

Bus en site propre Sénia - Orly

22 septembre - 3 novembre 2014

Concertation publique



Compte rendu

Réunion des acteurs

14 octobre 2014

PROJET DE BUS EN SITE PROPRE SENIA - ORLY

Réunion acteurs – Mardi 14 octobre 2014

La réunion s'est déroulée au Conseil Général du Val de Marne de 18h30 à 20h30 environ et a accueilli une quinzaine de participants.

Intervenants à la tribune

Pour le Département du Val de Marne :

Marc Thiberville, *Vice-président du Conseil général en charge des transports et déplacement*

Pour le STIF, maître d'ouvrage :

Alexandre Bernusset, *Directeur adjoint de la direction des projets d'investissement*

Eric Mauperon, *Chef de la division Tram Sud à la direction des projets d'investissement*

Elisabeth Mallet, *Chargée de projet à la direction des projets d'investissement*

Documentation disponible sur place

Dépliant présentant le projet avec carte T pour donner son avis

Déroulement synthétique de la réunion

Accueil des participants à 18h30.

Mot d'accueil (Marc THIBERVILLE, Vice-président du Conseil général du Val de Marne)

Présentation de l'ordre du jour et des intervenants (Céline BADET, Res publica)

Introduction de la présentation du projet (Alexandre BERNUSSET, Directeur adjoint de la direction des projets d'investissement, STIF)

Contexte et enjeux du projet (Eric MAUPERON, Chef de la division Tram Sud à la direction des projets d'investissement, STIF)

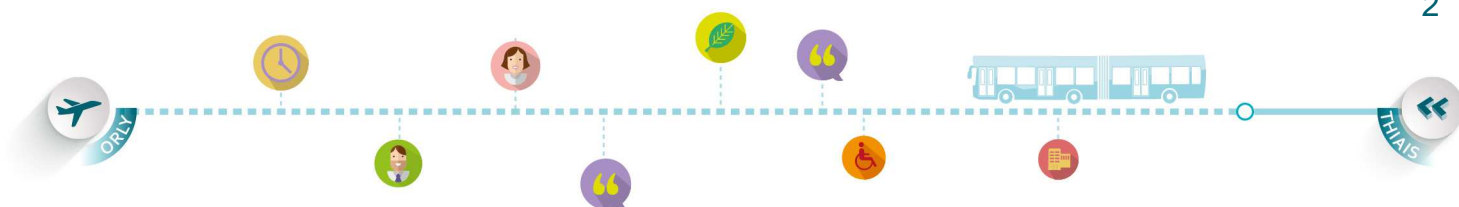
Présentation détaillée du projet (Elisabeth MALLET, Chargée de projet à la direction des projets d'investissement, STIF)

Présentation des modalités de la concertation et retour sur les premiers avis (Céline BADET, Res Publica)

Echanges avec la salle

Conclusion (Alexandre BERNUSSET, Directeur adjoint de la direction des projets d'investissement, STIF)

Fin de la réunion vers 20h30



Introductions

Marc THIBERVILLE, Vice-président du Conseil général du Val de Marne, en charge des transports et des déplacements

Marc THIBERVILLE accueille Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants des collectivités, des syndicats des entreprises, associations...

Il indique que la réunion a pour but de recueillir l'avis des participants sur le projet de bus en site propre Sénia-Orly qui sera présenté ultérieurement.

Marc THIBERVILLE remercie les équipes du STIF, de la Région et du Conseil Général, pour le travail accompli sur ce dossier, qui permet de présenter un tracé ce soir et d'envisager une mise en service de cette nouvelle liaison en 2020. Le prolongement du bus 393 à l'aéroport d'Orly offrira une nouvelle liaison entre l'Est et l'Ouest du département, qui manque cruellement. Les déplacements de banlieue à banlieue sont un enjeu majeur pour le développement du département et pour la qualité de vie des habitants. Ces besoins en déplacements de rocade sont d'ailleurs à l'origine d'Orlyval, le métro de rocade devenu depuis la ligne 15 sud du Grand Paris Express. Le prolongement du bus 393 constituera également une liaison de rocade qui offrira par ailleurs un accès au second pôle d'emplois d'Ile-de-France Orly-Rungis. En effet, l'accès aujourd'hui à ces emplois demeure difficile pour les habitants des territoires proches ou limitrophes telles que les communes de Valenton, Créteil ou Bonneuil qui trouveront avec le projet un lien direct vers le pôle d'Orly-Rungis aujourd'hui si proche, mais si difficile d'accès, notamment en termes de transports collectifs.

A titre d'exemple, il faut aujourd'hui plus de 1h15 entre le quartier Val Pompadour à Valenton et l'aéroport, avec deux correspondances. Avec le prolongement du bus 393, en 2020, le trajet pourra se faire en moins de 40mns et sans correspondance.

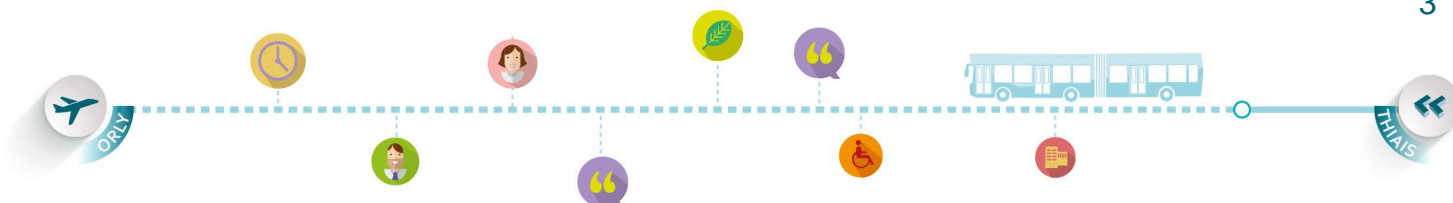
Il faudra toutefois attendre 2020 pour que la situation s'améliore ; c'est pour cela que le Conseil Général du Val de Marne est prêt à réaliser des aménagements pour permettre au bus 393 de rejoindre dans de bonnes conditions la plateforme d'Orly et le Tramway T7 avant cette date. Ce qui fait l'objet d'un travail mené conjointement avec les services du STIF. C'est une proposition que le Département verse au débat dans le cadre de cette concertation.

Enfin, et dans cette même logique de raccourcissement des calendriers, le Conseil Général et l'ensemble des collectivités et acteurs économiques concernés se sont mobilisés, pendant de longs mois, pour obtenir l'accélération du prolongement de la ligne 14 du métro à l'aéroport d'Orly. Initialement envisagé pour 2027, le Comité de Pilotage Interministériel qui s'est tenu hier a confirmé l'arrivée de la ligne 14 à Pont de Rungis et à l'aéroport dès 2024, ce qui constitue une avancée importante. Cette échéance à 10 ans semble lointaine, mais ce prolongement de plus de 7 kilomètres est d'ampleur pour un coût dépassant les 2 milliards d'euros ; il marquera un véritable renouveau pour les habitants et les salariés que cette nouvelle liaison desservira.

Céline BADET, du cabinet Res publica indique qu'elle accompagne le STIF dans cette concertation. Elle présente le déroulement de la réunion qui se fera en trois temps.

1. Présentation du projet, de son contexte, du tracé et des services offerts par ce bus en site propre qui rejoindra la zone Sénia à l'aéroport d'Orly
2. Point d'étape sur les premiers avis recueillis dans le cadre de la concertation lancée le 22 septembre et qui se terminera le 3 novembre.
3. Les interventions en tribune ; pour le STIF Alexandre BERNUSSET, Directeur adjoint de la Direction des projets d'Investissement, Eric MAUPERON, Chef de Direction des Projets d'Investissement - Tram Sud et Elisabeth MALLET, Chef de projet à la Direction des Projets d'investissement.

La parole est donnée à Alexandre BERNUSSET.



Alexandre BERNUSSET remercie toutes les personnes présentes.

Cette réunion s'inscrit dans le cadre de la concertation du projet Sénia-Orly en cours aujourd'hui et qui a commencé en septembre dernier.

Le STIF a souhaité organiser cette réunion avec les acteurs essentiels et principaux du territoire pour présenter le projet et échanger. L'objectif étant également de recueillir l'avis des participants sur les différentes options et tracés présentés à la concertation, et répondre à toutes les interrogations.

Il note la présence du Conseil Général, de l'EPA-ORSA, de la mairie d'Orly et de la RATP et propose une présentation rapide du projet étant donné le niveau d'information des participants concernant le projet.

Ce projet de bus en site propre est inscrit au SDRIF, il est également prévu au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, approuvé par la Région à la fin du printemps 2014, il est par ailleurs compatible avec le Contrat de Développement Territorial, pour lequel un accord cadre a été signé en novembre 2013 prévoyant notamment d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport.

A ce stade du projet, le STIF est porteur des études et de la concertation ; la Région Ile-de-France et le Conseil Général du Val-de-Marne financent les études en cours. Sont également associées les collectivités locales, représentées par les villes de Thiais, Orly, Rungis, Paray-Vieille-Poste, la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Essonne et le département de l'Essonne.

Présentation du projet et point d'étape sur les avis recueillis

La présentation est téléchargeable sur le site internet dédiée au projet : www.bus-senia-orly.fr

Echanges avec la salle

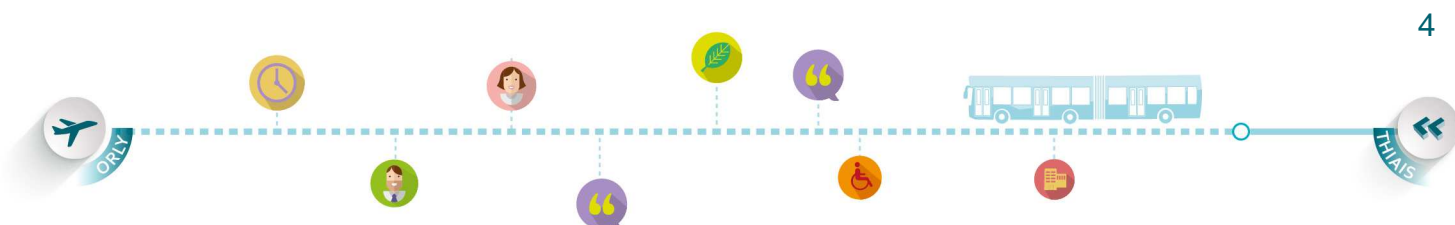
Bernard ENRAT (Développement de l'offre bus à la RATP pour l'agence de développement territoriale du Val-de-Marne) s'interroge quant à la fréquence annoncée de 5mns en heure de pointe et de 15 minutes en heures creuses. Aujourd'hui, le bus 393 passe en heures creuses toutes les 10 et 18 minutes en soirée.

Elisabeth MALLET (chargée de projet au STIF) répond qu'il s'agit aujourd'hui d'hypothèses d'études, qui devront être affinées lors des prochaines études prévues au projet.

Frédéric WINTER (Mairie d'Orly) excuse Madame Janodet, Maire d'Orly, qui ne pouvait être présente ce soir.

Il indique que la ville d'Orly est très attentive en ce qui concerne l'augmentation des liaisons Est-Ouest sur ce territoire et de manière plus générale, pour tout ce qui peut améliorer l'accès au pôle d'emplois de la plateforme aéroportuaire, mais également à Pont de Rungis, qui deviendra la porte d'entrée de l'ensemble du pôle d'activités dès l'arrivée de la ligne 14, que ce soit de la plateforme aéroportuaire ou du MIN en passant par Icade. Tout ce qui peut renforcer l'accès à l'emploi est le bienvenu. La ville d'Orly est d'ailleurs attentive à ce point sur d'autres projets de transport en commun.

La ville d'Orly est favorable à l'option Sud qui traverse son territoire et la zone d'activité Sénia, pour desservir les habitants et salariés de Sénia, mais aussi parce que c'est l'option qui desservira sans doute à court terme le plus de population. Si aujourd'hui dans la Cité Jardin d'Orly il y a peu d'habitants, le projet de la ZAC du Chemin des Carrières, qui fait actuellement l'objet d'une concertation avec les habitants, prévoit à terme la création de 550 logements. Dans ce cadre, la ville souhaiterait travailler avec le STIF à la définition des arrêts du futur bus en site propre, afin de prendre en compte les nouvelles voiries qui seront créées dans la ZAC.



Le projet traverse la zone d'activité Sénia, qui connaît des trafics poids lourds relativement importants, d'où l'interrogation de la ville d'Orly concernant la largeur prévue des voies de la rue du Bas-Marin, compte tenu du passage à deux fois une voie. Il faudra prévoir une largeur suffisante pour que cela ne perturbe pas le trafic poids lourds actuel.

Les études préliminaires effectuées mettent en avant un calendrier en deux phases : 2020 et 2030. Ces perspectives lointaines étaient liées à l'incertitude quant à l'arrivée de la ligne 14 et des projets d'aménagement. Aujourd'hui, on sait que le métro ligne 14 arrivera en 2024, d'où l'interrogation de la ville concernant la possibilité d'avancer aussi la première phase du projet de bus en site propre avant 2020.

Elisabeth MALLET explique que sur la rue des Bas-Marins, le STIF considère qu'il est nécessaire de conserver une circulation à deux fois une voie, avec un minimum de largeur de voirie de 3m25, voire 3m50. En ce qui concerne les arrêts, leurs emplacements sont prévus avec des inter-distances de 600 à 700 mètres, et devront être affinés avec les collectivités et l'EPA-ORSA lors de la poursuite des études.

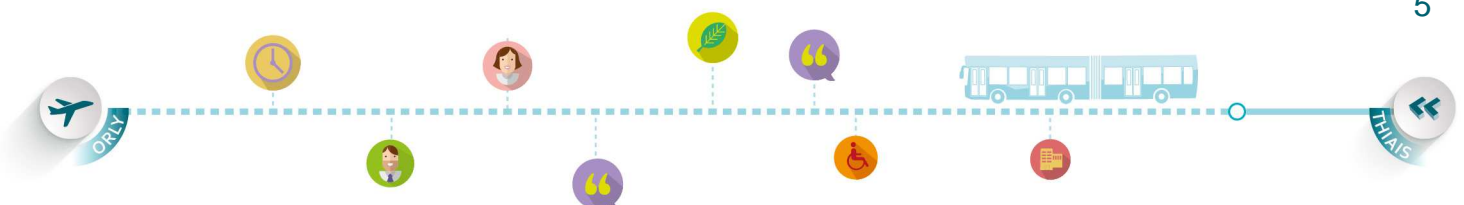
Eric MAUPERON confirme que la localisation des stations sera affinée dans la phase des études de schéma de principe qui devraient démarrer dès janvier 2015. Le STIF devrait désigner très vite un prestataire pour un marché qui sera proposé au Conseil d'Administration de décembre 2014. L'implantation des stations se fera en relation avec la ville d'Orly et l'EPA. C'est à ce moment que le planning sera également confirmé de manière plus précise et que l'hypothèse visant à avancer la mise en service de la première phase avant 2020 pourrait être étudiée. Mais il faut aussi tenir compte du fait que certaines étapes d'un projet constituent des phases incontournables et incompressibles. S'il est possible de réduire les délais et que les financements sont mis en place, le STIF fera au mieux. Comme indiqué dans le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), la deuxième phase est conditionnée à l'arrivée de la ligne 14, quelle que soit la date. De fait, la deuxième étape est donc prévue pour 2024.

Christian HERVY (Président de l'Association des Communes et Communautés du Grand Orly) souligne que ce bus en site propre permettra de désenclaver les zones d'habitat et d'activité. L'une des problématiques majeures d'aménagement du Grand Pôle d'Orly vise à désenclaver les quartiers d'habitat, d'activités et les zones mixtes. Le bus en site propre Sénia Orly s'inscrit de manière très positive dans la résolution de ce problème.

Ce projet peut également être apprécié par les usagers futurs et actuels du T7 qui viennent du sud, car nombre d'usagers se plaignent aujourd'hui du fait que le T7 est moins rapide que les liaisons bus qui fonctionnaient avant sa mise en service. Aujourd'hui, ils mettent 10 minutes de plus aux heures de pointe pour la traversée du pôle d'Orly. On note un certain mécontentement chez ces usagers, en particulier ceux qui vont sur Paris et prennent le métro à Villejuif. La distance entre la station de T7 et la station de métro de la ligne 14 sur la plateforme aéroportuaire ne comblera certainement pas ce problème, elle sera si dissuasive qu'on peut penser que dans un premier temps la correspondance avec le métro sera plus recherchée à Chevilly-Larue que sur la plateforme d'Orly. Le fait que l'on dispose d'une correspondance entre le bus en site propre et le T7 à l'aéroport Orly pourrait être intéressant pour permettre aux usagers de rejoindre Pont de Rungis, à condition de vérifier dans les ruptures de charge qu'on ne perde pas le temps gagné en termes de distance.

Par ailleurs, le tracé en « lacet magique » présenté sur la plateforme aéroportuaire est l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire. Il faut trouver, avec ADP, une solution qui permettrait de faire un retournement intelligent. A partir du moment où le bâtiment de liaison entre les aérogares Sud et Ouest sera construite, l'opportunité visant à tout prix à trouver un moyen pour que le bus en site propre s'arrête dans les deux aérogares est à questionner. En effet, à la date de la mise en service du site propre, l'aérogare de liaison existera et sera connectée avec la station de métro de la ligne 14. Il faut trouver un retournement plus rapide pour permettre de gagner du temps et de fluidifier le fonctionnement de la plateforme. D'autant plus s'il y a densification du trafic aérien, ce qui est l'objectif d'ADP via la construction du bâtiment de jonction. Les flux de circulation augmenteront et il ne faudrait pas empiler des phénomènes de lassos à plusieurs boucles au fur et à mesure. Il faut trouver des articulations plus performantes. Si cela doit amener à modifier des ouvrages d'art ou à en réaliser, la question doit être approfondie.

Christian HERVY se positionne en faveur de la **variante Sud concernant le contournement de Sénia. Il favorise également l'option passant à l'Est de Cœur d'Orly** : dans ce secteur, il vaut mieux créer des boucles qui désenclavent les secteurs susceptibles d'être densifiés, plutôt que de superposer des infrastructures entre elles. Quand on peut dissocier par rapport aux infrastructures existantes, une capacité de développement économique est alors apportée,



ainsi que de la pertinence aux opérations de construction de logement ; sans pour autant obérer qu'il y ait des solutions intermédiaires dans le temps à devoir gérer.

Selon Christian HERVY, le flux automobile sur la rue du Bas-Marin ne diminuera pas suite à la mise en service du bus en site propre. En effet, le soir au croisement de la rue du Bas-Marin avec le boulevard Charles Tillon, 90% des véhicules se dirigent vers Villeneuve-le-Roi, et très peu en direction de Rungis. Il y a tout un volume de déplacements sur le pôle qui passe par ce secteur et qui n'est pas desservi par une ligne de transport en commun. Il est primordial de réfléchir à une connexion en transport en commun avec les secteurs d'habitation que sont Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Ablon, beaucoup plus performante que celle existant aujourd'hui.

Le projet de bus en site propre Sénia - Orly représente un progrès qu'il ne faut pas minimiser, mais il faut poursuivre le travail pour que les populations des secteurs de Villeneuve-le-Roi, en particulier le très grand nombre de salariés qui travaillent sur la plateforme aéroportuaire et sur les zones connexes, puissent plus facilement se déplacer.

Il faudra veiller, notamment lors de la phase d'étude à venir, au bon fonctionnement du carrefour de la Résistance à Thiais. En effet, le trafic le samedi et dimanche est très souvent saturé, en lien avec le centre commercial. En ajoutant une bifurcation de site propre dans le fonctionnement de ce carrefour déjà très peu fluide, on risque un engorgement du carrefour à certains moments, notamment en période de fêtes. C'est un vrai sujet à étudier pour éviter cet écueil. Il est important que cette nouvelle liaison soit ressentie par tout le monde comme un progrès, y compris par les automobilistes. En effet, s'ils se retrouvent bloqués par cette nouvelle infrastructure, le projet risque d'être mal vécu.

Elisabeth MALLET explique que le tracé prévu dans la plateforme aéroportuaire (le « lacet »), fonctionnerait en l'état, mais qu'il n'est pas idéal. Le STIF en tant qu'autorité organisatrice, s'est rapproché d'ADP et de la SGP : ADP s'est déjà engagé à étudier un meilleur parcours, plus lisible en lien avec l'arrivée des lignes de métro 14 et 18. Ce point de vigilance a été identifié pour le Sénia-Orly et un travail de collaboration entre le STIF, ADP et la SGP est en cours. Il s'agit d'une véritable piste d'optimisation pour le Sénia-Orly sur laquelle le STIF continuera de travailler.

Sur le carrefour de la Résistance, le STIF a bien pris note de cette préoccupation. Il rappelle que le projet se situe au stade des études de faisabilité. Les études détaillées vont se poursuivre et il est prévu de réaliser des comptages pour permettre un meilleur dimensionnement de ce carrefour.

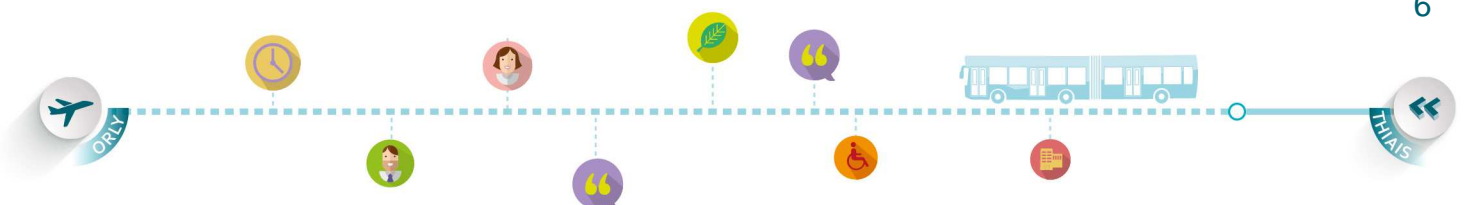
Les simulations de trafic réalisées par le STIF se basent sur le trajet domicile-travail, mais un point d'attention est aussi porté sur le week-end. Les études pourront s'appuyer sur des simulations statiques, voire dynamiques si nécessaire.

Christian HERVY souligne que de nombreuses personnes se rendent à Belle Epine, notamment en période de fêtes, et stationnent leur voiture dans les parkings à Choisy-le-Roi puis prennent le TVM, car ils savent que le parking de Belle Epine est saturé. Le calibrage du service peut permettre un fonctionnement amélioré de l'ensemble du réseau.

Il apparaît également que la traversée de la zone Sénia, le long de la rue du Bas-Marin avec le TCSP, représente une occasion de requalification de l'espace public dans cette zone qui en a grandement besoin pour être plus attractive et un peu moins sujette à des usages déqualifiants. Il faut regarder avec les acteurs du territoire comment cette occasion de requalification de l'espace public jusqu'aux limites de propriété peut être saisie pour que le TCSP soit un geste d'aménagement et de renouveau du secteur.

Elisabeth MALLET indique que l'aménagement de la rue Bas-Marin et l'opportunité de requalification les espaces publics sont pris en compte dans les études. Une des hypothèses aujourd'hui serait l'insertion du TCSP en axial, avec un réaménagement de clôture à clôture.

La ville d'Orly souhaite préciser qu'il existe sur la rue du Bas-Marin un petit pôle de vie avec deux restaurants et un hôtel, un des rares lieux d'animation du secteur, et qu'il faudra être attentif aux aménagements pour que ceux-ci ne créent pas une rupture entre les deux rives de la rue à cet endroit.



Conclusion

Alexandre BERNUSSET remercie à nouveau les participants d'être venus à cette réunion concernant le projet de bus en site propre Sénia – Orly. Les remarques et préoccupations exprimées sur ce projet ont été entendues et des réponses seront apportées dans la mesure du possible lors des prochaines phases d'étude. Le positionnement des uns et des autres s'oriente vers le tracé Sud, tracé aujourd'hui privilégié également par le STIF.

La concertation se poursuit et se termine le 3 novembre 2014. Ensuite seront déroulées les différentes étapes du projet : schéma de principe, enquête publique, puis études et travaux.

