[ASSOCIATION ADEQUA]

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie

ETUDE
TCSP – BUS 113

ANALYSE DU DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALE (DOCP)

Une étude orientée vers le système de transport

Observations de l'association Adequa
[janvier 2021]

L'aménagement d'un site propre pour le bus 113 doit aussi tenir sa promesse d'améliorer le cadre de vie des Chellois.

SYNTHÈSE

En s'appuyant sur les observations sur le terrain et la littérature, on peut montrer que l'objectif des gains de temps visé par le projet est atteint par la seule priorisation des bus aux feux. Dès lors, il n'est pas besoin d'aménager aussi lourdement l'avenue du Maréchal Foch à Chelles (Chapitre 1)

Les schémas présentés dans le DOCP sont parfois trop théoriques et peuvent de ce fait troubler le jugement. Au-delà, ce qu'il faut retenir ce sont les conséquences négatives des aménagements prévus. Tout le monde y perd : piétons, vélos, voiture et même le service offert par le bus. Et c'est sans compter sur la dégradation du cadre de vie des riverains. Cela appelle à changer de méthode d'analyse. (Chapitre 2)

Attendre les études complémentaires promises pour affiner et améliorer le projet reviendrait à ne pouvoir agir qu'à la marge. Or, des options structurantes du projet doivent être décidées maintenant. Les logiques du DOCP sont contestées par des villes comme Nogent ou, dans une moindre mesure, Gagny. Cela doit inciter à revisiter les conséquences du projet sur les éléments qui font la ville : le nombre de stationnement en forte baisse, des arrêts à penser dans le sens d'une desserte du territoire et pas d'un bus « TGV » d'un terminus à l'autre, un linéaire à revaloriser et un terminus à penser. Afin de replacer le projet dans une logique urbaine, une méthode pluridisciplinaire et partenariale s'impose. (Chapitre 3)

Le document ne retient principalement de l'attractivité de Chelles le caractère technique de terminus. Au contraire, Chelles doit se saisir du projet pour jouer sa propre partition et proposer des améliorations de son cadre de vie. Des scénarios soutiennent la réflexion sans l'orienter. (Chapitre 4)

Plus globalement ; soit on laisse le projet de transport (des)structurer la ville, en répétant avec les équipes précédentes que leurs prédécesseurs n'ont pas su réagir à temps, soit on profite du projet pour repenser, ne serait-ce que partiellement la ville, empêcher sa dégradation et proposer une voie de progrès

TABLE DES MATIERES

Chapitre 1 : LE GAIN DE TEMPS RECHERCHÉ

Section 1 : Besoins de gains de temps selon le DOCP ……..… 7

§ 1 – Estimation des besoins en gains de temps
§ 2 – Moyens d'obtenir ces gains de temps
L'augmentation de la vitesse commerciale
La priorisation aux carrefours

Section 2 : Enseignements de l'expérience de sites propres à Chelles ….. 8

§ 1 – Les observations du CEREMA
§ 2 – Analyse-diagnostic et étude de la faisabilité du réaménagement en faveur des bus sur la route de Montfermeil
§ 3 – Aménagement de l'intersection rues René Sallé et Louis Eterlet et de l'arrêt Mairie

Section 3 : Estimation des gains de temps …….……..…… 9

§ 1 – Gains de temps théoriques selon les modalités de découpage des trajets
Selon le découpage DOCP
Selon le découpage des trajets d'après situation réelle sur le terrain (ANNEXE 4)
Résultats sans prise en compte du carrefour « Pointe de Gournay »
Résultats avec prise en compte du carrefour « Pointe de Gournay »

§ 2 – Gains de temps réels (effacement de la phase du feu rouge)
Méthode
Gain attendu

Conclusion ……..…… 13

ANNEXES
ANNEXE 1 : « Evaluation de la capacité aux feux – Retour d'observations en France : de la phase de conception à l'épreuve du terrain » - CEREMA (Direction territoriale de Méditerranée – Octobre 2013)
ANNEXE 2 : Analyse-diagnostic et étude de la faisabilité du réaménagement en faveur des bus sur la route de Montfermeil
Comité technique du 10/07/14 – Transitec – Extraits commentés Diagnostic – situation actuelle / Transports collectif
ANNEXE 3 : Aménagement de l'intersection rues René Sallé et Louis Eterlet (arrêt mairie)
ANNEXE 4 : Découpage des trajets après situation réelle sur le terrain.

Chapitre 2 : LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS A RÉORIENTER

Section 1 : Les descriptifs selon le DOCP sont trompeurs ……..….. 17

§ 1 – La situation actuelle
Le linéaire de l'avenue Foch et son profil en large selon le DOCP
Le linéaire de l'avenue Foch et son profil en large selon mesures sur le terrain
Comparaison
Le passage sous le pont de chemin de fer

§ 2 – La situation future selon les documents IDFM
Selon le DOCP
Selon l'illustration accompagnant les documents soumis à la concertation
Comparaison

Section 2 : Les conséquences des aménagements envisagés ……..…….. 21

§ 1 – Les piétons mal aimés ?

§ 2 – Les vélos chouchoutés ?

§ 3 – Les bus privilégiés ?

§ 4 – Les autos sacrifiées ?

§ 5 – Et le cadre de vie dans tout ça ?

Section 3 : Changer les résultats en changeant de méthode ……..…. 27

§ 1 – Le cheminement intellectuel du DOCP : une réflexion en tuyaux

§ 2 – Les avantages à appliquer une méthode globale hiérarchisée.

Conclusion ……..…… 30

ANNEXES
ANNEXE 1 : Extraits commentés du DOCP
ANNEXE 2 : « Pour des espaces publics ordinaires de qualité »
Coll. Points Fnau – Edit. FNAU (Fédération nationale des Agences d'Urbanisme)
août 2014

Chapitre 3 : AUTRES AMÉNAGEMENTS

Section 1 : Miscellanées ……. 35

§ 1 – Vitesse

§ - 2 Artificialisation des sols

§ 3 – Connaissance des flux

§ 4 – Dissonances
Quand le DOCP déplante, d'autres plantent : l'exemple de Gagny
Le site propre n'est pas d'application automatique : l'exemple de Nogent

Section 2 : Stationnement ……..…….. 38

Section 3 : Aménagements urbains …….. 41

§ 1 – Un projet de TCSP n'est pas qu'un projet technique

§ 2 – Le projet de TCSP doit servir son environnement et pas le contraire

§ 3 – L'intégration de ces multiples préoccupations implique la participation de multiples approches et compétences.

Section 4 : Arrêts ……..…… 44

Section 5 : Linéaire ……..……. 46

§ 1 – De Maison Blanche à l'arrêt Rue du Port
Carrefour Jean Stephan
Carrefour de la Pointe de Gournay
Entre le carrefour « Salengro » et la rue du Port
Entre Rue du Port et le carrefour « Métin » (Foch/de Gaulle) inclus

§ 2 – L'avenue du Maréchal Foch dans sa partie urbaine
L'intersection avec le boulevard Alsace-Lorraine
L'intersection avec la rue Pérotin
L'intersection avec l'avenue du Mal de Lattre de Tassigny

Section 6 : Le terminus …… 55

Conclusion ……. 56

Chapitre 4 : SCÉNARIOS

Section 1 : L'attractivité comparée des terminus …….…. 58

§ 1 – Le territoire Chellois est trop sommairement décrit

§ 2 – Les évolutions en termes démographiques et d'emploi sont sous-évaluées

§ 3 – Les correspondances offertes : Val-de-Fontenay 5 1/2, Chelles 3

Section 2 Chelles joue sa propre partition ……. 61

§ 1 – En s'attribuant les avantages avancés par le DOCP
Les déplacements piétons (point 7.3.1)
Les déplacements cycles (point 7.3.2)
Les déplacements en transports en commun (point 7.3.3)
Impact sur la circulation routière (point 7.3.4)

§ 2 – En proposant des scénarios alternatifs
Scénarios « Transport »
Scénarios « urbains »
Scénarios « mixtes »

Conclusion ……. 72

Chapitre 1 :
LE GAIN DE TEMPS RECHERCHÉ

Où sont réalisés les gains de temps ?

SECTION 1 : Besoins de gains de temps selon le DOCP

§ 1 – Estimation des besoins en gains de temps

Tableau des gains de temps permis par le TCSP (P119 du DOCP)

Temps de parcours en minutes	Actuel	TCSP
VdF* - Chelles	43	30
VdF -Neuilly	21	10
Maison Blanche - VdF	31	21
Maison Blanche - Neuilly	14	11
Maison Blanche Chelles	15	10
Nogent - VdF	27	20
Nogent - Neuilly	19	27

*VdF = Val de Fontenay

En combinant les parcours, on peut déduire la part de gains espérée sur le territoire chellois:
VdF- Maison Blanche = gain de 31-21= 10mn – VdF-Chelles, gain de 13mn (43-30).
Ces 13mn sont en contradiction avec les gains cumulées de (VdF/ Maison Blanche) + (Maison Blanche/ Chelles), soit (31-21)+(15-10) = (10 + 5) = 15.
En retenant que le parcours Maison Blanche/ Chelles est de 10mn, ***Chelles concoure pour 3 à 5mn*** (13-10 ou 15-10).
C'est conforme au commentaire qui dit : « selon les horaires de passage, un gain de temps de parcours de 3 à 5mn ». Noter qu'il n'est pas tenu compte de la réduction du nombre d'arrêts, ni de la réinsertion du bus dans le trafic en quittant l'arrêt (« rue du Port » actuel)

§ 2 – Moyens d'obtenir ces gains de temps

L'augmentation de la vitesse commerciale
Il s'agit d'augmenter les vitesses commerciales à des valeurs supérieures à celles décrites dans le DOCP. Celui-ci retient, P. 41 : Vitesse commerciale ligne 113 :

- Nogent RER/Le-Perreux (Lycée Louis Armand) NE/SO moins de 10kmH ; SO/NE : de 10à à 14km/h
- Le Perreux/Neuilly-Plaisance RER : NE/SO : 10 à 14km/h ; SO/NE : 14 à 18km/h
- Neuilly/Pointe de Gournay : NE/SO : 14 à 18 km/h; SO/NE : 14 à 18 km/h
- Pointe de Gournay/Chelles RER : NE/SO : 14 à 18 km/h; SO/NE : 10 à 14
- Chelles RER Terre-Ciel, de 14 à 18 km/h

La priorisation aux carrefours

Le DOCP évoque plusieurs fois la priorisation aux feux comme moyen d'améliorer la vitesse (et la régularité et en « sous-produit », la capacité).
On lit ainsi : P. 73 : caractéristique de l'infrastructure : « Une priorité aux carrefours par détection des bus en amont des feux. »
Et P. 118 : Principes d'exploitation. Priorité aux carrefours : « Système basé sur la détection des bus, en amont du carrefour, ce qui permet de minimiser, voire de supprimer le temps d'attente aux feux ».

SECTION 2 : Enseignements de l'expérience de sites propres sur Chelles

§ 1 – Les observations du CEREMA (ANNEXE 1)

Selon le CEREMA, « Les temps de parcours en zone urbaine dépendent essentiellement du temps perdu aux carrefours et non de la vitesse pratiquée sur les voies de circulation. »
Sont à inclure dans ces temps « la ***dynamique de démarrage*** (…) », mais aussi les perturbations créées par « des événements (qui) se produisent dans le carrefour tels que : des blocages avals, des démarrages tardifs, des stationnements sur les voies de circulation, des arrêts de transports en commun, les blocages en tourne-à-gauche, le passage de véhicules d'urgence, ... ».
En conséquence, « il apparaît essentiel de minimiser au préalable certains de ces dysfonctionnements avant de s'interroger sur le phasage du feu. La réduction des perturbations passe souvent par des aménagements : voie de stockage en tourne-à-gauche, conception des arrêts TC minimisant la gêne, à titre d'exemple. La maîtrise des arrêts et des stationnements illicites et une régulation efficace lorsqu'il y a une succession de feux sont des actions à mener ».

On retiendra l'importance des aménagements aux carrefours et des améliorations à apporter à la situation existante avant d'entreprendre de gros travaux.

§ 2 – Analyse-diagnostic et étude de la faisabilité du réaménagement en faveur des bus sur la route de Montfermeil (ANNEXE 2)

Selon le document, l'aménagement permet une meilleure régularité mais n'augmente pas la vitesse de circulation de 17,5km/h, considérée comme satisfaisante.
Un gain de temps de parcours de 26 secondes est cependant obtenu.

On en déduit que le gain semble ne reposer essentiellement que sur la suppression des feux au carrefour « Gauguin » avec l'aménagement d'un giratoire et la priorisation à l'entrée du giratoire des Quatre Routes.

§ 3 – Aménagement de l'intersection rues René Sallé et Louis Eterlet et de l'arrêt Mairie – (ANNEXE 3)

Rue René Sallé, le site propre est très court (une soixantaine de mètres), mais donne de fait la priorité aux bus au carrefour. De même, le dégagement de l'arrêt « mairie » se fait directement sur le giratoire de la Place de la République, avec une priorité de fait pour les bus.

Là aussi, le gain repose sur la priorité aux carrefours.

SECTION 3 : Estimation des gains de temps

§ 1 – Gains de temps théoriques selon les modalités de découpage des trajets

Selon le découpage DOCP

Source DOCP : P76 : figure 78, arrêts et distances : Pointe de Gournay/ « rue du Port » = 790m ; « rue du Port »/Foch = 410m ; Foch/Chelles RER = 560m.

L'effet « vitesse » du site propre

Selon le DOCP, les 790m entre Pointe de Gournay et rue du Port, sont parcourus en HPS (sens sud/nord) à une vitesse comprise entre 10 à 14km/h. En retenant la vitesse la plus élevée, soit 14km/h, ils sont parcourus en environ 3mn38secondes. En circulant sur site propre, à vitesse plus élevée, la même distance est parcourue à 20km/h en 2mn et 22 secondes, et à 30km/h, 1mn et 35secondes. Le gain est d'1mn et 16 secondes ou 2mn et 3 secondes par rapport au parcours non aménagé.

Si l'on se rapporte au gain estimé par le DOCP après aménagement du parcours global de 3mn ou 5mn selon les cas (mais les 5mn sont plus cohérents aux heures de pointe), il reste à trouver dans le cas de 3mn prévues par le DOCP, 1mn et 44 secondes à 20km/h (57 secondes à 30km/h) et dans le cas de 5mn prévues par le DOCP, 3mn et 44secondes à 20km/h (2 minutes et 57 secondes à 30km/h).

L'effet « priorité aux carrefours »

Le point dur du parcours est le carrefour à feux avec la rue de Gournay (on néglige la priorité due aux camions venant de la rue du Port et se dirigeant vers le sud). Si l'on estime la séquence des feux à 1mn30secondes, ce qui semble être une hypothèse basse étant donné qu'il y a deux flux sécants, le bus arrivant sur site propre au droit des feux dont il a commandé la priorité à l'avance, franchit le carrefour sans arrêt. Il gagne 1mn30 secondes.

Effets cumulés vitesse et priorité

Sur un gain estimé à 3mn par le DOCP, le contrat est quasiment rempli dès une augmentation de la vitesse à 20km/ sur le site propre (1mn16s + 1mn30s = 2mn46s). Sur un gain estimé à 5mn par le DOCP, il reste encore 2mn14 secondes (5mn – 2mn46s) à trouver dans l'hypothèse d'une vitesse de 20km/ sur le site propre, mais seulement 33 secondes [5mn – (2mn57s + 1mn30s)] à 30km/h

Où trouver les secondes manquantes sur le reste du parcours ?

Pour répondre, on s'appuie sur un découpage plus fin correspondant à la situation réelle sur le terrain.

Selon le découpage des trajets d'après situation réelle sur le terrain (ANNEXE 4)

Pour décrire le trajet du bus de manière à la fois plus fine et plus opérationnelle, plutôt que le découpage IdFM du DCOP, on découpe entre 1) arrêt Pointe de Gournay/ entrée de Foch, carrefour Foch/ Gal de Gaulle (carrefour « Métin ») inclus, soit environ 970m, à site propre bidirectionnel, puis 2) entrée de Foch, carrefour « Métin » exclu jusqu'au giratoire de Lattre de Tassigny exclu, soit environ 605m, à site propre unidirectionnel, puis 3) du giratoire de Lattre de Tassigny inclus jusqu'à Alexis Legrand (entrée en gare), soit environ 110m dans la circulation, puis 4) Alexis Legrand (voie interdite aux automobiles, donc quasi site propre, mais zone piétonne (et parcourable par les vélos) jusqu'à la gare routière, soit environ 220m.

Soit la « section 1 » entre arrêt Pointe de Gournay et entrée de Foch, carrefour « Métin » inclus.

Elle est un peu plus longue que les 790m annoncés par le DOCP entre Pointe de Gournay et rue du Port.

On rencontre successivement les carrefours à feux avec l'avenue Salengro/sortie du magasin Lapeyre, avec la rue de Gournay puis le carrefour « Métin »

Dans la situation actuelle, l'arrêt « rue du Port », avant le carrefour « Métin », est sur site, hors de la chaussée, et il doit imposer sa priorité et franchir une file dense (celle se dirigeant vers l'ex-RN34), s'insérer dans la file, non moins dense, qui supporte une autre part du trafic vers l'ex-RN34 et la part qui va prendre le tourne-à-gauche en direction du centre-ville via l'avenue du Mal Foch, et subir la séquence des feux du carrefour « Métin ». Le site propre et la priorité aux feux effaceraient ces obstacles.

Soit la « section 2 », entre entrée de Foch, carrefour « Métin » exclu jusqu'au giratoire de Lattre de Tassigny exclu**.**

Le linéaire est d'une longueur de 605m

Les points durs récurrents sont la prise de priorité indue au sortir d'Alsace-Lorraine vers Foch et Parmentier (parcours malin), les manœuvres de stationnement (entrée-sortie) à contre-sens, les livraisons.

Vient la « section 3 », du giratoire de Lattre de Tassigny inclus jusqu'à Alexis Legrand (entrée en gare***)***.

Sur ce parcours de 110m, le Bus évolue au milieu de la circulation normale. On néglige les parcours sécants de même que les retournements sur le giratoire qui pourraient gêner sa progression. Les remontées de file qui bouchent l'accès à la rue Alexis Legrand sont alors la cause du ralentissement du bus. La source de ces remontées tient à l'obstacle à l'écoulement du flux automobile que représente le cumul de la non synchronisation des feux sur la zone (on néglige le tourne-à-gauche vers l'avenue des Abbesses) : protection du passage pour piétons traversant les trois files de l'avenue de la résistance depuis la Place Gasnier Guy et carrefour avenue de la résistance/ Bd Chilpéric.

La « section 3 » est actuellement desservie par deux arrêts, Av. des martyrs et Parmentier-Jules Ferry. Elle ne le serait plus que par un seul, Avenue Foch.

Enfin, la « section 4 », allée Alexis Legrand, semble sans incidence. Cependant, aux heures de pointe, une augmentation de la fréquence des bus à 3mn au lieu de 4 à 6 (DOCP, p. 119) aura pour conséquence 1) d'augmenter la conflictualité avec les usagers du train traversant l'allée ; 2) augmenter la fréquence de prise de priorité au carrefour Chilpéric/Résistance par les bus nord/sud, et les risques de blocage de la circulation sud/nord (cf « section 3 » ci-dessus).

Résultats sans prise en compte du carrefour « Pointe de Gournay »

Section 1 – **a**) on inclut dans une ligne « Linéaire », le gain obtenu par l'effet « vitesse » du site propre précédemment estimé sur le parcours de 790m (qu'on retient par défaut) entre les arrêts « Pointe de Gournay » et « rue du Port » à 1mn16secondes à 20km/h et 2mn03s à 30km/h – **b**) du fait de leur complexité résultant d'un tourne-à-gauche, les gains estimés au franchissement du carrefour avec la rue de Gournay (Priorité 1) et du carrefour « Métin » sont estimés à 1mn30s.

Le contrat pour un gain de 3mn est évidemment rempli, pour celui de 5mn, on distingue selon une vitesse d'exploitation sur le site propre : à 20km, il reste 46s à trouver (2mn16s-1mn30s) ; à 30km/h, le contrat est rempli.

Bien que la vitesse de 30km/ soit la plus adaptée pour simuler l'effacement de la congestion avant les carrefours de la rue de Gournay et de l'ex-RN34 (av. du Gal de Gaulle) en période de pointe, les 46 secondes doivent être « prélevées » sur le reste du parcours.

Section 2 – Par une action déterminée sur la régulation de la circulation et du stationnement, permettant une simple élévation de la vitesse de 14 à 17km/h, cela représente, sur ce linéaire de 605m, un gain de 156s-128s=29 secondes, sans suppression d'arrêt. Restent à trouver 46-29=17 secondes.
Section 3 – les 17 secondes sont gagnées par une solution aux causes de l'obstruction de l'accès à l'Allée Alexis Legrand, liées non à l'avenue Foch, mais à l'avenue de la Résistance.

Tableau récapitulatif de la répartition des gains par section du parcours entre Pointe de Gournay et Chelles Gournay RER, carrefour « Pointe de Gournay » exclu – temps théoriques

	Objectif 3mn		Objectif 5mn		Observations
	20km/h	30km/h	20km/h	30km/h	
Section 1					
Linéaire	1mn16s	2mn03s	1mn16s	2mn03s	Priorité rue du Port négligée
Priorité 1	1mn30s	1mn30s	1mn30s	1mn30s	Priorité carrefour rue de Gournay
Priorité 2	1mn30s	1mn30s	1mn30s	1mn30s	Priorité carrefour « Métin »
Section 2					Suppression d'un arrêt négligée
Linéaire			29s		Régulation circulation + stationnement
Section 3					Priorité giratoire de Lattre négligée –
Priorité	-	-	17s	-	Travail à faire sur Résistance
	3mn16s	5mn03s	5mn02s	5mn03s	

Résultats avec prise en compte du carrefour « Pointe de Gournay »
Justification
Comme pour l'arrêt « rue du Port », les points d'arrêt sont situés de part et d'autre du carrefour. Celui du sens sud/nord est actuellement au nord du carrefour, sur un espace étroit, sans abri, sans ombre et jouxtant le parking d'un espace industriel. La logique voudrait qu'avec le projet, il soit ramené en face du point d'arrêt nord/sud actuel, face au magasin Super U, des points de correspondance des bus … et sous les arbres.
Dans ces conditions, le carrefour est à inclure dans la « section 1 » et il faut inclure le bénéfice de la priorité du bus aux feux pour le franchissement du carrefour.
Gain attendu
Celui-ci étant moins complexe que le carrefour avec la rue de Gournay ou le carrefour « Métin », on estime le gain à 1mn.

Tableau prenant en compte le carrefour « Pointe de Gournay ».

	Objectif 3mn		**Objectif 5mn**		**Observations**
	20km/h	30km/h	20km/h	30km/h	
Pointe de Gournay	1mn	1mn	1mn	1mn	
« Chelles »	3mn16s	5mn03s	5mn02s	5mn03s	
Total	4mn16s	6mn03s	6mn02s*	6mn03s	

.* où 5mn12s si l'on soustrait les 46 secondes gagnées sur les avenues Foch et Résistance

§ 2 – Gains de temps réels (effacement de la phase du feu rouge)

Dans la Section 1, On maintient l'effet « vitesse » du site propre (Linéaire) et on revisite le tableau précédent en introduisant les feux gérant l'intersection avec l'avenue Salengro de Gagny et la sortie des établissements Lapeyre (Priorité 1), en conservant sans modification le carrefour avec la rue de Gournay (Priorité 2) et en divisant le carrefour avec l'avenue du Gal de Gaulle en deux temps : vers l'avenue (Priorité 3) puis par le tourne-à-gauche vers Foch/centre-ville (Priorité 4).
La section 2 est constituée par un linéaire.
La section 3 reprend les éléments participant à l'obstruction de l'accès à 'allée Alexis Legrand, qu'une priorisation aux feux déclenchée paradoxalement pas le TCSP permettrait d'effacer : le passage pour piétons entre la place Gasnier-Guy et le côté pair de l'avenue de la Résistance (Priorité 1) et le carrefour av. de la Résistance/ Bd Chilpéric (Priorité 2).

Les gains de temps dus à la priorisation aux feux sont estimés d'après la durée de la phase du feu rouge, pointée manuellement.
Les résultats repris dans le tableau suivant ne prennent pas en compte le gain éventuel du carrefour de la « Pointe de Gournay », mesuré manuellement à 1mn, ni les temps de réaction (voir note CEREMA) qui, supprimés les uns par la priorité aux feux, et les autres par la suppression de l'obligation de se réinsérer dans le flux, confortent, en les augmentant, les gains de temps décrits dans le tableau.

Gain attendu
Un pointage manuel de la phase de feux rouge fait estimer le gain à une minute.
Tableau récapitulatif de la répartition des gains par section du parcours entre Pointe de Gournay et Chelles Gournay RER, carrefour « Pointe de Gournay » exclu – mesure manuelle sur le terrain de la durée du feu rouge

	Objectif 3mn		**Objectif 5mn**		**Observations**
	20km/h	30km/h	20km/h	30km/h	
Section 1					
Linéaire	1mn16s	2mn03s	1mn16s	2mn03s	Priorité rue du Port négligée
Priorité 1	0mn40s	0mn40s	0mn40s	0mn40s	Av. R. Salengro/ Lapeyre
Priorité 2	1mn10s	1mn10s	1mn10s	1mn10s	Rue de Gournay
Priorité 3	0mn45s	0mn45s	0mn45s	0mn45s	Av. du Gal de Gaulle
Priorité 4	1mn05s	1mn05s	1mn05s	1mn05s	Tourne-à-gauche vers centre-ville
Gain section1	4mn56s	5mn43s	4mn56s	5mn43s	
Section 2					Passage de 14km/h à 17km/h sur 605m, soit **un gain de 29 secondes**, négligé
Linéaire	-	-	-	-	
Section 3					Priorité giratoire de Lattre négligée
Priorité 1	0mn25s	0mn25s	0mn25s	0mn25s	Passage piétons aléatoire
Priorité 2	0mn40s	0mn40s	0mn40s	0mn40s	Bd Chilpéric
	6mn01s	6mn48s	6mn01s	6mn48s	

CONCLUSION

Il n'est pas besoin d'un site propre sur le linéaire de l'avenue Foch compris entre l'ex terrain EDF et le Pont de Chemin de fer.

Dès lors, le projet d'insérer un site propre sur le linéaire de l'avenue Foch ne répond qu'à un besoin esthétique (la continuité d'un schéma), dogmatique (biais professionnel) ou idéologique (marquer l'attachement au projet en lui-même)

ANNEXES

ANNEXE 1

« Evaluation de la capacité aux feux – Retour d'observations en France : de la phase de conception à l'épreuve du terrain » - CEREMA (Direction territoriale de Méditerranée – Octobre 2013)

« Les temps de parcours en zone urbaine dépendent essentiellement du temps perdu aux carrefours et non de la vitesse pratiquée sur les voies de circulation. »

Causes d'écart entre capacité théorique et capacité réelle : l'étude montre des cas d'écarts supérieurs à 30% dans le sens d'une minoration, en cas de présence d'un arrêt bus à proximité, amont ou aval.

Les écarts dus aux piétons sont faibles (de l'ordre de 5%). Mais les piétons sont impactés (cf. impact sur les piétons)

L'écoulement des véhicules au début de la phase de vert est lié à la ***dynamique de démarrage***. Ce phénomène, bien connu dans la littérature, a été confirmé expérimentalement. Le nombre de véhicules s'écoulant dans les 10 premières secondes est de l'ordre de 3 à 5 et le débit des véhicules se stabilise après les 10 premières (ndlr : l'étude se base sur un débit de 1VL/seconde en écoulement « normal »).

L'écoulement des véhicules au carrefour : une modélisation perturbée par les aléas de la circulation réelle Le premier enseignement à tirer des expérimentations est que le débit d'écoulement est perturbé pour de nombreux cycles. Des événements se produisent dans le carrefour tels que : des blocages avals, des démarrages tardifs, des stationnements sur les voies de circulation, des arrêts de transports en commun, les blocages en tourne-à-gauche, le passage de véhicules d'urgence, ... Le nombre de cycles perturbés sur les carrefours étudiés s'échelonne de quelques % à plus de 30% entraînant des pertes de capacité.

	Environnement du carrefour	Principaux types de dysfonctionnement	% de cycles perturbés à l'heure de pointe	Perte de capacité en % au niveau de l'écoulement
A	Environnement très urbain	Piéton traversant	23%	1%
B	Environnement urbain	Véhicules de secours	4%	Négligeable
C	Environnement urbain	Blocage aval	7%	4% (23 véhicules/heure)
D	Environnement urbain	Stationnement blocage aval arrêt bus	20%	10% (50 véhicules/heure)
E	Environnement urbain	Évacuation des tourne-à-gauche	35%	6% (43 véhicules/heure)
F	Environnement urbain	Carrefour aval saturé	7%	1%

Tableau : perturbations pour quelques carrefours étudiés et impact sur la capacité.

Il apparaît essentiel de minimiser au préalable certains de ces dysfonctionnements avant de s'interroger sur le phasage du feu. La réduction des perturbations passe souvent par des aménagements : voie de stockage en tourne-à-gauche, conception des arrêts TC minimisant la gêne à titre d'exemple. La maîtrise des arrêts et des stationnements illicites et une régulation efficace lorsqu'il y a une succession de feux sont des actions à mener.

Conclusion de l'étude CEREMA

« Il ne doit pas être négligé le fait que le caractère aléatoire de la circulation et les dysfonctionnements du carrefour diminuent la capacité réelle. Les dysfonctionnements doivent être traités au mieux notamment par des aménagements.

Les capacités accordées au flux routier par des phases de vert importantes ne se justifient pas toujours dans les carrefours étudiés, beaucoup de temps de vert sont inutilisés. Par ailleurs, les phases très courtes pour les véhicules, inférieures à 10s, sont très pénalisantes en termes de débit.

La préoccupation des gestionnaires de feux en France n'est plus souvent la recherche d'un optimum capacitaire. La sécurité des piétons et des vélos et la réduction des temps d'attente pour l'ensemble des usagers sont les deux objectifs prioritaires des exploitants. Le phasage du carrefour doit prendre en compte l'ensemble des flux des usagers, véhicules, piétons, transports en communs. »

ANNEXE 2

Analyse-diagnostic et étude de la faisabilité du réaménagement en faveur des bus sur la route de Montfermeil
Comité technique du 10/07/14 – Transitec – Extraits commentés Diagnostic – situation actuelle / Transports collectifs
« Une hausse du cadencement de la ligne 613 est prévue à court terme, le faisant passer à 4mn par sens aux heures de pointe » p11
« Des vitesses commerciales moyennes actuelles globalement bonnes, même en heure de pointe … 17,5 km/h vers Chelles … avec cependant 26 secondes de temps de parcours réel supplémentaires par rapport aux 3mn et 28 secondes théoriques entre Fontaine J. Valjean et 4 Routes, soit 12% de dépassement …mais une régularité à améliorer » p13

Commentaire en rapport avec Foch
Le site propre est en position latérale.
Distance arrêt Fontaine Jean-Valjean à Montfermeil jusqu'à Quatre Routes à Chelles : un peu plus de 1000m. Arrêts intermédiaires : Paul Gauguin et rue Prudence. Ce dernier a été rétabli à la demande des associations relayant les riverains. Jean-Valjean/Gauguin à moins de 400m ; Gauguin/Prudence, environ 250m ; Prudence/Quatre Routes, environ un peu plus de 400m.
Le gain de 26 secondes a donc été réalisé sur un parcours de 1000m, avec seulement environ 500m en site propre, répartis pour moitié dans chaque sens, soit environ 250m/260m dans le sens Montfermeil vers Chelles.
Si l'on retient une longueur de 260m pour faciliter le calcul, et que l'on rapporte le gain de temps de 26 secondes au seul site propre, cela revient à parcourir 260m en 26 secondes, soit 10m/seconde, soit 36km/h, différentiel à ajouter à la vitesse normalement pratiquée de 17km/h, soit une vitesse théorique de 53km/h sur les portions de site propre.
Or, on est sur une portion réglementée à 30km/h et cela met donc en doute que le site propre est le principal contributeur au gain de temps.
Une autre manière de voir, si l'on compte une vitesse de fond de la voie de 30km/h, avec donc un différentiel de vitesse de 13km/h (30km/h – 17km/h), on parcourt 250m en 69 secondes, ce qui devrait représenter le gain attendu au lieu des 26 secondes.
On en déduit que le gain semble ne reposer essentiellement que sur la suppression des feux au carrefour « Gauguin » avec l'aménagement d'un giratoire et la priorisation à l'entrée du giratoire des Quatre Routes.

ANNEXE 3

Aménagement de l'intersection rues René Sallé et Louis Eterlet (arrêt Mairie)

Rue René Sallé, le site propre est très court (une soixantaine de mètres), en position latérale et le carrefour à feux avec la rue Louis Eterlet a été remplacé par un giratoire. Le site propre donne de fait la priorité aux bus au carrefour (la séquence des feux était estimée à environ 35 secondes).
Le dégagement de l'arrêt mairie se fait directement sur le giratoire de la Place de la République, avec, là aussi, une priorité de fait pour les bus.

ANNEXE 4

Découpage des trajets après situation réelle sur le terrain

Chapitre 2 :
LES AMÉNAGEMENTS A RÉORIENTER

SECTION 1 : Les descriptifs selon le DOCP sont trompeurs

L'analyse et la comparaison avec des mesures réalisées sur le terrain montrent que les schémas sont incomplets et imprécis, voire omettent des éléments essentiels du mobilier urbain. En ce sens, ils peuvent induire en erreur et fausser la compréhension du public et ses réactions.

§ 1 – La situation actuelle

Le linéaire de l'avenue Foch et son profil en large selon le DOCP

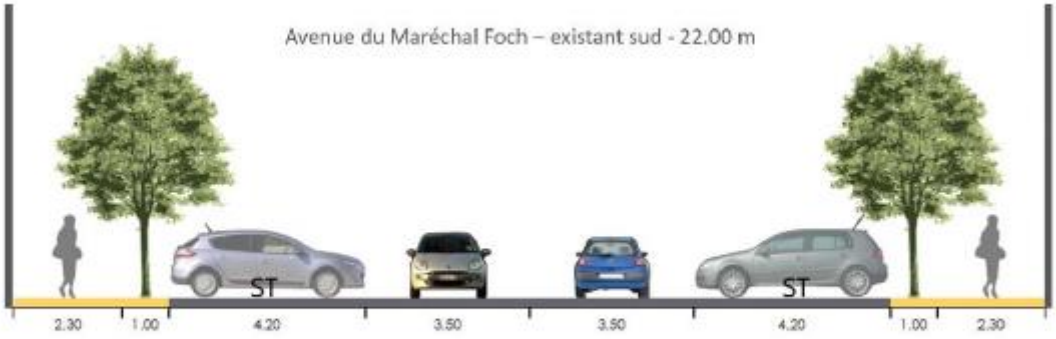
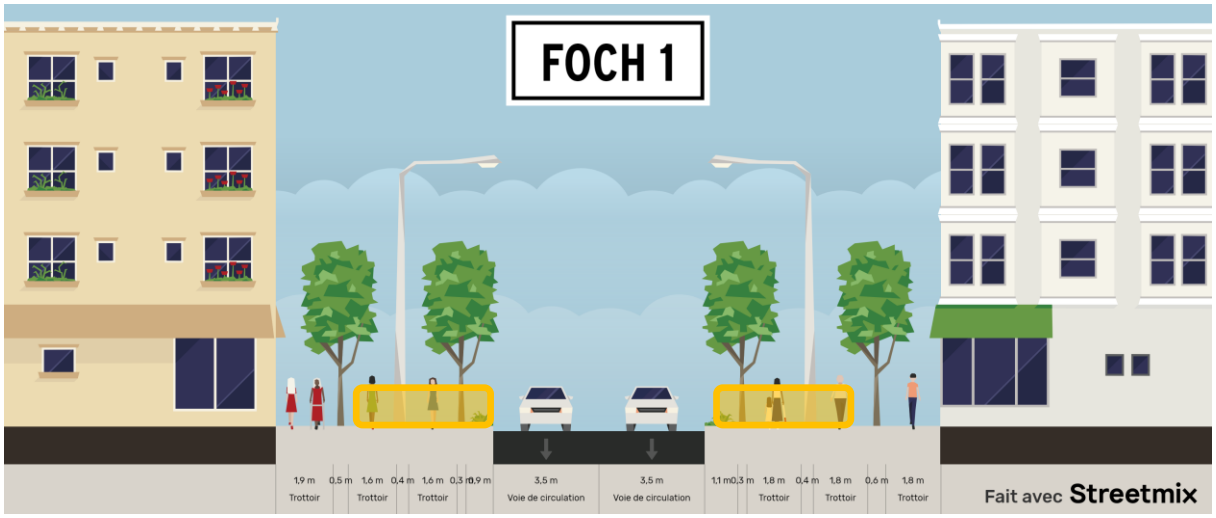


Figure 146 : Coupe 5-1 actuelle – avenue du Maréchal Foch – sud
Source : Egis, 2020

Figure 147 : Coupe 5-2 actuelle – avenue du Maréchal Foch – nord
Source : Egis, 2020

Le linéaire de l'avenue Foch et son profil en large selon mesures sur le terrain



Coupe réalisée selon mesures face aux 30 et 17bis. Les rectangles symbolisent le volume occupé par une auto en stationnement en épi.

Comparaison
Le DOCP omet une rangée d'arbres ainsi que les lampadaires.
Le DOCP ne montre pas les avancées des commerces (voir infra)
Le DOCP ne tient pas compte de la création du giratoire Foch/ de Lattre de Tassigny et de son emprise sur le trottoir (note 1).
Le DOCP minimise l'emprise du stationnement en épi
Le DOCP positionne les arbres à plus de 2m30cm de la façade au lieu de 1m90cm
Le DOCP retient une longueur de 4m20cm pour l'encombrement du trottoir en cas de stationnement en épi ; la mesure sur le terrain d'une Dacia Steepway donne plutôt 4m70cm.

Le passage sous le pont de chemin de fer

Figure 151 : Coupe 5-4 projet - passage sous l'ouvrage SNCF
Source : Egis, 2020

Sur la partie « est », côté gare, sur toute la longueur du cheminement, des arceaux de stationnement pour cycles et motocycles ont une largeur d'emprise de 2m70cm pour les plus gros engins.
L'emprise des poteaux jusqu'à la chaussée est de 1m15cm et pas 50cm.

En conséquence, côté est (gare), la largeur du trottoir est de 3m05cm au lieu de 5m80cm, et à l'opposé, si l'on maintient une piste cyclable de 3 mètres de large, le trottoir est réduit à 2m15cm au lieu de 2m80cm.

§ 2 – La situation future selon les documents IDFM

Selon le DOCP

Figure 148 : Coupe 5-1 projet - avenue du Maréchal Foch
Source : Egis, 2020

Selon l'illustration accompagnant les documents soumis à la concertation

Source : site IDFM concertation

Comparaison

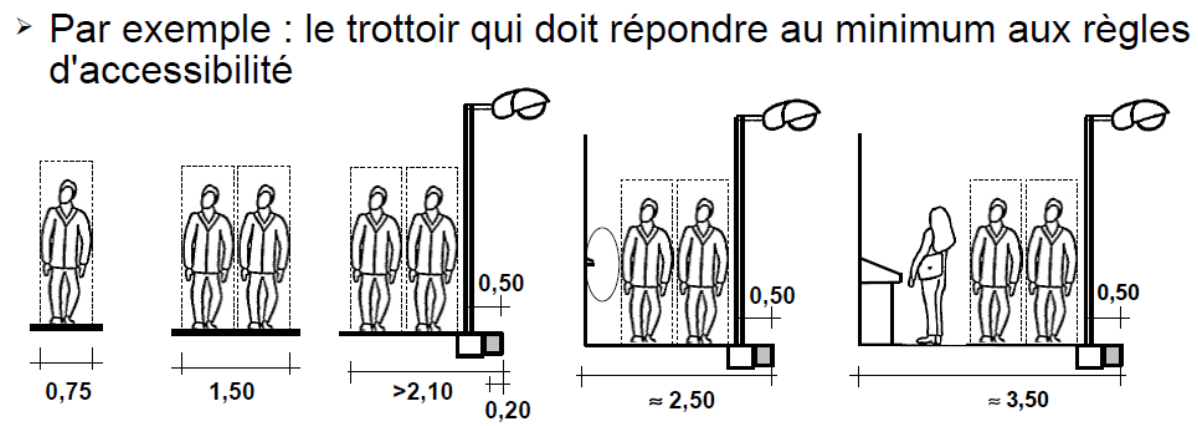
Sur la figure 148, les arbres ne sont pas positionnés selon la situation actuelle. En tenant compte d'un diamètre du tronc de 40cm (moyenne mesurée), on a par rapport à la façade, côté impair (à droite de la figure), 2m10 au lieu de 2m60. Côté pair, 5m90cm au lieu de 6m00cm sont une approximation acceptable.

Une rangée d'arbres de chaque côté, a disparu.
Sur l'illustration, on voit bien qu'il ne reste qu'une rangée d'arbres de chaque côté au lieu de deux. Côté impair, deux masses de feuillage donnent cependant l'illusion qu'il y en a quand même deux.
Côté pair, on soupçonne une largeur de 50cm entre la place de stationnement et la piste cyclable, réglementaire et destinée à protéger les cyclistes du danger représenté par l'ouverture des portes de l'automobile. Mais cette bande n'apparaît pas sur la figure 148.

SECTION 2 : Les conséquences des aménagements envisagés

§ 1 – Les piétons mal aimés ?

La largeur de trottoir disponible reste réduite sur le linéaire en général. Elle devient inconfortable au niveau de l'arrêt (1m80, présentés comme une amélioration par rapport à la norme minimale de 1m40, mais très éloigné des recommandations du CERTU – actuellement CEREMA).
Si l'on prend en compte que l'arrêt est prévu à l'intersection de l'avenue Foch avec la rue Pasteur et le boulevard Alsace-Lorraine, que ce soit au sud ou au nord de ce carrefour, ce sera face à un commerce ou l'école Fournier. La largeur recherchée doit plutôt viser les 2m50 et plus (zone d'attente devant l'école) d'après le schéma suivant.



La conflictualité avec les cyclistes, déjà éprouvée à « petite dose » actuellement du fait de la circulation de vélos sur le trottoir cherchant à échapper à la dangerosité de la chaussée, va augmenter du fait de la proximité avec la piste cyclable et du partage nécessaire d'un l'espace mixte lorsque la place sera trop étroite pour contenir à la fois piétons, vélos et aménités (école, commerces, bancs, arrêt d'autobus, …).
La conflictualité avec les automobilistes sera plus forte, lors du stationnement, avec les portes des autos ouvrant directement sur le trottoir et avec une circulation plus proche (4m75 au lieu de 7m50) et donc le lot des pollutions qu'elles charrient.

Figure 149 : Coupe 5-3 projet - station Foch
Source : Egis, 2020

La sécurité sera diminuée avec la l'obligation de traverser une voie circulante à la descente du bus au lieu de se trouver en immédiatement sécurité sur le trottoir comme actuellement, (inconvénient noté par le DOCP) ou la piste cyclable, où pour la simple traversée de la rue, d'ajouter la traversée de la piste cyclable et de la voie dédiée. On note que la chaussée verrait sa largeur portée à 10m, sans que l'on prévoie explicitement un refuge pour sécuriser la traversée ou tout autre aménagement ou équipement de sécurité, pour les personnes en bonne santé ou plus fragiles (personnes en situation de handicap, personnes âgées, enfants, etc.)
Les piétons ne bénéficient plus de la fraîcheur apportée auparavant par la double rangée d'arbres alors que la littérature rapporte qu'un tel aménagement induit un abaissement de température de 1,5 à 2 degrés par rapport à la chaussée mitoyenne.

On notera que la situation faite aux piétons s'applique, pour la plupart de ses éléments, aux habitants des immeubles riverains : augmentation de la température ambiante, rapprochement des sources de pollutions, sonore et autres, etc.

En résumé, rien n'est prévu pour améliorer la marche, pourtant essentielle pour la vie d'un centre-ville.

§ 2 – Les vélos chouchoutés ?

Le DOCP a le mérite, enfin, de proposer une solution qui sécurise et favorise l'usage du vélo. Mais est-elle si vertueuse que cela ?

La piste cyclable, bidirectionnelle est en soi adaptée aux trajets assez longs d'un point à un autre. Mais l'avenue Foch est une rue commerçante du fait de la volonté et de l'action de la municipalité, et il y a donc une multitude de points d'intérêt et donc d'occasions de s'arrêter.
Dès lors, se posent les questions de la conflictualité avec les piétons, déjà abordée, avec les commerces qui voudront déborder un peu des trottoirs, mais aussi de l'accès à l'autre côté de la rue … et de sa desserte !
De plus, l'omission, dans le schéma du DOCP, de la présence des arceaux de stationnement sous le pont de chemin de fer, rappelle que rien n'est dit sur les lieux de stationnement, voire les aménagements tels points de gonflage, etc.

Enfin, la protection, par la réservation d'une largeur de 50cm entre les voitures en stationnement et la piste n'est pas intégrée dans la figure 148, et sa prise en compte dans l'illustration de la concertation.

En résumé, dessiner un profil de piste cyclable ne suffit pas à effacer la question de son usage et de sa pertinence en centre-ville.

§ 3 – Les bus privilégiés ?

Les bus, sans doute oui, avec une voie réservée et la priorisation aux carrefours, ainsi que la moindre conflictualité avec les voitures en stationnement qui seront en nombre réduit. Mais le bilan est plus balancé pour les usagers du bus et de la voirie.

D'abord, le privilège de la voie réservée ne vaut que pour un seul sens, ce qui oblige à se poser la question de la pertinence de l'aménagement global : pourquoi y a-t-il un sens privilégié et pourquoi un seul arrêt alors qu'il y en a deux actuellement ?

Un sens et un arrêt, donc des passagers privilégiés ? Quels sont les motifs de ces passagers à utiliser le TCSP : venir profiter des commerces de l'avenue Foch ou simplement, sans s'arrêter, accéder seulement à la gare, pour se rendre plus vite au travail où vers d'autres zones commerciales ? Pourquoi aurait-on besoin d'aller vite au travail, mais moins vite en rentrant à la maison ?

Pourquoi un seul arrêt, pour gagner quelques secondes dont on a vu en chapitre 1 qu'elles ne sont plus nécessaires à l'objectif de réduction du temps de parcours global de 3 à 5mn ?
Et pourquoi un seul arrêt alors qu'une réflexion est à mener pour en rajouter un au moins pour la navette 701 afin de mieux montrer son caractère de distribution de ses usagers et son rôle d'accès aux commerces et services tout le long de son parcours ?

Enfin, le bus est le seul motif de cet aménagement lourd de la rue. Insérer la piste cyclable peut en effet s'envisager avec seulement une modification des conditions de stationnement : le choix d'un stationnement uniquement sur le mode longitudinal suffit à lui seul à dégager l'espace nécessaire sans toucher à rien, sauf à déplacer les lampadaires.

En résumé, le schéma proposé pour le passage du TCSP dans cette partie de l'avenue Foch pose plus de question qu'il n'apporte de solution.

§ 4 – Les autos sacrifiées ?

Avec un couloir central rajoutant à la largeur de la rue et supportant en heure de pointe un TCSP toutes les 3mn (objectif donné par le DOCP), plus un 213 toutes les 4mn (4 à 17mn en journée), plus une ligne 8 (Chelles/Vaires) toutes les 20mn et une navette 701 chaque 15mn, les traversées de chaussée seront plus délicates à effectuer. Si c'est une incitation à ne pas traverser la rue pour se garer à contre-sens, avec tous les impacts négatifs induits sur la fluidité de la circulation, c'est aussi l'accentuation du problème de la priorité forcée à l'intersection avec le Bd d'Alsace-Lorraine

Ce sera aussi le cas au franchissement du pont de chemin de fer du fait de la priorisation du bus, et si le souhait du DCOP de supprimer le giratoire est suivi (P113s « […] *si possible, maintien du mini giratoire créé au cours de l'été 2018 entre l'avenue du Mal Foch et l'av. du Mal de Lattre de Tassigny* »), la perte de la facilité d'un tourne-à-gauche vers de Lattre de Tassigny, le parking P2R et les zones d'arrêt-minute pour attente/dépose de voyageurs.

Enfin, une réduction drastique du stationnement, sans solution de remplacement, limitera l'accès aux appartements et aux commerces. Sur la base d'un comptage manuel et en se basant sur la valeur d'une place en longitudinal pour deux places en épi, on passerait côté pair d'environ 77 places à 46 et côté impair, de 77 places à 39. Soit au total, 31+34=65 places supprimées et non compensées.

En résumé, les autos de transit sont peu affectées, voire favorisées, tandis que celles des résidents et des chalands sont pénalisées.

§ 5 – Et le cadre de vie dans tout ça ?

Parmi les objectifs clairement affirmés par le projet, le n°5 exprime la volonté d'améliorer le cadre de vie en contribuant à la rénovation de l'espace public et à l'apaisement des circulations (capture d'écran ci-dessous)

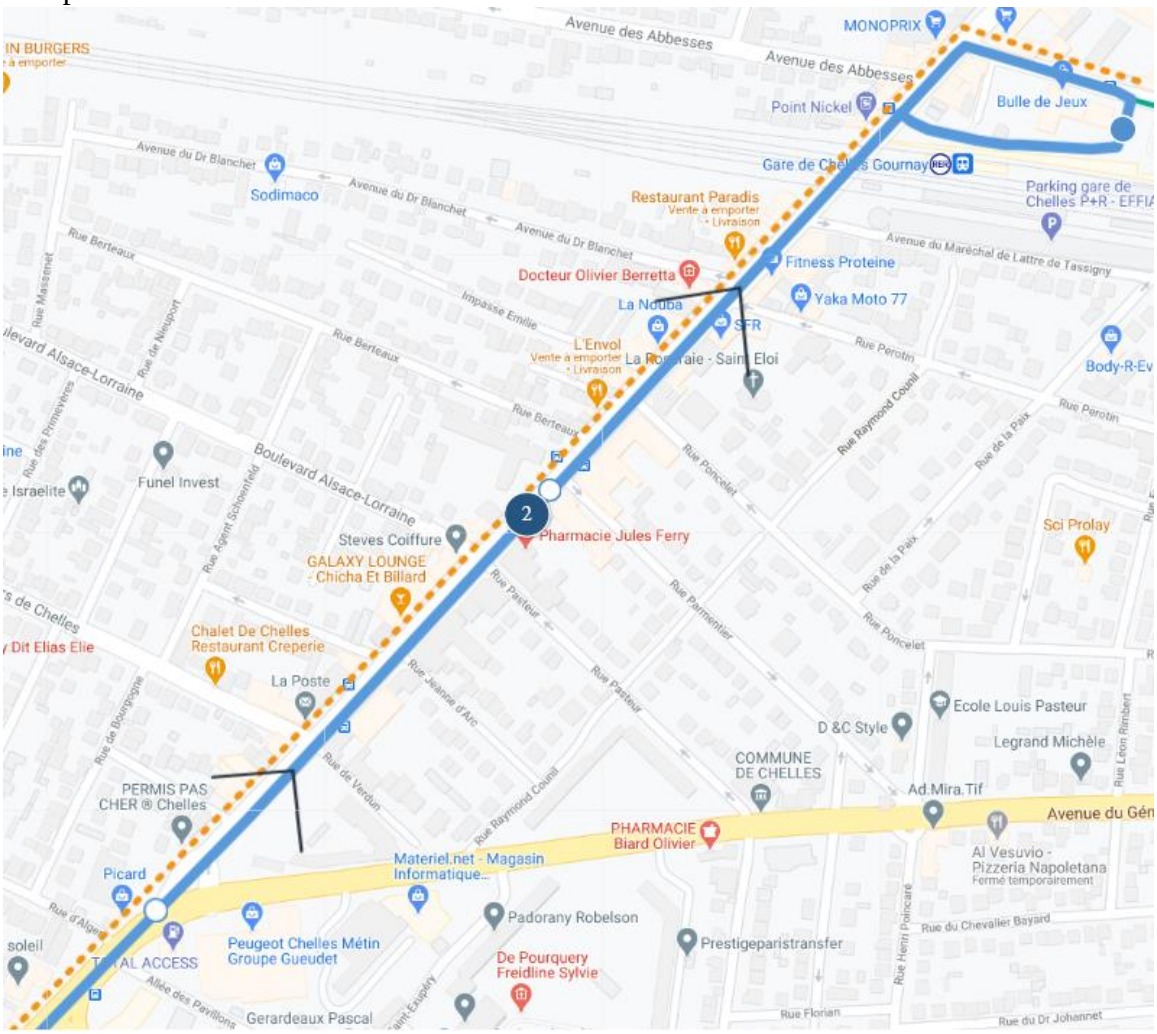
On vient de voir des piétons contraints, des cyclistes pas si libres que cela, des bus à la mission floue et des automobilistes frustrés. Qu'en est-il des habitants et des commerçants qui sont des participants essentiels du cadre de vie ? Et qu'en est-il des aménités offertes par la Ville et les services publics ?

Les habitants qui stationnent leur voiture dans la rue devront trouver une solution pour pallier à la réduction du nombre de places disponibles mais aussi subir les pollutions (bruit, gaz d'échappement et particules fines, etc.) désormais non filtrées par les arbres qui auront été abattus (106 arbres supprimés sur le seul linéaire de Foch alors que dans ses pages 54 et suivantes, le DOCP prévoit « la re-végétalisation du quartier » à Val-de-Fontenay).
Ils auront également à subir un rideau d'air chaud devant leur façade que l'élargissement du revêtement minéral désormais à découvert maintiendra par accumulation tard dans la nuit alors que la double rangée d'arbres leur garantit un rideau d'air refroidi de 1,5° à 2°.
Les photos suivantes, prises sur un autre lieu, illustrent le phénomène.

Rue ombragée avant élagage (août 2019)	La même, un peu plus loin, après élagage

La présentation des commerces devrait également être moins attractive, au détriment des riverains mais aussi des populations proches dont la nombre va augmenter avec l'opération d'urbanisme visant à valoriser l'entrée sud-ouest de Chelles.

Sur une action de longue haleine et le volontarisme de la Ville, l'équipement commercial de l'avenue Foch s'est étoffé et diversifié, ainsi que le montre la capture d'écran suivante relevée sur le site de la concertation.
Du fait de l'effet zoom, beaucoup de commerces ne sont pas indiqués, en particulier le bar Tampico au nord-est ou le restaurant L'Orchidée au sud-ouest.



La plupart de ces commerces bénéficient d'une avancée sur le trottoir, parfois importante et essentielle à leur activité.
Ils devront renoncer à occuper une largeur de trottoir, sauf à ce que l'on détourne la piste cyclable, et dans ce cas, ce sera avec la suppression de places de stationnement pour libérer l'espace nécessaire.

Côté Pair, de gauche à droite et de haut en bas : Bar Rapido et suite de commerces divers, épicerie, restaurant L'Orchidée, commerces divers

Côté Impair, de gauche à droite : commerces divers et guichet de banque, commerce et bar Tampico

La Ville, qui a fourni de gros efforts pour revitaliser cette partie de l'axe central de l'agglomération, devra renoncer aux aménagements esthétiques (plates-bandes au giratoire, bacs à fleurs, etc.) ou de confort (bancs), gérer le déplacement des aménagements techniques

(armoires techniques, point de charge pour véhicules électriques, points de péage du stationnement) et des aménagements de sécurité (bouches à incendie, espace d'attente devant l'école Fournier), négocier la suppression des emplacements commerciaux empiétant sur le trottoir, la suppression des stationnements, l'inconfort des cheminements, etc.

De gauche à droite : armoire technique, espace d'attente devant l'école Fournier

En résumé, municipalité, résidents, commerçants voient disparaître les aménités longuement mises en place qui font le cadre de vie, au bénéfice d'usagers qui ne font que transiter sans « nourrir » l'activité du territoire.

SECTION 3 : Changer les résultats en changeant de méthode

§ 1 – Le cheminement intellectuel du DOCP : une réflexion en tuyaux

Priorité au bus

Le projet est d'abord celui de la création d'un site propre pour un bus, l'actuel 113 pour lequel les autres modes doivent céder de l'espace.

L'objectif principal mis en avant est le gain sur le temps de trajet.

Vient seulement ensuite la régularité, avec l'intérêt qu'elle permet de respecter et dans le cas présent d'augmenter la fréquence. Puis la capacité globale offerte, qui croît du fait de l'augmentation des fréquences mais aussi du choix de n'utiliser que des bus articulés. Le confort, enfin, traduit par une meilleure répartition des usagers, et donc la réduction des suroccupations, n'est évoqué que comme étant une conséquence des améliorations précédentes

Application de la loi pour les vélos.

La loi Laure, interprétée strictement par la jurisprudence (cf. exemple ci-dessous), impose un aménagement cyclable séparé du flux des automobile.

Exemple de considérant d'un jugement : « Considérant qu'aux termes de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, issu de l'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 (…) ; qu'il résulte de ces dispositions que le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés qui peuvent, en

fonction des besoins et contraintes de la circulation, être réalisés sous forme soit de pistes, soit de marquages au sol, soit enfin de couloirs indépendants ».
On se préserve de l'illégalité d'un aménagement comme celui de la Route de Montfermeil, mais on fait rentrer au forceps dans la largeur utile un dispositif adapté aux parcours longs alors qu'il s'agit d'un linéaire commerçant.

Service minimum pour les piétons
Il est seulement vérifié que les aménagements pour les autres modes laissent une largeur correspondant au moins au minimum des normes pour se déplacer et se déplacer seulement : rien pour marquer un arrêt, rien pour favoriser les emplettes, aucune réflexion sur le cadre de vie.
Les nouveaux risques présentés par le projet sont seulement abordés du point de vue de la traversée de la chaussée désormais élargie. L'adaptation au climat et le paysage que permet la double rangée d'arbres, sont sacrifiés.

Portion congrue pour les autos
On maintient ce qu'il est possible de caser dans ce qu'il reste de place, on envisage, inutilement, de supprimer le giratoire de Lattre de Tassigny qui a pourtant montré son utilité, on n'aborde pas les conflits créés ou accentués par le site propre.

Le service offert par l'aménagement est survendu
Pour faire gagner 3 à 5mn à des pendulaires, on néglige d'étudier l'attractivité du centre-ville de Chelles pour ceux qui prendront le bus : que viendront-il chercher à Chelles qu'ils n'auront déjà sur leur lieu de vie ? quels transports toucheront-il au bout de 10mn de trajet vers Chelles ou au bout de 20mn vers val-de-Fontenay ? qu'y a-t-il à gagner à la suppression d'un des deux arrêts sur Foch ?
D'ailleurs, faut-il mener cette étude qui est dès le départ plombée par les conséquences destructrices du projet sur le cadre de vie des résidents chellois ?

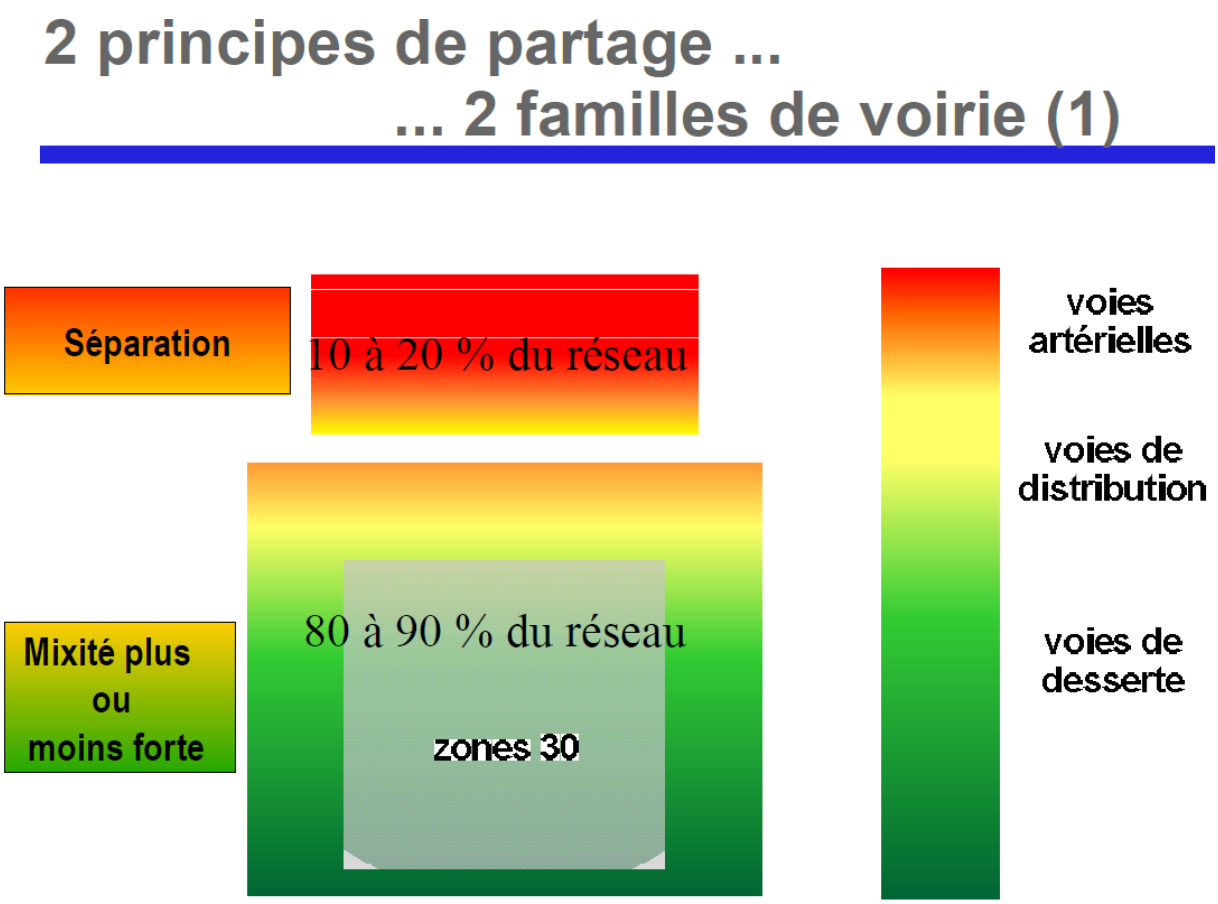
§ 2 – Les avantages à appliquer une méthode globale hiérarchisée.

A partir de l'objectif d'un réaménagement en faveur des bus, le bureau d'études a établi un ordre de prise en compte de chaque mode de déplacement correspondant à des critères dépassés mais plus ou moins adaptés.
A l'origine, se succédaient par ordre de priorité décroissante, les autos, les transports en commun puis les vélos. La marche, considérée comme un phénomène naturel, était laissée de côté. Quant à l'environnement, il était ignoré, « pas dans les radars ».
Les contraintes de la commande publique (prioriser le TC) et de l'espace disponible, ajoutées au respect de la loi (réaliser un aménagement cyclable), ont légèrement bouleversé ces a priori. On passe désormais du TC au vélo puis au piéton et à la voiture.
Quant au cadre de vie que l'on dit vouloir améliorer, on le dégrade, sauf à considérer qu'une large surface bitumée vaut mieux que le désordre des arbres, jardinières, et commerces.

Une autre logique est présentée par la Fédération nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) (Annexe2).
Tout commence par la priorité « redonnée au territoire, en partant de l'habitant ».

Vient ensuite la construction d'une stratégie d'axe dont on se sera assuré de « l'acceptation (…) par les habitants, enjeu essentiel aujourd'hui ».
Et enfin, l'application d'une « méthode simple (…) : la stratégie proposée place le piéton comme indicateur de la qualité de l'espace public. »
« Dans le processus de conception, le maillage piétons est ainsi prioritaire, puis le maillage vélo et le maillage transport, et enfin, mais sans l'oublier, le maillage circulation. »
« Sans accord sur le maillage piétons, on ne passe pas aux maillages vélo et transport, et sans accord sur les 3 premiers maillages, on ne passe pas au maillage autos ; mais en même temps, on ne doit surtout pas oublier ce dernier maillage. »

Le CERTU, dans un document de formation de 2008, notait que la « limitation à 30km/h correspond à une activité riveraine prépondérante » et proposait le rapport repris dans le tableau suivant entre hiérarchisation de la voirie et mixité ou séparation des circulations.



CERTU, support de formation « Voirie partagée » oct. 2008, par J-Luc Reynaud

On a souvent relevé que les aménagements prévus pour le bus et les vélos étaient plus adaptés à des parcours longs que pour des stations rapprochées.
Cela pose la question du statut de l'artère « avenue Foch – centre-ville » : voie inter-communale, inter-quartiers, de quartier ? voie de circulation, de desserte ?

Toute proportion gardée, le DOCP construit des aménagements du type TGV en négligeant la desserte omnibus. Or, sur cette partie du projet, l'avenue Foch conjugue les fonctions normales de distribution et de desserte. S'y ajoute, du fait de l'absence de décisions aux moments opportuns, une fonction « artérielle » ou de circulation en opposition à celle de desserte.

L'implication des architectes dans les problématiques « déplacements » , faisant appel à d'autres disciplines des sciences humaines » apporte une autre approche que celle des transporteurs et organisateurs de transports qui a pour intérêt de mettre en avant le cadre de vie et de soumettre la technique à sa préservation plutôt que l'inverse.
C'est par exemple le cas de l'architecte-urbaniste Chantal Deckmyn, dont le journal Le Monde, dans l'article qu'il lui consacre, rappelle qu'elle a étudié la philosophie, la psychologie, l'anthropologie et la sociologie, et qui déplore que « l'espace public (soit) terriblement hostile[1] ».
Mais les spécialistes du transport, tels Jean Coldery, consultant, dans son interview par Ville, Rail et Transports, constate également que « pour fonctionner, la ville a besoin d'un espace public qu'il convient de protéger[2] »

Un chapitre particulièr permettra de proposer un scénario alternatifs construit sur ces bases.

CONCLUSION

Sur ce segment de l'avenue Foch, le DOCP comporte des omissions et inexactitudes dans la description de la situation actuelle et s'appuie sur des bases très théoriques, trop proches des limites des normes ce qui crée un sentiment que le document s'attache à prouver ce dont il veut convaincre plus que décrire ce qui est.

Le cumul des incidences négatives, pour un demi-aménagement et qui n'est même pas nécessaire, sur un cadre de vie que la Ville a transformé pour qu'il devienne fréquentable et fréquenté doit amener à refuser la solution proposée.

[1] Le Monde, 21 novembre 2020
[2] Ville, Rail & Transports, décembre 2020

ANNEXES

ANNEXE 1

Extraits commentés du DOCP

P79 : Site propre monodirectionnel (CHELLES). « Favorise un sens de circulation bus et propose un sens de circulation mixte entre voitures et bus sur l'autre sens. Dans le cas d'un point dur ponctuel, la circulation des bus peut être envisagée dans la circulation générale et être améliorée par une bonne gestion des feux et des remontées de file, réalisée principalement par un système de priorité donnée aux bus à l'approche des carrefours. »

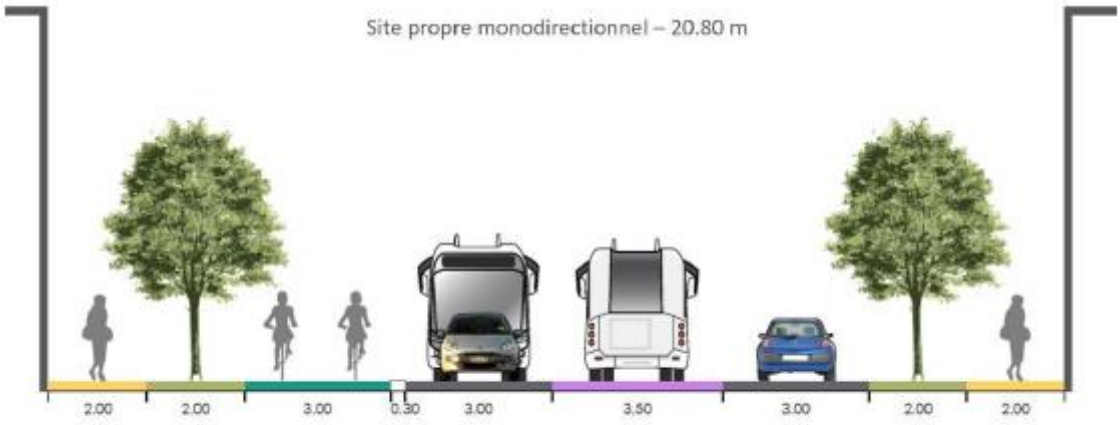


Figure 82 : Site propre monodirectionnel
Source : Egis, 2020

Ndlr :

Commentaire *: pas d'autre commentaire dans le dossier. Y a-t-il cumul des avantages et des inconvénients ? Ou plus d'avantages que d'inconvénients ? On note également que ce schéma est proposé pour une largeur de façade à façade de 20,80m contre plus de 24m pour les autres schémas.*

« Tableau 12 : contraintes dimensionnelles.
« Chaussée 1 voie : 3m (voirie à fonction circulatoire prépondérante – 50 km/h ; possibilité de localement réduire cette largeur sur la voie de gauche à 2,5m ;
Stationnement : 2m (+ 0,50 cm en cas de bande cyclable attenante).
Trottoirs peu fréquentés 1,80m à 2,50m (minimum réglementaire : 1,4m libre d'obstacle)
Trottoirs dans secteurs animés : > 2,50m
Refuge piétons : 2m conseille, 1,5m mini
Piste cyclable unidirectionnelle : 2m, recommandé, 2m à 2,5m
Piste cyclable bidirectionnelle : 3m
Largeur quai côté trottoir : 3m
Largeur quai avec voirie attenante : 3,5m
Largeur quai station fortement fréquentée : entre 4m et 5,55m (ex : Maison Blanche)
Commentaire : on ne parle pas des bandes cyclables. Encore une fois, où trouver de la place pour installer un quai de site propre ? Encore moins de mixité. On se préoccupe de la traversée de la chaussée par les piétons, mais quid des cyclistes ?

P85 : Séquence 5, Chelles. Un seul sens en site propre, sud/Nord (les études de circulation ont montré un niveau de trafic plus important, au global sur la journée) ; pour faciliter le stationnement « indispensable au fonctionnement de la vie locale », insertion en axial.
Aménagements cyclables : « En première approche, une implantation de cet aménagement cyclable est privilégiée en latéral nord de manière à faciliter les échanges avec les quartiers environnants. Les traversées sécurisées en carrefour pourront être approfondies dans les ***études ultérieures*** *afin de garantir la continuité de ce nouvel itinéraire avec les autres itinéraires présents sur le secteur.*
Commentaire : OK pour le principe, et même la solution, mais problème sur Foch (voir observation plus haut).

P1113s Séquence 5 ; entre l'entrée de Chelles et la gare de Chelles Gournay. 900m, divisée en 410m entre Rue du Port et Maréchal Foch et 560m entre Maréchal Foch et Chelles Gournay RER, mais dans le texte, on lit aussi : « Ce linéaire s'étend sur environ 800m ».
« Les enjeux sont :

- *maintien des places de stationnement*
- *maintien des arbres*
- *passage sous le pont Sncf*
- *si possible, maintien du mini giratoire créé au cours de l'été 2018 entre l'avenue du Mal Foch et l'av. du Mal de Lattre de Tassigny. »*

P. 114 : « L'emprise disponible est d'environ 22m (ndlr : selon les schémas de profil en travers). Le sud comprend 2 voies de circulation, du stationnement en épis des deux côtés et des trottoirs plantés, avec ceux alignements d'arbres. Le nord comprend 2 voies de circulation, du stationnement en longitudinal des deux côtés et deux alignements d'arbres. »
Au vu de la faible largeur, il est prévu un site propre monodirectionnel, et pour faciliter le rabattement, il est en direction de la gare RER. Dans l'autre sens, la mixité est maintenue, car « au vu des études de circulation réalisées, cela n'impacterait pas la progression du bus.
Les bandes cyclables bidirectionnelles seront insérées côté nord.
« L'insertion d'un unique sens de site propre permet de maintenir du stationnement des deux côtés de l'axe et de conserver l'accessibilité aux commerces ».
Commentaire : les schémas ne montrent qu'un côté de stationnement ; dans ces conditions, cela veut dire qu'au nord, on stationne d'un côté et au sud de l'autre, ou bien y a-t-il contradiction ? Quel est l'avis des commerçants ?
Avenue du Mal Foch, les trottoirs sont réduits de 3,3m (2,3 m « libres » + 1m d'emprise des pieds d'arbres) à seulement 2,50m, y inclus les pieds d'arbres de la rangée maintenue, donc une largeur utile seulement égale à la largeur recommandée de 1,8m..
« Deux des quatre alignements d'arbres ***seraient*** *maintenus ou replantés, au niveau des stations, le stationnement et les arbres* ***sont*** *supprimés ».*
Commentaire : noter l'emploi de « seraient » et « sont ». Les schémas de la situation actuelle ne montrent qu'une rangée d'arbres, en contradiction avec le texte. Ces mêmes schémas montrent que la rangée conservée/replantée côté nord est éloignée des façades du fait de l'insertion de la piste cyclable, laissant 5m de macadam en plein soleil alors qu'ils en sont préservés actuellement. De même, l'omission d'inscrire les deux rangées d'arbres sur les schémas dissimule le fait qu'actuellement, seules les deux voies de circulation sont exposées au soleil sans atténuation, soit 7m, alors que dans le projet, ce sera (en plus de la piste cyclable et d'un trottoir, soit 7m) 12, 25m à

l'arrêt Mal Foch, soit 19, 25m au lieu de 7 actuellement. Et, comme indiqué, rien au niveau de l'arrêt Mal Foch.
« Le bus s'insère dans la circulation générale au niveau du carrefour de Lattre de Tassigny et sous l'ouvrage Sbcf. Un système de priorité bus ***permettra de garantir*** *la progression du bus depuis le carrefour. ».*
Commentaire : quel système ? Quelle incidence sur la circulation générale ?

P123 : Impact sur l'environnement ; « Des alignements d'arbres à préserver sont présents le long du tracé sur … Chelles. Ces arbres seront dans la mesure du possible conservés. Dans le cas où leur abattage serait nécessaire, de nouveaux spécimens seraient plantés ».
Commentaire : replantation des arbres conservés, mais qu'il faut déplacer. Les arbres condamnés ne seront pas remplacés, en particulier les deux files de Foch. Le texte évoque le Code de l'Environnement, art. L.123-1-5 III 2° : alignements remarquables présentant un intérêt écologique (puits de fraîcheur) et paysager (c'est indéniable) sur Foch ?
« Des mesures de protection ou d'évolution de ces espaces sont précisés dans le règlement de zone ».
Commentaire : comment savoir s'il y a un règlement de zone ?

P126 : Réaménagement urbain de qualité.
Redistribution de l'espace. « Une place plus importante est ainsi accordée aux piétons, afin de créer une continuité dans le tissu urbain ».
Commentaire : aveuglement ou cynisme alors que les largeurs de trottoir sont réduites, que le flot des voitures se rapproche des piétons, qu'on supprime des arbres ?
« Les itinéraires cyclables sont également repensés, de manière à offrir un aménagement continu et lisible aux cyclistes ».
Commentaire : dont acte, mais n'y a-t-il pas d'autres manière d'aménager ? Une piste/bande entre les deux rangées d'arbre conservées ?
Mise en valeur de la qualité paysagère du secteur. « 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 ».
Commentaire : voir remarque précédente. Trottoirs plantés ou « déplantés » en ce qui concerne Foch ?

ANNEXE 2

« Pour des espaces publics ordinaires de qualité »
Coll. Points Fnau – Edit. FNAU (Fédération nationale des Agences d'Urbanisme) août 2014

« Substituer une logique de territoire à une logique de flux routiers » p40
« … une inversion est à opérer dans les démarches usuelles d'aménagement. En effet, c'est souvent encore une logique d'écoulement des flux routiers qui prévaut, en particulier pour les périodes de pointe. Cela se fait au détriment des territoires des piétons et des cyclistes qui voient donc leur part diminuer dans les déplacements »
« A l'instar des démarches en cours dans de nombreuses agglomérations, la priorité doit être redonnée aux territoires, en partant de l'habitant, ce qui garantit simultanément : la qualité de l'espace public et en particulier la production d'espaces proposant des ambiances de

tranquillité pour les piétons (et les cyclistes qui sont des piétons véloces) ; l'acceptation des projets par les habitants, enjeu essentiel aujourd'hui. »

« Garantir la fluidité de la circulation sur les voiries principales » p41
« Si leur temps de parcours sont réduits, les conducteurs accepteront de réduire leur vitesse. (…) L'action se concentrera essentiellement sur les voies principales, support de l'essentiel des flux économiques »

« Modérer le trafic automobile dans les secteurs denses » p41
« Dans le cas de Nantes par exemple, à la période du matin, 2% des véhicules (collectifs) transportant plus de 40% des personnes sont gênés dans leur progression par 84% de véhicules (individuels) qui n'en transportent que juste un peu plus (51%). Cet excès ponctuel de voitures engendre à cette période un « effet de nasse » dans le dernier kilomètre d'accès au cœur de la ville qui nuit à la fluidité globale de la circulation : les vitesses commerciales des bus se dégradent, le confort et la sécurité des piétons sont menacés, le développement du vélo, qui demande des ambiances de tranquillité et de sécurité est compromis, les livraisons sont difficiles, etc. »
« La mise en œuvre de la ville apaisée demande donc de modérer le trafic dans les secteurs denses, au moins aux périodes de pointe ».

« Des stratégies d'axes pour garantir la cohérence des interventions successives » p63
« Les aménagements ou retraitements d'axes s'effectuent souvent progressivement et sous la direction de chefs de projet différents. L'usager de son côté a sa vision linéaire des aménagements. Pour assurer la cohérence des interventions et une bonne lecture par l'usager, on recommande de définir des stratégies d'axes. Pour chaque axe, un tel document fixe la vision souhaitée pour l'axe et garantit la cohérence de l'aménagement et sa conformité à la stratégie décidée. »

« Des avenues départementales » p63
« Une action puissante est à conduire sur le réseau des axes périurbains. Ce sont généralement des routes départementales et la définition des stratégies d'axes pour ces voiries doit évidemment se faire en partenariat avec le conseil général. L'enjeu est important sur ces voies car elles sont devenues souvent impraticables pour les piétons et les cyclistes … »

« En résumé, une méthode simple : la règle des quatre couleurs » p64
« La stratégie proposée place le piéton comme indicateur de la qualité de l'espace public. »
« Pour faire appliquer la charte d'aménagement qui en découle, on recommande d'appliquer la règle des 4 couleurs avec, dans l'ordre, bleu, à pied ; vert, à vélo ; rouge, en transports en commun ; noir, en voiture. »
« Dans le processus de conception, le maillage bleu piétons est ainsi prioritaire, puis le maillage vert vélo et le maillage rouge transport, et enfin, mais sans l'oublier, le maillage noir circulation. Sans accord sur le maillage bleu, on ne passe pas aux maillages vert et rouge et sans accord sur les 3 premiers maillages, on ne passe pas au maillage noir ; mais en même temps, on ne doit surtout pas oublier ce dernier maillage. Cette méthode qui vise simplement à rétablir le bon sens, se révèle pourtant subversive … Combien de projets, ordinaires ou emblématiques, oublient le maillage bleu ? En revanche, quelle grande qualité de projet est promise, quand le maillage bleu est placé au cœur du projet ! »

Chapitre 3 :
AUTRES AMÉNAGEMENTS

Des options à prendre sans attendre les études complémentaires annoncées.

SECTION 1 : Miscellanées

§ 1 – Vitesse
Pour le DOCP, la régularité est première et la vitesse n'est qu'un complément (*P42 : vitesse commerciale de la ligne 113 : « … En complément de l'amélioration de la régularité, la mise en place d'une ligne de TCSP permettrait d'améliorer les temps de parcours aux heures de pointe et la capacité de TC sur l'axe)*

Commentaire : l'exigence d'un gain de temps de parcours aussi minime que 3 à 5 minutes doit céder devant d'autres services améliorant le cadre de vie : desserte urbaine plus fine par des arrêts repensés et adaptation de l'aménagement urbain au confort des riverains et usagers.

§ - 2 Artificialisation des sols
P17/18 DOCP: Risque inondation « … A Chelles, une portion de l'ex-RN34 est située en aléa fort » (dans la carte aléas en projet) » – Pour les remontées de nappes phréatiques, l'ex-RN34 se situe en zone de nappe sub-affleurante à Chelles – Le ruissellement : toutes les communes y ont sensibles, du fait de la forte imperméabilisation des sols de la zone d'étude due à l'urbanisation dense. Cependant, la plupart des zones de sensibilité sont plutôt éloignées de l'ex-RN34 ».

Commentaire : s'agissant de l'avenue Foch, elle est en zone inondable par débordement de la Marne. Elle est également sensible au ruissellement que l'évolution prévisible du climat va rendre plus prégnant. C'est donc malvenu d'y rajouter une augmentation de l'artificialisation des sols par suppression de deux rangées d'arbres et la capacité d'absorption des pieds d'arbres en pleine terre. Plutôt profiter de la réduction de la surface consacrée au stationnement pour augmenter la perméabilisation par des revêtements ad hoc.

§ 3 – Connaissance des flux
P49 DOCP: carte du trafic routier (trafic moyen journalier annuel). La carte montre un trafic de 22000 unités entre la frontière S/O de Chelles jusqu'à l'intersection avec Gal de Gaulle, puis toujours 22000 sur Gal de Gaulle, Sylvie, Pont de l'Aulnoy et Route de Claye jusqu'à la frontière nord/Est de Chelles.

Commentaire : Il n'y a aucune indication de trafic sur la portion de l'avenue Foch depuis l'intersection (exclue) avec Gal de Gaulle jusqu'à la gare. Un comptage est nécessaire.

P50 DOCP; « A l'heure de pointe du matin, l'ex-RN34 est fortement chargée … au niveau de la pointe de Gournay … ». Ndlr : … et HPS aussi et aussi ailleurs.
La carte n°50 (saturation du trafic à l'HPM) montre une congestion entre la pointe de Gournay et la rue de Gournay, puis un trafic chargé sur Gal de Gaulle, mais rien sur Foch ; la carte n°51 (saturation du trafic à l'HPS) montre un trafic chargé entre la Pointe de Gournay et la rue de Gournay, puis sur la portion comprise entre l'accès à La Grande Prairie et Auchan sur Gal de Gaulle, puis sur Foch, la section entre l'intersection avec Gal de Gaulle et l'intersection avec le Bd Alsace-Lorraine, et enfin l'avenue de la Résistance. NDLR : il y a 4 niveaux : Fluide, Chargé, Difficile, Congestionné.

Commentaire : a) l, l'ex-RN34 est fortement chargée … au niveau de la pointe de Gournay en HPS aussi et d'autres sections le sont aussi. Mais le problème est majeur entre la Pointe de Gournay et l'intersection avec Gal de Gaulle (carrefour Métin) puis mineur sur le reste de l'avenue Foch. Il faut distinguer deux sections : Pointe de Gournay/Carrefour Métin inclus, puis Foch, carrefour Métin exclu.

§ 4 – Dissonances

Quand le DOCP déplante, d'autres plantent : l'exemple de Gagny

Les photos ci-dessous montrent une rue pavillonnaire de Gagny en cours de végétalisation et piétonnisation.

Gagny, rue René Faugeras, décembre 2020

Commentaire : Quand le DOCP propose de détruire un mail avec la suppression de 106 arbres et stérilise un paysage urbain sur l'avenue Foch à Chelles tout en avançant « *la nécessité d'améliorer le cadre de vie de [l'ex-RN34] qui dispose d'un profil très routier* », la ville de Gagny s'attache à arborer ses rues tout en dégageant le passage des piétons en réalignant les obstacles.

Le site propre n'est pas d'application automatique : l'exemple de Nogent

P83 du DOCP: variante d'implantation Nogent, deux schémas illustrent les conditions d'insertion d'un seul sens de site propre : sans stationnement (fig. 84) ou avec stationnement mais pas d'arbre et des trottoirs étroits (fig 85).

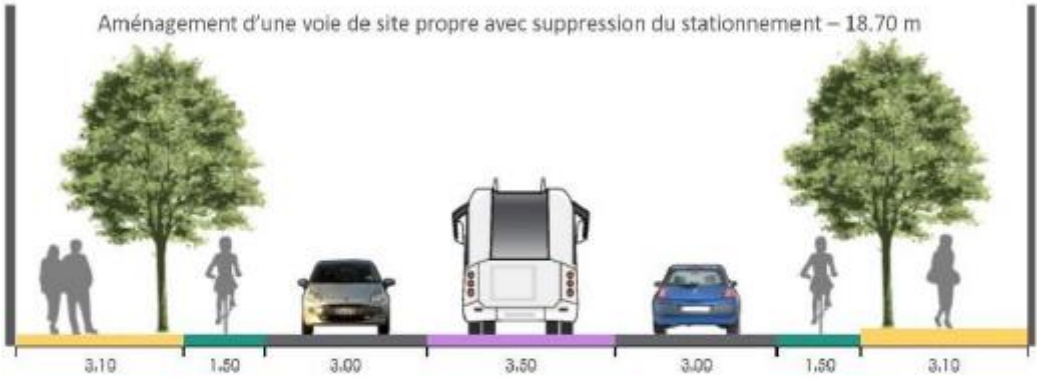


Figure 84 : Variante – Aménagement d'une voie de site propre avec suppression du stationnement
Source : Egis, 2020

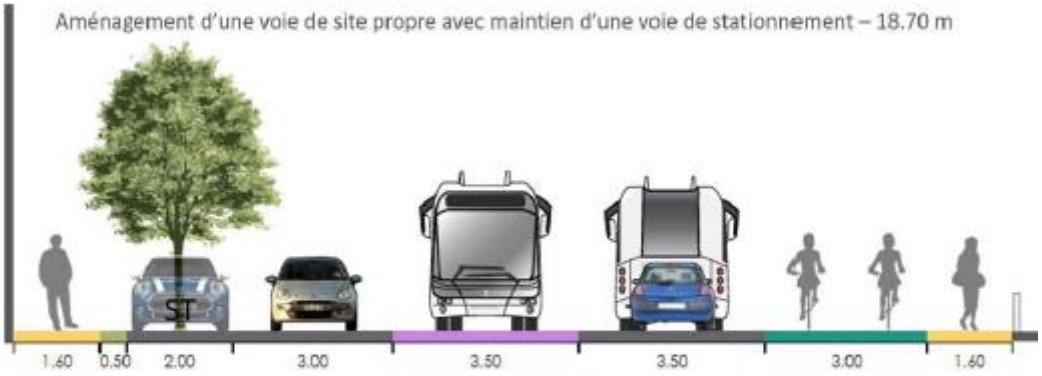


Figure 85 : Variante – Aménagement d'une voie de site propre avec maintien d'une voie de stationnement
Source : Egis, 2020

Le DOCP analyse objectivement les difficultés de l'exercice.
« [Ces versions] présentaient toutefois d'importants impacts sur le maintien des fonctionnalités actuelles indispensables à la vie locale (stationnement) et/ou sur la qualité urbaine de l'axe (arbres). L'insertion des stations était également complexe et nécessitait en sus de la suppression des arbres et du stationnement, le rétrécissement des trottoirs à des largeurs peu confortables et sécuritaires (1,40 m de chaque côté).

Et rapporte ces difficultés à un enjeu qui paraît bien faible.

« Par ailleurs, peu de voyageurs profitaient de cette amélioration de l'offre de transport : l'amélioration du temps de parcours er l'absence de correspondance entre Val de Fontenay et Nogent-sur-Marne RER engendrerait une augmentation non significative du nombre de voyageurs au regard du reste de la ligne de TCSP. »

En conséquence, Nogent refuse le TCSP et se rabat sur les bus «standard», en circulation mixte jusqu'à Val-de Fontenay en correspondance avec le site … et accessoirement le TCSP et donne plutôt la priorité pour un prolongement jusqu'à Paris, beaucoup plus attractif pour elle.

Commentaire : On note la largeur de 18,70m, et le schéma de la figure 84 avec bandes cyclables de 1,5m, qui fait penser à de possibles schémas alternatifs.
Les arguments de Nogent pour refuser le site propre au nom de « *fonctionnalités actuelles indispensables à la vie locale (stationnement) et/ou sur la qualité urbaine de l'axe (arbres)* sont applicables à Chelles :

- Pour le stationnement, sur-sollicité par les usagers, d'où des besoins non satisfaits et leur impact sur la fluidité des circulations : livraisons sur voirie (malgré des efforts), sur-stationnement sur voirie (idem, et en plus, stationnement en sens inverse)
- Pour les arbres et le paysage urbain.

Plus sensible est la question de l'attractivité réciproque, de Chelles pour le TCSP et du TCSP pour Chelles. Une partie de la réponse dépendra des options prises pour les arrêts en nombre et positionnement.

Ces points sont abordés dans les sections suivantes

SECTION 2 : Stationnement

Dans ses pages P51/52 : Stationnement, le DOCP note : « Chelles : parking relais (environ 550 places), puis plusieurs parkings pour une capacité totale de plus de 7800 places dont une partie réservée aux PMR. Stationnement payant sur les avenues Foch et Résistance, avec gratuité d'une heure »

Commentaire : les 7800 places sont loin de la gare, à l'exception du parking Monoprix et des parkings du marché et du Parc, derrière la Chapelle ; le stationnement sur Foch et Résistance est gratuit la première demi-heure seulement et il est classé « zone rouge », c'est-à-dire coûteux, donc avec un « foisonnement » (mouvements de garage/dégarage) théoriquement important.

Or, le DOCP relève que *« Des enquêtes de stationnement ont été réalisées sur Chelles et mettent en évidence un taux de rotation faible sur Foch et Résistance, au vu de la durée de stationnement autorisée, mais une zone non saturée. »*

Commentaire : aux erreurs signalées précédemment s'ajoute l'affirmation d'un *« taux faible de rotation »*. Les usagers, dont nous sommes, apprécieront l'optimisme de l'étude sur la facilité de trouver une place de stationnement. On peut cependant reconnaître une pression moins forte sur le secteur entre la Poste et le Carrefour Métin. Pour le reste, il faut s'interroger sur la contradiction entre les incitations à une forte rotation (période de gratuité réduite, zone rouge) et le constat d'une faible rotation. Les employés des commerces qui ont une astuce pour prolonger la période de stationnement ? Un faible taux de contrôles qui fait arbitrer pour la fraude ? etc. ?
Quant à l'enquête signalée par le DOCP, elle disait qu'il y avait suffisamment de stationnement sur les voiries latérales, et citait en exemple le Bd Alsace-Lorraine. Effectivement, il y a du stationnement … mais sur trottoirs, et parfois des deux côtés à la fois. Ne pas avoir vu cela pose un problème sur la qualité des observations reprises dans le DOCP.

DOCP qui continue en suggérant que *« La mise en place d'un site propre … sera l'occasion de mieux organiser l'offre de stationnement … avec une gestion plus stricte et des emplacements dédiés aux livraisons là où c'est nécessaire »*.

Commentaire : la gestion du stationnement sera effectivement *« stricte »*, car il y aura des suppressions. Quant aux emplacements de livraison, la mairie a déjà fait un effort en créant plusieurs emplacements dédiés, mais du fait 1) de l'extension (œuvre également louable de la mairie) du nombre de commerces sur Foch ; 2) de la réduction du nombre de places, combien en restera-t-il pour le stationnement individuel ? Où trouver les capacités manquantes ?
Un parking silo sur l'emplacement ex-GDF (images ci-dessous), dont le sol pollué pourrait ne pas se prêter à une construction d'habitation ? Incidemment, la question des livraisons demande une concertation très longue et une organisation particulière pour obtenir que les livraisons se fassent par des véhicules stationnant sur des surfaces compatibles avec celles des autos (maxi 3,5t ?)

Situation des parkings (hors P2R), actifs ou potentiels en centre-ville – Parking-silo à Valence (Espagne)

Les exemples de Valence et Sanary-sur-Mer prouvent qu'un parking silo s'intègre parfaitement dans le paysage urbain et que la surface occupée est valorisée par des commerces en rez-de-chaussée.
La maquette d'un parking silo sur le parking de Monoprix montre l'association d'une intégration dans une frange à la limite d'immeubles et de pavillons, mais ici dans une disposition inverse : le parking occupe les niveaux bas, tandis que les niveaux hauts sont consacrés à des bureaux et/ou logements.

Parking silo à Sanary-sur-Mae (Var) – Maquette d'un parking silo sur l'emplacement du parking Monoprix

Enfin, le schéma de distribution des parkings montre que l'ex-GDF entre en parfaite résonnance avec celui de Monoprix, chacun en début d'une artère commerciale majeure.

SECTION 3 : Aménagements urbains

P50 DOCP; « A l'heure de pointe du matin, l'ex-RN34 est fortement chargée … au niveau de la pointe de Gournay … ». Ndlr : … et HPS aussi et aussi ailleurs.
« Le projet de TCSP devra tenir compte : (…) de la nécessité d'améliorer le cadre de vie de cet axe qui dispose d'un profil très routier ». Ndlr : quel statut pour Foch : routier (route) ou desserte (rue) ?

P54 /56/59: perspectives d'évolution de l'urbanisation. Val-de-Fontenay, 75 hectares, 1000 logements et bureaux et activités. Maison Blanche : 40 hectares, 4000 à 4200 logements (environ 15000 habitants) et commerces et activités. Ville-Evrard (pas de chiffres, mais sur le plan présenté, on repère une quarantaine d'immeubles de tailles diverses (environ 120 à Maison Blanche ?), ce qui, avec une règle de trois grossière, donnerait 4200/3 = 1400 logements à Ville-Evrard, et des commerces.
Le projet Val-de-Fontenay prévoit « la re-végétalisation du quartier ». Ndlr : le projet prévoit la suppression de deux rangées d'arbres sur Foch.
Le projet Ville-Evrard prévoit un nouveau carrefour à aménager sur l'exRN34 (ici, avenue Jean Jaurès). Ndlr : sur le secteur Chelles, les carrefours de la pointe de Gournay, de la rue de Gournay et « Métin » posent problème.
Autres projets. Ils concernent Nogent, Le Perreux, Fontenay, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne et prévoient tous des constructions de logement le long de l'ex- RN4. Ndlr : pour Chelles, opérations « Métin »(465 logements) et « Bouygues » (55 logements) dans le cadre du projet « entrée Sud-Ouest. Les autres projets signalés (Castermant, Cité cheminote, Sud Triage, Resistance, ne sont pas impactés par le projet (ils seront desservis comme maintenant, pas les bus actuels.
« Une attention particulière sera portée au positionnement des stations en cohérence avec ces projets. (…) L'arrivée du TCSP jouera le rôle de catalyseur pour le développement du secteur, en renforçant l'attractivité du corridor desservi et plus largement auprès de l'ensemble des communes concernées par le projet. Ndlr : deux structure « politiques » sont en faveur du projet : un syndicat ou association des communes limitrophes du temps de Planchou et le souhait exprimé en début du premier mandat de l'équipe actuelle de se rattacher à la Métropole du Grand Paris.

§ 1 – Un projet de TCSP n'est pas qu'un projet technique

Il est aussi un projet urbain qui intègre son environnement : aménagements, architecture, activités, cadre de vie, nuisances.
C'est ainsi qu'en Suède, d'après une information de la revue Ville, Rail et Transports de décembre 2020, Systra étudie l'intégration « de façade à façade » du tram d'Uppsala qui doit relier le centre-ville aux nouveaux quartiers construits ou planifiés au sud de l'agglomération. La mission a pour but d'étudier comment un nouveau tramway peut être intégré de façon optimale dans l'environnement urbain. Un domaine dans lequel Systra indique *« disposer des meilleures conditions pour développer un tramway avec un concept de façade à façade » (…).*

Photomontage Systra

Commentaire : le DOCP passe à côté en étant plutôt centré sur les aspects techniques : tracé, arrêts, choix techniques, dépôt et matériel roulant

§ 2 – Le projet de TCSP doit servir son environnement et pas le contraire

Dans sa déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU approuvée le 26 novembre 2018, la commune du Plessis-Pâté en Essonne, montre bien comment un projet d'infrastructure de transport doit s'articuler avec un projet urbain a multiples objectifs.

Autour d'un noyau dur constitué de la Cité Val Vert, plateforme publique d'information et de conseil sur la domotique et l'éco-construction, le projet Val Vert Croix Blanche prévoit le développement de programmes innovants dédiés au commerce, à l'artisanat, aux activités et aux services, orientés vers les thématiques du développement durable.
La réalisation de deux infrastructures de transport majeures accompagne ce projet : la construction d'un pôle d'échange bus et l'aménagement de la future liaison Centre-Essonne, équipement porté par la Communauté d'Agglomération du Val d'Orge et associé à la mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP).

Commentaire : le projet présente les mêmes éléments que celui du TCSP : une liaison structurante, un TCSP, un pôle d'échanges. La différence de traitement du projet pourrait venir de ce que la partie transport y est subordonnée à des objectifs globaux de cadre de vie au lieu que l'on sacrifie ce dernier au respect doctrinaire d'un schéma technique de transport.

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) décline les objectifs poursuivis, dont on retient ceux qui entrent en résonnance avec notre propre projet et qui sont brièvement décrits ci-après.

Objectifs économiques

« *Tirer parti de l'attractivité du pôle d'activités sud-francilien et renforcer la dynamique de renouvellement en cours par la mise en œuvre d'un projet de qualité.* »

Objectifs sociaux

« *Améliorer le cadre de vie des habitants, par une programmation diversifiée, de meilleures conditions de desserte et d'accessibilité, en transports en commun et en modes doux notamment, et des espaces publics de qualité.* »

Objectifs environnementaux

« *• Assurer la mise en œuvre d'espaces publics et paysagers de qualité (…), par la valorisation des réseaux présents sur le site ainsi que les éléments remarquables existants (bosquets), (…)*

• Améliorer les déplacements sur le plateau, par la réalisation de la liaison Centre-Essonne, la restructuration du rond-point de Bondoufle, la création d'un maillage secondaire et le développement de l'offre associée aux modes de déplacement alternatifs.

• Gérer l'eau par des traitements alternatifs (noues, etc.). »

L'OAP lance ensuite quelques pistes d'aménagement des espaces extérieurs susceptibles de permettre l'atteinte de ces objectifs.

La bande écologique

Le (…) site est destiné à recevoir les futurs espaces publics, support de continuités écologiques, comprenant la voirie, les modes doux, les noues, les arbres d'alignement.

Les aménagements destinés aux eaux pluviales.

Les noues, ouvrages linéaires réalisés en accotement des voiries et sur l'espace public permettront la récupération des eaux pluviales. (…) Ces noues s'inscriront dans le paysage.

La trame viaire

Le principe de la trame viaire du plan d'aménagement est une hiérarchisation de la voirie en cohérence avec sa fréquentation (usages et flux) (…)

Les voiries structurantes doivent assurer une continuité écologique. Les largeurs de voirie proposées sont :

21 mètres pour les voies structurantes – 13 mètres pour les voies secondaires

Commentaire : nous retrouvons les principes d'aménagement insuffisamment pris en compte par le DOCP : arbres d'alignement, traitement des eaux de ruissellement, hiérarchisation de la voirie (statut de l'avenue du Mal Foch) et la mention d'une largeur de voirie de 21 mètres confirme la cohérence d'une application de ces objectifs et aménagements avec le projet de Bus 113 en TCSP sur une largeur (sur Foch) de 22m.

§ 3 – L'intégration de ces multiples préoccupations implique la participation de multiples approches et compétences.

Dans une chronique pour la revue LE SOLEIL Numérique (Québec), François BOURQUE, à propos d'un projet de tramway, fait l'analyse d'une instance consultative : la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ).

Celle-ci a le mandat de « *veiller sur l'architecture, les choix de matériaux et l'intégration des nouveaux immeubles à leur voisinage* (consacrant) *ainsi l'importance des enjeux «urbains» dans le projet de transport collectif.* » Et « *l'objectif est de redessiner (ou construire) de façade à façade sur le trajet du tramway.* »

Elle est formée de trois élus et de sept professionnels indépendants (architectes, urbanistes, spécialistes du paysage, de l'art ou du patrimoine).

« *Le rôle de la CUCQ s'est élargi (…) aux préoccupations sur le bâti, le patrimoine et les voisinages se sont ajoutées la protection des arbres et boisés, des points de vue, des milieux humides, etc.* »

Le chroniqueur pose ensuite la question de la prise de décision en notant que « *la Commission d'urbanisme se réunit à huis clos, ne produit pas de rapport annuel, n'explique pas ses décisions et impose à ses membres le silence* » et jugeant pas très utile qu'elle « *s'apprête à rendre accessibles ses procès-verbaux, mais sans les argumentaires à l'appui des décisions*. »

Tout en reconnaissant le rôle bénéfique de la commission, il avance « qu'il n'est pas normal qu'un organisme public qui a autant d'influence sur le paysage et la vie de la ville rende si peu de comptes. » et suggère que « si les citoyens et entrepreneurs étaient davantage informés de ce qui fait la qualité et l'acceptabilité d'un projet, peut-être construiraient-ils de meilleurs projets. »

Commentaire : la commission intègre les enjeux urbains au travers du concept «de façade à façade et à partir des échanges entre les spécialistes du transport et les autres aspects du cadre de vie, ce qui est un point faible du DOCP.
Les consultations spécifiques d'associations cyclistes et de l'environnement ainsi que la consultation publique, lancées à l'initiative d'IDFM avant même le dossier d'enquête publique, sont à mettre au crédit du projet.
Elle gagnerait à se poursuivre pour les études complémentaires annoncées dans le dossier.

SECTION 4 : Arrêts

Dans ses pages 54 /56/59 : perspectives d'évolution de l'urbanisation, le DOCP indique que *« Une attention particulière sera portée au positionnement des stations en cohérence avec ces projets. »*. Et, page 77, que *« l'accès aux stations nécessite des traversées piétonnes systématiques et des quais situés entre les voies de TCSP et les voies routières suffisamment dimensionnées et protégées pour accueillir le flux de voyageurs en toute sécurité. »*

La position des points d'arrêt de chaque sens de part et d'autre d'un carrefour, avec parfois une assez longue distance entre eux n'est pas satisfaisante. Mais si l'on part de l'hypothèse qu'ils seront réunis à hauteur de la station, d'abord, le choix du lieu peut être contraint, ensuite, on perd l'illusion d'une répartition équilibrée le long du parcours : les arrêts Pointe de Gournay et Rue du Port sont en réalité éloignés de 900 mètres au lieu de 790m.

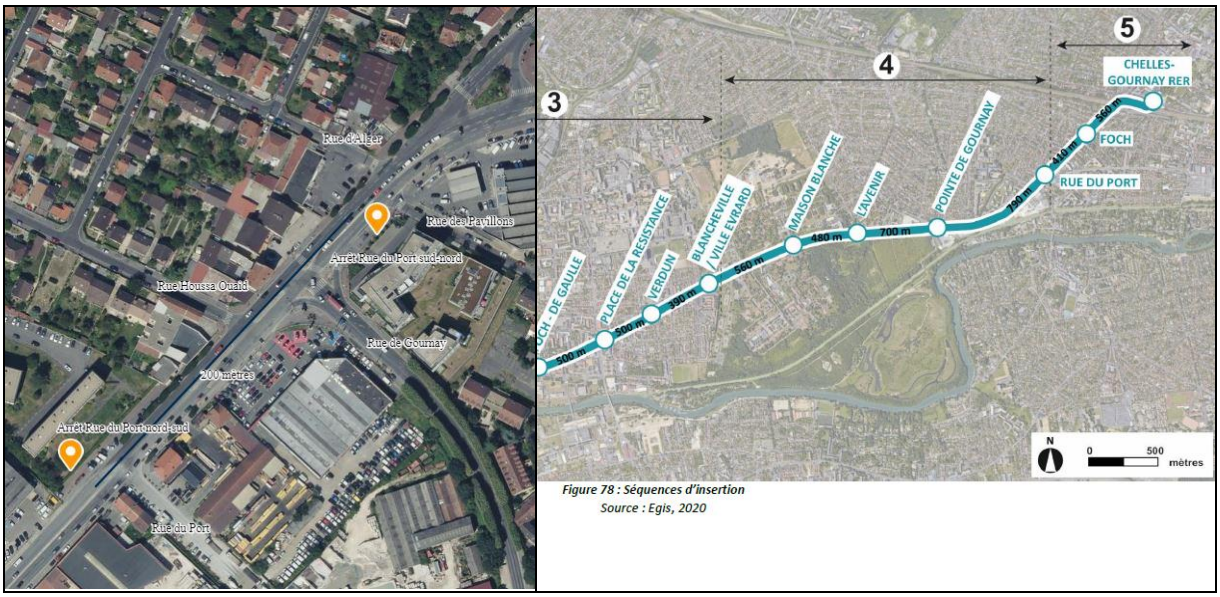


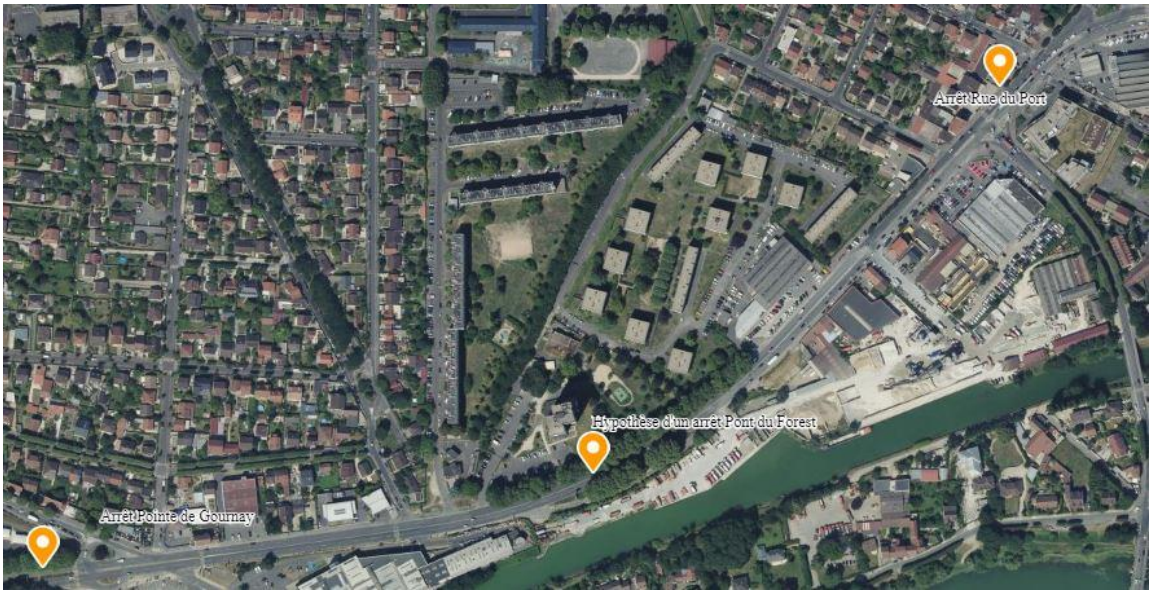
Figure 78 : Séquences d'insertion
Source : Egis, 2020

Gauche : espacement des deux points d'arrêt de la « station » Rue du Port
Droite : répartition des futurs arrêts selon le DOCP

Entre rue du Port et Chelles Gournay RER, on a l'arrêt « avenue des Martyrs » à environ 250m suivi de l'arrêt « Parmentier- Jules Ferry » environ 300m plus loin et il ne reste qu'environ 440m pour atteindre le terminus commun.
L'arrêt « Foch » du projet correspond à l'arrêt « Parmentier-Jules Ferry » actuel. Il se situera donc à environ 550m de l'arrêt Rue du Port et à 560m du terminus Chelles-Gournay RER.

Commentaire : toutes nos observations préalables sur les contraintes liées à la conception des arrêts sont citées dans le DOCP et on ne revient donc pas dessus. On note la distance moyenne entre station de 500m ; pour des bus « normaux », c'est 400m, et encore, les observateurs font observer que la distance « idéale » varie selon les publics : 600m pour un adolescent en pleine forme, mais 200m pour une personne âgée ou PMR (dont maman avec poussette).
On doit également tenir compte de l'adéquation des missions du TCSP avec le statut de la voie empruntée. Ainsi se pose la question de savoir si l'avenue Foch est une voie de circulation ou de desserte et si la mission du TCSP est d'aller le plus vite possible vers les terminus au prix d'une réduction du nombre d'arrêts.

Sur la base d'offrir un accès au TCSP aux habitants des grands ensembles environnants, il est proposé de créer un arrêt provisoirement nommé « Pont du Forest », intermédiaire entre ceux de la Pointe de Gournay et de la Rue du Port, selon l'image suivante.



Proposition d'un arrêt intermédiaire entre ceux de la Pointe de Gournay et Rue du Port

Ils seraient séparés d'environ 450m. Et une observation sur le terrain, un samedi, a permis de compter qu'environ un piéton toutes les deux minutes (9 en 15mn, de 15h00 à 15h15, deux sens réunis) emprunte le cheminement existant entre cet arrêt potentiel et le centre-ville.

Le choix d'une desserte de la partie commerçante de l'avenue Foch, actuellement assurée par les arrêts Martyr et Parmentier, et que le projet veut ramener à un seul devrait faire l'objet d'une consultation impliquant commerçants et usagers.

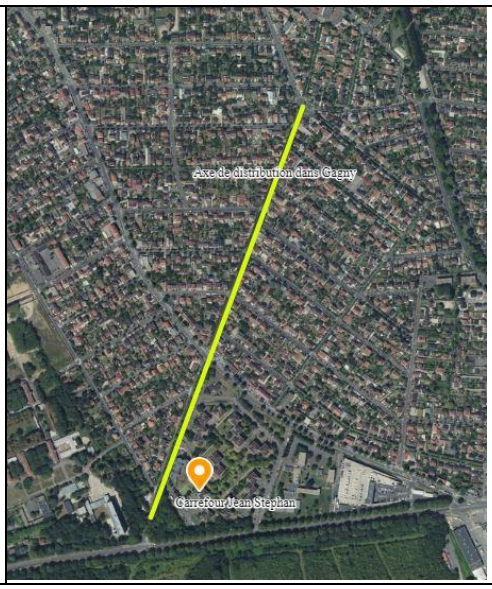
SECTION 5 : Linéaire

Parcourir l'itinéraire du sud vers le nord et permet de définir des sections présentant des problématiques particulières.

§ 1 – De Maison Blanche à l'arrêt Rue du Port

Carrefour Jean Stephan

Un peu après Maison Blanche, le tourne-à-gauche protégé par un feu permet d'accéder au cœur de Gagny.



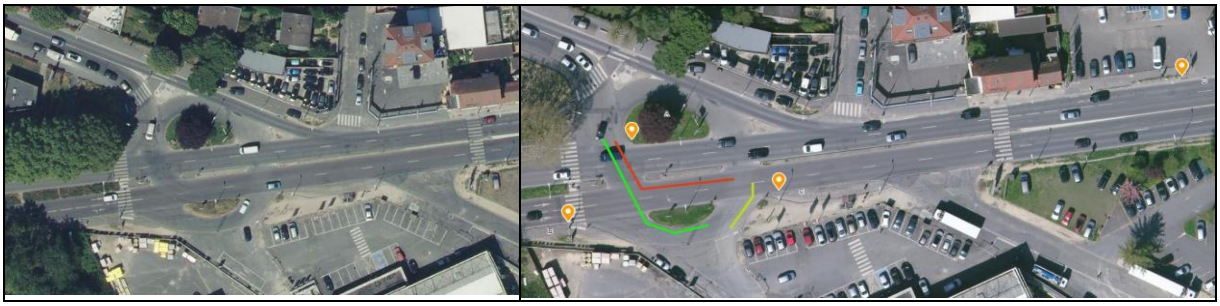
Carrefour Jean Stephan
La rue Jean Stephan dans Gagny

Pour Chelles, l'intérêt de cette intersection ne vaut que par son aménagement qui pourrait faciliter et donc augmenter un éventuel flux de transit pour des destinations au-delà de Gagny et à travers Chelles.

Carrefour de la Pointe de Gournay

Ce carrefour présente peu d'intérêt pour Chelles, sauf pour une fonction de retournement, qui permet l'accès à la rive sud de l'avenue et à ses services.

Sa forme, bien que globalement de giratoire, remplit mal cette fonction du fait d'un mésusage favorisé par la disposition des feux.



Gauche : vue générale du carrefour – Droite : schéma d'usage du carrefour

Les véhicules retenus au point « C » sont normalement protégés par la fermeture des feux « B » et « D » arrêtant la circulation sur l'ex-RN34 et les véhicules en provenance de « A » (de Gagny ou de Chelles pour retournement) doivent prendre l'arc sud pour se retrouver derrière les « C » et suivre (ligne verte).
Mais les feux de « A » passent au vert en même temps que ceux de « C » et leur phase est visible par ceux de « A » qui anticipent, puis tournent directement sur l'ex-RN34 (ligne rouge) en reprenant de la vitesse malgré la brièveté du parcours.
De ce fait, les « C », ne profitant pas de l'anticipation et pénalisés par un temps de réaction normal se trouvent en conflit avec les « A » et la plupart du temps laissent passer leur tour,

surtout ceux se dirigeant vers Gagny, ou tentent leur chance lorsqu'existe un intervalle entre la fin du flux « A » et le début des flux « B » et « D » dans la continuité de l'ex-RN34.

La question se pose de rendre possible et dans de conditions réglementaires et de sécurité les fonctionnalités du carrefour.

Le carrefour « Salengro »

Il est constitué d'un ensemble de trois voies rapprochées mais aux statuts très différents.

Le « vrai » carrefour est protégé par des feux. Il permet l'entrée/sortie de l'avenue Roger Salengro de Gagny et, en face, seulement la sortie du parking des établissement Lapeyre. La rue Albert Camus dessert un ensemble d'immeubles de Gagny et une voirie sans statut, en réalité un parking, donne sur un accès « piétons » à l'immeuble et à l'école du Pont du Forest à Chelles.

Des voitures en provenance du sud s'arrêtent dans le flux, à hauteur de Salengro, pour effectuer un tourne-à-gauche non aménagé et entrer dans Gagny et a priori rejoindre les immeubles desservis par la rue A. Camus.

Les véhicules sortant d'A. Camus et du parking du Pont du Forest « remontent » vers le nord en franchissant irrégulièrement la ligne continue tracée au milieu de l'ex-RN34 et sans être protégés par aucun feu, la voie en courbe côté nord leur cachant également l'arrivée des véhicules en pleine vitesse. Au prix du risque ils opposent le gain des détours leur permettant normalement l'accès au centre-ville et à l'avenue du Gal de Gaulle à Chelles et les zones d'activité qui la prolongent elles et/ou à Gournay.
Dans ce cas, comme pour la Pointe de Gournay, ils « profitent » de l'opportunité d'un arrêt de la circulation aux feux encadrants pour tenter leur chance. Avec un site propre sur lequel circuleront un bus toutes les 3mn et dans chaque sens et en flux continu, et une piste cyclable qui promet d'être assez fréquentée (on a compté, malgré des circonstances actuellement dangereuses, le passage d'un vélo toutes les 10 minutes dans le sens nord-sud) cela leur fera prendre encore plus de risques. Mais ils continueront, les détours paraissant tellement contre-intuitifs.

Le projet devra aider à résoudre le problème.

Entre le carrefour « Salengro » et la rue du Port

C'est ici plutôt la question de l'insertion des fonctionnalités du projet qui est abordée.

Arbres, piétons et autres

Conserver et relier les parties arborées

La zone « nord » située entre la pointe de Gournay et jusqu'à l'alignement d'arbres commençant au carrefour « Salengro » présente un caractère urbain : quelques habitations, un restaurant, quelques activités (magasin, garage) et établit un lien entre les pavillons de la Pointe de Gournay et les immeubles du carrefour « Salengro »

Haut gauche : vue direction sud – Haut droit : vue direction nord
Bas : zone à arborer

Le projet devrait inclure une réhabilitation du lieu, comprenant plantation d'arbres et aménagements de trottoirs confortables.

Sauvegarder les bandes arborées existantes

Entre le carrefour « Salengro » et la rue du Port, deux rangées d'arbres présentent un caractère remarquable tant par la qualité des arbres que par l'espace disponible et son utilisation.

Haut : situation générale
Milieu gauche : vue générale côté habitations – Milieu droit : entrée piétonne Pont du Forest
Bas gauche : entré piétonne Bief – Bas droit : vue générale côté industrie (Syneos)

Côté habitations, on a 22 arbres avec un tronc d'environ 100cm de diamètre., au milieu d'un espace ainsi distribué depuis les clôtures jusqu'à la chaussée : une bande herbeuse (intégrant les arbres) de 4,5 mètres, un cheminement de 1,15 mètres pour les piétons mais utilisé par les cyclistes et autres « engins de déplacement individuels », une bande herbeuse (intégrant les poteaux électriques) de 2,05 mètres.
Les ensembles immobiliers du Pont du Forest et du Bief y ont un accès pour piétons.
Côté industries, on a 9 arbres présentant les mêmes caractéristiques, et bordant une voirie supportant un (ancien ?) pont bascule. A part desservir une partie du site de l'entreprise de matériaux Syneos, elle sert de stationnement.

Le projet devrait concourir à préserver et mettre en valeur ces lieux, en sauvegardant les arbres et en maximisant l'espace pour les piétons y compris en ajoutant des aménités et en maintenant son éloignement de la chaussée.
La voirie côté industrie pourrait servir de parking relais autos/bus pour des usagers ne voulant se rendre au terminus par bus, du fait des délais de parcours ou des difficultés à stationner.

L'« étranglement » face au garage Ford

Face au garage Ford, la distance de sa clôture à la façade de l'établissement Syneos n'est plus que d'une vingtaine de mètres, et le trottoir longeant Syneos est converti en places de stationnement.
En regard de ce qui est prévu pour l'avenue Foch, d'une largeur de façade à façade de 22m, on se demande ce qui sera sacrifié au dogme d'un site propre à double sens.

Gauche : vue générale – Droite : largeur estimée via Géoportail

Par ailleurs, se pose la question de la continuité de l'aménagement qui sera adopté avec la partie précédente, depuis le garage Ford jusqu'au carrefour « Salengro », car la large bande dont il est question dans le développement précédent se finit brutalement sur la clôture du garage comme le montre la vue ci-dessous.

L'allée piétonne se termine brutalement sur la clôture du garage Ford.

Entre Rue du Port et le carrefour « Métin » (Foch/de Gaulle) inclus

Le DOCP note en sa page 50, une saturation du carrefour de la rue de Gournay ainsi que du carrefour « Métin » vers l'avenue du Gal de Gaulle, ce que confirme la pratique quotidienne.

Haut : situation générale
Bas : proposition d'aménagement par l'association Adequa

Alors que les observations précédentes portaient sur un axe majeur sud-nord croisant des flux secondaires, on a affaire ici à l'intersection de flux importants. Des aménagements du type du carrefour de la Pointe de Gournay ne sont pas opérants vis-à-vis des flux traversant le site propre.

Dans une réflexion qui visait à dégager du trafic de transit à travers Chelles, l'association Adequa présentait au Forum des associations une propositions incitant les automobilistes à favoriser un itinéraire « de contournement ».
Faisant les mêmes constats que le DOCP, mais sur de plus longues périodes encore, il apparaît aux observateurs/usagers que, la voirie étant suffisamment large (2x2 voies où capacité à l'être), la source des engorgements tenait à la gestion des feux routiers, elle-même compliquée par la prise en compte de tourne-à-gauche.
Le principe développé consiste alors à séparer les flux et à les fluidifier.

La séparation des flux s'opère via la réalisation d'une tranchée couverte, à éclairage naturel, dimensionnée pour être réservée aux seules voitures particulières et où la vitesse est limitée à 30km/h. Elle shunte les carrefours « Métin » et « Gournay » sur 400m, soit 48 secondes de trajet et donc moins que la séquence d'un seul des feux rencontrés normalement.

La fluidification, outre le bénéfice résultant de l'usage de la tranchée, est assurée par le remplacement des feux par des giratoires. Anticipant sur un futur bus à haut niveau de service (BHNS), celui du carrefour « Métin » est dimensionné pour permettre son emprunt par des matériels bi voire tri-articulés un par l'un ou l'autre des itinéraires qui n'étaient pas alors déterminés : via Mal Foch ou Gal de Gaulle. Les voies « de surface » étaient rendues aux seuls véhicules qui n'empruntaient pas la tranchée : véhicules commerciaux (dont bus) ou ayant à effectuer un « tourne-à-gauche ». Débarrassés des VL empruntant la tranchée qui les gênaient auparavant, ils évoluent sans contrainte.

Cette configuration a le mérite de régler la question des difficultés rencontrées par les mouvements sécants au flots quasi continus des deux voies du site propre du TCSP, déjà illustrées ci-avant à propos du carrefour « Salengro »

Mais, bien entendu, pour affirmer son caractère de « contournement », des aménagements complémentaires sont nécessaires tout le long d'un itinéraire allant jusqu'à la Route de Claye.
Les études sur l'aménagement de l'avenue du Gal de Gaulle, sur le Plan de circulation de Chelles, et celles nécessaires sur l'avenue de Sylvie donne déjà quelques pistes qui restent cependant à coordonner et compléter.

§ 2 – L'avenue du Maréchal Foch dans sa partie urbaine

Le TOCP note en sa page 73 que : « *Il faudra également étudier l'intersection avec Alsace-Lorraine, et aussi traiter l'étranglement sous le pont de chemin de fer, avant d'arriver en gare de Chelles.* »

Les développements suivants donnent quelques éléments d'analyse. Mais ils doivent être complétés par une réflexion sur des centres rapprochés de retournement pour les voitures, qui, sinon, traversent la chaussée pour se garer en sens inverse de celui de la circulation et gênent ainsi, au garage et encore plus au dégarage, la circulation et ceci, tout le long de l'axe.

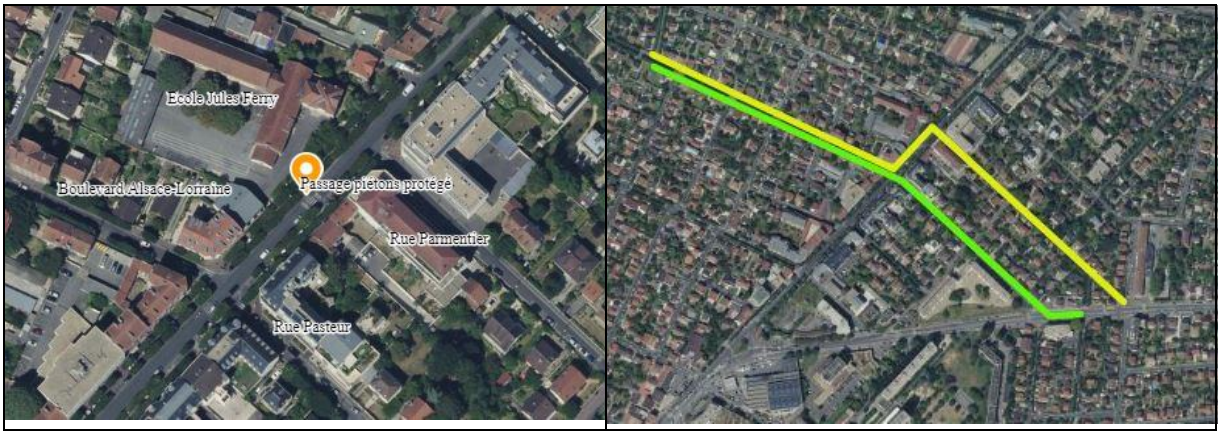
L'intersection avec le boulevard Alsace-Lorraine

Dans les schémas de circulation présentés dans sa page 50, le DOCP note également une saturation avant l'intersection avec le boulevard alsace-Lorraine, confirmée là aussi par la pratique.
Cela tient à l'existence d'un flux ouest-est contournant le complexe des carrefours « Gournay » et « Métin » précédent, parcours « malin », avec tous les comportements déviants associés : vitesse et interprétation « élastique » des règles, en particulier de priorité.

Dans le sens ouest-est, les voitures en provenance du boulevard, remontent l'avenue du Mal Foch, traversent le passage protégé pour piétons en face de l'école Jules Ferry puis empruntent la rue Parmentier jusqu'à l'avenue du Gal de Gaulle. Dans le sens inverse, depuis

Gal de Gaulle, les véhicules bifurquent sur la rue Pasteur qui débouche juste en face du Bd Alsace-Lorraine.

Au bout de Pasteur, la pose d'un panneau « céder la priorité » n'empêche pas que, las d'attendre, les voitures s'en affranchissent et forcent le passage. Au bout d'alsace-Lorraine, les véhicules forcent la priorité et, de fait, s'assurent une priorité également vis-à-vis des flux sud-nord de Mal Foch. Et l'on se retrouve avec les conflits de circulation inhérents à un schéma de carrefour sans feux, mais pour lequel une priorité réelle est-ouest s'est imposée. D'où la stagnation du trafic sud-nord et la saturation.



Gauche : situation générale – Droite : schéma des flux ouest-est

Il n'y a pas de raison que les comportement « malins » disparaissent avec le TCSP, site propre ou pas. Donc, une régulation est à instaurer (par mise en place de feux ?), où un aménagement susceptible de réduire les « frottements » des flux (giratoire ?), ou de les assécher (aménagements réduisant la vitesse réelle, etc. ?).

L'intersection avec la rue Pérotin

A plus faible intensité, la même problématique se pose pour un flux, seulement est-ouest, depuis la rue Pérotin vers l'avenue du Docteur Blanchet.

L'intersection avec l'avenue du Mal de Lattre de Tassigny

Pour répondre aux besoins de faciliter l'accès d'une part au P2Rainsi qu'à une des rares issues du centre-ville vers l'est mais aussi pour répondre aux besoins d'offrir et maîtriser les mouvements de « retournement » essentiels dans la configuration axiale du centre-ville, elle a été aménagée en giratoire. La partie centrale est partiellement franchissable par les bus.

Le DOCP veut supprimer le giratoire et retrouver un aménagement prioritaire pour les bus.
La perte consécutive des fonctionnalités urbaines qui ont amené à réaliser le giratoire serait une régression.

SECTION 6 : Le terminus

En page 116, le DOCP affirme que « la capacité de la gare routière, telle qu'envisagée dans le cadre de l'étude de pôle actuellement menée sur la gare de Chelles/Gournay, n'est pas suffisante pour accueillir le terminus du TCSP exploité » et que « *ces études seront réinterrogées pour permettre une correspondance optimale entre le TCSP et le pôle gare (RER+M16+bus) et l'insertion du terminus du TCSP dans la gare routière.* »

Des précisions sont apportées à la page 68. « *Ce projet prévoit une réaffectation des postes à quai de la gare routière sans extension de son emprise. Dans les scénarios d'aménagement, la ligne 113 ne dessert pas directement la gare, les arrêts sont déplacés sur l'avenue de la Résistance*. », ainsi qu'illustré par le schéma suivant extrait du DOCP[3]. Et pour la suite, « *des études complémentaires seront nécessaires pour rendre ces aménagements compatibles avec l'arrivée du TCSP (…). Elles seront menées par IDFM en coordination avec la CA PVM et la SGP* »

Figure 73 : Projet de pôle à Chelles-Gournay RER
Source Etude IDFM, 2019

L'insertion du TCSP dans la gare routière devra se faire dans un espace déjà contraint, qui a déjà poussé à reporter à l'extérieur le quai de départ de la ligne 9, « boucle des Abbesses », au début de l'avenue des Abbesses, avec les inconvénients attachés, en particulier la traversée du passage piétons « en force » lorsqu'un train vient d'arriver et que le bus est à quai. LOn remarque également une réduction drastique des stationnements minute alors que l'on cherche actuellement à en augmenter le nombre, sans pour autant empêcher les stationnements « sauvages » sur tout le périmètre d'ailleurs.

[3] Un agrandissement en fin de chapitre permet une meilleure lecture

Si le DOCP a bien relevé le problème de la capacité de la gare routière, celui de la gestion des flux automobiles est tout aussi prégnant.

Comme déjà noté, le TCSP ne s'arrête à la seule voirie de l'avenue du Mal Foch, mais impacte fortement l'avenue de la Résistance ainsi que le boulevard Chilpéric.
Dans le projet présenté ci-dessus, un arrêt supplémentaire sur Résistance, positionné après l'allée Alexis Legrand, suppose que le TCSP rejoigne la gare routière via le Bd Chilpéric remis à double sens sur la section.

Mais alors, quid de l'aménagement cyclable ? sera-t-il supprimé ? autorisé sur le couloir bus ? Et puis, quel sera l'impact de la Poste centrale qui sera déplacée sur le boulevard Chilpéric ?

La gestion de l'espace entre le pont de chemin de fer et le boulevard sera également encore plus délicate. Le Bd Chilpéric est une entrée de ville pour les trafics est-ouest, mais également un itinéraire de transit, via l'avenue des Abbesses vers Gagny et au-delà. Les véhicules venant de Chilpéric sur une seule file forçant encore plus que maintenant le feu jaune, voire rouge, pour gagner une place. De même, l'arrêt à l'écart de la chaussée amène tous les inconvénients pour les bus et pour les voitures de l'insertion comme du dégagement

Quelles solutions alors, pour trouver de la place ? Faudra-t-il réduire les fréquences des autres bus afin de disposer de plus de capacité de quais disponibles ? augmenter le nombre de points de départ hors de la gare ? réduire encore les services offerts, tels les taxis et le stationnement ? « pousser les murs » en abattant encore un immeuble comme il a été fait pour accueilli la gare du Grand paris Express ? déplacer la gare routière ?

CONCLUSION

Les questions repoussées par le DOCP à des études complémentaires peuvent s'avérer structurantes pour le projet. Elles devraient rapidement être portées à la concertation et le cas échéant infléchir le projet présenté.

Figure 73 : Projet de pôle à Chelles-Gournay RER

Source Etude IDFM, 2019

Chapitre 4 :
SCÉNARIOS

L'attractivité de Val de Fontenay est supérieure à celle de Chelles qui doit alors jouer sa propre partition.

SECTION 1 : L'attractivité comparée des terminus

§ 1 – Le territoire Chellois est trop sommairement décrit

Le développement territorial de Chelles n'est pas un projet abouti. Le DOCP (page 8) relève que le Contrat de développement d'intérêt territorial Descartes Nord (Chelles, Vaires-sur-Marne), « *qui prévoit le remaillage du territoire en termes de réseau viaire et de transports en commun n'est pas encore signé* ».
Il n'est par ailleurs mention que du Grand Paris Express ou de généralités (DOCP page 9, politique de déplacement du Département de Seine-et-Marne) telles que « *des liaisons de transports collectifs structurantes, des pôles d'attractivité majeures, (…) de développement de moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et/ou plus respectueux de l'environnement* ».
Enfin, le DOCP, traitant de l'hydrographie (page 13) et des rus traversant l'ex-RN34, cite le Ru des Pissottes qui prend sa source à Chelles mais ignore la Rivière des dames dont l'exutoire sur la Marne se situe au droit du carrefour Salengro.

Un vieil adage de contrôleur de gestion prétend que « tout ce qui se mesure s'améliore ». On peut craindre qu'a contrario, cette mal-connaissance du territoire freine d'éventuels progrès.

§ 2 – Les évolutions en termes démographiques et d'emploi sont sous-évaluées

Quand le secteur d'étude (DOCP page 60) prévoit une évolution moyenne de la population de 13% entre 2015 et 2035, Chelles ne se situe qu'à l'avant-dernière place avec une progression de seulement 2%, juste devant Gournay-sur-Marne (1%). Les autres communes oscillent entre 5% et 14%, à l'exception notable de Neuilly-sur-Marne (60%). Neuilly-sur-Marne rattrape Chelles avec 55000habitants tandis que Fontenay-sous-Bois passe à 59500 habitants.
Le DOCP note que « *118000 habitants seront présents à moins de 500m de l'ex-RN34 et que « ces 500m correspondent à l'aire d'influence d'un TCSP de type Bus à Haut Niveau de Service BHNS)* ».

L’évolution des emplois n’est pas plus favorable et alors que le DOCP (page 61) prévoit une évolution moyenne de 24%, Chelles ne progresse que de 4%, devant Gagny et Neuilly-Plaisance (0%). Les autres communes affichent des scores de +16% à +22%, avec un record à Fontenay-sous-Bois de +51%. Chelles reste cependant le deuxième employeur avec 14400 emplois en 2035, devant Neuilly-sur-Marne (11700 emplois), mais loin derrière Fontenay-sous-Bois dont la progression de 26200 emplois à 39500 emplois représente environ le même nombre que les emplois chellois.
Là encore, le DOCP note que sur les 95400 emplois du secteur d’étude, 51000 emplois seront présents à moins de 500m de l’ex-RN34.

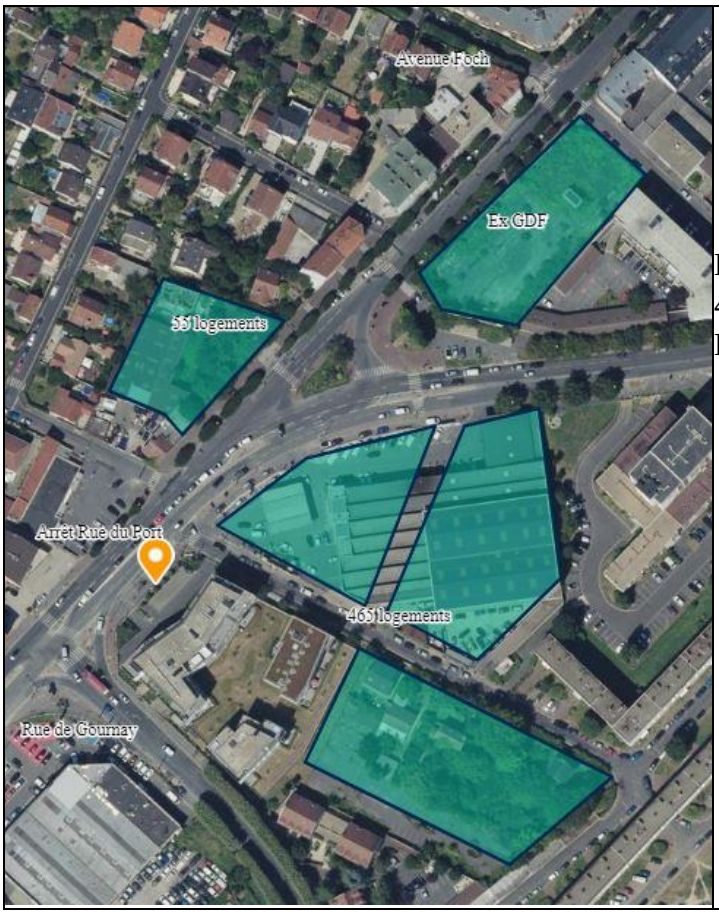
Or, à Chelles, les pôles d’emploi se situent a plus de 1000m (début de la zone de la Trentaine par rapport à l’arrêt Rue de Gournay), voire plus de 1500m (début de la zone dite de Chelles2/ Castermant depuis la gare RER) ou encore bien au-delà.
Quant aux grands programmes d’habitat, seuls ceux autour de l’entrée de ville Sud-Ouest et dans une moindre mesure les derniers développements à l’Aulnoy sont concernés.

- Chelles :
  - **Projet d’écoquartier Castermant** : Implanté sur une ancienne friche industrielle à l’entrée Est du centre-ville de Chelles, le projet d’éco-quartier de Castermant consiste en la réalisation d’un quartier mixte à dominante résidentielle (700 logements) complété d’une polarité commerciale, d’activité et de services, de la création d’équipements publics (crèche, salle polyvalente, ...) et d’un musée des transports. Les travaux devraient débuter en 2022 pour une durée de 5 ans. Dans le cadre de ce projet, l’avenue du Gendarme Castermant devrait être requalifiée en boulevard urbain. Ce projet est porté par l’EPA Marne pour le compte de la ville de Chelles.

Figure 61 - Localisation du projet Castermant
Source : https://www.inventonslametropoledugrandparis.fr, 2020

  - **Requalification complète de la cité Cheminote** : situé à proximité du centre commercial « Terre-Ciel », il s’agit du plus grand projet de réhabilitation de logements sociaux d’Ile de France avec la création de logements supplémentaires en accession. Plus de 200 logements supplémentaires seront créés.
  - **ZAC Sud Triage** : Implantée à Chelles et à Vaires-sur-Marne, la ZAC Sud Triage est un projet de zone d'activités logistiques sur d'anciennes emprises SNCF. Elle se développe sur 22 hectares. Ce projet est porté par la Communauté d’Agglomération Paris-Vallée de la Marne. Le programme est en cours de définition. Dans le cadre du projet Bus Bords de Marne, ce foncier pourrait potentiellement accueillir le Centre Opérationnel Bus (cf. 5.3.2 Emplacements potentiels du COB) ;
  - **Projet de requalification de l’entrée de ville Sud** : la ville prévoit le réaménagement et la densification de l’entrée sud de la ville située de part et d’autre de la D934 (ex-RN34) ;
  - La **construction de plus de 450 logements** est également prévue sur l’ensemble de la commune : ces projets sont principalement situés le long de l’avenue de la Résistance et de la D934.

DOCP page 58, capture d’écran



Entrée Sud-Ouest de Chelles
465 + 55 logements
Emplacement ex-GDF

Il semble que les seules évolutions dépendront de la politique de la Société du Grand Paris en termes d'aménagement urbain autour de ses gares du Grand Paris Express.

§ 3 – Les correspondances offertes : Val-de-Fontenay 5 1/2, Chelles 3

Alors que Chelles et VdF partagent les avantages du RER-E, le déséquilibre est patent pour les autres liaisons vers Paris, principal centre d'attraction. Chelles peut prétendre à une liaison très rapide avec la ligne P (Paris relié en 14mn), mais les cartes présentées dans le DOCP montrent les multiples possibilités offertes par le terminal de VdF.

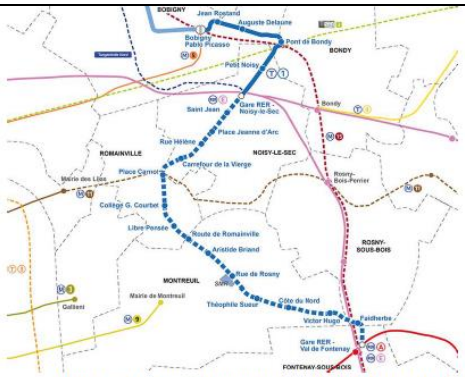


Figure 66 - Tracé projeté du prolongement de la ligne T1 jusqu'à Val de Fontenay
Source : http://www.t1bobigny-valdefontenay.fr/carte-du-projet/

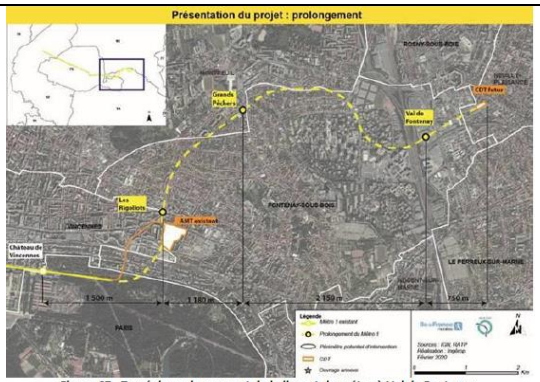


Figure 67 - Tracé du prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay
Source : Île-de-France Mobilités/ RATP - 2020

Figure 72 - Tracé projeté du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier
Source : http://prolongementligne11est.fr/le-prolongement/

Au total, on a :
Val de Fontenay : RER-E – RER-A – Ligne 15 Est GPE – Ligne 1 Métro – Tram T1
Chelles : RER-E – Ligne P Transilien – Ligne 16 GPE
Prendre la ligne 15 Sud GPE

- Depuis VDF : ligne 15 Est en boucle avec la ligne 15 sud GPE, sans changer de train
- Depuis Chelles : ligne 16 GPE, correspondance à Noisy-Champs avec ligne 15 Sud GPE, mais seulement pour un train sur deux.

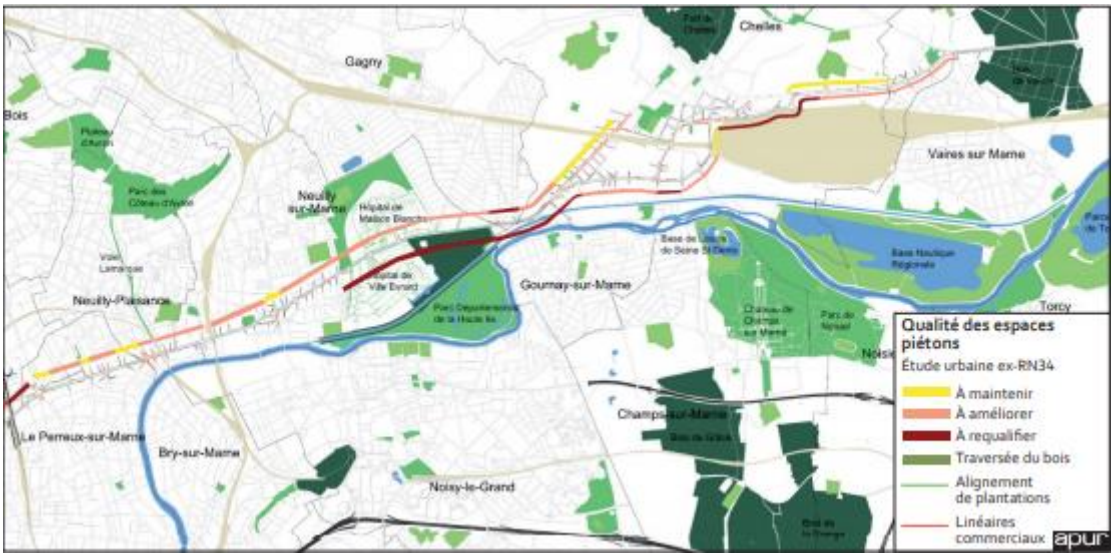
Aller au cœur de Paris
Même schéma, mais VDF profite en plus de la correspondance de la ligne 1 prolongée jusqu'à Rosny-Bois-Perrier à proximité avec le RER-E

Reste juste à se demander si le TCSP n'entrera pas en concurrence avec une correspondance L16/ L15 à Noisy-Champs pour les voyageurs en provenance de Meaux qui voudraient se rendre sur un point de la L15 sud au-delà de VdF, même si c'est plus pour une question de confort que de rapidité.

SECTION 2 : Chelles joue sa propre partition

§ 1 – En s'attribuant les avantages avancés par le DOCP

Les déplacements piétons (point 7.3.1)
« *A travers la création de trottoirs confortables et l'aménagement de refuges piétons en carrefour, le projet permettra d'accroître la sécurité des piétons tout le long de l'axe* ». On veillera donc à conserver ou élargir les trottoirs de l'avenue du Mal Foch et de les améliorer ou les créer, au moins en parallèle avec la piste cyclable jusqu'à la Pointe de Gournay. Ces préconisations étaient déjà reprises dans l'étude Apur de 2013



Etude de requalification urbaine de l'ex-RN34, Apur, février 2013, capture d'écran

Les déplacements cycles (point 7.3.2)

« *Conformément à la loi LAURE, tous les axes requalifiés pour l'implantation du TCSP comprennent des aménagements cyclables bidirectionnels* ». Or, la loi LAURE n'impose pas le bidirectionnel mais seulement que « … à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe ».[4]

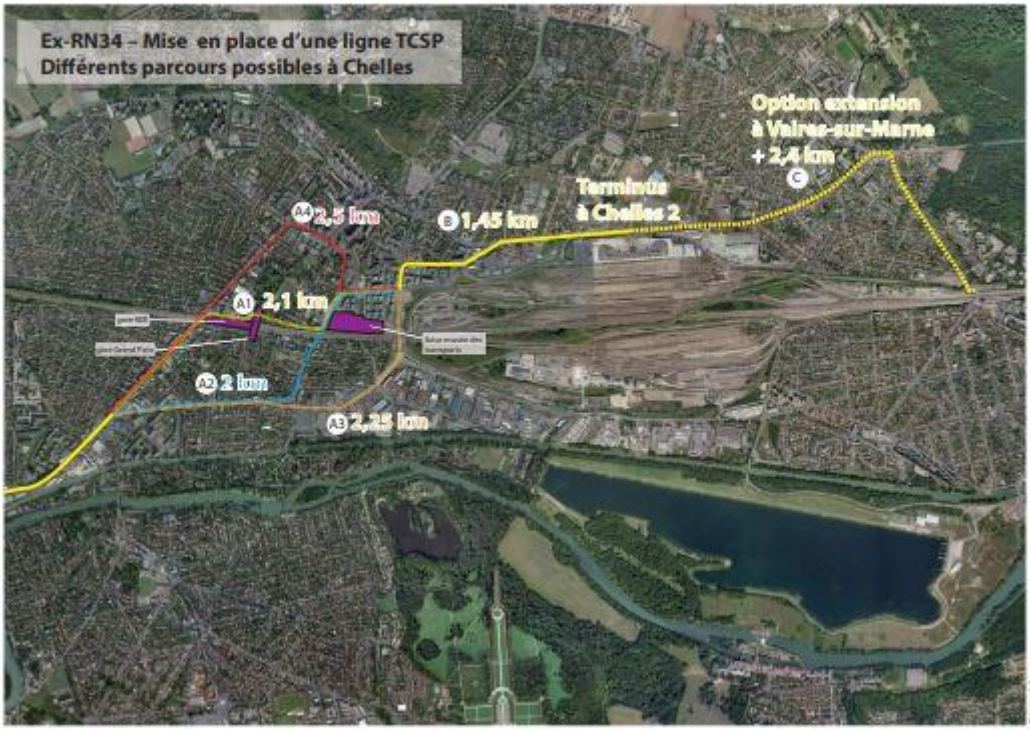
Les déplacements en transports en commun (point 7.3.3)

L'infrastructure TCSP « *veillera à maintenir une desserte suffisante pour les secteurs aujourd'hui desservis par la ligne 113 qui ne seront pas sur le tracé du Bus des Bords de Marne (…). Le positionnement des stations a été repensé selon les enjeux de desserte, d'intermodalité et d'exploitation.* »

Les aménagements proposés par le DOCP sont cohérents avec l'objectif de privilégier la rapidité du trajet vers les terminus au bénéfice principal des résidents des nouveaux quartiers d'habitations de Neuilly-sur-Marne.

Sur Chelles, le maintien, voire l'amélioration de la desserte interne de la ville est à prioriser. Le schéma proposé par l'étude Apur de 2013 sur le même sujet donne des indications sur le mode de raisonnement à adopter.

[4] CAA de Lyon N° 99LY02169 – 1ERE CHAMBRE – lecture du lundi 28 juillet 2003



Quelles options de tracé à Chelles ?

Aujourd'hui, la ligne 113 a son terminus chellois au niveau du centre commercial de Chelles 2. Les jours de fermeture du centre commercial, la ligne 113 s'arrête au niveau de la mairie de Chelles. Dans l'optique d'une mise en site propre de la ligne 113, le terminus de la ligne pourrait être conservé en l'état actuel ou déplacé à Vaires-sur-Marne, soit une extension de 2,4 km. En sus de ces deux options, la traversée de Chelles pourrait emprunter différents parcours et répondre à différents objectifs de manière différente comme synthétisé sur le schéma et dans le tableau ci-contre.

	A1	A2	A3	A4
Correspondances avec le réseau lourd de TC (RER, RRGP)	très bonne	moyenne	mauvaise	moyenne
Desserte du centre-ville de Chelles	très bonne	bonne	mauvaise	très bonne
Desserte des futurs grands équipements (musée, médiathèque)	très bonne	très bonne	bonne	bonne
Desserte des habitants	bonne	moyenne	mauvaise	très bonne
Desserte des zones d'activités	moyenne	moyenne	bonne	moyenne
Desserte des secteurs de développement urbain	moyenne	moyenne	bonne	moyenne

Le tracé A1 reprend celui de l'actuelle ligne 113. Il répond le mieux aux différents enjeux de correspondances et de desserte, mais dans le cas de la mise en place d'un site propre, sa plateforme devra être partagée par l'ensemble des lignes de bus de l'agglomération qui se rabattent sur la gare RER. Le tracé A2 desserre l'étau autour de la gare, mais du coup, assure une correspondance moins bonne avec le RER et le réseau du Grand Paris. Le tracé A3 met en avant la desserte des emprises d'activités aux abords de la gare de triage et de secteurs de projets de développement urbain potentiels, et ce, au détriment de la correspondance avec les transports en commun lourds que constituent RER et réseau du Grand-Paris. Enfin, le tracé A4 est celui qui dessert au mieux les immeubles collectifs situés au nord du centre, là où les densités de population sont les plus importantes. Ces 4 variantes de tracé se rejoignent ensuite sur le tronçon B qui aboutit au centre commercial de Chelles 2.

À noter que la communauté d'agglomération de Marne et Chantereine a émis le souhait de voir la ligne 113 prolongée jusqu'à la gare Transilien de Vaires-Torcy. Cette extension, de l'ordre de 2,4 km, permettrait de raccrocher fortement le secteur de Vaires-sur-Marne à la dynamique enclenchée par la montée en puissance de la desserte en commun de Chelles et de renforcer aussi les liaisons intra-communautaires.

Etude de requalification urbaine de l'ex-RN34, Apur, février 2013, capture d'écran

Impact sur la circulation routière (point 7.3.4)

« … l'insertion du site propre et la réduction de la capacité routière permettraient de réduire le nombre des véhicules transitant sur l'axe [dont] un grand nombre (...) sont uniquement des véhicules en transit et n'échangent pas avec le périmètre d'étude. (…) La circulation resterait pour autant dense sur certains secteurs (notamment au niveau de la Pointe de Gournay …), et ce, avec ou sans mise en place d'un site propre. (…) Les études ultérieures permettront de préciser également la géométrie et les principes de fonctionnement des carrefours, principaux points de congestion (…). Les aménagements proposés devront être cohérents d'un bout à

l'autre du tracé, pour éviter en particulier les conséquences des changements brutaux de la capacité routière (effet "goulot d'étranglement") ».

Ces affirmations confortent nos observations sur les risques et/ou intérêts des contournements des points de congestion et aménagements des carrefours et sont à s'approprier afin de faire valoir l'objectif principal d la Ville qui est l'amélioration du cadre de vie de ses habitants … quitte à déroger ici ou là à la cohérence de bout en bout des aménagements prévus par le DOCP.

Proposition d'aménagement du carrefour « Métin » et contournement « sud »
Le schéma suivant donne la mesure des flux routiers concernés …

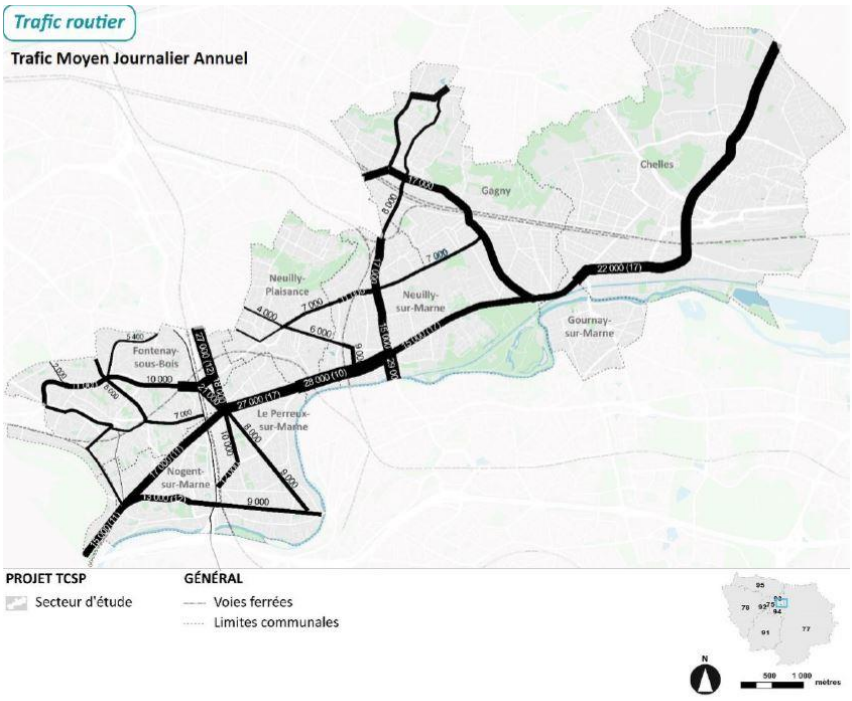
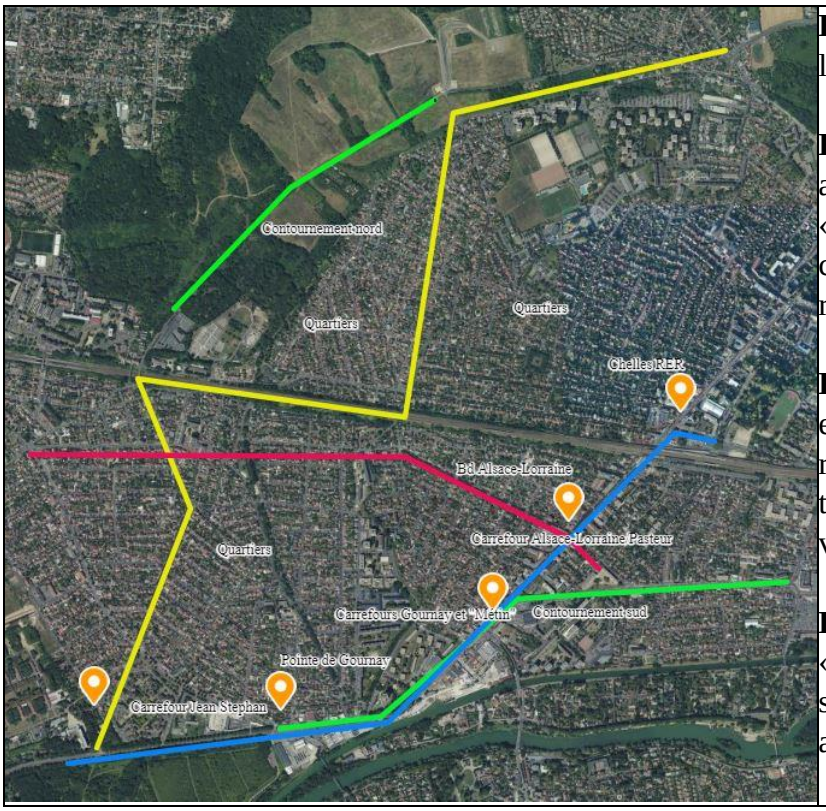


Figure 49 : Trafic routier
Source des données : TMJA CD93 et CD94 entre 2011 et 2017

DOCP, capture d'écran

… et confirme l'intérêt d'étudier les possibilités de contournements que saisiront les automobilistes pour éviter les points de congestion.



En bleu, le tracé faisant l'objet du DOCP

En jaune, le risque d'un accroissement des parcours « malins » d'évitement des congestions accentuées par la réduction d la capacité routière

En rouge, un parcours sécant et très gênant pour le TCSP, à réduire (il prolonge le flux transverse de 7000 véhicules vu sur le schéma précédent.

En vert, deux hypothèses de « contournement » : partiel et subi au « nord », volontariste au « sud ».

Schéma des risques et opportunités des contournements « nord » et « sud »

§ 2 – En proposant des scénarios alternatifs

Les scénarios contrastés permettent la mise en lumière des principaux enjeux. Ils ne sont pas des projets alternatifs, mais des combinaisons d'hypothèses mises en cohérence. Habituellement, le projet finalement retenu est une recombinaison de ces hypothèses par les décideurs.

Le temps nécessaire à leur étude approfondie manquant, leur description sera très sommaire.

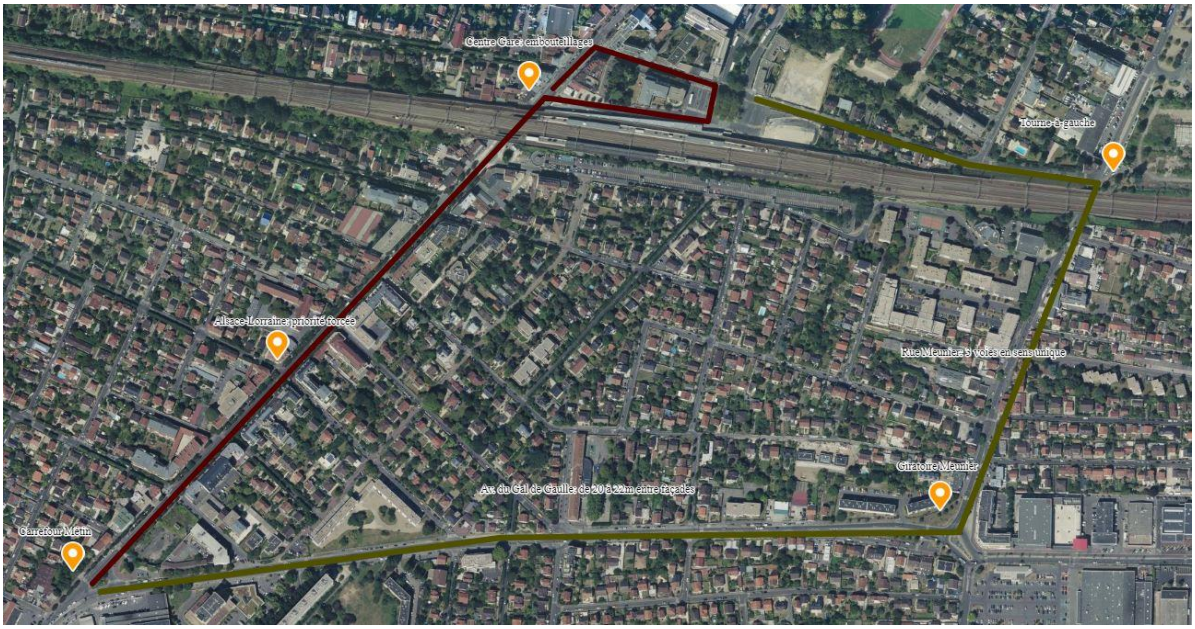
Scénarios « Transport »

Dans ces scénarios, on présente des tracés alternatifs du TCSP

<u>Tracé en boucle via le Bd Chilpéric</u>

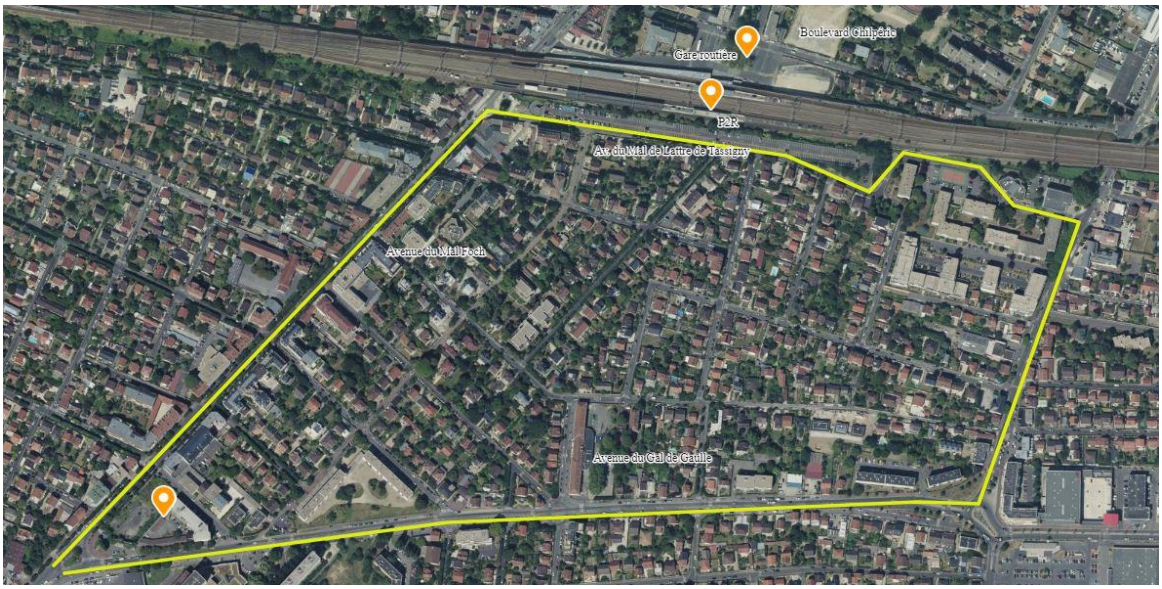
Le tracé sud-nord du TCSP est maintenu. Le retour ne se fait plus dans la circulation générale de l'avenue du Maréchal Foch, mais par un site propre épousant le trajet Bd Chilpéric, avenue Auguste Meunier, avenue du Général de Gaulle.
Le Bd Chilpéric supporte déjà un itinéraire bus, l'avenue A. Meunier, en sens unique, permet l'insertion d'un site propre monodirectionnel ainsi qu'une piste cyclable. L'aménagement prévu de l'avenue du Général de Gaulle est à adapter : sur une largeur de façade à façade d'environ 20 mètres, on peut espérer « loger » 6m de chaussée automobile, 3 m de voies

cyclables, 3,5m de site propre bus. Les arbitrages concerneraient les 7,5 mètres restants, à distribuer entre trottoirs arborés et stationnement. Ces derniers, actuellement assez nombreux car utilisant irrégulièrement les trottoirs, seront ramenés à la quantité normale d'un aménagement régulé.



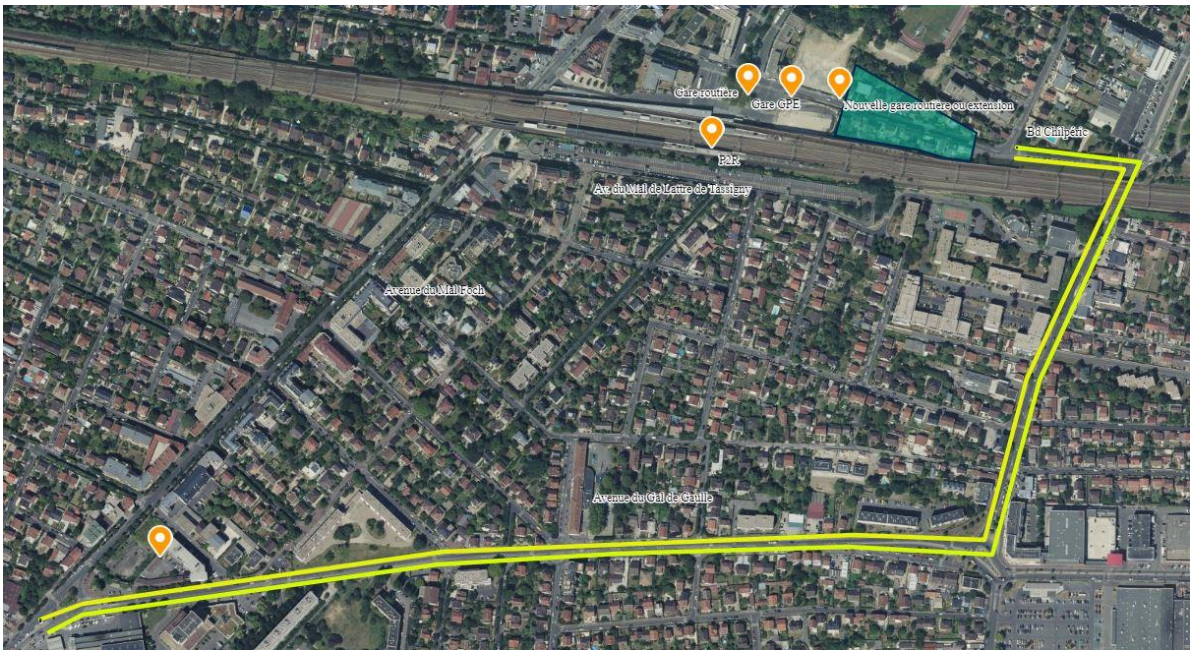
Tracé en boucle via l'avenue de Lattre de Tassigny

Le schéma ressemble à celui décrit via le boulevard Chilpéric, mais comporte avantages et inconvénients. Il supprime les contraintes du passage sous le pont de chemin de fer et du manque de capacité de la gare routière. L'accès aux gares Sncf et GPE est quasi identique que par Chilpéric et à peine plus éloigné pour la gare routière.
Un renfoncement sous le parking P2R propose quasi idéalement une halte abritée.
La difficulté tient à la relative étroitesse et au tracé tortueux de la voirie.



Tracé totalement via l'avenue du Général de Gaulle

Ce tracé permet idéalement un site propre bidirectionnel. Mais il faudrait encore soustraire 3m50 aux 7m50 restant dans les schémas monodirectionnels ci-dessus. Ne resteraient que 2x2m pour les trottoirs et le stationnement. Ce n'est pas à la hauteur d'un aménagement urbain.
Le seul intérêt est d'interroger sur un terminus excentré par rapport à la gare routière actuelle.

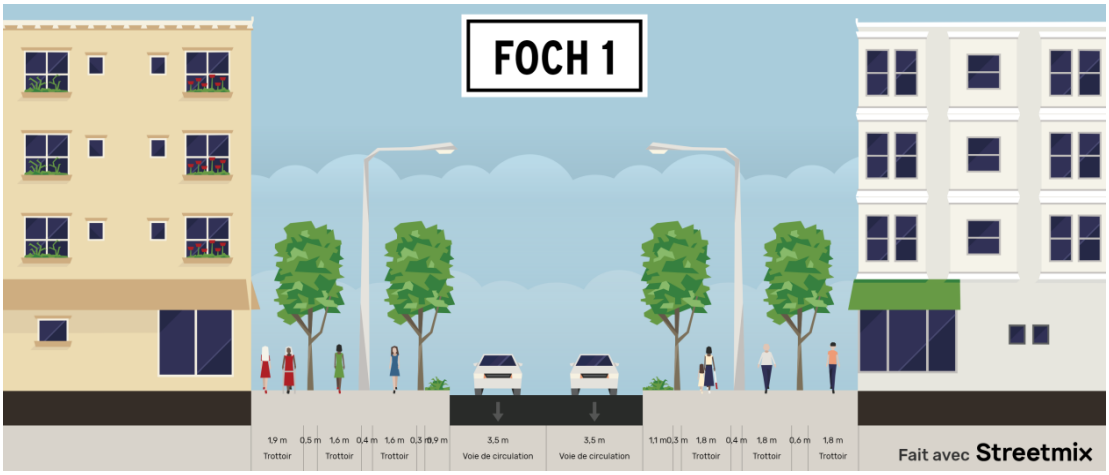


Scénarios « urbains »

Ils supposent la non-réalisation du site propre monodirectionnel sur l'avenue du Maréchal Foch et proposent son réaménagement avec une priorité inversée : d'abord les habitants et les piétons, puis les cyclistes, puis les autos.

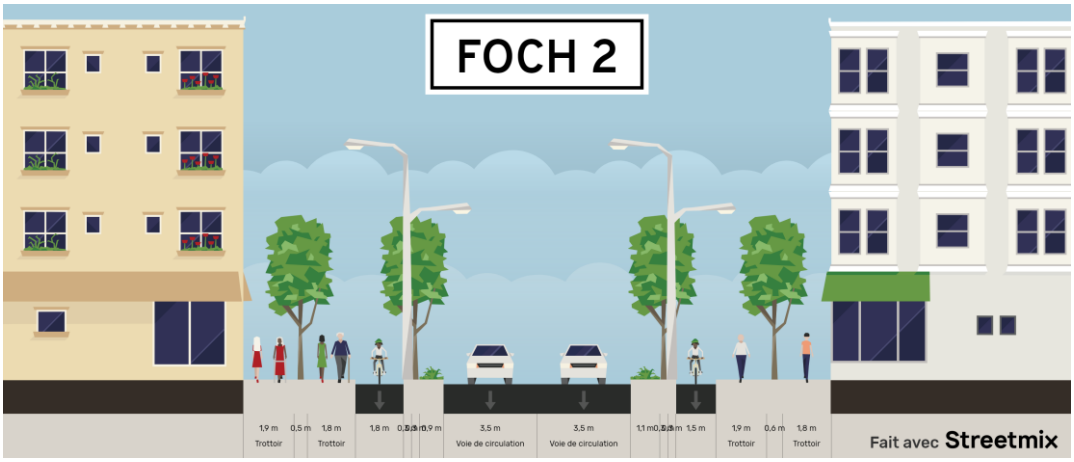
Tout rien que pour les piétons (Foch 1)

Rien n'est changé à la situation actuelle. On supprime le stationnement et on laisse les cyclistes sur la voirie commune sous régime de la zone 30.
Un comptage pourrait montrer un volume de circulation incompatible avec cette option pour les vélos. Les nombreux bus empruntant l'itinéraire confortent cette incompatibilité.
Il s'agit d'un scénario de « témoignage »



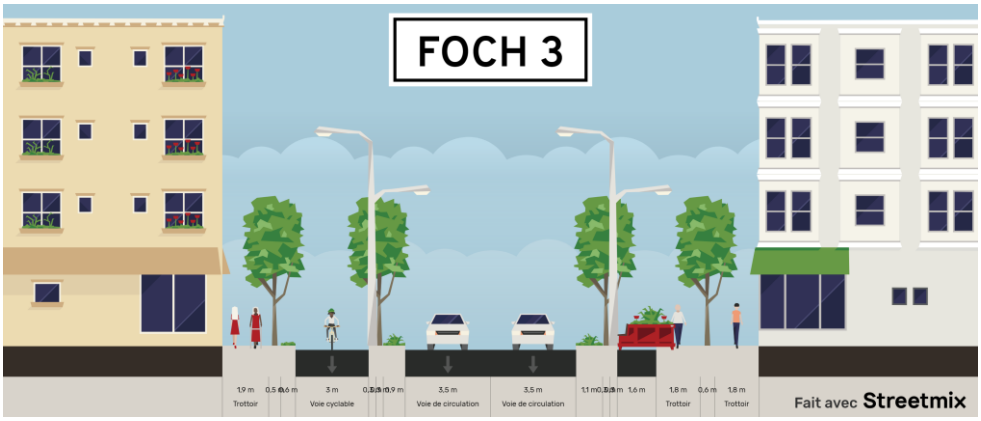
Piétons et vélos se partagent l'espace (Foch 2)

Le stationnement sur voirie est supprimé et reporté vers un parking en ouvrage. Les poteaux électriques sont décalés afin de libérer l'espace entre les deux rangées d'arbres, mis à disposition des piétons et cyclistes.
Une bande cyclable monodirectionnelle dessert chaque côté de la rue, facilitant l'accès aux commerces et services



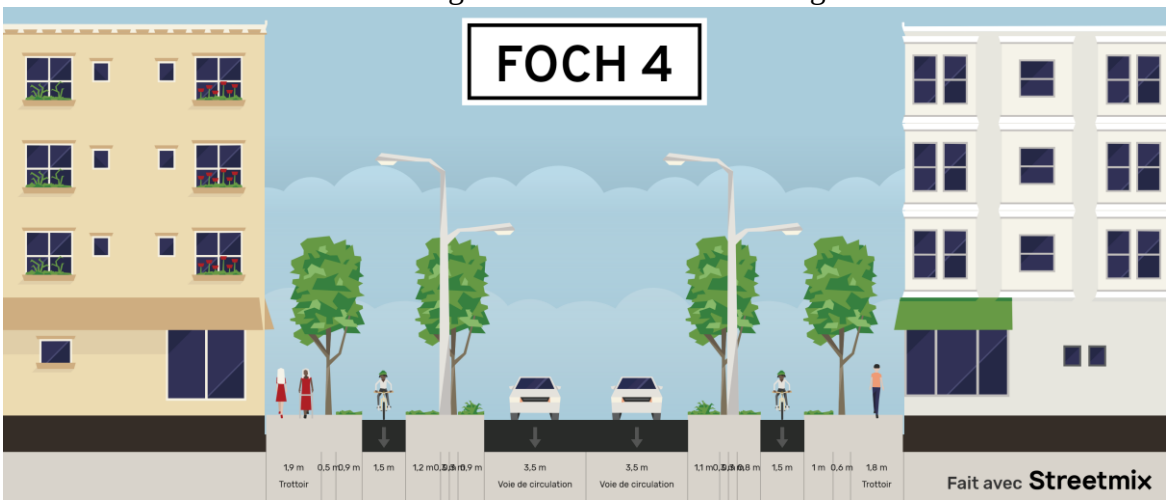
Piétons et vélos ont chacun leur espace privilégié ; les voitures reviennent (Foch 3)

Même situation que Foch 2, mais les vélos sont cantonnés sur une piste cyclable bidirectionnelle, d'un côté de la rue tandis que l'autre côté est entièrement piétonnisé, avec installation d'aménagements urbains (bancs, lieux de rencontre, etc.) ou commerciaux (avancées sur trottoir).
Quelque emplacements de stationnement automobile peuvent s'insérer entre les arbres côté « piétons » s'il reste de la place.



Piétons, vélos et voitures cohabitent en harmonie (Foch 4)

On est dans l'esprit de Foch 2 qui privilégie l'accès aux aménités urbaines, et on réintègre la voiture pour répondre aux besoins de certains utilisateurs.
Le stationnement automobile est organisé exclusivement en longitudinal entre les arbres.



Scénarios « mixtes »

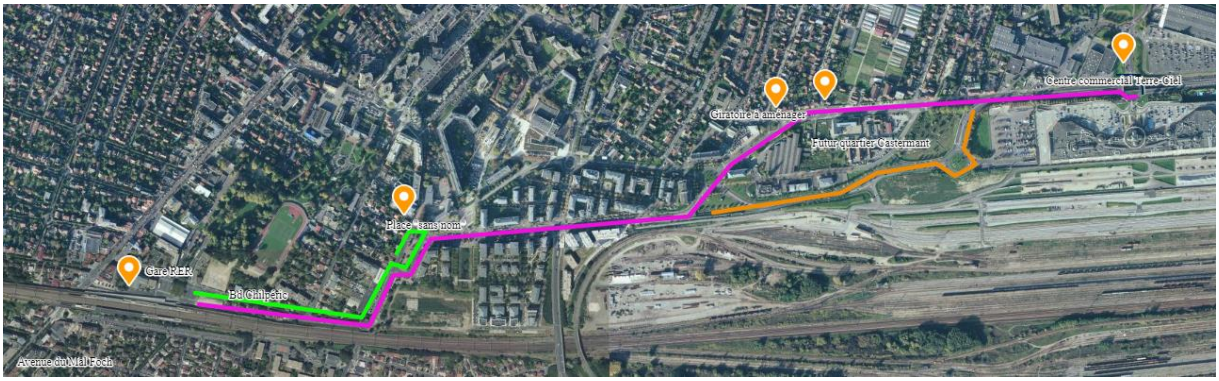
Ils sont suscités par l'interrogation du DOCP sur les difficultés d'insertion des bus du TCSP dans la gare routière.

Repousser le Terminus

Le 113, que le TCSP remplacera, ne faisait que passer sans s'arrêter à la gare routière et avait son terminus soit à Chelles 2, soit à la mairie (figure 61 du DOCP ci-dessous).
Le scénario repose sur la même logique, mais prend en compte les difficultés de retournement au giratoire « René Sallé » et des faibles capacités de l'arrêt « Mairie » pour être valablement une zone d'attente.

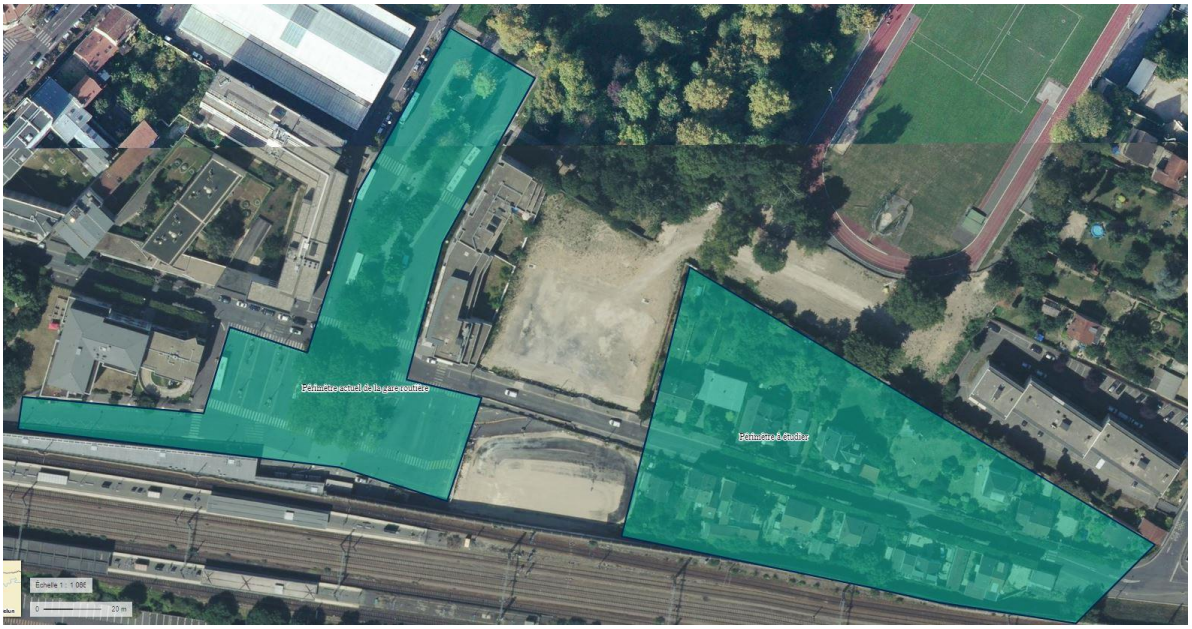
Figure 61 - Localisation du projet Castermant
Source : https://www.inventonslametropoledugrandparis.fr, 2020

Si l'on reprend l'idée d'un terminus à Chelles 2, et dans le cadre de l'aménagement prévu du quartier Castermant, on supprime la partie « sud » de la boucle actuelle (en orange sur le schéma ci-dessous) et on aménage le boulevard Castermant à double sens sur toute sa longueur (en violet).
Si l'on retient un trajet plus court, correspondant à celui actuel vers la mairie, on peut attribuer un rôle de terminus technique à la « Place sans Nom » (en vert), voire un terminus commercial du fait du développement urbain autour, actuel et encore à venir.



<u>Repousser les « murs »</u>

Il s'agit d'augmenter le périmètre de la gare routière. La seule surface disponible et permettant de préserver la proximité avec les transports ferrés Sncf et Grand Paris Express est occupée par les pavillons à l'extrémité est du boulevard Chilpéric, selon le schéma suivant.



Le périmètre à étudier comporte quelques contraintes, en partie antagonistes.
La gare routière est traversée par une pénétrante automobile supportant un trafic important Est-Ouest. C'est le fruit d'une évolution globale, mais une gare routière n'accepte réglementairement aucune circulation.
Le périmètre à étudier est occupé par des villas dont la valeur patrimoniale d'une ou deux est avancée par les défenseur du patrimoine.
La voirie du boulevard Chilpéric traverse l'un et l'autre des périmètres.

En son temps et pour un autre sujet, plutôt centré sur une hypothèse d'urbanisation possiblement initiée par la Société du Grand Paris, l'association Adequa avançait deux hypothèses de réorganisation des lieux dont l'une avec transfert de la gare routière le long de la voie ferrée, et, comme sur le modèle de celle de Saint-Raphaël, surmontée d'un parking et, éventuellement de locaux, selon le schéma ci-dessous.

En jaune, on distingue de possibles immeubles, mais surtout, en bas à droite, la gare surmontée d'au moins un parking.

CONCLUSION :

Des possibilités existent de réaliser l'objectif d'une desserte de qualité tout en tenant la promesse du DOCP d'une amélioration du cadre de vie des Chellois.

[ASSOCIATION ADEQUA]

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie