

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

**COMPTE RENDU SYNTHETIQUE**

---

**REUNION PUBLIQUE A PAVILLONS-SOUS-BOIS**

22 SEPTEMBRE 2009

La réunion s'est tenue avec une participation **estimée à 540 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
- . Jean NORMAND, sous-préfet de Bobigny, chargé de mission et de l'arrondissement chef-lieu
- . Martin DE WISSOCQ, 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

- 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

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

#### 2. 1<sup>ère</sup> séquence de débat avec la salle

- o Présentation synthétique de l'opportunité du projet par Hugues GIRARD
- o Questions-réponses

#### 3. 2<sup>ème</sup> séquence de débat avec la salle

- o Présentation synthétique des grandes caractéristiques du projet par Hugues GIRARD et Jean-François HELAS
- o Questions-réponses
- o Interventions des élus

#### 4. Conclusion

\*\*\*

#### 1. Ouverture

- o **Accueil des participants par Philippe DALLIER, maire de Pavillons-sous-bois**

**Philippe DALLIER, maire de Pavillons-sous-bois**, souhaite la bienvenue aux participants, salue la tribune, les élus présents dans la salle, dont Gérard GAUDRON, député de la 10<sup>ème</sup> circonscription de Seine-Saint-Denis. Il souhaite que la réunion se déroule dans le calme et le respect des uns et des autres afin de progresser vers la meilleure solution possible. La question n'est plus de savoir pourquoi il faut faire ce projet, mais comment il faut le faire. La discussion doit permettre d'avancer dans la compréhension des problèmes de l'autre, de faire un pas dans la bonne direction, et de porter un regard dans une perspective globale.

- 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 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, laquelle rend compte du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) approuvé en juillet 2008 par le Conseil du STIF, et porte donc 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 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 (site Internet, expositions, dépliants, dossier de concertation, etc.), les moyens d'expression des participants et les dispositifs d'échange (cinq réunions publiques, site Internet). Il ajoute que chacun pourra continuer à apporter ses contributions après la réunion de synthèse des débats du 25 septembre et qu'un bilan sera établi par le STIF, ainsi qu'un rapport 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 que sa présence fait suite à la saisine de la CNDP par le maire de Livry-Gargan. Il rappelle que la CNDP a été créée pour favoriser la participation du public aux projets d'aménagement ayant un impact sur l'environnement ou l'aménagement. Il veille à la sincérité et à la qualité du débat. Il se qualifie comme un « *accoucheur de novations* », un « *chercheur de propositions novatrices de solutions* ». Il veillera dans son rapport à ce que le bilan présenté au Conseil administratif du STIF ait des ouvertures afin que les élus du conseil prennent des décisions clairement informées sur les rejets, les désirs et les sorties de crise, évoqués par la population.

- **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 précise que la présentation du STIF prend en compte les échanges des dernières réunions publiques et a évolué en conséquence. Elle évoque le site Internet sur lequel les participants sont nombreux à déposer des contributions, au nombre de 164 le 22 septembre, et dont beaucoup rejoignent les avis exprimés lors des réunions publiques.

- **Intervention de Philippe PIRAUX**

**Philippe PIRAUX, sous préfet de l'arrondissement du Raincy**, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants. Il explique que du côté de l'Etat, la nécessité de désenclaver le plateau est apparue comme très forte. C'est pour cette raison que l'Etat et la Région, ont inscrit 10 millions d'euros en faveur du projet dans le Contrat de plan Etat-Région (CPER), et 140 millions dans le Plan Espoir Banlieue, avec une volonté de réalisation rapide au bénéfice des habitants. La concertation doit donc revenir sur le comment du projet, sur ce qu'il faut ou non privilégier.

- **Intervention de Serge MERY**

**Serge MERY, vice-président du Conseil régional chargé des transports et de la circulation**, se félicite du nombre de participants. Il explique sa propre présence par l'importance que la Région accorde à ce projet de maillage du territoire, à cette ligne de vie entre les hommes, à la nécessité que chacun ait les mêmes chances de déplacement. C'est pour ces raisons que le projet est inscrit au SDRIF, au CPER, au Plan Espoir Banlieue, et qu'il est porté presque à égalité par l'Etat et la Région, ce qui est rare. Il insiste sur le fait qu'il est là pour écouter, afin que derrière les mots prononcés, les techniciens du STIF puissent comprendre les idées et les cheminements vers la meilleure voie, celle du bon sens.

## 2. 1<sup>ère</sup> séquence

### ○ Présentation synthétique de l'opportunité du 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 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.

*[voir diaporama]*

### ○ Débat avec la salle

#### Public

**Monsieur AUVRAY, commerçant à Pavillons-sous-bois**, estime qu'il est indiscutable que le plateau soit désenclavé. Il s'interroge néanmoins sur trois projets qui sont concomitants, celui du débranchement du T4, celui de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RN3 et celui de métro automatique du Grand Paris. Plus précisément, il demande la faisabilité d'un prolongement du BHNS vers le plateau, en attendant que le métro automatique se mette en place.

**Une habitante de Pavillons-sous-bois** demande s'il y aura bien deux tramways à passer là où il n'y en a qu'un aujourd'hui, et si cela signifie que le nouveau tramway devra s'intercaler entre les rames qui passent déjà toutes les 6 minutes.

**Un habitant de Livry-Gargan, membre de l'association « Un T4 pour tous »**, se félicite de l'accord de tout le monde autour du désenclavement du plateau. Il rappelle que ce projet offrira un accès au centre hospitalier intercommunal de Montfermeil et au futur métro automatique pour les livryens et les pavillonnais, un lien vers le T1 et la Tangentielle Nord, qu'il facilitera l'accès aux services publics, aux pôles d'emploi, aux pôles d'études, aux pôles commerciaux, et qu'il donnera un sens au projet de renouvellement urbain (PRU) actuellement en cours.

**Un habitant de Livry-Gargan** estime que le boulevard de Gutenberg ne peut pas être comparé à Nantes, dans la mesure où on y trouve trois établissements scolaires, une salle de sport, plusieurs intersections et aucun projet de barrières de sécurité. Si l'objectif réel est de réduire le temps de trajet des habitants du plateau vers le RER E, il faut passer par le tracé par l'avenue Thiers. S'il s'agit en revanche de passer à tout prix par Livry-Gargan, il faut choisir le tracé 1 qui permet de désenclaver l'Est de la commune. Il craint des accords politiques qui influencent la mesure des difficultés techniques.

**Un habitant de Pavillons-sous-bois, secrétaire du syndicat CGT Bus de la RATP**, s'interroge sur la réorganisation des lignes de bus autour du T4. Il regrette que cette problématique ne se retrouve pas dans le dossier de concertation.

#### Intervenants

**Corinne VALLS, vice-présidente du Conseil général, chargée des transports, des déplacements et de la voirie**, explique que le travail sur le BHNS, qui s'accompagne d'une requalification de la voirie, porte dans un premier temps jusqu'au viaduc de Livry-Gargan sur la RN3. Le Conseil général souhaite aller jusqu'à Vaujours mais n'en est pas encore là. Les questions posées par Livry-Gargan à propos du

T4 sur la RN3 sont les mêmes pour le BHNS. Le prolongement du BHNS vers le plateau n'a jamais été envisagé du fait de l'existence du projet de débranchement du T4.

**Martin de WISSOCQ**, explique que le T4 favorise les mouvements de radiales pour aller du plateau vers Paris, tandis que le métro automatique du Grand Paris favorise les mouvements de rocade. Les deux projets diffèrent en termes de zones de desserte et de fonctionnalités. Ils diffèrent aussi en termes de délais. Le T4 a fait l'objet de nombreuses études et a déjà des financements, tandis que le métro automatique n'en est qu'au début, malgré les grandes ambitions de l'Etat. Il rappelle par ailleurs que le T4 pourra rabattre des usagers vers le métro automatique.

**Hugues GIRARD, chargé de projet au STIF**, explique que deux services de tramway se partageront la ligne du T4. Sur chaque branche, un tram train circulera toutes les 6 minutes dans chaque sens et sur la partie commune, l'ensemble des trams-trains circuleront toutes les 3 minutes.

**Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF**, ajoute que le tramway peut rouler aussi bien dans un espace urbain que sur l'ancienne ligne des coquetiers. Dans le scénario du tracé 3 au départ de Bondy, un tramway sur deux ira vers le plateau, un tramway sur deux vers Aulnay-sous-Bois, et ceci toutes les trois minutes. Le tronçon commun entre Bondy et Gargan serait privilégié, avec un tramway toutes les 3 minutes. La branche vers Clichy/Montfermeil verrait un tramway toutes les 6 minutes.

Il précise à propos de la restructuration du réseau de bus qu'il s'agit là d'une étape essentielle dans l'élaboration d'un projet de transport en commun. Il est fondamental de s'appuyer sur le réseau de bus qui vient rabattre les usagers plus éloignés vers l'infrastructure rapide. Il rappelle que cette étape n'est pas présentée dans cette première phase où s'inscrit la concertation actuelle, car beaucoup de tracés sont encore en débat. Cette question sera donc traitée lorsqu'on aura avancé vers le choix d'un tracé, plusieurs projets de restructuration étudiés avec les exploitants des lignes seront alors soumis aux collectivités locales. Ce schéma de restructuration des bus est bouclé deux ans avant la mise en service du projet.

### 3. 2<sup>ème</sup> séquence

#### ○ Présentation synthétique des grandes caractéristiques du projet par Hugues GIRARD

**Hugues GIRARD, chargé de projet au STIF**, explique les grandes caractéristiques du projet, à savoir ses principaux objectifs, son offre de service, et le compare au T4 existant.

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 tronçon 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 conçoit donc que dans le cadre d'une réflexion globale. Il nécessite des expropriations le long de la RN3 et implique un passage mixte pour une voie sur le boulevard Roy.

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.

**Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement au STIF**, 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 atténuer ce point délicat, l'idée est de simplifier le carrefour en inversant le sens de circulation dans la rue Firmin Didot, 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 pour vider le sas

de la baïonnette. Selon ce fonctionnement, une étude trafic montre qu'il n'y a 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 permet de couper partiellement la circulation au moment du passage du tramway, puisqu'elle peut reprendre directement derrière lui. Ce type de disposition pouvant conditionner une nouvelle optimisation du carrefour qui reste à étudier dans les plans suivants.

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 entre le T4 actuel et la rue Vauban, puis se mettre à sens unique pour faciliter le débouché sur le carrefour. Par ailleurs, Jean-François HELAS rappelle que de 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, sans avoir à traverser la RN 3.

Le tracé 4 a été présenté avec un certain nombre de points durs sur lesquels le STIF souhaite revenir. La démolition de la gare signifie le recul des quais, la démolition d'une partie du bâtiment SNCF où se trouvent les locaux d'exploitation et le bâtiment voyageur. 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 grossièrement à 5 millions d'euros. Il faudra aussi prendre en compte un ouvrage hydraulique sur le boulevard Marx Dormoy, l'abattage de platanes et la question de la circulation au niveau du giratoire, du boulevard Chanzy et de son marché. Des études de circulation pourront être envisagées si ce tracé ressort de la concertation.

*[voir diaporama]*

#### o **Intervention des élus**

**Philippe DALLIER, maire de Pavillons-sous-bois**, souhaite sortir de la réunion en étant sûr que tout le monde s'accorde sur les problèmes que posait le tracé 0, sur lequel le débat s'est ouvert alors qu'il ne figure pas dans le DOCP. Le STIF a fait des études complémentaires courant septembre 2009 dont Philippe DALLIER commente des extraits. Il rappelle que Pavillons-sous-Bois est une ville coupée en deux, et que si elle ne partage les mêmes problèmes socio-économiques que ceux du plateau, elle partage les mêmes problèmes de transport. L'étude du STIF montre que le boulevard Roy serait supprimé si, selon le tracé 0, la RN3 était maintenue à 2x2 voies ou réduite à 2x1 voie. Le sens de circulation des rues Firmin Didot et Sully serait inversé, et le tourne-à-droite vers Chanzy supprimé. L'étude démontre également que le passage d'un tramway en voies axiales sur la RN3 provoquerait sa saturation, et que son passage en voies latérales provoquerait des situations très difficiles en heures de pointe, ainsi que la réduction de la largeur des trottoirs à 1m20. Il remercie le STIF pour cette étude qui démontre que le tracé 0 n'est pas une solution acceptable et relève qu'il est difficile de se positionner sur les tracés qui ne bénéficient pas du même niveau d'étude. Il rappelle que la seule exigence de Pavillons-sous-Bois est que le tracé n'ait pas d'impact sur la RN3. Dans le cas où le STIF arriverait avec une solution empêchant tout impact sur la RN3, il n'aurait plus rien à redire contre les tracés 1 et 3. Il revient également sur le tracé 4, pour lequel il demande des études complémentaires du même type que celles produites pour le tracé 0. Il rappelle que ce tracé implique la démolition de la gare de Gargan, et a un impact sur le carrefour de la gare et le parking public souterrain. Il insiste aussi pour prendre en compte l'impact sur le commerce local qui est un point fondamental autour de la gare de Gargan. Il estime que les avancées se font à coup d'études et remercie le STIF pour cela.

**Alain CALMAT, maire de Livry-Gargan**, rappelle que son conseil municipal a voté à l'unanimité une motion déclarant qu'il ne veut pas de T4 sur la RN3. Il estime que le tracé 3 provoquerait aussi une désorganisation de la circulation sur la RN3 et insiste sur le fait que le tracé 0 ou 7 est mort et enterré. Le vrai problème est, selon lui, de savoir s'il faut aller au RER E ou au RER B. Si la volonté est d'aller au RER E, il est simple d'effectuer un rabattement vers Gagny ou Chelles. Il indique par ailleurs qu'un renversement de la vapeur a été obtenu grâce au déploiement d'énergie de Philippe DALLIER et lui-même, ce dont il se félicite au même titre que de la présence du garant, Jean-Luc MATHIEU. Il estime avoir obtenu une véritable concertation et en être rassuré. Il ajoute que lorsqu'il a obtenu la transformation de la ligne des Coquetiers, il l'avait obtenue en même temps que trois prolongements : le débranchement en projet, le prolongement vers Noisy-le-Sec et le prolongement vers Roissy. Il souhaite également lever une ambiguïté. Si le débranchement arrive au milieu du T4, cela ne signifie pas qu'il ira ensuite des deux côtés sans rupture de charge. Il y aura une rupture de charge d'un côté ou de l'autre. Il estime dès lors qu'il est plus efficace de prendre des tracés qui vont au plus près du RER B, c'est-à-dire à

Aulnay-sous-Bois, ou au plus près du RER E, c'est-à-dire à Chelles ou à Bondy. Enfin, il se dit rassuré par cette concertation et par la façon dont elle se déroule.

**Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois**, estime qu'à ce stade de la concertation, les participants sont d'accord sur une chose, qui est la nécessité de désenclaver le plateau. C'est aussi une demande du président de la République, de son prédécesseur, de deux ministres dont un d'Etat, des présidents du Conseil régional et du Conseil général, ainsi qu'un projet financé. Tout ceci converge vers la nécessité de le réaliser. Il est rare qu'un projet qui a autant d'appuis et de financements suscite encore de l'inquiétude. Claude DILAIN espère que tout le monde est réellement d'accord, même si par moment il craint que la concertation se soit trompée de débat. Il considère néanmoins que toute inquiétude est légitime et doit provoquer des réponses. Il ne s'estime, quant à lui, pas compétent pour trancher sur les difficultés techniques. Il rappelle les principales contraintes à Clichy-sous-Bois, dont la première est la nécessité d'irriguer le bas Clichy par le T4 pour que sa réhabilitation soit efficace. Il rappelle que ce quartier fait actuellement l'objet d'une étude approfondie par un bureau d'étude qui estime que sans le passage du T4, il ne peut s'engager sur la réussite du projet de renouvellement urbain. Claude DILAIN craint qu'en répondant à la moitié des objectifs du débranchement, on gaspille la moitié des investissements. La deuxième contrainte pour Clichy-sous-Bois est d'être reliée au Sud, pour se connecter au nœud de Noisy-le-Sec. En tant que maire, il ne peut assumer la responsabilité d'éviter le bas Clichy et de se relier au Nord. Par ailleurs, il dénonce la pertinence du tracé 1 qui est plutôt parallèle au T4 existant et n'a donc pas vraiment valeur de débranchement. Il rappelle par ailleurs l'arrivée d'un métro automatique auquel il est favorable, qui permettra de rejoindre Aulnay-sous-Bois en 4 minutes. Il rappelle également la préférence qu'il avait pour le tracé 0, simple jusqu'à la RN3 et ensuite très compliqué, même si à une époque les ingénieurs de la SNCF l'estimaient réalisable. Il estime que si ni le tracé 0, ni le tracé 1 sont recevables, il faudra quand même bien en choisir un, d'autant plus que le tracé idéal n'existe pas car tous nécessiteront des aménagements. Il ajoute que les difficultés techniques sont généralement surmontées lorsqu'il y a un portage politique fort. Il évoque sa participation au colloque du Groupement des autorités responsables des transports (GART) sur le tramway lors duquel il a pu recueillir de nombreuses expériences positives sur tous types de tracés en France. Il propose de mettre les commerçants en contact avec le Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) qui a réalisé une étude sur les chiffres d'affaires des commerçants suite à la mise en service du tramway lyonnais, en partenariat avec la chambre d'industrie et de commerce (CCI). Il est d'accord pour que le STIF mette cette étude en ligne sur le site de la concertation.

**Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil**, rappelle qu'il y a 50 ans, 5000 logements ont été construits sur le plateau avec la promesse d'une desserte par autoroute qui ne s'est jamais faite. Aujourd'hui, ce sont 600 millions d'euros qui ont été investis dans le PRU et tout indique que sans le désenclavement, les efforts auront été vains. Il estime qu'on ne peut pas dire que le tracé 0 n'a pas existé puisqu'il a été envisagé en 2001, même si aujourd'hui il est considéré comme ayant plus de défauts que d'avantages. Le tracé 1 quant à lui n'intéresse en rien Montfermeil qui n'a aucun intérêt à se rabattre vers Aulnay-sous-Bois, du fait de sa proximité avec les gares de Chelles et Gagny, du fait de la liaison à venir entre le plateau et Roissy, et de l'arrivée du métro automatique. Un tramway doit structurer l'espace urbain, et ne peut donc éviter le PRU. Le tracé 1 ne répond pas aux enjeux de renouvellement urbain. Il estime que seul un désenclavement rapide permettra aux villes du plateau d'un jour ressembler à celles de la plaine. Un désenclavement rapide permettra de remplir les 50% des nouveaux logements prévus pour des populations nouvelles dans un but de mixité sociale. Si le T4 n'irrigue pas le PRU, il ne gênera pas les habitants de Livry-Gargan et de Pavillons-sous-Bois, mais le plateau restera tel quel au-dessus de leur tête. Il rappelle que gouverner c'est prévoir, et explique que si les problèmes du plateau sont encore loin des habitants de la plaine, en ne les enrayant pas maintenant, ils les toucheront aussi.

**Eric RAOULT, député maire du Raincy**, propose d'organiser une visite du bas de l'avenue Thiers au haut du rond-point de Montfermeil et de l'avenue de Livry pour faire comprendre pourquoi les tracés 5 et 6 ont été écartés par le STIF. Il estime que s'ils ont été remis dans la concertation, c'est dans le but de l'ouvrir plus largement. Il regrette par ailleurs que la concertation ne se soit pas tenue tout au début du processus. Il constate que le tramway n'est pas nommé « *désir* », mais souhaite qu'il ne soit pas nommé « *trouille* ». Il indique que 500 bus du réseau départemental de la Seine-Saint-Denis (TRA) passent chaque jour sur la commune du Raincy, et qu'ils ne sont pas remplis de voyous, mais de gens qui vont étudier ou travailler. Il rappelle également que la moitié des élèves du lycée du Raincy habite à Montfermeil. Il avoue avoir eu peur à une époque pour sa ville, mais avoir compris qu'il fallait construire des logements et des zones d'emploi pour toutes les populations possibles. Les transports doivent ensuite relier les hommes, mais aussi les unir. Il souhaite que le tramway passe et remercie Philippe DALLIER pour les ouvertures qu'il a faites ce soir. Il demande un choix démocratique dans l'intérêt de la

population et dans l'intérêt général, dans la mesure où le T4 peut être bon pour tous, acceptable pour tous, et bon aussi pour Livry-Gargan.

- **Débat avec la salle**

### Public

**Alain CUZON, représentant de l'association Environnement 93**, souhaite que cet investissement soit à double sens pour assurer une meilleure desserte, notamment de la faculté de Villeteuse. Il rappelle que la RN3 est sinistrée car elle n'a jamais fait l'objet d'une étude. Pour cette raison, il souhaite qu'un transport en commun en site propre passe sur la RN3, et que le débranchement du T4 s'y raccorde. Il estime que le tracé 3 est le seul à permettre un débranchement dans les deux sens, même si cela nécessiterait un surcoût.

**Un habitant de Clichy-sous-Bois** demande à Philippe DALLIER et à Alain CALMAT comment le BHNS passera sur la RN3, si le tramway est impossible à insérer sur cet axe. Il rappelle que la caisse d'un tramway est de 2,20 mètres de large contre 1 mètre de plus pour la caisse d'un bus. Le bus est donc infiniment plus large qu'une voie de tramway.

**Philippe DALLIER, maire de Pavillons-sous-bois**, intervient pour rappeler que le STIF a démontré dans une étude de septembre 2009 l'impossibilité de faire passer 2x2 voies de tramway sur la RN3, tout en préservant une bonne circulation. Pour ce qui est du BHNS, il ajoute que personne ne sait aujourd'hui comment le faire passer sur la RN3.

**Julie MICHELIN, habitante de Montfermeil et membre de l'association des commerçants de la rue Victor Hugo**, s'inquiète du tort causé par les travaux du tramway en cette année de crise économique. Elle rappelle les torts causés aux commerçants lors de la transformation de l'ancienne ligne des Coquetiers en T4. Elle craint la suppression des stationnements et l'arrivée d'une clientèle différente.

**Un habitant de Livry-Gargan** propose de convoquer des techniciens du STIF, des habitants et des élus, de bloquer la RN3 à hauteur du carrefour de Chanzy comme pour le passage d'un tramway, et de regarder ce qui se passe.

**Madeleine LEMAIRE, adjointe au maire de Livry-Gargan**, s'inquiète du passage du tramway dans la rue Gutenberg, à 3,60 mètres des habitations en rez-de-chaussée, à une fréquence de 3 minutes et jusqu'à 1 heure du matin. Elle s'inquiète des nuisances sonores et des vibrations ainsi que de la sécurité des enfants et de la proximité des caténaires.

**Un habitant de la rue Colonel Fabien à Pavillons-sous-bois** s'inquiète de l'affluence supplémentaire d'usagers à la gare de Bondy. Il craint une détérioration accrue des RER. Il propose de transvaser la population de Montfermeil à Pavillons-sous-bois et inversement, car il estime que les pavillonnaires s'accommoderont des conditions de transport sur le plateau.

**Une habitante de Pavillons-sous-bois, membre de l'association « Un T4 pour tous »**, demande qu'un choix soit fait entre les tracés 0, 3 et 4. Elle rappelle que le tracé 1 est redondant avec le métro automatique, et qu'il ne se rabat pas vers le RER E, que le tracé 2 coupe et longe la RN3 en plus d'avoir les inconvénients du tracé 1. Elle met de côté le tracé 6 qui ne dessert même pas le bas Clichy et invite tous les partenaires à prendre une décision responsable.

### Intervenants

**Hugues GIRARD, chargé de projet au STIF**, explique que l'éventualité de désenclaver le plateau vers Chelles a été étudiée lors des études de 2004. Une connexion en bus entre le centre ancien de Montfermeil et Chelles a été étudiée. Sur la majeure partie du tracé, il est impossible de faire circuler ce bus en site propre, et encore moins un tramway. La fréquentation serait par ailleurs minime puisque de 5000 à 6000 voyageurs par jour. Le désenclavement par un bus en site propre n'aurait pu se faire de façon satisfaisante, et encore moins en tramway.

**Jean-François HELAS, directeur de projets d'investissements au STIF**, évoque la question du débranchement du T4 dans les deux sens. La possibilité du débranchement à Gargan a été vérifiée dans

un sens ou dans l'autre, mais pas dans les deux en même temps. Dans l'immédiat il n'est donc pas possible de prendre position, mais à l'avenir, cette question pourrait se poser.

Il précise que la caisse du tramway ne fait pas 2,20 mètres mais 2,65 mètres, ce qui n'enlève rien au fait qu'un tramway, véhicule guidé, prend moins de place qu'un bus, véhicule non guidé de même longueur.

Il apprécie la proposition d'expérimenter l'arrêt de la circulation sur la RN3 pour simuler le fonctionnement du carrefour Chanzy selon le tracé 3, mais explique que cette expérimentation ne serait pas effective en l'état, puisque le carrefour devra être réaménagé pour le passage du tramway. Il rappelle la méthode de simulation dynamique des bureaux d'études qui enregistre des flux de circulation à des heures de pointe type pour simuler le trafic dans différentes conditions. Ces études seront réalisées ultérieurement.

Il revient sur la question de la proximité des façades, en expliquant que la distance entre le tramway et les habitations rue de Gutenberg n'est pas encore figée. A propos des craintes de vibrations, il explique que lorsque une gêne éventuelle est identifiée (proximité des habitations, qualité du sous-sol), un mode de pose anti vibratile (caoutchouc) est appliqué pour isoler le sol, de la plateforme, et ne pas transmettre les vibrations. Enfin, le réseau de tramway est sous la tutelle de l'Etat pour les questions de sécurité, la démarche de sécurité est donc intégrée dès le début du projet et encadrée par des experts agréés. Sans accord complet de l'Etat, ni les travaux, ni les essais, ni la mise en service ne sont possibles.

L'augmentation de la fréquentation du RER dans la gare RER de rabattement sera prise en compte. Le point crucial étant aujourd'hui la capacité du T4, plus que celle du RER qui lui est dix fois supérieure.

Il s'accorde avec les commerçants pour dire que la phase des travaux est toujours trop longue, mais que cela ne veut pas dire que le même pas de porte sera bloqué pendant trois ans. Il estime qu'un travail avec les commerçants doit permettre de maintenir l'activité pendant les travaux et que ceci est essentiel à la réussite du projet. Des indemnités sont par ailleurs prévues en cas de baisse du chiffre d'affaire et selon les modalités précisées par la loi. Il rappelle enfin que les études indiquent que le bilan des commerçants après la mise en service d'un tramway est, sauf exceptions, très favorable aux chiffres d'affaires, et que - de même - l'immobilier est valorisé.

#### 4. Conclusion

**Serge MERY, vice-président du Conseil régional chargé des transports et de la circulation**, rappelle qu'il a participé aux trois précédentes réunions. Il en conclut qu'elles ne sont jamais ennuyeuses, qu'elles sont intéressantes, parfois amusantes, mais toujours sérieuses. Il s'intéresse aux avis des uns et des autres au cours de cette concertation qui aura permis de voir près de 2500 personnes et d'écouter de nombreux témoignages. Il rappelle que les participants sont tous au cœur d'un processus qui a eu lieu sur d'autres sites et a déjà donné des gages de sérieux dans la prise en compte des avis pour la bonne insertion des projets. Il indique que pour ces raisons et parce que les solutions sont souvent là, cette formule continuera d'être utilisée. Il estime que la région accuse vingt ans de retard dans le domaine des transports, et que la faute en revient à tout le monde. Tout le monde a oublié de faire des transports bien maillés, sécurisés, qui laissent le choix et ne rendent personne captif de la voiture particulière. Il considère néanmoins que les choses bougent, la région ayant engagé un plan de mobilisation pour les transports à hauteur de 18 milliards d'euros, et le gouvernement ayant proposé un plan de 26 milliards d'euros pour les transports. Il souhaite que les avancées se fassent ensemble, pour le bien des habitants, et que cela bouge ici aussi. Il rappelle que ce n'est pas ce soir que le choix sera fait, mais qu'il y aura – pour préparer la décision : le rapport du garant, le bilan du STIF, de nouvelles études des techniciens, etc. Il se dit prêt à défendre au Conseil du STIF le fait que les projets ne sont pas seulement techniques, qu'ils nécessitent d'écouter et de tenir compte de la présence des femmes et des hommes qui vivent sur les territoires.

**Jean-Luc-MATHIEU, garant de la concertation**, demande que le processus de requalification de la RN3 soit traité dans un atelier, en présence de représentants du Conseil général et du Conseil régional. Il envisage ensuite un compte-rendu public.

**Philippe DALLIER, maire de Pavillons-sous-bois**, remercie les participants, quelle que soit leur opinion sur le projet. Il note que le seul moyen d'avancer est de déminer les problèmes les uns après les autres en s'appuyant sur des avis techniques. Il demande pour cela des études complémentaires sur les tracés 1, 3 et 4 pour avancer.

\*\*\*\*