

**ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE
BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE T'ZEN 5**

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT ILE-DE-FRANCE
Juin 2016**

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

Le Bus à Haut Niveau de Service T'ZEN 5

L'association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France soutient le projet de Bus à Haut Niveau de Service T'ZEN 5 entre Choisy-le-Roi et Paris.

Il permettra d'améliorer considérablement la desserte de communes d'Ivry, Vitry et Choisy-le-Roi et de mieux les relier à Paris.

Nous attirons cependant l'attention de Monsieur le Commissaire-Enquêteur sur la nécessité de ne pas limiter le trajet de cette ligne dans Paris à la desserte de la seule station Bibliothèque François-Mitterrand. Ce terminus pose en effet les questions de la diffusion dans Paris des voyageurs provenant de la banlieue et de la connexion de ce BHNS avec le réseau des transports publics parisiens. Limité à Bibliothèque François-Mitterrand, cette diffusion se résumerait aux correspondances avec le RER C, la ligne 14 du métro et avec la ligne de tramway T3a.

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06
web : www.aut-idf.org courriel : aut@aut-idf.org Twitter : @Asso_usagersidf*

La ligne C du RER

Cette ligne de RER est confrontée à de grandes difficultés d'exploitation et à une charge déjà élevée aux heures de pointe. Son infrastructure est ancienne, si ce n'est vétuste, et nécessitera encore de nombreux travaux de remise à niveau qui contribueront à perturber la qualité de son service durant encore de nombreuses années. **Surtout, le RER C ne dessert aucun des secteurs d'activité majeurs de Paris.** C'est la raison pour laquelle ses rames se vident en grande partie en gare de Bibliothèque François-Mitterrand au profit de la ligne 14 du métro.

La ligne 14 du métro

Cette ligne de métro se caractérise dès à présent par une charge particulièrement élevée dans son tronçon central entre Bibliothèque François-Mitterrand et Saint-Lazare. Cette charge devrait s'accroître considérablement quand la ligne 14 aura été prolongée au nord jusqu'à Saint-Denis – Pleyel et au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly et qu'elle constituera l'axe Nord-Sud du Grand Paris Express. **L'afflux de voyageurs en provenance du T ZEN5 contribuera à saturer encore plus cette ligne**, y compris après l'allongement à venir de ses rames de 6 à 8 voitures.

Le tramway T3a

La ligne de tramway T3a constitue la desserte principale de tout le sud de 13^{ème} arrondissement et du secteur nord d'Ivry. Sa mise en service récente (2012) a apporté une touche de modernisme dans les transports en commun de ce secteur.

Cependant, la conception du tram T3a, comme de la plupart des tramways franciliens, en fait un système de desserte fine des quartiers traversés. **Il ne constitue pas un axe rapide permettant de rallier rapidement les grandes zones d'activité et de résidence de l'Ile-de-France.**

Il ne permet pas non plus de rabattre les voyageurs du T'ZEN 5 vers les grands pôles multimodaux franciliens.

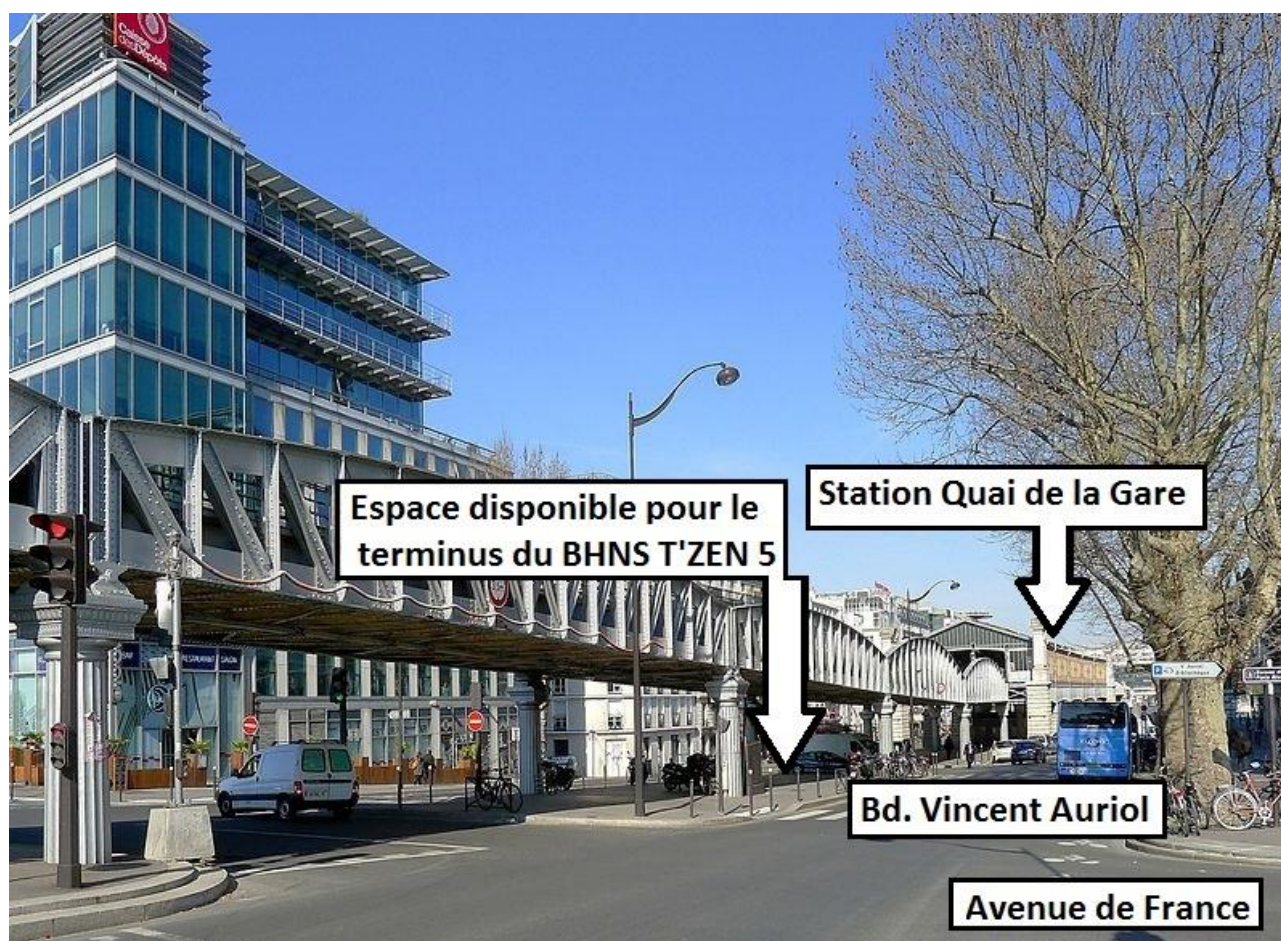
De plus, le succès de cette ligne de tramway a pour conséquence une saturation déjà sensible sur certains de ses tronçons. Le développement accéléré de l'urbanisation et des activités le long de son parcours, en particulier dans le 13^{ème} arrondissement (opérations Seine Rive Gauche) et à Ivry (Ivry-Confluences) accroîtront la demande de transport sur cet axe. Or, selon la RATP, il n'est plus possible d'augmenter la capacité du tram T3a en améliorant sa fréquence de passage ou en allongeant ses rames. **Le tram T3a s'achemine donc vers une saturation inéluctable dans la prochaine décennie.**

A cet égard, l'AUT / FNAUT Ile-de-France attire l'attention des décideurs sur la présence de l'emprise de la Petite Ceinture à proximité immédiate de celle du tram T3a. Cette infrastructure est aujourd'hui inexploitée. Il convient impérativement de **la conserver intacte dans son intégralité** afin de permettre, quand le besoin s'en fera sentir, d'y installer un système de transport complémentaire du tram T3a qui procurera à la fois la capacité supplémentaire que le T3a sera incapable de mettre en œuvre et la vitesse commerciale attractive permise par un système de transport en site protégé.

Avis de L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France

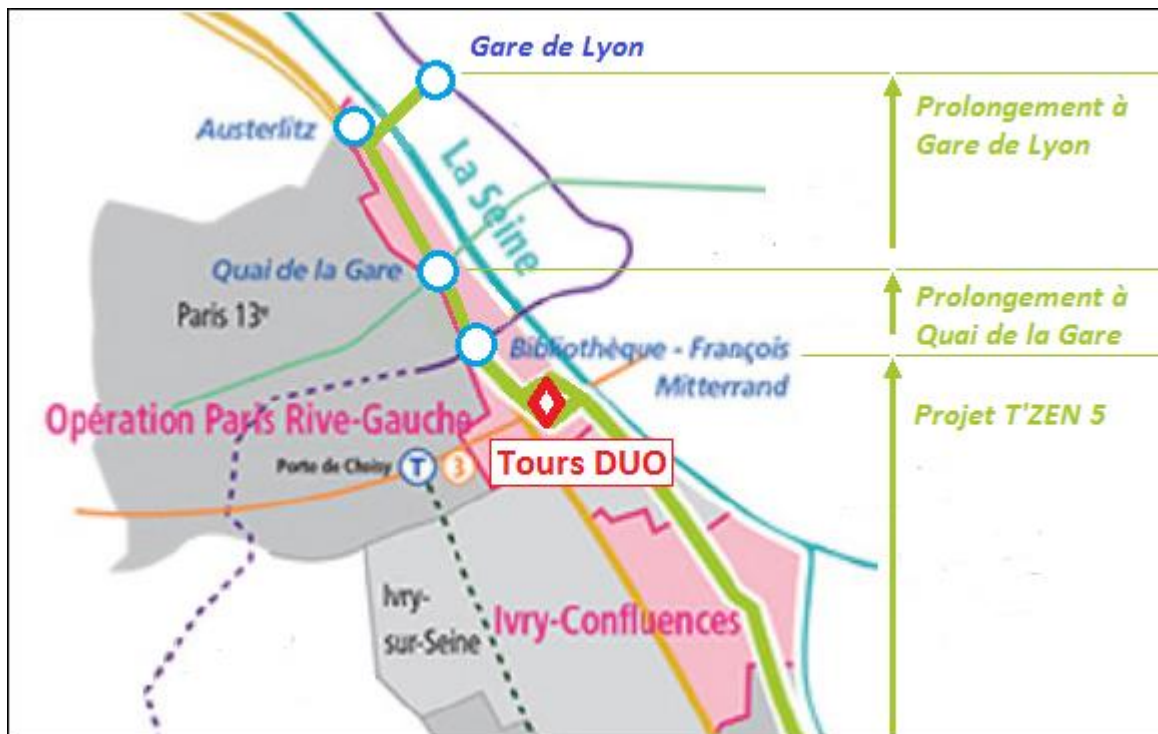
En résumé, l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France préconise de reporter le terminus du futur Bus à Haut Niveau de Service T'Zen 5 de Bibliothèque François Mitterrand à la station Quai de la Gare de la ligne 6 du métro.

Ce court tronçon, d'une longueur inférieure à un kilomètre, est réalisable par l'Avenue de France. Par ailleurs, la présence d'un vaste espace disponible boulevard Vincent Auriol sous le viaduc du métro permet d'y aménager un terminus pour le T ZEN 5 dans de bien meilleures conditions qu'à Bibliothèque François-Mitterrand. Ce tronçon supplémentaire donnerait dès la mise en service du T ZEN 5 un second accès au métro parisien pour les voyageurs venant de la banlieue.



**EMPLACEMENT POSSIBLE POUR LE TERMINUS
DU T'ZEN 5 A QUAI DE LA GARE**

Dans une seconde étape, il serait aussi souhaitable d'envisager de prolonger le T'ZEN 5 jusqu'à la Gare de Lyon en empruntant l'avenue de France et le pont Charles de Gaulle. Ce tronçon supplémentaire, qui nécessite un engagement fort de la Mairie de Paris, constituerait enfin un lien efficace entre les communes desservies par ce BHNS, la ZAC Paris-Rive Gauche (dont les deux tours DUO de 27 et 39 étages prévues Porte de France), la ZAC Ivry-Confluences et le pôle multimodal de la gare de Lyon. Au passage, ce tronçon permettrait aussi de desservir la gare d'Austerlitz et offrirait un maillage supplémentaire avec deux lignes (5 et 10) de métro.



**PROPOSITION DE PROLONGEMENTS DU
BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE T'ZEN 5
A QUAI DE LA GARE ET A GARE DE LYON**