

Groupe de travail Berges et Déplacements

Réunion du 30 mai 2013

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Cabinet de la 1 ^{ère} adjointe au Maire		
Direction de l'Urbanisme		Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ
Direction de la Voirie et des Déplacements		Muriel TUMERELO
MAIRIE DU 13E		
Mairie du 13 ^{ème}		Lola FAUCONNET
Chargée de mission urbanisme		Bénédicte PERFUMO
SEMAPA		
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Benoît ERNEK, Sophie JEANTET
Direction des Infrastructures et Constructions		Jean-Louis GERBENNE
AUTRES INSTITUTIONS		
STIF		Caroline LAVAL, Antoine CLEMENT, Julien BARTOLETTI
RATP		David PAYSAN
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personne qualifiée		Bertrand AVRIL
BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
ADA 13		Françoise SAMAIN
Amicale des Locataires des rues Fulton, Bellièvre, Flamand-ALFBF		Dominique MACAIGNE
Association La Plateforme des Comités Parisiens d'Habitants		Claude BIRENBAUM
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE, Patrick DELAVALLEE
Conseil de quartier n° 7		André MESAS

La séance est ouverte à 17 heures 40.

Annick BIZOUERNE rappelle que le dossier à l'ordre du jour avait déjà été examiné le 13 décembre 2012. A cette époque, le DOCP, Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, n'était pas encore finalisé. L'insertion avec l'avenue de France et la complémentarité avec la ligne 10 avaient notamment été évoquées en cette occasion.

Aujourd'hui, le DOCP a été validé par le STIF et entre en phase de concertation.

I. Présentation par le STIF du Dossier d'Objectifs et des Caractéristiques Principales du projet T Zen 5

Caroline LAVAL, chargée de projet au STIF, rappelle que la présentation de décembre avait permis de préciser ce qu'est un T Zen. Aujourd'hui, l'objectif est d'évoquer son insertion dans Paris, sur la base d'un DOCP approuvé le 16 mai 2013 par le STIF, préalable à l'ouverture de la concertation publique.

Le STIF organise les transports publics en Ile-de-France. Il finance le fonctionnement du réseau et l'achat de matériel roulant, et étudie les projets d'extension, de modernisation du réseau, et veille à l'amélioration du service. Les partenaires financeurs des études sur le T Zen 5 sont la Région Ile-de-France et le département du Val-de-Marne, mais les acteurs du territoire sont aussi engagés : communes desservies par le futur T Zen 5, communauté d'agglomération Seine Amont, et aménageurs (EPA ORSA, SEMAPA, SADEV 94).

L'offre de transport existante compte le RER C, le métro 14 et le tramway T3, auxquels s'ajoute un réseau de bus incarné par le TVM (Trans Val-de-Marne) et la ligne 393. L'offre à venir comprend le tramway T7, le prolongement de la ligne 14, la ligne 15 du Grand Paris Express, le Tramway Paris Orly Ville, le prolongement de la ligne 393 et le prolongement de la ligne 10 jusqu'à la place Gambetta à Ivry.

Description du projet

Le projet vise à :

- développer une offre de transport fiable, accessible et confortable complétant le réseau existant et à venir ;
- accompagner les projets urbains et la construction de logements dans les secteurs traversés ;
- participer au développement économique ;
- contribuer au réaménagement du territoire grâce au développement des voies dédiées et à la requalification des axes empruntés.

Le service offert par la ligne T Zen 5 concernerait quatre communes, via un tracé de 9 km et une vingtaine de stations, 7j/7 avec une fréquence de moins de 6 minutes aux heures de pointe. En 2020, 47 000 voyageurs par jour sont attendus sur l'ensemble de la ligne, avec plus de 1000 personnes par heure à certaines stations, ce qui nécessitera de viser une réduction de la fréquence à moins de 5 minutes.

Le DOCP a été approuvé en mai, et la concertation lancée depuis se tiendra jusqu'au 30 juin. A l'automne, le STIF tirera les conclusions de la concertation et lancera des études

complémentaires. L'enquête publique s'ouvrira en 2014, les aménagements étant réalisés entre 2015 et 2020, pour un coût estimé à 116 millions d'euros.

L'offre T Zen vise une même qualité de service qu'un tramway grâce à la régularité, la fréquence, l'accessibilité totale, un design identifiable dans l'espace public, ainsi qu'au confort et une grande capacité.

Le T Zen 1 a déjà été mis en service entre la gare de Lieusaint-Moissy et Corbeil-Essonnes. 82 % des voyageurs perçoivent un gain de temps, 85 % préfèrent le T Zen à une ligne de bus, et ils attribuent une note de satisfaction moyenne de 8/10.

Le T Zen 5 viendra desservir un secteur en mutation tout au long de son tracé, qui concerne les projets d'aménagement du territoire (PRG, Ivry Confluences, projets des Ardoines et du Lugo). A l'horizon 2020, 130 000 habitants et emplois seront desservis.

La présence du T Zen contribue à la réflexion sur l'usage de l'espace public, et l'équilibre entre les différents usages. Il tient compte de la place accordée à l'ensemble des utilisateurs de l'espace public. La présence du végétal sera maintenue. Le T Zen 5 s'accompagne de la création d'un espace cyclable continu tout au long du tracé.

Caroline LAVAL projette un film présentant le tracé du T Zen 5.

Pour Paris, les principaux axes desservis seront l'avenue de France et le secteur Bruneseau, à travers deux stations. Sur l'avenue de France, il convient de trouver une place pour les différents usages et transports sur la voie publique, en respectant l'ensemble des problématiques, afin de trouver une place pour le T Zen qui garantit son efficacité. Deux solutions ont émergé des premières discussions.

Dans la première, le T Zen circulerait sur l'avenue de France de part et d'autre du terre-plein existant. Dans cette option, la station serait aménagée le long du terre-plein, à l'instar de l'aménagement du T3. Dans la seconde option, plus classique dans l'aménagement parisien, il circulerait sur une voie comprise entre la bande multi-usages, à proximité du trottoir, et la voie dédiée à la circulation des voitures, à proximité du terre-plein. Dans cette situation, il conviendra de trouver des usages à la bande multi-usages autres que le stationnement.

L'insertion sur le secteur Bruneseau se fera sur les voies réaménagées dans le cadre de la ZAC et du parti d'aménagement défini sur Bruneseau, la SEMAPA prévoyant la réalisation d'un couloir de bus susceptible d'accueillir le T Zen.

La SEMAPA indique que la faisabilité fine du cheminement du T Zen sur le secteur Bruneseau reste à préciser au regard des couloirs bus étudiés par Ateliers Lion qui accueillent également les cycles, à l'image des sites propres parisiens.

Modalités de la concertation

La concertation a démarré le 21 mai. Deux rencontres auront lieu avec les riverains le 8 juin au Centre commercial Quais d'Ivry, et le 11 juin avec les salariés et chefs d'entreprises à la centrale EDF de Vitry-sur-Seine.

En outre, le 13 juin, une réunion publique se tiendra à l'université Paris Diderot. Une seconde se déroulera le 27 juin à Choisy-le-Roi.

Un questionnaire a par ailleurs été mis en ligne pour encourager l'expression dans le cadre de cette concertation. A ce jour, une cinquantaine d'avis ont ainsi pu être recueillis sur le site.

Annick BIZOUERNE observe que la formulation du questionnaire fait que cette expression est réservée aux seuls riverains du projet.

Patrick DELAVALLEE demande comment aménager le terminus au niveau de l'avenue de France.

Caroline LAVAL répond que le T Zen peut effectuer sa giration dans la configuration actuelle de l'avenue de France, le cas échéant moyennant une priorité sur l'ensemble du carrefour le temps de la manœuvre dans l'hypothèse où la première option serait retenue.

Annick BIZOUERNE souligne que l'amplitude horaire est importante, de 5h30 à 0h30 mais demande des précisions sur la fréquence aux différentes heures

Caroline LAVAL ajoute que la fréquence sera de moins de 6 minutes en heures de pointe, et moins de 10 minutes en heures creuses.

Pour André MESAS, l'avenue de France signe la victoire des « autophobes », et a été conçue pour décourager les automobilistes. Dans les faits, il existe souvent un décalage fâcheux entre les bonnes intentions énoncées en concertation, et le quotidien des usagers qui finissent par pâtir de certaines décisions.

Annick BIZOUERNE signale que ces sujets de combinaison et de compatibilité des usages font l'objet d'une réflexion conjointe avec le STIF, la SEMAPA et la Direction de la Voirie et celle de l'Urbanisme.

Bertrand MEARY demande si l'avenue de France accueillera toujours d'autres lignes de bus, et si oui, où.

Caroline LAVAL explique que la mise en service de projets de cette envergure nécessite une réorganisation des réseaux de bus, de sorte que les temps de parcours de tous les usagers s'améliorent. Le T Zen 5 sera mis en place en trois phases successives ; avec une mise en service du premier tronçon à l'horizon 2020, il occasionnera une restructuration progressive du réseau. La réflexion se poursuit, et il est probable qu'un des bus de l'avenue de France soit maintenu ; dans cette hypothèse, il circulerait sur la voie du T Zen.

Bénédicte PERFUMO demande si les arrêts sont compatibles.

Caroline LAVAL lui confirme qu'ils sont techniquement compatibles.

Claude GALLAIRE s'enquiert de précisions sur la signification du terme « T Zen 5 ». Il souhaite savoir si cette ligne sera exploitée par la RATP, ou la Région via le STIF. Par ailleurs, il serait pertinent de faire en sorte que les trois lignes de bus desservant à ce jour l'avenue de France aillent jusqu'au tramway. Enfin, il demande si le T Zen circulera sur une voie en site propre.

Caroline LAVAL confirme qu'il s'agira d'une voie dédiée, avec une priorité aux feux de circulation.

Claude GALLAIRE considère que la première option, dans laquelle la voie du T Zen est accolée au terre-plein central, paraît préférable. En effet, dans la seconde, l'accès à la bande multi-usages nécessite de passer par la voie dédiée au T Zen.

Caroline LAVAL indique que la question sera étudiée. Elle peut engendrer un besoin en matériel roulant avec des double-portes disposées de chaque côté ; or le coût de tels matériels est beaucoup plus élevé.

Pour Annick BIZOUERNE, le matériel doit s'adapter à l'espace public, plutôt que l'inverse. La conception d'un matériel adapté répondrait à une demande assez évidente garantissant sa diffusion.

Antoine CLEMENT précise que réglementairement, un bus avec des portes disposées de chaque côté n'est pas autorisé à ce jour.

Pour autant, Caroline LAVAL assure que la réflexion est ouverte, et que le STIF n'a pas éliminé cette option à ce jour.

Muriel TUMELERO craint que le fait de rouler à contre-sens ne crée des difficultés de flux importantes au niveau de la Porte de France – outre que cette option n'est pas optimale sur le plan de la sécurité routière.

Patrick DELAVALLEE se demande si le STIF considère réellement la première option.

Antoine CLEMENT le lui confirme, faisant valoir qu'elle est déjà appliquée à certains endroits du T3.

Caroline LAVAL affirme que les deux solutions sont techniquement faisables, chacune présentant leurs propres contraintes.

Pour Claude GALLAIRE, la seconde option n'est pas raisonnable.

Sophie JEANTET estime qu'elle serait envisageable si la voie T Zen fonctionnait comme une voie de bus, sans séparateur, afin de permettre une souplesse de l'usage, qui ne pourrait alors être totalement exclusif. C'est d'autant plus nécessaire que le nouveau quartier Tolbiac-Chevaleret comporte de petites rues adjacentes ne permettant pas l'accueil d'arrêts ou de stationnement de services : il est principalement desservi par l'avenue de France, qui doit donc satisfaire des usages quotidiens (taxi, dépose de courte durée, etc.). Cette réflexion a bien été engagée avec le STIF.

André MESAS estime que le projet T Zen nécessitera une refonte de l'avenue de France, tout comme le T3 a nécessité une refonte des boulevards maréchaux.

Bertrand AVRIL relève le coût élevé du projet, sur une échéance assez courte. Il demande comment ce projet s'insère et se voit priorisé dans le plan de développement des transports en commun du STIF dans le cadre du Grand Paris.

S'agissant du phasage, Caroline LAVAL explique que le point crucial de ce projet se situe au niveau de la gare des Ardoines, où un pont devra être construit, dont une partie sera financée dans le cadre du projet T Zen. La ZAC Gare Ardoines sera urbanisée à l'horizon 2020 et accueillera la ligne 15 du Grand Paris Express – l'offre T Zen existera alors de bout en bout du tracé.

Bertrand AVRIL demande si la mise en service pourrait intervenir en plusieurs phases, avec une mise en service au nord intervenant avant 2020.

Caroline LAVAL répond que le projet étudié a un horizon 2020. Néanmoins, les calendriers des différentes parties prenantes peuvent évoluer, aussi la question pourra-t-elle se poser. Toutefois, à ce stade, il n'existe pas de phasage progressif prévu dans la mise en service du T Zen.

Patrick DELAVALLEE se demande si la ligne T Zen ne va pas faire doublon avec la ligne 10.

Antoine CLEMENT explique que le STIF a considéré, après avoir testé différents scénarios, que le prolongement de la ligne 10 et le T Zen sont complémentaires.

Muriel TUMELERO confirme que ces projets sont complémentaires. Le prolongement de la ligne 10 jusqu'à la place Gambetta à Ivry a donné lieu fin avril à une réponse positive du Préfet de Région, s'exprimant au nom de l'Etat. Une étude de faisabilité va donc être lancée par le STIF, dans le cadre non pas d'un DOCP, mais d'un Dossier d'Emergence.

Les projets de programmation de transports sont élaborés dans le cadre de contrats, qui déterminent les financements. Ces contrats sont signés dès lors que les projets sont inscrits dans les grands projets d'orientation, et en l'occurrence le schéma directeur de la région Ile-de-France, où l'horizon pour le prolongement de la ligne 10 est arrêté avant 2030. Pour les secteurs Bruneseau et Ivry Confluence, l'urbanisation sera livrée à l'horizon 2020. De fait, les collectivités territoriales concernées continuent de négocier un horizon plus court que 2030.

Pour la suite de la concertation, Bertrand MEARY suggère que les associations et conseils de quartier fassent remonter leur position vis-à-vis du projet.

Claude GALLAIRE évoque la question récurrente de la liaison entre la ligne 14 et l'arrêt de la Porte de France. Il se demande si le T Zen ne pourrait pas s'arrêter au niveau de la patte d'oie, plutôt que d'aller jusque sur l'avenue de France.

Caroline LAVAL indique que cette opportunité a été examinée, mais soulève certaines difficultés techniques, et génère une perte importante de l'activité du T Zen. En effet, celui-ci s'adresse pour une bonne partie à des usagers du Val-de-Marne souhaitant se rendre à Paris.

Claude GALLAIRE constate que de fait, le T Zen assurera la liaison entre le tramway et la ligne 14.

Caroline LAVAL assure que ce n'est pas sa vocation.

Annick BIZOUERNE invite chacun à ne pas adopter une attitude trop « parisienne » sur ce projet.

Patrick DELAVALLEE estime que l'attractivité pourrait être conservée par un accès piéton amélioré entre la patte d'oie et la gare existante de la ligne 14.

Antoine CLEMENT fait valoir que la distance est de 800 mètres, et se révèle donc trop grande pour être comblée à pied.

Claude GALLAIRE observe qu'un tracé alternatif est présenté sur les schémas du STIF, passant par le quai d'Ivry, ou l'allée Paris-Ivry.

Annick BIZOUERNE indique que la Ville et la SEMAPA sont plus favorables à un passage par le quai d'Ivry. De premières études de circulation semblent valider la pertinence de cette option. Dans cette optique, le T Zen regagnerait l'avenue de France par la rue Berlier réaménagée.

Antoine CLEMENT précise que sur ce secteur, un sens descendant et un sens ascendant sont envisagés, même si cette solution n'est pas optimale du point de vue de l'utilisateur en termes de lisibilité de l'espace public.

La SEMAPA rappelle l'impossibilité géométrique liée à la largeur du passage sous le viaduc du boulevard périphérique pour faire cheminer le T Zen dans les deux sens sur la rue Bruneseau.

La séance est levée à 19 heures 25.