



BUS **Bords
de Marne**

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Réunion d'information Focus sur les aménagements à Fontenay-sous-Bois et au Perreux-sur-Marne

21 mars 2024 – 19h30-21h30

Compte rendu

ORDRE DU JOUR

Le présent compte rendu s'attache à rappeler le déroulé de la réunion et à en retracer les principaux échanges.

Déroulé de la réunion

- **Introduction**
- **1^e partie** : Le Bus Bords de Marne, c'est quoi ?
- **2^e partie** : Focus sur les aménagements de Fontenay-sous-Bois jusqu'à Le-Perreux-sur-Marne
 - Le Triangle de Val de Fontenay
 - La Place du Général Leclerc
 - Le boulevard d'Alsace Lorraine (ex-RN 34)
- **3^e partie** : Temps d'échange
- **Les prochaines étapes**

INTERVENANTS POUR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

- Yves DANTEC, Chef du département Projets de Surface Zone 1
- Jérémy AROLES, Chef de projet
- Olivier MAHIEU, Chef de projet

DATE ET LIEU

Date : Jeudi 21 mars 2024 de 19h30 à 21h30

Lieu : Salle des mariages de l'Hôtel de Ville du Perreux-sur-Marne (98 Avenue du Général de Gaulle)

NOMBRE DE PARTICIPANTS ET DE PRISES DE PAROLE

Nombre de participants : 56

Nombre d'interventions : 13

1. INTRODUCTION

Mot d'introduction de Christel ROYER, maire du Perreux-sur-Marne

Christel ROYER souligne la présence d'Île-de-France Mobilités (IDFM) ce soir pour présenter « *un beau projet* », tout en le comparant à un « *serpent de mer* » en raison de ses vingt années de conception. Elle souligne que ce projet, bien qu'ancien, a été réfléchi et développé au fil des années. Elle insiste sur le travail approfondi et les nombreuses réunions qui se sont tenues ces dernières années entre IDFM et les collectivités, reflétant ainsi l'importance d'améliorer les transports en commun. Soulignant également les motivations écologiques et climatiques derrière ce projet, elle exprime la volonté de renforcer à la fois la fréquence et la fluidité des transports collectifs, en rappelant parallèlement l'arrivée prochaine de la ligne 15 du métro au Perreux-sur-Marne.

Mot d'introduction de Jean-Baptiste POINCLOU, modérateur de la réunion

Jean-Baptiste POINCLOU présente le déroulé de la réunion et les intervenants en tribune.

Mot d'introduction de Yves DANTEC, chef du département Projets de Surface

Yves DANTEC souligne que le projet Bus Bords de Marne est le résultat d'un travail conjoint entre les partenaires pour définir le meilleur projet possible, visant à améliorer la qualité des transports au quotidien. Il précise qu'IDFM assure la maîtrise d'ouvrage de cette opération et indique que les partenaires du projet sont multiples :

- Les financeurs : l'Etat, la Région, les Départements concernés (Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne),
- Les collectivités territoriales dont les sept communes traversées (Fontenay-sous-Bois, le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny, Gournay et Chelles), les intercommunalités et sans compter les aménageurs et les maîtres d'ouvrage des projets connexes.

Il rappelle que des études ont été lancées dès les années 2000, avec des étapes significatives en particulier la phase d'étude du dossier d'objectifs et des caractéristiques principales entre 2019 et 2020. Cette phase a permis de présenter les grandes lignes du projet lors de la concertation préalable à l'hiver 2020-2021. Les enseignements de cette concertation ont ensuite été intégrés dans le projet pour l'améliorer. Il précise que cette nouvelle phase d'études vient de se conclure avec l'approbation d'un Schéma de Principe, marquant le lancement de la préparation de l'enquête publique.

Yves DANTEC explique que cette réunion vise ainsi à présenter les résultats de ces études, ainsi que les modalités d'insertion du projet dans le territoire, sa performance et ses retombées, et ainsi permettre à tous de s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique prévue pour le second semestre 2024, qui aura lieu sous l'égide d'une commission d'enquête. Il rappelle que l'enquête publique est une étape importante qui aura pour objectif d'informer et de recueillir les contributions du public. Les participants auront à leur disposition différents moyens de communication pour faire entendre leurs avis (modalités définies par la commission d'enquête). À l'issue de cette enquête publique, IDFM et les autorités compétentes, notamment l'État, détermineront si le projet est d'utilité publique.

2. LE BUS BORDS DE MARNE, C'EST QUOI ?

Présentation du film (3 minutes) : [Bus Bords de Marne : découvrez les aménagements du projet ! \(youtube.com\)](https://www.youtube.com/watch?v=...)

Yves DANTEC souligne les trois principes fondamentaux qui ont guidé la conception de ce projet. Tout d'abord, la volonté de fournir le service de transport le plus performant possible, en mettant l'accent sur l'amélioration de la régularité, des gains de temps par rapport aux temps de parcours actuels, et le renforcement du confort dans les bus. Il mentionne également que ce projet offre l'opportunité de déployer du matériel roulant de nouvelle génération à motorisation électrique. Le deuxième aspect abordé concerne le travail sur un espace optimisé pour garantir les différents usages de la voirie. Cela implique de permettre aux cyclistes de se déplacer sur de longues distances dans des conditions de sécurité optimales, ainsi que de faciliter l'écoulement du trafic automobile dans de bonnes conditions. Enfin, le dernier principe concerne la qualité d'insertion du projet dans l'espace public. Il explique que ce projet ne se limite pas au transport, mais contribue également à améliorer la qualité de l'environnement urbain. Il précise qu'il s'agit d'une reconfiguration globale de la voirie, de façade à façade, visant à renforcer le caractère urbain des zones qui en ont le plus besoin.

Il présente ensuite une carte (voir carte ci-dessous) où chaque pastille verte représente des gains de temps par rapport aux trajets actuels, illustrant ainsi l'impact positif du projet sur la desserte des zones d'emplois, en particulier Val de Fontenay. **Yves DANTEC** indique que cette carte montre que le projet améliorera les déplacements et renforcera les liens entre les différents quartiers, offrant ainsi un confort et une régularité bien supérieurs aux conditions actuelles.



Gains de temps apportés par le Bus Bords de Marne vers Val de Fontenay

3. FOCUS SUR LES AMENAGEMENTS DE FONTENAY-SOUS-BOIS JUSQU'AU PERREUX-SUR-MARNE

Le terminus, au cœur du pôle-gare réaménagé de Val de Fontenay

Olivier MAHIEU, chef de projet, débute la présentation sur le terminus à Val de Fontenay. Il souligne que l'une des lignes directrices du projet vise à faciliter l'accès à ce pôle majeur de transports en commun, qui sera d'autant plus important à l'avenir avec l'arrivée prévue de la ligne 15 du métro et le prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay. Il indique que lors de la concertation préalable, l'insertion du terminus du Bus Bords de Marne à Val de Fontenay était envisagée dans la gare routière existante à l'ouest du pôle. Cette localisation posait certaines difficultés, notamment d'espace pour intégrer les besoins d'exploitation d'une ligne aussi capacitaire que le Bus Bords de Marne et de correspondance avec les autres lignes présentes. À la suite des retours de la concertation préalable sur le projet, portant notamment sur le souhait d'optimiser la correspondance et de rééquilibrer la desserte en bus entre l'ouest et l'est du pôle, il a été décidé de réinterroger ce choix. Il est aujourd'hui proposé d'insérer le terminus à l'est du pôle, à proximité de la future station de la ligne 15 et du T1, dans le cadre du projet de réaménagement du pôle de Val de Fontenay. Il précise toutefois que le pôle bus ne sera opérationnel qu'à la fin des travaux de la ligne de métro 15, qui se termineront après la mise en service du Bus Bords de Marne. Par conséquent, il est proposé d'établir un terminus provisoire sur la rue Carnot avec une correspondance vers le pôle de Val de Fontenay via l'allée des Sablons, afin de mettre en service le projet sans attendre l'arrivée de la ligne 15 et d'assurer une correspondance avec les autres transports desservant le pôle.

Les intentions d'aménagements sur le boulevard Raymond Poincaré

Jérémy AROLES, chef de projet, présente ensuite les intentions d'aménagements sur le boulevard Raymond Poincaré, à la limite entre Fontenay-sous-Bois et le Perreux-sur-Marne. Il souligne que la proposition sur ce secteur consiste à faire continuer le trajet du bus sur une voie dédiée située à l'extérieur du triangle de Val de Fontenay, du côté de la sortie de l'A86, ce qui nécessitera de reconfigurer le carrefour routier de sortie de l'autoroute. Sur ce secteur, il est prévu deux voies de circulation routière rejoignant la place Leclerc, la conservation des deux alignements d'arbres existants, l'intégration d'une piste cyclable, ainsi que des cheminements piétons. **Jérémy AROLES** souligne que ce secteur a fait l'objet de plusieurs variantes au cours des études, et qu'il présente aujourd'hui celle qui sera proposée à l'enquête publique. L'ensemble des variantes figurant par ailleurs bien au dossier d'enquête publique, elles pourront faire l'objet de contributions lors de l'enquête.

Les intentions d'aménagements sur la place du Général Leclerc

Jérémy AROLES présente ensuite les intentions d'aménagements sur la place du Général Leclerc. Il explique que la refonte de l'espace public sur ce carrefour a visé à compacter au maximum l'espace dédié à la circulation routière, afin d'y intégrer davantage de place aux modes actifs (trottoirs, pistes cyclables) et à la végétation, tout en s'assurant que tous les usages puissent fonctionner correctement. Il indique que la phase d'étude a été structurante avec une modélisation détaillée de la circulation routière afin de conserver de la capacité là où elle était nécessaire pour éviter toute congestion routière. Deux voies de circulation routière seront donc conservées, à l'horizon du projet, sur l'avenue de Gaulle et le boulevard Raymond

Poincaré. De plus, une deuxième voie routière est prévue depuis Neuilly-Plaisance à l'arrivée du carrefour Leclerc pour éviter les remontées de file trop importantes. Il explique que les bus seront également équipés d'un système de détection qui dialoguera avec les carrefours à feux, permettant de détecter l'approche du bus pour lui donner le feu vert au bon moment, optimisant ainsi son temps de traversée.

De plus, **Jérémy AROLES** souligne que la station Avron, autour de la place Leclerc, sera divisée en deux quais, un par direction, situés en aval du carrefour. Cela permet aux bus d'être détectés en amont, d'obtenir le feu vert à leur arrivée, de traverser le carrefour et de permettre aux passagers de monter et de descendre du bus, puis au bus de poursuivre sa course sans perturber la circulation des autres véhicules ou vélos.

Concernant les aménagements cyclables, il indique que cette place offre l'opportunité de porter trois axes (V4, V9 et V20) du réseau Vélo Île-de-France (VIF). Le projet de réseau VIF vise à développer un réseau de pistes cyclables capacitaires et sécuritaires, à l'échelle de la région, qui permettent de se rendre d'un endroit à un autre sans discontinuité. Le réseau VIF empruntera une majorité du tracé du Bus Bords de Marne, de la gare de Val de Fontenay, jusqu'à l'entrée de Chelles.

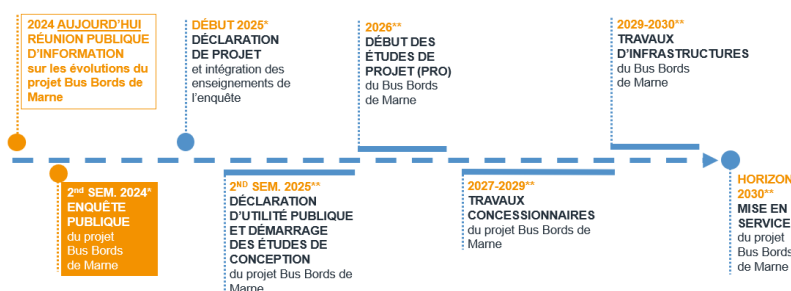
Les intentions d'aménagements sur le boulevard Alsace-Lorraine

Jérémy AROLES présente ensuite les intentions d'aménagements sur le boulevard Alsace-Lorraine. Il indique qu'après avoir quitté la station Avron, le bus circulera vers Chelles dans la circulation générale puis rejoindra sa voie dédiée pour s'arrêter à la station Jules Ferry. Il conservera sa voie dédiée pour desservir la station Jouleau, traverser le carrefour avec l'avenue du 8 mai 1945, jusqu'à la gare de Neuilly-Plaisance RER. Dans le sens inverse, le bus aura une voie dédiée jusqu'à la limite avec Neuilly-Plaisance au niveau du carrefour avec l'avenue du 8 mai 1945, puis s'insérera dans la circulation générale. Il desservira la station Jouleau et retrouvera sa voie dédiée juste avant la station Jules Ferry, pour traverser le carrefour Leclerc avec priorité, évitant ainsi d'être pénalisé par la circulation routière lors des traversées de carrefours importants. Il ajoute que les axes cyclables Vélo Île-de-France V4 et V9 sont également présents, avec une piste cyclable bidirectionnelle de 4m de largeur en section courante sur presque tout le parcours, puis de 3m hors bordures au niveau des stations. Concernant le stationnement sur le Boulevard Alsace-Lorraine, il rappelle qu'en raison de l'organisation de la voirie pour conserver les trois alignements d'arbres, l'espace disponible entre ces alignements et la voie de circulation ne permet pas de mettre en place du stationnement directement accolé à la voie de circulation routière. La proposition consiste donc, au niveau des stations et des équipements commerciaux, à inverser la piste cyclable et les alignements d'arbres. Trois arbres existants seraient remplacés par un nouvel alignement, permettant ainsi de restituer une dizaine de places de stationnement supplémentaires.

Jérémy AROLES revient sur le projet présenté en 2020 pendant la concertation préalable. Le projet prévoyait alors deux voies dédiées aux bus, une dans chaque sens, sur le Boulevard d'Alsace Lorraine. Cela nécessitait d'insérer quatre voies de circulation et donc de supprimer le terre-plein central arboré de près d'une centaine d'arbres. L'optimisation proposée à l'enquête publique et possible suite aux résultats des études de circulation routière, consiste désormais en l'insertion d'une seule voie bus dédiée aux bus, en alternance, placée stratégiquement en approche des principaux carrefours et pour les échanges voyageurs en station. Cette nouvelle configuration permet de sauvegarder environ une centaine d'arbres le long du boulevard Alsace-Lorraine, à la fois sur le terre-plein central et en station, où des quais face à face nécessitaient auparavant des aménagements impactant les arbres en bordure. Il précise que la préservation de la qualité de l'espace public est un objectif majeur du projet, comme en témoigne la densification des alignements existants qui permettra de planter 100 arbres supplémentaires sur le boulevard. Du côté sud, le stationnement et l'aménagement du trottoir restent conservés, garantissant une configuration équivalente à celle existante. Du côté nord, où la configuration est plus complexe, l'optimisation au niveau des stations Avron et Jules Ferry permet de réduire l'impact sur l'offre de stationnement actuelle par rapport à ce qui avait été présenté lors de la concertation préalable. Concernant les traversées piétonnes, il indique qu'elles sont doublées grâce au jeu des quais décalés, avec deux traversées piétonnes par quai. En se positionnant en aval des carrefours rue Gallieni, rue Ferry et rue de la Gaieté, le projet permet de doubler le nombre de traversées piétonnes, passant ainsi de 7 à 14 sur l'ensemble du boulevard Alsace-Lorraine.

4. LES PROCHAINES ETAPES

Jérémy AROLES présente les prochaines étapes du projet.



5. TEMPS D'ÉCHANGES

Intervention 1 : Un habitant du Perreux remercie les représentants d'IDFM pour leur présentation et revient sur 3 sujets :

- Sur le devenir de la ligne 113 : il rappelle qu'elle est « *énormément utilisée* » par ceux qui se rendent à Nogent-sur-Marne (collégiens, lycéens, professionnels) pour rejoindre le RER A sur l'autre branche qui se dirige vers Boissy-Saint-Léger et précise qu'elle est actuellement « *complètement saturée* ».
- L'intérêt de la nouvelle ligne Bus Bords de Marne : il souligne que le projet emprunte une grande partie du trajet de la ligne 113 jusqu'à Avron, et de la ligne 116 de Avron jusqu'à Val de Fontenay, soulignant que le projet est « *la réunion de deux lignes de bus* ». Il s'interroge sur la pertinence de développer une nouvelle ligne plutôt que d'augmenter la fréquence et de revoir le tracé de la ligne 116.
- L'aménagement du boulevard Alsace-Lorraine : il considère que la création d'une voie centrale sur le boulevard risque d'isoler davantage le quartier des Joncs Marins. Il se demande pourquoi il n'a pas été choisi de préserver les voies de bus existantes et privilégier les modes de déplacement doux, notamment en transformant le trottoir du côté impair du boulevard, qui est suffisamment large pour accueillir à la fois les piétons et une piste cyclable, tout en préservant les arbres et les places de stationnement.

Jérémy AROLES revient sur le sujet du devenir de la ligne 113. Ce qui n'a pas été suffisamment explicité, c'est que le Bus Bords de Marne vient remplacer la ligne 113 sur son tracé actuel et non s'y ajouter. Il rappelle que le point de départ de ce projet vient justement des difficultés rencontrées par la ligne 113 (complexité des nœuds routiers à traverser, organisation de certains arrêts et contraintes liées à la taille des bus) et de l'augmentation des besoins de déplacement futur liés développement du territoire. En introduction, les avantages du projet ont été présentés, comme l'assurance de la fiabilité des temps de parcours, le haut niveau de service de la ligne avec des fréquences élevées et l'augmentation de la capacité des bus grâce au changement de matériel roulant. Par ailleurs, il explique que pour les usagers de la ligne 113 se dirigeant vers Nogent-sur-Marne, le projet s'accompagnera d'une réorganisation des autres lignes de bus du secteur. Cette réorganisation impliquera soit la création d'une nouvelle ligne, soit la modification du tracé d'une ligne existante afin d'assurer la liaison sur le boulevard de Strasbourg jusqu'à Nogent-sur-Marne, avec un niveau de desserte à minima égal à celui assuré actuellement par la ligne 113 sur son itinéraire. Toutefois, il indique qu'il n'est pas en mesure de fournir aujourd'hui des détails précis sur le tracé et la fréquence de cette desserte, car c'est un travail qui est généralement réalisé deux à trois ans maximum avant la mise en service.

Concernant la ligne 116, Jérémy AROLES annonce qu'elle connaîtra prochainement une simplification de son itinéraire. Cette modification s'inscrit dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus qui accompagne la mise en service de la ligne 11 du métro à Rosny-sous-Bois. Il précise que cette évolution est particulièrement intéressante car elle permettra à terme à la ligne 116 d'évoluer dans les voies dédiées au Bus Bords de Marne, au milieu du Triangle de Val de Fontenay.

Enfin, concernant le quartier des Joncs Marins, il indique que la perméabilité du boulevard Alsace-Lorraine fait partie du diagnostic depuis le début des études. L'objectif a été d'améliorer la perméabilité nord-sud en conservant notamment le terre-plein central comme refuge pour les traversées piétonnes, ainsi qu'en doublant ces traversées piétonnes grâce aux quais décalés. Bien que le trottoir nord soit large, les exigences du cahier des charges du réseau vélo Île-de-France imposent la prévision de pistes cyclables de 4 mètres de large. Or, l'insertion de pistes cyclables de cette largeur entre le front bâti et l'alignement d'arbres tout en conservant un trottoir confortable et sécuritaire pour les piétons s'est avérée impossible.

Christel ROYER rappelle qu'un grand nombre d'échanges ont eu lieu sur ce projet entre Ile-de-France Mobilités et la municipalité, pour satisfaire les quatre objectifs de la ville : tout d'abord, le souhait de planter des arbres ; ensuite, la volonté de conserver un maximum de places de stationnement ; troisièmement, l'importance que le projet relie les Joncs Marins au sud du Perreux, ce qui était essentiel ; enfin, l'idée de transformer le boulevard actuellement semblable à une petite autoroute en un boulevard urbain avec une cohabitation harmonieuse des différentes formes de mobilité. Elle estime que le travail réalisé depuis la phase de concertation préalable du projet est significatif et témoigne d'une volonté réelle d'amélioration. Elle met en avant la place accordée au vélo, les trottoirs aménagés et surtout la multiplication par deux des traversées piétonnes, sans modification des traversées pour les véhicules. Ce dernier aspect étant crucial car cela contribuera à combler la fracture existante actuellement avec les Joncs Marins.

Intervention 2 : Une représentante de l'association « Agir pour le Perreux » s'interroge sur les aménagements prévus sur l'avenue du Général de Gaulle, soulignant les expropriations envisagées sur ce secteur. Elle propose de déplacer vers l'ouest la station Avron en direction de Val de Fontenay pour éviter ces expropriations, notant que le terrain en face appartient à la commune.

Jérémy AROLES indique que l'**insertion** des diverses fonctionnalités du projet **sur ce secteur** (notamment la station Avron présentée en direction de Val de Fontenay, la piste cyclable conforme au réseau Vélo Île-de-France, les cheminements piétons confortables ainsi que les espaces verts) nécessite un élargissement de l'espace public, impliquant des acquisitions foncières. S'agissant de l'avenue du Général de Gaulle, une vue complémentaire est présentée : le réseau VIF et la voie dédiée aux bus seront insérées entre les deux alignements d'arbres existants, entre lesquels se trouvent les voies de circulation routières se dirigeant vers le nord, ainsi que des places de stationnement.

Yves DANTEC complète sur le **sujet des acquisitions foncières**, soulignant que l'objectif principal de l'opération est d'optimiser et restituer toutes les fonctionnalités du projet en limitant son impact. Malgré cela, certaines acquisitions foncières n'ont pas pu être évitées dans le projet présenté. Il explique que des permanences spécifiques sur rendez-vous individuels sont organisées pour accompagner les propriétaires concernés et répondre à leurs questions. Ils sont invités et informés par courrier. Il insiste sur l'objectif de toujours minimiser l'impact foncier ayant conscience que des personnes sont affectées, mais qu'il peut parfois être difficile de l'éviter complètement. Il souligne que le travail sur le sujet se poursuivra lors de la phase de conception détaillée, avec pour objectif de réduire davantage cet impact. Les rencontres individuelles avec les personnes concernées auront lieu le 23 avril pour Le Perreux-sur-Marne, et un dispositif similaire sera mis en place dans d'autres communes, telles que Chelles et Neuilly-sur-Marne.

Intervention 3 : Un représentant de l'association « Mieux se déplacer à bicyclette au Perreux » s'interroge sur la différenciation de hauteur et de couleur entre les trottoirs et les pistes cyclables et demande également quelles dispositions seront prises pour le stationnement des vélos au futur terminus de la gare de bus.

Olivier MAHIEU souligne que le projet s'inscrit dans une politique plus globale portée par IDFM de développement de l'**offre de stationnement pour les vélos en gare**. À Val de Fontenay, il est prévu la création de 1 500 places pour les vélos, réparties en 600 consignes sécurisées accessibles avec le passe Navigo, et 900 places en abris en libre-service. De plus, il est prévu de développer l'offre de stationnement pour les vélos avec des arceaux prévus à proximité des stations du Bus Bords de Marne le long de l'ensemble de la ligne. **Concernant les aménagements cyclables**, l'objectif est de se conformer aux nouveaux standards du réseau vélo Île-de-France. Cela inclut la mise en place de pistes cyclables larges de 4 mètres avec des bordures différenciées entre le trottoir et les pistes cyclables. La couleur du revêtement et les détails de cet aménagement ne sont pas encore définis et seront approfondis lors des phases ultérieures du projet.

Intervention 4 : Une résidente du Perreux-sur-Marne, habitant dans le quartier des Joncs Marins et travaillant dans la zone des Alouettes à Fontenay-sous-Bois, s'interroge sur l'avancement du projet dans la zone des Alouettes et son éventuel impact avec la ligne 15. Elle questionne également le coût du projet Bus Bords de Marne, remettant en question l'intérêt du projet pour un gain de temps de 2 à 6 minutes par rapport au trajet actuel en bus. Elle soulève également des préoccupations concernant la sécurité des piétons au niveau du carrefour Leclerc.

Yves DANTEC indique que le coût du projet est de 237 millions d'euros, précisant que ce montant est « classique » pour un projet de cet ordre. Il ajoute qu'il faut mettre cet investissement en regard du nombre de personnes auxquels il bénéficiera, soit 33 000 voyageurs par jour. Il insiste sur les difficultés de régularité rencontrées aujourd'hui par la ligne 113, en raison notamment des problèmes de circulation et explique que le projet vise à y remédier. Il insiste sur la nécessité de se projeter dans l'avenir pour comprendre qu'aujourd'hui la situation est compliquée, que le développement du territoire la compliquera davantage et que les solutions consistant à ajouter ou modifier du matériel ne seront pas suffisantes. Une nouvelle infrastructure est nécessaire. Concernant l'intérêt global du projet, il mentionne que celui-ci permettrait un gain

de temps estimé à 6 minutes pour certains usagers, avec des avantages supplémentaires tels que la fiabilité de la ligne de bus, la fréquence accrue, le confort dans les bus et la réduction de la pollution due à la diminution du trafic automobile. Il souligne que l'ensemble de ces bénéfices présentent une vraie valeur pour les personnes qui vont travailler chaque jour. En analysant les bénéfices par rapport aux inconvénients, notamment les coûts d'investissement, d'entretien et de maintenance, il conclut que le projet présente un taux de rentabilité élevé pour la collectivité.

Jérémy AROLES revient sur les aménagements prévus dans le secteur de Val de Fontenay. Il souligne la collaboration étroite entre la commune, la société publique locale chargée de l'aménagement du secteur et IDFM, pour coordonner les travaux d'aménagement et de transformation du bâti, afin de mieux répondre aux besoins de circulation des différents modes de transport.

Concernant la sécurisation des piétons, il précise que tous les carrefours seront équipés de feux qui permettront de réguler la circulation pour les voitures, les bus, les piétons et les cyclistes. Cette signalisation, comprenant des feux rouges et verts, assurera une traversée sécurisée pour les piétons et les cyclistes.

Intervention 5 : Un habitant du Perreux-sur-Marne, également usager de la ligne 113, exprime son opposition au projet (« *je suis contre le projet qui va perturber mes habitudes* »). Il souligne que le projet sera un doublon à Neuilly-Plaisance et à Val-de-Fontenay. Il demande le maintien de la ligne 113 avec un renforcement du trafic. Il complète son intervention en questionnant les raisons d'être du projet au vu du réseau de transport envisagé dans le secteur, affirmant qu'il ne voit aucun intérêt à sa réalisation.

Yves DANTEC souligne l'importance des gares dans l'efficacité des déplacements urbains. L'objectif principal est d'offrir un service de rabattement efficace vers ces gares, afin de permettre aux usagers de rejoindre rapidement les différents modes de transports en commun disponibles. Il insiste sur le fait que la plupart des utilisateurs du Bus Bords de Marne ne font pas de trajets directs, mais commencent plutôt un parcours qui peut les conduire vers d'autres destinations en utilisant les lignes de métro, de RER ou de train disponibles, comme le RER A, le RER E et la future ligne 15 du métro. Il met en avant l'idée de maillage du territoire et de rapprochement des usagers des modes de transports lourds, dans le but de faciliter les déplacements sur de plus longues distances.

Intervention 6 : Un habitant de Fontenay-sous-Bois remercie IDFM pour cette « *présentation très intéressante* », tout en rappelant l'importance d'aménager l'espace public en préservant et densifiant la végétation. Il remarque que sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, la voie passe près des bâtiments existants alors qu'il y a actuellement un trottoir assez large, suggérant qu'il aurait été préférable de prévoir un élargissement à l'avance. Quant à la rue Carnot, il souligne que la perspective présentée est « *trompeuse* » car elle montre des arbres qui n'existent pas. De plus, il demande si la suppression de la bretelle de sortie de l'A86 est réellement prévue. Enfin, il indique que la circulation sur la rue Carnot est déjà dense et que l'arrivée du Bus Bords de Marne risque d'aggraver cette situation. Dans un second temps, il complète son intervention en exprimant son inquiétude quant au rétrécissement probable du trottoir d'un côté de la rue, tandis que de l'autre côté, il semble y avoir suffisamment d'espace.

Jérémy AROLES met en avant la nécessité d'assurer sécurité et confort pour tous les usagers, en particulier les piétons et les cyclistes. Il souligne également l'importance de la végétalisation pour répondre aux enjeux actuels. Sur la question des trottoirs, il indique que le projet prévoit des voies de bus et des pistes cyclables à la place des voies de circulation routières. Le trottoir restera planté d'un côté et un élargissement de l'espace public le long de la copropriété sera réalisé. L'objectif étant de réaliser des trottoirs confortables pour les piétons.

Concernant l'avenue Carnot, bien que les détails de l'organisation ne soient pas encore précis, il insiste sur la prise en compte de l'enjeu de capacité routière, notamment en lien avec la baisse des déplacements en voiture due à l'arrivée des métros du Grand Paris. Il souligne la nécessité de conserver certaines voies en fonction de la configuration, tout en envisageant des solutions pour l'aménagement paysager, même dans les espaces restreints. Il évoque également la végétalisation et la plantation d'arbres, expliquant que là où il n'est pas possible de planter des arbres, des solutions alternatives seront envisagées au niveau des strates basses. Il souligne également que les vues présentées lors de la présentation représentent les aménagements prévus dans le cadre du projet et que certains arbres n'existent pas encore.

Concernant les bretelles d'entrée et de sortie n°19 vers l'A86 extérieur, il indique qu'elle ne seront pas fermées. Les feux seront toutefois reconfigurés pour que le bus ait sa priorité. C'est un travail qui se fera avec les gestionnaires des voiries concernées.

Intervention 7 : Yoann RISPAL, conseiller municipal pour la ville de Fontenay-sous-Bois, remercie les représentants d'IDFM pour leur présentation détaillée, soulignant que ce projet a fait l'objet de nombreux échanges avec les villes partenaires. Il salue également l'engagement de la municipalité du Perreux-sur-Marne pour avoir permis de parvenir à un niveau de définition aussi avancé avant l'enquête publique. Il rappelle les besoins de Fontenay-sous-Bois en matière de mobilité, en particulier pour accompagner la transformation du pôle de Val de Fontenay, affirmant que le projet du Bus Bords Marne est essentiel pour améliorer les conditions de déplacement sur le territoire. Il souligne l'importance de répondre aux besoins des habitants en matière de transport en tenant compte de l'augmentation prévue du nombre de voyageurs avec l'arrivée des nouvelles infrastructures telles que les lignes 1 et 15 du métro et le tramway T1. Il reconnaît que certains aspects du projet doivent être affinés mais que cela pourra être fait lors de l'enquête publique. Concernant la réorganisation du réseau de bus, il indique que la ville de Fontenay-sous-Bois sera attentive à ce qu'une ligne de bus reprenne le tracé actuel de la ligne 113, notamment entre le carrefour Leclerc et Nogent RER, qui est l'une des plus fréquentées de l'est parisien. Concernant les travaux de la ligne 15 du métro, en réponse à l'intervention d'un habitant de Fontenay, il explique que la ville a une politique de maîtrise foncière volontariste afin de maîtriser tous les terrains nécessaires aux travaux de la gare. Il indique qu'aujourd'hui les travaux se limiteront à la parcelle du Péripôle. Il précise qu'une attention particulière sera portée aux nuisances pour les habitants, en particulier pour le quartier des Alouettes. Enfin, il rappelle l'importance des étapes de concertation avec les habitants tout au long de ce projet, permettant ainsi de prendre en compte leurs préoccupations et de garantir la qualité du projet dans son ensemble.

Intervention 8 : Un représentant de l'association « Bien Vivre au Perreux » se dit avoir été « *très sensible* » à la manière dont IDFM a mené « *une vraie concertation* ». Il s'interroge sur l'identité de l'aménageur mentionné sur une des diapositives, et souhaite savoir si la circulation des convois exceptionnels sur le boulevard Leclerc ou sur l'ancienne RN34 sera possible. Il exprime également des inquiétudes concernant la suppression d'arbres. Il complète son intervention, dans un second temps, indiquant qu'il était mentionné « *intentions d'aménagements* » dans la présentation d'IDFM et demande des précisions sur ce que cela signifie.

Jérémy AROLES répond à la question concernant les convois exceptionnels, soulignant que les départementales actuellement empruntées servent d'itinéraires pour les transports exceptionnels, et l'objectif est de maintenir cette compatibilité dans le cadre du projet à venir. Cette considération fait partie intégrante du programme de l'opération. Concernant l'aménageur, il indique qu'il faisait allusion à la société publique locale Marne-au-Bois à Fontenay-sous-Bois. Sur le complément apporté par le participant, il indique que lorsqu'il parle « *d'intentions d'aménagement* », il s'agit du sens premier du terme, c'est-à-dire l'aménagement proposé de l'espace public, illustré par les vues d'artiste présentées jusqu'à présent.

Christel ROYER, maire du Perreux-sur-Marne, prend ensuite la parole, soulignant l'importance de la préservation et de la plantation d'arbres dans la commune, enjeu pris en considération par IDFM dans le projet présenté aujourd'hui.

Intervention 9 : Un habitant du Perreux-sur-Marne, résidant dans le quartier des Joncs Marins, souhaite revoir le plan montrant la partie d'accès à l'A86 au niveau des Alouettes puisqu'il lui a semblé n'y avoir qu'un seul accès à l'autoroute sur le plan pour rejoindre l'A86 contre 2 actuellement. Par ailleurs, il remet en question le chiffre de 33 000 voyageurs à terme dans le cadre du projet, soulignant que cela inclut nécessairement les usagers du 113 et rappelle le rôle fédérateur de cette ligne sur le territoire. Il souligne que pour les habitants des Joncs Marins, toute suppression ou diminution du service du 113 pourrait créer un isolement du quartier.

Yves DANTEC souligne que le projet s'appelle Bus Bords de Marne, mais en réalité il représente « *une révolution du 113* ». Il explique que le 113 actuel atteint les limites du système et qu'avec une estimation de 33 000 voyageurs prévue pour sa mise en service d'ici 2030, il est clair que des solutions temporaires ne suffiront plus à répondre aux besoins actuels et futurs. Il rappelle la restructuration du service bus, avec la création d'une « *colonne vertébrale* » qui permettra de repenser le réseau de proximité et d'améliorer l'irrigation du territoire. Il précise qu'IDFM défend une vision complémentaire des deux, avec une colonne vertébrale répondant aux enjeux de déplacement rapide vers des modes lourds, tout en permettant aux habitants de se déplacer efficacement entre les stations locales.

Yoann RISPAL, conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois, complète en revenant sur le sujet des bretelles, expliquant qu'à Fontenay-sous-Bois, un projet de suppression d'une bretelle de sortie dans le sens Bobigny-Créteil est envisagé pour libérer de l'espace et faciliter les correspondances à la gare. Cependant, dans le sens Créteil-Bobigny, la sortie d'autoroute utilisée par les habitants du Perreux-sur-Marne serait conservée.

Intervention 10 : Un habitant du Perreux-sur-Marne et usager de la ligne 113 souligne également l'importante fréquentation de cette ligne. Il rappelle qu'un grand nombre de résidents de Nogent-sur-Marne utilisent cette ligne pour se rendre au travail à Chelles ou pour faire leurs courses dans les grandes surfaces, faute d'autres options. Il souhaite que les habitants de Nogent puissent avoir également leur mot à dire sur ce sujet.

Jérémy AROLES reconnaît la frustration que peut engendrer l'incertitude quant à la solution de remplacement de la ligne 113. Il assure cependant que le niveau de service restera similaire à celui de la ligne actuelle.

Intervention 11 : Un habitant du Perreux-sur-Marne souligne « *un projet excellent et qui apporte beaucoup de choses* », notamment pour la requalification du boulevard Alsace-Lorraine et du Triangle Val de Fontenay. Il s'interroge sur le mode d'énergie utilisé pour les bus, ainsi que sur la connexion entre le boulevard Carnot et la station RER pour les cyclistes. En effet, il remarque qu'une piste cyclable arrive jusqu'à la station RER, mais qu'il n'y a pas de liaison visible sur les plans. Il se demande si cela a été envisagé pour atteindre le parking à vélos allée des Sablons, près de Val de Fontenay.

Yves DANTEC indique que l'énergie utilisée sur le futur Bus Bords de Marne sera intégralement électrique. Les bus seront gérés depuis un nouveau Centre Opérationnel Bus (COB) situé à Neuilly-sur-Marne. Le Bus Bords de Marne permettra d'assurer un haut niveau de service, avec une énergie totalement décarbonée. De plus, il souligne qu'une transition énergétique est en cours pour certains bus de la ligne 113 avant la mise en service du Bus Bords de Marne.

Jérémy AROLES revient sur l'accessibilité au parking vélos, soulignant que parmi les 1 500 places prévues à l'horizon sur le pôle, une partie importante sera localisée Allée des Sablons. Il décrit ensuite les aménagements prévus, notamment une piste cyclable continue rue Carnot rejoignant la V20 du réseau Vélo Île-de-France avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et d'autres pistes cyclables sur l'Allée des Sablons et avenue Louison Bobet. Il souligne que l'objectif est de construire un réseau cyclable autour de la gare et d'assurer la continuité des aménagements jusqu'à l'offre de stationnement. Il ajoute que l'aménagement cyclable prévu le long de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny au nord de la rue Carnot, s'inscrira dans la continuité des aménagements qui seront réalisés dans le cadre du projet T1.

Intervention 12 : Un habitant du Perreux-sur-Marne, et plus particulièrement du quartier des Joncs Marins, exprime ses inquiétudes concernant la modification du trajet de bus 116 pour son quartier. Il souhaite savoir si une alternative de transport sera mise en place pour compenser cette modification. Il souligne également les problèmes actuels causés par le report de la circulation automobile depuis le boulevard Alsace Lorraine, et s'interroge sur les mesures prévues pour limiter cette circulation supplémentaire dans le quartier.

Jérémy AROLES explique que le tracé de la ligne 116 sera très prochainement simplifié dans sa direction nord-sud, entre le centre et le sud de la commune du Perreux-sur-Marne et la gare de Val de Fontenay, dans le cadre d'une réorganisation du réseau de bus local accompagnant l'arrivée du métro 11 à Rosny-Bois-Perrier. La ligne 145 subira également des ajustements dans le cadre de cette réorganisation, prenant en charge la desserte du quartier des Joncs Marins à la place de la ligne 116.

Concernant les reports de trafic, **Olivier MAHIEU** explique que l'impact du projet Bus Bords de Marne sur la circulation routière a été minutieusement étudié dans l'ensemble du secteur, avec des études approfondies menées dès la phase de concertation préalable. Cette démarche a été renforcée et consolidée dans la nouvelle phase d'études, notamment grâce à des simulations de trafic précises permettant de modéliser les conditions de circulation, y compris au niveau des carrefours et sur l'ensemble du secteur concerné. Il précise l'importance de dimensionner correctement le nombre de voies aux abords des carrefours pour faciliter les mouvements tournants et éviter les files d'attente trop longues, en particulier pour éviter que celles-ci ne remontent jusqu'aux carrefours en amont et ne bloquent l'ensemble du trafic. Les études de circulation ont montré qu'il était possible de maintenir les temps de parcours en voiture sur l'axe, en tenant compte de la baisse des déplacements en voiture avec l'arrivée des lignes du Grand Paris Express.

Intervention 13 : Un habitant du Perreux-sur-Marne trouve qu'il serait plus intéressant que le bus reste sur le triangle sur le boulevard Carnot plutôt que de rejoindre la ligne du métro 15 dans le péripole. Selon lui, ce tracé entraînerait un rallongement du parcours pour les bus et les usagers.

Il demande également d'envisager dans le futur une ligne alternative entre Neuilly-Plaisance RER et Nogent-sur-Marne RER, qui soit aussi fréquente que la ligne 113 actuelle, afin que cela soit viable.

Jérémy AROLES répond :

- Concernant le tracé du bus, l'implantation du terminus au sein du péricole est une évolution depuis la concertation préalable pour optimiser les correspondances avec les modes de transports lourds à Val de Fontenay. La station terminus sera au plus près des différents modes (T1, M15, RER A et RER E).
- Concernant la réorganisation du réseau de bus local qui accompagnera le projet du Bus Bords de Marne : le maintien d'une desserte bus depuis Nogent-sur-Marne est bien prévu avec un niveau de service au moins équivalent à la ligne 113. Cependant le détail de son tracé (liaison vers Val de Fontenay ou Neuilly Plaisance ou les deux), nécessite une réflexion approfondie. Ces études spécifiques sur la réorganisation du réseau de bus local avec le projet Bus Bords de Marne seront menées 2 à 3 ans avant la mise en service du projet et peuvent être affinées dans le détail jusqu'à quelques mois avant la mise en service.

6. CONCLUSION

Mot de conclusion de Yves DANTEC, chef du département Projets de Surface

Yves DANTEC remercie tous les participants pour leur présence, espère que cette réunion a permis de répondre aux interrogations et conclut en rappelant qu'IDFM est vraiment confiant dans l'idée que ce projet sera une amélioration de la qualité de vie au quotidien pour les voyageurs grâce à la qualité des aménagements envisagés. Il encourage vivement les participants à continuer de s'informer, soulignant la disponibilité des différents canaux de communication, tels que le site internet et la boîte mail contact pour échanger avec IDFM. Il annonce les dates des rencontres prévues sur les autres secteurs du tracé Bus Bords de Marne : une rencontre avec les voyageurs à Chelles le 25 mars, une réunion publique à Neuilly-sur-Marne le 2 avril et une autre réunion publique à Neuilly-Plaisance le 4 avril.

Mot de conclusion de Christel ROYER, maire du Perreux-sur-Marne

Christel ROYER remercie les intervenants pour leur présentation et leurs explications. Elle souligne l'importance de ces sujets et rappelle que la multiplication des réunions depuis le début du projet a permis de répondre aux questions et à fournir des explications détaillées. Elle précise que le projet n'est pas encore totalement finalisé, ne permettant pas de donner des réponses précises à toutes les questions posées mais justement, elle encourage le public à participer à l'enquête publique, soulignant son importance pour affiner et faire évoluer le projet et rappelant que l'objectif est d'améliorer à la fois les transports et la qualité de vie des habitants et des riverains.