

# Le superbus de la N3, le Tzen3, ne verra pas le jour avant 2020

Sébastien Thomas | 2 oct. 2014, 07h00



Le projet prévoit la destruction de l'autopont de Bondy, comme le montre cette vue d'architecte (à droite). Cela permettra de laisser la place à une voie en site propre. Des aménagements complexes qui ont retardé de cinq ans sa réalisation.(DR.)

**La mise en service** du Tzen3, un superbus en site propre sur la N 3 entre la porte de Pantin et les Pavillons-sous-Bois aura, au minimum 5 ans de retard. Hier, le conseil d'administration du syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) a adopté son schéma de principe ce qui ouvre la voie à une enquête publique au printemps prochain pour un fonctionnement prévu en 2020. **Or, lors de la présentation du projet, en 2010, il devait être opérationnel... en 2015.**

Il s'agit d'un des programmes les plus structurants du département puisqu'il vise à redynamiser ce qu'on appelle le « ventre mou » de la Seine-Saint-Denis. Au départ, les prévisions étaient optimistes car il était question de transports dits légers, contrairement à une ligne de métro ou de tramway. Les études comme les travaux devaient donc aller relativement vite. Sauf que les aspects techniques se sont révélés plus compliqués que prévu.

« La connexion avec le tramway à la porte de Pantin a été un vrai casse-tête, de même que la disparition de l'autopont de Bondy, reconnaît Stéphane Troussel, président (PS) du conseil général. Plus globalement, un projet d'une telle ampleur prend du temps car il ne s'agit pas seulement de créer un site propre, c'est toute la requalification de la N 3. »

De son côté, Pierre Serne, vice-président EELV chargé des transports à la région admet avoir été optimiste. « En fait on s'aperçoit que le projet, même s'il est techniquement moins compliqué, n'est pas forcément moins long à mettre en oeuvre. La durée de la concertation est aussi longue, analyse-t-il. Car, outre les études, il a fallu composer aussi avec la volonté des élus. A tous les écouter, il aurait fallu installer une station tous les 100 m... ». Enfin, aménager la N 3 sans fermer complètement la circulation (entre 27 000 à 60 000 véhicules/jour) est un défi qui nécessite du temps, notamment pour connaître l'impact des déviations.

Reste que 2020, c'est loin et certains maires craignent que, par rapport à d'autres projets dans le département, celui du Tzen3 ne soit pas prioritaire. « **Si la situation financière continue de se dégrader et que de nouveaux arbitrages sont pris, il y a un risque que les travaux soient encore reportés,** regrette Philippe Dallier, sénateur-maire UMP des Pavillons-sous-Bois. Or ce projet est pour nous indispensable car il faut bien comprendre qu'en dehors du T4, nous n'avons aucun transport d'envergure dans la commune ».

Nouveauté par rapport à 2010, et votée au Stif : les élus ont demandé à ce que les véhicules fonctionnent à l'électricité. Pour rappel, le trajet de 10 km concerne 8 communes (Paris, Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Bondy, Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan). Une station est prévue toutes les 500 m avec une moyenne de parcours de 30 minutes. Environ 30 000 voyageurs seront transportés par jour. Coût total du projet : **190 M€, financé à 60 % par la région et 40 % par le conseil général.**