



BUS **Bords
de Marne**

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Réunion d'information Focus sur les aménagements à Neuilly-sur-Marne

2 avril 2024 – 19h00-21h00

Compte-rendu

ORDRE DU JOUR

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

Déroulé de la réunion

- **Introduction**
- **1^e partie** : Le Bus Bords de Marne, c'est quoi ?
- **2^e partie** : Focus sur les aménagements de Neuilly-sur-Marne
 - Les aménagements à Neuilly-sur-Marne
 - Le Centre opérationnel bus (COB)
 - Les prochaines étapes
- **3^e partie** : Temps d'échange

INTERVENANTS POUR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

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

DATE ET LIEU

Date : Mardi 2 avril 2024 de 19h00 à 21h00

Lieu : Salle des mariages de l'Hôtel de Ville de Neuilly-sur-Marne

NOMBRE DE PARTICIPANTS ET DE PRISES DE PAROLE

Nombre de participants : 79

Nombre d'interventions : 22

1. INTRODUCTION

Mot d'introduction de Zartoshte BAKHTIARI, maire de Neuilly-sur-Marne

Zartoshte BAKHTIARI remercie les participants pour leur présence nombreuse. Il indique que le projet Bus Bords de Marne constitue l'une des priorités du mandat, travaillée par l'équipe municipale avec Île-de-France Mobilités depuis 2020. La ligne 113 a d'ores et déjà connu quelques améliorations sans attendre l'arrivée du Bus Bords de Marne. Il rappelle que le projet vise à améliorer le réseau de bus pour pallier les difficultés de transport que connaissent les Nocéens. Depuis la concertation préalable, les élus de Neuilly-sur-Marne ont travaillé de façon importante avec Île-de-France Mobilités pour porter les enjeux de la commune, notamment l'engorgement des axes routiers lié au cumul du trafic local et du trafic de transit. Ainsi, la commune a insisté pour revoir le nombre de voies de circulation routière prévues dans la traversée de Neuilly-sur-Marne et conserver 3 voies sur ce tracé, contre 2 voies seulement dans le projet initial. Un compromis a été trouvé avec le maintien de cette 3^{ème} voie de circulation à partir des deux ans suivant la mise en services d'autres lignes de métro qui permettront de désengorger l'axe.

Il conclut en remerciant les équipes d'Île-de-France Mobilités pour leur travail, sur un projet qui avance efficacement avec un calendrier maîtrisé. Il évoque l'élargissement de la voirie dans la traversée de la commune, qui nécessitera de détruire quelques immeubles vétustes et de porter de nouveaux projets, comme prévu dans le cadre du nouveau Plan local d'urbanisme. Enfin, il invite les participants à poser toutes leurs questions aux représentants du maître d'ouvrage. Par ailleurs, il ajoute que ce projet ne doit en rien remplacer le projet de prolongement de la ligne 11 du métro.

Mot d'introduction d'Aurélié PICQUE, modératrice de la réunion

Aurélié PICQUE présente le déroulé de la réunion et les intervenants en tribune.

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

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

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

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

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

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

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

Yves DANTEC souligne les trois principes fondamentaux qui ont guidé la conception de ce projet et le travail partenarial avec les collectivités. Tout d'abord, le projet permet une révolution de la ligne 113, avec un nouveau matériel roulant. Le service de transport sera plus performant en mettant l'accent sur l'amélioration de la régularité, des gains de temps par rapport aux temps de parcours actuels grâce au site propre, et le renforcement du confort dans les bus.

Le deuxième principe est la création d'un espace optimisé pour garantir les différents usages de la voirie. L'objectif est de partager cet espace pour permettre à tous de circuler de la meilleure manière. Cela implique de permettre aux cyclistes de se déplacer sur de longues distances dans des conditions de sécurité optimales, d'améliorer la circulation des bus et également d'assurer l'écoulement du trafic automobile dans de bonnes conditions.

Enfin, le dernier principe concerne la qualité d'insertion du projet dans l'espace public, de façade à façade, en particulier autour des routes nationales. Il explique que ce projet ne se limite pas au transport, mais contribue également à améliorer la qualité de l'environnement urbain, aujourd'hui marqué par une coupure et du trafic de transit.

3. FOCUS SUR LES AMENAGEMENTS DE NEUILLY-SUR-MARNE

Jérémy AROLES, chef de projet, souligne que le tracé à Neuilly-sur-Marne représente près de la moitié du linéaire total du Bus Bords de Marne.

Il présente une vue de la place de la Résistance (issue de la maquette 3D du projet). Le bus circulera ici sur des voies dédiées placées au centre de la voirie et sera prioritaire aux carrefours. Un système permettra aux bus de dialoguer avec les feux et d'obtenir le feu vert dès son arrivée au carrefour. Les stations seront situées en quais décalés, en aval des carrefours. Cette configuration permet de faciliter la traversée des carrefours par le bus en limitant ses temps d'attente aux feux, et ainsi de fiabiliser ses temps de parcours.

Ce projet est aussi l'occasion de créer des aménagements cyclables sécurisés, capacitaires et de qualité. En effet, l'ex-RN34 fait partie du réseau Vélo Île-de-France (VIF, anciennement RER Vélo¹). Le projet accueillera 2 axes structurants de ce réseau, le V9 et le V4, et comprendra une piste cyclable bidirectionnelle continue de 4 m de large. Au Nord de la voirie, cette piste sera accompagnée de traversées sécurisées au niveau des carrefours pour se connecter aux pistes cyclables secondaires.

Enfin, il indique que le projet permet de sécuriser les cheminements des piétons et cyclistes au niveau des carrefours importants, avec des trottoirs larges et davantage de traversées piétonnes. En effet, le programme prévoit deux traversées piétonnes par quai du Bus Bords de Marne, ce qui porte à 4 le nombre de traversées offertes à chaque station configurée en quai décalés de part et d'autre du carrefour.

Olivier MAHIEU, chef de projet, précise que les enjeux de circulation routière ont fait l'objet d'un volet complet d'études depuis la fin de la concertation préalable. Il rappelle que l'objectif du projet est de concilier tous les usages, et d'accompagner les changements de pratiques de mobilité. En effet, l'arrivée des lignes 15 et 16 du métro va bouleverser l'offre de transports en commun sur le territoire et le projet permettra dans cette perspective de favoriser le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs tout en maintenant une capacité suffisante d'écoulement de la circulation routière.

En termes de méthode, les études de circulation ont été conduites avec l'aide de modèles qui permettent de reproduire la situation existante, puis d'anticiper l'évolution du trafic à l'horizon du projet en tenant compte des développements urbains et des nouvelles lignes de transports desservant le territoire. Le nombre de voies de circulation a été défini secteur par secteur sur la base des résultats de la modélisation, en analysant les impacts sur l'écoulement du trafic et sur les voies adjacentes à l'ex-RN34, puis a fait l'objet d'une optimisation fine selon les besoins, et selon la temporalité. Ainsi, dans un premier temps, une troisième voie de circulation routière est prévue à Neuilly-sur-Marne entre la rue de Blancheville et l'entrée de Neuilly-Plaisance (une voie vers Chelles, deux voies vers Paris).

¹ Le réseau Vélo Île-de-France (VIF) est un réseau de pistes cyclables capacitaires et sécurisées porté par la Région Île-de-France, reprenant une partie des propositions du RER Vélo imaginée par le Collectif Vélo Île-de-France, qui regroupe 42 associations cyclistes franciliennes.

ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE : SCÉNARIO RETENU À LA MISE EN SERVICE DU BUS BORDS DE MARNE



Dans un second temps, les aménagements évolueront sur une partie du tracé pour s'adapter à l'évolution des usages et des besoins. Ainsi, 2 ans après la mise en service de la ligne 15 du métro, l'une des deux voies de circulation vers Paris est supprimée et transformée en espace paysager. Toutefois, deux voies de circulation routière seront maintenues vers Paris entre la rue Pasteur et la rue des Martyrs de la déportation car le trafic routier attendu est plus important sur cette section. La rue des Martyrs de la déportation délestant la RD934 d'une partie du trafic, cela justifie à cet endroit le passage de la RD 934 à une voie vers Paris. La mise en œuvre en deux temps de cet aménagement est prévue pour laisser le temps nécessaire aux changements de comportements de mobilité après l'arrivée des lignes de métro 15 et 16.

ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE : SCÉNARIO RETENU 2 ANS APRÈS LA MISE EN SERVICE DU M15



Les simulations dynamiques de circulation réalisées sur l'ex-RN34 et les voies adjacentes ont permis d'affiner précisément les aménagements secteur par secteur. Des voies supplémentaires sont ainsi prévues ponctuellement à l'approche des principaux carrefours pour limiter les remontées de files aux feux et faciliter les mouvements tournants.

Jérémy AROLES présente ensuite des vues de la maquette aux stations Foch de Gaulle et Verdun. Il indique que ces vues sont issues de la maquette 3D disponible sur le site internet et qui sera un support de présentation au moment de l'enquête publique. Il présente ensuite l'ensemble du parcours du bus jusqu'à la sortie est de Neuilly-sur-Marne.

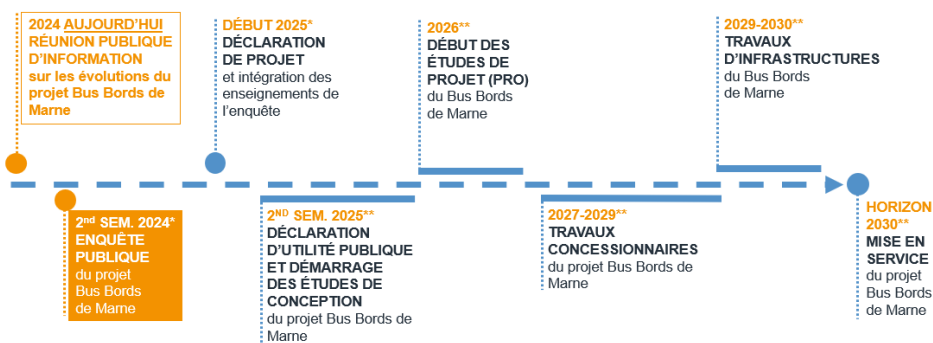
Jérémy AROLES présente ensuite le nouveau centre opérationnel bus (COB) prévu à Neuilly sur Marne. Ce nouvel équipement est indispensable au projet, pour accueillir les nouveaux bus biarticulés de 24 mètres, l'actuel centre bus des bords de Marne à Neuilly-Plaisance n'étant pas suffisamment grand. Il abritera le centre de contrôle de l'exploitant, les ateliers d'entretien préventif et curatif des bus, ainsi que le stockage des bus. Il se trouvera sur l'avenue Paul et Camille Thomoux au Nord du tracé, au droit du faisceau ferroviaire. Il précise que le COB nécessitera des acquisitions foncières sur les activités existantes sur la zone. Enfin, il présente les deux paramètres du site qui seront à intégrer dans le projet dans la suite des études :

- La présence de lignes à très haute tension faisant partie du réseau stratégique d'Île-de-France et ne pouvant être déplacées,
- Le besoin de recréer une continuité écologique au Sud de l'équipement entre les espaces verts existants sur le territoire, pour retisser les fonctionnalités écologiques.

Il présente ensuite des exemples de centres bus récents réalisés par Île-de-France Mobilités, illustrant les enjeux d'insertion paysagère et de végétalisation.

4. LES PROCHAINES ETAPES

Jérémy AROLES présente les prochaines étapes du projet, en particulier l'enquête publique prévue au second semestre 2024 à laquelle il invite le public à participer.



5. TEMPS D'ÉCHANGES

Aurélié PICQUE présente les principes d'organisation du temps d'échange.

Intervention 1 : Une habitante de Neuilly-sur-Marne s'inquiète d'un report de circulation dans les rues adjacentes. Elle indique que la rue des Martyrs de la Déportation sert à desservir l'autoroute A86. Elle demande si des aménagements seraient envisageables dans les rues secondaires pour les rendre moins propices au report de trafic, sans quoi elle estime que la qualité de vie des habitants de ces rues adjacentes serait détériorée.

Olivier MAHIEU, revient sur les études de circulation. Il précise que le périmètre des modélisations couvre bien l'ensemble des voies secondaires jusqu'à la RD 301 au Nord et jusqu'aux bords de Marne au Sud. Dans ce cadre, Île-de-France Mobilités s'est assuré de la maîtrise des impacts circulatoires du projet et de l'absence de nouveau point dur sur les voies secondaires. Le dimensionnement de la capacité routière sur tout l'axe est conçu pour maintenir les temps de parcours actuels en voiture ce qui permet de limiter au maximum les reports de trafic sur le réseau secondaire.

Intervention 2 : Un participant s'inquiète de la distance du futur centre bus et notamment des difficultés de la circulation sur la rue Thomoux. Par ailleurs, vu l'ambition du projet, il s'étonne que le bus ne soit pas en site propre double tout au long du tracé, en faisant référence au site propre simple sur le secteur du Perreux-sur-Marne, d'autant que cette décision aurait été prise pour préserver des arbres plantés très récemment au milieu de la chaussée qui pourraient être transplantés.

Jérémy AROLES, indique que les bus seront injectés depuis le centre bus vers la RD934 sur des heures creuses et progressivement à certains horaires, diminuant les risques de difficultés de circulation.

Yves DANTEC, indique que le projet est l'objet de compromis établis avec le territoire et tenant compte des contraintes particulières à chaque commune, sans pour autant que ces compromis ne remettent en cause la performance du transport.

Ainsi, la solution d'une circulation sur la voie générale dans un sens a été proposée au Perreux-sur-Marne car elle ne dégrade pas significativement la performance du bus, ce qui n'est pas le cas de tous les secteurs traversés.

Intervention 3 : Une habitante de Neuilly-sur-Marne demande si les autres lignes de bus pourront emprunter le site propre et bénéficier également de la priorité aux carrefours. Par ailleurs, elle constate que le stationnement sur l'avenue Foch à Chelles a été modifié dans le cadre du projet, d'un stationnement en épi vers un stationnement en créneau, et le regrette, car elle considère qu'il est déjà difficile de stationner à Chelles.

Jérémy AROLES, indique que l'objectif est de permettre à un maximum d'autres lignes de bus de bénéficier de l'infrastructure. Cela sera précisément étudié dans les études détaillées. Entre Neuilly-Plaisance RER et la place de la Résistance, les stations sont dimensionnées pour pouvoir accueillir un bus Bords de Marne (24 m) et un bus articulé (18m) en même temps, sans dégrader l'efficacité du bus Bords de Marne. Les autres bus pourraient bénéficier de la priorité aux carrefours, après l'installation d'équipements spécifiques dans ces bus.

Sur les stationnements à Chelles, le projet prévoit de rendre public un parking actuellement privé situé à proximité, rue Perotin, pour compenser les places de stationnements qui seraient supprimées sur l'avenue Foch (environ la moitié des places existantes) pour proposer des aménagements cyclables sécurisés.

Intervention 4 : Un Nocéen demande qui est le décideur de ce projet. Il affirme être en accord avec les objectifs généraux du projet, mais considère que le projet est « *dangereux* », car il supprime des voies de circulations et des stationnements déjà saturés et qui servent au passage de services vitaux (pompiers, hôpitaux, gendarmerie, services médicaux pour personnes handicapées). Il s'inquiète en particulier du stationnement futur le long de la RN34, constatant que le stationnement à Neuilly-sur-Marne est déjà globalement compliqué. Il précise que de nombreux véhicules stationnent en double-file sur la RN34 aujourd'hui, et que le passage à une voie dans le projet provoquera d'importants embouteillages. Enfin, il considère que le projet n'est « *pas réaliste* » et que les besoins des utilisateurs n'ont pas été pris en compte.

Yves DANTEC indique que le fonctionnement de la voirie départementale est de la compétence du Département. Il précise que le projet est sous maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités et que ce projet cherche à concilier du mieux possible les enjeux de stationnement et de circulation routière, qui sont essentiels, avec les autres enjeux de partage des mobilités. Il indique également que les services de secours sont consultés sur le projet dans le cadre de l'enquête publique.

Intervention 5 : Un habitant de Neuilly-sur-Marne souligne que les feux tricolores au niveau de la place de la Résistance ne sont pas respectés et que le carrefour est régulièrement bloqué aux heures de pointe. Il demande si des mesures sont possibles pour contraindre les automobilistes à s'arrêter aux feux rouges de type radar de feux.

Jérémy AROLES indique que ce niveau de détail n'est pas encore atteint à cette étape du projet. En tant que maître d'ouvrage de l'opération, Île-de-France Mobilités travaille avec les communes et avec les gestionnaires de la voirie que sont les Départements. Dans les prochaines phases de conception détaillée du projet, la mise en œuvre de radars de feux rouges pourra être étudiée.

Intervention 6 : Un participant indique qu'il existe un passage souterrain à proximité de la mairie de Neuilly-sur-Marne et demande si celui-ci sera conservé ou comblé. Il demande également comment le site propre sera intégré au niveau des piles de pont de l'ouvrage SNCF, à l'entrée ouest de Neuilly-sur-Marne et au niveau de l'ouvrage RER de Neuilly-Plaisance. Il s'inquiète de la potentielle rupture du site propre et de la perte d'efficacité du système de transport. Il demande ensuite si le couloir de bus existant entre Neuilly-sur-Marne et Neuilly-Plaisance sera restitué.

Jérémy AROLES indique que la réflexion concernant la trémie piétonne est à poursuivre pendant les études détaillées. La trémie et sa rampe d'accès en rive nord seraient conservées tandis que l'escalier et la rampe redondante de l'autre côté seraient supprimés. Sous les ouvrages SNCF et RER, il confirme que les voies dédiées aux bus seront continues et propose de regarder les planches d'insertion avec le participant en fin de réunion. Enfin, il indique que les voies bus seront situées au centre de la voirie sur l'ensemble du linéaire à Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne, elles viendront remplacer les couloirs de bus latéraux existants.

Intervention 7 : Une participante constate que le terminus à l'Ouest se situe à Val de Fontenay et non plus à Nogent-sur-Marne. Elle souligne que ces deux stations ne desservent pas les mêmes branches de RER. Elle demande les solutions qui sont envisagées pour desservir également la gare de Nogent-sur-Marne.

Olivier MAHIEU répond que Val de Fontenay est un pôle majeur qui sera encore renforcé avec l'arrivée de la ligne 15 et du tram T1, d'où le choix de ce terminus pour le Bus Bords de Marne. Dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus local qui accompagnera nécessairement la mise en service du Bus Bords de Marne, une desserte par d'autres lignes de bus sera maintenue vers Nogent-sur-Marne. Les principes de cette réorganisation feront l'objet d'une réflexion dans les prochaines phases du projet et pourront être affinés jusque dans les mois précédant la mise en service du Bus Bords de Marne, afin de tenir compte de l'évolution des usages.

Intervention 8 : Une habitante de l'avenue de la République demande si la contre allée sera conservée, notamment les places de parkings, car elle ne bénéficie pas de place de stationnement privée.

Jérémy AROLES répond que sur cette section, la proposition est de supprimer cette contre-allée et d'en faire un espace paysager piéton en bordure de la piste cyclable. Il confirme qu'il est en effet proposé à ce jour de supprimer les places de parkings à cet endroit entre la rue Gambetta et la rue Foulque, et d'en conserver à proximité, entre la rue Gambetta et la rue Thomoux. Il souligne que ce type de sujet peut être retravaillé à l'issue de l'enquête publique.

Intervention 9 : Un habitant du carrefour Verdun demande si la RN 34 est élargie à cet endroit et s'il y a des achats de terrains.

Yves DANTEC confirme qu'il y a quelques acquisitions foncières dans le projet et propose de regarder précisément sur les plans avec le participant, à la suite de la réunion. Il précise que des rencontres bilatérales sont organisées avec les propriétaires concernés pour évoquer ce sujet.

Intervention 10 : Une habitante demande comment les travaux seront organisés notamment en termes de phasage.

Yves DANTEC indique que le planning de travaux sera défini dans les étapes ultérieures du projet. Il ajoute que plusieurs scénarios sont possibles, le plus probable étant de travailler des fronts de travaux successifs pour limiter l'impact sur la circulation. Il indique que ce sujet sera au cœur des échanges avec les municipalités lors de la phase de conception détaillée qui va suivre.

Intervention 11 : Un habitant de Neuilly-sur-Marne, demande comment le bus passera au niveau de la pile de pont à Neuilly-Plaisance et quelle sera la fréquence du bus.

Yves DANTEC indique que la fréquence prévue est d'un bus toutes les 4 minutes en heures de pointe et jusqu'à 6 min en heures creuses. Il ajoute que les bus prévus sont des bus biarticulés de 24 m, à motorisation électrique.

Jérémy AROLES indique qu'à Neuilly-Plaisance, les voies bus sont situées au centre de la voirie, avec des quais décalés de part et d'autre du pilier.

Intervention 12 : Un habitant reprend la parole sur les places de stationnement, et réaffirme que les rues seront complètement bloquées par les stationnements en double-file si le programme de stationnement prévu était confirmé. Il demande comment sont pris en comptes les enjeux spécifiques de certains stationnements : places de livraison, places pour les services médicaux notamment.

Yves DANTEC convient de l'impact du projet sur le stationnement. Il précise que le projet fera l'objet d'études fines sur l'usage des stationnements actuels pour permettre de prévoir des places de livraison ou d'arrêt spécifique là où elles sont nécessaires. Il rappelle que l'enjeu du projet est de réaliser une infrastructure efficace pour les 20 000 personnes qui prennent la 113 chaque jour aujourd'hui, ce nombre étant amené à augmenter dans les années à venir avec les nouveaux projets urbains du territoire (estimé à 33 000 en 2030).

Intervention 13 : Une habitante demande s'il y aura une démarcation physique entre le trottoir et la piste cyclable. En effet, elle observe souvent des piétons qui marchent sur les pistes cyclables, ce qui représente un danger pour les piétons comme pour les cyclistes. Elle estime également que le carrefour d'accès au quartier de Maison Blanche, très fréquenté et, ne bénéficiant pas d'une voie de stockage pour les mouvements tournants, risque d'être souvent bloqué.

Jérémy AROLES indique que la qualité des pistes cyclables est garantie par l'appartenance au réseau Vélo Île-de-France, avec l'application d'un cahier des charges qui comprend un traitement différencié des trottoirs, avec un abaissement entre le trottoir et la piste cyclable séparés d'une bordure. Il précise qu'une grande largeur est dédiée aux piétons et aux cyclistes, pour éviter la superposition des usages.

Sur l'accès au quartier Maison Blanche, l'entrée « château » en face de Ville-Évrard, il indique que celle-ci doit encore être approfondie. Il rappelle que le contenu de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Maison Blanche doit encore être finalisé, et que le dimensionnement de ce carrefour dépendra du programme définitif de la ZAC.

Intervention 14 : Une habitante demande si les voiries seront suffisamment dimensionnées pour que les deux roues puissent passer à côté des voitures. Dans le cas contraire, elle s'inquiète du risque de report de trafic dans les voies secondaires, avec les nuisances sonores que ce report impliquerait.

Olivier MAHIEU indique que la largeur retenue dans le cas général pour les voies de circulation routière est de 3,25 m s'il n'y a qu'une seule voie de circulation par sens (3 m s'il y a deux voies dans le même sens), correspondant à une largeur classique pour une route de ce type et permettant le passage des poids lourds. Ainsi, les deux-roues motorisés devraient pouvoir dépasser les voitures.

Intervention 15 : Un habitant demande les critères qui permettront de décider de supprimer la deuxième voie de circulation vers Paris ou non, du fait de l'incertitude sur la réduction de la circulation après l'arrivée du métro 15.

Olivier MAHIEU répond que le compromis trouvé avec les partenaires vise la suppression de la deuxième voie à l'issue des deux ans suivant la mise en service du métro 15 qui doit entraîner une baisse de la demande routière induite par le report modal de la route vers les transports en commun. Il précise que le projet s'est appuyé sur des simulations prenant en compte l'augmentation de l'offre de transport et les nouveaux projets urbains à l'horizon du projet. Ces simulations font état d'une diminution des déplacements en voiture en moyenne de l'ordre de 15 à 20 % sur le secteur d'études à l'horizon du projet. Il ajoute que cette diminution s'inscrit dans la tendance observée ces dernières décennies en petite couronne parisienne là où l'offre de transport en commun a été significativement renforcée.

Yves DANTEC précise que les chiffres évoqués sont moyennés sur l'ensemble du périmètre d'étude, ils peuvent varier localement en fonction des projets de développement urbain à proximité et de la desserte en transports en commun. Il indique que la commune souffre aujourd'hui d'un trafic de transit important, qui sera amené à diminuer avec la modification de l'offre de transport.

Intervention 16 : Un habitant de Neuilly sur Marne, usager cycliste, apprécie les nouvelles pistes cyclables. Il demande comment a été prise en compte la présence d'une piste cyclable sur les bords de Marne, et l'éventuelle concurrence entre les deux tracés. Il demande ce qui peut être fait pour abriter les pistes cyclables des intempéries, comme de la végétation couvrante, une toiture ou tout autre aménagement.

Yves DANTEC indique qu'au regard des quelques retours d'expérience sur ce type de pistes cyclables, on constate simplement qu'avec l'amélioration de la qualité de l'infrastructure, les usages suivent en général assez rapidement. Il indique également qu'à qualité d'infrastructures égales, les cyclistes prennent le chemin le plus court ; l'itinéraire par la RN34, plus linéaire, sera plus court que celui des Bords de Marne. Il précise aussi que ces itinéraires ne sont pas concurrents, mais complémentaires, et qu'ils seront utilisés pour des usages et des destinations différents. Enfin, il indique que le projet ne prévoit pas de couvrir la piste cyclable, ce qui poserait des problèmes paysagers. En revanche, les alignements d'arbres à proximité permettront de protéger au moins du soleil.

Jérémy AROLES ajoute que le projet prévoit une offre de stationnement importante pour les cycles dans les pôles ainsi que des arceaux à vélo à proximité de chacune des stations.

Intervention 17 : Un habitant du quartier l'Avenir, également usager cycliste, apprécie lui-aussi le projet de pistes cyclables. Il demande ce qui est prévu pour les séparer des voiries, en particulier pour éviter le stationnement des véhicules de livraison sur les pistes cyclables comme cela se constate à de nombreux endroits.

Jérémy AROLES indique que des mesures pour éviter le stationnement sur les pistes cyclables sont inscrites dans le cahier des charges du réseau VIF. La bordure devrait permettre de les rendre dissuasives pour les usagers de la voirie routière.

Intervention 18 : Un habitant de Neuilly-sur-Marne demande si le projet permettra d'avoir moins de transit dans le quartier des bords de Marne.

Olivier MAHIEU indique que ce projet propose une solution alternative efficace à la voiture. Il vise ainsi à stimuler et à accompagner le report d'une partie des déplacements de la voiture vers les transports collectifs, y compris pour les nouveaux habitants qui s'installent sur le territoire comme à Maison Blanche.

Intervention 20 : Une habitante demande si le projet de prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs est abandonné, car il n'apparaît pas sur les plans.

Yves DANTEC indique que le projet de prolongement de la ligne 11 n'est pas abandonné. En revanche, les plans présentés font état de la situation à horizon 2030, et le prolongement la ligne 11 ne sera pas mis en service à cette échéance.

Intervention 21 : Un habitant demande quel sera l'exploitant de la ligne.

Yves DANTEC indique que l'exploitation de la ligne fera l'objet d'un appel d'offres dans le cadre de la mise en concurrence des délégations de services publiques. Actuellement, l'exploitant de la ligne 113 est la RATP.

Intervention 22 : Un habitant demande si les chauffeurs de bus seront des chauffeurs actuels qui seront formés ou des nouveaux arrivants. Il demande également si des feux piétons sont prévus au niveau des traversées.

Yves DANTEC indique que la priorité est donnée aux chauffeurs actuels ou anciens, et qu'il y aura une nouvelle formation. Il ajoute que des feux piétons sont bien prévus pour sécuriser les traversées au droit des carrefours.

6. CONCLUSION

Yves DANTEC remercie tous les participants pour leur présence, espère que cette réunion a permis de répondre aux interrogations et conclut en rappelant qu'IDFM est vraiment confiant dans l'idée que ce projet sera une amélioration de la qualité de vie au quotidien pour les voyageurs grâce à la qualité des aménagements envisagés. Il encourage vivement les participants à visiter le site internet très complet et indique qu'il est possible de s'y inscrire pour recevoir les actualités du projet, et notamment être informés des dates et des modalités de l'enquête publique lorsque celles-ci seront connues. Il y a également une boîte mail contact pour échanger avec IDFM.