



Vallée  
de la Seine

Du 21 mai au 30 juin 2013

## Bilan de la concertation publique

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



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



# 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).

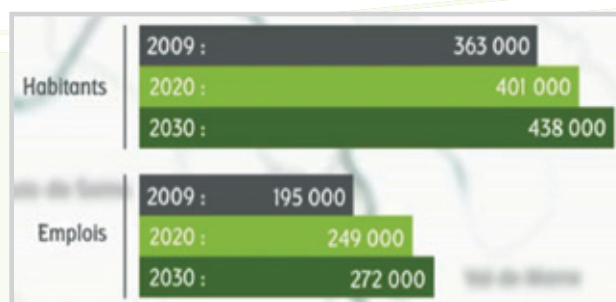
**Évelyne RABARDEL, vice-présidente du conseil général du Val-de-Marne**, indique que le projet est structurant pour le territoire de Seine-Amont, actuellement en forte mutation urbaine. Le territoire connaît en effet de nombreux projets qui généreront du développement économique et toutes les fonctions 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](http://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](http://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](http://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.

