



Eglise de Pantin
(intention d'aménagement)

Coût et financement

Le coût prévisionnel du projet est estimé à **181,2 millions d'euros pour les infrastructures** (voies, aménagements urbains, stations). Les études sont co-financées par la Région Île-de-France, le Département de la Seine-Saint-Denis et l'Union européenne.

Le **coût du matériel roulant** (rames du T Zen 3) est estimé à **12,3 millions d'euros** et financé par le STIF.

Pour tout savoir sur le projet, un formulaire de contact est en ligne sur :

www.tzen3.com

Suivez le projet sur sa page [facebook](#)



L'ENQUÊTE PUBLIQUE, UN MOMENT D'ÉCOUTE IMPORTANT



ALEXANDRE MAÎTRE ROBERT,
chef de projet T Zen 3
au Département de la Seine-Saint-Denis

Le T Zen 3 va entrer en enquête publique en 2015, pouvez-vous nous dire en quoi cela consiste ?

L'enquête publique est une phase d'information et de dialogue qui vise à présenter le T Zen 3 et ses effets sur le territoire. Elle permet également le recueil des avis du public sur le projet décrit dans le Dossier d'enquête publique.

Elle est menée sous l'égide d'une Commission d'enquête nommée par le Tribunal administratif, qui s'assure de son bon déroulement, recueille les avis de la population, et rend un avis circonstancié sur le projet. Le Département de la Seine-Saint-Denis et la RATP, à la lumière des conclusions de la Commission se prononcent ensuite sur l'intérêt général du projet.

Que contient le Dossier d'enquête publique ?

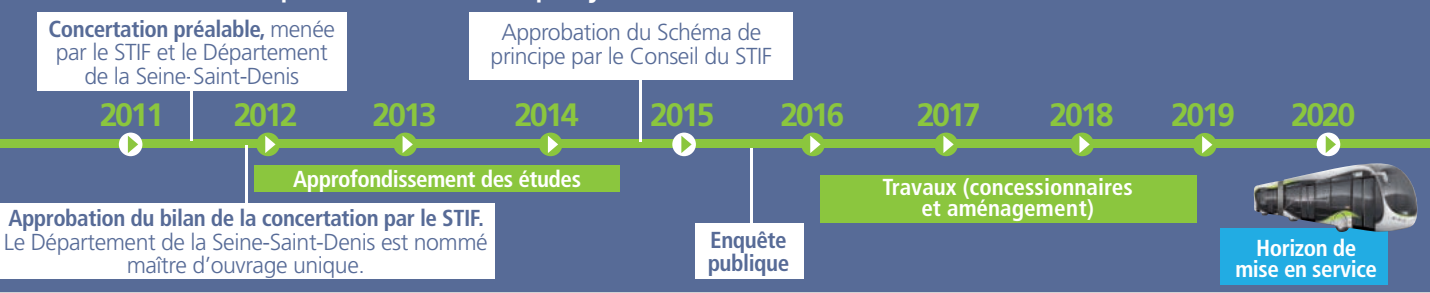
Le Dossier permet une présentation détaillée de l'opération et de ses impacts. Il s'appuie sur des études environnementales, socio-économiques, géotechniques, etc. Pour faciliter sa lecture, une note explique les objectifs et caractéristiques du projet, les choix d'aménagements retenus et les solutions apportées depuis la concertation. Enfin un document rappelle les procédures administratives et les modalités de l'enquête publique.

Quelles sont les prochaines étapes avant la tenue de l'enquête publique ?

Le Dossier d'enquête publique sera présenté aux partenaires du projet début 2015. Suite à l'analyse de ce dossier, l'Autorité environnementale rendra un avis sur les effets du projet, et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser en cas d'impacts négatifs. Le Département de la Seine-Saint-Denis et la RATP répondront à cet avis, dans un mémoire intégré au Dossier d'enquête publique.

Une fois les modalités de l'enquête publique arrêtées (dates de début et fin, permanences du commissaire enquêteur, affichage,...), le public en sera informé et le Dossier d'enquête publique sera consultable sur le site internet, www.tzen3.com.

Le calendrier prévisionnel du projet



Rencontre professionnelle

édito

La validation du schéma de principe le 1^{er} octobre 2014 a conclu une année consacrée à l'amélioration du projet et à l'instauration d'un dialogue fort avec les acteurs du territoire. L'année 2015 sera quant à elle celle de l'enquête publique, moment clé du projet, qui devrait se dérouler à l'automne. Ce moment permettra au public de s'informer grâce au Dossier d'enquête publique et aux différents supports qui seront mis à disposition par le Département de la Seine-Saint-Denis, maître d'ouvrage coordonnateur du projet. Le public pourra aussi s'exprimer par l'intermédiaire des registres disponibles dans les mairies et lors des permanences de la commission d'enquête. Toutes les modalités seront annoncées à l'approche de l'enquête publique.

L'enquête publique sera une étape décisive dans la réalisation de ce projet nécessaire pour le développement du territoire et la mutation de cette partie de la Seine-Saint-Denis. Les documents mis à la disposition du public permettront de présenter le projet et les choix d'aménagements retenus lors de la phase d'étude. C'est l'objet de ce deuxième numéro du Journal T Zen 3, présenter le projet de manière aboutie avec les grands principes d'aménagements et les changements profonds qu'il occasionnera.

à la Une

À LA RENCONTRE DES PROFESSIONNELLS DU TERRITOIRE

Le Département de la Seine-Saint-Denis, avec la collaboration de la Communauté d'agglomération Est-Ensemble et des Villes participantes, ont organisé deux petits déjeuners pour rencontrer une cinquantaine de commerçants et professionnels riverains du projet T Zen 3. Ces rencontres ont eu lieu le 28 novembre 2014 avec les professionnels de Bondy et le 11 décembre 2014 avec ceux de Bobigny, Romainville et Noisy-le-Sec en présence de l'ensemble des maires des communes. Elles ont permis au maître d'ouvrage coordonnateur, le Département de la Seine-Saint-Denis, de continuer le dialogue entamé avec les acteurs du territoire et de préparer l'enquête publique à venir.

De nombreux thèmes ont été abordés comme l'accès aux commerces et entreprises, les possibilités de stationnement et de livraison et les dispositifs d'accompagnement et de maintien de l'activité pendant les travaux. L'équipe projet a répondu à l'ensemble des questions. Ces sujets resteront parmi ses priorités jusqu'à la fin des travaux. D'autres rencontres de ce type suivront très rapidement.



grand format

AUTOUR DU T ZEN 3, UN ESPACE POUR TOUS

L'arrivée du T Zen 3 est une occasion unique pour aménager l'ex-RN3 de Paris aux Pavillons-sous-Bois en boulevard urbain.

Améliorer l'offre de transport pour apaiser la circulation automobile

La mise en place d'un mode de transport en commun plus efficace, plus confortable et avec une capacité accrue par rapport aux bus existants, permettra d'apaiser une circulation automobile parfois difficile. L'objectif est d'améliorer l'offre de transport en commun pour accueillir près de 42 000 voyageurs par jour, contre 17 000 aujourd'hui pour le bus 147, et proposer une alternative solide à la voiture. La circulation du T Zen 3 sur des voies qui lui seront dédiées et la priorité aux carrefours éviteront ainsi tout conflit avec les automobiles comme cela peut être le cas actuellement.

Un accompagnement de la mutation économique du territoire

De nombreux programmes de ZAC (Zone d'aménagement concerté) jalonnent le parcours du T Zen 3. Leur accessibilité en transports en commun est une des conditions de leur réussite. Ce projet est donc essentiel

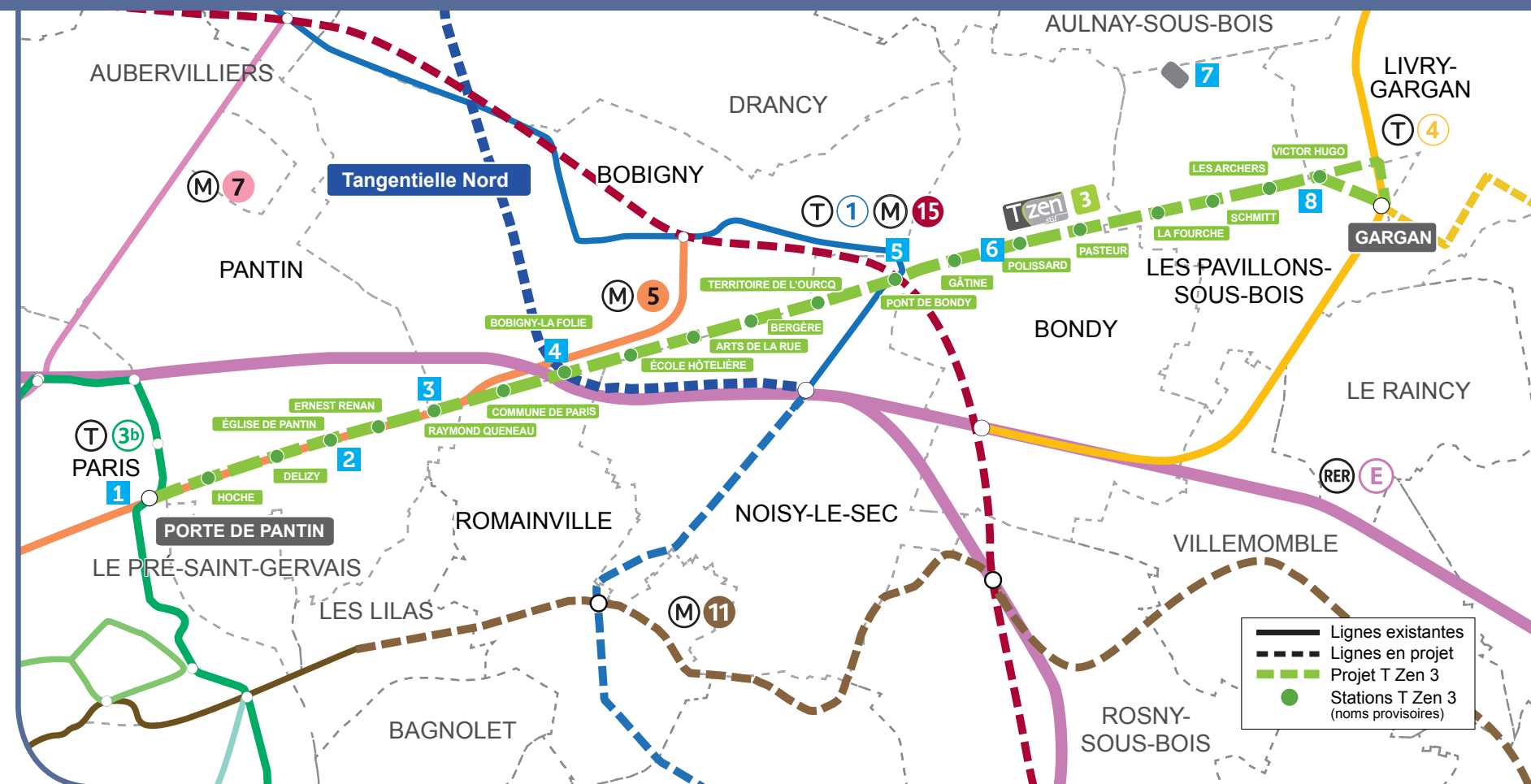
au développement de sept ZAC dont cinq programmées d'ici 2025. L'accès aux bassins d'emplois locaux, aux services publics, aux établissements scolaires et aux commerces sera facilité par la réalisation du projet. Les correspondances avec le réseau de transport actuel (métro 5, tramways T1, T3b, T4) et le réseau à venir (Ligne 15, Tangentielle Nord) favoriseront aussi l'attractivité de cette partie de la Seine-Saint-Denis.

Une mise en valeur du patrimoine urbain

Améliorer les circulations et réaménager l'espace public, c'est avant tout améliorer le quotidien des riverains et mettre en valeur leur environnement. L'élargissement des trottoirs, la sécurisation des itinéraires pour les cycles sont autant de caractéristiques qui s'intègrent dès maintenant dans la conception du T Zen 3. Elles permettent d'améliorer la cohabitation des modes de déplacement en ouvrant le territoire à Paris, à d'autres modes de transport et à l'axe vert que constitue le Canal de l'Ourcq.

UN SERVICE COMPARABLE AU TRAMWAY

- Des voies réservées et la priorité aux feux pour une **régularité optimale** et un temps de parcours réduit et garanti d'environ 30 minutes entre Paris (station Porte de Pantin) et les Pavillons-sous-Bois (station Gargan), contre 44 minutes actuellement.
- Une **offre de service améliorée** pour le voyageur : une fréquence de passage élevée, toutes les 6 minutes en heure de pointe (toutes les 8 minutes en heure creuse), et une large amplitude horaire de circulation de 5h à 00h30.
- Une **information en temps réel** à bord des véhicules et en station : un système d'information indique les prochains arrêts, les temps de trajet, les correspondances et les temps d'attente pour les prochains bus, métro et RER.
- Des stations et véhicules entièrement **accessibles à tous** : accès de plain-pied, larges portes coulissantes et un système d'information visuel et sonore.



LES POINTS SPÉCIFIQUES DU PROJET

1 TERMINUS À PARIS

Le terminus Ouest du T Zen 3 sera situé à Paris - Porte de Pantin et sera en correspondance avec le T3b. Le projet va s'insérer dans le carrefour existant sans nouvel aménagement. Il y aura donc un accès direct à Paris.

2 ÉGLISE DE PANTIN

Le parvis de l'église de Pantin sera réaménagé pour mettre en valeur ce bâtiment.

3 CARREFOUR DES LIMITES – STATION RAYMOND QUENEAU

Le carrefour des Limites sera mis à niveau par la suppression du passage souterrain pour les automobiles. Les trottoirs seront élargis pour faciliter les déplacements piétons. Du terminus jusqu'à la station Raymond Queneau, la circulation des voitures s'effectuera sur 1x2 voies. La circulation des voitures s'effectuera ensuite sur 2x2 voies jusqu'au terminus Gargan, sauf au niveau des carrefours de la Folie et du Pont de Bondy.

4 CARREFOUR DE LA FOLIE

Le carrefour de la Folie sera mis à niveau par la suppression du passage souterrain pour les automobiles. Trois voies dans chaque sens de circulation seront maintenues pour faciliter les échanges.

5 PONT DE BONDY

La bretelle d'accès vers l'autoroute A3 en direction de Paris sera modifiée. L'ensemble du carrefour sous l'échangeur sera amélioré avec une place importante faite aux liaisons piétonnes sécurisées, tout en conservant 2x3 voies pour les véhicules.

6 DÉMOLITION DE L'AUTOPONT POLISSARD

L'autopont Polissard sera démoli pour permettre le passage du T Zen 3 en voies centrales.

7 SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

Le SMR existe déjà et est exploité par la RATP pour les lignes du bus du secteur. Il sera réaménagé pour accueillir le nouveau matériel roulant T Zen.

8 TERMINUS GARGAN

Pour faciliter le retournement des T Zen au niveau du terminus Gargan et afin de ne pas gêner la circulation automobile, le parcours prévoit un fonctionnement en boucle. Ainsi les T Zen circuleront le long du boulevard Pasteur et de l'avenue Victor Hugo, améliorant ainsi la desserte de ce secteur commerçant.

La priorité donnée aux modes actifs

L'ensemble du linéaire sera accompagné de la mise en place de trottoirs plus grands, plus sécurisés et d'un itinéraire cyclable continu, séparés des voies automobiles par une rangée d'arbres.



Avenue Victor-Hugo aux Pavillons-sous-Bois (intention d'aménagement)