



Le Conseil du STIF a choisi le tracé définitif de la nouvelle branche du T4

Après délibération, le Conseil du STIF, présidé par Jean-Paul Huchon, a décidé de retenir le tracé n°4 pour la nouvelle branche du T4. Après plusieurs années d'études et de concertation avec les élus locaux et les habitants le choix s'est porté vers le tracé, dont le point de départ est une station actuelle du T4 : la station Gargan, située sur la commune des Pavillons-sous-Bois. Ce sera également le terminus du TZen3, ce qui est un atout essentiel pour favoriser l'intermodalité (cf carte jointe).

Le T4 traversera une partie de la ville de Livry-Gargan, avant de rejoindre Clichy-sous-Bois et enfin Montfermeil. A terme, les habitants des 4 communes traversées bénéficieront d'une correspondance directe avec le réseau du Grand Paris Express.

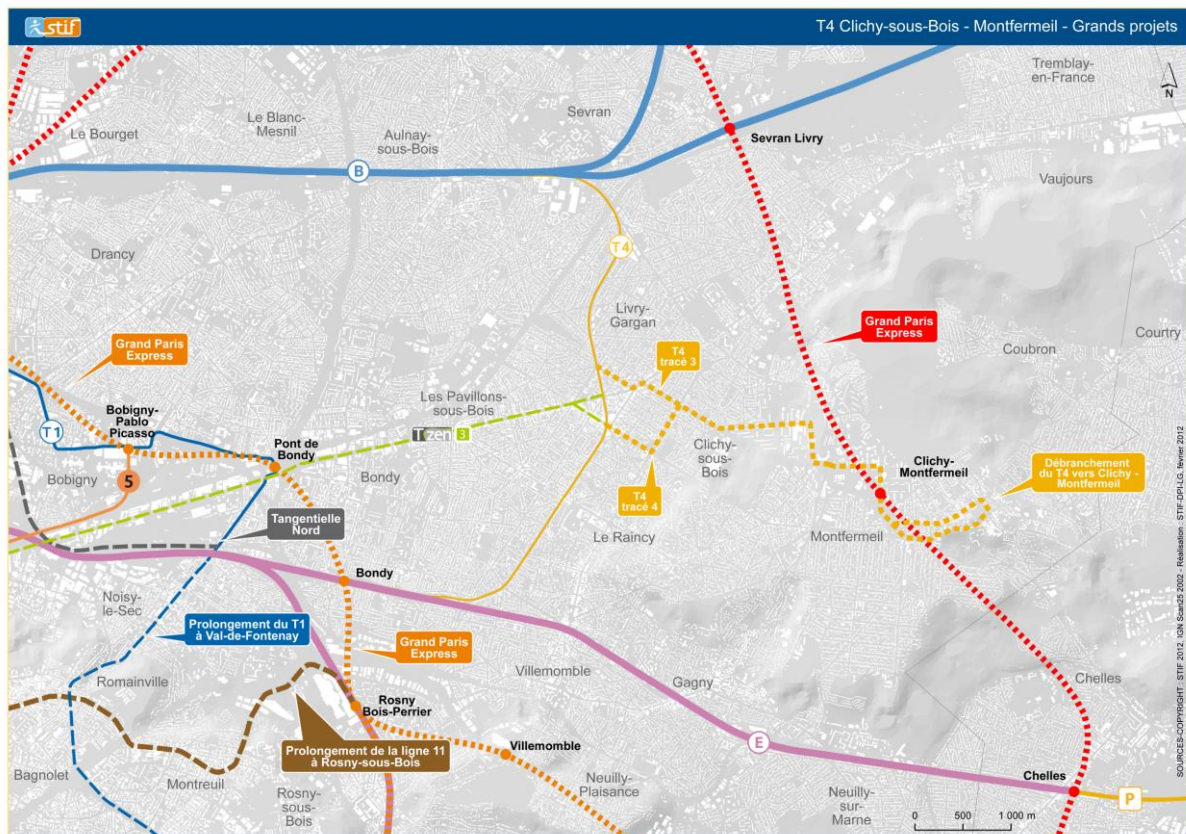
Inscrit au Plan de mobilisation pour les transports d'Ile-de-France et au Plan Esprit Banlieues, ce projet a été conçu avec la volonté d'améliorer le réseau de transport en commun dans l'Est francilien en complétant efficacement son maillage. Il permet ainsi de desservir deux villes importantes aujourd'hui isolées du réseau dit structurant (train, métro, RER, tramways et TZen) : Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

« La décision est désormais prise pour le tracé, le projet tant attendu par les habitants va pouvoir se concrétiser. C'est un maillon essentiel pour l'Est de l'Ile de France qui va ainsi voir le jour : six kilomètres de tramway pour désenclaver tout un territoire, faciliter le quotidien de ses riverains et rapprocher les zones d'emploi aux zones de logement, sans passer par Paris. Promesse tenue ! » Jean-Paul Huchon.

La décision du Conseil du STIF est une étape décisive qui va permettre au STIF et aux maîtres d'ouvrage et financeurs du projet (la Région Île-de-France, l'Etat, le Département de Seine-Saint-Denis, RFF et SNCF) de poursuivre les études du projet. Un dossier complet à l'enquête d'utilité publique sera soumis d'ici la fin de l'année.

La nouvelle branche renforcera le maillage du réseau francilien en offrant aux habitants de Clichy-sous-Bois et Montfermeil un accès plus rapide aux lignes du RER B et du RER E, avec des temps de parcours assurés. Les liaisons de banlieue à banlieue seront ainsi facilitées et offriront un gain de temps appréciable pour accéder aux grands bassins d'emploi comme Roissy et Paris.

Carte du réseau actuel et futur



Les chiffres clés :

Environ **6 km** de prolongement pour **11 stations nouvelles**

38 000 voyageurs/jour attendus sur la nouvelle branche

44 000 habitants et emplois desservis

214 M€ le coût de l'infrastructure (valeur 2011)

60 M€ le coût du matériel roulant

Fréquence de passage soutenue avec un tramway **toutes les 6 minutes** de 6h00 à 20h30, et 9 minutes le reste de la journée.

Prochaines étapes :

- Enquête publique fin 2012
- Début des travaux en 2014
- Mise en service à l'horizon 2017

La nouvelle branche du T4 : un maillon essentiel pour l'Est francilien

Un atout pour la Seine-Saint-Denis

Jusqu'à une période très récente, l'Est francilien souffrait d'un déficit en transports en commun par rapport à d'autres parties de la région. L'arrivée de la nouvelle branche du T4 associée aux autres grands projets de transport (T Zen 3 et Grand Paris Express) va permettre d'équilibrer l'offre de transports entre les territoires de l'Île-de-France. Le projet va renforcer le maillage du réseau des transports en commun, la desserte de pôles d'emploi importants, d'équipements publics d'envergure départementale tout en permettant à la population de voyager plus rapidement et dans de meilleures conditions.

L'accès au réseau de transports en commun sera facilité pour permettre aux habitants de rejoindre le RER E et le RER B sans avoir à subir des conditions de circulation difficiles que ce soit en bus ou en voiture.

La nouvelle branche du T4 permettra en effet de réduire considérablement les temps de déplacements puisqu'il faudra par exemple, une demi-heure pour effectuer le trajet de la gare de Bondy (RER E) jusqu'à l'hôpital de Montfermeil.

Livry-Gargan et Pavillons-sous-Bois connectées au Grand Paris Express

Les communes de Livry-Gargan et Les Pavillons-sous-Bois sont déjà desservies par le T4 qui permet de rejoindre le RER E à Bondy et le RER B à Aulnay-sous-Bois.

La nouvelle branche du T4 permettra par ailleurs aux habitants de ces deux communes d'être connectés directement à la ligne Rouge du Grand Paris Express via sa future station de Clichy-Montfermeil. Il s'agit donc d'une grande opportunité pour ce territoire et les usagers des transports en commun de réaliser à terme des trajets de banlieue à banlieue sans passer par Paris comme cela est le cas actuellement.

De plus, avec ce choix de tracé, les craintes exprimées lors de la concertation sur les risques de congestion routière de l'ex-RN3 sont à présent levées, le tracé retenu par le conseil du STIF n'empruntant pas cet axe.

Désenclaver le plateau de Clichy-sous-Bois et Montfermeil

La nouvelle branche du T4 est une solution équilibrée qui permettra à la population de ces deux communes d'être reliée en site propre quasi-intégral, à la gare de Bondy (RER E) directement, à la gare d'Aulnay-sous-Bois (RER B) avec une correspondance, ainsi qu'au futur T Zen 3 et à toutes les lignes de métro ou de bus en correspondance.

La nouvelle branche du T4 demeure également un des atouts pour accompagner une véritable mutation urbaine et sociale du secteur. Un Programme de rénovation urbaine (PRU) est en cours à Clichy-sous-Bois et de nombreux projets, comme la Tour Médicis, permettent d'entrevoir une réelle amélioration des conditions de vie sur ce territoire.

Complémentaire avec le projet de métro Grand Paris Express, la nouvelle branche du T4 dotera ces deux communes d'un nœud de transport moderne, véritable atout d'attractivité qui doit participer à l'essor économique de l'Est Francilien.

Une nouvelle offre de transport performante

La fréquence de passage du T4 sera de 6 minutes entre 6h et 20h00 tous les jours sauf le dimanche et jours fériés, de 9 minutes de 4h30 à 6h et de 20h00 à 22h00, et enfin de 15 minutes en fin de service. En outre, elle sera de 9 minutes les dimanches et jours fériés de 4h30 à 22h00.

Les fréquences sur le service Bondy-Montfermeil sont donc exactement les mêmes que sur Bondy-Aulnay aujourd'hui où le service est maintenu sans changement. De fait, **sur le tronçon commun entre Bondy et Gargan, les usagers disposeront de deux fois plus de trams** (fréquence de 3 minutes entre 6h et 20h30 au lieu de 6 minutes aujourd'hui).

Les prochaines étapes pour la nouvelle branche du T4

Objectif enquête publique fin 2012

L'enquête publique pour le projet de nouvelle branche du T4 est envisagée à la **fin de l'année 2012**.

Elle doit permettre de :

- Reconnaître l'utilité publique du projet ;
- Présenter le projet dans son environnement urbain et ses effets quant à son insertion, ainsi que les mesures mises en œuvre pour en limiter l'impact éventuel ;
- Adapter les documents d'urbanisme pour permettre la réalisation du projet.

À l'issue de l'enquête publique, le préfet se prononcera quant à l'utilité publique du projet sur la base du rapport de la commission d'enquête.

L'enquête publique : une étape charnière pour tous les grands projets

- *Qu'est-ce qu'une enquête publique ?*

L'enquête publique est une seconde phase d'information et de dialogue avec le public, après la concertation préalable. L'enquête publique doit se dérouler sur une période comprise entre un et deux mois.

Elle invite habitants, riverains, associations, élus, acteurs socio-économiques... à s'exprimer sur un projet plus abouti et un tracé précis, afin d'éclairer les décisions à prendre par les maîtres d'ouvrage.

L'enquête publique vise alors à présenter le projet et ses impacts potentiels sur l'environnement ainsi que les mesures qui seront prises pour limiter ses effets.

- *Comment se déroule une enquête publique ?*

Une enquête publique se déroule **sous l'égide d'une commission d'enquête**, composée de plusieurs membres, **ou d'un commissaire-enquêteur**. Désignée par le tribunal administratif, elle doit **s'assurer du bon déroulement de l'enquête, veiller à la bonne information du projet et recueillir l'avis et les observations du public**. La commission d'enquête détermine également les modalités d'information et d'expression offertes au public.

À la fin de l'enquête publique, la commission d'enquête établit **un rapport sur le déroulement de l'enquête et formule son avis**. Cet avis peut être soit favorable, soit favorable assorti de réserves et/ou de recommandations, soit défavorable. Il est ensuite transmis au préfet en vue de la déclaration d'utilité publique du projet.

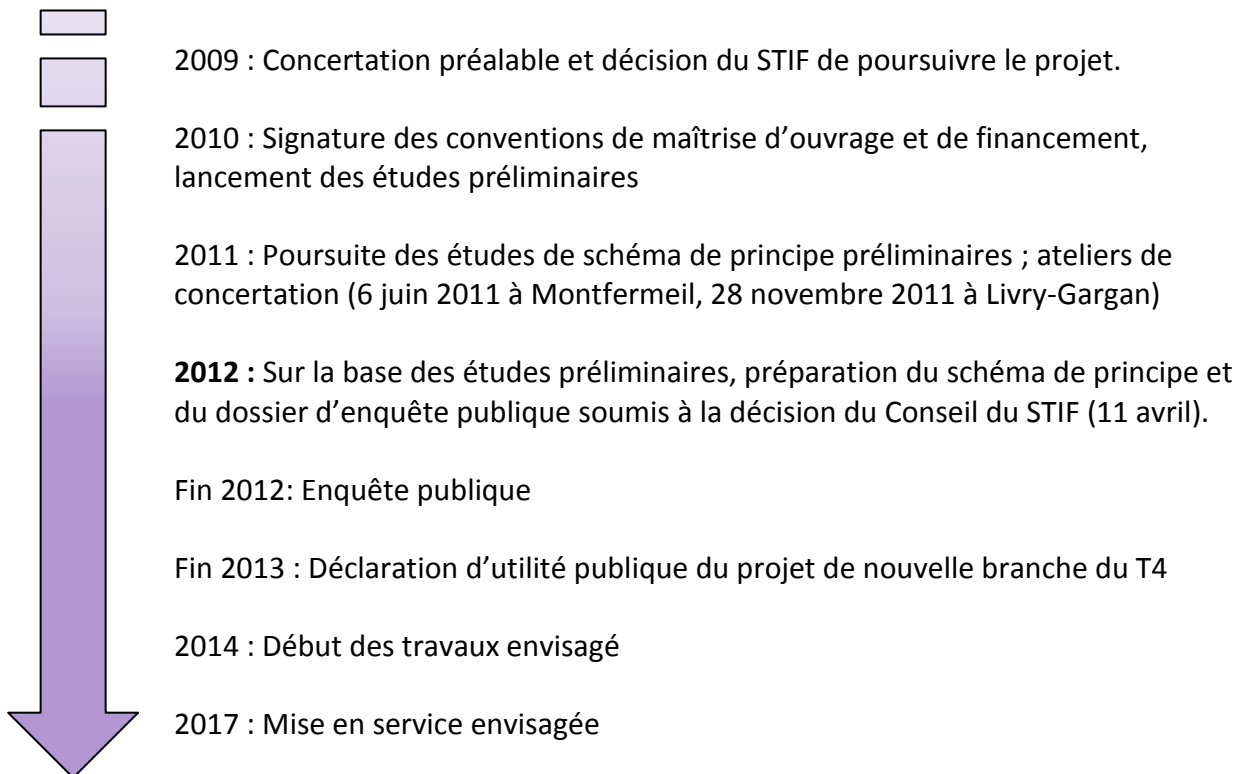
Le dossier d'enquête publique :

Le dossier d'enquête publique permet au public de prendre connaissance du projet. Il est rédigé à partir des études du schéma de principe qui permettent d'établir un projet plus abouti.

Le dossier est composé de plusieurs pièces, notamment un plan de situation, une note de présentation du projet et de ses caractéristiques, une étude d'impact sur l'environnement, ainsi que des informations sur les travaux.

Le dossier d'enquête publique sera accessible à tous les citoyens dans les mairies des communes concernées par le projet pendant l'enquête publique.

Calendrier général du projet T4



Le financement et les partenaires du projet

Le financement

Le coût de l'infrastructure du projet est évalué à environ 214 millions d'euros pour la réalisation des infrastructures (voies, stations, atelier garage...). Il est d'ores et déjà financé à hauteur de 150 millions d'euros par la Région Île-de-France et l'État dans le cadre du Plan espoir banlieues (140 millions d'euros) et du Contrat de projets État-Région 2007-2013 (10 millions d'euros).

- Le financement des études en cours :

Les études de schéma de principe ainsi que la tenue de l'enquête publique sont financées par la Région Île-de-France et l'État pour un montant total de 2,633 millions d'euros répartis comme suit :

- 2 millions d'euros inscrits au Plan espoir banlieues et financés pour 50% par la Région Île-de-France et pour 50% par l'Etat ;
- 633 000 euros inscrits au Contrat de projet État-Région 2007-2013 et financés pour 70% par la Région Île-de-France et pour 30% par l'État.

Les partenaires

Les maitres d'ouvrages



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

Pour les Franciliens, le STIF imagine, organise et finance le service public des transports en Ile-de-France.

La Région Ile-de-France, la Ville de Paris et les sept autres départements franciliens sont membres du STIF. Le STIF est porteur de la vision globale des transports franciliens dont il confie la mise en œuvre à 74 entreprises de transport.

Afin de répondre aux attentes des voyageurs, des élus et des acteurs économiques, le STIF imagine des solutions innovantes pour les transports d'aujourd'hui et de demain. Il décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).

Au cœur du réseau de transports d'Ile-de-France, **le STIF fédère tous les acteurs** (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, ...) pour améliorer le service rendu chaque jour aux Franciliens.

Dans le cadre du projet de nouvelle branche du T4, le STIF est maître d'ouvrage de toute la nouvelle section urbaine. Il a par ailleurs confié à RFF et SNCF une partie de la maîtrise d'ouvrage sur le domaine ferroviaire. Le STIF assure en outre la coordination générale du projet, et pilote la poursuite du dialogue avec les communes concernées.



Réseau Ferré de France

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 le maître d'ouvrage 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.



SNCF

SNCF Transilien est le réseau des lignes voyageurs SNCF desservant l'Île-de-France. Avec plus de 6 000 trains quotidiens desservant 381 gares et transportant 2,9 millions de voyageurs par jour, Transilien assure les deux tiers des voyages SNCF en faisant rouler 40% des trains sur 10% du réseau ferré national. Transilien est une activité de SNCF, l'un des premiers groupes de transport et de logistique au monde.

Maître d'ouvrage associé



Le Département de la Seine-Saint-Denis

Le Département de la Seine-Saint-Denis s'inscrit pleinement dans le projet de débranchement du T4. Il participe ainsi au comité des maîtres d'ouvrage au titre de l'insertion du futur T4 sur la voirie départementale. De fait, il accompagne le STIF, RFF, SNCF et les villes dans les réflexions relatives à la définition du tracé. Il est également associé, dans le cadre des études produites par les partenaires, à l'analyse technique des questions telles que les circulations et la sécurité routière, la gestion des carrefours entre voirie et plateforme de tramway ou encore l'intégration d'itinéraires cyclables.

Les financeurs



La Région Île-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.



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.

L'historique du projet de nouvelle branche du T4

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

- Un territoire peu desservi par les transports en commun structurants

Le plateau de Clichy-sous-Bois – Montfermeil se situe à l'est du département de la Seine-Saint-Denis, et est peu desservi par le réseau de transports en commun francilien dit structurant (train, métro, tramway, T Zen).

Ce territoire est desservi par 11 lignes de bus, qui assurent les liaisons avec le RER B, au nord, et le RER E, au sud, ainsi qu'avec l'actuel T4 à l'ouest.

À titre d'exemple, compte tenu de la circulation automobile il faut aujourd'hui 1 heure pour rejoindre l'Hôtel de Ville de Paris depuis celui de Montfermeil, alors que la distance les séparant est seulement de 17km.

- Le projet de nouvelle branche du T4, une solution efficace et durable

À la suite d'une étude pour identifier les projets permettant de désenclaver le Plateau, celui de création d'une nouvelle branche du T4 a été identifié comme une solution efficace et durable.

Le projet permet de répondre aux objectifs suivants :

- Améliorer les conditions de déplacements des habitants de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil
- Renforcer le réseau de transports en commun
- Favoriser la transformation urbaine et le développement économique
- Participer à l'amélioration du cadre de vie des habitants

Un projet concerté en 2009

Le projet de création d'une nouvelle branche du T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil a fait l'objet d'une concertation préalable du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009, sous l'égide d'un garant, M. Jean-Luc Mathieu, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Durant 9 semaines, le public a pu s'informer et donner son avis sur l'opportunité du projet et ses caractéristiques : sept tracés ont été présentés.

Les modalités d'information et de concertation :

- Des outils d'information ont été mis à la disposition du public
 - Dossier de concertation et sa synthèse
 - Dépliant d'information
 - Expositions présentes dans les villes concernées par le projet et les principales gares
 - Site Internet www.T4clichymontfermeil.com
 - Affiches

- Des moyens d'expression pour recueillir l'avis du public
 - Cinq réunions publiques :
 - Le Raincy, 9 septembre 2009
 - Montfermeil, 11 septembre 2009
 - Livry-Gargan, 15 septembre 2009
 - Les Pavillons-sous-Bois, 22 septembre 2009
 - Clichy-sous-Bois, 25 septembre 2009
 - Un atelier thématique à Livry-Gargan, 21 octobre 2009
 - Registres en mairie de Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Livry-Gargan, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy et Sevran ; et à la Communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil
 - Formulaire pour déposer un avis sur le site Internet

À l'issue de la concertation, le Conseil du STIF, lors de sa délibération du 9 décembre 2009, a acté la poursuite du projet de nouvelle branche du T4 sur la base des tracés 3 et 4 présentés en concertation, et le lancement de la réalisation du dossier d'enquête publique et de toutes les études afférentes (schéma de principe, étude d'impact, dossier de sécurité).

Le Conseil du STIF a également décidé de poursuivre le processus de concertation sur le territoire des 4 communes concernées pour les deux tracés.

Des actions d'information et de dialogue de 2009 à 2012

À la suite de la concertation et du Conseil du STIF en 2009, des actions d'information et de dialogue ont eu lieu sur le territoire du projet.

- Des outils d'information :
 - o Deux lettres d'information ont été diffusées sur le territoire : l'une en juillet 2011 et l'autre en mars 2012
 - o Un site Internet www.T4clichymontfermeil.com qui a été mis à jour en juillet 2011 et en février 2012 en accompagnement des actions d'information et de dialogue

- De nombreuses rencontres ont eu lieu entre le STIF et des acteurs-clés du territoire
 - o Des ateliers thématiques : l'un à Montfermeil (6 juin 2011), l'autre à Livry-Gargan (28 novembre 2011)
 - o Des échanges techniques avec les communes

Ces divers échanges et contributions ont enrichi la réflexion des maîtres d'ouvrage dans la conduite des études de schéma de principe.