



BUS Bords de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Bilan de la concertation du 9 novembre 2020 au 8 février 2021



bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr



avec



Sommaire

1 Le projet Bus Bords de Marne, présenté à la concertation	5
1.1 Le contexte général du projet	6
1.1.1. La situation existante sur l'ex-RN34	6
1.1.2. Les évolutions prévues sur le territoire	7
1.2 Les objectifs et principales caractéristiques du projet	8
1.2.1. Le projet Bus Bords de Marne en bref	8
1.2.2. Les objectifs du projet	9
1.2.3. Les principales caractéristiques du projet	10
1.3 Les acteurs du projet	12
1.3.1. Le maître d'ouvrage du projet, Île-de-France Mobilités	12
1.3.2. Les financeurs du projet	12
1.3.3. Les partenaires du projet	13
1.4 Le calendrier et le coût du projet	14
1.4.1. Le calendrier du projet	14
1.4.2. Le coût du projet	14
2 Le déroulement et les modalités de la concertation	15
2.1 Le cadre et les objectifs de la concertation	16
2.1.1. Le cadre de la concertation	16
2.1.2. Les objectifs de la concertation	16
2.2 La préparation de la concertation	17
2.2.1. Une concertation préparée avec les partenaires	17
2.2.2. Les rencontres d'information avant la concertation	17
2.2.3. Une concertation adaptée au contexte sanitaire	17

2.3 Les modalités d'information	19
2.3.1. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales	19
2.3.2. Le communiqué de presse	19
2.3.3. Le dépliant participatif	19
2.3.4. La vidéo de présentation du projet	20
2.3.5. Le site internet dédié au projet	21
2.3.6. La campagne sur les réseaux sociaux	22
2.3.7. La communication réalisée par les partenaires du projet	23
2.4 Les moyens d'expression	24
2.5 Les temps d'échanges	24
2.5.1. Les permanences téléphoniques	24
2.5.2. Les rencontres voyageurs et de proximité	24
2.5.3. Les ateliers-focus	25
3 La synthèse quantitative de la participation	26
<hr/>	
3.1 La répartition des contributions par modalité	27
3.2 La répartition des contributions par thématique	27
3.3 Les contributions des parties prenantes	28
4 La synthèse thématique des avis exprimés	31
<hr/>	
4.1 L'opportunité du projet	32
4.1.1. L'opportunité générale	32
4.1.2. Le choix du mode et les voies dédiées aux bus	34
4.1.3. Les autres projets de transports du territoire	36
4.1.4. Le coût et le financement du projet	37
4.1.5. Le calendrier du projet	37
4.2 Le tracé général , les terminus et les stations	40
4.2.1. Le tracé et le choix des terminus à Val de Fontenay et Chelles-Gournay	40
4.2.2. Le positionnement précis des terminus et le tracé à leur approche	41
4.2.3. Les enjeux liés au RER et à la gare de Neuilly-Plaisance	42
4.2.4. Les stations	42
4.2.5. La réorganisation du réseau de bus	44

4.3 La répartition des fonctionnalités sur la voirie	46
4.3.1. L'implantation des voies dédiées aux bus	46
4.3.2. La réduction du nombre de voies routières	47
4.3.3. L'aménagement des carrefours	49
4.3.4. La capacité de stationnement	50
4.3.5. Le cadre de vie	51
4.3.6. Les emprises disponibles et les acquisitions foncières	55
4.4 Les principes d'exploitation	56
4.4.1. Le matériel roulant	56
4.4.2. Le centre opérationnel bus	56
4.5 La concertation	58
5 Les enseignements de la concertation	60
6 Les orientations du maître d'ouvrage pour la suite du projet et de la concertation	63
7 Annexes	65
Sommaire des annexes	66



1

Le projet Bus Bords de Marne, présenté à la concertation

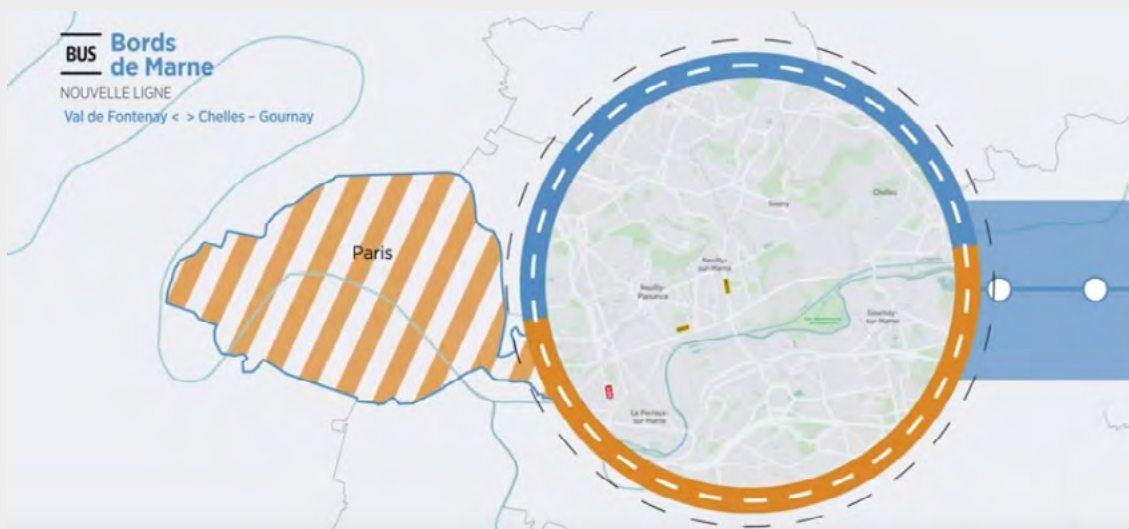
1.1 Le contexte général du projet

1.1.1. La situation existante sur l'ex-RN34

L'ex-RN34 est une **radiale importante dans le réseau viaire de l'Est parisien**, radiale qui a été transférée aux départements du Val-de-Marne (94), de la Seine-Saint-Denis (93) et de la Seine-et-Marne (77), dans le cadre du transfert des routes nationales aux départements (décret de 2005).

De Nogent-sur-Marne à Chelles, cet axe dessert **8 communes et 3 départements** (Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne), en cumulant des fonctions urbaines (centre-ville de Nogent-sur-Marne par exemple) et de transit (liaison A4/A86). Il dessert un **territoire à forte dominante résidentielle** avec quelques poches de forte densité: centres anciens, grands ensembles et quartiers autour des gares.

Ce territoire est aujourd'hui fortement dépendant du réseau ferré pour l'accès aux emplois du cœur de la métropole. Les lignes de bus du secteur jouent un rôle essentiel pour le rabattement sur le réseau ferré mais elles connaissent des difficultés de circulation, notamment aux heures de pointe. Ces difficultés de circulation impactent la régularité des lignes, notamment pour la ligne 113. Elles sont essentiellement dues à l'absence de voies continues dédiées aux bus et au double stationnement de véhicules particuliers ou de livraisons qui gênent la circulation des lignes de bus.



Vue sur l'ex-RN34 saturée aux heures de pointe

1.1.2. Les évolutions prévues sur le territoire

D'ici 2030, le territoire devrait connaître une évolution significative sur le plan urbain et des transports.

Plusieurs **projets de développement urbains** comme ceux de Val de Fontenay - Alouettes, la ZAC Maison Blanche ou Ville Évrard sont prévus. 36 000 habitants et 18 500 emplois supplémentaires sont attendus sur le secteur d'étude d'ici 2030.

Plusieurs **projets d'évolution du réseau de transport en commun** sont également prévus en particulier au niveau des pôles existants: le prolongement du tram T1 à Val de Fontenay (www.t1bobigny-valdefontenay.fr) et le prolongement du RER E vers la Défense (www.rer-eole.fr) depuis Val de Fontenay et Chelles-Gournay. Puis, à l'horizon 2030, les métros 15 Est à Val de Fontenay (www.societedugrandparis.fr/gpe/ligne/ligne-15-est) et métro 16 à Chelles-Gournay (www.societedugrandparis.fr/gpe/ligne/ligne-16).

Ces développements s'accompagneront naturellement d'un accroissement et d'une évolution des besoins de déplacements sur le secteur.



Vue sur le triangle Val de Fontenay au niveau du carrefour Carnot/Bobet - Intentions d'aménagement Bus Bords de Marne et représentation du projet d'aménagement de « Îlot de la Pointe »



Intentions d'aménagements de la ZAC Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne - © Grand Paris Aménagement
Source : <https://leparcmb.fr/>, 2020

1.2 Les objectifs et principales caractéristiques du projet

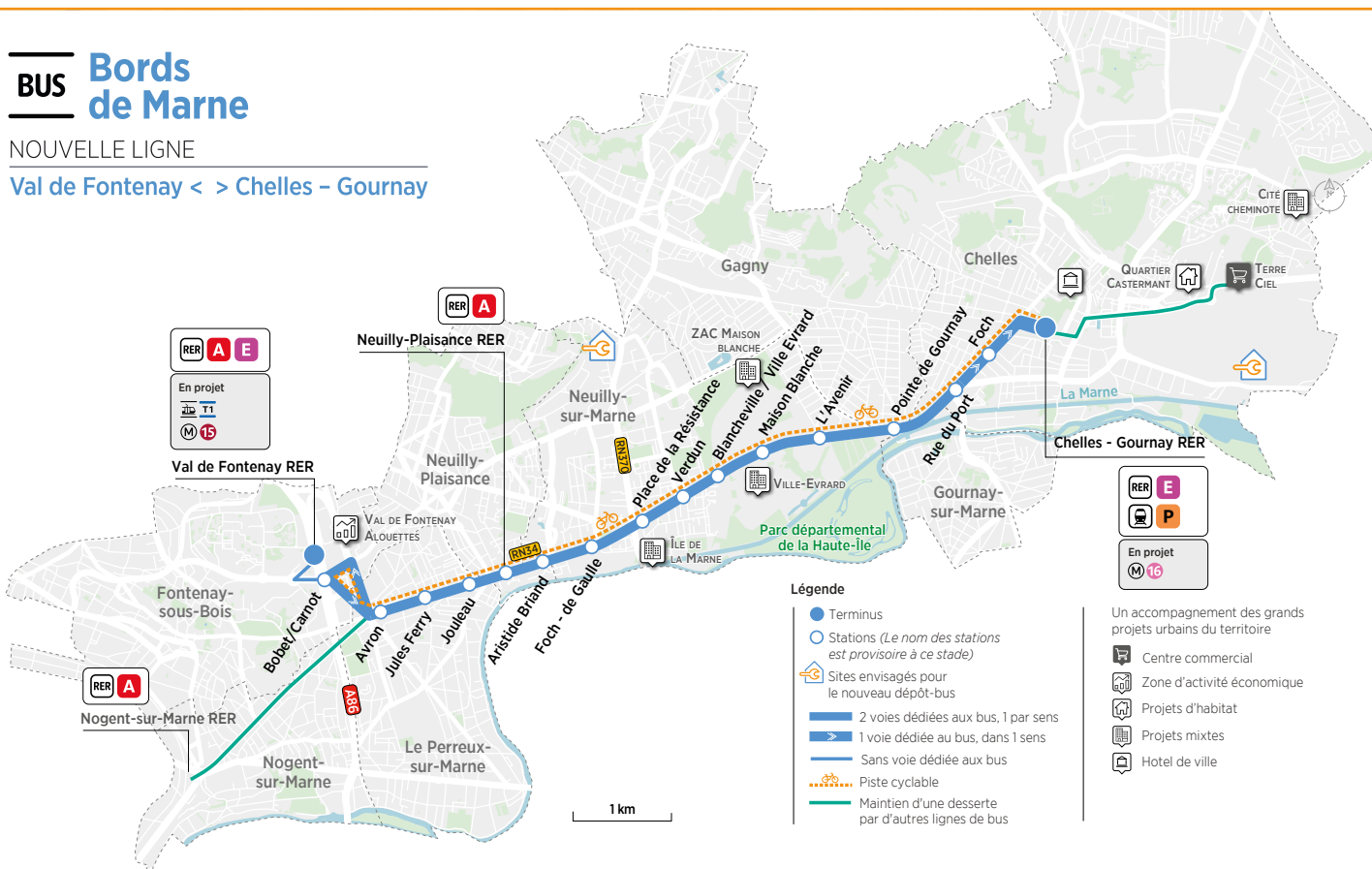
1.2.1. Le projet Bus Bords de Marne en bref

Le projet consiste à **réaliser des voies dédiées aux bus et à créer une nouvelle ligne de bus entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay**. Le Bus Bords de Marne reprendra en partie l'itinéraire de l'actuelle ligne 113, principalement sur l'ex-RN34. Il s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus local pour maintenir la desserte qui est aujourd'hui assurée par la ligne 113, avec d'autres lignes que le Bus Bords de Marne, entre Nogent-sur-Marne RER et Neuilly-Plaisance, puis au-delà de la gare de Chelles-Gournay vers le centre commercial Terre Ciel. Pour aménager des voies dédiées aux bus, la capacité routière sera alors réduite sur certains tronçons.

BUS Bords de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles - Gournay



1.2.2. Les objectifs du projet

Les objectifs du projet sont les suivants :

- ▶ Offrir un moyen de transport rapide, fiable et confortable et améliorer la performance des autres lignes de bus du territoire,
- ▶ Assurer une liaison et des correspondances efficaces vers les gares (Val de Fontenay, Neuilly-Plaisance et Chelles-Gournay),
- ▶ Accompagner les projets de développement du territoire en desservant au plus près les zones en projet (notamment la ZAC Maison Blanche et le quartier de Val de Fontenay),
- ▶ Créer des itinéraires continus, confortables et sécurisés, notamment pour la marche à pied et le vélo,
- ▶ Améliorer le cadre de vie en contribuant à la rénovation de l'espace public et à l'apaisement des circulations.

Le projet est le **fruit d'un important travail mené en collaboration avec les collectivités et partenaires concernés**, afin d'adapter le projet aux spécificités du territoire.

LES AMÉNAGEMENTS DU BUS BORD DE MARNE



17 stations
desservies sur
7 communes



3 gares desservies
Val de Fontenay - Neuilly-Plaisance
Chelles-Gournay



8,3 km de voies
dédiées aux bus



1 piste cyclable continue
de Val de Fontenay à Chelles-Gournay

UNE OFFRE ADAPTÉE



Un bus toutes les
3 minutes environ
en heure de pointe



30 minutes
Val de Fontenay > Chelles-Gournay
10 minutes
Maison Blanche > Chelles-Gournay



40 000 voyageurs
attendus chaque jour



Des bus articulés plus capacitaires
accessibles à tous
et dotés d'une motorisation propre

Plus d'informations sur

<https://bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir-le-projet>

COMPARAISON DES TEMPS DE PARCOURS THÉORIQUES EFFECTUÉS EN BUS

	Actuel	Avec le projet Bus Bords de Marne	Gain de temps de par- cours apporté par le Bus Bords de Marne
Val de Fontenay - Chelles - Gournay RER	43 min	30 min	- 13 min
Val de Fontenay - Neuilly-Plaisance RER	21 min	10 min	- 11 min
Maison Blanche - Val de Fontenay	31 min	21 min	- 10 min
Maison Blanche - Neuilly-Plaisance RER	14 min	11 min	- 3 min
Maison Blanche - Chelles-Gournay	15 min	10 min	- 5 min

1.2.3. Les principales caractéristiques du projet

Création de voies dédiées aux bus

Le Bus Bords de Marne circulera sur des voies de circulation dédiées avec priorité aux carrefours et aménagements ponctuels (couloirs d'approche et réaménagement de carrefours). Il bénéficiera ainsi d'une meilleure régularité et de temps de parcours réduits. Ces aménagements pourraient aussi bénéficier aux autres lignes de bus du secteur.

Des arrêts repensés

Aujourd'hui, 22 stations de bus, parfois très rapprochées les unes des autres sont implantées sur ce secteur, ne favorisant pas une circulation fluide des bus.

La nouvelle ligne Bus Bords de Marne desservira 17 stations, espacées de 500 mètres en moyenne et positionnées au plus près des quartiers d'habitation et des équipements. Elle assurera ainsi un bon équilibre entre une desserte fine du secteur et une offre de bus performante. L'emplacement des stations n'est pas encore définitif à ce stade.

Les stations du Bus Bord de Marne seront facilement repérables et accessibles à tous. Elles seront dotées de nombreux équipements (abris, assises, informations voyageurs en temps réel, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, bornes d'achat de titres de transport...).

Réaménagement de l'espace public

Le projet Bus Bords de Marne inclut un **réaménagement qualitatif de l'espace public, de « façade à façade »** sur l'ensemble de l'axe : chaussées, trottoirs, mobilier, éclairage et plantations.

Les aménagements donneront à chaque usager sa place dans l'espace public, en favorisant en particulier les modes doux. Une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3 mètres sera aménagée tout le long du tracé, ainsi que de larges trottoirs pour les piétons, en prenant en compte les contraintes et besoins de circulation générale et de stationnement.

Le nombre de voies routières pourra être réduit sur certains tronçons, en fonction des aménagements retenus et des études de circulation à mener dans les phases d'études à venir. Cette réduction de la capacité routière pourra contribuer à apaiser le trafic routier sur l'axe. Les études ultérieures préciseront les conditions d'insertion aux carrefours afin de répondre au mieux aux enjeux de fluidité du trafic routier.

Des **aménagements paysagers** seront également réalisés : ils feront l'objet de la suite des études.



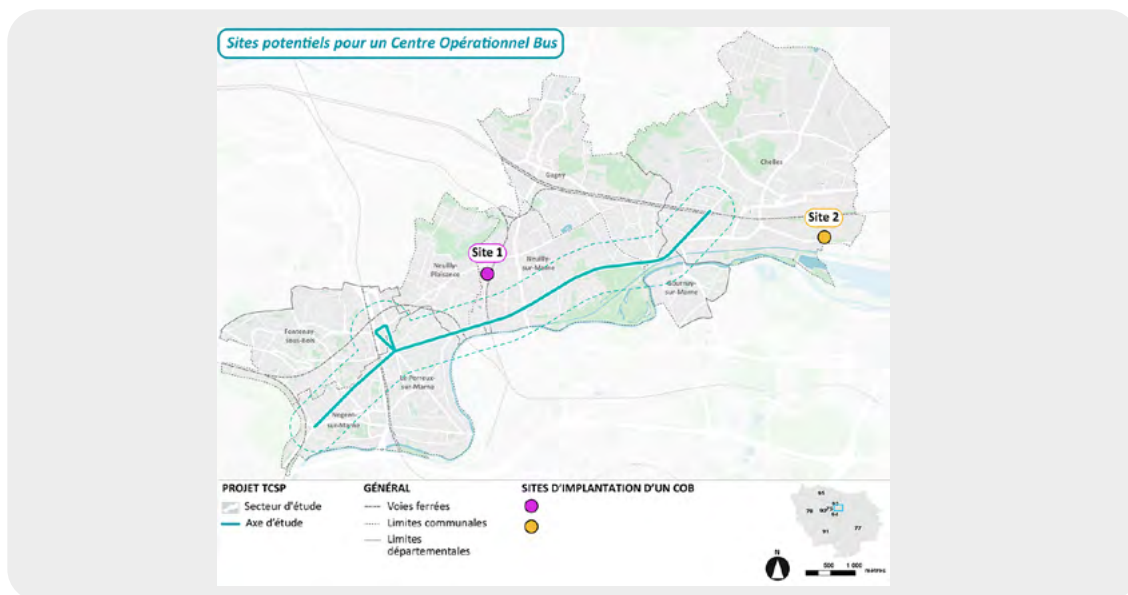
Vue sur l'ex-RN 34 au niveau de la future station Maison Blanche - intentions d'aménagement Bus Bords de Marne

Le centre opérationnel bus

Les centres opérationnels bus existants ne sont pas compatibles pour recevoir les futurs bus articulés à motorisation propre du Bus Bords de Marne. Un nouveau centre opérationnel bus permettra d'assurer leur entretien, nettoyage, stationnement et de répondre aux besoins des autres lignes de bus du territoire.

Deux sites à proximité du tracé et d'une surface adaptée sont envisagés pour son implantation à ce stade des études :

- ▶ À Chelles, sur l'emprise SNCF située au sud du faisceau ferroviaire ;
- ▶ À Neuilly-sur-Marne, sur les délaissés de l'autoroute A103.



À l'issue de la concertation, les études du schéma de principe se poursuivront sur un ou plusieurs de ces sites. Une attention particulière sera portée dès sa conception, à la qualité architecturale et environnementale de ce bâtiment essentiel au projet.

Adaptation du réseau de bus

Le projet s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus local, afin que les autres lignes bénéficient de manière optimale des aménagements réalisés. Une desserte bus sera également maintenue sur les secteurs desservis par l'actuelle ligne 113 et non desservis par le Bus Bords de Marne : entre les communes de Neuilly-Plaisance et Nogent-sur-Marne, puis de Chelles-Gournay RER jusqu'à la mairie de Chelles et le centre commercial Terre-Ciel. Les réflexions relatives à l'organisation précise du réseau seront menées 2 à 3 ans avant la mise en service du Bus afin de dimensionner l'offre au plus près des besoins observés.

1.3 Les acteurs du projet

1.3.1. Le maître d'ouvrage du projet, Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Chaque jour, 5 millions de déplacements sont effectués par les Franciliens à bord de l'un des 10 500 bus et cars circulant sur l'ensemble du réseau d'Île-de-France Mobilités. Elle consacre d'importants moyens au développement de ce réseau essentiel à la mobilité des Franciliens. Les améliorations visent principalement à adapter le fonctionnement des lignes au rythme de vie des Franciliens : augmentation des fréquences de passage en journée ou aux heures de pointe et amélioration des horaires, avec des bus plus tôt et/ou plus tard. Parfois ce sont les parcours des lignes qu'il faut adapter aux évolutions des territoires comme de nouveaux équipements ou quartiers à desservir, la transformation d'une rue en axe piéton, etc. Île-de-France Mobilités a également pour objectif d'avoir un parc de bus 100 % propre en 2025 pour les zones les plus denses de la région et 2030 pour l'ensemble de la région. Il s'agit de l'objectif le plus ambitieux en Europe en matière de transition énergétique.

Île-de-France Mobilités est le maître d'ouvrage du projet, des études préalables jusqu'à l'enquête publique. Elle financera à 100 % le matériel roulant et le fonctionnement du Bus Bords de Marne.

1.3.2. Les financeurs du projet

L'État, la Région Île-de-France et les Départements de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne financent les études préalables et préliminaires du projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

Liberté
Égalité
Fraternité

L'État

En participant au financement du projet du TCSP « Bus Bords de Marne » sur l'ex-RN34, l'État s'engage à répondre aux enjeux de déplacement et aux attentes des Franciliens. Il poursuit son objectif : moderniser et développer des lignes de transports plus performantes et accessibles à tous, permettant d'avancer plus vite vers une ville durable et un mode de vie plus apaisé, et ainsi, de renforcer l'attractivité de la région Île-de-France.



La Région Île-de-France

Pour répondre à la demande de tous les usagers, la Région investit massivement pour moderniser et agrandir le réseau de transports en commun. Elle accompagne également le développement de la pratique quotidienne du vélo ainsi que les nouveaux usages de la route comme le covoiturage ou les voies réservées aux bus et taxis. Elle développe une politique résolue de lutte contre les bouchons et de soutien à l'innovation routière. Conjointement avec Île-de-France Mobilités, la Région a engagé la révolution des transports depuis 2016 pour améliorer en profondeur les conditions de transport des Franciliens.



Le Département du Val-de-Marne

Le Département du Val-de-Marne est engagé dans l'amélioration et le développement des transports pour tous les Val-de-Marnais. Favoriser les transports collectifs et les circulations douces, apaiser le trafic automobile, garantir une meilleure desserte du territoire et réduire les temps de parcours au sein du département, tels sont les principaux objectifs du Conseil départemental en matière de déplacements.



Le Département de Seine-Saint-Denis

Parce que c'est un enjeu social, économique et environnemental majeur, le Département de Seine-Saint-Denis est mobilisé pour le développement des modes actifs et engagé pour améliorer la qualité et la quantité de l'offre de transports en commun sur le territoire. Il participe ainsi activement aux déploiements du réseau de bus et aux prolongements des lignes de métro, et soutient la réalisation des nouvelles lignes du métro du Grand Paris Express.



Le Département de Seine-et-Marne

En apaisant le trafic automobile, en développant les transports collectifs les transports scolaires, les services de proximité, le covoiturage et les liaisons cyclables, le Département de Seine-et-Marne est une collectivité mobilisée pour favoriser la mobilité des Seine-et-Marnais. Pour y parvenir, le Département soutient de nombreux projets sur le territoire de Seine-et-Marne aux côtés des différents partenaires.

1.3.3. Les partenaires du projet

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet Bus Bords de Marne, qui a constitué le dossier support de la concertation, a été élaboré en partenariat avec les financeurs mais également avec les acteurs locaux :

- ▶ La commune de Nogent-sur-Marne (94) ;
- ▶ La commune de Fontenay-sous-Bois (94) ;
- ▶ La commune de Le Perreux-sur-Marne (94) ;
- ▶ La commune de Neuilly-Plaisance (93) ;
- ▶ La commune de Neuilly-sur-Marne (93) ;
- ▶ La commune de Gagny (93) ;
- ▶ La commune de Gournay-sur-Marne (93) ;
- ▶ La commune de Chelles (77) ;
- ▶ L'établissement public territorial Grand Paris Grand Est ;
- ▶ L'établissement public territorial Paris Est Marne et Bois ;
- ▶ La communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne ;
- ▶ La Société Publique Locale Marne au Bois, aménageur du quartier Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois ;
- ▶ Grand Paris Aménagement, aménageur de la ZAC Maison-Blanche à Neuilly-sur-Marne ;
- ▶ Altarea Cogedim, aménageur du projet Ville-Évrard à Neuilly-sur-Marne.

L'établissement public de santé Ville Évrard a également été associé à la concertation préalable.

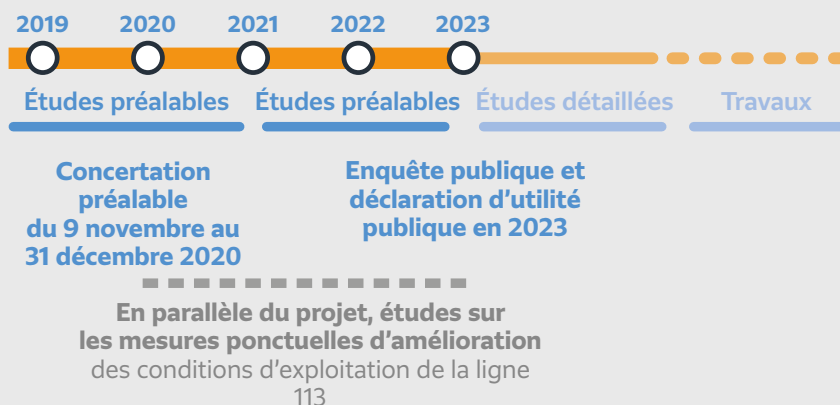
Différents comités sont mis en place par Île-de-France Mobilités à chaque étape du projet :

- ▶ Des comités techniques (COTECH), en présence des services techniques des collectivités et partenaires ;
- ▶ Une commission de suivi (COSU) en présence des élus et des financeurs ;
- ▶ Un conseil d'administration, composé des élus de la Région Île-de-France et des Départements.

1.4 Le calendrier et le coût du projet

1.4.1. Le calendrier du projet

Les grandes étapes du projet



Sans attendre la réalisation du Bus Bords de Marne, des actions ont et seront entreprises par Île-de-France Mobilités et ses partenaires pour améliorer l'offre de bus actuelle. La ligne 643 a déjà été prolongée et renforcée et la ligne 203 a été prolongée début janvier 2021 pour permettre aux habitants du nouveau quartier Maison Blanche de rejoindre plus facilement le RER E au Chénay-Gagny et le RER A à Neuilly-Plaisance. Île-de-France Mobilités étudie en lien étroit avec les collectivités d'autres mesures ponctuelles pour améliorer de manière continue l'offre de bus actuelle et les conditions d'exploitation de la ligne 113.

1.4.2. Le coût du projet

À ce stade des études, une première estimation du coût global du projet a été réalisée aux conditions économiques de janvier 2020. Il s'agit d'une estimation au stade de la faisabilité à plus ou moins 20 %. Elle sera précisée dans le cadre des études ultérieures. Elle comprend :

- ▶ Les travaux d'aménagement urbain : réalisation du site propre, de la voirie, des pistes cyclables, des aménagements en stations ;
- ▶ Les travaux du système de transport : équipement des carrefours (boucles, feux de signalisation), équipements en station et en ligne (poste central de commandes, radio, réseau de télécommunication, téléphonie, liaison inter carrefour), le centre opérationnel bus ;
- ▶ Les acquisitions foncières, hormis celles qui pourraient s'avérer nécessaires au terme de l'étude de pôle de Chelles-Gournay pour l'implantation du terminus du Bus Bords de Marne à l'est ;
- ▶ Les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ;
- ▶ Une provision pour aléas et incertitudes.





2

Le déroulement et les modalités de la concertation

2.1 Le cadre et les objectifs de la concertation

2.1.1. Le cadre de la concertation

Le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 a approuvé le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet Bus Bords de Marne, et a autorisé l'organisation d'une **concertation préalable à l'enquête publique dans les termes prévus par l'article L.103-2 du code de l'urbanisme**.



Le projet correspond en effet aux dispositions de l'article R.103-1 de ce même code qui précise les modalités de l'article L.103-2, à savoir: « 2° La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ». Il s'agit à ce titre d'une **concertation obligatoire**, relevant du seul code de l'urbanisme¹. Conformément aux dispositions de l'article L.103-3 du code de l'urbanisme, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a précisé, dans sa délibération du 8 octobre 2020, les objectifs et les modalités de la concertation. Dans ce cadre, la concertation doit être organisée « pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés » (article L.103-4 du code de l'urbanisme).

La concertation s'est tenue du 9 novembre 2020 au 8 février 2021. Le DOCP a été mis à la disposition du public et a constitué le dossier support de la concertation.

Le projet présenté est le fruit d'un travail partenarial mené avec l'ensemble des collectivités concernées, les partenaires et les élus du territoire.

2.1.2. Les objectifs de la concertation

Suite à l'élaboration du DOCP en collaboration avec les collectivités concernées et les partenaires du projet, la concertation a poursuivi les objectifs suivants:

- ▶ **Informar toutes les personnes concernées par le projet:** riverains, usagers de l'ex-RN34, voyageurs, entreprises, associations, collectivités, etc.;
- ▶ **Recueillir leur avis sur le projet et notamment sur:**
 - ▶ L'emplacement des stations;
 - ▶ Les aménagements cyclables;
 - ▶ Les principes d'aménagement des carrefours;
 - ▶ Les principes d'insertion paysagère et de requalification urbaine de l'axe.
- ▶ **Permettre à Île-de-France Mobilités d'enrichir sa connaissance du territoire;**
- ▶ **Nourrir la réflexion d'Île-de-France Mobilités** dans la suite des études du projet (schéma de principe) et guider leur orientation;
- ▶ **Améliorer le projet** afin qu'il réponde *in fine* au mieux aux besoins et aux attentes du territoire.

¹ - Voir l'article L.121-15-1 du code de l'environnement: « Ne peuvent toutefois pas faire l'objet d'une concertation préalable [au titre du code de l'environnement] en application des 2° ou 3° les projets et les documents d'urbanisme soumis à une concertation obligatoire au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme [...] ».

2.2 La préparation de la concertation

2.2.1. Une concertation préparée avec les partenaires

Avant toute concertation, Île-de-France Mobilités réalise une **étude de contexte**, afin de mieux connaître et prendre en compte le territoire dans lequel le projet s'inscrit. Dans le cadre du projet Bus Bords de Marne, Île-de-France Mobilités et la société C&S Conseils, devenue Systra, ont ainsi réalisé **25 entretiens individuels ou collectifs** entre mai et octobre 2019 avec de nombreux représentants et parties prenantes du territoire (collectivités, acteurs économiques et aménageurs, associations). Ces entretiens ont permis de mieux connaître les enjeux et les sujets de préoccupation concernant le projet et d'échanger sur les attentes relatives aux modalités de concertation et de communication.

Les modalités de concertation et de communication ont ensuite été définies avec l'accord des collectivités et partenaires du projet lors d'un **comité de concertation organisé le 24 juin 2020 puis lors d'une commission de suivi le 30 septembre 2020**², afin de conduire une concertation adaptée aux enjeux et aux attentes du projet et du territoire.

2.2.2. Les rencontres d'information avant la concertation

En amont de la concertation, Île-de-France Mobilités a présenté aux associations du territoire l'état d'avancement des études en cours et recueilli leurs remarques sur les options envisagées. Ces deux rencontres avaient également pour objectif d'informer les associations de la concertation à venir en vue de leur participation. Deux rencontres en visioconférence ont été organisées en ce sens :

- ▶ Avec les **associations de cyclistes et d'usagers des transports**, le 6 mai 2020³;
- ▶ Avec les **associations environnementales et de défense du cadre de vie**, le 6 juillet 2020⁴.

2.2.3. Une concertation adaptée au contexte sanitaire

Initialement prévue du 9 novembre au 31 décembre 2020, **la concertation a été prolongée d'1 mois**, jusqu'au 8 février 2021, afin de tenir compte de l'évolution du contexte sanitaire, le président de la République ayant annoncé un reconfinement sur l'ensemble du territoire national à compter du 29 octobre 2020.

Outre ce prolongement de la concertation, les dates et les modalités des rencontres initialement prévues ont été adaptées au fil de l'évolution de la situation sanitaire et des restrictions de rassemblement associées, afin de toucher autant que possible le public concerné par le projet :

- ▶ **4 permanences téléphoniques** supplémentaires ont été organisées;
- ▶ Les **5 rencontres physiques** annulées en raison du confinement annoncé le 29 octobre 2020 ont toutes été réorganisées lorsque la situation sanitaire l'a de nouveau permis en janvier/ février 2021, dans le respect des mesures sanitaires;
- ▶ Les 2 ateliers-balades, prévus initialement en présentiel, annulés en raison du confinement, ont été adaptés en **2 ateliers-focus en visioconférence** du fait des restrictions de rassemblement en salle.

Les modalités de communication ont également été adaptées :

- ▶ La campagne d'affichage initialement prévue sur le territoire, afin d'annoncer la tenue de la concertation et d'inviter les personnes à se rendre aux différentes rencontres, a été annulée : la population était d'abord confinée, puis ce support ne permettait pas une actualisation des informations en

2 - Voir en annexe le compte-rendu de la commission de suivi du 30 septembre 2020

3 - Voir en annexe le compte-rendu de cette rencontre du 6 mai 2020 avec les associations suivantes : Collectif Vélo Ile-de-France ; Métro Rigollots Val de Fontenay ; AUT Ile-de-France (FNAUT) ; Nogent à Vélo ; Fontenay Vélo ; Noisy-le-Grand à Vélo

4 - Voir en annexe le compte-rendu de cette rencontre du 6 juillet 2020 avec les associations suivantes : Association des Nogentais ; Bien vivre au Perreux ; Agir pour Le Perreux ; Val-de-Marne Environnement ; ANCA ; Environnement 93 ; EnDeMa 93 ; ADEQUA (Chelles).

2 Le déroulement et les modalités de la concertation

temps réel alors même que les mesures gouvernementales évoluaient régulièrement. Par ailleurs, des panneaux d'exposition avaient été conçus pour être déployés lors de rencontres en intérieur mais n'ont pu être exploités compte tenu des restrictions de rassemblement;

- ▶ La campagne d'affichage a été remplacée par une **campagne géolocalisée de sponsorship** de post sur Facebook;
- ▶ La campagne de **tractage du dépliant** (avec son coupon-T) prévue en novembre 2020 a été annulée et réorganisée après le déconfinement, en janvier 2021;
- ▶ Le **site internet a été le point d'information central de la concertation**, mis à jour en temps réel. Un système d'abonnement permettait à tous de recevoir un e-mail de notification à chaque nouvelle actualité publiée sur le site.

La communication s'est appuyée sur un **fort relais local de l'ensemble des partenaires**: kits de communication dématérialisés remis à chaque nouvelle évolution aux partenaires pour un relais sur les réseaux sociaux, sites internet, panneaux lumineux et magazines...



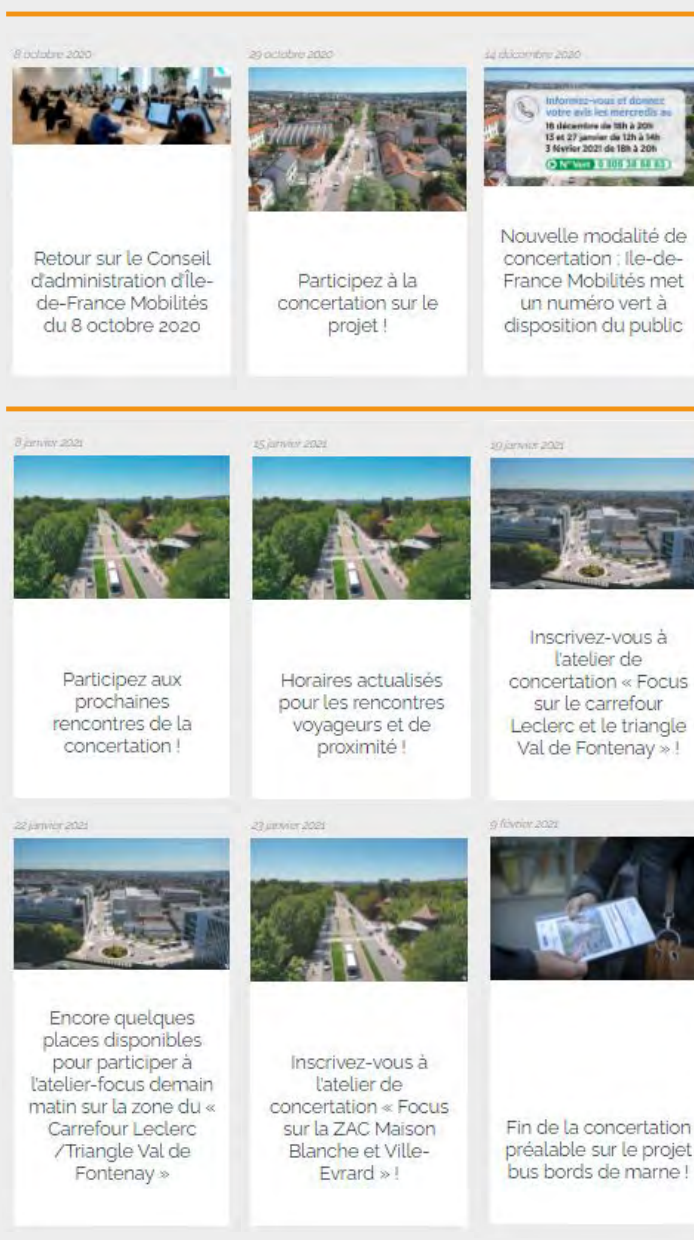
CARTE PARTICIPATIVE



DÉPOSEZ UN AVIS



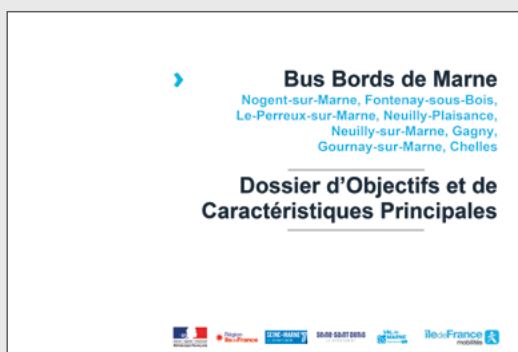
DÉCOUVREZ LES AVIS



Les modalités de participation dématérialisées et la communication renforcée sur le site internet du projet : actualités avec système d'abonnement en push mail

2.3 Les modalités d'information

2.3.1. Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales



Le DOCP du projet Bus Bords de Marne a constitué le **dossier support de la concertation**. Approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020, il a été **mis à la disposition du public sur le site internet de la concertation** à compter du 5 novembre 2020.

Il présente l'émergence du projet, le diagnostic du territoire, les caractéristiques principales du projet, les principes d'insertion des voies dédiées aux bus, les principes d'exploitation, les coûts d'investissement et le calendrier prévisionnel, l'identification des impacts significatifs, ainsi que l'évaluation de l'intérêt du projet.

2.3.2. Le communiqué de presse

Un **communiqué de presse a été diffusé le 6 novembre 2020 auprès des journaux locaux pour annoncer le début de la concertation**. Les titres presse suivant ont ainsi fait la publicité de la concertation : *Écho d'Île-de-France, Le Parisien 94, Magjournal, Le moniteur de Seine-et-Marne et Lemoniteur77.com, 94 Citoyens.com, Évasion FM, ACTU.fr, JNEWS.fr*

Les journaux locaux ont été de nouveaux informés (via mail et téléphone) le 15 janvier 2021 pour annoncer les dates des rencontres.

2.3.3. Le dépliant participatif

Diffusé à **64 155 exemplaires**, le dépliant a permis une **prise de connaissance globale et synthétique du projet et de la concertation**. Il était composé d'un **volet carte T détachable**, permettant d'adresser à Île-de-France Mobilités son avis sur le projet (par voie postale sans affranchissement).

Boîtage à 52 700 exemplaires

Le boîtage, réalisé au lancement de la concertation, a permis d'informer et de recueillir l'avis des habitants, entreprises, artisans et commerçants, avec :

- ▶ Une distribution dans toutes les boîtes aux lettres, dans un rayon de 500 mètres de part et d'autre de l'ex-RN34, dans les communes de Chelles, Fontenay-sous-Bois, Gagny, Gournay-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Nogent-sur-Marne ;
- ▶ Une distribution dans toutes les boîtes aux lettres des quartiers de Fontenay-sous-Bois concernés par le projet (Alouettes, Bois Cadet, Jean Zay, Les Larris).



Extraits du dépliant participatif : à gauche, la couverture ; au milieu, le volet carte T détachable

Tractage à 8 500 exemplaires

Des binômes d'animateurs, portant un gilet aux couleurs d'Île-de-France Mobilités, ont distribué les dépliants de la concertation et ont informé des rencontres et des modalités de participation :

- ▶ Aux entrées/sorties des gares de Chelles-Gournay (côté gare routière Chilpéric), Neuilly-Plaisance (côté rue Edgard Quinet) et Val de Fontenay (sortie avenue de Val de Fontenay) le 4 janvier 2021 de 16h à 19h ;
- ▶ Aux 34 arrêts de bus de la ligne 113, dont les terminus de Nogent-sur-Marne RER et Terre-Ciel à Chelles, le 5 janvier 2021 à partir de 7h30 et le 6 janvier 2021 à partir de 15h30 ;
- ▶ Dans les principaux pôles d'activités et centres commerciaux de Val de Fontenay le 8 janvier 2021 de 16h à 19h.

Mise à disposition à 1 455 exemplaires

Des dépliants ont été livrés aux différents partenaires du projet pour mise à disposition à l'accueil de leurs locaux, notamment les communes de Fontenay-sous-Bois (150), Gagny (150), Nogent-sur-Marne (150), Le Perreux-sur-Marne (150), Neuilly-Plaisance (150), Neuilly-sur-Marne (200), Gournay-sur-Marne (150), Chelles (150), les Conseils départementaux du Val-de-Marne (20), de Seine-Saint-Denis (20), de Seine-et-Marne (20), ainsi les Établissements public territoriaux de Paris Est-Marne et Bois (20) et Grand Paris Grand Est (20), et enfin la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne (60).

Quelques exemplaires ont également été envoyés à l'attention de la Région Île-de-France (5), l'État (5), Grand Paris Aménagement (20), la SPL Marne-au-Bois (5), ainsi que l'Établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée (5).

Distribution lors des 5 rencontres voyageurs et de proximité, à 1 500 exemplaires

Lors des rencontres voyageurs et de proximité, les animateurs se sont appuyés sur le dépliant pour échanger avec le public et l'ont distribué à raison de 200 exemplaires par rencontre.

2.3.4. La vidéo de présentation du projet

Une vidéo du projet, d'une durée de 4 minutes et 14 secondes, a été réalisée pour présenter le tracé, le territoire traversé, les objectifs, les caractéristiques principales et le calendrier du projet. Elle a été diffusée via le compte YouTube d'Île-de-France Mobilités où elle a totalisé environ 4 200 vues (jusqu'au 8 février 2021 inclus, date de fin de la concertation). Elle a notamment été diffusée sur le site internet du projet et lors des ateliers-focus.

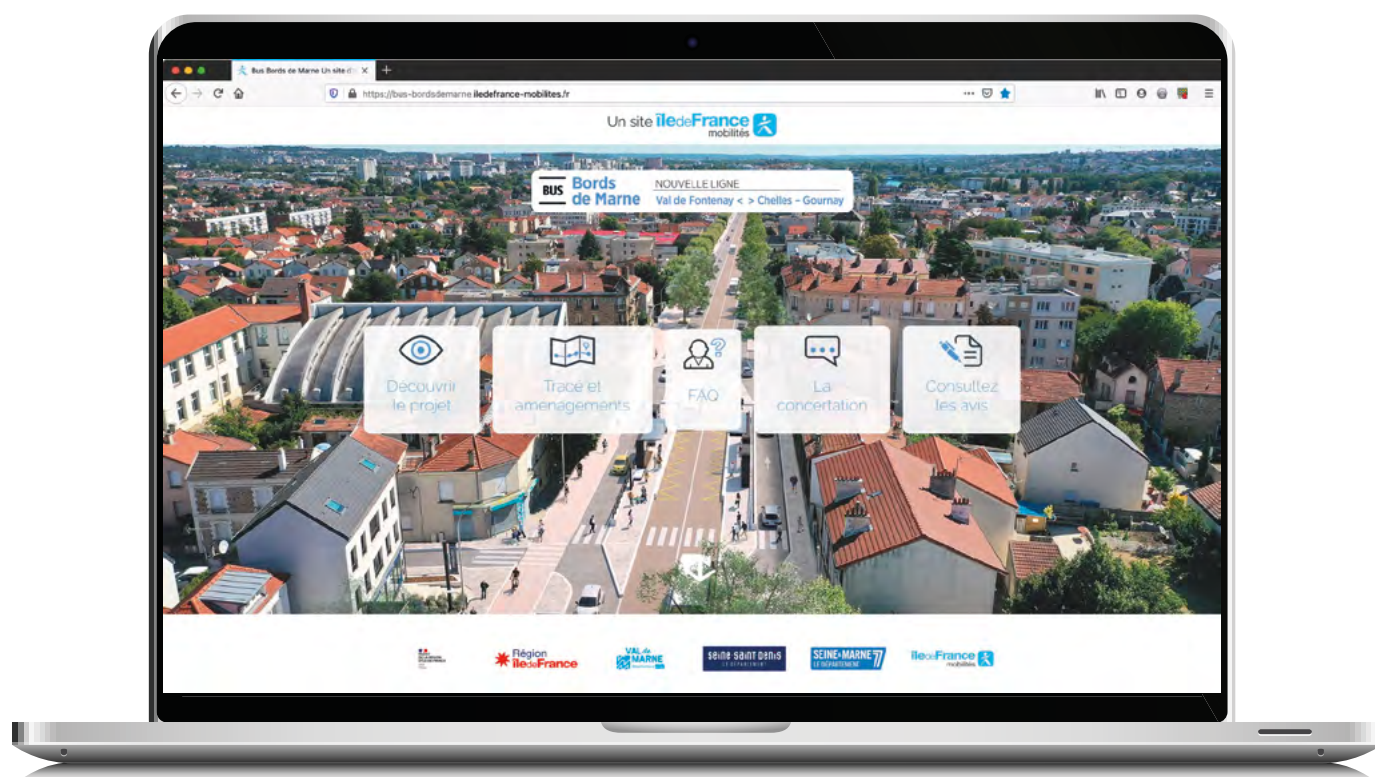
2.3.5. Le site internet dédié au projet

Le site bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr a été mis en ligne le 5 novembre 2020. Il a totalisé entre cette date et le 8 février 2021 environ 12 400 visites, effectuées par environ 9 000 utilisateurs différents.

Ce site a offert une information complète sur le projet et la démarche de concertation :

- ▶ **La présentation du projet** : ses objectifs, ses caractéristiques principales, son calendrier, son coût et ses acteurs, le tracé du projet et ses aménagements secteur par secteur ;
- ▶ **Les modalités de la concertation** ;
- ▶ Des **actualités** ;
- ▶ Un **formulaire pour donner son avis en ligne** : 378 avis ont été déposés par ce moyen jusqu'au 8 février 2021 inclus ;
- ▶ Une **carte participative** permettant de déposer des avis géolocalisés sur le territoire du projet : 122 avis (70 posts et 52 commentaires) ont été déposés par ce moyen jusqu'au 8 février 2021 inclus ;
- ▶ Une **foire aux questions** ;
- ▶ Une **médiathèque** comprenant la vidéo du projet, le DOCP du projet, ainsi que des intentions d'aménagement du projet en images.

Il était également possible (et cela le sera encore après la concertation) de **s'inscrire sur le site pour rester informé des actualités** sur la concertation et sur la suite de la concertation et du projet (386 abonnés à la fin de la concertation).









2.3.6. La campagne sur les réseaux sociaux

Un **post sponsorisé** a été diffusé du 13 janvier au 2 février 2021 sur **Facebook** pour informer les internautes concernés par le projet et pour les inviter à participer à la concertation *via* l'ensemble des modalités proposées.

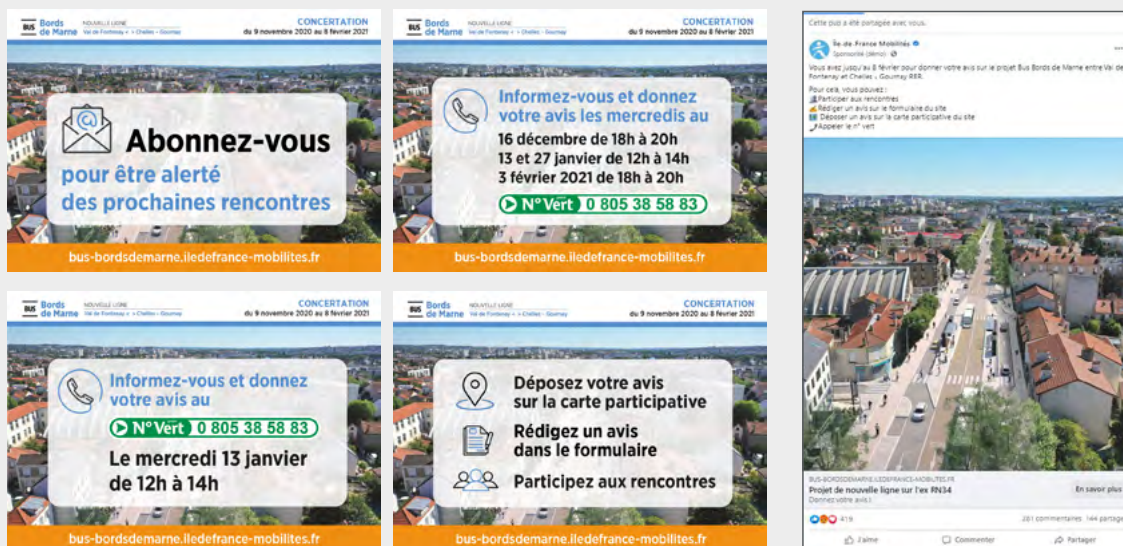
Celui-ci ciblait les internautes par géolocalisation (8 communes concernées par le projet) et a touché plus de 77 300 personnes uniques pour près de 461 800 impressions servies. Il redirigeait vers le site internet du projet.

Ce post a généré :

- ▶ 4 086 clics
- ▶ 419 réactions dont
 - ▶  16
 - ▶  290
 - ▶  97
 - ▶  9
 - ▶  4
 - ▶  3
- ▶ 281 commentaires
- ▶ 146 partages

Les avis recueillis en commentaires de ce post ne sont pas comptabilisés dans le présent bilan mais seront bien pris en compte par Île-de-France Mobilités.

D'autres posts concernant la concertation ont été diffusés sur les comptes Facebook et Twitter d'Île-de-France Mobilités.



Extrait du kit de communication transmis aux partenaires : une publication prête à l'emploi pour les réseaux sociaux

Capture écran de la publication sponsorisée par Île-de-France Mobilités ciblant les internautes des 8 communes sur Facebook

2.3.7. La communication réalisée par les partenaires du projet

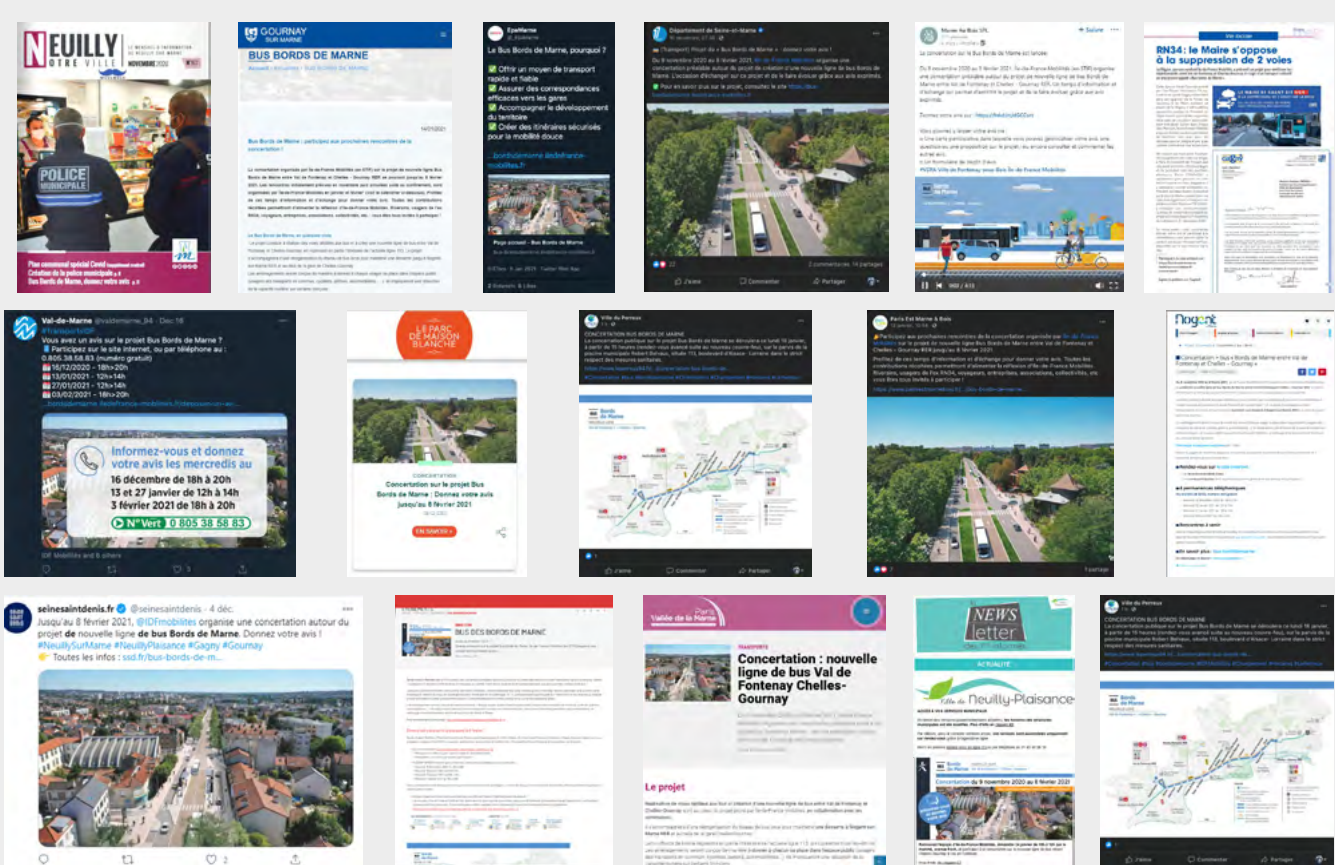
En complément des supports papiers, **des outils numériques de communication ont été envoyés à l'ensemble des partenaires du projet, lors du lancement de la concertation puis à chaque évolution des modalités** (mise en place des permanences téléphoniques en décembre, organisation des rencontres puis mise à jour des horaires des rencontres suite à l'avancement du couvre-feu en janvier 2021).

Ce kit comprenait :

- ▶ Le dépliant d'information ;
- ▶ Des visuels prêts à l'emploi (carte et calendrier du projet, visuels pour les réseaux sociaux) ;
- ▶ La vidéo de présentation du projet ;
- ▶ Le communiqué de presse ;
- ▶ La foire aux questions diffusée sur le site du projet ;
- ▶ Des contenus prêts à l'emploi avec les informations de la concertation, à chaque nouvelle évolution des modalités, pour diffusion sur les moyens de communication des collectivités (magazines, réseaux sociaux, panneaux lumineux).

Outre le boîtage du dépliant d'information, le **relais soutenu effectué par les partenaires** sur leurs propres supports de communication a permis d'informer localement le plus grand nombre de personnes sur le projet et sur la concertation.

Plus de 50 posts sur les réseaux sociaux, 30 articles sur les sites internet, via les newsletters ou les magazines municipaux ont été relayés par les partenaires et associations (3 départements, 7 communes, 2 intercommunalités, 2 établissements publics et 4 associations).



Sélection de communications des partenaires d'Île-de-France Mobilités pour l'annonce de la concertation et de ses modalités

2.4 Les moyens d'expression

Outre les temps d'échanges (voir ci-dessous), Île-de-France Mobilités a mis à disposition du public différents outils d'expression :

- ▶ Un **volet carte T détachable** du dépliant, pour envoi sans affranchissement au maître d'ouvrage ;
- ▶ Un **formulaire de dépôt d'avis** sur le site internet de la concertation ;
- ▶ Une **carte participative** sur le site internet de la concertation, permettant de déposer des avis géolocalisés sur le territoire du projet.

L'analyse de l'ensemble des avis déposés par ces différents moyens, est réalisée dans la partie 3 du présent bilan.

2.5 Les temps d'échanges

2.5.1. Les permanences téléphoniques

Un numéro vert (gratuit) a été mis à disposition du public pour faire part de son avis par téléphone. Les équipes d'Île-de-France Mobilités étaient ainsi à disposition au 0 805 38 58 83 aux dates suivantes :

- ▶ **Mercredi 16 décembre 2020 de 18h à 20h ;**
- ▶ **Mercredi 13 janvier 2021 de 12h à 14h ;**
- ▶ **Mercredi 27 janvier 2021 de 12h à 14h ;**
- ▶ **Mercredi 3 février 2021 de 18h à 20h.**

Les comptes rendus de ces permanences téléphoniques sont disponibles en annexe du présent bilan.

2.5.2. Les rencontres voyageurs et de proximité

L'équipe du projet est venue à la rencontre des riverains et voyageurs du territoire pour présenter le projet, répondre aux questions et recueillir des avis. 5 rencontres ont été organisées dans ce cadre :

- ▶ **Lundi 18 janvier 2021 de 16h à 18h – Rencontre voyageurs et de proximité**
Le Perreux-sur-Marne – Parvis de la piscine Robert Belvaux entre deux arrêts de la ligne 113
- ▶ **Mardi 19 janvier de 16h à 18h – Rencontre voyageurs**
Gare de Val de Fontenay – Fontenay-sous-Bois
- ▶ **Dimanche 24 janvier de 10h à 12h – Rencontre de proximité**
Neuilly-Plaisance - Avenue du Maréchal Foch en face du Marché du Centre-Ville
- ▶ **Mardi 26 janvier de 16h à 18h – Rencontre voyageurs**
Gare de Chelles-Gournay
- ▶ **Jeudi 28 janvier de 7h30 à 9h30 – Rencontre voyageurs et de proximité**
Neuilly-sur-Marne – Arrêt de bus 113 - Place de la Résistance

Les comptes rendus de ces rencontres sont disponibles en annexe du présent bilan.



Rencontres voyageurs et de proximité

2.5.3. Les ateliers-focus

Deux ateliers ont été organisés en visioconférence sur inscription (dans la limite de 25 personnes hors équipe projet et partenaires), afin de présenter les enjeux du projet sur des secteurs particuliers et de recueillir des contributions des participants sur les aménagements à prévoir pour le projet :

- ▶ **Samedi 23 janvier de 9h à 12h : atelier-focus sur la zone « carrefour Leclerc au Perreux-sur-Marne / triangle Val de Fontenay » ;**
- ▶ **Samedi 6 février de 9h à 12h : atelier-focus sur la zone « ZAC Maison Blanche et Ville-Évrard » à Neuilly-sur-Marne.**

Après un temps de présentation du projet par Île-de-France Mobilités avec la possibilité pour les participants de poser des questions, ces derniers étaient invités à travailler en groupes sur la base de supports de contribution. Les deux réunions se sont conclues par la restitution de ces travaux et un dernier échange avec Île-de-France Mobilités.

Les comptes rendus de ces rencontres sont disponibles en annexe du présent bilan.



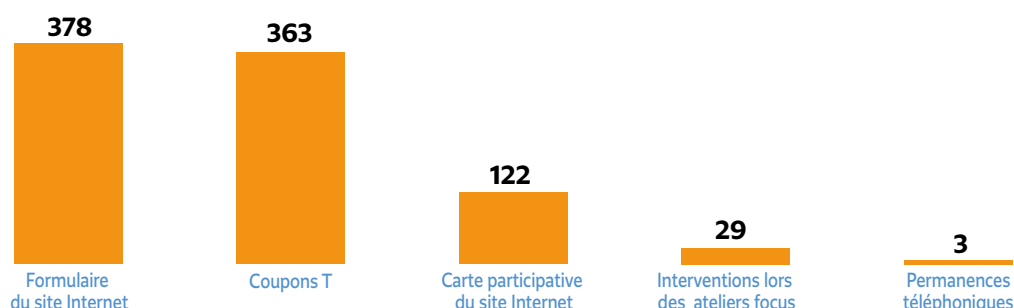
3

La synthèse quantitative de la participation

3.1 La répartition des contributions par modalité

La concertation sur le projet Bus Bords de Marne a permis de recueillir un total de **895 contributions (avis, propositions et questions)**, qu'elles soient individuelles ou collectives. Celles-ci se répartissent comme suit :

RÉPARTITION DES CONTRIBUTIONS PAR MODALITÉ



3.2 La répartition des contributions par thématique

Sur le nombre total de 895 contributions (avis, propositions ou questions), **les différentes thématiques abordées relatives au projet ont connu les occurrences suivantes**, par ordre décroissant (étant entendu qu'une même contribution peut couvrir plusieurs thématiques) :

NOMBRE D'OCCURRENCES DES THÉMATIQUES RELATIVES AU PROJET DANS L'ENSEMBLE DES AVIS ET QUESTIONS



Sur le total de 895 contributions, **473 contiennent des propositions** sur ces différentes thématiques.

3.3 Les contributions des parties prenantes

Parmi le total de **895 contributions (avis, propositions et questions)** transmises *via* le formulaire du site internet de la concertation, par courrier ou par e-mail, nous comptabilisons celles des parties prenantes suivantes (listes par ordre alphabétique):

Collectivités:

- ▶ Conseil départemental de Seine-et-Marne;
- ▶ Conseil départemental de Seine-Saint-Denis;
- ▶ Conseil départemental du Val-de-Marne;
- ▶ Ville de Gournay-sur-Marne;
- ▶ Ville de Neuilly-Plaisance;
- ▶ Ville de Neuilly-sur-Marne;
- ▶ Ville de Nogent-sur-Marne;
- ▶ L'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et les Maires des villes de Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne (dans le cadre d'une contribution commune).

Associations:

- ▶ ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs;
- ▶ APLP – Agir pour Le Perreux-sur-Marne;
- ▶ Collectif Vélo Île-de-France;
- ▶ ENDEMA 93 – Environnement Dhuis et Marne;
- ▶ FNAUT Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et Association Métro Rigollots Val de Fontenay (contribution commune).

Ces contributions figurent en annexe.

Enfin, s'agissant de contributions collectives, **5 groupes de participants** ont élaboré des contributions lors des deux ateliers-focus, comprenant un diagnostic et des préconisations sur les deux secteurs abordés (voir les comptes rendus des deux ateliers-focus en annexe).

Parmi les participants, **certaines parties prenantes y étaient représentées**: les associations ADEQUA, APLP, Fontenay à Vélo (Collectif Vélo IDF), ENDEMA93, FNAUT / Métro Rigollots et Résidents du Parc de Maison Blanche, ainsi que l'établissement public de santé Ville Évrard.

D'autres parties prenantes étaient présentes en qualité d'observateurs: Départements du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis, Villes du Perreux-sur-Marne et de Neuilly-sur-Marne ainsi que l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est.



64 155
dépliants distribués



92
jours de concertation
(du 9 novembre 2020 au 8 février 2021)



4 permanence
téléphoniques



5 rencontres
physiques



2 ateliers-focus en
visioconférence



895
contributions



4

La synthèse thématique des avis exprimés

Avertissement méthodologique

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public.

La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des contributions (avis, propositions et questions) recueillies durant la concertation : celles-ci proviennent des cartes T, des avis publiés sur le site Internet (sur le formulaire ou la carte participative), des rencontres de terrain, des échanges durant les deux ateliers-focus, des conversations pendant les permanences téléphoniques et enfin des contributions adressées à Île-de-France Mobilités (par courrier ou par e-mail).

Lorsque les avis ont été émis par des élus, des collectivités ou des associations, l'institution ou l'association représentée est mentionnée. Pour toute autre personne, l'anonymat est respecté.

Au sein de chaque thématique, les avis sont regroupés de manière synthétique lorsque le propos est similaire : le cas échéant, des indicateurs quantitatifs sont précisés. Si cette synthèse vise à aborder l'ensemble des arguments et propositions fréquemment émis, elle ne peut viser à l'exhaustivité jusqu'à mentionner la totalité des remarques, arguments, avis individuels ou faiblement récurrents, compte tenu du nombre total d'avis émis, 895. Néanmoins, des remarques et propositions individuelles ou faiblement récurrentes sont parfois mentionnées à la lumière de leur apport potentiel au projet en l'état des études menées. À cet égard, il convient de souligner que si les indicateurs quantitatifs sont intéressants pour évaluer approximativement l'écho d'une opinion sur le territoire, une concertation n'a ni la valeur, ni la vocation d'un sondage d'opinion ou d'un référendum. Soucieuse de faire progresser sa connaissance du territoire et sa réflexion sur le projet (voir section 1.2.2 sur les objectifs de la concertation), Île-de-France Mobilités se veut particulièrement attentive à la teneur et au développement des arguments avancés par les participants, indépendamment du nombre de leurs occurrences.

À toutes fins utiles, pour chaque thématique, des éclairages sont mis en évidence dans des encadrés bleus comme celui-ci : ils rappellent, en lien avec les avis exprimés, des explications fournies par la maîtrise d'ouvrage lors de la concertation dans le DOCP, dans la foire aux questions du site de la concertation, ou lors des rencontres de la concertation.

4.1 L'opportunité du projet

4.1.1. L'opportunité générale

Dans l'ensemble des avis

Parmi les avis recueillis selon les modalités permettant de s'exprimer sur le projet dans son ensemble, environ la moitié (51,3 %) s'est positionnée sur l'opportunité générale du projet et se décompose en :

- ▶ 36,4 % d'avis faisant part d'un soutien au projet ;
- ▶ 14,9 % d'avis faisant part d'une opposition au projet.

Les soutiens du projet (qui peuvent, pour certains, s'accompagner de demandes ou de réserves sur certains points du projet dont le contenu est évoqué dans la suite de la synthèse) **ont essentiellement mis en avant les bénéfices associés à l'amélioration de la circulation des bus** (voir section 4.1.2) ainsi qu'aux **aménagement cyclables** (voir section 4.3.5) :

- ▶ Désengorgement des lignes de bus locales et en particulier de la ligne 113, perçu comme étant d'autant plus nécessaire au regard des projets immobiliers le long de l'ex-RN34 ;
- ▶ Amélioration de la fréquence des bus et possibilité de relier plus rapidement les gares desservies par le tracé ;
- ▶ Possibilité de ne plus utiliser la voiture pour ses déplacements quotidiens ;
- ▶ Possibilité nouvelle de se déplacer sur l'axe à vélo, de façon sécurisée.

Les perspectives de la **requalification urbaine de l'axe** et d'une **baisse du trafic routier**, associées à une **amélioration du cadre de vie**, ont également été mentionnées comme motifs de soutien au projet.

Les opposants au projet ont principalement **mis en cause** la proposition de la maîtrise d'ouvrage de **réduire le nombre de voies dédiées aux véhicules particuliers** (voir section 4.3.2 pour plus de détails) et, plus à la marge, l'impact sur la capacité de stationnement, en mettant notamment en avant :

- ▶ Le risque d'aggravation des embouteillages aux heures de pointe ;
- ▶ Avec comme conséquences anticipées une hausse de la pollution atmosphérique et sonore ;
- ▶ Un report du trafic sur les rues voisines ainsi que des désagréments associés pour les riverains concernés ;
- ▶ **La nécessité, pour une part importante des habitants du territoire, d'utiliser leur voiture au quotidien**, sans possibilité de report sur les transports en commun ou les modes actifs.

Ces craintes ont régulièrement été **motivées par l'expérience récente de l'aménagement de pistes cyclables provisoires sur l'ex-RN34**, expérience également citée par de nombreux avis qui ne formalisaient pas d'opposition au projet pour autant, voire émettaient un avis favorable.

L'**anticipation de la coupe d'arbres existants**, considérée notamment comme une dégradation du cadre de vie, ainsi que des **désagréments liés aux travaux**, ont également été mentionnés comme motif d'opposition au projet.

Certains participants ont également **mis en doute l'opportunité du projet** en raison du **développement en cours du télétravail**, qui serait de nature à modifier les habitudes de déplacements et en particulier les prévisions effectuées par Île-de-France Mobilités avant le début de la pandémie de Covid-19.

Enfin certains souhaitent savoir si des études socio-économiques ou une étude d'impact « *impartiale* » ont été élaborées avant de lancer le projet afin de se prononcer sur l'opportunité du projet.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : MÉTHODOLOGIE DE MESURE DES MOBILITÉS ET DÉVELOPPEMENT DU TÉLÉTRAVAIL

Pour estimer les prévisions de trafic attendues sur ce projet de transport en commun, Île-de-France Mobilités travaille avec l'Institut Paris Région qui répertorie l'ensemble des projets de développement de territoire en cours et établit ainsi les perspectives en termes d'emplois et de logements. À partir de ces études, Île-de-France Mobilités dresse des hypothèses lui permettant d'affiner son modèle, lequel sera mis à jour au cours des études du schéma de principe et à chaque étape du projet.

Concernant les pratiques de mobilités, le modèle sur lequel s'appuie le DOCP a été réalisé avant le confinement et la crise sanitaire actuelle. Néanmoins, Île-de-France Mobilités a entrepris de nouvelles enquêtes afin de mesurer l'évolution récente des mobilités. Les résultats obtenus seront pris en compte autant que faire se peut, et les modèles mis à jour à chaque étape du projet.

Parmi les parties prenantes du projet

AVERTISSEMENT MÉTHODOLOGIQUE

La présente section vise à restituer de manière synthétique l'avis des parties prenantes sur le projet. Le détail des arguments avancés est restitué dans la suite de la synthèse, pour chaque thématique abordée. Enfin, les contributions des parties prenantes sont jointes dans les annexes.

La quasi-totalité des parties prenantes qui se sont exprimées durant la concertation, ont émis un avis favorable sur l'opportunité du projet, parfois en émettant des recommandations ou des réserves :

- ▶ Le **Conseil départemental de Seine-et-Marne** « émet un avis favorable aux principes d'aménagements retenus pour la création du [Bus Bords de Marne circulant sur des voies dédiées] et à la poursuite des études en ce sens tout en veillant à la prise en compte des enjeux de [son] territoire » ;
- ▶ Le **Conseil départemental de Seine-Saint-Denis** indique qu'il partage « avec IDFM et les autres partenaires, les principaux objectifs d'un transport en commun rapide, fiable et confortable qui permettra d'assurer une liaison efficace entre les pôles de Val de Fontenay et Chelles-Gournay via la gare du RER A de Neuilly-Plaisance », et fait part de deux demandes concernant « les continuités vertes de ce projet » et l'intermodalité au terminus de Val de Fontenay ;
- ▶ Le **Conseil département du Val-de-Marne** estime que « l'aménagement de l'espace public qui accompagne [le projet] contribuera à améliorer le cadre de vie, la circulation des lignes de bus et modes actifs sur ce secteur », et « porte un avis favorable au projet présenté » ;
- ▶ L'établissement public territorial **Grand Paris Grand Est** considère que « la mise en œuvre de ce projet est indispensable » avec certaines réserves. Il a notamment « [réaffirmé] les positions et souhaits des villes » membres (Gagny, Gournay, Neuilly-sur-Marne et Neuilly-Plaisance) s'agissant du « traitement des capacités et du nombre de voies pour la circulation générale », du « principe d'insertion du site propre bus », du « positionnement des stations », du calendrier du projet ainsi que de celui du prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs ;
- ▶ La **Ville de Neuilly-Plaisance**, indique qu'« [elle] ne [sera] favorable au projet Bus Bords de Marne qu'à la condition que le prolongement de la ligne 11 du métro entre Rosny-sous-Bois et Noisy-Champs soit confirmé » ;
- ▶ La **Ville de Neuilly-sur-Marne** fait part de demandes concernant l'implantation du site propre, les scénarios de réduction des voies routières (positionnement axiale/latéral nord et options de 1+1 voies ou 2+1 voies) et « l'implantation de bandes plantées de part et d'autre de l'axe ». Elle exprime également son avis favorable à l'installation du nouveau centre opérationnel bus « sur le site 1 identifié sur une partie des délaissés de l'A103 » ;

- ▶ La **Ville de Gournay-sur-Marne** s'inquiète des impacts du projet sur la circulation routière pour les villes desservies par la RN34 compte tenu de la situation actuelle d'une RN34 « *embouteillée quotidiennement* », et considère que la ligne « *n'absorbera pas l'intégralité des potentiels voyageurs considérant [l'accroissement de la population]* » et « *les choix individuels de poursuivre l'utilisation des véhicules personnels* » ;
- ▶ La **Ville de Nogent-sur-Marne** acte le tracé **Bus Bords de Marne jusqu'à Val de Fontenay** et demande que des solutions alternatives soient étudiées pour maintenir une desserte bus sur le boulevard de Strasbourg à Nogent-sur-Marne ;
- ▶ **L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France et l'Association Métro Rigollots Val de Fontenay** (contribution commune) disent « *[approuver] globalement le principe de la création d'une ligne de bus performante bénéficiant de tous les aménagements lui permettant d'assurer un service de qualité* » entre les gares de Chelles, de Neuilly-Plaisance et de Val de Fontenay. Ces associations expriment « *deux réserves majeures sur le projet tel qu'il est présenté à la concertation publique* », concernant l'emplacement précis du terminus à Val de Fontenay et la réorganisation du réseau de bus notamment s'agissant de la desserte Nogent-sur-Marne ;
- ▶ Le **Collectif Vélo Île-de-France** considère que l'ex-RN34 constitue « *un axe essentiel pour le vélo* » et formule diverses recommandations concernant les aménagements cyclables ;
- ▶ **L'association ENDEMA 93** fait part de son soutien au projet en demandant « *des aménagements écologiques* » et en appelant à la réalisation du prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs ;
- ▶ **L'association ADEQUA** (Chelles) considère que « *l'aménagement d'un site propre pour le bus 113 doit aussi tenir sa promesse d'améliorer le cadre de vie des Chellois* » : « *il n'est pas besoin d'aménager aussi lourdement l'avenue du Maréchal Foch à Chelles* ». Elle invite notamment à réévaluer le nombre de stations « *dans le sens d'une desserte du territoire et pas d'un bus " TGV " d'un terminus à l'autre* », et propose des itinéraires alternatifs au passage par l'avenue de la Résistance/avenue Foch à Chelles.

L'association APLP – Agir pour Le Perreux-sur-Marne estime quant à elle que le projet « *en l'état est inadapté et qu'il est prématuré d'envisager l'implantation [de voies dédiées aux bus] tel que présenté [...]* ». Elle invite à « *examiner des alternatives au projet initial afin de concilier amélioration des Transports en Commun et limitation de l'impact sur le cadre de vie et l'environnement* ». Elle suggère des variantes et « *propose la mise en œuvre de solutions à court terme* ».

4.1.2. Le choix du mode et les voies dédiées aux bus

Excepté les personnes opposées au projet, **la grande majorité des participants n'ont pas remis en cause le mode proposé par la maîtrise d'ouvrage**, à savoir la réalisation d'une nouvelle infrastructure dédiée aux bus et la création d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de services sans correspondance entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay.

Une vingtaine de participants ont préconisé la **réalisation d'un tramway**, qui serait plus à même selon eux d'accueillir le flux de circulation observé sur l'axe, ou, plus à la marge, **d'un T Zen**. Parmi ces avis, certains demandent à la maîtrise d'ouvrage de prévoir *a minima* la possibilité d'une conversion du site propre au tramway à plus long terme afin **d'être en mesure de s'adapter à l'évolution des besoins**. Par ailleurs, des avis proposent d'envisager sur l'axe le prolongement du Tram T1 ou celui du métro M1; d'autres préconisent un tramway aérien, ou un tramway dont le tracé comprendrait deux branches: l'une vers la gare de Nogent-sur-Marne, l'autre vers la gare de Val de Fontenay.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : ENSEIGNEMENTS DES ÉTUDES SUR L'OPPORTUNITÉ D'UN TRAMWAY

Selon les études menées par Île-de-France Mobilités, le nombre de voyageurs susceptibles d'emprunter les transports en commun sur l'ex-RN34 à l'horizon de la mise en service du projet ne justifie pas la mise en place d'un tramway. Un Bus à haut niveau de service (BHNS) comme le Bus Bords de Marne permettra de satisfaire la demande et de transporter jusqu'à 40 000 voyageurs par jour dans des bus articulés, soit environ 30 % de plus que la ligne 113 actuelle. De plus, les infrastructures seront évolutives et permettront d'accueillir des bus biarticulés afin de répondre, le cas échéant, à une évolution plus importante des déplacements au-delà de la mise en service du projet.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ET T ZEN

Le projet de BHNS proposé ici est équivalent au service proposé par les T Zen.

On observe des divergences de vues entre **des participants mécontents de l'offre bus actuelle** sur l'ex-RN34, évoquant notamment une saturation des bus et l'irrégularité du temps de trajet, et **d'autres qui la jugent fluide et satisfaisante**. De même, tandis que certains soutiennent le choix de la maîtrise d'ouvrage de **privilégier des voies dédiées aux bus** dans l'objectif de renforcer leur régularité, une trentaine d'avis préconisent de **renforcer la fréquence et la capacité des lignes de bus concernées sans aménagement supplémentaire ou bien avec des aménagements et mesures limités** :

- ▶ Les doter de bus articulés ;
- ▶ Leur donner la priorité aux feux de signalisation ;
- ▶ Réaliser des aménagements ponctuels pour les bus ;
- ▶ Réaliser une seule voie dédiée réservée aux bus, qui serait utilisée alternativement vers Paris le matin et vers Chelles le soir (avec comme exemple le pont de Joinville).

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : DIAGNOSTIC DE PERFORMANCE DE LA LIGNE 113 ET PRISE EN COMPTE DES BESOINS ACTUELS ET FUTURS

Les études de performance réalisées sur la ligne 113 montrent un problème de régularité dû aux difficultés de circulation en heure de pointe et aux congestions des carrefours. Des pistes d'amélioration à court terme sont à l'étude par Île-de-France Mobilités et les gestionnaires de voiries pour réduire les difficultés d'exploitation des bus sur l'ex-RN34 : optimisation de la programmation des carrefours à feux, création de couloirs bus à l'approche des carrefours difficiles, mise en place d'un système de détection aux carrefours permettant de donner la priorité au bus au niveau des carrefours, etc.

Le projet Bus Bords de Marne tient compte des évolutions d'emplois, de logements et de transports engagées sur le territoire. Grâce à des voies de circulation dédiées avec priorité aux carrefours, le Bus Bords de Marne bénéficiera d'une meilleure régularité et de temps de parcours réduits. Il permettra ainsi de satisfaire la future demande et de transporter jusqu'à 40 000 voyageurs par jour dans des bus articulés, soit environ 30 % de plus que la ligne 113 actuelle. Les infrastructures seront évolutives et permettront d'accueillir des bus biarticulés afin de répondre, le cas échéant, à une évolution plus importante des déplacements au-delà de la mise en service du projet.

4.1.3. Les autres projets de transports du territoire

Le **prolongement du métro M11 jusqu'à Noisy-Champs**, projet connexe au Bus Bords de Marne, a été le principal projet connexe évoqué durant la concertation : une quarantaine d'avis appellent à sa réalisation ou demandent s'il sera réalisé et à quelle échéance. Certains participants **ont associé leur soutien au projet Bus Bords de Marne** à la demande de réalisation du prolongement de la ligne M11 à Noisy-Champs, d'autres ont appelé à **prioriser le prolongement du métro** par rapport au projet Bus Bords de Marne et d'autres ont enfin préconisé de **transférer complètement le budget du projet Bus Bords de Marne sur celui du métro**.

Dans sa contribution à la concertation, la **Ville de Neuilly-Plaisance**, invite à réaliser le prolongement de la ligne 11 en priorité afin d'« offrir une solution de mobilité qui n'altérerait pas les conditions actuelles de circulation » et « de ne pas dégrader les conditions de transport des usagers du RER A - Neuilly-Plaisance qui est aujourd'hui complètement saturé en heure de pointe ». Elle indique qu'elle « ne [sera] favorable au projet Bus Bords de Marne qu'à la condition que le prolongement de la ligne 11 du métro entre Rosny-sous-Bois et Noisy-Champs soit confirmé ».

De son côté, l'établissement public territorial **Grand Paris Grand Est** et les communes associées estiment qu'il est « primordial que le projet de prolongement de la ligne 11 soit inscrit au prochain Contrat de Plan État-Région afin de pouvoir bénéficier des financements nécessaires ».

Enfin, l'association **ENDEMA 93** considère que la ligne Bus Bords de Marne « aurait un plus grand intérêt si la construction de la ligne 11 du métro, équipement indispensable pour faire face à la saturation des RER A et E et à l'augmentation programmée de la population de ce secteur, était réalisée ». L'association « exhorte les pouvoirs publics et Île-de-France Mobilités à remettre ce projet sur les rails ».

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : ÉTAT DU PROJET DU PROLONGEMENT DU MÉTRO M11 VERS NOISY-CHAMPS ET INDÉPENDANCE DES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LES DEUX PROJETS

Le projet Bus Bords de Marne répond à des objectifs propres, distincts et complémentaires de ceux du prolongement du métro M11 jusqu'à Noisy-Champs :

- ▶ Le projet Bus Bords de Marne est le seul projet permettant d'apporter des réponses aux difficultés actuelles sur l'ex-RN34 : problèmes de régularité des bus provoquant leur saturation ou encore carrefours bloqués à l'heure de pointe du matin ;
- ▶ En aménageant des voies dédiées aux bus, le projet Bus Bords de Marne permettra d'augmenter la régularité sur l'axe et d'améliorer les temps de parcours aux heures de pointe. Il permettra ainsi de rejoindre efficacement trois gares majeures du réseau francilien : Chelles-Gournay, Neuilly-Plaisance et Val de Fontenay ;
- ▶ Le projet a également pour objectifs de créer des itinéraires continus, confortables et sécurisés pour les modes actifs et d'améliorer le cadre de vie en contribuant à la rénovation de l'espace public et à l'apaisement des circulations ;
- ▶ Le Bus Bord de Marne pourra en outre être réalisé à moyen terme (horizon 7-9 ans après la concertation).

La seconde phase du projet de prolongement du métro M11 jusqu'à Noisy-Champs a fait l'objet d'études dites de Schéma de Principe en 2016. Ces études ont permis de réaliser un bilan socio-économique sur la base des projections de population et d'emplois établies par l'Institut Paris Région (ex-Institut d'Aménagement urbain d'Île-de-France) en lien avec l'Insee Île-de-France.

Le Secrétariat Général pour l'Investissement, dans son avis rendu en décembre 2019, a noté que ce bilan socio-économique avait été établi selon les règles en vigueur. Cependant, il a conclu qu'il n'était pas possible de statuer sur l'opportunité du projet sans connaître les éventuels développements urbains ultérieurs aux projets déjà connus sur le territoire traversé.

Ainsi, seule une densification majeure, bien supérieure à celle déjà engagée, pourrait conduire à rendre opportune la réalisation d'une ligne de métro.

Des participants ont demandé pourquoi il n'était pas fait mention, sur les supports de communication de la concertation, du **projet de prolongement du métro M1** à la gare de Val de Fontenay.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : MENTION DU PROJET DU MÉTRO M1

La carte du projet Bus Bords de Marne représente la situation envisagée à l'horizon 2030 sur laquelle se basent les prévisions de trafic voyageurs qui ont servi à dimensionner cette nouvelle offre de transport en commun. Les projets de prolongements du métro M1 jusqu'à Val de Fontenay et du métro M11 jusqu'à Noisy-Champs ne seront pas mis en service à l'horizon 2030. C'est pourquoi ils ne figurent pas sur la carte du projet.

4.1.4. Le coût et le financement du projet

Plusieurs personnes opposées au projet ont jugé le **coût du projet excessif**, notamment au regard de son apport par rapport à la situation actuelle (jugé trop faible), de l'équilibre entre les bénéfices et les nuisances qu'il pourrait générer, ou encore en mettant en évidence le fait qu'il est financé par de l'argent public. Une personne a demandé quel serait « *le coût estimé ou l'impact pour les habitants sur leurs impôts fonciers ou leur taxe d'habitation future* ».

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Le coût du projet, hors matériel roulant, est estimé à environ 156,6 M€ hors taxes (HT) aux conditions économiques de janvier 2020.

Il s'agit d'une estimation au stade de la faisabilité à plus ou moins 20 %. Elle sera précisée dans le cadre des études ultérieures.

Les fonds nécessaires aux études jusqu'à l'enquête publique sont apportés par chacun des financeurs (État, Région Île-de-France, Départements de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) sur la base de leurs fonds propres.

À l'occasion de l'enquête publique, la maîtrise d'ouvrage proposera un bilan socio-économique qui permettra d'évaluer l'utilité publique du projet (économique, sociale et environnementale) au regard de son coût.

4.1.5. Le calendrier du projet

Le calendrier général du projet

Une trentaine d'avis demandent **une réalisation plus rapide du projet**. Plus particulièrement, certains souhaitent que le projet soit réalisé en moins de cinq ans voire dès 2021, ou que le calendrier soit accéléré pour la réalisation de la piste cyclable en particulier. L'établissement public territorial **Grand Paris Grand Est** et les communes associées demandent que ce projet soit réalisé « *dans un calendrier optimal pour répondre aux attentes fortes des habitants et usagers des transports en commun* ».

Quelques questions ont été posées pour demander une explication concernant les délais indiqués ou pour savoir si ceux-ci seront compatibles avec la tenue des Jeux olympiques de 2024.

A contrario et à la marge, des avis demandent que le projet soit réalisé plus tardivement ou sans précipitation.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : ÉLABORATION DU CALENDRIER DU PROJET ET SON OPTIMISATION

Le projet a fait l'objet d'un planning prévisionnel qui tient notamment compte des délais d'obtention des différentes autorisations réglementaires et les délais nécessaires aux acquisitions foncières et à la réalisation d'éventuels dévoiements des réseaux concessionnaires.

Compte tenu de ces éléments, et sur la base des retours d'expérience sur la réalisation de projets comparables, il peut être envisagé, sous réserve de la mise en place des financements, de l'obtention des autorisations administratives et réglementaires et du planning d'intervention des concessionnaires de réseaux, une mise en service sous 7 à 9 ans après la concertation.

Une optimisation du planning sera recherchée dans les phases ultérieures du projet.

Les travaux

La perspective du chantier constitue, dans quelques avis, **un motif d'opposition au projet** ou d'inquiétude en raison de ses impacts attendus et de sa durée.

Pour d'autres et en lien avec les demandes d'accélération du calendrier (voir section 3.2.2), il est suggéré de **commencer les travaux le plus vite possible**. Un avis recommande également de limiter les effets négatifs du chantier.

Mise en œuvre d'aménagements et de mesures provisoires

Dans l'attente de la réalisation du projet, parfois jugée tardive, une vingtaine d'avis appellent à **trouver des solutions provisoires** pour améliorer l'exploitation des lignes de bus, dont :

- ▶ Le renforcement de la capacité et de la fréquence des lignes de bus concernées, notamment aux heures de pointe et si possible avec des bus articulés (proposition la plus fréquente et parfois en lieu et place du projet) ;
- ▶ L'aménagement d'une voie dédiée provisoire pour les bus ;
- ▶ La modification de l'itinéraire de la ligne 113 pour la faire desservir Val de Fontenay ;
- ▶ Le réaménagement de l'arrêt de bus de la place de la Résistance à Neuilly-sur-Marne pour la ligne 303 allant de Noisy-le-Grand à Bobigny ;
- ▶ L'affichage des horaires de passage de la ligne 113 à chaque arrêt ;
- ▶ La réhabilitation du revêtement de la voirie de l'ex-RN34 (proposition en lieu et place du projet).

Il est également demandé des mesures provisoires concernant les **modes actifs** :

- ▶ La création de pistes cyclables provisoires sur l'ex-RN34 ou, *a contrario*, la suppression des pistes cyclables provisoires existantes ;
- ▶ La sécurisation des traversées piétons sur les avenues du général de Gaulle / Louison Bobet / Poincaré et le renforcement de l'éclairage sur l'ensemble des voies piétonnes.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : MESURES D'AMÉLIORATION À COURT TERME

Des mesures sont prises dès aujourd'hui pour améliorer l'offre bus sur le territoire, notamment pour accompagner l'arrivée des premiers habitants de la ZAC Maison Blanche, à savoir :

- ▶ Le prolongement et le renfort de la ligne de bus 643, effectifs depuis le 31 août 2020 permettent de relier l'est de la ZAC Maison Blanche à la gare du Chénay-Gagny desservie par le RER E, offrant ainsi une alternative au RER A pour les déplacements depuis et vers Paris;
- ▶ L'évolution de la ligne de bus 203 dont le terminus est déplacé rue de Bougainville à Neuilly-sur-Marne depuis le 4 janvier 2021, et permet de relier l'ouest de la ZAC Maison Blanche *via* le parc du Croissant Vert à la gare de Neuilly-Plaisance;
- ▶ Des mesures de la fréquentation de la ligne de bus 113 ont également été réalisées à l'automne 2020 afin d'ajuster au mieux la fréquence de la ligne aux besoins actuels à court terme.

Des pistes d'amélioration à court terme sont à l'étude par Île-de-France Mobilités et les gestionnaires de voiries pour réduire les difficultés d'exploitation des bus sur l'ex-RN34 : optimisation de la programmation des carrefours à feux, création de couloirs bus à l'approche des carrefours difficiles, mise en place d'un système de détection aux carrefours permettant de donner la priorité au bus au niveau des carrefours, etc.

4.2 Le tracé général, les terminus et les stations

4.2.1. Le tracé et le choix des terminus à Val de Fontenay et Chelles-Gournay

Dans l'ensemble, la pertinence du tracé proposé par Île-de-France Mobilités, le long de l'ex-RN34, a été peu mise en question. Certains avis ont proposé de créer une ligne dont l'itinéraire serait sensiblement différent de la ligne 113 et qui desservirait des quartiers considérés comme mal desservis aujourd'hui, notamment à Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne (passage en centre-ville ou au sein de la ZAC Maison Blanche), et jusqu'aux gares de Rosny-Bois-Perrier et Gagny. Une suggestion a également été faite d'un trajet circulaire, incluant les gares de Noisy-le-Grand Mont d'Est et Noisy-Champs.

Certains participants se sont interrogés sur la pertinence, pour le Bus Bords de Marne, de relier les gares de Neuilly-Plaisance et de Val de Fontenay, d'ores et déjà reliées par une même branche du RER A. *A contrario*, des usagers ont estimé qu'il s'agirait d'une solution alternative utile, notamment en cas de dysfonctionnement sur le RER A.

Dans l'ensemble, le choix des deux terminus à Val de Fontenay et à Chelles-Gournay a également été peu mis en question, voire salué par certains des avis favorables au projet, estimant que le projet constitue une opportunité d'améliorer la desserte du pôle Val de Fontenay.

- ▶ Le Conseil départemental du Val-de-Marne estime que « ce projet tend en partie à répondre à [ses] objectifs de développement de projets de transports en commun structurants sur l'est de [son] territoire et permettra de desservir le pôle de Val de Fontenay, secteur où de nombreux projets urbains et de transports sont à venir » ;
- ▶ Le Conseil départemental de Seine-et-Marne souligne « l'importance de l'aménagement d'un site propre bus continu entre les gares routières de Chelles-Gournay et de Val-de-Fontenay RER, via Neuilly-sur-Marne », estimant que « l'ambition du projet justifie une intermodalité et une correspondance optimale avec les grands pôles de transports et les modes lourds, notamment avec la [le métro M16 du Grand Paris Express] et le RER E à Chelles ». Il précise que les gares de Chelles-Gournay et de Val de Fontenay « sont d'ores et déjà des portes d'entrée indispensables pour l'accès aux grands pôles d'attractivité en IDF et deviendront stratégiques à l'échéance de leur connexion avec les futures lignes de métro 15 Est (VDF) et 16 (Chelles) du réseau du Grand Paris Express aux horizons du projet de TCSP » ;
- ▶ Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis fait part de son soutien au projet pour « assurer une liaison efficace entre les pôles de Val de Fontenay et Chelles-Gournay via la gare du RER A de Neuilly-Plaisance » ;
- ▶ L'établissement public territorial Grand Paris Grand Est considère que « la mise en œuvre de ce projet est indispensable pour [...] assurer des connexions performantes entre les pôles majeurs (Pôle Val de Fontenay, RER A Neuilly-Plaisance, RER Chelles et futures lignes 15 EST / 16 du Grand Paris Express) et les projets urbains à l'étude et/ou en cours de réalisation le long de l'ex-RN34 comme le secteur de Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne » ;
- ▶ L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France et l'Association Métro Rigollots Val de Fontenay (contribution commune) disent « [approuver] globalement le principe de la création d'une ligne de bus performante » entre les gares de Chelles, de Neuilly-Plaisance et de Val de Fontenay ;
- ▶ L'association ENDEMA 93 « soutient le projet « Bus Bords de Marne » « conçu pour renforcer l'efficacité de la desserte des quartiers résidentiels denses depuis les gares des RER A et E, de la future ligne 15 Est et de la station de la ligne 11 du métro prévue dans un premier plan du réseau Grand Paris Express et qui doit être relancée ».

Les **principales alternatives proposées pour le terminus ouest** du Bus Bords de Marne sont :

- ▶ Le maintien du terminus à la **gare de Nogent-sur-Marne** (terminus actuel de la ligne de bus 113) (une dizaine d'avis);
- ▶ Le prolongement jusqu'au **château de Vincennes** ou jusqu'à la **Porte de Vincennes** en passant par la gare de Nogent-sur-Marne (une dizaine d'avis);
- ▶ L'arrêt du terminus à la gare de **Neuilly-Plaisance**, ou à celle de **Nogent-Le Perreux**, ou au **pont de Bry-sur-Marne**, ou encore à **Champigny-sur-Marne**.

D'autres font part de leur scepticisme sur le renforcement, au fil des années, du pôle Val de Fontenay compte tenu des difficultés d'accès actuelles à celui-ci ou de sa saturation anticipée.

Une dizaine d'avis invitent à positionner le terminus Est au-delà de la gare de Chelles-Gournay, de façon à desservir le centre commercial Terre Ciel et le quartier Castermant. Plus à la marge, il est proposé de desservir la mairie de Chelles ou de déplacer le terminus à Lagny-sur-Marne. Parmi ses scénarios alternatifs dits « mixtes » « suscités par l'interrogation du DOCP sur les difficultés d'insertion des bus du TCSP dans la gare routière », **l'association ADEQUA** suggère de repousser le terminus à Chelles 2 ou bien à la « Place sans nom », voire de créer « un terminus commercial du fait du développement urbain autour, actuel et encore à venir ».

4.2.2. Le positionnement précis des terminus et le tracé à leur approche

Des itinéraires alternatifs ont été proposés aux deux extrémités du tracé.

Plusieurs avis se sont prononcés sur l'emplacement du terminus à Val de Fontenay :

- ▶ **Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis** souhaite « une intermodalité optimale entre le terminus de ce projet et le pôle de Val de Fontenay par l'étude d'une nouvelle variante d'un terminus sur le Boulevard de Lattre-de-Tassigny au droit et au plus près de l'accès de la ligne 15 du Grand Paris Express, et des futurs prolongements du tramway T1 et de la ligne M1 du réseau RATP »;
- ▶ Dans leur avis commun, **l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France et l'association Métro Rigollots Val de Fontenay** jugent « souhaitable que l'arrivée à Val de Fontenay du Bus des Bords de Marne se fasse par l'Est et non par l'Ouest comme proposé lors de la concertation ». L'association Agir pour Le Perreux-sur-Marne (APLP) considère également que cette proposition « devrait être étudiée avec attention »;
- ▶ Certains participants estiment « inutile d'aller jusqu'à la gare [routière] de Val de Fontenay » dans la mesure où l'arrêt Carnot/Bobet est positionné près des futures entrées des RER A, E, des futurs métros M15 et M1 et du futur tram T1 », ou invitent à étudier la faisabilité d'un arrêt au plus proche du futur bâtiment voyageur sud-est du pôle de Val de Fontenay, du côté de l'allée des Sablons.

S'agissant du tracé à l'approche de Val de Fontenay, un participant a proposé que le Bus Bords de Marne circule dans les deux sens sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, entre la gare de Val de Fontenay et le carrefour du Maréchal Leclerc, **sans emprunter la rue Carnot et l'avenue Louison Bobet**, considérées comme trop étroites pour l'ensemble des fonctionnalités.

La FNAUT et l'association Métro Rigollots Val de Fontenay, soulignent également que ce choix permettrait de raccourcir le temps de trajet et d'éviter le passage par la rue Carnot, « déjà embouteillée aux heures de pointe ».

Concernant le tracé pour rallier la gare de Chelles-Gournay, des itinéraires alternatifs au passage par l'avenue du Maréchal Foch ont été proposés :

- ▶ Après l'arrêt Pointe de Gournay, continuer sur la D934 à l'est, passer par la zone commerciale sur la D34A, puis revenir sur la D934 et vers l'ancien centre-ville de Chelles où se situe la gare RER Chelles-Gournay;

- ▶ Emprunter l'avenue du Maréchal Foch avec une voie dédiée pour aller vers la gare de Chelles-Gournay puis, pour le retour, emprunter le boulevard Chilpéric puis la rue Auguste Meunier, puis la rue du général de Gaulle jusqu'au carrefour avec l'avenue du Maréchal Foch ;
- ▶ **L'association ADEQUA (Chelles)** a produit dans sa contribution des scénarios dits « transports » qui présentent trois tracés alternatifs pour relier le bus à haut niveau de service jusqu'à la gare de Chelles, à savoir un tracé en boucle *via* le boulevard Chilpéric, un tracé en boucle *via* l'avenue de Lattre de Tassigny et un tracé dans les deux sens *via* l'avenue du Général de Gaulle.

4.2.3. Les enjeux liés au RER et à la gare de Neuilly-Plaisance

La ligne Bus Bords de Marne étant appelée à desservir plusieurs gares RER, quelques avis appellent à **augmenter la fréquence des RER**, à fiabiliser leurs horaires et à faire en sorte d'éviter la saturation du RER A par effet de report.

Certains invitent à créer des aires de **stationnement de véhicules auprès des gares RER**, voire des parkings relais et plus particulièrement à réorganiser la gare routière et le **parking de la gare RER de Neuilly-Plaisance**, par exemple en créant une « zone bleue » pour le dépose-minute et les achats chez les petits commerçants, ou à repenser l'aménagement et la circulation autour de cette gare, dont l'accès s'avère difficile.

S'agissant de cette gare, un avis met également en cause « *une station aux quais sous-dimensionnés* ». Certains s'interrogent aussi sur la prise en compte du pilier des ouvrages ferroviaires à la gare de Neuilly-Plaisance.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : SUR LE TRAFIC VOYAGEURS DU RER A ET SUR LES OUVRAGES FERROVIAIRES DE LA GARE DE NEUILLY-PLAISANCE

D'après les prévisions de trafic réalisées au DOCP, la mise en service du Bus Bords de Marne conduira à une diminution du nombre de voyageurs montants dans le RER A à Neuilly-Plaisance en direction de Paris (de l'ordre de 200 voyageurs en moins à l'heure de pointe du matin).

En effet, le Bus Bords de Marne, desservant directement le pôle de Val de Fontenay, offrira un trajet alternatif pour les voyageurs qui se rendent dans ce pôle en leur évitant une correspondance avec le RER A.

Au stade du DOCP, qui relève d'une étude de faisabilité, la maîtrise d'ouvrage formule des propositions de répartition des fonctionnalités sur la voirie sur la base des emprises disponibles et en s'appuyant pour cela sur des photos aériennes. Au droit des intersections complexes comme la gare RER de Neuilly-Plaisance, les aménagements proposés dans le cadre du projet feront l'objet d'approfondissements dans les études ultérieures, sur la base de relevés topographiques et en collaboration étroite avec les parties prenantes concernées. Ces propositions approfondies seront soumises à l'avis du public lors de l'enquête publique.

4.2.4. Les stations

Les stations et correspondances ont fait l'objet de relativement peu d'avis. Les principales préconisations à ce sujet sont les suivantes :

- ▶ Assurer des **interconnexions optimisées**, notamment avec les gares RER (voir section 3.2.5. concernant le terminus de Val de Fontenay) ;
- ▶ **Aménager des stations modernes**, confortables, disposant de services et facilités modernes (points de connexion et de recharge de téléphone portable, borne de recharge Navigo, éclairage, toits végétalisés).

S'agissant du positionnement des stations:

- ▶ Le **Conseil départemental de Seine-et-Marne** indique qu'il veillera « dans la suite des études à un positionnement des stations qui garantisse la meilleure desserte des habitants ainsi que des conditions d'accès sécurisées »;
- ▶ **L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France et l'association Métro Rigollots Val de Fontenay** jugent « indispensable de permettre aux voyageurs qui utilisent aujourd'hui le 113 de part et d'autre du carrefour de Général Leclerc et qui subiront une rupture de charge à cet endroit de changer de bus dans les moins mauvaises conditions »: à ce titre, elles demandent que l'arrêt Avron tel que proposé par la maîtrise d'ouvrage « soit déplacé à l'entrée de l'avenue du Général de Gaulle et de le mutualiser avec un arrêt prévu pour le 113 conservé et pour le 116 qui dessert aussi cet endroit ».

S'agissant du nombre et de l'espacement des stations, ils suscitent des avis contradictoires sans qu'une tendance émerge. Tandis que certains préconisent d'espacer davantage les stations ou de desservir uniquement les principaux sites pour améliorer le temps de parcours, **l'association ADEQUA** recommande de s'orienter « dans le sens d'une desserte du territoire et pas d'un bus « TGV » d'un terminus à l'autre ». Elle propose également de « créer un arrêt provisoirement nommé « Pont du Forest », intermédiaire entre ceux de la Pointe de Gournay et de la Rue du Port ». Un autre avis rejoint cette suggestion afin de faciliter la desserte des personnes âgées.

Par ailleurs, des demandes ponctuelles ont été formulées:

- ▶ « Déplacer la station Jules Ferry direction Paris pour la rapprocher des commerces, écoles et piscine »;
- ▶ Ne pas supprimer l'arrêt de bus « Centre bus » qui permet actuellement, avec la ligne 113, la desserte du centre commercial BAOBAB à Neuilly-sur-Marne;
- ▶ Prévoir davantage qu'une seule station entre Avron et Bobet.

S'agissant de la disposition des quais des stations en vis-à-vis: la **Ville de Neuilly-sur-Marne** estime que « sur l'ensemble du linéaire où sera maintenu le nombre de voies de circulation automobile (2+1 voies ou 2x2 voies), la disposition des stations en quais décalés devra être privilégiée au détriment des quais en vis-à-vis afin de ne pas créer un rétrécissement de la chaussée et donc un goulot d'étranglement à chaque station. Ce point sera notamment valable sur la séquence 3, entre les stations existantes Pasteur et Ville Évrard, où la largeur de la voirie, même avec acquisitions foncières, reste contrainte par le tissu urbain dense existant ». Les avis de **Grand Paris Grand Est** et de **certains participants aux ateliers** vont également dans ce sens.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS: EMBLEMES DES STATIONS

L'emplacement précis des stations n'est pas encore définitif à ce stade, il a été défini au plus près des quartiers d'habitation et des équipements.
 Concernant le nombre et l'espacement des stations, un équilibre entre desserte fine du territoire et conditions d'exploitation du site propre doit être recherché: des arrêts trop fréquents du bus pénaliseraient la vitesse d'exploitation des lignes de bus et allongeraient les temps de parcours pour les voyageurs. Afin de limiter l'impact sur la vitesse commerciale des bus, du fait d'un nombre de stations trop élevé ou d'une distance trop faible entre deux stations, une distance moyenne de 500 mètres est recherchée le long de l'infrastructure à ce stade. Ce principe est usuellement appliqué sur les lignes fortes de transport de type TCSP et BHNS.

4.2.5. La réorganisation du réseau de bus

De nombreuses demandes spécifiques visent la réorganisation de l'offre bus qui accompagnerait la réalisation du projet :

- ▶ Une quinzaine d'avis soulignent l'importance de maintenir la **desserte bus de proximité existante à Nogent-sur-Marne**, sans la dégrader, ou invitent à **maintenir une ligne directe entre Nogent-sur-Marne et tout ou partie de l'ex-RN34 jusqu'à Chelles** (plus particulièrement jusqu'à la gare du RER A de Neuilly-Plaisance), parfois en défendant le maintien du tracé de la ligne 113. Certains insistent plutôt sur le fait de prévoir une correspondance rapide entre la ligne Bus Bords de Marne et les autres lignes de bus desservant Nogent-sur-Marne.
- ▶ Plus particulièrement, certains avis proposent de **prolonger la ligne 281**, dont le terminus se situe actuellement à la gare RER de Joinville-le-Pont, jusqu'à **Val de Fontenay**, ou de créer une ligne depuis Val de Fontenay ou Le Perreux-sur-Marne **jusqu'à Nogent-sur-Marne/Joinville-le-Pont/Créteil**.

Certains participants souhaitent par ailleurs une amélioration de la liaison entre les **parties nord et sud du Perreux-sur-Marne**, de part et d'autre de l'ex-RN34.

En dehors de ces dessertes, **de nombreuses demandes ont été émises, de façon éparse, concernant les différentes lignes qui desservent l'ex-RN34** ou ses abords, en vue de la réorganisation de l'offre bus. Certains invitent notamment à :

- ▶ **Conserver la ligne 113 et, pour certains, prolonger son terminus à l'ouest jusqu'à Château de Vincennes ;**
- ▶ **Renforcer la desserte du centre commercial Terre-Ciel et du quartier Castermant à Chelles ;**
- ▶ **Prendre en compte les lignes transverses, par exemple en créant une ligne de bus depuis Val de Fontenay jusqu'à Rosny-sous-Bois / Villemomble.**

Plus largement, une quinzaine d'avis préconisent de **renforcer la fréquence des différentes lignes de bus**. Certains suggèrent par ailleurs de renforcer ou d'élargir les horaires de service le soir et de nuit.

Le **Conseil départemental de Seine-et-Marne** invite à « *analyser la pertinence de la demande de la ville de Chelles d'établir une liaison avec le quartier de Castermant et ses futures habitations, par le mode de transport public le plus adapté* ».

La **Ville de Nogent-sur-Marne** propose, dans la perspective de la réorganisation du réseau de bus, que la ligne 281 de bus, actuellement terminus « RER de Joinville-le-Pont », soit **prolongée jusqu'à la gare RER de Val de Fontenay**, ce qui « aurait l'avantage de :

- ▶ *proposer un service de transport en commun aux riverains de l'avenue de Joinville et du secteur du bois qui n'ont, aujourd'hui, aucune solution autre que la marche à pied pour rejoindre le RER A ou la gare routière ;*
- ▶ *traverser le boulevard de Strasbourg jusqu'au rond-point Leclerc au Perreux puis rue de Neuilly à Fontenay-sous-Bois pour terminer au RER de Val de Fontenay ;*
- ▶ *permettre aux Nogentais d'avoir ainsi une liaison directe vers Henri Mondor et la Préfecture du Val-de-Marne ».*

La Ville de Nogent-sur-Marne suggère également, en complément, un **retour à l'itinéraire d'origine de la ligne 116 de bus** ainsi qu'un prolongement de la ligne 114 jusqu'à la Porte de Vincennes afin de « *permettre une interconnexion avec le T3, réduisant le nombre de correspondances depuis Nogent-sur-Marne. La place ainsi libérée permettrait d'accueillir la ligne 210 dans la gare des autobus du château de Vincennes* ».

Le **FNAUT Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports** et l'Association Métro Rigollots Val de Fontenay proposent que la réorganisation du réseau de bus qui accompagnera le Bus Bords de Marne soit l'opportunité de relier sans correspondance la gare du RER A de Nogent sur Marne avec le pôle de Val de Fontenay en utilisant les voies dédiées du Bus Bords de Marne entre le carrefour du Général Leclerc et le pôle Val de Fontenay.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : RÉORGANISATION DU RÉSEAU DE BUS

La ligne de bus 113 et l'ensemble des lignes de bus empruntant tout ou partie du trajet du futur Bus Bords de Marne feront l'objet d'une restructuration définie précisément 2 à 3 ans avant la mise en service du projet. Cette réorganisation du réseau de bus local visera notamment à :

- ▶ Dimensionner l'offre de bus au plus près des besoins observés;
- ▶ Faire en sorte que les lignes de bus structurantes bénéficient de manière optimale des aménagements réalisés;
- ▶ Maintenir, avec d'autres lignes de bus que le Bus Bords de Marne, le niveau de desserte actuelle au-delà du tracé du Bus Bords de Marne vers Nogent-sur-Marne d'une part, et au-delà de la gare de Chelles d'autre part, ces secteurs étant aujourd'hui desservis par la ligne 113.

4.3 La répartition des fonctionnalités sur la voirie

4.3.1. L'implantation des voies dédiées aux bus

Quelques avis invitent à ne pas **aménager les voies dédiées aux bus au centre de la voirie**, ce qui serait considéré comme trop dangereux pour la traversée des piétons et cyclistes. Un avis propose d'implanter les voies de bus en bilatéral (de chaque côté de la voirie) au **Perreux-sur-Marne**, de façon à favoriser les traversées pour les piétons et maintenir les arbres existants au centre de la voirie. Cet enjeu rejoint parfois celui de faire en sorte de ne pas aggraver la coupure que constitue l'ex-RN34 entre le nord et le sud du Perreux.

La **Ville de Neuilly-sur-Marne** se dit favorable à une insertion axiale du site propre sur la séquence 4 du DOCP. L'établissement public territorial **Grand Paris Grand Est** demande « *d'étudier finement la variante en insertion axiale lors du Schéma de Principe sur l'ensemble de la séquence entre Ville-Évrard et l'entrée de Chelles* ». De son côté, le **Conseil départemental de Seine-et-Marne** estime que « *l'implantation du site propre doit garantir une accessibilité sécurisée et cohérente avec les besoins de déplacements projetés à terme et avec l'environnement urbain* », et qu'« *à ce titre, l'implantation du site propre en latéral Nord sur le secteur de « la pointe de Gournay » puis en axial en rabattement sur la gare de Chelles-Gournay, semble le scénario le plus optimal pour répondre à ces préoccupations* ».

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS: LE CHOIX DE L'IMPLANTATION DES VOIES DÉDIÉES AU BUS

Chaque position du site propre sur l'espace public (axial, latéral, bilatéral) présente des avantages et des inconvénients. Le positionnement du site propre doit être choisi en fonction du caractère de la voie empruntée, de ses usages et de son évolution.

Parmi les typologies d'insertion du site propre :

- ▶ La disposition axiale est la meilleure alternative pour un système de transport efficace traversant un espace urbain avec de nombreux accès riverains et voiries perpendiculaires ;
- ▶ La disposition latérale est adaptée à un fonctionnement de la rue non symétrique avec des intersections et accès riverains peu nombreux du côté de la plateforme bus ;
- ▶ La disposition bilatérale est davantage destinée aux couloirs bus qu'à un véritable BHNS dont les fréquences de passage sont élevées. Elle est privilégiée sur des axes avec peu d'accès riverains et en l'absence de stationnement latéral.

4.3.2. La réduction du nombre de voies routières

La **réduction du nombre de voies routières** envisagée par Île-de-France Mobilités sur certains tronçons du projet, en fonction des aménagements retenus et des études de circulation à mener dans les phases d'études à venir, est, avec l'opportunité générale du projet, le **sujet thématique ayant suscité le plus d'avis et de questions** au cours de la concertation :

- ▶ Une centaine de contributions invitent Île-de-France Mobilités à **ne pas réduire le nombre de voies routières** ;
- ▶ Parmi elles, une quinzaine d'avis ont plus particulièrement préconisé de **maintenir deux voies de circulation routière en direction de Paris**, sur tout ou partie du tracé c'est-à-dire de privilégier l'option 2+1 voies présentée par Île-de-France Mobilités, voire **deux voies de circulations dans chaque sens** sur certains secteurs ;
- ▶ *A contrario*, une quinzaine d'avis ont soutenu le fait de **réduire le nombre de voies de circulation pour les véhicules particuliers** c'est-à-dire de privilégier l'option 1+1 voies.

Les **Villes de Gagny et Neuilly-sur-Marne** ont chacune lancé une **pétition contre la suppression de 2 voies routières** sur l'ex-RN34 durant la concertation. Celles-ci ont totalisé 1 245 signatures. Elles ont été adressées au Conseil départemental de Seine-Saint-Denis.

Les collectivités suivantes ont pris position à ce sujet au cours de la concertation

Les **Villes de Gagny et Neuilly-sur-Marne** ont ainsi fait connaître leurs positions respectives auprès de leurs administrés par leurs propres moyens :

- ▶ Associée à un soutien au projet, la **Ville de Gagny** a mis en ligne une **pétition** du 7 au 31 décembre 2020, signée par 827 personnes et visant à s'opposer à la suppression de deux voies pour les véhicules particuliers sur l'ex-RN34 : adressée au Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, qui soutient l'option du projet présentant la suppression de deux voies pour les véhicules particuliers.
- ▶ Associée à un soutien au projet, la **Ville de Neuilly-sur-Marne** a mis en ligne une **pétition** signée par 418 personnes, visant à s'opposer à la suppression de deux voies pour les véhicules particuliers sur l'ex-RN34 ; elle était adressée au Conseil départemental de Seine-Saint-Denis qui soutient l'option du projet présentant la suppression de deux voies pour les véhicules particuliers.

Dans sa contribution, la **Ville de Neuilly-sur-Marne** indique par ailleurs qu'elle ne pourra « *accepter un autre projet que celui consistant à maintenir deux voies de circulation véhicule léger en direction de Paris et une voie en direction de la province* », et « *demande le maintien des deux voies de circulation dans chaque direction* » sur la séquence 4.

La **Ville de Neuilly-Plaisance** estime « *prévisible que ce projet provoquera des congestions importantes du trafic sur cet axe et des reports en centre-ville dégradant sensiblement la qualité de vie des Nocéens* ».

Dans sa contribution, la **Ville de Gournay-sur-Marne** demande à ce que le « *projet prenne en compte l'intégralité des contraintes liées à la réduction du nombre de voies de la RN34, route très empruntée aux heures de pointe et déjà très encombrées pour que les villes desservies par la RN34 ne deviennent pas encore plus difficiles d'accès à toute heure* ».

L'établissement public territorial **Grand Paris Grand Est** préconise d'aménager deux voies dédiées aux véhicules particuliers dans chaque sens à Gournay-sur-Marne et Gagny ; deux voies vers Paris et une voie vers Chelles à Neuilly-sur-Marne, sauf sur le secteur des Hôpitaux où la Ville requiert le maintien de deux voies de circulation dans chaque direction ; et enfin, deux voies vers Paris et une voie vers Chelles à Neuilly-Plaisance.

Le **Conseil départemental de Seine-et-Marne** fait part de son attention quant « *à ce que la problématique liée au trafic routier* » sur le « *secteur de la « Pointe de Gournay » jusqu'à l'entrée de la ville de Chelles* », « *soit traitée de la manière la plus optimale possible, afin d'apporter une amélioration concrète pour la circulation des bus et de contenir l'amplification des phénomènes de congestion routière* ».

S'agissant de la position visant à ne pas réduire ou à limiter la réduction du nombre de voies routières

Les arguments mobilisés sont :

- ▶ La crainte d'une très forte saturation de l'axe, déjà observée aujourd'hui, et d'impacts associés :
 - ▶ génération de pollution atmosphérique et sonore pour les riverains ;
 - ▶ report sur les rues alentour inadaptées à accueillir un tel niveau de trafic ;
 - ▶ mise en danger de l'économie locale et de la continuité d'activité des professionnels et services des collectivités (notamment les services d'urgence et de santé, services de voirie, services de livraison, taxis, entreprises logistiques...);
 - ▶ l'accentuation de la coupure que représente l'axe au Perreux-sur-Marne, et ainsi de l'enclavement du quartier des Joncs marins ;
- ▶ L'expérience des pistes cyclables provisoires aménagées sur l'ex-RN34 à l'issue du confinement du printemps 2020 : les participants ont mis en cause de fortes perturbations sur la circulation routière face à un faible usage desdites pistes cyclables, et certains en ont demandé un bilan ;
- ▶ La nécessité pour bon nombre d'habitants du territoire, persistante à l'avenir, d'utiliser leur voiture au quotidien, en tenant compte du fait qu'il s'agit d'un territoire de banlieue ;
- ▶ Le besoin persistant à l'avenir de l'accès à l'A86 *via* l'ex-RN34.

Les propositions associées à cette position sont :

- ▶ Faire circuler les bus et les vélos sur une même voie ;
- ▶ Ne réaliser qu'une seule voie dédiée réservée aux bus, qui serait utilisée alternativement vers Paris le matin et vers Chelles le soir (avec comme exemple le pont de Joinville).

S'agissant de la position visant à réduire le nombre de voies routières

Les arguments mobilisés sont :

- ▶ La nécessité de faire un choix, les emprises disponibles étant limitées avec le souhait de donner la priorité aux transports en commun et aux mobilités douces par rapport à la voiture ;
- ▶ L'amélioration du cadre de vie, cette solution permettant de réduire la pollution atmosphérique et sonore ainsi que la dangerosité de l'axe, et de limiter le trafic de transit et de poids lourds ;
- ▶ La diminution de l'attractivité de l'axe pour la circulation de transit, pour éviter l'effet « *aspirateur à voitures* », considérant que « *plus on a de voies routières, plus on attire de trafic* ».

Les propositions associées à cette position sont :

- ▶ Interdire la circulation sur l'axe aux poids-lourds en transit ;
- ▶ Remettre en question l'implantation de certaines entreprises génératrices de flux de poids-lourds le long de la RD 34 ;
- ▶ Améliorer la circulation sur l'A4 afin de favoriser le report des véhicules sur cet axe, et résoudre les problèmes de circulation en amont de l'axe pour limiter/éviter les problèmes de congestion ;
- ▶ Pour éviter le report sur les rues adjacentes, l'association ADEQUA suggère d'« *instaurer une régulation (par exemple : mise en place de feux) : aménagement susceptible de réduire les « frottements » des flux (par exemple : giratoire), ou de les assécher (par exemple : aménagements réduisant la vitesse réelle, etc.)* ».

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : L'ESPACE DISPONIBLE, LE DIAGNOSTIC MENANT À LA NÉCESSITÉ DE RÉDUIRE LES VOIES ROUTIÈRES SUR CERTAINS TRONÇONS, LES IMPACTS ÉTUDIÉS À CE STADE ET LA SUITE DES ÉTUDES

Au stade des études préalables à la concertation (DOCP), le projet nécessite de passer d'un profil de 4 voies routières pour les automobilistes (2 voies dans chaque sens) à un profil à 2 ou 3 voies routières sur l'ex-RN34, en fonction des sections, ceci afin de permettre l'insertion de voies dédiées aux bus et d'aménagements de qualité pour les piétons et cyclistes, tout en limitant les impacts sur les acquisitions foncières, le stationnement et les arbres d'alignement. Deux options ont été présentées concernant le partage de la voirie entre la gare RER de Neuilly-Plaisance et la Pointe de Gournay : 2 ou 3 voies de circulation.

Le diagnostic réalisé est le suivant :

- ▶ Un secteur dense, qui va se densifier davantage, aux emprises somme toute limitées ;
- ▶ Un nombre important de véhicules empruntent l'ex-RN34 comme itinéraire de substitution à l'autoroute A4 pour transiter entre l'est francilien et Paris (sans échanges avec le territoire traversé) ;
- ▶ Des carrefours importants, principaux points de congestion du trafic routier.

Les premières études de circulation (DOCP), réalisées à l'échelle du territoire élargi, montrent que :

- ▶ L'insertion des voies dédiées et la réduction de la capacité routière permettraient de réduire le nombre de véhicules transitant sur l'axe, améliorant alors la qualité de vie autour de l'axe (bruit, qualité de l'air, sécurité des traversées piétonnes) : un itinéraire via l'autoroute A4 ou la Francilienne deviendrait plus attractif pour les véhicules en transit ;
- ▶ La circulation routière resterait dense sur certains secteurs et ce, avec ou sans la réalisation du projet Bus Bords de Marne (notamment entre le carrefour de la Résistance et le secteur des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne).

Des études de trafic plus détaillées seront menées lors des prochaines étapes du projet (schéma de principe) pour affiner la connaissance des impacts des deux options sur la circulation routière de l'ex-RN34 mais aussi sur les rues adjacentes, pour *in fine* permettre un choix éclairé du profil routier.

4.3.3. L'aménagement des carrefours

L'aménagement des carrefours a été un sujet relativement peu abordé au cours de cette concertation. Les propositions les plus fréquentes (une dizaine d'avis) concernent la **gestion des feux de signalisation** (parfois en lieu et place du projet tel que proposé par Île-de-France Mobilités) :

- ▶ Synchronisation des feux afin de fluidifier la circulation générale ;
- ▶ Mise en place de feux de signalisation intelligents ;
- ▶ Passage des feux au vert pour les véhicules rapides ;
- ▶ Diminution du nombre de feux de signalisation ;
- ▶ Aménagement de ronds-points.

Des **demandes d'ordre général** ont été formulées de façon éparsée, telles que :

- ▶ Faire en sorte de limiter les incivilités sur les zones de carrefours denses (« *aires zébrées d'interdiction d'arrêt au centre* », « *prévoir des contrôles par caméra* »);
- ▶ Considérer l'espace automobile comme une voie de stockage pour le tourne-à-gauche cycliste en amont d'un feu;
- ▶ Mettre en place des « trottoirs traversants » pour les cyclistes (préconisation du collectif Vélo Île-de-France) tel que détaillé au chapitre 4.3.5.1.

Au **Perreux-sur-Marne**, il est demandé de veiller à l'aménagement du **carrefour du général Leclerc**, notamment de faire en sorte que les bus ne recroisent pas la voie des voitures pour rejoindre Val de Fontenay; de prévoir des aménagements pour fluidifier le trafic vers la station Avron. Par ailleurs, certains riverains des **Joncs marins** sont préoccupés par les difficultés **d'accès** à leur quartier que le projet pourrait engendrer (notamment au niveau des carrefours avec les rues Jules Ferry, Gallieni et de la Gaité).

À **Neuilly-sur-Marne**, il est demandé de fluidifier la circulation du **carrefour avec la RN370 (au niveau de la place de la Résistance)**; un participant propose d'y sécuriser les voies vélos, de trouver un autre accès plus proche, et idéalement de reporter les voies routières (véhicules particuliers) sur un tunnel ou un pont.

À **Chelles**, il est proposé de **réaliser un rond-point à la pointe de Gournay**, ou encore, comme suggéré par l'ADEQUA, de résoudre le « *problème du carrefour Salengro* » (croisement avec l'avenue Salengro et la rue Albert Camus), sans apporter de préconisation particulière.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : PRINCIPES GÉNÉRAUX AUX CARREFOURS ET SUITE DES ÉTUDES

Dans le cadre du projet, il est prévu d'accorder la **priorité aux bus**: un système de détection du bus en amont du carrefour permet d'assurer la priorité systématique du bus aux carrefours lors de son passage. Ce système permet de supprimer le temps perdu aux feux et contribue ainsi à assurer la régularité et l'optimisation de la vitesse commerciale de la ligne.

Les études ultérieures de Schéma de principe permettront de préciser la géométrie et les principes de fonctionnement des carrefours, principaux points de congestion de la circulation routière.

4.3.4. La capacité de stationnement

Une quinzaine de participants appellent à conserver la **capacité de stationnement sur l'axe ou à veiller aux besoins en stationnement**, notamment à proximité des gares, écoles, crèches et commerces (avec des aménagements conçus pour les livraisons), en particulier au Perreux-sur-Marne. Un avis suggère de créer des zones de stationnement afin d'aider à l'installation de commerces sur l'ex-RN34. *A contrario*, quelques avis, tels que celui de l'association ENDEMA 93, demandent de **supprimer la capacité de stationnement** sur l'axe tout en **prévoyant des aires de livraisons suffisantes**.

Une dizaine de participants suggèrent de créer des **parkings-relais** gratuits ou à faible coût à proximité des terminus du Bus Bords de Marne et des gares desservies, afin de favoriser le report modal.

Les contributions concernant l'aménagement de stationnement au niveau des gares est détaillé dans le chapitre 4.2.3.

4.3.5. Le cadre de vie

Quelles que soient les opinions sur le partage des fonctionnalités sur la voirie, **il ressort de l'ensemble des avis une importance partagée pour le cadre de vie**, en particulier :

- ▶ Une attention portée aux impacts du projet sur la congestion routière et la pollution atmosphérique et sonore que celle-ci peut générer (ce même argument pouvant être invoqué soit pour appeler à maintenir le nombre de voies dédiées aux véhicules particuliers, soit au contraire pour appeler à réduire le trafic de véhicules sur l'axe);
- ▶ Une attention accordée à la végétalisation, avec des demandes de limiter l'impact sur l'existant et de renforcer autant que possible le cadre de vie sur ce plan;
- ▶ Une attention portée à la qualité de la circulation pour l'ensemble des modes et à leur sécurité les uns vis-à-vis des autres.

À cet égard, certains avis invitent à **une réflexion sur l'ensemble des fonctionnalités en même temps**. Certains sous-groupes des ateliers-focus ont notamment invité à « *tenir compte de tous les types d'utilisateurs afin de partager au mieux les espaces* », ou souligné l'enjeu de « *faire un choix sur l'utilisation de l'espace public: arbitrage nécessaire entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes* ».

Des recommandations ont été formulées ponctuellement sur **de multiples sujets associés à l'amélioration du cadre de vie** :

- ▶ Prévoir un revêtement bitumeux minimisant le bruit;
- ▶ Limiter les nuisances lumineuses avec un système d'éclairage adapté (ENDEMA 93);
- ▶ Condamner une voie prévue pour la circulation routière et l'embellir par des bacs à fleurs, des bancs, des fontaines d'eau potable, des arbres;
- ▶ Installer des mobiliers urbains « *simples, logiques, d'entretiens pratiques et très résistants* »;
- ▶ Dynamiser l'offre de commerces sur le tracé.

Les aménagements cyclables

Les aménagements prévus par le projet Bus Bords de Marne en faveur des vélos, et plus largement des modes actifs, font partie des **sujets les plus régulièrement abordés** au cours de la concertation :

- ▶ Ils sont fréquemment cités comme **motif de soutien au projet** (environ 80 avis);
- ▶ Ils font l'objet de **nombreuses recommandations** en termes d'aménagement (environ 100 avis notamment sur la carte participative mise à disposition durant la concertation sur le site);
- ▶ *A contrario*, quelques avis **invitent à ne pas réaliser de pistes cyclables sur l'ex-RN34**, à partager les voies de bus ou de circulation routière avec les vélos, ou bien à reporter la réalisation de pistes cyclables à l'intérieur des centres-villes ou sur les bords de Marne. La carte participative permet d'observer des avis contradictoires sur l'opportunité de créer des pistes cyclables sur tout ou partie de l'ex-RN34, notamment sur le « triangle de Val de Fontenay ». Des questions ont été posées sur la pratique cycliste existante le long de l'axe, notamment s'agissant de comptages (voir également section 4.3.2) (une dizaine d'avis).

Dans son avis, le **Conseil départemental de Seine-Saint-Denis** indique que « *le projet s'inscrit dans la volonté départementale de la délibération de février 2019 pour une voirie 100 % cyclable par sa contribution à la rénovation de l'espace public et à son meilleur partage, et par la création d'itinéraires sécurisés pour les modes actifs* ».

Dans sa contribution, le **Collectif Vélo Île-de-France** considère que l'ex-RN34 constitue « *un axe essentiel pour le vélo* » et émet diverses recommandations d'ordre général quant à l'aménagement des pistes cyclables :

- ▶ **Concernant les « principes de base » :**
 - ▶ « *Des largeurs permettant de rouler à deux de front, de dépasser en tout confort, et de croiser à deux de front: 2,20 à 2,50 m pour les pistes unidirectionnelles, 4 m pour les pistes bidirectionnelles* »;

- ▶ « La plus large séparation possible du trafic motorisé, et, autant que possible, au moins 1 m pour une piste bidirectionnelle »;
- ▶ « Une séparation physique des piétons, à travers une différence de vue entre l'espace piéton et l'espace vélo. 5 cm suffisent à faire la différence. Dans la mesure du possible, la bordure du trottoir est chanfreinée avec une pente allant de 25 à 50 % afin d'annuler l'effet parois et d'être tolérante en cas d'écart d'urgence du cycliste »;
- ▶ « Des rayons de courbure adaptés à la giration des vélos: un vélo ne tourne pas à angle droit. Le rayon minimal pour une trajectoire directe est de 10 à 20 m; pour un changement de direction, un minimum de 3 m est à assurer ».
- ▶ **Concernant les intersections**, le Collectif estime que le « **trottoir traversant** » constitue l'« **aménagement idéal** » et recommande plus largement:
 - ▶ « d'être explicite quant à son régime de priorité dans le cas d'une gestion sans feux: pas de régime de priorité à droite, signalisation horizontale et verticale claire et adaptée pour les véhicules devant céder le passage »;
 - ▶ « d'assurer le franchissement sans interruption de revêtement pour les véhicules prioritaires, et sans franchissement de bordure de trottoir, ou, à défaut, par des bordures à vue à zéro ».

S'agissant de l'implantation des pistes cyclables, les avis favorables à la réalisation de **pistes bilatérales** sont majoritaires par rapport à ceux préconisant une piste bidirectionnelle, mais sans qu'une tendance forte émerge, ce sujet ayant été peu abordé. Quelques avis de la carte participative proposent que les trottoirs accueillent les flux de vélos, ou d'empiéter sur les emprises proposées par la maîtrise d'ouvrage pour les trottoirs pour augmenter celles des pistes cyclables.

Parmi les recommandations formulées:

- ▶ La plus fréquente: veiller à **assurer la sécurisation et la continuité des pistes cyclables**. (soit une vingtaine d'avis);
- ▶ Prévoir des **parkings sécurisés pour les vélos** dans ou à proximité des stations du Bus Bords de Marne; des arceaux aux carrefours;
- ▶ Prévoir l'aménagement de stations Vélib' ou de services de location de vélo (une dizaine d'avis).

S'agissant de la continuité des pistes cyclables, de nombreuses demandes éparses ont été formulées pour que **celles-ci soient aménagées au-delà du périmètre du projet et reliées au réseau cyclable d'ensemble**; on peut citer les suivantes:

- ▶ Prolonger les aménagements cyclables à Nogent-sur-Marne et au centre du Perreux-sur-Marne, les relier au centre-ville de Neuilly-sur-Marne;
- ▶ Relier les pistes cyclables à la rue du général Donzelot à Neuilly-sur-Marne, au site de Ville-Evrard ainsi qu'au Parc départemental de la Haute-Île en plusieurs endroits;
- ▶ Créer des liaisons transverses pour relier les quartiers au nord de l'ex-RN34 ou les bords de Marne.
- ▶ Sur la carte participative, deux avis invitent également à favoriser l'accès en vélo au site de Ville-Evrard.

Plusieurs avis, parmi lesquels ceux de l'association ENDEMA 93, de participants à l'atelier focus n°2 et à la carte participative, recommandent de prévoir **plusieurs franchissements pour les modes actifs**:

- ▶ **La création d'une passerelle au niveau de la station « L'Avenir »;**
- ▶ **La reprise de la passerelle existante à proximité de la station « Blancheville-Ville Évrard »** qui franchit l'ex-RN34 en reliant le parc du Croissant Vert et le bord du canal, et qui pourrait être empruntée par les cyclistes, avec notamment pour objectif de sécuriser les cyclistes et piétons sur ce tronçon. L'association ENDEMA 93 a également proposé, lors de l'atelier-focus n° 2, de profiter du projet pour reprendre cette passerelle existante et pour en faire un « **éco-pont** » permettant de favoriser la circulation et la protection de la biodiversité.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Au stade des études de DOCP préalables à la concertation, le projet prévoit l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large dédiée et continue pour favoriser l'usage du vélo. Compact, cet aménagement permet un équilibre entre les différentes fonctionnalités pour laisser une place à tous les usagers (voies de bus, aménagements paysagers, stationnement, voies routières) tout en garantissant la sécurité des cyclistes.

La piste cyclable est envisagée sur le côté nord de la voirie, de manière à faciliter les échanges avec les quartiers environnants. Les traversées sécurisées en carrefour ou au niveau des stations, seront approfondies dans les études ultérieures du projet pour permettre la continuité des itinéraires cyclables vers le sud.

Ces aménagements s'articuleront avec les autres projets d'aménagements cyclables en cours comme le Plan Vélo 2024 du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et le projet de « RER-V » porté par le Collectif Vélo Île-de-France et la Région Île-de-France.

Les aménagements pour les piétons

La **dangerosité que représentent certains carrefours pour les piétons** a été mise en évidence dans certains avis, notamment concernant le **carrefour du général Leclerc** au Perreux-sur-Marne et l'accès à Val de Fontenay (ce fut un constat partagé par les participants lors de l'atelier-focus n° 1). Certains ont également souligné l'importance de la **sécurité du franchissement de l'ex-RN34** pour les modes actifs d'une manière générale, ou encore l'importance de la **sécurité de circulation entre les différents modes**, en particulier entre les piétons et les vélos.

Certains participants de l'atelier-focus n°1 ont partagé le souhait que la place accordée aux piétons au niveau du triangle de Val de Fontenay / Carrefour Leclerc soit fortement reconsidérée dans le projet. L'un des sous-groupes de l'atelier-focus n° 2 a préconisé d'accorder **plus de place aux piétons**. Ces contributions ont été évoquées de pair avec les bénéfices qu'apporteraient une **pacification de l'axe routier en faveur d'une requalification urbaine**, permettant de **transformer l'ex-RN 34 en lieu de promenade (jeux, shopping, etc.)**.

Quelques **propositions** ont été faites pour améliorer la situation :

- ▶ L'association ADEQUA et d'autres participants aux ateliers préconisent **d'élargir les espaces qui leur sont dédiés** et de prévoir des aménités;
- ▶ D'autres avis suggèrent de prévoir des **cheminements à l'ombre**;
- ▶ De **marquer** les espaces piétons;
- ▶ Ou encore d'améliorer leur circulation sur le secteur de la place de la Résistance à Neuilly-sur-Marne.

L'un des sous-groupes de l'atelier-focus n° 1 a également appelé à prendre en compte les piétons dans les projets d'aménagement connexes.

L'Association ADEQUA suggère également des alternatives à l'aménagement proposé sur l'avenue du Maréchal Foch à Chelles à travers des **scénarios dits « urbains »** qui « *supposent la non-réalisation du site propre monodirectionnel sur l'avenue mais son réaménagement avec une priorité inversée : d'abord les habitants et les piétons, puis les cyclistes, puis les autos* » : ces scénarios sont baptisés « *Tout rien que pour les piétons (Foch 1)* », « *Piétons et vélos se partagent l'espace (Foch 2)* » ; « *Piétons et vélos ont chacun leur espace privilégié ; les voitures reviennent (Foch 3)* » ; « *Piétons, vélos et voitures cohabitent en harmonie (Foch 4)* ».

La place dédiée à la végétation et aux arbres

Une trentaine d'avis portent sur **les modalités de végétalisation de l'ex-RN34 et les impacts du projet sur les arbres existants**. Les recommandations à ce sujet se rejoignent largement :

- ▶ Renforcer la végétalisation de l'espace public ;
- ▶ Ne pas couper les arbres existants sur tout ou partie de l'axe (en particulier ceux situés au centre de la voirie au Perreux-sur-Marne, certains participants interrogeant la maîtrise d'ouvrage sur leur avenir), ou bien limiter les coupes autant que possible.

La **Ville de Neuilly-sur-Marne** « souhaite que l'implantation de bandes plantées de part et d'autre de l'axe soit un invariant du projet afin de proposer un cadre de vie plus qualitatif que le caractère routier de l'axe actuel ».

Le **Conseil départemental de Seine-Saint-Denis** indique qu'il « restera attentif sur les continuités vertes de ce projet, qui devront être cohérentes avec le Plan Canopée, un dispositif ambitieux sur les dix prochaines années qui vise à mettre l'arbre au cœur du paysage urbain ».

Le **Conseil départemental de Seine-et-Marne** appelle à « veiller à une parfaite harmonisation de la continuité de ces aménagements ».

L'association **Agir Pour Le Perreux-sur-Marne (APLP)** juge « impératif de limiter l'artificialisation des sols et de favoriser un parcours végétalisé pour les déplacements piétons », et estime que « l'impact environnemental du projet est négatif en raison de l'abattage de grands platanes protégés et la suppression de la totalité des arbres qui viennent d'être plantés pour végétaliser le terre-plein central du boulevard Alsace-Lorraine ».

L'association **ADEQUA** préconise de « profiter de la réduction de la surface consacrée au stationnement pour augmenter la perméabilisation par des revêtements ad hoc ».

L'association **ENDEMA 93** invite à « limiter les impacts sur les espaces naturels qui bordent la RN34 » et à « lutter contre l'imperméabilisation des sols en plantant des arbres de haute tige dans de larges plates-bandes végétalisées ».

Un participant souhaite que soient plantés des « arbres à feuillage persistant (pas de feuilles à ramasser, trottoir et pistes cyclables moins glissants) », des « plantes résistantes aux assauts des incivilités » et « nécessitant peu d'arrosage ».

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS : AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS, IMPACTS DU PROJET ET SUITE DES ÉTUDES

Les traitements paysagers proposés sur l'ensemble du tracé contribueront à réduire le fort caractère routier de l'ex-RN34 et à renforcer le lien naturel avec les bords de Marne. L'aspect minéral actuel de cet axe important et très circulé sera compensé par l'aménagement de trottoirs plantés dès que les emprises sont suffisantes.

À ce stade du projet, des zones d'impacts sont identifiées avec des coupes d'arbres nécessaires à certains endroits, comme au Perreux-sur-Marne (l'implantation de la voie dédiée au bus nécessiterait la suppression du terre-plein central et la suppression des arbres qui s'y trouvent). Cependant, les suppressions d'arbres envisagées à ce stade restent conditionnées à l'analyse fine de l'implantation des ouvrages dans le cadre des études de schéma de principe (après la concertation). Les études qui seront menées alors rechercheront à éviter, et le cas échéant à réduire au maximum les impacts selon la démarche ERC : éviter, réduire, compenser.

4.3.6. Les emprises disponibles et les acquisitions foncières

Une dizaine de participants se sont interrogés sur la capacité de la voirie à accueillir l'ensemble des fonctionnalités prévues par le projet à certains endroits, et se sont inquiétés du fait que certains particuliers pourraient ainsi être expropriés pour agrandir la chaussée, ou ont demandé à ce que la maîtrise d'ouvrage ne recoure à aucune expropriation. En revanche, un participant a proposé de « reculer les constructions ».

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Sur certains secteurs, là où les voies ne sont pas suffisamment larges pour implanter les voies bus, des élargissements du profil de rue pourront être nécessaires. Des acquisitions foncières pourront alors être envisagées au niveau des sections les plus contraignantes. Elles seront définies dans les études à venir. Dans certains secteurs, des élargissements pourraient être réalisés dans le cadre des projets urbains du territoire, indépendamment du projet de transport.

4.4 Les principes d'exploitation

4.4.1. Le matériel roulant

Une vingtaine d'avis contiennent des suggestions sur le type de bus à exploiter sur la nouvelle ligne Bus Bords de Marne :

- ▶ Bus articulés ou biarticulés ;
- ▶ Bus hybrides, électriques ou à hydrogène ;
- ▶ Trolleybus ;
- ▶ Bus à impériale, sur l'exemple de Rouen.

Plus ponctuellement, des participants émettent des **recommandations sur l'équipement des bus et leur exploitation** :

- ▶ Mettre des validateurs de passes Navigo ou tickets à l'arrière des bus comme sur ceux de Paris ;
- ▶ Rendre l'usage des bus gratuits ;
- ▶ Prévoir un matériel roulant adapté aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux personnes malentendantes et aveugles ;
- ▶ Donner le temps aux personnes qui montent de s'asseoir avant de redémarrer trop rapidement ; renforcer la sécurité au sein des bus ;
- ▶ Chercher des systèmes innovants pour limiter l'affluence dans les bus ;
- ▶ Enfin, un avis invite à privilégier du matériel français.

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Pour faire face à l'évolution de la demande, il est prévu d'exploiter la future ligne Bus Bords de Marne avec des bus articulés de 18 m de long.

Les aménagements sont, quant à eux, dimensionnés pour accueillir des bus biarticulés et pourront ainsi prendre en charge une augmentation de la demande plus importante envisagée à terme au vu du développement urbain du secteur sans pénaliser l'exploitabilité de la ligne.

À l'horizon 2024, l'intégralité du parc bus devra être respectueux de l'environnement. Conformément à cette démarche de transition énergétique, des véhicules propres (électriques ou alimentés au biométhane) seront exploités sur cette ligne de BHNS.

4.4.2. Le centre opérationnel bus

Quelques participations ont porté sur le centre opérationnel bus ayant vocation à assurer l'exploitation du Bus Bords de Marne :

- ▶ Acheter un matériel compatible avec le centre existant ;
- ▶ Agrandir les centres bus existants au lieu d'en construire un ;
- ▶ Intégrer le centre Bus des bords de Marne de la RATP ;
- ▶ Aménager le futur centre bus à un autre endroit ;
- ▶ Étudier un emplacement sur la commune de Neuilly-sur-Marne, proche du dépôt actuel pour des facilités d'organisation et de logistique de la RATP.

À ce sujet, la **Ville de Neuilly-sur-Marne** se dit « favorable à l'installation de ce nouveau centre [à Neuilly-sur-Marne], sur le site 1 identifié sur une partie des délaissés de l'A103 dans le dossier [DOCP] », estimant que « ce nouveau programme sera l'occasion de commencer la requalification de ce secteur dont la majorité des terrains appartient à l'État et sa localisation proche de l'ex-RN34 (moins de 2 km) représente un atout pour optimiser la supervision de la ligne ».

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Les centres opérationnels bus existants, dont le Centre Bus des bords de Marne situé à Neuilly-Plaisance, n'ont pas la capacité nécessaire pour recevoir les futurs bus articulés à motorisation propre du Bords de Marne. Un nouveau centre opérationnel bus permettra d'assurer leur entretien, nettoyage, stationnement et de répondre aux besoins des autres lignes de bus du territoire. Deux sites à proximité du tracé et d'une surface adaptée, sont envisagés pour son implantation à ce stade des études :

- ▶ À Chelles, sur l'emprise SNCF située au sud du faisceau ferroviaire ;
- ▶ À Neuilly sur marne, sur les délaissés de l'autoroute A103.

À l'issue de la concertation, les études du schéma de principe se poursuivront sur un ou plusieurs de ces sites. Une attention particulière sera portée dès sa conception, à la qualité architecturale et environnementale de ce bâtiment essentiel au projet.

4.5 La concertation

S'agissant de la concertation, il est préconisé d'organiser :

- ▶ Une « concertation citoyenne entre les acteurs du projets et les établissements publics territoriaux » ;
- ▶ Une consultation des commerçants et usagers pour le choix d'une desserte de la partie commerciale de l'avenue Foch à Chelles (association ADEQUA) ;
- ▶ Une consultation des associations cyclistes ;
- ▶ Une nouvelle concertation d'ici trois ans pour réévaluer l'opportunité du projet compte tenu de l'évolution des habitudes de déplacements.

Lors des temps d'échanges entre le public et Île-de-France Mobilités, des **questions** ont été posées sur la **portée de la concertation en cours et le processus décisionnel** : dans quelle mesure les avis du public seront-ils pris en compte ? Un nombre donné d'opposants peut-il entraîner l'annulation du projet ? Quelle sera la forme de la concertation pendant l'élaboration du schéma de principe par la maîtrise d'ouvrage ?

La **Ville de Gournay-sur-Marne** émet le vœu « *que les élus soient massivement consultés, associés et entendus afin que le projet prenne en compte l'intégralité des contraintes liées à la réduction du nombre de voies de la RN34* ».

Dans sa contribution, l'association Agir Pour Le Perreux-sur-Marne (APLP 94) s'inquiète qu'« *associations et habitants ne soient plus sollicités et consultés au cours des différentes phases suivantes du projet mais uniquement lors de la consultation administrative de la DUP en 2023, c'est-à-dire avec un projet finalisé et voté, sans quasi aucune possibilité d'action de la part des habitants et des associations* ».

ÉCLAIRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Le projet présenté est le fruit d'un travail partenarial mené avec l'ensemble des collectivités concernées, les partenaires et les élus du territoire. À chaque grande étape d'un projet, comme celui du Bus Bords de Marne, le projet et les décisions sont présentés et discutés lors de différentes instances :

- ▶ Des comités techniques (COTECH), en présence des services techniques des collectivités et partenaires ;
- ▶ Un comité de suivi (COSU) en présence des élus et des financeurs ;
- ▶ Les décisions sont prises, *in fine*, par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités composé des élus de la Région Île-de-France et des départements, et de représentants d'EPCI, de la chambre du commerce et de l'industrie et de la fédération nationale des associations d'usagers des transports.

Quelles sont les attentes d'Île-de-France Mobilités lors de cette concertation ?

Ce temps d'information et d'échange avec les riverains, usagers de l'ex RN34, voyageurs, entreprises, associations, collectivités et toute personne concernée par le projet a pour suivi les objectifs suivants :

- ▶ **Inform**er toutes les personnes concernées par le projet: riverains, usagers de l'ex-RN34, voyageurs, entreprises, associations, collectivités, etc. ;
- ▶ **Recueillir leur avis sur le projet et notamment sur :**
 - ▶ L'emplacement des stations ;
 - ▶ Les aménagements cyclables ;
 - ▶ Les principes d'aménagement des carrefours ;
 - ▶ Les principes d'insertion paysagère et de requalification urbaine de l'axe.
- ▶ Permettre à Île-de-France Mobilités d'enrichir sa connaissance du territoire ;
- ▶ **Nourrir la réflexion d'Île-de-France Mobilités** dans la suite des études du projet (schéma de principe) et guider leur orientation ;
- ▶ **Améliorer le projet** afin qu'il réponde *in fine* au mieux aux besoins et aux attentes du territoire.

Le présent bilan récapitule et analyse les échanges et avis exprimés au cours de la concertation. Ce document fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Il viendra nourrir le projet et sera pris en compte dans la poursuite des études afin que le projet réponde au mieux aux besoins et attentes du territoire. Le bilan de la concertation sera également joint au dossier d'enquête publique.

La concertation avec l'ensemble des partenaires va se poursuivre dans le cadre des prochaines études préliminaires, dites de schéma de principe: les modalités précises seront définies à la suite du bilan de la concertation et d'autres moments d'information et de concertation avec les associations et les riverains seront organisés. Enfin, l'enquête publique donnera lieu à un nouveau temps de dialogue et d'échanges avec le public: Île-de-France Mobilités devra répondre au rapport de la commission d'enquête.



5

Les enseignements de la concertation

Île-de-France Mobilités retient de la concertation les principaux éléments suivants :

- ▶ **Le projet, dans son principe et son tracé, de Val de Fontenay à Chelles-Gournay, recueille un soutien significatif sur le territoire**, aussi bien auprès des collectivités et partenaires que des associations et de la population, sensibles à la solution qu'il apporte pour **améliorer la circulation des bus sur l'ex-RN34** et répondre aux **futurs enjeux de déplacements** que suscitent les projets d'aménagement et de transports en commun. Un fort assentiment s'est manifesté pour la création d'une **nouvelle ligne de bus performante entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay circulant sur des voies dédiées**, et pour la **création d'une piste cyclable** en accompagnement.
- ▶ Si le tracé proposé de Val de Fontenay à Chelles-Gournay recueille un soutien d'ensemble, le **positionnement précis du terminus à Val de Fontenay et le tracé à l'approche des deux terminus (à Val de Fontenay et à Chelles-Gournay)** ont fait l'objet de **propositions alternatives**, notamment par les associations et lors des ateliers-focus, de façon à optimiser les correspondances et à réduire les impacts sur le cadre de vie.
- ▶ **La réorganisation du réseau de bus** qui doit accompagner le projet constitue un enjeu pour le territoire, au-delà même de l'ex-RN34. C'est particulièrement le cas du **maintien de la desserte existante** de Nogent-sur-Marne et de Chelles au-delà de la gare de Chelles-Gournay. De nombreuses demandes et suggestions ont été formulées en ce sens et sur un secteur élargi autour de l'ex-RN34.
- ▶ Plusieurs propositions ont été faites sur **l'emplacement, le nombre et la configuration des stations**, notamment l'emplacement et la desserte de la station Avron au Perreux-sur-Marne, le nombre de stations entre la Pointe de Gournay et le terminus à Chelles-Gournay, et la configuration des quais des stations là où les emprises sont contraintes.
- ▶ Plusieurs demandes du territoire visent à étudier la possibilité d'une **implantation axiale** des voies dédiées aux bus **entre les stations Pointe de Gournay et Rue du Port**, de manière à avoir une implantation cohérente sur l'ensemble de l'axe de l'ex RN34.
- ▶ **La réduction du nombre de voies routières** suscite de **fortes préoccupations, de la part du public et des collectivités concernées par le projet, quant aux perspectives de dégradation des conditions de circulation** sur cet axe et aux alentours, ainsi qu'à leurs **impacts sur le cadre de vie** (nuisances sonores, pollution, itinéraires de substitution dans les rues résidentielles attenantes, prise en compte des déplacements automobiles inévitables, maillage de l'offre de transport en commun insuffisant pour un report modal important, transit nécessaire aux activités qui bordent l'ex RN34, etc.).
- ▶ L'aménagement des **principaux carrefours** de l'ex-RN34 constitue un enjeu important et complexe du projet compte tenu de leur dimension et de leur forte fréquentation, pour lequel il convient d'envisager des **solutions innovantes**. Les conséquences de l'implantation des stations et des voies dédiées aux bus sur **l'accès aux voiries adjacentes** à l'ex-RN34 est également soulevée par plusieurs contributions, comme par exemple au Perreux-sur-Marne dans le secteur des Joncs marins au niveau des carrefours de l'ex-RN34 avec les rues Jules Ferry, Gallieni et de la Gaité.
- ▶ La création d'une **piste cyclable continue entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay** suscite de fortes attentes et de nombreuses recommandations de la part du public, allant dans le sens de leur **sécurisation**, du **confort** d'usage et des capacités de **stationnement**, et de leur inscription dans **un réseau maillé** sur l'ensemble du territoire. Les oppositions à la création d'une piste cyclable sont essentiellement associées à la réduction du nombre de voies routières.

- ▶ De manière générale, une attention forte est demandée vis-à-vis des **aménagements dédiés aux piétons**, à la fois en termes de **continuité** et **d'accessibilité** des aménagements et de **sécurisation des traversées**, en particulier pour l'accès aux stations et au droit des carrefours routiers.
- ▶ Le projet suscite une attente notable en matière de **végétalisation**, de **perméabilisation des sols** et de **préservation des arbres existants** sur l'ex-RN34. Les contributions appellent à faire de ce sujet un critère essentiel du projet, notamment dans les choix qui seront faits pour le **partage de l'espace public**.
- ▶ De manière générale, la concertation met en avant un **questionnement des partenaires et du public quant au meilleur partage des fonctionnalités sur la voirie** à mettre en œuvre : comment permettre l'insertion de voies dédiées aux bus et d'aménagements de qualité pour les piétons et cyclistes, tout en maintenant tout ou partie des voies dédiées à la circulation routière, en améliorant le cadre de vie et en limitant les impacts sur les acquisitions foncières.
- ▶ En lien avec le soutien au projet, il est attendu d'Île-de-France Mobilités d'accélérer autant que possible le **calendrier de réalisation** du projet, mais aussi de mettre en place des **solutions à court terme**, avant la mise en service du Bus Bords de Marne, afin d'améliorer l'offre bus et la circulation des modes actifs.
- ▶ Concernant l'opportunité du projet, la concertation a été l'occasion pour plusieurs parties prenantes et le grand public de faire part de leur volonté que soit réalisé le **prolongement du métro M11 jusqu'à Noisy-Champs**, parfois en priorité par rapport au projet Bus Bords de Marne, bien que ces deux projets poursuivent des **objectifs distincts et complémentaires**.
- ▶ Par ailleurs, certains participants ont mis en avant le **développement récent du télétravail** qui pourrait modifier durablement les habitudes de déplacements et nécessiter d'ajuster les prévisions effectuées par Île-de-France Mobilités avant le début de la pandémie de Covid-19. En découle également le souhait d'obtenir des propositions **d'aménagements évolutifs** ou résilients.
- ▶ Des demandes ont concerné l'expérience du **parcours voyageurs** en évoquant la qualité et le confort du matériel roulant, l'information disponible en station, les modalités de validation des titres de transport.
- ▶ Enfin, plusieurs contributions mettent en avant la volonté du public et des associations d'être **associés aux étapes de conception** du projet sans attendre la prochaine étape que sera l'enquête publique pour se prononcer sur les propositions d'Île-de-France Mobilités.



6

Les orientations du maître d'ouvrage pour la suite du projet et de la concertation

Concernant l'offre de transport en commun

- ▶ Île-de-France Mobilités poursuivra les études du projet sur la base des principes généraux d'une nouvelle ligne de bus performante circulant sur des voies dédiées entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay en passant par Neuilly-Plaisance, tout en portant une attention particulière sur le partage de la voirie.
- ▶ Île-de-France Mobilités s'attachera à approfondir les interconnexions du projet avec les gares de Val de Fontenay, Neuilly-Plaisance et Chelles-Gournay afin d'optimiser les conditions d'intermodalité.
- ▶ Île-de-France Mobilités approfondira le positionnement de l'ensemble des stations ainsi que l'implantation des voies dédiées aux bus entre les stations Pointe de Gournay et Rue du Port.
- ▶ Île-de-France Mobilités étudiera la réorganisation précise du réseau de bus accompagnant le projet quelques années avant sa mise en service, afin de dimensionner l'offre bus au plus près des besoins observés.

Concernant les voies de circulation routières et l'aménagement des carrefours

- ▶ Île-de-France Mobilités confirme que les études de schéma de principe permettront d'approfondir, selon différents scénarios et en lien avec les collectivités, les impacts du projet sur la circulation routière, pour éclairer le choix d'aménagement qui sera, *in fine*, porté à l'enquête publique. Les aménagements proposés devront être cohérents d'un bout à l'autre du tracé, pour éviter l'apparition de « goulots d'étranglement ».
- ▶ Ces études permettront également de préciser les principes de fonctionnement des carrefours, principaux points de congestion de la circulation routière, et, de définir les mesures d'accompagnement nécessaires sur les voiries à proximité de l'ex-RN34.

Concernant l'amélioration du cadre de vie (modes actifs et végétalisation)

- ▶ Île-de-France Mobilités engagera des études visant à favoriser la capacité, la sécurité et la continuité des itinéraires cyclables et piétons sur le tracé du projet.
- ▶ Île-de-France Mobilités engagera des études visant à favoriser la végétalisation le long du parcours et à éviter autant que possible les impacts sur les arbres existants. Le cas échéant, Île-de-France Mobilités s'engage à mettre en œuvre des mesures de compensation qualitatives.

Concernant le calendrier du projet

- ▶ Île-de-France Mobilités approfondira, dans la suite des études, la définition du calendrier du projet jusqu'à la mise en service, en visant son optimisation.
- ▶ Île-de-France Mobilités poursuivra le travail engagé avec les collectivités et partenaires pour améliorer à court terme les conditions de circulation des bus sur l'ex-RN34.

Concernant le dispositif de concertation et d'information

- ▶ Île-de-France Mobilités s'engage à maintenir le travail partenarial engagé depuis l'élaboration du DOCP durant les études de schéma de principe et l'élaboration du dossier d'enquête d'utilité publique. Île-de-France Mobilités continuera ainsi d'associer les collectivités impliquées dans la construction du projet depuis son origine, par des réunions techniques et une information régulière.
- ▶ Île-de-France Mobilités propose de maintenir un dispositif d'information et de concertation continues du public. Île-de-France Mobilités s'engage ainsi à :
 - ▶ Maintenir le site du projet et de la concertation en ligne jusqu'à la livraison du projet. Le site du projet <https://bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr> pourra être alimenté par tout élément nouveau susceptible de renforcer la compréhension du projet par le public ;
 - ▶ Poursuivre les efforts d'ouverture et de dialogue avec le territoire, en revenant vers le public et les associations à intervalles réguliers, grâce à des moments d'information et de concertation.



Annexes

Sommaire des annexes

- **Le compte-rendu de la rencontre préalable à la concertation avec les associations cyclistes/transports du 6 mai 2020**
- **Le compte-rendu de la rencontre préalable à la concertation avec les associations environnementales du 6 juillet 2020**
- **Le compte-rendu de la commission de suivi du 30 septembre 2020**
- **La délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020**
- **Les ateliers-focus**
 - L'atelier-focus n°1 sur le carrefour Leclerc / triangle Val de Fontenay le 23 janvier 2021
 - ▶ Le diaporama
 - ▶ Le compte rendu
 - L'atelier-focus n°2 sur la ZAC Maison Blanche / Ville Evrard le 6 février 2021
 - ▶ Le diaporama
 - ▶ Le compte rendu
- **Les comptes rendus des rencontres voyageurs et de proximité**
 - ▶ Rencontre du lundi 18 janvier 2021 au Perreux-sur-Marne
 - ▶ Rencontre du mardi 19 janvier 2021 à la gare de Val de Fontenay
 - ▶ Rencontre du dimanche 24 janvier 2021 à Neuilly Plaisance
 - ▶ Rencontre du mardi 26 janvier à la gare de Chelles-Gournay
 - ▶ Rencontre du jeudi 28 janvier à Neuilly-sur-Marne
- **Le compte rendu des permanences téléphoniques**
- **Les contributions des parties prenantes**
 - ▶ **Collectivités:**
 - ▶ Conseil départemental de Seine-et-Marne;
 - ▶ Conseil départemental de Seine-Saint-Denis;
 - ▶ Conseil départemental du Val-de-Marne;
 - ▶ Ville de Gournay-sur-Marne ;
 - ▶ Ville de Neuilly-Plaisance;
 - ▶ Ville de Neuilly-sur-Marne;
 - ▶ Ville de Nogent-sur-Marne;
 - ▶ L'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et les Maires des villes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny et Gournay-sur-Marne (contribution commune).
 - ▶ **Associations:**
 - ▶ ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs;
 - ▶ APLP – Agir pour Le Perreux-sur-Marne;
 - ▶ Collectif Vélo Île-de-France;
 - ▶ ENDEMA 93 – Environnement Dhuis et Marne;
 - ▶ FNAUT Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et Association Métro Rigollots Val-de-Fontenay (contribution commune).
- **Le dépliant participatif**



bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr



avec

