

## Compte rendu de la concertation sur le projet d'embranchement du tram-train T4, vers Clichy-sous-Bois puis Montfermeil, en Seine-Saint-Denis.

Le « plateau » sur lequel se situent les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil est à la limite est du département de Seine-Saint-Denis, à l'écart des modes de transport collectifs lourds. Il est uniquement desservi par des lignes d'autobus assurant des liaisons avec le RER B (au nord), le tram-train T4 (à l'ouest) et le RER E (au sud), par des itinéraires longs et soumis aux aléas de la circulation routière, avec une qualité de service très insatisfaisante.

### I/ De l'immobilisme subi à un projet conflictuel.

#### 1/ L'immobilisme subi par les habitants du « plateau ».

L'isolement des habitants de ces communes avait été relevé, dès le début des années 1990 et, dans le cadre de la « politique de la ville », le Grand Projet Urbain de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil insistait sur la nécessité de « désenclaver » cette zone, qui comportait des ensembles en copropriété en grandes difficultés et une importante population en déshérence.

D'abord fut envisagée une infrastructure routière nord-sud, sur une emprise dédiée à une autoroute, alors même que le taux d'équipement des ménages en automobiles à Clichy-sous-Bois est assez faible. Cette perspective fut combattue, notamment par les Maires de Clichy-sous-Bois et de Sevran, pour des raisons d'insertion urbaine et d'impact paysager. Ce projet ayant été finalement abandonné, le nouveau « Grand Projet de Ville », en 2000, a ré-insisté sur l'amélioration de la desserte (le « désenclavement ») en prévoyant les emprises nécessaires, à Clichy-sous-Bois et à Montfermeil, pour un Transport Collectif en Site Propre (TCSP).

Dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région Ile-de-France (CPER) 2000 /2006, la rénovation de la ligne de chemin de fer dite « des coquetiers » a été réalisée pour y faire circuler un tram-train, le T4, qui rejoint Aulnay-sous-Bois à Bondy. Dans le Schéma de principe (2001) puis dans l'avant projet (2002) de cette opération, une extension vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil avait été envisagée, peut-être par la création d'une branche de ce tram-train, partant de la station de Gargan, roulant le long du viaduc puis empruntant l'ex RN 3 et l'ex RN 403, perspective qui suscita une très vive opposition de la part de certains élus.

En 2004, le STIF a commandé à la RATP une étude sectorielle globale, pour désenclaver le « plateau ». De nombreuses solutions, par autobus et par tram, ont été étudiées. Les travaux ont conclu à la nécessité de recourir à la solution tram-train, par un embranchement à partir du futur T4, via l'ex RN 3 et l'ex RN 403, pour répondre aux objectifs de désenclavement (réduction des temps de transport et régularité accrue de la desserte) et d'accompagnement de la rénovation, sur le plan urbain et social, de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil.

A ainsi émergé un tracé (évoqué en 2009 sous le nom de « tracé 0, dit historique »), qui a suscité de telles oppositions, spécialement des Maires des Pavillons-sous-Bois et de Livry-Gargan, particulièrement affirmées, en 2006, lors de l'inauguration du T4, qu'il fut, de ce fait, « écarté ».

## 2/. Un projet conflictuel entre « zones désenclavées » et « zones desservies et traversées ».

Dix à quinze ans ont ainsi passé quand, à la fin de 2006, le STIF a fait réaliser une nouvelle étude préliminaire pour identifier tous les tracés possibles du tram-train, entre le « plateau » et le T4 : 6 tracés ont été évoqués

La réflexion sur 6 tracés, a été approfondie en formation restreinte : services du STIF, des financeurs et des maîtres d'ouvrage potentiels. En 2007, compte tenu des difficultés d'insertion urbaine, dans 3 des communes sur le territoire desquelles pourrait passer le tram-train (Livry-Gargan, les Pavillons-sous-Bois et Le Raincy ) et du faible intérêt de certains tracés, les services du STIF ont « mis de côté » les tracés 2,4,5 et 6 et poursuivi des études sur les tracés 1 et 3. Ils ont considéré le tracé 3 comme le « meilleur tracé » et le tracé 1 comme une « alternative possible pour la concertation », sur un mixte de considérations techniques, urbanistiques et sociales.

Le 26 Mars 2008, à la « Commission de suivi », les désaccords ont été réaffirmés avec vigueur entre les Maires dont les préférences et oppositions demeuraient inconciliables

Le « projet de conclusions du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales » (DOCP), préparé par les services du STIF, a fait l'objet :

- le 4 Juillet 2008, d'une opposition du Maire de Livry-Gargan, dans une lettre au Président du STIF, M.J-P Huchon, considérant ces projets (tracés 3 et 1) « inacceptables » et demandant de surseoir au vote prévu le 9 Juillet 2008 ;
- le 7 Juillet 2008, du Maire des Pavillons-sous-Bois, également dans une lettre au Président Huchon, exprimant aussi son « opposition aux solutions » 3 et 1 proposées par le projet de DOCP

L'un et l'autre évoquaient une « requalification » de l'ex RN 3 et le projet de création, sur cet axe routier, d'un transport collectif en site propre allant de Pantin à Livry-Gargan.

Le 9 Juillet 2008, le Conseil du STIF a adopté le DOCP concernant le « Débranchement du tram-train T4 pour desservir le plateau de Clichy-Montfermeil ». Celui-ci :

- présente 6 « familles de tracés »,
- propose d'en choisir une, le tracé 3, et considère que le tracé 1 pourrait constituer une solution « alternative »

En outre, le Conseil du STIF a mandaté sa Directrice générale pour saisir la Commission Nationale du Débat Public en émettant le voeu que soit désigné un garant pour la tenue de la concertation préalable sur ces tracés 3 et 1. Le 14 Octobre 2008, le projet fut « rendu public » par un « avis » publié dans 3 quotidiens.

## 3/ Un manque d'informations claires concernant les impacts du tram-train sur la circulation routière, de Mars 2008 à Septembre 2009.

La phase qui s'étend de Mars 2008 à Septembre 2009 a été marquée par l'absence de travail en collaboration, entre les services du STIF et les Maires des communes concernées, unanimement déploré auprès du garant. Cette rupture de communication a nui

au projet, l'impact du tracé 3 sur la circulation routière n'ayant plus été débattu avec les élus et ayant fait l'objet de travaux tardifs de la part du STIF.

A/ Le compte rendu de la Commission de suivi du 26 Mars 2008 indique bien , concernant le fonctionnement du carrefour que nous appellerons désormais Chanzy ( sous cette dénomination, il s'agit du carrefour des rues : Firmin Didot , Camille Desmoulins , Gutenberg , Aristide Briand et Chanzy): « M.M. Calmat et Dallier s'inquiètent de la façon dont la circulation routière va être pénalisée [...]. En réponse, le STIF leur « rappelle la méthodologie de l'étude routière selon laquelle la part du trafic de transit sur la RN 3 entre Vaujours et le Pont de Bondy est de l'ordre de 40 %. La perte de capacité au carrefour suite au passage du T4, soit environ 20%, ne dégradera ni les conditions de circulation ni les échanges locaux dès lors que la moitié du trafic de transit sera reportée sur des itinéraires alternatifs [...] Le STIF s'engage à présenter les études routières, dès qu'elles seront achevées, aux communes, et à réfléchir sur l'avenir de la RN 3 avec elles et avec les financeurs du CPER ».

L'opposition de certains Maires à tout tracé du T4 empiétant sur l'ex RN3 a officiellement été fondée sur ce constat .Plus aucun échange d'informations n'a, semble t'il eu lieu entre eux et les services du STIF, ce qui a entravé la poursuite rapide d'études complémentaires.

B/ En mai 2008, une étude effectuée par CD Via a infirmé la perte de capacité du carrefour Chanzy, de 20%, à condition d'inverser plusieurs sens de circulation sur les voies y convergeant, et a conforté le tracé 3, au détriment du tracé 1. Les résultats de cette étude semblent bien ne pas avoir été pris en considération par les élus, au point que l'on se demande s'ils en ont pris, ou même eu, connaissance.

C/ Ignorant curieusement les résultats de cette étude, pourtant commandée par le STIF, le DOCP indique (p25) que:« L'impact du projet sur l'ex RN3 est estimé à une diminution d'environ 25% de la capacité routière ». Il ajoute « La réduction de capacité de l'axe, devrait inciter [la circulation de transit] à emprunter un autre itinéraire sur le réseau magistral (A 104, A3 et A1 en particulier) et permettre ainsi au trafic local de s'effectuer dans des conditions satisfaisantes. Ce « délestage » du trafic de transit autoriserait par ailleurs la reconquête de l'axe [l'ex RN 3]en boulevard urbain ».

D/ Dans la lettre du 4 Juillet 2008 au Président Huchon, le Maire de Livry-Gargan qualifie d' « inacceptables » les projets du DOCP, parce que, écrit-il :« les deux solutions que vous proposez ne sont pas issues de la concertation », évoquant, sous ce terme, une concertation entre les élus, en particulier les maires, et les services du STIF.

La lettre du 7 Juillet 2008 du Maire des Pavillons-sous-Bois au Président Huchon s'oppose aux deux scénarii proposés (3 et 1) « qui, tous deux, prévoient de faire couper la RN 3 par le tramway sans envisager, à aucun moment, d'essayer de réduire l'impact sur le trafic routier ». Après avoir rappelé que, selon le projet de DOCP, « la capacité de cette voie sera réduite de 25% après réalisation des travaux », il affirme qu' « il est absolument contraire au bon sens d'espérer et d'écrire que le trafic s'autorégulera ».

E/ Le texte du dossier de concertation, lui, n'évoque aucun risque de ralentissement du trafic, ni du tracé 1, ni du tracé 3, empruntant le carrefour « Chanzy ».

II/ La décision de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Le 25 Novembre 2008, le Maire de la commune de Livry-Gargan « dans un souci de participation du public au processus d'élaboration de cette importante infrastructure », a saisi la CNDP, conformément aux dispositions de l'article L 121.8 du Code de l'environnement. Le 6 Mai 2008, à une époque où cela n'était pas juridiquement possible, le projet n'ayant pas été « rendu public », la même intention avait été exprimée par le Maire des Pavillons-sous-Bois.

Le 7 Janvier 2009, la CNDP a recommandé au STIF d'ouvrir une concertation portant « sur les 6 familles de tracés », sous l'égide d'une personnalité indépendante. Il fallut plusieurs mois pour que le choix de ce « garant » soit effectif ; sa nomination se fit en 2 étapes, en Mars puis en Mai 2009.

Après une rencontre de cadrage de la mission du garant, avec la Directrice du STIF et un certain nombre de ses collaborateurs, une première réunion de travail visant à organiser cette concertation s'est tenue le 14 Avril 2009. A cette date, il était prévu :

- de prendre connaissance, le 19 Mai, d'une première version du texte du « dossier de concertation »,
- d'arrêter les modalités de la concertation, le 26 Mai.

L'ensemble des documents nécessaires à la concertation devaient être écrits puis validés dans le plus bref délai, c'est-à-dire au début de Juillet, puis imprimés et diffusés en Juillet et Août, période de vacances où toute concertation doit être écartée, afin que la phase active de la concertation s'effectue le plus tôt possible, en Septembre 2009, délai tout à fait incompressible.

Dès Avril 2009, le garant a sollicité le Président de la Région Ile-de-France, Président du STIF, et les Maires de toutes les communes concernées par le projet, afin de les rencontrer. Les entretiens avec les Maires ont été rapidement organisés, mais ce n'est que le 8 Juin qu'il a pu rencontrer le Président de la Région Ile-de-France, Président du STIF. Aucun des Présidents d'associations n'a répondu à l'offre qui leur était faite de les rencontrer.

### III./La volonté de faire prévaloir les conditions d'une réelle concertation.

Le 27 Avril 2009, le Préfet de la Région Ile-de-France, après avoir reçu le garant qui, le 22 Avril, lui avait exposé les raisons de l'impossibilité de débiter la concertation avant le début de septembre 2009, s'adressa au Président de la Région Ile-de-France pour lui « faire part de son inquiétude sur ce dossier essentiel ». A la suite de quoi, la décision fut prise par eux, de ne pas tenir compte de l'avis du garant et de décider que l'essentiel de la concertation aurait lieu avant l'été.

Une convocation du Comité de concertation, par les services du STIF, le 15 Mai, annonçait: « en raison de la forte attente des acteurs, il a été décidé d'avancer la phase de concertation sur le débranchement du T4 vers Clichy-Montfermeil avant l'été, et non à la rentrée comme cela avait été envisagé initialement avec Jean-Luc Mathieu, tiers-garant de la concertation. Ainsi, la concertation se déroulera du 15 juin au 15 Septembre, et les réunions publiques auront lieu entre le 15 Juin et le 1<sup>er</sup> Juillet ».

Cela impliquait la suppression du dossier de concertation, impossible à réaliser dans d'aussi brefs délais et conduisait à ne présenter aux citoyens qu'une petite « plaquette d'information » et un « dépliant de mobilisation » en vue de 3 réunions publiques.

seulement entre le 15 Juin et le 1<sup>er</sup> Juillet 2009. Ceci ne pouvait être qu'un simulacre de concertation

Avec l'appui du Président de la CNDP, le 13 Mai, le garant fit savoir à la Directrice générale du STIF qu'il n'était désormais « pas en mesure de « garantir » la qualité d'une concertation dont l'élément essentiel (auquel s'ajoute le temps et la diffusion de l'information nécessaire à une participation citoyenne pertinente) fait défaut ». Il évoquait des « contacts », qui venaient d'être pris, qui lui permettaient de « penser que le processus normal de la concertation, tel qu'il a été recommandé par la CNDP [...] pourrait être rétabli et qu'ainsi, nous disposerions du temps nécessaire à une réalisation et à une diffusion correcte du dossier de concertation »

Les conséquences d'une démission du garant furent prises en compte de sorte que, le 26 Mai, on en revint au calendrier conduisant à une réelle concertation avec la population. Ainsi fut rétabli un droit réel des citoyens à débattre des affaires qui les concernent de près.

#### IV/ La préparation des instruments nécessaires à la concertation.

Le « dossier de concertation », établi en plein accord avec le garant, présente, outre le « tracé historique », abandonné en 2006, les 6 tracés un moment envisagés et ce, afin de respecter la « décision » de la CNDP, « recommandant » au STIF de présenter à la concertation les six familles de tracés. Or, jusque là, le STIF n'avait « pas jugé opportun de présenter les familles de tracé [2, 4, 5 et 6] en concertation préalable avec les riverains et n [avait donc] pas approfondi les réflexions s'y rapportant » (DOCP p.19).

En présentant les problématiques des 6 tracés et tout en donnant quelques indications sur les modifications consécutives possibles de la circulation routière, le dossier de concertation a mis en relief (il y figure en caractères gras) le passage suivant auquel les lecteurs n'ont peut-être pas suffisamment prêté attention. Pour des raisons précédemment évoquées dans le dossier de concertation : «le STIF n'a pas jugé opportun, lors de l'élaboration du DOCP, de poursuivre les réflexions relatives au projet de nouvelles branches du T4 sur la base [des tracés 2, 4, 5 et 6], et ceux-ci ont donc été écartés. En revanche, les tracés 1 et 3, même s'ils présentent eux aussi des points durs, moins importants que pour les tracés écartés, apportent, en contre partie, des opportunités intéressantes de requalification des voies empruntées. En anticipation du schéma de principe, ils ont fait l'objet d'un complément d'études d'insertion dont le niveau de détail va au-delà des spécifications d'un DOCP.

L'analyse de ces deux tracés en termes de desserte, d'insertion et d'intérêt pour les habitants du secteur (gains de temps, amélioration de l'accessibilité, réaménagement de l'espace public...) a amené le STIF à retenir dans le DOCP, en accord avec les financeurs, le tracé 3 comme solution de référence et le tracé 1 comme solution alternative » (dossier de concertation p.37).

Ainsi c'est en raison même de la demande de la CNDP, que le dossier de concertation comportait une certaine hétérogénéité : 2 tracés avaient fait l'objet d'études un peu plus approfondies que les 4 autres.

Outre le « dossier, de concertation » et un « résumé », ont été mis en place les outils habituels aux concertations : exposition, en plusieurs panneaux, déployée dans les mairies et dans des gares ; registre électronique ouvert aux citoyens sur le site internet

([www.t4clichymontfermeil.com](http://www.t4clichymontfermeil.com)) et des registres papier dans les mairies, des lieux d'exposition et les salles des réunions publiques :

Enfin, devant l'impérieuse nécessité d'offrir à certains la possibilité d'exprimer leurs positions, le garant a proposé au Maire de Livry-Gargan puis aussitôt à tous les interlocuteurs qui le souhaitaient, de s'exprimer par le truchement de « cahiers d'acteurs ». Il y en a eu 9 : ceux des mairies (Communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, avec les deux communes, villes du Raincy, de Livry-Gargan, de Sevran et des Pavillons-sous-Bois) ; de l' « Association Environnement 93 », de l' « Union des associations d'environnement de Seine-Saint-Denis » ; de l' « Association le T4 chez nous » et du « Comité des usagers de la ligne B du RER ».

Le garant avait estimé que restreindre la concertation « active », à 5 réunions publiques, au seul mois de Septembre, risquait de ne pas être suffisant ( le Conseil municipal de Livry-Gargan, dans une délibération du 8 Juillet, avait également demandé que la réunion de clôture se tienne à la fin d'Octobre), ce qui s'est avéré puisqu'aucune réunion publique, n'a pu débattre des travaux amorcés en « atelier », le 21 Octobre. Il avait aussi pensé qu'une réunion spécifique aurait pu être consacrée, même à ce stade, aux divers tracés envisagés dans la commune de Montfermeil, ce qui n'a pas été le cas. Il avait toutefois validé un dispositif de concertation très ramassé dans le temps. Le STIF et lui ont fait ensuite preuve de souplesse dans sa mise en œuvre.

## V La dynamique de la concertation

La trop brève période de « concertation » (moins de quatre semaines de concertation au sens plein du terme ) a, en outre, confondu, en les « télescopant », deux opérations qui eussent du être distinctes : d'une part, la concertation préalable, qui avait tourné court, entre les services du STIF et les élus (dont le mois de Septembre a constitué une session de « rattrapage ») et, d'autre part, la concertation avec les citoyens, laquelle s'est trouvée quelque peu « écrasée » par la place qu'y ont occupé les élus.

La concertation avec « tiers garant » a eu pour premier résultat de rétablir le dialogue entre toutes les parties concernées par le projet .Après un lent démarrage, au cours duquel les élus intervenants ont campé sur des positions déjà connues et rendues publiques de longue date (notamment dans les bulletins municipaux), elle a subitement progressé, grâce, tout à la fois, aux propositions constructives du Directeur des projets d'investissement du STIF, à la réactivité des élus et à des propositions associatives.

### 1/ Une réunion préalable « restreinte ».

.La concertation, lors de son démarrage, a failli pâtir d'une situation conflictuelle (des tracts et journaux en témoignent) entre une partie des élus et les services du STIF. Les contacts, effectifs ou possibles, entre le STIF et les communes concernées par les tracés, étalés sur plusieurs années, n'étaient pas parvenus à des choix consensuels ni même à des divergences apaisées.

Il fallut d'abord, le 4 Septembre, une longue réunion à la sous-préfecture du Raincy, pour valider l'organisation des réunions publiques et essayer d'organiser de façon consensuelle les futures réunions publiques de concertation. Elle regroupa, autour du représentant de l'Etat et du garant, outre les services intéressés, tous les élus concernés qui y avaient été invités (seul le Maire de Sevran, rencontré par le garant lors d'entretiens préparatoires, n'a

participé ni à cette réunion ni aux réunions publiques qui suivirent). Il semblait qu'on y fut parvenu.

## 2/ Des réunions publiques atypiques.

### A/. Un début « figé » sur le fond.

Les règles arrêtées en commun lors de cette réunion de travail à la sous-préfecture, en particulier l'organisation des tribunes, dont les élus devaient être absents, se contentant d'intervenir depuis le premier rang de la salle (la tribune devant être réservée aux représentants du maître d'ouvrage et aux financeurs), furent cependant écartées, dès la première réunion publique, originellement à la demande du Maire du Raincy.

La concertation, menée sous l'égide du garant, dans le cadre de dispositions législatives concernant « la participation du PUBLIC à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire », a constamment été marquée par des interventions des élus qui ont exigé que la scénographie des salles de réunion leur donne une place éminente, en tribune. Fort heureusement, après la plainte d'un citoyen qui s'était exprimé, après la première réunion publique, pour dire qu'un temps insuffisant était octroyé « à la salle », regret dont le garant fit publiquement état, un équilibre apparemment plus satisfaisant a pu s'instaurer, notamment grâce à la vigilance constante de « l'animatrice », entre les prises de position des élus et celles des autres citoyens. Deux séquences de concertation, qui eussent dû être successives, ont donc été confondues.

La présence, à toutes les réunions, du Vice-président du Conseil Régional chargé des transports et de la circulation et de la Vice-présidente du Conseil général de Seine-Saint-Denis, chargée des transports, des déplacements et de la voirie, a permis à la population de savoir que cette concertation ne serait pas sans suite.

### B/. Une suite prometteuse.

Une dynamique s'est finalement opérée, amorcée à la quatrième réunion publique seulement, le 22 Septembre, affirmée à la cinquième et dernière, le 25 Septembre et prolongée, hors réunions publiques, en Octobre.

Son caractère tardif résulte du blocage du dialogue entre le STIF et certains élus pendant une longue période, puis du caractère « évolutif » du dossier de concertation sur le point majeur du « conflit potentiel » entre la circulation automobile et celle du tram-train sur l'ex RN 3, grâce à des travaux (non achevés au 31 Octobre 2009), dévoilés en cours de concertation par le Directeur des projets d'investissement.

Ainsi que signalé ci-dessus, en 2008 une étude avait conclu à ce que l'installation du tram-train, même sur un court tronçon de l'ex RN 3, provoquerait, toutes autres choses égales par ailleurs, une réduction de capacité, pour le trafic routier, d'environ 20%. Cette perspective avait été exposée à la Commission de suivi du 26 Mars 2008.

Refusant cette éventualité, tout tracé du tram-train touchant l'ex RN 3 avait suscité la totale opposition des Maires des Pavillons-sous-Bois et de Livry-Gargan, qui craignaient une aggravation des conditions de la circulation automobile dans leurs communes. Jusque pendant les réunions publiques de Septembre 2009, cette opposition s'est ainsi exprimée à Livry-Gargan : « La RN 3 n'est pas négociable »

Or, le STIF, on l'a vu, avait poursuivi des études de circulation avec le bureau d'études, CD Via.

D'une part, pendant l'été 2009, une vérification de faisabilité du tracé 0, dit historique, a été réalisée qui a conclu à son impossibilité technique. Ces résultats ont été livrés à la réunion publique du 21 Septembre 2009.

D'autre part, des études de circulation sur le carrefour Chanzy ont été reprises ; les premiers résultats ont aussi été livrés juste à la fin des réunions publiques. Ils montraient qu'en cas de traversée, latérale ou axiale, du tram-train sur le carrefour Chanzy et à condition de modifier le schéma de circulation aux alentours, l'impact sur la circulation routière pourrait être quasiment nul. Il annonçait : « Des simulations dynamiques devraient permettre prochainement de vérifier la pertinence de ce schéma ».

A l'initiative du garant et du Directeur des projets d'investissement du STIF, un « atelier » a été organisé, le 21 Octobre, pour travailler sur plusieurs questions :

- le degré de compatibilité entre circulation routière et tram-train au carrefour Chanzy ;
- l'insertion urbaine avec le problème de la sécurité posé par la présence d'un tram ;
- le degré de réflexion du Conseil Général et du STIF sur un aménagement de l'ex RN 3, y compris avec un TCSP qui irait au-delà du viaduc

Une quarantaine de personnes y ont participé.

Les résultats d'un complément d'études ont été présentés à l'atelier, non seulement à un public restreint, mais après la fin des réunions publiques. Ce complément confirme l'absence d'impact prévisionnel significatif (il serait éventuellement minimal) du tracé 3 du tram-train, sur la circulation routière, au carrefour Chanzy, mais il nécessite lui-même encore des approfondissements.

## V/ L'« éventail » des positions.

La concertation, sous l'égide d'un tiers-garant, en conduisant le STIF à présenter les résultats d'études récentes, (avant même leur achèvement), donc en permettant l'évolution de bien des participants, a nettement fait progresser le dossier du débranchement du T4.

### 1/ La diversité des expressions.

Il convient d'évoquer, outre les positions exprimées en réunions publiques, celles qui émergent d'autres formes d'expression

A/. Le site internet a recueilli 326 avis dont 30% environ d'habitants des Pavillons-sous-Bois, 25% environ de Clichy-sous-Bois et 23% environ de Livry-Gargan. En outre, 330 avis ont été exprimés sur des registres. Certains de ces avis sont les mêmes que ceux exprimés dans les réunions publiques. De l'analyse, il ressort que :

- plusieurs personnes s'expriment en faveur du projet, sans exprimer de préférence de tracé ;
- plusieurs personnes s'opposent au projet dans son principe, donc dans son ensemble. Le projet de métro du « Grand Paris », jugé particulièrement imprécis par de nombreux participants, en particulier quant à la date de son éventuelle mise en circulation dans le secteur, a pu être utilisé par certains pour expliquer que ce métro rendrait le tram-train inutile.

- plusieurs personnes, généralement habitant Clichy-sous-Bois et Montfermeil mais aussi à Livry-Gargan et Pavillons-sous-Bois, s'expriment en faveur des tracés 3 et 4 ;
- plusieurs personnes, généralement habitant Livry-Gargan s'expriment en faveur du tracé 1, contre lequel se positionnent certaines personnes habitant le « plateau ».

Quelques propositions ont été faites, qui se distinguent de l'éventail des propositions contenues dans le dossier de concertation, en particulier : pour traverser le carrefour Chanzy, enterrer l'ex RN 3 pour séparer, en deux niveaux, tram-train et Bus à Haut Niveau de Service d'une part et circulation routière d'autre part, ou comme variante à un tracé proposé.

Comme lors des réunions publiques, de nombreuses contributions écrites font appel à la recherche d'un « consensus ».

L'accent doit être mis sur quelques contributions de « groupes ». Certaines d'entre elles étant intervenues en Octobre, après la fin des réunions publiques, n'ont pas pu être débattues..

B/. L'association « le T4 pour tous » a remis 221 réponses à un questionnaire exposant des attentes de 221 citoyens à l'égard du T4 et demandant que le tracé desserve l'ensemble du territoire de Clichy-sous-Bois, se raccorde à la ligne existante vers la station de Gargan et offre le choix d'aller vers Bondy ou Aulnay-sous-Bois

C/. L'association « Défense des Libertés et des Droits aux Pavillons-sous-Bois » (DLDP), le 27 Septembre, a exposé qu'« après avoir assisté au simulacre de débat public du 22/09/2009 » elle fournit une contribution « mariant » le tracé 3 dans Montfermeil et Clichy-sous-Bois au tracé 1, légèrement modifié, dans Livry-Gargan, avec un débranchement nord et sud à la gare de Sevran-Freinville, en demandant que des études techniques approfondies soient faites sur la faisabilité de ce tracé qui ne figure pas au dossier de la concertation. (par la suite, cette proposition sera dénommée « tracé 1 bis »).

D/. Les 4 élus de « Réussir Le Raincy », considérant que les tracés 5 et 6 ne correspondent pas à l'intérêt des habitants du « plateau », « afin de préserver la meilleure qualité des relations entre les populations concernées [...] suggèrent les tracés 3 et 4, pour répondre au mieux à tous les besoins ».

E/. L'association « Bien vivre à Vaujours », s'est adressée au garant, exprimant la déception des habitants de cette commune « d'être tellement ignorés, oubliés » et pensant que « tout espoir n'est pas encore perdu ». Cette association écrit : « Il faut réfléchir sur un projet plus global, sur l'est du département de la Seine-Saint-Denis et non sur les [6 communes potentiellement concernées par le projet en débat] uniquement. (...). En effet, la circulation à Vaujours, aux heures de pointe, est invivable ».

F/. Le 30 Octobre, veille de la clôture de la concertation, dans une contribution adressée au seul garant, 4 Conseillers constituant le groupe UMP du Conseil municipal de Livry-Gargan, ont indiqué : « nous pensons que les tracés numéros 1, 2, 5, 6 et 7 sont à exclure. En effet, il nous semble que les tracés les plus directs sont les plus opportuns pour les Clichois et les Montfermeillois (...). Nous pensons que l'étude de débranchement du T4 doit porter sur les tracés 3 ou 4 ». Ils ont ainsi fait apparaître un clivage qui ne s'était jusqu'alors pas publiquement exprimé parmi les élus de Livry-Gargan. Ils ont ajouté : « Nous vous remercions de la bienveillance avec laquelle vous voudrez bien étudier notre contribution ».

Le même jour, 2 Conseillers généraux UMP (celui du canton de Vaujours, Coubron et Montfermeil et celui du Raincy et de Clichy-sous-Bois), s'adressant également au seul garant, « après consultation des habitants de nos cantons respectifs, lors de nos permanences avec les citoyens », ont fait le même choix et exprimé la même requête. Ils écartent les tracés 1, 2, 5 et 6 « car il nous faut absolument privilégier les utilisateurs de ces transports qui souhaitent des trajets directs et courts ».

G/. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Seine-Saint-Denis, a envoyé au garant, le 27 Octobre, des observations qui, évaluant les points jugés par elle négatifs et positifs de chacun des tracés : « soutient la réalisation de ce projet », sans se prononcer en faveur de l'un ou de l'autre : « des solutions de transport transitoires plus légères devant néanmoins être envisagées pour pallier, dans les meilleurs délais, une carence qui ne peut que conduire à l'exclusion des populations concernées ».

## 2/ Les éléments de relative convergence.

Un certain nombre de prises de positions dans et hors des réunions publiques sont en cohérence. Si on analyse l'expression des participants aux réunions publiques (environ 2000 personnes y ont participé, certaines étant, à l'évidence, présentes à plusieurs et même à toutes les réunions) et grâce aux autres formes d'intervention et si l'on écoute les paroles des élus, celle des Maires des 5 communes qui ont été constamment présents mais aussi de tous ceux qui sont intervenus par écrit, 4 conclusions recueillent l'adhésion ou, du moins, la non opposition publique générale :

A/. Il est indispensable de désenclaver rapidement le plateau de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil ;

B /. Il est indispensable, dès lors que le STIF réalise un tram-train, que celui-ci participe pleinement à la restructuration urbaine de Clichy-sous-Bois, et soit donc au cœur de l'opération financée par l'Agence Nationale de Restructuration Urbaine.

Ces impératifs conduisent à écarter les projets de tracés 1,2 et 6 soumis à la concertation, bien que, pour les élus s'étant publiquement exprimés jusqu'au 29 Octobre et nombre d'habitants de Livry-Gargan, seul le tracé 1 recueille quelque assentiment alors que celui-ci ne répond pas à la nécessité d'adopter un tracé structurant pour la rénovation de Clichy-sous-Bois et ne permet pas de desservir la partie ouest de cette commune. Il y a là un conflit d'intérêts qui s'est vivement exprimé pendant les réunions publiques.

Or, le Maire de Livry-Gargan a annoncé, en réunion publique, le 25 Septembre qu'il proposait de retenir le tracé 1, qui ne pose pas de problèmes majeurs d'insertion à Livry-Gargan tout en lui apportant certains avantages.

La prise de position, tardive, de certains élus de Livry-Gargan a toutefois complexifié et modifié le paysage.

C/ .Le tracé 5, qui se heurte à des difficultés techniques, n'a pas retenu l'intérêt, des participants

D/ .Les élus de Montfermeil et de Clichy-sous-Bois, ainsi que la population qui s'est exprimée, ont longtemps donné leur préférence au tracé 0, dit historique, qu'ils reprenaient sous le numéro 7, en faisant valoir que des éléments techniques (notamment l'installation d'un aiguillage, dès la construction de la ligne du T4, près de la gare de

Gargan) témoignaient de solutions techniques considérées comme faisables mais écartées parce qu'insuffisamment étudiées. Ce tracé s'était heurté à une totale opposition des élus de Livry-Gargan et des Pavillons-sous-Bois et des populations qui se sont exprimées en raison de perturbations de la circulation jugées inacceptables.

Le STIF ayant fait état, en réunion publique, d'une étude technique confirmant l'impossibilité de réaliser le tracé 0, cette préférence fut publiquement abandonnée par les élus et les citoyens s'étant exprimés, de Montfermeil et de Clichy-sous-Bois. Le Maire de Clichy-sous-Bois a expliqué « avoir évolué (...) en faisant le choix d'abandonner cette revendication »

Quant au Maire des Pavillons-sous-Bois, il a déclaré : « le STIF fait état d'une étude sur le tracé 0, qui démontre son impossibilité » et ajouté « qu'il regrette qu'il y ait eu conflit autour de ce tracé alors qu'il est aujourd'hui démontré qu'il est infaisable pour de vraies raisons techniques. Il aurait souhaité prendre plus tôt connaissance de ces études ».

L'hypothèse du tracé 0 ( ou 7), qui a constitué une très lourde « hypothèque » pendant fort longtemps et encore au cours des premières réunions publiques de concertation, se trouve donc écartée.

### 3/ La recherche d'une solution de compromis..

Le tracé 1 bis a été proposé trop tardivement par l'association DLDP pour avoir pu faire l'objet de débat (même s'il a été exposé lors de l'atelier du 21 Octobre), mais il interpelle les services du STIF qui ont amorcé une réflexion, laquelle devrait aboutir si possible avant la présentation de propositions au Conseil du STIF.

### 4/ Les éléments qui pourraient permettre d'aboutir sans dissensions excessives.

A/. Avant la fin des réunions publiques, des éléments techniques nouveaux ayant été présentés par le STIF, concernant l'organisation de la circulation des véhicules routiers et du tram-train sur le carrefour Chanzy, le Maire des Pavillons-sous-Bois, le 22 Septembre a dit que « la seule exigence [de sa Commune] est que le tracé n'ait pas d'impact sur la RN 3. Dans le cas où le STIF arriverait avec une solution empêchant tout impact sur la RN 3, il n'aurait plus rien à redire contre les tracés 1 et 3 ».

Le STIF a présenté des éléments complémentaires à l'atelier du mois d'Octobre. Des suppléments d'études, après la fin de la concertation, devraient permettre de savoir s'il est possible de parvenir à des conditions acceptables de circulation sur le carrefour Chanzy et d'insertion urbaine.

B/ A Livry-Gargan, les positions défavorables à l'égard des tracés 4 et 3 ne s'étaient pas démenties jusqu'à ce que la prise de position contraire d'un certain nombre d'élus, le 30 Octobre, fasse entrevoir de nouvelles perspectives pour ces 2 tracés, en renforçant les prises de position dont il est fait état au C/ ci-dessous.

C/ Les Maires des autres communes et les populations qui se sont exprimées, ont trouvé un consensus pour demander au STIF d'approfondir deux tracés (qui, rappelons le, ne se trouvent pas au même stade d'élaboration), de façon à ce que le Conseil du STIF soit à même, en décembre 2009, de procéder à des choix :

- Le tracé 3, avec branchement préférentiellement vers Bondy, solution qui recueille unanimement l'assentiment des élus et des populations de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil s'étant exprimés ;
- Le tracé 4, à condition de mieux apprécier les difficultés de raccrochement à la gare de Gargan et la compatibilité de l'installation du tram-train avec la circulation à cet endroit et avec les activités de la rue de Chanzy. Toutefois, ce tracé étant totalement dissocié de l'ex RN3, il aurait pour inconvénient de ne pas permettre le transfert commode de passagers du T4 avec d'autres lignes de transport empruntant l'ex RN 3, en particulier avec le Bus à Haut Niveau de Service attendu, s'il doit passer sur l'ex RN 3, à l'est du viaduc, jusqu'à Vaujours, ce qui semble une attente des rares citoyens de cette commune venus participer à la concertation.

Ainsi que le constatait le Maire des Pavillons-sous-Bois le 22 Septembre : « il est difficile de se positionner sur des tracés qui ne bénéficient pas du même niveau d'études ».

Il ressort clairement de la concertation que, majoritairement, une préférence pourrait se dégager pour le tracé 3 ou le tracé 4, qui ne diffèrent que sur le dernier kilomètre précédant leur rattachement au T4. Ces « terminaisons » ont besoin d'études complémentaires pour asseoir un choix, si celui-ci devait se faire entre ces 2 tracés.

#### 5/ Une insuffisante prospective de l'ex RN 3 et des transports dans cette zone.

Il est nettement apparu, à plusieurs moments de la concertation et dans des contributions écrites, que l'étude coordonnée entre les personnes morales concernées (Région-STIF et Département), de l'avenir de l'ex RN3, y compris à l'est du viaduc du T4, et des différents modes de transport public ( tram-train, BHNS) dont elle pourrait constituer la plateforme, avec une vision à long terme, a fait défaut, ces dernières années. (Il est vrai que cette route n'est passée du domaine de l'Etat à celui du Département que depuis récemment.) Ce manque, au moment où il serait utile de faire converger plusieurs projets, à l'horizon 2015, a été déploré.

C'est ce qu'a exprimé, par exemple l'« Union des associations d'environnement de Seine-Saint-Denis », dans les termes suivants, extraits de sa contribution : « Les tracés 0 et 3 répondent à nos critères. L'impact sur la RN 3 devient l'enjeu fondamental et cela justifie les demandes de Mr Dilain et du garant pour qu'un atelier non-public mais permettant la participation de tous les acteurs soit initié rapidement. Il est évident que cette RN3 a été oubliée depuis trop longtemps et que son avenir est en jeu : boulevard urbain, souterrain automobile et, pour nous, voie radiale de transport collectif vers Paris et nœud évident de transport collectif. Un atelier RN 3 doit aussi intégrer la dimension de centre ville et de transport du secteur en intégrant donc Chanzy et Gutenberg » Concernant le maillage avec le TCSP de l'ex RN 3, l'Union ajoute : « La réflexion départementale n'est pas suffisante sur le transport. Le retard pris dans ce dossier l'illustre »

Un peu différemment mais dans le même esprit, l'association « Bien vivre à Vaujours » a demandé « la mise en œuvre rapide d'une étude permettant de prolonger le T4 par des lignes de bus propres, afin de mailler plus précisément l'est du département ».

Dans le même sens, le Vice-président du Conseil Régional chargé des transports et de la circulation a déclaré, à la réunion publique du 22 Septembre que : « la région accuse vingt ans de retard dans le domaine des transports et que la faute en revient à tout le monde », avant d'évoquer le plan de mobilisation pour les transports pour la Région Ile-de-France .

Il n'est pas nécessairement trop tard pour que la convergence entre projets de transport et de requalification de voiries s'opère à court-moyen terme.

## VII/. Conclusion.

La procédure de concertation avec « tiers garant » a bien montré son utilité, d'ailleurs souligné, oralement et par écrit, par un certain nombre de participants. Dans un bref laps de temps, elle a permis :

- une écoute mutuelle progressivement rétablie ;
- la clarification d'éléments techniques, grâce notamment à la présentation de résultats récents d'études que la situation antérieure de blocage n'avait pas permis de faire abouti ;
- consécutivement, une nette évolution des positions et l'émergence de convergences qui restent à approfondir pour la décision.

Jean-Luc Mathieu

Membre de la Commission Nationale du Débat Public au titre de la Cour des comptes

Garant de la concertation sur le projet de débranchement du tram-train T 4

Le 13 Novembre 2009.