

2009

Débranchement du tram-train T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois / Montfermeil

BILAN DES SERVICES
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009



SOMMAIRE

Sommaire	2
Synthèse	3
Introduction.....	7
PARTIE I Déroulement et modalités de la concertation	9
1. Périmètre	9
2. Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges	10
2.1. Annoncer la concertation	10
2.2. S'informer.....	10
2.3. Echanger, contribuer.....	10
2.4. Les modalités de concertation adaptées aux demandes des participants.....	13
PARTIE II Synthèse thématique des avis et débats.....	14
1. La concertation	15
1.1. La qualité de la concertation	15
1.2. Sur la suite	17
2. Opportunité du projet, coût	18
2.1. Les enjeux du projet.....	18
2.2. L'articulation avec le réseau de transport existant et en projet.....	20
2.3. Le coût et le financement du projet.....	23
2.4. Le calendrier	24
3. Les principales caractéristiques du projet.....	24
3.1. La desserte	24
3.2. Les rabattements	26
3.3. Les caractéristiques du mode choisi : avantages et inconvénients	27
3.4. L'impact des travaux pour les usagers, riverains et commerçants	29
4. L'insertion du T4 : les tracés.....	30
4.1. Tracé 1	30
4.2. Tracé 2.....	30
4.3. Tracé 3.....	30
4.4. Tracé 4.....	32
4.5. Tracés 5 et 6	34
4.6. Tracé « 0, dit historique » ou 7.....	35
4.7. Alternatives	36
Les enseignements de la concertation pour le STIF	39
ANNEXES	40

Synthèse

La concertation sur le projet de débranchement du T4 jusqu'à Clichy-Montfermeil s'est déroulée du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009, dans les six communes de Seine-Saint-Denis traversées par l'un des tracés du projet, sous l'égide de M. Jean-Luc MATHIEU, garant nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Cette synthèse présente **les principaux éléments retranscrits dans le bilan de la concertation**, selon l'ordre suivant :

- Le déroulement de la concertation
- La perception des modalités retenues pour la concertation
- L'opportunité du projet
- L'articulation avec les autres projets ou moyens de transports
- La desserte
- L'insertion du tramway
- Les tracés
- Les alternatives

Le bilan de la concertation a pour objectif de **présenter les résultats de la concertation préalable**, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement.

Le déroulement de la concertation

Un dispositif participatif d'une durée de 9 semaines a été mis en œuvre dans le but d'associer le plus largement possible la population au débat.

La population a été informée sur le projet par 77 000 dépliant, 2100 dossiers de concertation, 20 000 synthèses de ce dossier, qui ont été distribués aux habitants et aux riverains, mais aussi remis aux élus, acteurs socio-économiques et partenaires du projet.

Cinq réunions publiques ont eu lieu, un atelier de travail a été organisé, des expositions se sont tenues dans les villes concernées par le projet et les principales gares desservant le territoire. Des registres ont été installés dans les mairies et à la Communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil. Enfin, un site Internet dédié au projet a été mis à disposition de ceux qui souhaitent s'informer en temps réel sur la concertation et/ou apporter leur contribution.

Les chiffres de la concertation

- Entre 220 et 540 participants à chaque réunion publique, soit au total environ 2500 participants ;
- 325 avis déposés sur les registres, dont des pétitions, des contributions individuelles et associatives ;
- 326 avis déposés sur le site Internet ;
- 10 205 visites sur le site Internet.

La perception des modalités retenues pour la concertation

Les élus et le public se sont exprimés sur l'enjeu de cette phase de concertation, la qualité des outils et modalités mis en place, les garanties que cette concertation apportera pour la suite du projet.

Ils ont relevé le « succès quantitatif » de la concertation et salué pour la plupart une « réelle concertation qui a permis d'évoluer dans le débat ».

Des réserves ont néanmoins été émises sur les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage, qui pour certaines étaient perçues comme insuffisamment étayées par des études techniques, ainsi que sur le temps de parole laissé au public, souvent jugé insuffisant.

De nombreux participants se sont déclarés très attentifs aux suites de la concertation, à travers des visites sur site et de nouvelles études, mais aussi à la prise d'une décision.

L'opportunité du projet

Le public s'est beaucoup exprimé sur l'opportunité même du projet et ses enjeux.

La très grande majorité des participants s'est félicitée d'un projet qui répond à la nécessité et à l'urgence de désenclaver le plateau de Clichy-Montfermeil, à la nécessité d'améliorer les transports en commun aux franges de la première couronne parisienne et d'offrir une alternative à la voiture particulière. Les temps de trajet, la régularité et plus généralement les conditions de transport, pour accéder aux zones d'emploi sont présentés comme faisant partie des principales raisons des difficultés socio-économiques sur le plateau. **Ces objectifs font l'objet d'un quasi consensus.**

D'autres ont estimé qu'il existe d'autres moyens de désenclaver le plateau de Clichy-Montfermeil, et que certaines des communes traversées (Livry-Gargan, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy) sont déjà suffisamment desservies en transport en commun.

L'articulation avec les autres projets ou moyens de transports

Des craintes ont été formulées quant au risque d'avoir « *trois transports redondants* » pour désenclaver le plateau, à savoir **le débranchement du T4 présenté par le STIF, le bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'ex RN3 concomitant avec le projet de requalification de l'axe porté par le Conseil général de Seine-Saint-Denis, et le métro automatique en grande couronne proposé par l'Etat (« plan Blanc »)**. Néanmoins, si certains se sont inquiétés de l'éventuelle concurrence entre ces projets, beaucoup ont estimé qu'ils seront complémentaires, – dans la mesure où le tracé retenu pour le T4 ne vient pas constituer un doublon avec le métro automatique et les lignes bus Mobilien actuelles – et que le projet de débranchement du T4 doit être réalisé en priorité.

Beaucoup de participants ont insisté sur la nécessité de **prolonger le T4 de Bondy à Noisy-le-Sec**, afin de se relier à ce pôle multimodal majeur (branches Chelles et Tournan du RER E, T1), dont l'importance va d'ailleurs s'accroître à court et moyen terme avec l'arrivée de la Tangentielle Nord et le prolongement de T1 à Val de Fontenay.

L'articulation du projet avec le réseau existant suscite des inquiétudes, notamment en termes de répercussion sur le trafic existant. L'impact du projet sur la **saturation actuelle du RER B** est ainsi pointé, tout comme le risque d'une affluence supplémentaire dans le RER E et à la gare de Bondy. Des usagers **du T4** actuel tiennent à conserver les conditions « *confortables* » de transport dont ils bénéficient. Ils craignent donc des dysfonctionnements, et une saturation aux heures de pointe, avec le débranchement. Plusieurs participants demandent une **réorganisation du réseau de bus** autour du T4.

La desserte

Une préférence est marquée en faveur des tracés les mieux situés pour **se rabattre sur le RER E**, dans le but de rejoindre Noisy-le-Sec. Peu de participants préfèrent la liaison directe vers le RER B.

Un **débranchement bidirectionnel** du T4, à la fois vers le sud et vers le nord, est également demandé dans le but de rejoindre aussi bien Aulnay-sous-Bois que Bondy, sans rupture de charge. Cette demande est relayée par les associations « Un T4 pour tous », « Environnement 93 » et « Défense des Libertés et des Droits aux Pavillons sous Bois » (DLDP).

La nécessité de **desservir le Bas-Clichy et l'intégralité du territoire recouvert par le projet de renouvellement urbain** (PRU) mis en œuvre à Clichy-sous-Bois et à Montfermeil fait l'objet d'un quasi consensus.

Des élus et des habitants de Livry-Gargan demandent le désenclavement de l'est et du centre de leur commune.

L'insertion du tramway

L'insertion du tramway suscite de nombreuses inquiétudes :

- l'impact du projet sur le trafic routier des voiries empruntées ;
- l'impact des travaux sur le chiffre d'affaire des commerces ;
- les nuisances sonores, visuelles et vibratoires ;
- la sécurité routière.

Plusieurs identifient toutefois le tramway comme un outil de requalification urbaine.

Les tracés

Au cours de la concertation, la plupart des participants se sont prononcés en faveur des tracés 3, 4, 1 et 0 (également appelé « historique » ou « 7 »). A l'issue de la concertation, **les tracés 3 et 4** sont le plus souvent cités comme réunissant les qualités nécessaires à un désenclavement efficace du plateau et occasionnant le moins de gêne possible pour les riverains. **Des études complémentaires** sont demandées sur ces tracés pour pouvoir se positionner.

Les tracés qui ne desservent pas le Bas-Clichy et ne permettent pas un accès rapide à la gare de Bondy (1, 2, 5 et 6) sont exclus en bloc par un grand nombre de personnes.

Les tracés qui longent ou traversent **l'ex-RN3** ont suscité de nombreuses interrogations et inquiétudes. Cet axe est qualifié à plusieurs reprises de très encombré ; il supporte d'importants flux en provenance de la Seine-et-Marne à destination de Paris et inversement. Les participants font état de leur crainte de voir s'aggraver les embouteillages ainsi que les pollutions sonore et atmosphérique en cas d'insertion du tramway sur l'ex-RN3.

Le **tracé 1** est soutenu par des participants qui demandent une desserte améliorée (« *désenclavement* ») de l'est de Livry-Gargan, et un faible impact du tramway sur l'ex-RN3. Le fait que ce tracé ne desserve pas le Bas-Clichy et qu'il privilégie l'accès à Aulnay-sous-Bois et donc au RER B au détriment du RER E, est néanmoins abondamment décrié. De même plusieurs participants mettent en avant la redondance de ce tracé avec le futur métro automatique du Grand Paris et les lignes de bus Mobilien du secteur (613 et nouvelle ligne Montfermeil/Clichy – Roissy CDG).

Le **tracé 2**, bien que rarement évoqué, fait l'objet d'une opposition quasi unanime.

Le **tracé 3**, qui était relativement décrié au début de la concertation, a ensuite reçu le soutien de nombreux participants. Il a été qualifié de « *bon compromis* » car il se raccorde vers le sud, minimise les impacts sur l'ex-RN3, et permet le maillage avec le futur TCSP sur ce même axe. Plusieurs participants s'opposent néanmoins à ce tracé car il emprunte le boulevard Gutenberg et traverse la RN3 en baïonnette. Les riverains et usagers du boulevard Gutenberg estiment que, malgré sa largeur de 24 m entre façades, l'insertion d'un tramway est impossible dans leur rue (accès aux garages des immeubles et aux commerces, présence de nombreux établissements scolaires et sportifs, accès pompiers aux façades, faisabilité technique du débranchement sans expropriations, etc.). La traversée de la RN3 en baïonnette est accusée de dégrader la circulation et d'accentuer la saturation de cet axe.

Le **tracé 4**, qui avait été écarté par le STIF au moment du DOCP, en raison des contraintes que son insertion suppose, a reçu le soutien de nombreux participants, lors de chaque réunion. Les Verts de Seine-Saint-Denis ont pris position en faveur de ce tracé qu'ils considèrent comme une « *solution de consensus* ».

Ce tracé inquiète toutefois plusieurs participants qui souhaitent ne pas densifier l'espace autour de la gare de Gargan, et craignent essentiellement une dégradation des conditions de circulation et de stationnement sur le boulevard de la République, déjà considérées comme difficiles.

Le **tracé 5** est évoqué par certains comme une solution par défaut, dans la mesure où il répond aux enjeux de desserte des zones en renouvellement urbain, mais il fait surtout l'objet de critiques, du fait des contraintes techniques auxquelles il se heurte (étroitesse des voiries empruntées et nécessité de démolir un immeuble R+3).

Le **tracé 6** est peu évoqué pendant la concertation, ou alors comme solution par défaut. Il est écarté par la plupart des participants, qui constatent qu'il ne dessert quasiment pas Clichy-sous-Bois.

Le **tracé « 0, dit historique »** (également appelé tracé 7 par certains acteurs) n'était pas présenté par le STIF à la concertation mais a fait l'objet de nombreuses discussions, notamment lors des premières réunions publiques. Les communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil étaient exclusivement favorables à ce tracé, qu'elles avaient mis en avant dans leur cahier d'acteurs, mais l'ont progressivement abandonné après avoir pris connaissance de ses principaux points durs : insertion sur le Boulevard Roy et sur l'ex-RN3 aux Pavillons-sous-Bois, impact sur le trafic routier.

Alternatives

Deux principales alternatives ressortent de la concertation en termes de tracés :

- Celle proposée par l'association DLDP, qui propose un tracé reprenant le tracé 1 entre Freinville-Sevran (avec un double débranchement vers le nord et vers le sud) et l'avenue Kennedy à Livry-Gargan, puis empruntant le boulevard Roger Salengro pour rejoindre l'avenue Léon Blum et reprendre ensuite le tracé 3. Selon la DLDP, cette solution répond à toutes les demandes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil (accès au RER E, desserte du Bas-Clichy en particulier) sans pénaliser le fonctionnement de l'ex-RN3 au niveau du carrefour de Chanzy ;
- Celle proposée par M. Alain CALMAT, maire de Livry-Gargan et par plusieurs participants, qui consiste à désenclaver le plateau par l'est au moyen d'un tramway Clichy-sous-Bois - Chelles.

La plupart des autres alternatives au projet se fondent sur une amélioration du réseau de bus existant ou la desserte du plateau de Clichy-Montfermeil par une branche du futur BHNS sur l'ex-RN3.

Introduction

Ce bilan a pour objectif de **présenter les résultats de la concertation préalable**, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme et au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement, concertation menée sur le projet de débranchement du T4 jusqu'à Clichy-Montfermeil, qui s'est déroulée du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009, sous l'égide d'un garant.

- **Le projet**

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes:

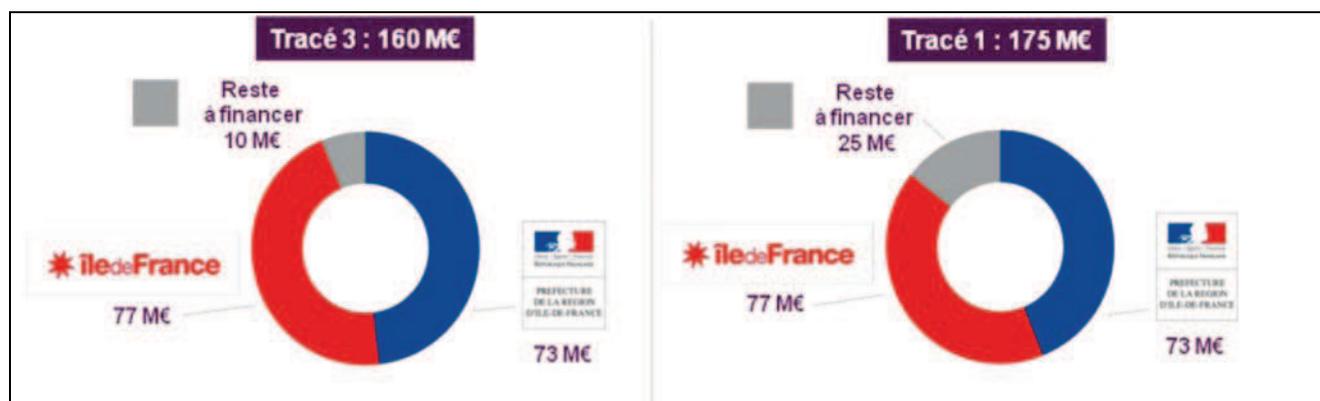
- débranchement du T4 existant jusqu'à l'hôpital intercommunal de Montfermeil (CHI)
- une liaison sans rupture de charge entre Bondy et Montfermeil ou entre Aulnay-sous-Bois et Montfermeil
- environ 6 kilomètres de ligne nouvelle de type tramway avec 9 à 11 stations
- 4 à 6 communes concernées
- 37 000 à 44 000 emplois et habitants directement desservis

Le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) est le maître d'ouvrage du projet. Les partenaires sont l'Etat et le Conseil régional d'Ile-de-France (financeurs), le Conseil général de Seine-Saint-Denis (maître d'ouvrage de l'aménagement des voiries départementales), RFF (maître d'ouvrage pour la partie Réseau ferré national), et Transilien SNCF (exploitant de la ligne T4 actuelle Aulnay-Bondy).

La réalisation du tramway poursuit plusieurs objectifs :

- améliorer les conditions de déplacements
- renforcer le réseau de transports en commun
- favoriser la transformation urbaine et accompagner le développement économique
- améliorer le cadre de vie
- offrir une alternative à la voiture

Seuls les coûts d'infrastructure et de matériel roulant correspondant aux tracés 3 et 1 ont été évalués :



Compte-tenu de l'aspect prioritaire que revêt le projet pour l'Etat et la Région Ile-de-France, le financement nécessaire au projet est déjà réuni en quasi-totalité. 10 millions d'euros sont apportés dans le cadre du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 (30% Etat, 70% Région) et 140 millions d'euros dans le cadre du Plan Espoir Banlieues (50% Etat, 50% Région). Le matériel roulant reste à financer selon des modalités à déterminer.

- **Le contexte réglementaire et institutionnel de cette concertation**

Il s'agit de la première phase d'échanges avec le public, sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), approuvé le 9 juillet 2008 par le Conseil du STIF. Dans ce document, 6 tracés avaient été étudiés, et le STIF en avait *in fine* retenu 2, sur lesquels il envisageait de faire porter la concertation. (*cf.* Annexe n° 01). Lors de ce même Conseil, il a été décidé que le STIF saisirait la Commission nationale du débat public (CNDP) en émettant le vœu que soit nommé un garant pour la tenue de la concertation. Cette saisine devait intervenir à l'issue de la période de publication du DOCP (octobre-décembre 2008 - *cf.* Annexe n°02) afin de laisser aux acteurs locaux le temps nécessaire pour prendre connaissance du DOCP et éventuellement exprimer au préalable leurs attentes en matière de concertation auprès de la CNDP. Dans ce cadre, la CNDP a été saisie par la commune de Livry-Gargan le 25 novembre 2008. La CNDP a décidé le 7 janvier 2009, de confier au STIF le soin d'organiser une concertation sous l'égide d'un tiers garant, et a recommandé de la faire porter sur les six tracés étudiés dans le DOCP. Cette décision a été suivie de la nomination, le 6 mai 2009, de monsieur Jean-Luc MATHIEU en tant que garant de la concertation. (*cf.* Annexes n°03 et 04)

- **Les objectifs de la concertation**

Il s'agit d'établir un dialogue entre les parties prenantes, public, élus, acteurs économiques et associatifs etc., afin de :

- . comprendre les préoccupations des populations,
- . articuler le projet avec les politiques locales,
- . débattre,
- . préparer les décisions futures.

La concertation n'a pas vocation à apporter des réponses à toutes les questions, mais à apporter des éléments qui, le cas échéant, pourront nécessiter des approfondissements ultérieurs.

Par courrier du 5 juin 2009, le STIF a proposé aux communes concernées les modalités qu'il envisageait pour la concertation. Le STIF a ainsi défini, en accord avec le garant et les partenaires (Etat, Région Ile-de-France, Conseil général de Seine-Saint-Denis, communes concernées, RFF, SNCF), un dispositif de dialogue avec le public, adapté et cohérent avec ces objectifs.

Le STIF a informé la CNDP de ce dispositif par courrier en date du 10 septembre 2009. (*cf.* Annexe n° 06)

PARTIE I

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Périmètre



Afin d'informer un maximum de personnes de la tenue de la concertation sur ce projet, différents documents de la concertation ont été mis à la disposition du public :

- diffusion auprès des partenaires du projet, des communes (Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy, et Sevran), des associations, des gares et des transporteurs de bus
- diffusion directement auprès de la population (habitants et salariés) par tractage¹
- diffusion lors des réunions publiques
- diffusion sur le site Internet de la concertation www.t4clichymontfermeil.com

¹ Distribués en mains propres dans les lieux publics (gares, marchés, centres commerciaux, rues commerçantes)

LES MODALITES DE DIFFUSION DE L'INFORMATION ET D'ECHANGES

Annoncer la concertation

La concertation a été annoncée par un **communiqué de presse** diffusé le 31 août 2009, et par une **publication légale** dans la presse régionale et nationale (*Le Parisien* et *L'Humanité*). (cf. Annexe n° 07). L'information a également été relayée par les **magazines municipaux** de Livry-Gargan, Montfermeil et Clichy-sous-Bois, ainsi que sur le site Internet de ces municipalités.

Une **campagne d'affichage** a été menée dans les transports en commun, les gares (gares du T4 entre Aulnay-sous-Bois et Bondy, gare RER B Sevrans-Livry, et gares RER E Le Raincy-Villemomble-Montfermeil, Le Chénay-Gagny et Gagny et les villes concernées selon 3 formats différents, soit **2 124 affiches** au total.

Un **site Internet dédié** (www.t4clichymontfermeil.com) a été ouvert le 1^{er} septembre 2009. Il a reçu 10 205 visites, dont 6 873 provenant de visiteurs uniques, entre le 1^{er} septembre et le 31 octobre 2009, date de clôture de dépôts d'avis.

S'informer

Tout au long de la concertation, les habitants ont pu s'informer à travers des **dépliants** d'information (cf. Annexe n°08) Au total **77 500 dépliants** ont été mis à disposition dans les mairies des communes concernées, dans les gares et auprès des associations et des partenaires, et distribués dans les lieux publics fréquentés (, marchés, centres commerciaux, rues commerçantes...).

Un **dossier de concertation** (cf. Annexe n°08) de 43 pages a été élaboré et diffusé dans le but d'informer en détail la population sur le projet, son opportunité et ses caractéristiques. Au total, **2 152 exemplaires** ont été mis à disposition des communes, de la communauté d'agglomération ainsi que des partenaires du projet, et ont été distribués lors des réunions publiques.

Une **synthèse de 8 pages (du dossier de concertation** cf. Annexe n°08) a également été réalisée de façon à informer le plus grand nombre. Ainsi, **19 630 exemplaires** de la synthèse ont été mis à disposition des communes, de la communauté d'agglomération ainsi que des partenaires du projet, et ont été distribués lors des réunions publiques.

11 expositions publiques ont été organisées au total, lors des cinq réunions publiques et dans les lieux suivants :

- Mairies de Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy et Sevrans
- Communauté d'agglomération Clichy-Montfermeil
- Centre commercial Clichy 2
- Gares d'Aulnay-sous-Bois, Bondy et Livry-Gargan

Enfin les citoyens ont pu obtenir des informations sur le **site Internet** (www.t4clichymontfermeil.com), où ils ont eu accès à :

- l'ensemble des documents de concertation : dossier, synthèse, dépliant, affiche, panneaux d'expositions
- le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales et ses annexes
- les 9 cahiers d'acteurs (voir ci-dessous)
- les comptes rendus des réunions publiques
- les diaporamas présentés par le STIF en réunions publiques
- les diaporamas présentés par certains élus en réunions publiques
- la carte du réseau de bus
- la carte des transports en commun

Echanger, contribuer

Afin de donner la parole aux acteurs du territoire (associations, élus, acteurs économiques), le STIF a proposé, sur demande du garant, la réalisation de cahiers d'acteurs. Dans ces documents, chaque acteur a exposé sa vision du projet présenté par le STIF. Au total, 9 cahiers d'acteur ont été rédigés, et mis à la disposition du public, au même titre que les documents de concertation du STIF.

Afin de préparer la phase des réunions publiques, le STIF a organisé **une rencontre avec les élus du territoire directement concernés**. Cette rencontre a permis d'échanger à propos du déroulement et des objectifs de la concertation, ainsi que de présenter le rôle du garant. Elle s'est déroulée le 4 septembre 2009, à la sous-préfecture de Seine-Saint-Denis, au Raincy, et a rassemblé une trentaine de participants.

Cinq **réunions publiques** ont ensuite été organisées.

Les réunions se sont tenues sous le contrôle du garant, ont été animées par le cabinet C&S Conseils, et ont permis aux riverains, aux élus et aux associations d'échanger et de contribuer à la réflexion sur le projet.

Ces **cinq réunions publiques** ont présenté les caractéristiques suivantes :

- Une réunion dite « d'ouverture » : le 09 septembre 2009 au Raincy (durée : 3 heures ; 220 participants)
- Trois réunions publiques sectorielles :
 - o le 11 septembre 2009 à Montfermeil (durée : 3 heures ; 330 participants)
 - o le 15 septembre 2009 à Livry-Gargan (durée 3 heures 30 ; 490 participants)
 - o le 22 septembre 2009 aux Pavillons-sous-Bois (durée : 3 heures 30 ; 540 participants)
- Une réunion dite « de synthèse des échanges » : le 25 septembre 2009 à Clichy-sous-Bois (durée : 3 heures 30 ; 440 participants)

La réunion dite « d'ouverture » avait pour objet principal, outre de procéder à une présentation générale du projet, de permettre aux élus, associations et acteurs économiques ayant rédigé un cahier d'acteurs d'exposer publiquement leur vision du projet, et d'enrichir ainsi les échanges avec le public.

La réunion dite « de synthèse des échanges » a été quant à elle l'occasion pour le STIF et ses partenaires de présenter ce qu'ils ont retenu à ce stade des échanges exprimés lors des réunions publiques.

Un **atelier thématique de travail** a ensuite été organisé le 21 octobre 2009, à Livry-Gargan, en réponse aux demandes exprimées lors des réunions publiques. Il a rassemblé pendant 3 heures une quarantaine de personnes, dont une vingtaine d'habitants, riverains, commerçants, responsables associatifs et une vingtaine d'élus, personnels techniques des collectivités, représentants du maître d'ouvrage et ses partenaires.

Des **registres** étaient également disponibles en mairies (dans les communes de Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy, et Sevran) et à la Communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil (CACM). Au total, **325 avis** ont été déposés sur ces registres. Leur répartition est la suivante :

Lieu	Nombre d'avis déposés
Clichy-sous-Bois	50
Le Raincy	47
Les Pavillons-sous-Bois	64
Livry-Gargan	134
Montfermeil	30
Sevran	0

Les habitants avaient également la possibilité de déposer des **avis sur le site Internet**. Au total, **326 avis** ont été déposés entre le 1^{er} septembre et le 31 octobre 2009.

Des **contributions collectives** ont été recueillies et déposées, pour certaines parmi les registres et les avis Internet et/ou développées lors des réunions publiques ou de l'atelier thématique :

- . Contribution de l'association Environnement 93
- . Proposition de l'association de Défense des Libertés et des Droits aux Pavillons-sous-Bois (DLDP)
- . Contributions de l'association « Un T4 pour tous »
- . Contribution des Verts de Seine-Saint-Denis
- . Contribution de l'association « Bien vivre à Vaujours »
- . Contribution de l'Amicale Sully (copropriété de la résidence Sully)
- . Contribution de l'Association pour le Développement des Transports Publics dans l'Est Parisien (ADTCEP)

Des **contributions individuelles** ont été recueillies et déposées pour certaines parmi les registres et les avis Internet et/ou développées en réunion publique :

- . Contribution d'Alain BOYER
- . Contribution de Michel PAULIN
- . Contribution d'Anne JARDIN
- . Contribution de Gérard PRUDHOMME
- . Contribution de Jean-Marie SERVAS
- . Contribution de Philippe COPIN
- . Contribution de René CATALANO

Les **municipalités** se sont également positionnées (cf. Annexe 16):

- . Motion du conseil municipal de Livry-Gargan, relative au projet de T4 sur la RN3, le 8 juillet 2009
- . « *Lettre commune des élus du conseil municipal du Raincy concernant le débranchement du tram-train* », le 18 septembre 2009

Les **citoyens** se sont également exprimés en s'associant à des pétitions ou en répondant à un questionnaire :

- . Pétition sur Internet de l'association « Un T4 pour tous », 596 signatures.
- . Pétition de l'association « Un T4 pour tous », en faveur du tracé 7, plus de 5 000 signatures
- . Pétition de Montfermeillois en faveur du projet de débranchement, 750 signatures
- . Pétition « *Prolongement du tram-train T4 : NON au passage en force par le Boulevard Roy et la RN3* », 42 signatures
- . Questionnaire de l'association « Un T4 pour tous », distribué lors d'une fête municipale, 221 réponses.

Les modalités de concertation adaptées aux demandes des participants

Les modalités de la concertation ont évolué au fur et à mesure, pour s'adapter aux demandes des participants.

Ainsi, le déroulé des réunions publiques a été modifié pour donner toujours plus de temps de parole aux participants.

Au cours de la concertation, des questions précises ont émergé sur certains points, qui ont fait l'objet d'approfondissements par le STIF, d'une réunion publique sur l'autre. C'est ainsi que tous les tracés ont été abordés sous l'angle de leurs points durs et délicats, et qu'une attention particulière a été portée sur tous les impacts possibles dans les secteurs très contraints de l'ex RN3 (tracés 0 et 3) et de la gare de Gargan (tracé 4).

Suite aux demandes de plusieurs participants et d'élus, relayées par le garant, il a été décidé de poursuivre la réflexion sur certains points en atelier de travail. L'atelier du 21 octobre 2009 à Livry-Gargan a permis d'examiner de façon plus approfondie, pour les commune de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois :

- . Les impacts sur la traversée de l'ex RN3 par le tracé 3 (insertion Gutenberg / Briand / Desmoulins)
- . La faisabilité et l'insertion du tracé 4 : impact sur la gare de Gargan (déplacement des quais, démolition de l'ancien bâtiment-voyageurs...) et sur l'avenue de la République, plan de circulation, marché de Chanzy etc.

La dernière réunion publique, dite de « synthèse des échanges », s'est tenue le 25 septembre 2009. La concertation s'est poursuivie jusqu'au 31 octobre, sur les registres disponibles en mairie, sur le site Internet, et lors de l'atelier thématique.

PARTIE II

SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS ET DÉBATS

Préambule

Cette partie du bilan est organisée en quatre sous-ensembles :

- la concertation ;
- l'opportunité du projet ;
- les grandes caractéristiques du projet ;
- l'insertion du projet selon les tracés présentés à la concertation et ceux évoqués ou proposés par le public.

Elle se fonde sur l'analyse des différentes contributions au débat :

- prises de parole en réunions publiques ;
- prises de parole lors de l'atelier technique ;
- registres en mairie ;
- contributions individuelles ou collectives ;
- avis déposés sur le site Internet ;

Enfin, cette partie du bilan :

- retrace essentiellement les avis du public. Lorsque cela apparaît nécessaire les éléments de réponse fournis par la maîtrise d'ouvrage sont repris sous forme d'un encadré en fin de chapitre, sachant que la réponse précise figure dans les différents comptes-rendus en annexe;
- se fonde sur une analyse qualitative des débats ;
- enfin, la parole du public, hormis celle des élus et des associations, n'a pas été personnalisée.

1. LA CONCERTATION

La qualité de la concertation

. La qualité de la concertation

Le « succès quantitatif » de la concertation est salué à plusieurs reprises par les élus des communes concernées et par **Serge MERY, vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, chargé des transports et de la circulation, et vice-président du STIF**. Plusieurs participants se félicitent de cette « réelle concertation qui a permis d'évoluer dans le débat », qui a fait en sorte que « beaucoup d'informations [soient] échangées » et qui a permis « d'éclairer sur la complexité des problèmes ». Certains saluent ainsi « la volonté du STIF d'apporter des réponses techniques aux différentes craintes », signe que « les choses évoluent ».

Eric RAOULT, député-maire du Raincy aurait néanmoins « aimé voir arriver cette concertation plus tôt ». **Olivier KLEIN, premier adjoint au maire de Clichy-sous-Bois**, rappelle quant à lui que « des réunions de concertation avec les élus ont eu lieu dès le début du projet ».

Plusieurs participants s'interrogent sur la légitimité d'évoquer d'autres tracés que ceux présentés à la concertation. Ainsi, ils « souhaitent savoir si la concertation porte sur les tracés 1 à 6 ou sur des préférences, et dans ce cas, si cela pose un problème juridique ».

Philippe DALLIER, sénateur-maire des Pavillons-sous-Bois, estime lors des trois premières réunions que « le débat est biaisé puisqu'il porte en réalité davantage sur le tracé '0, dit historique', encore appelé tracé 7 par certains acteurs, et non sur les six tracés présentés à la concertation ».

Enfin, plusieurs participants regrettent que la concertation ne s'appuie pas sur davantage d'études techniques, notamment « sur la faisabilité des projets ». Ils estiment que cela « ne permet pas de se baser sur des éléments concrets » pour aider à la décision.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- A l'issue du DOCP, deux tracés ont été identifiés par le STIF, le tracé 3 de référence et le tracé 1 alternatif. La CNDP a demandé que soient présentés l'ensemble des tracés étudiés, dans un souci de transparence, et pour faire comprendre comment la réflexion du STIF a cheminé. C'est dans ce cadre que le tracé 0, dit historique ou 7 a été rappelé. Ne pas le mentionner aurait pu être reproché au STIF comme une manière de cacher des éléments.
- Le tracé 0 a néanmoins été abandonné lors du lancement des études du DOCP compte tenu des très importantes difficultés d'insertion et d'acceptation locale qu'il présentait. Ces difficultés ont été confirmées par des études complémentaires lancées par le STIF à l'été 2009.

. Les modalités de la concertation

Alain CALMAT, maire de Livry-Gargan, se félicite à plusieurs reprises de la présence du garant et de « la qualité de la plupart des débats ». Il estime avoir « obtenu une véritable concertation et en être rassuré ».

Quelques participants s'expriment sur l'évolution des modalités de la concertation d'une réunion publique sur l'autre. S'ils saluent « le changement de déroulement de la réunion de Livry-Gargan, pour donner une plus grande place à la population », ils se demandent si « certaines communes n'ont pas été avantagées pour ce qui concerne la consistance des éléments présentés. ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Il a effectivement pu y avoir, d'une réunion sur l'autre, évolution des diaporamas de présentation et enrichissement du contenu. Cet état de faits résulte de la volonté du STIF d'apporter avec réactivité des éléments de réponse très concrets aux principales questions posées par le public.

L'atelier organisé le 21 octobre à Livry-Gargan, suite à des demandes pour « *travailler sur l'ensemble des solutions possibles sur les tracés 3 et 4* », a fait l'objet de plusieurs remarques de la part des participants et des personnes qui n'ont pu y assister. Ceux-ci se plaignent du manque d'information à propos de cet atelier qui s'est déroulé « *à des heures où les gens travaillent* ». Ils regrettent que les habitants de Clichy-sous-Bois et Montfermeil aient été peu nombreux à pouvoir y participer, alors « *qu'une grande partie du conseil municipal de Livry-Gargan y participait* ». Certains dénoncent « *une tribune laissée aux opposants* ».

Si la plupart des participants de l'atelier se félicitent de cette initiative, quelques regrets sont émis quant à la présentation d'une simulation dynamique du trafic sur la baïonnette, laquelle aurait pu prendre en compte « *les différentes échelles* » et « *la mise à 2x1 voie de l'avenue Camille Desmoulins* ».

Alain CALMAT précise que « *l'atelier de travail n'est pas une réunion qui manifeste la présélection des tracés 3 et 4, mais qui précise certains points à leur sujet.* » Il regrette que « *l'atelier ait été parasité par des éléments qui n'avaient rien à voir avec les villes de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois* ». Il se réjouit néanmoins que « *certaines personnes, bien qu'insuffisamment représentées, aient fait émerger dans des conditions plus précises et avec pertinence, un certain nombre de points* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le STIF a proposé la tenue de cet atelier en accord avec le garant, suite à la demande exprimée par plusieurs participants aux réunions publiques.
- Il ne s'agit pas d'un lieu de décision mais de réflexion, qui a pour but de travailler à une échelle plus petite et de recueillir les avis des uns et des autres.
- Cet atelier cherche à répondre aux interrogations et aux points soulevés lors des réunions publiques : la traversée de l'ex-RN3 et la problématique de la circulation, ainsi que l'insertion urbaine sur le boulevard Gutenberg puis pour le tracé 4, notamment aux abords de la gare de Gargan.
- Il ne s'agit pas d'une présélection des tracés 3 et 4 au détriment des autres, la concertation n'étant pas terminée. Par exemple, le tracé 1 apparaît faisable d'un point de vue technique ; néanmoins, son opportunité n'était pas la question de l'atelier.
- Cet atelier fait l'objet d'un compte-rendu, synthèse de ce qui a été entendu dans les groupes de travail. Il est intégré au bilan de la concertation.
- Contrairement aux réunions publiques, qui ont fait l'objet d'un tractage et d'une information large, l'atelier répond à une demande d'approfondissement qui nécessitait de limiter le nombre de participants et de l'organiser rapidement, avant le 31 octobre, ce qui explique qu'il ait fait l'objet d'une moindre publicité.

. La communication et l'écoute

Le public a salué « *la présentation du STIF* », les « *réponses honnêtes et bien expliquées* ».

Au début de chaque réunion publique, le maire de la commune accueillante a demandé la plus grande courtoisie entre les participants malgré les différends, qualifiant la phase des réunions publiques de « *temps d'écoute et d'échange* ».

Plusieurs participants auraient néanmoins souhaité « *plus de temps de parole pour le public* » lors des réunions, estimant que la « *parole [a été] donnée à des associations* », « *aux élus* », mais « *pas assez au public* ».

L'association Environnement 93 regrette que le dossier de concertation « *oublie Aulnay-sous-Bois, Bondy et les communes alentour pour ne se concentrer que sur 6 communes* ». D'autres participants regrettent que les « *documents [ne soient pas] plus lisibles* » notamment « *le plan du dépliant* ».

Enfin, quelques participants indiquent qu'il existe plusieurs sites sur la concertation, et souhaitent savoir lequel est officiel et validé par le STIF.

Alain CALMAT s'inquiète de « *certaines inexactitudes qui figurent dans le dossier ou dans le propos des techniciens* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le site officiel de la concertation est le site www.t4clichymontfermeil.com. 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 d'autres acteurs, sans contrôle d'objectivité de la part du garant.
- Le site de la concertation permet au public de prendre connaissance du projet, de télécharger les documents de concertation, et de donner un avis dont il sera tenu compte dans le bilan de la concertation, au même titre que ceux déposés dans les registres en mairie.

Sur la suite

La majorité des participants est très attentive aux suites de la concertation. Ils attendent des éléments complémentaires à travers des visites sur site et de nouvelles études, et souhaitent comprendre comment se déroule la prise de décision.

. Des visites et des études

Eric RAOULT propose l'organisation d'une visite des tracés 5 et 6 sur sa commune.

Alain SCHUMACHER, conseiller municipal de Montfermeil, souhaite « *une visite à Nantes rassemblant une délégation d'habitants, d'élus et de techniciens* ».

Les participants demandent également « *au STIF de fournir des études complémentaires* », concernant pour beaucoup les tracés 3 et 4, mais aussi parfois concernant les tracés 0 et 5.

. Poursuite de la concertation avec les élus

Ludovic TORO, conseiller général de Clichy – Le Raincy et conseiller municipal de Coubron, s'interroge sur une éventuelle poursuite de la concertation, « *du moins entre les élus, le STIF et ses partenaires* ».

. Prise de décision en conseil du STIF

Beaucoup de participants se montrent inquiets de l'issue de la concertation, du « *refus de tous les tracés par certains* ». Ils demandent des précisions sur la « *décision finale* ». Certains proposent de nommer « *un arbitre pour éviter de perdre davantage de temps* ». Les inquiétudes liées à la décision sont associées à la notion d'urgence d'agir pour le désenclavement du plateau, à la volonté d'« *acter une décision dans l'intérêt collectif* », « *afin que les choses concrètes commencent enfin* ».

Plusieurs participants cherchent à comprendre « *le partage de cette décision entre les partenaires* » et le rôle de la concertation dans cette décision : « *le STIF choisira-t-il en fonction du nombre d'intervenants ou en fonction de la qualité des arguments ?* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Des visites sur site seront organisées, mais plutôt après la concertation.
- Le bilan de la concertation marque le passage à un deuxième stade d'études aboutissant au schéma de principe, puis à l'enquête d'utilité publique. Cette dernière apportera des réponses précises et techniques.
- La « phase active » de la concertation se poursuit durant le mois d'octobre, un atelier consacré aux tracés 3 et 4 s'est d'ailleurs tenu le 21/10/09.
- Le STIF souhaite poursuivre le dialogue avec les élus pour continuer sur le chemin de la concertation. Avant chaque passage du dossier au 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.
- La concertation est une étape du processus de décision qui a pour but d'obtenir le maximum d'éléments de consensus. Les éléments apportés à la concertation doivent être analysés et mis en perspective, aucune décision ne peut être prise à l'issue des réunions publiques.
- Les suites à donner au projet après la concertation, dont il sera tiré un bilan, et après le rapport du garant, seront décidées en Conseil du STIF.

OPPORTUNITE DU PROJET, COUT

Les enjeux du projet

- . Le désenclavement du plateau de Clichy-Montfermeil, qui connaît d'importantes difficultés socio-économiques

De nombreux participants insistent sur la nécessité et l'urgence de désenclaver le plateau de Clichy-Montfermeil, en donnant à ses habitants un accès à l'emploi, aux établissements scolaires et universitaires, à la culture et aux loisirs, aux établissements de santé et aux commerces.

Plusieurs rappels sont faits par les participants, pour expliquer la difficile situation socio-économique du plateau. **L'association « Un T4 pour tous »** indique ainsi que « 40% des jeunes sont au chômage ».

Beaucoup de participants considèrent le débranchement du T4 comme « une bouffée d'oxygène économique et sociale pour [leurs] communes », un « moyen de réduire de très fortes inégalités avec d'autres communes de Seine-Saint-Denis et du reste de l'Île-de-France ».

L'association Environnement 93 regrette que le projet ne soit pas plus ambitieux. Elle estime qu'« il ne s'agit pas seulement du désenclavement du plateau, mais de l'ensemble de l'Est parisien ».

Pascal POPELIN, conseiller général de Livry-Gargan et premier adjoint au maire de Livry-Gargan, qualifie le consensus général autour de la nécessité de ce désenclavement en ces termes : « personne n'est hostile au désenclavement du plateau ».

Changer d'image, un enjeu de mixité sociale

Le projet de débranchement du T4 est pour beaucoup une opportunité pour « *en finir avec l'image négative que véhicule le plateau* », pour « *sortir de la spirale infernale de toute révolte sociale* ». Certains parlent de « *déghettoïser* » le plateau de Clichy-Montfermeil, de permettre plus de « *mixité sociale* ».

Xavier LEMOINE fait le vœu que « *les villes du plateau puissent un jour ressembler à celles de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois* ».

Francis MARTIN, conseiller municipal de Clichy-sous-Bois, s'impatiente de la réalisation du projet, « *pour que les événements de 2005 ne se reproduisent pas* ».

Certains craignent néanmoins que ce désenclavement n'entraîne un « *nivellement social par le bas* » pour les habitants des Pavillons-sous-Bois, de Livry-Gargan et du Raincy. A plusieurs reprises, la crainte de voir arriver des « *populations indésirables* » ou des « *perturbations* » est évoquée. Quelques participants considèrent que ce projet « *soutient la délinquance* ».

La diminution des temps de trajet

Les participants établissent plusieurs constats de la situation actuelle des transports sur le plateau. Ils évoquent « *les attentes interminables des usagers des bus* », et qualifient le plateau d'« *îlot perdu de la carte des transports* ». Ils estiment que les temps de trajet et leur irrégularité sont les principaux responsables des difficultés socio-économiques sur le plateau. Les étudiants sont « *découragés par le temps de transport* », ceux qui ont un emploi en dehors du plateau sont « *pénalisés par les retards* » dus aux dysfonctionnements des transports en commun.

De fait, ils se félicitent de l'arrivée du tramway, qui sera pour eux un véritable « *gain de temps d'au moins 20 à 30 minutes, si l'on tient compte des irrégularités de transport dues aux nombreuses ruptures de charge* ». Certains espèrent « *gagner plus d'une heure de trajet par jour* ». Tous se réjouissent d'un projet qui permet de « *rendre accessible Paris en si peu de temps* ». De ce point de vue, les gains de temps affichés par le STIF dans son étude socio-économique (10 minutes en moyenne) paraissent très sous-évalués à certaines personnes.

Beaucoup de participants estiment ainsi que le gain de temps de dix minutes évoqué dans le dossier de concertation apparaît trop faible par rapport à l'irrégularité des transports actuels, et paraît donc sous-évalué pour justifier un tel investissement.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Les dix minutes de gain de temps évoquées ont un sens, car elles tiennent compte du gain réalisé sans tenir compte de l'irrégularité des modes de transport existants, que l'on ne peut pas évaluer de façon précise et fiable, (influence de la congestion du trafic routier sur la vitesse des bus, de la fréquence des dessertes aux heures creuses etc.). Ce calcul extrêmement rigoureux contribue ensuite à l'évaluation de l'intérêt socio-économique du projet.

L'amélioration de la qualité de service dans les transports en commun

Les habitants du plateau de Clichy-Montfermeil dénoncent l'inconfort des moyens de transport existants, les « *bus surchargés* », leur irrégularité, la faiblesse de la desserte aux heures creuses, en soirée et les week-end, ainsi que la difficulté pour les personnes à mobilité réduite d'y accéder. Ils demandent le droit de « *vivre simplement avec un moyen de transport adapté* ». Beaucoup se disent « *non motorisés* », et donc « *dépendants des transports en commun* ».

Les habitants de Livry-Gargan, des Pavillons-sous-Bois et du Raincy estiment également que l'offre en transport en commun dont ils bénéficient est « *insuffisante* ».

Quelques participants considèrent néanmoins qu'il « *y a assez de transports en commun* » sur le plateau de Clichy-Montfermeil et sur les communes de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois, et remettent en cause l'opportunité du projet.

D'autres, dont **l'association Environnement 93**, regrettent que le périmètre du projet ne soit pas plus vaste.

. Une alternative à la voiture particulière

La volonté de privilégier les transports en commun pour limiter « *l'usage de la voiture individuelle* » est évoquée de façon récurrente par les participants, qui soutiennent le projet de débranchement du T4 dans le but de faire de ce projet un élément « *très positif pour l'environnement car il générera moins de CO₂* ».

Les Verts de Seine-Saint-Denis se font le relais de cet enjeu, en insistant sur le fait que « *face à la crise écologique, le développement des transports en commun est une priorité* ».

D'autres participants craignent au contraire que le projet, s'il emprunte l'ex-RN3, n'augmente la pollution, les nuisances sonores et l'insécurité routière dans les rues secondaires des communes traversées.

L'articulation avec le réseau de transport existant et en projet

Quelques participants ont rappelé la nécessité d'avoir une réflexion globale et de ne pas se cantonner à « *la volonté de régler un problème local* ».

Ils évoquent ainsi les difficultés de déplacement des habitants des Pavillons sous Bois et de l'est de Livry-Gargan, au même titre que ceux du plateau.

D'autres au contraire estiment que le désenclavement du plateau de Clichy-Montfermeil est prioritaire sur le désenclavement des quartiers résidentiels de Livry-Gargan et Pavillons-sous-Bois, où le taux de motorisation est très élevé.

Des craintes sont formulées quant au risque d'avoir « *trois transports redondants* » pour désenclaver le plateau, à savoir le débranchement du T4, le métro automatique du « Plan Blancs » et le bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'ex RN3. D'autres estiment que la multiplication des projets dans ce secteur trop longtemps abandonné est une bonne chose.

Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois, évoque ainsi des « *enjeux d'interconnexion du projet avec le BHNS sur la RN, et avec le métro automatique du Grand Paris* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- La tendance actuelle de la politique des transports en commun est de mailler et d'articuler les projets entre eux. Les projets connexes à celui discuté lors de la concertation ont été présentés pour cette raison.
- Le STIF partage le souci d'avoir une vision globale du projet dans le réseau futur.

. L'articulation avec le transport en site propre (TCSP) sur l'ex-RN3

Ce TCSP, souvent appelé BHNS (bus à haut niveau de service), est perçu par plusieurs participants comme un moyen de requalifier l'ex-RN3, un axe « *sinistré* », « *qui n'a jamais fait l'objet d'études* ».

De fait, beaucoup de participants s'inquiètent de l'impossibilité de prolonger le BHNS au-delà du viaduc de Gargan vers Vaujours, si cela pose les mêmes problèmes d'insertion que le débranchement du T4, dont le passage sur cette portion (tracé 0 dit historique) fait l'objet d'un rejet des élus et des riverains.

Plusieurs participants identifient quant à eux le BHNS comme une alternative au débranchement du T4 pour désenclaver le plateau. Ils proposent ainsi « *le prolongement du BHNS vers le plateau*,

en attendant que le métro automatique se mette en place », et voient le BHNS comme un moyen « beaucoup plus novateur et respectueux de tous qui désenclave Clichy-Montfermeil, sans sacrifier un autre site ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé 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 l'ex-RN3. Le Conseil général de Seine-Saint-Denis souhaite aller à terme jusqu'à Vaujours.
- Le désenclavement du plateau au moyen d'un BHNS venant de l'ex RN 3 a été examiné lors d'une étude sectorielle menée en 2004-2005. Ce projet ne permettait pas de se rabattre rapidement, et en toute régularité, sur les gares RER, conditions nécessaires pour améliorer sensiblement l'accessibilité du plateau.

. L'articulation avec les projets de transport du Grand Paris (« projet Blanc »)

Plusieurs participants s'interrogent sur l'articulation du projet avec le métro automatique du Grand Paris. Certains s'inquiètent de leur éventuelle concurrence, et proposent « *d'attendre le métro du Grand Paris* ». Beaucoup estiment que les deux projets seront complémentaires, et que le projet de débranchement du T4 est prioritaire. D'autres soulignent le risque de doublon entre ce projet de métro et le tracé 1 du T4.

Ainsi, **Xavier LEMOINE** indique qu'il n'y a « *plus à débattre de la concurrence éventuelle du métro automatique du Grand Paris* ».

L'association Environnement 93 met en doute la desserte du plateau par le métro automatique, lequel a pour but de « *relier les zones d'affaires et non pas de desservir les habitants : cette promesse d'une desserte du plateau de Clichy-Montfermeil à ce jour nous paraît comme un piège* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le prolongement du T4 et le métro automatique sont complémentaires. Ils diffèrent aussi en termes de délais : le débranchement du T4 à l'horizon 2015 répond à une urgence, le métro à partir de 2020 correspond une situation de moyen-long terme. Le T4, qui pourra permettre aux usagers de se rabattre vers le métro automatique, a déjà fait l'objet de nombreuses études et dispose de la quasi-totalité des financements.
- La complémentarité entre les deux projets permettra un maillage plus important de la banlieue.
- Enfin, la mise en place du tram-train, transport de surface, s'accompagnera d'une opération beaucoup plus large de requalification des espaces publics de façade à façade sur les voiries empruntées, de nature à améliorer de façon très nette la qualité de vie des quartiers desservis.

. Le pôle intermodal de Noisy-le-Sec

Beaucoup de participants insistent sur la nécessité de raccorder le T4 à Noisy-le-Sec pour donner correspondance au T1 et à la future Tangentielle Nord. Certains regrettent que cela ne fasse pas « *partie de ce projet, notamment pour limiter l'impact sur le RER E* ». La commune de Noisy-le-Sec est définie comme « *le centre d'intérêt de tous les transports en commun ferroviaires* », « *une gare de correspondance avec le RER E, le T1 et la Tangentielle Nord* », qui permettra de « *favoriser les déplacements de banlieue à banlieue* ».

Certains s'inquiètent néanmoins de l'éventualité de démolir la gare de Bondy pour permettre le prolongement du T4 entre Bondy et Noisy-le-Sec.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le prolongement du T4 de Bondy à Noisy le Sec le long du faisceau ferroviaire est inscrit au SDRIF adopté par le Conseil régional en septembre 2008, et fait l'objet d'un premier crédit d'études au titre du Contrat particulier entre la Région Ile de France et le Département de Seine-Saint-Denis.

. L'exploitation et la charge du RER B

Plusieurs participants évoquent la saturation actuelle du RER B et s'inquiètent de l'impact du projet sur celle-ci, notamment dans le cas du tracé 1 : « *le tracé 1 déportera de nombreux usagers sur le RER B* », lequel n'a pas la « *capacité suffisante pour absorber cette nouvelle masse d'usagers* ». Ces participants ont une vision très pessimiste d'un RER B « *absolument pas fiable sur le temps de transport entre Aulnay-Sous-Bois et la Gare du Nord* », « *surchargé et à bout de souffle* ». Ils estiment « *désastreux de le saturer davantage* ».

Quelques participants estiment néanmoins que « *la fréquence du RER B est bien meilleure que celle du RER E* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le programme de rénovation du RER B est en cours et devrait permettre une amélioration de la régularité et de la fréquence de cet axe. Ces travaux seront terminés à la mise en service du T4, le RER B sera donc à même d'absorber le trafic supplémentaire. L'augmentation de la fréquentation du RER dans la gare RER de rabattement sera prise en compte.

. L'exploitation et la charge du RER E

De même que pour le RER B, dans le cadre du tracé 1, certains craignent « *l'affluence supplémentaire à la gare RER E de Bondy* » si un des tracés allant vers le sud était choisi. Ces personnes estiment que le RER E subit un « engorgement », car il est « *encore trop faiblement cadencé* », ce qui se traduit par l'arrivée de « *RER déjà bondés* » à la gare de Bondy.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

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

. L'impact de la nouvelle branche sur le T4 actuel (exploitation, qualité de service)

Plusieurs participants évoquent les conditions des usagers sur la branche existante du T4, une ligne « *confortable* » et « *rapide* ».

D'autres rappellent qu'elle souffre de saturation aux heures de pointe. Ils craignent que cela ne s'aggrave avec le débranchement (afflux de voyageurs supplémentaire), notamment du fait de « *sa configuration en Y* ». Ils demandent, « *avant d'envisager une nouvelle branche* », de faire en sorte « *que l'actuelle fonctionne correctement* », pour éviter « *un engorgement du trafic routier aux différents passages à niveau* » et pour éviter que « *Livry-Gargan ne [devienne] un échangeur de tramway* ».

Quelques avis sont émis à propos de l'emplacement de la station de correspondance entre « *le T4 existant et sa nouvelle branche* ». Certains estiment que le boulevard Gutenberg à Livry-Gargan est trop étroit pour l'accueillir. D'autres proposent « *la gare de Freinville-Sevran [qui] est plus adaptée que le boulevard Gutenberg pour accueillir une gare de correspondance* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- La ligne du T4 sera parcourue par deux services de tramway différents. 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. Le tramway peut rouler aussi bien dans un espace urbain que sur la ligne des coquetiers. Dans le scénario du tracé 3, au départ de Bondy, un tramway sur deux irait vers le plateau, un tramway sur deux vers Aulnay-sous-Bois, et ceci toutes les trois minutes. Le tronç commun entre Bondy et Gargan, qui est aujourd'hui le plus chargé, serait donc privilégié, avec un tramway toutes les 3 minutes.

. La restructuration du réseau de bus et du réseau cyclable

Plusieurs participants s'interrogent sur « *la réorganisation du réseau de bus autour du T4* ». Certains proposent que « *les lignes de bus qui assurent le maillage complémentaire sur la ville [soient] maintenues avec une fréquence plus faible* ». Certain souhaite ainsi « *savoir si le projet réduira le nombre de bus qui transitent chaque jour par Le Raincy* ».

D'autres indiquent que « *les aménagements cyclables ne doivent en aucun cas être réalisés seulement là où il reste des espaces inoccupés, sans maillage ni continuité* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le système de transport a vocation à articuler les réseaux très structurants avec les lignes de rabattement, comme le tramway, puis avec les bus. Dans la poursuite du projet, le réseau de bus sera réorganisé en privilégiant les correspondances et les rabattements sur le T4.
- La restructuration du réseau de bus est 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. Cette étape n'est pas présentée dans la concertation actuelle, car beaucoup de tracés sont encore en débat, et sera traitée quand le choix d'un tracé sera effectif. La restructuration du réseau bus sera présentée à l'enquête d'utilité publique, concertée puis arrêtée avec les collectivités locales et les exploitants deux ans avant la mise en service du projet.
- La création d'aménagements cyclables concomitants avec la réalisation de la nouvelle branche du T4 fera l'objet de réflexions détaillées lors des phases d'études suivantes, en coopération avec les gestionnaires de voiries concernés (Conseil général, communauté d'agglomération, communes).

Le coût et le financement du projet

. Le coût du projet

Plusieurs participants relèvent le « *budget considérable* » d'un projet « *extrêmement onéreux* ». Ils s'interrogent sur la pertinence d'engager une telle somme pour un gain de temps de « *dix minutes seulement* ». Ils souhaitent connaître le détail du budget, par exemple s'il « *comprend les expropriations* ».

Pour d'autres, le coût n'est pas la priorité : « *si pour réaliser le projet au mieux pour tout le monde il faut quelques millions de plus, alors battons-nous tous ensemble pour trouver cet argent* ».

- Le financement (crainte d'une augmentation des impôts locaux pour financer le projet par exemple)

Plusieurs participants, ayant relevé le coût important du projet, s'inquiètent du risque de voir « *grossir les charges de [leur] commune et augmenter ainsi [leurs] taxes locales qui sont déjà assez élevées* », pour pouvoir le financer. Certains considèrent qu'il s'agit là de « *beaucoup de frais pour des communes déjà endettées* ».

Plusieurs élus se veulent rassurants, face à « *un projet qui a autant d'appui et de financement et ne doit plus susciter d'inquiétudes* », selon les termes de **Claude DILAIN**.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Serge MERY, vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, et Philippe PIRAUX, sous-préfet du Raincy, ont rappelé avant chaque réunion publique l'importance de la participation financière de l'Etat et de la Région en faveur de ce projet, dans le cadre du CPER et du Plan Espoir Banlieue.
- « 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 Projets Etat-Région (CPER), et 140 millions au Plan Espoir Banlieues » indique Philippe PIRAUX, sous-préfet de l'arrondissement du Raincy.
- Serge MERY souligne « L'importance que la Région accorde à ce projet de maillage du territoire », il rappelle que « c'est pour ces raisons que le projet est inscrit au SDRIF, au CPER, au Plan Espoir Banlieues, et qu'il est porté presque à égalité par l'Etat et la Région, ce qui est rare ».

Le calendrier

Beaucoup de participants évoquent l'urgence de réaliser le projet, notamment pour répondre à l'enjeu de désenclavement du plateau. Ils évoquent leur « *impatience quant à la réalisation du débranchement du T4* », la nécessité de « *faire vite* », un projet « *tant attendu* ». Ils proposent ainsi de réduire la « *longue phase d'études* », d'autant plus que « *les financements ne posent pas de problème* ».

Quelques participants craignent que le choix d'un tracé qui comporte « *trop de difficultés techniques d'insertion* » ne ralentisse le projet, notamment s'il faut procéder à des « *expropriations* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Il n'y a pas d'expropriations de bâtiments pour les tracés 1 et 3 ; par conséquent, il n'y a ni coût ni délai supplémentaires.

Les principales caractéristiques du projet

La desserte

. RER E vers Paris, Noisy-le-Sec (correspondance pour la branche Tournan), et Chelles

Plusieurs participants favorisent les tracés « *les mieux situés pour rejoindre le RER E* », dans le but notamment d'être reliés à terme à Noisy-le-Sec, « *amené à devenir un lieu d'interconnexion très important* » selon **Claude DILAIN**.

Être relié au RER E est également perçu comme « *indispensable dans la perspective de son prolongement vers la Défense* ».

Pour d'autres, « *l'idée d'aller vers Bondy est stupide* », puisqu'il « *faudrait détruire la gare de Bondy pour prolonger jusqu'à Noisy-le-Sec* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Noisy-le-Sec est un nœud de transports en développement, notamment avec à moyen terme l'arrivée de la Tangentielle Nord et le prolongement du T1 à Val de Fontenay. Le prolongement du T4 de Bondy à Noisy le Sec est distinct de la création d'une nouvelle branche : il s'agit d'un projet inscrit au projet de SDRIF adopté par la Région Ile de France (phase 1) et au Contrat Particulier Région-Département, dont les études préliminaires sont en cours de lancement.

. RER B vers Paris, Roissy et Mitry

Peu de participants privilégient la liaison directe vers le RER B. En effet, la desserte des vrais pôles d'emploi du secteur aéroportuaire de Roissy n'est pas assurée par le RER B, qui relie les aéro-gares, mais par les lignes de bus. En particulier, la future ligne Mobilien « pôle à pôle » Clichy – Roissy améliorera nettement cette desserte. D'autre part le tracé 1 constituerait un doublon avec le futur métro automatique du Grand Paris.

Quelques personnes estiment néanmoins qu'elle est « *bien plus logique* », puisqu'elle offre « *deux branches en direction de Paris, ainsi qu'une arrivée sur les Halles* ». Selon **Alain CALMAT**, « *le lien vers Roissy est prioritaire* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Une liaison Mobilien pôle à pôle entre Roissy et le plateau a été mise en en service le 1^{er} novembre 2010, pour améliorer l'accès aux zones d'emploi de Roissy. L'amplitude horaire et la fréquence de cette liaison ont été définies en conséquence.

. Le double-débranchement vers les RER E et B

Plusieurs participants, relayés par l'association « **Un T4 pour tous** », demandent un débranchement bidirectionnel (vers Aulnay et vers Bondy sans rupture de charge) du T4 « *pour assurer une meilleure desserte* ».

L'association **Environnement 93** défend également ce double débranchement, « *nécessaire, tant pour les usagers du plateau actuels ou futurs que pour tous les habitants de l'est du 93 et tous ceux qui pourraient y venir d'ailleurs* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Dans l'immédiat il n'est pas possible de prendre position sur un débranchement du T4 en même temps vers le nord et vers le sud. La possibilité du débranchement à Gargan, par exemple, a été vérifiée dans un sens et dans l'autre, mais pas dans les deux en même temps.
- En phase schéma de principe, selon le tracé retenu, des études pourront être menées de façon à examiner si, de façon conservatoire, le raccordement peut être implanté de façon à ne pas interdire ultérieurement la création d'un second raccordement.

. Le centre-ville de Clichy et l'avenue Maurice Audin (« Bas-Clichy »)

Beaucoup de participants insistent sur la nécessité de desservir le « *Bas-Clichy où les difficultés s'accumulent en l'absence de projet de renouvellement urbain* », un « *quartier qui a un besoin vital d'être désenclavé* », notamment pour « *les habitants de ce quartier, le collège Louise Michel et le centre commercial [Clichy 2]* ».

Anne JARDIN, adjointe au maire de Clichy-sous-Bois, évoque les diverses études qui confirment l'urgence de désenclaver le Bas-Clichy : « *le schéma intercommunal de cohérence urbaine (SICU) Clichy-Montfermeil a montré la nécessité de créer un centre-ville autour de l'espace Mairie/Chêne Pointu et dès ce moment là matérialisé le trajet d'une future liaison en transport en commun en site propre le long de l'allée Maurice Audin* ». Elle précise que les conclusions du SICU sont « *reprises dans les différents guides d'aménagement, dans le cadre du Projet de Renouvellement Urbain, et dans le Plan d'Aménagement et de Développement durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU)* ».

. Le Projet de Renouvellement Urbain (PRU)

Le PRU mis en œuvre à Clichy-sous-Bois et à Montfermeil est fréquemment évoqué comme « *la plus grande opération de rénovation urbaine de France* », avec un budget d'environ 600 millions d'euros. Les participants demandent « *que cet investissement ait un sens* », que le tramway puisse « *structurer l'espace* », et aider à « *remplir les 50% de nouveaux logements prévus pour des populations nouvelles dans un but de mixité sociale* ».

La « *réussite attendue de l'intégration de la mixité sociale et résidentielle dans les quartiers d'habitation du PRU* » est soumise à la desserte du plateau par le projet de tram-train, qui « *ne peut donc éviter le PRU* ».

. Le Centre Hospitalier Intercommunal de Montfermeil (CHI)

De nombreux participants ont souligné la nécessité de desservir le CHI par la nouvelle branche du T4. **Xavier LEMOINE et Claude Dilain ont relayé ce souhait en** insistant sur l'importance de la fréquentation du CHI. Ils évoquent également l'important plan d'agrandissement et de modernisation en cours de finalisation.

D'autres participants prennent la position inverse. Parmi eux **Alain CALMAT**, qui estime que le CHI est « *bien accessible par bus pour les habitants du secteur, et qu'il n'accueille que très peu de Parisiens* ».

. L'est de Livry

Les élus de Livry-Gargan demandent « *le désenclavement de chacune des communes concernées, et pas seulement du plateau* ». Selon eux, les quartiers à l'est de Livry-Gargan devraient ainsi être desservis au même titre que ceux du plateau. Des habitants de Livry-Gargan se prononcent ainsi en faveur du tracé 1, dans le but d'offrir « *une desserte améliorée* » à leur commune.

Xavier LEMOINE précise que les habitants de l'est de Livry-Gargan « *n'ont pas la même sociologie que ceux du plateau de Clichy-Montfermeil* » et que, bénéficiant « *d'un des plus forts taux de motorisation* » du secteur, ils n'empruntent pas aujourd'hui les transports en commun.

. Le centre-ville de Montfermeil

Les élus du plateau insistent sur la nécessité de desservir le centre-ville de Montfermeil. Cette desserte permettra de se déplacer « *aussi à l'intérieur du plateau, en ne contournant pas le centre-ville de Montfermeil* ».

Les rabattements

. Vaujours et Coubron

Quelques participants s'étonnent que le projet ne desserve pas Vaujours et Coubron, et demandent comment ces communes seront « *prises en compte* ». Ils demandent notamment, « *la mise en œuvre rapide d'une étude permettant de prolonger le T4 par des lignes du bus en site propre afin de mailler plus précisément l'est du département* ».

L'association Environnement 93 estime que le désenclavement « *ne peut être limité à certains quartiers* » de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, mais doit bénéficier également à ceux des autres communes traversées ou limitrophes (Vaujours et Coubron notamment).

D'autres estiment que « *Vaujours et Coubron seront avantagées par la proximité de ce tram-train* ».

. Parkings relais

Quelques participants se demandent si des parkings seront prévus « *pour permettre le rabattement en voiture de ceux qui ne sont pas sur la ligne* ». Ils proposent qu'ils soient « *gratuits et sécurisés, en bout de ligne et à proximité des stations importantes* ».

. Pistes cyclables

Quelques participants demandent si des « *pistes cyclables accompagneront les différents tracés* » et s'il sera possible de « *mettre son vélo dans le tramway* ».

. Réseau routier secondaire

Plusieurs participants s'inquiètent de l'impact du projet sur « *le trafic des voiries de rabattement* », arguant que « *la circulation [routière] va se reporter sur d'autres itinéraires saturant les voies de substitution* ». Dans le cas où le tramway passerait par l'ex-RN3, ils craignent « *le passage de voitures, camions et deux roues en plus grand nombre* » sur le réseau secondaire autour de l'ex-RN3, « *infrastructures [qui] ne sont pas faites pour cela* », ainsi que « *l'étouffement* » des « *quartiers Chanzy et Gutenberg* ». Ils redoutent les nuisances sonores et la pollution atmosphérique que cela induirait, ainsi qu'une plus grande insécurité pour « *les enfants qui se rendent à l'école* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- L'impact du tramway sur la circulation routière, pour ce qui concerne tant l'axe principal que les reports de trafic sur le réseau secondaire, a fait l'objet d'études techniques relatives aux tracés 1 et 3 dans le cadre du DOCP. Ces études seront approfondies, notamment pour appréhender plus finement les enjeux sur le réseau secondaire. Dans tous les cas, les impacts du projet sur le fonctionnement du réseau viaire et les modifications à porter éventuellement au plan de circulation seront examinées en concertation avec les collectivités concernées.
- Le débranchement du T4 est l'occasion de repenser tous les modes de déplacement et leur articulation.

Les caractéristiques du mode choisi : avantages et inconvénients

Plusieurs participants se disent favorables au mode tram-train, ou tramway, qui « *est l'avenir des transports collectifs* », et aux bénéfices qu'il peut apporter aux communes qu'il traverse.

Le tramway est considéré comme un « *mode de transport beaucoup plus souple que le bus* », qui permet « *plus de confort pour tous* », est « *accessible aux handicapés et à toutes personnes à mobilité réduite* », qui « *garantit une régularité, une capacité d'accueil plus importante, ainsi que des conditions de confort accrues* ». Le tramway est également qualifié de « *propre, rapide, écologique, confortable, et aux tarifs non prohibitifs* ».

Les participants attendent du tramway qu'il contribue à une « *meilleure qualité de vie* », à la « *réduction du bruit et de la pollution* ». Ils considèrent qu'il peut « *créer de l'emploi* » et « *embellir le cadre de vie des citoyens limitrophes sur le long terme* ».

Claude DILAIN lui attribue une « *fonction de structuration d'un territoire, d'unification de la ville* ».

. Les questionnements autour du tram-train

Ce mode de transport suscite néanmoins quelques inquiétudes de la part de personnes qui souhaitent que le débranchement n'altère pas le confort et la régularité de la branche du T4 existante. Ainsi, certains participants s'interrogent sur la manière dont les tramways de la nouvelle branche, qui passent « *déjà toutes les 6 minutes* », s'intercaleront avec ceux de la branche existante.

D'autres s'inquiètent de la sécurité des piétons à proximité du passage d'un tramway, notamment dans les rues étroites ou très fréquentées. Quelques-uns estiment que le débranchement apportera de la « *délinquance et des incivilités* » dans des communes qui en sont aujourd'hui « *préservées* ». Plusieurs participants souhaitent ainsi que le projet s'accompagne d'un « *renforcement de la sécurité à bord du tram-train, sur les quais et aux abords des gares* ».

Quelques-uns craignent pour « *la qualité du paysage de leur commune* » et pour les risques de « *nuisances sonores et de vibrations* ». Ils prennent pour exemple le T4 existant que certains jugent « *extrêmement bruyant* ».

D'autres interrogations, notamment relayées par l'**association de Défense des Libertés et des Droits aux Pavillons-sous-Bois**, portent sur le potentiel « *étouffement d'un pôle important de vie, à savoir le quartier Chanzy* », sur la « *perte de valeur des biens immobiliers* », sur le « *surplus de population* » à anticiper, et sur les éventuelles expropriations, nécessaires à la réalisation des tracés, « *boulevard Gutenberg* » pour le tracé 3, « *dans le bas de l'avenue Thiers* » pour le tracé 5.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- l'arrivée du tramway apporte une très nette amélioration du cadre de vie (requalification urbaine, accessibilité accrue), génératrice de plus-value immobilière
- par expérience et par comparaison avec des projets similaires en Ile de France, le doublement du nombre de passage des tramways sur le tronç commun aux deux branches se fera sans difficulté particulière, notamment en termes de circulation routière. Ceci sera néanmoins étudié en détail et affiné lors de la phase Schéma de principe.
- Les problématiques du stationnement et de l'organisation des livraisons seront traitées dans une phase ultérieure en concertation avec les communes et les différents acteurs concernés (de façon plus précise avec chaque commerçant), pour la phase chantier comme après la mise en service.

L'impact des travaux pour les usagers, riverains et commerçants

Marc TAUTOU, membre des Verts de Livry-Gargan, rappelle que les « *centres-villes desservis par des tramways font rapidement le bonheur des commerçants* ». La CCIP de Seine-Saint-Denis ajoute qu'il est « *nécessaire de distinguer les conséquences directes des travaux sur le maintien de l'activité commerciale, des gains potentiels que pourra engendrer la mise en service de cette nouvelle infrastructure pour le commerce* ».

Plusieurs commerçants s'inquiètent néanmoins de l'impact des travaux sur leur chiffre d'affaire et de la nature des aides dont ils pourront bénéficier. Ils s'inquiètent également de la « *suppression des stationnements et de l'arrivée d'une clientèle différente* ».

Les commerçants fondent leurs inquiétudes sur l'expérience jugée malheureuse du T1 à Noisy-le-Sec. Selon certains il est ainsi « *inconcevable de mettre en place un tel chantier* », cela « *créera beaucoup de difficultés pendant les trois années de travaux (commerces, marchés, circulation)* » et sera « *un vrai désastre pour les commerces* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le temps des travaux n'est effectivement pas le plus facile à vivre pour un projet de tramway. Cette période doit faire l'objet d'anticipations et de tous les soins. Néanmoins, s'il s'avère qu'un réel handicap est généré par le projet pour un commerce, suite à une chute de son chiffre d'affaires notamment, la Loi lui reconnaît un droit à indemnisation. Dans le but d'alléger les procédures, le STIF met généralement en place, sur les grands projets, des commissions de règlement à l'amiable (CRA), qui fonctionnent selon des règles nationales, l'indemnisation se faisant au fil de l'eau pendant la réalisation du tramway. Un travail avec les commerçants doit permettre de maintenir l'activité pendant les travaux. Par ailleurs, toutes les études qualitatives indiquent que le bilan « avant-après » la mise en service d'un tramway est, sauf exceptions, positif pour le commerce et que, de même, l'immobilier est nettement valorisé.
- L'expérience vécue plus ou moins difficilement au Petit Noisy (T1 à Noisy le Sec) reste rare, comparée aux expériences de nombreux réseaux de tramways en France.

L'insertion du T4 : les tracés

Beaucoup de participants se prononcent en faveur des tracés 3, 4, 1 et 0. Ils donnent généralement une préférence, et un ou plusieurs tracés par défaut.

Ainsi, selon bon nombre de participants, à l'issue de la concertation, « *les tracés 3 et 4 restent les seuls qui réunissent les qualités nécessaires à un désenclavement efficace et occasionnant le moins de gêne possible pour les riverains* ». Cette préférence a été appuyée en ces termes par **Xavier LEMOINE** : « *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* », « *les tracés 3 et 4 sont les plus évidents* ». **Raymond COENNE, conseiller général du canton de Montfermeil-Vaujours-Coubron et maire de Coubron**, et **Ludovic TORO**, ont adressé une lettre au garant, dans laquelle ils demandent que « *l'étude de ce débranchement puisse s'opérer sur les tracés 3 ou 4 [qui] proposent l'offre de transport la plus utile aux citoyens de [leurs] villes* ». **Le groupe UMP du Conseil municipal de Livry-Gargan** a également adressé une lettre au garant, dans laquelle il souhaite que « *l'étude de débranchement du T4 [porte] sur les tracés 3 ou 4* ».

De nombreux participants ont toutefois demandé des études complémentaires sur ces tracés pour pouvoir se positionner.

Beaucoup de participants excluent en bloc les tracés 1, 2, 5 et 6 « *qui ne desservent pas le Bas-Clichy et ne permettent pas un accès rapide à la gare de Bondy* ».

Les tracés qui longent ou traversent l'ex-RN3 ont suscité de nombreuses interrogations et inquiétudes. L'ex-RN3 est définie à plusieurs reprises comme un axe très encombré, sur lequel transitent d'importants flux en provenance de la Seine-et-Marne à destination de Paris, et inversement. Les participants font état d'une ex-RN3 « *saturée en heures de pointe* », de leur crainte de voir s'accroître les embouteillages ainsi que les pollutions sonore et atmosphérique.

Quelques participants proposent d'emprunter le boulevard Gagarine plutôt que l'allée Maurice Audin, « *de manière à ce que tous les Clichois soient à égale distance du T4, aussi bien les immeubles que les zones pavillonnaires* ».

Enfin, quelques participants regrettent que « *tous les tracés laissent de côté le secteur pavillonnaire du plateau [de Clichy-Montfermeil]* ».

Tracé 1

Plusieurs participants se prononcent en faveur du tracé 1, qui permet selon eux « *une couverture plus large de voyageurs potentiels* » et une « *desserte améliorée de Livry-Gargan* », sans « *trop perturber la circulation des automobiles pendant les travaux* » et avec « *un faible impact sur la traversée perpendiculaire de l'ex RN3* ».

Pour **Pascal POPELIN**, il est « *le seul réalisable dans Livry-Gargan* ». **Alain CALMAT** estime que ce tracé ne « *pose pas de problèmes majeurs d'insertion* » et « *aide Livry-Gargan à désenclaver le centre et l'est de son territoire* ». Le tracé « *dessert l'IUFM et rapproche ses habitants de Roissy et de Paris* ».

Beaucoup de participants s'opposent au tracé 1 qui « *évite Clichy-sous-Bois en ne desservant pas le rond-point Charles de Gaulle [Bas-Clichy]* » et « *condamne [donc] le succès du désenclavement* ». Ce tracé est également perçu comme un doublon « *au métro automatique* », à la « *liaison de pôle à pôle entre le plateau et Roissy* » et au « *bus 613 Mobilien* ».

Les riverains des avenue Kennedy et Churchill à Livry-Gargan sont plutôt défavorables à ce tracé qui vient « *compliquer [leur] vie quotidienne* » en raison des modifications nécessaires du plan de circulation (mise à sens unique de l'ex RN 370).

Enfin, quelques participants font remarquer que le tracé 1 traverserait « *le parc classé de la mairie de Clichy-sous-Bois, dessiné par l'architecte Alexandre BRONGNIART* », et « *nécessiterait [donc] d'abattre des arbres* ».

Tracé 2

Le tracé 2, peu évoqué par les participants, fait principalement l'objet de critiques, dans la mesure où il « *coupe et longe la RN3, en plus d'avoir les inconvénients du tracé 1* ». Il est qualifié d'« *hérésie* » car il « *ne répond pas du tout aux attentes des Clichois du sud* ».

Tracé 3

Le tracé 3, relativement décrié au début de la concertation, a ensuite reçu le soutien de nombreux participants, étant même qualifié de « *bon compromis* ». Il est perçu comme un moyen de desservir « *les villes les plus démunies et le plus de voyageurs* », de « *répondre aux attentes* » et d'« *aller aussi bien et avec un temps de transport équivalent à la gare de Bondy ou à celle d'Aulnay-sous-Bois* ». Selon certains, il « *limite les difficultés techniques en utilisant les voies de circulation les plus larges* ».

Certains participants émettent des conditions à sa réalisation : ils estiment ainsi qu'« *il est indispensable d'assurer un traitement environnemental soigné, notamment sur le boulevard Gutenberg, et de repenser les infrastructures routières au passage de l'ex RN 3* ».

L'association Environnement 93 souhaite que ce tracé tire partie du fait qu'il est le « *seul à permettre un débranchement dans les deux sens, même si cela nécessite un surcoût* ».

Claude DILAIN accepte ce tracé « *à condition qu'il se débranche vers le Sud* ».

Philippe DALLIER, après avoir pris connaissance des éléments complémentaires présentés par le STIF concernant l'impact de ce tracé sur la circulation routière, déclare ne plus s'y opposer.

Plusieurs participants s'opposent néanmoins à ce tracé qui « *serait nuisible pour les Livryens, dangereux pour les enfants et les personnes âgées* » et qui « *dessert uniquement le RER E, alors que le seul intérêt de ce tracé serait de desservir les 2 lignes de RER (E et B)* ».

De nombreuses inquiétudes ont également été formulées par les riverains et usagers du boulevard Gutenberg, ainsi qu'à propos de la traversée de l'ex-RN3 en baïonnette.

. Boulevard Gutenberg

Beaucoup de participants s'inquiètent de l'insertion du tramway dans cette voie. Ils estiment que cela aura un impact sur les accès riverains, les stationnements et la sécurité des piétons. Selon eux, la situation du boulevard Gutenberg est très particulière et ne peut être traitée comme dans d'autres villes.

Ils rappellent à plusieurs reprises que « *cette avenue accueille trois écoles et un lycée, soit 1600 élèves, ainsi que des salles de sport* ». Alors que la largeur entre façades est de 24 m, ils affirment que le passage du tramway ne sera pas compatible avec le fonctionnement de ces établissements (dépose des enfants notamment) et « *ne permettra pas le passage des services d'urgence et de secours* ». D'autre part, ils estiment que « *les commerces auront moins de fréquentation* ».

Ils craignent principalement pour la sécurité des riverains et des usagers du boulevard du fait de l'absence « *de barrières de sécurité* ». Ils sont également réticents face aux modifications du plan de circulation, notamment « *la mise à sens unique du boulevard, [qui] risque de provoquer des embouteillages importants* ».

Enfin, **le cercle d'escrime de Livry-Gargan** s'inquiète de l'impact du projet sur le bon accès à ses locaux pour les entraînements et les compétitions, craignant un « *report des licenciés vers les clubs alentours* » et « *donc la suppression d'emplois au sein de l'association* ».

A l'inverse, quelques participants sont favorables au passage du tramway dans le boulevard Gutenberg pour permettre « *aux jeunes étudiants ainsi qu'aux personnes qui travaillent de profiter de ce moyen de transport, qui relierait également les pôles sportifs aux limites de Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois* ».

La baïonnette

La traversée de l'ex-RN3 en baïonnette est perçue par certains comme un moyen de limiter l'impact du tramway sur la circulation de cet axe. Néanmoins, beaucoup de participants se disent « *peu convaincus* » et craignent des ralentissements conséquents.

Pascal POPELIN prend ainsi comme exemple un aménagement similaire réalisé pour le T1 sur l'avenue Paul-Vaillant Couturier à Bobigny, à l'origine de nombreux embouteillages et ralentissements. D'autres participants alertent le STIF sur la nécessité d'assurer la « *sécurité des piétons et des cyclistes* » aux abords du carrefour, ainsi que « *l'accès et le stationnement des forains du marché Chanzy* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le tracé 3 a pour premier point délicat son **passage en baïonnette sur l'ex-RN3**, au niveau du « carrefour Chanzy ». Pour atténuer ce point délicat, l'idée est de simplifier le carrefour en inversant le sens de circulation de la rue Firmin Didot, en mettant le boulevard Gutenberg à sens unique dans le sens sortant. Le passage sur l'ex RN3 s'effectue en site partagé (rails noyés dans la chaussée, pas de site propre) avec le fonctionnement suivant : lorsqu'un tramway arrive, la circulation sur l'ex-RN3 est fermée avant la baïonnette pour vider le « sas ». Selon ce fonctionnement, une étude de trafic montre que l'impact sur la circulation de l'ex-RN3 est minime, le carrefour continuant à fonctionner en deçà de ses réserves de capacité. Cette réflexion a été poursuivie avec une variante d'insertion en « bilatéral » (voies de tramway à l'extérieur de la chaussée dans chaque sens de circulation) sur la baïonnette. Cela permet de limiter la coupure de la circulation au moment du passage du tramway, puisqu'elle peut reprendre directement derrière celui-ci. Ce type de disposition pouvant conditionner une nouvelle optimisation du carrefour reste à étudier plus précisément.
- Le tracé 3 est également délicat à hauteur du **boulevard Gutenberg**, qui fait 23 à 24 mètres de largeur entre façades. Cette largeur permet d'insérer deux voies de tramway et deux voies de circulation. Le problème majeur étant le débouché sur l'ex RN3 (il a fallu limiter le nombre de voies entrantes de façon à optimiser le fonctionnement du carrefour), elle pourrait garder son double-sens de circulation sur l'essentiel de son parcours entre le T4 actuel et l'avenue Vauban, puis passer à sens unique jusqu'au carrefour Chanzy. Il est également possible de déplacer la station « Desmoulins » (initialement prévue sur l'ex RN 403) au droit du Lycée Bouloche afin d'améliorer la desserte des établissements scolaires du boulevard Gutenberg.
- Dans les projets de transports guidés comme le tramway, la sécurité est une question centrale pour les piétons et les usagers et pour l'intervention des services de secours. Ce sujet n'est pas du seul ressort de la maîtrise d'ouvrage, mais est examiné sous la tutelle de l'Etat, par des experts agréés (EOQA) qui ne sont pas impliqués localement dans le projet. Le contrôle effectué par ces experts examine les aspects de sécurité sur toute l'étendue du projet (à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules, à hauteur des carrefours...). Sans accord complet de l'Etat, ni les travaux, ni les essais, ni la mise en service ne sont possibles.
- L'expérience de développement des tramways en France montre que les tramways sont plutôt « amis des enfants et des personnes qui n'ont pas la capacité à être motorisées ».
- A Nantes, Grenoble et Strasbourg notamment, le tramway passe devant les écoles, collèges et lycées, sans poser de réel problème de sécurité.
- Concernant la proximité vis à vis des façades du boulevard Gutenberg, la distance entre le tramway et les immeubles n'est pas encore figée. En cas de gêne pour cause de vibrations (proximité des habitations, qualité du sous-sol...), un mode de pose avec tapis anti-vibratile (caoutchouc) est mis en œuvre pour isoler le sol de la plateforme, et ne pas transmettre les vibrations.
- Le STIF et ses partenaires essaient de répondre aux inquiétudes des riverains en communiquant le maximum d'informations et d'éléments d'études techniques. Néanmoins, le travail de détail reste à faire, car au moment de la concertation, tout ne peut pas être bouclé au risque d'empêcher la discussion. S'il a peut-être été donné trop d'importance au boulevard Gutenberg dans les explications, c'est en réponse aux nombreuses questions qui étaient posées. Des études supplémentaires seront d'ailleurs menées sur ce sujet.

Tracé 4

Le tracé 4, qui avait été écarté par le STIF dans le cadre du DOCP en raison de ses fortes contraintes, a reçu pendant la concertation le soutien de nombreux participants.

Ceux-ci se sont ainsi demandé « *pourquoi avoir écarté ce tracé qui présente un minimum d'inconvénients tout en répondant aux pré-requis des villes de Clichy et de Montfermeil ?* ».

Les Verts de Seine-Saint-Denis ont pris position en faveur de ce tracé, qu'ils considèrent comme une « *solution de consensus* ».

Les principaux arguments exprimés en faveur de ce tracé sont le fait qu'il « *est le plus rationnel et le moins long, donc le moins coûteux, et qu'il n'impacte pas l'ex RN3* ». Par ailleurs, certains participants remarquent qu'« *il couvre le plateau de Clichy-Montfermeil, permet un accès rapide aux gares RER [B et E], et offre un accès au métro automatique pour les habitants de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois* ». Enfin, il autorise le maintien d'une circulation routière « *dans les deux sens tout en ménageant les trottoirs pour les piétons* ».

Quelques-uns estiment que l'accès en tramway sera une chance pour le marché de Chanzy.

Les participants favorables à ce tracé reconnaissent néanmoins qu'il se heurte à « *des difficultés techniques* », dont ils estiment toutefois qu'elles « *peuvent être dépassées par une volonté politique* ».

Ce tracé inquiète en revanche plusieurs participants, qui souhaitent « *ne pas en rajouter sur l'espace autour de la gare de Gargan* », qualifié de « *très commerçant* » et où le stationnement est déjà difficile « *notamment les jours de marché* ». La « *fréquentation des commerces* » et le « *devenir du marché de Chanzy* » leurs paraissent compromis avec ce tracé.

Certains axes routiers, principalement le boulevard de la République, sont pointés comme n'étant « *pas très larges* » avec une « *circulation déjà très difficile* » et des difficultés de stationnement.

Philippe DALLIER relaie ces inquiétudes en indiquant 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 demande que des études techniques (insertion, circulation routière...) soient produites dans les meilleurs délais afin de pouvoir se forger une opinion.

Pascal POPELIN estime pour sa part qu'il n'existe « *pas de consensus autour du tracé 4, [lequel] ne fait pas partie des options jugées recevables par la ville de Livry-Gargan* ».

Plusieurs participants, dont les **Verts de Seine-Saint-Denis** et **Gérard PRUDHOMME, conseiller municipal à Livry-Gargan**, proposent de « *l'étudier plus* » précisément et de façon « *exhaustive* ».

Complément d'informations sur le tracé 4, apportés par le STIF et ses partenaires au cours de la concertation :

- Le tracé 4 a été présenté avec un certain nombre de points durs sur lesquels le STIF a souhaité revenir.
- La **démolition de la gare** signifie le déplacement des quais dans la direction de Bondy, la démolition de tout ou partie de l'ancien bâtiment-voyageurs SNCF où se trouvent les locaux d'exploitation et le centre de commandement de la ligne. Ces travaux, à réaliser sous exploitation, sont techniquement faisables et ont été évalués de façon grossière au minimum aux alentours de 10 M€.
- Il faudra prendre en compte l'existence d'un ouvrage hydraulique sur le boulevard Marx Dormoy, ainsi que la présence des alignements d'arbres (boulevard de la République en particulier) et la question de la circulation au niveau du giratoire, de l'avenue de Chanzy et du marché.
- Des **études techniques, portant notamment sur la circulation routière**, ont néanmoins été lancées.

Tracés 5 et 6

Les tracés 5 et 6, souvent regroupés par les participants, sont définis comme « *les plus longs et les plus coûteux* ». Ils sont également perçus comme les moins pertinents en termes de desserte, « *Le Raincy [étant] déjà très bien desservi* ». Ces tracés, qualifiés de « *gâchis véritable de l'argent public* », font craindre aux riverains une dépréciation « *de la valeur de leurs maisons* ».

Certains estiment néanmoins que ces tracés permettent de « *réduire le temps de trajet des habitants du plateau vers le RER E* ». Le tracé 5 est tout de même mieux considéré que le tracé 6, qui ne dessert quasiment pas Clichy sous Bois.

. Tracé 5

Il est évoqué par certains comme une solution « par défaut », dans la mesure où il répond aux enjeux de desserte du Plateau et du centre-ville de Clichy sous Bois, et que par ailleurs il n'a aucun impact sur l'ex RN 3.

Quelques participants considèrent qu'il s'insérerait dans un trafic « *pas particulièrement surchargé aux heures de pointe* » et qu'il permettrait de desservir un lycée, un collège, le centre de sécurité sociale et la sous-préfecture du Raincy.

Il fait néanmoins l'objet de critiques nombreuses, du fait des contraintes techniques auxquelles il se heurte, parmi lesquelles les « *difficultés d'insertion dans le bas de l'avenue Thiers* », notamment la « *nécessité d'exproprier des immeubles* », le « *passage devant le collège Jean-Baptiste Corot sans barrières de sécurité* », et l'impact sur la « *circulation sur le rond-point Thiers, qui vient d'être réaménagé de manière satisfaisante* ».

Eric RAOULT, député-maire du Raincy, estime que le tracé 5 constitue un « *doublon du tracé actuel* » du T4, auquel il est strictement parallèle entre le rond-point Thiers et l'avenue Camille Desmoulins.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le tracé 5 n'a pas été retenu par le Conseil du STIF, car il pose de réels problèmes d'insertion sur des voiries étroites au Raincy et nécessite de démolir un immeuble

. Tracé 6

Le tracé 6 est peu évoqué pendant la concertation, ou alors par quelques-uns, comme une solution par défaut, comme « *le moins mauvais* ».

Il est « *mis de côté* » par des participants qui constatent qu'il « *ne dessert même pas le Bas-Clichy* » et qu'il « *n'a donc aucun intérêt* ». Par ailleurs, il est perçu comme celui qui « *présente les plus fortes difficultés techniques et fonctionnelles* ».

Eric RAOULT évoque un tracé qui, comme le tracé 5, nécessite « *la démolition d'au moins un immeuble et la traversée d'un rond-point où les flux et la circulation sont déjà compliqués* ».

Alain CALMAT considère, à l'instar de quelques intervenants ayant émis un avis sur internet ou dans les registres, que ce tracé « *n'empêche pas la desserte du plateau et de Montfermeil* ». Il soutient donc ce tracé, dans la seule « variante sud » (avenue Thiers), qui évite le boulevard de la République.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le tracé 6 n'a pas été retenu par le Conseil du STIF, car il pose des problèmes d'insertion sur des voiries étroites et des terrains gypseux, présente un tracé dissocié peu lisible et présente le plus faible volume de population et d'emplois desservis
- Le tracé 6 ignore presque complètement le secteur de Clichy-sous-Bois et n'accompagne donc pas l'opération ANRU. Il cumule complexité technique et manque de pertinence de la desserte.

Tracé « 0, dit historique » ou 7

Le tracé « 0, dit historique » ou 7 était décrit pour mémoire dans le dossier de concertation mais a été présenté dans le cahier d'acteurs de Clichy sous Bois et Montfermeil et a fait l'objet de nombreuses discussions, notamment lors des premières réunions publiques. Les communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil étaient favorables à ce tracé à l'exclusion de tout autre et l'ont peu à peu abandonné, après avoir pris connaissance des contraintes techniques conséquentes qu'il suppose.

Claude DILAIN a néanmoins déclaré qu'il serait regrettable qu'on se « *rende compte à l'avenir de la nécessité de réaménager le carrefour de l'ex RN3 [entre le viaduc de Gargan et l'avenue Camille Desmoulins pour y créer un site propre bus], après avoir refusé de le faire aujourd'hui [pour le T4] au nom du maintien de la circulation [routière]* ».

Ce tracé a été largement soutenu par un certain nombre de participants estimant qu'il était « *le plus simple* », qu'il permettait « *d'aller, aussi bien et avec un temps de transport équivalent, à la gare de Bondy ou à celle d'Aulnay-sous-Bois, aux lieux d'études et à l'Hôpital de Montfermeil* ».

Les opposants à ce tracé estiment qu'il n'est « *pas réaliste au regard de la circulation actuelle et future sur l'ex RN3* », qu'il suppose des « *expropriations de commerces* » et qu'il « *vient prendre naissance au cœur d'une zone totalement saturée dans le secteur du carrefour Allende* ».

Philippe DALLIER a rappelé à plusieurs reprises que ce tracé avait été « *abandonné par le STIF, car il posait des problèmes d'insertion trop importants sur la RN3* », qu'il nécessitait la « *démolition de logements et de commerces* ». Philippe DALLIER a ajouté que de son point de vue le débranchement du T4 dans les boulevards Roy et Pasteur était techniquement impossible, sauf à procéder à des expropriations massives ou à interdire ces axes à la circulation automobile.

Les principaux points durs identifiés pour ces tracés sont son insertion sur le boulevard Roy à Livry-Gargan et sur l'ex-RN3. Ce tracé a été l'occasion d'évoquer largement la problématique de la circulation sur l'ex-RN3.

. Boulevard Roy

Les riverains s'inquiètent des impacts de l'insertion du tramway « *sous leurs fenêtres* », et des « *nuisances* » que cela pourrait générer ». Ils estiment qu'il n'y a « *pas assez de place* » pour faire passer deux voies de tramway et maintenir la circulation routière.

Philippe DALLIER estime que « *le boulevard Roy serait fermé à la circulation routière, rendant impossible l'accès aux immeubles riverains et contribuant à congestionner totalement le trafic routier dans le secteur* ».

Katia COPPI, conseillère générale et adjointe au maire des Pavillons-sous-Bois, s'inquiète de l'impact du tramway « *sur la piste cyclable flambant neuve* » qui longe le boulevard Roy.

Problématique du trafic sur l'ex-RN3

Plusieurs participants estiment que les difficultés techniques que le tramway rencontrerait sur l'ex-RN3 sont « surmontables », notamment, selon l'association « **Un T4 pour tous** » « *si l'on y couple le T4 et le BHNS* ».

Beaucoup de participants proposent de supprimer le problème en construisant un ouvrage d'art aérien ou souterrain pour le tramway, ce qui permettrait par ailleurs de « réaménager la nationale ». Ainsi, un habitant propose de « créer un deuxième viaduc prenant naissance sur le viaduc existant pour la traversée de la RN3 et reprenant le niveau du sol à l'allée Maurice Audin ». Ces participants estiment que « la réhabilitation de cette RN3 est une opportunité à ne pas manquer », qu'elle serait l'occasion « de faire de la RN3 un boulevard urbain » selon les termes de **Xavier LEMOINE**, qu'il faudrait d'ailleurs « limiter aux circulations des villes riveraines du département » selon certains participants.

Beaucoup de participants estiment que le passage d'un tramway sur l'ex-RN3 aurait « un effet néfaste sur la circulation routière déjà difficile », et que ce serait « de la folie furieuse ».

Le conseil municipal de Livry-Gargan a voté à l'unanimité en juillet 2009 une motion intitulée « Pas de T4 sur la RN3 ». Selon **Alain CALMAT**, « la RN3 n'est pas négociable, elle est l'affaire vitale des Livryens ». **Philippe DALLIER** estime également que « le passage d'un tramway en voies axiales sur la RN3 provoquerait sa saturation ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- L'axe RN3 fait l'objet d'une importante circulation de transit mais a vocation à bénéficier d'une requalification globale comportant notamment l'insertion d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS). Cela rendrait à cet axe un caractère urbain et apaisé, la circulation routière étant ramenée à des niveaux plus tolérables. De ce point de vue, un tracé sur l'ex-RN3 n'est pas impossible, mais il faut attendre pour l'envisager que la réflexion aille à son terme, afin que la problématique de la circulation soit appréhendée de façon globale, sans créer des goulots d'étranglement très ponctuels.
- La préférence du STIF se porte sur les tracés qui coupent l'ex-RN3 et non pour ceux qui l'empruntent sur une grande longueur. Ces tracés posent moins de problèmes, sans être totalement neutres toutefois.
- La largeur d'un véhicule tram-train est de 2,65 mètres. Pour faire passer deux voies il faut compter au minimum 6,50 m de largeur. Toutefois, il n'est pas totalement exclu, mais très difficile, de trouver des solutions techniques pour permettre le passage d'un tram-train sur un espace du type du boulevard Roy.

Alternatives

Les propositions de tracés alternatifs

L'association pour la défense des droits et des libertés aux Pavillons-sous-Bois (DLDP) propose « le débranchement au droit de la station de Freinville-Sevrans, dans un espace suffisamment conséquent pour permettre un raccordement vers le Sud et un autre vers le Nord, la traversée de l'ex-RN3, sans baïonnette, en passant par l'avenue Charles de Gaulle et l'avenue Kennedy, une modification du tracé 1 qui emprunterait le boulevard Roger Salengro pour rejoindre l'avenue Léon Blum et donc le tracé 3, qui dessert Bas-Clichy ». L'association présente ce tracé comme « novateur, combinaison du tracé 3, pour la desserte du centre-ville de Clichy, et du tracé 1, modifié, dans la mesure où le débranchement se ferait à Freinville-Sevrans, sans rupture de charge vers le RER E et vers le RER B ».

Cette proposition s'apparente à celle faite par **Pascal POPELIN** lors de la réunion publique de Montfermeil, à savoir « une variante au tracé 1 qui irait de la mairie de Clichy-sous-Bois au carrefour Général de Gaulle ».

Par ailleurs, **Alain CALMAT** estime que l'intérêt serait peut être de relier le plateau à Aulnay-sous-Bois et à Chelles. D'autres participants se demandent également « *pourquoi le désenclavement du plateau n'est pas envisagé par Chelles, plutôt que de détruire le poumon et le cœur de Livry-Gargan* ». D'autres participants soutiennent cette position : « *il faut surtout une vraie ligne pour rejoindre le RER E à Gagny ou au Chénay-Gagny* ».

Quelques participants se demandent pourquoi le projet « *se termine en cul-de-sac à l'hôpital de Montfermeil alors qu'il pourrait continuer jusqu'à Chelles* ». D'autres proposent de prolonger le T4 directement jusqu'à la Gare de l'Est, « *puisque'il s'agit des mêmes infrastructures et que cela permettrait de désaturer le RER B* ».

Il a également été proposé que « *le tracé du débranchement [reprenne] celui de l'ancien tramway qui allait jusqu'au marché des Coudreaux* », ou que « *comme dans le centre-ville de Montfermeil, le tracé [soit] dissocié à proximité du débranchement, avec un seul sens de circulation du tramway* », « *en le faisant passer par le boulevard Marx Dormoy dans un sens et par la RN3 dans l'autre* », ou encore, par **l'association pour le développement des transports publics dans l'Est parisien (ADTCEP)**, la réalisation du tracé 0, mais aussi du tracé 1, pour « *une exploitation du T4 en réseau triangulaire* ».

Enfin, un tracé passant par le boulevard de Chanzy rendu alors piétonnier est évoqué.

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Le tracé « 1 modifié » proposé par l'association DLDP est techniquement réalisable au niveau du débranchement, à condition d'utiliser les emprises des friches Westinghouse à Sevran. Néanmoins, il cumule les difficultés du tracé 1 dans les avenues Kennedy et Churchill et l'insertion également très délicate dans la première partie du boulevard Roger Salengro, très étroite, et le long du lac de Sévigné. Ce tracé implique un allongement des temps de parcours très conséquent (près de 9 minutes par rapport au tracé 3 pour aller à Bondy, près de 3 minutes par rapport au tracé 1 pour aller à Aulnay), ce qui le rend totalement rédhibitoire en termes d'intérêt socio-économique, sans même mentionner les très importants surcoûts d'investissement et d'exploitation qu'il entraîne,
- Le tramway 112 Le Raincy – Montfermeil - dernier tramway ayant circulé en Ile de France, fermé en 1938 - suivait en partie le tracé 6, lequel présente de grandes difficultés d'insertion. A l'époque toutefois, les conditions d'insertion, de circulation, de desserte, de même que le paysage urbain, n'étaient en rien comparables à aujourd'hui.
- La ligne « tram-train » du T4 pourra aller à Noisy-le-Sec à terme mais ne pourra jamais rejoindre la gare de l'Est en site propre compte tenu des emprises ferroviaires disponibles et de l'environnement urbain. Le prolongement des missions T4 de Bondy à Paris sur les voies d'EOLE, par exemple, n'est aujourd'hui pas possible en raison du nombre limité de sillons, des problématiques de capacité (250 places par rame pour le T4, près de 2000 pour le RER E), d'accessibilité (plancher à 380 mm pour le T4, 1100 pour le RER E). Il est plus efficace de « rentabiliser » les sillons ferroviaires pour les RER, qui ont une très grande capacité, plutôt que pour les trams-trains. En contrepartie, il faut veiller à optimiser la correspondance entre le T4 et le RER E à Bondy puis à terme à Noisy-le-Sec.
- L'éventualité d'aller vers Chelles n'a pas été retenue pour l'instant. Une liaison par bus entre le centre ancien de Montfermeil et Chelles a été étudiée lors des études sectorielles de 2004. Sur la majeure partie du tracé, il est impossible de créer un site propre, par conséquent l'insertion d'un tramway serait a fortiori impossible, sauf en site partagé ou en trajets dissociés. La fréquentation serait par ailleurs minime : 5000 à 6000 voyageurs par jour à peine, ce qui ne justifie pas le recours au mode tramway. En conclusion, le désenclavement du plateau de Clichy-Montfermeil depuis Chelles ne peut pas se faire de façon satisfaisante par un bus en site propre, et encore moins en tramway.

Propositions de projets alternatifs

Des alternatives ont également été proposées par des participants insatisfaits du projet proposé, qui demandent une « *d'éliminer tous les tracés pour une remise à plat* ». Une alternative par un métro « *entre pont de Bondy et Montfermeil* » a ainsi été évoquée.

Plusieurs alternatives en mode tramway sont également envisagées. Ainsi, certains participants proposent un « *tramway sur pneus qui partirait de la porte de Pantin ou de l'église de Pantin jusqu'à Chelles en passant par le plateau de Clichy-Montfermeil avec correspondance sur la ligne du train-tram T4* » également, ainsi qu'« *une branche supplémentaire du RER E vers ces communes depuis Bondy* », d'autres « *un tramway partant de Chelles-Gournay et allant jusqu'à Raincy-Villemonble, puis remontant vers la place Thiers pour atteindre Montfermeil puis Coubron* », d'autres encore, « *un tramway depuis les portes de Paris jusqu'à Montfermeil, avec un détour par la gare de Noisy-le-Sec* ».

Quelques-uns proposent d'« *attendre le projet du métro en rocade prévu dans les années futures* ».

Néanmoins, la plupart des alternatives évoquées s'appuient sur le réseau de bus. Certains proposent ainsi d'améliorer le « *maillage des lignes de bus actuelles* », d'organiser des « *circuits routiers avec priorité aux bus* », de remplacer le tramway par « *des bus adaptés aux flux des populations* », ou enfin, de créer « *un bus rapide en site propre du plateau jusqu'à Gargan* ».

Pour leurs parts, le STIF et ses partenaires ont notamment rappelé que :

- Les premières études de 2004 ont montré que le réseau de bus desservant Clichy sous Bois et Montfermeil, déjà assez dense, ne pouvait être renforcé que de façon relativement minime. Le STIF a d'ailleurs, en 2007, procédé à une importante refonte du réseau TRA : réorganisation des parcours, augmentation des fréquences et des amplitudes horaires pour les lignes les plus structurantes etc., et aujourd'hui ce réseau est arrivé aux limites des renforcements d'offres possibles.
- Les études de 2004 mettaient en évidence que le désenclavement du plateau passait par la mise en place d'une liaison de rabattement rapide et fiable vers les gares RER les plus proches, permettant d'accéder ensuite aux principaux pôles d'emploi de Paris et d'Ile de France. Or la configuration du tissu urbain et l'importante congestion routière autour de ces gares RER (Aulnay sous Bois et le Raincy en particulier) empêchaient de prolonger jusqu'à ces terminus les sites propres intégraux indispensables pour garantir rapidité et fiabilité aux lignes de bus de rabattement depuis le plateau. Pour cette raison, le mode bus n'est pas apte à répondre au besoin de désenclavement. A l'inverse, les caractéristiques du réseau routier et du tissu urbain permettent physiquement l'insertion d'un tramway en site propre sur les voiries existantes entre le plateau de Clichy-Montfermeil et la ligne T4 actuelle, qui elle-même donne accès en site propre intégral au RER B (Aulnay) et E (Bondy). Le mode tram-train permet donc de créer des liaisons en site propre intégral de bout en bout entre le plateau et le réseau RER structurant ; en outre, sa plus grande capacité permet d'envisager un meilleur développement en termes de trafic.

Les enseignements de la concertation pour le STIF

Un consensus autour de la nécessité de désenclaver rapidement le plateau

La nécessaire poursuite du dialogue pour réussir le projet

Avec des positions diverses, la volonté d'orienter le débranchement vers le sud, le RER E et Bondy, Noisy le Sec à terme.

Un souci majeur qui est de ne pas (trop) dégrader les conditions de circulation sur l'ex-RN3

Des tracés qui ne recueillent pas beaucoup d'attentes : 2, 5 et 6, même s'ils ont été parfois évoqués et soutenus

Le tracé 0 a une histoire qui en fait un point sensible, mais il se heurte à beaucoup de difficultés techniques et, à l'issue de la concertation, il est abandonné par ses promoteurs (Clichy sous Bois et Montfermeil)

Le tracé 4 a été écarté par le STIF lors des études DOCP en raison des difficultés d'insertion importantes. Il est en effet sensiblement plus difficile à réaliser que le 3, mais n'est pas totalement inatteignable, moyennant des travaux d'accompagnement et de reconstitution importants (gare de Gargan, gestion du carrefour routier, stationnement...). Avant toute prise de décision, il nécessite toutefois des approfondissements, en particulier des études routières et d'insertion.

Le tracé 3 est techniquement le plus simple à mettre en œuvre et présente un impact limité sur le trafic routier parcourant l'ex RN3 au droit du carrefour Chanzy. Les modalités de l'insertion du tramway (axial ou latéral) et du plan de circulation sur le boulevard Gutenberg (sens unique ou double sens jusqu'à l'avenue Vauban, par exemple) restent à affiner. Ce tracé est accepté par les élus du plateau, et n'est plus rejeté par le maire des Pavillons sous Bois dès lors qu'il ne dégrade pas le fonctionnement de l'ex RN3. Le maire de Livry-Gargan maintient en revanche son opposition déterminée.

Le tracé 1 répond de façon imparfaite aux impératifs de desserte et de désenclavement du plateau en général, de Clichy sous Bois en particulier. Du point de vue transport, il fait doublon avec certaines lignes de bus actuelles (Mobilien 613) et futures (liaison Mobilien pôle à pôle Clichy – Roissy), laquelle, à la différence du tracé 1, les vrais vecteurs de desserte des zones d'emploi de la plateforme aéroportuaire élargie. Il ferait également doublon, le cas échéant, avec la branche Noisy le Grand – Roissy du métro automatique du Grand Paris. Ce tracé est porté par le maire de Livry-Gargan, soutenu par celui des Pavillons sous Bois, mais totalement rejeté par ceux du plateau.

Les tracés et projets alternatifs, enfin, s'avèrent non pertinents : soit parce qu'ils correspondent à des variantes déjà étudiées et abandonnées à l'occasion des études sectorielles de 2004, soit parce qu'ils combinent les points durs de plusieurs tracés sans apporter de plus-value en termes d'insertion ou de transport, soit enfin parce qu'ils ne répondent pas aux objectifs de désenclavement et d'accompagnement du projet de requalification urbaine.

Annexes

Décision sur les modalités de concertation

Annexe 1 : délibération du Conseil du STIF et approbation du DOCP le 9 juillet 2008 dans le but de saisir la CNDP

Annexe 2 : Avis de publication (presse) du DOCP d'octobre à décembre 2008

Annexe 3 : Décision de la CNDP le 7 janvier 2009

Annexe 4 : Décision de la nomination du Garant par la CNDP le 6 mai 2009

Annexe 5 : Réponses des communes sur les modalités de concertation

Annexe 6 : Lettre du STIF à la CNDP, le 10 septembre 2009, pour présenter les modalités de concertation

Annexe 7 : Annonce des modalités de concertation dans la presse (CP)

Outils de la concertation

Annexe 8 : dossier de concertation, plaquette, dépliant, panneaux d'expos, affiches, document d'information complémentaire (addendum) + affiche d'info du changement de date de la réunion publique aux Pavillons-sous-Bois

Annexe 9 : cahiers d'acteurs

Annexe 10 : arborescence du site Internet

Contributions du public

Annexe 11 : avis déposés sur les registres

Annexe 12 : avis déposés et publiés sur le site Internet

Annexe 13 : contributions collectives (pièces-jointes des avis déposés sur le site Internet, documents remis au garant ou au STIF en réunions publiques, documents envoyés par la poste).

Comptes-rendus de la concertation

Annexe 14 : comptes-rendus des réunions publiques (avec les diaporamas associés)

Annexe 15 : compte-rendu de l'atelier (avec les diaporamas associés)

Annexe 16 : motion des conseils municipaux sur la concertation