



Tzen 3

NOUVELLE LIGNE

Paris > Les Pavillons-sous-Bois

**Concertation
publique du 12 mai
au 30 juin 2025**

Dossier d'information

**EXPRIMEZ-
VOUS**



Rue de Paris, Bobigny/Noisy-le-Sec - Intentions d'aménagement

tzen3.fr



Bien **plus** qu'un bus !

C'est avec une immense fierté et un grand enthousiasme que nous ouvrons la concertation sur le projet Tzen 3, une ligne de bus en site propre qui reliera Paris à Livry-Gargan en 30 minutes le long de la RD 933.

Le Tzen 3, c'est en effet bien plus qu'un simple bus. C'est un véhicule moderne, écologique et performant, qui circulera sur une voie dédiée pour garantir rapidité et régularité. Grâce à ses fréquences élevées et à ses horaires étendus, il vous offre une alternative fiable et confortable à la voiture.

Le Tzen 3 s'accompagne aussi d'un nouvel aménagement urbain, pensé comme une opportunité majeure de revalorisation du territoire. Avec Corentin Duprey, vice-président du Département en charge des mobilités durables et du développement, nous avons voulu prendre les enjeux dans leur globalité pour améliorer votre cadre de vie : la performance du bus, la qualité des aménagements, la sécurité des riverains et l'adaptation du territoire au réchauffement climatique.

Enfin, parce que votre avis est essentiel pour la réussite de ce projet, nous vous invitons à participer activement aux rendez-vous de la concertation, à partager vos idées, à exprimer vos préoccupations et à poser toutes vos questions. Ensemble, nous pouvons construire un réseau de transport qui répondra aux attentes et aux besoins des habitant.e.s de la Seine-Saint-Denis.

Je vous remercie par avance pour votre engagement et votre participation.

Stéphane Troussel,
Président du Département
de la Seine-Saint-Denis



Qu'est-ce que le Tzen 3 ?



Un nouveau bus en site propre...

Avec un parcours d'environ 10 km, le Tzen 3 desservira 8 communes : Paris 19^{ème}, Pantin, Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec, Bondy, Les Pavillons-sous-Bois et Livry-Gargan avec plus de 20 stations le long de son tracé. Sa circulation se fera en majeure partie sur des voies dédiées et principalement sur la RD 933 (ex-RN3), qui sera profondément réaménagée dans le cadre du projet.

Le Tzen 3 a un fonctionnement proche de celui d'un tramway, ce qui permet une grande fréquence de passage et une fiabilité des temps de parcours. Circulant en site propre, il bénéficie de la priorité aux feux et les quais de ses stations sont à hauteur des bus. Les véhicules Tzen 3 sont plus spacieux que les bus actuels. Ils garantissent confort et sécurité aux voyageurs et sont entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La nouvelle ligne Tzen 3 sera connectée à la ligne 5 du métro, aux tramways T1, T3b et T4, ainsi qu'à plusieurs lignes de bus. Elle sera également en correspondance avec la ligne 15 Est du Grand Paris Express, à sa livraison.

...mais pas seulement

Le Tzen 3 répond aux défis actuels en matière de transition écologique en visant une amélioration de la qualité de l'air le long de la RD 933, un secteur où les niveaux de pollution restent un enjeu important. En réorganisant l'espace public pour apaiser la circulation, le projet encourage l'utilisation des transports en commun et la mobilité active, et devrait ainsi entraîner une diminution des émissions liées au trafic. Grâce à sa motorisation au biométhane, plus respectueuse de l'environnement, et à l'intégration d'espaces verts le long de son tracé, le Tzen 3 contribuera à réduire de 40 % les émissions liées aux déplacements quotidiens sur la RD 933, selon les premières estimations. Des bénéfices concrets pour la santé et le cadre de vie des habitants.

Le Tzen 3 met également l'accent sur les mobilités actives, avec la création de pistes cyclables conformes aux exigences du Réseau Vélo Île-de-France et des aménagements piétons sécurisés pour encourager la marche et améliorer les connexions entre les quartiers.

Qui porte le projet ?

Le Tzen 3 est conçu et réalisé par le Département de la Seine-Saint-Denis, qui pilote l'ensemble des opérations en étroite collaboration avec les villes de Livry-Gargan, Les Pavillons-sous-Bois, Bondy, Noisy-le-Sec, Romainville, Bobigny, Pantin et Paris. Son financement est assuré par la Région Île-de-France, le Département de la Seine-Saint-Denis, l'État et Île-de-France Mobilités.

Les travaux d'extension et de conversion au biométhane du centre bus des Pavillons-sous-Bois sont réalisés par la RATP.

Coût

187,7 M€*
(hors matériel roulant)

16 M€*
(matériel roulant)

Département de
Seine-Saint-Denis

30%

seine saint denis
LE DÉPARTEMENT

État

21%

PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Paris
Seine
Saint-Denis

Région
49%

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

île de France

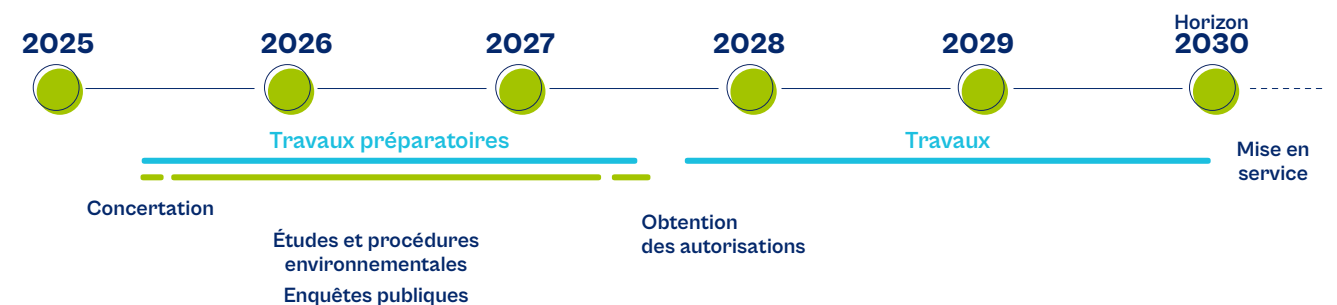
île de France

*hors taxes, aux conditions économiques de 2010.

La mise en œuvre

À la suite de la concertation publique, phase d'échanges et de recueil des avis sur le projet qui permettra de préciser l'ensemble des attentes du territoire, deux années d'études complémentaires et de procédures d'autorisations seront nécessaires, pendant lesquelles des

travaux préparatoires pourront être mis en œuvre le long du tracé. Une fois les différentes autorisations obtenues, les travaux de création de la ligne pourraient commencer fin 2027, pour une mise en service à l'horizon 2030.



Un chantier responsable

Comme pour toutes les opérations placées sous sa maîtrise d'ouvrage, le Département de la Seine-Saint-Denis veillera, avec les entreprises de travaux désignées, à limiter les nuisances induites par le chantier.

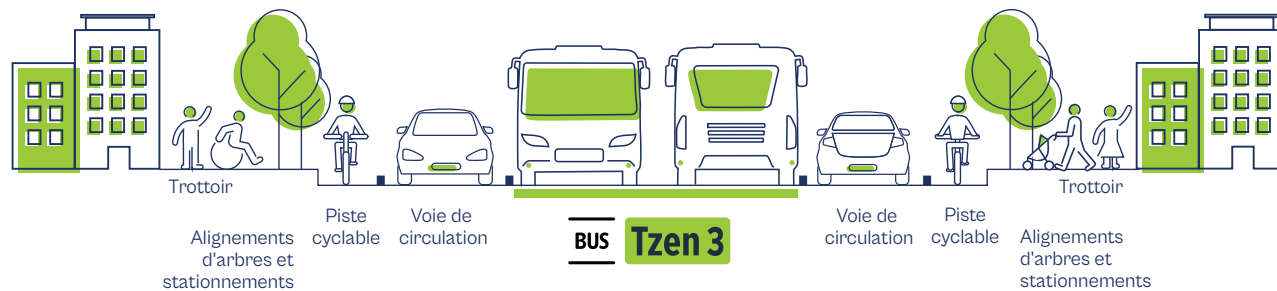


Les caractéristiques du projet

L'insertion du Tzen 3

Le Tzen 3 s'insérera dans l'emprise existante de la RD 933, qui sera transformée pour accueillir un site propre dédié à la nouvelle ligne (dans l'axe de la chaussée), des voies de circulation routière réorganisées, des trottoirs élargis, ainsi que des pistes cyclables conformes aux exigences du Réseau Vélo Île-de-France.

La circulation routière se fera majoritairement sur une voie par sens. Cette réduction du nombre de voies de circulation permettra d'apaiser le transit des véhicules, réduisant ainsi les nuisances pour les riverains (bruit, pollution) et de renforcer la sécurité routière sur un axe encore marqué par un nombre d'accidents trop élevé. L'aménagement sera adapté aux enjeux spécifiques de chaque secteur.



Le verdissement de l'axe

Intégrant les enjeux environnementaux, le Tzen 3 s'inscrit dans une démarche de renaturation urbaine et de verdissement le long de la RD 933, un axe historiquement industriel. Le long du tracé, le patrimoine arboré existant sera majoritairement conservé et de nouveaux espaces végétalisés seront créés, avec des bandes plantées et des arbres sélectionnés pour s'intégrer harmonieusement au paysage.



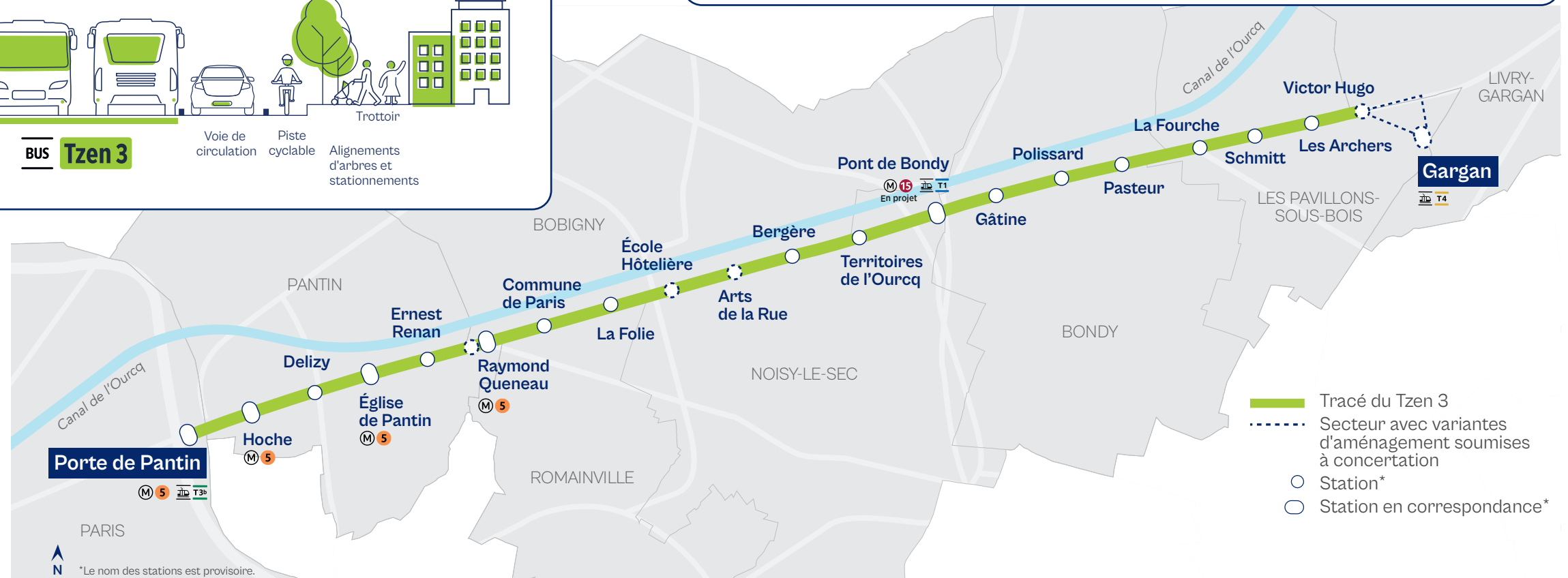
L'accessibilité de la ligne

L'ensemble des infrastructures et aménagements du Tzen 3 sont conçus pour être entièrement accessibles : quais de stations à hauteur des bus, trottoirs élargis et abaissés au niveau des traversées piétonnes, signaux sonores et bandes de guidage au niveau des traversées, stationnements dédiés aux personnes en situation de handicap.



Un projet qui fait la part belle aux mobilités actives

Le projet met l'accent sur le développement des mobilités actives, en encourageant le vélo et la marche. Il intègre des pistes cyclables le long de son tracé, de 1,8 m dans les secteurs contraints jusqu'à 2,5 m, et des trottoirs réaménagés et élargis. Les pistes cyclables sont marquées par des revêtements spécifiques et des marquages au sol, et les traversées piétonnes sont sécurisées, avec une vigilance particulière au niveau des établissements scolaires.



ZAC du port - Pantin - Intentions d'aménagement

Le projet en chiffres



La ligne Tzen 3 sera dotée de bus articulés (avec accordéons flexibles) de 18 mètres pouvant transporter jusqu'à 137 passagers. Leur motorisation au biométhane permettra de réduire leurs émissions de CO₂ de 80% sur l'ensemble du cycle de vie, et garantira un fonctionnement nettement plus silencieux que celui des bus diesel traditionnels.

À chaque fin de service, les bus Tzen 3 seront garés et entretenus dans le centre bus RATP des Pavillons-sous-Bois, situé à la limite d'Aulnay-sous-Bois. Le site, qui a été spécialement modernisé par la RATP pour accueillir les véhicules fonctionnant au biométhane, a été inauguré le 6 mars 2025.

“ Le bus Tzen 3 offre une solution de transport plus agréable pour les passagers et plus respectueuse du cadre de vie des riverains. Il contribue à un environnement plus apaisé et plus sain. ”

Stéphane Troussel,
Président du Département
de la Seine-Saint-Denis



Pourquoi une concertation ?

Une nouvelle concertation sur le Tzen 3

Le Tzen 3 ne se limite pas à un simple projet de transport : il est envisagé comme une opportunité majeure de revalorisation du territoire. Conscients de cet enjeu, le Département de la Seine-Saint-Denis et les communes concernées ont décidé de repenser la conception initiale du Tzen 3 afin d'en renforcer les bénéfices pour le territoire. Cette révision vise à intégrer pleinement le Tzen 3 dans son temps et son environnement urbain en tenant compte des attentes des habitants et des impératifs liés à la transition écologique.

Ainsi, les études ont été reprises pour proposer des scénarios d'aménagement plus ambitieux sur ces volets. Le nouveau projet, qui reflète une vision plus durable et inclusive, est soumis à une concertation publique du 12 mai au 30 juin 2025, permettant à la population et aux acteurs locaux de participer activement à la co-construction du projet.

À l'issue de cette phase de concertation, le Département de la Seine-Saint-Denis publiera un bilan synthétisant les observations et propositions recueillies.

“ Permettre à la population et aux acteurs locaux de participer activement à la co-construction du projet. ”

Des variantes soumises à l'avis du public

L'ensemble du projet est soumis à concertation.

Par ailleurs, plusieurs variantes d'aménagement sont également présentées, prenant en compte les spécificités locales, les contraintes techniques et les aspirations des usagers pour proposer des solutions adaptées à chaque territoire traversé. Ces variantes locales d'aménagement présentent chacune 2 scénarios, encore en cours d'étude, sur lesquelles vous êtes invités plus spécifiquement à vous exprimer. Ils sont présentés dans les pages suivantes.



Comment participer ?

Du 12 mai au 30 juin 2025, c'est le moment de poser vos questions, de donner votre avis, ou de venir échanger avec les porteurs de projets lors des rencontres publiques organisées sur le territoire. Découvrez les modalités d'information et de participation de la concertation au dos du document.



Pantin

Secteur Raymond Queneau

DEUX SCÉNARIOS PROPOSÉS

Scénario A : des plantations au centre de la voirie

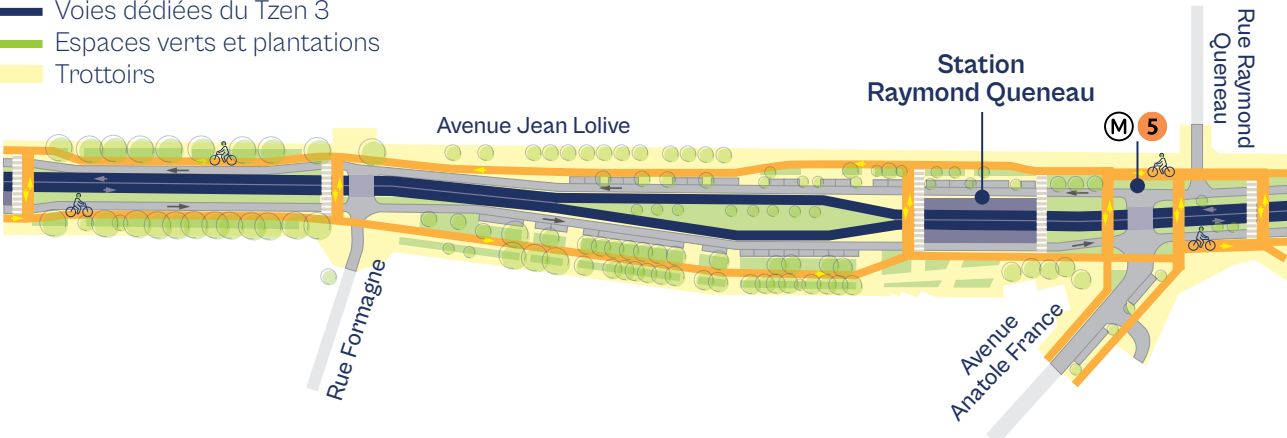
Ce scénario propose l'aménagement d'un terre-plein central planté, offrant une séparation visuelle entre les voies de circulation et le site propre du Tzen 3.

Cette variante augmente la présence d'espaces verts le long du tracé. Cependant, elle implique des contraintes techniques et des coûts d'entretien significatifs pour les villes concernées.

- Les + Meilleure insertion paysagère du site propre
- Les - Espaces verts plus éloignés des trottoirs et des pistes cyclables



- Pistes cyclables
- Voies de circulation routières
- Voies dédiées du Tzen 3
- Espaces verts et plantations
- Trottoirs



Enjeux du secteur

Dans ce secteur situé à Bobigny et à Pantin, le projet prévoit une continuité du site propre pour le Tzen 3, qui sera accompagné d'un élargissement des trottoirs et de l'intégration de pistes cyclables. Les scénarios d'aménagement proposés interrogent la gestion des plantations ainsi que la cohabitation du Tzen 3 avec les infrastructures existantes. Deux configurations principales sont envisagées entre la rue Formagne et l'avenue Anatole France.

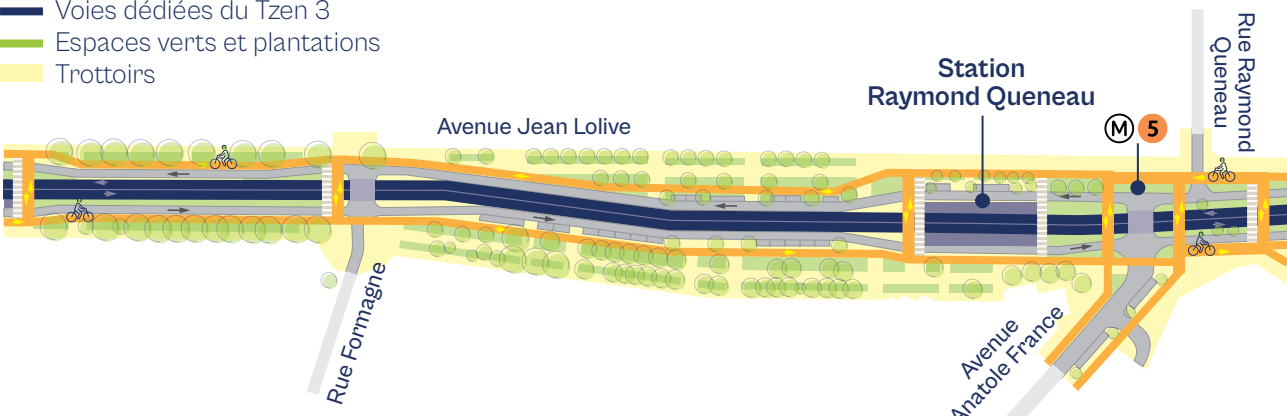
Scénario B : des espaces verts le long des trottoirs



Dans ce scénario, les plantations sont aménagées le long des trottoirs. Cela contribue à améliorer le confort des piétons et des cyclistes en apportant davantage d'ombre et de fraîcheur, ainsi que des trottoirs plus larges. Par ailleurs, cette disposition facilite l'entretien des arbres et offre une meilleure protection des pistes cyclables.

- Les + Plus d'ombre et de fraîcheur pour les riverains
Des trottoirs plus larges
- Les - Surface d'espaces verts moins importante

- Pistes cyclables
- Voies de circulation routières
- Voies dédiées du Tzen 3
- Espaces verts et plantations
- Trottoirs



Bobigny / Noisy-le-Sec

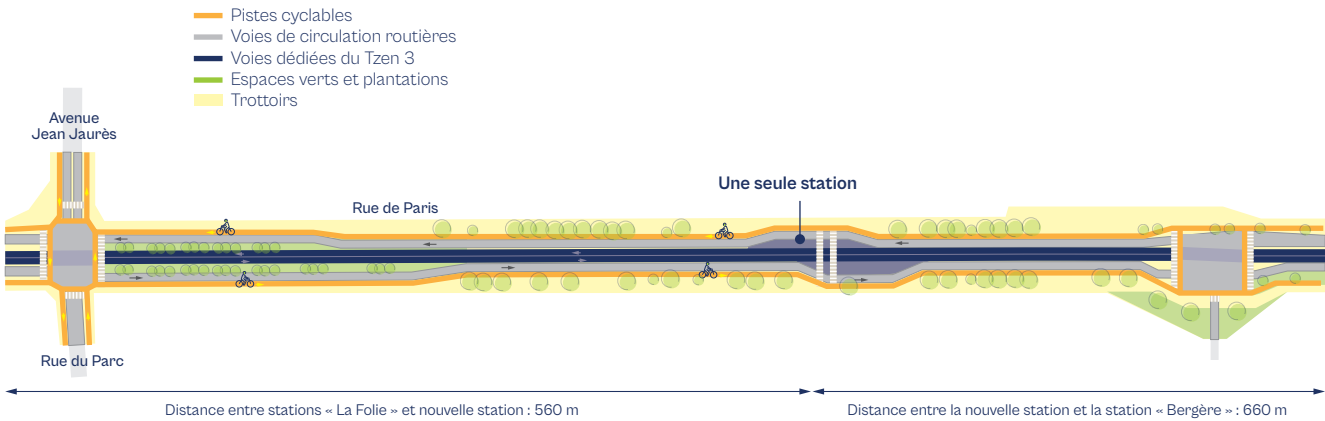
Secteur École Hôtelière

DEUX SCÉNARIOS PROPOSÉS

Scénario A : des stations mutualisées

Cette option permet de regrouper les stations « École Hôtelière » et « Arts de la Rue » en une seule station positionnée de manière centrale. Ce choix permet de simplifier le tracé et d'améliorer les temps de trajet à l'échelle de la ligne, en réduisant le nombre d'arrêts. Il facilite également l'aménagement des espaces publics, permet davantage d'espaces verts, mais allonge cependant la distance entre les stations (voir distances ci-dessous).

- Les +** Simplification du tracé
Amélioration du temps de trajet de la ligne
- Les -** Allongement de la distance avec les stations La Folie et Territoires de l'Ouroq



Enjeux du secteur

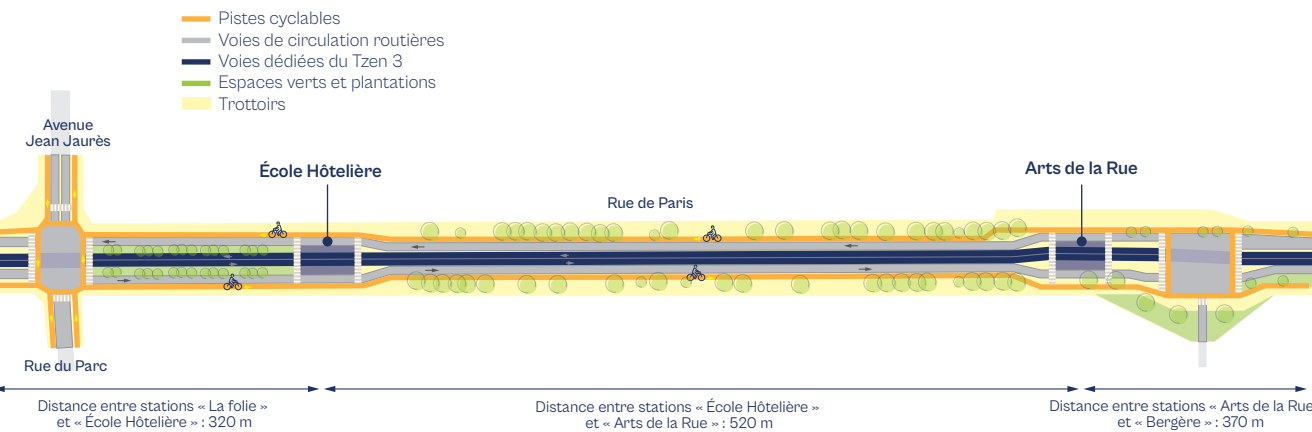
Entre Bobigny et Noisy-le-Sec, le Tzen 3 traverse un secteur dense et très fréquenté, où les stations peuvent permettre de connecter les quartiers environnants et répondre aux besoins de mobilité locale. Cependant, l'espacement entre les stations a des conséquences sur le temps de trajet global de la ligne. Leur implantation nécessite donc des arbitrages pour garantir à la fois efficacité de la nouvelle ligne de bus et desserte fine du territoire. Aussi, l'aménagement de deux stations situées entre Bobigny et Noisy-le-Sec, plus précisément entre les stations La Folie et Bergère, fait l'objet d'un questionnement spécifique. Deux variantes d'implantation sont proposées.

Scénario B : deux stations distinctes



Cette variante prévoit deux stations : « École Hôtelière » et « Arts de la Rue ». Elle favorise une meilleure desserte locale en réduisant la distance entre les points d'accès pour les usagers. Elle peut cependant avoir un impact sur les temps de parcours des bus et la fluidité du trafic car elle implique un arrêt supplémentaire par rapport au scénario A.

- Les +** Desserte locale plus fine
- Les -** Allongement du temps de parcours de la ligne



Les Pavillons-sous-Bois / Livry-Gargan

Terminus de la ligne à Gargan

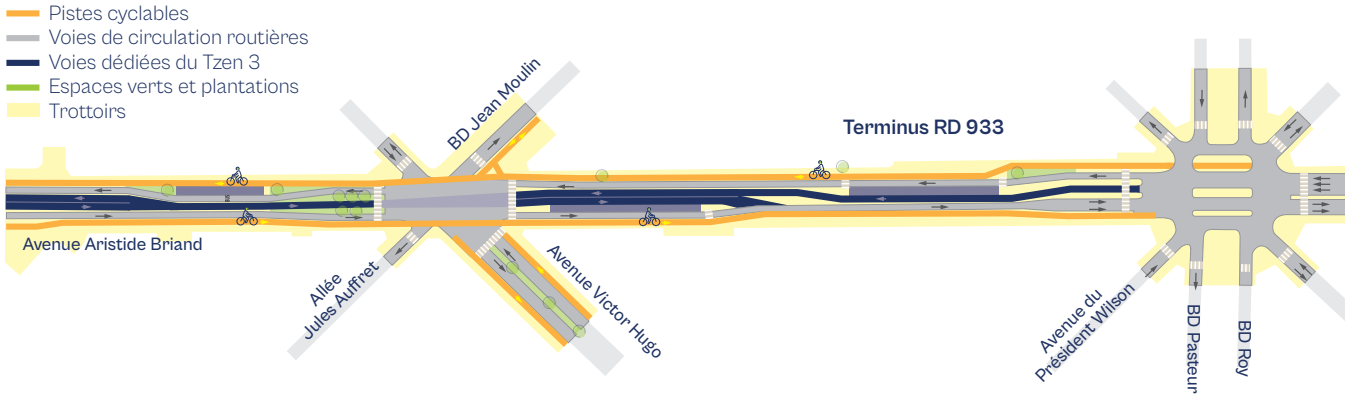
DEUX SCÉNARIOS PROPOSÉS

Scénario A : terminus RD 933



Dans la première configuration, le terminus serait positionné sur la RD 933. Cette variante permet d'améliorer la fluidité de la ligne (et donc la performance), avec un prolongement du site propre jusqu'au terminus. Elle présente également l'avantage d'être directement compatible avec un éventuel prolongement du Tzen 3 vers Vaujours. En revanche, elle allonge légèrement le parcours piéton jusqu'au tram T4.

- Les +** Meilleure fluidité de la ligne
Préservation de l'offre de stationnement et limitation des nuisances liées aux travaux sur l'avenue Victor Hugo
Compatibilité avec un futur prolongement vers Vaujours
Insertion de quais plus confortable en terminus
- Les -** Allongement du parcours piéton jusqu'au T4



Enjeux du secteur

Le terminus du Tzen 3 se situera à la limite entre Les Pavillons-sous-Bois et Livry-Gargan. Deux scénarios sont étudiés. Une implantation sur la RD 933, dans l'alignement du reste du tracé permettrait une performance optimale du Tzen 3 (et donc un temps de parcours plus court), avec un retournement des bus au niveau du pont-rail du tram T4. Inversement, un terminus sur l'avenue Victor Hugo optimiserait son insertion locale, au plus proche de la station Gargan du T4 et des centralités commerciales des Pavillons-sous-Bois.

Scénario B : terminus avenue Victor Hugo

Dans la seconde configuration, le terminus serait situé sur l'avenue Victor Hugo. Avec cette variante, la connexion avec le tram T4 serait optimisée grâce à une distance plus courte. Le terminus serait également implanté plus près du boulevard Chanzy et de ses commerces. Cependant, cette configuration entraînerait une légère réduction de l'offre de stationnement au niveau de l'avenue Victor Hugo.



- Les +** Correspondance rapide avec le T4
Réaménagement complet de l'avenue Victor Hugo
- Les -** Interruption du site propre au niveau du Boulevard Pasteur
Légère réduction de l'offre de stationnement
Perte d'efficacité du Tzen 3 (temps de parcours plus long)

Les modalités de la concertation

Comment participer à la concertation ?

Du 12 mai au 30 juin 2025

Pendant toute la durée de la concertation, différents moyens sont mis à votre disposition pour vous informer, participer et échanger avec les porteurs de projet.

S'informer

- Le dossier d'information est disponible en mairie et en ligne
- Le site internet est mis à jour en continu : www.tzen3.fr

Participer

- En ligne, sur la plateforme dédiée : www.tzen3.fr/concertation/je-participe
- En renvoyant la carte T jointe au dépliant de concertation

Échanger

4 réunions publiques

PANTIN

Lundi 2 juin à 18h

Bibliothèque Elsa Triolet,
102 avenue Jean Lolive

BONDY

Jeudi 5 juin à 18h30

Salle des fêtes,
esplanade Claude Fuzier

BOBIGNY

Mardi 10 juin à 18h30

École Simone Veil,
salle Sarah Bernhardt,
161 rue de Paris

LES PAVILLONS- SOUS-BOIS

Jeudi 12 juin à 19h

Espace des Arts,
144 avenue Jean Jaurès