiteurs** et de diffuser environ 600 dépliants aux clients du centre mais également à une partie des salariés des commerces. La plupart des personnes rencontrées habitent Ivry-sur-Seine mais d'autres venaient de communes proches (Vitry, Paris 13, Créteil, Alfortville, Villejuif, Charenton, Saint-Maur, Saint-Maurice...). Le caractère informel de la rencontre s'est révélé propice à l'expression des passants. Le dispositif a ainsi permis d'aller à la rencontre d'habitants qui n'envisageaient pas de participer à l'une des deux réunions publiques consacrées au projet. Lorsque les passants ne disposaient pas de temps pour échanger, la remise du dépliant leur permettait de prendre connaissance du projet et les incitait à consulter le site internet et à formuler leur avis en répondant au questionnaire en ligne.

Les représentants de la municipalité d'Ivry-sur-Seine présents, élus et techniciens, ont également pu renseigner les visiteurs sur les projets d'aménagement, notamment concernant Ivry Confluence et les représentants du Département du Conseil Général du Val-de-Marne présents, élus et techniciens, ont également pu renseigner les visiteurs sur le projet de réaménagement de la RD19.

- Une dizaine de personnes se sont rendues le 11 juin 2013 à la rencontre orientée vers les salariés et les chefs d'entreprise de Vitry-sur-Seine, organisée dans la salle mise à disposition par EDF sur le secteur des Ardouines. Les visiteurs représentaient des entreprises implantées sur cette partie du territoire vitryot ou sur le territoire Ivryen. Ils ont tous renseigné le questionnaire en ligne sur les ordinateurs mis à disposition dans la salle, après avoir échangé avec l'équipe projet du STF. Les représentants des partenaires financeurs et visualisé la vidéo de présentation du concept T Zen 5. Ils ont emporté plusieurs exemplaires du dépliant pour le distribuer dans leur entreprise, contribuant ainsi à la diffusion de l'information auprès de leurs collègues et collaborateurs et à l'incitation à renseigner le questionnaire en ligne.

Les représentants de la municipalité de Vitry-sur-Seine, élus et techniciens, ont également pu renseigner les visiteurs sur les projets d'aménagement, notamment concernant la zone des Ardouines.

- Par ailleurs, une vingtaine de représentants d'associations et de conseils de quartier du 13^e arrondissement étaient présents lors de l'atelier organisé par la mairie du 13^e le 30 mai. Et une centaine de personnes ont participé à la réunion publique d'information organisée par la mairie du 13^e arrondissement le 20 juin 2013 pour présenter les divers projets de transports qui concernent l'arrondissement.

Au total, environ **350 avis** ont été formulés par ces diverses modalités.

2.5.2. La fréquentation du site internet dédié

Les principales caractéristiques de la fréquentation sont les suivantes :

- Le site tzen5.com a enregistré 3 132 visites du 1^{er} mai au 30 juin 2013 inclus ; le nombre de visiteurs uniques est de 1 714 ;
- Le pic de fréquentation se situe le premier jour de tractage (21 mai) avec 236 visites ;
- Sur le reste de la période observée, à savoir du 22 mai au 30 juin 2013, la fréquentation a été de l'ordre d'une cinquantaine de visites par jour ;
- Le nombre de pages vues est de 10 927 ;
- La majorité des internautes qui ont consulté le site se sont connectés depuis un ordinateur localisé sur l'une des quatre communes concernées par le projet T Zen 5 ;
- Le temps moyen de visite est de 4 minutes et 55 secondes ;
- Chaque internaute a visité en moyenne 4 pages ;
- Les rubriques les plus fréquentées : « le projet T Zen 5 », « le tracé » et « le questionnaire ».

29

PARTIE 3. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

3.1. PRÉAMBULE : LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU BILAN

Le bilan a été établi à partir des contributions suivantes :

- les prises de parole lors des deux réunions publiques sectorielles : le 13 juin à Paris pour le secteur Paris/Ivry-sur-Seine et le 27 juin à Choisy-le-Roi pour le secteur Vitry-sur-Seine/Choisy-le-Roi ;
- les avis recueillis dans le cadre de la rencontre avec les riverains organisée le 8 juin dans le centre commercial Quai d'Ivry ;
- les avis recueillis dans le cadre de la rencontre avec les salariés et les représentants des entreprises organisée le 11 juin sur le site de la centrale EDF à Vitry-sur-Seine ;
- les avis formulés dans le questionnaire en ligne sur le site internet tzen5.com ;
- les courriers reçus par le STF.

3.2. LA QUALITÉ DU DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

Le dispositif mis en œuvre pour informer et collecter les avis semble avoir satisfait les personnes qui se sont exprimées.

Ainsi, un internaute qui a répondu au questionnaire en ligne exprime son sentiment concernant la rencontre organisée au centre commercial Quai d'Ivry : « Merci pour l'accueil au centre commercial Quai d'Ivry (bonnes explications, bonne concertation...) », mettant ainsi en évidence la complémentarité des divers éléments du dispositif.

L'enquête en ligne permet de savoir comment les répondants ont eu connaissance du projet T Zen 5 et de la concertation. Parmi ceux qui ont répondu à cette question, les sources d'information sont très diverses : le dépliant remis dans la rue ou dans la boîte à lettres des riverains du tracé, le site internet ou le magazine de la commune ou du conseil général ou l'affiche dans l'espace public sont les principales sources d'information et chacune représente globalement le même poids. L'information au sein de l'entreprise (près de 16 %) et la rencontre avec l'équipe projet dans le centre commercial Quai d'Ivry (plus d'un dixième) apparaissent également comme des vecteurs d'information importants.

Quelques avis formulent des questions ou émettent des critiques.

Une participante à la réunion publique sectorielle organisée à Choisy-le-Roi « apprécie le fait que les dépliants aient été distribués dans les boîtes aux lettres ». Cependant elle s'interroge « sur les relais d'information assurés par les communes parce que peu de personnes participent à la réunion au regard de l'importance du projet ».

Le STF a rappelé les divers moyens d'information déployés sur l'ensemble du territoire (tractage et bottage du dépliant, site internet...) et a souligné que, pour faire connaître cette réunion, les villes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine, ainsi que le conseil général du Val-de-Marne avaient relayé l'information avec leurs moyens propres (magazine municipal, site internet, tweets, affiches...). Il a été rappelé que les zones desservies par le futur T Zen 5 étant pour une bonne partie en densité et encore peu habitées, le STF a fait le choix de compléter les réunions publiques par une concertation en ligne et d'aller au devant des habitants et des salariés en organisant une rencontre dans un centre commercial ou sur leur lieu de travail.

La rencontre organisée à l'attention des salariés et des représentants des entreprises installées sur la commune de Vitry-sur-Seine n'a pas mobilisé massivement. Certains acteurs ont considéré que la salle, située sur le site de la centrale EDF, était isolée, peu visible et mal desservie, ce qui a pu limiter l'affluence. D'autres se sont interrogés sur la formulation de l'événement dans les documents d'information, certains salariés et chefs

30



d'entreprise ayant pu comprendre qu'il s'agissait d'une réunion « classique », débutant à 11h30 pour se terminer à 14h, alors que les visiteurs pouvaient rencontrer les porteurs du projet à tout moment durant cette plage horaire pour s'informer et échanger.

Le STIF a rappelé que la mairie de Vitry-sur-Seine avait informé les entreprises du territoire en envoyant un courrier d'invitation et avait diffusé l'information par les divers canaux municipaux (site internet, page Facebook, compte Twitter). Par ailleurs, pour faciliter la venue de salariés et de chefs d'entreprise, la mairie de Vitry-sur-Seine avait mis en service une navette reliant plusieurs points du territoire des Ardoines. L'itinéraire emprunté par la navette était joint au courrier et téléchargeable sur le site internet du projet.

Quelques internautes ont considéré que le questionnaire en ligne ne permettait pas suffisamment de s'exprimer de manière ouverte sur chacune des thématiques proposées. Et un habitant d'Alfortville a regretté lors de la réunion publique sectorielle de Paris que « le questionnaire de concertation en ligne ne (permette) pas de poser des questions. »

Le STIF a précisé que plusieurs espaces en fin de questionnaire permettaient aux répondants de s'exprimer de manière libre et ouverte.

Il a par ailleurs été constaté que le temps nécessaire pour renseigner le questionnaire en ligne (une dizaine de minutes) était relativement exigeant pour certaines personnes.

3.3. LA POURSUITE DU DIALOGUE APRÈS LA CONCERTATION

Il était proposé aux personnes qui répondaient au questionnaire en ligne de fournir au STIF leur adresse mail et de donner leur accord pour recevoir des informations sur la suite du projet T Zen 5. 62 personnes, sur un total de 165 répondants au questionnaire, ont répondu favorablement à cette proposition. La plupart des participants aux deux réunions publiques sectorielles ont également communiqué leur adresse mail en renseignant une fiche qui leur était fournie en début de réunion.

Le STIF pourra être amené à envoyer à ces personnes des mails pour les tenir informées sur les prochaines étapes (bilan de la concertation, enquête publique, poursuite des études...).

3.4. L'OPPORTUNITÉ DU T Zen 5

La décision de créer une nouvelle ligne de transport en commun pour relier le 13^e arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi **emporte l'adhésion massive des participants à la concertation**. L'appréciation générale formulée dans les avis est positive.

Ainsi, lors de la réunion publique du 27 juin à Choisy-le-Roi, une participante a estimé que « ce projet sera d'une grande qualité pour les habitants actuels et futurs ». Elle a également souhaité savoir combien de futurs habitants sont attendus sur le territoire.

Le STIF a précisé que les projections sur l'ensemble du territoire prévoient à l'horizon 2020 une hausse de 10 % de la population et de 28 % des emplois.

La plupart des visiteurs du centre commercial Quais d'Ivry rencontrés le 8 juin 2013 considéraient que le territoire est actuellement insuffisamment desservi par les transports en commun et esiment que le T Zen 5 contribuera à faciliter leurs déplacements et valoriser le quartier.

Un internaute se félicite d'« une meilleure (enfin) desserte ». Un autre écrit : « J'espère que ce projet verra le jour car je pense qu'il est très important de développer l'offre de transport » sur le territoire. Un autre habitant attend « du tzen5 qu'il offre une alternative à la voiture ; il y a beaucoup trop d'automobiles qui roulent sur l'axe Paris 13^e - Choisy-le-Roi, ce qui génère du stress et surtout de la pollution ».

Le STIF a rappelé lors des réunions publiques qu'aujourd'hui les déplacements entre les communes du Val-de-Marne étaient assurés, pour plus de la moitié d'entre eux, par la voiture particulière. Le projet T Zen 5 proposera une alternative à l'utilisation de la voiture particulière.

31

Par ailleurs, les représentants des entreprises présents lors de la rencontre d'Ivry-sur-Seine considéraient que le T Zen 5 facilitera les déplacements domicile-travail et contribuera à valoriser le territoire, après avoir fait le constat que les besoins en matière de déplacement des entreprises, de leurs salariés et de leurs visiteurs ne sont actuellement pas satisfaits.

Les élus des quatre communes qui seront desservies par le T Zen 5 ont présenté les raisons de leur implication dans le projet qu'ils soutiennent. Ainsi Jérôme Coumet, maire du 13^e arrondissement de Paris, a exprimé, lors de la réunion publique sectorielle du 13 juin 2013, « l'insérêt (qu'il) porte au projet T Zen 5 » et l'a replacé dans un contexte plus général de développement du territoire. Il a affirmé « croire profondément au lien entre Paris et le Val-de-Marne, au développement du sud-est francilien en y apportant les transports nécessaires. Des réflexions communes s'engagent à l'échelle du territoire sur le développement économique notamment. Tous ces projets de transport vont permettre de contribuer au développement commun en reliant les territoires, en facilitant la mobilité des salariés et des usagers. » Le maire-adjoint de Choisy-le-Roi, Patrice Diquet, a expliqué en ouverture de la réunion publique sectorielle qu'il s'est tenue dans cette ville que « le T Zen 5 s'inscrit sur un territoire aux enjeux très importants et permettra de répondre aux besoins de déplacements des habitants et des salariés d'aujourd'hui, mais aussi à ceux de demain ». Le maire d'Ivry-sur-Seine, Pierre Gosnat, présent lors de la rencontre au centre commercial Quais d'Ivry, et Michel Leprêtre, adjoint au maire de Vitry-sur-Seine, qui accueillait les visiteurs lors de la rencontre avec les salariés sur le secteur des Ardoines, ont tous deux souligné dans chacun des échanges qu'ils ont eus avec les visiteurs le fait que le T Zen 5 allait répondre aux nouveaux besoins de déplacements et accompagner le développement urbain porté par leurs communes respectives.

Quelques rares critiques sont émises concernant le principe de création d'une nouvelle ligne de transport en commun sur le territoire Seine-Amont. Ainsi, un internaute considère : « il y a déjà le AER C, qui n'est pas plein aux heures de pointe. De plus, des bus existent déjà. » Un autre exprime son désintérêt par rapport au projet : « J'habite à Choisy-le-Roi (je suis propriétaire) et ça ne m'intéresse pas d'avoir le T Zen dans ma ville. »

Par ailleurs, la Coordination des associations et conseils de quartier membres du comité permanent de concertation de Paris Rive Gauche, qui s'est exprimée dans un courrier envoyé au STIF le 28 juin 2013, « approuve les objectifs poursuivis par le T Zen 5 », mais, poursuit-elle, « nous émettons des doutes et formulons des questionnements sur la capacité du T Zen 5 à les atteindre ou les réaliser ».

Quelques avis ont également questionné l'articulation entre le projet T Zen 5 et le prolongement de la ligne 10. Certains craignent que ces deux projets s'adressent aux mêmes usagers et s'interrogent donc sur la pertinence du T Zen 5 ; d'autres formulent la crainte que le projet T Zen 5 ne retarde ou ne remette en cause le prolongement de la ligne 10.

3.5. LE CHOIX DU MODE T Zen

Le mode T Zen a concentré une partie importante des questions posées par le public, qui souhaitait notamment connaître les caractéristiques du matériel roulant qui sera mis en service.

Le concept T Zen, développé par le STIF dans le cadre de l'élaboration du PDUIF en 2008, est encore assez méconnu du public.

Le STIF s'est attaché à présenter de manière pédagogique ce mode de transport que certains participants à la concertation connaissent sous l'appellation « bus à haut niveau de service ». L'ensemble des réunions et rencontres et le site internet tzen5.com proposent de visualiser la vidéo de 4 minutes et 59 secondes qui présente les caractéristiques d'un T Zen (<http://www.youtube.com/watch?v=4m7m0p4g8p8>, <http://www.youtube.com/watch?v=4m7m0p4g8p8>).

Les principales caractéristiques d'un T Zen ont été développées par le STIF : un site propre, des aménagements dédiés et la priorité aux feux qui garantissent une bonne vitesse et une fiabilité des horaires, des stations visibles et accessibles, ainsi qu'un confort des véhicules. Il allie la performance du tramway à la souplesse du bus (pas de rails ni de caténaies).

Un internaute demande si « le développement d'autres lignes T Zen sur la région est prévu ».

Le STIF a présenté les quatre autres lignes T Zen existantes ou en projet, ainsi que les liaisons et secteurs identifiés comme présentant un intérêt pour une offre de type T Zen dans le cadre du plan de déplacements urbains de la région Île-de-France.

32



De nombreuses questions, notamment lors des rencontres d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine, ont porté sur la distinction entre un tramway et un T Zen. Certains se sont également interrogés sur les raisons qui ont conduit à choisir un T Zen et non un tramway.

Un représentant de la FNAUT Île-de-France a ainsi souhaité, lors de la réunion publique sectorielle qui s'est tenue à Paris, « savoir pourquoi le choix ne s'est pas porté sur un tramway compact comme cela a été mis en place dans les petites villes comme Nîmes ou Aubagne. Et ce d'autant plus que les villes d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine ou de Choisy-le-Roi semblent suffisamment importantes pour être desservies par un tramway ».

Le STIF a répondu que c'était au vu de l'évaluation des besoins futurs que le choix du T Zen avait été effectué. Les études de trafic montrent que le mode du T Zen permettra de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2020 et au-delà : 47 000 voyageurs sont attendus chaque jour, dont 900 à 1 200 voyageurs sur l'interstation la plus chargée aux heures de pointe.

Lors des diverses rencontres, le STIF a également présenté les prévisions aux heures de pointe sur les différentes interstations, le matin : 1 200 voyageurs au nord de Bruneseau (Paris 13^e, 900 voyageurs au sud de Gambetta (Ivry-sur-Seine), 950 voyageurs au sud des Ardoises (Choisy-le-Roi).

Luc Echrlé, directeur des Transports au conseil général du Val-de-Marne, a expliqué, lors de la réunion publique qui s'est tenue à Paris le 13 juin, qu'« il existe plusieurs types de transport en commun, qu'il ne faut pas considérer comme entrant en concurrence mais comme des modes complémentaires. Chacun permet de répondre à des objectifs différents. Les transports forment un système qui, comme tout réseau, est hiérarchisé. » Pour le Val-de-Marne, il a fait remarquer que « le 183, le TVM, la ligne 393 sont des transports puissants en site propre. Le trafic est en effet très important : le 183 peut accueillir jusqu'à 65 000 à 70 000 usagers par jour, le TVM entre 58 000 et 62 000 ; le 393, qui a été mis en place récemment, atteint une vitesse commerciale de 25 km/h. Cela démontre que ces systèmes de bus en site propre ne sont pas des offres au rabais mais des offres complémentaires. »

Le STIF a par ailleurs rappelé qu'il porte également des projets de tramway sur le territoire de Seine-Aval, avec le tramway Paris-Orly ville.

Le mode T Zen a fait l'objet d'un certain nombre de questions et remarques des participants à la concertation. Ainsi, les répondants au questionnaire étaient invités à classer les principaux atouts du T Zen 5. « La fréquence de passage élevée » et « des temps de parcours plus courts » sont les principaux atouts identifiés. Viennent ensuite, dans un ordre décroissant, « un temps de parcours fiable », « une grande amplitude horaire », « l'accompagnement du développement urbain et économique du territoire » et « la mise en valeur de l'espace public ».

Un internaute formule ainsi les qualités du futur transport en commun : « Rapidité, accessibilité, diversité, respect de l'environnement. » Selon un autre : « Rapidité et régularité sont les critères principaux pour moi. »

Lors des réunions publiques et dans l'information mise à disposition, le STIF précisait que le temps d'attente aux heures de pointe serait de moins de 6 minutes.

Un internaute pense que « la fréquence doit être ramenée à moins de 5 minutes en heure de pointe, à l'image de la ligne 183. Il faut penser à l'aisance des passagers et non à remplir outre mesure les transports en commun. »

Un habitant d'Alfortville, participant à la réunion publique sectorielle de Paris, s'est déclaré intéressé par l'arrivée du T Zen 5 parce qu'il réside à proximité du pont de Vitry et a demandé « si la voie du T Zen 5 sera empruntée par d'autres bus au moment de sa mise en service ou si sa voie lui sera entièrement réservée ».

Le STIF a expliqué que le T Zen fonctionnerait comme un tramway le T Zen 5 ne partagerait donc pas sa voie de circulation, afin de garantir sa fréquence et sa régularité. Par ailleurs, l'objectif est de supprimer autant que possible les doublons pour garantir le fonctionnement optimal du T Zen 5. Ainsi, la réorganisation du réseau de bus permettra de répondre à cette exigence. La question se posera plus sur la desserte prévue et ne concernera que de petites portions de la desserte, pour lesquelles il sera envisageable de partager la voie. À Paris, par exemple, cela pourrait concerner les bus 62 et 69.

Un internaute se déclare « favorable au T Zen mais à condition aussi qu'il ne s'arrête pas bêtement à tous les arrêts même quand personne ne veut monter ni descendre ». Un autre pose la question suivante : « Le T Zen 5 est l'équivalent du TVM et du 393, avec lesquels le T Zen 5 sera en correspondance piétonne à Choisy-le-Roi RER ; alors pourquoi ces deux lignes (TVM, 393) ne s'appellent-elles pas aussi T Zen suivi d'un numéro ? »

Lors des divers échanges avec le public, notamment dans le cadre de la rencontre au centre commercial Quais d'Ivry, les personnes rencontrées ont manifesté un intérêt marqué pour le confort à bord des T Zen. À de nombreuses reprises, des références aux divers tramways en circulation dans la région parisienne ont été effectuées. Les propos étaient positifs et traduisaient une satisfaction sur les conditions de transport : « Le tramway je le prends souvent et c'est vraiment confortable », « par rapport au bus, les conditions sont bien meilleures... »

Dans l'information mise à disposition et lors de chacune des rencontres avec le public, le STIF a rappelé que le service du T Zen 5 était équivalent à celui d'un tramway, nécessitant notamment les aménagements et caractéristiques suivantes : site propre, priorité aux feux, pas de vente de titres de transport à bord pour garantir la vitesse de circulation mais également arrêt systématique à chaque station. Les véhicules qui seront utilisés pour le T Zen 5 se distingueront notamment par leur design, leur capacité et leur confort.

Des questions ont également porté spécifiquement sur le matériel roulant qui sera utilisé pour le T Zen 5 ; ce sujet a notamment alimenté une partie importante des échanges avec les visiteurs du centre commercial Quais d'Ivry. Les personnes rencontrées, souvent de futurs usagers potentiels, souhaitent savoir quels seraient les caractéristiques de ces bus et le confort proposé et se référaient aux illustrations présentées sur le diaporama dans la vidéo.

Le STIF a souligné qu'à ce stade des études, le matériel roulant, notamment sa motorisation, n'était pas choisi. L'offre de matériel roulant évolue constamment et l'enjeu sera de bénéficier d'un matériel performant, adapté à la demande et permettant de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre GES.

Une participante à la réunion publique du 27 juin à Choisy-le-Roi a demandé « des précisions concernant le nombre de véhicules T Zen prévus sur la ligne, la taille du véhicule ainsi que les horaires » et considère qu'« il est important que les sièges prévus dans le T Zen ne soient pas trop surélevés, comme cela peut être le cas dans les bus, parce que l'accès est peu pratique pour les personnes âgées ».

Dans sa réponse, le STIF a précisé que le nombre de véhicules dépendrait du nombre de voyageurs, les prévisions actuelles portant sur une vingtaine de bus.

Le STIF a complété en indiquant que la taille des bus n'était pas encore déterminée. Deux possibilités sont envisageables : soit des bus articulés de 18 mètres ; soit des véhicules plus longs, 24 mètres, avec deux accotements. Le premier peut transporter environ 100 personnes et le second 140. À titre de comparaison, un tramway mesure 48 mètres et peut accueillir 300 personnes. Le STIF a également précisé que le plancher serait plutôt plus bas, ce qui permettra de garantir l'accessibilité totale au véhicule, y compris dans le cas où un quai serait aménagé un peu plus haut que le plancher, grâce au déploiement d'une mini-palette. Le confort proposé aux voyageurs sera recherché notamment à travers la configuration intérieure du véhicule, y compris les sièges.

Par ailleurs, un internaute a regretté que l'alimentation du T Zen ne soit pas électrique : « Inconvénient majeur : mixer sur des transports non écologiques pour 2020. Je ne parle pas de d'un transport qui roulerait à l'éthanol mais bien d'un transport électrique... » Un autre indique : « Un transport futur respectueux de l'environnement me paraît indispensable. Le T Zen ne semble que du marketing... »

3.6. LES USAGES DU T Zen 5

Une partie importante des participants à la concertation se sont informés et se sont exprimés parce qu'ils envisagent d'utiliser le T Zen 5 dans leurs déplacements.

Parmi les répondants au questionnaire en ligne, près de la moitié envisage d'utiliser « souvent » le T Zen 5 et un tiers « de temps en temps ». Pour un internaute : « Il s'agit d'une très bonne chose pour relier Ivry-sur-Seine au 7^e arrondissement. La ligne de bus 325 est régulièrement prise dans les bouchons. » Ces avis concernent principalement les territoires actuellement les plus densément habités, Paris et Ivry-sur-Seine.

Pour la grande majorité des répondants au questionnaire, le T Zen 5 desservira avant tout leur domicile, puis leur gare RER / leur station de métro, leur lieu de travail ou d'étude et, plus minoritairement, leur centre commercial. Ainsi, lors de la rencontre dans le centre commercial Quais d'Ivry, quelques personnes qui viennent faire leurs courses en voiture depuis les villes voisines, y compris Paris, ont évoqué l'hypothèse d'utiliser le

nouveau transport en commun, tout en soulignant que le volume et le poids de leurs courses pouvaient constituer un frein à cet usage. D'autres motifs de déplacement sont quelquefois évoqués : la famille, les amis et des établissements de loisirs.

Quelques avis mentionnent les aménagements programmés sur le terrain qui sera desservi par le T Zen 5. Ainsi, certains évoquent leur projet d'emménagement, notamment sur Iry Confluences : « Je vais habiter dans les nouveaux programmes d'Iry Confluences, c'est vraiment très bien ce T Zen 5. » D'autres questionnent sur les logements et les emplois prévus dans les zones d'aménagement, à partir des documents d'information diffusés dans le cadre de la concertation ou par les aménageurs et les communes. Une partie de ces programmes se situant à moyen terme, il est plus difficile pour ces personnes de se projeter en tant qu'usagers du T Zen 5.

Parmi ceux qui n'envisagent pas d'utiliser le T Zen 5, certains considèrent que le RER C correspond mieux à leur trajet : « J'utilise la ligne C, qui est largement suffisante et qui nous permet d'aller à Paris en peu de temps », « (...) surtout si l'on veut se rendre dans le sud de Paris. »

Un internaute déclare qu'il n'utilisera pas régulièrement le T Zen 5 mais celui-ci pourra constituer une solution ponctuelle de substitution : « Le T Zen 5 me permettra notamment de relier les gares du RER C de Vitry et de Choisy en cas de défaillance du RER C pour aller au travail. Aujourd'hui, en cas de panne du RER C, il faut près d'une heure pour faire le trajet avec le bus existant. »

Les participants à la concertation, notamment lors de la rencontre d'Iry, qui envisagent d'utiliser le T Zen 5 mettent plus particulièrement en valeur les gains de temps sur leur parcours habituel. Un internaute souligne « le véritable gain en rapidité de ce mode de transport ».

Quelques avis portent également sur l'amplitude horaire, essentiellement en soirée, pour des activités de loisirs et des sorties.

Un internaute a regretté que le service ne soit pas maintenu toute la nuit : « Toujours pas de proposition de transport en commun la nuit, au moins pour le week-end. De nombreuses capitales proposent une offre de métro la nuit, sauf Paris. »

Concernant les horaires, le STIF précisait dans les diverses rencontres, dans le dépliant et sur le site internet que le service s'étendrait de 5h30 à 0h30.

La fréquence a suscité quelques réactions : « Qu'il y ait plus de fréquence qu'une toutes les 6 minutes en heure de pointe. Car 6 minutes dans le froid + la pluie (sur neige) l'hiver et la nuit (sur ces mats), ça va paraître tout trop long... Moins de 5 minutes d'attente serait déjà mieux. »

3.7. LE TRACÉ DU T Zen 5 ET SON INSERTION DANS LE TISSU URBAIN

Les participants à la concertation ont émis des avis très divers sur, d'une part, la localisation des terminus et, d'autre part, sur l'insertion du T Zen 5 sur les quatre secteurs du tracé.

3.7.1. Les terminus

3.7.1.1. Le terminus nord à Paris

La localisation du terminus nord au croisement de l'avenue de France et de la rue des Grands Moulins suscite des avis variés mais on observe une adhésion générale et les caractéristiques du terminus semblent répondre aux attentes, en particulier en matière de correspondances.

Plus des deux tiers des répondants au questionnaire se déclarent « très satisfaits » ou « satisfaits » concernant l'aménagement du terminus nord présenté à la concertation. En particulier « la liaison avec la ligne 14 » et « la liaison avec le RER C » sont considérées comme « satisfaisantes » ou « très satisfaisantes » par plus des trois quarts des répondants. Il en est de même pour « la desserte du quartier de la bibliothèque François Mitterrand ».

Un internaute considère que la localisation « présente des avantages, surtout avec l'accessibilité au T3 ».

Cette localisation a toutefois généré des questions et des suggestions.

Ainsi, un représentant de la FNAUT Île-de-France a considéré, dans le cadre de la réunion publique sectorielle de Paris, qu'« il serait plus pertinent de prolonger le tracé du T Zen 5 au nord jusqu'à la gare d'Austerlitz, afin

35

d'offrir davantage de correspondances aux usagers » et il « estime important de réduire la frontière entre Paris et la banlieue, qui n'a plus lieu d'être ». Un internaute suggère de « prolonger la ligne jusqu'à la place d'Italie pour une connexion plus élargie avec d'autres lignes de métro ».

Yves Contassot, conseiller de Paris, s'est également interrogé lors de la réunion organisée par la mairie du 13^e le 20 juin : « Pourquoi le T Zen 5 ne va-t-il pas jusqu'à Austerlitz, vu qu'on ne verra pas le prolongement de la ligne 10 avant 2030 ? »

Et une internaute a suggéré : « Le T Zen pourrait aller un peu plus loin sur l'avenue de France pour être à mi-chemin entre la ligne 6 et la ligne 14, afin de créer une correspondance supplémentaire. » Un autre affirme : « Le terminus (est) beaucoup trop au sud ! Il faut remonter au moins jusqu'à la rue de Tolbiac, sinon la desserte du quartier et la correspondance avec la ligne 14 seront nulles ! »

Quelques critiques sont également émises par certains répondants au questionnaire en ligne concernant les liaisons avec d'autres transports en commun : « Accès métro 5, 6 et 10 pas du tout satisfaisants. »

Concernant la correspondance du T Zen 5 avec le RER C et la ligne 14, la Coordination des associations et conseils de quartier membres du comité permanent de concertation de Paris Rive Gauche émet, dans son courrier, l'avis suivant : « Le principe d'un terminus sur le RER C et la ligne 14 est bon mais la réalisation n'est pas satisfaisante. Si la desserte est réelle pour l'accès au RER C, en revanche, l'accès à la ligne 14 du métro aura sa faire à pied par le trottoir ou par un couloir ou le long des quais du RER C puis par la salle d'échanges, en tout cas sur une distance trop importante, de plus de 270 mètres de long (sans compter les escaliers et escalators d'interconnexion), ce qui n'est pas une solution satisfaisante pour les usagers des transports transitant. Ce défaut est d'autant plus préjudiciable que les habitants, usagers et travailleurs des communes d'Iry, Vitry et Choisy doivent préférer l'accès au réseau métropolitain via la ligne 14 du métro et non via la ligne C du RER. Ce dernier accès n'est d'ailleurs pas forcément utile puisque celui-ci traverse et dessert déjà leur territoire. Par ailleurs, la BNF est un équipement à rayonnement national dont la « chalandise » (étudiants, chercheurs, visiteurs) courante et régulière est de niveau largement régional et excède la portée de la ligne T Zen 5, qui se révèle sur ce point sous-dimensionnée. »

Et le Collectif des associations et conseils de quartier a exprimé l'avis suivant : « Nous émettons une suggestion : arrêter le T Zen 5 à la porte de France ou à la porte d'Iry. Reporter le terminus du T Zen 5 à la porte de France permettrait d'éviter tous les problèmes liés à son terminus sur l'avenue de France. Son retournement en tournant autour du « trapèze » de la porte d'Île ne poserait plus aucun problème. La plupart des lignes de bus présentes sur l'avenue de France (82, 89, 132, 325) pourraient utilement y être prolongées et l'interconnexion avec le tramway T3 et la station de métro de la ligne 10 prolongée serait assurée. La porte de France deviendrait ainsi un véritable pôle multimodal de transports en commun connectant T Zen 5, métro, tramway et bus. Une variante de cette solution est également suggérée en prolongeant la ligne T Zen 5 à la porte d'Iry via le boulevard Masséna. Dans l'attente du prolongement de la ligne 10 à la porte de France, cette variante permettrait d'accéder au réseau du métro à la porte d'Iry par la station de la ligne 7. »

Concernant les « frontières » entre Paris et la banlieue, le STIF a confirmé que l'un des enjeux du T Zen 5 était effectivement de désosser les territoires jusqu'ici peu reliés par les transports en commun. Il a précisé que les études sur la fréquentation future de la ligne mettaient en évidence la nécessité de la connexion avec la ligne 14 et le RER C sur l'avenue de France ; en effet, un terminus au niveau de la porte de France impliquerait une baisse de fréquentation supérieure à 30 % d'utilisateurs sur l'ensemble de la ligne.

Le STIF a également précisé, lors de cette même réunion, que plusieurs variantes de terminus avaient été étudiées sur Paris et qu'une forte demande de la part des usagers de Paris, Iry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine de connexion au RER C et à la ligne 14 avait été identifiée. Ces correspondances constituent donc un enjeu majeur du projet T Zen 5 au niveau des stations Bibliothèque François Mitterrand. Une fois cette demande satisfaite, le STIF a étudié les possibilités de prolonger la desserte plus au nord, place Valhubert ou sur les quais. Il s'est avéré que ces variantes présentaient de nombreuses contraintes techniques. Sur la place Valhubert, le trafic est déjà particulièrement dense du fait de la présence de la gare routière. Plus au nord, au niveau du quai de la Rapée, la difficulté principale venait de la nécessité de pouvoir proposer à horizon 2020 des usages qui n'existent pas aujourd'hui sur l'avenue de France, comme la stationnement des bornes Vélib', des stations Autolib',... parce que des commerces et des logements sont programmés dans les années à venir. Le terminus proposé à Bibliothèque François Mitterrand permet donc à la fois de répondre à la demande des usagers d'interconnexion au RER C et à la ligne 14 et de rendre possibles des aménagements de l'avenue de France répondant aux usages et besoins à venir.

36

3.2.1.2. Le terminus sud à Choisy

L'implantation du terminus sur le secteur du Lugo suscite des avis assez variés et il apparaît que les appréciations diffèrent selon le domicile de leurs auteurs.

Parmi les répondants au questionnaire en ligne, aucun avis majoritaire ne se dessine. Par contre, cette localisation est considérée comme « peu satisfaisante » ou « pas du tout satisfaisante » par une majorité des répondants domiciliés à Choisy-le-Roi.

Les avis sont très partagés sur « la liaison avec le TVM et le bus 393 » et « la liaison avec le futur tramway Paris-Orly ville », les personnes se déclarant « satisfaites » ou « très satisfaites » étaient un peu plus nombreuses, cet écart étant plus faible concernant « la liaison avec le RER C ». Parmi les répondants domiciliés à Choisy-le-Roi, une majorité se déclare « peu » ou « pas du tout satisfaites » sur ces liaisons.

De nombreux avis négatifs formulés dans la question ouverte du questionnaire en ligne.

Certains expliquent leur opinion : « Il y a déjà un problème entre le TVM et la gare. » « Aucun autre mode de transport n'est directement accessible depuis le terminus. Il faudra marcher au moins 5 minutes pour accéder à un autre moyen de transport. En plus il n'y a aucun intérêt à suivre les tracés piétonniers identifiés. » Certains sont conscients des contraintes qui conduisent à cette localisation : « Il faudrait tenter de se rapprocher de la gare (même si ce n'est pas évident...) » Mais nombreux sont les internautes qui suggèrent d'aller plus au sud : « Pourquoi ne pas prolonger la ligne jusqu'à la station de RER ? » « C'est une bléserie ! » « Pensez à Thivier quand il pleut. » « (...) Les trottoirs sont étroits et parfois encombrés. »

Des suggestions sont parfois formulées : « À défaut d'arriver jusqu'au RER Choisy il faudrait que le T Zen arrive au moins jusqu'aux stations de bus et TVM, avec souterrain de correspondance débouchant sous la gare de Choisy RER. »

Concernant « l'accès au centre-ville de Choisy-le-Roi », les répondants au questionnaire en ligne sont plus nombreux à être « satisfaites » ou « très satisfaites », mais il est noté qu'un nombre important d'entre eux ne se sont pas prononcés. Et parmi les répondants domiciliés à Choisy-le-Roi, une majorité se déclare « peu » ou « pas du tout satisfaites ».

Un représentant de la FNAUT Île-de-France observe, dans le cadre de la réunion publique sectorielle de Paris, que « le terminus au sud est plutôt éloigné de la gare de Choisy-le-Roi et du TVM, ce qui ne permet pas d'optimiser les correspondances ».

Et un internaute a posé la question : « Pourquoi un terminus si loin du centre-ville ? »

Le STIF a présenté les contraintes de cette partie sud du tracé : le pôle de Choisy a fait l'objet d'importants travaux de réaménagement pour faciliter les accès et les correspondances ; toutefois, le site est particulièrement contraint, ce qui limite la proximité entre les divers transports en commun. La proposition de localisation du terminus à Choisy-le-Roi tient compte de ces contraintes, en faisant en sorte de ne pas dégrader les fonctionnalités du T Zen 5, notamment sa vitesse. Le T Zen 5 a donc été rapproché autant que possible du pôle de Choisy et des modes de transport qui y sont actuellement accessibles et de ceux qui y seront rattachés à l'avenir, comme le tramway Paris-Orly ville.

Une participante à la réunion publique du 27 juin à Choisy-le-Roi a souhaité avoir « des précisions sur la localisation du retournement du T Zen 5 prévu à Choisy-le-Roi ».

Le STIF a expliqué que le T Zen 5 se retournerait dans le carrefour Régulier-Marcailoux. Le carrefour sera donc réaménagé. Pour assurer la régulation du trafic, le T Zen 5 stationnera après s'être retourné un peu en amont de la station, avant de prendre les voyageurs. Ce mode de gestion est appliqué sur les tramways qui bénéficient d'un système à bord informant des distances à garder pour assurer la régularité de la fréquence. Ces études seront à affiner dans la suite de projet.

3.2.2. L'insertion du T Zen 5 dans chacun des quatre secteurs**Le secteur de Paris**

Environ 130 internautes ont renseigné la partie du questionnaire en ligne qui concernait le secteur de Paris. Parmi ceux-ci, les habitants d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi sont au total cinq fois plus nombreux que les Parisiens. Les répondants sont globalement satisfaits des aménagements envisagés pour l'avenue de

37

France. Près de la moitié se déclarent « très satisfaites » et un tiers sont « satisfaites » par les aménagements proposés, sans que des différences notables apparaissent selon le domicile ou le lieu de travail des répondants. Parmi les éléments qui étaient évoqués dans la question, les principaux points de satisfaction sont, dans un ordre décroissant : « la liaison avec la Ligne 14 », « la liaison avec le RER C », « la desserte du quartier de la bibliothèque François Mitterrand », puis « la circulation et le stationnement avenue de France » et « la zone de régulation et de retournement des T Zen ».

Il était par ailleurs proposé aux répondants au questionnaire en ligne de se prononcer sur les deux hypothèses d'insertion du T Zen 5 sur l'avenue de France : soit une insertion axiale, de part et d'autre du terre-plein central ; soit une insertion bilatérale, le long de chaque trottoir. La majorité d'entre eux se prononcent pour une insertion axiale, de chaque côté du terre-plein central. Les principaux critères qui déterminent leur choix sont, dans un ordre décroissant : « l'accessibilité des stations », « la gestion des livraisons », « le stationnement des voitures », « l'esthétique de l'avenue ». Les autres critères, jugés un peu moins importants, sont, dans un ordre décroissant d'importance : « la circulation des voitures », « la circulation des cyclistes », « le stationnement des vélos et les stations Vélib' », « les cheminements piétons » et « la circulation des taxis ».

Lors de l'atelier Paris Rive Gauche, les participants se sont également prononcés en faveur d'une insertion axiale. Il a été par ailleurs demandé que le T Zen 5 soit doté de portes de chaque côté pour que ce dernier n'ait pas besoin de rouler à contresens. Le représentant de la ville de Paris a considéré que c'était « au matériel roulant de s'adapter à l'espace public et non l'inverse ».

Le STIF a répondu qu'il était prévu que cette option de matériel roulant soit étudiée mais qu'actuellement, le marché ne proposait pas de véhicules dotés de portes des deux côtés. Par ailleurs, si cette offre existait, elle nécessiterait des procédures d'homologation de sécurité.

D'autres interrogations ont été formulées dans le cadre de l'atelier Paris Rive Gauche qui réunissait des associations et des conseils de quartier. Dans le courrier adressé au STIF suite à cette réunion, le collectif considère qu'« en l'absence d'une connaissance suffisante des implantations précises des stations du T Zen 5 le long de ce parcours, leur impact sur la largeur des trottoirs et sur la place laissée aux piétons reste un sujet d'interrogation, voire d'inquiétude, en particulier sur les deux segments de la ligne du T Zen 5 sur l'avenue de France et Masséna-Bruneseau ».

Cette position a été confirmée par le courrier adressé au STIF par la Coordination des associations et conseils de quartier membres du comité permanent de concertation de Paris Rive Gauche, qui écrit :

« Deux variantes sont proposées :

- desserte latérale des deux côtés de l'avenue, côté bâti, par des stations aménagées dans la continuité des bandes multi-usages et ouvrant sur les trottoirs. Cette variante présente le désavantage de compliquer l'accès des véhicules automobiles aux places de stationnement et de livraison ;
- desserte centrale de l'avenue par des stations aménagées le long du terre-plein central, actuelle bande piétons-vélos. Cette variante présente le double désavantage d'appeler une circulation des bus à contresens (car ceux-ci ne sont équipés de portes que sur le côté droit) et de générer un croisement d'inversion de la ligne au débouché de l'avenue de France. »

Son analyse concerne également la répartition de l'espace public entre les divers usages : « La question se pose aussi de la place réservée aux piétons et vélos sur l'avenue de France. Le concept du T Zen comprend des pistes cyclables tout du long des voies qu'il dessert. Mais sur l'avenue de France, celles-ci ne seront pas possibles sur la voie dédiée en site propre du fait de l'aire de recyclage des bus du terminus et la bande cyclable existant actuellement le long du trottoir sera remplacée par les bandes multi-usages. Enfin, la piste cyclable du terre-plein central de l'avenue de France a montré sa difficile compatibilité avec la présence des piétons et l'on peut craindre que celle-ci ne fera qu'augmenter avec l'accroissement du trafic des vélos et l'augmentation de la densité des piétons due à la présence des stations du T Zen 5. Enfin, l'avenue de France reçoit actuellement plusieurs terminus de bus (62, 89, 132, 325) dont au moins les trois premiers ne seront pas remplacés par le T Zen 5. (...) L'avenue de France a vocation à rester une avenue circulée et ne doit pas se transformer en gare routière. »

Des craintes se sont également exprimées lors de la réunion publique organisée par la mairie du 13^e le 20 mai. Elles portent sur la place accordée au T Zen 5 et aux espaces qui pourront être consacrés aux autres usages : « L'insertion prend trop de place sur l'avenue de France ; ne faut-il pas antérioriser le tracé à l'entrée de Paris ? »

La encore, Le STIF a expliqué que, le T Zen fonctionnant comme un tramway, le T Zen 5 ne partagerait donc pas sa voie de circulation, afin de garantir sa fréquence et sa régularité. Par ailleurs, l'objectif est de supprimer autant que possible les obstacles pour proposer des alternatives efficaces sur le T Zen 5

38



et optimiser en général le maillage du réseau de transport. Ainsi, la réorganisation du réseau de bus qui accompagnera la mise en service du T Zen 5 permettra de répondre à cette exigence. La question se posera peu sur la desserte prévue et ne concernera que de petites portions de la desserte, pour lesquelles il sera envisageable de partager la voie. À Paris par exemple, cela pourrait concerner les bus 62 et/ou 85.

Lors de la réunion publique qu'il a organisée en mairie le 20 juin, Julien Baretton, adjoint au maire de Paris, a indiqué le souhait de la ville de Paris de favoriser la mixité des usages compatibles afin de respecter l'usage de l'espace public parisien.

Sur le tronçon dans le quartier Bruneseau-Nord, le Collectif des associations et conseils de quartier membres du comité permanent de coordination de Paris Rive Gauche considère : « Dans ce secteur, la ligne est doublée, passant par la rue Bruneseau dans le sens nord-sud. Dans le sens sud-nord, deux variantes sont proposées par le STIF (...) Nous approuvons la préférence du STIF pour la variante passant par le quai d'Ivry puis la rue Berlier car l'allée Ivry-Paris est une allée commerçante qui ne pourrait accueillir de station. Elle ne bénéficierait donc pas du simple passage du T Zen 5 et même pourrait en pâtir. » Cependant, le Collectif ajoute : « Nous considérons que la desserte de ce quartier doit être la plus massive possible. Or, dans cette optique, la desserte par la ligne 10 du métro prolongée semble la mieux à même d'y parvenir. »

Concernant la circulation des vélos, parmi les répondants au questionnaire en ligne qui s'expriment sur le secteur de Paris, un tiers pratiquent le vélo « de temps en temps et surtout pour la balade » et quelques-uns « tous les jours ou presque ». Parmi ces répondants, les deux tiers préfèrent, lorsqu'il leur est demandé de choisir entre trois options, « la séparation des vélos et des véhicules particuliers » plutôt que « la séparation des vélos et des piétons » ou « la séparation des vélos et du T Zen 5 ». L'opinion générale de cette catégorie est résumée par un internaute : « Conduite des particuliers qui ne se préoccupent pas assez des vélos... ». « Les vélos et les bus cohabitent en entente cordiale... ». Un autre note que « de plus, les vélos feront plus attention au T Zen car il est plus grand ». Mais des arguments similaires sont également utilisés par ceux qui préfèrent une « séparation des vélos et des piétons ». La sécurité est invoquée ; ainsi, un internaute considère : « Certains vélos ne respectent ni les piétons, ni les feux, ni le Code de la route, je préfère qu'ils soient loin de moi, surtout lorsque j'ai une poussette. Je ne suis pas anti-vélo, j'ai pratiqué beaucoup. Mais ils sont rams à faire attention aux gens. » Enfin, quelques-uns mettent la priorité sur le transport en commun : « Conserver la fluidité du service prévue pour le futur T Zen 5. » Et estiment que « vélos et bus ne peuvent cohabiter sur une même voie, car c'est trop dangereux ».

L'association Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) s'est pour sa part exprimée dans son dernier avis au STIF le 25 juin 2013. Sur la section Paris-Avenue de France : « Notre principal souci est de préserver le lien existant entre les piétons autour du terminus. Les accès aux quais du T Zen depuis les rues des environs ont été conçus pour éviter que la piste cyclable ne soit utilisée par les piétons. Les relations des flux piétons avec les flux cyclistes devront être traitées aussi soigneusement que celles des flux piétons avec les flux bus. Une même remarque s'applique à la station Porte de France, où se trouve un noyau de piétons cyclistes. »

Pour la section Paris-Bruneseau, l'association considère : « L'opération Paris Rive Gauche pour Bruneseau est un important pôle générateur de déplacements. Les cycles arising par les aménagements prévus (...) doivent pouvoir se rendre à l'intérieur du secteur par le chemin le plus court. En conséquence, les raccordements avec toutes ces pistes devront être soignés et toutes les voies dans le périmètre de l'opération devront être à double sens pour les cyclistes et notamment la rue Bruneseau. Un aménagement qui ne traiterait que la continuité cyclable sur le parcours du T Zen 5 ne saurait être satisfaisant ici. »

Le secteur d'Ivry-sur-Seine

Globalement, les avis expriment une adhésion au tracé et à la desserte du T Zen 5 sur la commune d'Ivry-sur-Seine.

Ainsi, les personnes qui se sont prononcées lors de la rencontre organisée dans le centre commercial Quai d'Ivry adhèrent à la desserte proposée et considèrent que le T Zen 5 contribuera au développement de la ville. « Cela nous rapprochera de Paris. » « Ça va valoriser le quartier. » Et plusieurs employés des commerces gagnent en temps de trajet pour rejoindre le centre commercial.

Pour la majorité des répondants à l'enquête qui se sont exprimés sur ce secteur, le projet répondra à leurs besoins, qu'ils correspondent d'abord à des déplacements domicile-travail, puis à des activités de loisirs et plus minoritairement à des achats dans les commerces desservis par le T Zen 5. Les attentes sont fortes en matière de transport en commun. Ainsi, un internaute considère que les projets de transport en commun

sont « à développer plus encore sur la ville d'Ivry par exemple pour desservir d'autres quartiers de la ville, en remplacement du bus 132 ».

Le tracé a suscité quelques commentaires et quelques questions, notamment de la part des internautes qui ont répondu à l'enquête. Ces quelques avis peuvent diverger sur la localisation de la ligne.

Un internaute propose ainsi que la nouvelle ligne « desserve le bord de Seine », alors qu'un autre s'interroge : « Pourquoi T Zen 5 à la place Gambetta à Ivry et pas à la gare RER C ? » Cette suggestion est confirmée par un autre répondant : « Pourquoi la place Gambetta ? Alors que l'on a déjà la gare RER C, qui est déjà fonctionnelle ? En plus, pourquoi on ne développe pas une vraie zone multimodale autour de cette gare ? »

L'enjeu présenté par le STIF dans ses documents d'information et lors des rencontres effectuées avec les représentants de la commune d'Ivry est de desservir la partie du territoire située le long de la Seine, celle qui doit connaître un fort développement dans les années à venir et qui ne bénéficie pas d'une desserte performante en transports en commun.

Concernant la circulation des vélos, un internaute émet une proposition : « Il serait souhaitable de sécuriser et créer rapidement des voies cyclables le long de la Seine entre Ivry et Paris. Actuellement, ce parcours est très dangereux pour les vélos. »

Pour la section Ivry RD 19, l'association Mieux se déplacer à bicyclette s'est exprimée dans son courrier, se déclarant notamment favorable au « (...) choix de la plate-forme partagée T Zen 5 Vélos sur le boulevard Paul Vaillant-Couturier (...) ». Cette solution a fait ses preuves et est appréciée des cyclistes. L'association complète en demandant que soit bien traité « le raccordement cyclable entre la rue des Pliniches et la nouvelle voie « Le Cours » sur laquelle sera implanté le T Zen 5 au sud de la place Gambetta (Section 4 ci-après). Pour être attractif, il devra être continu et ne pas être pénalisant aux intersections. Le traitement de l'intersection rue des Pliniches/Le Cours avec le boulevard du Colonel Fabien sera crucial à cet égard. »

Concernant la section Ivry – ZAC Ivry confluences, l'association exprime son étonnement : « Nous ne comprenons pas pourquoi la nouvelle voie « Cours » devrait être interdite aux cycles (...) Un partage avec les piétons devrait être possible (...). L'interdiction sera de toute façon impossible à faire respecter en pratique car les cyclistes venant du centre d'Ivry par le boulevard de Brandebourg et désirant se rendre dans les nouveaux quartiers autour de la nouvelle voie « Le Cours » ne pourront résoudre à l'envie de prendre un raccourci aussi attractif. Il est donc important pour la sécurité de tous que le raccordement avec les aménagements cyclables aux extrémités de cette voie soit prévu dès la conception du projet. » MDB considère par ailleurs que « l'aménagement cyclable du boulevard du Colonel Fabien tel qu'évoqué (...) est une bonne idée ». Enfin, concernant la nouvelle voie « Le Cours », « l'insertion en position centrale sur une noue végétalisée n'est satisfaisante que si les possibilités de traverser la voirie sont suffisamment fréquentes pour accéder facilement à tous les immeubles riverains ».

Par ailleurs, plusieurs personnes rencontrées dans le centre commercial Quai d'Ivry ont manifesté une curiosité sur les projets d'aménagement sur la zone d'Ivry Confluences. Les représentants de la municipalité ont ainsi pu compléter leur information.

À noter également, même si cela ne relève pas des travaux liés au T Zen 5, que le responsable d'une entreprise implantée à Ivry-sur-Seine a manifesté, lors de la rencontre organisée à Vitry-sur-Seine, une inquiétude car les projets d'aménagement urbain programmés pourraient contraindre son établissement à déménager.

Le secteur de Vitry-sur-Seine

La desserte et l'insertion du T Zen 5 sur la commune de Vitry-sur-Seine suscitent des commentaires essentiellement sur le tracé au niveau de la centrale EDF, sur le devenir de cet équipement et sur l'interconnexion du T Zen 5 avec la future Ligne rouge / 15 sud du Grand Paris Express.

Parmi les répondants au questionnaire qui ont renseigné la partie consacrée à ce secteur, la majorité considère que la desserte répondra en grande partie à leurs besoins. La plupart utiliseront le T Zen 5 pour aller travailler.

Plusieurs internautes sont impatients de disposer de cette nouvelle ligne : l'un souhaite « que le T Zen arrive rapidement au Port à l'Anglais à Vitry car nous sommes un peu isolés ». Pour un autre : « N'attendons pas ! Mettons une ligne de bus classique sur le même tracé dès maintenant... »

Quelques avis portent sur l'emplacement des stations mais il s'agit essentiellement de questions car les futurs aménagements du secteur ne sont pas tous définis.

Concernant les deux variantes proposées sur le secteur des Ardoines, au niveau de la centrale EDF, les avis ne sont pas tranchés et aucune sensibilité ne se dégage, y compris parmi les répondants au questionnaire en ligne.

<> sommaire synthèse bilan annexes

Les arguments invoqués sont assez variables et concernent tous la desserte : « Pas de desserte vers la Seine ce qui serait apprécié. » « Elle semble être proche d'un plus grand nombre d'habitations et d'entreprises. » « Desserte du centre Leclerc. » « La variante ouest est plus proche des magasins. » « Desservir le front de Seine et compléter la ligne 182. » Et les opinions varient selon la temporalité de la réflexion ; ainsi, pour un internaute qui se prononce pour la variante ouest, « le nombre d'entreprises traversées paraît plus important à moyen terme ».

Lors de la rencontre avec les salariés et des représentants d'entreprises organisées à Vitry-sur-Seine, plusieurs questions ont porté sur le devenir de la centrale EDF. Les deux variantes du tracé au niveau de la centrale EDF font l'objet de commentaires et d'avis variables, certains considérant les usagers potentiels actuels, d'autres suggérant de prendre en compte les logements et les emplois qui sont susceptibles d'être créés à terme sur cette partie des Ardoines ; la plupart comprenant que le choix de la variante pourrait être réalisé ultérieurement en vue de l'avancée des projets urbains.

Il a été précisé par le STIF et la commune de Vitry que cette centrale devrait être démolie et une autre unité de production d'énergie devrait être construite sur une emprise plus petite, sur une partie de la parcelle actuelle qui n'est pas encore déterminée.

Lors de la réunion publique du 27 juin 2013 à Choisy-le-Roi, Pierre Bell-Uch, conseiller général du Val-de-Marne, a souhaité savoir ce qui déterminera le choix de cette variante sur le secteur des Ardoines.

Le STIF a indiqué que les variantes dans le secteur central des Ardoines étaient soumises à concertation pour aider le STIF à identifier les attentes en matière de desserte sur cette partie du territoire. Les aménagements prévus par la ville de Vitry-sur-Seine et par l'EPA OISEA (aménagement de la ZAC), ainsi que les contraintes liées à la phase de travaux à partir de 2020 dans le cadre du démantèlement de la centrale EDF participent également au choix de la variante. Il a été précisé que le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ne pourraient faire figurer qu'une seule solution parmi les deux proposées dans le cadre de la concertation.

Au cours de cette même réunion, un participant constate que « le centre-ville de Vitry-sur-Seine ne sera pas desservi directement par le T Zen 5 mais par la correspondance avec la future ligne 15 du Grand Paris Express ».

Concernant l'interconnexion du T Zen 5 au pôle intermodal des Ardoines à Vitry, le critère le plus important identifié par les répondants au questionnaire pour faciliter le trajet à pied entre la station T Zen 5 et le pôle intermodal des Ardoines est « le temps de correspondance » entre le T Zen 5 et les autres transports en commun ». « L'aménagement et le confort du cheminement piéton » apparaissent comme le deuxième critère. Aucune priorité ne se dégage parmi les autres critères, considérés comme moins importants que les deux précédents : « l'accessibilité pour tous les usagers », « l'information », « la signalisation et la visibilité ». Un internaute précise ses attentes : « Éviter les escaliers pour passer d'un mode de transport à l'autre. Ne pas avoir à traverser une rue de circulation pour relier un autre mode de transport. »

Un visiteur lors de la rencontre avec les salariés et les représentants des entreprises à Vitry a également évoqué les impacts des travaux d'aménagement sur les réseaux de transport d'électricité et les canalisations installées sous terre.

Le STIF a précisé que tous les concessionnaires étaient nécessairement contactés dans les phases d'études.

Concernant la circulation des cyclistes, pour l'association MDB : « La piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée côté Seine (...) ne satisfait ni les besoins de la véloroute, ni les besoins des déplacements à vélo au quotidien. Pour les déplacements au quotidien, une piste cyclable bidirectionnelle du côté du front bâti est préférable pour une desserte fine des activités riveraines. Pour les besoins de la véloroute, le projet devra préserver la possibilité d'aménager en promenade les berges de Seine, avec une voie verte continue au plus près du fleuve. »

Pour la section Vitry-sur-Seine – ZAC Seine Gare Vitry, MDB déclare que « les options présentées (pistes cyclables bilatérales, pas de stationnement) sont satisfaisantes dans leur principe ».

Pour la section 7, Vitry-sur-Seine – Ardoines secteur central, MDB considère : « Le DOCP indique que le T Zen 5 pourrait progresser dans la circulation générale sur voie existante non réaménagée, ce qui est surprenant pour un système de transport qui vise l'appellation T Zen. Dans tous les cas (notamment variante est) où une voie existante ou nouvelle serait aménagée pour créer un site propre, cet aménagement devra inclure des itinéraires cyclables conformément à l'article L228-2 du Code de l'environnement. » L'association considère que « la véloroute existante sur le chemin de halage de l'autre côté des installations industrielles ne saurait constituer un substitut valable à l'aménagement cyclable du quai Jules Guesde en cas de rénovation ».

41

<> sommaire synthèse bilan annexes

Concernant la section Vitry-sur-Seine – ZAC Gare Ardoines, la position de MDB est la suivante : « Les aménagements cyclables de cette section devraient être conduits en prenant en compte les besoins de l'ensemble de la ZAC et des quartiers avoisinants. » Rue Léon Geoffroy, « (...) le seul aménagement cyclable capable d'assurer une desserte satisfaisante des activités riveraines consiste en deux pistes bidirectionnelles bilatérales, ce que la largeur de la voie permet ». Concernant l'évolution de l'axe nord-sud à l'horizon 2030, « S'agissant de l'évolution future du secteur des Ardoines après le démantèlement de la centrale EDF », MDB considère que la largeur des « deux pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales est insuffisante (...) notamment pour faire passer les engins mécaniques nécessaires à l'entretien. Par ailleurs, les pistes unidirectionnelles ne sont acceptables dans ce contexte que si les possibilités de traverser sont très fréquentes, ce qui dégrade les performances du T Zen. »

Le secteur de Choisy-le-Roi

La desserte de Choisy-le-Roi suscite des remarques et des critiques.

Les répondants au questionnaire en ligne sont plus nombreux à envisager d'utiliser le T Zen 5 pour « pratiquer des activités de loisirs : sports, culture, promenade, sortie » que pour « travailler ».

Les avis exprimés dans l'enquête en ligne sur la desserte de Choisy-le-Roi sont similaires à ceux enregistrés concernant la localisation du terminus. Ainsi, à la question « La desserte de Choisy-le-Roi par le T Zen 5 répondra-t-elle à vos besoins en matière de déplacements ? », les répondants originaires de Choisy sont plus nombreux à répondre « oui, mais pas complètement » que « oui, en grande partie ».

La majorité des répondants à l'enquête en ligne, quel que soit leur domicile, se déclarent satisfaits concernant « la circulation et le stationnement » sur le secteur du terminus sud, et il n'est pas constaté d'écart entre les avis émis par les internautes résidant à Choisy-le-Roi et les autres répondants. Concernant « la zone de régulation et de retournement », une majorité se déclare satisfaite mais parmi les répondants habitant Choisy, les avis sont partagés.

Dans l'enquête en ligne, les internautes qui sont « satisfaits » ou « très satisfaits » par « la prise en compte du marché du centre » dans la localisation du terminus sont plus nombreux que ceux qui sont « insatisfaits » et aucun écart significatif n'est identifié en prenant en compte le domicile des répondants.

Concernant la place consacrée au vélo, parmi les répondants au questionnaire en ligne qui ont renseigné la partie consacrée au secteur de Choisy-le-Roi, une majorité importante se prononce pour « la séparation des vélos et des véhicules particuliers ». Le principal argument développé dans les commentaires concerne la sécurité des cyclistes ; ainsi, pour un internaute : « Confort et sécurité car en France, les conducteurs de voiture ou de camion ou de bus n'ont aucun respect pour les cyclistes. » La sécurité est également invoquée par ceux qui sont favorables à la séparation des vélos et des piétons : « Je pense que les vélos envahissent les secteurs piétons et deviennent pour eux plus dangereux que les véhicules (arrêts aux feux non marqués, déplacement sur les trottoirs...). » Ou à la séparation des vélos et du T Zen 5 : « La cohabitation des deux véhicules est très dangereuse, tant que les vélos ne respectent pas le Code de la route. » Et pour un internaute habitant Choisy-le-Roi : « A priori, il n'y a pas de piste cyclable prévue à Choisy sur l'avenue du Lugo. Il faudrait du coup permettre au vélo d'accéder au couloir du T Zen pour circuler et prévoir un aménagement vélo au niveau de l'échangeur avec l'A86 pour rejoindre la piste. »

L'association MDB déclare dans son courrier : « Section 9, Choisy-le-Roi – secteur du Lugo : l'absence d'aménagement cyclable prévu au DOCP ne pourra que déboucher sur un contentieux en application de l'article L228-2 du Code de l'environnement. Section 10, Choisy-le-Roi – pôle multimodal : le DOCP indique que le projet T Zen 5 s'arrête à 450 m du tracé vers Porte de Choisy-Orly Ville, à 500 m du pôle bus (TVM, etc.) et à 650 m de la gare RER C de Choisy-le-Roi. Autant dire qu'il manque de loin son objectif en matière de transports en commun. Et c'est dommage pour l'occasion ainsi perdue de réaliser un début de mise en cyclabilité du centre-ville de Choisy-le-Roi. »

3.8. LES CORRESPONDANCES ET LA COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES LIGNES EXISTANTES ET EN PROJET

Un nombre assez important d'avis ont porté, toutes modalités d'expression confondues, sur les correspondances que pourront effectuer les usagers et la complémentarité entre les lignes existantes ou à venir.

42



Outre les liaisons à chacun des terminus déjà mentionnées plus haut, les avis portent principalement sur la connexion au T3, le lien avec la ligne 10 prolongée, le RER C et la future ligne 15, ainsi que sur l'évolution du réseau de bus.

Lors de la rencontre d'Ivry-sur-Seine le 8 juin, plusieurs personnes ont évoqué la possibilité de rejoindre d'autres lignes de transport qui sont actuellement difficiles à atteindre par correspondance, notamment le T3. Quelques-uns ont demandé des explications sur ces correspondances et exprimé le souhait de liaisons rapides.

Une autre partie des avis exprimés le 8 juin, dans le centre commercial d'Ivry, concernent également la complémentarité entre le T Zen 5 et d'une part le RER C, d'autre part la ligne 10 dans la perspective de son prolongement.

Un internaute affirme que la création du T Zen 5 va produire une « cannibalisation avec le RER C ». Un autre internaute estime que « l'inconvénient majeur du T Zen 5 (est) le temps de parcours par rapport au RER ».

Un habitant de Paris Rive Gauche a demandé, lors de la réunion publique sectorielle tenue à Paris, « si le STIF (avait) déjà une idée du nombre de stations prévues sur la ligne 10 entre Ivry Confluences et la gare d'Asnières ».

Un représentant de la FNAUT Île-de-France a considéré, lors de la réunion publique sectorielle qui s'est tenue à Paris, que « la desserte en tramway des quais permettrait de ne pas avoir besoin de prolonger la ligne 10 du métro, réduisant ainsi les dépenses ». Et il s'est demandé « si la réflexion ne devrait pas également porter sur la reconfiguration du réseau de bus et la création de lignes supplémentaires ».

Concernant le réseau de bus, des riverains rencontrés au centre commercial d'Ivry ont exprimé l'intérêt de conserver une bonne desserte du territoire par les lignes de bus, notamment sur la rive droite de la Seine.

À propos du bus 182, le STIF a expliqué lors de la réunion publique du 27 juin 2013 à Choisy-le-Roi que le projet T Zen 5 s'accompagne d'une réflexion sur la réorganisation du réseau de bus afin d'optimiser et de mailler au mieux le territoire. Ces études démarrent quelques années avant la mise en service d'une nouvelle ligne. Concernant plus particulièrement la ligne 182, celle-ci a, a priori, peu de chances d'être modifiée, contrairement aux bus desservant l'ouest de la Seine, puisqu'elle se situe de l'autre côté du RER C.

Plus généralement, sur l'évolution du réseau de bus d'Ivry à la mise en service du T Zen 5, le STIF a précisé que les aménagements de la voirie seraient progressifs, ce qui permettra aux bus d'emprunter le site propre pendant ces phases intermédiaires. Et le STIF a indiqué lors de chaque rencontre que le T Zen 5, comme chaque projet de transport en Île-de-France, serait accompagné d'une réflexion sur la réorganisation du réseau de bus, de façon à mieux mailler le territoire, et que le réseau de transport serait renforcé par l'arrivée d'axes de transport structurants comme la Ligne rouge / 15 sud du Grand Paris Express.

Luc Echtié, directeur des Transports au conseil général du Val-de-Marne, a expliqué lors de la réunion sectorielle tenue à Paris : « Certains travaux de voirie, réalisés en partie par le conseil général du Val-de-Marne, vont commencer dès 2014. Et dès que les tronçons seront ouverts, les lignes de bus existantes, notamment le 325, pourront utiliser le site propre, permettant une amélioration du service. »

Lors de l'atelier Paris Rive Gauche, un participant s'est interrogé sur la date prévue pour la gare des Ardoines de la Ligne rouge / 15 sud du Grand Paris Express. Et le représentant de la FNAUT Île-de-France a fait remarquer, lors de la réunion sectorielle qui s'est tenue à Paris, que le projet du Grand Paris Express n'était pas totalement arrêté puisque l'enquête publique n'avait pas encore eu lieu.

Le STIF a souligné que l'un des enjeux majeurs sur ce secteur est d'assurer le maillage avec le Grand Paris Express, dont le calendrier a été confirmé par le Premier ministre le 6 mars 2013. La coordination et l'articulation des deux projets sont donc essentielles.

3.9. L'INTÉGRATION DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT

Concernant les conséquences du projet T Zen 5 sur les autres modes de déplacement, modes motorisés ou modes actifs (piétons et vélos), et son articulation avec les autres modes de transports en commun, plusieurs avis ont exprimés des opinions ou des suggestions.

43

Certains replacent le projet de T Zen 5 dans le contexte plus général des transports en commun sur le territoire de Seine-Arson et interrogent parfois le STIF sur d'autres lignes existantes ou en projet.

Ainsi, un internaute considère que « ce projet est un projet de transport de proximité, qui ne permet que de se déplacer sur de courtes distances ».

Plusieurs avis portent particulièrement sur le RER C, essentiellement sa desserte et sa qualité de service. Un internaute affirme ainsi : « Cette ligne T Zen, bien que bienvenue, ne remplacera pas une nécessaire augmentation de la fréquence des RER C en gare d'Ivry-sur-Seine. Nous avons la chance d'avoir une voie ferrée qui me paraît sous-utilisée. »

D'autres avis concernent le prolongement de la ligne 10. Ainsi, lors de la réunion publique organisée par la mairie du 13^e, un participant s'est interrogé : « Le T Zen 5 tire-t-il une croix sur le prolongement de la ligne 10 du métro ? » Et un autre a demandé : « Quelle différence entre le tracé T Zen 5 et le prolongement de la ligne 10 ? » Tandis qu'un autre s'inquiète : « Espérons que ce projet n'entame pas (sans mauvais jeu de mots) le futur prolongement du métro 10. »

Et dans son courrier adressé au STIF, la Coordination des associations et conseils de quartier membres du comité permanent de concertation de Paris Rive Gauche considère : « Le tracé du T Zen n5 représente en effet un doublement évident de la ligne C du RER (stations communes à Bibliothèque François Mitterrand, Vity-Les-Ardoines et Choisy-le-Roi) mais aussi de la ligne 10 du métro, dont le prolongement est à l'étude. Le projet indique bien que le T Zen constitue une offre de transport de surface, avec une desserte plus fine que le métro et le RER, permettant de requalifier l'espace public et la voirie et de contribuer à desservir des territoires de projet appelés à jouer un rôle important dans le cadre du Grand Paris (notamment PPG et Les Ardoines). Mais nous considérons que ces objectifs peuvent également être atteints par la simple requalification et mise en site propre des lignes de bus existantes (325, 180), voire leur modification... dans l'attente et en complémentarité avec la ligne 10 du métro prolongée. » Le Collectif conclut ainsi : « Le projet risque de remettre en cause le prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'à Ivry (...) et, plus loin, jusqu'aux Ardoines (...). La ligne T Zen 5 constitue donc une redondance et, plus grave encore, un risque de remise en cause de la ligne 10 du métro prolongée. »

Le STIF a présenté, lors des diverses réunions, la complémentarité des deux modes T Zen et métro : le T Zen est un mode de surface qui assure une desserte de proximité avec des stations tous les 500 mètres, le métro étant un mode de transport lourd répondant à d'autres besoins en matière de déplacements. Les études de fréquentation de la ligne T Zen 5 ont bien montré cette complémentarité : la ligne T Zen 5 garde une forte attractivité (avec 4 400 voyageurs attendus sur le T Zen 5 à l'heure de pointe), y compris après la mise en service du prolongement de la ligne 10 jusqu'à Gambetta.

L'articulation de la circulation des vélos avec le T Zen 5, outre les avis qui ont été intégrés dans chacune des parties consacrées à chacun des quatre secteurs, fait l'objet de questions et de préconisations générales.

Le STIF a précisé, lors de chacune des deux réunions publiques, que le projet de T Zen 5 comportait :
- la création d'un itinéraire cyclable continu ;
- une place importante accordée aux piétons et des aménagements 100 % accessibles à tous.

Dans son courrier adressé au STIF le 25 juin 2013, l'association Mieux se déplacer à bicyclette (MDE) propose quelques principes directeurs pour les aménagements : « L'aménagement cyclable doit être continu de bout en bout, avec des traversées de carrefour insérées par des logos vélos et des chevrons. Aux intersections, cet aménagement doit conserver la priorité (...). Des sas vélos doivent être prévus à chaque carrefour géré par des signaux lumineux tricolores. Les voies cyclables doivent être protégées partout où cela est nécessaire. (...) Les voies doivent être marquées de façon nette et visible (...), sans angles vifs ni détours. (...) Il ne doit pas y avoir de basculement d'aménagements cyclables d'un côté à l'autre des boulevards. (...) Aucun aménagement ne doit se trouver aux changements de niveau de la piste (chaussée / trottoir) ; la "vue à zéro" doit être la règle sur l'ensemble de l'aménagement. (...) Les pistes cyclables doivent rester d'usage facultatif. » Enfin, l'association insiste sur les moyens à déployer pour stationner, mis à disposition « tous les 100 mètres environ ».

Concernant la voiture, outre les questions de stationnement qui sont spécifiques à chacun des secteurs, plusieurs avis ont porté sur les conséquences des travaux induites par le projet T Zen 5 et sur la circulation automobile après la mise en service du nouveau transport en commun.

Ainsi, un habitant de Choisy-le-Roi a demandé lors de la réunion sectorielle qui s'est tenue dans sa ville « connaître l'emprise au sol du T Zen 5 et la réduction des voies de circulation induites par la création du site propre ».

44

Le STIF a expliqué que l'emprise d'un T Zen était équivalente à celle d'un tramway. La place dédiée au T Zen sur la voirie est même un peu plus large (7 mètres) parce que ce mode n'est pas biéquilibré, contrairement au tramway (6 mètres).

Certaines personnes rencontrées le 8 juin dans le centre commercial d'Ivry, qui s'y rendent régulièrement en voiture, se sont interrogées sur les conséquences des travaux sur la circulation automobile.

Un internaute domicilié à Choisy-le-Roi s'inquiète pour la circulation et « les bouchons que cela va engendrer car malheureusement, nous avons encore besoin de notre voiture ; on ne peut pas tout faire en transport en commun ».

Le STIF a indiqué, lors des diverses rencontres, qu'il s'attachait à prendre en compte les préoccupations des automobilistes.

Les cheminement des piétons sont évoqués essentiellement au niveau des terminus pour assurer les correspondances et au niveau des interconnexions les plus importantes, principalement avec le T3 et la future ligne rouge T15 sud du Grand Paris Express.

3.10. LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

La localisation et les usages du site de maintenance et de remisage n'ont pas fait l'objet de questions ou de commentaires particuliers.

Lors des réunions publiques, en particulier le 27 juin à Choisy-le-Roi, le STIF a expliqué la fonction d'un site de maintenance et de remisage (SMR) : remisage des bus, ateliers d'exploitation et services d'administration, machine à laver les bus et station d'essence.

Le STIF a précisé que le site Graveloux, situé avenue du Lugo à Choisy-le-Roi, au sud de l'ADP, était privilégié pour les raisons suivantes : sa localisation et sa surface de 1,25 hectare répondent aux besoins, notamment pour la proximité avec la ligne, l'accès rapide au terminus sud, l'entretien des bus et les espaces de manœuvre. De plus, ce foncier est disponible et le site est situé hors zone inondable.

3.11. LE COÛT DU PROJET, LES TARIFS DU T Zen 5 ET SON EXPLOITATION

Le coût et le financement du projet suscitent quelques réactions et questions.

Lors de la réunion publique du 27 juin à Choisy-le-Roi, une habitante de Vitry-sur-Seine a souhaité « savoir ce que comprend le coût d'investissement s'élevant à 116 millions d'euros ».

Le STIF a précisé que le montant estimé à 116 millions d'euros représentait le coût des infrastructures, c'est-à-dire la réalisation du site propre, l'insertion des stations et le site de maintenance et de remisage. Ce montant ne comprend pas le coût du matériel roulant, qui sera déterminé par des études complémentaires.

Lors de la rencontre des riverains du 8 juin à Ivry-sur-Seine, certains clients du centre commercial ont également questionné le coût du projet, le STIF annonçant alors le montant de 116 millions d'euros sans que cette information ne suscite d'avis particulier.

Les conséquences éventuelles sur le prix des billets suscitent quelques questions. Ainsi, un internaute demande : « Est-ce que le T Zen 5 permettra d'utiliser le même abonnement 2 zones utilisé pour prendre le RER, métro, bus ou faut-il un autre abonnement ? Car si c'est le cas, cela risquerait plus d'intérêt de prendre ce moyen de transport. » Un autre internaute s'est interrogé sur les conséquences de cet investissement : « Est-ce que cela ne va pas augmenter le prix des transports ? » Pour un autre : « Ce qui m'inquiète, ce sont les travaux, le coût, des impôts en plus, le bruit... »

La tarification du T Zen 5 sera identique à celle des tramways et des T Zen déjà en service : le T Zen 5 pourra donc être emprunté avec un forfait Navigo, un ticket 1+ ou tout autre forfait francilien habituel. Toutefois, d'ici à 2020, la tarification des transports en commun en Île-de-France pourrait évoluer mais ces éventuels changements ne seront pas spécifiques au T Zen 5.

45

Lors de la réunion publique sectorielle qui s'est tenue à Paris le 13 juin, un représentant de la FNALIT Île-de-France a souhaité « connaître le coût au kilomètre de la mise en place du T Zen 5 ».

Le STIF a répondu que le coût du T Zen 5 serait de 116 millions d'euros pour un tracé de 9 kilomètres. Ce montant est donc plutôt faible par rapport au coût moyen d'un tram en Île-de-France, qui s'élève à environ 40 millions d'euros au kilomètre. Il s'agit bien de répondre au plus juste aux besoins de transport, en tenant compte des contraintes économiques, dans le cadre d'un plan de développement des infrastructures extrêmement important.

Quelques opposants au projet expliquent leur opinion dans leur avis. Ainsi, pour un internaute : « Je pense que le coût sera très important pour la collectivité et inutile (cela fera trois réseaux quasi parallèles de Choisy à Paris, sur lesquels il y a déjà ou il y aura des connexions latérales). » Et un autre considère qu'il s'agit d'un « projet coûteux et inutile ».

3.12. LE CALENDRIER DU PROJET

La date de mise en service était présentée dans les divers documents d'information et annoncée dans le cadre des quatre rencontres. Cette échéance de 2020 a suscité un certain nombre de commentaires, essentiellement pour considérer qu'elle apparaissait comme lointaine pour les futurs usagers.

Un participant à la réunion sectorielle organisée à Paris a regretté de ne pas avoir « trouvé d'informations détaillées sur la période de travaux et leur phasage ».

Le STIF a expliqué que les aménagements du site propre du T Zen 5 seraient réalisés en grande partie par les aménageurs dans le cadre des ZAC ; ils sont notamment en charge de créer la voirie, ce qui inclut le site propre. Ainsi en 2015, les voiries seront créées dans le cadre de la ZAC Masséna-Bruneau au nord et, sur Ivry, le quai Marcel Boyer, la RD 19 et le boulevard Paul Vaillant-Couturier seront réaménagés. Des tranches de voirie seront donc réalisées progressivement dans le cadre des ZAC, à mesure de l'avancement des aménagements, des constructions de logements et de l'implémentation d'activités. Cette évolution progressive constitue une particularité du projet T Zen 5.

Evelyne Rabardel, vice-présidente du conseil général, a noté lors de la réunion publique organisée à Choisy-le-Roi qu'une des particularités de ce projet est qu'« il précède la réalisation complète de l'ensemble des projets urbains ».

Concernant la date de mise en service, plusieurs interviewés lors des échanges effectués dans le cadre de la rencontre d'Ivry-sur-Seine, favorables au projet, considèrent qu'une date plus rapprochée serait souhaitable.

Un internaute s'exclame ainsi : « Don't wait ! » Pour un autre : « Super projet, le plus vite serait le mieux. » Un autre internaute demande « que les travaux ne soient pas mis en attente. La région parisienne a besoin de nouveaux modes de transport et de l'amélioration de celui existant. Pendant trop d'années, il y a eu de l'attente et l'offre est maintenant loin d'être assez abondante. »

Concernant les travaux, outre les avis qui questionnent sur leurs conséquences sur la circulation routière, quelques-uns regrettent leur étalement dans le temps. Ainsi, pour une internaute : « Que les travaux soient longs (5 ans) !!! »

Le STIF a précisé que des aménagements progressifs de la voirie au rythme des projets urbains seraient effectués par les communes et les aménageurs et qu'ils permettraient l'amélioration de l'offre existante.

Luc Echder, directeur des Transports au conseil général du Val-de-Marne, a expliqué lors de la réunion sectorielle organisée à Paris : « Ce territoire est aujourd'hui en train de se reconstruire pour constituer un véritable ensemble urbain, qui intègre de la mixité : des emplois et des activités, de l'habitat, des commerces... Et l'on crée désormais de la ville de façon intelligente puisqu'en même temps qu'elle est construite, des transports en commun adaptés sont créés. Par contre, cette transformation sera étalée dans le temps parce que les processus de décision et de mise en œuvre sont complexes. »

Le STIF a précisé lors des réunions publiques que d'ici à 2020, des sites propres seraient créés par les aménageurs ou par le conseil général. Il a été convenu que des adaptations du réseau de bus actuel seraient envisagées afin d'accompagner les secteurs en développement. Par ailleurs, lors de la mise en service du T Zen, une restructuration du réseau de bus sera entreprise afin d'assurer une cohérence d'ensemble et d'éviter les tronc communs entre le T Zen et les bus.

46



PARTIE 4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Environ 450 personnes ont participé activement à la concertation, plus de 2 200 ont consulté le site internet et environ 350 avis ont été formulés.

Le projet T Zen 5 a rencontré une réelle adhésion des participants à la concertation :

- L'arrivée du T Zen 5 est perçue comme une nouvelle offre de transport, qui renforcera la desserte d'un territoire en forte transformation ainsi que les liens métropolitains entre Paris et le Val-de-Marne ;
- Le mode de transport proposé et la qualité de service présentée répondent aux besoins et aux attentes des usagers ;
- Le lien établi entre le projet de transport et l'ensemble des projets urbains est identifié et apprécié ; il suscite des interrogations sur la gestion des interfaces et le périmètre de chacun des projets.

Une attention particulière et des propositions ont été identifiées concernant :

- les correspondances et l'intermodalité, notamment au niveau des deux terminus ;
- l'insertion du T Zen 5 permettant d'assurer le niveau de service attendu, en tenant compte de l'ensemble des usages de la voirie, notamment sur l'avenue de France ;
- l'aménagement des itinéraires cyclables ;
- les évolutions technologiques qui pourraient permettre des évolutions du matériel roulant et de ses caractéristiques (motorisation, capacité, ouverture des portes sur les deux côtés) ;
- l'articulation entre le T Zen 5 et les autres projets de transports, notamment le projet du Grand Paris Express, le prolongement de la ligne 10 et le tramway Paris - Orly ville ;
- la date de mise en service et l'offre de transport (notamment le réseau de bus) avant cet horizon.

Le STIF a bien entendu les demandes et a apporté, durant les différentes rencontres, des précisions quant aux principes directeurs sur les thématiques ciblées. Il a bien noté les besoins exprimés en la matière et en tiendra compte dans les propositions plus avancées qu'il fera dans une phase ultérieure du projet, en association étroite avec les acteurs locaux.

Les prochaines étapes à venir sont :

- Automne 2013 : approbation du bilan de la concertation préalable et lancement des études complémentaires (schéma de principe) en vue de la constitution du dossier d'enquête publique ;
- Enquête publique en 2014 : cette enquête sera conduite sous l'égide d'une commission d'enquête et proposera de nouveau aux publics concernés de s'exprimer sur le projet.

D'une manière plus générale, le STIF souhaite poursuivre le dialogue engagé dans le cadre de la démarche de concertation.

Tout au long des étapes à venir du projet T Zen 5, le STIF poursuivra le dialogue avec les acteurs locaux, dans la continuité de ce qui a été fait jusqu'à alors et conformément aux attentes exprimées pendant la concertation.

À l'issue de la concertation et après approbation du bilan de la concertation par le conseil du STIF, des études complémentaires seront engagées pour approfondir le projet T Zen 5. Ces études seront menées par le STIF dans un dialogue continu avec les collectivités et les aménageurs, dans le cadre de réunions sectorielles (avec les acteurs du territoire) et de réunions officielles (avec les élus du territoire). Le STIF pourra également participer à des réunions organisées par ses partenaires, dans le cadre des dispositifs de concertation qu'ils auront mis en place pour leurs projets d'aménagement.

Le site www.tzen5.com restera actif durant tout le projet pour apporter des éléments d'information sur son évolution. Il sera proposé aux internautes de poser des questions sur ce site, qui restera actif pour diffuser une information sur l'actualité du projet. Le STIF pourra répondre par mail aux questions posées.

Pendant la phase des travaux, un dispositif d'information et d'écoute, élaboré en lien avec les communes et les aménageurs, sera également conçu pour permettre aux riverains de dialoguer avec le STIF.

47



5. COMPTE RENDU DE LA CONCERTATION CONTINUE



Compte rendu des actions de dialogue et d'information réalisées entre la concertation et le dossier d'enquête



SOMMAIRE

PREAMBULE	3
PREMIERE PARTIE : MODALITES D'INFORMATION ET D'ECHANGE	4
1.1 LES OUTILS D'INFORMATION ET D'ECHANGE	4
LE SITE INTERNET	4
LA LETTRE D'INFORMATION	4
LE RELAIS DES PARTENAIRES ET DES COMMUNES	5
LA NEWSLETTER	5
1.2 LES RENCONTRES AVEC LES ACTEURS INSTITUTIONNELS DU TERRITOIRE	5
LES REUNIONS SECTORIELLES AVEC LES COMMUNES	5
LES REUNIONS THEMATIQUES AVEC LES PARTENAIRES	6
1.3 LES RENCONTRES AVEC LES ENTREPRISES, ASSOCIATIONS ET RIVERAINS DU PROJET	7
LES RENCONTRES AVEC LES ENTREPRISES	7
LES RENCONTRES AVEC LES ASSOCIATIONS	7
LES RENCONTRES AVEC LES RIVERAINS	8
PARTIE 2: SYNTHESE THEMATIQUE	10
1.4 LA MISE EN SERVICE DU T Zen 5	10
1.5 LE TEMPS DE PARCOURS ET LA FREQUENCE	10
1.6 LE MATERIEL ROULANT ET SA MOTORISATION	10
1.7 LA TARIFICATION	11
1.8 LES PHASES TRAVAUX	11
1.9 LE RESEAU DE BUS	12
ANNEXES	13
LETTRE D'INFORMATION N°1 - AVRIL 2015	14
NEWSLETTER N°1 - MAI/JUIN 2015 REUNIONS SECTORIELLES AVEC LES COMMUNES	18
LE FLYER D'INFORMATION SUR LES MODALITES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION	21
LE QUIZ DU PROJET	23



PREAMBULE

La concertation relative au projet du T Zen 5, qui prévoit la création d'une ligne de transport T Zen de 9km en site propre entre le 13^{ème} arrondissement de Paris (station Grands Moulins) et Choisy-le-Roi (au croisement des rues Régnier et Marcelloux), s'est déroulée du 21 mai au 30 juin 2013. Le Conseil du STIF a approuvé le 11 décembre 2013 le bilan de la concertation et confirmé la poursuite de ce projet, en tenant compte des principales observations soulevées lors de la concertation.

Depuis, le STIF et ses partenaires financeurs (la Région Île-de-France et le Conseil départemental du Val-de-Marne), ont souhaité poursuivre le dialogue avec les acteurs locaux (institutions, entreprises, associations) et les riverains. Ainsi, plus d'une vingtaine de rencontres ont eu lieu afin de présenter l'état d'avancement du projet, de prendre en compte les préoccupations de chacun et d'évoquer des points spécifiques.

Le présent bilan relate l'ensemble des actions d'information et de consultation menées avec les acteurs du territoire de projet par les maîtres d'ouvrages depuis fin 2013 et jusqu'à la remise du dossier d'enquête publique à l'automne 2015.

PREMIERE PARTIE : MODALITES D'INFORMATION ET D'ECHANGE

1.1 Les outils d'information et d'échange

Suite aux outils d'information mis en place lors de la concertation préalable, le site internet a permis d'assurer une continuité de l'information jusqu'à la première lettre d'information et une continuité de dialogue avec le public jusqu'aux premières rencontres d'entreprises et de terrain.

LE SITE INTERNET

Le site internet dédié au projet, www.tzen5.com, a été actualisé à la fin de la concertation préalable, notamment, par la mise en ligne du bilan de la concertation préalable.

Une rubrique permet à tous de poser en ligne des questions sur le projet et d'obtenir des réponses de l'équipe projet. Cet échange vient notamment, alimenter la Foire aux questions du site. Une dizaine de questions ont été posées durant la période de concertation continue. Elles portent principalement sur :

- La mise en service par anticipation de certains tronçons du site propre ;
- Les phases travaux ;
- La motorisation du matériel roulant ;
- La tarification.

LA LETTRE D'INFORMATION

Le premier numéro de la lettre d'information dédiée au T Zen 5 a été distribué aux habitants et aux acteurs locaux en avril 2015, afin de les tenir informés de l'avancement du projet.

49 500 lettres ont été boîtées aux habitants résidant dans un rayon de 400 mètres de part et d'autres du futur tracé.

La lettre comportait :

- Les éléments clés de cette nouvelle ligne de transport (temps de trajet, fréquence, amplitude horaire prévus) ;
- Les enseignements de la concertation et les prochaines étapes du projet ;
- Une carte matérialisant le tracé du T Zen 5, les opérations d'aménagement situées à proximité et les interconnexions avec les transports existants et à venir ;
- Les acteurs et le calendrier du projet ;
- Les modalités d'information et d'échange sur le projet.



LE RELAIS DES PARTENAIRES ET DES COMMUNES

En plus des lettres boîtées directement aux habitants, les partenaires et les communes concernés par le projet en ont également reçu 8 550 pour les distribuer dans leurs espaces d'accueil au public :

- 13e arrondissement de Paris : 5 050 lettres
- Ivry-sur-Seine : 100 lettres
- Vitry-sur-Seine : 700 lettres
- Choisy-le-Roi : 1 500 lettres
- CD94 : 1 000 lettres
- Région Île-de-France : 200 lettres

LA NEWSLETTER

Une newsletter a été adressée, le 29 mai 2015, aux 96 personnes ayant transmis leur adresse mail lors de la concertation préalable afin de recevoir de l'information sur le projet du T Zen 5.

Cette newsletter a permis d'annoncer la présence de l'équipe projet du STIF à la fête du comité de quartier d'Ivry Port (Ivry-sur-Seine) et à la fête du Lilas de Vitry-sur-Seine, respectivement les 30 et 31 mai 2015, pour un temps d'échange avec les futurs usagers du T Zen 5. Elle présente également les caractéristiques de l'offre T Zen 5, la carte du tracé et les étapes à venir.

Le taux d'ouverture de la newsletter est très bon à 40,43 % (le taux moyen se situe autour de 20 %).

1.2 Les rencontres avec les acteurs institutionnels du territoire

LES REUNIONS SECTORIELLES AVEC LES COMMUNES

L'ordre du jour des réunions sectorielles a porté d'une part sur un rappel des enjeux du secteur concerné, une présentation des études les plus récentes. Les sujets traités sont transversaux et concernent l'insertion, l'implantation des stations, la continuité cyclable, les infrastructures connexes, trafic etc.

Ces réunions ont notamment permis de recueillir des données nécessaires pour la suite des études et d'élaborer un programme de travail commun.

- > **Choisy-le-Roi** les 13 novembre 2013, 10 juillet 2014, 7 octobre 2014 avec l'EPA ORSA (établissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine Amont) et le Conseil Départemental du Val-de-Marne (CD94) et 10 septembre 2015.
- > **Ivry-sur-Seine** les 21 novembre 2013, 27 octobre 2014 avec la SADEV 94 et le CD94.
- > **Vitry-sur-Seine** les 24 janvier 2014, 15 mai 2014, 12 novembre 2014 avec le CD94et l'EPA ORSA.
- > **Paris** les 30 janvier 2014, 8 juillet 2014, 23 septembre 2014, 20 janvier 2015 et 2 avril 2015 avec la SEMAPA (Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Paris).
- > **Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine** le 17 octobre 2014 avec le CD94 et la SADEV94.

Soit un total de 10 réunions sectorielles.

COMPTE RENDU DES ACTIONS DE BILANCIER ET D'INFORMATION réalisées entre la concertation et le dossier d'enquête 5 / 24

LES REUNIONS THEMATIQUES AVEC LES PARTENAIRES

L'ordre du jour des réunions thématiques aborde des sujets et thématiques précises avec les partenaires concernés sur l'ensemble du tracé. Les réunions traitent les sujets tels que l'interface avec les ZAC, le Grand Paris Express, les réseaux, la signalisation, le site de maintenance et de remisage etc.

- > Réunion SNCF Réseau le 7 février 2014. L'ordre du jour a permis d'évoquer les contraintes d'insertion du T Zen 5 sur l'avenue de France liées au **faisceau ferroviaire**.
- > Réunion EPA ORSA les 2 avril 2014, 9 avril 2014, 28 mai 2014, 29 avril 2015, le 11 juin 2015, et le 20 juillet 2015 portant respectivement sur l'insertion du T Zen 5 dans la **ZAC Gare des Ardoines**, dans la **ZAC Seine Gare Vitry**, sur l'implantation et l'agencement du **Site de Maintenance et de Remisage (SMR)**, sur le foncier aux abords du tracé, sur l'insertion du T Zen 5 dans la **ZAC Gare des Ardoines** et sur le **foncier** aux abords du tracé.
- > Réunion CPCU (Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain) le 12 juin 2014 portant sur les travaux de renouvellement du **réseau de chauffage urbain** dans la commune de Vitry-sur-Seine.
- > Réunion SADEV 94, ville d'Ivry-sur-Seine et CD94 les 19 juin et 12 décembre 2014 portant respectivement sur le projet **Ivry Confluence** et sur la **localisation et les caractéristiques des stations** à horizon 2017 (aménagement de la SADEV 94) et à horizon de mise en service du T Zen 5.
- > Rencontre au poste de commandement Lutèce (gestion de la circulation automobile de Paris) et Ville de Paris le 17 octobre 2014 portant notamment sur la prise en compte du T Zen 5 aux **carrefours** (priorité aux feux).
- > Rencontre au Conseil départemental du Val-de-Marne le 18 novembre 2014 portant sur l'**appréciation générale du projet** au vu des différents secteurs et villes concernées par le T Zen 5.
- > Rencontre ville d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine et SADEV 94 le 6 mars 2015 portant sur l'**implantation des stations** sur les séquences Ivry Confluences - Quai Jules Guesde.
- > Rencontre SADEV 94 le 23 mars 2015 portant sur l'implantation et l'agencement du **Site de Maintenance et de Remisage**.
- > Rencontre ville de Choisy et Communauté d'Agglomération Seine Amont le 9 mars 2015 et le 26 juin 2015 portant sur l'implantation et l'agencement du **Site de Maintenance et de Remisage**.
- > Rencontre des services de secours de la Brigade des sapeurs pompiers de Paris le 27 mars 2015 portant sur l'**accès des secours** le long du tracé.
- > Rencontre de RFF le 8 avril 2015 concernant l'**insertion du T Zen 5 sur l'ouvrage de l'Avenue de France** (située au dessus des voies ferrées de RFF).
- > Rencontre de la Société du Grand Paris le 16 juin 2015 concernant l'**interface entre le tracé du T Zen 5 et le Site de Maintenance des Infrastructures de la L15 sud du Grand Paris**.

Soit un total de 19 réunions thématiques.

LES REUNIONS PLENIERES AVEC LES PARTENAIRES

COMPTE RENDU DES ACTIONS DE BILANCIER ET D'INFORMATION réalisées entre la concertation et le dossier d'enquête 6 / 24



Afin de partager l'avancement des études avec l'ensemble des partenaires du projet (financeurs, communes, communauté d'agglomération, aménageur, etc.) le STIF a organisé 5 comités techniques depuis la concertation. L'ordre du jour de ces réunions aborde des sujets et thématiques précises avec les partenaires concernés sur l'ensemble du tracé.

LES REUNIONS AVEC LES ELUS DU TERRITOIRE

Le STIF a organisé 9 réunions avec les élus du territoire afin de recueillir leur avis (Maires du 13^{ème} arrondissement de Paris, d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi). L'ordre du jour de ces réunions aborde des sujets et thématiques précises avec chacun des élus.

1.3 Les rencontres avec les entreprises, associations et riverains du projet

LES RENCONTRES AVEC LES ENTREPRISES

Ces rencontres ont eu pour objectifs de présenter le projet, les étapes à venir, les modalités d'information et d'expression mises à leur disposition, mais aussi d'échanger avec ces acteurs sur le projet et de les inviter à relayer l'information auprès de leurs salariés et éventuellement de leurs usagers.

Les différents supports d'information leur ont été proposés pour qu'ils puissent les relayer.

- > Rencontre avec le **Groupe Casino** le 1^{er} avril 2015.
- > Rencontre avec le **Centre commercial Quais d'Ivry et Carrefour** le 1^{er} avril 2015.
- > Rencontre avec **Sanofi-Aventis** le 7 mai 2015..
- > Rencontre avec **Artelia** le 10 septembre 2015.

Soit 4 grandes entreprises représentant plus de 4000 employés.

Les échanges ont principalement porté sur :

- La mise en service du T Zen 5 ;
- Les terminus
- La réalisation et la mise en service par anticipation d'une section du site propre à Ivry-sur-Seine ;
- Les interconnexions offertes par le T Zen 5 avec les lignes de transport existantes (RER C notamment) ou à venir (ligne 14, ligne 15 du Grand Paris Express) ;
- Les conséquences sur le trafic automobile ;
- L'implantation des stations ;
- L'accès des piétons aux stations ;
- La sécurité en station et dans les bus ;
- La motorisation du matériel roulant ;
- La restructuration des lignes de bus ;
- La phase travaux.

LES RENCONTRES AVEC LES ASSOCIATIONS

L'objet de ces 3 rencontres avec 4 associations reconnues pour leurs compétences en mobilité, a été de présenter à l'avancement du projet T Zen 5 et d'échanger sur ce dernier.

- > Rencontre avec **MDB** (Mieux se Déplacer à Bicyclette) et **Partage la Rue 94** le 20 février 2015.

Les questions abordées ont porté notamment sur :

- Les traversées cyclables ;
- La dissociation des cheminements piétons et cyclables ;
- La continuité des pistes cyclables ;
- La prise en compte des besoins locaux des cyclistes pour le stationnement Véligo.

- > Rencontre avec la **FNAUT** (Fédération Nationale des Usagers des Transports) le 3 avril 2015.

Les questions abordées ont porté notamment sur :

- Les terminus ;
- Les quais des stations ;
- La possibilité de mutualiser le site propre du T Zen 5 avec d'autres lignes de bus ;
- Le matériel roulant.

- > Rencontre avec le **comité de concertation Paris Rive Gauche** le 7 avril 2015.

- Le terminus nord ;
- L'insertion avenue de France ;
- Le partage des usages ;
- Le matériel roulant.

LES RENCONTRES AVEC LES RIVERAINS

Ces 4 rencontres ont visé à renforcer la visibilité du projet sur le territoire, à informer sur son avancement, mais surtout à échanger avec les futurs usagers en répondant à leurs interrogations et en recueillant leurs remarques.

- > Rencontre lors de la **fête du comité de quartier d'Ivry Port** (Ivry-sur-Seine) le 30 mai 2015
- > Rencontre lors de la **fête du Lilas de Vitry-sur-Seine** le 31 mai 2015.
- > Une opération de tractage a été organisée lors de la fête de quartier « **13 en fête** » qui s'est déroulée dans le 13^{ème} arrondissement de Paris. L'objectif était d'inciter les participants à découvrir les modalités d'information et de participation en ligne.
- > Rencontre lors de la **fête de la Ville de Choisy-le-Roi** le 5 septembre.



300 personnes environ ont été rencontrées lors de ces rencontres et 100 se sont abonnées à la newsletter permettant de suivre l'avancement du projet. Des sacs en tissu (fabriqué sans chlore en Angleterre et imprimé dans le 11^e arrondissement de Paris) aux couleurs du projet ont été distribués et un quizz a été réalisé pour faire participer les familles.



Rencontre lors de la fête du comité de quartier d'Ivry Port (Ivry-sur-Seine)

Le 30 mai 2015

Les sujets abordés ont été les suivants :

- La mise en service du T Zen 5 ;
- La réalisation et la mise en service par anticipation d'une section du site propre à Ivry-sur-Seine ;
- La restructuration à terme des lignes de bus ;
- Les interconnexions avec les lignes de transport existantes ou à venir ;
- La possibilité de prolonger le T Zen 5 dans Paris au-delà de la Bibliothèque François Mitterrand et au Sud jusqu'à l'aéroport d'Orly ;
- La fréquence, la régularité et les temps de parcours du T ZEN 5 ;
- Le matériel roulant : la motorisation quant à la qualité de l'air, la longueur des bus ;
- Les transports sur le territoire : la fréquence des RER aux Ardoines, le projet de tramway T9, le Grand Paris Express.

SYNTHESE DES RENCONTRES

Au total, entre la concertation préalable et le schéma de principe et dossier d'enquête publique, ce sont déroulées une trentaine de réunions sectorielles et thématiques, 4 rencontres avec les grandes entreprises représentant plus de 4000 employés, 3 rencontres avec 4 associations reconnues pour leurs compétences en mobilité et 4 rencontres avec les habitants (300 habitants rencontrés) soit un total de 42 rencontres avec le territoire de T Zen 5 auxquelles il faut ajouter les 10 comités techniques avec les services des communes concernées et les réunions avec les maires.

PARTIE 2: SYNTHÈSE THÉMATIQUE

Les avis synthétisés dans cette partie sont ceux exprimés de manière publique, par le grand public, soit sur le site internet du projet, soit lors des rencontres avec les riverains. Ces éléments sont rapportés de manière thématique.

1.4 La mise en service du T Zen 5

La mise en service anticipée d'une partie du site propre entre Paris et Ivry et de la station Gambetta a été questionnée.

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

Pour 2017, le Conseil départemental du Val-de-Marne et la SADEV94 réalisent sur la RD19 une voie de circulation bus qui accueillera à terme le T Zen 5 et une station nommée « Gambetta ». Ces aménagements liés au projet T Zen 5 seront dans un premier temps dédiés aux lignes de bus 325,125 et 180.

Le T Zen 5 sera mis en service une fois que l'ensemble du tracé de Paris 13^e à Choisy-le-Roi sera aménagé en site propre à horizon 2020, sous réserve des financements et conditions techniques.

Pour plus d'informations sur cet aménagement de la RD19, le public peut consulter la page dédiée sur le site du Département : www.valdemarne.fr/rd19-ivry

1.5 Le temps de parcours et la fréquence

Les interrogations quant aux temps de parcours et à la fréquence du T Zen 5 aux heures de pointe, en journée, le soir et le week-end sont récurrentes.

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

Le T Zen 5 vise à desservir finement le territoire : équipements structurants, centres commerciaux... et à faciliter les interconnexions avec les lignes de transport structurantes comme la future ligne 15 du Grand Paris Express. Le T Zen 5 accueillera une vingtaine de stations le long de ces 9 km de tracé et permettra de relier Paris 13^e à Choisy-le-Roi en 33 minutes environ.

Le T Zen 5 fonctionnera 7 jours sur 7, tôt le matin et tard le soir (5h30-0h30) et sa fréquence est attractive. En effet, l'intervalle entre deux T Zen serait inférieure à 6 minutes en heures de pointe, 10 minutes en heures creuses pendant la journée et 20 minutes en soirée (hors vacances scolaires).

1.6 Le matériel roulant et sa motorisation

La question de la motorisation du T Zen 5 en lien avec la problématique environnementale de la qualité de l'air est revenue à plusieurs reprises.

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

A ce stade des études, il est prévu que la ligne T Zen 5 accueille un matériel roulant nouvelle génération, sous forme de bus bi-articulé de 24 m à motorisation hybride (de type diesel-électrique) alliant confort et réduction des émissions de polluants. Les études à venir permettront d'arrêter cette hypothèse, notamment au regard des évolutions technologiques.

La qualité de service recherchée par le mode T Zen se traduit également à travers le véhicule avec :



- Une accessibilité totale
- Un confort pour les voyageurs : circulations intérieures, luminosité, ambiance, etc.
- L'information à bord
- Un design permettant une lisibilité de l'offre de transport

1.7 La tarification

Les questions portant sur la tarification de cette nouvelle offre de transport visent principalement à savoir s'il sera possible avec un même ticket de combiner pour un même trajet l'utilisation de plusieurs modes de transport : T Zen 5, RER ou métro, bus.

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

Les nouveaux projets de transport en commun, comme le T Zen 5, ne font pas l'objet d'une tarification spécifique et sont intégrés dans la tarification francilienne en vigueur au moment de la mise en service.

Aujourd'hui, un ticket t+ permet des correspondances entre bus, tramways et T Zen pendant 1 h 30 entre la première et la dernière validation. Il permet également les correspondances métro-métro, RER-RER et métro-RER dans Paris. En revanche, il ne permet pas les correspondances entre les modes de surface (bus, tramway, T Zen) et les modes ferrés (métro, RER, train).

Les forfaits Navigo permettent les correspondances entre les différents modes présents dans la zone tarifaire correspondante.

A l'horizon de la mise en service du T Zen 5, le STIF prévoit de disposer d'un nouvel outil billettique et tarifaire, les unités transport (porte monnaie électronique utilisable sur tous les modes de transport qui sera débité en fonction du trajet effectué), dont les orientations ont été décidées en février 2013. Le STIF aura, grâce aux unités de transport, la capacité de faire évoluer la tarification. Les décisions tarifaires qui seront prises dans plusieurs années méritent une réflexion, des études et un débat préalables.

1.8 Les phases travaux

Le sujet des travaux et notamment de la gêne occasionnée pour les riverains et les automobilistes ont été abordés. Ainsi, une question a porté sur les conséquences qu'auront les travaux sur le fonctionnement du boulevard Paul Vaillant Couturier à Ivry Sur Seine, particulièrement pour les automobilistes.

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

Les travaux sur le boulevard Paul Vaillant Couturier seront réalisés avant ceux du T Zen 5 dans le cadre des travaux de l'opération d'aménagement d'Ivry Confluences (www.ivryconfluences.fr) confiés par la ville d'Ivry-sur-Seine à la Sadev 94.

Ils intègrent la réalisation d'un site propre qui bénéficiera dans un premier temps aux lignes de bus existantes (Lignes 180, 125 et 325) puis à terme au T Zen 5.

Une voie de circulation devrait être maintenue dans chaque sens. Si une fermeture doit avoir lieu, une déviation sera faite et une information de proximité sera mise en place.

Pour obtenir plus d'informations quant à l'organisation de la phase chantier à venir, la Ville d'Ivry-sur-Seine (contact.ivry-sur-seine) ou la SADEV 94 (contact.sadev.94) se tiennent à disposition.

1.9 Le réseau de bus

Les usagers actuels des transports en commun s'interrogent sur les modifications envisagées quant à la restructuration du réseau de bus qui devrait intervenir suite à la mise en service du T Zen 5.

Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

Au même titre que l'arrivée d'un tramway, l'arrivée du T Zen amène à réfléchir à une nouvelle organisation du réseau de bus existant. La restructuration des lignes de bus consiste principalement à éviter de couvrir le trajet du T Zen 5 sur un itinéraire important, offrir un rabattement rapide sur le T Zen et de préférence sur les pôles d'échanges pour multiplier les possibilités de déplacements (gare RER par exemple) et de permettre de nouvelles dessertes.

L'étude de restructuration du réseau de bus est pilotée par le STIF avec l'appui des exploitants concernés. Elle fait l'objet d'une concertation avec les collectivités, amenées à se prononcer sur les itinéraires et l'offre des lignes de bus. Les modifications en termes d'itinéraires devront être arrêtées 18 mois avant la date de mise en service du T Zen 5.



ANNEXES

LETTRE D'INFORMATION N°1 – AVRIL 2015

Avril 2015
N°1

Lettre d'information

Bientôt
un nouveau transport pour
votre territoire !



Toute l'information sur www.tzen5.com



Le projet avance

En mai et juin 2013, les habitants, futurs usagers, salariés, associations et élus du territoire ont été appelés à participer à la concertation publique sur le projet T Zen 5. Le dispositif élaboré avec les partenaires financeurs du projet (Région Ile-de-France, Département du Val-de-Marne) en étroite relation avec les 4 communes concernées (Paris 13^e, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi) a permis de recueillir plus de 350 avis. Depuis, les études se poursuivent et ce premier numéro de la lettre d'information, les newsletters et le site internet du T Zen 5 sont autant de moyens de suivre l'actualité de votre future ligne de transport. Aussi, tout au long de l'année 2015, le dialogue avec les acteurs du territoire et l'information du public vont continuer jusqu'à l'enquête publique.

3 QUESTIONS

À... *Caroline Laval*, chargée de projet à la direction des projets d'investissement du STIF

Quels sont les grands enseignements de la concertation publique ?

Le tracé du T Zen 5 a la particularité de traverser de nombreuses zones toujours en cours d'aménagement et en mutation. Les 6 semaines de concertation nous ont permis de venir à la rencontre des futurs usagers, sur leurs lieux de vie, mais aussi de les interroger sur le projet via un questionnaire sur le site internet. Au total, plus de 350 avis déposés, 130 visiteurs rencontrés au centre commercial Quai d'Ivry, deux réunions publiques sur les secteurs nord et sud du tracé et une rencontre avec les représentants d'entreprises à Vitry-sur-Seine. Nous avons pu confirmer l'intérêt du projet pour faciliter les déplacements domicile-travail, valoriser le territoire et compléter efficacement les réseaux de transport existants.

Aujourd'hui, comment le projet avance ?

Le STIF mène actuellement des études avec ses partenaires, les communes concernées mais aussi les principaux aménageurs du territoire pour trouver les solutions les plus adaptées en termes de circulation, définir les équipements et les caractéristiques des stations, ou encore assurer une correspondance optimale avec les autres modes de transports (vélos, vélos, piétons, autres transports en commun) et les différents usages de la voirie (sonorités, urgences, bus, etc.). Les résultats de ces études alimenteront le dossier d'enquête publique qui sera soumis à l'avis de la population.

L'enquête publique est donc la prochaine étape, que faut-il en attendre ?

Il s'agit d'une nouvelle phase d'information et d'échanges. C'est l'occasion pour la population de comprendre le projet, de donner les nouvelles caractéristiques et surtout de s'exprimer. Pendant toute la durée de l'enquête publique, différentes modalités permettront ainsi aux habitants, futurs usagers, ou associations de donner leur avis sur le projet, l'affaire de service proposée, ou encore l'interconnexion avec les autres modes de transports. Tout cela sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante. Un rendez-vous à ne pas manquer qui devrait se tenir en 2015.



Une vingtaine de stations
ESPACES DE 500 MÈTRES EN MOYENNE

MOYEN DE 6 minutes d'attente entre les stations T ZEN EN HAUTE DE PRESSE

TRAJET DE 5h à 00h30

33 minutes DE PARIS À CHOISY-LE-ROI

9 km DE TRACÉ

Le tracé du T Zen 5 dessert un ensemble d'opérations urbaines en cours.

Opération Paris Rive-Gauche

L'opération, menée par la SEMAPA, prévoit la création d'un nouveau quartier résidentiel de 1 500 logements (enfants et de 24 000 m² de bureaux pour développer la route urbaine et sociale, et créer des espaces d'activités, commerces de proximité, artisanat, recherche, etc.) tout en favorisant l'augmentation des espaces verts. À terme, dans les années 2020, ce secteur aura de grands résidents de 40 000 habitants qui bénéficient du tracé de ce quartier et de l'arrivée du T Zen 5.



Ivry Confluences

Le projet, porté par SADEV IM et la Ville d'Ivry-sur-Seine, envisage la création de nouveaux espaces et l'arrivée de 14 400 habitants. Le T Zen 5 facilitera l'accès à un nouveau pôle d'activités basé sur l'interaction de 800 étages et un centre universitaire.

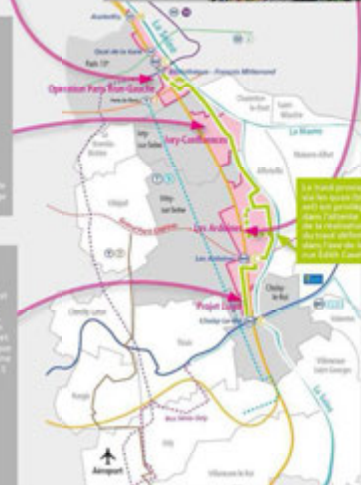
Lugo

Le projet de Lugo est porté par l'établissement public d'aménagement GIRA. L'opération est de créer autour des logements et des lieux d'activités, des bureaux, des commerces et des équipements, une destination d'avenir de ville et de redynamiser l'activité économique du quartier pour l'avenir vers la Seine et les communes voisines. Le T Zen 5 permettra de desservir le cœur du quartier.



Les Ardoines

Le projet urbain des Ardoines est porté par l'établissement public d'aménagement GIRA dans le cadre de l'opération d'investissement. Le T Zen 5 permettra l'accès à la Seine et de deux ZAC, créées autour de la gare TGV de Vitry et du pôle universitaire. Les Ardoines, un projet d'habitat collectif, 7 000 logements, 300 000 m² de bureaux, 100 000 m² d'activités, se situent sur le territoire de 40 000 m² d'aménagement.



- Tzen 5
- Variante de tracé et parking
- Projet urbain
- Trains Val de Seine (TVS)
- Trains de banlieue (TBM)
- Tramway Paris-Orly Ville
- Bus Seine Only
- Ligne 15 du Grand Paris Express
- Tramway Paris-Orly Ville

SUIVEZ LES AVANCÉES DU PROJET T ZEN 5 !



Inscrivez-vous à la **newsletter** sur le site internet www.tzen5.com

- L'avancée du projet
- Les informations sur les travaux et les opérations d'aménagement
- Le tracé
- Etc.

Les grandes étapes du projet



Le STIF a votre rencontre

- Le STIF organise des concertations ouvertes au grand public à la rencontre des futurs usagers.
- Des réunions avec les associations d'usagers des transports et de modes doux.
- Des rencontres avec des grandes entreprises du territoire pour relayer l'information auprès de leurs salariés et leur faire connaître le projet.
- Des rencontres lors d'événements festifs ou sur des lieux de vie (centre commerciaux, maisons de projets, etc.) dont les dates seront communiquées sur le site du projet : www.tzen5.com

Les partenaires du projet

Le projet T Zen 5 est piloté par le STIF, l'organisme organisateur des transports en Île-de-France. Il est financé par le STIF, la Région Île-de-France, le Département du Val-de-Marne et le STIF. Les communes de Paris, Suresnes, Vitry-sur-Seine et Chigny-le-Roi sont directement associées aux études durant toutes les phases du projet.

Journal édité par le STIF - Juin 2015
 Directeur de publication : Jean-Louis Ferris
 Conception - réalisation : **epileum**
 Crédits photos : Westlight.com, Antoine Chassin / STIF, Gira
 - Philippe Guignard / Epileum / Ladev - Bruno Fortin
 Partenaires du projet :

NEWSLETTER N°1 – MAI/JUIN 2015 REUNIONS SECTORIELLES AVEC LES COMMUNES

Newsletter n°1 / Mai - Juin 2015

Le T Zen 5 à votre rencontre



Venez rencontrer l'équipe du STIF pour tout savoir sur le projet, les quartiers traversés, les connexions avec les autres lignes de transport ou les grandes opérations d'aménagement et les travaux programmés :

- le 30 mai à la fête du comité de quartier d'Ivry Port à partir de 12h00 - Plateau d'évolution, rue Jean Jacques Rousseau, Ivry-sur-Seine
- le 31 mai aux fêtes du Lilas de Vitry-sur-Seine à partir de 10h00 - Parc Frédéric Joliot Curie, Vitry-sur-Seine

En plus de ces moments d'échanges, le STIF rencontre les futurs usagers à l'occasion :

- de réunions avec les associations d'usagers des transports et de modes doux.
- de rencontres avec des grandes entreprises du territoire pour relayer l'information auprès de leurs salariés et leur faire connaître le projet.



Le projet avance, le dialogue se poursuit

En mai et juin 2013, plus de 350 habitants, futurs usagers, salariés et élus du territoire ont participé à la concertation publique sur le projet T Zen 5. Depuis, les études se poursuivent et cette première newsletter, la lettre d'information et le site internet du T Zen 5 sont autant de moyens de suivre l'actualité du projet. Aussi, tout au long de l'année 2015, le dialogue avec les acteurs du territoire et l'information du public vont continuer jusqu'à l'enquête publique.

[Consultez le bilan de la concertation](#)



Connaissez-vous l'offre T Zen?

Les T Zen allient la performance et la qualité de service du tramway à la souplesse du bus (pas de rail ni de caténaire) : fréquence, régularité, priorité aux feux, stations accessibles et clairement identifiables, bien intégrées dans le paysage urbain.

[Découvrez les atouts du T Zen 5 en vidéo !](#)

Le T Zen 5 dessert un ensemble d'opérations urbaines en cours.

Cliquez sur la carte pour découvrir le tracé secteur par secteur



Les partenaires du projet

Le projet T Zen 5 est piloté par le STIF, l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Il est financé par l'État, la Région Île-de-France, le Département du Val-de-Marne et le STIF.

Les communes de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi sont directement associées aux études durant toutes les phases du projet.



LE FLYER D'INFORMATION SUR LES MODALITES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

Tzen **5** Vallée de la Seine
stif

Le TZen 5 à votre rencontre

Abonnez-vous à l'info **TZen 5** !



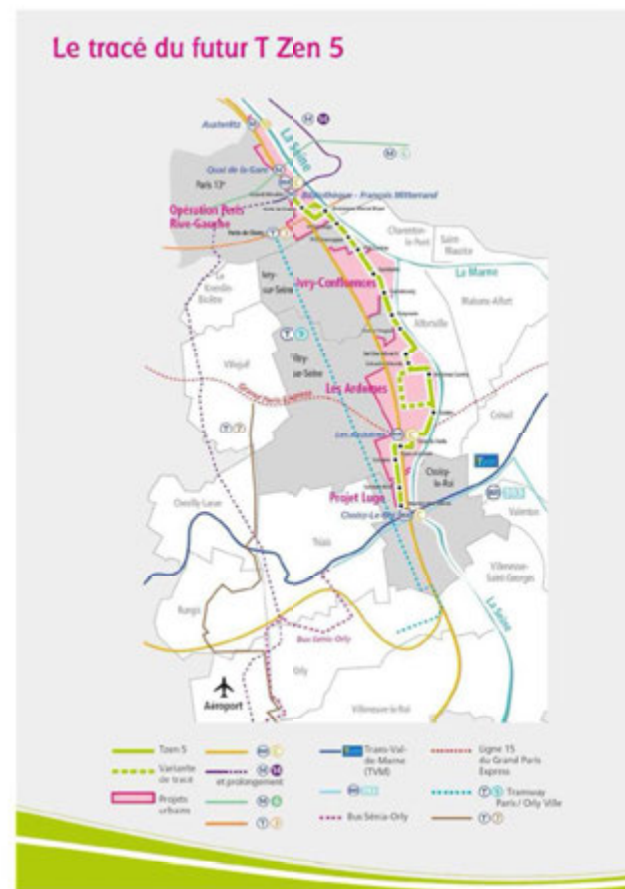

www.tzen5.com
L'information pratique et utile
sur votre quartier,
vos transports et les chantiers.
Inscrivez-vous à la newsletter !





COMPTE RENDU DES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET D'INFORMATION réalisées entre la concertation et le dossier d'enquête 21 / 24

Le tracé du futur T Zen 5



COMPTE RENDU DES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET D'INFORMATION réalisées entre la concertation et le dossier d'enquête 22 / 24

LE QUIZZ DU PROJET

Tzen **5** Vallée de la Seine
stif

QUIZZ

Jouez et gagnez un sac **TZen 5** !

Inscription

Nom Prénom

Ville

Email @

J'accepte de recevoir la newsletter T Zen 5





Bon tracé ?

Entoure le numéro du vrai tracé du TZen 5 !



Jeu des 7 erreurs

Sept erreurs se sont glissées dans l'image B. Entoure-les !



Mots mêlés

Retrouve les 10 mots dissimulés dans la grille !

- STATION
- TRACÉ
- STIF
- TRANSPORT
- TZEN
- CONFORT
- RÉGULARITÉ
- PRIORITÉ
- FRÉQUENCE
- DESIGN

A	H	N	B	A	O	W	G	V	Z	L	K	P
Y	H	D	T	E	O	E	D	R	L	T	P	J
C	C	R	R	A	S	C	K	J	O	C	I	
P	R	I	O	R	I	T	E	A	H	A	X	Q
C	Y	C	P	H	Z	I	C	O	R	X	P	D
A	K	T	S	E	Z	F	K	T	E	T	Y	P
V	P	H	N	C	O	N	F	O	R	T	Y	O
O	V	J	A	F	R	E	Q	U	E	N	C	E
K	O	R	N	G	I	S	E	D	L	A	V	
S	T	A	T	I	O	N	Q	L	S	C	D	X
E	T	I	R	A	L	U	G	E	R	I	N	F
H	O	E	L	W	E	I	V	J	C	P	R	L
S	O	F	C	C	H	M	V	D	B	C	W	N



6. DELIBERATION APPROUVANT LE SCHEMA DE PRINCIPE ET LE DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/530
Séance du 7 octobre 2015

T ZEN 5 « VALLEE DE LA SEINE »

**SCHEMA DE PRINCIPE
DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et suivants R.126-1 et R.126-1 et suivants) ;
- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment les articles L.1, L.110-1 et suivants et R.121-1 et suivants) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat particulier Région Ile-de-France – Département du Val-de-Marne 2009-2013, approuvé par le Conseil Général du Val-de-Marne dans sa séance du 5 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2011/0629 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour la ligne T Zen 5 Vallée de la Seine ;
- VU** la délibération n°2013/530 du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 sur le bilan de la concertation préalable du projet T Zen 5 ;
- VU** le rapport n°2015/530 et 531 ;
- VU** l'avis de la Commission de la démocratisation du 1^{er} octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le Schéma de principe relatif au projet de T Zen 5 entre les stations « Grands Moulins » à Paris et « Reigner-Marcailloux » à Choisy-le-Roi, avec un coût d'objectif de 108,5 MC aux conditions économiques d'août 2014 pour les installations d'infrastructures, les frais de maîtrise d'ouvrage, le site de maintenance et de remisage de Choisy-le-Roi, et les acquisitions foncières ;



ARTICLE 2 : d'approuver le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au projet de T Zen 5 entre les stations « Grands Moulins » à Paris et « Reigner-Marcailloux » ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la concrétisation du projet ;

ARTICLE 4 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-François HUCHON



7. PROCES VERBAL D'EXAMEN CONJOINT





PRÉFET DU VAL-DE-MARNE

Direction régionale et interdépartementale
de l'Équipement et de l'Aménagement
Île-de-France

Unité Territoriale du Val-de-Marne

Service de la Planification et de l'Aménagement Durable

Mission Territoriale Ouest

Créteil, le

20 AVR. 2016

Nos réf. : SPAD-N°02016-59
Affaire suivie par : Marie-Christine VENEAU
marie-christine.veneau@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 49 80 26 68 - Fax : 01 49 80 26 88
Courriel : spad@developpement-durable.gouv.fr

PROCÈS VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT
DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES
POUR LA CREATION D'UNE NOUVELLE LIGNE DE TRANSPORT,
LE TZEN 5 DE PARIS A CHOISY LE ROI

La réunion s'est tenue le 14 mars 2016 à la DRIEA à Créteil, à 10 heures.

OBJET DE LA REUNION :

Examen des propositions de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi dans le cadre d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Paris et Choisy-le-Roi, le T Zen 5.

PRESENTS :

Réunion présidée par Daniel MORLON, directeur de l'unité territoriale du Val-de-Marne de la DRIEA

Organisme	Représentants
Mairie de Vitry-sur-Seine	Elsa CORTESSE
Mairie de Choisy-le-Roi	Loïc SCIPION
EPA-ORSA	Celine LEON

www.dria.fr - www.dria.fr/developpement-durable/gouv/

Horaires d'ouverture : 9h00-17h00
Tél. : 01 49 80 21 00 - Fax : 01 49 80 26 88
12-14 rue des archives - 94011 Cedex 11

EPT 12	Adeline LEGROS
CCI du Val de Marne	Renan COMBREAU
Conseil départemental du Val de Marne	Olivier MARQUET Antony ETELBERT
DRIEA UT du Val de Marne	Corinne CAMPS Marie-Christine VENEAU
STAP 94	Yann BLUSSEAU
Agence Régionale de la Santé	Clarisse TERCINET
STIF	Antoine CLEMENT Amandine SORS Claire PETILLOT

Nota : Réunion enregistrée à la demande du STIF

EXCUSES :

- Chambre interdépartementale d'Agriculture de l'Île-de-France, Mai CHAPELAIN,
- Unité Territoriale de l'Équipement et de l'Aménagement de Paris, Olivier MOURAREAU
- Direction régionale et interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt, Florence LUNDY
- Maire d'Ivry-sur-Seine, Nathalie LEBERTHON

PRESENTATION DE LA REUNION ET DE LA PROCEDURE

Daniel MORLON, Directeur de l'Unité Territoriale du Val de Marne (DRIEA-UTEA 94), introduit la réunion en rappelant qu'elle a pour objet de réunir les personnes publiques associées dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes impactées par le projet de bus à haut niveau de service T Zen 5.

L'enquête publique portera donc à la fois sur le projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. A l'issue de la procédure, la DUP emportera mise en compatibilité des documents d'urbanisme après délibération de chacune des collectivités.

PRESENTATION DU PROJET

Antoine CLEMENT - STIF - Maître d'Ouvrage du projet, présente le projet relatif à la création d'une nouvelle ligne de transport, le T Zen 5, d'environ 9,5 km, depuis Bibliothèque François

www.dria.fr/developpement-durable/gouv/



Mitterrand à Paris jusqu'au quartier du Lugo à Choisy-le-Roi. Le projet traverse les communes de Paris (13ème arrondissement), Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi et desservira 19 stations tout au long de son parcours.

Le T Zen est un nouveau mode de transport qui vise à assurer la qualité de service d'un tramway (fréquence élevée, accessibilité garantie, régularité, confort, lisibilité) et un système global au service du voyageur (aménagement dédié, véhicules adaptés, mode d'exploitation spécifique, etc.).

Le site de maintenance et de remisage qui est le lieu où sont remises et entretenues les rames de T Zen est situé sur le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi à proximité du terminus sud de la ligne.

Le point d'avancement du projet est :

- Validation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) en mai 2013 ;
- Concertation préalable au printemps 2013 ;
- Approbation du bilan de la concertation en décembre 2013 ;
- Suite à la concertation ont débuté les études préliminaires au schéma de principe et au dossier d'enquête publique. Ces études ont été conduites en partenariat avec l'ensemble des collectivités concernées pour permettre une approbation en octobre dernier du schéma de principe et du dossier d'enquête par le conseil du STIF. En particulier, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (pièce I du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique) a été réalisée en concertation avec les communes ;
- Le dossier d'enquête a ensuite été transmis à la préfecture, l'instruction administrative du dossier a débuté et il a été soumis après complétude à l'avis de l'autorité environnementale le 9 novembre 2015;
- Conformément au décret du 28 décembre 2015, la Préfecture du Val de Marne a de nouveau saisi l'autorité environnementale au titre de la saisine au cas par cas relative à l'évaluation environnementale des MECDU le 4 février dernier. Une fois la saisine réalisée, la réunion d'examen conjoint de ce jour peut s'organiser ;
- Les dates de l'enquête publique seront déterminées après que l'Autorité Environnementale aura donné son avis (prévu pour mi-avril) ;
- Suite à l'enquête publique, une déclaration de projet sera prise par le maître d'ouvrage du projet (le STIF) au plus tard dans les 6 mois qui suivent la fin de l'enquête et une déclaration d'utilité publique prononcée au plus tard un an après la clôture de l'enquête ;
- Les études d'avant-projet seront engagées en 2017.

La maîtrise d'ouvrage des études est assurée par le STIF qui sera le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique. Le projet est financé dans le cadre de la convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP) et des premières acquisitions foncières (AF) par l'État, la Région Île-de-France, le département du Val-de-Marne et la Ville de Paris. Le STIF financera l'acquisition du matériel roulant et l'exploitation de la ligne.

PRESENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Claire PETILLOT – STIF – Maître d'ouvrage du projet présente la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, qui correspond à la pièce I du dossier d'enquête publique et vise à s'assurer de la compatibilité du projet avec l'ensemble du PLU de chaque commune traversée.

Pour chaque modification, un extrait avant et après modification est présenté.

La mise en compatibilité vise à permettre la réalisation du projet T Zen 5, les travaux afférents et la réalisation du site de maintenance et de remisage à Choisy.

L'analyse a permis d'établir que sur les quatre communes traversées, deux PLU nécessitent d'être mis en compatibilité, à savoir les PLU de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi.

Les PLU de Paris et Ivry-sur-Seine sont compatibles avec le projet T Zen 5.

► Vitry-sur-Seine :

Le PLU en vigueur a été approuvé le 18 décembre 2013. Une procédure de révision a été lancée en décembre 2015. Le projet est compatible avec le PLU approuvé, notamment avec les objectifs du rapport de présentation et les orientations du Plan d'Aménagement et de Développement Durable, il s'inscrit dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation portant sur le site des Ardoines et il est conforme au règlement des zones traversées (UB, UC, UF, UP2 et N).

Il est proposé dans le cadre de la mise en compatibilité :

- De transférer au profit du STIF une partie de l'emplacement réservé D3 (actuellement au profit du Département) entre la rue de la Baignade et la rue Berthie Albrecht et de laisser le reste de l'emplacement réservé D3 (au sud) au profit du Département ;
- De modifier en conséquence la description des emplacements réservés, la liste et les planches graphiques des emplacements réservés dans le rapport de présentation et ses annexes.



Elsa CORTESSE - Service Voirie de la Ville de Vitry-sur-Seine valide cette évolution.

Olivier MARQUET - Conseil départemental du Val de Marne indique qu'à l'issue d'une réflexion globale menée sur les emplacements réservés départementaux, il a été décidé de ne pas maintenir la section de l'emplacement réservé D3 située sur les quais et comprise dans le périmètre de ZAC. Cette section serait en partie reprise au bénéfice du STIF dans le cadre du projet Tzen5 et en partie supprimée. Le CD94 souhaite connaître dans quel cadre la levée de cette section de TER sera réalisée.

Daniel MORLON - DRIEA-UT94 rappelle le cadre de la réunion et le fait que les échanges doivent s'en tenir à ce qui concerne le dossier T Zen 5.

Céline LEON - EPA-ORSA confirme que dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité relative à la ZAC Seine Gare Vitry, la levée de l'emplacement réservé D3 restant sera portée. Cette démarche est complémentaire de celle du STIF mais ne concerne pas la mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine évoqué ce jour.

Conclusion : La ville de Vitry valide les propositions en accord avec l'EPA-ORSA, aménageur de la ZAC Seine Gare Vitry.

➤ **Choisy-le-Roi :**

Le PLU en vigueur a été approuvé le 10 octobre 2012. Le projet est compatible avec les objectifs du rapport de présentation et les orientations du Plan d'Aménagement et de Développement Durable, les pièces graphiques et ses annexes. Le projet traverse de plus les zones UA, UAC, UEIn, UEIs.

Il est proposé dans le cadre de la mise en compatibilité :

- De compléter les articles 2 des règlements des zones UA et UE qui ne visent explicitement pas les transports en commun routiers mais sont restreints aux activités ferroviaires. En effet le règlement autorise dans le § 2.8 « les constructions et les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques spécifiques nécessaires à l'activité ferroviaire ». La proposition vise à rajouter « et les transports en commun » à la fin du §2.8.

www.dria.fr/val-de-marne/developpement-durable/gov/

Loïc SCIPION - Service Environnement de la Ville de Choisy-le-Roi valide cette évolution.

Daniel MORLON - DRIEA-UT94 souhaite savoir si l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage du T Zen 5 à Choisy-le-Roi est compatible avec le PLU en vigueur.

Le STIF et la Ville de Choisy-le-Roi confirment que cela a bien été analysé et est compatible.

Conclusion : La Ville de Choisy-le-Roi valide cette proposition d'évolution du règlement des articles 2 des règlements des zones UA et UA.

Clarisse TERCINET - Agence Régionale de la Santé indique que, dans le cadre de la saisine cas par cas relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, la DRIEA a également sollicité l'avis de l'ARS. Aucune demande d'évaluation environnementale n'a été requise par l'ARS dans ce cadre.

Marie-Christine VENEAU - DRIEA - UT94 transmettra les éléments de forme à corriger dans la Pièce I-MECDU du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique. Sur le fond, il est nécessaire que le STIF avec la commune de Vitry-sur-Seine vérifient la concordance de la pièce I-Mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les trois procédures de modification simplifiée du PLU de Vitry-sur-Seine en dates du 13 mai 2015, du 8 octobre 2015 et enfin du 9 décembre 2015.

Amandine SORS - STIF indique que les éléments analysés et amendés dans le cadre du dossier de mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine en relation avec le projet T Zen 5 ne sont pas impactés par les trois procédures de modification simplifiée du PLU de Vitry-sur-Seine récemment approuvées.

Conclusion :

Monsieur Morlon indique que le procès verbal de la présente réunion d'examen conjoint sera validé par la DRIEA, puis joint au dossier d'enquête.

Sans autres observations de la part des participants, la séance est levée par Daniel MORLON avec accord des villes de Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi sur les propositions d'évolution de leur PLU dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet T Zen 5.

Le directeur de l'Unité Territoriale de
l'Équipement et de l'Aménagement
du Val-de-Marne

Daniel MORLON

www.dria.fr/val-de-marne/developpement-durable/gov/



8. PLANCHES D'INSERTION DU T ZEN 5

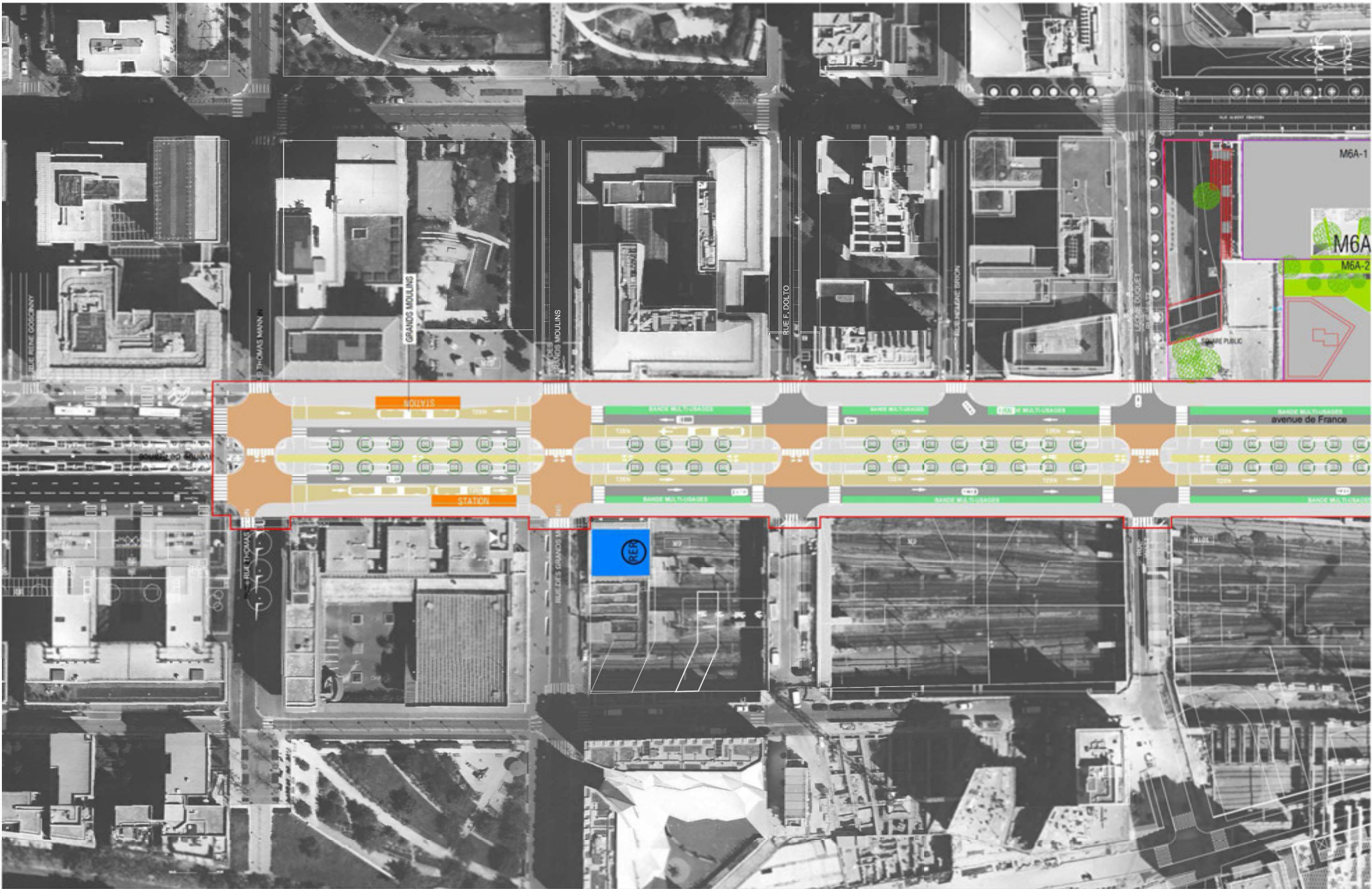


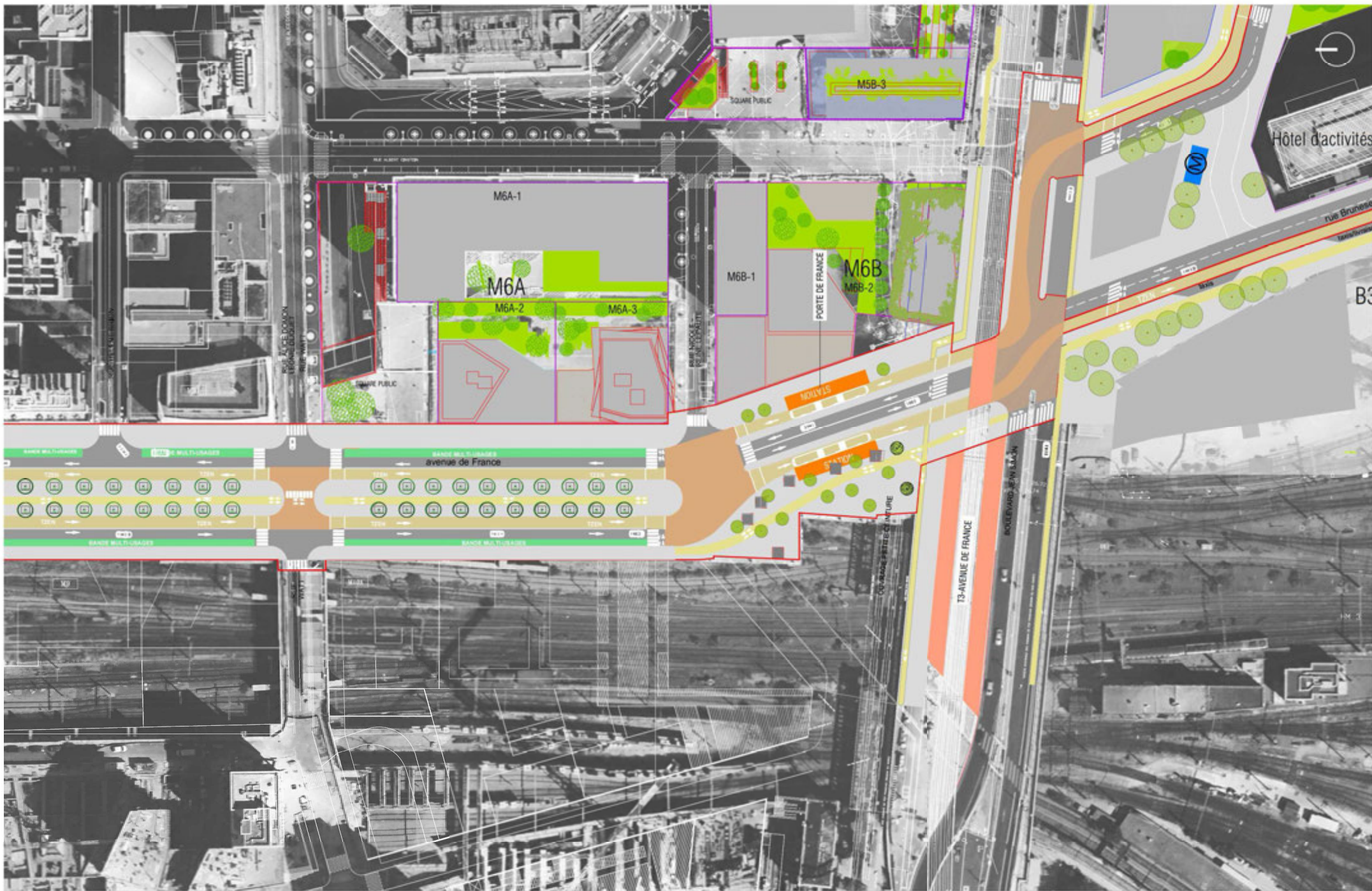
Encartage



Légende

- Limite d'intervention prévisionnelle
- Station
- Plateforme T-ZEN section courante
- Plateforme T-ZEN en carrefour
- Plateforme en circulation générale
- Piste cyclable
- Voirie
- Trottoir
- Bande multi-usage
- Espaces végétalisés
- Arbre existant
- Arbre supprimé
- Arbre projet
- Projets ZAC
 - Lot
 - Bâti
 - Chemins
 - Surface végétalisée
 - Eau



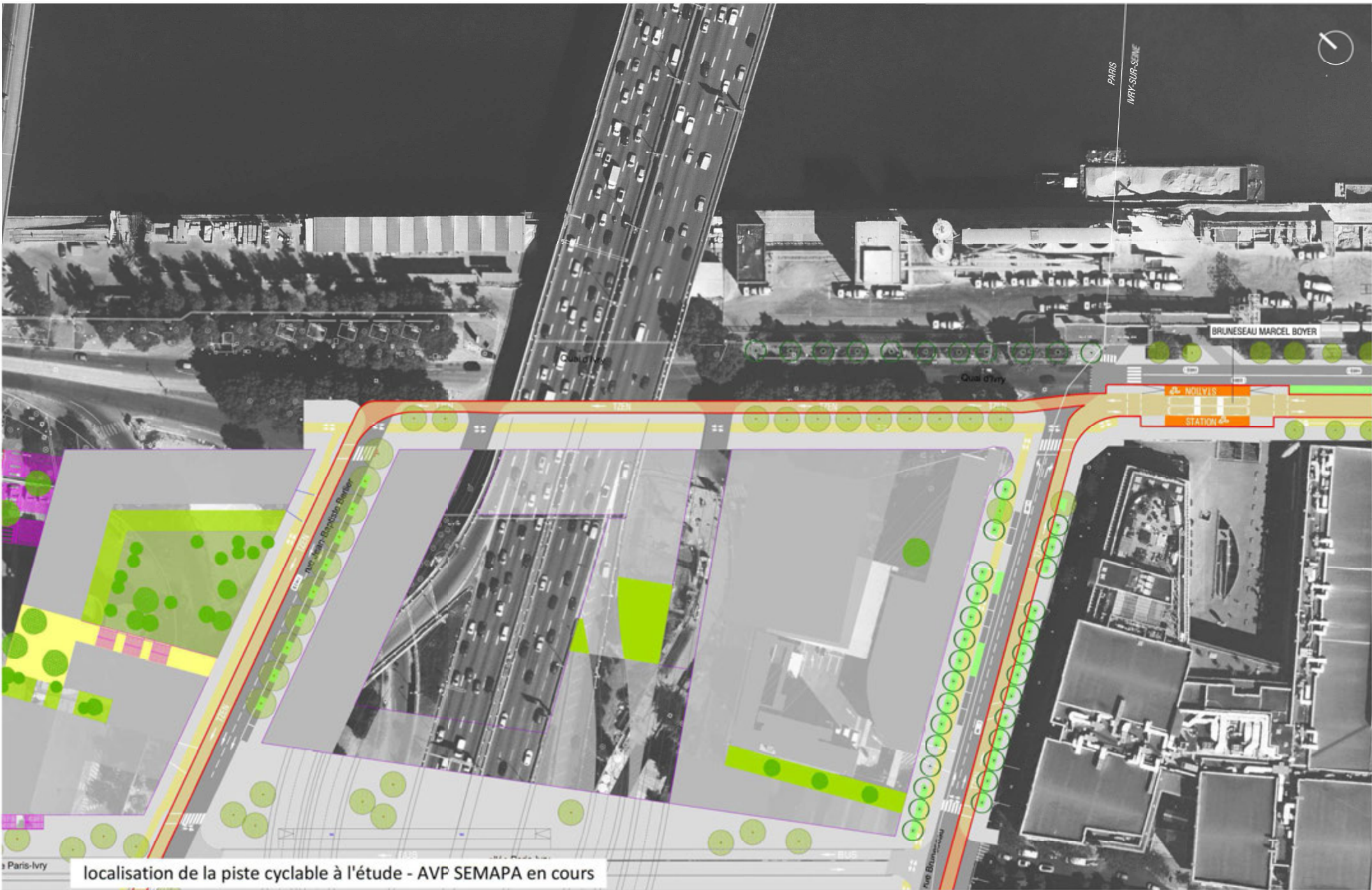




localisation de la piste cyclable à l'étude - AVF SEMAPA en cours



localisation de la piste cyclable à l'étude - AVP SEMAPA en cours



localisation de la piste cyclable à l'étude - AVP SEMAPA en cours

S02-3

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 02 - Paris / Bruneseau

éch.
1/1000e



localisation de la piste cyclable à l'étude - AVP SEMAPA en cours

S02-4

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 02 - Paris / Bruneseau

éch.
1/1000e

SNC-LAVALIN / REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES

Etudes Préliminaires / Insertion Urbaine / Plans

15/09/2015



CHARENTON-LE-PONT

PARIS
IVRY-SUR-SEINE

BRUNESAU MARCEL BOYER

quai Marcel Boyer

VICTOR HUGO

STATION 4

STATION 5

S03-1 Insertion Urbaine du TZen 5

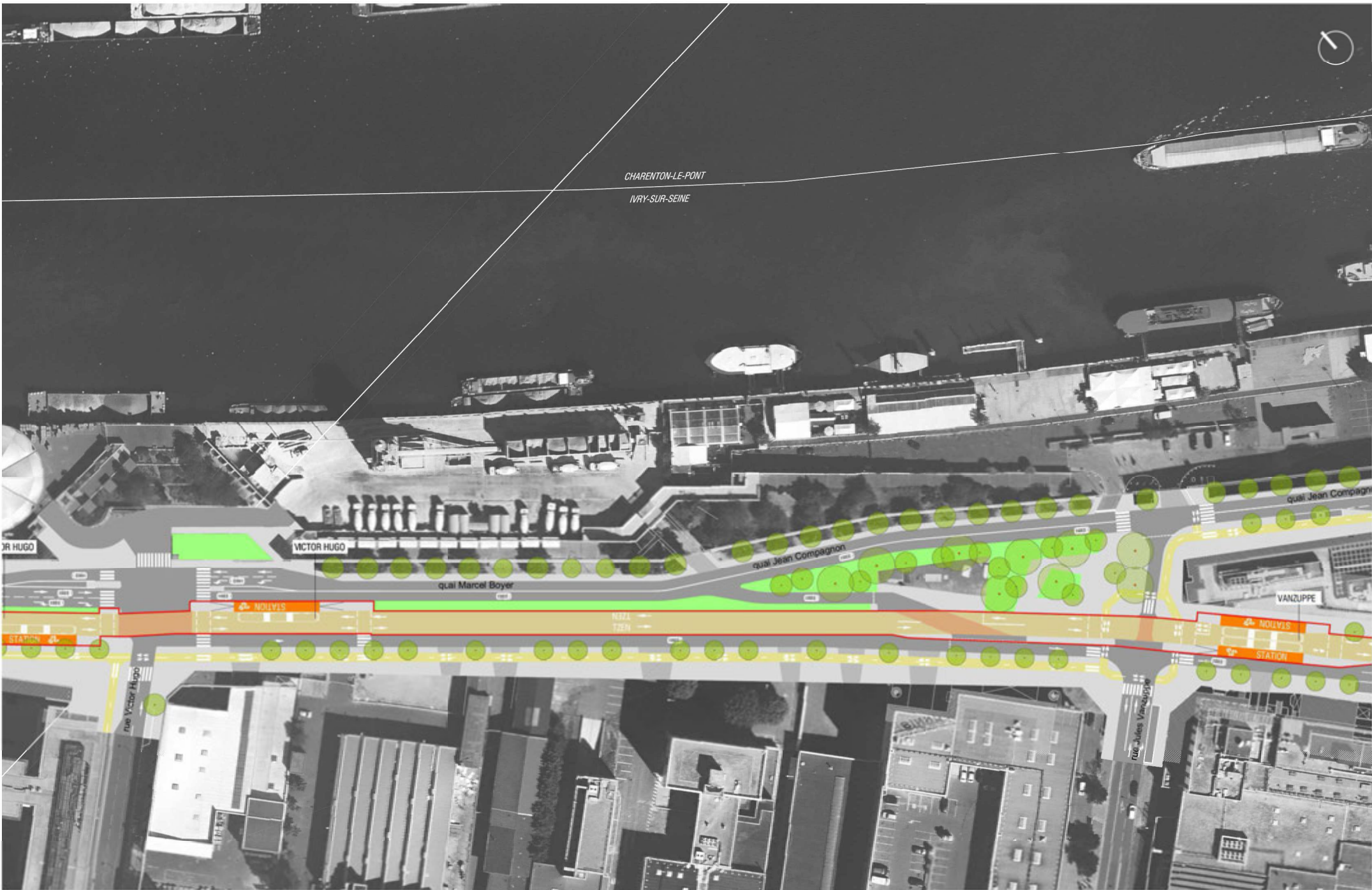
Séquence S03- Ivry / RD19

éch.
1/1000e

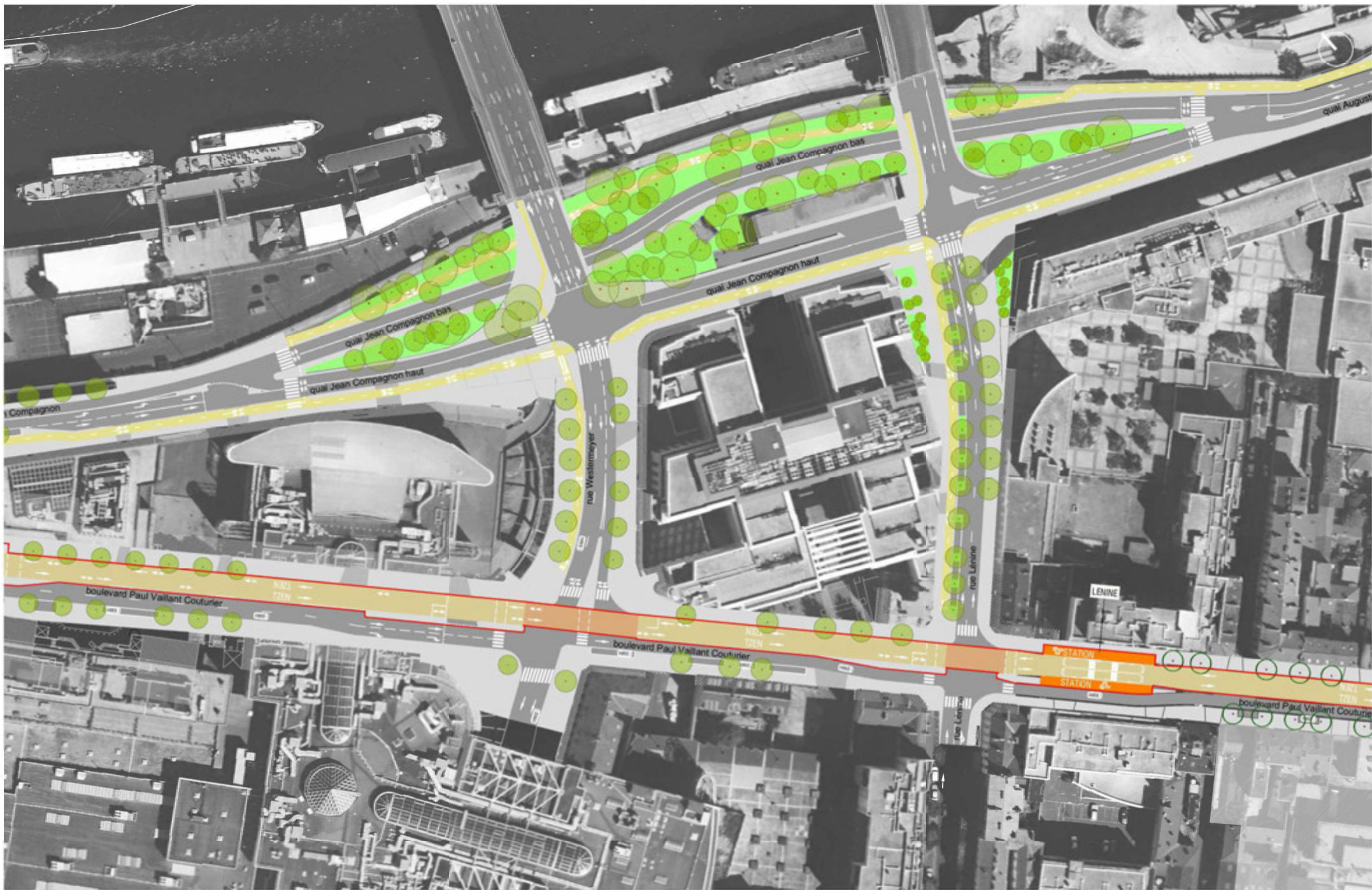
SNC-LAVALIN / REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES

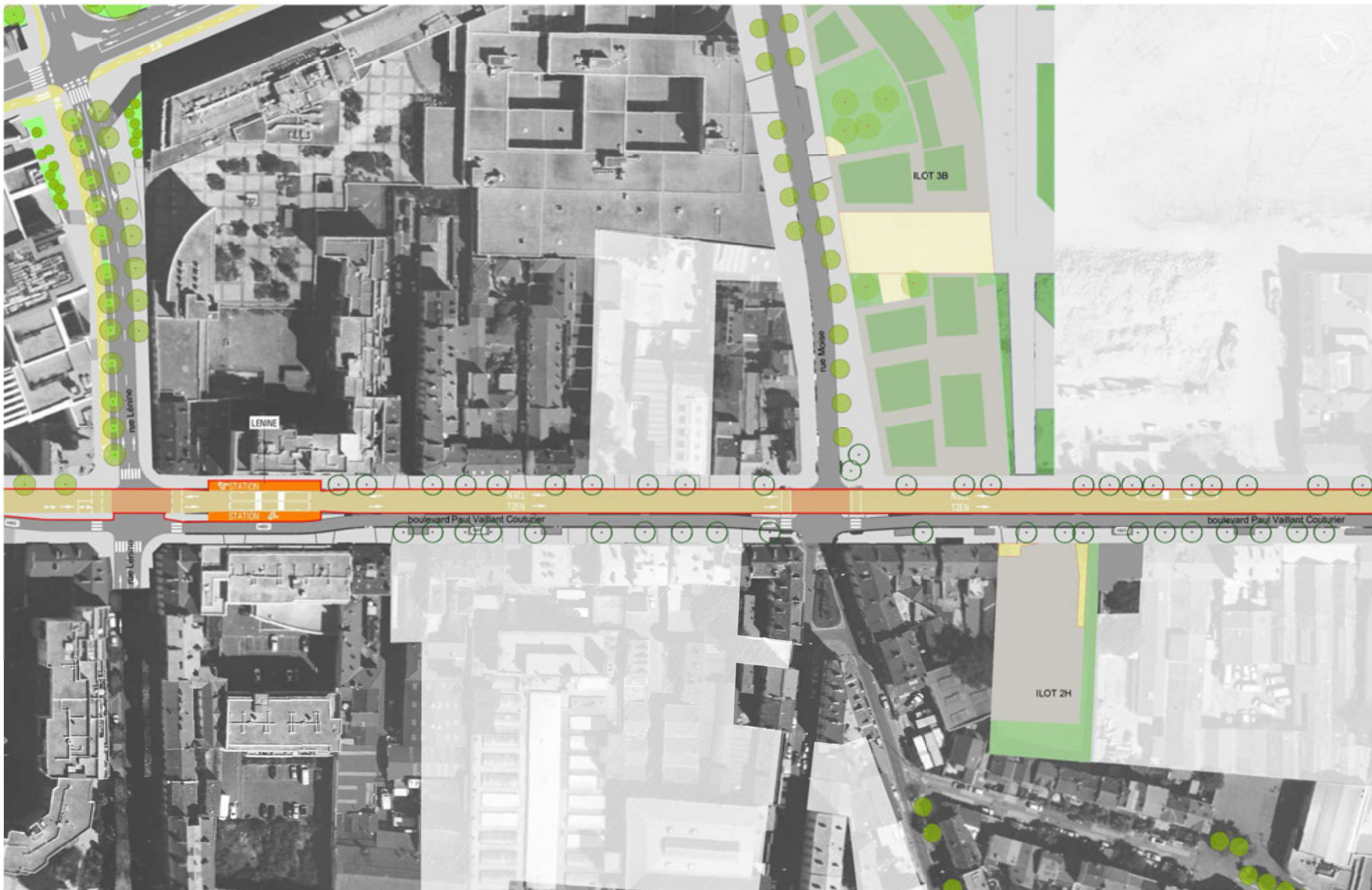
Etudes Préliminaires / Insertion Urbaine / Plans ou Coupes

15/09/2015



CHARENTON-LE-PONT
IVRY-SUR-SEINE







S04-2

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 04 - Ivry / Ivry Confluence

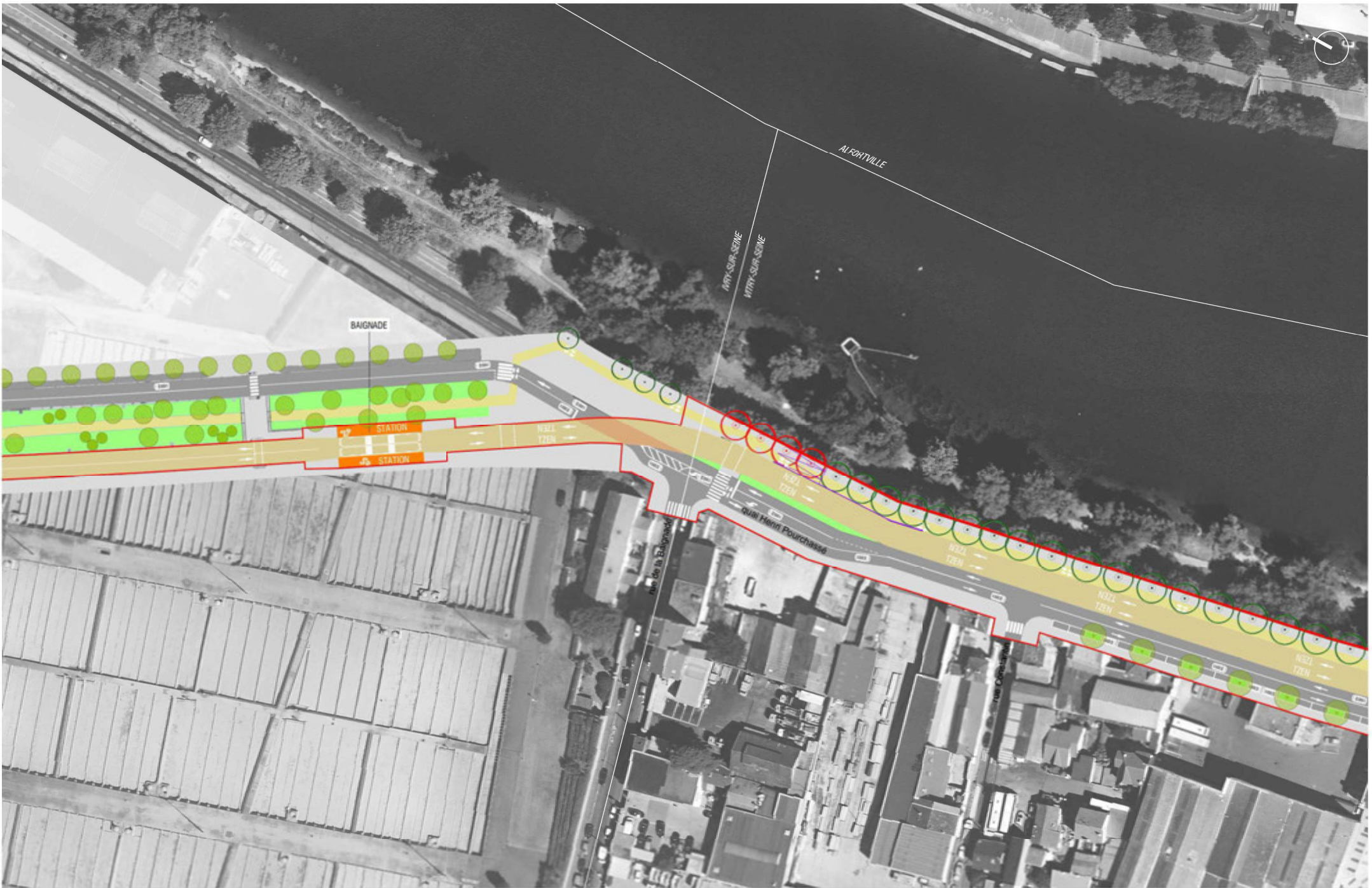
éch.
1/1000e

SNC-LAVALIN / REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES

Etudes Préliminaires / Insertion Urbaine / Plans ou Coupes

31/07/2015







S05-1

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence S05-Vitry/Quai Jules Guesde

éch.
1/1000e

SNC-LAVALIN / REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES

Etudes Préliminaires / Insertion Urbaine / Plans ou Coupes

31/07/2015



S05-2

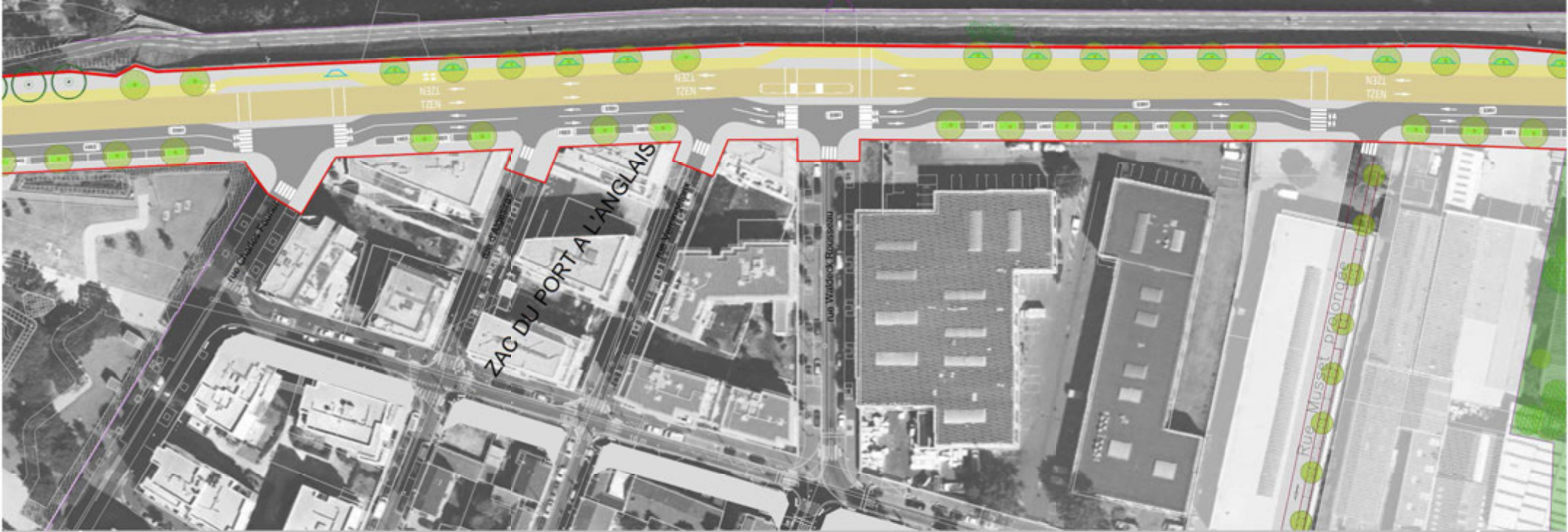
Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence S05-Vitry/Quai Jules Guesde

éch.
1/1000e



ALFORTVILLE
VITRY-SUR-SEINE



S05-3 Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence S05-Vitry/Quai Jules Guesde

éch.
1/1000e



S06-1

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 06 - Vitry / ZAC Seine Gare

éch.
1/1000e

SNC-LAVALIN / REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES

Etudes Préliminaires / Insertion Urbaine / Plans

09/09/2015





S07-1

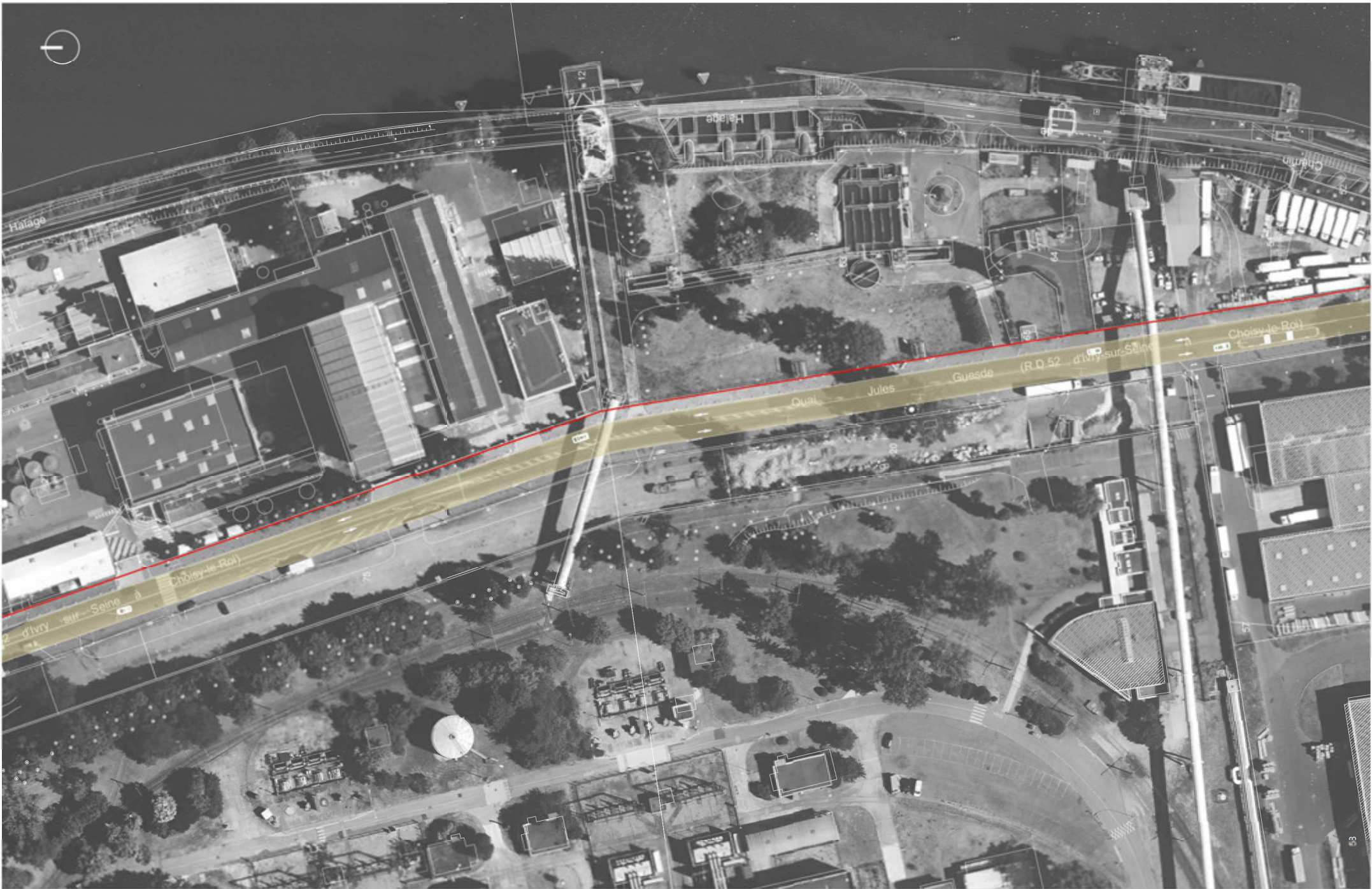
Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 07 - Vitry / Ardoines Centre

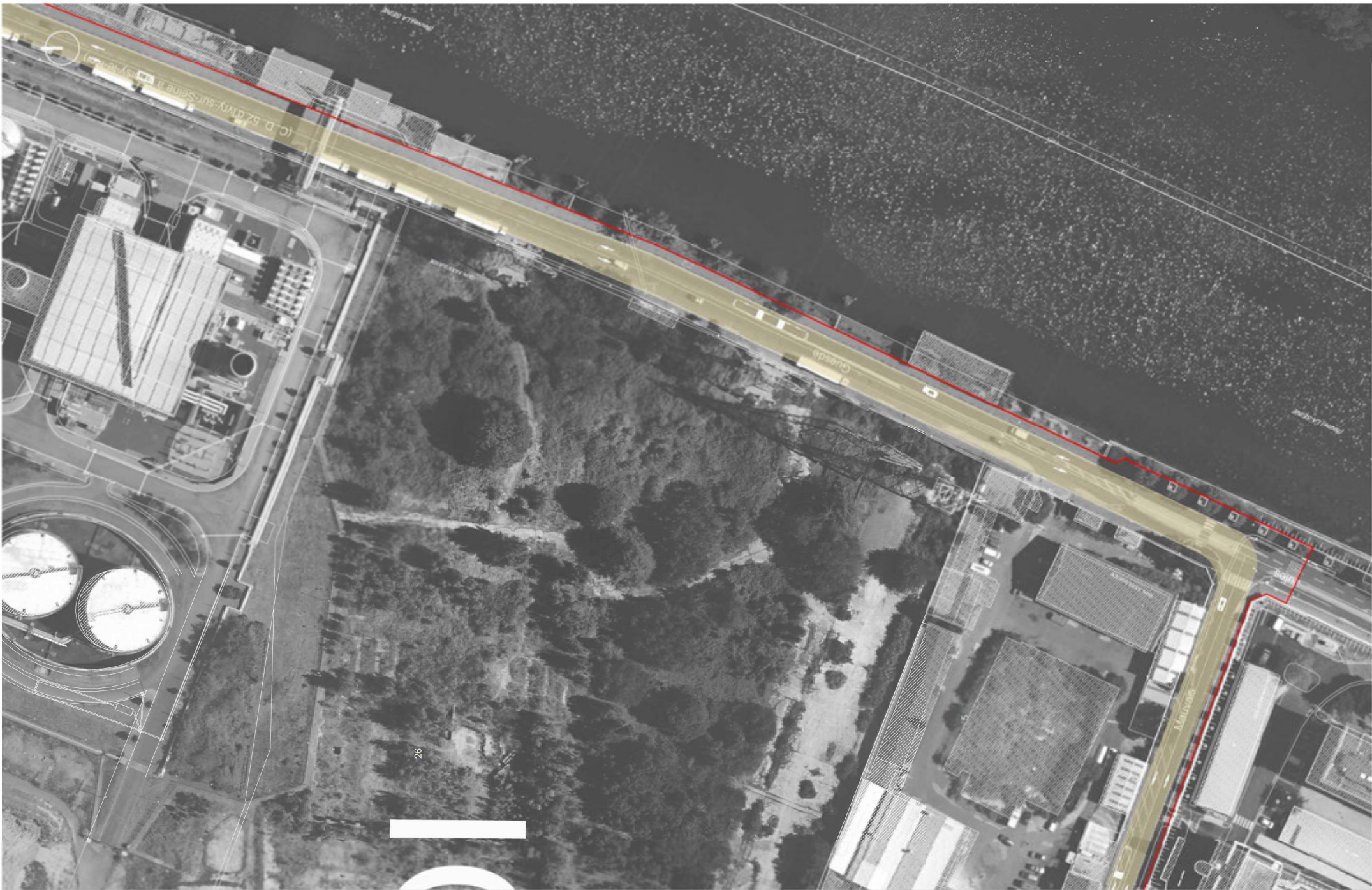
éch.
1/1000e

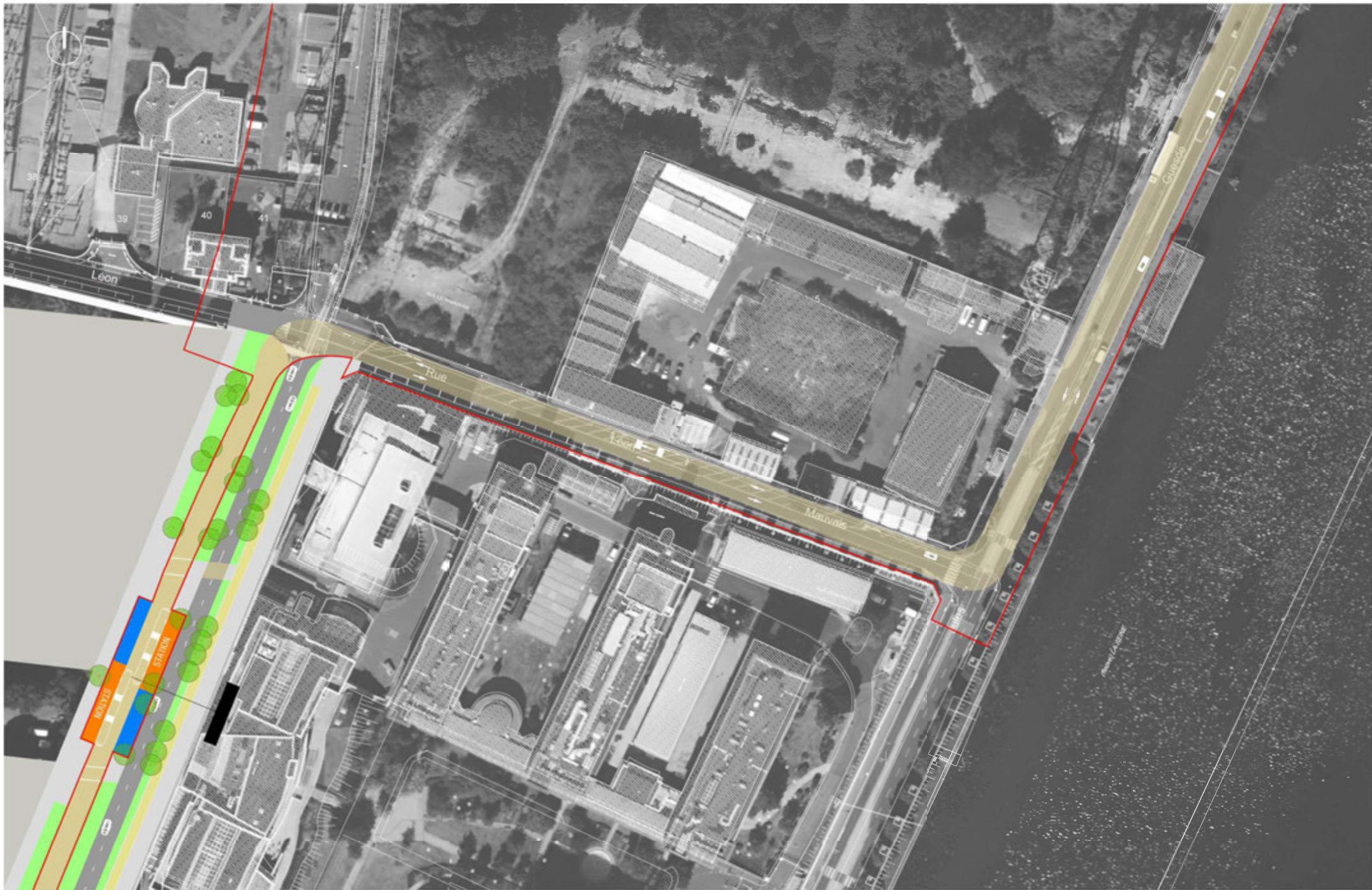












S07-7

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 07 - Vitry / Ardoines Centre

éch.
1/1000e



S08-1

Insertion Urbaine du TZen 5

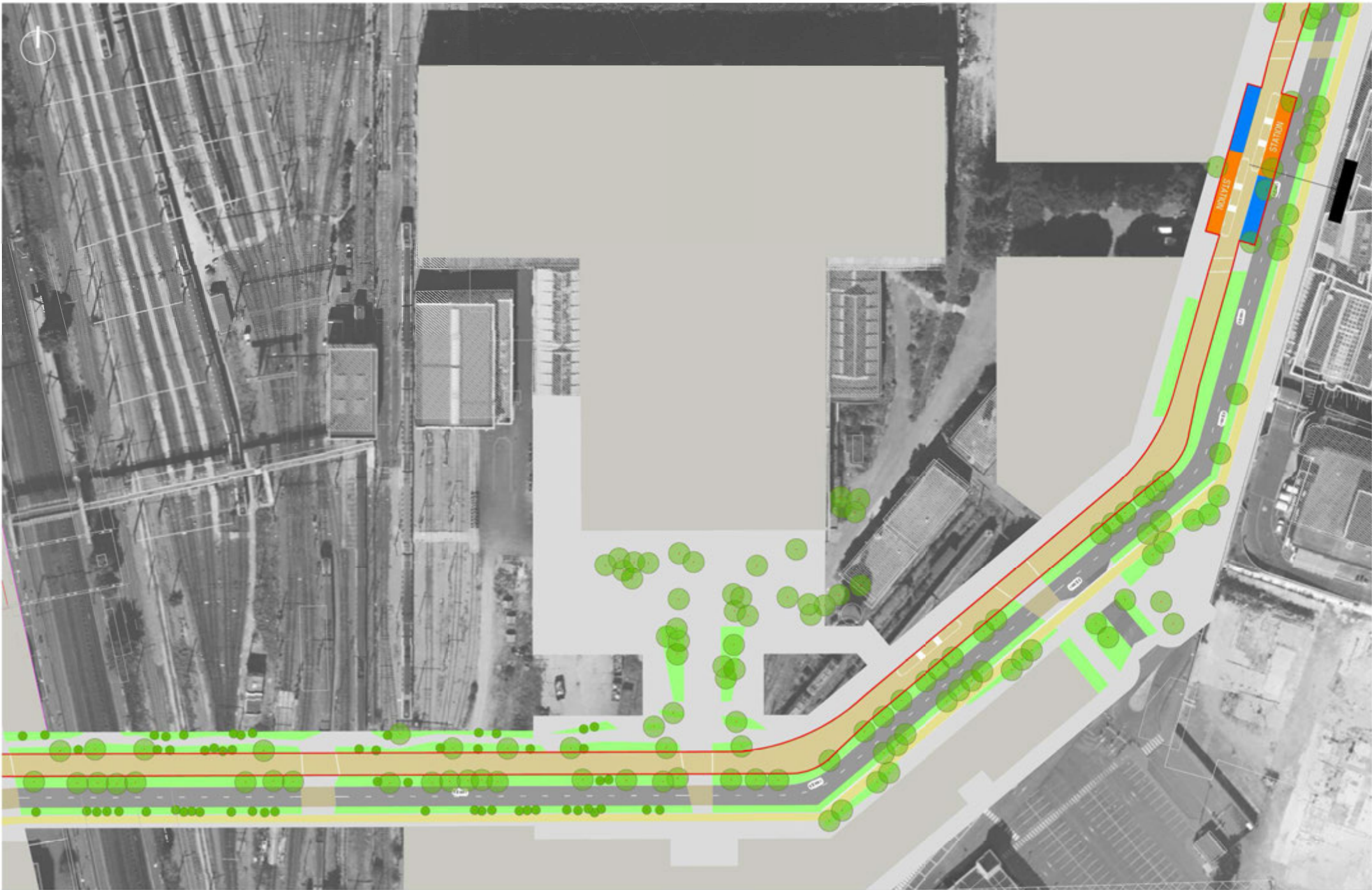
Séquence 08 - Vitry / ZAC Gare Ardoines

éch.
1/1000e

SNC-LAVALIN / REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES

Etudes Préliminaires / Insertion Urbaine / Plans

31/07/2015



S08-2

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 08 - Vitry / ZAC Gare Ardoines

éch.
1/1000e

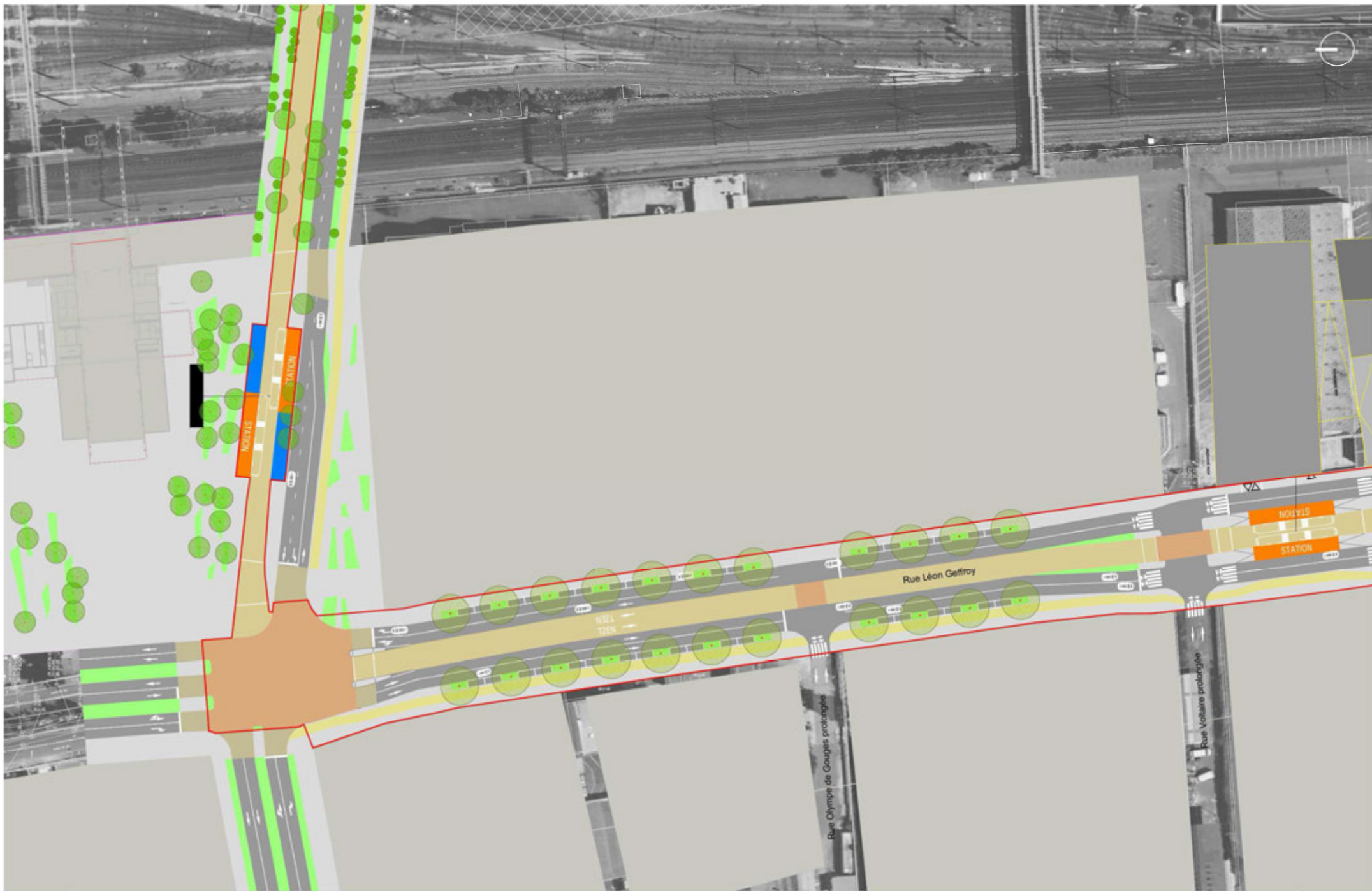


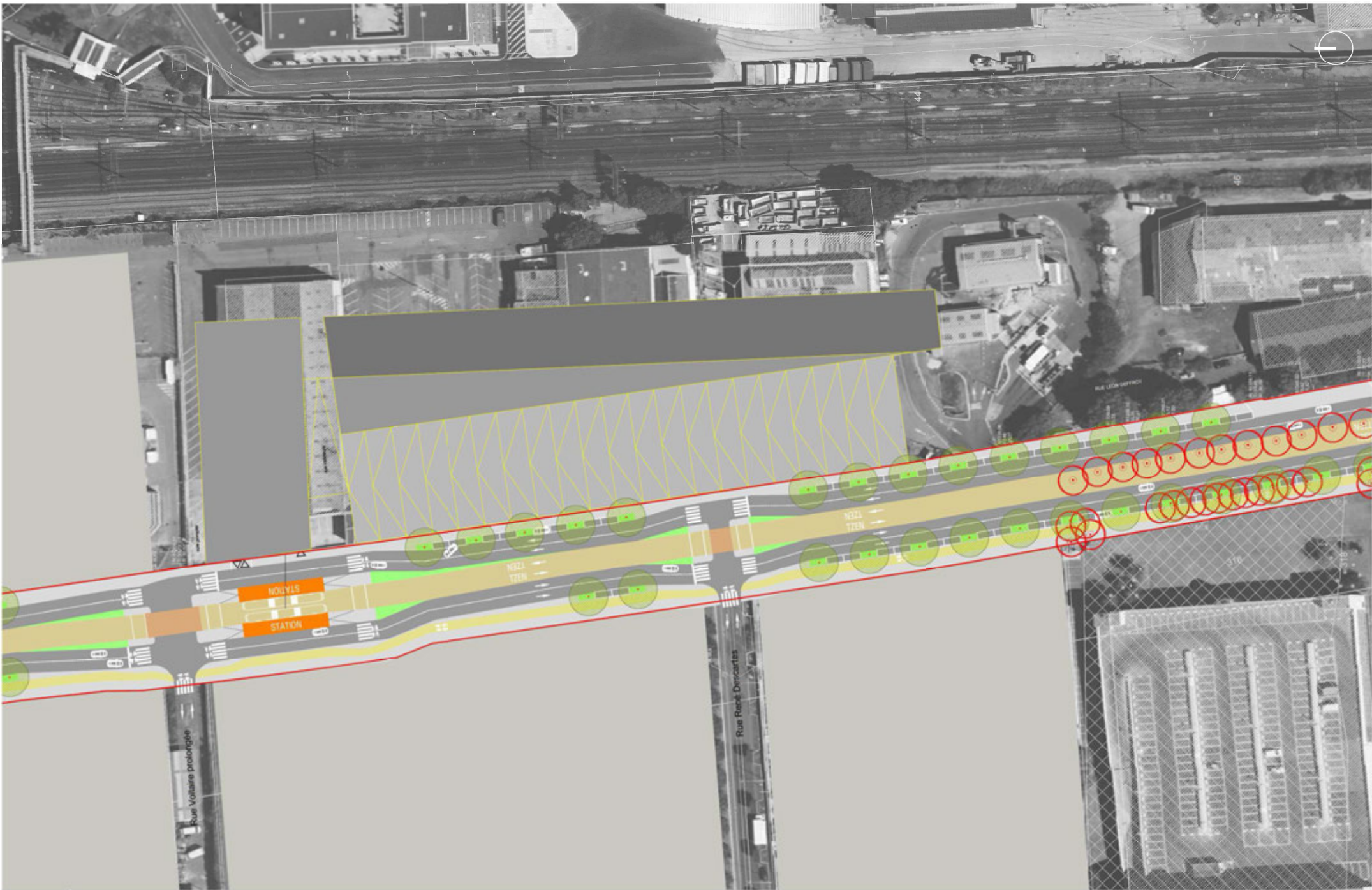
S08-3

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 08 - Vitry / ZAC Gare Ardoines

éch.
1/1000e





S08-5

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 08 - Vitry / ZAC Gare Ardoines

éch.
1/1000e



S08-6

Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 08 - Vitry / ZAC Gare Ardoines

éch.
1/1000e

SNC-LAVALIN / REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES

Etudes Préliminaires / Insertion Urbaine / Plans

31/07/2015





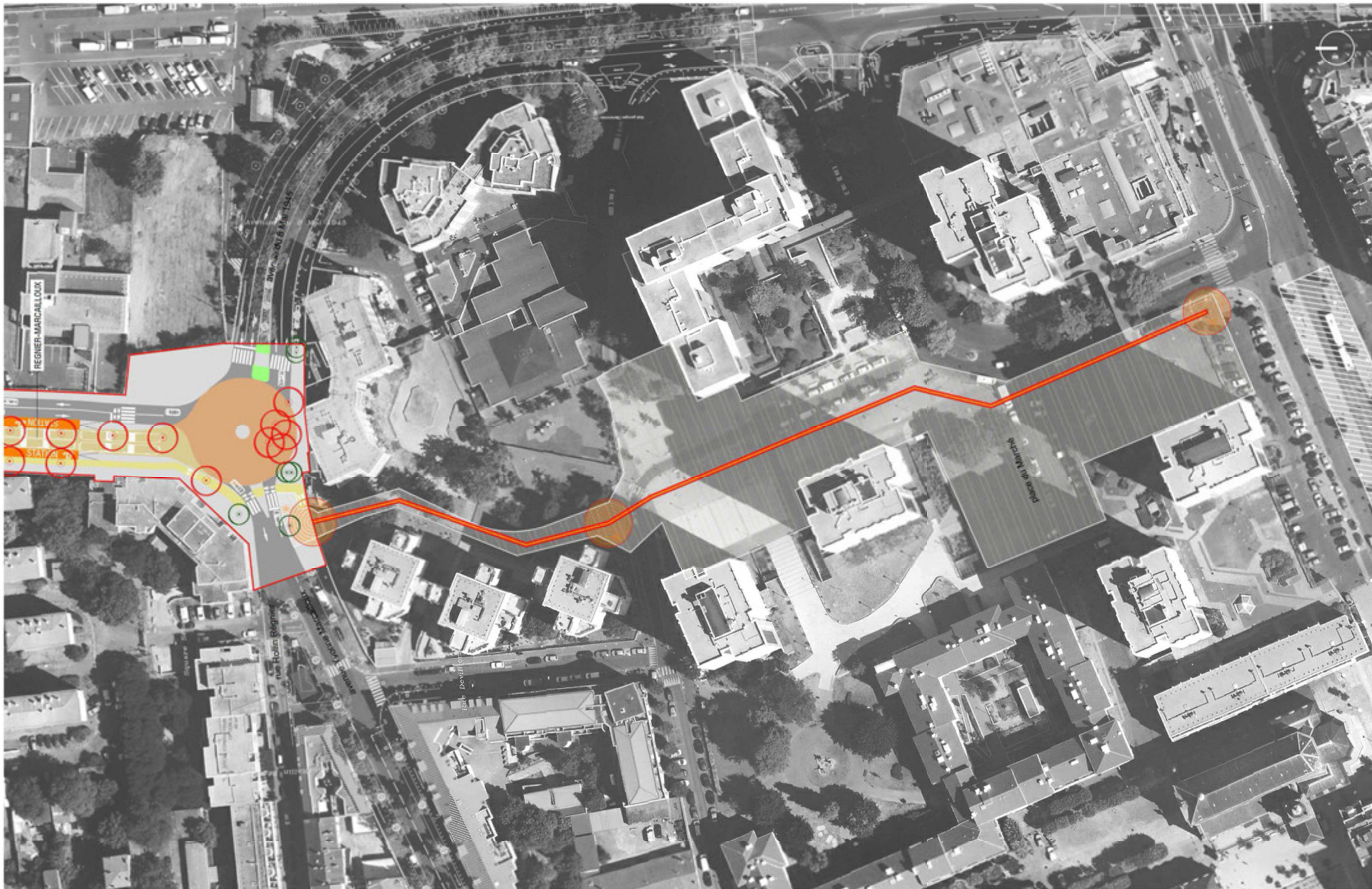
S09-2 Insertion Urbaine du TZen 5

Séquence 09 - Choisy-le-Roi / Avenue de Lugo

éch.
1/1000e

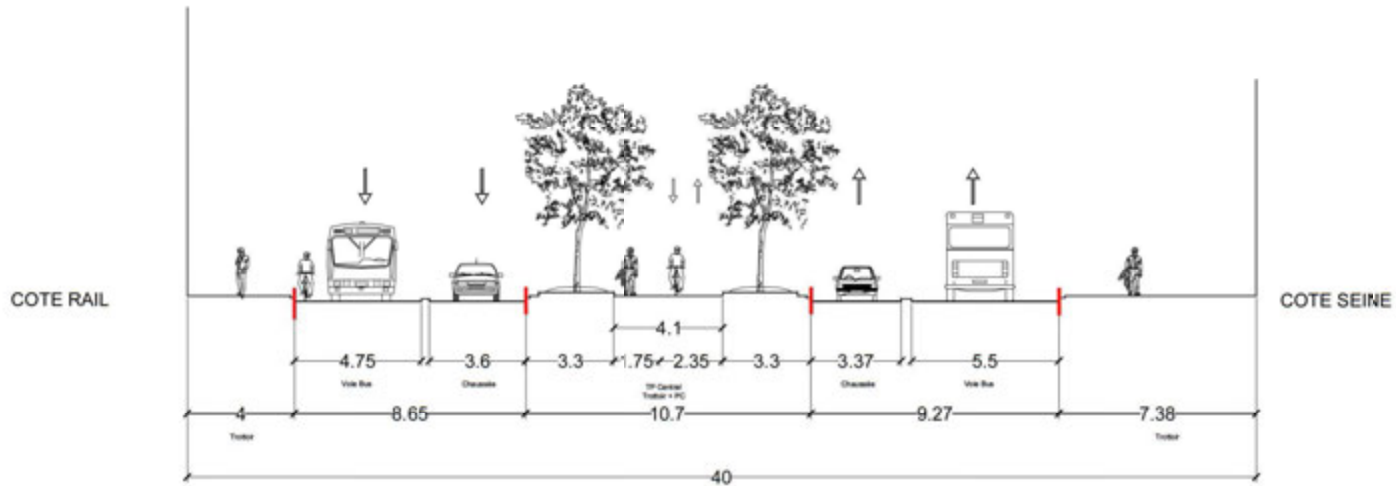
SNC-LAVALIN / REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES

Etudes Préliminaires / Insertion Urbaine / Plans 09/09/2015

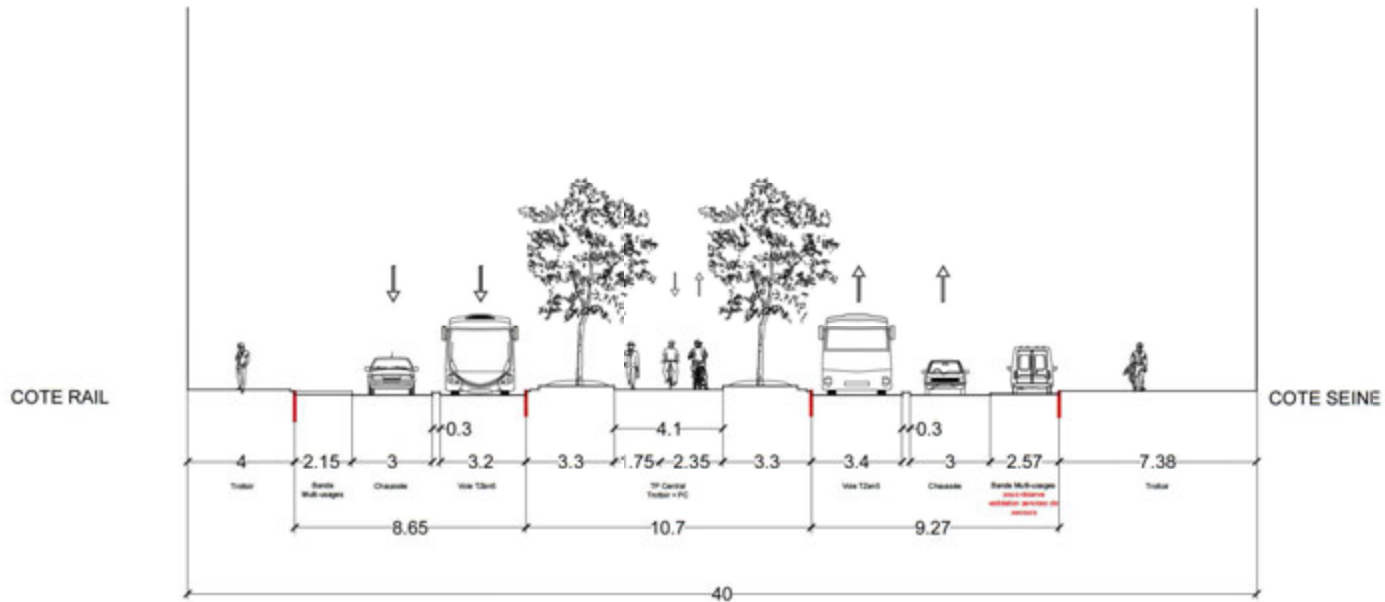


9. VUE EN COUPE DU TRACE DU T ZEN 5

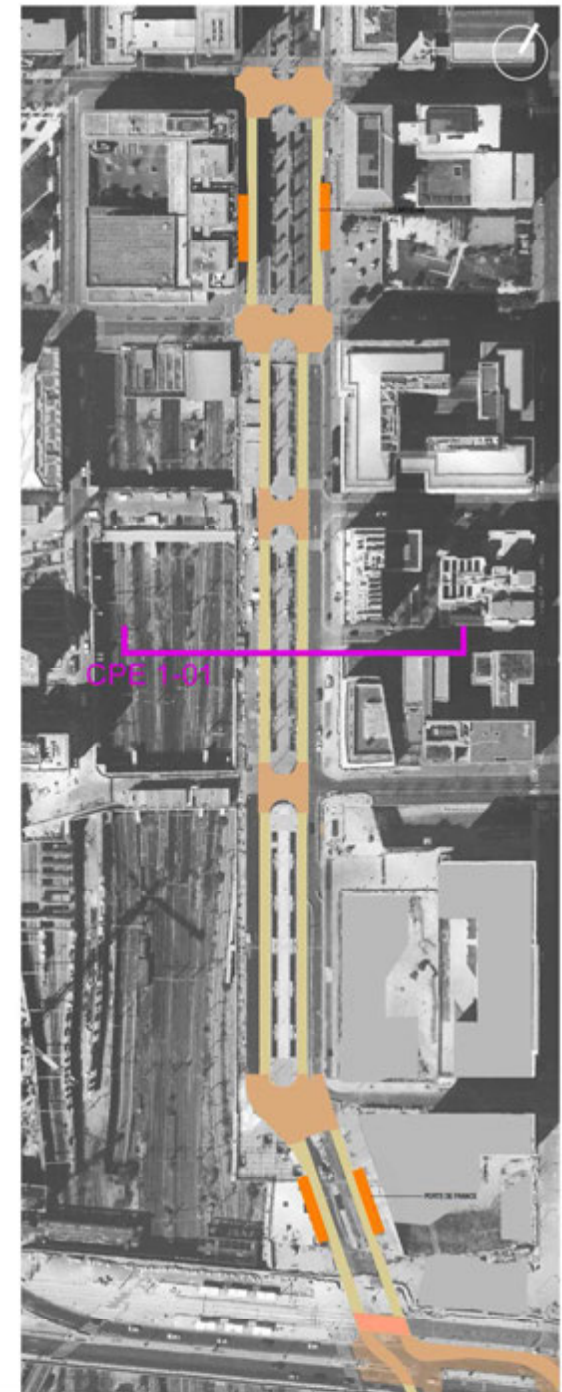


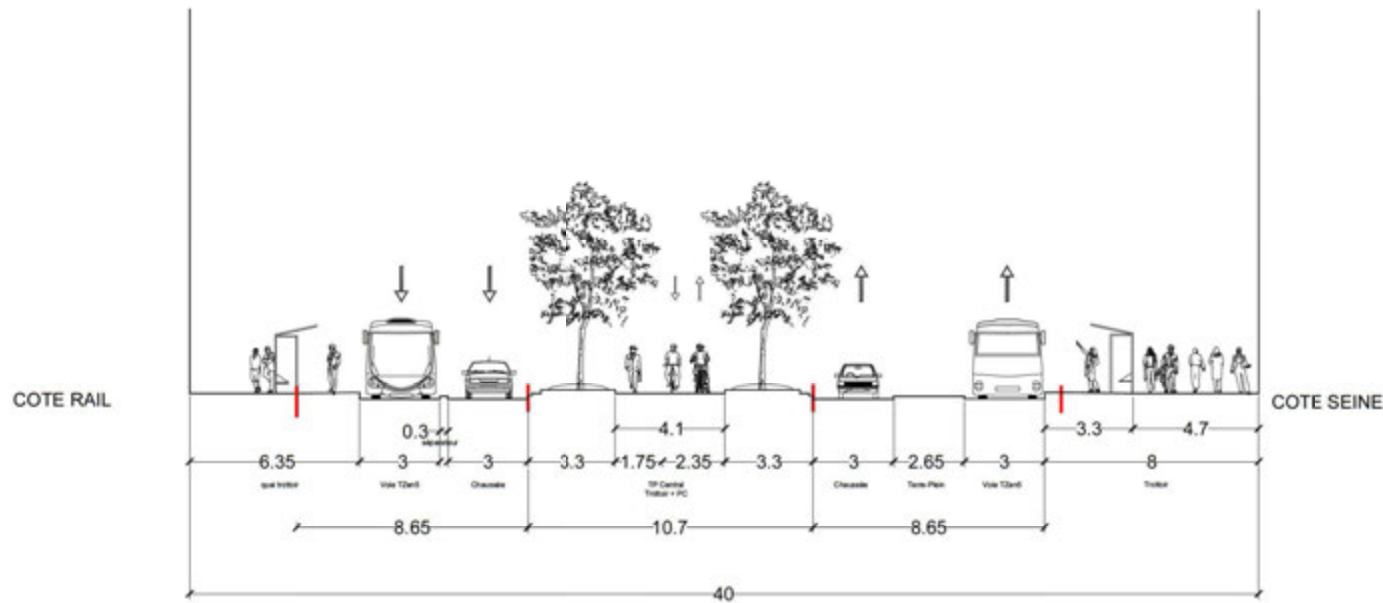


CPE 1-01 - Profil Existant - Avenue de France - section courante

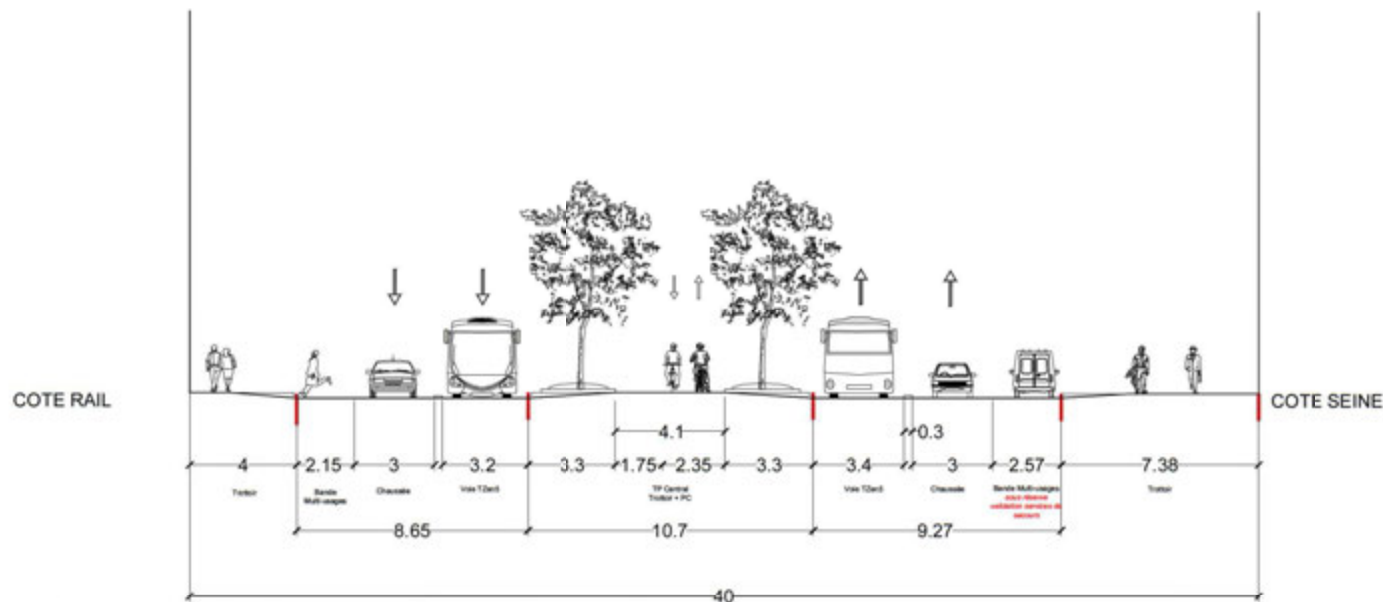


CPE 1-01 - Profil Projeté - Avenue de France - section courante

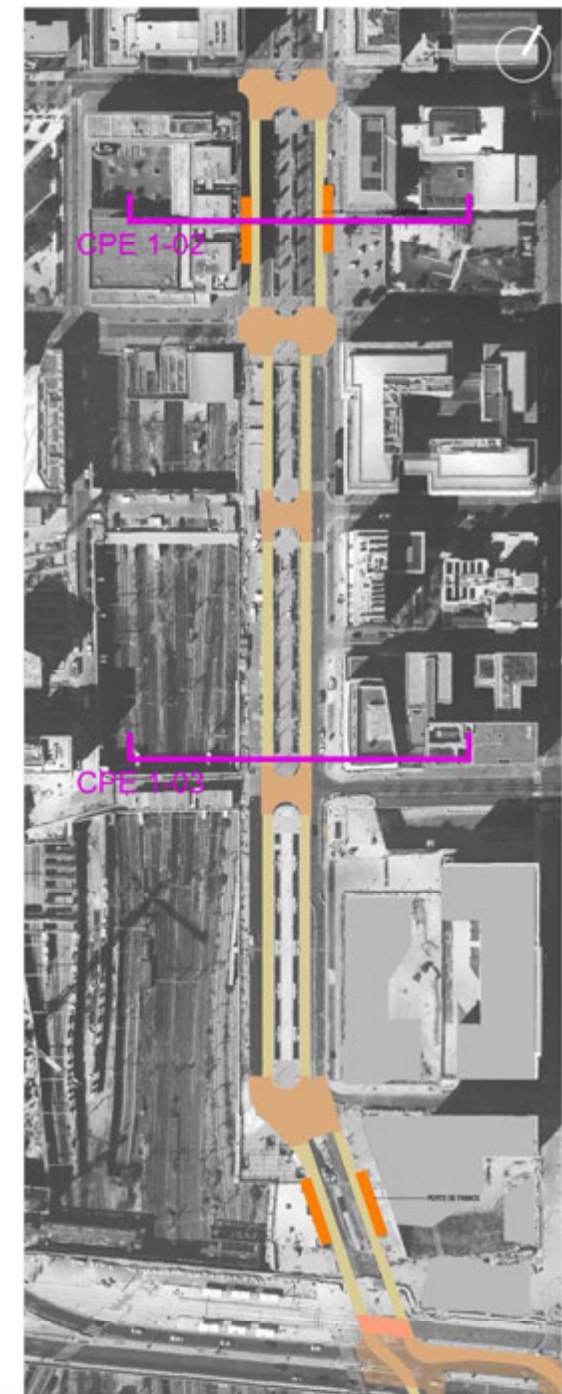


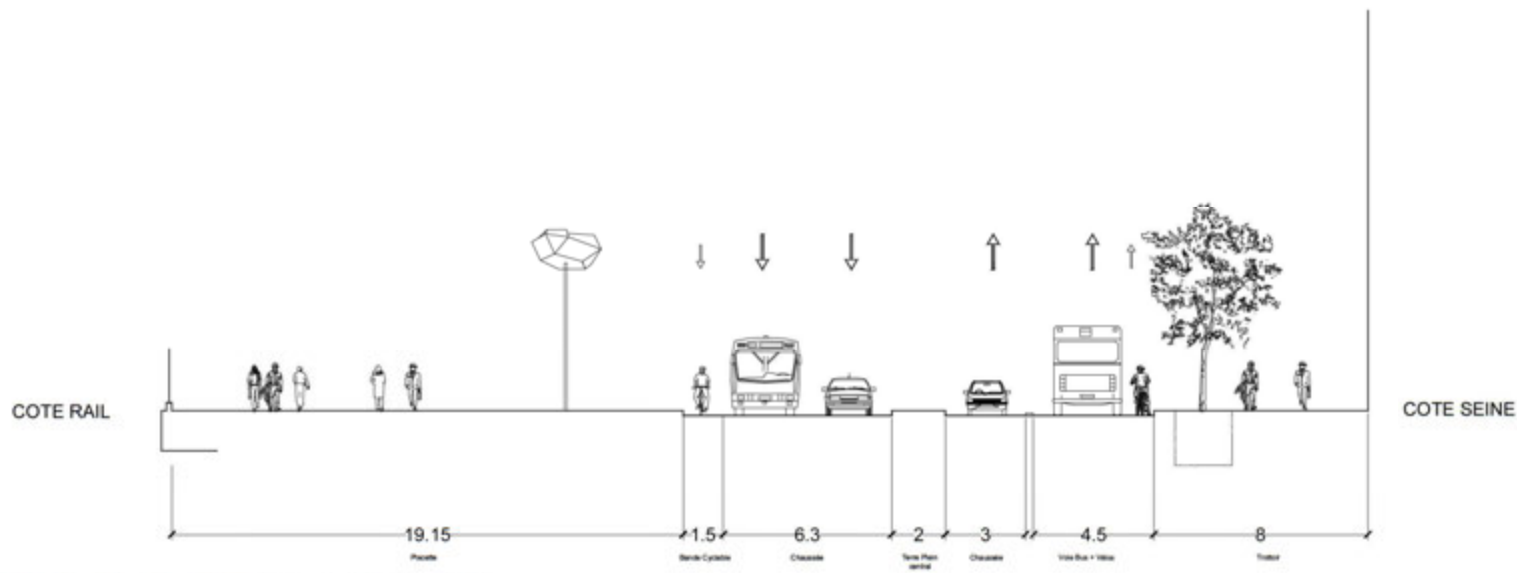


CPE 1-02 - Profil Projeté - Avenue de France - Station

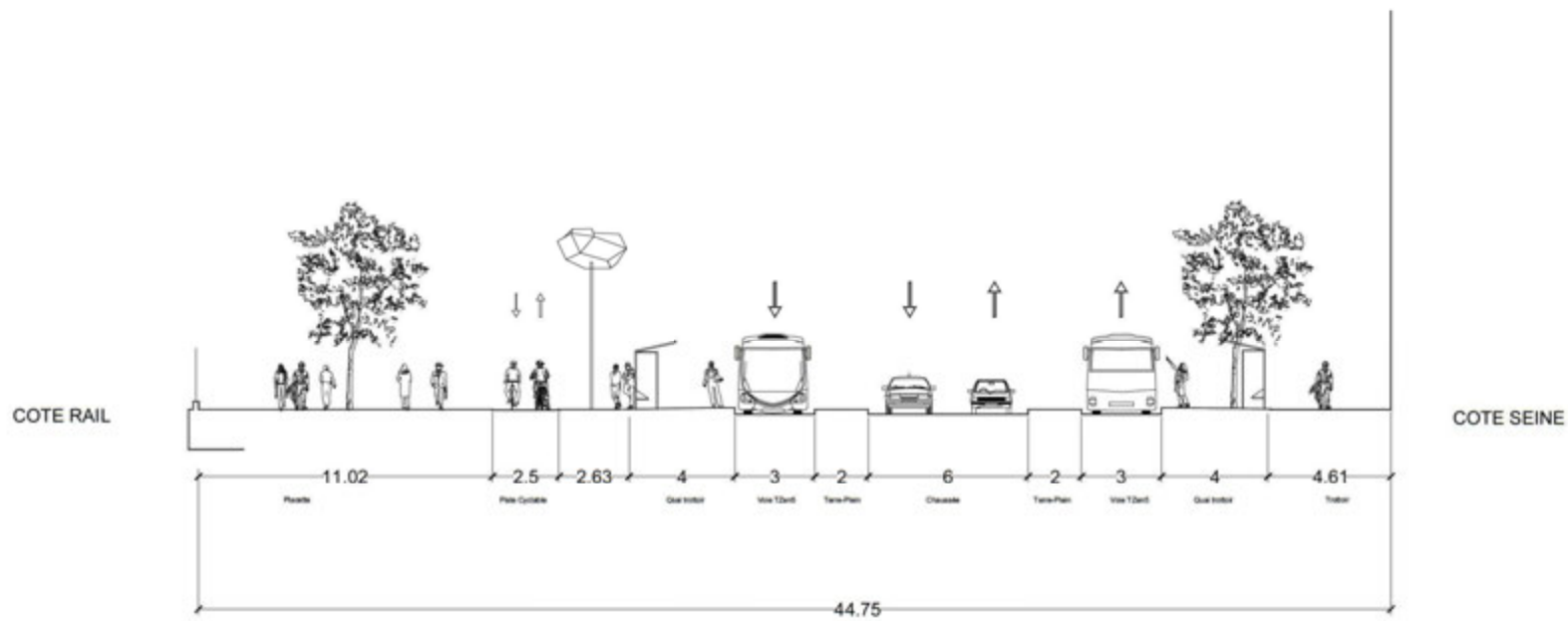


CPE 1-03 - Profil Projeté - Avenue de France - Traversée piétonne

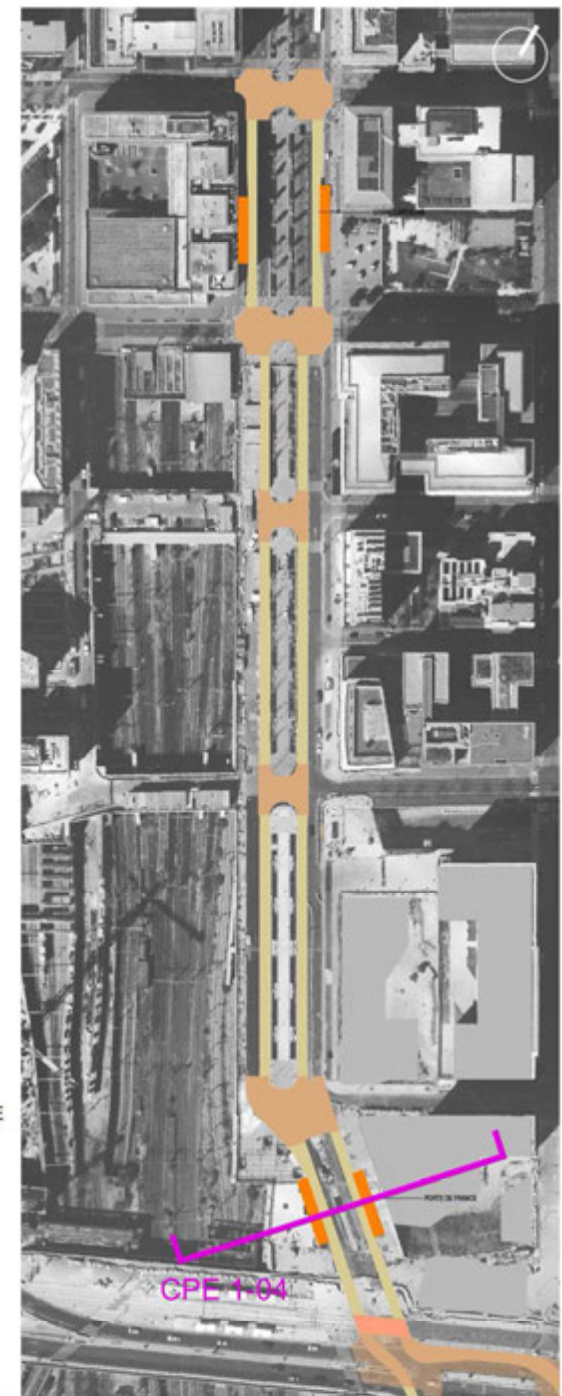


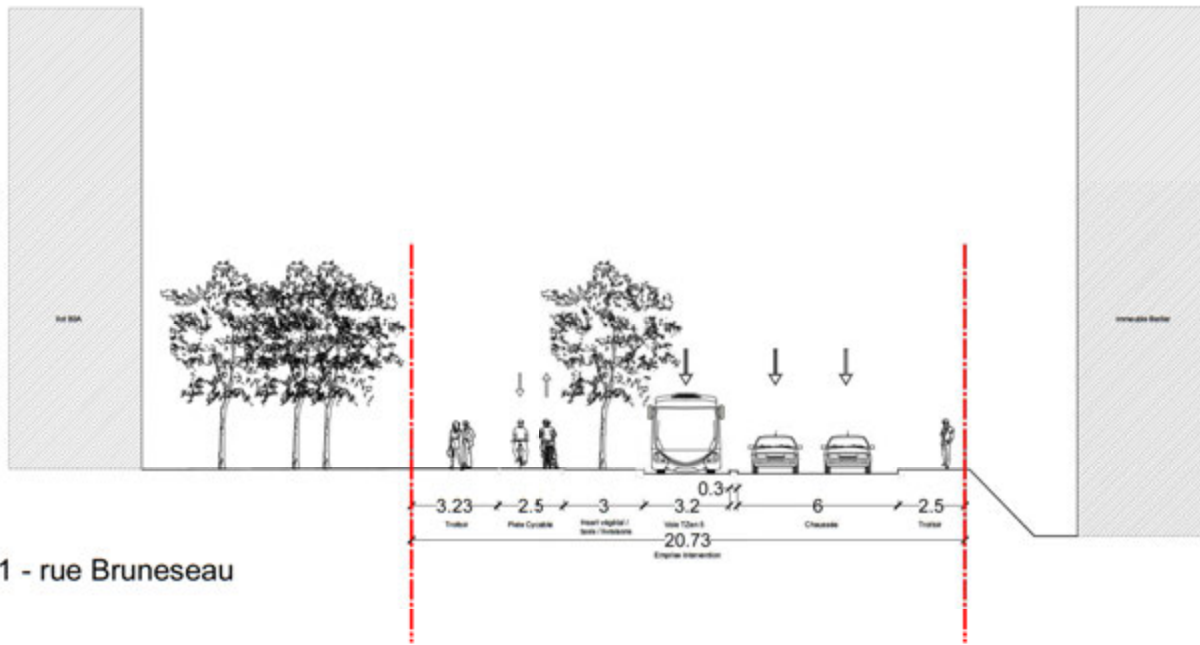


CPE 1-04 - Profil Existant - Patte d'Oie

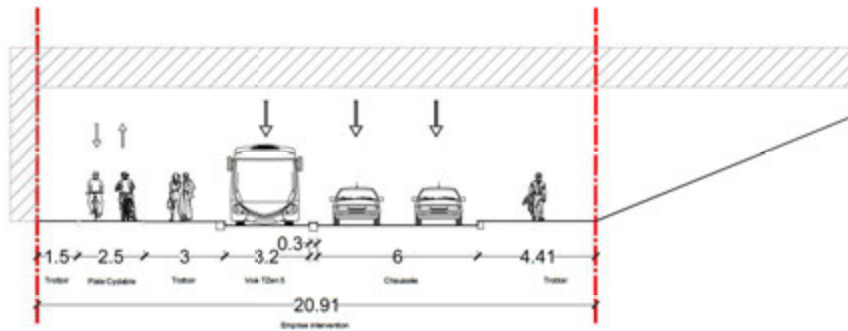


CPE 1-04 - Profil Projeté - Patte d'Oie - Station

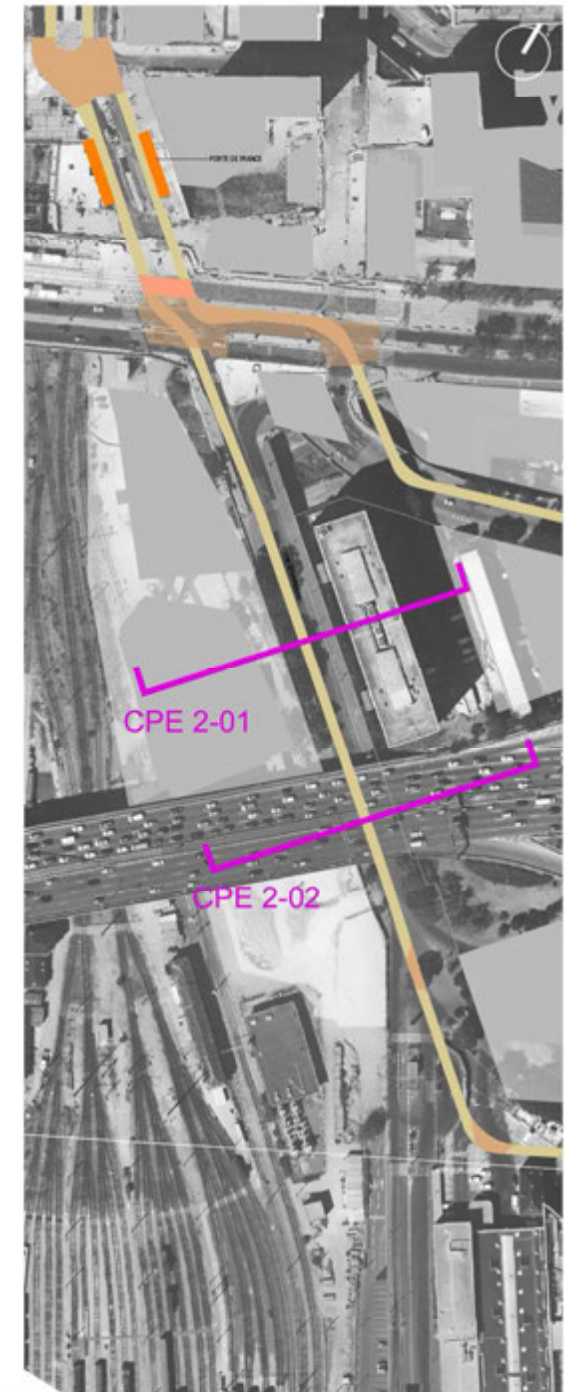


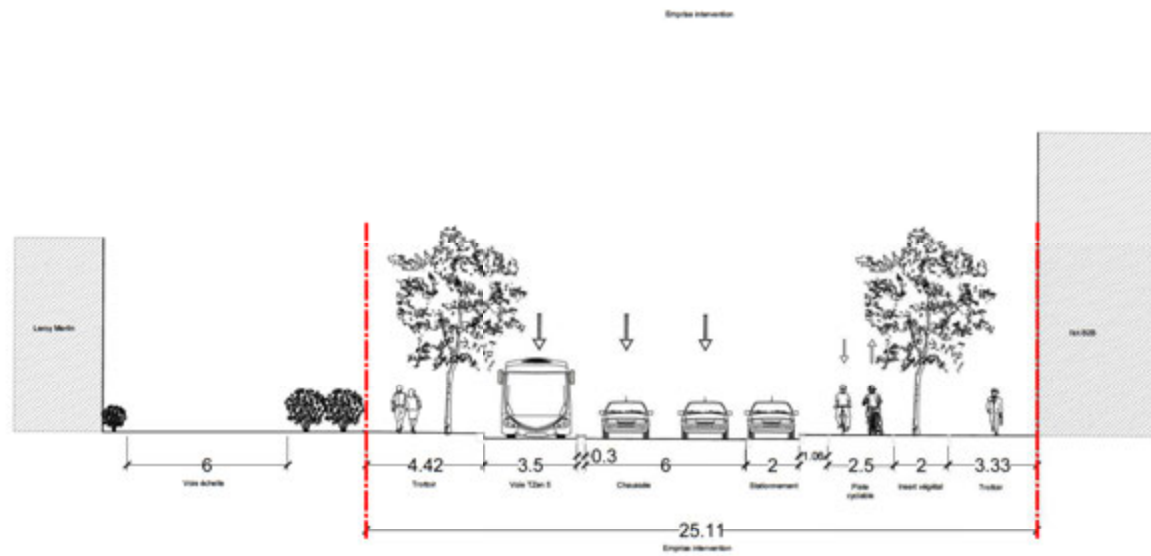


CPE 2-01 - rue Bruneseau

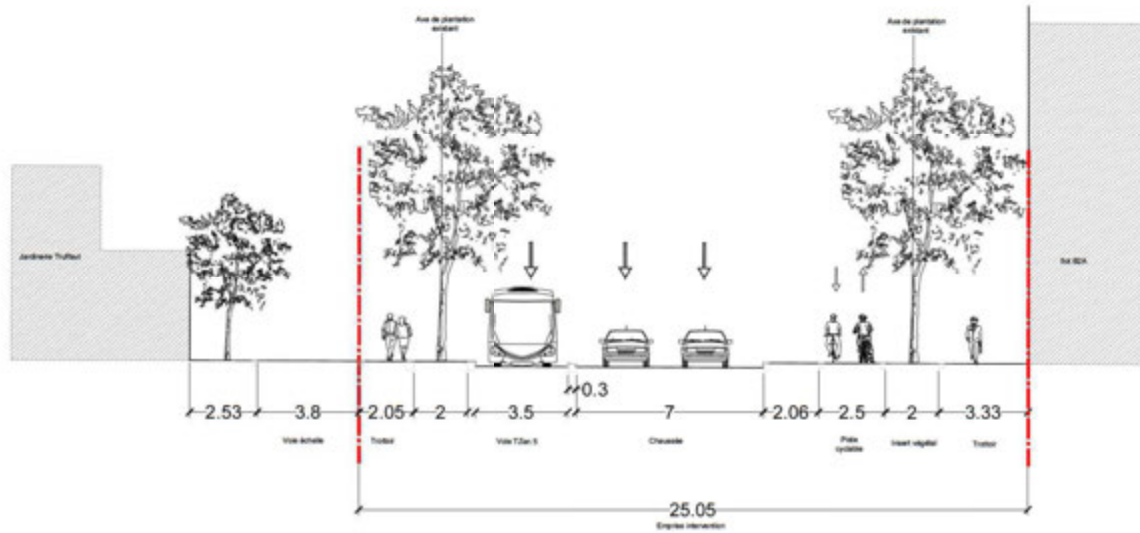


CPE 2-02 - rue Bruneseau



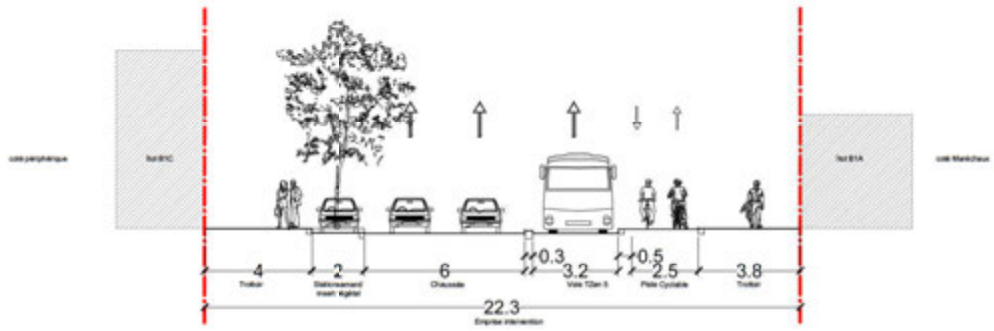


CPE 2-03 - rue Bruneseau

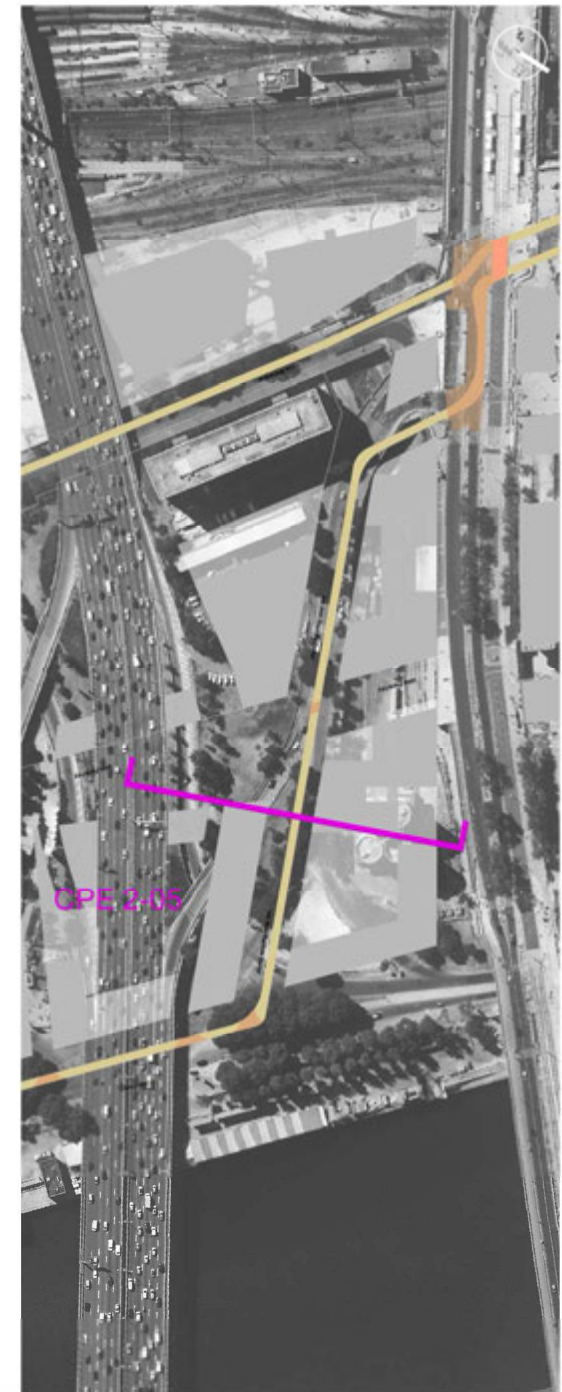


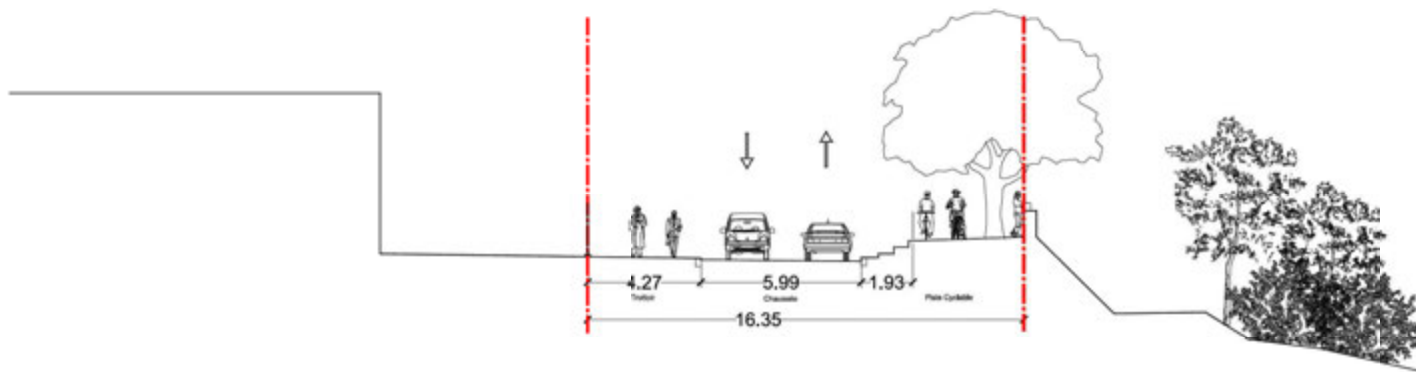
CPE 2-04 - rue Bruneseau



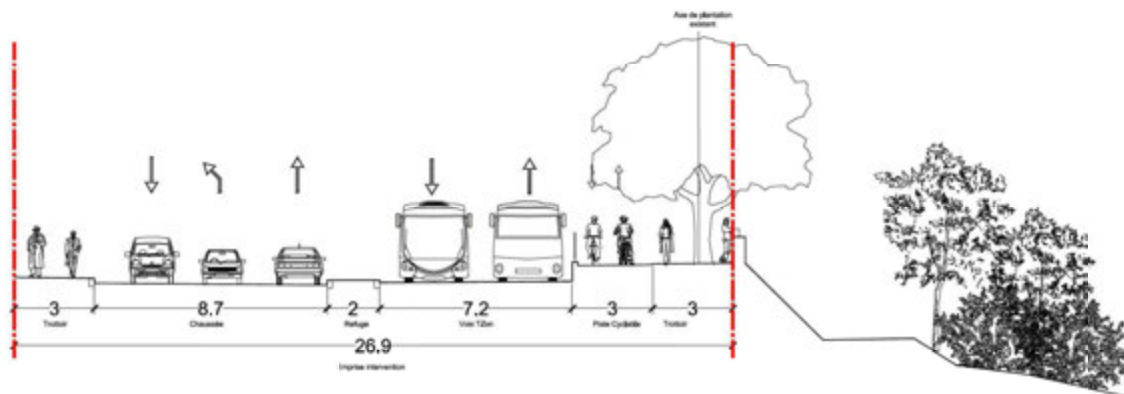


CPE 2-05 - rue Berlier

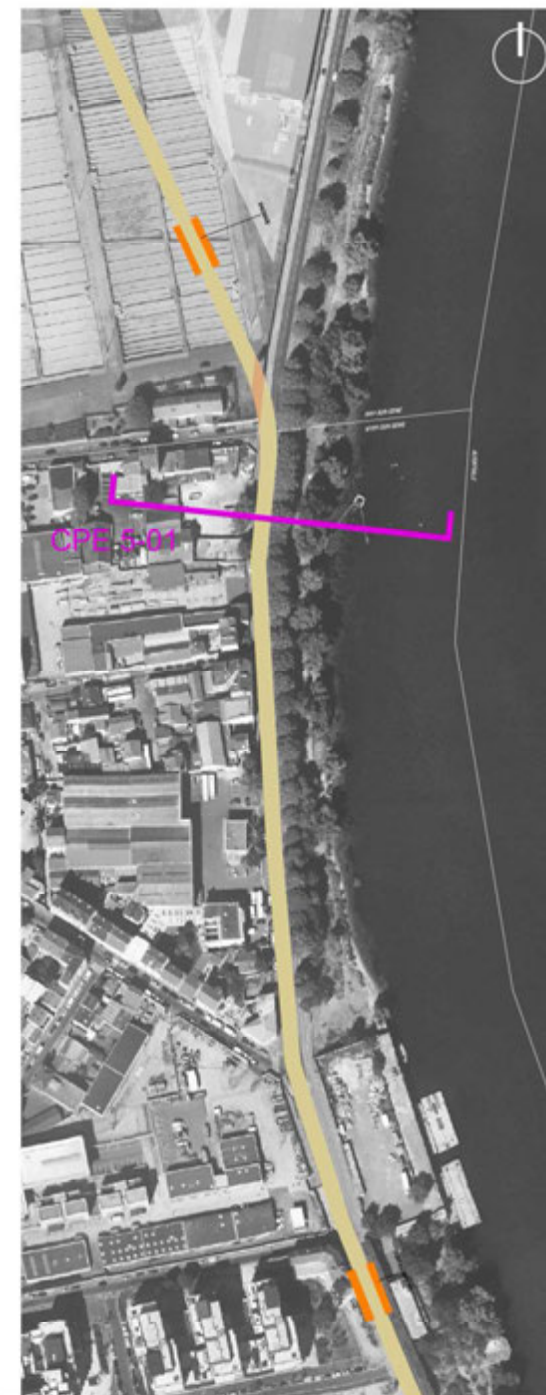


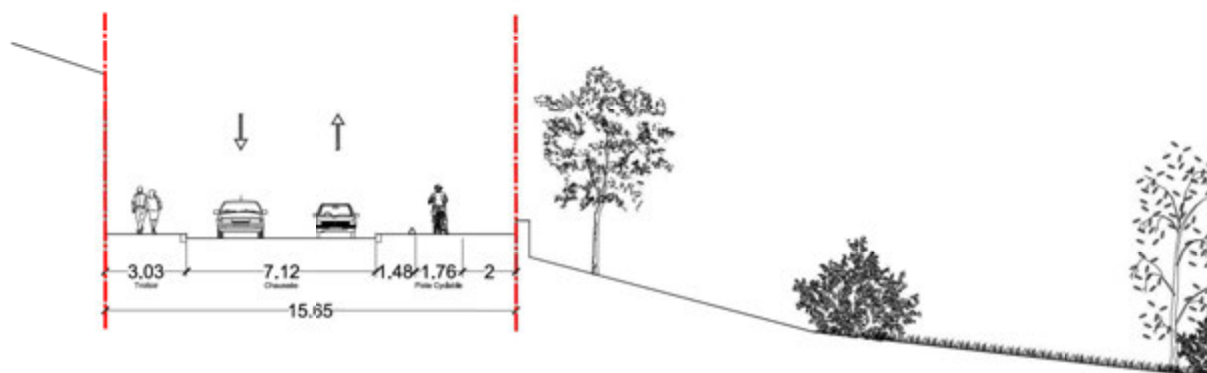


CPE 5-01 - Profil Existant

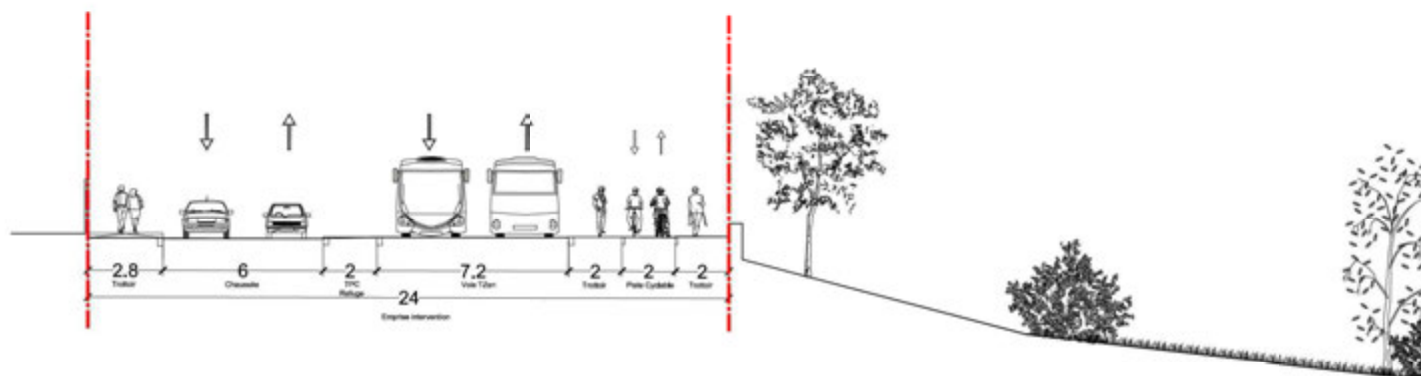


CPE 5-01 - Profil Projeté - Sud carrefour Baignade

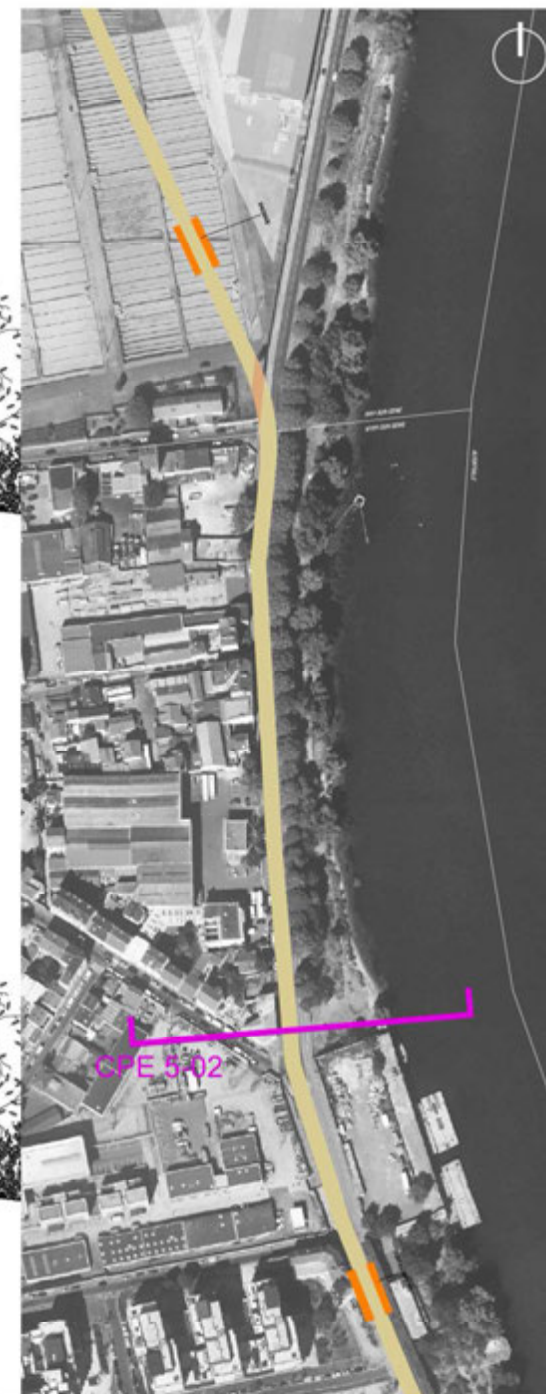


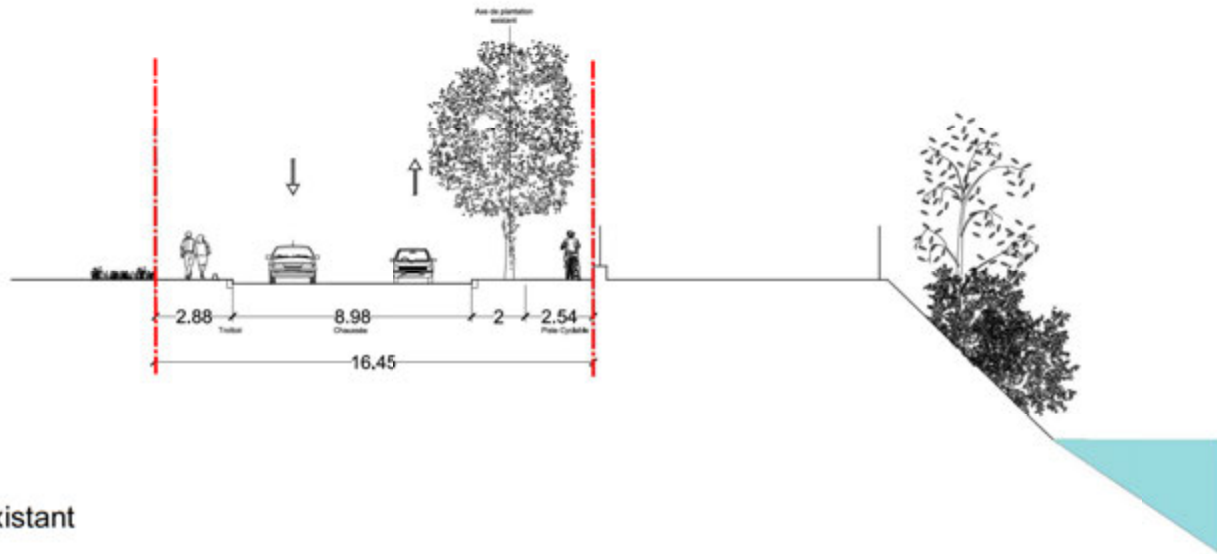


CPE 5-02 - Profil Existant

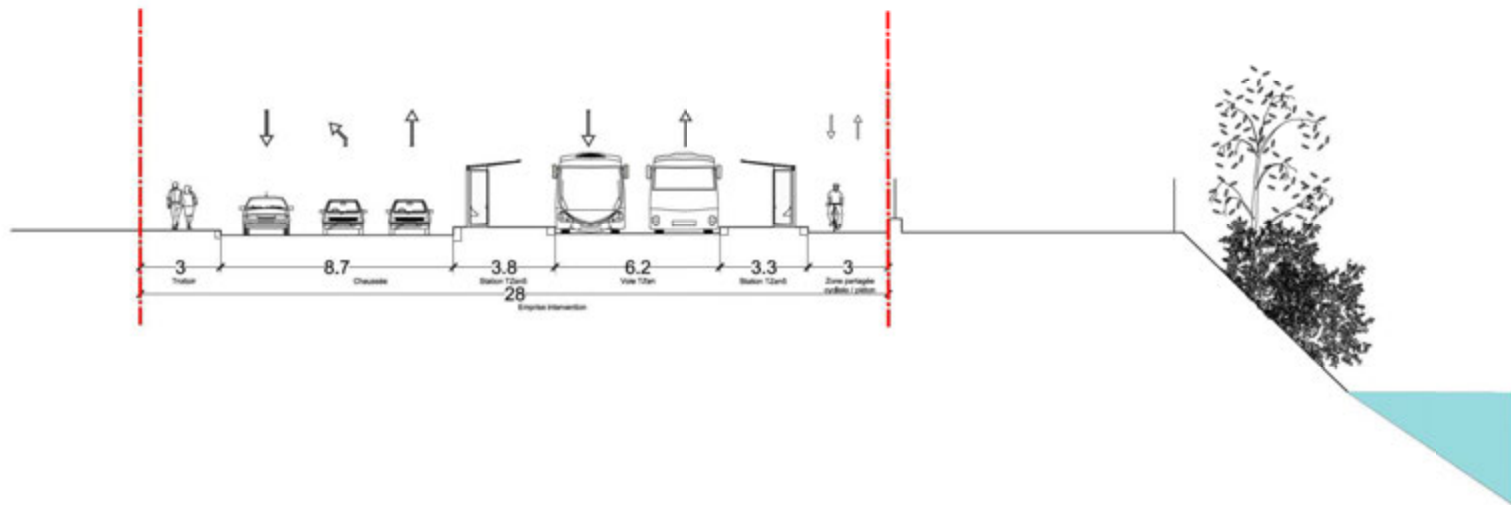


CPE 5-02 - Profil Projeté - Traversée Piétonne



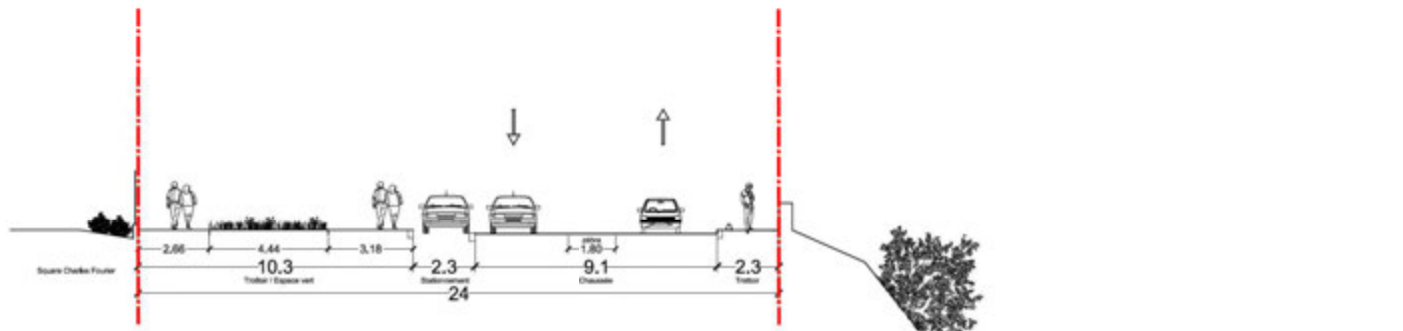


CPE 5-03 - Profil Existant

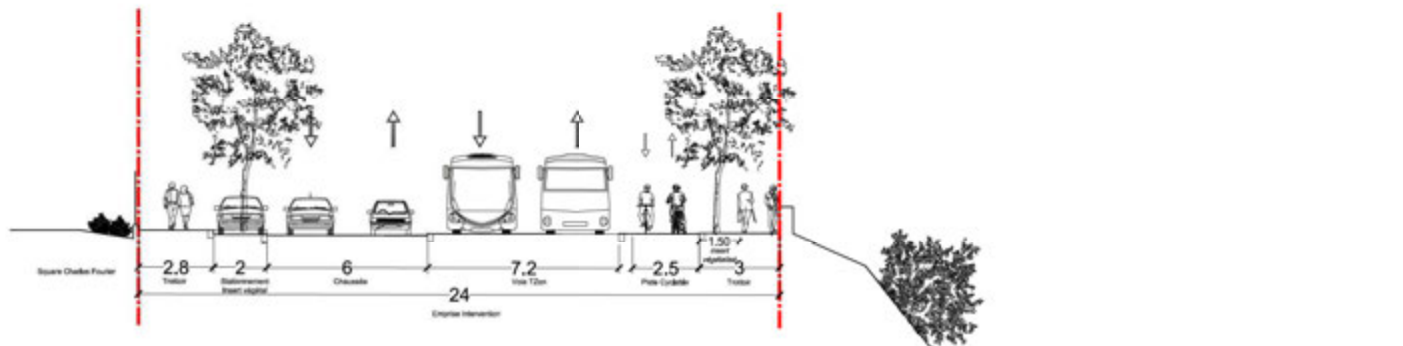


CPE 5-03 - Profil Projeté - Station

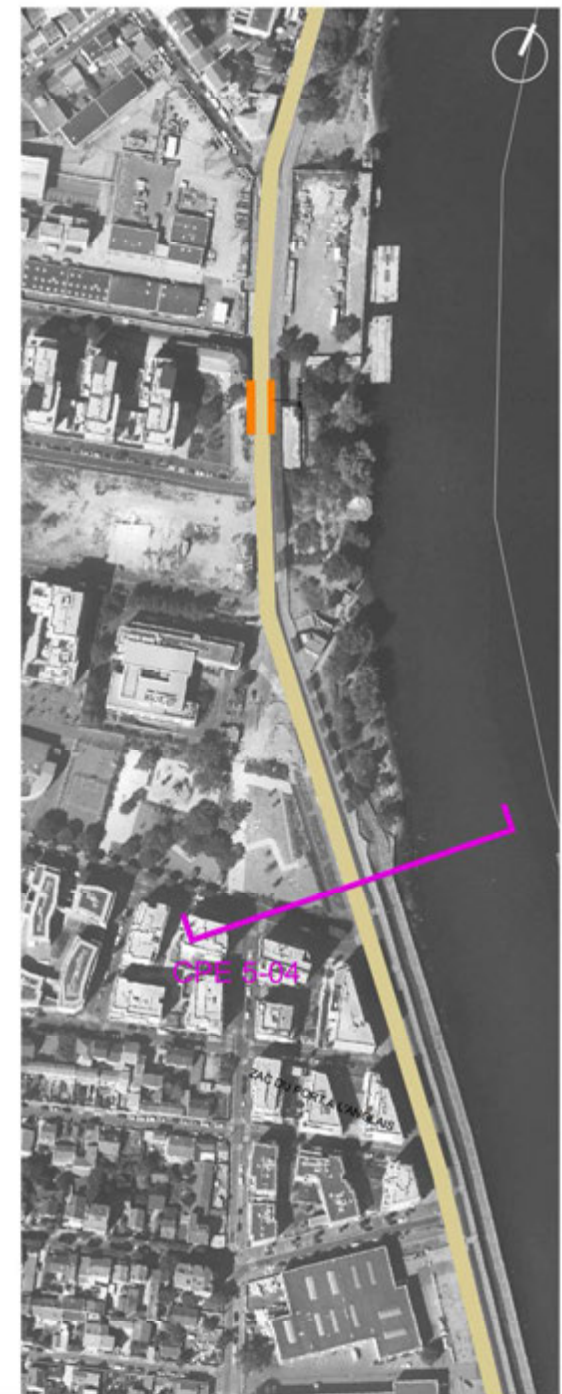


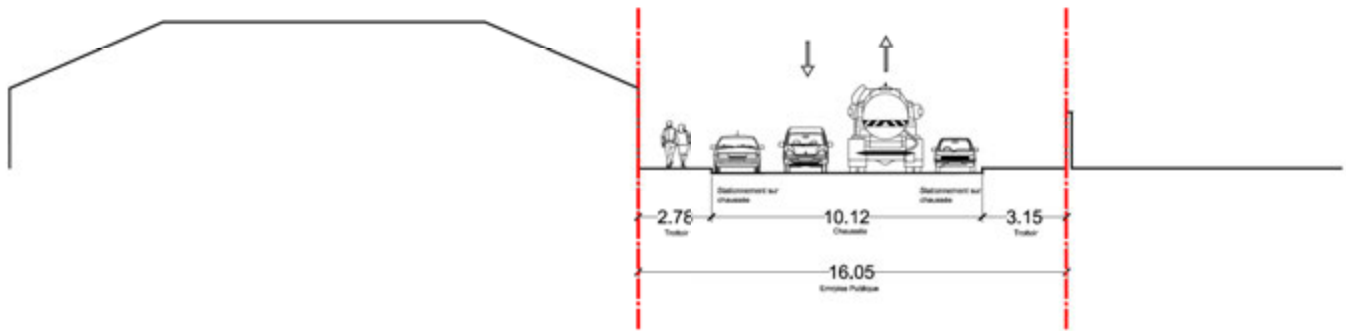


CPE 5-04 - Profil Existant

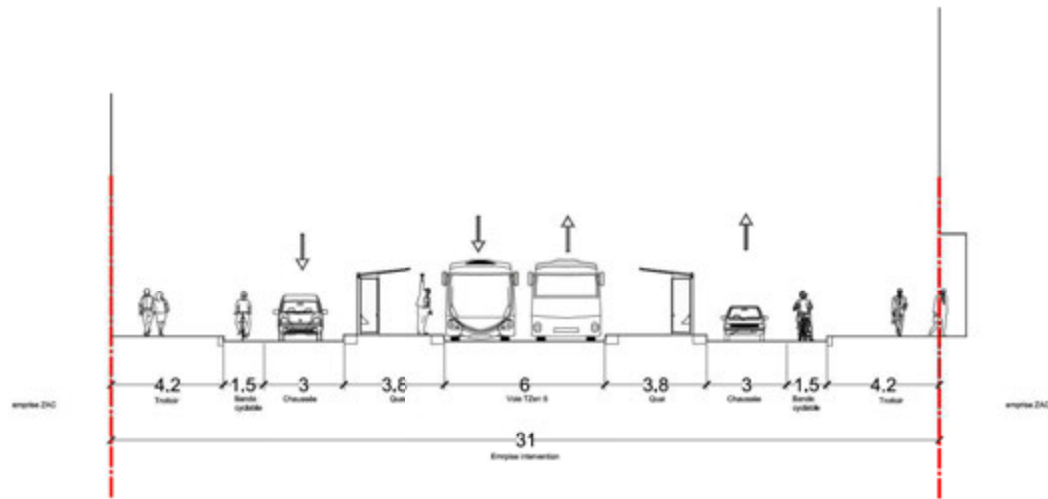


CPE 5-04 - Profil Projeté - Section Courante



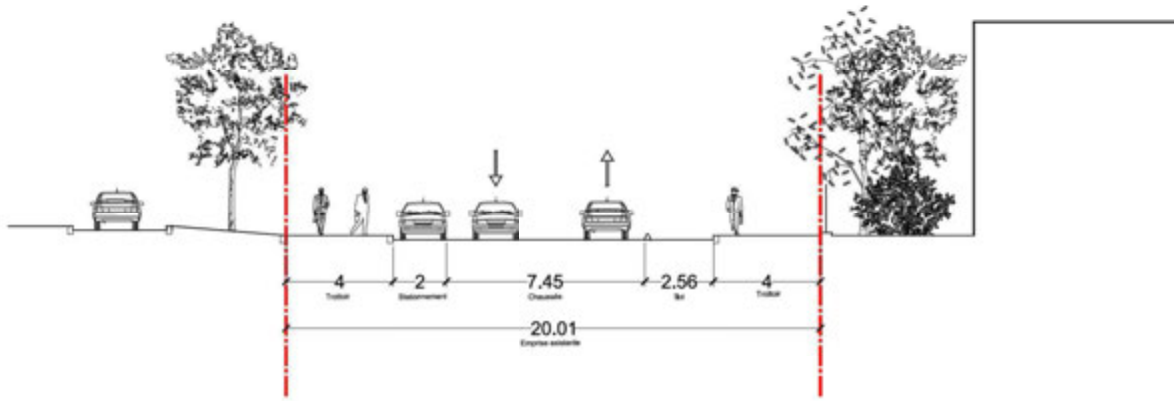


CPE 6-01 - Profil Existant - rue Edith Cavell

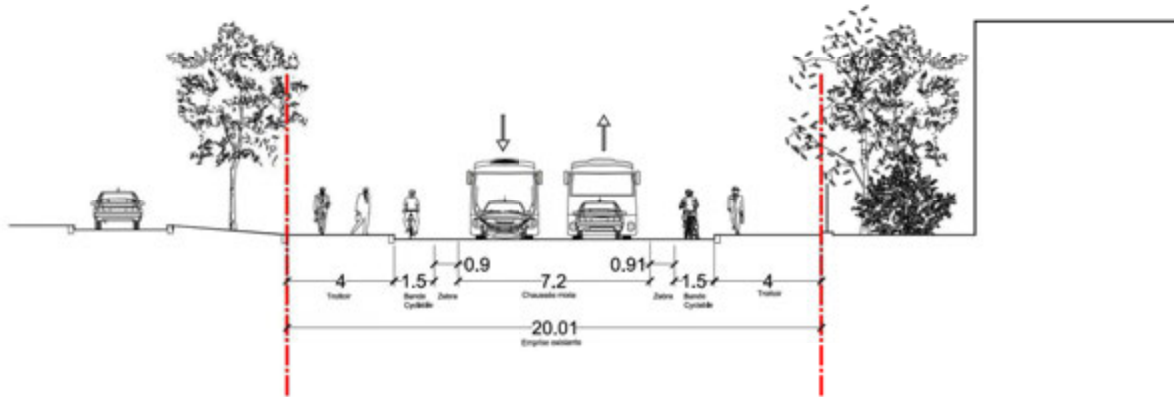


CPE 6-01 - Profil Projeté - rue Edith Cavell - Station

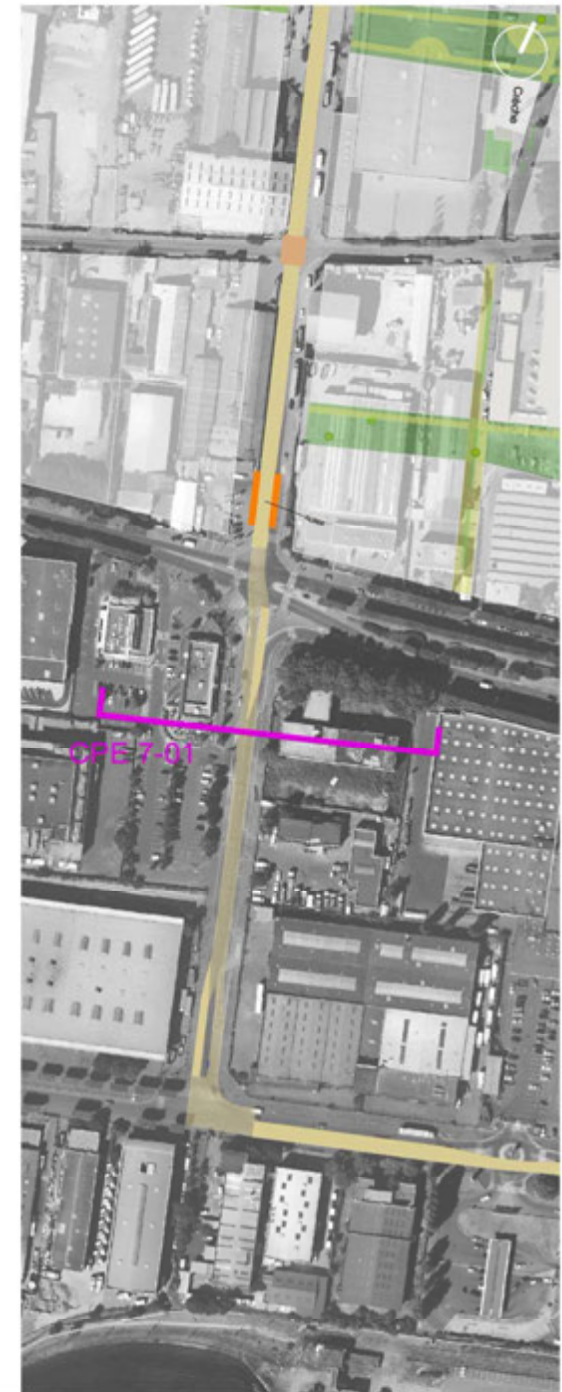


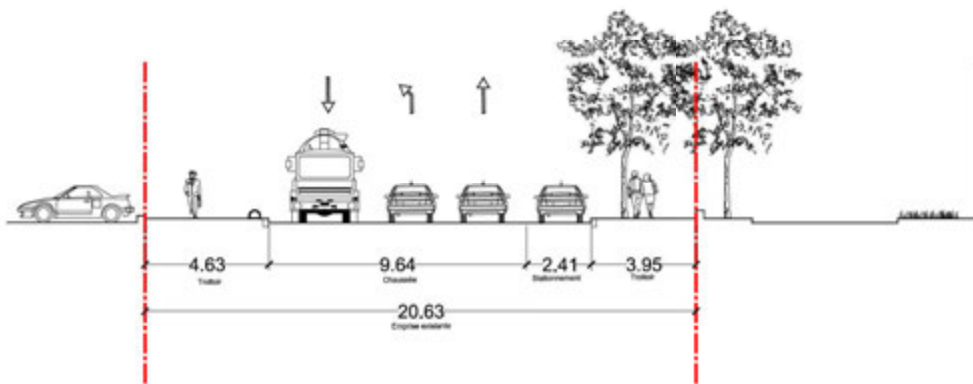


CPE 7-01 - Profil Existant - rue Edith Cavell

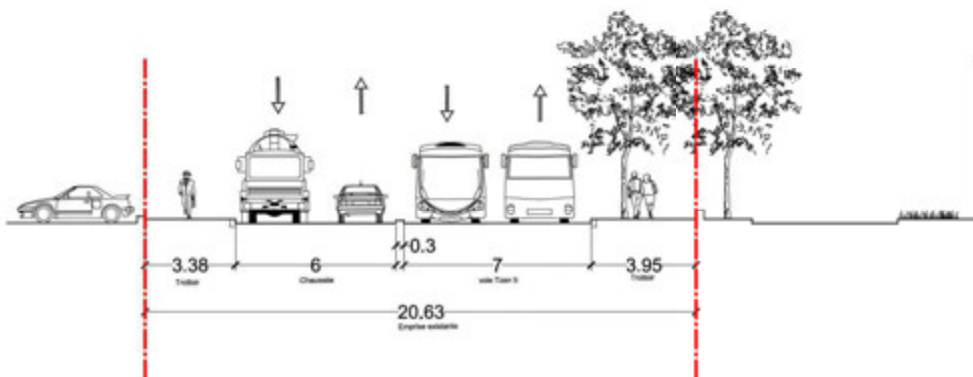


CPE 7-01 - Profil Projeté - section courante - rue Edith Cavell

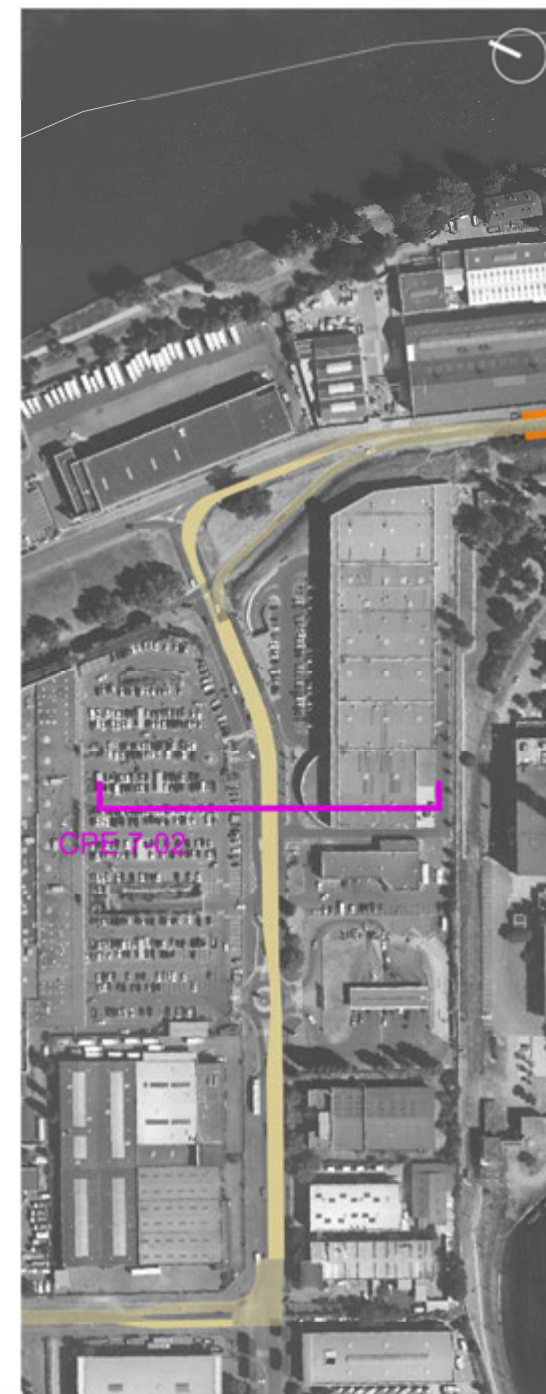


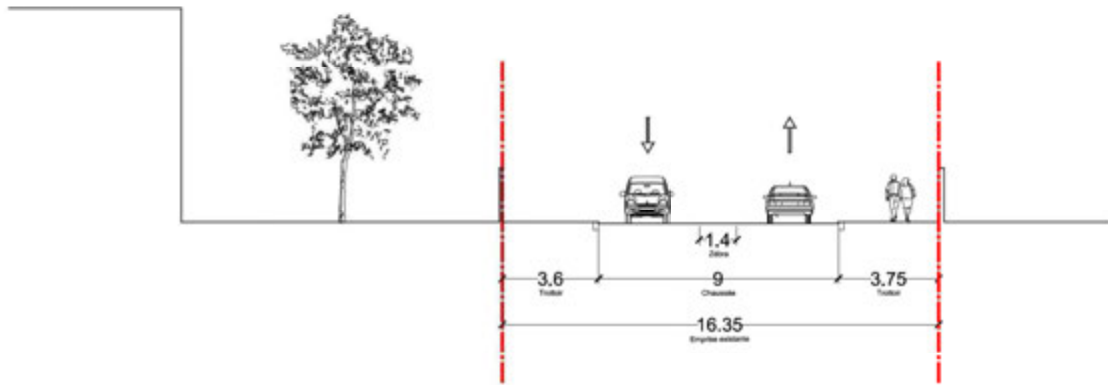


CPE 7-02 - Profil Existant - rue Eugène Hénaff

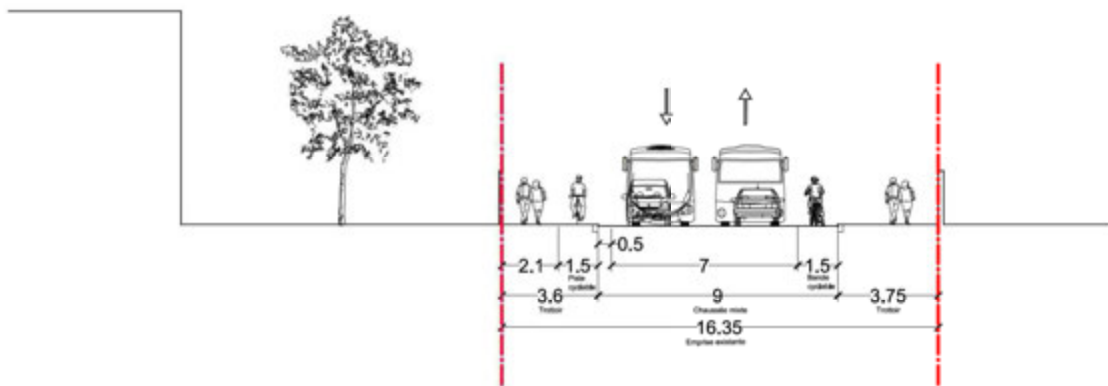


CPE 7-02 - Profil Projeté - rue Eugène Hénaff - section courante

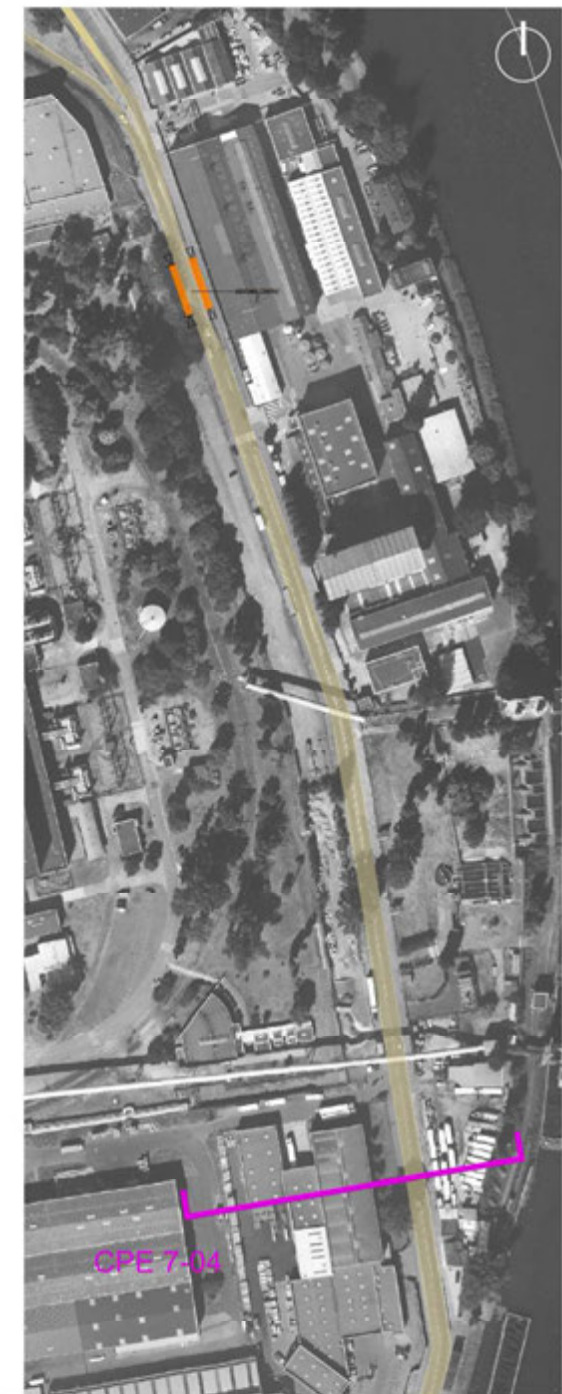


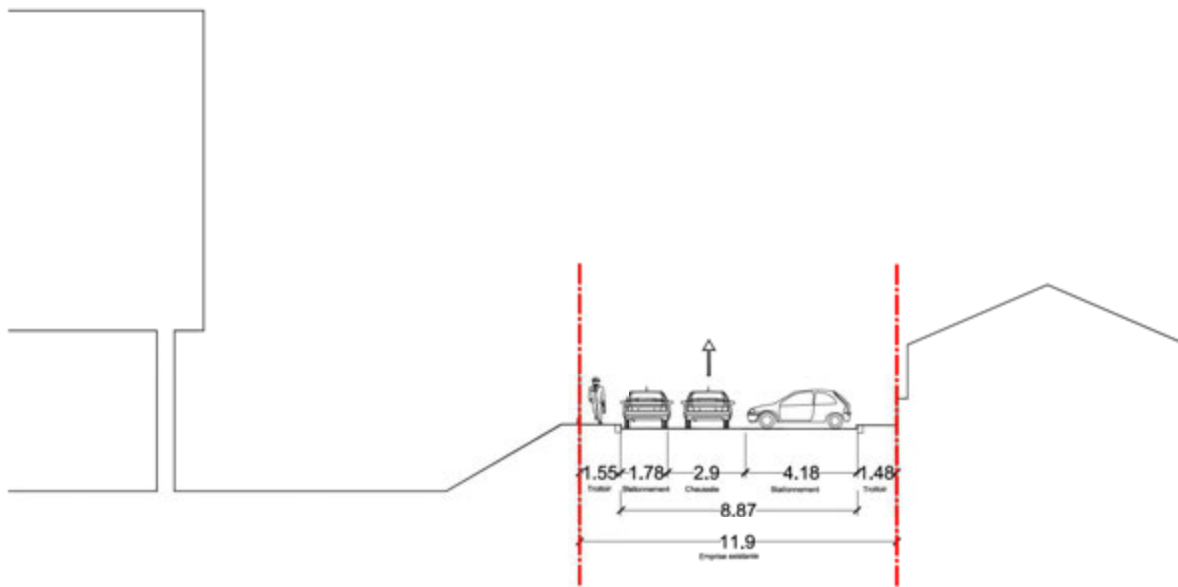


CPE 7-04 - Profil Existant - quai Jules Guesde

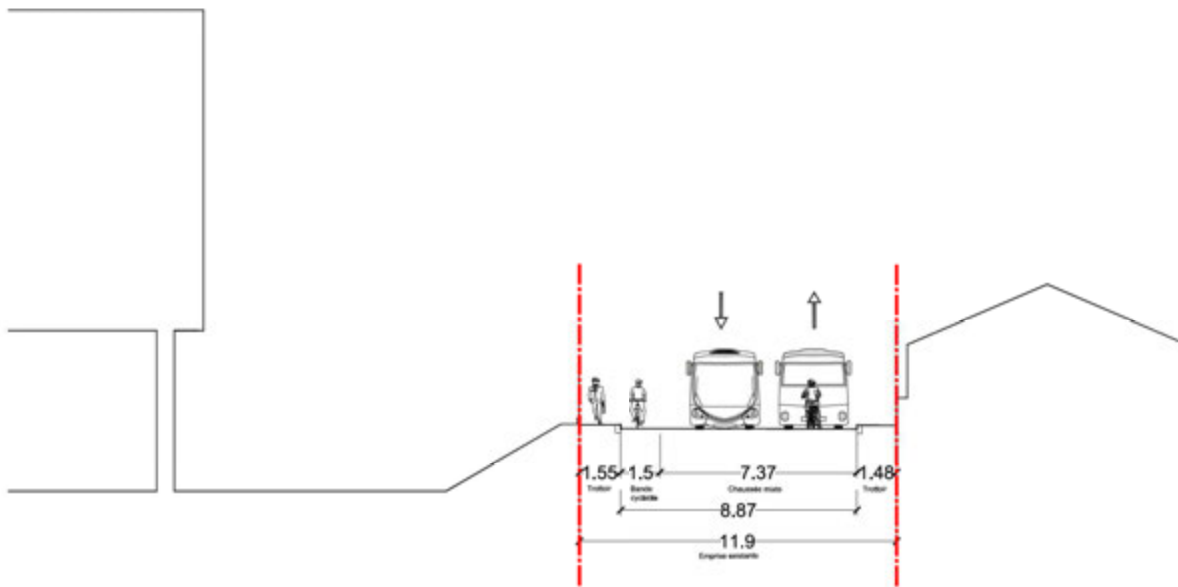


CPE 7-04 - Profil Projeté - quai Jules Guesde - section courante

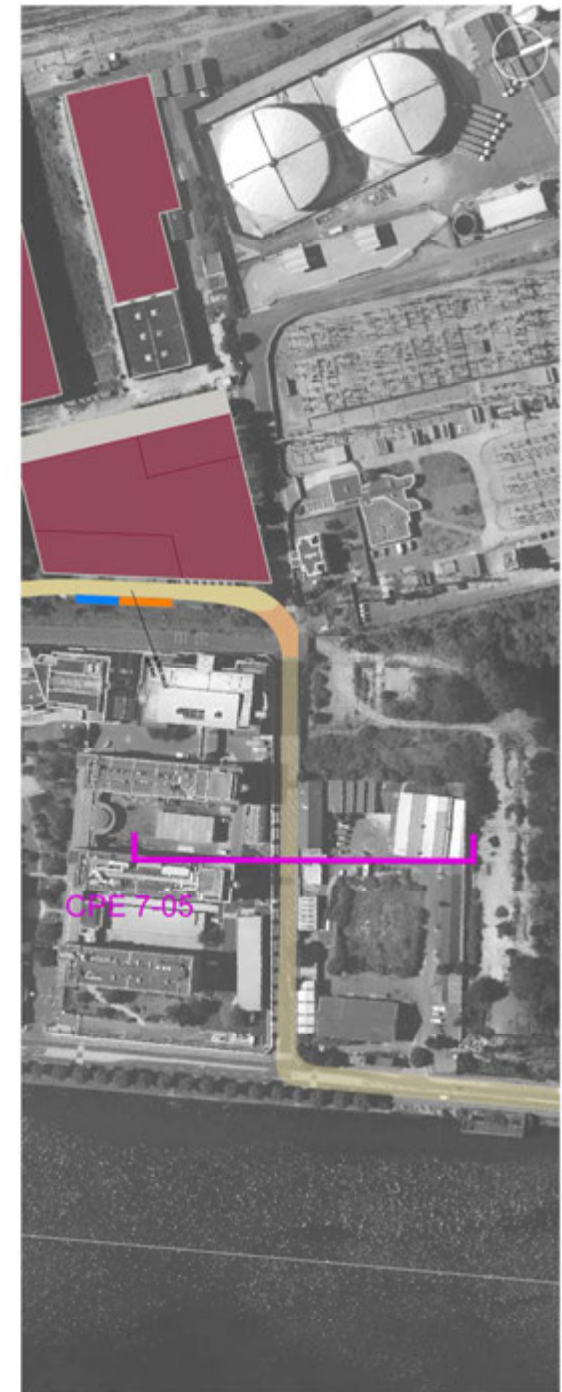


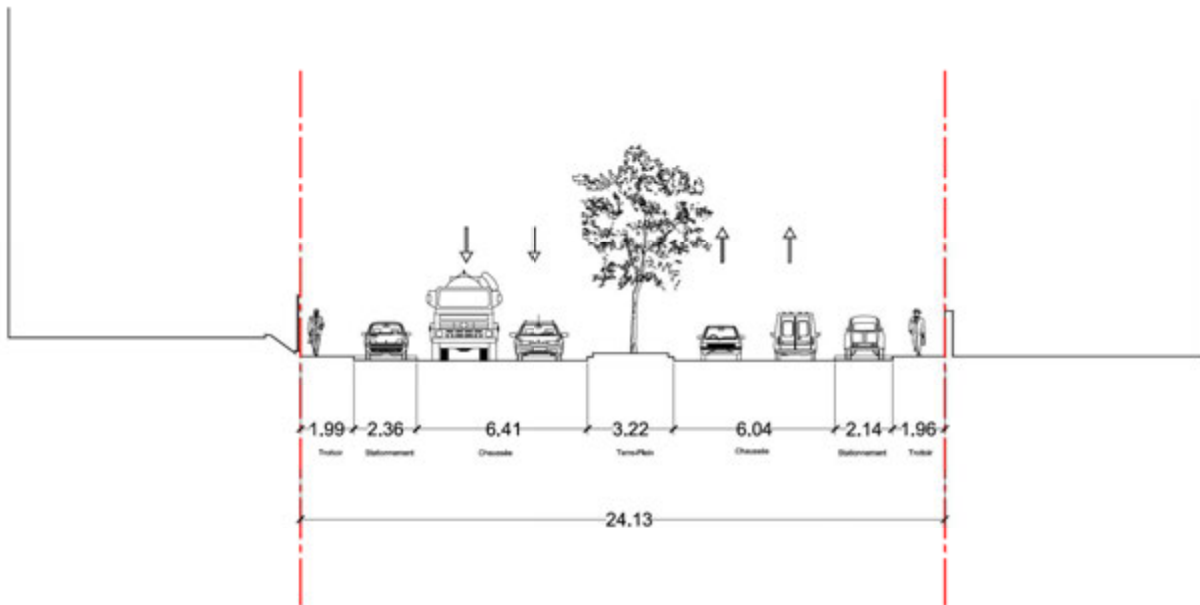


CPE 7-05 - Profil Existant - rue Léon Mauvais

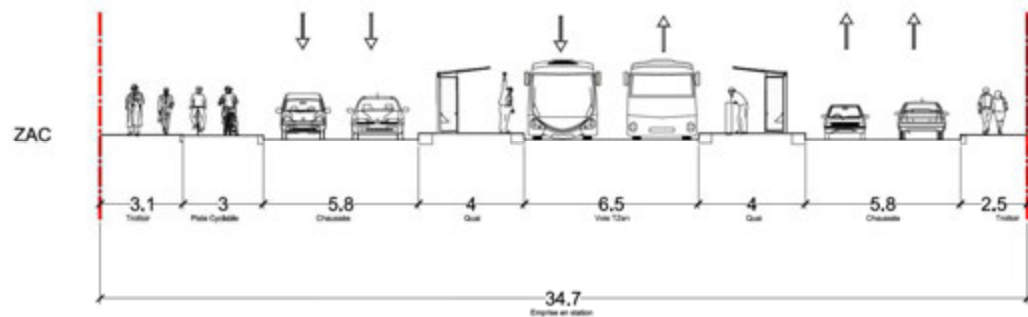


CPE 7-05 - Profil Projeté - rue Léon Mauvais - section courante

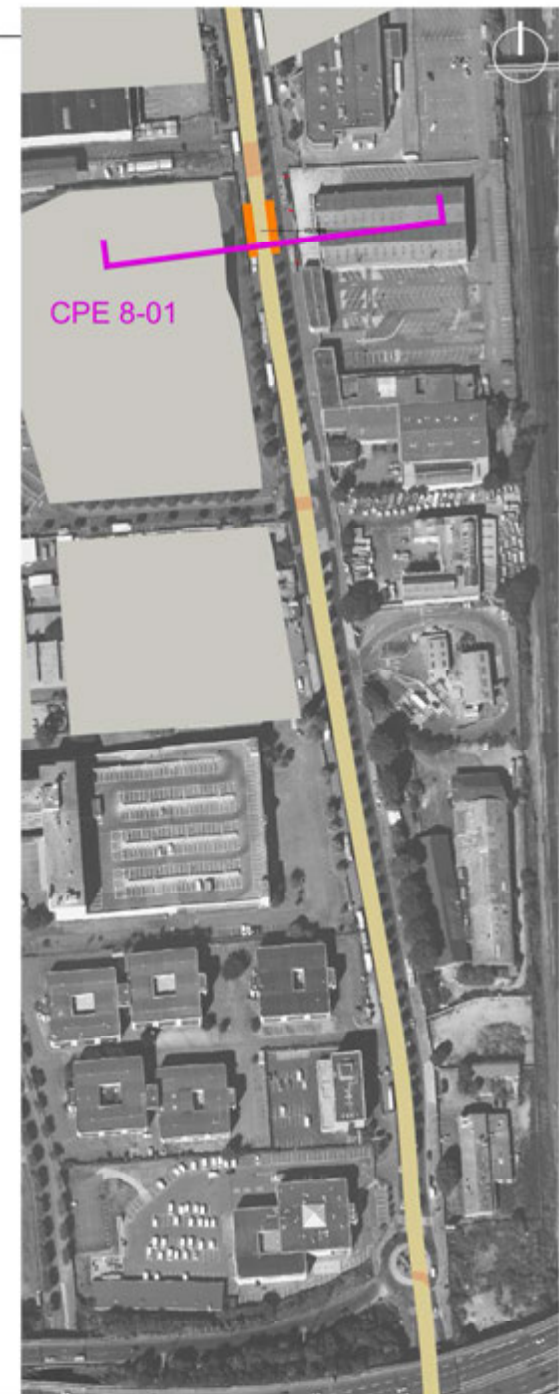


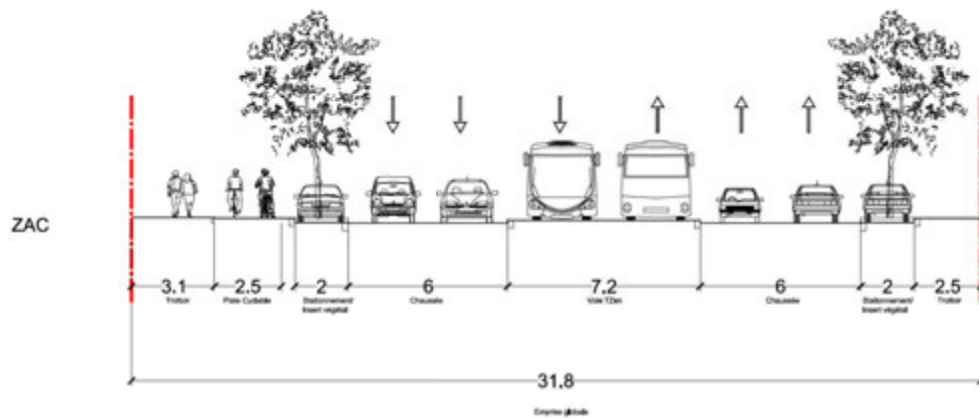


CPE 8-01 - Profil Existant - rue Léon Geffroy

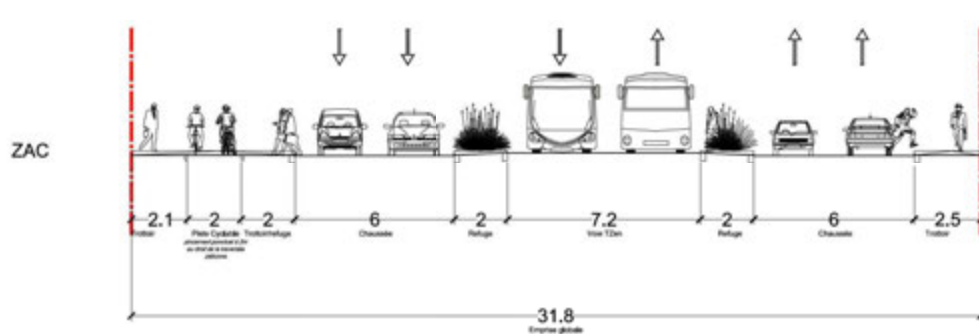


CPE 8-01 - Profil Projeté - rue Léon Geffroy - Station

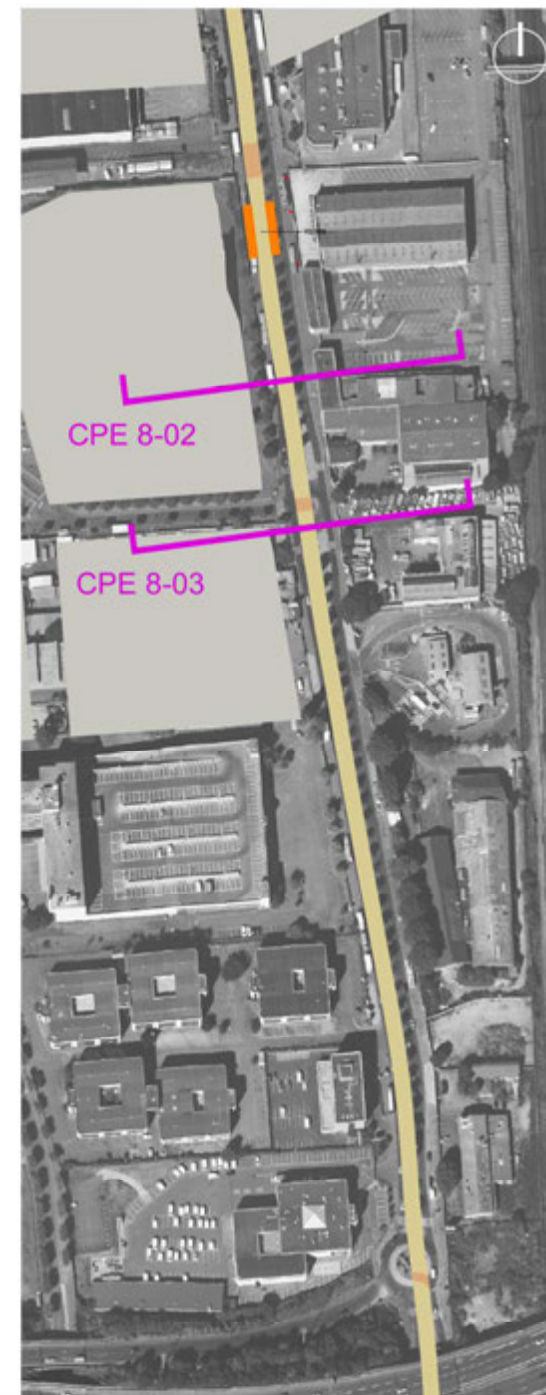




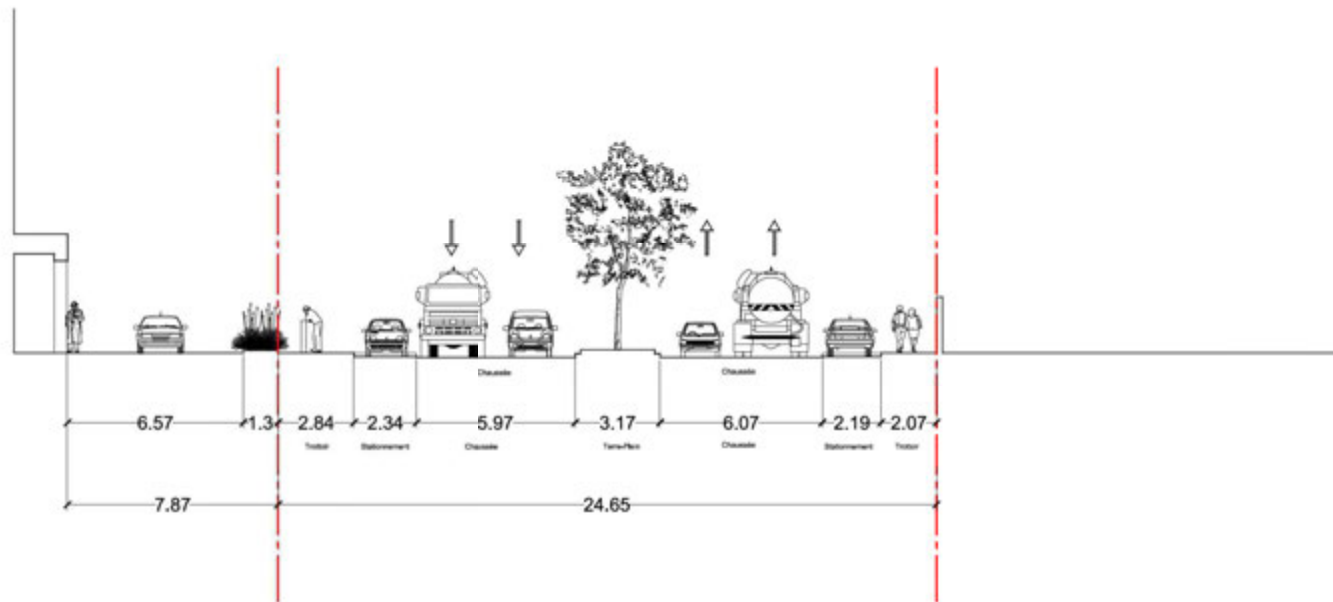
CPE 8-02 - Profil Projeté - rue Léon Geffroy - Section courante



CPE 8-03 - Profil Projeté - rue Léon Geffroy - Traversée piétonne

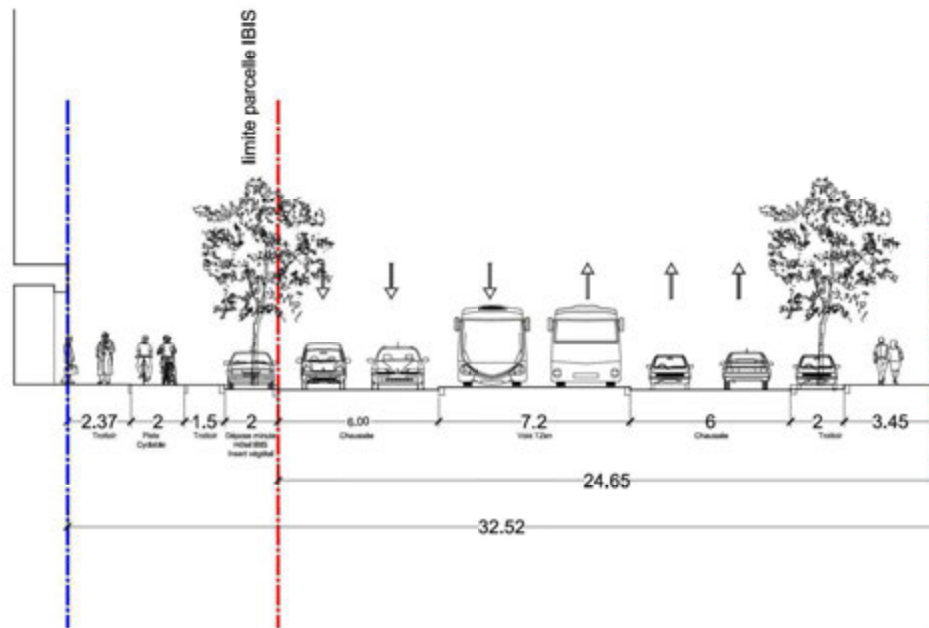


Hôtel IBIS



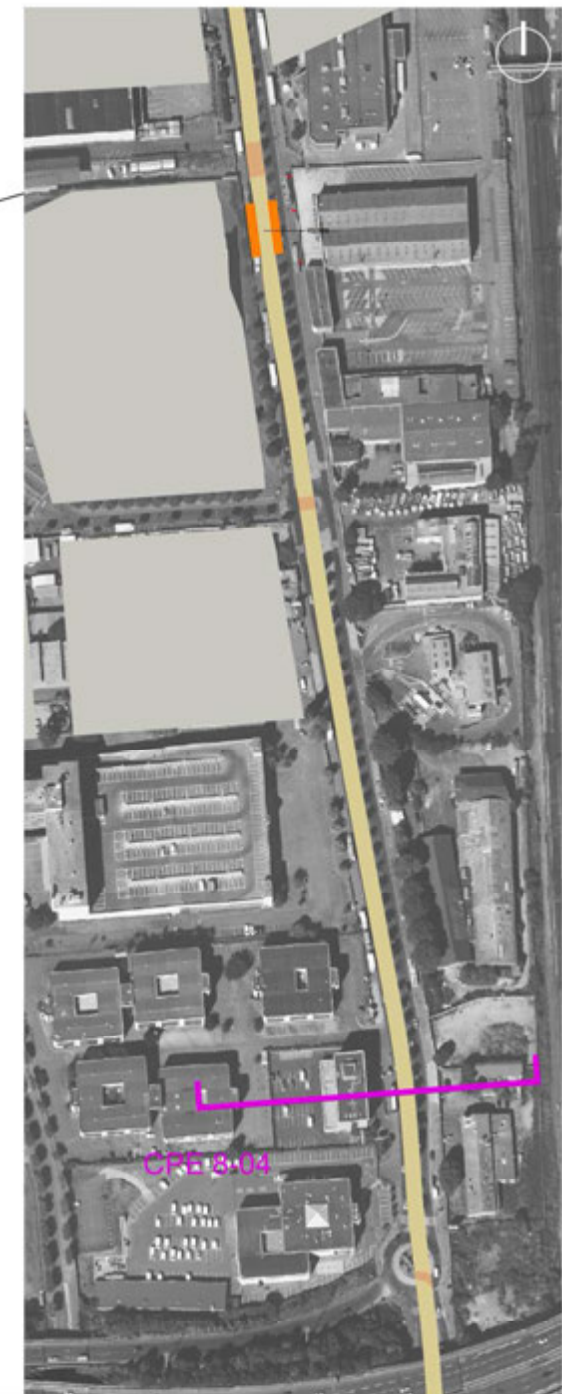
CPE 8-04 - Profil Existant - rue Léon Geffroy - Hôtel Ibis

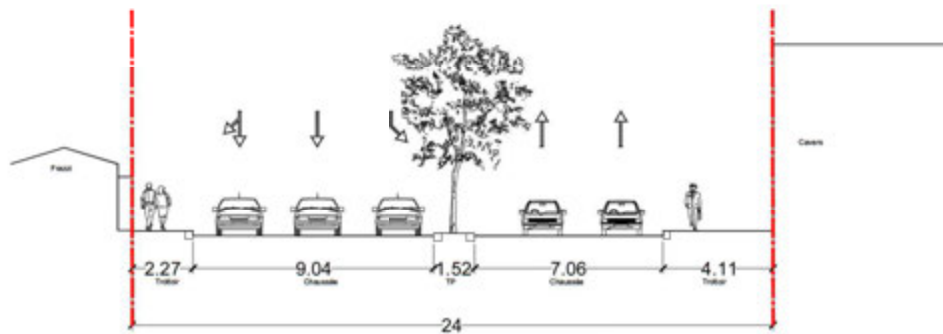
Hôtel IBIS



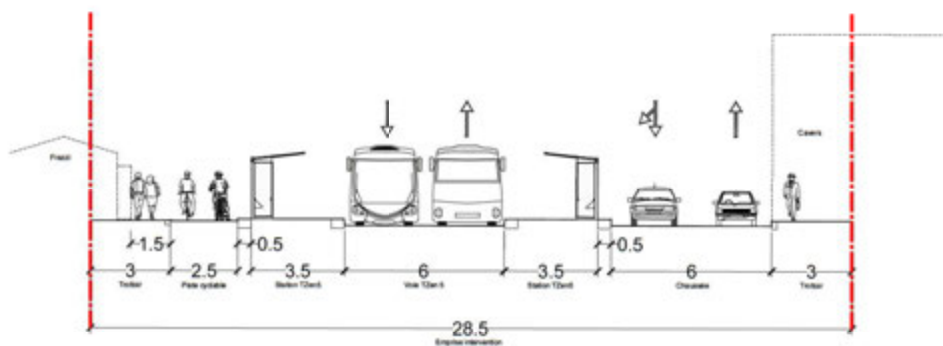
CPE 8-04 - Profil Projeté - rue Léon Geffroy - Hôtel Ibis

SMI

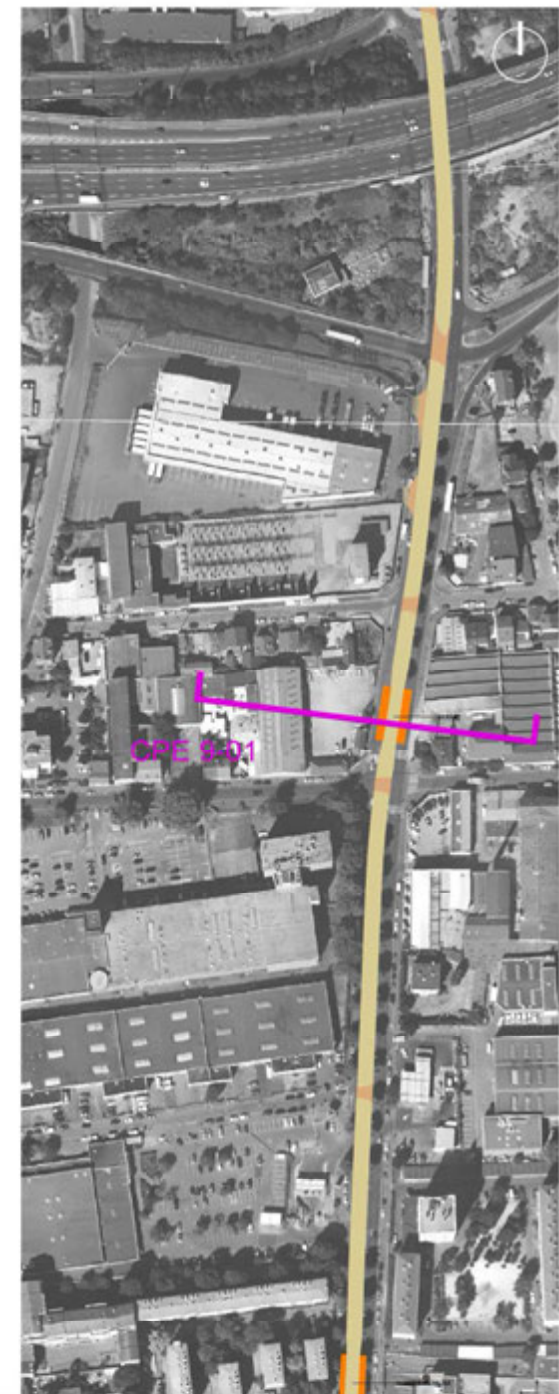


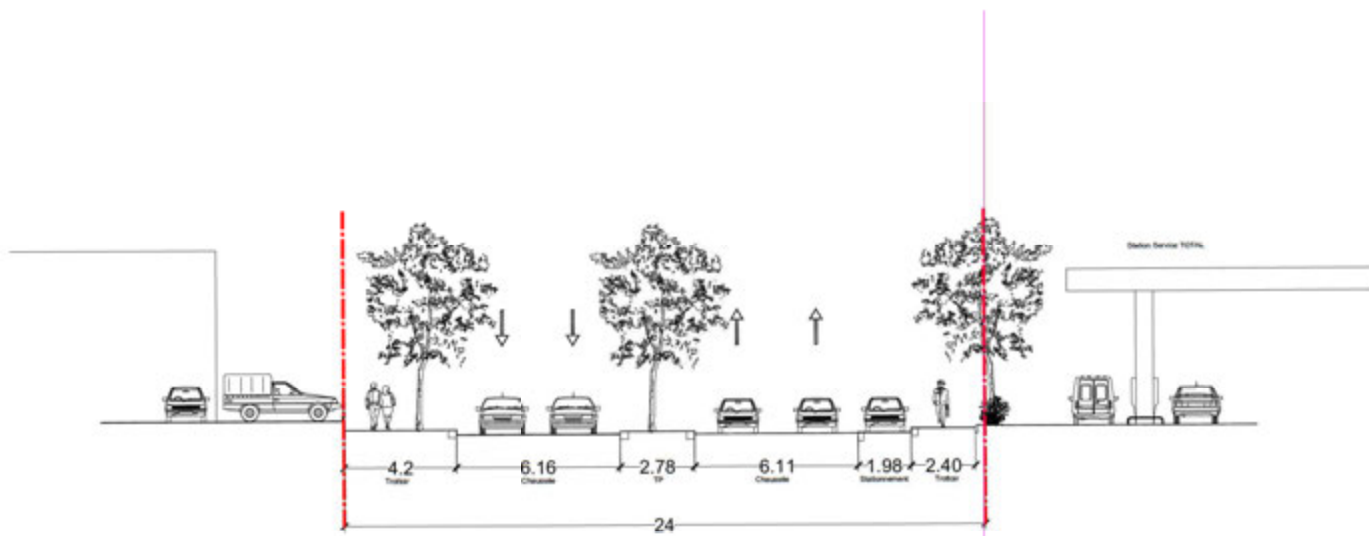


CPE 9-01 - Profil Existant - avenue de Lugo

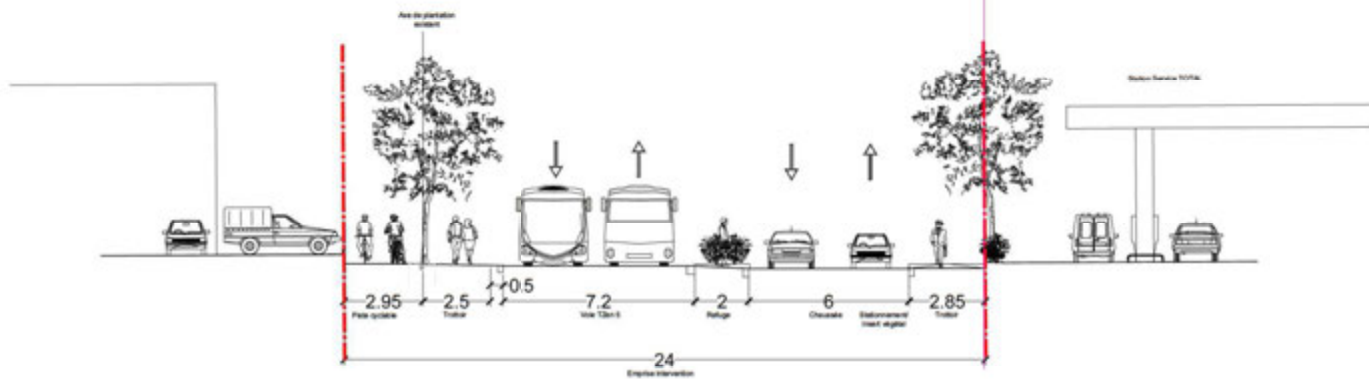


CPE 9-01 - Profil Projeté - avenue de Lugo - Station Dr Roux



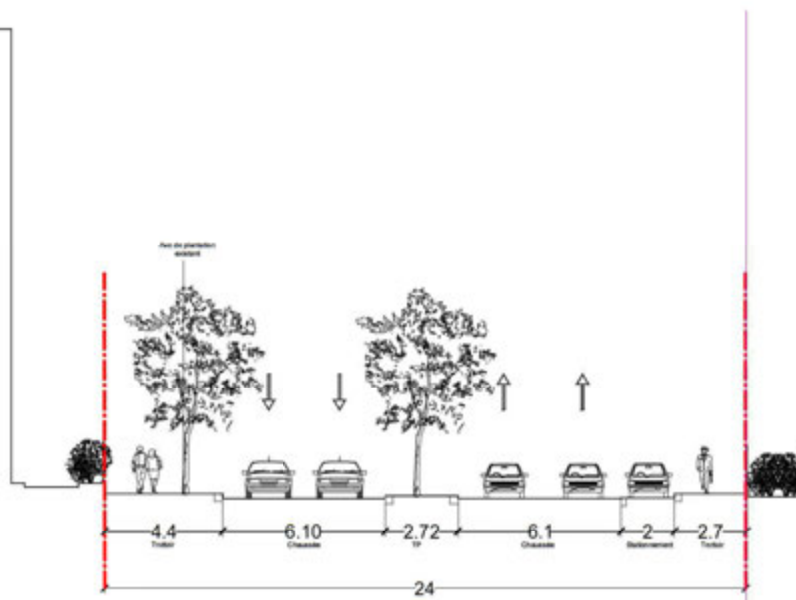


CPE 9-02 - Profil Existant - avenue de Lugo

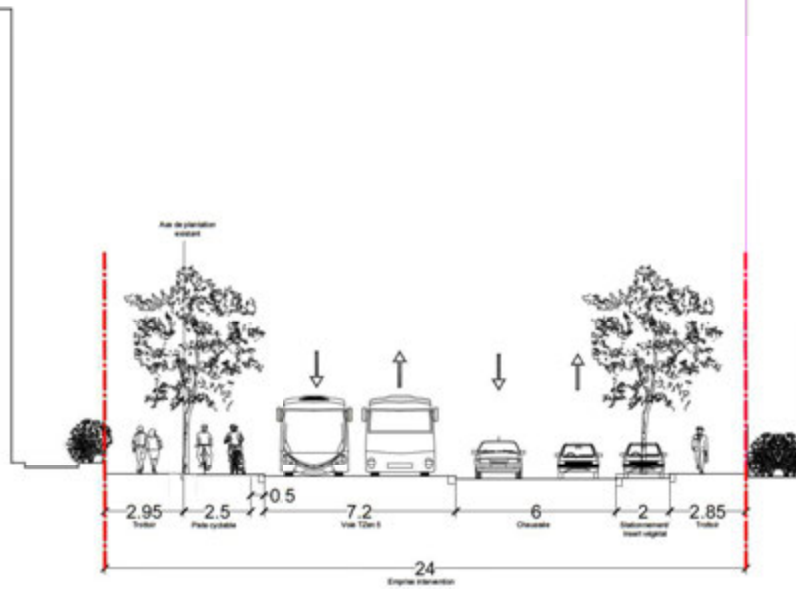


CPE 9-02 - Profil Projeté - avenue de Lugo - Traversée piétonne



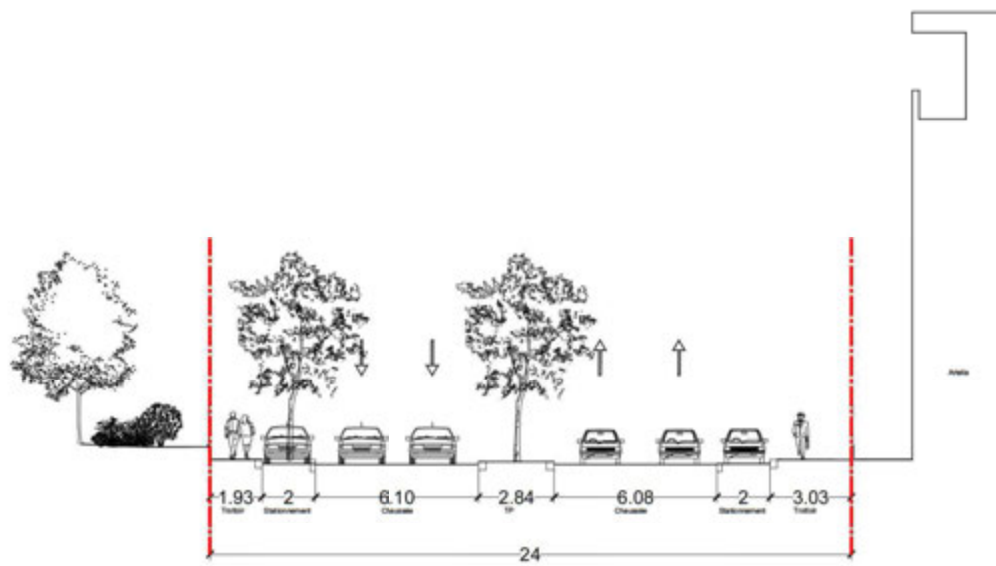


CPE 9-03 - Profil Existant - avenue de Lugo

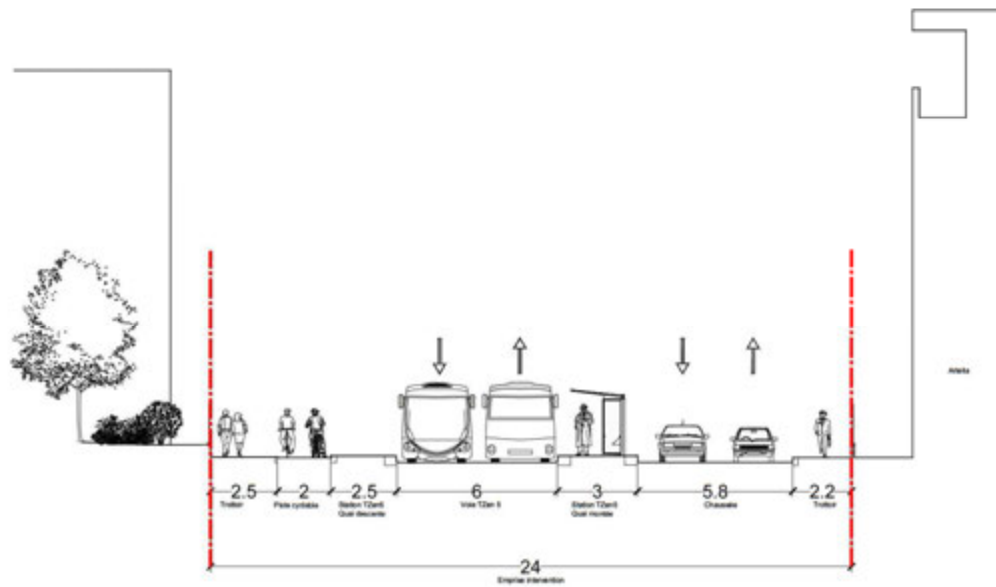


CPE 9-03 - Profil Projeté - avenue de Lugo - Section courante





CPE 9-04 - Profil Existant - avenue de Lugo



CPE 9-04 - Profil Projeté - avenue de Lugo - Station Régnier-Marcailloux (*Terminus*)

