



Concertation



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Complément aux documents de concertation

A l'issue d'une réunion préparatoire à la concertation, avec le Sous-préfet du Raincy et les élus de la Seine-Saint-Denis concernés par le projet de création d'une nouvelle branche du tram-train T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil (Maires des communes de Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil ; Député-maire du Raincy ; Sénateur-maire des Pavillons-sous-Bois ; Conseillers généraux des cantons des Pavillons-sous-Bois, du Raincy-Clichy-sous-Bois, de Montfermeil-Coubron-Vaujours, et de Livry-Gargan ; Vice-présidente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis chargée des transports, des déplacements et de la voirie ; Vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France chargé des transports et de la circulation), le STIF, à leur demande et en accord avec le Garant, a décidé de rédiger le présent complément aux documents de concertation.

Pour éviter toute confusion lors des réunions publiques, il a été décidé de remplacer la dénomination « tracé historique » par « tracé 0, dit historique ».

Ce tracé a été qualifié d'historique dans les documents de concertation car il avait été identifié dès 2001 dans le schéma de principe du projet « Tram-train Aulnay – Bondy » pour une éventuelle extension du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

En 2004, compte tenu de la complexité technique de son insertion (impact sur la circulation routière notamment) et conformément au souhait exprimé à l'époque par les élus d'explorer toutes les alternatives envisageables, ce « tracé 0, dit historique » n'a pas été étudié plus avant et n'a pas été repris dans le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) présenté au Conseil du STIF en juillet 2008. Il est mentionné pour mémoire et par souci de transparence dans les documents de concertation.

Les différents niveaux de précision des études

Pour établir le DOCP, 6 variantes de tracé ont été examinées : ce sont les tracés actuellement présentés à la concertation conformément à la décision de la Commission nationale du débat public. Au cours des études menées jusqu'à présent, il est apparu que certaines de ces variantes ne répondaient que partiellement aux objectifs de transport ou présentaient de très importantes difficultés d'insertion urbaine : c'est pourquoi le STIF, maître d'ouvrage du projet, a décidé de ne pas étudier les tracés 2, 4, 5 et 6 au-delà du stade de la faisabilité. Les tracés 1 et 3 ont en revanche fait l'objet d'un complément d'analyse en termes de trafic, d'insertion urbaine, d'impact sur la circulation routière, et ont été chiffrés.

La structure des coûts du projet

Les coûts correspondants sont présentés dans les documents établis pour la concertation (p. 41 du dossier de concertation). Concernant la partie infrastructure, les coûts comprennent, outre la construction de la plateforme du tramway, des dépenses relatives à la requalification des voiries empruntées et des espaces publics, ainsi qu'à la restitution notamment du stationnement, de l'éclairage public et des alignements arborés. Des aménagements complémentaires pourront, le cas échéant, être mis en œuvre par les gestionnaires des voiries concernés.

Si le bilan de la concertation comportait des demandes de prise en compte d'aménagements non prévus initialement, il appartiendrait au Conseil du STIF et aux partenaires financiers d'en décider sur le principe et de rechercher les ressources budgétaires correspondantes.

