



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 nord



Toute l'information sur www.tzen5.com



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^e arrondissement de Paris et Ivry-sur-Seine. Jérôme COUMET, maire du 13^e 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. La desserte du T Zen 5 s'étendra du 13^e 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.

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^e 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 aménagement 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. L'ensemble des avis sera intégré dans le bilan de la concertation.

