

CONCERTATION SUR LE PROJET DE DEBRANCHEMENT DU T4 A CLICHY-MONTFERMEIL

**COMPTE RENDU SYNTHETIQUE**

---

**REUNION D'OUVERTURE  
LE RAINCY**

9 SEPTEMBRE 2009

La réunion s'est tenue avec une participation **estimée à 220 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
- . Hugues GIRARD, chargé de projet

*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 société nationale des chemins de fer (SNCF) étaient également présents dans la salle.

### Documentation disponible pour le public

- Un dépliant de présentation de la concertation
- Un dossier de concertation
- Un document synthétique de présentation du projet
- les cahiers d'acteurs

### Déroulement de la réunion

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

#### 1. Ouverture

- o Accueil des participants par Eric RAOULT
- o Présentation du rôle du garant par Jean-Luc MATHIEU
- o Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Jean-François HELAS
- o Objectifs et déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET
- o Intervention de Philippe PIRAUX
- o Intervention de Serge MERY
- o Présentation synthétique du projet par Hugues GIRARD

#### 2. 1<sup>ère</sup> séquence de présentation des cahiers d'acteurs

#### 3. 1<sup>ère</sup> séquence de questions / réponses

#### 4. 2<sup>ème</sup> séquence de présentation des cahiers d'acteurs

#### 5. 2<sup>ème</sup> séquence de questions / réponses

#### 6. Conclusion par Serge MERY

#### 7. Clôture de la réunion par Eric RAOULT

\*\*\*

#### 1. Ouverture

- o **Accueil des participants par Eric RAOULT, maire du Raincy**

**Eric RAOULT, député-maire du Raincy**, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants réunis pour cette concertation, aux élus présents et au STIF. Il se félicite de la tenue de cette réunion dans sa commune, traversée par une des familles de tracé du projet de débranchement du T4. Il se félicite qu'à sa demande l'ensemble des maires aient pu prendre place en tribune, il présente la durée de la concertation et souligne la présence du garant nommé par la CNDP. Il souhaite que la concertation soit l'occasion pour tout le monde de s'exprimer.

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

**Jean-Luc MATHIEU, garant de la concertation**, explique sa fonction qui est, sur décision de la Commission nationale du débat public (CNDP), de veiller au bon déroulement de la concertation. Il veillera à la qualité et à la sincérité des informations diffusées, et à favoriser l'expression du public le plus largement possible.

Il rappelle le contexte dans lequel a été créée la CNDP, et la nécessité de la saisir pour la plupart des grands projets ayant de forts enjeux socioéconomiques, environnementaux et un impact sur l'aménagement du territoire.

Il insiste sur sa neutralité vis-à-vis du projet et des élus. Il est attentif à ce que la parole soit donnée en premier lieu à la population. Il précise qu'il rédigera un rapport à l'issue de la concertation.

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

**Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF**, remercie le maire du Raincy pour son accueil. Il explique le rôle du STIF, en tant qu'autorité organisatrice de transport (AOT) dirigé par un conseil composé d'élus et présidé par Jean-Paul HUCHON, président du Conseil régional d'Ile-de-France. Le STIF définit les services de transports, gère les contrats avec les exploitants qui transportent les franciliens, instruit et anime l'élaboration des grands projets d'investissement.

Il rappelle l'histoire du projet de débranchement du T4 qui a véritablement commencé au conseil du STIF en juillet 2008, lors de la validation du dossier d'orientations et de caractéristiques principales (DOCP). Ce DOCP s'inscrit dans la première phase du projet, au moment où le STIF s'interroge sur le mode de transport à privilégier, les tracés éventuels, et les rapports aux types de bénéficiaires et de contraintes qui seront rencontrés. La deuxième phase du projet se tiendra, après décision du Conseil du STIF sur la suite à donner au projet et le tracé à retenir, au moment de l'enquête publique, qui apportera plus de précisions. Suite à l'approbation du DOCP en juillet 2008, le conseil du STIF a pris la décision de saisir la CNDP, en publiant pour cela le DOCP. Lors de cette publication, la commune de Livry-Gargan a saisi la CNDP. Celle-ci a recommandé au STIF d'organiser une concertation sous l'égide d'un garant nommé au mois de mai 2009.

Jean-François HELAS explique que la concertation active a débuté en septembre et se tiendra jusqu'en octobre, dans le but d'instaurer le dialogue entre les parties, d'écouter les acteurs et d'enrichir le projet. Elle se situe entre la première et la deuxième phase du projet indiquées auparavant. Il expose ensuite les modalités de la diffusion de l'information pendant cette concertation (expositions, site Internet, compte-rendu en ligne, registres papiers, formulaires Internet, cinq réunions publiques) et annonce la préparation d'un bilan qui sera présenté au garant et au Conseil du STIF.

#### ○ **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 présente l'équipe du STIF et ses partenaires. Elle pose les règles en matière d'intervention et d'échange et expose le déroulement de la réunion.

#### ○ **Intervention de Philippe PIRAUX**

**Philippe PIRAUX, sous préfet de l'arrondissement du Raincy**, souhaite la bienvenue à tous les élus et aux participants réunis dans la salle. Il rappelle la nécessité de désenclaver le plateau et l'utilité d'agir via les transports pour y arriver. Il explique la présence de l'Etat par l'inscription de cette nécessité dans le Contrat de plan Etat Région (CPER) et dans le Plan Espoir Banlieue. Il fait référence à ce sujet à la visite de Fadela AMARA, secrétaire d'Etat à la Ville, sur le plateau. Il attend de la concertation qu'elle fasse émerger le ressenti des habitants sur la manière de faire pour désenclaver le plateau et mieux vivre.

#### ○ **Intervention de Serge MERY**

**Serge MERY, vice-président du Conseil régional chargé des transports et de la circulation**, remercie les participants de s'être déplacés en nombre, il remercie tous les élus pour leur accueil ou pour leur présence. Il rappelle que la concertation sur ce projet s'insère dans un dispositif régional où de nombreuses infrastructures de transport sont en projet ou en chantier. Le projet de débranchement du T4 est, selon lui, un projet important, intéressant et emblématique. Il salue l'engagement de l'Etat, très fortement impliqué dans son financement. Le projet est très attendu par les décideurs. Serge MERY souhaite qu'il serve les citoyens de Seine-Saint-Denis et rappelle qu'il est, dans ce but, personnellement présent pour les écouter.

#### ○ **Présentation synthétique sur le projet par Hugues GIRARD**

**Hugues GIRARD, chargé de projet au STIF**, 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 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 explique les grandes caractéristiques du projet notamment à travers les six tracés proposés à la concertation et indique la préférence du STIF pour les tracés 3 (tracé de référence) et 1 (tracé alternatif). Il termine en indiquant les prévisions de coût et de financement du projet, ainsi que son calendrier.

*(cf. le diaporama de la réunion du 9 septembre 2009 au Raincy)*

## 2. 1<sup>ère</sup> séquence de présentation des cahiers d'acteurs

**Philippe DALLIER, sénateur-maire de Pavillons-sous-Bois**, commence son intervention par un commentaire sur l'objet de cette concertation. Il s'étonne, en effet, que le vrai débat semble porter sur le tracé 7, dont le STIF ne parle pourtant pas dans son dossier lequel, rappelle-t-il, présente 6 tracés. Il rappelle que ce tracé 7 a été étudié au début du projet puis abandonné pour des problèmes d'insertion le long du T4 existant comme sur la RN3. Il craint que cela ne pose un problème juridique à la concertation. Il présente six photographies du boulevard Roy à Livry-Gargan et de la RN3 à hauteur du viaduc du T4 existant pour présenter les difficultés d'insertion que rencontrerait le tram-train. Il revient sur son implication en 2003 en faveur d'une requalification de la RN3 avec notamment la demande de création d'une ligne de tramway en site propre Montfermeil/Clichy sous Bois - Église de Pantin sur cette RN3 permettant de désenclaver ces communes (courrier du 20 juin 2003 adressé à Monsieur Bertrand LANDRIEU, Préfet de Région, Président du Stif, et cosigné par les maires de Bondy, Les Pavillons-sous-bois, Clichy-sous-Bois, Pantin, Bobigny, Montfermeil, Romainville et Noisy-le-Sec). Il conclut sur la nécessité de désenclaver le plateau en trouvant une solution gagnant-gagnant pour toutes les communes concernées.

*(cf. cahier d'acteur édité par la ville de Pavillons-sous-Bois)*

**Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois**, insiste sur ce qui unit tous les participants de la concertation, mais aussi les élus, les représentants de l'Etat et les experts (urbanistes et sociologues) :

- . l'absolue nécessité de désenclaver le plateau de Clichy-Montfermeil.
- . suite aux études RATP France de 2004, le choix du tram-train plutôt que d'un bus à haut niveau de service (BHNS).

Il précise que le principal problème réside dans la manière d'arriver à désenclaver le plateau en tram-train. Il indique deux positions très fortes de sa commune :

- le désenclavement du plateau vers le sud, vers le RER E, et plus précisément vers Noisy-le-Sec qui est amené à devenir un véritable nœud de transport quand tous les projets aboutiront
- la possibilité de se transporter non seulement vers Paris, mais aussi à l'intérieur du plateau, en ne contournant pas le centre-ville de Montfermeil.

Enfin, il donne sa préférence pour le tracé 7 qui est, selon lui, le plus simple, bien qu'il pose des problèmes techniques. Il estime que le carrefour de Chanzy sur l'ex-RN 3 devra être réaménagé tôt ou tard et que ce projet est une occasion d'y réfléchir. Il se dit prêt à accepter l'infaisabilité technique de ce tracé si on le lui démontre, et à accepter un autre tracé. Il invite les élus à accepter le débat aussi sur le tracé 7.

*(cf. cahier d'acteur édité par la communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil, la ville de Clichy-sous-Bois et la ville de Montfermeil)*

**Eric RAOULT, député-maire du Raincy**, regrette que cette concertation ne se soit pas tenue plus tôt à cause d'une mauvaise méthodologie d'écoute entre les uns et les autres. Il regrette que certaines déclarations aient pu laisser penser que les élus n'allaient pas dans le sens de l'intérêt général. Il souhaite désormais que les élus se montrent pleinement associés à la présentation et au suivi des projets. En tant que maire du Raincy, il donne son avis sur le tracé 6 qui selon lui, a été ajouté à la concertation pour enrichir le débat. Ce tracé pose en effet des difficultés d'insertion qui nécessiteraient la démolition d'au moins un immeuble et la traversée d'un rond point où les flux de circulation sont déjà compliqués. Il souhaite que les gens discutent des autres tracés, du désenclavement. Il pense que les prises de positions de chacun pour un des tracés ne les empêcheront pas de faire un pas vers les autres au moment où le garant rendra son rapport. Il insiste sur la nécessité de trouver la solution qui posera le

moins de problèmes aux habitants à proximité immédiate, et qui sera compatible avec le métro automatique du Grand Paris.

*(cf. cahier d'acteur édité par la ville du Raincy)*

**Bernard WENTZEL, le président du Comité usagers de la ligne B du RER**, a fait part de sa participation aux travaux sur le projet, auxquels il a été convié en sa qualité de représentant d'association d'usagers des transports. Il indique qu'il a également suivi les travaux sur la ligne B du RER, que quelques habitants du plateau rejoignent difficilement à Sevran. Il approuve pleinement l'intervention de Claude DILAIN, la nécessité que deux communes, dont l'histoire sociale a marqué les dernières années, ne manquent plus de transports en commun. Il se met à la disposition des élus pour collaborer avec eux.

*(cf. cahier d'acteur édité par le Comité des usagers de la ligne B du RER)*

### 3. 1<sup>ère</sup> séquence de questions / réponses

#### Public

**Guy DEPLAY, membre de l'association pour la défense du T4, ancien maire adjoint de Clichy-sous-Bois chargé des transports**, rappelle le contexte des émeutes qui définit l'objectif majeur du projet, à savoir le désenclavement de quartiers où 40% des jeunes, même diplômés, sont au chômage. Il élimine tout de suite les tracés 1, 2 et 6 car la priorité est de rejoindre Noisy-le-Sec qui va devenir un grand hub dans l'est de l'Ile-de-France. Il souhaite rectifier le gain de temps annoncé par le STIF. Celui-ci ne sera pas de 10 minutes, mais au moins de 20 à 30 minutes si l'on tient compte des irrégularités de transport dues aux nombreuses ruptures de charge. Il conteste les propose de Philippe DALLIER au sujet de l'infaisabilité technique du tracé 7. Il estime que la saturation de la RN3 serait résolue par le tracé 7 qui réduira la circulation importante venant du plateau.

**Antoine JARDIN, habitant de Clichy-sous-Bois**, se rend au Raincy en bus pour rejoindre ensuite Sciences-Po à Paris. Il estime que l'essentiel serait de pouvoir aller vite à Paris, via un accès à la gare de Gargan, pour se connecter à la gare du Nord et à la gare Saint-Lazare qui redistribuent vers le reste de la banlieue. Il insiste sur l'importance de l'intérêt général pour la circonscription de permettre aux gens d'aller étudier et travailler, et en finir avec l'image négative que véhicule le plateau.

**Un habitant de Clichy-sous-Bois, membre de l'association « Le T4 pour tous »**, évoque, au quotidien, l'inconfort et l'irrégularité des bus, la longueur des temps de déplacement, et la difficulté d'accès pour les personnes à mobilité réduite. Il fait état de sa colère contre certains arguments égoïstes de Livry-Gargan, et Pavillons-sous-bois et demande une aide rapide pour que les habitants du plateau puissent vivre simplement avec un moyen de transport adapté. Il se prononce en faveur du tracé 0.

**Philippe DALLIER, sénateur-maire de Pavillons-sous-bois**, regrette que son argumentaire soit considéré comme égoïste par certains. Il demande des précisions sur la largeur nécessaire au passage d'un tram-train, notamment pour la question de l'insertion sur le boulevard Roy aux Pavillons-sous-bois.

#### Intervenant

**Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF**, souhaite apporter des éléments à propos des tracés ajoutés au cours de la préparation de ce débat. Il explique qu'à l'issue du DOCP, deux tracés ont été identifiés par le STIF, le tracé 3 de référence et un tracé alternatif, le 1. La CNDP a demandé que soit présenté l'ensemble des tracés étudiés, dans un souci de transparence, pour comprendre comment la réflexion du STIF a cheminé. Il estime de fait qu'il était indispensable de rappeler le tracé 0 dit historique, et que ne pas le mentionner aurait pu être reproché au STIF comme une manière de cacher des éléments. Il précise néanmoins que ce tracé a été abandonné pour prendre en considération les conditions de circulation sur la RN3.

Il revient plus précisément sur l'axe de la RN3 qui fait l'objet d'une importante circulation de transit mais pourrait bénéficier d'un aménagement global comportant notamment l'insertion d'un bus à haut niveau de service (BHNS). Cela ramènerait la circulation à des situations plus tolérables. Il estime que, de ce point de vue, un tracé sur la RN3 n'est pas impossible, mais qu'il faut attendre d'avoir cette réflexion globale pour l'envisager, pour ne pas contraindre notablement la circulation. Il rappelle la préférence du STIF pour les tracés qui coupent la RN3 et non pour ceux qui l'empruntent. Ces tracés posent moins de problèmes, mais soulèvent tout de même d'autres types de problèmes.

Il indique à propos du boulevard Roy, que la largeur d'un véhicule de tram-train est de 2,65 mètres. Pour faire passer deux voies il faut compter au minimum 6,50 mètres de largeur. Toutefois, il n'exclut pas de trouver des solutions techniques pour permettre le passage d'un tram-train sur un espace du type du boulevard Roy.

Il revient sur la période de concertation et se dit prêt à écouter des propositions qui pourraient s'intégrer au projet, à ce stade de la réflexion.

#### 4. 2<sup>ème</sup> séquence de présentation des cahiers d'acteurs

**Alain CALMAT, maire de Livry-Gargan**, espère que cette concertation pourra constituer un moment de vérité. Il indique que le cahier d'acteur de sa commune a été voté à l'unanimité par son conseil municipal, tout comme une motion qui a pour slogan « pas de T4 sur la RN3 ». Il souhaite que le projet soit appréhendé dans des dimensions territoriales, dans le respect des points vitaux des communes, et en préservant la capacité de circulation sur la RN3. Il entend par là la conservation des deux fois deux voies sur toute la RN3, l'interdiction pour le tram-train d'emprunter cette voie, de manière intangible et non négociable. Il souhaite le respect de l'intérêt général, c'est-à-dire le désenclavement de chacune des communes concernées, et pas seulement du plateau. Il estime que le STIF est en train de se rattraper de ses insuffisances, grâce à l'intervention du garant. Il indique sa préférence pour le tracé 1 qui permettra l'accès rapide à Roissy, plus cohérent aux usages des habitants du secteur que l'accès au centre de Paris. Il estime également que le métro automatique du Grand Paris et le bus à haut niveau de service (BHNS) porté par le Conseil général sont des alternatives crédibles au débranchement du T4. Même s'il y a urgence à désenclaver le plateau de Clichy-Montfermeil, il n'est pas certain que le débranchement arrive avant le métro automatique.

*(cf. cahier d'acteur édité par la ville de Livry-Gargan)*

**Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil**, se réjouit de la décision de la CNDP qui permet d'avancer vers la réalisation du deuxième tronçon du T4. Il rappelle le passé du plateau de Clichy-Montfermeil, et comment il a peu à peu été laissé à l'écart, notamment après le projet autoroutier avorté, pour devenir un réservoir de détresse, de rancœur, de frustration et de violence. Il salue les efforts actuels en matière de rénovation urbaine, les 600 millions d'euros investis, mais insiste sur la nécessité du désenclavement pour éviter que les mêmes causes ne produisent les mêmes effets. Il précise que le projet de débranchement n'est pas neuf, que le viaduc sur la RN3 a été aménagé à double voie en prévision de ce débranchement. Il estime qu'il n'y a plus lieu de débattre du gain de temps plus ou moins élevé apporté par le projet, ni de la concurrence éventuelle du métro automatique du Grand Paris, devant l'urgence du calendrier et des avancées du programme de renouvellement urbain. Quant à la RN3, il estime qu'il est plus aisé d'organiser des flux parallèles que des flux qui se coupent. Au cas où il n'y aurait pas de place pour le tram-train sur la RN3, il ne voit pas pourquoi il y en aurait pour le BHNS dont l'emprise est plus large. Enfin, il souhaite ardemment que les quatre maires des communes concernées aillent chercher ensemble les financements pour la requalification de la RN3.

*(cf. cahier d'acteur édité par la communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil, la ville de Clichy-sous-Bois et la ville de Montfermeil)*

**André CUZON, ancien président d'Environnement 93, aujourd'hui responsable des questions de transports (Union des associations d'environnement de Seine-Saint-Denis)**, rappelle que depuis 2005, la priorité est le désenclavement des banlieues isolées de première couronne, qui passe également par une tarification moins élevée des transports en commun. Il estime que le projet doit répondre au désenclavement et structurer le réseau maillé des RER E et B. Il ne peut être limité à certains quartiers et doit inclure le transport en commun en site propre sur la RN3. L'association défend une desserte optimale par le tracé 3 notamment et propose de transformer le problème de la RN3 en atout en créant une ZAC là où elle sera reliée au tram-train. Il espère que le double débranchement sera envisagé pour assurer une desserte optimale et que le projet aboutira avant 2015, dans le but de préparer l'époque de l'après pétrole.

*(cf. cahier d'acteur édité par Environnement 93 - Union des associations d'environnement de Seine-Saint-Denis)*

## 5. 2<sup>ème</sup> séquence de questions / réponses

### Public

**Madame LEMAIRE, adjointe au maire de Livry-Gargan**, indique que l'avenue Gutenberg n'offre pas la possibilité du passage d'un tram-train, bien que ce soit le trajet emprunté par le tracé 3. Cette avenue accueille trois écoles et un lycée qui représentent 1600 élèves, ainsi que des salles de sport. Dans la mesure où il est prévu de réduire le nombre de voies de circulation et de mettre cette rue à sens unique, elle demande aussi où les services d'urgence pourront passer.

**Le président de l'association « Le T4 pour tous »**, rappelle que selon un sondage du CSA, mis en ligne sur un site internet, 80% des livryens et des pavillonnais sont favorables au débranchement du T4. Il souhaite connaître le tracé préféré d'Eric RAOULT. Il demande également si les dés sont jetés, dans la mesure où le STIF, comme les élus qui sont opposés au tracé 0, ne parlent que des tracés 1 et 3. Enfin, il indique que 4000 personnes ont signé une pétition en faveur du tracé historique.

**Serge CARBONEL, habitant de Pavillons-sous-bois**, s'étonne que lors des interventions des différents élus, le tracé 0 ou 7 soit resté en arrière pensée, soit pour indiquer une crainte, soit pour indiquer une préférence. Il souhaite savoir si la concertation porte sur les tracés 1 à 6, où sur des préférences, et dans ce cas, si ça ne pose pas un problème juridique.

**Jean-Luc MATHIEU, le garant**, rappelle que les tracés 1 à 6 ont été mis à la concertation sans que cela interdise à quiconque, la population comme les élus, d'évoquer d'autres tracés, dont le 7. Un 8<sup>ème</sup> tracé pourrait tout aussi bien être évoqué s'il y en a un.

**Madame TONNELIER, membre d'une association de parents d'élèves du Raincy**, s'inquiète de la bifurcation du tracé 5 dans l'étroite avenue de Livry, et de son passage devant le collège Jean-Baptiste Corot. Cette rue pose déjà des problèmes de sécurité dus à des automobilistes imprudents. Le passage d'un tram-train sans barrière de sécurité lui semble impensable. Elle souhaite également savoir si ce tracé modifierait la circulation sur le rond-point Thiers qui vient d'être réaménagé de manière satisfaisante.

### Intervenants

**Hugues GIRARD, chargé de projet au STIF**, rappelle que seul le site [www.t4clichymontfermeil.com](http://www.t4clichymontfermeil.com) doit être considéré comme le site officiel de la concertation. Celui-ci permet au public de prendre connaissance du projet, de télécharger les documents de concertation, et de donner un avis dont il sera rendu compte dans le bilan de la concertation, au même titre que ceux déposés dans les registres en mairie. Il s'agit du seul site sur lequel les informations ont été validées par les partenaires, le STIF et le garant. D'autres sites existent mais, ils sont du ressort des uns et des autres, sans contrôle d'objectivité de la part du garant.

**Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF**, indique que la sécurité de la circulation est une question centrale pour les projets de transports guidés comme le tramway, pour les piétons, pour les usagers et pour l'intervention des services de secours. Elle ne dépend pas seulement de la maîtrise d'ouvrage, mais est examinée sous la tutelle de l'Etat, par des experts agréés qui ne sont pas impliqués localement dans le projet. Il rappelle que l'expérience de développement des tramways en France montre que ces véhicules sont plutôt les amis des enfants et des personnes qui n'ont pas la capacité à être motorisées.

Il propose au représentant de la DREIF de répondre à la question de l'articulation du projet de débranchement du T4 avec le projet du Grand Paris.

**Bertrand BORY, chef de projet à la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF)**, explique que le maître mot sur le rapport entre le prolongement du T4 et le métro automatique est celui de complémentarité et non de concurrence. Le débranchement permettra de rabattre les habitants des quatre communes vers un des deux RER, il répond donc à un intérêt local de rabattement. Le métro automatique aura une vitesse commerciale très élevée du type de la ligne 14 dans Paris, des stations plus distantes les unes des autres, et il correspondra à une logique de grande radiale. La complémentarité entre les deux projets permettra un maillage plus important de la banlieue. Il indique que le projet de métro automatique est prévu à l'horizon 2020. Le débranchement en 2015 répond à une urgence, le métro en 2020 correspond à la situation ultérieure. Par ailleurs, il rappelle que le débranchement du T4 permettra de rabattre certaines communes vers le métro automatique.

## 6. Conclusion par Serge MERY

**Serge MERY, vice-président du Conseil régional chargé des transports et de la circulation** s'estime au début d'un processus, qui va se poursuivre par quatre autres réunions, dans le but d'écouter encore les usagers, les riverains, les associations et les élus, selon la volonté du STIF et du Conseil régional. Il rappelle que cet éclairage est nécessaire sur toutes les infrastructures de transport dans la région et permet, comme ce soir, d'avancer, de faire apparaître des débuts de réponses. Il explique que cette concertation a pour but d'aboutir à des conclusions qui soient le fruit d'une ambition commune. Il encourage les participants à travailler ensemble.

## 7. Clôture de la réunion par Eric RAOULT

**Eric RAOULT, député-maire du Raincy** rappelle que le projet n'est pas un dossier politique, qu'il ne peut pas être d'un bord ou de l'autre. Il indique qu'il est favorable au débranchement du T4, comme en 1965 lorsqu'il a signé le premier projet sur l'ancienne ligne des Coquetiers et que le débranchement vers le plateau était évoqué. Il souhaite qu'on ne force la main de personne, et que tous puissent assister à toutes les réunions, pour ensuite aller ensemble vers l'intérêt général. Il remercie le STIF pour ce moment de démocratie et estime que quelque chose de nouveau est en train de se passer. Il remercie les participants de leur venue et leur souhaite de s'écouter avant de donner un avis définitif.

\*\*\*\*