

## Tzen 3

### Réunion publique de concertation

#### COMPTE RENDU

Pantin

Bibliothèque Elsa Triolet – Pantin

2 juin 2025

- > **Durée de la réunion : 1h45**
- > **Nombre de participants : 102 participants**
- > **Début : 18h05**
- > **Fin : 19h50**

### DÉROULÉ DE LA RÉUNION :

#### 1. Ouverture de la reunion

- Mots d'introduction et présentation des intervenants par Naïs CIPRA, animatrice-modératrice de la réunion.

#### 2. Rappel des grandes caractéristiques du projet - présentation des prochains aménagements à Pantin

- Intervention de Saïd HASSOUNI, chef du projet Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis
- Intervention de Guillaume Lainé, responsable d'opération Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis

#### 3. Temps d'échanges avec le public

## 1. OUVERTURE DE LA REUNION

- **Présentation des intervenants**

L'**animatrice/modératrice** de la réunion, Naïs CIPRA, introduit les intervenants :

- **Bertrand KERN**, Maire de Pantin
- **Corentin DUPREY**, vice-Président du Département de Seine-Saint-Denis en charge des mobilités durables.
- **Saïd HASSOUNI**, chef du projet Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis
- **Guillaume LAINE**, responsable d'opération Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis

- **Mot d'introduction de Bertrand KERN, maire de Pantin**

Bertrand KERN remercie l'ensemble des participants et rappelle qu'il portait déjà l'idée d'un transport structurant tel que le Tzen 3 il y a plus de vingt ans. À l'époque, l'avenue Jean Lolive faisait figure d'autoroute urbaine, avec une insécurité routière dont il garde des souvenirs marquants.

Il ajoute qu'à la faveur de la crise sanitaire de 2020, des aménagements provisoires avaient déjà été mis en place pour redonner de l'espace à la nature et aux mobilités douces, amorçant une nouvelle dynamique urbaine. Il revient également sur la consultation citoyenne menée lors de la première version du projet : les habitants de Pantin s'étaient alors très largement prononcés en faveur des pistes cyclables et de la végétalisation.

Il souligne qu'en 2020, le renouvellement des équipes municipales à Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec et Bondy a conduit à relancer le dialogue intercommunal autour du projet, dans une perspective partagée d'amélioration du cadre de vie. Le Tzen 3 a ainsi été repensé collectivement, pour mieux répondre aux attentes actuelles.

Il insiste sur les difficultés rencontrées en matière de financement, et salue à ce titre l'engagement conjoint de l'État, de la Région Île-de-France, du Département de la Seine-Saint-Denis, mais également des communes concernées qui ont uni leurs efforts pour contribuer à ce projet structurant.

Il conclut en affirmant que le Tzen 3 est un projet ambitieux et attendu qui sera porteur d'une véritable transformation qualitative du centre-ville de Pantin.

## **Corentin DUPREY, vice-Président du Département de Seine-Saint-Denis en charge des mobilités durables**

Corentin DUPREY remercie le maire de Pantin, les élus présents, ainsi que Nadia AZOUG, élue au Conseil Départemental du Département et représentante de la ville de Pantin et Geoffrey CARVALHINHO, représentant de la Région Île-de-France qui est le principal financeur du projet. Il salue également plusieurs élus locaux dont Mirjam RUDIN et Pierric AMELLA.

Il souligne que, même si le projet a pris du temps, la révision du Tzen 3 a permis d'aboutir à une version plus aboutie et adaptée aux enjeux actuels liés à l'environnement et à la mobilité durable.

Il insiste sur la cohérence d'ensemble du projet, qui s'étend de Paris à Livry-Gargan, en suivant l'axe structurant de la RD 933. À Pantin, le Tzen 3 circulera en site propre ; certaines portions seront très ponctuellement sous alternat en raison des contraintes spatiales. Le principe reste celui d'un transport dont la configuration en site propre permet de ne pas être soumis aux aléas de la circulation automobile.

Il revient sur l'évolution du projet, marqué par les aménagements provisoires post-Covid, l'essor du vélo, et la nécessité de partager autrement l'espace public. Il précise que le projet actuel permet une requalification de façade à façade, intégrant pistes cyclables, espaces piétons et végétalisation. Il rappelle qu'en 2021, la version initiale prévoyait l'abattage de 300 arbres, contre seulement une trentaine aujourd'hui, avec 500 replantations prévues.

Il indique que le financement du projet est désormais sécurisé depuis la signature du Contrat de plan État-Région en septembre dernier. Le Département a décidé d'assumer la totalité de la part du bloc local, initialement prévue pour être répartie entre les villes et les Établissements publics territoriaux.

Il conclut en saluant la qualité du dialogue avec la Ville de Pantin, et précise que cette réunion marque le lancement d'un nouveau cycle de concertation. Plusieurs sujets restent ouverts, notamment autour de la station Raymond Queneau, ou sur la question des places de stationnement (notamment celles de livraison), essentielles pour assurer le bon fonctionnement des pistes cyclables.

## 2. PRÉSENTATION DU PROJET

- **Intervention de Saïd Hassouni**, chef du projet Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis
- **Intervention de Guillaume Lainé**, responsable d'opération Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis

Sommaire de la présentation :

1. Présentation du projet
2. Focus sur les aménagements à Pantin
3. Temps d'échanges

Le diaporama de présentation projeté en séance est disponible sur le site internet [www.tzen3.fr](http://www.tzen3.fr) (rubrique Les documents).

## 3. TEMPS D'ÉCHANGES

**Une intervenante** souligne que le budget a été établi aux conditions économiques de 2010 et s'interroge sur la date à laquelle il sera fiabilisé, et, dans le cas probable où le nouveau budget serait plus élevé que le précédent, souhaiterait savoir qui aurait la charge du financement supplémentaire.

**Corentin DUPREY** rappelle que le Département s'est engagé à financer 30% du coût du projet. Ainsi, si un surcoût advient, chaque partie financeuse (Département, État, Région) prendra à charge le surplus à hauteur du pourcentage qu'elle s'est engagée à financer. Il tient donc à rassurer, notamment M. le Maire, en précisant qu'il n'est pas prévu d'appeler la commune au financement. Il profite de l'interrogation de l'intervenante pour rappeler sa vigilance quant au coût du projet, étant bien conscient de l'enjeu de la bonne utilisation de l'argent public en particulier dans le contexte actuel, et précise que l'équipe projet attend la fin de la concertation pour pouvoir réévaluer le coût total.

**Une intervenante** demande s'il est possible, pour les prochaines étapes, de réaliser des réunions publiques plus précises, voire de la co-élaboration, notamment au niveau des carrefours, afin de valoriser les mobilités piétonnes. Elle manifeste sa volonté de déployer une démarche plus exploratoire en amont des prises de décision. Elle ajoute

que concernant les aménagements provisoires, les trottoirs ne sont pas assez adaptés aux marcheurs et souhaite revoir leur aménagement en attendant 2030.

**Corentin DUPREY** souligne qu'en attendant la mise en service du Tzen 3 à l'horizon 2030, les coûts frustratoires (dédiés à des choses qui seraient rapidement détruites ensuite) seront évités. Il ajoute que l'équipe sera tout à fait encline à travailler avec les riverains sur un niveau de conception plus fin lors de conseils et réunions de quartier. Cela sera possible à partir de l'automne, une fois la phase de concertation terminée. Des sujets locaux, sur lesquels une expertise d'usage est nécessaire, pourront alors être abordés, tout en prenant en compte les contraintes, particulièrement nombreuses à Pantin. Les grandes lignes du projet resteront inchangées, mais des variables comme les emplacements précis d'une voie piétonne ou la transformation d'une traversée piétonne pourront être examinées avec le public. Enfin, il précise que l'expertise d'usage des cyclistes et piétons est d'ores et déjà sollicitée via le collectif Vélo Île-de-France et ses associations locales, mais également via des associations telles que Rue de l'avenir.

**Une intervenante** demande si davantage d'arbres pourraient être prévus, notamment de grande taille, afin de se protéger du soleil.

**Corentin DUPREY** rappelle que le sujet de la végétalisation à Pantin est particulièrement difficile du fait de la contrainte des réseaux souterrains, parfois empilés sur plusieurs strates en zone urbaine, qui limite le champ des possibles. C'est pour cela que le Département a manifesté son souhait de conserver la végétation existante lors de la revoyure du projet.

**Une intervenante** manifeste ses craintes concernant la compatibilité des travaux avec les réseaux d'eau souterrains à Pantin. Elle s'inquiète également des nuisances sonores que pourraient provoquer le projet Tzen 3, faisant actuellement constat du bruit généré par des bus traversant sa rue, la rue Jules Auffret.

**Bertrand KLEIN** souligne que le temps d'une semaine, le bus 75 a en effet exceptionnellement été dévié vers la rue Jules Auffret du fait de travaux réalisés rue Estienne d'Orves. Il ne passera donc plus dans cette rue, sauf autres exceptions. Il ajoute que depuis 2013, les comptages de véhicules effectués ont permis de montrer une réduction de la circulation de 49% sur l'avenue Jean Lolive, soit pratiquement une division par deux ; cela souligne, selon lui, un changement d'époque depuis les réunions dédiées à la première version du projet.

**Corentin DUPREY** indique que le projet en lui-même ainsi que les effets qui y sont liés contribueront à réduire la pollution sonore à Pantin : la réduction du nombre de voitures au profit de la marche et du vélo, la circulation de bus articulés plus longs donc moins de bus, ainsi qu'une circulation au biométhane plutôt qu'au gazole qui rendra les bus moins bruyants. Cependant, il tient à nuancer son propos en soulignant que le projet s'inscrit dans un contexte urbain et qu'il semble aujourd'hui impossible d'atteindre un véritable calme. Toutefois, il partage les préoccupations de l'intervenante et rappelle à quel point ses inquiétudes relèvent d'un enjeu de santé publique.

**Une intervenante** partage l'avis d'une autre participante concernant l'attention qui doit être portée aux aménagements piétons et se demande s'il y aura un stationnement couvert au niveau des arrêts de bus afin d'être protégé lors d'intempéries.

**Corentin DUPREY** confirme que les arrêts seront bien couverts et protégés.

**Un intervenant** affirme que tout ce qui a été présenté lui semble très vertueux. Cependant, il souhaite souligner que la rue n'est pas simplement une voie mais un ensemble urbain avec des bâtiments et a le sentiment que l'état actuel de l'espace public pantinois n'est aujourd'hui que le résultat d'une addition de petites interventions et non d'une vision de l'espace comme un tout cohérent - à l'image de l'aménagement du secteur de l'église de Pantin. Il indique qu'il existe un potentiel à aménager dans le secteur (comme l'ancienne station-service qui pourrait selon lui constituer une belle ouverture sur l'avenue). Ainsi, il aimerait connaître ce qui existe au-delà du projet d'ingénierie ainsi que le cabinet d'architecture-urbanisme désigné pour le projet Tzen 3.

**Bertrand KERN** répond qu'il y a bien un architecte-urbaniste qui travaille actuellement sur la cohérence entre la place de l'Église que la ville souhaite refaire, le Tzen 3 et le bas de la rue Charles Auray. Il tient donc à rassurer l'intervenant en assurant que la cohérence de l'espace urbain pantinois fait bien l'objet d'une réflexion.

**Une intervenante** souligne que sa question précédente portait sur le secteur allant du canal à la Porte des Lilas, rue Jules Auffret. Elle ajoute que la Région Île-de-France avait offert aux habitants du secteur une isolation phonique qu'elle juge parfaite ; cependant,

elle s'inquiète de devoir vivre dans un « bocal insonore », ne pouvant ouvrir ses fenêtres sans entendre trop de bruit.

**Bertrand KERN** rappelle que seulement 3 bus circulent rue Jules Auffret et souligne qu'Île-de-France Mobilités remplace progressivement l'ensemble des bus pour les remplacer par des bus GNV, plus propres et moins bruyants.

**Corentin DUPREY** complète en précisant que les bus diesel sont progressivement remplacés par des bus GNV ou électriques. Cependant, les dépôts bus dont dépend Pantin, c'est-à-dire Pavillons-sous-Bois et Flandres, sont uniquement adaptés à des bus GNV.

**Un intervenant**, conseiller municipal à la mairie de Pantin, tient à évoquer le sujet de l'accessibilité PMR et à s'assurer que le cahier des charges concernant ce sujet sera bien respecté.

**Corentin DUPREY** confirme que la totalité de la ligne sera accessible pour les PMR et précise qu'il s'agit d'un des objectifs majeurs du nouveau projet. En effet, la volonté de rendre les transports en commun accessibles à tous et d'affiner la desserte du territoire contribue à justifier l'implantation du Tzen 3 à Pantin, en plus du métro 5 et des bus actuels qui ne répondent que partiellement à ces enjeux.

**Saïd HASSOUNI** ajoute que les arrêts du Tzen 3 ressembleront visuellement à des arrêts de tramway, avec les équipements qui y sont associés : assises, accessibilité PMR, informations, billettique.

**Une intervenante** interroge l'enjeu sanitaire public des allergies. Soulignant qu'elle est allergique au même titre qu'un tiers de la population française, elle s'inquiète du choix des végétaux - demandant surtout à éviter les graminées - et souhaite s'assurer que ces derniers seront minutieusement sélectionnés en prenant en compte la contrainte des allergies. Elle espère ne pas avoir à agir comme à Lyon, où ce problème a obligé la ville à déraciner des arbres. Elle ajoute enfin qu'elle espère que les végétaux seront bien entretenus. Cependant, elle insiste sur le fait qu'elle ne remet pas en cause le principe de végétalisation de l'espace, qu'elle soutient complètement.

**Corentin DUPREY** répond que l'équipe projet est aujourd'hui encore plus vigilante sur le choix des essences qu'elle ne l'était il y a encore quelques années. En effet, les essences seront diversifiées et sélectionnées de façon à apporter des

bienfaits différents (ombre, oxygène, etc.) tout en se prémunissant autant que possible contre les situations problématiques pour les personnes allergiques.

**Saïd HASSOUNI** complète le propos de M. DUPREY en soulignant que les allergènes sont bien pris en compte dans le choix des essences. Il précise que d'autres entrants ont guidé ce choix, notamment le milieu de plantation et les contraintes de gestion des végétaux. Il affirme que l'équipe a bien conscience de ces enjeux et qu'elle conçoit la végétalisation, au-delà de l'angle du verdissement, sous l'angle de la santé publique.

**Un intervenant** se demande pourquoi il a été décidé de réaliser un BHNS plutôt qu'un tramway et aimerait connaître les performances du BHNS par rapport à un bus classique.

**Corentin DUPREY** répond que ce qui rend performant le BHNS n'est pas tant le matériel roulant, mais plutôt la situation de la ligne en site propre (qui dispose donc d'une voie dédiée par sens), ce qui permettra un trajet de 30 minutes entre Pantin et Livry-Gargan ; or, aujourd'hui, c'est le double, voire le triple aux heures de pointe. Ainsi, il affirme que le Tzen 3 est un bus robuste dans son exploitation, ponctuel et permettant un moindre temps d'attente en station (le Tzen 3 circulera de 5h à 00h30, 7 jours/7).

**Un intervenant** s'inquiète que les pistes cyclables prévues dans le projet ne deviennent des places de stationnement sauvage. Ainsi, il tient à s'assurer que des bordures hautes seront placées tout le long du linéaire afin d'éviter ce genre de désagréments.

**Corentin DUPREY** précise qu'à la suite de remontées à la fois techniques et politiques, c'est une préoccupation du Département mais aussi de la commune de Pantin. S'il précise qu'il est impossible d'empêcher le stationnement sauvage partout, il assure que des dispositifs dissuasifs, voire punitifs, seront mis en œuvre pour l'éviter.

**Un intervenant** se demande comment les travaux s'organiseront à Pantin (quel secteur sera aménagé en premier, et à quel moment).

**Corentin DUPREY** répond qu'il faut attendre la fin des phases concertation et des études détaillées pour pouvoir établir le phasage des travaux, mais il assure déjà que l'on n'interviendra pas sur tout le linéaire en même temps. Il ajoute toutefois que le maximum sera fait pour minimiser les nuisances pour les riverains

dans un calendrier contraint et en assurant la circulation (automobile, cycliste, piétonne) le long de l'axe.

**Un intervenant** propose de profiter du projet Tzen 3 pour modifier les sorties des stations de métro de la ville. Il cite l'exemple de la station Hoche, qui comporte deux stations du même côté, et qu'il propose de réorganiser.

**Corentin DUPREY** se souvient qu'il y a eu des projets de la RATP de ce type par le passé, qui n'ont toutefois jamais vu le jour en raison des différentes contraintes (réseaux souterrains etc.). Ainsi, il affirme que cet objectif ne sera pas intégré au projet Tzen 3, pour lequel on recherche une relative rapidité des travaux.

**Bertrand KERN** ajoute qu'un aménagement de ce type coûterait excessivement cher. En revanche, à l'occasion de la dernière rencontre annuelle de la commune avec la RATP, il précise qu'il a été discuté l'idée d'une réouverture d'une sortie préexistante (aujourd'hui condamnée) vers la rue Auger, depuis le bout de la rue Hoche, qui pourrait permettre de desservir la porte de Pantin. Cependant, le calendrier de ce projet n'est pas compatible avec celui du Tzen 3 ; il fera donc potentiellement l'objet d'un projet ultérieur.

**Une intervenante** s'interroge sur l'utilité des pistes cyclables, en signalant qu'il en existe déjà le long du canal de l'Ourcq. Elle se demande si cela ne ferait pas doublon et propose de les enlever pour gagner de la place.

**Corentin DUPREY** explique que la piste cyclable sur le canal ne répond pas aux mêmes usages, sans mentionner le fait qu'elle soit saturée à certains moments. Du fait de l'anticipation d'une augmentation du nombre de cyclistes, il insiste sur la nécessité de conserver ces deux différents axes.

**Bertrand KERN** ajoute depuis 2019, sur l'avenue Jean Lolive, le trafic est passé de 200 à 2000 vélos par jour, tandis que la fréquentation du canal par les cyclistes n'a pas baissé.

**Une intervenante** indique que les habitants de l'avenue Jean Lolive sont dépourvus d'arbres. Connaissant quelqu'un qui habite au-dessus du bâtiment BNP Paribas, elle témoigne de la chaleur qui s'y ressent et qu'elle juge insoutenable. Elle insiste donc sur la nécessité d'en planter le long de l'avenue.

**Corentin DUPREY** précise que tout sera fait pour planter un maximum d'arbres. Cependant, il rappelle que l'avenue Jean Lolive est un point d'exception, étant un

secteur particulièrement contraint par des réseaux souterrains qui empêchent de planter des arbres.

**Un intervenant** se demande qui sera l'exploitant de la ligne. Il insiste également sur la nécessité d'équiper les stations de métro pour l'accessibilité PMR.

**Corentin DUPREY** explique que l'exploitation du Tzen 3 fera l'objet d'une délégation de services publics menée par Île-de-France Mobilités (IDFM). Pour les bus actuellement en circulation dans le secteur, l'exploitation a récemment été attribuée par IDFM à l'opérateur Transdev.

**Une intervenante** imagine que la réduction de la RD 933 à 2x1 voies provoquera des reports sur d'autres axes, notamment la route des Petits-Ponts. De plus, au niveau de la Porte de Pantin où elle juge la circulation déjà dense, elle anticipe un resserrement, donc un encombrement du secteur, et se demande si ces différentes conséquences potentielles ont été prises en compte dans le cadre du projet.

**Corentin DUPREY** affirme que le trafic anticipé a été modélisé en prenant en compte la tendance actuelle, c'est-à-dire une réduction du nombre de véhicules sur la RD 933. Il rappelle également que le Tzen 3 permettra de récupérer des usagers de lignes qui n'existent pas encore, telles que la ligne de métro 15. Il nuance cependant en soulignant que le projet aura bien un impact sur le réseau local, et précise d'ailleurs que c'est un des points sur lesquels le Département travaille avec les communes. Finalement, il rappelle que ce n'est pas à Pantin que l'enjeu est le plus important puisque la RD 933 y est quasiment déjà totalement en 2x1 voies actuellement. Ainsi, il signale que même à l'échelle de l'ensemble du projet, notamment vers Pavillons-Sous-Bois ou Bobigny, le trafic a été modélisé, particulièrement au niveau des carrefours les plus circulants où des aménagements spécifiques seront réalisés pour garantir la fluidité du trafic.

**Bertrand KERN** invite également le public à se remémorer la situation de la RD 933 il y a 4/5 ans, une époque à laquelle la voie était embouteillée de Pantin en allant vers Bobigny. Il souligne que ces embouteillages ont progressivement diminué, jusqu'à quasiment disparaître aujourd'hui. C'est pour lui révélateur de changements d'habitudes de la majorité des habitants au profit des mobilités douces, quitte à parfois atteindre un stade de saturation des transports en commun tels que la ligne de métro 5. Ainsi, il est convaincu de l'absence d'un effet-report, que les comptages réalisés (vers la route des Petits-Ponts, ou l'avenue de la Division-Leclerc) ne démontrent pas non plus.

**Un intervenant** revient sur la question du choix d'un BHNS plutôt que d'un tramway. Il propose de mettre une traction électrique sur le Tzen 3, puisque ce dernier est en site propre.

**Corentin DUPREY** assure que la mise en place d'une ligne aérienne de contact est incompatible avec la plantation d'arbres dans les 3 ou 4 mètres qui l'entourent. A Pantin, cela aurait donc représenté un sacrifice d'une dizaine d'arbres sur la centaine prévue. Par ailleurs, il souligne que dans le contexte du secteur, il n'estime pas que le tramway soit préférable au bus : il considère en effet qu'une solution moins chère et tout aussi fonctionnelle est préférable, d'autant plus si elle prend moins d'espace et permet la plantation de davantage d'arbres. Le Tzen 3 est donc synonyme pour lui d'une certaine sobriété au regard économique, environnemental, mais aussi en faveur d'une cohabitation des usages.

**Saïd HASSOUNI** ajoute que cette installation est difficilement réalisable du fait du contexte très contraint du secteur.

En effet, l'installation de poteaux de la ligne aérienne de contact se fait soit en milieu de plateforme, soit côté trottoirs. L'installation en milieu de plateforme aurait des impacts sur la distribution des autres fonctionnalités de part et d'autre de la plateforme ; elle aurait donc obligatoirement contraint à une réduction des trottoirs et/ou des pistes cyclables. L'installation en accroche en façade est très complexe et nécessite un linéaire d'immeubles cohérent et constant, de même taille, ce qui n'est pas le cas. Enfin, l'alimentation en électricité du tramway implique l'implantation de 2 ou 3 postes d'alimentation électriques le long des 9 km de tracé, donc des acquisitions foncières qui, dans un milieu urbain tel que celui de la ville de Pantin, seraient très complexes et coûteuses.

**Un intervenant** revient sur la question du projet d'ensemble du secteur. Dans un contexte de changement climatique, sachant que le projet Tzen 3 concernera les Pantinois pour de nombreuses années, il considère que les perspectives 3D montrées évoquent un projet qu'il juge fonctionnaliste, sec, avec trop peu d'arbres.

**Corentin DUPREY** tient à souligner que le Département prend le sujet de la végétalisation très au sérieux. Dans ce cadre, il précise la différence entre le bilan arbres actuel et celui de l'ancien projet (datant d'il y a 4 ans) : aujourd'hui, on prévoit d'abattre environ 30 arbres et d'en replanter 500, tandis que l'ancien

projet prévoyait l'abattage de près de 300 arbres. Plus précisément, à Pantin, environ 10 arbres devraient être abattus, tandis qu'environ 100 arbres seront plantés. Il précise qu'il est au fait de la différence entre les arbres récemment plantés et les arbres déjà existants, tant en termes de taille que de services écosystémiques. Toutefois, il rappelle que la volonté de maintenir la végétation existante est, pour le Département, un sujet d'intérêt majeur qui, avec celui des pistes cyclables, a mené à une revoyure complète de l'ancien projet. Il assure donc que le maximum sera fait sous réserve de la contrainte des réseaux souterrains existants dont les déplacements auraient été, beaucoup trop onéreux dans le contexte budgétaire de baisse de financement des collectivités de la part de l'État.

**Saïd HASSOUNI** ajoute qu'un travail fin d'analyse du secteur a été réalisé sur tout le tracé. En comparant la carte des réseaux et l'ambition de végétalisation, chaque potentiel emplacement de plantation a été étudié attentivement. Il précise toutefois que ce travail n'est pas terminé et le calcul coût-bénéfice de chaque plantation est toujours étudié par l'équipe projet.

**Une intervenante** souligne qu'elle ne parvient pas à différencier les pictogrammes symbolisant les arbres existants conservés et les arbres existants abattus sur les plans d'aménagement (disponibles sur le site internet du projet). Elle aimerait donc avoir plus de précisions à ce sujet.

**Saïd HASSOUNI** répond qu'il est possible que les plans comportent des erreurs. Il s'engage à vérifier ce point.

*Note post-réunion : le plan Pantin – Secteur Raymond Queneau mis en ligne sur le site internet du projet comportait en effet une erreur mineure de légende. Il a été corrigé et republié sur le site internet. Les arbres existants abattus sont marqués d'une croix.*

## 4. CLÔTURE DE LA RÉUNION

**Corentin DUPREY, vice-Président du Département de Seine-Saint-Denis en charge des mobilités durables**

Corentin DUPREY remercie les participants pour la qualité des échanges. Il précise que trois autres réunions publiques auront lieu et qu'il est également possible de déposer des contributions en ligne ou par voie papier. Il ajoute qu'une fois la phase de

concertation terminée, des moments de dialogue seront organisés (notamment en conseil de quartier) et il sera toujours possible de revenir sur des aspects précis du projet. Le Département continuera à travailler avec les équipes techniques et à échanger avec les élus. Il tient enfin à renouveler ses remerciements à la ville, au premier rang de laquelle M. le maire, mais également ses adjoints et conseillers municipaux qui suivent les sujets ; à saluer sa collègue Nadia AZOUG, élue de Pantin et vice-Présidente du Département, ainsi que Mathieu MONOT qui suit ces sujets avec attention et qu'il excuse pour son absence. Il remercie également Geoffrey CARVALHINHO, représentant de la Région Île-de-France, pour sa présence.

### **Bertrand KERN, maire de Pantin**

Bertrand KERN réitère sa fierté d'être le maire des Pantinois et se réjouit de la qualité et du caractère respectueux des questions posées. Il rappelle également qu'aucun projet n'est parfait, mais que le projet Tzen 3, tel qu'il a été présenté ce jour, est meilleur que celui qui avait été élaboré il y a quelques années et qu'il sera possible de l'améliorer encore. Il remercie enfin le Département pour l'effort financier important qu'il réalise, l'État, la Région Île-de-France et enfin le public, auquel il donne rendez-vous lors des prochaines concertations.