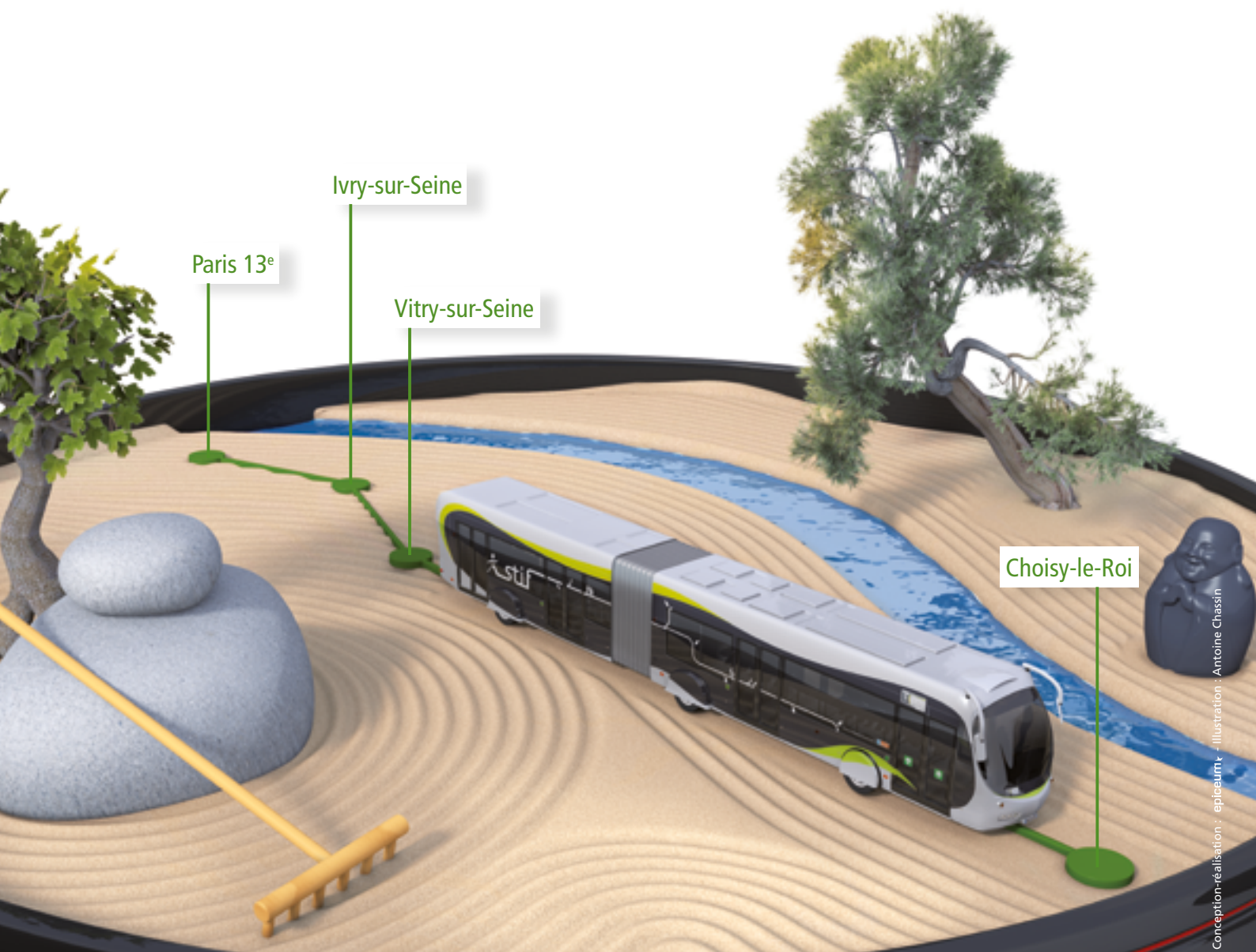




Vallée  
de la Seine

Du 21 mai au 30 juin 2013

# Bilan de la concertation publique



Conception-réalisation : epiceum - Illustration : Antoine Chassin



Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)



<b>Synthèse</b>	<b>3</b>
PARTIE 1. INTRODUCTION	5
PARTIE 2. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	7
PARTIE 3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION	8
PARTIE 4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	13
<b>Bilan</b>	<b>14</b>
PARTIE 1. INTRODUCTION	17
PARTIE 2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	24
PARTIE 3. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION	30
PARTIE 4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	47
<b>Annexes</b>	<b>48</b>
LEXIQUE	50
LES OUTILS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION ET DE COMMUNICATION	56
LES COMPTES-RENDUS	74
LES COURRIERS	93



Vallée  
de la Seine

Du 21 mai au 30 juin 2013

## Bilan de la concertation publique

# Synthèse



Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)



<b>PARTIE 1. INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>PARTIE 2. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION</b>	<b>7</b>
1. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION	7
2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	7
3. LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION	8
<b>PARTIE 3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION</b>	<b>8</b>
1. LA PERCEPTION DES MODALITÉS RETENUES POUR LA CONCERTATION	8
2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET	9
3. LE CHOIX DU MODE T ZEN	9
4. LES USAGES DU T ZEN5	10
5. LE TRACÉ ET L'INSERTION DU T ZEN 5	10
6. L'ARTICULATION AVEC LES AUTRES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES CORRESPONDANCES	11
7. L'INTÉGRATION DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT	12
8. LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)	12
9. LE COÛT ET LE CALENDRIER DU PROJET	12
<b>PARTIE 4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION</b>	<b>13</b>

# PARTIE 1. INTRODUCTION

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

Le dispositif de concertation a été élaboré avec les partenaires financeurs du projet (région Île-de-France, conseil général du Val-de-Marne) et a associé étroitement les quatre communes directement concernées : Paris 13<sup>e</sup>, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi. Chaque commune a délibéré sur les modalités de la concertation proposées par le STIF.

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.

La synthèse présente les principaux éléments développés dans le bilan de la concertation.

## **Descriptif du projet**

Long d'environ 9 kilomètres, le tracé du T Zen 5 desservira en 2020 quatre communes, avec une vingtaine de stations : le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

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.

Plusieurs opérations d'aménagement urbain sont engagées ou programmées :

l'opération Paris Rive Gauche dans le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris ;

- le projet urbain Ivry Confluences ;
- le projet des Ardoines de l'opération d'intérêt national à Vitry-sur-Seine ;
- le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi.

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.

**Les objectifs du projet T Zen 5** sont :

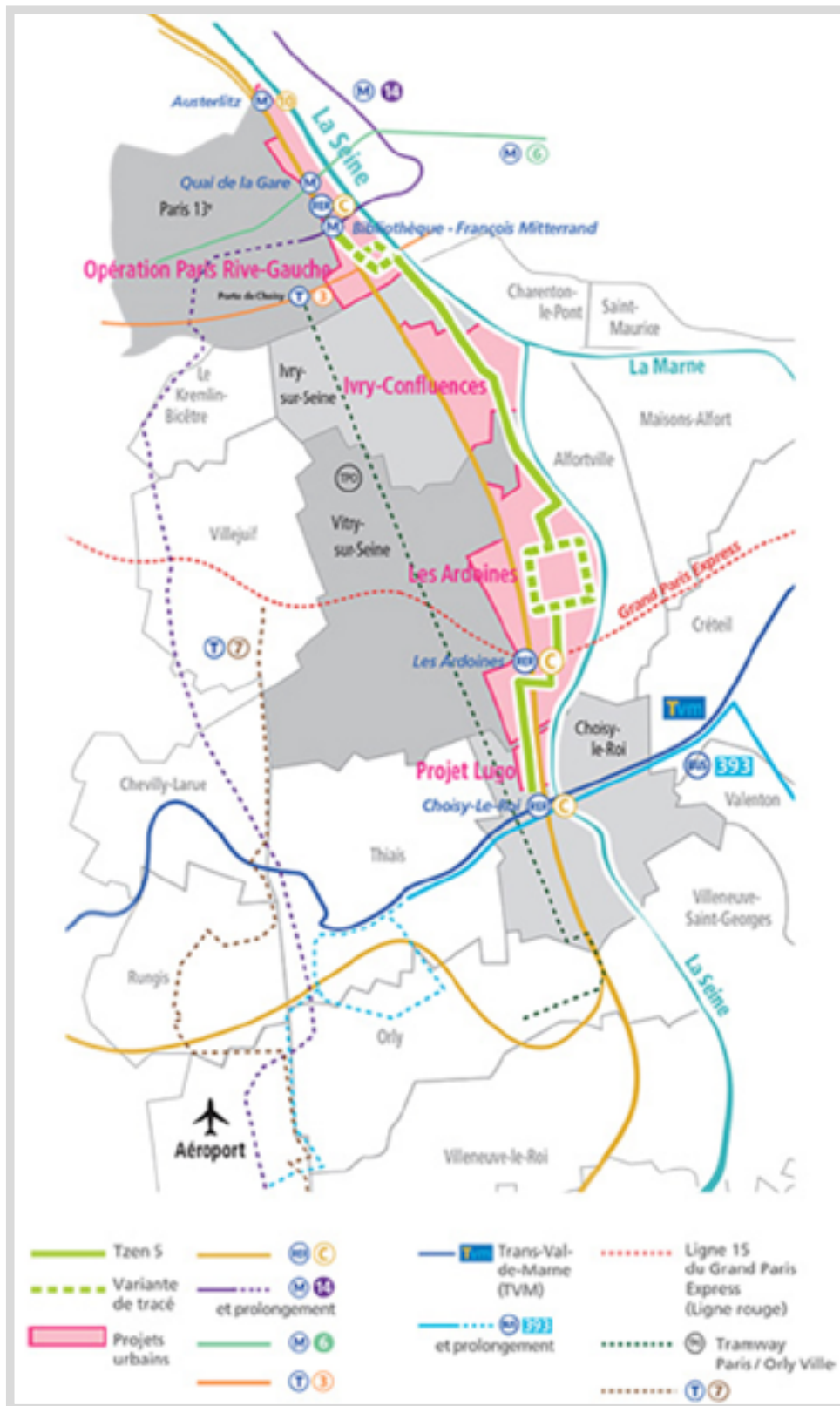
- offrir une **liaison structurante** pour le territoire, complémentaire aux modes ferrés ;
- développer une **offre de transport fiable, capacitaire, accessible et confortable** ;
- accompagner le **développement du secteur Seine-Amont** dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie ;
- desservir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

**Le calendrier du projet** présenté à la concertation est le suivant :

- Automne 2013 : bilan de la concertation préalable et études complémentaires (schéma de principe) en vue de la constitution du dossier d'enquête publique.
- Enquête publique en 2014 : cette enquête sera conduite sous la responsabilité du STIF, proposant de nouveau aux publics concernés de s'exprimer sur le projet.
- 2015-2020 : réalisation progressive des aménagements.
- 2020 : mise en service.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et les modalités de concertation ont été approuvés par le conseil du STIF le 16 mai 2013.





# PARTIE 2. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

## 1. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

La concertation a porté principalement sur les points suivants :

- 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 en quatre secteurs correspondant aux quatre communes desservies, chacun présentant des enjeux spécifiques.

## 2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

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 modalités dans chacune des quatre communes concernées par le projet.

Le dispositif suivant a été mis en œuvre :

- Un dépliant d'information diffusé sur l'ensemble du territoire ;
- Un site internet dédié au projet (<http://www.tzen5.com>) pour délivrer l'information nécessaire à la connaissance du projet ;
- Un questionnaire en ligne intégré au site tzen5.com pour recueillir les avis des internautes ;
- Deux 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 ;
- Deux 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 représentants d'entreprises implantées sur cette commune.

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 du 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, et une intervention du STIF dans le cadre d'une réunion publique organisée le 20 juin 2013 par la mairie du 13<sup>e</sup> sur l'ensemble des projets de transports publics dans l'arrondissement.

Par ailleurs, les mairies, le conseil général et le conseil régional ont relayé l'information pour mobiliser les habitants et les salariés.

### 3. LES CHIFFRES 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. Cette participation se décompose de la manière suivante :

- 165 personnes ont renseigné le questionnaire en ligne sur le site tzen5.com ;
- Une trentaine de personnes ont participé aux deux réunions publiques sectorielles (le 13 juin 2013 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) ;
- 130 visiteurs du centre commercial Quais d'Ivry ont été rencontrés le 8 juin 2013 ;
- Une dizaine de personnes se sont rendues le 11 juin 2013 à la rencontre orientée vers les salariés et les représentants d'entreprises de Vitry-sur-Seine.

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

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

### 1. LA PERCEPTION DES MODALITÉS RETENUES POUR LA CONCERTATION

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

Le questionnaire en ligne et la rencontre dans le centre commercial ont été particulièrement appréciés ; les réunions publiques et la rencontre avec les salariés et les représentants d'entreprises ont rassemblé un public plus limité.

Quelques avis formulent des questions ou émettent des critiques notamment sur le nombre limité de participants à la réunion publique de Choisy-le-Roi.

*Le STIF a rappelé les divers moyens d'information déployés sur l'ensemble du territoire (tractage et boîitage 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 devenir et encore peu habitées, le STIF 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.*

Certains acteurs ont considéré que la salle utilisée pour la rencontre avec les salariés et les chefs d'entreprise, située sur le site de la centrale EDF, était mal desservie et peu visible, ce qui a pu limiter l'affluence lors de cette rencontre. D'autres se sont interrogés sur la formulation de l'évènement dans les documents d'information, certains salariés et chefs 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.

*Le STIF propose de poursuivre le dialogue, dans un premier temps dans le cadre de l'enquête publique qui se déroulera en 2014, puis dans le cadre des études complémentaires qui seront conduites en consultant les collectivités et les aménageurs. Les échanges avec le public pourront être menés par le STIF dans le cadre de réunions organisées par ses partenaires, notamment les dispositifs de concertation qu'ils auront mis en place pour leurs projets d'aménagement. Par ailleurs, le site 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. Le STIF pourra répondre par mail aux questions posées.*

## 2. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La décision de créer une nouvelle ligne de transport en commun pour relier le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi apporte l'adhésion massive des participants à la concertation.

Globalement, les avis adhèrent aux objectifs du T Zen 5. En particulier, ils considèrent que le T Zen 5 facilitera les déplacements domicile-travail et contribuera à valoriser le territoire. Un certain nombre d'habitants intègrent que cette nouvelle ligne viendra compléter le réseau de transports en commun existant sur un territoire qui connaît de profondes mutations ; et les élus manifestent leur adhésion au projet T Zen 5, qui accompagne les projets urbains qu'ils pilotent.

Quelques avis émettent des doutes sur la capacité du T Zen 5 à atteindre les objectifs qui lui sont fixés. D'autres craignent que le projet T Zen 5 puisse remettre en question le prolongement de la ligne 10.

## 3. LE CHOIX DU MODE T ZEN

Le concept T Zen, développé par le STIF dans le cadre de l'élaboration du PDUIF en 2008, est assez méconnu du public ; il a donc suscité un certain nombre de questions, notamment sur la distinction entre un tramway et un T Zen. Certains s'interrogent également sur les raisons qui ont conduit à choisir un T Zen et non un tramway.

*Le T Zen a été présenté comme un transport en commun qui présente les mêmes caractéristiques qu'un tramway en termes de stations, de confort, de régularité et de rapidité. La principale différence concerne le véhicule : il circule sur pneus, dans un site propre sans rails et a une capacité d'emport moindre par rapport au tramway. Le STIF a précisé 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.*

*Le STIF a précisé 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.*

*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<sup>e</sup>), 900 voyageurs au sud de Gambetta (Ivry-sur-Seine), 950 voyageurs au sud des Ardoines (Choisy-le-Roi).*

Des questions concernent les caractéristiques des véhicules.

*Le STIF a souligné que le matériel, à ce stade des études, n'était pas choisi. L'offre de matériel roulant évolue constamment et l'enjeu sera de bénéficier du matériel le plus performant, adapté à la demande et conforme aux normes environnementales en vigueur.*

## 4. LES USAGES DU T ZEN 5

La plupart des avis sont formulés par des personnes qui envisagent d'utiliser le T Zen 5 pour leurs déplacements. Pour la grande majorité, le T Zen 5 desservira avant tout leur domicile, leur gare RER/leur station de métro, leur lieu de travail ou d'étude et, plus minoritairement, leur centre commercial.

Plusieurs futurs utilisateurs apprécient que les quatre communes desservies par le T Zen 5 soient mieux reliées ; la possibilité de rejoindre rapidement Paris et d'accéder à diverses correspondances est mise en valeur. D'autres avis mentionnent le gain de temps que leur procurera cette nouvelle ligne de transport.

Quelques avis abordent l'amplitude horaire, certains souhaitant que le service soit prolongé plus tard en soirée, principalement le week-end.

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

Quelques avis considèrent également que la fréquence pourrait être inférieure à 6 minutes.

## 5. LE TRACÉ ET L'INSERTION DU T ZEN 5

La localisation du terminus nord au croisement de l'avenue de France et de la rue des Grands Moulins dans le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris répond globalement aux attentes, en particulier en matière de correspondances. Toutefois, quelques avis considèrent que la correspondance avec la ligne 14 n'est pas satisfaisante.

D'autres avis posent des questions et formulent des suggestions, notamment pour prolonger la ligne plus au nord : sur l'avenue de France, jusqu'à la place d'Italie ou jusqu'à Austerlitz. D'autres proposent de localiser le terminus au niveau de la porte de France ou de la porte d'Ivry, considérant que l'espace disponible sur l'avenue de France est insuffisant.

*Le STIF 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, avec un terminus au niveau de la porte de France, c'est plus de 30 % d'utilisateurs en moins sur l'ensemble de la ligne. 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 liées notamment à la densité du trafic et aux futurs usages. 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.*

Concernant le terminus sud à Choisy-le-Roi, les avis sont divers, avec des insatisfactions concernant la distance à parcourir pour rejoindre le centre-ville ainsi que le TVM, le bus 303 et le RER C.

*Le STIF a précisé que la localisation du terminus à Choisy-le-Roi tenait compte des fortes contraintes du site ; il a été choisi pour ne pas dégrader les fonctionnalités du T Zen 5, notamment sa vitesse.*

Sur le secteur de Paris, les aménagements proposés semblent satisfaisants ; quelques avis craignent toutefois que l'espace dédié au T Zen 5 soit excessif au regard de la place disponible et que les autres usages, notamment les piétons et les vélos, subissent cette insertion. L'insertion axiale du T Zen 5, de chaque côté du terre-plein central, rassemble une majorité des avis.

Des avis suggèrent 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 STIF a répondu qu'il était prévu que cette option de matériel roulant soit étudiée mais que, pour l'heure, ce matériel avec portes de part et d'autre n'existait pas sur le marché ; par ailleurs, si cette offre existait, elle nécessiterait des procédures d'homologation.*

Concernant les deux variantes proposées dans le quartier Bruneseau-Nord, les avis émis approuvent la préférence du STIF pour la variante passant par le quai d'Ivry puis la rue Berlier.

Concernant le secteur d'Ivry-sur-Seine, les avis exprimés traduisent une adhésion au tracé et à la desserte envisagés. Plusieurs avis considèrent que le T Zen 5 contribuera au développement de la ville, qui connaît des aménagements importants. Quelques interrogations portent sur le tracé, principalement sur sa localisation à proximité de la Seine et non vers le centre-ville et la gare RER.

*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.*

Quelques avis ont également manifesté la préoccupation de cyclistes, en particulier concernant la sécurité et la continuité des pistes cyclables.

À Vitry-sur-Seine, la desserte concernera des équipements, des activités et des logements qui ne sont pas encore construits. La desserte suscite donc essentiellement des questions qui sont liées aux futurs aménagements de cette partie de la commune qui va connaître de profondes évolutions.

Les avis sont partagés sur les deux variantes proposées à la concertation pour contourner la centrale EDF, qui devrait être démolie, une autre unité de production d'énergie devant être construite sur une emprise plus petite.

*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 ORSA (aménagement de la ZAC), ainsi que les contraintes liées à la phase des travaux à partir de 2020 dans le cadre du démantèlement de la centrale EDF participeront également aux choix de la variante.*

L'interconnexion du T Zen 5 au pôle intermodal des Ardoines a généré quelques commentaires, la volonté partagée par ces avis étant de proposer aux piétons des liaisons rapides et confortables.

Enfin, l'avis d'une association de cyclistes s'attache à analyser en détail le parcours des vélos sur cette partie du tracé.

À Choisy-le-Roi, les avis sont plus partagés concernant la desserte : globalement, la majorité adhère au projet mais la distance à parcourir à pied pour rejoindre le bus 393, le TVM ou le RER C apparaît excessive dans plusieurs avis.

Par ailleurs, une majorité importante se prononce pour « la séparation des vélos et des véhicules particuliers » et une attention particulière est portée au secteur du Lugo, avec la volonté de disposer d'une piste cyclable.

## 6. L'ARTICULATION AVEC LES AUTRES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES CORRESPONDANCES

Un nombre assez important d'avis concernent les correspondances que pourront effectuer les usagers ainsi que la complémentarité entre les lignes existantes ou à venir, en particulier concernant le T3 : la volonté exprimée par ces avis est de pouvoir rejoindre rapidement le tramway depuis la station du T Zen 5.

D'autres s'interrogent sur la complémentarité entre d'une part le T Zen 5 et d'autre part le RER C et la ligne 10, dans la perspective du prolongement du métro jusqu'à la station Gambetta à Ivry-sur-Seine. Les liaisons avec la Ligne rouge / 15 sud du Grand Paris Express à Vitry sont également abordées.

*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 toutes les 500 mètres, le métro étant un mode de transport lourd répondant à d'autres besoins en termes de déplacements.*

*Concernant la Ligne rouge / 15 sud, le STIF a souligné que l'un des enjeux majeurs sur ce secteur était d'assurer le maillage avec le Grand Paris Express ; la coordination et l'articulation des deux projets sont donc essentielles.*

Enfin, des questions portent sur le devenir du réseau de bus.

*Le STIF a précisé que le réseau de bus serait réorganisé afin d'optimiser et de mailler au mieux le territoire. Ces études démarrent quelques années avant la mise en service d'une nouvelle ligne. Le STIF*

a également indiqué que les aménagements de la voirie seraient progressifs, ce qui permettra aux bus des lignes existantes d'emprunter le site propre en attendant la mise en service du T Zen 5, contribuant ainsi à améliorer le service proposé.

## 7. L'INTÉGRATION DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT

Plusieurs avis expriment des opinions ou des suggestions sur les conséquences du projet T Zen 5 sur les autres modes de déplacement, modes motorisés ou modes actifs (piétons et vélos).

Concernant la voiture, outre les questions de stationnement qui sont spécifiques à chacun des secteurs, plusieurs avis portent 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.

*Le STIF a indiqué, lors des diverses rencontres, qu'il s'attachait à intégrer les préoccupations des automobilistes.*

Les cheminements 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 / 15 sud du Grand Paris Express.

Concernant les vélos, quelques principes sont énoncés dans des avis formulés par une association de cyclistes pour favoriser à la fois la rapidité des déplacements, leur sécurité et le stationnement.

*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.

L'articulation du T Zen 5 avec les autres modes de transport en commun est abordée par des avis qui concernent les lignes existantes ou en projet. Certains expriment le souhait d'une amélioration du service proposé par la ligne C ; d'autres formulent la crainte que le projet T Zen 5 vienne ralentir ou remettre en question le prolongement de la ligne 10.

## 8. LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

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

*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 Graveleau, situé avenue du Lugo à Choisy-le-Roi, au sud de l'A86, était privilégié en raison de sa localisation et de sa surface, 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.*

## 9. LE COÛT ET LE CALENDRIER DU PROJET

Quelques avis formulent des questions sur le coût du projet.

*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.*

D'autres avis portent sur les tarifs qui seront pratiqués.

*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 t+ ou tout autre forfait francilien habituel.*

Concernant le calendrier, quelques avis considèrent qu'une date de mise en service du T Zen 5 plus rapprochée serait souhaitable.

*Le STIF a mentionné que des tranches de voirie seraient réalisées progressivement dans le cadre des ZAC, à mesure de l'avancement des aménagements, des constructions de logements et de l'implantation d'activités. Cela permettra d'améliorer l'offre existante, cette évolution progressive constituant une particularité du projet T Zen 5.*

## PARTIE 4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Le STIF et les partenaires du projet retiennent comme principaux éléments exprimés lors de la concertation que :

- 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'évolution de 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 citées. 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.





Vallée  
de la Seine

Du 21 mai au 30 juin 2013

## Bilan de la concertation publique

# Bilan



Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)



<b>PARTIE 1. INTRODUCTION</b>	<b>17</b>
<b>1.1. LE PROJET ET LE TERRITOIRE DESSERVI</b>	<b>17</b>
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
<b>1.2. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONNEL DE LA CONCERTATION</b>	<b>22</b>
1.2.1. Les acteurs du projet et de la concertation	22
1.2.2. Le périmètre de la concertation	22
<b>PARTIE 2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION</b>	<b>24</b>
<b>2.1. PRÉAMBULE</b>	<b>24</b>
<b>2.2. LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION</b>	<b>24</b>
<b>2.3. LES MODALITÉS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION</b>	<b>24</b>
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
<b>2.4. LES MODALITÉS POUR DIALOGUER ET CONTRIBUER</b>	<b>26</b>
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
<b>2.5. LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION</b>	<b>28</b>
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
<b>PARTIE 3. LA SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION</b>	<b>30</b>
<b>3.1. PRÉAMBULE : LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU BILAN</b>	<b>30</b>
<b>3.2. LA QUALITÉ DU DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION</b>	<b>30</b>

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

# PARTIE 1. INTRODUCTION

La concertation relative au projet T Zen 5, qui prévoit la création d'une ligne de transport T Zen entre le 13<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.

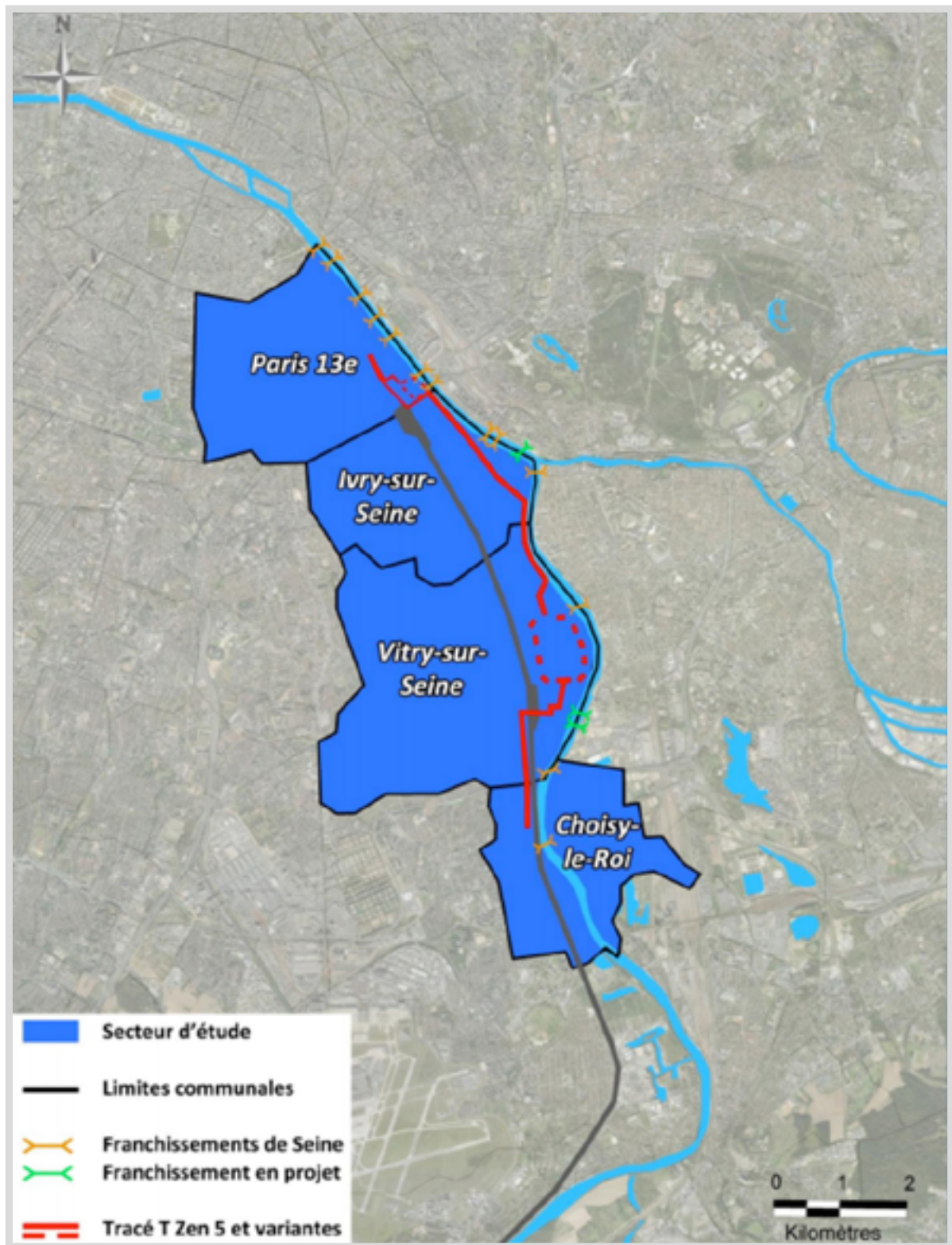
Le projet T Zen 5 a ainsi pour objectifs de :

- 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 Gambetta, ainsi que le prolongement de la ligne 14 et de la ligne 393.



Le périmètre et le tracé du projet T Zen 5



## 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 (SDRIF) arrêté en octobre 2012. Le SDRIF 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 SDRIF, 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, réseau ferré 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<sup>e</sup> arrondissement de Paris est principalement occupé par un habitat collectif dense. Au-delà du périphérique, 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<sup>e</sup> 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-Chevaleret et Bruneseau. À terme, la réalisation complète du programme représentera 7 500 logements et environ 60 000 emplois.
- Le projet urbain Ivry 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'opération d'intérêt national à Vitry-sur-Seine.  
Projet majeur de la commune de Vitry, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA 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'insérera le projet de T Zen 5.

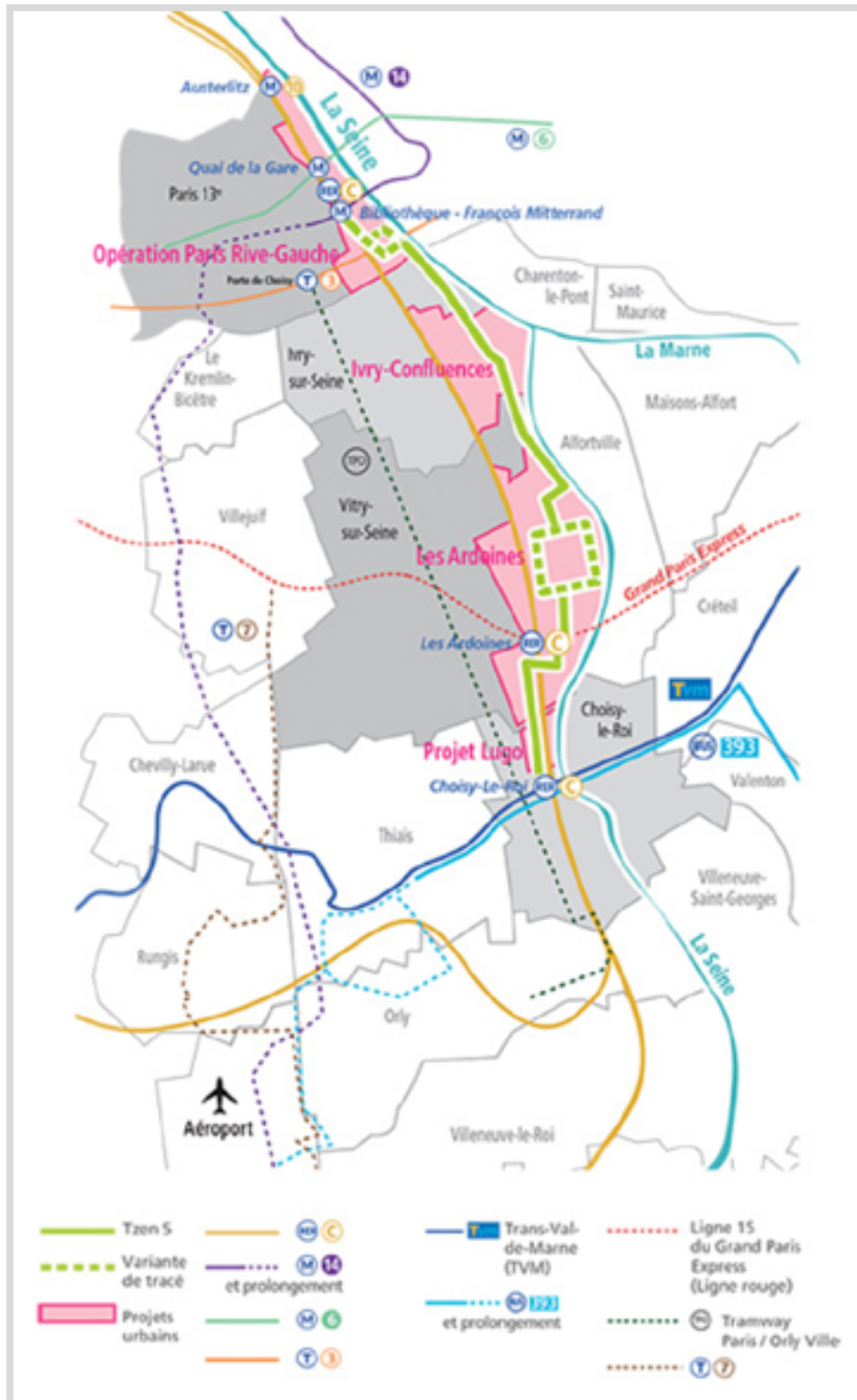
La future ligne du T Zen 5 s'inscrit dans un contexte plus large d'évolution des transports en commun sur les territoires de Paris et du Val-de-Marne, avec notamment pour les modes ferrés :

- 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.

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 TCSP 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<sup>e</sup> et Orly le long de la RD5 ;
- 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'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur Seine sera renforcée aux heures de pointe.



Les transports en commun existants et en projet

## 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, œuvre 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 voiries 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 voiries, pour la plupart en ouvrage, la plateforme du T Zen s'insérera 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'insérera au cœur de la ZAC Ivry Confluences. Ainsi, il bénéficiera des aménagements qui seront réalisés dans le cadre de la requalification

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 noue, 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'OIN, la trame viaire 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 Marcailloux, 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.



# 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 (<http://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 annexes 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 annexes 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 du 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<sup>e</sup> sur 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, arrêté 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

ont été élaborés en liaison étroite avec les collectivités et les aménageurs qui portent ces projets. Ils ont été présentés dans le cadre des deux réunions publiques et des deux rencontres, sont mentionnés dans le dépliant d'information et sont particulièrement développés sur le site internet dédié au projet.

### 2.3.1. Un dépliant, des affiches et des présentoirs

Le dépliant a été :

- distribué autour du tracé,
- distribué sur les sites à forte fréquentation (gares, centres commerciaux...),
- mis à disposition dans les lieux fréquentés par les citoyens (mairies) et les salariés (entreprises),
- distribué à bord des bus du secteur.

Au total, **63 250 dépliant**s ont été diffusés, selon deux modalités :

- **Le boîtage** : 43 800 dépliantes ont été distribués dans les boîtes à lettres des riverains du tracé, dans une zone de 400 mètres de part et d'autre du tracé, élargie à Vitry-sur-Seine ;
- **Le tractage** de 19 450 dépliantes a été effectué par des équipes composées d'opérateurs habillés d'une tenue aux couleurs du projet : casquette et coupe-vent. Cette diffusion dans l'espace public s'est répartie de la manière suivante :
  - Paris 13<sup>e</sup> : bibliothèque François Mitterrand – Métro (mardi 21 mai, lundi 10 juin, 1 équipe de 2 personnes – pendant 3 heures, 4 000 exemplaires distribués) ;
  - Avenue de France et zone commerciale – T3a (mardi 21 mai, lundi 10 juin, 1 équipe de 2 personnes – pendant 3 heures, 3 100 exemplaires distribués) ;
  - Gare d'Ivry-sur-Seine et place Gambetta – RER C (mardi 21 mai, lundi 10 juin, 1 équipe de 2 personnes – pendant 3 heures, 3 300 exemplaires distribués) ;
  - Gare des Ardoines – RER C (mardi 21 mai, lundi 10 juin, 1 équipe de 2 personnes – pendant 3 heures, 2 300 exemplaires distribués) ;
  - Gare de Choisy-le-Roi – RER C (mardi 21 mai, lundi 10 juin, 1 équipe de 2 personnes – pendant 3 heures, 3 650 exemplaires distribués) ;
  - Station TVM Choisy-le-Roi – Bus (mardi 21 mai, lundi 10 juin, 1 équipe de 2 personnes – pendant 3 heures, 3 100 exemplaires distribués).

**Le dépliant** a également été diffusé par les partenaires financeurs du projet, les communes du tracé et divers acteurs :

- Partenaires financeurs du projet (conseil régional d'Île-de-France, conseil général du Val-de-Marne). Dépliantes : 1 220. Affiches : 56 ;
- Les quatre communes du tracé et la communauté d'agglomération Seine-Amont. Dépliantes : 14 480. Affiches A4 : 150. Affiches A3 : 683. Affiches 120\*176 : 33 ;
- STIF. Dépliantes : 200. Affiches A4 : 10. Affiches A3 : 10 ;
- Entreprises du secteur (principaux employeurs). Dépliantes : 1 400. Affiches A4 : 169. Affiches A3 : 42. Affiches 80\*120 : 15. Affiches 120\*176 : 2 ;
- Autres acteurs : RATP et SNCF. Dépliantes : 3 600. Affiches A4 : 150. Affiches A3 : 20. Affiches 62\*100 : 20. Affiches 80\*120 : 15.

**Un présentoir** (cf. *annexe 2.3*) composé de bacs pour des dépliantes et d'un kakémono a été déployé du 21 mai au 30 juin 2013 dans les lieux suivants :

- Paris - Mairie du 13<sup>e</sup> arrondissement
- Mairie d'Ivry-sur-Seine
- Banque des confluences
- Hôtel de ville de Vitry-sur-Seine
- Maison des projets de Vitry-sur-Seine
- Mairie de Choisy-le-Roi
- Au STIF

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 boîtage.

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, DOCP, 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'inciter 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 promue lors des réunions et

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 accès, 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 quizz 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 tronç 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 constitutifs du projet.

## 2.4.2. Deux réunions publiques

- La 1<sup>re</sup> 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<sup>e</sup> arrondissement, à proximité du tracé ;
- La 2<sup>e</sup> 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.

## 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 thermoélectrique 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>. 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<sup>e</sup> et plus d'un quart dans un autre arrondissement que le 13<sup>e</sup> ;
  - 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).

- La rencontre organisée le 8 juin 2013 dans le centre commercial Quais d'Ivry a permis d'échanger avec environ **130 visiteurs** et de diffuser environ 600 dépliant 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 Ardoines. 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 STIF, 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'invitation 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 Ardoines.

- Par ailleurs, **une vingtaine de représentants** d'associations et de conseils de quartier du 13<sup>e</sup> arrondissement étaient présents lors de l'atelier organisé par la mairie du 13<sup>e</sup> le 30 mai. Et **une centaine de personnes** ont participé à la réunion publique d'information organisée par la mairie du 13<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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 ».



# 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 Quais 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 STIF.

## 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 Quais d'Ivry : « Merci pour l'accueil au centre commercial Quais 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 Quais 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 STIF a rappelé les divers moyens d'information déployés sur l'ensemble du territoire (tractage et boîtage 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 devenir et encore peu habitées, le STIF 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'évènement dans les documents d'information, certains salariés et chefs

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<sup>e</sup> 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 considèrent que le territoire est actuellement insuffisamment desservi par les transports en commun et estiment que le T Zen 5 contribuera à faciliter leurs déplacements et valorisera 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<sup>e</sup> – 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.*

Par ailleurs, les représentants des entreprises présents lors de la rencontre d'Ivry-sur-Seine considèrent 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<sup>e</sup> arrondissement de Paris, a exprimé, lors de la réunion publique sectorielle du 13 juin 2013, « *l'intérêt (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 Diguët, a expliqué en ouverture de la réunion publique sectorielle qui 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 RER 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 Zen5* ». Mais, poursuit-elle, « *nous émettons des doutes et formulons des questionnements sur la capacité du T Zen5 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 proposaient de visualiser la vidéo de 4 minutes et 59 secondes qui présente les caractéristiques d'un T Zen ([http://www.youtube.com/watch?feature=player\\_embedded&v=GnyRGr9glPY](http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=GnyRGr9glPY)).*

*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 caténaires).*

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.*

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<sup>e</sup>), 900 voyageurs au sud de Gambetta (Ivry-sur-Seine), 950 voyageurs au sud des Ardoines (Choisy-le-Roi).*

Luc Echtler, 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-Amont, 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 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 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 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 89.*

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, souhaitaient savoir quels seraient les caractéristiques de ces bus et le confort proposé et se référaient aux illustrations présentées sur le dépliant ou 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 accordéons. 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 : miser sur des transports non écologiques pour 2020. Je ne parle pas là 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 13<sup>e</sup> 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 territoire qui sera desservi par le T Zen 5. Ainsi, certains évoquent leur projet d'emménagement, notamment sur Ivry Confluences : « *Je vais habiter dans les nouveaux programmes d'Ivry 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'Ivry, 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'un toutes les 6 minutes en heure de pointe. Car 6 minutes dans le froid + la pluie (ou neige) l'hiver et la nuit (soir ou matin), ça va paraître très/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 variables 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*



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<sup>e</sup> 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 un 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 devra se 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'Ivry, 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'Ivry. 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 patte d'oie ne poserait plus aucun problème. La plupart des lignes de bus présentes sur l'avenue de France (62, 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'Ivry 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'Ivry 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 décloisonner 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.

La 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, Ivry-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 du 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.

### 3.7.1.2. 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 « satisfaits » ou « très satisfaits » 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 satisfaits » sur ces liaisons.

De nombreux avis négatifs formulent des commentaires 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 hérésie ! » « Pensez à l'hiver quand il pleut. » « (...) Les trottoirs sont étroits et parfois encombrés. »

Des suggestions sont parfois formulées : « À défaut d'arriver jusqu'au RER C 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 « satisfaits » ou « très satisfaits », 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 satisfaits ».

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 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 Régnier-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 du projet.*

## 3.7.2. 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

France. Près de la moitié se déclarent « très satisfaits » et un tiers sont « satisfaits » 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 centrale 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 Zen5. 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<sup>e</sup> 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 arrêter le tracé à l'entrée de Paris ?* »

*Là 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 doublons pour proposer des rabattements efficaces sur le T Zen 5*

*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 89.*

Lors de la réunion publique qu'il a organisée en mairie le 20 juin, Julien Barjeton, 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 dédoublée, 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.* » « *des pistes cyclables complètement séparées des véhicules à moteur (T Zen 5 compris) serait mieux.* » « *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 respectant 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 rares 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 un courrier adressé au STIF le 25 juin 2013. Sur la section Paris-Avenue de France : « *Notre principal souci ici réside dans le risque de conflits avec les piétons autour du terminus. Les accès aux quais du T Zen depuis les rues avoisinantes devront être conçus pour éviter que la piste cyclable ne soit utilisée par les piétons. Les intersections des flux piétons avec les flux cyclistes devront être traitées aussi soigneusement que celles des flux piétons avec les flux routiers. La même remarque s'applique à la station Porte de France, où se trouve un nœud de pistes cyclables.* »

Pour la section Paris-Bruneseau, l'association considère : « *L'opération Paris Rive Gauche secteur Bruneseau sera un important pôle générateur de déplacements. Les cycles arrivant par les aménagements cyclables existants ou prévus (...) devront 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 Quais 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 gagneront 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, qui 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 « dessert 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 Péniches 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 Péniches/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 «Ciblex» 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 résister 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 Quais 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 considèrent 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.

Les arguments invoqués sont assez variables et concernent tous la desserte : « Pas de desserte vers la Seine, ce qui serait appréciable. » « 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 organisée 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-Lloch, 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 ORSA (aménageur 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 participeront 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 lisibilité ». 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 voirie 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 voirie existante ou nouvelle serait aménagée pour créer un site propre, cet aménagement devra inclure des itinéraires cyclables conformément à l'article I228-2 du Code de l'environnement. » Et 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 ».



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 Geffroy, « (...) 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 tramway 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.

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-unes 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'Austerlitz ».

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'accompagnait 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'ici 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 Echlter, 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 démarrer 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.

Certains replacent le projet de T Zen 5 dans le contexte plus général des transports en commun sur le territoire de Seine-Amont 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<sup>e</sup>, 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'enterre 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 permanente de concertation de Paris Rive Gauche considère : « *Le tracé du T Zen 5 représente en effet un doublement évident de la ligne C du RER (stations communes à Bibliothèque François Mitterrand, Vitry-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 PRG 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 (MDB) propose quelques principes directeurs pour les aménagements : « *L'aménagement cyclable doit être continu de bout en bout, avec des traversées de carrefour marquées 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 emmarchement 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 à « *connaître l'emprise au sol du T Zen 5 et la réduction des voies de circulation induites par la création du site propre* ».

*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 téléguidé, 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 cheminements 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 / 15 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 Graveleau, situé avenue du Lugo à Choisy-le-Roi, au sud de l'A86, 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 n'aurait 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 t+ 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.*

Lors de la réunion publique sectorielle qui s'est tenue à Paris le 13 juin, un représentant de la FNAUT 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-Bruneseau 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'implantation 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 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 sont 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 Ehtler, 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 reconvertir 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 troncs communs entre le T Zen et les bus.*



# 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 citées. 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](http://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.





Vallée  
de la Seine

Du 21 mai au 30 juin 2013

## Bilan de la concertation publique

# Annexes



Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)



<b>LEXIQUE</b>	<b>50</b>
<b>LES OUTILS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION ET DE COMMUNICATION</b>	<b>56</b>
Les communiqués de presse	57
L'affiche	64
Le dépliant	66
Le présentoir	68
Le site www.tzen5.com	70
Le questionnaire en ligne	72
<b>LES COMPTES-RENDUS</b>	<b>74</b>
Le compte-rendu de la réunion publique du secteur nord	75
Le compte-rendu de la réunion publique du secteur sud	81
Le compte-rendu de la rencontre avec les riverains au centre commercial Quais d'Ivry	87
Le compte-rendu de la rencontre avec les salariés et les représentants des entreprises à Vitry-sur-Seine	90
<b>LES COURRIERS</b>	<b>93</b>
Courrier du Comité permanent de concertation de Paris rive gauche	94
Courrier de l'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette)	99



*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 1

# Lexique



# LEXIQUE

## **Circulations douces.**

Une circulation douce est un mode de déplacement urbain non motorisé, non polluant et peu bruyant (circulation piétonne, vélo, rollers...).

## **Concertation préalable.**

La concertation préalable est un temps d'information et d'échanges avec le public en vue de présenter l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Encadrée par l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme ou par l'article R 121-2 du Code de l'environnement selon le contexte du projet, elle a pour objectif de recueillir les remarques et avis de tous les acteurs du territoire sur les grands principes et les objectifs du projet.

La concertation doit permettre :

- de répondre aux interrogations des habitants et usagers liées aux changements engendrés par le projet ;
- d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet, pour construire une (des) solution(s) partagée(s).

Cette étape est conclue par un bilan approuvé par le conseil du STIF, qui rend compte des échanges et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public.

Des études complémentaires seront menées et un projet plus précis sera présenté à la population lors de l'enquête publique.

Le bilan de la concertation et les études complémentaires éclairent les choix et les décisions du STIF et de ses partenaires sur les suites à donner au projet.

## **Contrat de projets État-Région (CPER).**

Un contrat de projets État-Région est un document contractuel par lequel l'État et une Région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. D'une durée de sept ans, les contrats de projets État-Région succèdent aux contrats de plan État-Région créés par la loi du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification, que l'on doit à Michel Rocard. Le gouvernement, par l'intermédiaire du préfet de Région représenté par son secrétaire général aux Affaires régionales (SGAR), s'accorde avec l'exécutif de la Région sur la réalisation de projets relatifs à l'aménagement du territoire régional et sur la part de chaque entité dans le financement. D'autres collectivités (conseils généraux, communautés urbaines...) peuvent s'associer à un CPER à condition de contribuer au financement des projets qui les concernent.

- 1<sup>re</sup> génération 1984-1988
- 2<sup>e</sup> génération 1989-1993
- 3<sup>e</sup> génération 1994-1999
- 4<sup>e</sup> génération 2000-2006
- 5<sup>e</sup> génération 2007-2013

## **Contrat particulier Région-Département (CPRD).**

Le contrat particulier Région-Département est un outil de programmation financière, complémentaire du contrat de projets État-Région (CPER). Conclu entre la Région Île-de-France et chaque département francilien entre 2008 et 2010, il définit pour une durée de sept ans leurs engagements financiers en termes d'équipements publics, d'aménagement du territoire, etc. Il contribue également à la mise en œuvre du schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF).

## **Déclaration d'utilité publique (DUP).**

Une déclaration d'utilité publique est un acte administratif pris par décret ou arrêté préfectoral, reconnaissant le caractère d'utilité publique d'une opération projetée par une personne publique ou pour son compte, après avoir recueilli l'avis de la population à l'issue d'une enquête d'utilité publique. Ces avis sont examinés par une commission d'enquête ou par un commissaire-enquêteur qui formule des conclusions, favorables ou

défavorables, sur le projet. Cet acte est la condition préalable à une expropriation (pour cause d'utilité publique) qui serait rendue nécessaire pour la poursuite de l'opération. La déclaration d'utilité publique ne couvre pas la détermination de l'indemnité, qui relève de la phase judiciaire.

## **Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP).**

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales est le support du STIF pour la présentation de ses projets au stade des études préalables. Il est élaboré sur la base des études d'opportunité et de faisabilité et approuvé par le conseil d'administration du STIF. Sur la base de ces études, une consultation du public est organisée ; elle vise à les informer du projet et à recueillir leurs avis et suggestions.

## **Emprise.**

Surface occupée par une route ou une voie ferrée et ses dépendances incorporées au domaine de la collectivité publique.

## **Enquête d'utilité publique.**

L'enquête d'utilité publique est une procédure administrative au cours de laquelle le maître d'ouvrage présente au public un projet détaillé au travers du dossier d'enquête publique et de l'étude d'impact, afin de recueillir son avis.

Elle permet de consulter la population sur l'utilité publique du projet, qui va impliquer les expropriations. L'enquête d'utilité publique est prescrite par un arrêté préfectoral, qui en fixe les conditions et les délais. Sa durée est d'au moins quinze jours et le registre d'enquête est disponible dans les mairies, les préfectures ou les sous-préfectures. Elle s'accompagne de la consultation, selon les cas, de certaines institutions (service des domaines, conservatoire du littoral, etc.).

## **Grand Paris Express.**

Ce projet consiste à réaliser un nouveau métro automatique d'une longueur totale de 200 kilomètres :

- **La ligne 15** : ligne de rocade proche de Paris (métro de grande capacité) qui assure la désaturation des réseaux de transport existants en zone urbaine dense.
- **Les lignes 16, 17 et 18** : lignes de métro à capacité adaptée, qui desservent des territoires en développement (est de la Seine-Saint-Denis, Grand Roissy, sud-est francilien).
- **Les lignes 14 et 11** : prolongement de lignes de métro existantes. La ligne 14 prolongée au nord (jusqu'à Saint-Denis Pleyel) et au sud (jusqu'à Orly) et la ligne 11 à l'est, de Rosny-sous-Bois/Perrier à Noisy-Champs.

## **Heure de pointe du matin (HPM).**

L'heure de pointe du matin est une période de la journée au cours de laquelle la fréquentation est plus importante et concentrée dans le temps (ex : 8h-9h). La capacité d'une ligne est définie par rapport aux simulations de trafic de l'heure de pointe du matin et de l'heure de pointe du soir (HPS).

## **Intermodalité.**

L'intermodalité désigne la possibilité de passer facilement d'un mode de transport à un autre au cours d'un même déplacement.

C'est aussi un principe d'organisation et d'articulation de l'offre de transport, visant à coordonner plusieurs systèmes modaux par une gestion et un aménagement spécifique des interfaces entre les différents réseaux *(Voir aussi multimodalité).*

## **Interstation.**

L'interstation désigne la distance comprise entre deux stations d'une ligne de transport en commun (ex : interstation de 500 m).

## Maillage.

Le maillage désigne un ensemble de lignes de transport en commun offrant des correspondances entre elles, de manière à constituer un réseau organisé et connecté, pour assurer des déplacements aisés à l'échelle d'un territoire donné.

## Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF).

Élaboré par le STIF en 2011, le plan de déplacements urbains d'Île-de-France est un document de planification et de programmation, qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements des Franciliens. Les mesures envisagées doivent permettre d'organiser le transport des personnes et des marchandises (transports collectifs, deux-roues, taxis, automobiles, camions, trains...), ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière.

Ce plan intègre également des questions d'aménagement, indissociables des problématiques de transport. Sous la contrainte des capacités de financement, il doit permettre d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, la protection de l'environnement et de la santé, ainsi que la préservation de la qualité de vie.

Le PDUIF doit être compatible avec le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), dont il permet de décliner de manière opérationnelle le volet transport. Il est opposable aux schémas de cohérence territoriale (SCoT) et aux plans locaux d'urbanisme (PLU).

## Pôle d'échange multimodal.

Un pôle d'interconnexion multimodal est un grand pôle regroupant plusieurs modes de transport, constituant ainsi des lieux privilégiés de correspondances des voyageurs.

## Requalification.

La requalification désigne un ensemble d'interventions sur le bâti et/ou les espaces extérieurs en vue de leur amélioration.

Dans le cadre du développement d'un projet de transport en surface (ex : tramway), les espaces publics font généralement l'objet d'une requalification dite « de façade à façade » : trottoirs, voirie, aménagements paysagers.

Les actions de requalification impliquent l'articulation de multiples acteurs locaux pour la création d'une voie, le déplacement d'un équipement, la démolition d'un bâtiment, etc., en fonction des périmètres de compétences de chacun.

## Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).

Le schéma directeur de la région Île-de-France est un document d'aménagement du territoire, qui définit une vision globale et à long terme du devenir de la région Île-de-France et de ses territoires, en termes d'aménagement de l'espace et d'évolutions sociales, économiques et environnementales.

Le SDRIF est aussi un document d'urbanisme de portée régionale, opposable aux documents locaux d'urbanisme que sont les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU). En raison de l'échelle du document régional et de la nécessaire autonomie des collectivités locales pour définir leur propre projet d'aménagement et de développement durable, les documents d'urbanisme locaux doivent être « compatibles » (et non pas « conformes ») avec les orientations et les dispositions prescriptives du SDRIF en matière d'organisation spatiale, de règles d'utilisation des sols et autres dispositions d'urbanisme.

Le SDRIF n'est pas un document de programmation. Pour ce qui les concerne, l'État et la Région assurent la mise en œuvre du schéma directeur par leurs choix financiers, notamment traduits par les contrats de projets État-Région.

Révisé puis arrêté par le conseil régional d'Île-de-France en septembre 2008, le SDRIF définit à ce titre un ensemble d'ambitions et de moyens pour développer une région plus dynamique et plus solidaire, dans toutes ses dimensions : habitat, transports, développement économique, préservation de l'environnement, implantation des grandes infrastructures et des équipements d'importance régionale.



## Schéma de principe.

Le schéma de principe définit le programme fonctionnel de l'opération, avec ses variantes le cas échéant (tracé d'infrastructures notamment), qui précise les objectifs en matière de déplacements, les grandes lignes du projet et du service attendu, en estime le coût et en effectue une première évaluation économique, sociale et environnementale.

À ce stade, les études techniques présentées dans le dossier de schéma de principe sont plus détaillées que celles figurant dans le DOCP. Le schéma de principe, auquel est adjointe une étude d'impact, constitue la base du dossier d'enquête publique. Après approbation par le conseil du STIF, le schéma de principe permet au préfet concerné de qualifier le projet de « projet d'intérêt général », garantissant sa prise en compte dans les documents d'urbanisme.

## Surface hors œuvre nette (SHON).

La surface hors œuvre nette est calculée à partir de la surface hors œuvre brute (SHOB). Il s'agit de la somme des surfaces au sol de chaque niveau, à laquelle on enlève la surface des caves et sous-sols non aménageables, celle des balcons et des toitures-terrasses et celle des garages.

## Site propre.

Un site propre est une emprise réservée à un mode de transport, qui permet de lui assurer, grâce à une séparation physique, une circulation indépendante de celle de tout autre mode, collectif ou individuel. On distingue le site propre intégral (métro) du site propre partiel (tramway et autobus), qui est en majeure partie implanté hors des emprises de la chaussée, mais qui rencontre aux carrefours et intersections la voie publique ouverte aux autres modes de transport.

## Site de maintenance et de remisage (SMR).

Il s'agit d'un site qui offre les infrastructures nécessaires au garage, aux réparations, au nettoyage et à la maintenance des rames de tramway.

## STIF.

Autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF a pour mission d'organiser et de développer les transports de tous les Franciliens, sur toute la région Île-de-France, de coordonner et de financer l'activité des entreprises de transport de voyageurs. Le STIF est présidé par le président du Conseil régional. C'est un établissement public, qui est l'émanation de la région Île-de-France, de la ville de Paris et des sept autres départements franciliens. Son conseil comporte 29 membres (15 pour la Région, 5 pour Paris, 1 par département). Un membre de la chambre régionale du commerce et de l'industrie et un des établissements publics de coopération intercommunale le complètent.

Le STIF met en œuvre les décisions prises au sein de son conseil. Elles peuvent être notamment :

- structurantes, telles que le prolongement d'une ligne de métro, la rénovation d'une gare, l'aménagement de voies de bus... ;
- innovantes, telles que le lancement de nouveaux services, comme le Noctilien, le pass Navigo... ;
- qualitatives, telles que l'augmentation du nombre de trains ou de bus, l'information sur les temps d'attente des bus, l'accessibilité... ;
- tarifaires, telles que les forfaits Carte Orange et Imagine'R.

Les décisions du STIF sont ensuite engagées en concertation avec les transporteurs RATP, SNCF et OPTILE dans le cadre de contrats passés avec eux.

## Transport collectif en site propre (TCSP).

Un transport collectif en site propre est un « système de transport public utilisant majoritairement des emprises affectées à son exploitation et fonctionnant avec des matériels allant du bus au métro ». (CERTU)

Les transports collectifs en site propre sont donc des systèmes de transport circulant sur une voie ou un espace réservé. Le TCSP peut être défini par un système incluant un matériel roulant performant et disposant de la priorité aux carrefours, un bon niveau de service (fréquence, amplitude horaire, capacité...), une plate-forme protégée de la circulation.

## Utilité publique.

L'utilité publique est l'intérêt général au nom duquel l'État confère un avantage (reconnaissance d'utilité publique) ou impose une sujétion (servitude d'utilité publique, expropriation pour cause d'utilité publique). En droit administratif des biens, la procédure d'expropriation est une manifestation de la position privilégiée de l'administration agissant en tant que garante de l'intérêt général. En effet, cette procédure est une exception au droit fondamental qu'est le droit de propriété. Ainsi, l'article 545 du Code civil prévoit que nul ne peut être contraint de céder sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité. L'administration peut donc, de manière exceptionnelle, priver un individu de son droit de propriété et s'approprier le bien, à la seule condition que l'utilité publique le justifie. C'est le cas notamment dans le cadre de la construction de grandes infrastructures de transport (tramway, chemin de fer...). La notion d'utilité publique est interprétée au cas par cas par le juge administratif, qui applique la théorie dite du « bilan coût-avantages » depuis l'arrêt d'assemblée du Conseil d'État n° 78825 du 28 mai 1971 dit « Ville Nouvelle Est ». Les inconvénients nés de l'expropriation ne doivent pas être excessifs par rapport aux avantages. Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique regroupe, en droit français, les dispositions législatives et réglementaires relatives au droit de l'expropriation. La procédure d'expropriation est divisée en deux phases : la phase administrative, qui permet de déterminer les terrains affectés par l'expropriation ; la phase judiciaire, qui permet de transférer la propriété des terrains à l'autorité expropriante et d'indemniser les propriétaires et autres titulaires de droits.

## Vitesse commerciale.

La vitesse commerciale est la vitesse d'une ligne de transport tenant compte des conditions d'exploitation réelles et notamment des temps d'arrêt en station. Elle reflète la réalité des temps de parcours des voyageurs.



Vallée  
de la Seine

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexes 2

# Les outils de diffusion de l'information et de communication





*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexes 2.1

# Les communiqués de presse

## Concertation publique T Zen 5

### Communiqué de presse Lancement de la concertation

***Du 21 mai au 30 juin 2013, le STIF et ses partenaires, la Région Île-de-France et le Département du Val-de-Marne, invitent les personnes intéressées à participer à la concertation sur la création de la ligne T Zen 5.***

#### Une nouvelle ligne T Zen pour un territoire au nouveau visage

Nouvelle infrastructure de transport en commun, le T Zen 5 desservira, à l'horizon 2020, le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris et les villes d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le Roi.

Cette nouvelle offre de transports en commun est destinée à accompagner le développement d'un territoire en pleine mutation, riche de projets en cours de réalisation: en effet, une augmentation de 10% de la population et de 28% du nombre d'emplois est attendue d'ici à 2020.

Cette ligne complètera à la fois les transports en commun existants (ligne 14 du métro, le RER C, tramway T3a, lignes de bus structurantes comme le TVM ou le bus 393), mais également les futures lignes, comme la ligne 15 du Grand Paris Express (ligne rouge), ou le tramway Paris /Orly-Ville.



Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)

Du 21 mai au 30 juin 2013

## Concertation publique

**Le TZen : Un mode de transport apprécié des voyageurs**

Une enquête réalisée fin 2012 auprès des voyageurs de la première ligne T Zen entre Lieusaint-Moissy et Corbeil-Essonnes révèle une forte satisfaction des voyageurs avec une note moyenne de 8 sur 10. Première qualité du T Zen : 82 % des voyageurs interrogés estiment que ce mode de transport fait gagner du temps. Autre atout, le T Zen bénéficie d'un design et d'un confort prisé par les voyageurs. La ponctualité, rendue possible par la voie dédiée, est un autre point fort souligné par les voyageurs.

**Comment donner son avis lors de la concertation ?**

Tout au long de la concertation, un **questionnaire en ligne** est accessible sur le site [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com) pour permettre à chacun de donner son avis sur le projet.

Par ailleurs, sont organisées :

**Deux réunions publiques :****Jeudi 13 juin à 19h**

Secteur nord (Paris / Ivry) : à Paris  
Université Paris Diderot Paris 7  
Amphi 1A  
La Halle aux farines – Esplanade Pierre Vidal-  
Naquet  
75013 Paris

**Jeudi 27 juin à 19h**

Secteur sud (Vitry / Choisy)  
Au Conservatoire de musique et de danse  
44 rue du Docteur Roux  
94600 Choisy-le-Roi

**Deux rencontres :**

*Rencontre avec les riverains*

**Samedi 8 juin, de 10h à 13h**

Centre commercial Quais d'Ivry  
30 Boulevard Paul Vaillant Couturier  
94200 Ivry-sur-Seine

*Rencontre avec les salariés et les chefs  
d'entreprises*

**Mardi 11 juin, de 11h30 à 14h**

Salle Marcel Paul  
Centrale thermoélectrique d'EDF  
18 rue des fusillés  
94400 Vitry-sur-Seine

**Contact presse STIF**

Sébastien Mabile

01 47 53 28 42

06 15 39 21 58

[sebastien.mabile@stif.info](mailto:sebastien.mabile@stif.info)

© illustrations :

Antoine Chassin 3D pour Epiceum

Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)



## Concertation publique T Zen 5

### Communiqué de presse Réunion publique à Paris

Du 21 mai au 30 juin 2013, le STIF et ses partenaires, la Région Île-de-France et le Département du Val-de-Marne, invitent les personnes intéressées à participer à la concertation sur la création de la ligne T Zen 5.

**Samedi dernier, une première rencontre au centre commercial « Quais d'Ivry » a permis de sensibiliser plus de 500 riverains au projet de T Zen.**

**Ce jeudi 13 juin, une première réunion publique se tiendra à 19h à l'Université Paris Diderot – Paris 7.**

**Elle sera plus particulièrement consacrée aux enjeux du secteur nord : le tracé du T Zen 5 dans les villes de Paris et d'Ivry.**

### Une nouvelle ligne T Zen pour un territoire au nouveau visage

Nouvelle infrastructure de transport en commun, le T Zen 5 desservira, à l'horizon 2020, le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris et les villes d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le Roi.

Cette nouvelle offre de transports en commun est destinée à accompagner le développement d'un territoire en pleine mutation, riche de projets en cours de réalisation: en effet, une augmentation de 10% de la population et de 28% du nombre d'emplois est attendue d'ici à 2020.

Cette ligne complètera à la fois les transports en commun existants (ligne 14 du métro, le RER C, tramway T3a, lignes de bus structurantes comme le TVM ou le bus 393), mais également les futures lignes, comme la ligne 15 du Grand Paris Express (ligne rouge), ou le tramway Paris /Orly-Ville.



Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)

Du 21 mai au 30 juin 2013

## Concertation publique

**Le TZen : Un mode de transport apprécié des voyageurs**

Une enquête réalisée fin 2012 auprès des voyageurs de la première ligne T Zen entre Lieusaint-Moissy et Corbeil-Essonnes révèle une forte satisfaction des voyageurs avec une note moyenne de 8 sur 10. Première qualité du T Zen : 82 % des voyageurs interrogés estiment que ce mode de transport fait gagner du temps, Autre atout, le T Zen bénéficie d'un design et d'un confort prisé par les voyageurs. La ponctualité, rendue possible par la voie dédiée, est un autre point fort souligné par les voyageurs.

**Comment donner son avis lors de la concertation ?**

Tout au long de la concertation, un **questionnaire en ligne** est accessible sur le site [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com) pour permettre à chacun de donner son avis sur le projet.

Par ailleurs, sont organisées :

**Deux réunions publiques :****Jeudi 13 juin à 19h**

Secteur nord (Paris / Ivry) :  
Université Paris Diderot Paris 7  
Amphi 1A  
La Halle aux farines – Esplanade Pierre Vidal-  
Naquet  
75013 Paris

**Jeudi 27 juin à 19h**

Secteur sud (Vitry / Choisy)  
Au Conservatoire de musique et de danse  
44 rue du Docteur Roux  
94600 Choisy-le-Roi

**Deux rencontres :***Rencontre avec les riverains***Samedi 8 juin, de 10h à 13h**

Centre commercial Quais d'Ivry  
30 Boulevard Paul Vaillant Couturier  
94200 Ivry-sur-Seine

*Rencontre avec les salariés et les chefs  
d'entreprises***Mardi 11 juin, de 11h30 à 14h**

Salle Marcel Paul  
Centrale thermoélectrique d'EDF  
18 rue des fusillés  
94400 Vitry-sur-Seine

**Contact presse STIF**

Sébastien Mabile

01 47 53 28 42

06 15 39 21 58

[sebastien.mabile@stif.info](mailto:sebastien.mabile@stif.info)

© illustrations :

Antoine Chassin 3D pour Epicéum

Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)

## Concertation publique T Zen 5

### Communiqué de presse Réunion publique à Choisy-le-Roi

Du 21 mai au 30 juin 2013, le STIF et ses partenaires, la Région Île-de-France et le Département du Val-de-Marne, invitent les personnes intéressées à participer à la concertation sur la création de la ligne T Zen 5.

Plus de 600 riverains ont déjà pu s'exprimer et s'informer sur le projet lors des deux rencontres organisées à Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine, et lors de la réunion publique qui s'est tenue à Paris, le jeudi 13 juin.

Un questionnaire, en ligne jusqu'au 30 juin sur le site [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com), permet également de donner son avis.

**Il sera également possible découvrir le projet lors de la réunion publique qui se déroulera ce jeudi 27 juin au conservatoire de musique et de danse de Choisy-le-Roi, situé 44 rue du Docteur Roux.**

**Elle sera plus particulièrement consacrée aux enjeux du secteur sud : le tracé du T Zen 5 dans les villes Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi.**

### Une nouvelle ligne T Zen pour un territoire au nouveau visage

Nouvelle infrastructure de transport en commun, le T Zen 5 desservira, à l'horizon 2020, le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris et les villes d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi.

Cette nouvelle offre de transports en commun est destinée à accompagner le développement d'un territoire en pleine mutation, riche de projets en cours de réalisation: en effet, une augmentation de 10% de la population et de 28% du nombre d'emplois est attendue d'ici à 2020.

Cette ligne complètera à la fois les transports en commun existants (ligne 14 du métro, le RER C, tramway T3a, lignes de bus structurantes comme le TVM ou le bus 393), mais également les futures lignes, comme la ligne 15 du Grand Paris Express (ligne rouge), ou le tramway Paris /Orly-Ville.



### Le TZen : Un mode de transport apprécié des voyageurs

Une enquête réalisée fin 2012 auprès des voyageurs de la première ligne T Zen entre Lieusaint-Moissy et Corbeil-Essonnes révèle une forte satisfaction des voyageurs avec une note moyenne de 8 sur 10. Première qualité du T Zen : 82 % des voyageurs interrogés estiment que ce mode de transport fait gagner du temps, Autre atout, le T Zen bénéficie d'un design et d'un confort prisé par les voyageurs. La ponctualité, rendue possible par la voie dédiée, est un autre point fort souligné par les voyageurs.

### Comment donner son avis lors de la concertation ?

Tout au long de la concertation, un **questionnaire en ligne** est accessible sur le site [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com) pour permettre à chacun de donner son avis sur le projet.

Par ailleurs, sont organisées :

#### Deux réunions publiques :

##### Jeudi 13 juin à 19h

Secteur nord (Paris / Ivry) :  
Université Paris Diderot Paris 7  
Amphi 1A  
La Halle aux farines – Esplanade Pierre Vidal-Naquet  
75013 Paris

##### Jeudi 27 juin à 19h

Secteur sud (Vitry / Choisy)  
Au Conservatoire de musique et de danse  
44 rue du Docteur Roux  
94600 Choisy-le-Roi

#### Deux rencontres :

##### Rencontre avec les riverains

##### Samedi 8 juin, de 10h à 13h

Centre commercial Quais d'Ivry  
30 Boulevard Paul Vaillant Couturier  
94200 Ivry-sur-Seine

##### Rencontre avec les salariés et les chefs d'entreprises

##### Mardi 11 juin, de 11h30 à 14h

Salle Marcel Paul  
Centrale thermoélectrique d'EDF  
18 rue des fusillés  
94400 Vitry-sur-Seine



#### Contact presse STIF

Sébastien Mabile  
01 47 53 28 42  
06 15 39 21 58  
[sebastien.mabile@stif.info](mailto:sebastien.mabile@stif.info)

© illustrations :  
Antoine Chassin 3D pour Epicéum



Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)



*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

L'affiche



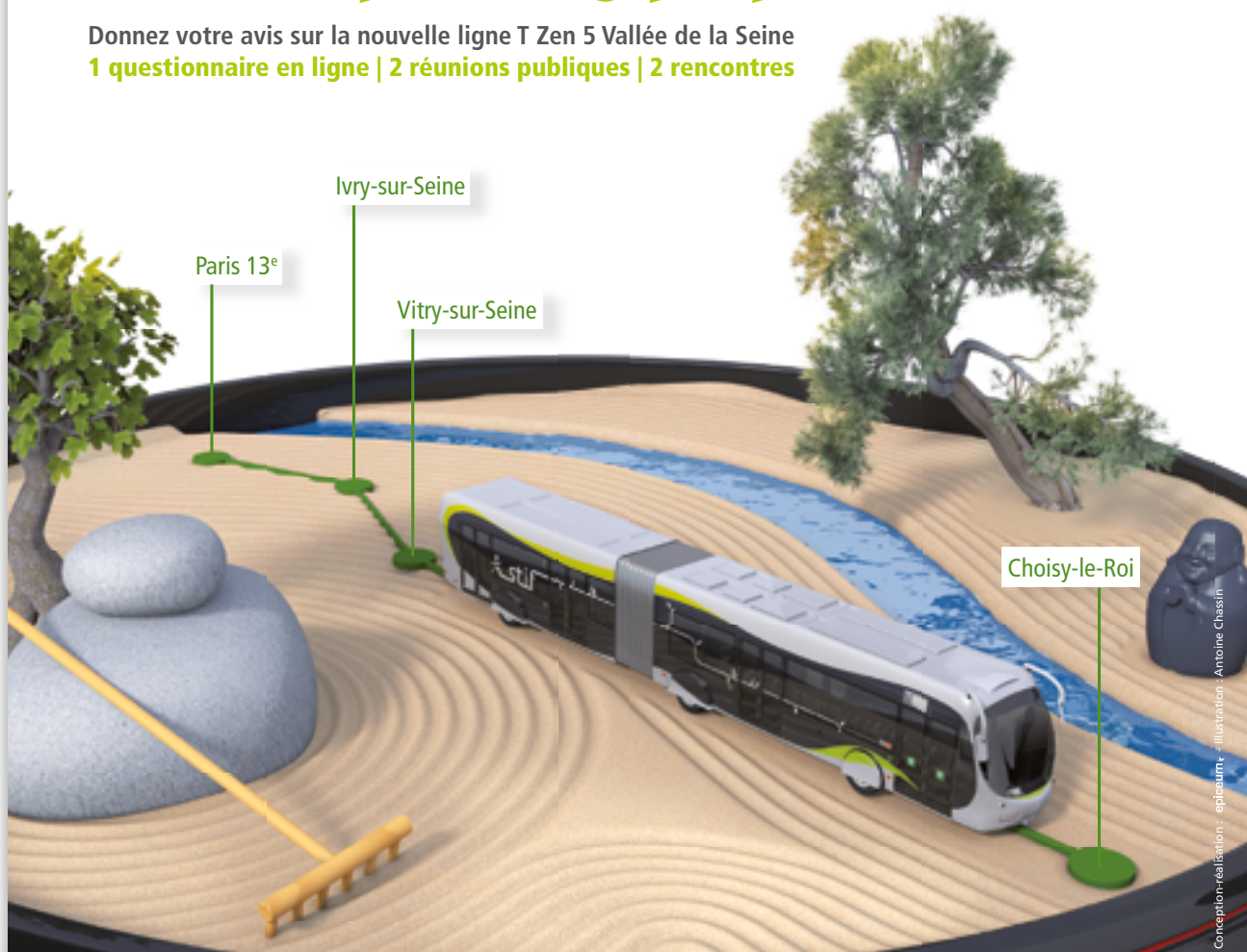
Vallée de la Seine

Du 21 mai au 30 juin 2013

Concertation publique

# Votre territoire change, les transports s'y préparent

Donnez votre avis sur la nouvelle ligne T Zen 5 Vallée de la Seine  
1 questionnaire en ligne | 2 réunions publiques | 2 rencontres



Conception-réalisation : epibeum - Illustration : Antoine Chassin



Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)







*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 2.2

# Le dépliant

## La concertation comment ça marche ?

La concertation permet de vous présenter en détail le projet et de recueillir vos avis. C'est un moment de dialogue sur les objectifs et les grandes caractéristiques du projet. Elle aura lieu du 21 mai au 30 juin 2013.

Cette première phase de concertation sera suivie du bilan de la concertation, d'études complémentaires, puis d'une enquête publique, second temps fort d'échanges.

## Votre avis compte

Nous avons besoin de votre avis sur les grands points d'intérêts du tracé.

Contribuez au projet grâce à **1 questionnaire en ligne** disponible sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com). Des vidéos, illustrations et infographies vous permettront de découvrir le projet de manière interactive. Prenez la parole lors des **2 réunions publiques** et des **2 rencontres** organisées sur les territoires.

## Participez

Un questionnaire en ligne sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)

Des vidéos, des animations et des illustrations vous permettront de mieux connaître le projet.

### 2 réunions publiques

- Jeudi 13 juin | 19h**  
SECTEUR PARIS / IVRY-SUR-SEINE  
Université Paris Diderot Paris 7 – Amphithéâtre 1A  
La Halle aux farines - Esplanade Pierre Vidal-Naquet  
75013 PARIS
- Jeudi 27 juin | 19h**  
SECTEUR VITRY-SUR-SEINE / CHOISY-LE-ROI  
Conservatoire de musique et de danse  
44 rue du Docteur Roux  
94600 CHOISY-LE-ROI

### 2 rencontres

- Rencontre avec les riverains**  
**Samedi 8 juin | 10h-12h30**  
Centre commercial Quais d'Ivry  
30 boulevard Paul Vaillant Couturier  
92400 IVRY-SUR-SEINE
- Rencontre avec les salariés et les chefs d'entreprises**  
**Mardi 11 juin | 11h30-14h**  
Salle Marcel Paul  
Centrale thermique EDF  
18 rue des fusillés  
94400 VITRY-SUR-SEINE

Donnez votre avis en ligne sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)



Tzen 5 Vallée de la Seine

Du 21 mai au 30 juin 2013

## Concertation publique

## Votre territoire change, les transports s'y préparent

Donnez votre avis sur la nouvelle ligne T Zen 5 Vallée de la Seine

1 questionnaire en ligne | 2 réunions publiques | 2 rencontres



[www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)



## Le rôle

### des différents acteurs

Le projet T Zen 5 est piloté par le STIF, l'Autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Ce projet est financé par la Région Ile-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 ainsi que les aménageurs (SEMAPA, SADEV 94, EPA ORSA) sont directement associés aux études, durant toutes les phases du projet.

## Les grandes étapes du projet

2011

Lancement des études

21 mai - 30 juin 2013

Concertation

Automne 2013

Bilan de la concertation et études complémentaires

2014

Enquête publique

2015 - 2020

Réalisation progressive des aménagements

Horizon 2020

Mise en service

## Le T Zen 5 Vallée de la Seine

Le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi sont des territoires en pleine évolution. Ils voient leur activité économique se développer et accueillent de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises. Dans les années à venir, le réseau de transport actuel devra s'adapter aux besoins de déplacements qui vont émerger.

Le projet T Zen 5 a pour objectif d'accompagner le développement des territoires parisiens et val-de-marnais à l'ouest de la Seine. Ce mode de transport innovant, fiable et performant contribuera à dynamiser le territoire et accompagnera la mutation de ce secteur.



## Les objectifs

- Développer une offre de transport fiable, accessible et confortable et venant compléter le réseau existant et à venir.
- Accompagner les projets urbains et la construction de logements dans les secteurs traversés.
- Participer au développement économique en desservant les entreprises déjà implantées et contribuer à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises.
- Contribuer au réaménagement du territoire grâce au développement de voies dédiées et à la requalification des axes empruntés.

## Une vingtaine de stations

SÉPARÉES DE 500 MÈTRES EN MOYENNE

MOINS DE 6 minutes D'ATTENTE ENTRE CHAQUE T ZEN EN HEURE DE POINTE

7/7 DE 5h30 à 00h30

33 minutes DE PARIS À CHOISY-LE-ROI

9 km DE TRACÉ

COÛT DU PROJET : 116 millions d'euros (HORS MATÉRIEL ROULANT)

## Le tracé

Le T Zen 5 dessertira et accompagnera de nombreux projets urbains :

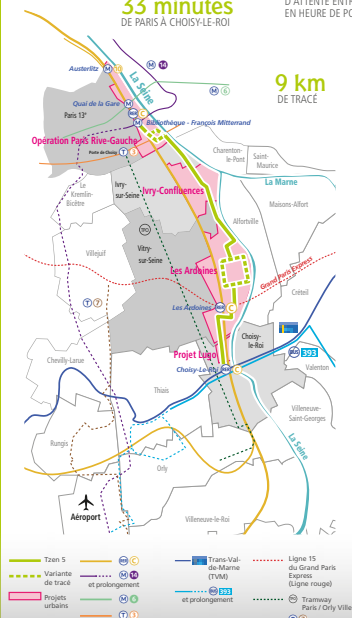
- L'opération Paris Rive Gauche dans le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris.
- Le projet urbain Ivry Confluences.
- Le projet des Ardoines de l'Opération d'Intérêt National à Vitry-sur-Seine.
- Le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi.

Dès la mise en service, ce sont près de 130 000 habitants et salariés qui pourront bénéficier de la future ligne et d'un accès facilité à des entreprises et équipements majeurs, tels que :

- De nombreux équipements scolaires : une dizaine d'écoles primaires, 7 collèges ou lycées, 8 établissements d'enseignement supérieur et de recherche.
- Des complexes de bureaux et des sièges sociaux.
- De nouveaux logements.
- Des lieux culturels dont la bibliothèque nationale François Mitterrand.
- Des complexes commerciaux ou de loisirs (Quais d'Ivry, cinémas, restaurants, etc.).

Le T Zen 5 viendra renforcer et compléter efficacement l'offre de transport existante 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 comme la ligne 15 du Grand Paris Express (ligne rouge), le T7, le tramway Paris / Orly Ville, ou le prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'à Gambetta.



## C'est quoi un T Zen ?

Le STIF a souhaité développer à l'échelle de l'Ile-de-France l'offre T Zen. Les caractéristiques de ce nouveau mode de transport allient la performance et la qualité de service du tramway à la souplesse du bus (pas de rail, ni de caténaire) : priorité aux feux, voies dédiées, stations accessibles et clairement identifiables, bonne intégration dans le paysage urbain.

## Les atouts du T Zen

### Régularité et offre de service élevée

- Circulation tous les jours de 5h30 à 00h30 et passage en semaine toutes les 6 minutes en heure de pointe, et toutes les 10 minutes en heures creuses.
- Temps de parcours garantis grâce à la circulation en voie dédiée ainsi que la priorité aux carrefours.
- Arrêt systématique du T Zen aux stations et vente des titres de transport en station (tous les 500 mètres en moyenne).

### Accessibilité totale aux véhicules et aux stations

- De larges portes coulissantes ainsi qu'un plancher bas intégral faciliteront les montées-descentes des voyageurs.
- Aménagement des stations pour les personnes à mobilité réduite.

### Design identifiable, confort et grande capacité

- Véhicules confortables, lumineux et spacieux permettant de transporter un grand nombre de voyageurs.
- Sièges et abris contre les intempéries en station et dispositifs d'information voyageur en temps réel.



*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 2.3

# Le présentoir

Du 21 mai au 30 juin 2013

## Concertation publique

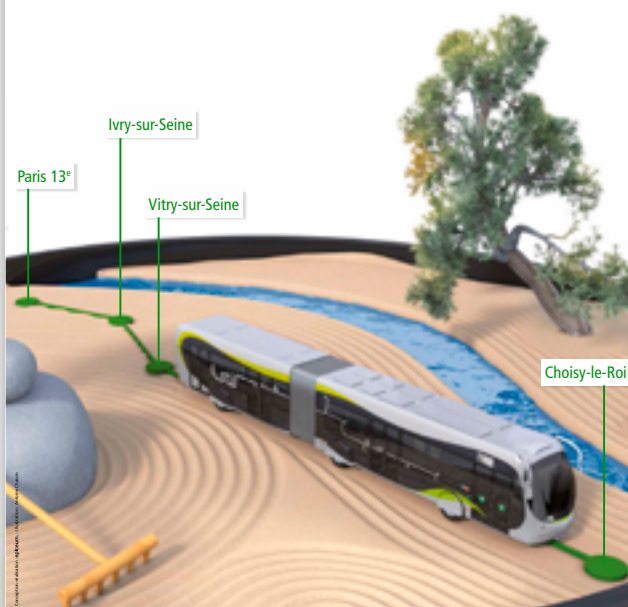
# Votre territoire change, les transports s'y préparent

Donnez votre avis sur la nouvelle ligne  
T Zen 5 Vallée de la Seine

| 1 questionnaire en ligne 

| 2 réunions publiques

| 2 rencontres



Toute l'information sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)



*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 2.4

Le site  
[www.tzen5.com](http://www.tzen5.com)

**Tzen**  
stif**5**

.com

Vallée  
de la SeineDu 21 mai au 30 juin 2013  
Concertation publiqueCliquez pour [comprendre le projet](#) et [donner votre avis](#)**Je participe !**

## Le Projet T Zen 5

- Le projet
- Les objectifs du projet
- Le tracé

## L'offre de transport T Zen

## La concertation

- Le questionnaire en ligne

## Le calendrier

## Les acteurs

## Le coût et le financement

## DOCUMENTATION SUR LE PROJET

## FOIRE AUX QUESTIONS

## Chiffres clés

La longueur du tracé est  
de **9km**

## L'offre TZen

**Actualités****Le projet**

A l'horizon 2020, la nouvelle ligne T Zen 5 relierà le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi en près de 33 minutes. Long d'environ 9 km, le tracé du nouveau T Zen desservira 4 communes : le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris, Ivry-sur-Seine, (...)

[+ d'infos](#)

○○○○●

**Je participe !** Cliquez pour répondre au questionnaire en ligne.**2 réunions publiques**

**Jeudi 13 juin à 19h**  
Secteur Nord : Paris / Ivry-sur-Seine  
Université Paris Diderot - Paris 7  
La Halle aux farines - Esplanade  
Pierre Vidal-Naquet  
75013 Paris

**Jeudi 27 juin à 19h**  
Secteur Sud : Vitry-sur-Seine /  
Choisy-le-Roi  
Conservatoire de musique et de  
danse  
44 rue du Docteur Roux  
94600 Choisy-le-Roi

[+ d'infos](#)**2 rencontres**

**Rencontre avec les riverains**  
**Samedi 8 juin, de 10h à 12h30**  
Centre commercial Quai d'Ivry  
30 Boulevard Paul Vaillant Couturier  
94200 Ivry-sur-Seine

**Rencontre avec les salariés et les  
chefs d'entreprises**  
**Mardi 11 juin, de 11h30 à 14h**  
Salle Marcel Paul  
Centrale thermique EDF  
18 rue des Fusillés  
94400 Vitry-sur-Seine

[+ d'infos](#)**Le projet T Zen 5**

A l'horizon 2020, la nouvelle ligne T Zen 5 relierà le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi en près de 33 minutes. Long d'environ 9 km, le tracé du nouveau T Zen participera au développement économique des territoires desservis.

[Lire la suite](#)**Le tracé**





*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 2.5

# Le questionnaire en ligne

## Le Projet T Zen 5

- ▶ Le projet
- ▶ Les objectifs du projet
- ▶ Le tracé

## L'offre de transport T Zen

- La concertation
- ▶ Le questionnaire en ligne

## Le calendrier

## Les acteurs

## Le coût et le financement

## DOCUMENTATION SUR LE PROJET

## FAQ

## ▶ Chiffres clés

+ 10%  
annulation

## ▶ L'offre TZen



[Accueil](#) / [La concertation](#) / [Le questionnaire en ligne](#)

## Le questionnaire en ligne

En répondant au questionnaire vous exprimerez votre avis sur le projet T Zen 5. L'ensemble des avis seront intégrés dans le bilan de la concertation. Vous pouvez choisir de répondre aux questions sur un ou plusieurs des 4 secteurs desservis par le T Zen 5 : Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi.

**Avant de répondre au questionnaire, participez au quizz et découvrez la vidéo T Zen**

Selon vous, comment le T Zen 5 desservira-t-il votre entreprise/commerce ?

- Très bien
- Bien
- Moyennement bien
- Pas du tout

Selon vous, avec le T Zen 5, la desserte en transport en commun de votre entreprise/commerce sera :

- Nettement améliorée
- Plutôt améliorée
- Peu améliorée car l'entreprise est déjà proche d'une offre de transport intéressante
- Peu améliorée et l'entreprise n'est pas proche d'une offre de transport intéressante



Vallée  
de la Seine

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexes 3

# Les comptes-rendus





*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 3.1

# Le compte-rendu de la réunion publique du secteur nord

# 1. LE CONTEXTE DE LA RÉUNION

## 1.1. LA TRIBUNE

### Représentant les financeurs du projet :

- Luc ECHTLER, directeur des Transports, de la Voirie et des Déplacements au conseil général du Val-de-Marne.
- Le conseil régional d'Île-de-France était excusé.

### Représentant le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France qui coordonne les études techniques et l'organisation de la concertation :

- Éric MAUPERON, chef de la division Tram Sud (direction des Projets d'investissement - DPI).
- Caroline LAVAL, chargée de projet (DPI).

## 1.2. LE PÉRIMÈTRE DE LA RÉUNION

La réunion portait sur le secteur nord du tracé, comprenant le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris et Ivry-sur-Seine. Jérôme COUMET, maire du 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris, était présent. La mairie d'Ivry-sur-Seine était représentée par les services techniques.

Il s'agissait de la première réunion publique organisée dans le cadre de la concertation préalable. La deuxième s'est tenue le 27 juin à Choisy-le-Roi et concernait le secteur sud du tracé, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

# 2. INTRODUCTION ET PRÉSENTATION DU PROJET T ZEN 5

**Éric MAUPERON, chef de division Tram Sud**, mentionne que le STIF assure la maîtrise d'ouvrage du projet T Zen 5. De plus, le STIF financera l'achat des véhicules ainsi que les coûts d'exploitation de la ligne. Les études actuelles jusqu'à l'enquête publique sont financées par le conseil régional d'Île-de-France et le conseil général du Val-de-Marne. Le T Zen 5 devrait être mis en service en 2020.

**Caroline LAVAL, chargée de projet**, présente le tracé du T Zen 5 à l'aide d'un support vidéo accessible en ligne sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com). La desserte du T Zen 5 s'étendra du 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris, à la hauteur des stations Bibliothèque François Mitterrand de la ligne 14 et du RER C, jusqu'à Choisy-le-Roi, au nord de la gare RER. Il traversera un secteur en forte mutation urbaine :

- le quartier Bruneseau de la ZAC Paris Rive Gauche ;
- la ZAC Ivry Confluences jusqu'à la place Gambetta ;
- l'opération d'intérêt national des Ardoines à Vitry-sur-Seine, dont l'actuel gare RER sera desservie par la future ligne 15 du Grand Paris Express (Ligne rouge) ;
- le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi.

Les caractéristiques du mode T Zen sont présentées à l'aide d'une vidéo également disponible sur le site [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com).

### 3. ÉCHANGES AVEC LA SALLE

**Un représentant de la FNAUT Île-de-France** souhaiterait connaître le coût au kilomètre de la mise en place du T Zen 5. Il souhaiterait également savoir pourquoi le choix ne s'est pas porté sur un tramway compact, comme cela a été mis en place dans les 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. Selon lui, le T Zen apparaît davantage comme un objet de communication du STIF. De plus, la desserte en tramway sur la partie nord du secteur d'étude permettrait de ne pas avoir besoin de prolonger la ligne 10 du métro, réduisant ainsi les dépenses. Il se demande si la réflexion ne devrait pas également porter sur la reconfiguration du réseau de bus et la création de lignes supplémentaires. Enfin, il évoque le projet de sextuplement des voies du RER C entre Paris et Juvisy.

**Éric MAUPERON, chef de la division Tram Sud**, précise que le coût du T Zen 5 sera de 116 millions d'euros pour un tracé de 10 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 de transport extrêmement important. Il mentionne que le STIF porte également des projets de tramway sur le territoire de Seine-Amont, notamment avec le tramway Paris-Orly ville.

C'est donc au vu de l'évaluation des besoins futurs que le choix du T Zen a été effectué. Les études de trafic montrent que le mode T Zen permettra de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2020 et au-delà ; 47 000 voyageurs sont attendus chaque jour, dont environ 4 700 voyageurs aux heures de pointe. Le matériel roulant mesurera au moins 18 mètres et les fréquences seront adaptables. À noter également qu'avant même l'arrivée du T Zen, des aménagements de la voirie en faveur des bus seront réalisés dans le cadre des projets urbains, ce qui permettra aux bus d'emprunter le site propre pendant ces phases intermédiaires.

Par ailleurs, **Éric MAUPERON** indique que le T Zen 5, comme chaque projet de transport en Île-de-France, sera accompagné d'une réflexion sur la réorganisation du réseau de bus, de façon à mieux mailler le territoire. L'ensemble de ces réflexions se fera au regard du réseau de transport dans sa globalité, notamment en prenant en compte l'arrivée d'axes de transport structurants comme la ligne 15 du Grand Paris Express.

**Un habitant d'Alfortville** explique être intéressé par l'arrivée du T Zen 5 parce qu'il réside à proximité du pont de Vitry. Il demande 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.

**Caroline LAVAL, chargée de projet**, explique que le T Zen, fonctionnant comme un tramway, ne devrait pas partager sa voie de circulation afin de garantir sa fréquence et sa régularité. De plus, la réorganisation du réseau de bus permettra de limiter les itinéraires de bus faisant doublon avec le T Zen. Cependant, il n'est pas exclu que, ponctuellement, des lignes de bus puissent emprunter la voie du T Zen si celles-ci circulent sur le même axe. À Paris par exemple, cela pourrait concerner les bus 62 et 89.

**Le représentant de la FNAUT Île-de-France** observe que le terminus au sud paraît plutôt éloigné de la gare de Choisy-le-Roi et du TVM, ce qui ne permet pas d'optimiser les correspondances. Par ailleurs, il ajoute que le projet du Grand Paris Express n'est pas totalement arrêté puisque l'enquête publique n'a pas encore eu lieu. Il considère également qu'il serait plus pertinent de prolonger le tracé du T Zen 5 au nord jusqu'à la gare d'Austerlitz, afin d'offrir davantage de correspondances aux usagers. Il estime important de réduire la frontière entre Paris et la banlieue, qui n'a plus lieu d'être.

**Éric MAUPERON, chef de la division Tram Sud au STIF**, confirme que plusieurs projets de transport en commun n'ont pas encore été soumis à enquête publique, comme le Grand Paris Express. Cependant, ce projet avance et le dossier d'enquête publique devrait sortir prochainement.

Concernant les « frontières » entre Paris et la banlieue, l'un des enjeux du T Zen 5 est effectivement de décloisonner les territoires en offrant un lien métropolitain entre Paris et le Val-de-Marne.



Concernant le terminus sud, 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. 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 régularité. Le T Zen a donc été rapproché autant que possible du pôle de Choisy et des modes de transport qui y sont actuellement accessibles ainsi que de ceux qui y seront rattachés à l'avenir, comme le tramway Paris-Orly ville.

**Caroline LAVAL, chargée de projet**, souhaite donner des précisions concernant le terminus au nord. Plusieurs variantes de terminus ont été étudiées sur Paris. Le STIF a observé une forte demande de la part des futurs usagers de Paris, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine de connexion au RER C et à la ligne 14. 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 : à proximité de la gare d'Austerlitz ou encore en connexion avec la ligne 6 du métro à Quai de la Gare. Il s'est avéré que ces variantes présentaient de nombreuses contraintes techniques : densité de trafic sur la place Valhubert, nécessité de prendre en compte des usages qui n'existent pas aujourd'hui sur l'avenue de France mais qui seront nécessaires au bon fonctionnement de l'avenue à l'horizon 2020 du fait de l'arrivée de nouveaux logements, bureaux et équipements (stationnement, espaces de livraison, bornes Vélib', etc.). 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.

**Jérôme COUMET, maire du 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris**, a souhaité exprimer l'intérêt qu'il porte au projet T Zen 5 et le replacer dans un contexte plus général de développement du territoire. Il indique croire profondément au lien entre Paris et le Val-de-Marne, au développement du Sud-Est francilien en y apportant les transports nécessaires. Selon lui, le développement à venir sur ces territoires, constitués de zones d'aménagement très importantes, n'est pas encore perçu dans toute sa mesure. Certains quartiers sont déjà constitués, notamment sur le secteur de Paris Rive Gauche, certains sont en cours d'achèvement sur Ivry-sur-Seine et d'autres seront également aménagés sur Vitry-sur-Seine. Les potentiels sur ces territoires sont majeurs. Des réflexions communes s'engagent à l'échelle du territoire sur le développement économique notamment, par exemple sur les activités du secteur des biotechnologies et du numérique, dans le cadre du projet de transformation de la halle Freyssinet.

Les territoires et des projets qui s'y concrétisent ne seront pas en concurrence mais se compléteront. Mieux encore, il s'agit de s'unir pour faire du Sud-Est francilien un territoire capable de concurrencer la Défense.

Tous ces projets de transport vont contribuer au développement commun en reliant les territoires, en facilitant la mobilité des salariés et des habitants. L'arrivée de nouvelles lignes de transport vient ainsi accompagner les synergies. Le tramway Paris-Orly ville, le T Zen 5, le prolongement de la ligne 14... constitueront un maillage important du territoire.

La réflexion sur les transports en commun doit donc être menée par l'ensemble des collectivités pour parvenir à porter les projets.

**Le représentant de la FNAUT Île-de-France** souhaiterait savoir si une amélioration de la desserte en bus est prévue en attendant la mise en service du T Zen 5 en 2020. Ainsi le bus 104, partant d'Alfortville jusqu'à Paris, pourrait être amené sur le quai. Le nombre de couloirs d'autobus est insuffisant sur le quai. Le bus 89 notamment est gêné par les stationnements de voiture.

**Caroline LAVAL** rappelle qu'avant l'arrivée du T Zen, des aménagements en faveur des bus seront réalisés dans le cadre des projets urbains en cours ou à venir.

Le projet a pour vocation de desservir un secteur en évolution, mais sur des temporalités différentes de projets :

- Paris Rive Gauche est bien avancé et continue de se développer ;
- les opérations sur la ZAC Ivry Confluences émergeront à partir de 2016-2020 puis 2030 ;
- les aménagements sur le secteur des Ardoines seront réalisés à l'horizon 2020 et la création du pont enjambant les voies ferrées sera achevée en 2018-2019.

Le T Zen 5 s'inscrit donc dans ce vaste développement du territoire et prend tout son sens sur Vitry-sur-Seine à l'horizon 2020. Cependant au nord, des aménagements seront réalisés dès 2015-2016, notamment des couloirs de bus. Et une réflexion générale est initiée sur la réorganisation et l'amélioration de la desserte en bus du territoire.

**Un habitant d'Alfortville** indique que le questionnaire de concertation en ligne ne permet pas de poser des questions. Il regrette notamment de ne pas avoir trouvé d'informations sur la restructuration du réseau de bus.

**Bertrand RIFFIOD, Res publica**, explique que plusieurs champs d'expression ouverte ont été prévus en fin de questionnaire pour permettre aux répondants de formuler les interrogations, les attentes et les suggestions qu'ils n'auraient pas pu exprimer dans les autres questions. Par ailleurs, le site dispose d'une F.A.Q. (foire aux questions) qui permet de trouver un certain nombre d'informations sur le projet.

**Caroline LAVAL, chargée de projet**, précise que les réflexions portant sur la restructuration du réseau de bus démarrent seulement puisque les études de ce type sont mises en place deux ans avant la mise en service du transport en commun, en fonction notamment des aménagements urbains effectivement réalisés et des besoins des usagers à cet horizon.

**Le participant** ajoute qu'il n'a pas trouvé d'informations sur la période de travaux et leur phasage.

**Caroline LAVAL** explique que les aménagements du site propre du T Zen 5 seront en partie réalisés par les aménageurs dans le cadre des projets urbains. Ainsi en 2015, les voiries seront créées dans le cadre de la ZAC Masséna-Bruneseau 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'implantation d'activités. Cette évolution progressive constitue une particularité du projet T Zen 5.

**Luc ECHTLER, directeur des Transports au conseil général du Val-de-Marne**, est intervenu pour replacer le projet T Zen 5 dans une perspective historique et pour souligner certaines évolutions marquantes. Il rappelle que, pendant longtemps, les aménagements urbains en Île-de-France ont été pensés sans prendre en compte la question des transports en commun, qui ont été rattachés bien plus tard. Sur ce territoire, les projets en cours témoignent d'un urbanisme désormais intelligent. Il rappelle que ce territoire est très particulier puisqu'il forme un couloir pris entre le réseau ferré de Paris-Austerlitz et la Seine et qu'il dispose d'un nombre limité de franchissements du fleuve. Par ailleurs, ce territoire était monofonctionnel, avec des équipements au service de Paris : des moulins, une usine d'eau potable, une usine d'électricité, une usine de production de gaz... Mais ce territoire est aujourd'hui en train de se reconverter 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, les 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 ; c'est d'ailleurs pour cela que l'État a mis en place une opération d'intérêt national sur une partie de ce territoire. Les collectivités et l'État se sont associés pour transformer ce territoire. Sur le long terme, à mesure de la réalisation des opérations, le site qui accueillera le T Zen 5 va donc se réaliser.

Certains travaux de voirie, réalisés en partie par le conseil général du Val-de-Marne, vont démarrer dès 2014. Et dès que les tronçons seront ouverts, les lignes de bus existantes pourront utiliser le site propre, permettant une amélioration du service. Les travaux seront ensuite réalisés sur le secteur d'Ivry Confluences et, plus tard, sur celui des Ardoines. Et il est souhaité que le secteur autour de la station Bertie Albrecht soit aménagé dès 2016 puisque le conseil général va y construire un collège qui doit ouvrir à la rentrée 2016.

Donc la desserte en transports en commun et les aménagements nécessaires sont bien définis en même temps qu'on conçoit la ville de demain.

Il souhaiterait également revenir sur les remarques formulées au début des échanges concernant le choix du mode T Zen. 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. À titre de comparaison, les usines électriques ne desservent pas directement les particuliers mais il existe différents réseaux : haute, moyenne et basse tensions. Il y a différents réseaux de transports en commun : très structurants, intermédiaires, légers...

Dans le Val-de-Marne, 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. Et le T Zen 5, qui transportera 47 000 usagers par jour, sera totalement complémentaire au prolongement de la ligne 10 du métro.

**Un habitant de Paris Rive Gauche** demande si le STIF a déjà une idée du nombre de stations prévues sur la ligne 10 entre Ivry Confluence et la gare d'Austerlitz.

**Éric MAUPERON, chef de la division Tram Sud**, indique que les études propres au prolongement de la ligne 10 permettront de préciser ce point. À l'heure actuelle, il ne dispose pas d'éléments d'information concernant la desserte de la ligne. En revanche, des études de simulation de fréquentation de la ligne T Zen 5 ont permis de confirmer la complémentarité des deux lignes.

**Bertrand RIFFIOD, Res publica**, remercie les participants et invite ceux qui ne l'auraient pas encore fait à répondre d'ici au 30 juin au questionnaire de concertation en ligne sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com). L'ensemble des avis sera intégré dans le bilan de la concertation.



*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 3.2

# Le compte-rendu de la réunion publique du secteur sud

# 1. LE CONTEXTE DE LA RÉUNION

## 1.1. LA TRIBUNE

**Représentant les partenaires financeurs du projet :**

- Évelyne RABARDEL, vice-présidente du conseil général du Val-de-Marne et conseillère municipale de Vitry-sur-Seine

**Représentant le STIF**, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France qui coordonne les études techniques et l'organisation de la concertation :

- Éric MAUPERON, chef de la division Tram Sud (direction des Projets d'investissement - DPI)
- Caroline LAVAL, chargée de projet (DPI)

## 1.2. LE PÉRIMÈTRE DE LA RÉUNION

La réunion portait sur le secteur sud du tracé, comprenant Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi. Patrice DIGUET, maire-adjoint de Choisy-le-Roi, et Michel LEPRETRE, maire-adjoint en charge de l'Aménagement et de l'Urbanisme de Vitry-sur-Seine, étaient présents.

Il s'agissait de la deuxième réunion publique organisée dans le cadre de la concertation préalable. La première s'était tenue le 13 juin à Paris (13<sup>e</sup> arrondissement) et concernait le secteur nord du tracé, 13<sup>e</sup> arrondissement parisien et Ivry-sur-Seine.

# 2. LES MODALITÉS DE CONCERTATION

**Bertrand RIFFIOD, Res publica**, présente les modalités de concertation mises en place dans le cadre du projet T Zen 5. Le choix de ces modalités a été déterminé par les caractéristiques particulières du territoire. En effet, une grande partie du territoire qui sera desservi par le T Zen 5 est en forte mutation urbaine. L'enjeu de cette concertation est de mobiliser les personnes déjà implantées sur ce territoire mais également celles qui s'y installeront dans le cadre des projets urbains à venir. Pour permettre au plus grand nombre de s'exprimer, au-delà des habitants et salariés actuels, le STIF a proposé les modalités suivantes.

- **Deux rencontres** ont eu lieu :
  - avec les riverains du projet à Ivry-sur-Seine, au centre commercial Quais d'Ivry, le samedi 8 juin ;
  - avec les salariés et les chefs d'entreprise, à la centrale EDF de Vitry-sur-Seine, le mardi 11 juin.
- **Deux réunions publiques** ont été organisées :
  - sur le secteur nord (Paris / Ivry-sur-Seine), le 13 juin à Paris ;
  - sur le secteur sud (Vitry-sur-Seine / Choisy-le-Roi), le 27 juin à Choisy-le-Roi.
- **Un questionnaire en ligne** : il s'adresse aux habitants, usagers et salariés actuels, aux représentants des entreprises implantées sur le territoire, mais également à tous ceux qui sont intéressés par le projet et pourraient être de futurs usagers du T Zen 5.

# 3. LA PRÉSENTATION DU PROJET

**Patrice DIGUET, maire-adjoint de Choisy-le-Roi**, souhaite la bienvenue aux participants. Il explique que le T Zen 5 va s'inscrire sur un territoire aux enjeux très importants. Il permettra de répondre aux besoins de déplacements des habitants et des salariés d'aujourd'hui, ceux de l'entreprise Artelia qui s'installe actuellement sur Choisy-le-Roi par exemple, mais aussi aux besoins futurs.

**Éric MAUPERON, chef de la division Tram Sud**, remercie les participants de leur présence ainsi que les communes de Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine pour leur accueil et leur participation. Il présente le STIF, qui pilote l'ensemble des études. Les partenaires financeurs du projet sont la région Île-de-France et le département du Val-de-Marne. Les quatre communes concernées par le projet, Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi, ont bien sûr été étroitement associées aux réflexions lors de nombreuses réunions de travail.

Il explique que le projet T Zen 5 s'inscrit dans une réflexion plus large d'amélioration de la desserte et du maillage du territoire. Il présente ensuite les grandes étapes du projet ainsi que le coût des infrastructures.

**Caroline LAVAL, chargée de projet**, présente les objectifs et les grands enjeux auxquels devra répondre le T Zen 5. Le tracé du futur T Zen 5 est détaillé à l'aide d'un support vidéo accessible en ligne sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com).

**Évelyne RABARDEL, vice-présidente du conseil général du Val-de-Marne**, indique que le projet est structurant pour le territoire de Seine-Amont, actuellement en forte mutation urbaine. Le territoire connaît en effet de nombreux projets qui généreront du développement économique et toutes les fonctions qui animent la ville : logements, équipements, espaces publics et paysagers... Ainsi, une augmentation de 10 % de la population et de 28 % des emplois est attendue pour 2020. Elle note par ailleurs la particularité de ce projet qui accompagne, voire précède, la réalisation des projets urbains. Elle précise que le développement de ce type de transport se justifie tout à fait dans ce contexte. En effet, outre son confort et sa grande qualité d'utilisation, il permettra une importante amélioration de la desserte. Le conseil général du Val-de-Marne prend part aux réflexions sur ce projet depuis l'amorce des réflexions et a participé au financement des études à hauteur de 30 %. Il devrait également participer au financement des infrastructures. Il est précisé que le conseil général assure déjà la maîtrise d'ouvrage de la requalification de la RD 19 au nord de la ZAC Ivry Confluences, qui prévoit un site propre bus, pour un coût de 20 millions d'euros. Ce projet intègre également la reconfiguration des deux têtes du pont Nelson Mandela. De plus, le conseil général soutient à hauteur de 14 millions d'euros la création et la requalification de voies dans la ZAC Ivry Confluences, qui prévoit également l'insertion d'un site propre. Le conseil général est donc un acteur important dans la réalisation du T Zen 5.

## 4. LES ÉCHANGES AVEC LA SALLE

**Une habitante de Choisy-le-Roi** estime que ce projet sera d'une grande qualité pour les habitants actuels et futurs. Elle souhaiterait savoir combien de futurs habitants sont attendus sur le territoire. Concernant la communication, elle 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. Par ailleurs, elle souhaiterait des précisions sur la localisation du retournement du T Zen 5 prévu à Choisy-le-Roi. Enfin, elle indique que le bus 182 est actuellement utilisé pour se rendre à Vitry-sur-Seine et se demande si cette ligne sera modifiée avec l'arrivée du T Zen 5.

**Une habitante de Vitry-sur-Seine** souhaite savoir ce que comprend le coût d'investissement s'élevant à 116 millions d'euros. Elle demande en outre des précisions concernant le nombre de véhicules T Zen prévus sur la ligne, la taille du véhicule ainsi que les horaires. Elle 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. Elle ajoute 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.

**Caroline LAVAL, chargée de projet**, explique que le nombre d'habitants à venir dépend des projets urbains. Les projections sur l'ensemble du territoire prévoient à l'horizon 2020 une hausse de 10 % de la population et de 28 % des emplois (cf. graphique ci-dessous).





**Bertrand RIFFIOD, Res publica**, explique que les modalités de communication ont été conçues avec les collectivités, qui ont relayé l'information dans leurs médias. Les villes de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine ont diffusé l'information dans leur magazine municipal et sur leur site internet. Par ailleurs, le dépliant a été largement diffusé sur le territoire. La communication a ainsi été très importante mais on constate qu'il est parfois difficile de faire venir les habitants dans les réunions publiques.

**Éric MAUPERON, chef de la division Tram Sud au STIF**, ajoute que les zones desservies sont, pour une bonne partie, en devenir et encore peu habitées. C'est pour cela que le STIF a fait le choix d'une concertation en ligne et a choisi d'aller au devant des habitants et des salariés en organisant par exemple des rencontres dans un centre commercial ou sur leur lieu de travail.

Concernant l'emplacement du terminus, **Caroline LAVAL** explique que le T Zen 5 se retournera dans le carrefour Régnier-Marcailloux. 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 une bonne régularité et une fréquence de passage homogène. Ces études seront à affiner dans la suite du projet.

Concernant le nombre de bus, **Caroline LAVAL** explique que cela dépendra, d'une part, du nombre de voyageurs et, d'autre part, de la capacité des véhicules. En effet, la taille de ces derniers n'est pas encore déterminée ; deux possibilités sont envisageables : soit des bus articulés (un seul accordéon), soit des bus plus longs, dits « bi-articulés » (avec deux accordéons), qui permettent de transporter plus de personnes et donc de réduire la fréquence de passage. Au stade actuel des études, une vingtaine de bus pourraient être nécessaires.

**Éric MAUPERON** explique que le montant estimé à 116 millions d'euros représente 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. Les caractéristiques du matériel roulant n'étant pour le moment pas fixées (longueur, capacité, etc.), le coût d'acquisition de celui-ci n'est pas inclus dans ce montant. Il sera déterminé dans les études à venir. Concernant la taille des véhicules, il précise que la longueur des bus sera de 18 mètres ou de 24 mètres. Les premiers peuvent accueillir 100 personnes et les seconds 140. Pour information, les tramways mesurant 48 mètres peuvent accueillir environ 300 personnes.

Par ailleurs, l'accessibilité est un des principaux objectifs du mode T Zen. Aussi, l'accès au véhicule et la circulation des passagers à bord seront facilités par une hauteur quasiment équivalente entre le quai de la station et le plancher du T Zen, mais aussi grâce à un plancher à même hauteur dans tout le véhicule. Le confort proposé aux voyageurs sera recherché notamment à travers la configuration intérieure du véhicule, y compris les sièges.

Concernant le bus 182, **Caroline LAVAL** explique 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. Concernant plus particulièrement la ligne 182, celle-ci a, a priori, peu de risques d'être modifiée puisqu'elle n'emprunte que très peu l'itinéraire du T Zen.

**Pierre BELL-LLOCH, conseiller général du Val-de-Marne**, souhaiterait savoir ce qui déterminera le choix de la variante sur le secteur des Ardoines.

**Éric MAUPERON** indique que les variantes dans le secteur central des Ardoines sont soumises à concertation pour aider le STIF à identifier les attentes en matière de desserte sur cette partie du territoire. Il précise que le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ne pourront faire figurer qu'une seule solution parmi les deux proposées dans le cadre de la concertation.

**Caroline LAVAL** ajoute que les aménagements prévus par la ville de Vitry-sur-Seine et par l'EPA ORSA (aménageur 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 participeront également au choix de la variante.

**Un habitant de Choisy-le-Roi** souhaiterait connaître l'emprise au sol du T Zen 5 et la réduction des voies de circulation induite par la création du site propre.

**Caroline LAVAL** explique que l'emprise d'un T Zen est quasiment équivalente à celle d'un tramway. Le T Zen n'étant pas guidé, contrairement au tramway, son emprise est un peu plus importante afin de

prendre en compte certaines marges de sécurité : 7 mètres pour une plateforme double sens T Zen, contre 6 mètres pour un tramway.

**Éric MAUPERON** remercie au nom du STIF l'ensemble des personnes qui ont participé à la démarche de concertation lors de :

- la rencontre au centre commercial Quais d'Ivry le 8 juin dernier ;
- la rencontre des salariés et des chefs d'entreprise à Vitry-sur-Seine le 11 juin ;
- la réunion publique de Paris 13<sup>e</sup> arrondissement le 13 juin, pour le secteur Paris / Ivry-sur-Seine ;
- la réunion publique de ce jour à Choisy-le-Roi, pour le secteur Choisy-le-Roi / Vitry-sur-Seine.

Le STIF remercie également tous ceux qui ont participé via le site internet tzen5.com et son questionnaire en ligne.

Le STIF salue également la participation des élus, particulièrement mobilisés.

Cette réunion est la dernière réunion publique de la concertation préalable sur le projet T Zen 5, qui a démarré le 21 mai dernier et qui s'achève le dimanche 30 juin.

À ce jour, les premiers éléments quantitatifs et qualitatifs de la concertation montrent que :

- 150 questionnaires ont été remplis sur le site tzen5.com ;
- 10 visiteurs représentant des entreprises et leurs salariés se sont rendus à la rencontre organisée à Vitry le 11 juin dernier ;
- 130 contacts ont été établis lors de la rencontre au centre commercial Quais d'Ivry le 8 juin ;
- une dizaine de participants étaient présents à la réunion publique du secteur nord à Paris le 13 juin dernier, auxquels il faut ajouter les participants de la réunion publique de ce jour.

On compte donc à ce jour environ 300 participants dans le cadre de la concertation pour le projet T Zen 5 et quasiment 200 avis exprimés via le questionnaire du site internet tzen5.com (ce nombre de participants n'inclut pas les participants aux réunions supplémentaires organisées à l'initiative de la ville de Paris et évoquées ci-après).

**Éric MAUPERON** précise que chaque questionnaire comporte des avis sur plusieurs sujets, ce qui le rend encore plus riche qu'un avis « classique » exprimé sur les cartes T traditionnelles. Il rappelle qu'il est possible de s'exprimer via ce questionnaire jusqu'au dimanche 30 juin.

Par ailleurs, le STIF a souhaité participer à deux autres rencontres et réunions parallèlement à la concertation, ce qui a permis de rencontrer d'autres participants et d'enrichir la réflexion :

- une centaine de participants à la réunion publique du 20 juin organisée par la mairie du 13<sup>e</sup> arrondissement sur les divers projets de transports publics ;
- une quinzaine de participants au groupe de travail « Berges et déplacements » de la concertation permanente de Paris Rive Gauche, dont les représentants de trois conseils de quartier.

Plusieurs thèmes sont apparus durant cette phase d'échange avec le public :

- une satisfaction concernant l'arrivée du T Zen 5, qui proposera une nouvelle offre de transport et renforcera les liens métropolitains entre Paris et le Val-de-Marne ;
- un accueil positif du mode de transport proposé et de la qualité de service annoncé ;
- des questionnements sur les emplacements des terminus
  - au sud, à Choisy-le-Roi,
  - au nord, à Paris 13<sup>e</sup>, où l'opportunité de proposer des correspondances de qualité avec le T3, la ligne 14 et le RER C a été affirmée, ainsi que l'insertion optimale du T Zen 5 sur l'avenue de France ;
- des interrogations sur l'articulation entre le T Zen 5 et les autres projets de transports, notamment le projet du Grand Paris Express et le prolongement de la ligne 10 ;
- la satisfaction sur le lien entre le projet de transport et l'ensemble des projets urbains, avec quelques interrogations sur la gestion des interfaces et le périmètre de chacun des projets ;
- des remarques et des préconisations sur l'aménagement des itinéraires cyclables ;
- des interrogations sur la date de mise en service et sur l'offre de transport (notamment l'évolution du réseau de bus) avant cet horizon.

Le STIF a bien entendu ces attentes et ces demandes et a apporté, durant les différentes rencontres, des précisions quant aux principes directeurs sur les thématiques citées.

Le STIF 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 étapes à venir sont les suivantes.

- Automne 2013 : bilan de la concertation préalable et études complémentaires (schéma de principe) en vue de la constitution du dossier d'enquête publique.
- 2014 : enquête publique avec, de nouveau, la possibilité pour le public de s'exprimer.

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



*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 3.3

**Le compte-rendu  
de la rencontre avec  
les riverains au centre  
commercial Quais d'Ivry**

# COMPTE-RENDU DE LA RENCONTRE DES RIVERAINS DU PROJET T ZEN 5 AU CENTRE COMMERCIAL QUAIS D'IVRY À IVRY-SUR-SEINE, LE 8 JUIN 2013

## 1.1. LES OBJECTIFS

- Diffuser l'information sur le projet T Zen 5 et sur les modalités de la concertation, en invitant notamment à participer à la réunion publique du 13 juin à Paris, destinée plus particulièrement au secteur nord du tracé (Paris / Ivry-sur-Seine).
- Recueillir le point de vue des visiteurs du centre commercial sur le projet T Zen 5.
- Susciter la visite du site internet dédié à l'information et à la concertation ainsi que la formulation d'avis en renseignant le questionnaire en ligne sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com), sur le stand ou plus tard à leur domicile.

## 1.2. L'ORGANISATION

**Date et lieu :** le samedi 8 juin 2013, de 10h à 12h30, dans le hall du centre commercial Quais d'Ivry.

### **Configuration**

Le STIF, les financeurs du projet (conseil régional d'Île-de-France, conseil général du Val-de-Marne) et les prestataires étaient présents. Ils ont animé un stand qui était aux couleurs du projet T Zen 5.

La commune de Vitry, représentée par son maire, un adjoint et les services techniques, proposait également une information sur les aménagements urbains en cours et programmés sur le territoire de la ville.

Pour diffuser l'information auprès des passants et faciliter les échanges, le stand était équipé d'un kakémono et de comptoirs aux couleurs du projet, d'un écran diffusant une vidéo de présentation du tracé et d'un présentoir proposant le dépliant de présentation du projet.

Deux ordinateurs en libre service permettaient aux visiteurs de renseigner le questionnaire en ligne.

### **Méthode**

La démarche était qualitative ; les animateurs allaient à la rencontre des visiteurs du centre commercial pour les informer et les inviter à échanger et à formuler leur avis en direct auprès des enquêteurs ou en renseignant le questionnaire en ligne.

## 1.3. LA FRÉQUENTATION

- 600 dépliant ont été distribués.
- Environ 130 contacts « qualifiés » (la simple diffusion du dépliant, sans échanges particuliers sur le projet, n'est pas comptabilisée dans ce nombre) ont été établis avec des visiteurs du centre commercial. Une dizaine de personnes ont renseigné le questionnaire en ligne.
- Les profils des personnes rencontrées sont très divers ; la majorité d'entre elles habitent Ivry-sur-Seine mais d'autres sont venues faire leurs courses et habitent des communes plus éloignées : Vitry, Paris 13, Créteil, Alfortville, Villejuif, Charenton, Saint-Maur, Saint-Maurice... Des employés des commerces de la galerie marchande ont également été rencontrés. Il s'agit donc de riverains du tracé mais également d'usagers potentiels du T Zen 5 habitant au-delà du périmètre du tracé. Certains d'entre eux pourraient utiliser le T Zen 5 pour rejoindre leur lieu de travail ou leur établissement scolaire, d'autres pour faire des courses.

## 1.4. LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS

- L'appréciation spontanée des personnes rencontrées sur le principe du projet est globalement positive : un grand nombre se réjouit que le territoire bénéficie d'une nouvelle ligne de transport. Le tracé ne suscite pas de commentaires particuliers, à l'exception du terminus à Paris qui, pour quelques personnes, pourrait se situer plus au nord.
- Plusieurs considèrent que le T Zen 5 contribuera à valoriser le quartier.
- Certains questionnent le coût du projet.
- Plusieurs questions portent sur les temps de trajet, qui semblent répondre aux attentes, et sur l'amplitude horaire, parfois jugée insuffisante.
- Le matériel roulant et la distinction entre un tramway et un T Zen a suscité plusieurs échanges.
- Plusieurs personnes évoquent la possibilité de rejoindre d'autres lignes de transport qui sont actuellement difficiles à atteindre par correspondance, notamment le T3. Quelques-unes demandent des explications sur ces correspondances.
- Plusieurs interviewés, favorables au projet, considèrent que la date de mise en service est lointaine.
- Certains clients, qui se rendent au centre commercial en voiture, s'interrogent sur les conséquences des travaux sur la circulation automobile. Quelques-uns évoquent l'hypothèse de s'y rendre avec le nouveau transport en commun.
- Quelques personnes s'interrogent sur la complémentarité entre le T Zen 5, le RER C et la ligne 10 si elle est prolongée.
- Des riverains expriment l'intérêt de conserver une bonne desserte du territoire par les lignes de bus, notamment sur la rive droite de la Seine.

## 1.5. CONCLUSIONS

La rencontre a permis de communiquer sur le projet auprès de riverains du tracé du T Zen 5 et d'autres clients du centre commercial qui pourraient constituer des usagers potentiels de cette nouvelle ligne de transport.

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 aura permis de prendre connaissance du projet et les aura incités à consulter le site internet et à formuler leur avis par le questionnaire en ligne.

Les avis sur le projet sont dans l'ensemble positifs et le T Zen 5 semble répondre aux besoins des personnes rencontrées. Les principales interrogations portent sur les correspondances avec les autres lignes de transport existantes ou en projet. Le STIF et ses partenaires présents lors de cette rencontre ont pu apporter les principaux éléments de réponse aux questions posées. Les avis formulés lors de ces échanges ou dans le questionnaire en ligne seront analysés avec l'ensemble des avis exprimés et seront ainsi intégrés dans le bilan de la concertation.



**Le compte-rendu  
de la rencontre avec les  
salariés et les représentants  
des entreprises  
à Vitry-sur-Seine**

# COMPTE-RENDU DE LA RENCONTRE AVEC LES SALARIÉS ET LES REPRÉSENTANTS DES ENTREPRISES À LA CENTRALE THERMOÉLECTRIQUE EDF À VITRY-SUR-SEINE, LE 11 JUIN 2013

## 1.1. LES OBJECTIFS

- Rencontrer des salariés et des chefs d'entreprise du secteur de Vitry-sur-Seine pour les informer, leur remettre le dépliant, recueillir leurs avis et échanger sur le projet T Zen 5.
- Inviter les visiteurs à renseigner le questionnaire en ligne sur le site [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com) sur les ordinateurs mis à disposition dans la salle ; à défaut, les inviter à le faire depuis leur lieu de travail ou leur domicile.
- Inviter les visiteurs à participer à 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).

## 1.2. L'ORGANISATION

**Date et lieu :** le mardi 11 juin 2013, de 11h30 à 14h, dans la salle Marcel Paul de la centrale thermoélectrique EDF, 18 rue des Fusillés à Vitry-sur-Seine.

### **Configuration**

Le STIF, les partenaires financeurs du projet (conseil régional d'Île-de-France, conseil général du Val-de-Marne) et les prestataires étaient présents et établissaient le dialogue avec chacun des visiteurs. Il ne s'agissait pas, en effet, d'une réunion traditionnelle mais d'un espace permettant un échange direct entre chaque visiteur et les responsables du projet.

La mairie de Vitry était représentée par un adjoint au maire et les services techniques. Elle pouvait ainsi éclairer les visiteurs sur les aménagements projetés et l'articulation avec le T Zen 5.

Pour informer les visiteurs et faciliter les échanges avec les animateurs, la salle, décorée aux couleurs du projet, était équipée d'un écran diffusant une vidéo de présentation du tracé, d'un autre écran présentant le concept de T Zen et de documents A3 de présentation du projet.

Deux ordinateurs en libre service permettaient aux visiteurs de renseigner le questionnaire en ligne sur [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com).

Une information annonçant l'opération avait été diffusée au préalable par divers canaux : annonce sur le site internet [www.tzen5.com](http://www.tzen5.com) et dans le dépliant d'information, diffusion du dépliant sur le territoire de Vitry-sur-Seine. Par ailleurs, la mairie d'Ivry-sur-Seine avait informé les entreprises du territoire en leur envoyant un courrier d'invitation et avait diffusé l'information par les divers canaux municipaux (site internet, page Facebook, compte Twitter).

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 également consultable sur le site internet du projet.

### **Méthode**

La démarche était qualitative ; les animateurs entraient directement en contact avec les visiteurs, leur proposaient une information générale sur le T Zen 5 et dialoguaient à partir des questions qui émergeaient durant l'échange.

### 1.3. LA FRÉQUENTATION

- Une dizaine de personnes se sont rendues à cette rencontre.
- Les visiteurs représentaient des entreprises implantées sur le tracé du T Zen 5, sur le secteur des Ardoines.

### 1.4. LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS

- Les personnes rencontrées manifestent un intérêt pour un nouveau transport en commun qui desservira le territoire et considèrent que les besoins en matière de déplacements des entreprises, de leurs salariés et de leurs visiteurs ne sont actuellement pas satisfaits.
- Leur appréciation sur le projet T Zen 5 est globalement positive, considérant que le T Zen 5 facilitera les déplacements domicile-travail et contribuera à valoriser le territoire. Un seul responsable d'entreprise a manifesté une inquiétude car les projets d'aménagement urbain pourraient le contraindre à déménager.
- Le tracé suscite des questions sur la desserte du secteur des Ardoines, l'emplacement des stations et les correspondances avec les autres transports en commun existants ou en projet.
- La distinction entre un tramway et un T Zen a suscité plusieurs échanges, appelant ainsi à préciser les caractéristiques d'un T Zen.
- 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. Les représentants de la ville de Vitry-sur-Seine ont pu apporter des éclairages sur les projets urbains sur les Ardoines.
- Deux visiteurs ont également évoqué les conséquences du projet sur les réseaux de transport d'électricité et les canalisations installées sous terre : ils seront impactés par les travaux.

### 1.5. CONCLUSIONS

La rencontre a permis de communiquer sur le projet auprès de responsables d'entreprises implantées sur le tracé du T Zen 5 dans le secteur des Ardoines. La localisation de la salle a pu limiter l'affluence. Certains salariés et chefs d'entreprise ont également pu penser qu'il s'agissait d'une réunion classique, débutant à 11h30 pour se terminer à 14h.

Le dispositif a toutefois permis d'échanger avec des responsables d'entreprise qui ont exprimé leur avis sur le projet dans le cadre des échanges et ont tous renseigné le questionnaire en ligne.

De plus, ces visiteurs ont manifesté le souhait de diffuser l'information auprès de leurs salariés ou de leurs collègues. Cela devrait contribuer à la consultation du site internet et susciter des avis par le questionnaire en ligne.

Les avis sur le projet sont dans l'ensemble positifs et le T Zen 5 semble répondre aux besoins des salariés actuels et futurs. Les principales questions portent sur l'emplacement des stations, les correspondances avec les autres transports en commun existants et futurs et les variantes.

Le STIF et ses partenaires présents lors de cette rencontre ont pu apporter les principaux éléments de réponse aux questions posées. Les avis formulés lors de ces échanges et dans le questionnaire en ligne seront analysés avec l'ensemble des avis exprimés durant la période de concertation et seront ainsi intégrés dans le bilan de la concertation.



*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexes 4

# Les courriers





*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 4.1

# Courrier du Comité permanent de concertation de Paris rive gauche

## Coordination des associations et Conseils de quartier membres du Comité permanent de concertation de Paris rive gauche

Mme Sophie MOUGARD  
Directrice générale  
Syndicat des transports d'Ile-de-France  
39 bis - 41, rue Châteaudun  
75009 Paris

Objet : Concertation sur le TZen5

Copie à : - STIF-Direction des Projets d'Investissements-Division Tram Sud (C. LAVAL, Chargée de projet) ;  
- Mairie de Paris (F. LUCCIONI, Cabinet de Mme Anne Hidalgo, Première adjointe au Maire chargée de l'Urbanisme et de l'Architecture) ;  
- Mairie du XIIIe arrondissement (J. COUMET, Maire du XIIIe arrdt, F. COMBROUZE, Adjoint au Maire du XIIIe chargé de l'Urbanisme) ;  
- Direction de l'Urbanisme (F. HOTE, A. BIZOUERNE, Sous-direction de l'aménagement) ;  
- SEMAPA (J.-F. GUEULLETTE, Directeur général ; N. GRAND, Directrice de la communication) ;  
- B. MEARY, Garant de la Concertation PRG, B. AVRIL et F. BEAUCIRE, personnalités qualifiées.

Paris, le vendredi 28 juin 2013

Lors du Groupe de travail Berges et déplacements du 30 mai dernier, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France a présenté aux membres de la Concertation Paris rive gauche le projet d'implantation d'une partie de la ligne TZen5 dans le secteur de l'opération Paris rive gauche.

### • **Le TZen5**

TZen est une offre de transport à haute qualité de service. Ce bus articulé à grande capacité de voyageurs et en site propre « allie la performance et la qualité de service du tramway (priorité aux feux, voies dédiées, stations surélevées mais accessibles et identifiables, régularité et fréquence, véhicules spacieux, confortables et accessibles, information en temps réel) à la souplesse du bus (pas de rails ni de caténaies, intégration dans le paysage urbain) ».

TZen5 est la cinquième ligne TZen projetée en Ile-de-France. Son trajet se déroule entre Vitry-Le Lugo et Paris rive gauche en passant par Vitry-Les Ardoines, Ivry-Gambetta, Ivry-Confluences et Masséna-Bruneseau. Son terminus nord se situe sur l'Avenue de France, à la hauteur de la rue des Grands Moulins.

TZen5 poursuit quatre principaux objectifs :

- accompagner le développement urbain des territoires parisiens (PRG) et val-de-marnais (Ivry-Confluences, Les Ardoines, Vitry-Le Lugo) ;
- développer une offre de transports fiable, accessible et confortable, complétant le réseau existant (ligne de métro 14, ligne RER C, tramway T3, bus TVM et 393, ...) et à venir (ligne 15 du Grand Paris Express, tramway Paris-Orly, ligne 10 du métro prolongée, ...) ;
- participer au développement économique en desservant les entreprises implantées et en contribuant à l'attractivité du territoire ;
- contribuer au réaménagement des territoires desservis en développant les voies dédiées et en requalifiant les axes empruntés.

Bureau des associations, 3 rue de Bellière - 75013 Paris - Tél. : 09 52 43 25 46

Mail : [bureaudesassociations@club-internet.fr](mailto:bureaudesassociations@club-internet.fr)



Le TZen5 doit être mis en service à l'horizon 2020. D'ici là, le STIF, qui porte le projet, ouvre, du 21 mai au 30 juin 2013, une concertation préalable à la procédure d'enquête publique. C'est dans ce cadre que les associations et Conseils de quartiers font part de leurs réflexions et questionnements sur ce projet.

- **Sur la ligne elle-même : ne pas obérer le prolongement de la ligne 10**

Nous, associations et Conseils de quartier membres du CPC PRG, approuvons les objectifs poursuivis par le TZen5. En revanche, nous émettons des doutes et formulons des questionnements sur la capacité du TZen5 à les atteindre ou à les réaliser. Nous insistons sur le fait que ces doutes et questionnements ne sont pas formulés dans l'idée d'éviter d'éventuelles nuisances locales que pourraient causer aux riverains le TZen5 (syndrome Nimby) mais au contraire, dans la recherche de l'intérêt général, de la qualité des aménagements urbains, de la continuité et de la cohérence de la desserte de ce territoire et de l'utilité qu'il pourrait avoir pour ses habitants et usagers.

Le projet TZen5 semble déjà très finalisé. Nous nous réjouissons donc qu'une Concertation soit ouverte pour faire part de nos doutes et questionnements à son sujet.

En premier lieu, **ces doutes portent sur la complémentarité des modes de transports sur le territoire traversé par le TZen5**. Le tracé du TZen5 représente en effet un doublement évident de la ligne C du RER (stations communes à Bibliothèque François Mitterrand, Vitry-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 TZen 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 PRG 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.

Ce dernier point est primordial : nous considérons que la réalisation du TZen5 **risque de remettre en cause le prolongement de la ligne 10 du métro** jusqu'à Ivry (dont les études ont été lancées) et, plus loin, jusqu'aux Ardoines, alors que celui-ci contribuerait bien plus concrètement et bien plus sûrement au maillage de Paris avec sa banlieue sud et avec la ligne 15 du Grand Paris Express et dont le premier intérêt de la desserte serait pour les habitants, usagers et travailleurs de ce territoire.

La ligne TZen5 constitue donc une redondance et, plus grave encore, un risque de remise en cause de la ligne 10 du métro prolongée.

En outre, en l'absence d'une connaissance suffisante des implantations précises des stations du TZen5 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 TZen5 sur l'avenue de France et Masséna-Bruneseau.

- **Sur le tronçon dans le quartier Bruneseau-Nord : la nécessité d'une desserte massive.**

Dans ce secteur, la ligne est dédoublée, passant par la rue Bruneseau dans le sens Nord-Sud.

Dans le sens Sud-Nord, deux variantes sont proposées par le STIF :

- par le quai d'Ivry puis la rue Berlier jusqu'à la porte de France ;
- par l'allée Paris-Ivry puis la rue Berlier jusqu'à la porte de France (cette variante étant jugée moins satisfaisante 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 TZen5 et même pourrait en pâtir.

Cependant, puisque l'option a été prise par la Ville de Paris de créer ici un quartier dense d'habitation (environ 20 000 habitants prévus) et d'activités économiques dominées par les bureaux (environ 60 000 salariés prévus), 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** avec une capacité plus importante de voyageurs transportés et une couverture plus large, plus rapide et plus fiable de la zone de desserte depuis l'ensemble du réseau du métropolitain. Cependant, dans ce secteur, grâce aux réserves réalisées par l'aménageur pour la station de métro et en l'absence de station du RER C suffisamment proche, le prolongement ne semble pas pouvoir être remis en cause.

- **Sur le tronçon de l'avenue de France dans le quartier Masséna**

Sur ce tronçon, 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 contre-sens (car ceux-ci ne sont équipés de portes que sur le côté droit) et de générer un croisement d'inversion de la ligne à au débouché de l'avenue de France. .

- *Un accès au métro insatisfaisant, un accès au RER inutile, un accès à la BNF insuffisant*

Le terminus du TZen5 sur l'avenue de France au niveau de la rue des Grands Moulins est destiné à permettre le retournement du TZen5 au droit de la rue Thomas-Mann. Celui-ci étant trop problématique au droit de la rue Neuve Tolbiac qu'il bloquerait complètement toutes les 10 minutes, ce qui est inconcevable, son implantation sur la section de l'avenue comprise entre les rues René-Goscinny et Neuve-Tolbiac a été rejetée.

Le STIF justifie également le positionnement de ce terminus comme moyen de fournir un accès aux transports souterrains présents à la station Bibliothèque François Mitterrand (lignes 14 du métro, ligne C du RER) ainsi qu'à la Bibliothèque Nationale François Mitterrand elle-même.

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 devra se faire à pieds par le trottoir ou par un couloir ou le long des quais du RER C puis par la salle d'échange, 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'Ivry, 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 **TZen5 qui se révèle sur ce point sous-dimensionnée**.

- *Ne pas surcharger l'avenue de France, laisser de la place aux piétons et vélos*

La question se pose aussi de **la place réservée aux piétons et vélos sur l'avenue de France**. Le concept du TZen 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 centrale 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 TZen5.

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 Tzen5. A l'heure où le principe d'une bande multi-usages a été adopté, **l'avenue de France commence à montrer ses limites en termes de largeur** et il importe de ne pas y accumuler trop de services. L'avenue de France a vocation à rester une avenue circulée **et ne doit pas se transformer en gare routière**. C'est pourtant ce risque que comporte le projet de terminus du TZen5.

- **Conclusion et suggestion**

Dans l'état actuel du projet concernant spécifiquement le tronçon de l'avenue de France, nous émettons des doutes sérieux et des questionnements sur la capacité de cette partie de la ligne TZen5 à atteindre ou à réaliser les objectifs d'une ligne de type TZen.

Pour les lever, nous émettons une suggestion : **arrêter TZen5 à la Porte de France ou à la Porte d'Ivry**.

Reporter le terminus du TZen5 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 patte d'oie ne poserait plus aucun problème. La plupart des lignes de bus présentes sur l'avenue de France (62, 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 TZen5, métro, tramway et bus.

Une variante de cette solution est également suggérée en prolongeant la ligne Tzen5 à la porte d'Ivry 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'Ivry par la station de la ligne 7.

ADA 13  
ALFBF  
Conseil de quartier n°4 Austerlitz-Salpêtrière  
Conseil de quartier n°7 Patay-Masséna  
Conseil de quartier n°8 Bibliothèque Dunois Jeanne d'Arc  
Plateforme Parisienne des Associations d'Habitants  
SOS Paris



*Vallée  
de la Seine*

Du 21 mai au 30 juin 2013

Bilan de la concertation publique / Annexe 4.1

**Courrier de  
l'association MDB  
(Mieux se Déplacer à Bicyclette)**



## Mieux se Déplacer à Bicyclette

Paris, le 25 juin 2013

### Contribution à la concertation préalable sur le projet "T Zen 5 – vallée de la Seine"

Mieux se Déplacer à Bicyclette, première association d'Île-de-France vouée au développement du vélo en tant que moyen de transport, membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), souhaite apporter sa contribution à la réussite du projet « T Zen 5 – vallée de la Seine ». Depuis 1974, MDB milite pour l'amélioration des conditions de circulation au quotidien et pour que le vélo comme moyen de transport soit pris en compte dans la politique des déplacements comme composante à part entière de la chaîne de mobilité. Notre association pratique la concertation dans un sens constructif.

La réalisation d'une infrastructure de transport en site propre sur voirie, de par les travaux qu'elle implique sur les voies empruntées, est soumise à l'article L228-2 du Code de l'environnement qui impose la mise au point d'itinéraires cyclables.

Cette obligation légale nous paraît particulièrement importante dans le cas du projet T Zen 5 et nous souhaitons que sa mise en œuvre y soit exemplaire, car le parcours sera établi en grande partie sur des voies nouvelles où l'insertion est peu contrainte par l'existant.

Le nouveau secteur urbain de la vallée de la Seine desservi par le T Zen 5 (opérations "Paris rive gauche secteur Bruneseau", "Ivry-Confluences", "Seine gare Vitry", "Gare Ardoines"), à forte densité, doit être l'occasion de créer une ville où l'essentiel des déplacements peut se faire au moyen des transports en commun et des modes actifs (marche, vélo), lesquels sont complémentaires.

#### Section 1 : Paris – avenue de France

La piste cyclable actuelle établie sur le terre-plein central fait partie du réseau structurant cyclable adopté par la région Île-de-France en 2011 et repris dans le PDUIF en cours d'approbation.

Notre principal souci ici réside dans le risque de conflits avec les piétons autour du terminus. Les accès aux quais du T Zen depuis les rues avoisinantes devront être conçus pour éviter que la piste cyclable soit utilisée par les piétons. Les intersections des flux piétons avec les flux cyclistes devront être traitées aussi soigneusement que celles des flux piétons avec les flux routiers.

La même remarque s'applique à la station "Porte de France" où se trouve un nœud de pistes cyclables.

#### Section 2 : Paris – secteur Bruneseau

L'opération Paris rive gauche secteur Bruneseau sera un important pôle générateur de déplacements. Les cycles arrivant par les aménagements cyclables existants ou prévus

- du centre de Paris par la piste de l'avenue de France ou par celle du quai Panhard et Levassor,
- de l'ouest par la piste du boulevard Masséna,

---

37 boulevard Bourdon – 75004 Paris  
Tél/Fax : 01 43 20 26 02  
courrier@mdb-idf.org  
ASSOCIATION LOI 1901 - SIRET : 452 630 791 00021

- de l'est par la piste du boulevard du Général Jean Simon,  
- du sud par la piste du quai Marcel Boyer à Ivry-sur-Seine,  
devront 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.

### Section 3 : Ivry – RD19

Les choix d'insertion du T Zen 5 sur cette section ont déjà été faits dans le cadre du projet "Réaménagement de la RD19 à Ivry-sur-Seine" qui a été soumis à enquête publique fin 2012.

MDB a soutenu le 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, notamment à Paris sur le boulevard du Montparnasse où la plate-forme sert pour un bus à haut niveau de service (RATP ligne 91) dont le concept et les objectifs sont très proches de celui du T Zen. Le boulevard Paul Vaillant-Couturier est en secteur urbain très contraint et l'objectif d'une vitesse de 50 km/h entre les stations ne pourra être atteint en raison des nombreux accès riverains qui traverseront la plate-forme insérée en bidirectionnel unilatéral.

La circulation cycliste sur le boulevard Paul Vaillant-Couturier pourra être contenue et limitée à la circulation locale si l'itinéraire de transit par la RD19B (quais Jean Compagnon et rue des Péniches) est suffisamment attractif et confortable pour les cyclistes. Il y aura donc tout intérêt à bien traiter le raccordement cyclable entre la rue des Péniches 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 Péniches/"le Cours" avec le boulevard du Colonel Fabien sera crucial à cet égard.

### Section 4 : Ivry – ZAC Ivry confluences

Nous ne comprenons pas pourquoi la nouvelle voie "Ciblex" devrait être interdite aux cycles. Cette voie d'une longueur de 150 m est prévue avec 15 m de large dont 7 m pour la plate-forme du T Zen. Un partage avec les piétons devrait être possible sur les 8 m restants, par exemple avec le statut d'aire piétonne. 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 résister 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.

L'aménagement cyclable du boulevard du Colonel Fabien tel qu'évoqué au §3.3.6.a du DOCP est une bonne idée dans tous les cas, en ce qu'il réalise la liaison entre le centre d'Ivry-sur-Seine et

- d'une part le secteur d'habitations prévu dans la ZAC en bordure de Seine au niveau du confluent avec la Marne, et
- d'autre part le pont d'Ivry vers Alfortville et Maisons-Alfort.

En ce qui concerne la nouvelle voie "le Cours" dont la largeur est prévue de 34,5 à 37 m, 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. Le DOCP ne donne aucune information à ce sujet et comme il s'agit d'un quartier entièrement neuf il n'est pas possible de se faire une idée à ce stade de la concertation.

### Section 5 : Vitry – quai Jules Guesde

La piste cyclable existante sur le trottoir du quai Jules Guesde assure provisoirement la continuité des véloroutes EV3 (Paris-Bayonne par Orléans) et EV16 (Paris-Troyes) définies au schéma national des véloroutes et voies vertes tel qu'adopté en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (révision du 11 mai 2010).

Les véloroutes sont destinées essentiellement aux voyageurs à vélo qui parcourent par étapes de longues distances dans un but touristique. En zone urbanisée, elles doivent permettre aux voyageurs



de quitter Paris (et aux visiteurs de s'y rendre) par des itinéraires agréables à parcourir, et la qualité du paysage comme l'éloignement de la circulation motorisée sont parmi les critères à remplir les plus importants. La véloroute concernée par le présent projet est tracée le long de la Seine au plus près de la berge sur les portions déjà aménagées, et sur trottoir en haut du quai là où ce n'est pas encore fait.

Sur la portion qui sera empruntée par le T Zen 5 la véloroute est déjà réalisée sur berge de la rue St-Simon jusqu'à l'endroit où la plate-forme quitte le quai pour entrer dans la ZAC Seine Gare Vitry, soit la moitié de la distance concernée. Sur l'autre moitié, soit de la rue de la Baignade à la rue St-Simon, la véloroute est provisoirement tracée sur le trottoir du quai côté Seine. Sur cette portion non encore aménagée la berge est couverte de végétation sauvage sauf au niveau de la rue du Port à l'Anglais en raison de la présence d'une installation portuaire.

La piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée côté Seine telle que présentée dans le DOCP 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.

#### Section 6 : Vitry-sur-Seine – ZAC Seine Gare Vitry

Les options présentées (pistes cyclables bilatérales, pas de stationnement) sont satisfaisantes dans leur principe.

#### Section 7 : Vitry-sur-Seine – Ardoines secteur central

Le DOCP indique que le T Zen 5 pourrait progresser dans la circulation générale sur voirie 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 voirie 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. 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. La jurisprudence plusieurs fois confirmée précise l'obligation d'aménagements cyclables adaptés sur l'emprise même du projet :

- décision N° 99LY02169 de la cour administrative d'appel de Lyon le 28 juillet 2003,
- décision N° 02DA00204 de la cour administrative d'appel de Douai le 30 décembre 2003),
- décision N° 08NT03365 de la cour administrative d'appel de Nantes le 26 juin 2009.

#### Section 8 : Vitry-sur-Seine – ZAC gare Ardoines

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.

Dans l'hypothèse où la rue Léon Geffroy est élargie à 31,8 m, la partie centrale comprenant le site propre du T Zen 5 pour une emprise de 7 m et 2x2 voies de circulation pour une emprise de 11 m, le seul aménagement cyclable capable d'assurer une desserte satisfaisante des activités riveraines consiste en 2 pistes bidirectionnelles bilatérales ce que la largeur de la voie permet. Le DOCP propose une piste bidirectionnelle côté ouest "afin de desservir la rive la « plus urbaine » de cet axe" ce qui est une reconnaissance que la rive est n'est pas desservie. Cela n'est justifiable que si la rive est était totalement dépourvue d'activités humaines.

#### 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, les illustrations 93 et 94 fournies dans le DOCP font apparaître un profil type en section courante comprenant 2 pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales de 1,2 m de large pour une largeur de voie de 35 m comprenant le site propre, 2 x 2 voies de circulation et 2 files de stationnement. Cette largeur est insuffisante, non conforme aux recommandations du CERTU qui est de 1,5 m minimum, 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.

#### 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 tramway 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.

#### Considérations générales

La qualité et l'attractivité d'un aménagement cyclable se jugent pour une grande part dans les détails. Les documents présentés à cette phase de la concertation ne permettent pas de donner un avis définitif sur ce point. Aussi, il est important que notre association soit conviée à toutes les étapes de la concertation à venir, et soit associée aux organes consultatifs tels que comité de pilotage, comité des partenaires, afin de régler en amont les problèmes que les cyclistes sont les mieux à même de percevoir. À ce titre nous pouvons déjà donner quelques orientations en ce qui concerne les aménagements destinés aux cyclistes.

L'aménagement cyclable doit être continu de bout en bout avec des traversées de carrefour marquées par des logos vélos et des chevrons. Aux intersections, cet aménagement doit conserver la priorité de la voie sur laquelle il est réalisé. 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 compte tenu de la pression automobile (arrêts et stationnements illicites) et de la fréquentation piétonne. Il faut qu'elles soient aussi marquées de façon nette et visible.

Les tracés doivent être réalisés en fonction du déplacement naturel d'un cycliste, donc sans angles vifs ni détours. En particulier, le franchissement des intersections doit être réalisé de préférence en ligne droite, sans détour pour aller chercher un passage piéton qui serait en retrait. Il ne doit pas y avoir de basculement d'aménagements cyclables d'un côté à l'autre des boulevards.

Dans les cas où l'itinéraire cycliste emprunterait une piste à hauteur de trottoir (à éviter autant que de possible) aucun emmarchement ne doit se trouver aux changements de niveaux de la piste (chaussée / trottoir) ; la « vue à zéro » doit être la règle sur l'ensemble de l'aménagement.

Pour garantir toutes les possibilités de déplacement aux différents types de cycles et de cyclistes, les pistes cyclables doivent rester d'usage facultatif. Ainsi, il convient de préférer par exemple la signalisation par panneaux carrés de réservation (C113) et de proscrire les panneaux ronds d'obligation (B22a).

La possibilité de stationner est le complément indispensable des aménagements de circulation. Au-delà des nécessaires emplacements en nombre suffisant au droit des équipements générateurs de déplacements, notre préférence va à la mise en place de groupes de 6 à 7 arceaux vélos tous les 100 mètres environ. Ceux-ci devront permettre l'arrimage du cadre et des roues au moyen d'antivols rigides et être espacés de manière à dissuader le stationnement des deux-roues motorisés.

Thierry DELVAUX  
Le Président

