

TZEN 5 Quai de la gare et sortie sud Austerlitz RERC

On a tout de même du mal à comprendre que les sites de l'avenue de France et de l'avenue Pierre Mendès-France ne puissent pas accueillir un site propre réservé au T'zen5 (et au bus 89). Évidemment, il s'agit là encore d'un choix de priorité entre mode individuel et mode partagé pour l'entrée dans Paris.

Le STIF confirme donc que c'est la Mairie de Paris et son émanation la SEMAPA qui bloquent le prolongement du T'ZEN5 à Quai de la Gare. Le courrier du STIF confirme aussi que le terminus de ce BHNS se trouvera au carrefour avec la rue des Grands Moulins, c'est-à-dire à 3/400 m de la station BFM de la ligne 14. Un terminus à hauteur de l'entrée de la ligne 14 était possible, mais a été refusé par la Mairie de Paris car les bus auraient dû transiter par le carrefour de l'avenue de France avec la rue de Tolbiac et auraient pu y gêner la circulation automobile. Les voyageurs de banlieue devront donc marcher pour aller prendre le métro.

Cet épisode supplémentaire confirme, après bien d'autres, deux orientations fort contestables de la Mairie de Paris. D'une part, son peu d'intérêt, voire son hostilité envers l'amélioration et le développement des transports publics, d'autre part son repli sur la ville seule au détriment des aménagements qui pourraient être utiles aux Franciliens non parisiens.

Après la tentative de démantèlement de la Petite ceinture au profit de ses riverains parisiens, après les fortes réticences pour participer au financement de l'amélioration des stations intra-muros de la ligne 11 et de la construction de la gare de la Porte Maillot d'Eole, après l'escamotage durant plusieurs années du plan de restructuration des bus parisiens, après la non prise en compte de la circulation des bus lors de la fermeture de la voie sur berges, et j'en oublie, cela commence à faire beaucoup.

Le prolongement du TZEN 5 à Quai de la Gare renforcerait l'intérêt de la revendication de CIRCULE d'une sortie de la gare RER C d'Austerlitz au sud par le nouveau pont SEMAPA de traversée du faisceau ferroviaire. La gare RER C serait ainsi en correspondance avec la M6 et le TZEN 5, avec 5/6 minutes de marche à pied : pas pire que la correspondance M14 projetée à Grands Moulins et toujours bon à prendre ! Surtout avec les quais de BFM saturés.

Je pense que CIRCULE va continuer à militer pour obtenir l'étude de cette sortie dans le cadre du chantier d'Austerlitz, en argumentant aussi sur la correspondance TZEN 5 et son prolongement à quai de la gare, en site propre ou pas.

Remarques : Pour que la vitesse commerciale des bus reste performante, un site propre n'est nécessaire qu'en cas de saturation non linéaire (en maille donc bloquante). Sinon, une priorité aux feux est suffisante et même plus efficace si les bus sont en circulation générale. Le TZEN 4 – déclaré d'Utilité Publique- ne disposera pas d'un site propre continu : en traversée de Ris-Orangis, il sera mêlé à la circulation des VP. Le dogme TZEN = site propre continu a déjà sauté. Il ne faut pas en faire un préalable.