

# Groupe de travail Berges et Déplacements

Réunion du 7 avril 2015

LISTE DES PARTICIPANTS		
<b>VILLE DE PARIS</b>		
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Philippe CAUVIN
Hôtel de Ville de Paris		Hervé ABDERRAHMAN
Direction de la Voirie et des Déplacements		Muriel TUMELERO
Mairie du 13 <sup>ème</sup> arrondissement		Bénédicte PERFUMO
<b>SEMAPA</b>		
Directeur Général		Jean-François GUEULLETTE
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Directeur des Infrastructures et de la Construction		Jean-Louis GERBENNE
Direction Programmation et Urbanisme		Benoît ERNEK
<b>AUTRES INSTITUTIONS</b>		
APUR		Florence HANAPPE
STIF / DPI – Division TRAM Sud		Claire PETILLOT, Caroline LAVAL
RATP		Florence PASSERON, David PAYSAN
<b>PERSONNALITES EXTERIEURES</b>		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnalité extérieure		Bertrand AVRIL
<b>BUREAU DES ASSOCIATIONS</b>		
Chargé de mission		Yann RENAUD
<b>REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS</b>		
ADA 13		Françoise SAMAIN, Brigitte EIMHORN
La Plateforme		Claude BIRENBAUM
Association APARIS 13		François GERARD
<b>CONSEILS DE QUARTIER</b>		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE, André MESAS

*La séance est ouverte à 17 heures 40.*

*Les participants se présentent à tour de rôle.*

Annick BIZOUERNE rappelle que le dossier TZen 5 avait précédemment été évoqué au mois de mai 2013 dans le cadre de la concertation organisée préalablement à l'approbation du DOCP (dossier d'orientations et de caractéristiques principales) le STIF avait alors présenté le projet. Les études ont avancé depuis lors et de nombreuses réunions de travail avec le STIF ont eu lieu. La livraison du TZen 5 est envisagée pour 2020.

## **I. Présentation du schéma de principe du futur TZen 5**

Claire PETILLOT indique que ce projet s'inscrit dans un pilotage des études menées par le STIF dans le cadre d'une convention de financement qui permet d'accompagner le projet. Les financeurs du projet sont la région Ile-de-France et le département du Val-de-Marne. La poursuite des études de schémas de principe a été reprise depuis le début de l'année 2014 suite à l'adoption du bilan de la concertation à la fin de l'année 2013. Les partenaires sont nombreux. Il s'agit à la fois des villes et des services d'urbanisme, de voirie et de transport de l'ensemble des collectivités, soit :

- Paris
- Ivry-sur-Seine
- Vitry-sur-Seine
- Choisy-le-Roi

Il faut aussi prendre en compte la communauté d'agglomération Seine amont, créée en 2013, et l'ensemble des aménageurs, soit :

- la SEMAPA à Paris ;
- la SADEV 94 sur le secteur d'Ivry Confluence ;
- l'EPA-ORSA dans le périmètre des Grandes Ardoines.

En ce qui concerne les caractéristiques du projet, il s'agit d'une ligne de plus de 9 kilomètres. Elle s'étend du terminus Grands Moulins à Paris jusqu'au terminus Régnier-Marcailloux à Choisy-le-Roi, en desservant de nombreux pôles intermodaux dont :

- la future station des Ardoines au niveau de la ligne 15 ;
- une connexion importante au niveau de la place Gambetta à Ivry-sur-Seine, en lien avec le futur prolongement de la ligne 10 ;
- à Paris, le T3a au niveau de la porte de France ;
- le terminus, avec la ligne 14 et le RER C, puis la ligne 10 à l'avenir.

Près de 19 stations sont recensées sur l'ensemble du tracé. De nombreuses correspondances avec le réseau de bus sont aussi prévues. Le projet à venir assurera des interconnexions avec la ligne 10 prolongée, la ligne 15 et le futur tramway T9.

Un trafic d'environ 47 000 voyageurs par jour est attendu. La charge sera la plus importante sur le tronçon Ivry-sur-Seine > Paris à l'horizon de la mise en service. À l'horizon 2030, est prévue une montée en charge progressive sur le reste de la ligne, notamment à Vitry-sur-Seine.

Les fréquences sont estimées à 5 minutes en heures de pointe et 10 minutes en heures creuses lors de la mise en service. Cette fréquence pourra être progressivement augmentée. Au regard de ces hypothèses de trafic, un matériel roulant de 24 mètres avec 28 véhicules bi-articulés serait nécessaire. Le TZen 5 serait similaire au Mettis de

Metz, soit un bus bi-articulé. Ce matériel roulant d'environ 24 mètres contiendrait environ 140 passagers. La conduite de ce bus bi-articulé ne nécessite pas de permis spécifique.

Les principaux pôles d'intermodalité de la ligne sont les suivants :

- Paris, au terminus RER C et ligne 14 et T3 au niveau de la porte de France ;
- Ivry-sur-Seine Gambetta, avec la présence de nombreuses lignes de bus en rocade et en radial qui desservent la place Gambetta, puis le futur prolongement de la ligne 10 ;
- Choisy-le-Roi au terminus Sud, avec le Trans Val-de-Marne et le 393.

Au-delà des terminus, une intermodalité sera assurée à Paris avec le T3a, le futur prolongement de la ligne 10, puis à Vitry-sur-Seine avec la ligne 15 et le RER C.

Les temps d'interconnexions aux terminus sont intéressants à Paris avec le RER C (1 minute 30), puis un peu plus longs avec la ligne 14 (près de 4 minutes 30). De la même manière, un temps d'échange de 5 minutes 30 est prévu avec le Trans Val-de-Marne et la ligne 393 au terminus. Ce temps d'échange passera à près de 8 minutes pour le RER C. Les intermodalités au niveau de la porte de France seront à valider par le STIF. Enfin, l'intermodalité de la future ligne 15 avec le RER C et la future ligne 15 au niveau de la station des Ardoines serait comprise entre 3 et 4 minutes. Ces délais sont calculés de quai à quai.

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) indiquait les grandes orientations du projet : il a été adopté en mai 2013. Suite à cela, une phase de concertation préalable avait été engagée avant l'été. Plusieurs variantes avaient été présentées. Une adoption au Conseil du STIF du schéma de principe et du dossier d'enquête d'utilité publique est envisagée au cours du second semestre 2015. La phase d'études préliminaires s'est déroulée sur l'année 2014. Le STIF a souhaité poursuivre la concertation continue avant l'adoption du schéma de principe et du dossier d'enquête : c'est pour cette raison que le STIF rencontre l'ensemble des acteurs institutionnels du projet. Il faut aussi préparer la future enquête publique, envisagée en 2016 : chacun sera invité à s'exprimer à cette occasion.

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) servira à l'entretien et au remisage des véhicules. Il comprend un atelier de maintenance pour l'entretien de l'ensemble du matériel.

Le TZen bénéficie d'un site propre dédié à sa circulation. Il faudra prendre en compte des spécificités liées aux girations d'un véhicule de 24 mètres. L'intégralité des roues de ce type de matériel roulant sont guidées. Ainsi les girations ne sont pas forcément plus contraignantes que celles d'un bus articulé standard. Une phase spécifique est prévue aux carrefours afin de gagner en régularité. Ces aspects de circulation sont étudiés dans le cadre de l'impact du projet, notamment à l'horizon 2020 et à l'horizon 2030. D'autres lignes de bus pourront toutefois emprunter le site propre du TZen sur certains tronçons.

En ce qui concerne les enjeux d'insertion dans Paris, le partage de l'espace public dans Paris est à étudier au regard des nouveaux usages et des circulations des bus, des taxis et des vélos. La création d'une bande multi-usages sur l'avenue de France permettrait d'animer l'ensemble de l'avenue et d'aménager des espaces de livraison et de stationnement de courte durée, voire de plus longue durée pour les deux-roues.

Avenue de France coté Seine les contraintes d'accessibilité pompiers obèrent la possibilité de mettre en place une bande mixte. En effet les trottoirs présentent une largeur de 7m38, alors que la distance maximum acceptée pour le stationnement des véhicules pompiers est à 8m des façades. Ce dispositif n'est possible que sur le trottoir Sud moins large(4m).

L'avenue de France doit être constituée d'espaces qualitatifs, de cheminements piétons et de plantations. En conséquence, il faut aboutir à un compromis en tenant compte de ces contraintes ainsi que des contraintes d'exploitation du TZen.

Plusieurs scénarios concernant les terminus avaient été étudiés pendant la phase de concertation préalable. Plusieurs variantes étaient ainsi envisagées pour le terminus Nord, à savoir la gare d'Austerlitz, le quai de la gare, les Grands Moulins et la rue Neuve-Tolbiac. La concertation avait conclu qu'un terminus à Grands Moulins semblait être la solution la plus pragmatique. La réflexion a été poursuivie en comparant l'hypothèse d'un terminus à Grands Moulins et l'hypothèse d'un terminus dans la rue Neuve-Tolbiac. Cette dernière solution allongeait légèrement le linéaire utilisé par le TZen sur l'avenue de France, améliorait les connexions avec la ligne 14 mais impliquait de fortes contraintes en matière d'insertion sur le carrefour Neuve-Tolbiac. Il semblait donc pertinent de retenir le terminus Grands Moulins à l'horizon 2020 bien qu'il soit intéressant d'aller au-delà dans Paris. Une réorganisation du réseau de bus est prévue en parallèle de l'instauration du TZen 5.

Plusieurs hypothèses en matière d'insertion sur l'avenue de France avaient été étudiées. Le terre-plein central avec les pistes cyclables et le cheminement piéton se trouve au milieu de l'avenue. Le premier scénario se basait sur une circulation à contre-sens pour le bus dans la mesure où la descente s'effectue sur la droite.

Le second scénario consiste à faire cheminer un site propre entre une voie de circulation et la bande multi-usages. Les voitures pourraient s'y insérer ponctuellement par exemple pour assurer des livraisons. Il ne s'agirait donc plus réellement d'un site propre et les contraintes risquent de se multiplier, en particulier en raison des véhicules qui ne respecteraient pas les emplacements prévus à cet effet.

4 nouveaux scénarios ont été développés. Le premier d'entre eux prévoit une desserte bilatérale qui s'effectuerait plutôt du côté du trottoir tout en maintenant une bande multi-usages.

Le deuxième scénario analyse les possibilités d'insertion de chaque mode, sur le terre-plein central, malgré la contrainte d'une circulation à l'anglaise.

Le troisième scénario consiste à faire circuler les bus du côté de la Seine, ce qui nécessiterait de créer une contre-allée.

Un quatrième scénario synthétiserait les 2 premiers. Ainsi, la circulation s'effectuerait dans le sens de la circulation générale le long du terre-plein central en section courante, pour ensuite bifurquer du côté des trottoirs en station. Ce dernier scénario semble pertinent en termes de respect de l'ensemble des besoins sur l'avenue.

En conséquence, le Tzen circulerait en section courante sur l'avenue de France le long du terre-plein central, dans le sens de la circulation générale et à la gauche de celle-ci. Il bifurquerait au niveau du terminus du côté du trottoir pour desservir les rives. Le TZen basculerait ensuite vers le terre-plein central avant de rejoindre la patte-d'oie.

La bande multi-usages mesurerait près de 2,15 mètres du côté de la voie ferrée.

Voilà quel est le compromis déterminé à partir des variantes du DOCP.

Benoît ERNEK souligne qu'il n'est pas possible de créer une bande multi-usages le long du trottoir côté Seine en raison de l'accessibilité des pompiers des immeubles.

Claude GALLAIRE souhaite savoir si une séparation physique sera créée entre la voie en site propre et le reste de l'aménagement.

Claire PETILLOT explique qu'un séparateur est installé. La hauteur reste franchissable (entre 6 et 12 centimètres en fonction des secteurs urbains traversés).

Claude GALLAIRE s'étonne qu'il n'ait pas été envisagé de créer un terminus à la porte de France afin d'éviter les problèmes liés à l'avenue de France.

Claire PETILLOT répond que cela aurait entraîné une perte de charge très importante. Cela aurait diminué la qualité de service pour les habitants du Val-de-Marne qui rentrent notamment dans Paris pour venir chercher la ligne 14 et le RER C. Le STIF a donc tout intérêt à proposer des correspondances dans Paris.

La solution 4 qui est proposée permet de dégager des bandes multi-usages, tout en installant des stations qui évitent le double sens et assurent des quais larges pour les voyageurs.

Le TZen vise à s'inscrire dans le cadre des développements urbains de l'ensemble des secteurs traversés. À ce titre, l'itinéraire de la ligne 10 ne remplacera pas celui du TZen 5 mais viendra compléter la desserte du secteur.

Claude GALLAIRE demande si le site propre sur l'avenue de France sera emprunté par les autres bus.

Claire PETILLOT indique qu'en l'état actuel des réflexions, les récentes pistes sur la réorganisation du réseau de bus correspondent au maintien de 2 lignes en terminus sur l'avenue de France que sont la ligne 62 et la ligne 132. Il faudrait articuler les terminus à proximité de ceux du TZen 5, soit vers Grands Moulins.

En revanche, la ligne 89 serait poursuivie jusqu'à l'allée Paris – Ivry dans le secteur Bruneseau. Il semble intéressant que la ligne 89 puisse utiliser le site propre du TZen. De plus, la ligne 89 et le TZen pourraient partager un point d'arrêt commun au niveau de la Porte de France.

La ligne 325 se trouverait plutôt du côté des quais de Seine. Son terminus reste à définir.

À terme, la ligne 325 serait remplacée par le TZen 5 et le terminus du 89 ne serait plus localisé sur l'avenue de France. Il faudrait aussi intégrer les postes de régulation de la ligne 62 et de la ligne 132. Chacune de ces lignes aura son propre terminus.

Bertrand MEARY s'enquiert du coût de la ligne TZen 5 entre Grands Moulins et Choisy-le-Roi, ainsi que du coût de la prolongation de la ligne 10 jusqu'à Ivry-sur-Seine.

Claire PETILLOT répond que le coût d'investissement des infrastructures et de la création du SMR\* (hors matériel roulant) s'élève à 116 millions d'euros. Ce chiffrage est actuellement en cours de calage. Le coût de la prolongation de la ligne 10 est très largement supérieur au coût du TZen 5.

Au niveau de la patte d'oie, le TZen bifurque en position latérale du côté du trottoir. Il faudra déterminer s'il est nécessaire de conserver les refuges piétons. Le seul carrefour présentant des difficultés d'insertion se trouve au niveau du T3. Le TZen bascule ensuite, selon un itinéraire dissocié, sur le secteur Bruneseau.

Plusieurs variantes de tracé pour le secteur Bruneseau avaient été élaborées, entre la porte de France et le quai Marcel Boyer à Ivry-sur-Seine. 3 scénarios avaient été étudiés. Il semble pertinent de retenir, dans le sens Paris > Ivry-sur-Seine, un trajet dissocié via la rue Bruneseau, et dans le sens Ivry-sur-Seine > Paris, un trajet par les quais.

\* Site de maintenance et de remisage

Au niveau du périphérique, le site propre jouxte plutôt le trottoir et les futures circulations actives. Il paraît donc plus pertinent de maintenir dans un premier temps une largeur de 3,50 mètres. D'autres contraintes sur la rue Berlier conduiront à optimiser ces aspects par la suite.

Annick BIZOUERNE souligne la nécessité de réduire au maximum la largeur du site propre sur le tronçon Bruneseau Nord dans la mesure où les espaces y sont très contraints.

Claire PETILLOT explique qu'une piste cyclable unidirectionnelle a été insérée et se poursuivrait jusqu'à l'allée Paris - Ivry. Des pistes cyclables bidirectionnelles pourraient être intégrées sur le tronçon Bruneseau et des aménagements cyclables bidirectionnels seraient envisageables sur les quais de Seine et dans la rue Berlier.

Il est nécessaire d'avoir un site propre dédié au TZen 5. En revanche, une réflexion sur la possibilité à accorder aux taxis pour emprunter le site propre au niveau de l'îlot B3A est ouverte.

La largeur du site propre est à l'étude. Il serait possible de la réduire jusqu'à 3,20 mètres ou 3,25 mètres.

Le gabarit s'élargit plus bas sur la rue Bruneseau au niveau du Leroy Merlin. Il devient même possible de restituer quelques places de stationnement bien que les trottoirs soient larges.

Claude GALLAIRE recommande de prendre en compte une importante circulation de camions sur ce secteur en raison de la présence des Ciments Calcia et du Sycdom. De plus, la rénovation du Sycdom entraînera une circulation de camions de chantier.

Claire PETILLOT fait valoir qu'une réflexion sur la minimisation de leurs déchets de chantier est en cours, notamment par voie d'eau.

De plus, la ville d'Ivry-sur-Seine réfléchit à une nouvelle voirie qui se raccorderait au prolongement de la rue Molière. Il faut d'ailleurs noter à cet égard que les carrefours actuels ne sont peut-être pas définitifs.

Philippe CAUVIN remarque que le bus n'a pas d'arrêt sur le site propre. En conséquence, il serait peut-être envisageable de réduire quelque peu la largeur de celui-ci..

Claire PETILLOT convient que cela permettrait de gagner 30 centimètres. La réflexion sur l'intégration d'un double-sens cyclable sur la totalité du tronçon sera poursuivie.

François GERARD s'enquiert du confort des voyageurs installés dans le troisième caisson du TZen.

Claire PETILLOT explique que le matériel roulant étant très long, les roues sont guidées. Cela nécessite des spécificités techniques pour améliorer l'accessibilité en station. Deuxièmement, les roues guidées assurent à priori un meilleur confort dans une circulation en ligne.

Caroline LAVAL ajoute que le TZen 5 ne s'arrêtera pas sans cesse pour redémarrer dans l'immédiat, ni ne prendra de virages très serrés, d'où le travail sur le site propre et la priorité aux carrefours. Cela représente un confort certain pour les passagers.

Claire PETILLOT précise que le nombre de 140 passagers est à examiner au regard de la longueur du matériel roulant, soit 24 mètres. De plus, les rames du TZen s'apparentent à celles du tramway pour offrir davantage de place que dans des bus standards.

Dernièrement, la rue Berlier disposerait d'un site propre dans le sens Ivry-sur-Seine > Paris. Des optimisations de la largeur du site propre et du trottoir sont à l'étude afin d'assurer un usage confortable. Il est possible d'insérer sur la rue Berlier à la fois une offre de stationnement complémentaire, des plantations et des pistes cyclables bidirectionnelles.

François HÔTE remercie Claire PETILLOT pour sa présentation.  
Il s'enquiert par ailleurs de la possibilité de création d'un TZen Fret.

Claire PETILLOT répond que cela n'est pas envisagé à l'heure actuelle.  
Elle remercie la Ville de Paris et la SEMAPA pour leur avoir permis de présenter ce projet.

*La réunion suivante du groupe de travail est fixée au 5 mai 2015.*

*La séance est levée à 19 heures 30.*