

T4 Jusqu'à
Clichy-sous-Bois
Montfermeil

Concertation

TRAM-TRAIN

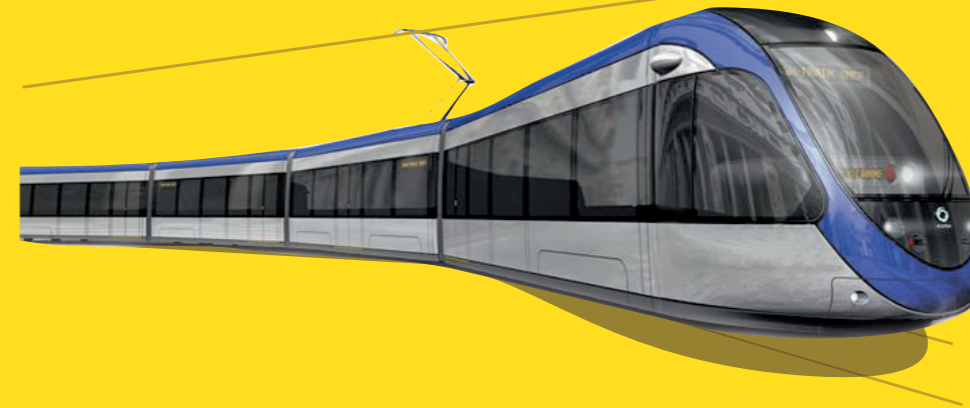
jusqu'à Clichy-sous-Bois
Montfermeil

**DOSSIER
DE
CONCERTATION**



CLICHY-SOUS-BOIS – LIVRY-GARGAN – MONTFERMEIL
LES PAVILLONS-SOUS-BOIS – LE RAINCY – SEVRAN





AVANT-PROPOS

La concertation	p.4
Pourquoi créer une nouvelle branche du T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil ?	p.6
Les acteurs du projet	p.9

1. LE TERRITOIRE DU PROJET

Un territoire contrasté	p.10
La Seine-Saint-Denis, un département en mouvement	p.10
Les communes concernées par le projet	p.11
Les perspectives de développement urbain	p.13
Un besoin de mobilité	p.14
L'offre de transport actuelle	p.14
Les déplacements	p.16

2. LE PROJET

Le choix de la création d'une nouvelle branche du T4	p.18
Objectifs et enjeux	p.19
Améliorer les conditions de déplacements	p.19
Renforcer le réseau des transports collectifs	p.20
Favoriser la transformation urbaine et le développement économique	p.21
Améliorer le cadre de vie des riverains	p.21
Le tram-train, un transport innovant et efficace	p.22
Les différents tracés étudiés	p.26
Le tracé « historique »	p.26
Le tracé depuis le T4 actuel jusqu'au carrefour des Libertés à Clichy-sous-Bois	p.27
Le tracé à Clichy-sous-Bois et Montfermeil à partir du carrefour des Libertés	p.35

3. L'INSERTION DU TRAM-TRAIN DANS SON ENVIRONNEMENT

Impacts possibles du projet sur l'environnement urbain	p.38
L'insertion du T4 dans la ville	p.38
La circulation routière	p.38
Les capacités de stationnement à l'étude	p.39
Des impacts fonciers limités	p.40
Moins de bruit et de pollution	p.40
Sites classés à protéger	p.40

4. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Le coût et le financement du projet	p.41
Le calendrier indicatif du projet	p.41
La période de travaux	p.41

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

En quoi consiste la concertation ?	p.42
---	------

GLOSSAIRE ET SIGLES

p.43

- Conception-rédaction-réalisation : Stratis
- Crédits photos et iconographies : Alstom, Communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois – Montfermeil, DREIF, IGP, Egis, Philippe Guignard, Lattitude-cartogène, mairie de Clichy-sous-Bois, Jupiter Images, SNCF, SIG, STIF, Transilien
- Impression :

Les illustrations restent à ce stade des propositions non contractuelles.



AVANT-PROPOS



La concertation

La concertation sur la réalisation d'une nouvelle branche du tram-train T4, qui circule entre Aulnay-sous-Bois et Bondy sur la ligne dite « des Coquetiers », vers les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil a pour objectif d'informer les citoyens et de collecter leurs réactions sur ce projet. Elle aura lieu du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009 dans les communes concernées par le projet: Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy et Sevran.

Les études, menées par le STIF (autorité organisatrice des transports en Ile-de-France) depuis 2004, ont permis d'aboutir à la réalisation d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) (lire encadré p.4).

Lors du Conseil du STIF du 9 juillet 2008, le DOCP a été approuvé, et il a été décidé que le STIF saisisrait la Commission nationale du débat public (CNDP), en émettant le vœu que soit désigné un tiers garant pour la tenue de la concertation. Cette saisine ne pouvait intervenir qu'à l'issue de la période de publication du DOCP (octobre-décembre 2008) afin de laisser aux acteurs locaux le temps nécessaire pour prendre connaissance du DOCP et éventuellement exprimer au préalable leurs attentes en matière de concertation auprès de la CNDP.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)

Support du STIF pour la présentation et la validation de ses projets, au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil du STIF marque le début de la concertation avec les élus puis avec la population.

En novembre 2008, la commune de Livry-Gargan a saisi la CNDP sur le projet. Cette dernière a demandé au STIF, en janvier 2009, d'organiser une concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant. La CNDP a désigné M. Jean-Luc Mathieu, membre de la CNDP au titre de la Cour des comptes, comme garant de cette concertation.

> Qu'est qu'une concertation ?

La concertation est un dialogue sur la base d'une information aussi complète que possible permettant de répondre aux interrogations et aux attentes du public.

Ses objectifs sont d'initier la réflexion, d'échanger des points de vue et d'exprimer des propositions afin de progresser, d'enrichir le projet et d'éclairer la décision.

Les citoyens, voyageurs, riverains, élus, acteurs associatifs et économiques des collectivités concernées sont donc invités à intervenir dans le cadre de cette démarche participative.

> La concertation dans le cadre de la nouvelle branche du T4

Dans les communes concernées, la concertation menée par le STIF permettra d'examiner l'opportunité et les caractéristiques du projet proposé. Conformément à la décision de la CNDP, la concertation portera sur les différents tracés

étudiés par le STIF et leurs impacts sur le cadre de vie des riverains (réaménagement des espaces publics et des voiries; aménagements urbains; création de pistes cyclables; circulation apaisée, plantations...).

La concertation s'intéressera également à la manière d'informer les voyageurs et les riverains durant les phases ultérieures du projet.

> Les étapes à venir

À l'issue de la concertation, un bilan rendant compte des avis exprimés par le public sera réalisé et soumis à l'approbation des élus du Conseil du STIF qui prendront une décision, en accord avec les financeurs, sur la poursuite du projet et le choix du tracé. S'il est décidé de poursuivre le projet, de nouvelles études plus détaillées seront menées. Elles permettront d'établir un schéma de principe et de préparer le dossier d'enquête publique.

Organisée dans les communes concernées par le projet, l'enquête publique est une étape importante visant à faire connaître le projet et à recueillir les avis et observations du public; offrant ainsi à ce dernier un nouveau moment d'expression. Avec ces études et les avis recueillis lors de l'enquête publique, un « avant-projet » sera élaboré. Il permettra d'obtenir la signature d'une convention de financement, document qui précise l'engagement financier définitif de chaque partenaire. Une fois le financement acquis, les travaux pourront s'engager à l'issue des dernières études détaillées.

> Le garant

Personnalité indépendante, qui se distingue par son éthique et son expérience du débat public,

Qu'est-ce que la CNDP ?

La Commission nationale du débat public est devenue en 2002 une autorité administrative indépendante. Elle est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La participation du public peut prendre la forme soit d'un débat public, soit d'une concertation, et cette participation est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique.

Pour en savoir plus: www.debatpublic.fr

le garant doit veiller au bon déroulement de la concertation. Il ne prend pas parti sur le fond du dossier. Il n'est ni l'organisateur ni l'animateur de la concertation. Il s'assure de la transparence de l'information, de l'expression de la diversité des avis et de la qualité de l'écoute mutuelle.

Il veille à ce qu'aucun tracé ou projet alternatif ne puisse être exclu de la concertation.

À l'issue de la concertation, il rédigera un rapport qu'il transmettra à la CNDP sur la manière dont elle s'est déroulée. Ce rapport sera rendu public. En plus des réunions publiques lors desquelles vous pourrez vous exprimer et poser vos questions aux porteurs du projet, vous pouvez, si cela vous paraît nécessaire, contacter M. Jean-Luc Mathieu au sujet de la concertation en cours: jean-luc.mathieu17@wanadoo.fr



Pourquoi créer une nouvelle branche du T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil ?

Le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil, situé à l'est du département de la Seine-Saint-Denis, est actuellement à l'écart des grands axes de transports collectifs*. Il est desservi par des lignes d'autobus qui assurent les liaisons avec le RER B, au nord, et le RER E, au sud, ainsi qu'avec le tram-train T4, à l'ouest.

Ce réseau de bus est assez dense (onze lignes dont une ligne Mobilien), mais il est pénalisé par la longueur des lignes et les aléas de la circulation générale, aux abords des gares en particulier: vitesse commerciale faible, horaires irréguliers, temps d'accès aux gares RER peu attractifs.

La restructuration du réseau et le renforcement de l'offre réalisés en octobre 2007 n'ont pas permis de résoudre ces problèmes. Par ailleurs, l'offre en heure creuse, en soirée et le week-end reste jugée non adaptée par les habitants.

Sur la nouvelle branche du T4 Clichy-sous-Bois - Montfermeil

- Le tram-train circulera avec un intervalle de 6 minutes entre deux rames.
- Le gain de temps de trajet sera très significatif : de l'ordre de 10 minutes pour une grande partie de l'Ile-de-France, de et vers Paris en particulier.
- 9 à 11 stations seront réparties sur les 6 km de la nouvelle branche entre le T4 actuel et le terminus, situé à l'hôpital inter-communal de Montfermeil.
- Plus de 5 millions de voyageurs sont attendus chaque année sur l'ensemble de la ligne qui sera mise en service à l'horizon 2015.

Le STIF a lancé en 2004 une étude approfondie visant à identifier les projets à mettre en œuvre pour désenclaver le plateau de manière efficace et durable.

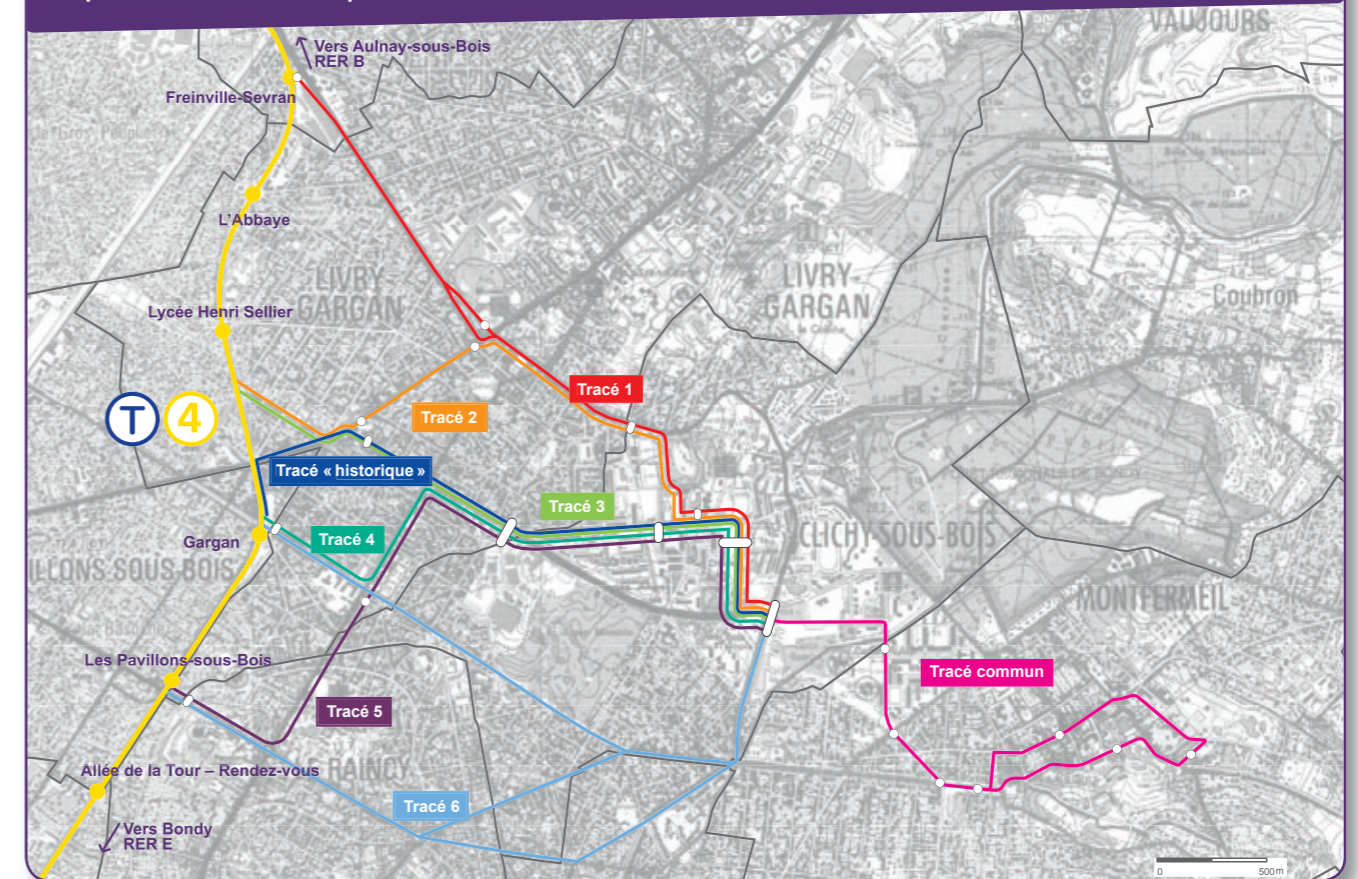
Cette étude, réalisée par RATP France, a conclu que seule la réalisation d'une branche du T4 vers le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil apportait une réponse satisfaisante et permettait d'atteindre les objectifs suivants :

- Améliorer les conditions de déplacements des habitants de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil en leur offrant la possibilité d'accéder rapidement aux grands axes de transports collectifs structurants (RER B et RER E).
- Renforcer le réseau des transports collectifs et la desserte des communes concernées.
- Favoriser la transformation urbaine et le développement économique du plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil.
- Participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains par la requalification des voiries et le réaménagement des espaces publics empruntés par le T4 en favorisant notamment les modes de transport doux (pistes cyclables, chemins piétonniers...).

Dans l'étude menée par le STIF, la nouvelle branche* du T4 empruntait l'ex-RN 3 entre le viaduc de Gargan et l'avenue Camille Desmoulins à Livry-Gargan (tracé « historique »).

Afin d'explorer toutes les possibilités d'insertion de la nouvelle branche vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, six autres tracés ont ensuite été étudiés dès 2006, parmi lesquels deux ont été privilégiés dans le DOCP approuvé par le Conseil

Ensemble des tracés étudiés pour désenclaver le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil



du STIF le 9 juillet 2008: les tracés 3 (tracé de référence) et 1 (tracé alternatif). Les différents tracés sont décrits de manière plus précise pages 26 à 37.

Conformément à la demande de la CNDP, les six tracés décrits dans le DOCP sont présentés à la concertation.

Le projet bénéficie du soutien de l'État, de la Région Ile-de-France et du Département de la Seine-Saint-Denis. Il est, en effet, inscrit au projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), au Contrat de projets État-Région

2007-2013 (CPER) ainsi qu'à la Dynamique Esprit Banlieues, dont il est l'un des chantiers prioritaires.

Dans ce cadre, l'État et la Région se sont engagés à accélérer quatre projets de désenclavement de quartiers sensibles d'Ile-de-France, dont la nouvelle branche du T4 vers les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, en ajoutant 140 millions d'euros aux 10 millions d'euros déjà inscrits au CPER 2007-2013, afin de financer la quasi-intégralité du projet, estimé à environ 160 millions d'euros hors matériel roulant.

Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le SDRIF est le document d'aménagement du territoire qui définit une vision globale et à long terme de l'Ile-de-France et de ses territoires, en termes d'aménagement de l'espace et d'évolutions sociales, économiques et environnementales. Ainsi, le Schéma de 1965 a notamment impulsé la création du réseau express régional (RER), des villes nouvelles et du réseau routier tel que nous le connaissons aujourd'hui. Pour tenir compte des évolutions de la société, le SDRIF fait l'objet de révisions régulières.

Depuis 1995 (loi d'orientation pour l'aménagement du territoire), la compétence d'élaboration du SDRIF a été transférée de l'État à la Région Ile-de-France. Le SDRIF de 1994 a été mis en révision à la demande de la Région en 2005, et l'État a été associé à son élaboration. Le projet de schéma élaboré dans ce nouveau contexte institutionnel a fait l'objet d'une enquête publique fin 2007; il a été adopté le 25 septembre 2008 par l'assemblée régionale. Il attend aujourd'hui d'être transmis au Conseil d'État pour approbation définitive par décret. Ce projet de SDRIF adopté par l'assemblée régionale forme la vision de la Région Ile-de-France pour l'aménagement du territoire à 25 ans.

En matière de transport, il entend promouvoir une nouvelle politique au service du projet régional: « faciliter une mobilité raisonnée et durable des personnes et des biens en recherchant une meilleure articulation entre système de transports et aménagement, pour offrir les conditions d'une mobilité plus économe et moins centrée sur l'usage de l'automobile ».

Après avis du Conseil d'État, le Premier ministre approuvera par décret le projet de SDRIF adopté par la Région.

Dans l'attente de cette approbation, le document en vigueur est le SDRIF de 1994.

Pour plus d'informations sur le SDRIF www.sdrif.com

Le Contrat de projets État-Région 2007-2013 (CPER)

Prévu pour une durée de sept ans, il est une contractualisation financière entre l'État et la Région. Le CPER actuel couvre la période 2007-2013.

En Ile-de-France, il s'articule autour de trois thèmes principaux:

- la compétitivité et l'attractivité des territoires;
- la dimension environnementale du développement durable;
- la cohésion sociale et territoriale.

Dans la continuité des actions engagées dans le cadre du Contrat de plan État-Région 2000-2006, l'accent en matière de transport est notamment mis sur l'amélioration de l'offre de service sur les lignes existantes et le développement du maillage des réseaux, notamment par de nouvelles liaisons structurantes de rocade.

Favoriser l'accessibilité des autres régions et le fonctionnement métropolitain du bassin parisien doit aussi permettre de conforter l'Ile-de-France comme nœud de communication national et international.

Le Contrat de projets 2007-2013 est complété par des engagements entre la Région Ile-de-France et les Conseils généraux sous forme d'un Contrat particulier Région-Département propre à chaque département (CPAD).

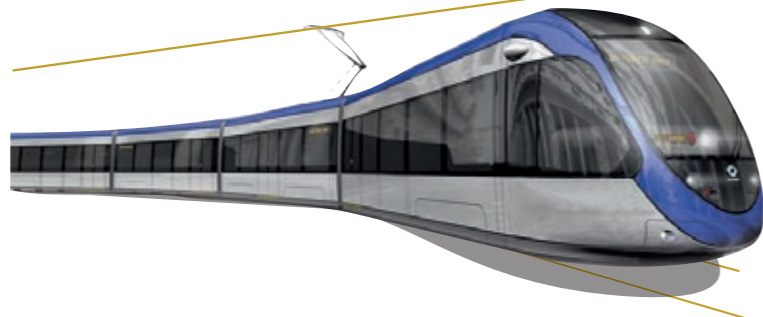
La Dynamique Espoir Banlieues

Lancée en février 2008 et considérée comme une priorité nationale, elle marque un tournant dans la politique de la ville et engage l'État et la Région Ile-de-France dans une dynamique favorisant notamment les transports en commun.

L'objectif est de désenclaver les zones urbaines sensibles, coupées et trop souvent éloignées des bassins d'emploi et de vie, par la création de nouvelles infrastructures, reliées aux réseaux de transport existants. Ce n'est qu'une fois cette « fracture territoriale » traitée, que les actions relevant spécifiquement de la politique de la ville pourront être conduites de manière efficace.

L'État et la Région Ile-de-France engagent une enveloppe de 500 millions d'euros qui viendra abonder les financements déjà prévus dans le domaine des transports au Contrat de projets 2007-2013 ainsi qu'aux Contrats particuliers Région-Département. En Ile-de-France, quatre projets prioritaires ont été retenus dont la création de la nouvelle branche du T4. Les trois autres projets sont le tram-train Massy-Évry, la Tangentielle Nord entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget et le « barreau » de raccordement de Gonesse.

Pour plus d'informations sur la Dynamique Espoir Banlieues www.espoir-banlieues.fr



Les acteurs du projet

À l'instar des autres projets de transports en commun en Ile-de-France, le projet de création d'une *branche** du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil est piloté par le STIF et porté par plusieurs acteurs: les *maîtres d'ouvrage** et les financeurs, auxquels sont associés différents partenaires. Les financeurs du projet sont l'État et la Région Ile-de-France, au titre du Contrat de projets État-Région 2007-2013 et de la Dynamique Espoirs Banlieues. À ce jour, les *maîtres d'ouvrage** du projet en tant que tels sont le STIF pour le système de transport, et Réseau Ferré de France pour les travaux à réaliser sur la ligne T4 existante. À leurs côtés, le Département de la Seine-Saint-Denis et les communes du secteur sont associés au projet, en tant que *maîtres d'ouvrage** des aménagements urbains sur les voiries départementales et communales. Enfin, Transilien SNCF est également associé au projet en tant qu'exploitant de la ligne T4 existante, sur laquelle la création de la nouvelle *branche** aura un impact.



L'État

Soucieux d'améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens et de favoriser un aménagement durable du territoire, l'État participe financièrement au développement des transports collectifs. Au titre du Contrat de projets État-Région 2007-2013 et de la Dynamique Espoir Banlieues, il est co-financeur du projet.

www.ile-de-france.pref.gouv.fr



La Région Ile-de-France

Les transports constituent une préoccupation majeure pour les Franciliens. Pour répondre à leurs attentes, la Région investit près d'1,5 milliard d'euros par an dans leur développement. À l'instar du projet du tram-train T4, la Région soutient de nombreux projets avec une même priorité: améliorer les déplacements de banlieue à banlieue. Elle co-finance la création de la nouvelle branche du T4 au titre du Contrat de projets État-Région 2007-2013 et de la Dynamique Espoir Banlieues.

www.iledefrance.fr



Le Département de la Seine-Saint-Denis

Le Département de la Seine-Saint-Denis, *maître d'ouvrage** de l'aménagement des voiries départementales, participe au développement, au bon fonctionnement et à l'amélioration des réseaux de transports en commun. Ainsi, il s'engage à favoriser l'intégration sociale, le développement urbain et économique, la préservation de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie.

Par ailleurs, ce projet s'intègre dans l'Agenda 21 élaboré par le Département dans le but de contribuer à créer un « territoire durable ».

www.seine-saint-denis.fr



Le STIF (autorité organisatrice des transports en Ile-de-France)

Le STIF joue un rôle déterminant dans le développement des modes de transport de la Région. Il pilote et coordonne la réalisation du projet. Le STIF est *maître d'ouvrage** du projet pour la partie système de transport.

www.stif.info



Réseau Ferré de France (RFF)

Réseau Ferré de France est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Il a pour mission l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau. Dans le cadre du projet, Réseau Ferré de France est chargé de mettre en œuvre les modifications sur son réseau, rendues nécessaires par l'extension de la ligne et par la circulation d'un matériel roulant de type tram-train.

www.rff.fr

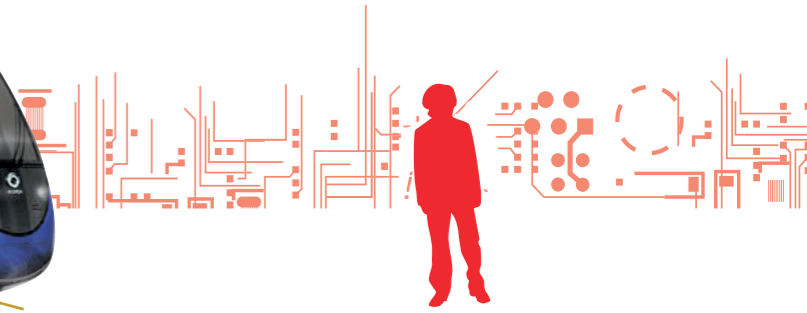
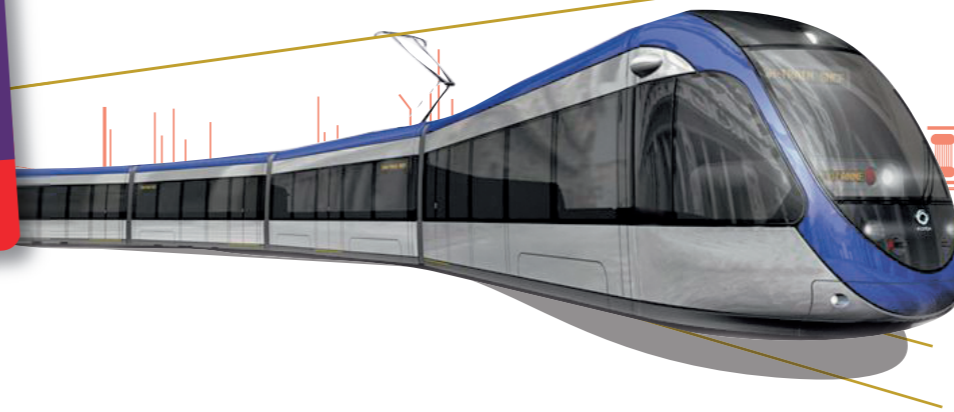


Transilien SNCF

Transilien SNCF est l'exploitant actuel de la ligne T4 entre Aulnay-sous-Bois et Bondy. Transilien SNCF transporte chaque jour 2,7 millions de Franciliens et exploite le réseau ferroviaire de l'Ile-de-France.

www.transilien.com

1. LE TERRITOIRE DU PROJET



Un territoire contrasté

La Seine-Saint-Denis, un département en mouvement

Située au nord-est de Paris, la Seine-Saint-Denis a été créée en 1968 en application de la loi du 10 juillet 1964 réorganisant la région parisienne: les anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise ont été refondus en sept nouveaux départements, dont la Seine-Saint-Denis en première couronne.

Le département regroupe aujourd'hui 40 communes. Sa superficie de 236 km² en fait l'un des plus petits départements français, mais c'est le sixième département le plus peuplé avec 1 503 536 habitants (recensement 2006).

70 quartiers sont concernés par des opérations de renouvellement urbain dont la réussite est souvent conditionnée par une amélioration de leur desserte en transports en commun. Ces quartiers regroupent 23 % de la population du département.

La Seine-Saint-Denis est un département dynamique. Il bénéficie de plusieurs facteurs d'attractivité: proximité de Paris, de l'aéroport international Charles-de-Gaulle et de zones d'activités et de pôles d'emplois comme La Plaine Saint-Denis, Marne-la-Vallée et Roissy; présence de

grands équipements (parc des expositions de Villepinte, Stade de France, aéroport du Bourget...) et de pôles universitaires; disponibilités foncières importantes à des coûts attractifs. Cependant, la desserte en transports collectifs n'est pas toujours à la hauteur des attentes.

Le département est desservi par de nombreuses infrastructures routières dont le boulevard périphérique, les autoroutes A 1, A 3, A 86 et la Francilienne, par six lignes de métro et cinq lignes de RER; il est également traversé par cent dix lignes de bus (dont quinze lignes Mobilien) et deux lignes de tramway (T1 et T4).

Ce réseau mérite d'être conforté car de nombreuses parties du territoire – communes, quartiers ou zones d'activité – restent très mal desservies par les transports en commun.

La Seine-Saint-Denis a été le premier département d'Ile-de-France à se doter d'un tramway moderne (le T1 entre Saint-Denis et Bobigny dès 1992, prolongé à Noisy-le-Sec en 2003).

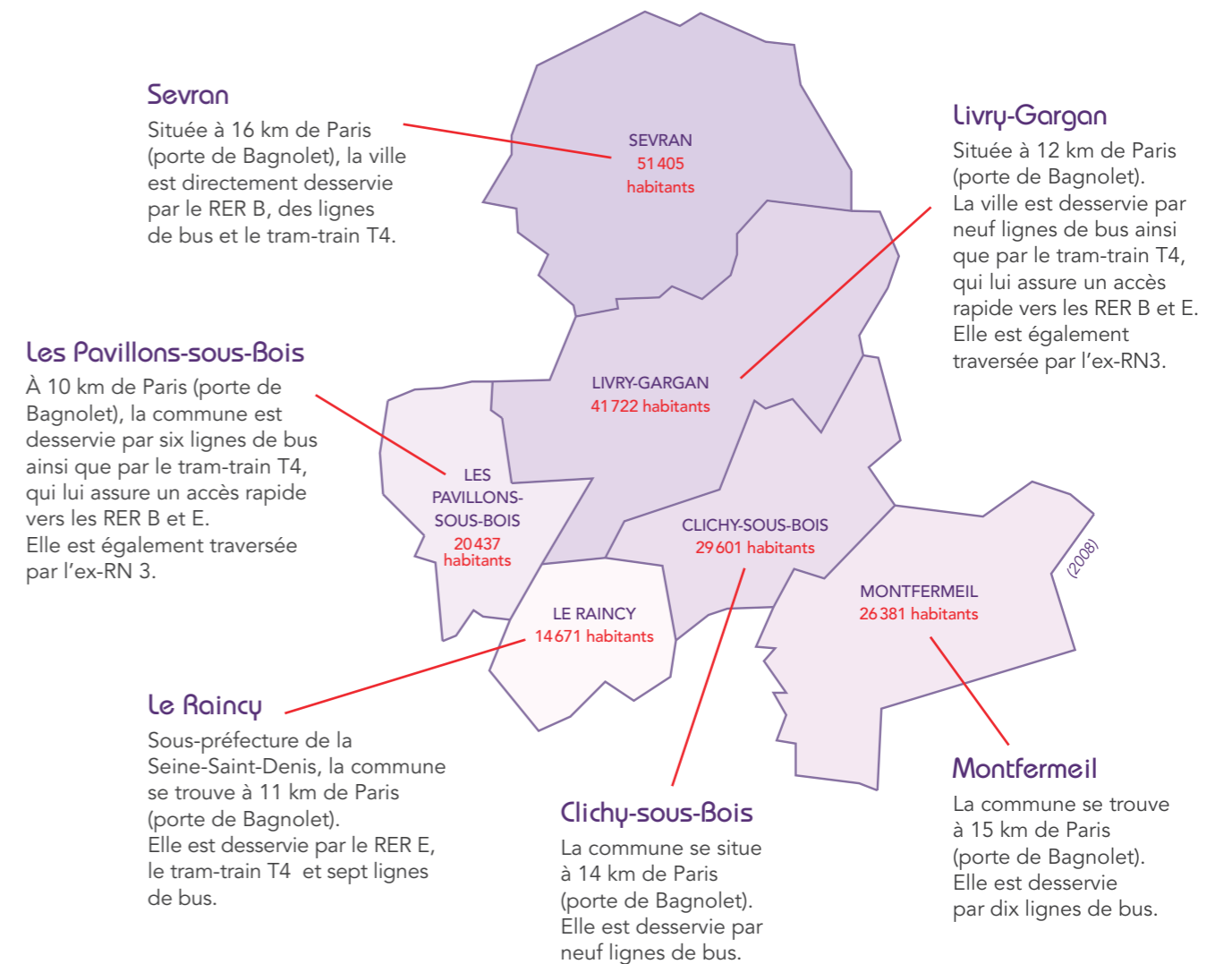
Le Département de la Seine-Saint-Denis enregistre un grand nombre de création d'entreprises (3254 au premier trimestre 2009). Toutefois, la dynamique économique n'est pas homogène selon les communes, qui connaissent des évolutions contrastées. Il détient le taux de chômage le plus élevé de la région parisienne, avec 9,3 %, contre 7,2 % en France métropolitaine (source Insee 2008).

	Nbre d'habitants (2006)	Nbre d'actifs	Taux de chômage (2008)
Seine-Saint-Denis	1 503 536	623 902 (2006)	9,3 %
Ile-de-France	11 673 919	5 505 000 (2006)	6,8 %
France métropolitaine	62 817 120	27 639 000 (2005)	7,2 %

(Source Insee)

Les communes concernées par le projet

Le projet concerne six communes de Seine-Saint-Denis: Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy, Sevrans. Clichy-sous-Bois et Montfermeil sont réunies au sein d'une Communauté d'agglomération.



Clichy-sous-Bois

Cette commune s'est fortement transformée dans les années 1950 et 1960. Ainsi, en 1955, l'édification de la première résidence, baptisée « La Pelouse », marque le début d'une urbanisation qui modifie sensiblement le visage de Clichy-sous-Bois. Désormais, la plupart des logements sont collectifs (77,8 %) et accueillent 80 % de la population.

Contrairement au nombre d'habitants du département, proche de la stagnation depuis les années 1990, celui de Clichy-sous-Bois est en augmentation constante. Ainsi, en 1999, près de 30 % de la population de la commune est âgée de moins

15 ans contre 20 % en Seine-Saint-Denis. Clichy-sous-Bois est habitée en majorité par des couples et des familles avec enfants de moins de 25 ans. Depuis 1990, les familles de trois enfants et plus sont en augmentation et, aujourd'hui, 21 % des ménages clichois sont composés de plus de cinq personnes.

Les catégories socioprofessionnelles les plus représentées sont celles des ouvriers (22,9 %) et des employés (20,1 %), suivies de celle des retraités (10,9 %), des professions intermédiaires (8,8 %). La part de chômeurs varie selon les tranches d'âge: alors que les 15-29 ans comptent

un peu plus de 60 % de chômeurs, ce taux passe à 24 % chez les 30-49 ans, pour tomber à 15 % chez les 50 ans et plus.

Chiffres-clés

DENSITÉ DE LA POPULATION (2008):
7 494 habitants au km²

NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS (2006):
902 (41,8 % dans les services; 25,2 % dans le commerce et les réparations; 24,7 % dans la construction; 5,3 % dans l'industrie).

(Source Insee 2008)

Zoom sur Clichy-sous-Bois et Montfermeil

Les villes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil ont pendant longtemps été caractérisées par un mode d'urbanisation proche de celui des villages ruraux. Ce modèle a disparu dans les années 1950. Pour faire face à une pénurie de logements, la construction de grands ensembles a été décidée. En tout, 4 000 logements ont vu le jour, suite à une opération immobilière intercommunale d'initiative privée, aboutissant à la naissance du « Grand Ensemble »: les copropriétés du Chêne Pointu et de STAMU II, construites dans le bas-Clichy et celles, de la Forestière et des Bosquets sur le quartier du plateau, à cheval sur les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil. Le plan d'urbanisme prévoyait également la réalisation de voiries structurantes et d'une nouvelle autoroute (ex-A 87), qui devait relier les pôles de Roissy et de Marne-la-Vallée en passant par Clichy-sous-Bois. Ce projet a été abandonné au profit de la Francilienne, située plus à l'est. Les opérations immobilières des années 1970 ont contribué à densifier le territoire, mais sans y inclure les équipements et infrastructures nécessaires. Depuis cette période, les deux communes doivent faire face à des difficultés économiques et sociales grandissantes car l'enclavement géographique se double d'un éloignement croissant des zones d'emplois.

Montfermeil

La ville voit son tissu urbain essentiellement pavillonnaire changer de visage dans les années 1960, avec le lancement de la construction d'un programme de 1 600 logements (nommé « La résidence des Bosquets »), incitant la municipalité de l'époque à constituer un syndicat intercommunal avec Clichy-sous-Bois en vue de la réalisation des équipements publics du grand ensemble. Les deux communes forment aujourd'hui la Communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois – Montfermeil.

Actuellement, le nombre de logements individuels (61,4 %) excède largement celui des logements collectifs (38,6 %).

Après un léger fléchissement au milieu des années 1980, la population augmente régulièrement avant de commencer à diminuer à la fin des années 1990.

En 1999, le nombre de personnes âgées de moins de 15 ans est de 20,9 %, soit un taux équivalent à celui du département. La proportion de familles avec enfants de moins de 25 ans, quoiqu'inférieure à celle de Clichy-sous-Bois (66,6 % au lieu de 75,2 %), reste très importante. Les ouvriers (25,6 %) et les retraités (25,1 %) sont les catégories socioprofessionnelles les plus représentées, suivies de loin par les professions intermédiaires (15,5 %) et les employés (13,1 %).

Le chômage touche plus durement les 25 à 49 ans (64,6 %), puis les moins de 24 ans (18,5 %) et, enfin, les plus de 50 ans (16,9 %).

Chiffres-clés

DENSITÉ DE LA POPULATION (2008):
4 840 habitants au km²

NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS (2006):
1 353 (dont 47,1 % dans les services; 26,2 % dans la construction; 20 % dans le commerce et les réparations; 6,7 % dans l'industrie).

(Source Insee 2008)



Vue du grand ensemble de Clichy-sous-Bois – Montfermeil

Premières opérations du projet de rénovation urbaine sur le plateau.

Les perspectives de développement urbain

En 2002, la Communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois – Montfermeil a élaboré un Schéma intercommunal de cohérence urbaine dont les principes fondateurs sont de:

- Renforcer, étendre et revitaliser les centres-villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil.
- Créer un axe fédérateur urbain et multimodal structurant la lecture et le développement des deux communes, traversant le plateau.
- Hiérarchiser et irriguer l'ensemble du territoire afin de le rendre plus lisible, mieux distribué et unifié.

Fin 2002, le projet de rénovation urbaine (PRU) a été révisé et formalisé dans l'agenda de décembre 2002. Il est basé sur une double ambition:

- Le développement urbain des deux centres-villes: diversifier l'offre immobilière, relancer le marché immobilier, favoriser la mixité sociale en accueillant des classes sociales plus aisées.
- Le renouvellement urbain des quartiers les plus stigmatisés: requalifier le tissu urbain, réorganiser la structure foncière et améliorer le cadre de vie.

Le PRU a fait l'objet d'une convention, signée le 17 décembre 2004, entre la Communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois – Montfermeil et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). Le projet prévoit notamment:

- La démolition de 1 600 logements, dont 950 sont situés dans les copropriétés dégradées et la reconstruction de près de 1 850 logements à échéance de 10 ans.
- La réhabilitation de 920 logements sociaux et la résidentialisation de plus de 1 350 logements.

- La démolition des centres commerciaux Bargue et Anatole France et de la Tour Utrillo ainsi que la recomposition de deux pôles de commerce et services.
- La requalification des voiries, la création de nouvelles rues et la recomposition des espaces publics.
- La requalification de l'axe de desserte principal du plateau en vue de l'accueil d'une infrastructure de transport collectif en site propre.

Le montant de l'investissement validé par l'ANRU est de 570 millions d'euros, dont 36 millions d'euros au titre du plan de relance de 2009.

L'année 2009 signe la maîtrise foncière de copropriétés, la livraison de 292 logements et l'engagement de la construction de 615 logements sociaux, la démolition de 318 logements locatifs, le démarrage de la réhabilitation ou résidentialisation de 342 logements, la réhabilitation des réseaux et la livraison de nouvelles voiries, la réhabilitation des équipements publics.

Par ailleurs, le Département de la Seine-Saint-Denis accompagne ce projet à travers l'ensemble de ses politiques de droit commun afin d'améliorer le cadre de vie des habitants.

Outre l'intervention sur les collèges, il s'inscrit dans les démarches d'amélioration de l'habitat et de fonds d'intervention de quartier (FIQ) à Clichy-sous-Bois.

Ainsi, il soutient le logement social à Montfermeil par le biais de subventions allouées à l'office public de l'habitat de la Seine-Saint-Denis. Il participe également à la réhabilitation des équipements sportifs et de petite enfance. ●●●●●

Un besoin de mobilité

Les habitants du plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil ont besoin de se déplacer sur des distances relativement longues compte tenu de la localisation de leurs lieux de travail, situés en grande majorité à Paris et en Seine-Saint-Denis. À cela s'ajoute l'absence de certains types d'équipements comme les établissements d'enseignement supérieur.

L'offre de transport actuelle



> Un réseau routier peu adapté

Le plateau de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil n'est pas directement desservi par un axe routier structurant*. Les autoroutes les plus proches sont l'autoroute A 3, qui dessert la Seine-Saint-Denis depuis Paris (porte de Bagnolet); l'autoroute A 86, qui relie les villes de la petite couronne; et la Francilienne qui relie les villes de la grande couronne. Les habitants des deux communes peuvent rejoindre ces autoroutes en empruntant notamment l'ex-RN 3 (porte de Pantin-Vaujours). Or, celle-ci est souvent saturée aux heures de pointe.

> Des transports collectifs insuffisants

Le plateau n'est pas directement desservi par le réseau ferré. Les habitants peuvent rejoindre en bus ou en voiture les gares RER les plus proches (RER B à Aulnay-sous-Bois et RER E au Raincy-Villemomble -Montfermeil, à Gagny, au Chénay-Gagny et à Chelles-Gournay), le tram-train T4 (Aulnay-sous-Bois – Bondy), le tramway T1 (pont de Bondy) ou la ligne 5 du métro (Bobigny – Pablo Picasso).

Les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil sont desservies par onze lignes d'autobus, dont une ligne Mobilien. Le tableau suivant décrit les lignes dont le trajet parcourt au moins l'une des six communes potentiellement concernées

Descriptif des lignes de bus

Ligne	Itinéraire	Communes traversées	Amplitude	Nombre de passages heure de pointe	Intervalles entre deux bus			
					Minimum	Heures creuses	Soirée	Dimanches & fêtes
105 (Mobilien RATP)	Porte des Lilas Mairie des Pavillons-sous-Bois	Les Pavillons-sous-Bois	5 h – 0 h 30	8 à 10	5	10	20	20
114 (RATP)	Les Coquetiers – Château de Vincennes	Le Raincy	5 h – 0 h 30	5 à 7	5	20	30	20 à 30
146 (RATP)	Montfermeil – Les Bosquets Le Bourget RER	Les Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois, Montfermeil	5 h – 23 h 30	5 à 6	7	15	30	20 à 30
147 (Mobilien RATP)	Église de Pantin – Sevrans (Ronsard)	Les Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevrans	5 h – 0 h 30	8 à 9	6	10	20	20 à 30
234 (RATP)	Mairie de Livry – Fort d'Aubervilliers	Les Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan	5 h – 23 h	5	8	15	30	20 à 30
347 (RATP)	Pont de Bondy Hôpital de Montfermeil	Les Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois, Montfermeil	5 h 30 – 21 h 30	5 à 6	10	20		20 à 30
601 (TRA)	Le Raincy RER Hôpital de Montfermeil	Le Raincy, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois, Montfermeil	5 h – 23 h	8	8	15	15	30
602 (TRA)	Le Raincy RER – Stade de Coubron	Le Raincy, Clichy-sous-Bois, Montfermeil	5 h 30 – 1 h	8	7	15	30	30
603 (TRA)	Le Raincy RER – Coubron (Corot)	Le Raincy, Clichy-sous-Bois, Montfermeil	5 h – 21 h	3	20	60		
604 (TRA)	Gagny RER – Hôpital de Montfermeil	Montfermeil	5 h 30 – 21 h	4	15	30		60
605 (TRA)	Le Raincy RER – Aulnay RER	Le Raincy, Livry-Gargan, Sevrans	5 h 30 – 20 h	3 à 4	15	30		
613 (Mobilien TRA)	Chelles RER – Aulnay RER	Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevrans	5 h 30 – 0 h 30	8 à 10	5	10	30	15 à 30
623 (TRA)	Gagny RER – Sevrans-Livry RER	Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevrans	6 h – 21 h	4	15	30		60
642 (TRA)	Le Chénay-Gagny RER – Villepinte RER	Montfermeil, Clichy-sous-Bois	5 h 30 – 22 h 30	3 à 4	15	30	30	60
644 (TRA)	Mairie de Vaujours Lycée Schweitzer (Le Raincy)	Clichy-sous-Bois, Le Raincy	Horaires d'entrée/sortie du lycée	1	60			
645 (TRA)	Hôpital de Montfermeil Coubron (Corot)	Montfermeil	9 h 30 – 19 h 30	1 (pointe du soir)	60	60		
54-008 (TVF)	Gare de Meaux Bobigny-Pablo Picasso	Livry-Gargan, Les Pavillons-sous-Bois,	5 h 30 – 18 h 30	3	20	60		

par la nouvelle branche du T4 et donne les principales caractéristiques du service offert.

Malgré une réorganisation et un important renforcement de l'offre en octobre 2007 puis début 2009, qui ont permis de simplifier les horaires et d'augmenter les fréquences, le réseau de bus n'est pas totalement adapté aux besoins des

habitants de ces deux communes: itinéraires longs, vitesse commerciale faible, déficit de l'offre en heure creuse, en soirée et le week-end, irrégularité des temps de parcours vers les gares RER.

En effet, n'étant pas séparés de la circulation routière, les autobus en subissent les aléas.



Les déplacements

> Un usage prépondérant de la voiture

Le taux de motorisation des communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, c'est-à-dire le nombre moyen de véhicules possédés par les ménages de ces deux villes, est élevé (76 %) par rapport à l'ensemble de la Seine-Saint-Denis (66 %).

Il existe cependant une différence, liée au niveau des revenus, entre Clichy-sous-Bois, où 72 % des habitants possèdent un véhicule particulier, et Montfermeil, où ce chiffre atteint 80,5 %.

Par ailleurs, Montfermeil affiche des taux de motorisation importants sur l'ensemble de son territoire, excepté aux Bosquets (40 à 60 %). Sur Clichy-sous-Bois, on observe une situation beaucoup plus variable, allant de 40 à 100 % selon les quartiers. L'Aqueduc et La Forestière présentent des taux plutôt faibles (40 à 60 %), faisant de Clichy-sous-Bois la ville de la Seine-Saint-Denis où le taux de motorisation des ménages est le plus faible. Le manque de mobilité des populations doit donc être compensé par

une offre de transports en commun conséquente. Cependant, 33 % des habitants de Montfermeil et 46 % des habitants de Clichy-sous-Bois utilisent les transports en commun. Pour la Seine-Saint-Denis, le taux est de 50 % (60 % dans les villes limitrophes de Paris, et moins de 50 % pour les communes situées à l'est du département).

> Les trajets domicile-travail

37 % des actifs de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil se déplacent dans les autres communes de la Seine-Saint-Denis pour aller travailler (Pantin, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Les Pavillons-sous-Bois, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Roissy). Seuls 20 % ont un emploi dans leur commune et 18 % vont à Paris, essentiellement dans les 8^e, 9^e et 10^e arrondissements. La Seine-et-Marne, représente, quant à elle, 12 % des trajets domicile-travail (Marne-la-Vallée).

> Les autres déplacements

Vers les établissements d'enseignement

La population de Clichy-sous-Bois et Montfermeil étant très jeune, l'accès aux établissements d'enseignement est une nécessité. Le lycée Alfred Nobel à Clichy-sous-Bois et les cinq collèges du plateau génèrent de nombreux déplacements, tout comme les lycées situés à Livry-Gargan, au Raincy et à Sevran. C'est également le cas des universités de Saint-Denis (Paris 8), Créteil (Paris 12), Villetaneuse (Paris 13) et Marne-la-Vallée.

Vers les équipements de santé

Le centre hospitalier intercommunal Le Raincy-Montfermeil est un important générateur de déplacements. Outre Montfermeil et le Raincy, sept communes

Le T4 aujourd'hui

Le tram-train T4 relie les communes d'Aulnay-sous-Bois (RER B) et de Bondy (RER E). Mis en service le 20 novembre 2006 sur l'ancienne ligne des Coquetiers, il dessert, outre ces terminus, les communes de Villemomble, du Raincy, des Pavillons-sous-Bois, de Livry-Gargan et de Sevran. Début 2009, environ 30000 voyageurs empruntent chaque jour le T4. La ligne offre la possibilité aux voyageurs de prendre le premier tram-train à 4h30 le matin et le dernier à 1h30. Elle donne un accès rapide et régulier aux lignes B et E du RER, avec une rame toutes les 6 minutes de 6h00 à 20h30, pour un trajet de 19 minutes entre Aulnay-sous-Bois et Bondy.

lui sont rattachées : Clichy-sous-Bois, Coubron, Gagny, Gournay-sur-Marne, Livry-Gargan, Neuilly-Plaisance, Vaujours. Cet établissement offre plus de 600 lits et emploie 2000 salariés. Chaque année, 25000 personnes y sont hospitalisées et le nombre de consultations externes est d'environ 100000.

On compte également un certain nombre de cliniques et de maisons de retraite dans le secteur.

Vers les pôles commerciaux

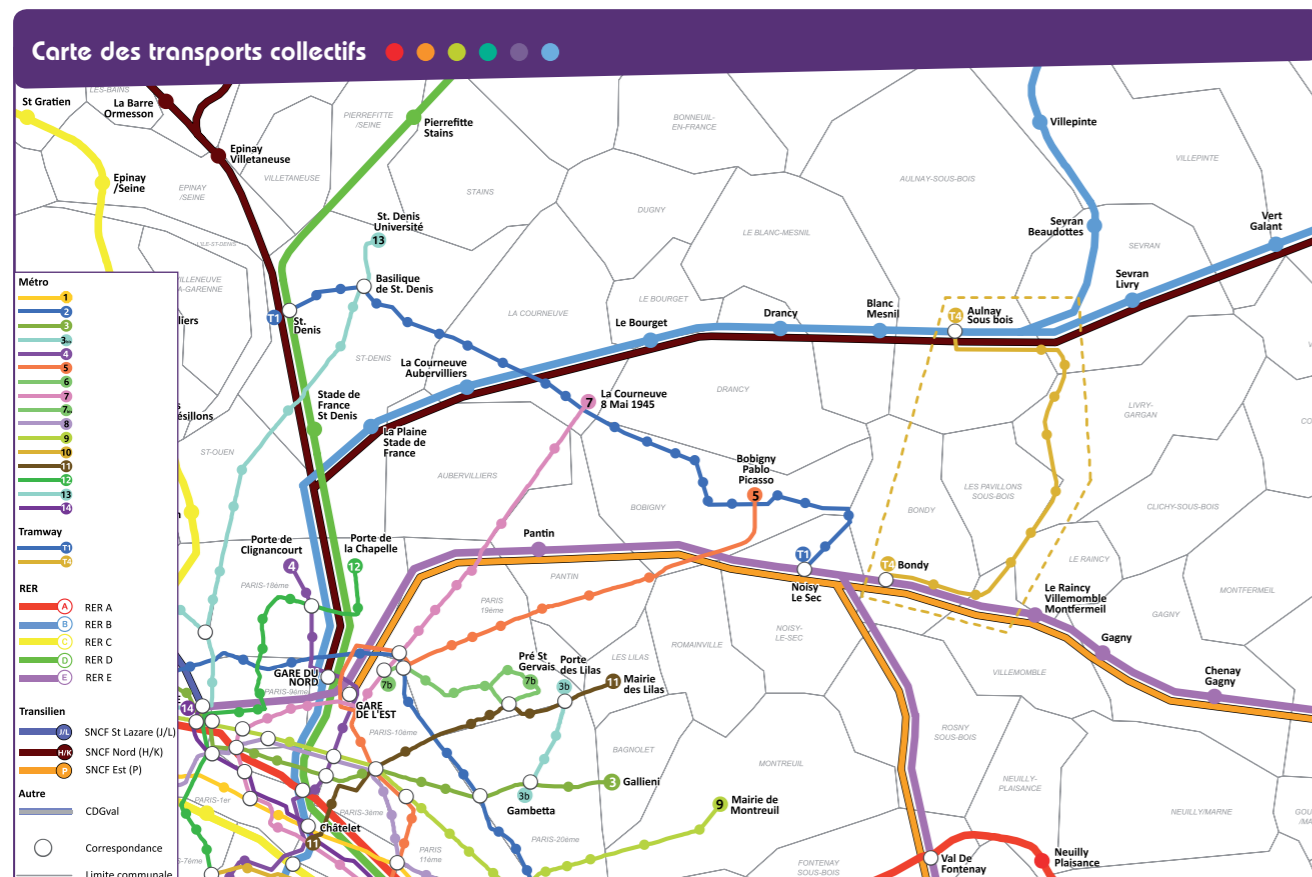
Plusieurs zones commerciales entraînent des déplacements.

• Dans le secteur d'études :

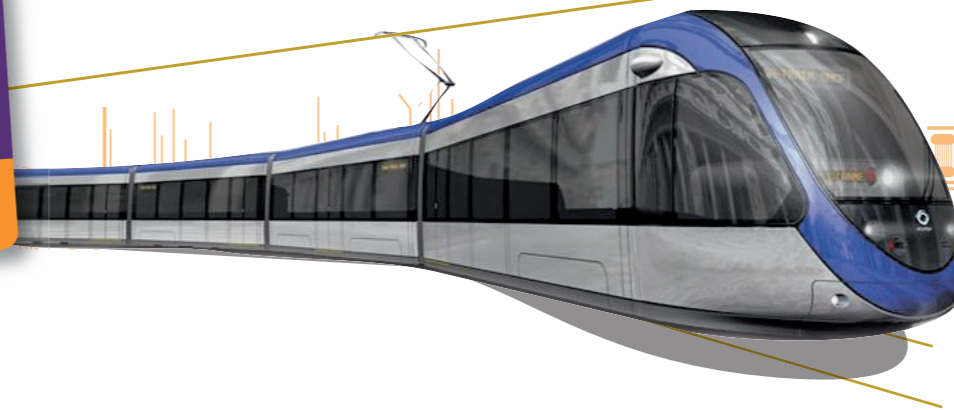
- > Le centre commercial de Clichy 2 à Clichy-sous-Bois
- > Le centre commercial des Sept Îles à Montfermeil
- > Le centre commercial République – Max Dormoy à Livry-Gargan
- > Les centres commerciaux de proximité
- > Le centre-ville de Montfermeil et le secteur Chanzy à Livry-Gargan et aux Pavillons-sous-Bois

• Dans les secteurs environnants :

- > Les centres commerciaux régionaux de Chelles 2, Parinor, Rosny 2 et Sevran-Beaudottes.



2. LE PROJET



Le choix de la création d'une nouvelle branche du T4

Le désenclavement du plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil est une priorité pour l'État, la Région Ile-de-France et le Département de la Seine-Saint-Denis depuis les années 1980.

En effet, suite à l'abandon, en 1985, du projet de construction de l'autoroute A 87, qui devait relier les pôles de Roissy et de Marne-la-Vallée en passant par Clichy-sous-Bois, différentes options de desserte routière ont été proposées dans les années 1990, parmi lesquelles la construction d'une voie express ou d'un *transport en commun en site propre** (TCSP), qui n'ont pas abouti.

En 2000, le *Grand Projet de Ville** prenait en compte l'amélioration de la desserte et prévoyait un projet de TCSP. Le STIF a donc lancé, en 2004, une étude de desserte sectorielle du plateau en TCSP, au cours de laquelle plusieurs solutions ont été envisagées. Parmi ces solutions, cinq consistaient à desservir le plateau par un bus en site propre suivant des itinéraires différents, et une dernière solution proposait de créer une nouvelle branche du tram-train T4 Aulnay-sous-Bois – Bondy. Le schéma de principe du T4 prévoyait déjà en 2001 cette extension vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Il est ressorti de l'étude de 2004 qu'aucune des solutions de désenclavement du plateau par bus en site propre n'était entièrement satisfaisante. En effet, soit les conditions de déplacement des habitants du plateau n'étaient pas améliorées par rapport à la situation existante (temps de parcours équivalents), soit les itinéraires ne permettaient pas de desservir une grande partie des habitants du plateau (notamment les résidents des grands ensembles).

Par ailleurs, la création d'un site propre continu sur l'intégralité de l'itinéraire s'avérait techniquement impossible, empêchant de garantir le respect des temps de parcours du bus, notamment aux abords des gares RER de *rabattement** où la circulation routière est très difficile aux heures de pointe.

En conclusion, les solutions par site propre bus sont caractérisées par un intérêt relativement faible en termes de transports collectifs, dû pour l'essentiel à l'impossibilité physique d'insérer un site propre dans le tissu urbain existant jusqu'aux gares de rabattement sur le RER E ou le RER B. Séparer les bus de la circulation générale sur les seules portions les plus larges et les moins chargées du réseau routier n'apporte pas de vrai gain de performance par rapport à la situation actuelle.

A contrario, le mode tram-train avec une antenne se débranchant du T4 actuel permet de relier, en site propre intégral et sans *rupture de charge**, le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil aux gares de Bondy (RER E) ou Aulnay-sous-Bois (RER B) selon l'orientation du raccordement.

La circulation routière ne venant pas perturber le trafic du tram-train, les temps de parcours et la régularité sont garantis.

L'étude de 2004 a donc montré que la création d'une nouvelle branche du tram-train T4 Aulnay-sous-Bois – Bondy vers le plateau de Clichy-sous-Bois et Montfermeil permettait d'améliorer de manière significative les conditions de déplacement non seulement des habitants de ces deux communes mais aussi de tous ceux vivant à proximité du tracé.

Cette solution répond, non seulement aux besoins de déplacements des habitants des grands ensembles du plateau, mais elle offre, le meilleur gain de *temps de parcours global** vers Paris (10 minutes environ) et les grands pôles d'emploi de l'Ile-de-France (Roissy, La Plaine Saint-Denis, Marne-la-Vallée...).

Demain, avec la nouvelle branche du tram-train, le rabattement vers le réseau ferré pourra se

faire via le T4 sans changement, en bénéficiant d'une qualité de service nettement améliorée par rapport aux bus directs actuels.

Ces bénéfices en termes d'accessibilité et de gain de temps se retrouvent également pour les populations proches de la nouvelle branche du tram-train entre le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil et le T4 actuel. ●●●●●

Objectifs et enjeux

L'arrivée du tram-train T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil offrira une nouvelle dynamique aux habitants du secteur. En renforçant le réseau des transports collectifs, il permettra de faciliter leurs déplacements, notamment vers les zones d'emplois, mais aussi d'améliorer leur cadre de vie grâce au réaménagement des espaces publics.

Améliorer les conditions de déplacements

Permettre aux habitants proches du tracé d'accéder plus rapidement aux zones d'activités, tel est l'objectif de la réalisation de la nouvelle branche du tram-train T4.

> Les gains d'accessibilité

Avec les différents tracés envisagés, le tram-train T4 permet un gain de temps global d'environ 10 minutes vers Paris et une grande partie de l'Ile-de-France. Par ailleurs, le choix du tram-train doit permettre de rejoindre les gares du RER B ou du RER E (selon les tracés) sans correspondance entre le T4 actuel et le réseau de bus.

> Les gains de régularité

Grâce au site propre intégral entre le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil et le RER B ou le RER E (selon l'orientation du raccordement), les usagers bénéficieront d'une régularité optimale du tram-train et ne seront plus tributaires des aléas de la circulation routière. ●●●●●

Améliorer la desserte locale ●●●●●

Ce projet s'articulera avec le réseau d'autobus, qui sera réorganisé à cette occasion en tenant compte de l'emplacement définitif des stations, de l'urbanisation et des besoins de la population.

L'objectif est de garantir, lors de la mise en service de la nouvelle branche du tram-train, les *rabattements** par bus vers les stations créées, au moyen notamment d'une augmentation de l'amplitude horaire, tôt le matin et tard le soir, et de l'ajustement des *fréquences de desserte**.

Un schéma de principe du réseau de bus pourra être proposé pour l'enquête publique sur le projet de tram-train. Cependant, la réorganisation finale des lignes de bus devra être envisagée moins de deux ans avant la mise en service du tram-train afin de prendre en compte l'évolution la plus récente des modes de déplacements.

Renforcer le réseau des transports collectifs

La nouvelle *branche** du T4 s'inscrira à terme dans un ensemble de projets de transport, avec lesquels elle se maillera. Ainsi, la cohérence et la performance des transports collectifs seront renforcées et la desserte sera améliorée en Ile-de-France. Outre l'amélioration des temps de parcours entre le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil et les pôles d'emplois de la Seine-Saint-Denis et de Paris, la nouvelle *branche** du T4 doit permettre à la fois de renforcer la desserte locale des quartiers traversés et d'améliorer le cadre de vie des habitants par le réaménagement des espaces urbains.

> Les projets engagés

La liaison Clichy-sous-Bois – Roissy par ligne Mobilien grande couronne. Le STIF a retenu le principe de la création d'une liaison rapide de pôle à pôle entre le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil et le secteur aéroportuaire de Roissy. Un premier appel d'offres pour l'exploitation de ligne ayant été infructueux, un nouvel appel d'offres doit être lancé en septembre 2009 pour une mise en œuvre début 2010.

La modernisation du RER B Nord (RER B Nord +)
Les travaux de modernisation du RER B, entre la gare du Nord à Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle ou Mitry-Claye (77), ont pour objectif de renforcer l'accessibilité aux zones d'emplois, dont celles de La Plaine Saint-Denis et de Roissy, en améliorant la régularité et la fiabilité de la ligne, et en augmentant les fréquences de passage dans plusieurs gares. Sa mise en service est prévue pour 2012.

La Tangentielle Nord. La Tangentielle Nord est une liaison ferrée de 28 km qui reliera Sartrouville dans les Yvelines et Noisy-le-Sec en Seine-Saint-Denis. Une première phase, entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget, permettra d'améliorer les déplacements des habitants à l'intérieur du département et de mailler un large réseau de transports en commun : RER B, RER C, RER D, le réseau Transilien ligne H et le tramway Tram Y (futur T8 entre Saint-Denis, Villetaneuse et Épinay-sur-Seine). Sa mise en service est prévue en 2014. L'ouverture de l'intégralité de la ligne est envisagée à l'horizon 2017.

La création de la gare Évangile sur la ligne du RER E. En 2015, cette gare nouvelle sur le RER E, dans le 19^e arrondissement de Paris, facilitera l'accès des habitants de la Seine-Saint-Denis aux futurs pôles d'emplois du nord-est parisien ainsi qu'au sud de La Plaine Saint-Denis.

Le prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay. Prévu en 2015, le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay aura pour vocation d'améliorer les déplacements de banlieue à banlieue (Seine-Saint-Denis – Val-de-Marne) et d'accéder, depuis Noisy-le-Sec, aux zones d'emplois de Montreuil et de Val de Fontenay.

> Les projets à l'étude

EOLE à l'ouest. Le prolongement d'EOLE à l'ouest est un projet stratégique qui intéresse le secteur de La Défense et qui permet de renforcer de manière décisive la mise en réseau de l'est et l'ouest de l'Ile-de-France (accessibilité des emplois aux habitants de l'est et du Mantois). Il s'agit notamment de construire un tunnel de raccordement du RER E, dont le terminus actuel est la gare Saint-Lazare, au faisceau ferroviaire de surface à l'ouest pour desservir La Défense et le Mantois. Ainsi, avec la création de la nouvelle *branche** du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, le pôle d'emplois de La Défense sera facilement accessible depuis le plateau via une correspondance à Bondy avec le RER E.

Arc Express. Arc Express est un projet de métro automatique autour de Paris qui vise à apporter une solution durable aux problèmes de déplacement en banlieue. Cette rocade performante et fortement maillée avec le reste du réseau de transports collectifs mesurera environ 60 km de long pour une quarantaine de stations, situées en moyenne à 5 km des portes de Paris. Avec une vitesse commerciale de 40 km/h, cette rocade pourrait intéresser un million de voyageurs chaque jour.

Deux arcs sont prioritairement à l'étude :

- un arc nord-ouest, entre La Défense ou Nanterre-Préfecture d'une part, et Bobigny ou Pantin d'autre part ;
- un arc sud-est, entre Val de Fontenay ou Noisy-le-Grand d'une part, et le secteur de Meudon – Issy-les-Moulineaux d'autre part.

En l'état actuel des procédures applicables, il est envisageable de mettre en service un premier de ces arcs à l'horizon 2017.

Les prolongements du tram-train T4 vers Noisy-le-Sec et Villepinte. Le prolongement du T4 vers Noisy-le-Sec permettra de mettre en relation le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil avec le pôle de correspondance de Noisy-le-Sec, en particulier la Tangentielle Nord et la branche Tournan du RER E.

La création d'une branche du T4 vers Villepinte permettra de désenclaver les quartiers nord de Sevrans et de donner accès à la zone d'emplois du périmètre. ●●●●●

Favoriser la transformation urbaine et le développement économique

En améliorant les conditions de déplacement des habitants proches du tracé, le projet de nouvelle *branche** du T4 offre une meilleure accessibilité aux zones d'activité économique situées à Paris et en Seine-Saint-Denis.

Ainsi, certains pôles d'emplois, du fait de leur proximité géographique avec le plateau et de leur fort développement, représentent des espaces très attractifs pour les habitants de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil et doivent être plus accessibles, notamment La Plaine Saint-Denis, Le Bourget et Roissy. D'autre part, le projet contribuera à améliorer l'attractivité économique du plateau. ●●●●●

Améliorer le cadre de vie des riverains

Dans le cadre de la réalisation de la nouvelle *branche** du T4, les espaces publics traversés, notamment les voiries, seront réaménagés, et les circulations douces (marche à pied, vélos) seront encouragées, améliorant ainsi la qualité de vie des habitants. De plus, le projet s'intégrera dans la mise en œuvre globale du processus de renouvellement urbain du plateau piloté par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). ●●●●●

Un transport en commun en site propre sur l'ex-RN3

Le territoire desservi par l'ex-RN 3 constitue le cœur de la Seine-Saint-Denis. Il est porteur de très nombreux projets d'aménagement qui modifieront profondément son aspect dans les années à venir : logements, activités, équipements publics... C'est pourquoi, afin d'améliorer les déplacements et de contribuer au succès de ces opérations, le Département s'est engagé avec ses partenaires, le STIF et la Région Ile-de-France à réaliser un *transport en commun en site propre** sur cet axe, depuis la porte de Pantin jusqu'à Livry-Gargan, voire au-delà. L'objectif étant de réaliser rapidement ce projet ambitieux, les premières études ont déjà été lancées. Ce nouveau mode de transport, qui pourrait prendre la forme d'un bus à haut niveau de service, a vocation à créer un nouveau maillage entre les tramways T3 (à la porte de Pantin), T1 (au pont de Bondy) et T4. Ce projet est complémentaire de celui de la nouvelle branche du T4 car il ne dessert pas les mêmes secteurs et ne répond pas aux mêmes besoins. Le tram-train et le bus pourraient emprunter, le cas échéant, une plateforme commune afin de faciliter leur insertion urbaine sur l'ex-RN 3. Ce projet de transport en commun en site propre s'accompagnera d'une *requalification** de l'axe afin de lui donner un caractère plus urbain et de mieux l'insérer dans son environnement. Ce sera l'occasion de réaliser, chaque fois que possible, des aménagements de qualité visant à améliorer la vie des riverains (trottoirs élargis, piste ou bande cyclables, plantations...).

Projet du Grand Paris

Le président de la République a présenté le 29 avril 2009 les orientations de l'État pour la mise en œuvre du projet du Grand Paris. En matière de transports, il a confirmé les engagements pris par l'État, que ce soit dans le cadre du Contrat de projets État-Région ou de la Dynamique Espoir Banlieues. Il a également posé le principe de la création d'un nouveau système de transports rapide et structurant, qui s'intégrera au réseau existant et reliera les grandes polarités urbaines de demain. L'ensemble urbain de Clichy-sous-Bois – Montfermeil est susceptible d'être desservi par ce nouveau réseau. Par sa vitesse et les distances envisagées entre les gares, ce projet s'inscrit dans une logique de maillage complémentaire de la nouvelle branche du T4, et les deux projets ont des échéances et des coûts bien différents.



Le tram-train en station.



Exemples d'aménagement intérieur des futures rames.

Le tram-train, un transport innovant et efficace

Le tram-train est un mode de transport innovant, capable de circuler en toute sécurité, à la fois comme un tramway sur la voirie urbaine, et comme un train sur les voies du réseau ferré national. Il est apparu en Allemagne au début des années 1990. Son avantage réside dans sa capacité d'adaptation aux deux types de réseaux, sans changement entre le tram et le train. Séparé de la circulation routière, le tram-train n'en subit pas les aléas.

Le T4 Aulnay-sous-Bois – Bondy est le premier tram-train mis en service en France. D'autres projets sont en cours notamment à Lyon, Mulhouse, Nantes et Strasbourg ainsi que dans la région parisienne: Tangentielle Nord, Tangentielle Ouest et tram-train Massy-Évry. La création d'une nouvelle *branche** jusqu'à

Clichy-sous-Bois – Montfermeil permettra à tous les habitants proches du tracé retenu de rejoindre, sans correspondance, la gare du RER B (Aulnay-sous-Bois) ou la gare du RER E (Bondy), tout en bénéficiant d'une qualité de service nettement améliorée par rapport aux bus actuels, même directs.

> Caractéristiques techniques du tram-train

Sur la branche Clichy-sous-Bois – Montfermeil, le tram-train fonctionnera en mode tramway. Les rames seront différentes de celles du T4 actuel, notamment pour pouvoir gravir sans difficulté les fortes pentes menant au plateau (atteignant jusqu'à 7 %). La largeur des rames sera de 2,65 mètres, leur longueur de 40 mètres environ. Elles pourront accueillir jusqu'à 250 personnes (avec 35 % de places assises).

À titre de comparaison, un bus classique peut transporter jusqu'à 70 personnes (assises et debout), 120 pour un bus articulé.

> Une large offre de service

Des gains de temps significatifs

La vitesse commerciale prévue est de 20 km/h. Ainsi depuis le T4 actuel, le temps de parcours sera de l'ordre de 10 minutes jusqu'au carrefour des Libertés à Clichy-sous-Bois et de 18 minutes jusqu'à l'hôpital de Montfermeil. Environ 40 minutes seront nécessaires pour rejoindre le pôle gare du Nord-Magenta depuis le carrefour des Libertés contre plus de 50 minutes aujourd'hui. En moyenne, les voyageurs gagneront environ 10 minutes sur leurs trajets vers l'Île-de-France et, en particulier, vers Paris.

Une régularité garantie

Le tram-train circulera sur des voies séparées de la circulation routière, c'est-à-dire en site propre. Cela permettra d'assurer les trajets en toute régularité. Par ailleurs, il aura la priorité aux carrefours par rapport aux autres véhicules.

Une fréquence optimisée

La fréquence envisagée sur la nouvelle *branche** allant jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil est d'une rame toutes les 6 minutes pendant la journée. La fréquence sera doublée sur le tronçon commun aux deux branches avec des tram-trains circulant toutes les 3 minutes, contre 6 minutes actuellement.

Cette fréquence de 6 minutes toute la journée sur la nouvelle *branche** contribuera à réduire considérablement les temps de parcours par

rapport à la situation actuelle où l'intervalle de passage entre les bus du secteur varie de 10 à 30 minutes en heure creuse (cf. p. 15).

Des informations fiables et actualisées

Les accès aux stations seront matérialisés par une signalétique particulière (totems, panneaux d'affichage), permettant de leur donner une bonne visibilité. Sur les quais, un système d'information visuelle et sonore signalera le délai d'attente avant le passage de la prochaine rame. À l'intérieur des rames, des panneaux lumineux et des annonces sonores avertiront les voyageurs du prochain arrêt.

Un environnement préservé

Moderne et silencieux, le matériel roulant est alimenté par l'énergie électrique et ne génère pas de gaz à effet de serre.

Un confort assuré

Grâce à un aménagement intérieur spacieux et fonctionnel et à la climatisation, les rames du tram-train offriront un réel confort aux voyageurs. Un système de vidéosurveillance garantira leur tranquillité.

Une accessibilité pour tous

Les quais des stations et les rames (à plancher bas intégral) permettront l'accès de tous les voyageurs, notamment les personnes à mobilité réduite*.

Un emplacement spécifique sera également prévu pour les fauteuils roulants, les poussettes, les bagages...

Des stations fonctionnelles

La nouvelle ligne sera ponctuée de stations dont les caractéristiques sont similaires à celles du T4 existant, en termes d'équipement (mobilier, abris, dispositifs d'information et de vente...) et de fonctionnalités.

Chacune disposera d'un abri pour les voyageurs et comportera notamment :

- des bancs ;
- une billetterie automatique ;
- un système d'information visuelle et sonore des délais d'attente en temps réel ;
- un système de vidéosurveillance et une borne d'appel ;
- un abri à vélos.



La sécurité des circulations et des piétons



La sécurité est un point crucial auquel tous les acteurs de la nouvelle branche du T4 sont sensibilisés. Le projet est soumis à la loi de 2002 sur la sécurité des infrastructures et systèmes de transport. Il fera l'objet d'un dossier de sécurité soumis aux services instructeurs de l'État tout au long de la vie du projet, notamment avant le démarrage des travaux, et avant la mise en exploitation commerciale.

L'objectif est d'assurer une sécurité maximale de tous les usagers de la voirie (piétons, voyageurs, automobilistes, deux-roues...).

L'aménagement des carrefours et les réglages de la signalisation y contribuent, tout en garantissant au tram-train une priorité aux feux afin de maintenir une vitesse commerciale élevée. Par ailleurs, la puissance de son système de freinage lui permet de s'arrêter très rapidement en cas de besoin.

L'expérience du tramway T1, inséré dans un tissu urbain dense, montre que depuis sa mise en service en 1992, la fréquence des accidents est extrêmement faible.

L'essentiel des accidents survenus est principalement dû au non-respect du code de la route par les automobilistes.

Le retour d'expérience de la ligne T4 actuelle entre Aulnay-sous-Bois et Bondy fait apparaître son exploitation comme très satisfaisante en termes de sécurité et de régularité.

La nouvelle branche* du T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil répondra aux mêmes impératifs de sécurité que la ligne T4 existante et les autres lignes de tramway d'Ile-de-France.

Le projet sera également l'occasion de procéder à des réaménagements urbains qui permettront de mettre en conformité les traversées et les cheminements piétons avec les nouvelles normes relatives à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite*.

Il permettra aussi de sécuriser les traversées des élèves aux abords des établissements scolaires situés le long du parcours (installation de barrières, de feux-piétons et d'îlots-refuges*...).



Exemple d'insertion station Jaurès à Livry-Gargan.

Le tracé depuis le T4 actuel jusqu'au carrefour des Libertés à Clichy-sous-Bois

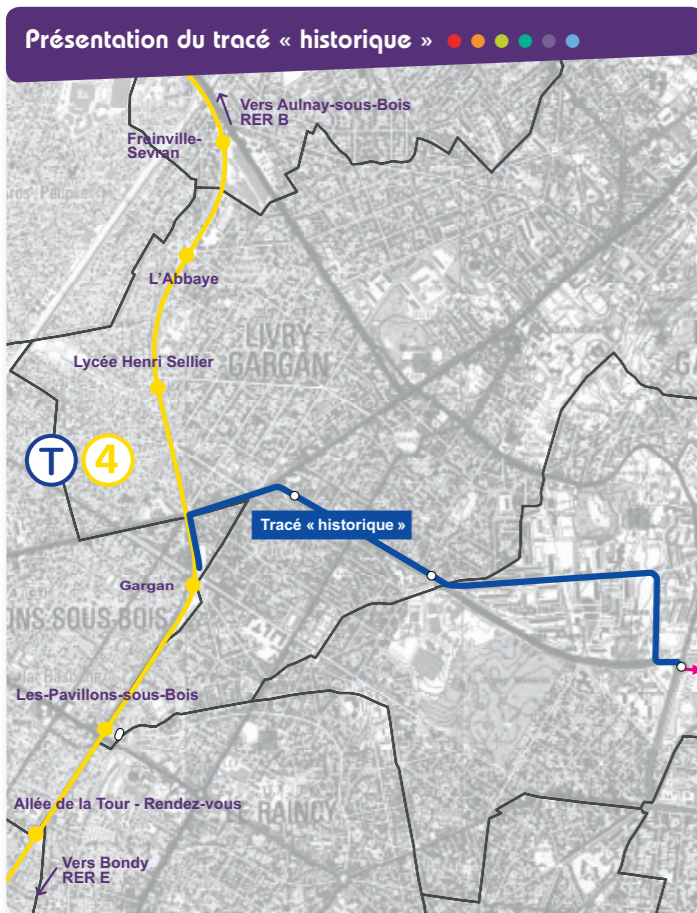
> Tracé 1

Cette solution propose un débranchement depuis Aulnay-sous-Bois, au nord, avant la station Freinville-Sevran, peu après le franchissement du canal de l'Ourcq, sur la commune de Sevran. Le tracé emprunte ensuite l'ex-RN 370 : boulevard Westinghouse à Sevran, puis boulevard Jean Jaurès et avenues Charles de Gaulle, Kennedy et Churchill à Livry-Gargan. À Clichy-sous-Bois, il s'insère sur l'avenue de Sévigné puis traverse le parc de la mairie jusqu'à l'allée Maurice Audin, qu'il remonte. Peu avant d'arriver sur le plateau, le tram-train quitte l'allée Maurice Audin et rejoint l'avenue Gagarine (ex-RN 403) par un tracé neuf à travers « La Pelouse » (emprises de l'ex-autoroute A 87) jusqu'au carrefour des Libertés. Ce tracé est long de 3,8 km.



Exemple d'insertion boulevard Jean Jaurès à Livry-Gargan.

Les différents tracés étudiés

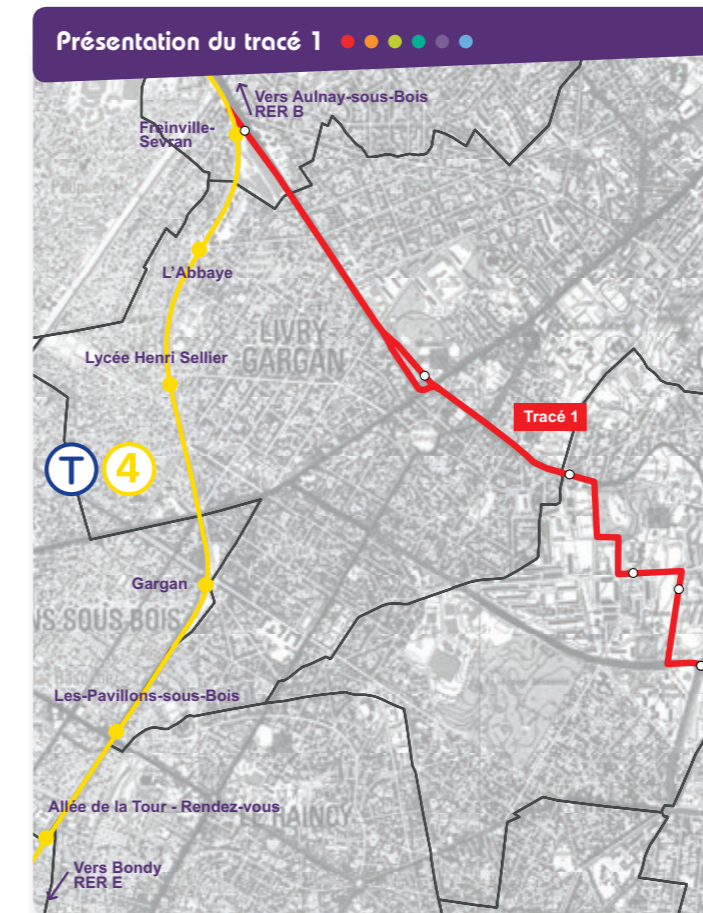


Le tracé « historique »

Le schéma de principe de 2001 avait identifié, pour l'extension du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, un tracé se détachant de la ligne actuelle au niveau de la gare de Gargan en venant de Bondy et rejoignant ensuite l'ex-RN 3 au niveau du viaduc de Gargan.

L'étude sectorielle pilotée par le STIF en 2004 a permis de confirmer cet itinéraire comme tracé « historique ».

Le débranchement s'effectue de part et d'autre du viaduc de Gargan sur la ligne T4 actuelle, sur les boulevards Roy et Pasteur aux Pavillons-sous-Bois, jusqu'au carrefour Allende. Le tracé emprunte alors l'avenue Aristide Briand (ex-RN 3) jusqu'au carrefour Chanzy, puis il bifurque sur l'avenue Camille Desmoulins (ex-RN 403). Au-delà, l'itinéraire vers le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil est identique à celui du tracé 3 décrit plus loin. Compte tenu de la complexité de l'insertion d'un tramway en zone urbaine dense, et conformément au souhait des élus, le STIF a ensuite lancé fin 2006 une étude complémentaire pour identifier tous les tracés possibles et les étudier de manière succincte.



Six stations sont envisagées :

- au niveau du débranchement, à proximité de la station Freinville-Sevran du T4 actuel ;
- au niveau du carrefour Charles de Gaulle – Général Nordling entre les ex-RN 3 et 370 ;
- à la limite communale entre Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois sur l'avenue de Sévigné (ex-RN 370) ;
- sur l'allée Maurice Audin, entre le groupe scolaire P aul Vaillant-Couturier et le centre commercial du Chêne Pointu ;
- sur « La Pelouse » au niveau du groupe scolaire Jean Jaurès ;
- au carrefour des Libertés.

Ce tracé privilégie l'accès aux secteurs situés le long du RER B, en particulier La Plaine Saint-Denis et Roissy, ainsi qu'aux secteurs situés au sud de Paris et à l'ouest du RER A.

Le temps de trajet vers le nord de l'Île-de-France se trouve ainsi amélioré : il permet de rejoindre en 36 minutes le pôle gare du Nord/Magenta à partir du carrefour des Libertés à Clichy-sous-Bois. Le tracé permet en outre des correspondances avec les bus circulant sur l'ex-RN 3.

Ce tracé implique de réduire le nombre de voies de circulation sur le boulevard Westinghouse, le boulevard Jean Jaurès et l'avenue Charles de Gaulle. Il nécessite également la mise en sens unique des avenues Kennedy et Churchill à Livry-Gargan.

Plus précisément, le tram-train s'insère au milieu de la chaussée du boulevard Westinghouse et une voie de circulation est supprimée dans chaque sens. Le stationnement est réorganisé. Sur l'avenue Kennedy, la voie de circulation dans le sens est-ouest est supprimée.

Le plan de circulation local est révisé afin de reconstituer un itinéraire équivalent.

> **Tracé 2**

Le débranchement du T4 se fait depuis Aulnay-sous-Bois au nord, à proximité de la station Lycée Henri Sellier sur la commune de Livry-Gargan. Le tracé s'insère sur le boulevard Gutenberg puis emprunte sur une longue portion l'avenue Aristide Briand (ex-RN 3) à Livry-Gargan jusqu'au carrefour avec l'ex-RN 370. Il reprend ensuite l'itinéraire du tracé 1 jusqu'au carrefour des Libertés à Clichy-sous-Bois. Ce tracé est long de 3,5 km.

Six stations sont envisagées:

- sur l'avenue Aristide Briand, au niveau du carrefour avec l'avenue Camille Desmoulins (ex-RN 403);
- au niveau du carrefour Charles de Gaulle – Général Nordling entre les ex-RN 3 et 370;
- à la limite communale entre Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois sur l'avenue de Sévigné (ex-RN 370);
- sur l'allée Maurice Audin, entre le groupe scolaire Paul Vaillant-Couturier et le centre commercial du Chêne Pointu;
- sur « La Pelouse » au niveau du groupe scolaire Jean Jaurès;
- au carrefour des Libertés.

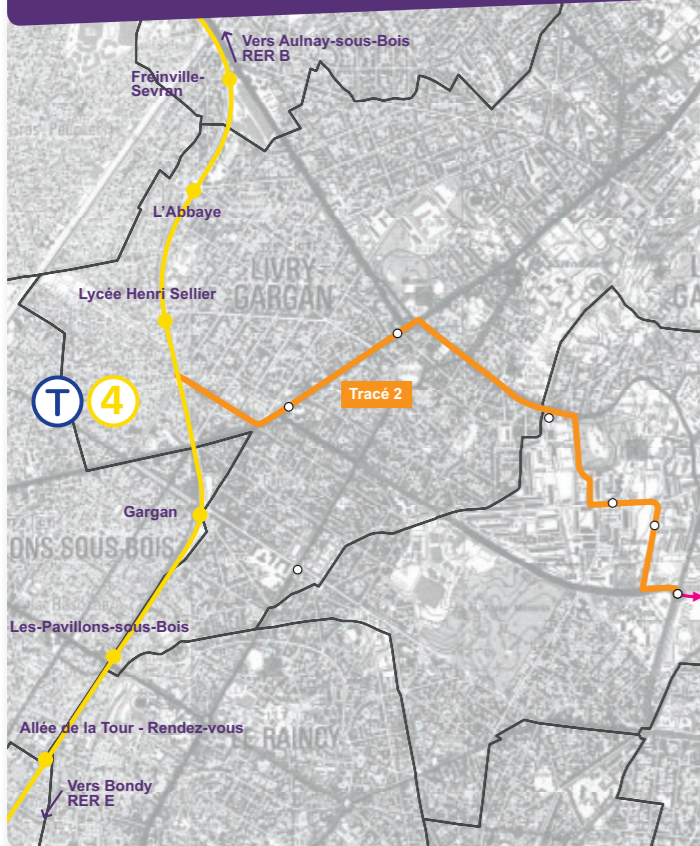
Comme le tracé 1, ce tracé permet les correspondances avec les bus circulant sur l'ex-RN 3. À partir du carrefour des Libertés à Clichy-sous-Bois, il permet de rejoindre le pôle gare du Nord/Magenta à Paris en 40 minutes.

Il nécessite de supprimer une voie de circulation et de mettre à sens unique le boulevard Gutenberg dans le sens est-ouest. Il impacte plusieurs carrefours de l'avenue Aristide Briand (ex-RN 3) et nécessite de reconfigurer cet axe (création d'un site propre).

Plus précisément, le tram-train s'insère sur le côté sud du boulevard Gutenberg, à la place de la voie de circulation dans le sens est-ouest, qui est supprimée. Les places de stationnement côté sud sont transférées côté nord le long du trottoir qui reste inchangé.

Sur l'avenue Aristide Briand (ex-RN 3), entre le boulevard Gutenberg et l'avenue Camille Desmoulins, le tram-train circule au centre de la chaussée et les voitures particulières peuvent rouler sur sa plateforme. Les 2x2 voies de circulation sont ainsi conservées sur cette section.

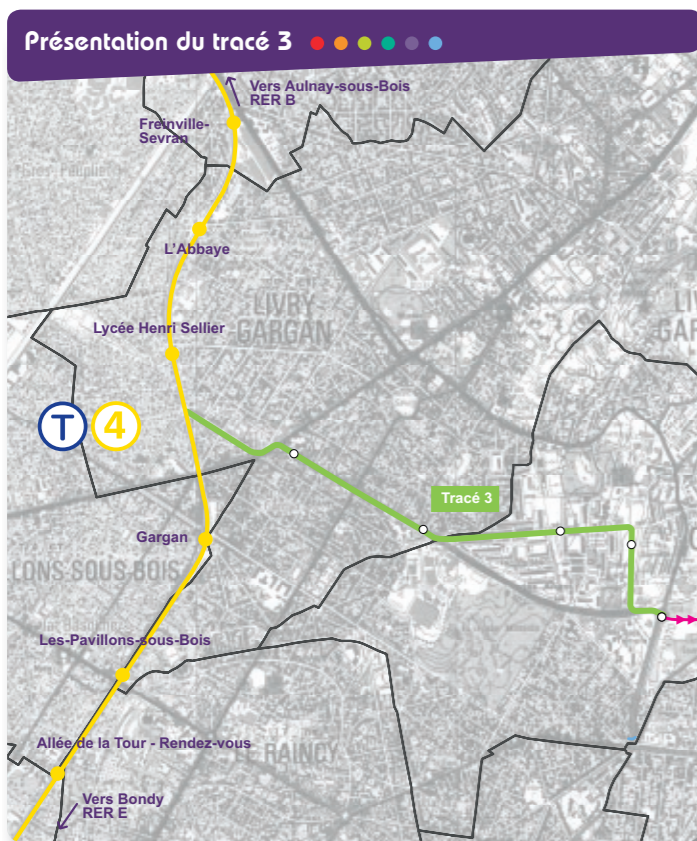
Présentation du tracé 2



Les places de stationnement côté sud de l'avenue sont supprimées et les trottoirs sont élargis. Entre les deux sens de circulation, un îlot central est créé pour les traversées piétonnes.

Sur l'ex-RN 3, entre les avenues Desmoulins et Kennedy, le tram-train circule en site propre au centre de la chaussée. Le maintien de 2x2 voies de circulation est conditionné par la suppression d'une partie des places de stationnement le long de l'axe et par la reconfiguration des trottoirs.

Boulevard Gutenberg à Livry-Gargan, avant et après l'arrivée du tram-train



> **Tracé 3**

Le débranchement s'effectue à proximité de la station Lycée Henri Sellier, et peut se faire depuis Aulnay-sous-Bois, au nord, ou depuis Bondy, au sud. Le tram-train poursuit ensuite son parcours sur le boulevard Gutenberg, mais à la différence du tracé 2, il ne fait que traverser l'ex-RN 3 sur une très courte portion, avant d'emprunter les avenues Camille Desmoulin et Léon Blum à Livry-Gargan (ex-RN 403), jusqu'à l'allée Maurice Audin à Clichy-sous-bois. Il reprend ensuite le même tracé que précédemment jusqu'au carrefour des Libertés. Ce tracé est long de 3 km.

Cinq stations sont envisagées :

- sur l'avenue Camille Desmoulin, au niveau du carrefour avec l'avenue Aristide Briand (ex-RN 3);
- à la limite communale entre Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois au niveau du rond-point Charles de Gaulle;
- sur l'allée Maurice Audin, entre le groupe scolaire Paul Vaillant-Couturier et le centre commercial du Chêne Pointu;
- sur « La Pelouse » au niveau du groupe scolaire Jean Jaurès;
- au carrefour des Libertés.

Ce tracé améliore l'accès aux zones situées dans le secteur de l'ex-RN 3 en optimisant notamment les correspondances avec les bus circulant sur cet axe.

Il peut s'orienter vers le nord en direction de la gare d'Aulnay-sous-Bois, ce qui permet des gains de temps importants vers les secteurs desservis par le RER B, tout particulièrement les pôles d'emplois du Bourget, de Roissy et de La Plaine Saint-Denis.

Orienté vers le sud en direction de la gare de Bondy (RER E), le tracé 3 permet des gains de temps légèrement moins élevés sur certaines zones mais concerne un secteur géographique plus étendu au sud et au sud-ouest du plateau, dont Bondy, Noisy-le-Sec, ainsi que vers le quartier de la gare Saint-Lazare à Paris grâce au RER E. En effet, à partir du carrefour des Libertés à Clichy-sous-Bois, le tracé 3 permet de rejoindre le pôle gare du Nord/Magenta à Paris en 38 minutes.

L'insertion du tracé 3 sur le boulevard Gutenberg a les mêmes caractéristiques que dans le cas du tracé 2 décrit ci-avant (p.28 & 29). Sur l'avenue Camille Desmoulin, le tram-train circule au centre de la chaussée, et une voie de circulation est supprimée dans chaque sens. Le stationnement est réorganisé et une bande cyclable peut être créée.

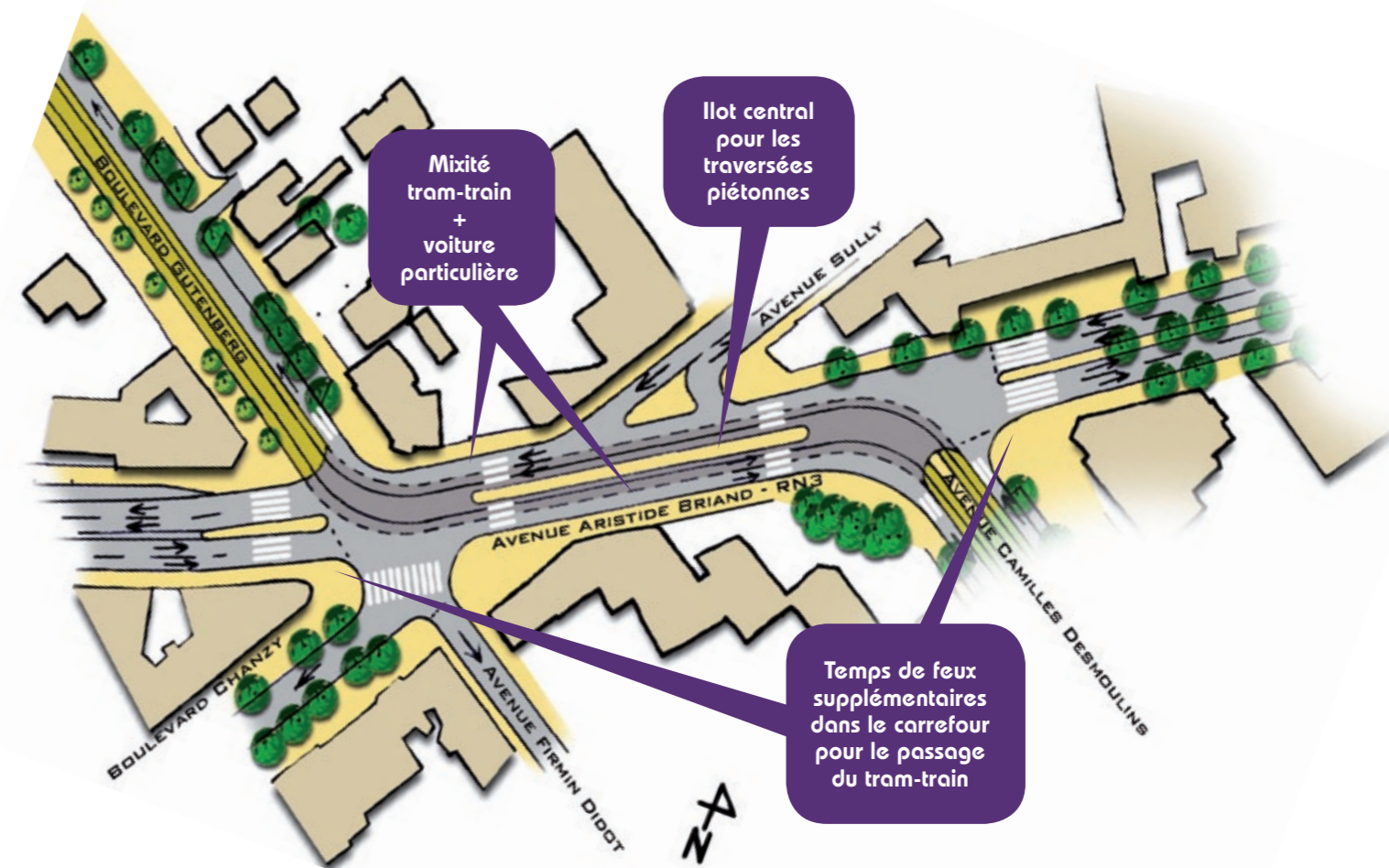
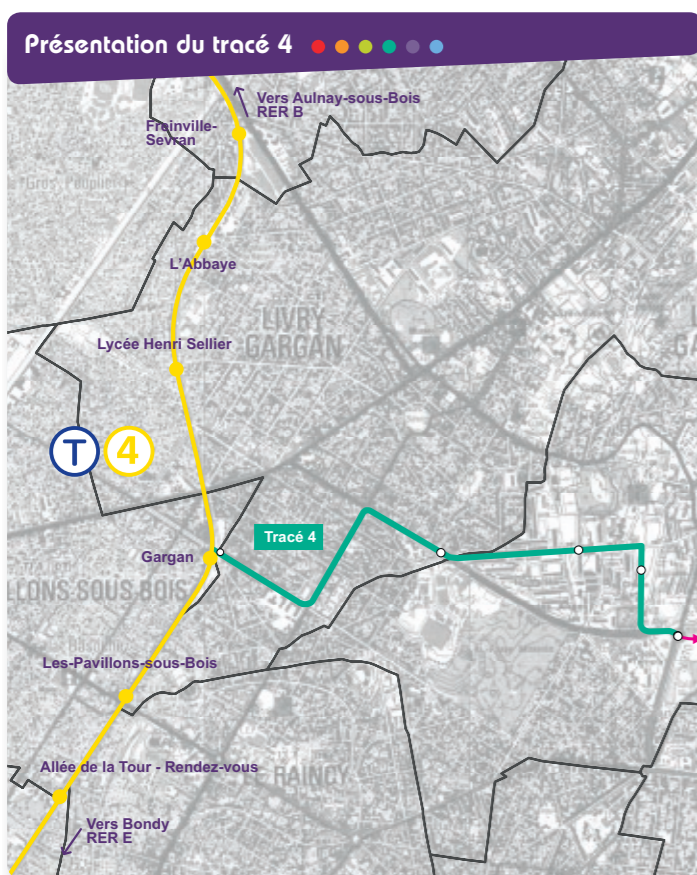


Schéma d'aménagement du carrefour Chanzky (Gutenberg/Briand/Desmoulin)



> **Tracé 4**

Le débranchement s'effectue au niveau de la gare de Gargan depuis Bondy au sud. Le tracé emprunte les boulevards de la République et Max Dormoy (RD 116), l'avenue Léon Blum (ex-RN 403) à Livry-Gargan jusqu'à l'allée Maurice Audin à Clichy-sous-Bois.

Il reprend ensuite le même itinéraire que précédemment jusqu'au carrefour des Libertés. Ce tracé est long de 3,1 km.

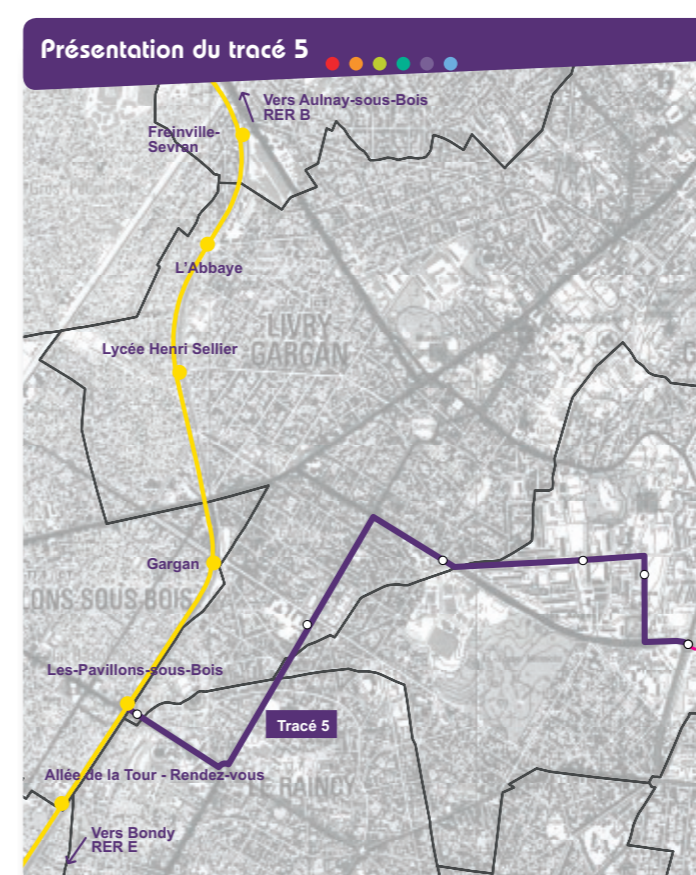
Cinq stations sont envisagées :

- sur le boulevard de la République ;
- à la limite communale entre Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois au niveau du rond-point Charles de Gaulle ;
- sur l'allée Maurice Audin, entre le groupe scolaire Paul Vaillant-Couturier et le centre commercial du Chêne Pointu ;
- sur « La Pelouse » au niveau du groupe scolaire Jean Jaurès ;
- au carrefour des Libertés.

À partir du carrefour des Libertés, le tracé permet de rejoindre le pôle gare du Nord/Magenta à Paris en 37 minutes.

Il implique de restructurer le boulevard de la République à Livry-Gargan en réorganisant le stationnement et en supprimant les alignements d'arbres existants, qui seraient reconstitués. Sur ce boulevard, le tram-train s'insère au centre de la chaussée.

Par ailleurs, le raccordement au niveau de la gare de Gargan nécessite la démolition partielle de l'ancien bâtiment voyageurs (qui abrite notamment le poste de commande centralisé de la ligne T4), ainsi que le déplacement des quais existants. Il modifie également l'accès au parking souterrain. Enfin, il complexifie la gestion du trafic routier les jours de marché (boulevard Chanzy).



> **Tracé 5**

Le débranchement s'effectue depuis Bondy au sud, au niveau de la station des Pavillons-sous-Bois. Le tram-train emprunte l'avenue Thiers (RD 117) et l'avenue de Livry (RD 116) au Raincy, le boulevard Max Dormoy (RD 116) et l'avenue Léon Blum (ex-RN 403) à Livry-Gargan jusqu'à l'allée Maurice Audin à Clichy-sous-Bois.

Il reprend ensuite le même itinéraire que précédemment jusqu'au carrefour des Libertés. Ce tracé est long de 4 km.

Six stations sont envisagées :

- sur le boulevard de la République ;
- sur le boulevard Marx Dormoy, au niveau du carrefour avec le boulevard de la République ;
- à la limite communale entre Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois au niveau du rond-point Charles de Gaulle ;
- sur l'allée Maurice Audin, entre le groupe scolaire Paul Vaillant-Couturier et le centre commercial du Chêne Pointu ;
- sur « La Pelouse » au niveau du groupe scolaire Jean Jaurès ;
- au carrefour des Libertés.

Ce tracé permet de rejoindre le pôle gare du Nord/Magenta à Paris en 38 minutes à partir du carrefour des Libertés.

Le raccordement de ce tracé avec la ligne existante nécessite la démolition d'un immeuble de trois étages en bas de l'avenue Thiers au Raincy, et la réorganisation complète de cette voirie relativement étroite, où le tram-train devrait rouler en site partagé avec la circulation routière.

> **Tracé 6**

Le tracé 6 consiste en un faisceau d'itinéraires reliant le T4 actuel au carrefour des Libertés par le sud, avec des tracés localement dissociés et/ou en mixité avec la circulation routière compte tenu du gabarit réduit des voiries empruntées.

Dans une première option, le tracé emprunte le boulevard de la République à Livry-Gargan, le boulevard du Temple, l'allée de Montfermeil et l'allée de Gagny à Clichy-sous-Bois. Le tracé est alors long de 3,1 km.

Une seconde option passe par l'avenue Thiers au Raincy, puis soit par l'allée de Montfermeil, soit par l'allée de Chelles et l'allée d'Origny au Raincy et à Clichy-sous-Bois. La longueur du tracé est alors de 3,7 km.

Ces diverses options permettent de rejoindre le pôle gare du Nord/Magenta à Paris depuis le carrefour des Libertés en environ 40 minutes. Le tracé 6 ne dessert pas le quartier du Chêne pointu ni le bas de Clichy-sous-Bois. Comme le tracé 4, cette solution implique de restructurer complètement le boulevard de la République à

Livry-Gargan, de démolir partiellement l'ancien bâtiment voyageurs à la station Gargan, de déplacer les quais existants, de modifier l'accès au parking souterrain. Il complexifie, par ailleurs, la gestion de la circulation routière les jours de marché sur le boulevard Chanzy.

Comme le tracé 5, le tracé 6 nécessite la démolition d'un immeuble de trois étages avenue Thiers au Raincy ainsi que la réorganisation complète de cet axe.

Étant donné les multiples configurations possibles, les stations n'ont pas fait l'objet d'études de localisation précises. De façon globale, celles-ci pourraient être au nombre de quatre, situées dans les secteurs suivants :

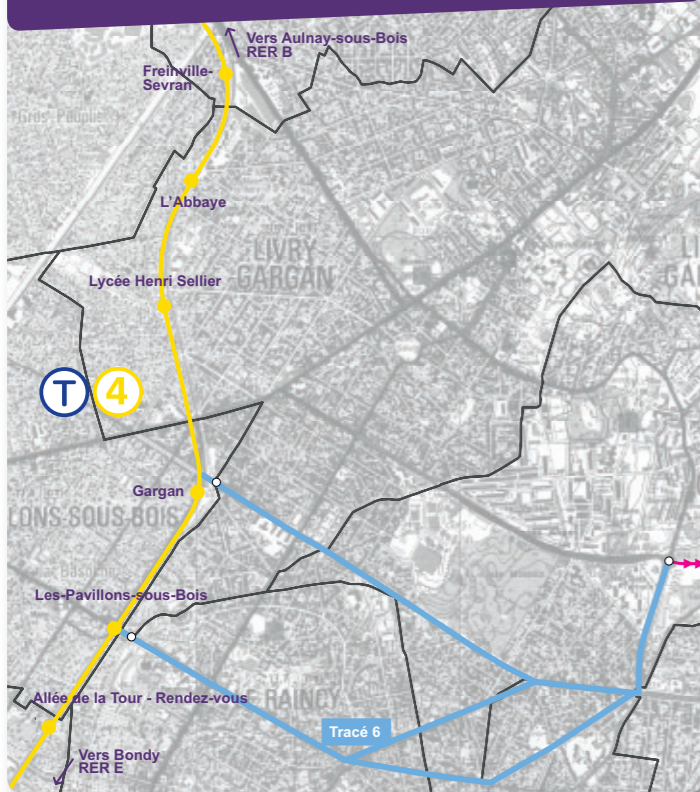
Option 1 :

- carrefour République/Marx Dormoy ;
- Temple/Fosse Maussoin ;
- allée de Montfermeil (RD 117) allée de Gagny (ex-RN 370) ;
- carrefour des Libertés.

Option 2 :

- rond-point Thiers ;
- avenue Thiers/allée de Montfermeil ;
- allée de Montfermeil (RD 117), allée de Gagny (ex-RN 370) ;
- carrefour des Libertés.

Présentation du tracé 6



Le tracé à Clichy-sous-Bois et Montfermeil à partir du carrefour des Libertés

L'itinéraire est commun à tous les tracés. Il emprunte l'allée Romain Rolland à Clichy-sous-Bois, entre dans Montfermeil par la rue Maurice Utrillo et poursuit sur l'allée Notre-Dame des Anges et l'avenue Jean Jaurès jusqu'à la rue de l'Église.

Dans le centre ancien de Montfermeil, les voiries sont étroites (10 mètres d'emprise en général), tortueuses et relativement encombrées. Aussi, jusqu'au terminus situé sur les emprises de la gare routière actuelle (rue des Jardins) au niveau

de l'hôpital intercommunal, il est envisagé de tracer un itinéraire en boucle avec des trajets dissociés : les deux voies du tram-train sont placées dans des rues différentes afin de privilégier une insertion le plus possible en site propre et, ainsi, de minimiser l'impact sur le plan de circulation et garantir une régularité optimale du T4.

Plusieurs boucles sont possibles, avec un tronçon commun par les rues de l'Église et du 8 mai 1945 jusqu'aux abords de l'hôpital.

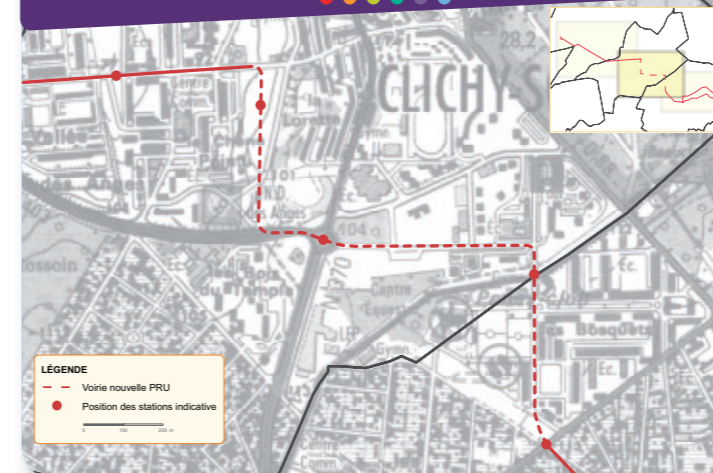
La concertation permettra de faire émerger les tracés les plus pertinents.

La longueur du tracé entre le carrefour des Libertés et l'avenue Jean Jaurès à Montfermeil est de 1,6 km. Le trajet terminal jusqu'à l'hôpital intercommunal est d'environ 1 km.

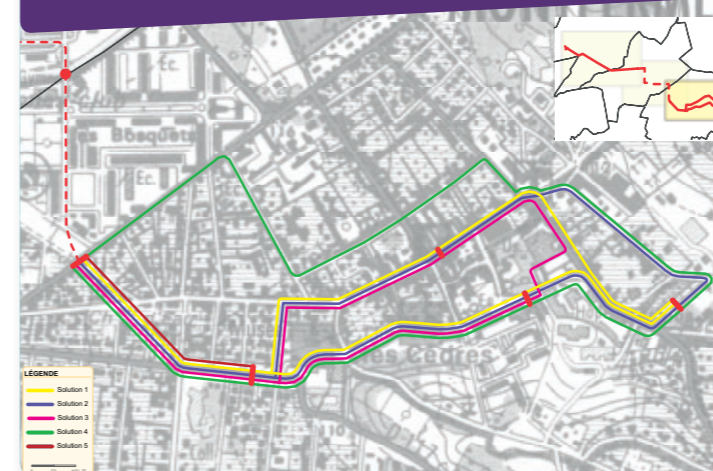
Cinq stations sont prévues :

- à la limite communale de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, au niveau du carrefour Romain Rolland/Anatole France/Maurice Utrillo ;
- au niveau du carrefour Utrillo/Bargue ;
- au niveau du carrefour Jean Jaurès/rue de l'Église, avant d'entrer dans le centre ancien de Montfermeil ;
- au niveau de la Place de la Halle ;
- au niveau de l'hôpital intercommunal Le Raincy-Montfermeil (terminus).

Le tracé dans le périmètre du projet de rénovation urbaine



Les différentes solutions de tracés envisagées dans le centre-ville de Montfermeil



> Tableau comparatif des tracés

	TRACÉ « HISTORIQUE »	TRACÉ 1	TRACÉ 2	TRACÉ 3	TRACÉ 4	TRACÉ 5	TRACÉ 6
Longueur (km)	5,8	6,6	6,4	5,6	5,8	6,6	5,8 à 6,4
Nombre de stations	5	6	6	5	5	6	4
Communes concernées	Pavillons-s/s-Bois Livry-Gargan Clichy-s/s-Bois Montfermeil	Sevran Livry-Gargan Clichy-s/s-Bois Montfermeil	Livry-Gargan Clichy-s/s-Bois Montfermeil	Livry-Gargan Clichy-s/s-Bois Montfermeil	Pavillons-s/s-Bois Livry-Gargan Clichy-s/s-Bois Montfermeil	Pavillons-s/s-Bois Le Raincy Livry-Gargan Clichy-s/s-Bois Montfermeil	Pavillons-s/s-Bois Le Raincy Livry-Gargan Clichy-s/s-Bois Montfermeil
Sens du raccordement au T4 actuel	au sud	au nord	au nord	au sud ou au nord	au sud	au sud	au sud
Station de correspondance avec le T4 Aulnay-sous-Bois – Bondy	Gargan	Freinville-Sevran	Lycée Henri Sellier	Gargan ou Lycée Henri Sellier	Gargan	Pavillons-s/s-Bois	Pavillons-s/s-Bois et/ou Gargan
Temps de parcours estimé entre le carrefour des Libertés et Paris (pôle gare du Nord/Magenta)	37 minutes	36 minutes	40 minutes	38 minutes	37 minutes	38 minutes	40 minutes
Population et emplois desservis	44000	39000	43000	44000	43000	41000	37000
Population et emplois par km	7600	5900	6700	7900	7400	6200	6000
Opportunités de réaménagement des voiries empruntées	Ex-RN 3 entre les carrefours Allende et Chanzy	Ex-RN 370 entre Freinville-Sevran et l'ex-RN 3	Ex-RN 3 entre le carrefour Chanzy et l'ex-RN 370	Carrefour Chanzy			
Difficultés identifiées	Insertion sur l'ex-RN 3 entre les carrefours Allende et Chanzy	<ul style="list-style-type: none"> Mise à sens unique Kennedy/Churchill et refonte du plan de circulation Traitement du carrefour ex-RN 3/ex-RN 370 	<ul style="list-style-type: none"> Insertion dans le carrefour Chanzy Traitement du carrefour ex-RN 3/ex-RN 370 	<ul style="list-style-type: none"> Insertion dans le carrefour Chanzy Mise à sens unique du boulevard Gutenberg et refonte du plan de circulation 	<ul style="list-style-type: none"> Réorganisation du boulevard de la République et de la place de la Gare Station Gargan : déplacement des quais et démolition du bâtiment voyageurs Impact sur le trafic routier et l'accès au parking souterrain place de la Gare 	<ul style="list-style-type: none"> Insertion dans l'avenue Thiers (immeuble à démolir et circulation en mixité) Restructuration du rond-point Thiers 	Difficultés identifiées pour les tracés 4 et 5 et travaux routiers nécessaires

> Éléments de conclusion : choix des tracés 3 et 1

Une première étude technique et une analyse qualitative de chaque tracé ont permis d'identifier, pour certains d'entre eux, des points durs particulièrement rédhibitoires concernant l'insertion dans l'environnement urbain et routier ou le fonctionnement du projet.

Tracé 2 :

- emprunte l'ex-RN 3 en site propre sur une longueur importante (1 km) : cela implique de restructurer cet axe en profondeur et peut poser des problèmes de compatibilité avec le futur TCSP en cours de réflexion ainsi qu'avec la circulation routière ;
- traitement complexe des carrefours Gutenberg/Briand et Briand/Kennedy ;
- mise à sens unique des avenues Kennedy et Churchill et refonte du plan de circulation dans le secteur de l'ex-RN 370.

Tracé 4 :

- impacts sur la station Gargan : déplacement des quais, démolition partielle du bâtiment voyageurs ;
- compatibilité technique à assurer avec le parking souterrain sous la place de la Gare ;
- restructuration complète du boulevard de la République ;
- forte probabilité de conflits de circulation, en particulier les jours de marché sur le boulevard Chanzy.

Tracé 5 :

- insertion dans l'avenue Thiers : expropriation et démolition d'un immeuble, absence de site propre ;
- réaménagement du rond-point Thiers, fortes probabilités de problèmes liés à la circulation.

Tracé 6 :

- points durs des tracés 4 ou 5 selon l'option ;
- voiries à élargir et/ou à reconstruire selon les sections (secteur de la Fosse Maussoin) ;
- manque de lisibilité des itinéraires ;
- absence de desserte du bas Clichy et du quartier du Chêne Pointu.

Pour ces raisons, le STIF n'a pas jugé opportun, lors de l'élaboration du DOCP, de poursuivre les réflexions relatives au projet de nouvelle *branche** du T4 sur la base de ces tracés, 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 contrepartie des opportunités intéressantes de requalification des voiries 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.

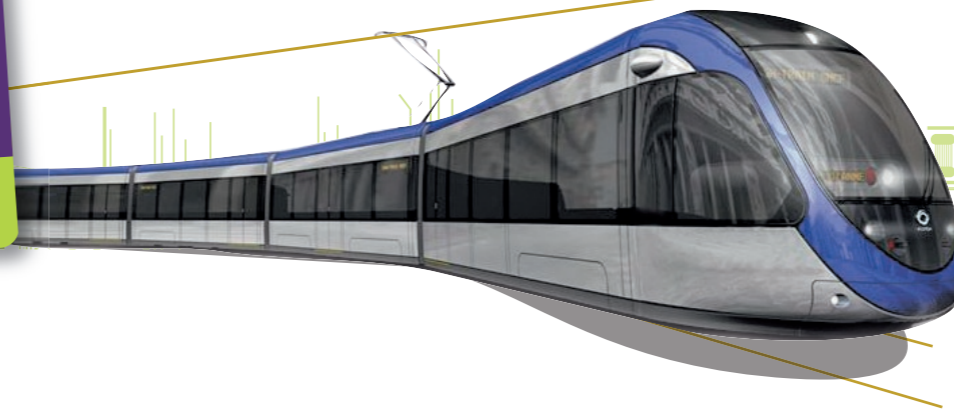
> Les prévisions de trafic

	TRACÉ 1	TRACÉ 3
Nombre d'utilisateurs maximal à l'heure de pointe du matin (dernière station avant le raccordement au T4 actuel)	1 100	1 200
Nombre d'utilisateurs annuel (en millions)	5,47	5,71

Les prévisions de trafic dans le DOCP ont été calculées pour les deux tracés retenus à l'horizon 2015 en tenant compte des hypothèses de population et d'emploi à cette date.

Le nombre de voyageurs pour le tracé 1 est légèrement inférieur à celui pour le tracé 3, car il ne dessert pas la partie ouest de Clichy-sous-Bois et les gains d'accessibilité sur le secteur de l'ex-RN 3 sont moins importants. ●●●●●

3. L'INSERTION DU TRAM-TRAIN DANS SON ENVIRONNEMENT



Impacts possibles du projet sur l'environnement urbain

La réalisation du tram-train, en mode tramway, sera l'occasion de requalifier en profondeur les voies empruntées et de réaménager les espaces publics.

L'insertion du T4 dans la ville

La réalisation du tramway sera également l'occasion de réaménager les voiries empruntées et d'améliorer ainsi les conditions de vie des riverains. Une attention particulière sera notamment portée au choix des matériaux et du mobilier urbain.

La largeur nécessaire pour accueillir le tram-train, à savoir 7 mètres, pourra être ponctuellement réduite à 6,50 mètres environ, pour s'adapter aux spécificités locales : routes étroites, maintien du stationnement latéral, création de voies pour les modes de *transport doux** (pistes cyclables, cheminements piétonniers...).

Selon leur disposition, la largeur des quais peut aller de 3 à 6 mètres. Pour des quais latéraux (disposés sur le côté extérieur des voies dans chaque sens de circulation), la largeur est généralement de 4 mètres, mais peut être réduite à 3 mètres lorsque la voirie est très étroite, ce qui est le cas dans le centre-ville de Montfermeil. Pour des quais centraux, c'est-à-dire disposés entre les deux voies, la largeur peut être comprise entre 4 et 6 mètres. La longueur des quais sera de 40 mètres environ.

La circulation routière

Grâce à la nouvelle *branche** du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, une partie des automobilistes (environ 7 %) devrait abandonner la voiture particulière au profit du tram-train, contribuant ainsi à désengorger le trafic routier. Des études de trafic préliminaires ont été menées afin de vérifier la compatibilité de l'arrivée du tramway avec le réseau routier et d'étudier les conditions de sa mise en œuvre : aménagements de carrefours, plans de circulation, etc.

Parmi les tracés proposés, certains pourraient avoir un impact sur la circulation routière sur l'ex-RN 3.

Celle-ci devra donc être examinée finement, notamment au regard des caractéristiques fonctionnelles et de l'aménagement qualitatif que les collectivités concernées souhaitent donner à cette voie, dans le cadre des réflexions menées par le Département de la Seine-Saint-Denis et le STIF sur le projet de TCSP sur l'ex-RN 3.

Néanmoins, les premières analyses ont d'ores et déjà démontré que le réaménagement des carrefours, dont le fonctionnement actuel est compliqué pour tous les usagers et même parfois dangereux, devrait apporter la souplesse nécessaire à l'insertion d'un TCSP. Pour ce qui concerne le projet T4,

les familles de tracé qui empruntent ou traversent l'ex-RN 3 (tracés 3 et 1, mais aussi le tracé « historique »), l'insertion du tramway concomitamment à l'arrivée du TCSP – la plateforme pouvant sur une distance modérée être commune à ces deux modes – est donc envisageable et peut constituer l'opportunité d'initier le réaménagement des carrefours et, plus globalement, de la voirie.

Par ailleurs, l'étude de trafic réalisée pour le STIF dans le cadre des études du DOCP a mis en évidence un trafic de transit intercommunal sur l'ex-RN 3 entre Vaujours et le Pont de Bondy, de près de 500 véhicules à l'heure de pointe du matin, ce qui représente, à cette heure, environ 40 % du trafic entre Vaujours et le carrefour Allende à Livry-Gargan. Des possibilités de report vers le réseau autoroutier sont à examiner. En outre, le projet de TCSP sur l'ex-RN 3 ainsi que la création d'une nouvelle *branche** du tram-train jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil offriront de nouvelles possibilités de déplacements et des alternatives à l'usage de la voiture particulière.

> Le tracé 1 et ses impacts sur la circulation routière

La mise en œuvre du tracé 1 a un impact sur le trafic de l'ex-RN 3 à Livry-Gargan. Le fonctionnement du carrefour entre l'ex-RN 3 et l'ex-RN 370 s'avère relativement complexe compte tenu de sa configuration géométrique et de l'importance des flux

« tourne à gauche » vers Aulnay-sous-Bois. Avec la mise à sens unique des avenues Kennedy et Churchill, l'ex-RN 370 a une capacité limitée. Enfin, le report de trafic sur l'ex-RN 403 dégrade le fonctionnement du carrefour Chanzy.

> Le tracé 3 et ses impacts sur la circulation routière

Le principal impact du tracé 3 sur la circulation routière résulte de la traversée en baionnette de l'avenue Aristide Briand (ex-RN 3), sur une centaine de mètres entre le boulevard Gutenberg et l'avenue Camille Desmoulin.

En raison de l'importante réserve de capacité de l'ex-RN 403 et du tracé moins contraignant vis-à-vis de la voirie, le tracé 3 s'avère moins pénalisant que le tracé 1 pour la circulation routière, en particulier sur l'ex-RN 3.

Néanmoins, la complexité du carrefour Chanzy implique de réorganiser complètement celui-ci (diminution du nombre d'entrées, changements de sens de circulation...) pour assurer un bon écoulement des flux routiers et une sécurité optimale au passage du tram-train.

Afin d'éviter de réduire la capacité de l'ex-RN 3, le site propre du tram-train est interrompu entre le boulevard Gutenberg et l'avenue Camille Desmoulin : les rames traversent donc le carrefour après que celui-ci a été vidé des véhicules routiers grâce à une organisation *ad hoc* des feux de signalisation.

Les capacités de stationnement à l'étude

Le projet devrait réduire le nombre de places de stationnement le long du tracé. Des solutions de rétablissement des places supprimées

seront examinées avec les communes et les gestionnaires de voirie concernés au cours des phases d'études ultérieures.

Des impacts fonciers limités

Ils concernent essentiellement les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil et seront étudiés plus en détail en prévision de l'enquête publique.

À Clichy-sous-Bois, le projet a des conséquences sur le foncier non-bâti* au bas de l'allée Maurice Audin, sur environ 500 mètres.

Pour les tracés 1 et 2, l'insertion entre l'avenue de Sévigné et l'allée Maurice Audin peut impacter le jardin public, des parkings privés, des abords de terrains de sport et/ou d'établissements scolaires.

L'itinéraire prévu pour les tracés 1 à 5 emprunte une voie nouvelle entre l'allée Maurice Audin et le boulevard Youri Gagarine (ex-RN 403) sur 700 mètres environ, sur les emprises anciennement réservées pour l'autoroute A 87.

Le tracé 4 a des impacts sur le bâtiment-voyageurs de la gare de Gargan. Les tracés 5 et 6 ont des impacts sur le foncier bâti au Raincy.

Dans le centre-ville de Montfermeil, l'impact foncier peut concerner selon le cas la rue du Lavoisier, la rue des Jardins, la rue du Général Leclerc et les abords de l'hôpital.

Moins de bruit et de pollution

Le choix d'un matériel roulant de type tram-train permet de garantir une réduction maximale des nuisances sonores et environnementales.

À l'instar du tramway, le tram-train de dernière génération (matériel du type Alstom Dualis) est peu bruyant par rapport aux autres modes de transports en commun et par rapport à la voiture. L'infrastructure sera, par ailleurs, conçue pour éviter les nuisances sonores et aboutir à un résultat de qualité : revêtements de plateforme absorbants, voie posée sur semelles anti-vibratiles, rails usinés pour éviter les crissements et soudés pour éviter les chocs aux joints... De plus, les matériaux de voirie seront aussi choisis en fonction de leurs qualités acoustiques.

Au moment de la mise en service de la ligne T4 actuelle entre Aulnay-sous-Bois et Bondy, les riverains n'ont pas été gênés par le passage du

tram-train, mais par le volume des annonces sonores dans les stations et des avertisseurs sonores (« gongs »), qui a été adapté pour rester audible pour les usagers du tram-train et de la voirie, sans constituer de gêne.

Des études acoustiques seront réalisées pour l'enquête publique et toute gêne sonore dépassant les seuils réglementaires générée par le tram-train en exploitation imposera à la maîtrise d'ouvrage de prendre les mesures correctrices nécessaires.

Par ailleurs, le tram-train est alimenté par des lignes aériennes électriques qui le rendent plus écologique (il ne rejette ni gaz ni fumée). Ceci, ajouté au report de circulation attendu des voitures particulières vers les transports collectifs, participera à la baisse des nuisances sonores et atmosphériques.

Sites classés à protéger

Plusieurs sites classés proches du tracé ont été identifiés. Un recensement complet sera réalisé lors de l'étude d'impact constitutive du dossier d'enquête publique.

Les sites suivants ont d'ores et déjà été identifiés :

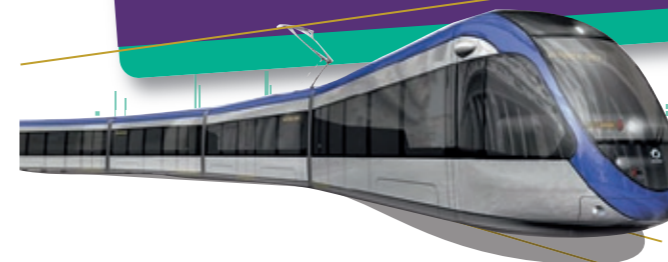
- la mairie de Clichy-sous-Bois et son parc, inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques (périmètre de 500 mètres);
- le château des Cèdres à Montfermeil, partiel-

lement classé à l'inventaire des monuments historiques;

- la partie boisée de l'ensemble immobilier La Lorette et les zones boisées autour de la chapelle Notre-Dame des Anges, inscrits en espaces boisés classés.

Par la suite, une étude d'impact détaillée sera menée pour constituer le dossier d'enquête publique. ●●●●●

4. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET



Le coût et le financement du projet

Les coûts d'infrastructure et de matériel roulant correspondant aux tracés 2, 4, 5 et 6 n'ont pas été évalués dans le cadre du DOCP, ces tracés ayant été écartés en raison de leurs trop importantes difficultés d'insertion dans l'environnement urbain.

	Tracé 1	Tracé 3
Infrastructure	175 M€	160 M€
Matériel roulant	45 M€	49 M€
Investissement total	220 M€	209 M€

Le tracé 3 comprend un linéaire de voies moins important que le tracé 1, d'où un coût d'infrastructure moins élevé. En revanche, les trajets de bout en bout entre Aulnay-sous-Bois (ou Bondy) et Montfermeil sont plus longs dans le cas du tracé 3, d'où un coût de matériel roulant plus élevé (12 rames au lieu de 11).

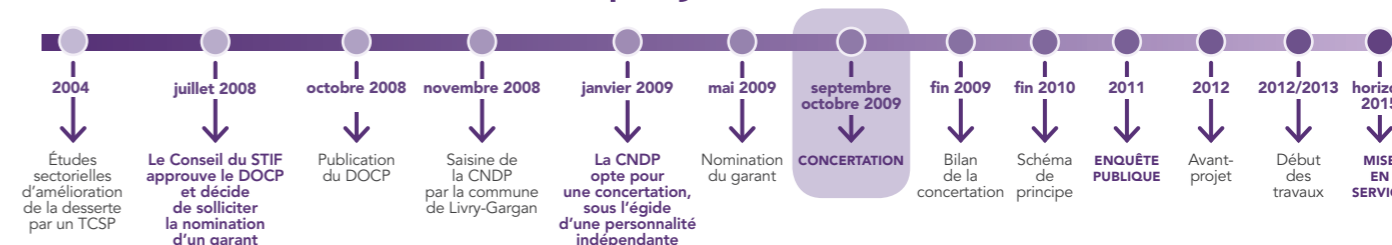
Compte tenu de l'aspect prioritaire que revêt ce projet pour l'État et pour la Région Ile-de-France, **le financement nécessaire au projet est d'ores et déjà réuni en quasi-totalité.**

C'est une caractéristique unique et remarquable dans la vie d'un projet de transport francilien (les financements étant généralement réunis lors de l'avant-projet).

10 millions d'euros sont apportés dans le cadre du Contrat de projets État-Région 2007-2013 (30 % État, 70 % Région Ile-de-France) et 140 millions d'euros dans le cadre de la Dynamique Espoir Banlieues (50 % État, 50 % Région Ile-de-France).

Le matériel roulant reste à financer selon des modalités à déterminer. Les financeurs s'accorderont, par ailleurs, pour apporter le cas échéant les financements complémentaires pour la partie infrastructure.

Le calendrier indicatif du projet



La période de travaux

La réalisation de la nouvelle branche du T4 entraînera d'importants travaux, mais des mesures permettront de limiter les perturbations. Elles veilleront à respecter au mieux la vie quotidienne des riverains et des usagers pendant les travaux.

Les grands principes :

- la sécurité de tous;
- la limitation des gênes (bruit, circulation, stationnement...);
- l'information des riverains avant et pendant la phase travaux. ●●●●●

En quoi consiste la concertation ?

Une concertation, pour qui ?

La concertation s'adresse à tous: voyageurs, riverains, élus, acteurs économiques, associations, etc.

Une concertation, pourquoi ?

La concertation préalable a pour objectif d'informer et de recueillir les remarques et suggestions de tous, sur le contenu et les objectifs du projet.

La concertation doit être un moment d'échanges et de dialogue entre les maîtres d'ouvrage, les administrations, les collectivités et la population.

Comment vous informer ?

- Des **expositions** dans les mairies et les gares, ainsi que dans des lieux de vie et de passage.
- Des **documents d'information** (dépliant, plaquette, dossier de concertation) dans les mairies et sur les lieux d'exposition et de réunions publiques.
- Un **site Internet**: www.t4clichymontfermeil.com

Comment exprimer votre avis, vos remarques ou poser des questions sur le projet ?

- Un **registre électronique** sur le site Internet: www.t4clichymontfermeil.com
- Des **registres** à votre disposition dans chacune des mairies concernées ainsi que sur les lieux d'exposition et de réunions publiques.

Des réunions publiques

Au Raincy,
réunion d'ouverture
le **mercredi 9 septembre à 20h30**
à l'Espace Culturel Thierry Le Luron

À Montfermeil,
le **vendredi 11 septembre à 20h**
au Gymnase Colette Besson

À Livry-Gargan,
le **mardi 15 septembre à 20h**
à l'Ancienne piscine

Aux Pavillons-sous-Bois,
le **jeudi 17 septembre à 20h**
à l'Espace des Arts

À Clichy-sous-Bois,
réunion de synthèse
le **vendredi 25 septembre à 20h**
à l'Espace 93 Victor Hugo

Ajustement des fréquences de desserte: adaptation des fréquences de passage des véhicules de transport collectif en fonction de l'évolution des besoins des utilisateurs, aux heures de pointe ou en heures creuses.

Axe de transport collectif structurant: axe de transport public qui structure l'espace par une intégration des politiques de transport et d'aménagement du territoire.

Axe routier structurant: axe de transport routier qui structure l'espace par une intégration des politiques de transport et d'aménagement du territoire.

Branche d'une ligne de transport collectif: relie le tronç commun de cette ligne à l'un de ses terminus multiples.

Distance de rabattement à pied: distance qu'un voyageur doit parcourir, à pied, pour rejoindre un mode de transport collectif.

Foncier non-bâti: regroupe tout ce qui est relatif à un terrain, à sa propriété, à son exploitation et à son imposition, ainsi qu'aux immeubles bâtis dessus. Le foncier non-bâti désigne des terrains sur lesquels rien n'est bâti, par opposition au foncier bâti.

Temps de parcours global: comprend en plus du temps effectif de transport le temps nécessaire aux ruptures de charge (cheminements de correspondance et temps d'attente).

Grand Projet de Ville: projet global de développement social et urbain visant à réintégrer un ou plusieurs quartiers dans la dynamique du développement de l'agglomération.

Ilot-refuge: espace implanté sur une voie routière pour séparer des voies de circulation opposées, en ménageant un espace permettant d'assurer la sécurité aux piétons qui attendent de traverser (« refuge »).

Maître d'ouvrage: rôle défini par la loi du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique: « Le maître d'ouvrage d'un projet est la personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. [...] Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en

déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet la réalisation des études et l'exécution des travaux. Le maître d'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins que celle-ci doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement ».

Personne à mobilité réduite: toute personne éprouvant des difficultés dans ses déplacements: utilisateurs de fauteuils roulants, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds ou volumineux...

Quai-trottoir: plateforme ayant une largeur et une hauteur similaires à celle d'un trottoir urbain classique.

Rabattement: mode de déplacement utilisé pour rejoindre un transport collectif, généralement un mode ferré (train, métro ou tramway). Ce rabattement peut se faire à pied, en vélo, en bus ou en voiture particulière.

Requalification: opération urbaine se rapportant à la restructuration des espaces publics extérieurs et à l'amélioration du bâti.

Rupture de charge: étape pendant laquelle les voyageurs doivent quitter un premier mode de transport pour emprunter un deuxième mode, générant ainsi une interruption durant le trajet.

Saisine de la CNDP: envoi à la Commission nationale du débat public par le maître d'ouvrage d'un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques de son projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif, l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ainsi qu'une analyse du contexte social et politique.

Transports doux: modes de transport moins polluants, moins dangereux et à moindre impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre: marche à pied, vélos...

Transport en commun en site propre (TCSP): ligne de transport collectif utilisant une voie qui lui est réservée et indépendante notamment de la circulation routière. Un TCSP, généralement caractérisé par une fréquence de passage élevée, est donc gage de rapidité, de fluidité et de régularité. Les TCSP en mode tramway ou bus utilisent une voie réservée en section courante mais partagent la voirie avec les autres usagers aux carrefours.

LISTE DES SIGLES

- ANRU:** Agence nationale pour la rénovation urbaine
- CNDP:** Commission nationale du débat public
- CPER:** Contrat de projets État-Région
- DOCP:** Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales
- FIQ:** Fond d'intervention de quartier
- PRU:** Projet de rénovation urbaine
- RD:** Route départementale
- RER:** Réseau express régional
- RN:** Route nationale
- SDRIF:** Schéma directeur de la région Ile-de-France
- TCSP:** Transport en commun en site propre
- ZAC:** Zone d'aménagement concerté

