



**BUS** **Bords  
de Marne**

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

## **Atelier-focus sur la zone « carrefour Leclerc (Le Perreux-sur-Marne) / triangle Val de Fontenay »**

**Samedi 23 janvier 2021  
9h-12h**

**Compte rendu**



avec



## ORDRE DU JOUR

---

Le présent compte rendu s'attache à rappeler le déroulé de la séance et à en retracer les principaux échanges. Il s'accompagne du support de présentation présenté en séance.

### Déroulé de la réunion :

- Introduction
- 1<sup>e</sup> partie : présentation du secteur (carrefour Leclerc au Perreux – triangle Val de Fontenay) et questions/réponses
- 2<sup>e</sup> partie : travail en sous-groupes
- 3<sup>e</sup> partie : restitution en plénière
- Conclusion

## INTERVENANTS POUR LE MAÎTRE D'OUVRAGE : DIRECTION DES INFRASTRUCTURES, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

---

- François GROS, adjoint au chef de département « Projets de surface Zone 1 »
- Jérémie AROLES, chargé de projets
- Mélanie GAZENGEL, chargée de mission concertation et information

## ANIMATEUR DE LA RÉUNION : SYSTRA

---

- Kévin ROBIN, animateur de la réunion

## OBSERVATEURS DES PARTIES 1 ET 3 :

---

- Représentant du Département du Val de Marne : Gwenaëlle TOUGUET, chargée d'études multimodales espace public, Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements
- Représentant de la Ville de Le Perreux-sur-Marne : Hélène ROUSSELIN, 1<sup>ère</sup> adjointe en charge de la voirie

## PARTICIPANTS<sup>1</sup> AUX ATELIERS

---

### **Groupe 1 – 5 participants dont :**

- Nadia BAHRIA, Le Perreux-sur-Marne, association Agir pour le Perreux-sur-Marne
- Thierry CARAYOL, Gagny, association ENDEMA 93
- Patrick CONAN, Fontenay-sous-Bois, association Fontenay à vélo
- 2 riverains, 1 de Fontenay-sous-Bois, 1 du Perreux-sur-Marne

### **Groupe 2 – 6 participants dont :**

- Bernard GOBITZ, Nogent-sur-Marne, associations AUT île-de-France / Métro Rigollots Val de Fontenay
- Françoise SAUNIER LAPORTE, Le Perreux-sur-Marne, association Agir pour le Perreux-sur-Marne
- Jean-Pierre LAPORTE, Le Perreux-sur-Marne, association Agir pour le Perreux-sur-Marne
- 3 riverains, 1 de Fontenay-sous-Bois, 2 du Perreux-sur-Marne

### **Groupe 3 – 3 participants dont :**

- Jean-Pierre FEVRE, Chelles, association ADEQUA (Chelles)
- 2 riverains, 1 du Perreux-sur-Marne, 1 de Neuilly-sur-Marne

## ANNEXE

---

- Feuille de travail Klaxoon vierge (support de travail des sous-groupes)

---

<sup>1</sup> Lorsque les avis ont été émis par institutions ou des associations leur identité est mentionnée. Pour toute autre personne, l'anonymat est respecté. Sur les 15 participants inscrits (limite de l'atelier fixée à 25 participants), 14 participants présents.

## 1. INTRODUCTION

**Kévin ROBIN, Systra, animateur de la réunion**, précise les règles des échanges de cette réunion en visioconférence et invite les participants à visualiser la vidéo de présentation du projet.

*La vidéo de présentation du projet est diffusée (accessible en ligne<sup>2</sup>).*

**François GROS, Île-de-France Mobilités, adjoint au chef de département « Projets de surface Zone 1 »**, remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Il indique qu'Île-de-France Mobilités (IDFM), en tant que maître d'ouvrage du projet Bus Bords de Marne, pilote l'ensemble des études jusqu'à la fin des travaux. Il signale également qu'IDFM recrute l'ensemble des prestataires nécessaires à la mise en œuvre ce projet : les bureaux d'études pour la phase conception et après la déclaration d'utilité publique, les entreprises de travaux pour l'organisation du chantier et la réalisation des travaux. Il précise que si IDFM concourt au développement de nouvelles infrastructures de transport, sa mission essentielle est celle d'autorité organisatrice des mobilités : à ce titre, elle a la charge d'organiser les transports en commun, de passer l'ensemble des contrats avec les opérateurs et de développer de nouvelles mobilités.

Il indique que le projet Bus Bords de Marne est réalisé en partenariat avec de multiples acteurs publics, au premier rang desquels figurent les villes et les territoires concernés par l'aménagement. Il remercie à cet égard Mme ROUSSELIN, adjointe à la maire du Perreux-sur-Marne chargée de la voirie et de l'environnement, et Mme TOUGUET, représentante du Département du Val-de-Marne, pour leur présence à cet atelier. Il précise que le financement du projet est réparti entre la Région Ile-de-France, principal financeur (49 %), l'Etat (21 %) et les trois départements traversés par le projet – Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne (10 % chacun). Il signale qu'à ce jour, les études ont estimé le coût du projet à 156,6 millions d'euros à plus ou moins 20%.

Il explique les grands objectifs du projet Bus Bords de Marne :

- Développer les transports en commun afin d'améliorer la circulation des bus, et en particulier, apporter une solution aux problèmes d'irrégularités et d'allongement des temps de trajet de la ligne 113 ;
- Répondre aux besoins croissants de desserte locale pour accompagner le développement du territoire (projets de développement urbains et économiques) ;
- Assurer une meilleure correspondance avec les réseaux structurants de transport, notamment en desservant les principaux pôles de transports en commun (gare de Val de Fontenay et de Chelles-Gournay) ;
- Requalifier l'ensemble de l'axe avec des aménagements qui sont prévus de façade à façade.

Il signale que le projet étant aujourd'hui dans sa phase initiale (études préalables et élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales), la mise en service de la nouvelle ligne n'interviendra pas avant sept à neuf ans. Il souligne l'importance de la concertation en cours qui constitue le premier temps d'échanges avec le public ; viendront ensuite les études préliminaires, l'enquête publique, les études détaillées, et enfin la réalisation des travaux.

**Mélanie GAZENGEL, Île-de-France Mobilités, chargée de mission concertation et information**, souligne également l'importance de la phase de concertation en cours, dont l'objectif est d'informer et de recueillir les avis de la population concernée par le projet d'aménagement afin de répondre au mieux aux besoins du territoire. Elle rappelle que la concertation a débuté le 9 novembre 2020 et relève les différents dispositifs d'échanges et d'expression qui ont été mis en place : deux ateliers, cinq rencontres sur le terrain avec les voyageurs et les riverains, quatre permanences téléphoniques et un site web dédié au projet avec la possibilité d'émettre un avis en ligne. Elle ajoute qu'à ce jour, 60 500 dépliants ont été distribués, plus de 600 avis ont été recueillis (site internet du projet ou bien par coupon T du dépliant), et le site internet a été visité plus de 3000 fois.

Elle indique qu'à l'issue de la concertation, un bilan synthétisant l'ensemble des avis émis sera réalisé, voté par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités puis publié sur le site internet : il servira à nourrir la

<sup>2</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=6ITV349dIGE>

réflexion dans l'élaboration du projet. Elle précise que la réunion de ce jour est focalisée sur un secteur géographique du projet en particulier : le « triangle Val de Fontenay » et le carrefour du général Leclerc au Perreux-sur-Marne, qui concentrent des enjeux particuliers.

Elle signale que l'atelier va se dérouler en trois temps :

- Présentation du secteur géographique et de ses principaux enjeux, à l'issue de laquelle est prévu un temps d'échanges sous la forme de questions-réponses afin de clarifier et de préciser certains éléments ;
- Mise en place des ateliers en sous-groupes auto-administrés qui établiront un diagnostic et des préconisations vis-à-vis du projet ;
- Mise en commun et restitution des travaux de groupe : les rapporteurs de chaque groupe exposeront la synthèse de leurs échanges en plénière.

## 2. PRESENTATION DU SECTEUR FOCUS « CARREFOUR LECLERC AU PERREUX - TRIANGLE VAL DE FONTENAY »

*Initialement, cet atelier devait se faire sous la forme d'une visite commentée et d'une réunion en salle. Le contexte sanitaire de la pandémie de Covid-19 rendant ce format impossible, la réunion s'est déroulée en visioconférence. La présentation qui suit s'est appuyée sur un diaporama annexé au présent compte rendu, présentant les cartes et les coupes associées au secteur (extraites du DOCP, téléchargeable sur le site du projet).*

**Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités, chargé de projets Tram et Bus à Haut Niveau de Service,** présente le contexte du secteur qui fait l'objet de l'atelier. Il précise que ces informations sont consultables dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), support de cette concertation et téléchargeable sur le site internet du projet.

Il indique que le secteur focus est situé à l'ouest du tracé du projet et précise que ce projet s'insère dans une dynamique territoriale qui s'articule autour deux grandes thématiques : le développement des transports en commun et le développement et la requalification urbaine du secteur.

Sur le volet transports, il rappelle que le secteur constitue déjà un pôle majeur, la gare de Val de Fontenay étant la plus grande gare de l'Est francilien (RER A, RER E et connexions avec la gare routière). Il ajoute qu'à l'horizon de la mise en service du Bus Bords de Marne, la centralité du pôle sera renforcée à la suite de l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express, du Tram 1 et du développement du réseau RER-vélo, dont deux lignes pourraient passer sur le tracé, l'une d'entre elle étant identifiée comme prioritaire (ligne A2). Aussi, il souligne l'importance de penser un projet de bus en site propre qui soit cohérent avec l'évolution du réseau de transports en commun.

S'agissant de la rénovation urbaine, il indique que la principale opération de développement sur le secteur, « Val de Fontenay Alouettes », couvre un vaste territoire englobant le pôle de Val de Fontenay et en partie le triangle de Val de Fontenay. Il précise que certains projets d'aménagement sont bien avancés au sein de cette opération, à l'image du secteur Tassigny-Auroux ou de l'îlot la Pointe, et que d'autres opérations sont également en cours sur la commune du Perreux tel que le renouvellement urbain sur le secteur des Joncs Marins, ainsi que la réalisation d'un nouveau groupe scolaire Germaine Sablon et la densification le long de l'ancienne RN34. Il rappelle à cette occasion que cette route constitue l'axe majeur du projet car c'est celle qu'empruntera principalement le Bus Bords de Marne. Il souligne que sur le secteur de la commune du Perreux, le projet vise à favoriser les échanges entre les quartiers nord et sud situés de part et d'autre de l'ex-RN 34.

Enfin, il indique que le carrefour du Général Leclerc a été identifié comme un point important en termes de gestion de trafic routier. Il signale que le Bus Bords de Marne circulera sur des voies de circulation dédiées, avec priorité aux carrefours, et qu'une attention particulière sera portée à la question de la sécurité et de la fluidité des circulations des cycles et des piétons.

### ❖ Section 1A : Gare routière de Val de Fontenay (Avenue Louison Bobet) – Carrefour Carnot/ Bobet

Le premier tronçon du secteur, situé à l'ouest de l'A86, relie la gare routière de Val de Fontenay, où est prévu le terminus du Bus Bords de Marne, au carrefour Carnot / Bobet. A ce jour, sur cette section, aucun aménagement de voirie en faveur des bus n'est envisagé, le trafic routier sur cet axe étant déjà saturé. Seuls les aménagements qui entrent dans le cadre de la restructuration du pôle d'échanges de Val de Fontenay sont prévus, à savoir l'insertion d'une piste cyclable et l'élargissement de trottoirs au nord de la voirie.

### ❖ Section 1B : Avenue Louison Bobet – Boulevard Raymond Poincaré

La deuxième section s'étend de l'avenue Louison Bobet au boulevard Raymond Poincaré. La station Bobet serait située au nord de ce tronçon afin de faciliter la correspondance avec le pôle de Val de Fontenay. La section comprend : trois voies de circulation dans le sens nord-sud, de Val de Fontenay vers le Perreux, la voie de droite servant de bretelle d'insertion à l'A86 ; deux trottoirs plantés de part et d'autre ; ainsi qu'une voie de stationnement côté est de la rue.

Les propositions du projet sur cette section sont les suivantes :

- Dédier une voie aux bus côté est de la rue ;
- Insérer une piste cyclable bidirectionnelle à l'intérieur du « Triangle Val de Fontenay » ;
- Implanter des trottoirs pour les piétons.

Au niveau de la station Bobet, il est prévu d'insérer un quai de 4,50 m afin de réguler les flux de voyageurs, importants en terminus. Les documents d'urbanisme de Fontenay-sous-Bois contiennent des « emplacements réservés » permettant cette emprise plus large sur la voirie.

### ❖ Section 2 : Carrefour Leclerc – Boulevard d'Alsace Lorraine

Ce tronçon est compris entre le Carrefour Leclerc et le Boulevard d'Alsace Lorraine (qui correspond à la RD 34). Le futur fonctionnement du carrefour ne sera pas abordé aujourd'hui car l'étude de faisabilité du DOCP n'a pas vocation à le définir avec précision, mais sera détaillé dans l'étape suivante du schéma de principe. Sur cette section, les enjeux sont de favoriser les flux piétons, notamment entre le nord et le sud, ainsi que d'insérer la nouvelle station Avron. Les aménagements existants sur cette section sont les suivants : deux voies routières dans chaque sens séparées d'un terre-plein central planté ; deux alignements de stationnement de part et d'autre de la voirie ; ainsi que deux trottoirs arborés, également des deux côtés de l'axe. Les arbres sur les trottoirs sont plus âgés que les arbres du terre-plein central.

Les propositions du projet sur cette section sont les suivantes :

- Insérer des voies bus dans les deux sens au centre de la voirie ;
- Conserver une voie de circulation dans chaque sens pour les automobilistes ;
- Aménager une piste cyclable bidirectionnelle au nord de la voirie ;
- Reconfigurer le carrefour Leclerc.

Dédier des voies aux bus au centre de la voirie est la solution qui permet de proposer une offre de bus performante en tenant compte de la configuration et des usages existants : en conservant le stationnement pour les commerces et les livraisons ainsi que l'accès riverain aux voiries adjacentes, le positionnement axial est celui qui est le moins conflictuel. Afin de rapprocher au maximum la nouvelle station Avron du carrefour Leclerc, celle-ci regroupera les stations actuelles d'Avron et de Croix d'eau. Pour l'implantation de la station, des quais de 3,50 m sont prévus en vue de la fréquentation attendue.

### ❖ Section 1C : Avenue du Général de Gaulle – Avenue de Lattre de Tassigny

Cette section se situe au niveau du triangle de Val de Fontenay, entre l'Avenue du Général de Gaulle et l'Avenue de Lattre de Tassigny. La situation existante est la suivante : deux voies de circulation vers le nord, une voie de stationnement sur la droite, des trottoirs plantés et une large contre-allée sur la gauche.

Les propositions du projet sur cette section sont les suivantes :

- Dédier une voie aux bus côté ouest de la rue ;

- Conserver les deux voies de circulation pour les automobilistes et la voie de stationnement ;
- Insérer une piste cyclable bidirectionnelle à l'intérieur du Triangle Val de Fontenay ;
- Aménager des trottoirs pour les piétons en conservant l'alignement d'arbres.

La contre-allée située à l'ouest sera donc utilisée pour insérer à la fois la voie de bus et la piste cyclable. Île-de-France Mobilités travaille en partenariat avec les collectivités territoriales pour que les propositions élaborées dans le cadre du projet soient cohérentes avec les flux attendus à l'horizon du projet, notamment au vu des aménagements et du développement du secteur.

#### ❖ Secteur 1D : Rue Carnot

La rue Carnot située au nord est le dernier tronçon du secteur. Sur cette section, l'enjeu principal est de favoriser la correspondance avec le pôle de Val de Fontenay en empruntant l'allée des Sablons qui longe l'A86 et permet de connecter le bus au RER A et au futur métro 15. La situation existante est la suivante : trois voies de circulation dont deux voies dans vers l'ouest une et une voie vers l'est en direction de l'A86, ainsi que de larges trottoirs.

Les propositions du projet sont les suivantes :

- Elargir l'axe routier existant pour insérer la voie bus au nord, permettant ainsi d'avoir la station Carnot accessible directement par les piétons sans avoir à traverser ;
- Conserver la capacité routière existante ;
- Insérer une piste cyclable bidirectionnelle en intérieur du triangle Val de Fontenay.

En guise de conclusion, le diaporama présente une image de synthèse illustrant les intentions d'aménagement au niveau du carrefour Bobet-Carnot. La station Carnot permettrait de connecter le Bus Bords de Marne aux RER A, RER E et à la future ligne 15 via l'allée des Sablons. La station terminus de la gare routière permettrait quant à elle d'assurer les correspondances avec les autres lignes de bus. La station Bobet serait desservie par les bus circulant en direction de Chelles.

#### ❖ Questions / réponses sur la présentation

**Bernard GOBITZ, Nogentais, vice-président de la FNAUT en Ile-de-France (association des usagers de transports en commun) et vice-président de l'association de Métro Rigollots Val de Fontenay**, s'étonne qu'il ne soit pas fait mention, dans la présentation, du projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay.

**François GROS, Île-de-France Mobilités**, indique que le choix fait dans la présentation du projet a été de mettre en avant les connexions de transport existantes et celles qui seront effectives à l'horizon de la mise en service du projet. Il précise que la mise en service du prolongement la ligne 1 est, elle, prévue à l'horizon 2035.

**Jean-Pierre LAPORTE, membre de l'association Agir pour le Perreux-sur-Marne**, souhaite savoir si la Déclaration d'Utilité Publique impliquera des expropriations de particuliers.

**François GROS, Île-de-France Mobilités**, indique qu'à ce jour, il est prévu d'acquérir certaines parcelles le long du tracé mais pas sur l'ensemble de celui-ci : le schéma de principe apportera des précisions sur les zones en question. Il ajoute qu'Île-de-France Mobilités sera amenée à entrer en contact en temps voulu avec les particuliers concernés par les acquisitions qui s'avèreraient nécessaires, et privilégiera les procédures d'acquisition à l'amiable.

**Un riverain** souhaite savoir si, au niveau de l'avenue Louison Bobet, la piste cyclable sera en continuité avec les autres pistes cyclables ou bien s'il sera nécessaire de traverser la route.

**Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités**, confirme que l'objectif est bien de proposer des itinéraires continus sur le projet qui soient également en connexion avec les axes adjacents. Il précise que ces continuités

seront définies précisément dans le schéma de principe où sera abordé l'aménagement et le fonctionnement des carrefours.

**Thierry CARAYOL, administrateur de l'association ENDEMA 93**, s'inquiète de la disparition d'une rangée d'arbres quasiment sur chaque section du tracé, et souhaite avoir des précisions sur le projet de végétalisation du parcours qui lui semble très minéralisé.

**François GROS, Île-de-France Mobilités**, rappelle qu'il s'agit à ce jour d'études amont qui ont pour but de vérifier la faisabilité du projet de transport en commun, c'est-à-dire d'examiner la possibilité de conserver toutes les fonctionnalités existantes en y ajoutant un bus en site propre. Il précise que la situation présentée est l'option dont les impacts seraient les plus lourds et confirme qu'à ce stade, certaines rangées d'arbres seraient impactées par le projet. Toutefois, il précise que la priorité est de suivre la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ». Si les impacts ne pouvaient être évités, il serait alors prévu rétablir et/ou de compenser la perte, Il ajoute que ce travail de compensation se fera avec les acteurs du territoire (collectivités locales et associations).

**Nadia BAHRIA, membre de l'association Agir pour le Perreux sur Marne**, souhaite savoir si Île-de-France Mobilités dispose de retours d'expérience sur des aménagements similaires : elle mentionne par exemple la réalisation du Trans-Val-de-Marne à Créteil. Elle est dubitative vis-à-vis du projet et s'interroge sur l'amélioration réelle de la circulation et du cadre de vie des usagers à la suite de cet aménagement. Elle craint que le projet ait l'effet inverse à celui escompté et que les habitants utilisent davantage leur voiture. Elle déplore également l'artificialisation du projet et souhaite avoir davantage de précisions sur la végétalisation.

**Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités**, indique que l'objectif du projet est bien d'aller plus loin que ce qui existe déjà en la matière : pour cela, il est prévu de collaborer avec des bureaux d'études qui dresseront un bilan des aspects positifs et négatifs sur des aménagements semblables. A cet égard, il rappelle que la concertation avec les communes, les associations et les riverains a également pour objectif d'alimenter la réflexion d'Île-de-France Mobilités.

**Jean-Pierre LAPORTE, membre de l'association Agir pour le Perreux-sur-Marne**, souhaite avoir des précisions sur le carrefour Leclerc : Île-de-France Mobilités est-elle en contact avec les structures en charge de l'étude menée sur ce secteur ? Quand est-ce que le public sera informé du contenu de cette étude ?

**Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités**, précise que les études du DOCP ont été menées en étroite collaboration avec les départements, les communes et leurs propres partenaires. A titre d'exemple, il indique que sur le carrefour Leclerc et le secteur élargi des Joncs Marins, Île-de-France Mobilités a travaillé de concours avec la Société Publique Locale Marne au Bois, elle-même déléguée par la commune du Perreux. Il souligne que ce partenariat est essentiel : il permet d'inscrire le projet dans les dynamiques territoriales de l'ensemble du secteur.

S'agissant de l'artificialisation des sols, il rappelle que le projet s'insère sur des voiries existantes : ces zones sont donc déjà artificialisées. Au sujet de la disparition de l'alignement d'arbres, il signale que le premier objectif est bien celui d'éviter les impacts, et précise à ce titre que des études seront faites pour trouver des solutions innovantes visant à rétablir au maximum la végétalisation sur la voirie en question.

**Un riverain** souhaite connaître les relations qu'entretient Île-de-France Mobilités avec la mairie de Fontenay-sous-Bois et la SPL Marne au Bois qui a en charge une partie des travaux du secteur.

Par ailleurs, il s'inquiète de l'abattage des arbres avenue Louison Bobet et voudrait également savoir ce qu'il est envisagé de faire pour que la largeur de la voirie demeure suffisante au niveau de la rue Carnot.

**Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités**, rappelle qu'Île-de-France Mobilités est en contact direct avec la SPL Marne au Bois, concessionnaire pour l'opération d'aménagement du quartier des Alouettes. Il précise que sur ce secteur, les coupes Bobet/Carnot intègrent les élargissements prévus par des emplacements réservés, et que la SPL s'appuie également sur ces documents d'urbanisme : les projets d'aménagements se font donc à partir des mêmes hypothèses de voiries.

Sur le devenir des arbres situés sur l'axe Louison Bobet, il confirme qu'à ce stade du projet, l'implantation d'une piste cyclable bidirectionnelle se ferait nécessairement à la place de l'alignement d'arbres. Il souligne la nécessité d'approfondir cet enjeu double que représentent la continuité de l'itinéraire cyclable et l'impact sur la végétation.

**Une riveraine** souhaite savoir si une connexion avec le centre du Perreux a été envisagée, et plus précisément entre la ligne 116 et le tracé du Bus Bords de Marne au niveau de la station Avron.

**Un riverain** demande, dans la lignée de la question précédente, comment vont évoluer les lignes 116 et 113 et quelles seront leurs interconnexions éventuelles avec le projet. Il met également en avant la dangerosité que représente le rond-point du général de Gaulle pour les piétons, et voudrait savoir quels sont les aménagements prévus.

**Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités**, indique que si l'objectif principal du projet Bus Bords de Marne est de créer un service de bus direct entre Val de Fontenay et Chelles, il est également prévu que les nouveaux aménagements réalisés sur la voirie puissent être utilisés par d'autres lignes du secteur. De manière générale, il signale que le projet s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus puisque le nouveau tracé n'assure plus les dessertes vers Nogent et au-delà de la gare de Chelles-Gournay. Il précise que ces réflexions seront menées deux à trois ans avant la mise en service, dès lors que les besoins locaux en termes de desserte auront été identifiés avec précision. Pour autant, il ajoute que les services d'Île-de-France Mobilités ayant la charge de la gestion des contrats d'exploitation des lignes de bus, réfléchissent quotidiennement à perfectionner le réseau de bus : en lien constant avec les communes, ils ont d'ores et déjà initié une réflexion sur la ligne 116 qui a pour objet d'améliorer de la connexion Nord/Sud entre Val de Fontenay et Le Perreux. Par ailleurs, il indique que l'aménagement du carrefour Général Leclerc dont la finalité est d'insérer des continuités piétonnes fluides et sécurisées, est un enjeu déterminant du projet. Il précise que les choix quant à son fonctionnement seront précisés dans le schéma de principe et se feront en collaboration avec le Département, les communes et leurs différents partenaires.

**Une riveraine** souhaite connaître les entrées et sorties prévues pour les automobilistes afin de rejoindre le quartier des Joncs Marins à partir du boulevard d'Alsace-Lorraine. Plus précisément, elle voudrait savoir si les points de connexion existants – rue de la Gaîté, carrefour Jules Ferry – demeureront dans le projet.

**Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités**, souligne que cette interrogation est partagée par plusieurs personnes dont les avis ont été recueillis sur le site internet. Il signale que cette remarque est tout à fait légitime car à ce stade du projet, l'implantation proposée de la station Jules Ferry suppose la suppression de la continuité nord/sud pour la circulation routière au niveau de cet arrêt. Néanmoins, il rappelle que l'emplacement des stations reste provisoire et qu'il est donné à titre indicatif : leur localisation précise sera définie dans l'étape suivante. Il ajoute qu'une réflexion détaillée sur le plan de circulation à proximité de la RD34 est indispensable : elle implique de tenir compte de la traversée du site propre par les véhicules qui voudraient se rendre de l'autre côté de la voirie et d'identifier quelles sont les continuités à conserver et les aménagements à proposer. Il précise que ces analyses se feront dans le cadre du schéma de principe à partir de modèles de trafic routier et d'un approfondissement des plans.

### 3. RESTITUTION DU TRAVAIL EN SOUS-GROUPES

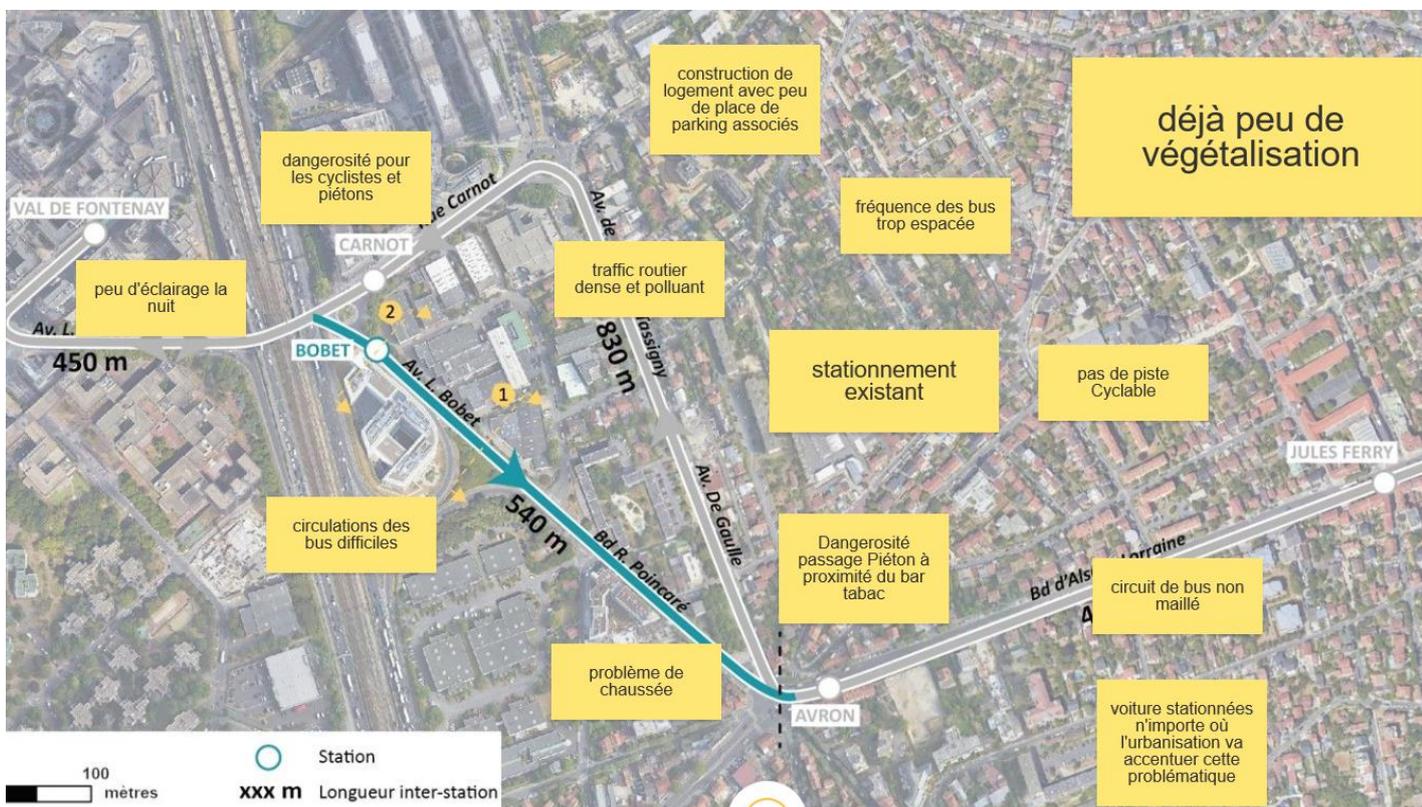
Via l'application Microsoft Teams, les participants sont répartis dans trois sous-salles virtuelles, une par sous-groupe. Chaque sous-groupe est auto-administré et désigne un rapporteur chargé de restituer en plénière la synthèse des échanges qui ont eu lieu pendant l'atelier. Les participants utilisent le module en ligne « Klaxoon », une feuille de travail sur laquelle des supports sont mis à leur disposition (cartes, plans de coupe et grilles)<sup>3</sup>.

La suite du compte rendu restitue les échanges lors du retour en plénière.

#### ❖ Sous-groupe n°1

Voici ci-après une capture d'écran des notes prises sur la feuille de travail Klaxoon du groupe 1 qui sont montrées à l'écran en même temps que la restitution :

#### Notes du groupe 1 sur la partie 1 Diagnostic du secteur :



<sup>3</sup> Voir en annexe la feuille de travail Klaxoon vierge qui a structuré les échanges des participants

Secteurs à difficultés	Enjeux sur la zone à horizon de mise en service du projet
<p>- densité de Traffic - pas d'espace pour les mobilités douces - peu d'espaces végétalisés</p> <p>Augmentation de la Population sur le secteur</p>	<p>limiter l'impact environnemental : - le transport n'est pas uniquement la réponse - limiter l'artificialisation des sols ==&gt;ZAN - un parcours végétalisation /</p> <p>Maintenir un cadre de vie des habitants du secteur</p> <p>Répondre aux besoins de la population en déplacement : bus, vélos, voitures partagées</p>

**Notes du groupe 1 sur la partie 2 Préconisations :**

Parties du projet qui répondent bien à la situation	Vos préconisations
<p>favorable en double sens</p> <p>perte de végétalisation sur le projet</p>	<p>Augmentation du nombre d'Habitants : prendre compte des stationnements</p> <p>Prévoir des stationnements à proximité du futur groupe scolaire et des commerces</p> <p>Possibilité d'aménager la piste cyclable sur les trottoirs du boulevard Alsace Lorraine</p> <p>continuité des pistes cyclables</p> <p>prévoir l'augmentation de la fréquentation des pistes cyclables</p> <p>avoir des trottoirs suffisamment large</p> <p>bus 116 /113 augmentation de la : &gt;&gt;fréquence &gt;&gt; vitesse d'exploitation &gt;&gt; des feux prioritaires</p> <p>séparation végétale entre les pistes cyclables et les axes routiers</p> <p>Biodiversité : réensauvagement à prévoir</p>

**Thierry CARAYOL, rapporteur du sous-groupe n° 1, présente la synthèse des échanges qui se sont tenus lors de l'atelier :**

Diagnostic du secteur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dangersité pour les piétons et cyclistes</li> <li>- Dégradation de la chaussée</li> <li>- Trafic très dense (proximité de l'A86 et de grands centres tertiaires)</li> <li>- Pollution croissante</li> <li>- Augmentation de la population dans les prochaines années : intensification du trafic routier et problème de stationnement accentué</li> <li>- Absence de piste cyclable</li> </ul>
-----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

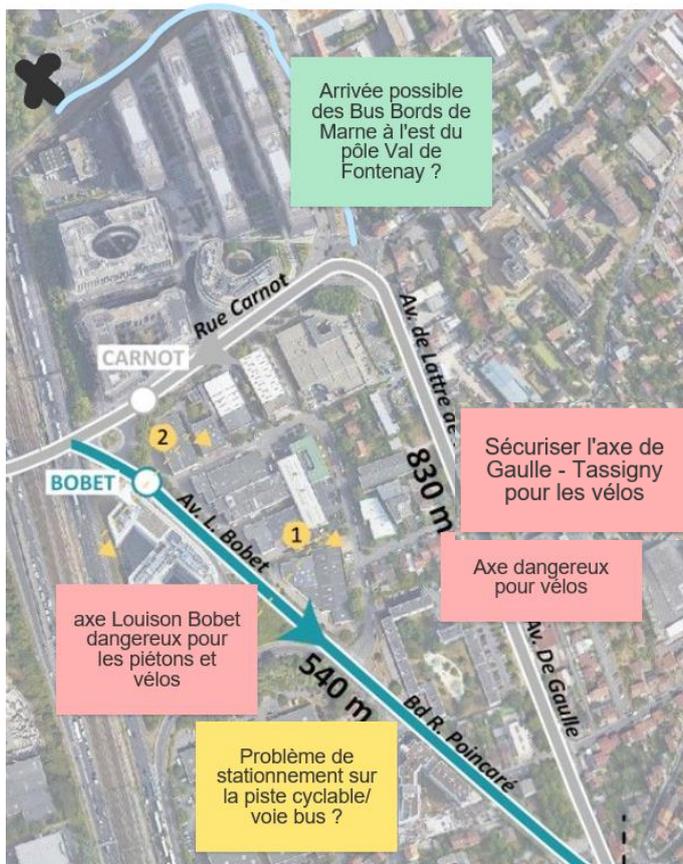
Préconisations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire un choix sur l'utilisation de l'espace public : arbitrage nécessaire entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes</li> <li>- Prise en compte des usages des riverains et des problèmes qu'ils rencontrent (stationnement, accessibilité aux services de base, etc.)</li> <li>- Développer des équipements adaptés pour répondre aux besoins mentionnés ci-avant</li> <li>- Améliorer la circulation des personnes quels que soient leurs modes de déplacements.</li> </ul>
----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Nadia BAHRIA, du sous-groupe n° 1**, ajoute que l'évolution du réseau de bus existant a aussi été abordée, et en particulier, la question des aménagements qui pourraient être réalisés sur les lignes 116 et 113 (fréquences, priorisation des feux et fluidité au niveau du Pont de Nogent). Par ailleurs, elle souligne l'importance de prendre en compte la végétalisation des espaces dans les futurs aménagements afin d'améliorer le cadre de vie des habitants.

### ❖ Sous-groupe n° 2

Voici ci-après une capture d'écran des notes prises sur la feuille de travail du groupe 2 qui sont montrées à l'écran en même temps que la restitution :

#### Notes du groupe 2 sur les parties Diagnostic du secteur et préconisations :



Enjeux sur la zone à horizon de mise en service du projet
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Idée de repositionner l'arrivée du Bus Bords de Marne sur le parvis Est</li> <li>Possibilité de créer une gare routière Est</li> </ul>

Itinéraires cyclistes ou trottoirs insuffisants
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prendre en compte les traversées piétonnes au carrefour Bobet/ Carnot</li> <li>- sécuriser l'avenue Bobet (limiter vitesse, radar ?), ne pas attendre l'arrivée du Bus</li> </ul>

**Valentin CARRAUD, rapporteur du sous-groupe n° 2**, présente la synthèse des échanges qui se sont tenus lors de l'atelier :

Diagnostic du secteur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interrogation sur la pertinence du choix de la localisation du terminus du Bus Bords de Marne à la gare routière</li> <li>- Problème de sécurité pour les piétons et les cyclistes sur les axes Bobet-Poincaré et De Lattre de Tassigny - Général de Gaulle (traversée d'une bretelle d'autoroute sur l'avenue Louison-Bobet)</li> <li>- Stationnement entre les arbres qui gêne les piétons</li> </ul>
Préconisations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implanter le terminus côté est, au niveau de l'allée des Sablons afin de faciliter les connexions avec les futures lignes de transport (lignes 15 et 1 du métro et tram T1)</li> <li>- Faciliter la lisibilité et la fluidité de l'itinéraire en aménageant des voies bidirectionnelles sur l'avenue De Lattre de Tassigny-Général de Gaulle</li> <li>- Réfléchir dès aujourd'hui à l'amélioration de la circulation des piétons et cyclistes et ne pas attendre la mise en service du projet</li> <li>- Prendre en compte les piétons dans les projets d'aménagement</li> </ul>

**Bernard GOBITZ, du sous-groupe n° 2**, insiste sur l'intérêt de situer le terminus du Bus Bords de Marne à l'est de Val de Fontenay et non à l'ouest. Il souligne qu'avec l'arrivée des futures lignes de métro 1 et 15 ainsi que du Tram T1, le centre de gravité de Val de Fontenay va se déplacer de l'ouest vers l'est. Il précise que ce choix permettrait de raccourcir le temps de trajet en évitant le passage par la rue Carnot – où le trafic est déjà important – et les quatre feux successifs jusqu'à la gare routière. De plus, il ajoute que sur le tronçon de l'avenue Louison Bobet, il n'existe pas de voie dédiée au bus.

**Françoise SAUNIER LAPORTE, du sous-groupe n° 2**, indique que l'amélioration des dessertes est un sujet qui a également été évoqué, en particulier les liaisons entre le bas du Perreux, le centre du Perreux et Val de Fontenay. Elle souligne la nécessité de fluidifier le trajet et de créer une ligne directe sur ces parcours pour inciter la population à prendre les transports en commun.

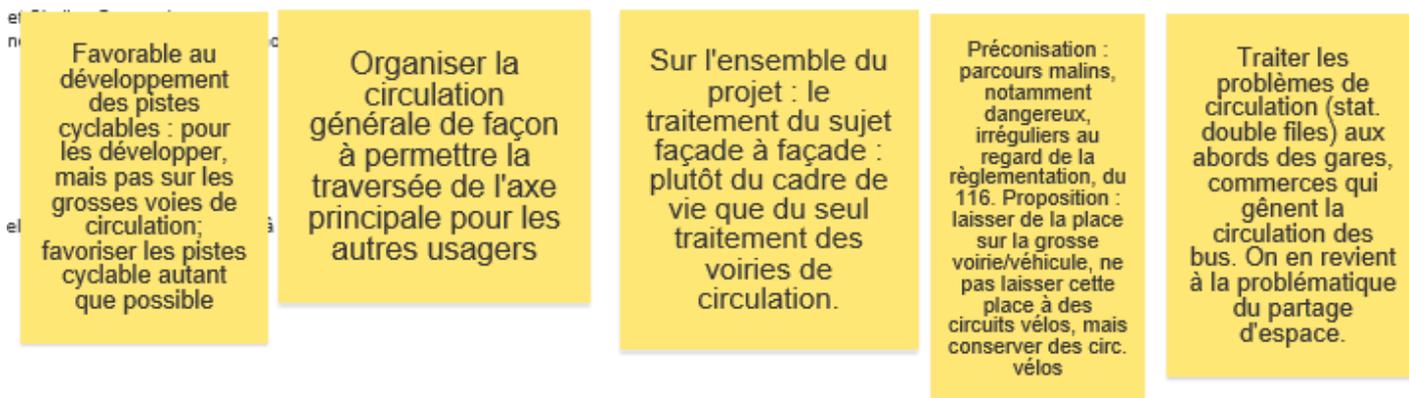
### ❖ Sous-groupe n° 3

Voici ci-après une capture d'écran des notes prises sur la feuille de travail du groupe 3 qui sont montrées à l'écran en même temps que la restitution :

#### Notes du groupe 3 sur la partie 1 Diagnostic du secteur :



#### Notes du groupe 3 sur la partie 2 Préconisations :



<b>Sophie FRANCOIS, rapporteuse du sous-groupe n°2</b> , présente la synthèse des échanges qui se sont tenus lors de l'atelier :	
Diagnostic du secteur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piétons défavorisés</li> <li>- Arrêts distants sur le projet Bus Bords de Marne</li> <li>- Problème de cadre de vie : végétalisation insuffisante</li> <li>- Plan de circulation à adapter : dangerosité pour les piétons et les cyclistes</li> <li>- Nécessité de débiter la concertation avec les villes et les associations</li> <li>- Les séquences « Eviter, Réduire, Compenser » présentent quelques défauts</li> </ul>
Préconisations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer les voies cyclables mais pas nécessairement sur les axes structurants (dangerosité)</li> <li>- Trouver des solutions pour partager au mieux les espaces entre les différents usages</li> <li>- Améliorer le cadre de vie et ne pas se focaliser seulement sur les voies de circulation</li> </ul>

**Jean-Pierre FEVRE, du sous-groupe n° 3**, estime qu'il est difficile de se prononcer sur le plan de circulation à adapter en l'absence d'informations précises sur les différents scénarios possibles au niveau des secteurs-clés, comme celui par exemple du carrefour du général Leclerc.

**Bernard GOBITZ, du sous-groupe n° 2**, souligne la nécessité de prévoir une correspondance rapide et efficace entre le Bus Bords de Marne et la future ligne desservant Nogent-sur-Marne.

## 4. CONCLUSION

### ❖ Réaction d'Île-de-France Mobilités aux restitutions des sous-groupes

**François, GROS, Île-de-France Mobilités**, résume les points saillants qu'il retient des restitutions des travaux en sous-groupe. Il relève qu'il n'a pas été fait état d'opposition au projet Bus Bords de Marne et que celui-ci répond manifestement à un réel besoin. Il souligne l'importance que revêt la question des moyens et des solutions dans la réalisation du projet, celle-ci étant intimement liée à l'utilisation souhaitée de l'espace public, ainsi que les participants l'ont observé. Il note que l'usage piéton ressort en priorité de ces échanges et que les participants invitent à le prendre davantage en compte et à assurer sa sécurité. Il relève que l'amélioration du cadre de vie est également un enjeu important. A ce sujet, il remarque que la place de la végétalisation au sein du projet suscite encore quelques inquiétudes. Il constate aussi l'intérêt porté au vélo, aux enjeux de sécurité associés et aux questionnements sur la place à lui accorder. Enfin, il relève qu'une réflexion plus approfondie est à mener sur le plan de circulation (place de la voiture et définition du tracé sur l'ensemble du territoire).

**Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités**, ajoute que l'emplacement précis du terminus du Bus Bords de Marne a déjà été évoqué avec la municipalité de Val de Fontenay et que plusieurs scénarios sont envisagés. Il ajoute qu'ils seront étudiés au cours des études de schéma de principe.

**Mélanie GAZENGEL, Île-de-France Mobilités**, signale que la concertation avec les communes a déjà bien commencé sur le projet durant l'élaboration du DOCP, donnant lieu à plusieurs réunions de travail avec les équipes techniques des villes.

## ❖ Les prochains rendez-vous de la concertation

**Mélanie GAZENGEL, Île-de-France Mobilités**, indique que la concertation n'est pas terminée et que de prochains rendez-vous sont prévus : trois rencontres-voyageurs (sur le marché de Neuilly-Plaisance le 24 janvier, à la gare de Chelles-Gournay le 26 janvier et sur la place de la Résistance à Neuilly-sur-Marne le 28 janvier) ainsi qu'un deuxième atelier qui sera focalisé sur la ZAC Maison Blanche et Ville-Evrard à Neuilly-sur-Marne (le 6 février). Elle rappelle que la concertation prendra fin le 8 février.

Elle demande l'avis des participants sur l'outil de travail utilisé dans le cadre de ces ateliers virtuels. Que ce soit oralement ou bien par écrit dans l'espace de discussion, tous répondent positivement. A cette occasion, certains manifestent leur enthousiasme vis-à-vis du projet : « très favorable à ce projet, qui permet d'améliorer l'accès à Val de Fontenay, pour les piétons, les vélos et les usagers des transports en commun » ; « impatient que ce projet voie le jour ». D'autres soulignent l'urgence de réaliser des aménagements sur le court terme pour améliorer la situation actuelle.

## ❖ Les prochaines étapes

**Mélanie GAZENGEL, Île-de-France Mobilités**, indique que l'atelier de ce jour fera l'objet d'un compte-rendu qui sera annexé au bilan de la concertation, lui-même approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités et consultable sur le site internet du projet. Elle signale que débiteront ensuite les études du schéma de principe et précise que la concertation se poursuivra avec les villes et les associations. Enfin, se tiendra l'enquête d'utilité publique lors de laquelle le projet sera présenté au public de manière plus précise et approfondie. Elle rappelle à cette occasion que la Déclaration d'Utilité Publique comprend le bilan de la concertation préalable et l'ensemble des évolutions que le projet a connues.

### ○ Echanges

**Nadia BAHRIA, membre de l'association Agir pour Le Perreux-sur-Marne**, souhaite savoir quelle sera la forme de la concertation pendant l'élaboration du schéma de principe, dans quelle mesure les avis de la population seront pris en compte, et si le tracé du projet peut encore évoluer ou bien si celui-ci est déjà fixé.

**François GROS, Île-de-France Mobilités**, indique qu'à ce stade le projet peut évoluer. Le tracé proposé aujourd'hui fera l'objet d'études approfondies sur la base du bilan de la concertation : ce sera le but du schéma de principe qui sera lancé dans les semaines à venir. Il signale que cela nécessite du temps car les échanges avec les collectivités territoriales, les différents gestionnaires de voirie et l'ensemble des partenaires du projet sont nombreux.

**Nadia BAHRIA, membre de l'association Agir pour Le Perreux-sur-Marne**, souhaite avoir des précisions sur le processus décisionnel, notamment savoir comment et par qui se fera le choix du scénario retenu.

**François GROS, Île-de-France Mobilités**, précise que pendant la phase de concertation du schéma de principe, les différents scénarios envisagés sont présentés aux collectivités et éventuellement aux associations, puis à l'issue de ces échanges, le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités (IDFM), fait des choix. A cet égard, il rappelle que ces études de schéma de principe sont validées par le Conseil d'Administration d'IDFM. Enfin, il ajoute que les différents scénarios et une solution préférentielle seront présentés lors de l'enquête publique, qui offre également l'occasion au public d'exprimer de nouveau son avis. Il rappelle qu'elle est réalisée sous l'égide d'une commission d'enquête qui pourra dans son rapport émettre potentiellement des réserves, des demandes ou des préconisations qu'IDFM devra prendre en compte.

**Nadia BAHRIA, membre de l'association Agir pour Le Perreux-sur-Marne**, demande s'il sera possible d'avoir accès au calendrier précis de la suite des étapes.

**Mélanie GAZENGEL, Île-de-France Mobilités**, indique que le site internet du projet Bus Bords de Marne<sup>4</sup> va perdurer au-delà de la concertation et que toutes les informations seront diffusées sur celui-ci. Elle précise qu'il est également possible de s'abonner aux actualités du projet via le site.

*Clôture de la réunion.*

<sup>4</sup> bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

## 5. ANNEXE : FEUILLE DE TRAVAIL KLAXOON VIERGE

### PREMIÈRE SÉQUENCE : VOTRE DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

Nous vous invitons tout d'abord à vous exprimer sur le **diagnostic de la situation actuelle du secteur** : flux routiers, traversées et circulation vélo-piéton, stationnement, arbres et espaces verts, autres sujets éventuels...

**Vous pouvez :**

. directement mettre vos idées, par exemple sous forme de **post-it sur les cartes et plans de coupe** du secteur ci-dessous (cliquer sur le **bouton (+)** en bas pour créer un post-it) ou bien en **dessinant avec les outils à votre disposition** (icône dessin en bas à gauche)

. **rédigier plus longuement vos réflexions dans la grille ci-contre** (sous forme de post-it ou bien avec l'outil texte) pour chaque thématique, éventuellement en les reliant aux post-it de la carte.

**Vous avez 30 minutes pour cette première séquence.** Au bout de 20 minutes, prévoyez 5 à 10 minutes pour que le rapporteur/la rapporteuse prenne le temps de mettre au propre, synthétiser et hiérarchiser les éléments de votre diagnostic. Ne cherchez pas nécessairement à aborder tous les sujets, privilégiez la qualité à la quantité.

En cas de désaccord entre vous, ne cherchez pas nécessairement le consensus et ne mettez pas sous silence une idée minoritaire : faites part de ces désaccords en indiquant les arguments échangés.





## AVENUE LOUISON-BOBET / BOULEVARD RAYMOND-POINCARÉ

**EXISTANT :**

- Trois voies de circulation (sens nord>Sud)
- Une voie de stationnement, côté Est de la rue



Coupe de la situation existante – rue Bobet  
Dimension de la voirie : 18,60 mètres



## BOULEVARD ALSACE LORRAINE

**EXISTANT :**

- Circulation à 2x2 voies séparées par un terre-plein central planté
- Stationnement des deux côtés de la rue, trottoirs arborés



Coupe de la situation existante – boulevard Alsace Lorraine  
Dimension de la voirie : 27 mètres





## AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE / AVENUE DE LATTRE DE TASSIGNY

### EXISTANT :

- Circulation à 2x2 voies séparées par un terre-plein central planté
- Stationnement des deux côtés de la rue, trottoirs arborés



Coupe de la situation existante- avenue du Général de Gaulle  
Dimension de la voirie : 17 mètres



## RUE CARNOT

### EXISTANT :

- Trois voies routières (2 vers l'ouest, 1 vers l'est)
- De larges trottoirs, pour les piétons



Coupe de la situation existante - rue Carnot  
Dimension de la voirie : 22,25 mètres



FLUX ROUTIERS (itinéraires, usages, traversée des carrefours, accès riverains, etc.)		
Secteurs où la circulation routière est plutôt fluide	Secteurs à difficultés	Enjeux sur la zone à horizon de mise en service du projet
TRAVERSÉES ET CIRCULATION VÉLO-PIÉTON (itinéraires, dimensionnement, sécurité, etc.)		
Secteurs sans problème notable	Itinéraires cyclistes ou trottoirs insuffisants	Enjeux sur la zone à horizon de mise en service du projet

<b>STATIONNEMENT (capacité, localisation, usages, etc.)</b>		
<b>Secteurs où l'offre est plutôt suffisante</b>	<b>Secteurs souffrant d'un manque de places</b>	<b>Enjeux sur la zone à horizon de mise en service du projet</b>
<b>ARBRES ET ESPACES VERTS (nombres, localisation, usages, etc.)</b>		
<b>Secteurs végétalisés notables</b>	<b>Secteurs souffrant d'un manque de végétalisation</b>	<b>Enjeux sur la zone à horizon de mise en service du projet</b>
<b>AUTRES SUJETS ÉVENTUELS</b>		
<b>Satisfactions</b>	<b>Difficultés</b>	<b>Enjeux sur la zone à horizon de mise en service du projet</b>

## DEUXIÈME SÉQUENCE : VOS PRECONISATIONS

Nous vous invitons à exprimer vos préconisations sur le secteur, en lien avec ce que prévoit le projet : flux routiers, traversées et circulation vélo-piéton, stationnement, arbres et espaces verts, autres sujets éventuels...

Vous pouvez :

- directement mettre vos idées, par exemple sous forme de post-it sur les cartes et les plans de coupe des différents secteurs ci-dessous (cliquer sur le bouton (+) en bas pour créer un post-it) ou bien en dessinant avec les outils à votre disposition (icône dessin en bas à gauche)
  - rédiger plus longuement vos réflexions dans la grille ci-contre (sous forme de post-it ou bien avec l'outil texte) pour chaque thématique, éventuellement en les reliant aux post-it de la carte.
- Vous avez 30 minutes pour cette deuxième séquence. Au bout de 20 minutes, prévoyez 5 à 10 minutes pour que le rapporteur/la rapporteuse prenne le temps de mettre au propre, synthétiser et hiérarchiser les éléments de votre diagnostic. Ne cherchez pas nécessairement à aborder tous les sujets, privilégiez la qualité à la quantité :-)

En cas de désaccord entre vous, ne cherchez pas nécessairement le consensus et ne mettez pas sous silence une idée minoritaire : faites part de ces désaccords en indiquant les arguments échangés.

POUR RAPPEL :



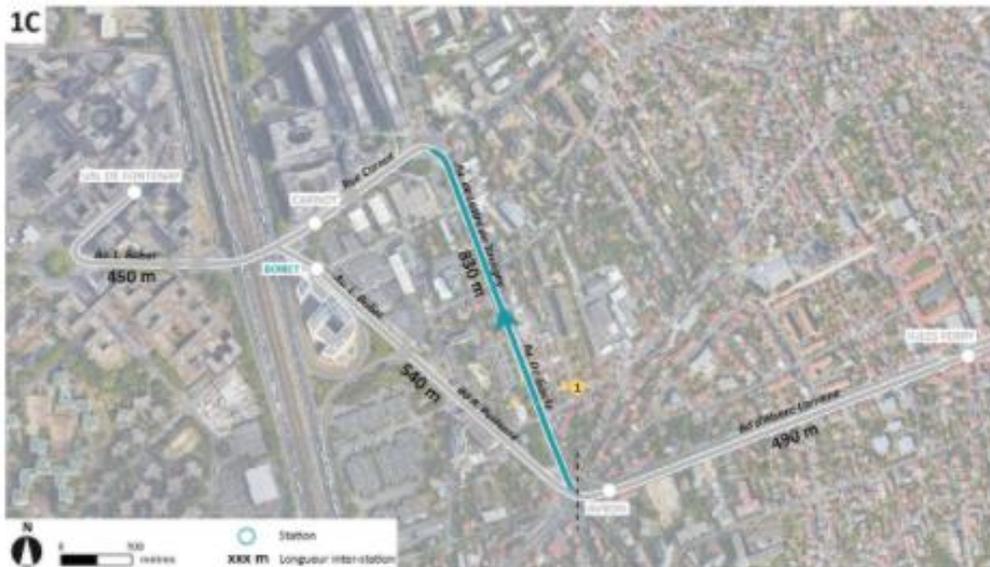
### LES OBJECTIFS DU PROJET :

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

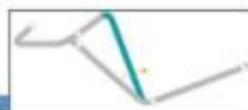
### LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET :

- Des voies dédiées aux bus et reliant les gares de Val de Fontenay, Neuilly-Plaisance et Chelles-Gournay
- Des stations facilement repérables et accessibles à tous : abris, assises, information voyageurs en temps réel, accessibles aux personnes à mobilité réduite, bornes d'achat de titres de transport...
- Une piste cyclable tout au long du tracé, ainsi que de larges trottoirs pour les piétons
- Une réorganisation du réseau de bus local
- Une desserte bus maintenue sur les secteurs desservis par l'actuelle ligne 113





**BUS Bords de Marne** NOUVELLE LIGNE  
Val de Fontenay < -> Chelles - Gournay



### AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE / AVENUE DE LATTRE DE TASSIGNY

**AVEC PROJET :**

- Une voie dédiée au bus implantée du côté ouest de la rue
- Deux voies de circulation pour les automobilistes
- Une piste cyclable bidirectionnelle
- Des trottoirs pour les piétons

Coupe de la situation avec projet - avenue du Général de Gaulle  
Dimension de la voirie : 33,30 mètres



**Le Bus Bords de Marne circulera en sens unique, dans le sens de la circulation des voitures (vers le nord)**

**BUS Bords de Marne** NOUVELLE LIGNE  
Val de Fontenay < -> Chelles - Gournay



### RUE CARNOT

**AVEC PROJET :**

- Une voie dédiée au bus implantée du côté nord de la rue
- Trois voies de circulation pour les automobilistes
- Une piste cyclable bidirectionnelle
- Des trottoirs pour les piétons

Coupe de la situation avec projet - rue Carnot  
Dimension de la voirie : 26,20 mètres



Coupe de la situation avec projet - station Carnot  
Dimension de la voirie : 26,20 mètres



**La station Bobet est implantée au niveau de l'Allée des Sablons**

**LES DIFFÉRENTS MODES DE CIRCULATION (bus, véhicules particuliers, modes doux) :**  
espaces dédiés à chaque mode, implantations, traversées

Parties du projet qui répondent bien à la situation	Parties du projet à modifier / améliorer	Vos préconisations

**STATIONNEMENT**

Parties du projet qui répondent bien à la situation	Parties du projet à modifier / améliorer	Vos préconisations

Parties du projet qui répondent bien à la situation	Parties du projet à modifier / améliorer	Vos préconisations
<b>AUTRES SUJETS ÉVENTUELS</b>		
Parties du projet qui répondent bien à la situation	Parties du projet à modifier / améliorer	Vos préconisations