

Tzen 3

Réunion publique de concertation

COMPTE RENDU

Les Pavillons-sous-Bois

Espace des Arts – Les Pavillons-Sous-Bois

12 juin 2025

- > **Durée de la réunion : 2h20**
- > **Nombre de participants : 150**
- > **Début : 19h10**
- > **Fin : 21h30**

DÉROULÉ DE LA RÉUNION :

1. Ouverture de la réunion

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

2. Rappel des grandes caractéristiques du projet - présentation des prochains aménagements aux Pavillons-sous-Bois

3. Temps d'échanges avec le public

1. OUVERTURE DE LA RÉUNION

- **Présentation des intervenants**

L'animatrice-modératrice de la réunion, Aurélie PICQUE, introduit les intervenants :

- **Philippe DALLIER**, Maire des Pavillons-sous-Bois
- **Pierre-Yves MARTIN**, Maire de Livry-Gargan

- **Stéphane TROUSSEL**, Président du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis
- **Saïd HASSOUNI**, chef du projet Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis
- **Guillaume LAINÉ**, responsable d'opération Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis

- **Mots d'introduction**

Philippe DALLIER, Maire des Pavillons-sous-Bois

Philippe DALLIER réaffirme sa joie d'accueillir la réunion publique de concertation dédiée au Tzen 3 aux Pavillons-sous-Bois et se réjouit de la concrétisation du projet. En effet, il possède selon lui un double intérêt : c'est un moyen de transport en commun efficace qui permettra également la requalification urbaine le long de l'axe de la RD 933. Par ailleurs, il invite le public à faire part de ses remarques jusqu'au 30 juin, le projet n'étant pas encore totalement figé : en effet, il rappelle que la localisation du terminus du Tzen n'est pas encore arrêtée et fait justement l'objet de la concertation. Il conclut en assurant que les équipes de la ville tout comme celles du Département sont mobilisées pour finaliser un projet à la hauteur des attentes des habitants et usagers.

Pierre-Yves MARTIN, Maire de Livry-Gargan

Pierre-Yves MARTIN remercie M. DALLIER pour la tenue de la réunion aux Pavillons-sous-Bois. Il complète son propos en affirmant sa satisfaction de relier le Tzen 3 aux futures lignes du Grand Paris Express qui desserviront Livry-Gargan et Vaujours. Il indique que ce projet est une occasion pour réfléchir à l'aménagement de la RD 933 ainsi qu'à la facilitation des différents modes de déplacement. Il mentionne tout l'intérêt qu'il porte au potentiel prolongement du projet qui fera l'objet d'une discussion avec Île-de-France Mobilités. Il invite enfin le public à participer aux échanges et le remercie pour sa présence.

Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis

Stéphane TROUSSEL remercie les maires pour leur présence et tout particulièrement Philippe DALLIER pour la tenue de la réunion publique dans sa commune. Il tient à préciser que la réunion est un moment de concertation, à l'issue duquel aura lieu une

enquête publique. Il remercie les maires des nombreuses villes du secteur du projet pour leur présence durant les différentes réunions publiques (Pantin, Bondy, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Les Pavillons-Sous-Bois, Livry-Gargan) et réaffirme le caractère majeur du projet, ce dernier s'implantant sur la RD 933. Cette route a selon lui été largement sous-investie durant de nombreuses années et grâce au financement du Département, de la Région et de l'État, il se réjouit d'enfin engager ce projet de transformation urbaine qui verra le jour à l'horizon 2030. Il ajoute que tout est fait pour que le projet s'adapte aux exigences actuelles : le Tzen 3 permettra non seulement de relier les transports en commun existants, mais également de réaliser une requalification urbaine d'ampleur prenant en compte de nombreux aspects : amélioration des circulations piétonnes, stationnement, qualité des revêtements des trottoirs, plantation et conservation d'arbres. Les enjeux principaux de cette requalification sont, il le rappelle, la sécurisation de l'axe, la favorisation des mobilités actives et la végétalisation de l'espace. C'est pour cela que le Département a fait le choix d'engager une révision complète du projet initial. Ainsi, le nouveau projet ne prévoit d'abattre qu'une trentaine d'arbres et prévoit également la plantation de près de 500 arbres. Il termine en saluant M. LAINÉ, responsable d'opération ainsi que M. HASSOUNI, chef de projet pour leur implication et rappelle que le Département continuera à militer pour le prolongement du Tzen 3 jusqu'à Vaujours

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 aux Pavillons-sous-Bois
3. Temps d'échanges

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

3. TEMPS D'ÉCHANGES

Une intervenante demande d'abord comment le projet de réduction à 2x1 voies prend en compte la forte circulation actuelle sur la RD 933 puis demande ce qui est fait pour les personnes à mobilité réduite.

Stéphane TROUSSEL affirme que le projet Tzen 3 vise à changer les pratiques de mobilité des habitants et qu'il permettra de doubler le nombre de personnes pouvant actuellement circuler sur la RD 933 (tous types de mobilité compris). Il ajoute que les nouvelles infrastructures de transport seront complètement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Il ajoute que le projet vise à rendre la circulation piétonne plus agréable qu'actuellement, ce qui implique donc une circulation PMR améliorée également sur les trottoirs.

Une intervenante constate qu'il existe déjà une piste cyclable le long du canal de l'Ourcq. Ainsi, s'inquiétant des conséquences de la réduction de la RD 933 à 2x1 voies, elle questionne sur la pertinence de ce dernier choix. Elle demande également si l'équipe du projet a pensé à la circulation pour les véhicules de secours et de police.

Stéphane TROUSSEL indique que les véhicules d'urgence pourront emprunter le site propre. Il ajoute que les sens de circulation des voies communales pourront parfois être modifiés pour empêcher le report de voitures sur d'autres voies.

Philippe DALLIER que ces questions s'étaient posées dès le premier projet, ce qui a permis une réflexion longue sur la question de la fluidité du trafic. Finalement, des modélisations de trafic sur la RD 933 (en 2030) ont été réalisées et les temps de circulation supplémentaires annoncés sont d'ordre théorique. Ces modélisations anticipent une réduction du trafic automobile sur l'axe routier, sachant que cette baisse est déjà en cours aujourd'hui. Il ajoute que le plan de circulation sera réadapté, mais qu'il est actuellement impossible de dire précisément comment puisque cette réorganisation sera planifiée dans le cadre d'études ultérieures.

Une intervenante se demande si, du fait de la réalisation d'une nouvelle piste cyclable, celle du canal de l'Ourcq sera bien maintenue et entretenue.

Stéphane TROUSSEL assure qu'il n'est pas prévu de supprimer de piste cyclable et qu'il est par ailleurs nécessaire de conserver la piste cyclable le long du canal de l'Ourcq.

Un intervenant rappelle que le budget affiché lors de la concertation avait été établi aux conditions économiques de 2010. Il se demande pourquoi la réactualisation du budget n'a pas été présentée.

Stéphane TROUSSEL répond que le Département attend la fin de la concertation et de l'élaboration du projet pour estimer son coût total. Il ajoute que ces coûts prennent en compte des travaux préparatoires ayant déjà été réalisés.

Un intervenant mentionne que les plans d'aménagement semblent suggérer une suppression de la sortie de l'A3 vers la RD 933. Il se demande donc si c'est le cas.

Philippe DALLIER assure que cette sortie sera bien maintenue.

Guillaume LAINÉ ajoute que les entrées et sorties d'autoroute seront maintenues mais feront l'objet d'une reconfiguration, en particulier la bretelle d'entrée à l'Est du pont de Bondy. Certains carrefours seront en outre modifiés.

Une intervenante habitant le centre des Pavillons-sous-Bois, ayant entendu dire que la ligne de bus 105 serait supprimée, demande comment il sera possible d'aller du T4 jusqu'à la RD 933.

Philippe DALLIER, explique qu'à partir du mois de septembre, le bus 105 ne sera plus articulé mais simple. En revanche, le bus 147 deviendra articulé. Il souligne que ces décisions relèvent non pas des villes mais d'Île-de-France Mobilités, qui a considéré que l'ouverture de la ligne 11 à Rosny-sous-Bois engendrerait une baisse de la fréquentation de la ligne 105.

Un intervenant demande si le bus 147 sera maintenu entre l'Église des Pavillons-sous-Bois et l'avenue Ronsard, si ce dernier sera articulé et s'il utilisera la voie du Tzen 3.

Pierre-Yves MARTIN précise qu'à Livry-Gargan, le projet Tzen 3 permettra au bus 147 de se rendre beaucoup plus à l'est de la commune, notamment vers la zone d'activité commerciale et Vaujours.

Une intervenante demande ce qu'il est prévu concernant les stationnements. Elle demande où pourront se placer les véhicules de déménagement ou de secours.

Stéphane TROUSSEL indique que la prise en compte du stationnement pour les véhicules de secours est bien prise en compte et sera traitée plus précisément lors d'études ultérieures, tout comme la logistique, et les déménagements. Plus globalement, il souhaite rappeler que l'objectif de cette

concertation n'est pas de discuter du principe même de réduction de la place dédiée à la voiture du projet, qui est déjà acté mais d'accompagner et d'adapter nos habitudes de déplacement afin de faire face aux mutations dues au changement climatique.

Pierre-Yves MARTIN ajoute que le projet étant prévu pour 2030, les habitudes de mobilités auront déjà changé d'ici la mise en service. En effet, sachant qu'il y a aujourd'hui 40 000 véhicules empruntant la RD 933 au niveau de Livry-Gargan et Pavillons-sous-Bois, environ 60% d'entre eux venant de Seine-et-Marne, le développement de lignes de transport participera à une mutation des habitudes de déplacement de chacun.

Un intervenant souhaite réaliser un vote à main levée pour savoir qui est pour ou contre le projet. Il affirme que la réduction de la RD 933 à 2x1 voies aura pour effet d'inciter les automobilistes à circuler aux abords de la route et à emprunter d'autres routes alternatives et trouve que la voie centrale peut être dangereuse. Il demande également si les bus seront adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Philippe DALLIER, souhaite réaffirmer son souhait que le projet se réalise et maintient que la question n'est pas aujourd'hui de savoir si l'on souhaite un projet Tzen 3 ou non, mais plutôt de s'accorder sur les caractéristiques du projet. Il souligne sa compréhension de certaines inquiétudes, et rappelle l'attention que la ville porte au projet pour que sa réalisation soit la plus optimale possible.

Saïd HASSOUNI ajoute que les accès aux stations seront sécurisés grâce à des passages piétons de chaque côté et que la sécurité globale des passagers fait l'objet d'une grande attention par l'équipe projet.

Un intervenant s'inquiète des effets des véhicules de ramassage des déchets sur la circulation, notamment au niveau de grands immeubles.

Philippe DALLIER répond que Grand Paris Grand Est saura adapter les horaires et itinéraires des camions de ramassage des déchets afin qu'ils ne perturbent pas la circulation aux heures de pointe du matin et du soir.

Saïd HASSOUNI explique que l'équipe projet a rencontré les équipes de Grand Paris Grand Est en charge du ramassage des ordures ménagères du secteur, ainsi que celles d'Est Ensemble afin de recueillir toutes les données nécessaires à une bonne conception du projet. Cette démarche sera approfondie dans la

phase d'avant-projet. Effectivement, il sera souhaitable que la collecte ait lieu en dehors des heures de pointe de circulation.

Un intervenant cycliste précise qu'utilisant généralement la piste du canal de l'Ourcq et ayant emprunté une fois la RD 933 pour se rendre à Paris, ce deuxième itinéraire lui a en effet fait gagner beaucoup de temps. Il ajoute que la suppression du 146 au profit du T4 va obliger les usagers à payer leur ticket plus cher. Enfin, il affirme que le scénario de terminus B (avenue Victor Hugo), en facilitant la correspondance avec le T4, serait beaucoup plus utile pour les personnes à mobilité réduite.

Philippe DALLIER répond sur la question de la tarification. Il souhaite mentionner l'existence de l'abonnement Navigo Liberté + qui permet à tout usager de bénéficier de tarifs avantageux sur les transports en commun franciliens, avec un trajet à moins de 2 euros.

Un intervenant demande quels aménagements seront faits pour les parents souhaitant se garer rapidement pour récupérer leurs enfants à la sortie de l'école (constatant qu'actuellement, ils se garent souvent sur la voie dédiée aux bus) et pour les commerçants installés le long de l'axe du Tzen 3. Il mentionne notamment l'existence de deux concessionnaires de voitures qui se font généralement livrer par de grands camions. Enfin, concernant les scénarios d'aménagement pour le terminus, il souligne que le scénario B est certes utile pour le T4, mais qu'il est incompatible avec la volonté de prolongement du Tzen 3 jusqu'à Vaujours.

Philippe DALLIER affirme qu'un des concessionnaires lui a justement fait part de ces mêmes craintes. Il assure donc que les techniciens feront tout leur possible pour trouver une solution optimale. Il ajoute que cela rejoint les questions relatives aux véhicules de secours, de ramassage d'ordures, ou aux déménageurs. Sur la question des sorties d'école, il ajoute que la ville est parvenue à déplacer la sortie de l'école maternelle Marguerite Léopold pour qu'elle ne soit plus sur la RD 933. Le maximum sera fait pour réaliser les mêmes modifications sur les autres écoles du secteur, étant bien conscient des risques liés aux circulations automobiles sur la départementale. Enfin, il souligne que des radars ont été demandés à la Préfecture afin de lutter contre les excès de vitesse des automobilistes.

Saïd HASSOUNI ajoute qu'une étude logistique visant à objectiver les besoins de places de livraisons est en cours. Une approche spécifique est menée en parallèle concernant les concessionnaires. Au sujet du terminus et son possible

prolongement, il précise qu'en termes d'aménagement, sur le scénario B (terminus à Victor Hugo), il est question de 3 places de régulation.

Une intervenante se demande si des études ont été réalisées concernant la suppression de l'autopont, constatant un trafic important à cet endroit.

Un intervenant, faisant aujourd'hui constat d'un gros problème de stationnement au niveau de l'avenue Victor Hugo, craint une aggravation du problème si l'on implante le terminus du Tzen 3 à cet endroit. De plus, il craint que les trois années de travaux ne mettent les commerçants en forte difficulté.

Philippe DALLIER exprime son avis quant aux variantes d'aménagement au terminus : selon lui, ce dernier devrait se faire non pas à Victor Hugo mais plutôt sur la RD 933. Il affirme que l'interconnexion avec la gare de Gargan aurait en effet été utile et que l'implantation d'un terminus sur la RD 933 ne sera pas aisée non plus, mais il juge très difficile de parvenir à stocker des bus avenue Victor Hugo.

Stéphane TROUSSEL ajoute que systématiquement, en cas de travaux sur la voirie qui ont un impact sur le fonctionnement d'un commerce, il existe des dispositifs de compensation et d'indemnisation dédiés par le biais d'une commission d'indemnisation.

Saïd HASSOUNI ajoute qu'il y aura en effet 3 ans de travaux, mais qu'ils seront organisés selon un phasage. Cela signifie que chaque habitant ne sera pas personnellement concerné par les travaux durant 3 ans. C'est au moment de l'enquête publique, quand le projet sera davantage consolidé, qu'un calendrier de réalisation des travaux sera communiqué.

Une intervenante habitant à proximité de la RD 933 partage ses craintes quant aux travaux. Elle souhaite par ailleurs connaître la fréquence du Tzen 3. Elle demande également que plus de passages piétons soient réalisés pour veiller à la sécurité des enfants.

Philippe DALLIER affirme que le Tzen 3 circulera à une fréquence d'un bus toutes les 6 à 8 minutes. Il rappelle la grande capacité des bus de la ligne et promet une certaine régularité des passages, grâce aux avantages du site propre (priorité aux feux notamment).

Saïd HASSOUNI assure qu'une attention minutieuse est portée aux mobilités piétonnes et à leur sécurisation.

Un intervenant demande pourquoi on n'a pas plutôt réalisé un tramway, et demande quel sera le débit du Tzen 3 par heure et par sens.

Philippe DALLIER répond en citant l'exemple du T4. Il affirme avoir à l'époque demandé la réalisation d'un bus en site propre plutôt que d'un tramway.

Sa demande n'a pas abouti et le T4 présente aujourd'hui certains dysfonctionnements. Or, il rappelle les montants investis pour cette infrastructure et souligne la pertinence de réaliser une infrastructure moins onéreuse, plus rapide à construire et tout autant qualitative.

Stéphane TROUSSEL rappelle que la compétence du choix de mode de transport relève de la Région. Il ajoute que l'existence passée de tramways, donc leur suppression, était révélatrice d'une tendance au tout-voiture. Ainsi, selon lui, le fait de réaliser un mode de transport avec un site propre peut être un moyen, sur le long terme, d'anticiper l'arrivée d'un tramway.

Saïd HASSOUNI revient sur la slide indiquant l'augmentation du potentiel de personnes transportées sur la voie en transports en commun par heure et explique la méthode de calcul qui permet au le Tzen de transporter près de 40 000 voyageurs par jour, contre seulement 23 000 pour la ligne 147.

Une intervenante demande quels aménagements sont prévus pour empêcher les voitures de doubler et donc d'empiéter sur les voies cyclables ou le site propre du Tzen 3.

Stéphane TROUSSEL répond qu'une bordure infranchissable sera mise en place, ce qui empêchera les voitures de doubler. Il sera toutefois possible de doubler les voitures au niveau des croisements, là où le site propre ne sera pas délimité par ces mêmes bordures. Il tient à rappeler que la décision de réduire la RD 933 à 2x1 voies relève d'une vision long terme visant à trouver la meilleure solution pour un bien-être collectif.

Une intervenante souhaitant parler au nom des Livryens, demande comment sera organisé le réseau de bus pour mieux desservir les habitants.

Pierre-Yves MARTIN répond qu'une perspective de terminus au niveau du carrefour Allende semble pertinente. Elle fera l'objet d'études approfondies dans un cadre ultérieur. Il ajoute qu'un travail de réorganisation est déjà en cours, en coopération avec Île-de-France Mobilités, notamment pour permettre une continuité entre le terminus actuellement prévu et la gare de Sevan-Livry.

Un intervenant mentionnant le cas de Noisy-le-Sec, où un trottoir mesure 9 mètres de large et où des conteneurs poubelle ne sont pas enterrés, souhaite insister sur le fait que sans stationnement, les commerces seront en grande difficulté.

Un intervenant affirme qu'il y a un siècle, il existait une ligne de tramway, la ligne 21, qui correspondait au tracé actuel du Tzen 3.

Une intervenante demande si la destruction de l'autopont Polissard durera longtemps et si elle impactera beaucoup la circulation. Deuxièmement, insistant sur sa déception quant à la réalisation concrète du T4 et supposant que les problèmes sont dus à un manque de personnel, elle demande quel sera le personnel qui sera chargé de la conduite du Tzen 3 et s'il sera suffisant.

Saïd HASSOUNI affirme que le Département est actuellement en discussion avec le propriétaire de l'autopont, à savoir l'État, pour convenir d'une méthode et d'un calendrier de démolition. L'équipe projet tentera notamment de réaliser les travaux de l'autopont après, en même temps ou peu de temps avant les travaux de la Société des Grands Projets (SGP) sur la ligne 15, afin de minimiser les désagréments qui y sont liés, notamment en termes de circulation. Sur la question du personnel, il rappelle que si l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités a délégué la maîtrise d'ouvrage du projet au Département (donc sa conception et sa réalisation), elle reste en charge des sujets liés à l'exploitation de la ligne.

Une intervenante demande comment concilier la réduction de la RD 933 à une voie par sens et la gestion d'accidents.

4. CLÔTURE DE LA RÉUNION

Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis

Stéphane TROUSSEL remercie le public pour ses interventions actives et de qualité. Il assure que le Département reviendra vers l'ensemble des habitants lorsque des études complémentaires auront été réalisées. Il indique que l'équipe projet reste attentive aux différentes exigences et mobilisée jusqu'à l'étape de l'enquête publique, qui, il le rappelle, soumettra le projet définitif à concertation. Il termine son propos en affirmant espérer retrouver le public au moment de l'inauguration de la ligne du Tzen 3.



Tzen 3

NOUVELLE LIGNE

Paris > Les Pavillons-sous-Bois

Philippe DALLIER, Maire des Pavillons-sous-Bois

Philippe DALLIER remercie le public pour sa participation. Il invite les Pavillonnais et les Livryens à se rendre à une autre réunion publique de concertation, le mercredi 2 juillet 2025 à 19h, au gymnase Baillard, organisée dans le cadre de la rénovation du quartier Chanzy-Victor Hugo.