

Tzen 3

Réunion publique de concertation

COMPTE RENDU

Bobigny – Romainville – Noisy-le-Sec

Salle Sarah Bernhardt – Bobigny

10 juin 2025

- > **Durée de la réunion : 2h**
- > **Nombre de participants : 60 participants**
- > **Début : 18h40**
- > **Fin : 20h40**

DÉROULÉ DE LA RÉUNION :

1. Ouverture de la réunion

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

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

- Intervention de Saïd HASSOUNI, chef du projet Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis
- Intervention de Guillaume LAINÉ, responsable d'opération Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis

3. Temps d'échanges avec le public

1. OUVERTURE DE LA RÉUNION

- **Présentation des intervenants**

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

- **Abdel SADI**, Maire de Bobigny
- **Florent LACAILLE-ALBIGES**, Maire adjoint de Noisy-le-Sec délégué à l'écologie urbaine, à la mobilité et à l'Agenda 21
- **Vincent PRUVOST**, Maire adjoint de Romainville, délégué à l'urbanisme, l'aménagement/mobilités et la lutte contre les pollutions
- **Pascale LABBÉ**, Vice-présidente du Département chargée de l'Observatoire départemental des violences envers les femmes et de l'égalité Femmes-Hommes
- **Saïd HASSOUNI**, chef du projet Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis
- **Guillaume LAINÉ**, responsable d'opération Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis

- **Mots d'introduction**

Abdel SADI, Maire de Bobigny

Abdel SADI souligne l'intérêt du projet Tzen 3 pour améliorer la desserte du centre de la Seine-Saint-Denis et accompagner le développement des nouveaux quartiers, notamment à Bobigny le long du canal de l'Ourcq. Il rappelle que le Tzen 3 permettra de mieux relier des secteurs en mutation, tout en facilitant les déplacements du quotidien pour de nombreux habitants.

Il tient à remercier le Département pour sa contribution, en particulier à travers la prise en charge du financement du bloc local, qui a permis de consolider la faisabilité du projet. Il salue également la relance du dialogue entre les collectivités concernées ces dernières années, qui a permis de faire évoluer le Tzen 3 vers une version plus ambitieuse, mieux adaptée aux besoins actuels du territoire.

Il souligne enfin que ce projet ne se limite pas à une nouvelle ligne de bus, mais qu'il s'inscrit dans une démarche plus large de requalification de l'espace public et d'amélioration du cadre de vie. La réflexion engagée autour du Tzen 3 s'inscrit dans

un mouvement global de transformation urbaine, dans lequel la place donnée aux piétons, aux circulations douces et à la végétalisation prend une importance croissante.

Florent LACAILLE-ALBIGES, Maire adjoint de Noisy-le-Sec délégué à l'écologie urbaine, à la mobilité et à l'Agenda 21

Florent LACAILLE-ALBIGES remercie les participants pour la tenue de cette réunion et rappelle l'attachement de sa commune à ce projet structurant. Il souligne la volonté partagée de voir le Tzen 3 aboutir dans les meilleurs délais, en cohérence avec les autres projets de mobilité du territoire, comme le prolongement du T1. Pour Noisy-le-Sec, ce projet représente une opportunité d'améliorer l'offre de transport et de renforcer les connexions entre les quartiers.

Pascale LABBÉ, Vice-présidente du Département chargée de l'Observatoire départemental des violences envers les femmes et de l'égalité Femmes-Hommes

Pascale LABBÉ remercie l'ensemble des participants et des partenaires engagés dans le projet Tzen 3. Elle rappelle qu'il s'agit d'un transport en site propre, conçu pour offrir un service plus régulier, plus rapide et mieux adapté aux besoins des usagers. Elle souligne que le projet permettra également de requalifier les espaces publics traversés, en intégrant davantage de végétation et en favorisant les mobilités douces, dans une perspective d'amélioration du cadre de vie. Elle conclut en remerciant Saïd HASSOUNI et Guillaume LAINÉ pour le travail mené sur ce projet qui selon elle, changera le territoire et le quotidien des habitants de Seine-Saint-Denis.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

- **Intervention de Saïd Hassouni**, chef du projet Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis
- **Intervention de Guillaume Lainé**, responsable d'opération Tzen 3, Département de la Seine-Saint-Denis

Sommaire de la présentation :

1. Présentation du projet
2. Focus sur les aménagements à Bobigny, Romainville et Noisy-le-Sec
3. Temps d'échanges

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

3. TEMPS D'ÉCHANGES

Une intervenante habitant Noisy-le-Sec, à proximité de la RD 933, souhaite connaître la fréquence de passage du Tzen 3. Elle veut également s'assurer qu'il y aura plusieurs entrées possibles à chaque quai de station pour garantir une bonne gestion des flux. Elle demande également quels aménagements seront réalisés pour les cyclistes au niveau des passages piétons, notamment afin d'assurer leur priorité vis-à-vis des automobilistes, et s'interroge sur la façon dont le stationnement sera géré dans les contre-allées.

Saïd HASSOUNI indique que la fréquence du Tzen 3 sera de 6 minutes en heures de pointe et ajoute que les quais, en principe, disposeront bien de deux entrées dès que cela est possible. Il indique ensuite que la protection des pistes cyclables contre le stationnement sauvage est une demande forte de la part des territoires et que les réflexions sont menées dans ce sens.

Guillaume LAINÉ précise : lorsque les quais d'une station sont positionnés en décalé plutôt que face-à-face, il y a une seule entrée par station afin notamment de préserver la végétation existante.

Un intervenant balbynien se demande si l'évaluation de capacité de 42 000 voyageurs journaliers du Tzen 3 est à jour. Dans le cas où elle serait sous-évaluée, serait-il possible d'augmenter le nombre de bus ? Il demande également si le volume de trafic lié à la réduction à une voie de la RD 933 a été modélisé.

Saïd HASSOUNI assure que l'évolution du trafic a été étudiée via des modélisations intégrant non seulement les futures évolutions du secteur (nouveaux quartiers, nouveaux habitants, etc.) mais également le report modal, c'est-à-dire le fait que les automobilistes puissent délaissé leur voiture pour un autre mode de transport (le vélo, les transports en commun, etc.). Ces modélisations permettent d'anticiper un apaisement de la circulation qui rendra possible la circulation automobile. Il précise ensuite que l'estimation de 42 000 voyageurs par jour était adaptée aux prévisions de l'ancien projet et qu'en cas d'évolution positive de la demande, la fréquence de passage du bus pourra être augmentée.

Florent LACAILLE-ALBIGES ajoute que depuis quelques semaines, une voie bus dédiée à la ligne 147 est tracée sur la RD 933. Il s'agit d'un aménagement temporaire qui vise à accompagner l'évolution des mobilités et qui préfigure ce que sera le Tzen 3.

Un intervenant balbynien se demande si quelque chose est prévu pour réguler les infractions routières de la part des conducteurs automobiles sur la voie bus ou la voie cyclable.

Un intervenant demande quelles évaluations ont été réalisées pour appuyer l'hypothèse selon laquelle les habitants prendront plutôt le Tzen 3 que la voiture. Il précise que lors de réunions publiques dédiées au projet de bus Bords de Marne, de nombreux automobilistes manifestaient leur désintérêt vis-à-vis des transports collectifs en site propre (TCSP). Enfin, faisant partie de l'association Environnement 93, il propose de développer des arbres de pluie (avec un caniveau qui les alimenterait en eaux pluviales) pour que les arbres puissent se développer de façon optimale.

Florent LACAILLE-ALBIGES répond que les voiries départementales étant rarement modifiées, il est nécessaire de penser la transition des mobilités et la réduction de la place de la voiture sur le très long terme, c'est-à-dire sur les 30 prochaines années au moins.

Saïd HASSOUNI ajoute que des retours d'expérience d'autres projets de type Tzen 3, à la fois en Île-de-France mais aussi ailleurs en France, invitent le Département à penser que le report modal fonctionne ; en effet, à titre d'exemple, il mentionne le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Rouen qui a engendré un report modal de 20% de la voiture vers le BHNS. Par ailleurs, il insiste sur le fait que la réduction de l'utilisation de la voiture est avant tout une tendance globale et l'objet du Tzen 3 est donc d'accompagner cette tendance par le développement des transports en commun et des mobilités douces (pistes cyclables ainsi que trottoirs sécurisés et élargis). Enfin, pour répondre à l'idée des arbres de pluie, il mentionne la réflexion actuellement menée sur l'infiltration des eaux de pluie ; en effet, il s'agit pour l'équipe projet de multiplier les surfaces permettant une infiltration adéquate, notamment en s'inspirant de cas comme Lyon, où cette fonction a été intégrée dans les projets de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP).

Une intervenante nouvellement balbynienne et anciennement pantinoise affirmant avoir comme seul choix de transport la voiture demande si les voies permettant aux

automobilistes d'opérer un demi-tour seront conservées dans le cadre du projet, puis demande ce qui est prévu vis-à-vis des places de stationnement. Elle souhaite enfin connaître la plage horaire de service du Tzen 3.

Florent LACAILLE-ALBIGES répond qu'au minimum, le demi-tour situé en amont de la station essence de Noisy-le-Sec sera conservé. En revanche, l'autre sera supprimé.

Saïd HASSOUNI complète en rappelant que le maintien du stationnement faisant l'objet d'une attente forte de la part des villes, des études se poursuivent afin d'intégrer ces demandes. Les places de stationnement ne sont pour l'instant pas visibles sur les plans d'aménagement. Il confirme également les propos de Florent LACAILLE-ALBIGES sur les demi-tours. Enfin, il indique que le Tzen 3 circulera de 5h à 00h30 en semaine et jusqu'à 1h du matin en week-end.

Pascale LABBÉ pose une question relative aux variantes d'aménagement du secteur École Hôtelière et demande s'il n'est pas possible de planter des arbres le long des pistes cyclables dans les deux scénarii.

Guillaume LAINÉ indique que l'aménagement des pistes cyclables et des espaces verts créés est adapté à chacun des scénarios ; l'implantation des arbres est liée au positionnement des stations.

Un intervenant, habitant du secteur Raymond Queneau, demande si là où les scénarios représentent de l'herbe, il sera effectivement implanté de l'herbe, ou plutôt des espaces gérés par des associations avec des plantes. Si de l'herbe est prévue, il espère qu'un système de nettoyage sera mis en place. Il demande également que dans son secteur, des arbres suffisamment hauts soient plantés afin de limiter l'effet d'îlot de chaleur ; que des mesures soient prises pour éviter d'une part les remontées d'odeurs provenant d'égouts et d'autre part pour enterrer des câbles sortant des candélabres ; et enfin, il demande si les autres bus du secteur (145, Noctilien) pourront emprunter le site propre du Tzen 3.

Saïd HASSOUNI répond qu'après la validation du scénario A ou B à la fin de la concertation, la question de la gestion des espaces végétalisés sera étudiée par l'équipe projet dans le cadre d'études ultérieures. Quant aux candélabres, l'équipe projet souhaite donner une identité visuelle aux lumières du Tzen 3 ; ainsi, une réflexion sur l'ensemble du linéaire est menée afin de faire le choix entre un renouvellement de l'entièreté des candélabres (ce qui se ferait en

coordination avec les villes) et un recyclage de ces derniers, dans une perspective d'économie circulaire.

Guillaume LAINÉ ajoute que les câbles d'alimentation de l'éclairage public seront enterrés. Si l'on perçoit aujourd'hui des câbles aériens, il assure que cela doit être d'ordre temporaire.

Un intervenant demande quelles sont les garanties pour que le projet aboutisse d'une part, mais également qu'il ne soit pas livré trop au-delà des délais annoncés. Rappelant la situation de saturation que connaissent les transports collectifs aujourd'hui, il demande à l'équipe projet si la cadence prévue pour le Tzen 3 est suffisante. Il mentionne ensuite l'existence d'une station de métro 5 non utilisée vers le secteur de la Folie et demande au Département de solliciter Île-de-France Mobilités pour remettre en fonctionnement cette station qui pourrait permettre d'alléger l'axe. Puis, il évoque les Points d'Apport Volontaire Aériens (PAVAs) qu'il juge inesthétiques, non adaptés au chalandage des commerçants et qu'il propose d'enfouir. Enfin, il désapprouve le déménagement du Département à Saint-Denis et exprime un sentiment d'abandon.

Abdel SADI répond qu'il n'y a en effet aucune certitude sur la date exacte de fin des travaux, qu'elle soit en 2030 ou 2031, malgré la signature du contrat de Plan État-Région qui sécurise le financement. Il rappelle qu'il existe évidemment une volonté politique du Département et des 8 communes concernées de finaliser le projet au plus vite. Il insiste sur leur mobilisation pour mettre en place des services publics dans le Département de la Seine-Saint-Denis.

Saïd HASSOUNI complète en précisant que le Département collabore avec l'Établissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble et la Séquano pour l'enfouissement des PAVAs. Par ailleurs, il précise que l'un des grands enjeux de la revoyure du projet était une meilleure intégration du projet Tzen 3 dans le territoire, ce qui inclut la question des PAVEs (Point d'Apport Volontaire Enterrés). Il assure donc que l'équipe projet et ses partenaires veilleront à les placer le mieux possible afin de ne contraindre ni l'aménagement du Tzen 3, ni l'aménagement des autres projets urbains du secteur. Pour répondre à la question précédente, il ajoute que ces points d'attention comprennent également la question des arbres et de leur hauteur.

Un intervenant, habitant de Noisy-le-Sec, demande pourquoi on parle de RD 933 et non plus de RN 3. Il demande également davantage d'informations sur les distances

inter-stations puis mentionne l'utilité, à son sens, des carrefours de retournement. Enfin, il demande à quelle phase le projet Tzen 3 se situe actuellement.

Pascale LABBÉ répond que le changement de nom de la voie automobile s'explique par le transfert des Routes Nationales aux Département, qui sont donc devenues des Départementales, ce qui a impliqué de les renommer.

Guillaume LAINÉ poursuit en précisant que la distance inter-stations est d'environ 500 mètres dans le scénario A, ce qui correspond à peu près à la moyenne sur tout le tracé. Il ajoute que la proposition de maintien d'une seule station s'explique par les prévisions basses de fréquentation des deux stations (École Hôtelière et Arts de la rue). Concernant la question sur les carrefours de retournement, il rappelle que l'une des raisons d'être du Tzen 3 étant son efficacité par la circulation en site propre, il est impossible de rendre les traversées de ce dernier par les véhicules automobiles trop fréquentes. Toutefois, la circulation reste finement étudiée pour tous les types de mobilités, dont l'automobile, ce qui signifie qu'il sera toujours possible d'opérer un demi-tour sur le linéaire. Enfin, il indique que le projet se situe actuellement en phase de concertation. A la fin de cette dernière, un bilan puis un programme seront établis, ce dernier constituant la base sur laquelle des études plus fines seront menées.

Saïd HASSOUNI mentionne que c'est justement pour améliorer et nourrir les futures études qu'une concertation est menée par le Département auprès du public.

Un intervenant, M. Le Corollaire, adjoint au maire en charge des bâtiments et travaux à Noisy-le-Sec, souhaite revenir sur les propos du maire de Bobigny qu'il juge très pertinents. Il mentionne la probable conjonction entre les travaux de la Société des Grands Projets (SGP) qui va travailler sur la station du Pont de Bondy à Noisy-le-Sec, et le Tzen 3. Ainsi, il demande si une coordination est faite entre la SGP et le Département pour que des travaux puissent être réalisés de la façon la plus efficace possible.

Saïd HASSOUNI indique que la coordination ligne 15/Tzen 3 en études existe déjà, tant sur les études que sur la coordination future des travaux. Il ajoute qu'à titre d'exemple, des sujets tels que les grilles d'aération ou les emprises de chacun pour la phase travaux font l'objet de discussions collectives.

Une intervenante suggère que les arbres du linéaire du projet soient numérotés afin que les habitants sachent quels arbres seront conservés et quels autres seront supprimés. Elle ajoute ensuite vouloir conserver la station à École Hôtelière et souhaite que l'emplacement des stations soit communiqué par rapport aux numéros de rue et non simplement en partageant un plan. Enfin, elle voudrait connaître la distance entre les deux stations Territoires de l'Ourcq et Pont de Bondy.

Saïd HASSOUNI indique noter la proposition de numérotation des arbres du linéaire. Il rappelle qu'il est prévu de conserver les arbres existants, bien qu'une trentaine seront supprimés à l'échelle du projet. Il prend également note de la proposition de communiquer l'emplacement des stations par rapport aux numéros de rue et mentionne une distance de 600 mètres entre Territoires de l'Ourcq et Pont de Bondy.

Un intervenant demande d'abord quel est l'intérêt de réaliser une piste cyclable sur le linéaire alors qu'il en existe déjà une aux abords du canal de l'Ourcq. Il demande également comment seront gérés les arrêts nécessaires des véhicules (pour les commerçants, déménageurs, ou le dépose-minute) si seulement une petite part du stationnement actuel est conservée.

Saïd HASSOUNI justifie la création d'une nouvelle piste cyclable en parallèle d'une piste existante par la diversification des usages et l'augmentation du nombre de cyclistes. Il distingue la piste cyclable existant le long du canal, aujourd'hui fréquemment saturée, comme un itinéraire d'agrément privilégié notamment le week-end, d'un axe structurant destiné à des trajets du quotidien type domicile-travail. La piste cyclable serait donc une infrastructure en complément et non en substitution de la piste déjà existante le long du canal. Il ajoute qu'en vue de l'organisation des places de stationnement, une étude logistique est menée par anticipation par le Département, à la demande des villes.

Une intervenante balbynienne s'interroge sur les effets du Tzen 3 quant aux nuisances sonores. Elle demande également quelle pourrait être la date concrète de mise en service du métro 5 à la Folie.

Saïd HASSOUNI répond que les études environnementales (sur la pollution, le bruit) sur les situations existante et projetée seront réalisées dans les phases d'études ultérieures et présentées lors de l'enquête publique ; ces études servant à la constitution du dossier d'enquête.

Une intervenante s'interroge par rapport aux variantes d'aménagement du secteur École Hôtelière. Elle demande quel pourrait être le temps d'attente ajouté si l'on fait le choix de garder deux stations distinctes. Elle constate également que la communication devrait selon elle être améliorée afin que les habitants soient plus au fait du calendrier et des phases du projet en cours.

Saïd HASSOUNI estime que le temps gagné relève de l'ordre de la minute. Il affirme également prendre note de la remarque relative à la communication sur le projet, mais précise toutefois que l'équipe projet fait le choix de revenir vers le public à la suite de phases de travail distinctes et ce afin d'avoir des informations d'intérêt à communiquer. Il précise que le projet dispose d'un nouveau site internet et invite les participants à le consulter régulièrement.

Un intervenant souhaite faire plusieurs commentaires : il mentionne d'abord que des travaux avaient été annoncés sur l'avenue pour 2025 mais qu'il n'y a toujours rien de réalisé, puis affirme sa volonté d'installation de commerces de proximité (de bouche, épiceries, etc.) afin d'éviter des déplacements supplémentaires.

Un intervenant ajoute qu'il faudrait davantage de noms de femmes pour les stations du Tzen 3.

Pascal LABBÉ répond qu'en effet, c'est un enjeu important à prendre en compte et que c'est aussi l'utilité de la concertation.

Saïd HASSOUNI ajoute que les noms de stations actuellement communiqués sont provisoires et seront déterminés par Île-de-France Mobilités environ 2 ans avant la mise en service, en collaboration avec les communes concernées, afin de s'inscrire au mieux dans les contextes historiques locaux. Il affirme enfin que dans ce cadre, la féminisation des noms de stations pourra être prise en compte.

4. CLÔTURE DE LA RÉUNION

Vincent PRUVOST, Maire adjoint de Romainville, délégué à l'urbanisme, l'aménagement/mobilités et la lutte contre les pollutions

Vincent PRUVOST souhaite remercier l'ensemble des habitants présents, ainsi que le Département de la Seine-Saint-Denis pour sa participation au financement. Il réitère l'attachement au projet de la ville de Romainville et manifeste son attente vis-à-vis de la mise en service. Il mentionne à quel point l'amélioration des infrastructures est

nécessaire à l'adaptation d'un territoire en cours de densification tel que celui de la Seine-Saint-Denis.

Abdel SADI, maire de Bobigny

Abdel SADI tient à remercier les services du Département, les représentants des villes concernées par le projet, les représentants d'associations et les habitants présents. Il se réjouit de la capacité future du Tzen 3 à améliorer les interconnexions entre les différents modes de transport et les dessertes. Il ajoute la nécessité de penser aux demi-tours afin d'accompagner le développement économique le long de la RD 933 et d'éviter des nœuds, notamment au niveau du Pont de Bondy. Il mentionne ensuite les enjeux de sécurité et l'importance de la protection des voies contre le stationnement des véhicules. Enfin, il termine en évoquant l'importance que non seulement la ville de Bobigny, mais également l'ensemble des villes concernées (Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy) donnent à la réalisation du projet de la ligne 15 de métro.

Pascale LABBÉ, vice-présidente du Conseil Départemental

Pascale LABBÉ remercie les agentes et agents du Département d'avoir organisé cette rencontre afin de répondre aux questions de chacun et invite le public à continuer à contribuer au projet via le site internet, jusqu'au 30 juin. Elle rappelle l'impatience des habitants après près de 30 ans d'attente et insiste sur l'utilité du projet au vu d'une ligne 147 aujourd'hui saturée.