

Tzen 3

Réunion publique de concertation

COMPTE RENDU

Bondy

Salle des fêtes de Bondy

5 juin 2025

- > **Durée de la réunion : 2h**
- > **Nombre de participants : 70**
- > **Début : 18h40**
- > **Fin : 20h50**

DÉROULÉ DE LA RÉUNION :

1. Ouverture de la réunion

- Mots d'introduction et présentation des intervenants par Léo NORMAND, animateur-modérateur de la réunion.

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

- 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 RÉUNION

- **Présentation des intervenants**

L'animateur-modérateur de la réunion, Léo NORMAND, introduit les intervenants :

- **Stephen HERVÉ**, Maire de Bondy
- **Corentin DUPREY**, vice-président du Département de Seine-Saint-Denis en charge des mobilités durables et du développement du territoire.
- **Saïd HASSOUNI**, chef du projet Tzen 3, Département de Seine-Saint-Denis
- **Guillaume LAINÉ**, responsable d'opération Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis
- **Nicolas ORAN**, chargé des études de trafic, Département de Seine-Saint-Denis

- **Mot d'introduction de Stephen HERVÉ, maire de Bondy**

Stephen HERVÉ ouvre la réunion en remerciant les participant.es et en saluant l'organisation conjointe de cette rencontre avec le Conseil départemental et les partenaires impliqués dans le projet. Il rappelle qu'il s'agit d'un projet d'envergure, à la fois d'utilité publique et porteur d'une transformation majeure pour l'aménagement du centre-ville.

Il souligne que le Tzen 3 va bien au-delà de la seule amélioration du réseau de transports. En lien avec la future station de la ligne 15 du métro et l'ensemble des mobilités à l'échelle de la ville, le Tzen 3 doit également permettre de requalifier un axe structurant, aujourd'hui peu intégré aux quartiers résidentiels qu'il traverse.

Il mentionne notamment les aménagements en cours autour du canal de l'Ourcq et de la ZAC des Rives de l'Ourcq, qui s'inscrivent dans une volonté plus large de redéfinir le cœur de ville. Il insiste sur l'importance accordée, à Bondy comme dans les autres communes concernées, à la qualité des espaces publics et à l'amélioration du cadre de vie qu'apportera ce projet. Il ajoute être conscient des fortes attentes de la part des habitants, notamment concernant le calendrier de mise en œuvre.

Il conclut en remerciant Corentin Duprey, vice-président du Conseil Départemental, ainsi que l'ensemble des partenaires pour le travail mené en lien étroit avec les différentes communes traversées.

- **Mot d'introduction de Corentin DUPREY, vice-président du Département de Seine-Saint-Denis en charge des mobilités durables et du développement du territoire**

Corentin DUPREY salue à son tour l'ensemble des participant.es, les élu.es présent.es, et notamment Christelle LE GOUALLEC, vice-présidente d'Est Ensemble. Il se dit heureux de présenter ce projet de transport en commun, qu'il qualifie, à l'instar du maire de Bondy, de projet dépassant largement la seule question des mobilités.

Il insiste sur la portée départementale du Tzen 3, qui reliera la Porte de Pantin à Livry-Gargan, en traversant plusieurs communes de Seine-Saint-Denis : Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy (sur toute sa longueur) et Les Pavillons-sous-Bois. Il rappelle que la RD 933, sur laquelle s'inscrit le tracé, constitue un axe structurant mais historiquement fragmentant, ayant coupé des quartiers et des villes, notamment à Bondy. Le projet Tzen 3 vise, selon lui, à désenclaver ces territoires et à transformer un environnement urbain souvent peu hospitalier. Il souligne les bénéfices en termes de rapidité, avec un temps de trajet réduit à 30 minutes entre la Porte de Pantin et Livry-Gargan, contre des durées actuelles beaucoup plus longues. Il évoque également l'intermodalité renforcée avec la ligne 5, la future ligne 15, les tramways T1, T3b et T4.

Il revient ensuite sur la décision, prise en début de mandat, de revoir en profondeur le projet initial, jugé obsolète. Ce réexamen a été motivé par un contexte politique renouvelé dans plusieurs communes concernées, ainsi que par les transformations des usages de mobilité à la suite de la crise sanitaire. L'objectif affirmé était de proposer un projet plus ambitieux, intégrant une requalification de façade à façade.

Il rappelle que le Tzen 3 sera un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), circulant en site propre sur des voies dédiées, garantissant ainsi fluidité et rapidité. Mais il insiste sur le fait que le projet ne s'arrête pas au transport : la nouvelle version prévoit une réduction drastique du nombre d'arbres abattus (une trentaine sur l'ensemble du tracé contre plus de 300 initialement) et précise que Bondy bénéficiera du gain végétal le plus important, avec six abattages pour 250 plantations. Il met en avant la volonté de rendre l'axe cyclable, en lien avec le réseau régional Vélos Île-de-France, et d'élargir les cheminements piétons, longtemps négligés dans les politiques publiques de mobilité. Il précise que ces éléments ont été soutenus à la fois par la ville de Bondy et par le Département.

Il annonce également que le financement est désormais sécurisé, grâce au contrat de plan État-Région signé en septembre dernier. Il insiste sur le fait que le Département prendra intégralement à sa charge la part du bloc local, exemptant ainsi les communes de toute participation financière, contrairement à la version antérieure du projet. Il rappelle l'importance de l'investissement, avec près de 200 millions d'euros dédiés aux mobilités et à la transformation des espaces publics, auxquels s'ajoutent 16 millions d'euros pour le matériel roulant. Il qualifie le Tzen 3 de projet de long terme, conçu pour les cinquante prochaines années, et souligne l'importance de la concertation en cours.

Enfin, il invite le public à s'exprimer, à formuler des propositions ou des critiques, que ce soit lors des réunions publiques - à Pantin, Bondy, Bobigny et Les Pavillons-sous-Bois - ou via la plateforme en ligne ouverte jusqu'à la fin du mois. Il précise toutefois que certains principes ayant fait consensus entre les élus sont intangibles : réduire la place de la voiture, renforcer la place des cyclistes et des piétons et végétaliser l'espace public. Il conclut en affirmant que d'ici à la mise en service du Tzen 3, l'ex-RN3 n'aura plus le même visage et le territoire deviendra bien plus agréable à vivre.

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 Bondy
3. Temps d'échanges

Le diaporama de présentation projeté en séance est disponible sur le site internet www.tzen3.fr (rubrique Ressources > Les documents).

3. TEMPS D'ÉCHANGES

Un intervenant se demande où passera le Tzen 3 au Pont de Bondy, en tenant compte des entrées et sorties de l'autoroute A3 déjà existantes entre Polissard et Pont de Bondy.

Saïd HASSOUNI répond qu'au niveau du Pont de Bondy, le Tzen 3 circulera au niveau du terrain naturel, donc en surface. L'accès à l'autoroute depuis la RD 933 sera permis grâce à une reconfiguration de la bretelle. Depuis le centre-ville de Bondy, l'accès à l'A3 se fera depuis la rue Jules Guesde avec retournement au carrefour Gâtine, plus rapidement et facilement qu'actuellement. La sortie de l'autoroute sera également maintenue.

Une intervenante souligne qu'il existe déjà une station nommée Gâtine, et se demande s'il est prévu qu'elle soit conservée.

Saïd HASSOUNI assure que la station sera bien maintenue, la ville de Bondy ayant mis en avant son intérêt vis-à-vis de l'accompagnement de la mutation urbaine du quartier. En effet, plusieurs projets urbains autour du Pont de Bondy (logement, activités économiques, etc.), susceptibles de générer des flux, sont en cours de réflexion et militent pour le maintien d'une station dans ce secteur.

Une intervenante, habitante du sud de Bondy demande la date de destruction de l'autopont Polissard ainsi que les aménagements prévus pour organiser la circulation dans le secteur, craignant les incidences des travaux. Elle indique également ne pas distinguer les trottoirs sur les plans projetés lors de la présentation. Enfin, elle regrette que l'on ne dédie pas davantage de place au stationnement en justifiant que celui-ci fait partie de l'organisation générale de l'espace public.

Saïd HASSOUNI explique que la destruction de l'autopont fait partie des travaux préparatoires envisagés dans le cadre du projet. Actuellement, des études sont en cours et des échanges sont menés avec l'État via la Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF), propriétaire de l'autopont, afin de stabiliser le calendrier de démolition. L'idée serait de réaliser les travaux entre 2027 et 2028. Concernant l'espace dédié aux trottoirs, il rappelle que le secteur du projet est routier, voire autoroutier (entrée et sortie de l'autoroute A3, A86 déversant des flux de voitures). Ainsi, le projet vise explicitement à rompre cette caractéristique routière forte par la redistribution des fonctionnalités, des vélos et piétons. Il assure que l'enjeu des voies piétonnes est central dans le projet et que les trottoirs font ainsi l'objet d'une attention particulière. Il indique que leur largeur prévue est confortable et qu'ils seront sécurisés afin d'assurer une circulation sereine des piétons entre tous les flux de transport. Enfin, il ajoute que cette attention est d'autant plus forte au niveau du secteur Pasteur (où sera placée une des futures stations du Tzen 3), qui concentre un grand nombre d'équipements sportifs et

scolaires : à la demande de la ville de Bondy, un travail fin de sécurisation des flux générés par ces infrastructures existantes a été mené.

Un intervenant s'interroge sur la future exploitation de la ligne, Transdev ayant été désigné comme opérateur sur ce secteur.

Corentin DUPREY répond que Transdev sera bien l'exploitant du lot comprenant le centre-bus des Pavillons-sous-Bois. Il indique que les équipes veilleront à la bonne coordination entre les différents exploitants du secteur.

Une intervenante demande si en cas de dépassement budgétaire du projet, il est possible que la ville prenne en charge une partie du coût supplémentaire.

Corentin DUPREY assure que la ville ne sera pas appelée au financement des potentiels coûts supplémentaires du projet. Il profite de l'interrogation de l'intervenante pour rappeler sa vigilance quant au coût du projet, étant bien conscient de l'enjeu de l'usage de l'argent public.

Une intervenante récemment arrivée à la ZAC des Rives de l'Ourcq demande quelle est la durée prévue des travaux de destruction de l'autopont de Bondy, précisant qu'ils risquent d'entraîner un blocage d'un axe de circulation majeur. Elle souhaite également savoir si la mise en place du Tzen 3 impliquera une réduction de la fréquence de passage des bus et si un aménagement est prévu pour relier la ligne à la ZAC des Rives de l'Ourcq. Enfin, elle s'interroge sur l'existence d'aménagements architecturaux sur la RD 933.

Corentin DUPREY explique que l'intérêt du Tzen 3 réside dans son insertion sur un axe structurant, avec une prévision de 42 000 personnes transportées par jour (entre 5h30 et 00h00) et une fréquence élevée d'un bus toutes les 6 minutes en heures de pointe. Il ajoute qu'une mobilisation collective a été menée conjointement par le Département et l'Établissement Public Territorial Est Ensemble auprès d'Île-de-France Mobilités pour l'augmentation de la fréquence de la ligne ainsi que le remplacement des bus de la ligne 147, aujourd'hui saturée. Ainsi, d'ici l'automne prochain, les bus de la ligne 147 seront articulés.

Stephen HERVÉ assure qu'une attention particulière est portée aux aménagements autour des nouveaux quartiers de la ville tels que la ZAC des Rives de l'Ourcq. Il ajoute que depuis peu, la construction d'une nouvelle passerelle surplombant le canal de l'Ourcq a débuté et précise que cette dernière a pour but d'améliorer la connexion entre les deux rives et d'accompagner les mutations

de l'avenue Gallieni. Ainsi, elle facilitera l'accès pour les habitants de la ZAC au centre-ville de Bondy, donc aux stations du Tzen 3, notamment à la station Gâtine, située dans l'axe direct de la passerelle, et qui sera donc rapidement accessible. Il rappelle également l'existence, de l'autre côté du quartier, du Pont de la route d'Aulnay, qui permet de relier le nord du quartier au sud. Enfin, étant conscient de l'aspect routier de l'avenue Gallieni, peu propice aux promenades, il assure que les trottoirs seront bien élargis et que des arbres seront plantés. Plus généralement, il indique que la ville et les équipes d'Est Ensemble ont travaillé le Plan Local d'Urbanisme de Bondy afin de préparer l'arrivée du Tzen 3, mais aussi du fait d'une volonté de maîtriser l'aménagement du secteur et les transformations urbaines à venir (arrivée rive sud du canal et du futur hôpital Jean Verdier à Bondy à côté de l'autopont Polissard), en contribuant à la création d'un espace plus apaisé et agréable.

Saïd HASSOUNI rappelle que la destruction de l'autopont est prévue en 2027-2028. Les travaux devront être mis en coordination avec ceux menés dans le même secteur par la Société du Grand Paris (SGP) pour la ligne 15, ce qui constitue un enjeu supplémentaire.

Un intervenant, commerçant bondinois sur les rives de l'Ourcq, moniteur d'auto-école, s'inquiète de la sécurisation de certaines intersections, notamment au niveau de l'autopont. Il demande donc si l'idée de mettre un rond-point traversé par le Tzen 3 a été étudiée.

Saïd HASSOUNI rappelle que, comme un tramway, le Tzen bénéficiera d'une priorité aux carrefours. Il souligne qu'il s'agit d'un point essentiel pour la sécurité routière, notamment au regard des 36 carrefours traversés par le Tzen 3. Il explique que l'ajout d'un nouveau flux sur des carrefours existants soulève des enjeux de sécurisation des croisements et des manœuvres, telles que les tournes à droite et gauche, qui sont d'ores et déjà pris en compte dans la conception initiale. Il précise que la phase d'avant-projet, qui va prochainement débiter, permettra d'affiner le travail d'étude sur chaque carrefour. Cette étape consistera à objectiver et mesurer précisément les flux et mouvements de circulation. Ensuite, un organisme qualifié agréé analysera ce travail carrefour par carrefour afin de valider ou, le cas échéant, demander des ajustements avant la réalisation des travaux. Enfin, il insiste sur le fait que la question de la sécurité ne concerne pas uniquement les flux mais également le bon fonctionnement

opérationnel du Tzen 3, en particulier au niveau des carrefours, afin de garantir la sûreté et la fluidité du service.

Complément de réponse post-réunion : un rond-point ne serait pas satisfaisant à cet endroit, au vu de la complexité du carrefour et des flux très importants (tous modes de déplacements confondus). En particulier, un aménagement en rond-point ne permettrait pas de traiter correctement et de façon sécurisée les traversées pour les cyclistes et pour les piétons.

Un intervenant demande pourquoi il a été choisi de réaliser une ligne de bus plutôt qu'un tramway. Remarquant également une part dédiée aux vélos qu'il juge prépondérante, il questionne sa pertinence, souhaitant conserver de l'espace pour le stationnement et jugeant que les cyclistes préféreront rouler aux abords des rives du canal plutôt que le long de la RD 933.

Corentin DUPREY indique qu'un tramway ne représente pas du tout les mêmes coûts qu'un bus à haut niveau de service et implique des contraintes supplémentaires, notamment en termes de réduction de la place dédiée à la végétalisation, puisque le tramway oblige à ne pas planter dans un périmètre de 3 à 4 mètres autour de la ligne aérienne de contact. Par ailleurs, il rappelle qu'il n'a jamais été question de réaliser un tramway, le Tzen 3 permettant la même robustesse et rapidité qu'un tramway. Enfin, il souligne que sur la quasi-totalité du linéaire (et surtout à Bondy), le Tzen 3 est en site propre, ce qui lui permettra d'éviter tout conflit avec les autres modes de circulation. Sur les pistes cyclables, il justifie la création d'une nouvelle piste cyclable en parallèle d'une piste existante par la diversification des usages et l'augmentation du nombre de cyclistes, il distingue la piste cyclable existant le long du canal, aujourd'hui saturée à certains moments, comme un itinéraire d'agrément privilégié notamment le week-end, d'un axe structurant destiné à des trajets du quotidien type domicile-travail. Il précise que l'itinéraire du réseau Vélo Île-de-France sur ce secteur repose sur la RD 933, depuis la porte de Pantin jusqu'à la traversée de Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy, avec une continuité vers Sevrans. Ce choix a été porté par les associations d'usagers, en particulier le collectif Vélo Île-de-France, et repris par la Région Île-de-France à travers l'engagement de Marianne DURANTON, déléguée spéciale aux mobilités durables. Il souligne que le Département partage cette vision.

Une intervenante exprime que selon elle, la RATP et Transdev aurait pu être invités afin qu'ils puissent donner leur avis sur la mise en concurrence des opérateurs.

Une intervenante, habitante du centre-ville de Bondy, se demande s'il y aura des effets négatifs des travaux sur la gare et donc la RD 933 la concernant.

Corentin DUPREY reconnaît que les travaux liés à l'aménagement du Tzen 3 auront un certain impact pour les riverains. Il affirme que le Département, en lien avec les opérateurs concernés et la ville, s'efforcera de limiter au maximum les nuisances, en s'appuyant notamment sur un levier essentiel : le phasage des travaux. Cela permettra dans certains cas de regrouper des interventions particulièrement contraignantes pour en réduire la durée globale, soit au contraire de les décaler dans le temps afin d'éviter des effets cumulatifs, notamment en matière de modification de circulation. Il insiste également sur la nécessité d'une coordination étroite entre les différents chantiers en cours ou à venir sur le territoire, en particulier ceux du Tzen 3 et de la ligne 15 du Grand Paris Express, afin de construire une stratégie d'intervention cohérente. Il indique cependant qu'il est encore trop tôt pour définir précisément le calendrier et les modalités opérationnelles des travaux. Enfin, il rappelle que si ces perturbations sont inévitables à court terme, elles s'inscrivent dans une logique d'amélioration durable du cadre de vie et des mobilités.

Un intervenant demande quels aménagements seront réalisés en faveur de l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Faisant également constat de la tendance des voitures à se garer sur les pistes cyclables dans des villes comme Paris, il demande quels aménagements sont prévus pour empêcher ce phénomène.

Corentin DUPREY répond que les stations, tout comme le matériel roulant seront bien accessibles aux PMR. Il précise que c'est d'ailleurs une des raisons justifiant l'implantation du Tzen 3 en plus de la ligne de métro 5. Concernant les pistes cyclables, il affirme que le maximum est fait, mais qu'il est impossible d'empêcher complètement des automobilistes de pénétrer sur une piste cyclable. Il rappelle néanmoins qu'une bordure de séparation est prévue, ce qui fait de la voie cyclable une véritable piste et non simplement une bande délimitée par de la peinture au sol - à l'exception de quelques emplacements où il a fallu rendre la piste cyclable compatible avec le maintien de places livraison. Il souligne également qu'en cas de non-respect de la loi, la police municipale aura la possibilité de verbaliser.

Un intervenant souligne qu'il y a quelques années, une étude suggérait de modifier la sortie d'autoroute qui faisait passer 45 000 véhicules par jour. Si rien n'est changé, la suppression de l'autopont entraînerait donc un bouchon dès la sortie de l'autoroute, ce qui impliquerait des difficultés en termes de réduction d'émissions de CO2. Il souhaite donc savoir si le projet prend en compte des aménagements afin d'améliorer la qualité de l'air.

Nicolas ORAN explique que, dans le secteur du centre-ville entre le pont de Bondy et Pasteur, le trafic quotidien est en effet de l'ordre de 35 000 à 40 000 véhicules. Il précise que le projet dispose de marges de manœuvre sur certains points, notamment pour faire baisser le trafic, mais que sur d'autres aspects, ces marges sont plus limitées. À l'ouest de Bondy, par exemple, aujourd'hui, quatre files de circulation sont en place depuis Bobigny, alors que dans le projet, elles ne seront plus que trois, ce qui devrait réduire le flux important de véhicules tournant à gauche en direction de Bondy aux heures de pointe. Il poursuit en évoquant le nombre de files depuis Noisy-le-Sec, qui passe de cinq à deux au niveau des carrefours, une réduction déjà sensible dans les comptages actuels. Il souligne que cette baisse de trafic s'explique notamment par le comblement des passages souterrains, ce qui réduit aussi le trafic entre Paris et le pont de Bondy. Il mentionne également des marges de manœuvre à l'est, notamment à Pavillons-sous-Bois, où le nombre de files sur certains carrefours sera réduit à deux. En revanche, il souligne que sur les bretelles d'autoroute A3, il n'y aura pas de marge de manœuvre : le trafic y restera à peu près similaire, ce qui, combiné à la réduction des flux sur les routes départementales, permettra une diminution globale de la circulation et une réduction de l'emprise routière. Il rappelle enfin que le dimensionnement des voies sera ajusté en fonction du trafic : moins de voitures, mais aussi moins d'espace dédié à la voiture, ce qui peut entraîner des conditions de circulation légèrement dégradées, avec des temps de parcours augmentant de 2 à 4 minutes aux heures de pointe entre Pavillons-sous-Bois et le pont de Bondy. Il conclut en précisant que les modèles utilisés sont volontairement prudents et anticipent les scénarios les plus défavorables. L'expérience montre que les conditions réelles s'améliorent après la mise en œuvre des aménagements, avec une stabilisation voire une légère baisse du trafic.

Un intervenant, commerçant à Bondy, constate que le passage vers l'hôpital Jean Verdier est difficile. Il demande donc si le fait de passer à une voie sur des portions du

Tzen 3 repose sur le pari d'une réduction du nombre de voitures en circulation à l'avenir. Il ajoute que ce pari, quoique d'ordre national, n'est pas gagné, en mentionnant le cas des ZFE. Enfin, il demande si les pompiers, la police, ou encore les taxis pourront emprunter le site propre dédié au Tzen 3.

Corentin DUPREY affirme que la réduction du nombre de voitures est non pas un pari, mais déjà une réalité. En effet, en Seine-Saint-Denis, il y a moins de voitures aujourd'hui qu'il y a dix ans, et ce sur la quasi-totalité des voiries. De plus, les modélisations prennent en compte les nouveaux projets de transport et donc les reports modaux, c'est-à-dire le fait que les automobilistes puissent délaisser leur voiture pour un autre mode de transport (le vélo ou les transports en commun). Il souligne donc que ces modélisations permettent d'affirmer avec certitude qu'il y aura moins de voitures, notamment à échéance Tzen 3 et ligne 15, parce que de nombreuses alternatives de transport en commun seront proposées aux Bondinois.es. Enfin, il assure qu'en cas d'urgence, les véhicules de secours ou de police pourront effectivement utiliser le site propre du Tzen 3, en précisant que cela leur permettra un gain de temps significatif.

Une intervenante, membre de l'association Environnement 93, demande d'abord si la baisse de CO2 prévue, comme affichée dans la diapositive n°11, relève d'une étude existante. Le cas échéant, elle souhaiterait y avoir accès. Deuxièmement, elle demande s'il existe une étude relative à la façon dont d'autres lignes de bus pourront utiliser le site propre du Tzen 3, en précisant que cela semble complexe.

Saïd HASSOUNI répond que les études environnementales sont actuellement menées afin de constituer le dossier d'enquête publique. Toutefois, pour cette phase de concertation, l'équipe projet a d'ores et déjà souhaité apporter des éléments de réponse à ce type d'interrogations. Airparif a été sollicité dans le cadre d'une convention signée entre le Département et Airparif (l'observatoire de la qualité de l'air en Île-de-France). Il affirme que les niveaux de pollution du secteur sont en baisse, grâce à une réduction du trafic automobile sur la RD 933 ; il admet cependant qu'il demeure actuellement un point « dur » au niveau du Pont de Bondy. Enfin, il précise que les aménagements pensés servent aussi à améliorer cela, avec une volonté de rassembler au nord l'ensemble des fonctionnalités urbaines (voiries, bus, plateformes de bus) pour créer une sorte de sas vert qui viendra s'interposer entre les voies de circulation et la plateforme du Tzen 3, les habitations et le lycée, qui se trouvent plus en rive sud. Il assure

toutefois que l'équipe projet reviendra vers les habitant.es avec des données plus précises lors de la phase d'enquête publique.

Guillaume LAINÉ répond à la question relative à l'usage du site propre par d'autres bus. Il indique que l'objectif est effectivement que les autres lignes de bus qui en auraient l'utilité, puissent emprunter le site propre, sous réserve d'une étude d'exploitabilité de la ligne Tzen 3 qui sera réalisée dans les phases d'études à venir. Il ajoute que l'objectif du Département, partagé par Île-de-France Mobilités, est que le site propre serve en priorité au Tzen 3, mais que d'autres lignes de bus puissent également l'utiliser.

Une intervenante demande pourquoi l'hôpital Jean Verdier ne prend plus en charge d'opérations, ce qui l'oblige à se rendre à l'hôpital Avicenne.

Stephen HERVÉ rappelle d'abord que ce n'est pas la Ville qui est compétente en matière de gestion hospitalière, mais bien l'Assistance Publique – Hôpitaux de Paris (AP-HP). Il précise ensuite que l'hôpital Jean Verdier fait partie d'un groupement avec Avicenne et René Muret, situé à la limite d'Aulnay-sous-Bois et Sevran. Il explique qu'un projet de réorganisation hospitalière est à l'œuvre depuis près de dix ans, porté par l'AP-HP, autour d'un nouveau projet médical centré sur les soins ambulatoires et les soins de suite. Dans ce cadre, certains services ont été transférés. La chirurgie, par exemple, est désormais assurée à Avicenne, tandis que d'autres spécialités, comme la médecine du sport, ont été installées à Jean Verdier. Il reconnaît qu'en pratique, une grande partie des soins se concentre désormais à Avicenne, même si l'hôpital Jean Verdier continue d'assurer certaines missions, notamment les urgences pédiatriques, avec un plateau technique de radiologie et d'imagerie. Il ajoute enfin que le projet vise aussi un rapprochement entre les équipes de santé mentale de Ville-Evrard et celles de l'AP-HP sur un même site.

Une intervenante, en complément du sujet de l'opérateur de la ligne, demande si ce dernier sera privé. En effet, elle évoque le cas de l'opérateur privé Keolis, dont les bus ne sont pas équipés de rampe pour les fauteuils roulants. Elle ajoute que les bus de la RATP ne sont pas tous équipés non plus et espère donc un véritable effort et contrôle du matériel avec le Tzen 3. Elle demande également quels sont les aménagements relais prévus pour les automobilistes souhaitant utiliser le Tzen 3.

Corentin DUPREY rappelle que l'opérateur de la ligne interviendra dans le cadre d'une délégation de service public, Île-de-France Mobilités gardant la main sur l'ensemble du réseau. Transdev sera l'opérateur de la ligne du Tzen 3, au même titre que l'ensemble des lignes qui sont remises au centre bus de Pavillons-Sous-Bois. Ensuite, il garantit que l'ensemble des bus et des équipements du Tzen 3 seront accessibles aux PMR.

Un intervenant affirme ne pas partager l'avis du Département concernant le nombre de voitures en circulation et se dit inquiet de voir la RD 933 passer de deux voies à une voie. Selon son expérience, cette route est saturée en permanence. Il rejoint également le propos d'un autre intervenant en soulignant que le secteur Pasteur est très accidentogène. Selon lui, l'augmentation du temps de trajet en voiture ne sera pas de deux ou trois minutes.

Corentin DUPREY rappelle que Nicolas ORAN a répondu de façon transparente avec les modèles. Il souhaite mettre en avant l'exemple de la « grande sœur », de l'ex-RN3, la RN2, un axe similaire partant de la porte de la Villette à Paris pour relier Le Bourget, et qui a bénéficié d'aménagements proches de ceux prévus pour le Tzen 3. Il invite donc les participants à imaginer cette configuration dans des secteurs comme Pantin, Aubervilliers ou Quatre Chemins, où on trouve des pistes cyclables plus larges, des trottoirs plus généreux, et davantage d'arbres. Il insiste sur le fait que cette organisation n'a pas provoqué de paralysie, au contraire : on y constate un vrai report modal. Il ajoute que Bondy bénéficiera d'un atout supplémentaire : le Tzen 3.

Un intervenant s'interroge sur la question de l'exploitation de la ligne et de l'efficacité de celle-ci. Il donne l'exemple du Trans-Val-de-Marne (entre la Croix de Berny et Saint-Maur-des-Fossés) qui est une ligne si saturée à certains moments de la journée qu'il a été envisagé de la transformer en tramway. Ainsi, il souligne le risque pour le Tzen 3 de se retrouver dans la même situation à terme. Il demande donc quelles peuvent être les éventuelles alternatives. Il revient également sur la question des parkings-relais en mentionnant l'exemple de la ville de Grenoble. Il demande ainsi quelles sont les solutions qui peuvent être imaginées pour que le Tzen 3 puisse être, selon lui, véritablement plus intéressant que la voiture.

Saïd HASSOUNI répond qu'après mesure de l'impact des aménagements proposés dans le cadre projet et présentés aujourd'hui, il est prévu de maintenir 26 places sur 92 existantes sur le secteur de Bondy. Il souligne que des

discussions sont menées sur le sujet avec les services de la mairie. Il ajoute que les parkings relais sont plutôt adaptés à des configurations péri-urbaines. Or, implanter un parking relais dans une agglomération telle que la Seine-Saint-Denis impliquerait d'utiliser un foncier rare et cher pour redonner de la place à la voiture alors que le projet vise l'inverse. Cela étant, il rappelle que la mise en service du Tzen 3 induira une reconfiguration de l'ensemble du réseau bus du secteur, notamment pour favoriser le rabattement vers la ligne du Tzen 3. Or, on estime qu'une centaine de milliers de personnes seront dans la sphère d'influence de la ligne. L'accès au Tzen 3 pour ces potentiels usagers sera donc aussi favorisé par des cheminements piétons confortables, sécurisés et des pistes cyclables avec des arceaux vélo à proximité des stations.

Une intervenante s'interroge sur la place de la voiture en ville. Elle affirme que la culture parisienne est différente de celle en banlieue et que contrairement aux Parisiens, les habitants de banlieue doivent garer leur voiture, puisque tout le monde n'a pas de garage.

Un intervenant ajoute que, s'il ne faut pas opposer le Tzen 3 et la voiture, le Département fait le pari d'une diminution du nombre de voitures en circulation. Or, si ce pari est une erreur, ce sont les Bondinois qui devront en subir les conséquences. Il dit donc considérer la perspective du projet comme une erreur.

Un intervenant, précisant travailler chez Bouygues et ayant travaillé sur plusieurs projets de tramways, souhaite exprimer sa peur d'un non-respect du site propre par les motos et scooters, et sa crainte de désagréments pour les Bondinois.

4. CLÔTURE DE LA RÉUNION

Stephen HERVÉ, maire de Bondy

En réponse aux trois derniers intervenants, Stephen HERVÉ insiste sur la nécessité de repenser nos modes de déplacement dans une logique d'intermodalité. Il souligne que les aménagements futurs doivent intégrer les différents moyens de transport tout en redéfinissant la place de la voiture en ville. Il affirme ne pas opposer la voiture individuelle aux autres modes, mais rappelle que l'espace urbain actuel ne permet pas d'accueillir davantage de véhicules. Il cite notamment certains quartiers pavillonnaires ou le centre-ville, où la présence excessive de voitures impose de repenser l'occupation de l'espace public. À ce titre, il rappelle que la Ville de Bondy a étendu l'an dernier le stationnement réglementé payant afin de libérer trottoirs et chaussées des véhicules

ventouses. Il estime que l'arrivée prochaine du métro et du Tzen d'ici 2030 modifiera structurellement les comportements : certains foyers pourraient renoncer à posséder plusieurs véhicules, voire à en avoir un. Il évoque également le développement à venir de l'autopartage sur le territoire d'Est Ensemble, sur le modèle de ce qui existe déjà à Paris ou dans d'autres grandes villes. Il conclut en rappelant que cette évolution est aussi dictée par l'urgence environnementale, notamment du point de vue de la qualité de l'air et de la réduction des émissions de CO₂, et que les nouvelles infrastructures de transport doivent être l'occasion d'engager un changement profond des habitudes de mobilité.

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

En conclusion, Corentin DUPREY réagit à l'un des intervenants qui évoquait l'idée d'un « pari » en matière de transformation des mobilités. Pour lui, il ne s'agit en aucun cas de cela, mais d'une tendance de fond, déjà observable à l'échelle du département. Il rappelle qu'il y a aujourd'hui moins de véhicules motorisés en Seine-Saint-Denis qu'il y a quelques années. Il cite l'exemple de Pantin où le développement du métro et des pistes cyclables, notamment depuis le Covid, a conduit à une baisse de 40 % du taux de motorisation en dix ans. Il ajoute que chaque fois que des alternatives concrètes sont proposées, les usages évoluent : ce n'est pas une opposition entre automobilistes et cyclistes, mais un rééquilibrage des usages de l'espace public. Il insiste sur le fait que la voiture aura toujours sa place, notamment pour celles et ceux qui n'ont pas d'autres choix. Mais pour des raisons de qualité de l'air, de cadre de vie et d'optimisation de l'espace public, il est indispensable qu'il y en ait moins. Il évoque également le prolongement du T1 vers Val de Fontenay, qui offrira une connexion simple à la ligne 11, permettant ainsi aux habitant.es de Bondy de rejoindre Châtelet-Halles rapidement depuis la place Carnot. Il y voit une alternative supplémentaire crédible à la voiture individuelle. Enfin, il conclut en remerciant les participant.es pour la qualité des échanges, y compris critiques, mais toujours constructifs. Il invite chacun à continuer de contribuer au projet via la plateforme en ligne. Il se félicite du travail partenarial mené avec la Ville, des réunions techniques à venir, notamment sur la question du stationnement, et partage l'enthousiasme collectif autour de ce projet. Il appelle les participant.es à se projeter à dans un peu plus de cinq ans, lorsque ces aménagements auront vu le jour, puis réaffirme la volonté du Département de tenir les délais et le budget des travaux.