

CONCERTATION SUR LE PROJET DE DEBRANCHEMENT DU T4 JUSQU'À CLICHY-MONTFERMEIL

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

REUNION PUBLIQUE A CLICHY-SOUS-BOIS

25 SEPTEMBRE 2009

La réunion s'est tenue avec une participation **estimée à 440 personnes**.

Personnalités présentes en tribune :

Conseil régional Ile-de-France

- . Serge MERY, vice-président du Conseil régional chargé des transports et de la circulation

Etat

- . Philippe PIRAUX, sous préfet de l'arrondissement du Raincy
- . Bertrand BORY, chef de projet à la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF)

Conseil général de Seine-Saint-Denis

- . Corinne VALLS, vice-présidente du Conseil général, chargée des transports, des déplacements et de la voirie

Syndicat des Transport d'Ile de France (STIF)

- . Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement

Elus locaux

- . Alain CALMAT, maire de Livry-Gargan, ancien ministre
- . Philippe DALLIER, sénateur-maire de Pavillons-sous-Bois
- . Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois
- . Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil
- . Eric RAOULT, député-maire du Raincy, ancien ministre

Garant de la concertation

- . Jean-Luc MATHIEU, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Modérateur de la réunion

- . Claude CHARDONNET, cabinet C&S Conseils

Des représentants de Réseau ferré de France (RFF) et de la SNCF étaient également présents dans la salle.

Documentation disponible

- Un dépliant de présentation de la concertation
- Un dossier de concertation
- Un prospectus synthétique de présentation de la concertation
- les cahiers d'acteurs
- une exposition
- une fiche d'information complémentaire aux documents de concertation

Déroulement de la réunion

La réunion a duré environ 3h30 heures. Elle s'est déroulée de la façon suivante :

1. Ouverture

- Accueil des participants par Claude DILAIN
- Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-François HELAS
- Présentation du rôle du garant par Jean-Luc MATHIEU
- Objectifs et déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET
- Intervention de Philippe PIRAUX
- Intervention de Serge MERY

2. 1^{ère} séquence de débat avec la salle

- Présentation synthétique de l'opportunité du projet par Jean-François HELAS
- Questions-réponses

3. 2^{ème} séquence de débat avec la salle

- Présentation synthétique des grandes caractéristiques du projet dont les tracés par Jean-François HELAS
- Questions-réponses
- Interventions des élus

4. Synthèse des échanges

5. Conclusion des élus

6. Conclusion de Serge MERY

1. Ouverture

- **Accueil des participants par Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois**

Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois, souhaite la bienvenue aux participants. Il indique que cette réunion est une réunion de synthèse, qu'il ne s'agit pas de la fin de la concertation mais de la dernière réunion publique. Il remercie le public, la tribune, les maires, le STIF au nom de tous, et salue la présence du sous-préfet Philippe PIRAUX, de Corinne VALLS et de Serge MERY à toutes les réunions. Il estime que ces présences sont symboliques de l'enjeu crucial du projet. Il invite les uns et les autres à s'écouter, à ne pas s'interrompre, pour le respect de l'opinion de chacun.

- **Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-François HELAS**

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF, remercie les élus et les participants pour leur présence. Il présente le STIF, Autorité organisatrice des transports (AOT) en Ile-de-France, c'est-à-dire l'entité qui définit les services de transport, qui gère les contrats avec les principaux exploitants, qui anime et instruit les projets d'investissement. Le STIF est dirigé par un Conseil d'élus sous la présidence de Jean-Paul HUCHON, président du Conseil régional d'Ile-de-France. Il rappelle l'historique du dossier pour expliquer qu'il s'agit aujourd'hui de la première phase de concertation. Celle-ci

rend compte du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) approuvé en juillet 2008 par le Conseil du STIF, et porte donc sur l'opportunité du projet de transport, sur les grands impacts en termes d'aménagement et d'environnement, sur les tracés. Suite à l'approbation du DOCP, le conseil du STIF a pris la décision de saisir la Commission nationale du débat public (CNDP), et a publié le DOCP. Suite à cette publication, la commune de Livry-Gargan a également saisi la CNDP. Celle-ci a confié au STIF le soin d'organiser une concertation sous l'égide d'un tiers garant, de la faire porter sur les six tracés présentés aujourd'hui à la concertation. Cette concertation est la première phase, le premier rendez-vous du projet avec les populations concernées. Son objectif est d'établir un dialogue entre les parties prenantes, le public, les élus, les acteurs économiques et associatifs pour comprendre les préoccupations en cours, articuler le projet avec les politiques locales, débattre et enrichir le projet. Elle n'a pas vocation à apporter des réponses à toutes les questions, mais à apporter des premiers éléments qui nécessiteront des approfondissements par la suite.

Il présente ensuite les outils de communication prévus pour cette concertation (dossier de concertation, exposition, dépliants, site Internet, etc.), les moyens d'expression des participants et les dispositifs d'échange (cinq réunions publiques, registres papier et formulaire électronique du site Internet). Il ajoute que chacun pourra continuer à apporter ses contributions après la réunion de synthèse des débats qui a lieu ce soir, et qu'un bilan sera établi par le STIF, ainsi qu'un compte-rendu par le garant. Le Conseil du STIF sera ensuite amené à se prononcer sur la base de ces documents. Il évoque un deuxième rendez-vous avec le public au moment de l'enquête publique.

- **Présentation de son rôle de garant par Jean-Luc MATHIEU**

Jean-Luc MATHIEU, garant de la concertation, explique sa fonction qui est apparue suite à la loi qui, dans le Code de l'Environnement, dispose que la Commission nationale du débat public (CNDP) peut décider l'organisation d'une concertation ou d'un débat public pour des projets d'aménagement d'une certaine envergure. C'est dans ce cadre que la CNDP a opté pour une concertation sous l'égide d'un tiers garant, lequel a pour but de veiller à la qualité de la participation, fondée sur des documents d'information et sur les réactions du public. Il ajoute que sa mission se joue pour partie « en coulisse », qu'il aide à « faire accoucher » des propositions suites aux contributions du public. Il estime que le dossier a déjà évolué et qu'il continuera de le faire.

- **Objectifs et déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET**

Le STIF a confié à Claude CHARDONNET, du cabinet C&S Conseils, l'animation des réunions publiques. Le rôle du modérateur consiste à garantir de bonnes conditions de dialogue et d'écoute dans le temps imparti à la réunion.

Claude CHARDONNET précise les règles en matière d'intervention et d'échange ainsi que le déroulement de la réunion. Elle explique ainsi que cette réunion prévoit de faire un point sur les éléments forts qui ressortent à ce stade de la concertation. Elle présente les personnes qui siègent à la tribune, ainsi que les représentants de RFF et de la SNCF qui sont dans la salle.

- **Intervention de Philippe PIRAUX**

Philippe PIRAUX, sous préfet de l'arrondissement du Raincy, indique que l'Etat, avec la Région, a fortement voulu réaliser ce débranchement du T4 vers le plateau de Clichy-Montfermeil pour contribuer à sa rénovation urbaine. Il insiste sur le rôle très important des déplacements dans la vie socio-économique d'un territoire. L'Etat souhaite la réalisation de cette infrastructure le plus vite possible. C'est en ce sens qu'avec la Région, 10 millions d'euros ont été inscrits au Contrat de Plan Etat Région (CPER), et 140 millions au Plan Espoir Banlieue. Enfin, il invite le public à dire comment il souhaite le voir se réaliser.

- **Intervention de Serge MERY**

Serge MERY, vice-président du Conseil régional chargé des transports et de la circulation, remercie Claude DILAIN pour son introduction. Il justifie sa présence par le fait qu'il est passionnément amoureux de son travail d'élu local, un travail concret qui implique des décisions qui vont changer la vie quotidienne des gens. Il estime que ce travail est irremplaçable. Il indique qu'il partage avec ses collègues de la tribune la volonté de faire avancer le projet, dans un intérêt commun qui dépasse celui des maires des communes. Il salue par ailleurs les élus qui ne sont pas à la tribune et qui se sont impliqués à un moment ou à un autre lors de ces réunions publiques. Il cite notamment Ludovic TORO, Kattia COPPI, Alain AMEDRO et Pascal POPELIN. Il évoque les autres projets sur lesquels il est amené à s'exprimer et à travailler, au nom de Jean-Paul HUCHON, président du Conseil régional, à savoir le

prolongement du T1, le tramway à Epinay-sur-Seine, la liaison à Sarcelles, le prolongement des lignes de métro, etc. Il précise que le projet de débranchement du T4 est, parmi eux, le projet le plus emblématique qui soit. Il conclue en rappelant qu'il est là, encore une fois, pour écouter le public, pour insister sur le fait que la décision n'est pas prise, et pour faire en sorte qu'elle soit prise en fonction de ce que le public va dire.

2. 1^{ère} séquence

○ Présentation synthétique de l'opportunité du projet par Jean-François HELAS

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF, excuse l'absence d'Hugues GIRARD, empêché pour des raisons familiales.

Il présente la genèse du projet de débranchement à travers le contexte des déplacements et des transports en Ile-de-France, en Seine-Saint-Denis et plus précisément sur le plateau de Clichy-Montfermeil :

- . des déplacements nombreux en augmentation
- . des lignes structurantes essentiellement orientées vers Paris
- . un réseau de bus peu performant aux abords des gares des RER E et B
- . un taux de motorisation très élevé à Pavillons-sous-Bois et très faible à Clichy-sous-Bois
- . un plateau de Clichy-Montfermeil laissé à l'écart

Il expose les objectifs et les enjeux du projet :

- . améliorer les conditions de déplacement
- . renforcer le réseau des transports collectifs
- . favoriser la transformation urbaine et accompagner le développement économique
- . améliorer le cadre de vie
- . proposer une alternative à l'automobile

Il présente les autres projets de transports en commun dans le Nord-est parisien, pour donner le contexte global. Il rappelle que le choix du mode de transport, à savoir le tramway, s'est fait suite à des études lancées en 2004. Elles ont démontré la pertinence d'un débranchement du T4 vers le plateau de Clichy-Montfermeil. Il évoque enfin les caractéristiques générales du T4 existant (confort intérieur, fréquentation, amplitude horaire, etc.) et indique le nombre estimé d'habitants et d'actifs qui bénéficieront du projet.

(cf. diaporama joint)

○ Débat avec la salle

Public

Malika DAHBI, habitante de Montfermeil et membre de l'association « Un T4 pour tous », estime que la population qui empruntera le T4 demain est bien représentée ce soir dans la salle. Elle rappelle que cette population vit dans la précarité mais aussi dans la dignité, ce pourquoi elle aimerait pouvoir rejoindre Saint-Germain-des-Prés ou le Louvre sans passer une journée entière dans les transports en commun. Elle explique qu'en leur qualité d'enfants de la République, les habitants du plateau, de Vaujours et de Coubron, ont des droits et des devoirs. Leur droit aujourd'hui est de voir se réaliser le débranchement du T4, surtout après une attente de vingt ans. Puisque le projet est financé, elle souhaite qu'il devienne vite un message de solidarité républicaine transmis aux générations futures. Elle souhaite qu'une décision soit prise pour choisir un tracé de compromis plutôt que l'abandon du projet, ce qui serait une catastrophe pour tous.

Un habitant de Montfermeil estime qu'à l'écoute des édiles, il n'existe pas de zones de non droit. Pourtant, sur le plateau, la population n'a pas le droit de travailler faute de transports en commun suffisants. Elle ne peut se rendre au Centre hospitalier intercommunal (CHI) de Montfermeil, les jeunes n'ont pas accès aux lycées ni aux grandes écoles ou aux universités, faute de transports réguliers et fiables. Cet habitant s'inquiète des paroles d'Alain CALMAT, selon lesquelles le T4 n'est pas si utile puisque le métro automatique arrive, même s'il comprend les craintes des riverains du boulevard Gutenberg. Il est sensible au fait que Philippe DALLIER soit favorable au tracé 3, bien que celui-ci ne passe pas sur sa commune. Il considère que, même dans le cas où la RN3 serait enterrée, des oppositions continueraient de se soulever avec d'autres motifs. Il demande de faire en sorte que les 600 millions d'euros investis par le contribuable dans le projet de renouvellement urbain (PRU) ne partent pas en fumée. Il se prononce en faveur du tracé 4 qui lui semble présenter un consensus.

Ludovic TORO, conseiller général du Raincy, estime qu'il ne sert à rien de raviver les erreurs du passé, et que s'il y a eu un manque de concertation autrefois, aujourd'hui tout le monde s'accorde sur la nécessité de désenclaver le plateau. Il demande si les réunions continueront à l'issue de cette concertation, du moins entre les élus, le STIF et ses partenaires.

Une habitante de Clichy-sous-Bois estime qu'il n'est pas normal que les communes de Livry-Gargan et de Pavillons-sous-Bois s'opposent au débranchement du T4. Elle ajoute qu'il faut des transports en commun pour tout le monde, car tous paient leurs impôts.

Une habitante de Vaujours constate que le projet concerne quatre communes et oublie les communes limitrophes. Elle demande ce qu'il faut faire pour que le STIF n'oublie pas Vaujours et Coubron.

Intervenants

Bertrand BORY, chef de projet à la DREIF, explique que le métro automatique du Grand Paris n'est pas concurrentiel avec le projet de débranchement du T4 pour plusieurs raisons. Il n'a pas tout à fait les mêmes échéances, le projet de métro automatique n'étant pas aussi abouti que le projet de débranchement qui est prévu pour 2015. Le métro automatique, lui, est prévu à l'horizon 2020. Bertrand BORY estime que pour la population présente dans la salle, 5 ans est une longue période. Par ailleurs, il explique que le tramway a une vocation de maillage fin, du fait de ses faibles interstations, tandis que le métro vise un maillage plus lâche, des interstations plus grandes et une vitesse commerciale très rapide. Il résume en disant que ces deux projets sont complémentaires car ils n'ont pas le même niveau de desserte et pas le même calendrier.

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF, complète en expliquant que le débranchement du T4 sera un moyen de rabattement vers le métro automatique à Clichy-sous-Bois, inversant ainsi les principaux flux de rabattement.

Il répond à Ludovic TORO en évoquant la volonté du STIF de poursuivre ce dialogue avec les élus pour continuer sur ce chemin et sur la concertation. En termes de gouvernance, il rappelle qu'avant chaque Conseil du STIF, des commissions de suivi (COSU) sont organisées, auxquelles tous les élus concernés sont invités pour pouvoir s'exprimer et relayer le résultat de leurs échanges aux élus du STIF.

Il explique à l'habitante de Vaujours que le système de transport a vocation à articuler les réseaux très structurants comme le métro automatique avec ceux qui le sont moins, comme le tramway, puis les bus. Dans la poursuite du projet, le réseau de bus sera modifié avec des rabattements sur le T4. A ce stade de la première concertation, le STIF n'est pas encore en capacité de dire comment sera réorganisé le réseau de bus, mais cette restructuration sera présentée à l'enquête publique, discutée, et arrêtée avec les collectivités locales et les exploitants deux ans avant la mise en service du projet.

3. 2^{ème} séquence

○ Présentation synthétique des grandes caractéristiques du projet par Jean-François HELAS

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF, explique les grandes caractéristiques du projet, à savoir ses principaux objectifs, son offre de service, et le compare au T4 existant. Il présente les caractéristiques du tracé commun sur le plateau et zoome sur le secteur ANRU et les tracés dissociés à Montfermeil, qui feront l'objet d'études plus fines pour analyser leur impact.

Il évoque le tracé 0 qui avait été envisagé au début du projet, et n'avait pas été retenu par le STIF au regard d'un certain nombre de difficultés techniques. Il expose ensuite les six tracés soumis à la concertation en indiquant vers quel RER ils se raccordent prioritairement, leur maillage avec les bus et leurs avantages et inconvénients. Il présente le tracé du tronc commun dans le secteur ANRU et dans Montfermeil et revient plus précisément sur les points durs et délicats des tracés 0, 1, 2, 5 et 6.

Le tracé 0 a un fort impact sur la circulation routière et sur le carrefour Allende et ne se concevrait donc que dans le cadre d'une réflexion globale. Il précise que le tracé 0 offrirait néanmoins une possibilité de passage sur le boulevard Roy, mais de façon très contrainte, ce qui explique qu'il ne soit pas inscrit au DOCP et que le STIF le considère comme très rédhibitoire.

Le tracé 1 nécessite une modification du plan de circulation pour les boulevards Kennedy et Churchill, et pose quelques problèmes d'insertion à hauteur du carrefour Briand/Jaurès/Kennedy.

Le tracé 2 a un fort impact sur la circulation de la RN3 et impacte plusieurs carrefours (Chanzy, Gambetta, Jaurès/Kennedy).

Le tracé 5 nécessite la démolition d'un bâtiment en R+3, au bas de l'avenue Thiers. Cette dernière est par ailleurs très étroite, le tramway ne pourrait passer en site protégé, sauf à fermer la voie au trafic.

Le tracé 6 cumule les difficultés des tracés 4 et 5, et nécessite par ailleurs la reconstruction du boulevard du Temple.

Il indique ensuite, au regard de ces éléments, la préférence du STIF pour les tracés 3 puis 1. Il termine en évoquant les prévisions de coût et de financement du projet.

Il complète cette présentation en présentant des approfondissements de l'analyse sur les tracés 3 et 4.

Le tracé 3 a pour premier point délicat son passage en baïonnette sur la RN3, au niveau du carrefour Chanzy. Pour faciliter ce passage sur ce point, l'idée est de simplifier le carrefour en inversant le sens de circulation dans la rue Firmin Didot et en mettant la rue Gutenberg à sens unique dans le sens « sortant ». Ces deux ajustements, ainsi que l'aménagement d'un site propre axial pour le tramway permettent le fonctionnement suivant : lorsqu'un tramway arrive, la circulation sur la RN3 est fermée le temps de son passage. Selon ce fonctionnement, une étude de trafic montre qu'il n'y aurait pas d'impact sur la circulation de la RN3. Cette réflexion a été poursuivie avec le bureau d'étude, dans le cas où le tramway passerait le carrefour de Chanzy en site propre sur les voies extérieures. Cela permettrait de couper partiellement la circulation au moment du passage du tramway, puisqu'elle pourrait reprendre directement derrière lui. Ce type de disposition serait de nature à ne pas avoir d'impact sur la circulation de la RN3. Des simulations dynamiques devraient permettre prochainement de vérifier la pertinence de ce schéma.

Le tracé 3 est également délicat à hauteur de la rue Gutenberg, qui après vérification fait bien 23 mètres de largeur de façade à façade. Cette largeur permet d'y insérer deux voies de tramway et deux voies de circulation. Le seul problème étant le débouché sur le carrefour de Chanzy, elle pourrait garder son double-sens de circulation sur sa majeure partie et être mise à sens unique pour faciliter le débouché sur le carrefour. Par ailleurs, Jean-François HELAS rappelle que des études de trafic montrent que 50% du trafic vers la RN3 n'est pas du trafic local. En limitant les circulations de transit dans cette rue, il est probable que le double-sens puisse être maintenu jusqu'à Vauban. Enfin, il évoque la possibilité de modifier l'emplacement de la station Camille Desmoulins, pour améliorer la desserte des établissements scolaires de la rue Gutenberg.

Le tracé 4 a été présenté avec un certain nombre de points durs sur lesquels le STIF souhaite revenir. La jonction entre les deux branches (branche du T4 actuel et branche allant vers Clichy-Montfermeil) avec notamment le virage envisagé de la branche Clichy-Montfermeil pour se connecter au T4 actuel signifie le recul des quais, la démolition d'une partie du bâtiment SNCF où se trouvent le poste de commandement (PC) et la Direction de Ligne avec l'ensemble des agents. Déplacer les quais et anticiper le mouvement de la gare, tout cela en exploitation, est possible, même si cela prend du temps. C'est estimé aujourd'hui à 5 millions d'euros. Il faudra aussi prendre en compte un ouvrage hydraulique sur le boulevard Marx Dormoy, l'abattement de platanes, bien que malades, et la question de la circulation au niveau du giratoire, du boulevard Chanzy et de son marché. Des études de circulation pourront être envisagées le cas échéant.

(cf. diaporama joint)

- **Débat avec la salle**

Public

Une habitante de Pavillons-sous-Bois, membre de l'association « Un T4 pour tous », estime avoir assisté depuis le début des réunions publiques à une réelle concertation qui a permis d'évoluer dans le débat. Elle prend acte du fait que le tracé 0 n'est pas réalisable, en attendant que soient rendus publics les éléments techniques qui le prouvent. Elle constate que depuis le début de la concertation, les avis convergent en grande majorité vers les tracés 3 et 4 à destination de Bondy, donc du RER E et à terme de Noisy-le-Sec. Ces tracés desservent une grande partie des points d'intérêt du plateau, qui pourront aussi l'être pour les habitants de Livry-Gargan et de Pavillons-sous-Bois, et des lieux d'intérêt du département. Elle comprend les préoccupations et les arguments évoqués par rapport à l'insertion sur la RN3 et estime que le tracé 4 en tient compte. L'ensemble des problèmes techniques liés au tracé 4 se concentrent sur la gare de Gargan. Le tracé 3 pourrait constituer aussi, selon elle, un bon compromis. Elle demande qu'un consensus soit rapidement trouvé et compte sur l'ouverture d'esprit et la solidarité des élus et du STIF avec l'ensemble de la population.

Une habitante de Livry-Gargan s'étonne à la lecture de documents de concertation que les tracés 1 et 3 soient les seuls retenus. Elle estime que les représentants du STIF oublient d'évoquer la complexité du carrefour du bas (ouest) de la rue Gutenberg lorsqu'ils parlent du tracé 3. Un tramway passe déjà au milieu du croisement des 6 voies. Elle craint que la mise à sens unique du boulevard Gutenberg depuis la RN3 jusqu'à ce carrefour provoque des embouteillages importants. Enfin elle revient sur les problèmes de sécurité que posera le tramway au passage des établissements scolaires et des 12 commerces du

boulevard Gutenberg. Elle s'étonne que le STIF présente de façon édulcorée les points délicats du tracé 3 alors que les points durs présentés pour les autres tracés sont plus choquants : il faut couper des arbres ou démolir des immeubles. Elle demande que les présentations des différents tracés soient plus équilibrées.

Anne JARDIN, adjointe à l'urbanisme du maire de Clichy-sous-Bois, explique les conditions de passage des tracés à Clichy-sous-Bois. Les tracés qui empruntent la rue Maurice Audin sont essentiels pour Clichy-sous-Bois. Ils ont été choisis suite à toutes les études faites pour désenclaver et structurer la commune (le projet d'aménagement et de développement durable ou PADD, le plan de renouvellement urbain ou PRU, l'étude pour l'aménagement d'un futur centre-ville urbain, etc.). Ces tracés permettent la desserte du maximum de clichois et des secteurs en difficulté.

Intervenants

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF, rappelle qu'il essaie de répondre aux inquiétudes des habitants de la rue Gutenberg en étant le plus transparent possible. Néanmoins, le travail de fond reste à faire. Au moment de la concertation, tout ne peut pas être bouclé au risque d'empêcher la discussion. Il estime que s'il a peut-être donné trop d'importance à la rue Gutenberg dans ses explications, c'est parce que beaucoup de questions lui étaient posées sur ce sujet. Il ajoute que des études supplémentaires seront menées et explique, en réponse à la question de la sécurité, que le tramway est, comme tous les transports guidés, exploité sous la tutelle de l'Etat. Il fait l'objet d'un contrôle de sécurité par les services de l'Etat, basé sur l'intervention d'experts agréés indépendants afin que tout au long du projet, les aspects de sécurité soient examinés (à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule, à hauteur des carrefours).

Public

Alain SCHUMACHER, vice-président de la communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois-Montfermeil, chargé des transports, constate à l'issue des diverses réunions de concertation, que tout le monde est d'accord pour désenclaver l'agglomération par le T4. Il se demande néanmoins si toutes les villes ont bien pris conscience de l'enjeu de ce désenclavement dans la réussite du PRU de Clichy-sous-Bois. Il estime que la ville de Livry-Gargan n'a pas joué le jeu de la concertation car elle n'a fait aucune avancée. Il comprend que le tracé 0 n'ait pas rassemblé une majorité suffisante et regrette que l'étude du STIF ne soit pas arrivée plus tôt. Il comprend que les tracés 1, 2, 5 et 6 aient été écartés. Il perçoit le tracé 4 comme une réponse aux besoins spécifiés, même s'il a des inconvénients (surcoût, allongement de délais, pas d'interconnexion avec le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la RN3). Il retient le tracé 3 vers le sud comme une réponse aux attentes, car il va vers Bondy et se connecte au BHNS. Le tracé 3 pourrait être amélioré en étant bidirectionnel. Il comprend les réticences des habitants du boulevard Gutenberg à propos de ce tracé et demande un approfondissement de ce point, notamment par le biais d'une visite à Nantes, rassemblant une délégation d'habitants, d'élus et de techniciens, comme proposé par Jean-François HELAS précédemment. Il remercie les participants à la concertation qui ont apporté une contribution constructive.

Un habitant du Raincy demande si le raccordement du T4 de Bondy jusqu'à Noisy-le-Sec fait partie de ce projet, notamment pour limiter l'impact sur le RER E, et si le coût, le tracé et les financements de cette liaison sont arrêtés. Il s'inquiète par exemple de la nécessité de détruire la gare de Bondy.

Un habitant de Montfermeil demande si des parkings seront prévus, au moins au terminus, pour permettre le rabattement en voiture de ceux qui ne sont pas sur la ligne. Il se prononce en faveur d'un tracé qui franchit la RN3, pour éviter les mêmes désagréments qu'à Noisy-le-Sec.

Francis MARTIN, adjoint au maire de Clichy-sous-Bois, rappelle que le tracé 1 traverse le parc classé de la mairie de Clichy-sous-Bois, dessiné par l'architecte Alexandre Théodore BRONGNIART, et nécessitera d'abattre des arbres.

Intervenants

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF, explique que Noisy-le-Sec est un nœud en développement, notamment avec le raccordement de la Tangentielle Nord. La liaison entre Bondy et Noisy-le-Sec est néanmoins dissociée de ce projet et en phase de lancement d'études. Il ne peut donc pas encore en préciser le coût ni les délais, mais ce projet fait partie des bonnes idées de

développement de ce secteur. Il en profite pour préciser, en réponse à une question posée lors de la réunion publique de Montfermeil, que le T4 n'ira pas jusqu'à la Gare de l'Est, qu'il s'arrêtera à Noisy-le-Sec. En raison du nombre limité de sillons ferroviaires, il est mieux de monopoliser un sillon pour faire passer un RER qui a une très grosse capacité, plutôt qu'un tram-train. Il est donc préférable de miser sur une bonne correspondance entre le T4 et le RER E à Noisy-le-Sec. Il explique par ailleurs que dans Paris, les correspondances ne sont plus perçues comme un allongement du temps de trajet, du fait de l'importance de la fréquence du service. La force du réseau francilien à venir s'appuiera sur cette logique. Il indique que le stationnement est un sujet connexe qui sera travaillé ultérieurement, mais qui est une problématique essentielle. Les stationnements supprimés seront compensés et le rabattement des voitures particulières vers le tramway sera organisé. Le débranchement du T4 sera l'occasion de repenser tous les modes de déplacement et leur articulation.

En réponse à l'habitant de Montfermeil qui fait allusion aux désagréments du Petit Noisy, il rapporte les fortes attentes vis-à-vis du tramway dans la France entière. Cette expérience, plus ou moins difficile, reste rare.

Corinne VALLS, vice-présidente du Conseil général, chargée des transports, des déplacements et de la voirie, ajoute que les noiséens n'ont pas bénéficié de ce type de réunions au moment de la construction de la première phase du T1. Le tracé leur a été imposé sans débat. Au mieux, une discussion avec les élus a eu lieu. Elle précise qu'il s'agissait alors de l'ancienne mouture du STIF, lequel a changé de mode de fonctionnement et permet désormais la discussion, le débat et des études complémentaires. Ce nouveau mode de fonctionnement permet de lever les préoccupations légitimes par le dialogue.

Public

Olivier KLEIN, adjoint au maire de Clichy-sous-Bois, rectifie la parole de ceux qui estiment que la concertation aurait pu se tenir plus tôt. Il rappelle que des réunions de concertation avec les élus ont eu lieu dès le début du projet, auxquelles il a participé, et qui ont abouti à la présentation actuelle. Il précise qu'il a à sa disposition les comptes-rendus de ces réunions avec les noms des présents et des absents. Il ajoute par ailleurs qu'il ne renonce pas totalement au tracé 0, au regard d'expériences comme à Budapest, où tous les modes de circulation s'entrecroisent sans poser de problèmes de sécurité ou d'insertion. Il tient à la poursuite des études sur ce tracé, comme pour les tracés 3 et 4, car il s'agit du seul qui relie entre eux les lycées Henri Sellier, André Boulloche, Albert Schweitzer et Albert Nobel.

Kader BENTAHAR, conseiller municipal Vert de Clichy-sous-Bois, estime que le public présent ce soir est beaucoup plus respectueux que celui de Pavillons-sous-Bois, contrairement aux idées reçues. Il continue à défendre le tracé 4 car il estime que les difficultés techniques peuvent être dépassées par une volonté politique. Il rappelle les avantages de ce tracé qui ne passe pas sur la RN3, qui dessert la majeure partie du plateau et à terme le pôle intermodal de Noisy-le-Sec, qui dessert les pôles d'études et le CHI. Il tient à dire oui au désenclavement et demande qu'une décision soit prise ce soir dans l'intérêt général.

Un enseignant de Clichy-sous-Bois, habitant de Montfermeil, demande à qui revient la décision finale et comment se partage cette décision entre les partenaires.

Intervenants

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF, rappelle qu'aucune décision ne peut être prise ce soir. Les éléments apportés à la concertation doivent être analysés et mis en perspective.

4. Synthèse des échanges des réunions publiques et des avis du sites Internet

Claude CHARDONNET, modérateur de la réunion, exprime les principaux sujets abordés lors de la concertation (l'enclavement du plateau, la circulation sur la RN3, les autres projets de transport en commun, la desserte et les tracés). Elle en rappelle les points forts, dont la mise en avant d'une volonté commune, qui est de désenclaver rapidement le plateau, en limitant l'impact sur la circulation de la RN3. Elle explique l'évolution du dispositif de la concertation. Ses modalités ont tenu compte des demandes des élus, du public et du garant, ce qui a permis un approfondissement progressif des points durs et délicats, et il est envisagé d'organiser un atelier de travail avant la fin du mois d'octobre 2009. Elle

évoque également les 214 avis déposés sur le site Internet entre le 1^{er} et le 25 septembre et dont les sujets sont cohérents avec les thèmes abordés en réunion publique.

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF, évoque la poursuite de la concertation durant le mois d'octobre, et reprend la proposition du Garant de mise en place d'un atelier sur les tracés 3 et 4. Il maintient son engagement à propos de l'organisation de visites sur site, mais plutôt après la concertation, peut-être quand un tracé aura déjà été défini. Il explique que bien qu'il ne soit qu'un technicien et non un décideur, il sera en capacité de faire remonter ce qu'il a entendu pendant les réunions, à savoir :

- La poursuite du dialogue pour réussir le projet
- Un consensus autour de la nécessité de désenclaver le plateau
- Avec des positions diverses, la volonté d'orienter le débranchement vers le sud, le RER E et Bondy
- Un souci majeur qui est de ne pas impacter la RN3
- Des tracés qui ne recueillent pas beaucoup d'attentes, le 2, le 5 et le 6, même s'ils ont été évoqués et soutenus par certains
- Le tracé 0 a une histoire qui en fait un point sensible, mais il se heurte à beaucoup de difficultés techniques
- Le tracé 4 a été écarté un peu trop rapidement, il est plus difficile à réaliser que le 3, mais n'est pas totalement inatteignable. Il nécessite des approfondissements, comme évoqué par Philippe DALIER, car on manque d'éléments.

5. Intervention des élus

Alain CALMAT, maire de Livry-Gargan, se félicite de la qualité de la plupart des débats et remercie le garant d'avoir réuni les conditions du débat dans un contexte qui n'invitait pas à l'optimisme. Il rappelle que tout le monde est favorable au désenclavement du plateau, mais que cela ne peut se faire au détriment des autres villes comme Livry-Gargan. La RN3 n'est « pas négociable », elle est l'affaire vitale des livryens. Il espère que tout le monde a compris les difficultés d'insertion posées par les tracés 0, 2 et 3, qui ont été rejetés pour ces raisons. Il ne se dit pas convaincu par les nouvelles explications qui démontrent que le tracé 3 n'impacte pas la circulation sur la RN3. Il refuse le passage par le boulevard Gutenberg qui pose de gros problèmes de faisabilité. Il a entendu que les difficultés techniques sur le 4 et le 5 sont insurmontables, ce sur quoi il attend de plus amples précisions. Il se demande pourquoi le tracé 6 a été écarté aussi vite. Il estime que la situation de blocage dans laquelle tout le monde se trouve depuis de nombreux mois est liée à l'exigence de ses collègues du plateau, d'un tracé excluant toutes solutions autres que celles allant au RER E sans rupture de charge. Il demande pourquoi ils n'envisagent pas une liaison directe vers le RER B, ou le RER E, mais via Chelles. Il propose de choisir le tracé 1, qui ne pose pas de problèmes majeurs d'insertion, qui est accepté par Livry-Gargan et par Pavillons-sous-Bois, et qui aide Livry-Gargan à désenclaver le centre et l'Est de son territoire et à se rapprocher de Vaujours et Coubron, quand les autres tracés ne font que traverser la commune. Il soutient le tracé 1 qui dessert l'IUFM de Livry-Gargan, qui rapproche ses habitants de Roissy et de Paris. Il demande enfin aux maires de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil de réfléchir à tout cela.

Philippe DALLIER, maire de Pavillons-sous-Bois, se dit heureux de pouvoir enfin s'adresser à la population de Clichy-sous-Bois. Il estime que l'intérêt de ce débat est de faire en sorte que les uns comprennent les problèmes des autres pour aboutir à quelque chose de concret, à une solution pour désenclaver le plateau. Il rappelle que le problème principal pour les pavillonnais est la traversée de la RN3 sur laquelle passent 35 à 60 000 véhicules par jour, qui ravage sa commune sans qu'aucun investissement ne soit prévu pour améliorer la situation. Il rappelle que le T4 existant ne dessert que l'extrémité de Pavillons-sous-Bois. Il rappelle qu'il a cosigné une lettre avec notamment le maire de Bondy, Gilbert AUGER, en faveur d'une requalification de la RN3. Il souhaite prouver ainsi sa sincérité et espère une sortie de la concertation par une solution gagnant-gagnant. Il rappelle que la concertation porte sur 6 tracés, mais que les habitants du plateau ont pétitionné et sondé ses habitants en faveur d'un septième tracé, le tracé 0, alors qu'il disait que c'était le pire. Aujourd'hui, le STIF fait état d'une étude sur le tracé 0, qui démontre son impossibilité. Il regrette qu'il y ait eu un conflit autour de ce tracé, alors qu'il est aujourd'hui démontré qu'il est infaisable pour de vraies raisons techniques. Il aurait souhaité prendre connaissance plus tôt de ces études. Il demande les mêmes études pour les tracés 3 et 4, pour lever les ambiguïtés et les conflits. Il évoque son enfance à Bondy et sa difficulté à rejoindre la faculté de Villetaneuse une fois étudiant. Il rappelle son engagement pour défendre le PRU, à travers notamment de sa demande de partage des ressources en Ile-de-France.

Eric RAOULT, député maire du Raincy, explique la difficulté d'insertion des tracés 5 et 6 dans le bas de l'avenue Thiers. Il invite ceux qui soutiennent ces tracés à venir visiter les lieux avec lui. Il rappelle que le tracé 6 a été ajouté à la concertation par un des maires présents à la tribune, lequel a parlé le premier du débranchement en 2001, lorsqu'il était député, à l'Assemblée nationale (ndlr : allusion à Alain CALMAT). Il ajoute que le tracé 5 est le doublon du tracé actuel auquel il est parallèle sur une grande partie. Il se félicite par ailleurs de ce que l'Etat et les collectivités ont fait pour le renouvellement urbain du secteur, en termes de logements et de commerces de tous types. Il souhaite que cette dynamique ne s'arrête pas. Il déclare qu'il a essayé d'écouter tout le monde lors de cette concertation, qu'il a été attentif aux tracés 1, 3 et 4, qu'il s'est déplacé sur le terrain. Il estime qu'il y aura un vrai « retour sur investissement » quand la population du plateau n'aura pas été mise de côté, quand le tramway ne sera plus nommé « *trouille* » mais « *espoir* ». Il comprend les principes des habitants du plateau et souhaite que le tramway soit vraiment pour tous.

Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil, constate que le premier cycle de la concertation, c'est-à-dire celui des réunions publiques, s'achève. Le garant a écouté et fera ses recommandations. Il estime qu'au stade du bilan provisoire, quelques réelles avancées ont eu lieu, mais leur confirmation est soumise à plusieurs conditions :

- que toutes les personnes faisant publiquement profession de foi en faveur du désenclavement prennent position sur un tracé
- que toutes les personnes faisant publiquement profession de foi en faveur du désenclavement, au regard du retard pris, ne reprochent pas aux maires d'avoir élargi et animé le débat après quatre années d'obstruction systématique
- que toutes les personnes faisant publiquement profession de foi en faveur du désenclavement, ne restent pas obstinément sur la même position sans participer à la concertation
- que toutes les personnes faisant publiquement profession de foi en faveur du désenclavement, apportent, en fonction et à la hauteur de leurs compétences et de leurs responsabilités, tous les éclairages et les études nécessaires à la claire et honnête compréhension de la population et des élus
- que toutes les personnes faisant publiquement profession de foi en faveur du désenclavement, ne prétendent pas que les tracés 1, 5 et 6 répondent aux objectifs du désenclavement.

Il estime ainsi que ne peuvent être exposés comme solutions crédibles au désenclavement, sous réserve de la réalisation d'études complémentaires, que les tracés 3 ou 4, en direction du sud. En mettant ainsi en œuvre tous les moyens pour désenclaver le plateau, Clichy-sous-Bois et Montfermeil pourront enfin devenir des villes comme les autres. Il se dit confiant dans le sens des responsabilités de tous ceux qui auront à prendre une décision et les remercie par avance de ce qu'ils feront pour ces territoires perdus de la République.

Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois, retient du premier mois de la concertation un succès quantitatif et estime qu'environ 2000 personnes ont participé aux réunions publiques. Sur le fond, il considère que ces réunions ont permis de rappeler les enjeux du débat et de démontrer que le débranchement est un problème de transport, mais aussi et surtout un problème de requalification d'un territoire trop souvent oublié voire abandonné par la République. Il estime que le succès ou l'échec de ce projet aura un impact dans la France entière, qu'il donnera un signal aux banlieues françaises. Il entend les difficultés techniques et les inquiétudes légitimes, mais souhaite les mesurer à l'aune de ces enjeux. Il rappelle sa position tranchée en faveur du tracé 0 au début de la concertation. La concertation est selon lui un moment où l'on peut rester sur sa position ou évoluer pour aller vers le consensus. Il note les avancées dans le discours de Philippe DALLIER. Pour sa part il estime également avoir évolué en acceptant que le tracé 0 soit techniquement impossible, en faisant le choix d'abandonner cette revendication. Il a fallu persuader beaucoup d'élus pour arriver à cet esprit de compromis. Il demande néanmoins au garant de noter sa position selon laquelle il demandera des comptes à ceux qui se sont opposés au tracé 0, si, à l'avenir, une requalification du carrefour Chanzy est présentée comme indispensable. Il accepte le tracé 3 à condition qu'il se débranche vers le Sud. Il estime que s'accrocher à une position pendant toute la durée d'une concertation est sectaire. Il conclut sur le souhait de travailler vite sur les tracés 3 et 4, sur la base d'études complémentaires. Il estime que le temps a manqué, non pas faute de concertation, mais parce que la concertation était bloquée.

Corinne VALLS, vice-présidente du Conseil général, chargée des transports, des déplacements et de la voirie, explique sa position particulière qui l'a conduite à écouter les attentes, les inquiétudes, les blocages sous-entendus et exprimés. Elle constate que l'ampleur du retard pris dans les politiques de transport a conduit à la difficulté actuelle d'insérer des modes de transport semi-lourds dans des tissus urbains déjà constitués, mais aussi à des questionnements et à des angoisses. Elle se dit adepte des

ateliers urbains qui permettent aux habitants et aux techniciens de se retrouver autour d'une table pour travailler plus finement dans le but d'avancer. Au nom du Conseil général, qui porte le projet de BHNS, elle se propose de participer à cet atelier de travail sur le T4. Elle souhaite la réussite de ce débranchement, pour les habitants concernés, et pour le maillage du système de transport dans sa vision plus globale.

6. Conclusion

Serge MERY, vice-président du Conseil régional chargé des transports et de la circulation, se félicite de la manière dont s'est déroulée la concertation et se dit fier des participants. Il se dit naturellement passionné par ce projet synonyme de vie, par la volonté de faire avancer les choses. Il explique que si la concertation n'a pas eu lieu plus tôt c'est parce qu'il s'agit d'un dispositif nouveau qui se met en place. Il est important, comme sur tous les autres projets à venir en Seine-Saint-Denis et en Île-de-France. Il souhaite que ces projets soient ceux des habitants et indique qu'il n'est plus possible de fonctionner comme avant, de passer n'importe comment au détriment des riverains. Il estime qu'il s'agit là d'une avancée formidable. Il insiste sur le fait qu'il va tenir compte de ce qui a été dit, qu'il mettra de côté les tracés qui apparaissent choquants. Il ajoute qu'il est encore nécessaire de travailler, qu'il y aura d'autres moments de rencontre, notamment lors de l'atelier à venir, lors de la publication du rapport du garant, lequel donnera des éclairages aux membres du Conseil du STIF, au même titre que le bilan de la concertation, rédigé par les services du STIF. Il évoque les COSU qui permettront de revoir les élus et espère que le Conseil du STIF prendra une décision avant la fin de l'année. Il rappelle qu'il n'est pas possible de vivre dans une communauté globale sans partager les mêmes droits. Il sait que Clichy-sous-Bois et Montfermeil méritent cette desserte, qu'elle sera donc réalisée, en tenant compte de tout ce qui s'est dit, en tenant compte du projet global, et selon trois critères, le beau, le pratique et l'utile, le durable.
