



BUS Bords de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Annexes du bilan de la concertation sur le projet Bus Bords de Marne du 9 novembre 2020 au 8 février 2021



bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr



avec



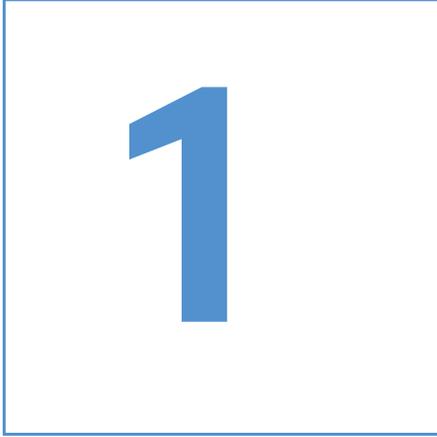
Sommaire

1	Le compte-rendu de la rencontre préalable à la concertation avec les associations cyclistes/transports du 6 mai 2020	3
2	Le compte-rendu de la rencontre préalable à la concertation avec les associations environnementales du 6 juillet 2020	12
3	Le compte-rendu de la commission de suivi du 30 septembre 2020	20
4	La délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020	27
5	Les ateliers-focus	31
	Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama	32
	Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le compte rendu	54
	Atelier focus n°2 - Samedi 6 février 2021 : Le diaporama	79
	Atelier focus n°2 - Samedi 6 février 2021 : Le compte rendu	96
6	Les comptes rendus des rencontres voyageurs et de proximité	115
	Rencontre du lundi 18 janvier 2021 au Perreux-sur-Marne	116
	Rencontre du mardi 19 janvier 2021 à la gare de Val de Fontenay	119
	Rencontre du dimanche 24 janvier 2021 à Neuilly Plaisance	122
	Rencontre du mardi 26 janvier à la gare de Chelles-Gournay	126
	Rencontre du jeudi 28 janvier à Neuilly-sur-Marne	129
7	Le compte rendu des permanences téléphoniques	132

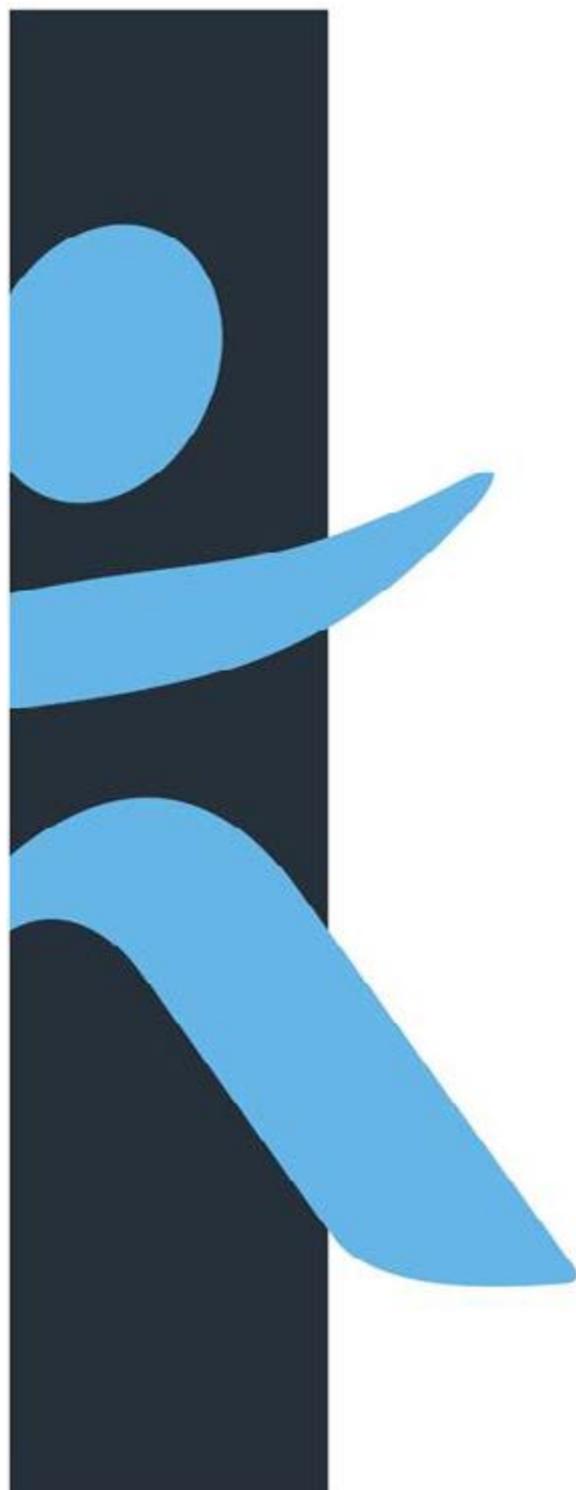
8 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités	136
Avis du Département de Seine-et-Marne déposé sur le site internet	137
Avis du département de Seine-Saint-Denis déposé sur le site internet	140
Avis du département du Val-de-Marne déposé sur le site internet	141
Avis de la Ville de Gournay-sur-Marne adressé par mail	142
Avis de la Ville de Neuilly-Plaisance adressé par courrier	145
Avis de la Ville de Neuilly-sur-Marne adressé par courrier et déposé sur le site internet	148
Avis de la Ville de Nogent-sur-Marne adressé par courrier	150
Avis de l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et les Maires des villes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny et Gournay-sur-Marne (contribution commune) adressé par courrier	152
Avis de l'association Adequa adressé par mail et déposé sur le site internet	154
Avis de l'association Agir pour le Perreux-sur-Marne déposé sur le site internet	226
Avis du Collectif vélo Île-de-France déposé sur le site internet	229
Avis de l'association ENDEMA93 déposé sur le site internet	232
Avis de la FNAUT Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et Association Métro Rigollots Val-de-Fontenay (contribution commune) déposé sur le site internet	235
9 Le dépliant participatif	240



Annexe



Le compte-rendu de la rencontre
préalable à la concertation
avec les associations cyclistes/
transports du 6 mai 2020



Projet de création d'un TCSP sur l'ex-RN34

Réunion avec les
associations cyclistes et
transports

Compte rendu

6 mai 2020

Participants

Ile-de-France Mobilités

- Jérémy AROLES, chargé de projets
- Claudia TORRES, chargée de projets
- Marielle MAYA, chargée de projets
- Sylvie KER, chargée de mission concertation et communication

Groupement Systra-Parimage, assistant à maîtrise d’ouvrage d’Ile-de-France Mobilités

- Kévin ROBIN, consultant Systra
- Léo PILLET, consultant Parimage

Associations représentées

- Collectif Vélo Ile-de-France : Rivo VASTA, chargé de mission aménagements cyclables
- Métro Rigolots Val de Fontenay : Bernard GOBITZ, vice-président
- AUT Ile-de-France (FNAUT) : Bernard GOBITZ, vice-président
- Nogent à Vélo : Antoine GOUGEON (*l’association intervient aussi au Perreux-sur-Marne*)
- Fontenay Vélo : Patrick CONAN
- Noisy-le-Grand à Vélo : Mehdi HAOUCHINE (*l’association intervient aussi à Neuilly-Plaisance*)

Association absente

- Opti’ Vélo (Chelles) : Vincent GASTAUD

Sommaire

Synthèse des principales informations et principaux échanges	2
1. Présentation générale du projet	3
1.1. Périmètre d’étude	3
1.2. Description du projet	3
1.3. Enjeux du projet validés à l’issue du diagnostic	4
1.4. Planning des études	4
2. Aménagements en faveur des cycles	5
2.1. Rappel de la loi LAURE	5
2.2. Projets d’aménagements cyclables en interfaces avec le TCSP	5
2.3. Aménagements possibles en faveur des cycles dans le cadre du projet de TCSP	7

Le diaporama envoyé aux participants avant la réunion et présenté par Ile-de-France Mobilités durant la réunion est annexé au présent compte rendu.

Synthèse des principales informations et principaux échanges

Ile-de-France Mobilités a présenté le périmètre de l'étude de faisabilité en cours, dite de « DOCP », qui servira de support à la concertation préalable, ainsi que les principales caractéristiques du projet tel qu'envisagé à ce stade :

- Le principe dit de « collecteur » (site propre pouvant être emprunté par plusieurs lignes de bus) est l'orientation privilégiée à ce stade.
- Le projet de TCSP vient répondre au développement urbain et de l'offre des transports en commun en cours sur le périmètre d'étude.
- La ligne 113 fait l'objet d'une réflexion en parallèle du projet de TCSP : celle-ci pourrait mener à des actions à court ou moyen terme, à définir avec les gestionnaires de voirie.

Ile-de-France Mobilités a présenté les enjeux du projet, il ressort des échanges les points suivants :

- A **Nogent-sur-Marne**, le souhait de la municipalité est de ne pas modifier l'emprise de la voirie sur le boulevard de Strasbourg et de maintenir la capacité de stationnement sur les deux côtés de la voirie. Ile-de-France Mobilités n'envisage pas d'aménagement sur le secteur de Nogent-sur-Marne. La liaison en bus vers Nogent RER devra toutefois être maintenue.
- Ile-de-France Mobilités a confirmé que le projet de réaménagement du **pôle Val de Fontenay** prévoit bien l'arrivée du terminus de la ligne 113 exploitée en articulés dans la **gare routière**.
- L'étude en cours s'appuie sur un modèle de trafic routier portant sur l'ensemble du secteur et visant à évaluer les reports de trafic en cas de réduction de la capacité automobile sur l'ex-RN34. L'étude globale Aménagement - Mobilité sur l'Est francilien, menée par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA), a été publiée le 21 février 2020¹.
- Ile-de-France Mobilités a identifié, à ce stade, la possible nécessité de recourir ponctuellement à des acquisitions foncières, qui restent à déterminer précisément et seront mentionnées en concertation.

Les projets d'aménagements cyclables en interfaces avec le TCSP ont été présentés :

- Plan vélo 2024 du CD93 et aménagements provisoires pour le déconfinement
- **Projet de RER-V** porté par le Collectif Vélo Ile-de-France :
 - Le tracé de la **ligne A** qui emprunte en partie l'ex-RN34 a été modifié récemment mais n'a pas encore été mis en ligne : dans sa version révisée, celui-ci irait du rond-point du général Leclerc (Le Perreux) jusqu'à la place de la Résistance à Neuilly-sur-Marne, puis continuerait sur le pont de Neuilly-sur-Marne (RN370), la suite du parcours restant encore indéterminée. Cette ligne fait partie des lignes prioritaires pour la Région.
 - La **ligne GC** (desserte de Val de Fontenay) a été désignée comme prioritaire par la Région mais n'a pas encore été définie précisément.
 - La **ligne M** (qui parcourt les bords de Marne) est presque entièrement déjà en place et emprunte des rues à très faible trafic ou voies vertes.

Ile-de-France Mobilités a présenté les options envisagées à ce stade pour la réalisation d'un itinéraire cyclable continu sur la totalité de l'ex-RN34 :

- Ile-de-France Mobilités envisage à ce stade une **piste bidirectionnelle de 3 m** le long du site tracé du site propre bus, conformément aux préconisations en vigueur, dans un souci de préserver les autres fonctions de la voirie (trottoirs, stations, stationnements) et compte tenu des emprises disponibles.
- Les associations estiment que la riveraineté de l'axe et l'espace disponible tendraient à privilégier l'aménagement de **pistes cyclables bilatérales**, et dans des dimensions plus confortables, **jusqu'à 2,5 m par sens**, conformément à leurs recommandations auprès de la Région.
- Ile-de-France Mobilités précise que ces hypothèses pourront être débattues lors de la concertation, notamment à la lumière des aménagements provisoires déployés à partir du 11 mai. Au stade du Schéma de Principe, les aménagements cyclables feront l'objet d'études approfondies.

¹ A cette adresse : <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/etude-globale-amenagement-mobilite-sur-l-est-a5762.html>

1. Présentation générale du projet

1.1. Périmètre d'étude

Ile-de-France Mobilités présente le périmètre de l'étude en cours concernant le projet de transport en commun en site propre (TCSP) sur l'ex-RN34 :

- étude de faisabilité, dite de « DOCP » pour « Dossier d'objectifs et caractéristiques principales », servant de support à la concertation préalable ;
- voirie aujourd'hui empruntée par la ligne de bus 113, sans faire de détour par la gare de Val de Fontenay contrairement au projet tel qu'envisagé à ce stade ;
- l'ex-RN34 est également desservie par le RER A (gares de Nogent-sur-Marne et Neuilly-Plaisance), ainsi que par le RER E et le Transilien (gare de Chelles-Gournay, également appelée à être desservie par la ligne 16 du Grand Paris Express).

Le périmètre d'étude, relativement étendu, couvre : **8 communes, 3 intercommunalités et 3 départements, par ailleurs gestionnaires de la voirie et financeurs de l'étude** (voir carte sur le support).

L'Etat et la Région financent également l'étude qui a été confiée à Ile-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des mobilités.

Ile-de-France Mobilités travaille à la réalisation de l'étude en associant l'ensemble des collectivités concernées.

1.2. Description du projet

Thèmes abordés	Informations apportées par Ile-de-France Mobilités
Aménagement de type « collecteur »	<ul style="list-style-type: none"> . Le principe dit de « collecteur » (site propre pouvant être emprunté par plusieurs lignes de bus) est l'orientation privilégiée à ce stade, sous réserve de l'évaluation de la charge sur la ligne principale et de la fréquence de desserte. . L'étude reste encore ouverte sur le choix d'aménagements continus ou ponctuels en fonction des contraintes du site.
Emprise du site propre dédié aux bus	<ul style="list-style-type: none"> . Ile-de-France Mobilités envisage un site propre bidirectionnel entre Le Perreux et l'entrée de Chelles, où les emprises disponibles sont assez confortables. . Le secteur de Chelles est, comme à Nogent, très contraint : la municipalité de Chelles souhaite conserver le maximum de places de stationnement et d'arbres, et l'emprise disponible est insuffisante pour un site propre à double sens.
Calendrier	Aucune date précise n'a été définie à ce stade, le projet se situant encore à un stade très amont.
Aménagements et mesures temporaires	La performance de la ligne 113 fait aussi l'objet d'une réflexion en cours, menée en parallèle du projet de TCSP et de ses propres investissements : celle-ci pourrait mener à des actions à court ou moyen terme, à définir avec les gestionnaires de voirie, et susceptibles de préfigurer les aménagements du projet de TCSP.
Objectif du projet : accompagner le développement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> . Le projet vient répondre au développement urbain en cours sur le périmètre d'étude, en particulier avec le Périple de Val de Fontenay et la ZAC Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne, et favorise les rabattements vers l'offre de transports en commun en cours de développement également au droit des pôles de Chelles-Gournay et de Val de Fontenay). . Le projet de TCSP et le prolongement de la ligne 11 sont traités de manière distincte : les deux projets répondent à des objectifs propres. Le projet de TCSP est indispensable pour accompagner le développement et apporter des solutions aux difficultés actuelles de régularité des bus.
Prise en compte du projet immobilier de Ville-Evrard	Ile-de-France Mobilités a bien pris en compte le projet de Ville-Evrard dans ses prévisions de trafic. Celui-ci est actuellement en cours de définition, tandis que la ZAC Maison Blanche est déjà en cours de construction.
Projet de réaménagement du pôle Val de Fontenay	<p>Le projet de réaménagement du pôle Val de Fontenay prévoit bien l'arrivée du terminus de la ligne 113 dans la gare routière (maintenue à son emplacement actuel), à la fois pour les espaces de montées-descentes et pour la régulation. A ce stade du projet de TCSP, le site propre unidirectionnel fait le tour du triangle dessiné par les rues Carnot, Bobet et Tassigny : une station est envisagée à l'angle Bobet/Carnot, vers l'accès existant au RER A sous l'A86 qui a vocation à être complété avec des passages souterrains et les futurs accès vers les lignes 1 et 15 du métro. La poursuite du tracé jusqu'à la gare routière se réaliserait sans site propre compte tenu des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la majorité des usagers seront amenés à monter ou descendre à la station Bobet/Carnot pour emprunter les modes de transports lourds ;

	<ul style="list-style-type: none"> la perspective d'assurer une connexion vers le centre urbain de Fontenay et la gare routière ; la perspective de mutualiser les terminus pour l'ensemble des lignes de bus.
--	--

1.3. Enjeux du projet validés à l'issue du diagnostic

Thèmes abordés	Informations apportées par Ile-de-France Mobilités	Informations et appréciations apportées par les associations
Vitesse des bus sur l'ex-RN34	La vitesse moyenne des bus sur l'ex-RN34 est de 13 à 15 km/h en moyenne (<i>information post-réunion</i>).	
Traversées de la chaussée et emprise de la voirie à Nogent	Le souhait de la municipalité de Nogent est de ne pas modifier l'emprise de la voirie sur le boulevard de Strasbourg, la tendance étant même plutôt à la diminuer en comblant les dents creuses. La municipalité souhaite également maintenir la capacité de stationnement sur les deux côtés de la voirie, sachant que les résidents situés au nord du boulevard n'ont pas d'autre possibilité pour se garer. Ile-de-France Mobilités n'envisage pas d'aménagement continu à ce stade sur le boulevard de Strasbourg.	<p>Antoine GOUGEON, Nogent à Vélo : sur le secteur de Nogent, le boulevard de Strasbourg tend à couper la commune en deux parties, avec d'une part une partie nord plutôt résidentielle dont les habitants déplorent la difficulté à franchir l'axe, notamment avec des enfants ; et d'autre part une partie sud où l'on trouve à la fois du logement collectif et un secteur résidentiel. Les habitants souhaitent faire à court terme du boulevard de Strasbourg une zone paisible sur laquelle la vitesse serait limitée à 30 km/h. Une étude est en cours avec l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) pour une traversée apaisée de l'axe, qui tendrait à privilégier une zone limitée à 30 km/h.</p> <p>Bernard GOBITZ, Métro Rigollots et AUT Ile-de-France : à l'ouest de la rue Anquetil, à Nogent, la voirie est caractérisée par des trottoirs étroits, des alignements d'arbres proches de la chaussée, deux voies réservées à la circulation des bus et des voitures, ainsi que deux voies réservées au stationnement. Sur ce tronçon, compte tenu de son profil urbain, il sera impossible de réaménager la voirie pour créer des voies réservées. La Ville de Nogent sera certainement opposée à cette perspective.</p>
Maintien de la liaison en bus entre Nogent et Val de Fontenay	La liaison en bus vers la gare RER de Nogent-sur-Marne devra être maintenue, même en l'absence d'aménagement. Les modalités sont en cours de réflexion dans le cadre de l'étude de DOCP.	Bernard GOBITZ, Métro Rigollots et AUT Ile-de-France : Le maintien de cette liaison est effectivement indispensable, soit par une ligne de bus qui resterait continue, soit par une correspondance la plus pratique possible résultant de la scission de la ligne 113.

1.4. Planning des études

Points abordés	Informations apportées par Ile-de-France Mobilités	Informations et appréciations apportées par les associations
Etude d'opportunité	L'étude d'opportunité, menée de 2015 à 2017 et validée avec les élus du territoire lors d'un comité de suivi, a statué sur l'opportunité du projet. Elle portait sur un périmètre allant de Vincennes à Chelles, et a montré qu'il n'était pas nécessaire de conserver le tronçon entre Paris et Nogent dans le périmètre d'étude compte tenu de l'absence de difficulté de circulation sur celui-ci.	Bernard GOBITZ, Métro Rigollots et AUT Ile-de-France : La circulation est relativement fluide entre Nogent et Paris, et ne nécessite pas de démarche aussi lourde. Toutefois, les Nogentais formulent de façon récurrente la demande de prolonger la ligne 113 jusqu'à la station Château de Vincennes, comme ce fut le cas par le passé. Lors de la dernière grève des transports en commun, de nombreux Nogentais sont allés prendre le métro à Vincennes, ce qui montre le besoin d'une desserte fréquente entre Nogent et Vincennes, peut-être indépendamment du projet de TCSP.

Etude de DOCP	<p>L'étude de DOCP vise à déterminer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le tracé du projet ainsi que le mode (en l'occurrence, le bus) ; - les grandes caractéristiques d'aménagement, à savoir le nombre de stations, la répartition de l'espace public entre les modes, la nécessité ou non d'acquisitions foncières ; - les prévisions de trafic voyageurs. <p>Il s'agit d'éléments programmatiques et de grands principes de partage de la voirie, plutôt que de solutions techniques précises.</p> <p>Le DOCP a vocation à servir de support à la concertation préalable, qui permettra d'alimenter la suite des études en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique, en particulier le schéma de principe qui va plus loin dans le niveau de détail avec notamment des levers terrain.</p>	
----------------------	---	--

2. Aménagements en faveur des cycles

2.1. Rappel de la loi LAURE

Informations apportées par Ile-de-France Mobilités	Informations et appréciations apportées par les associations
Ile-de-France Mobilités rappelle la prescription de l'article 20 de la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) en matière d'aménagements cyclables.	Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : La formulation de la loi LAURE a changé avec la loi d'orientation des mobilités ² au sujet de ce qui est considéré ou non comme un aménagement cyclable.

2.2. Projets d'aménagements cyclables en interfaces avec le TCSP

❖ Plan vélo 2024 du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et aménagements provisoires pour le déconfinement

Thèmes abordés	Informations apportées par Ile-de-France Mobilités	Informations et appréciations apportées par les associations
Calendrier	A la connaissance d'Ile-de-France Mobilités, un premier rendu d'étude du projet de Plan vélo 2024 du CD93 est envisagé à l'été 2020, avec la perspective d'une mise en service à l'horizon 2024 sur la totalité du réseau départemental.	
Aménagements temporaires (déconfinement)	<p>Ile-de-France Mobilités a eu récemment connaissance d'avancées sur des aménagements temporaires pour accompagner le déconfinement à partir du 11 mai, incluant le secteur de l'ex-RN34 avec la mise en place de pistes bilatérales, sans davantage d'information à ce stade sur leurs dimensions ou leur implantation.</p> <p>Ces aménagements provisoires peuvent constituer une expérimentation grandeur nature <i>in situ</i>. L'un des enjeux du Plan vélo 2024 consiste à réaliser des aménagements qui puissent servir à la fois aux cycles et aux bus, à court ou moyen terme.</p>	<p>Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : Il s'agirait de pistes cyclables bidirectionnelles de 2,50 m de chaque côté, mais il n'y a pas encore de plan précis.</p> <p>Antoine GOUGEON, Nogent à Vélo : Sur le boulevard de Strasbourg à Nogent, il s'agirait d'aménager des bandes cyclables d'une largeur pouvant chacune varier de 1,5 à 1,7 m en fonction de la largeur de la voirie, sans retirer d'espace aux voies de circulation.</p>

² Promulguée en décembre 2019

❖ **Projet de RER-V porté par le Collectif Vélo Ile-de-France**

Le projet de TCSP coïncide avec **une petite partie de la ligne GC** (desserte de Val de Fontenay) et avec **la ligne A** jusqu'au carrefour de la Résistance à Neuilly-sur-Marne. La création d'une desserte cyclable couvrant la totalité du tracé est obligatoire sur le plan réglementaire.

Thèmes abordés	Informations et appréciations apportées par les associations
Principales caractéristiques et objectifs	<p>Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : Le projet de RER-V, porté par le Collectif Vélo Ile-de-France, vise à créer un réseau cyclable au niveau régional qui soit capacitaire, continu, confortable et adapté à tous les publics, alors que le réseau actuel est composé de nombreux aménagements de petite dimension et isolés.</p> <p>Le projet de RER-V comporte pour l'instant deux niveaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> un niveau 1 disponible sur le site internet du projet (www.rerv.fr), pour lequel la Région a manifesté un fort intérêt et qu'elle s'est récemment engagée à réaliser en partie avec un financement de 300 millions d'euros ; un niveau 2 en cours d'élaboration avec les associations, avec la perspective de garder le même cahier des charges mais peut-être à une échéance un peu plus lointaine que le niveau 1.
Tracé concernant l'ex-RN34	<p>Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : Le tracé du réseau dans le secteur de l'ex-RN34 indiqué sur la carte (<i>voir diaporama</i>) semble peu crédible avec un passage sous le pont ferroviaire du RER A à Neuilly-Plaisance. Ce tracé a été modifié récemment mais pas encore mis en ligne sur le site : dans sa version révisée, celui-ci irait du rond-point du général Leclerc (Le Perreux) jusqu'à la place de la Résistance à Neuilly-sur-Marne, puis continuerait sur le pont de Neuilly-sur-Marne (RN370), la suite n'étant pas encore bien définie, avec la possibilité d'un itinéraire de niveau 2 jusqu'à Chelles.</p>
Infrastructures envisagée pour le RER-V	<p>Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : Le cahier des charges du RER-V, qui a vocation à constituer un réseau très capacitaire, a identifié différents types d'infrastructures possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> deux pistes unidirectionnelles pour chaque sens de circulation, chacune étant située de part et d'autre de la chaussée, d'une largeur de 2,50 m idéalement, et de 2,20 m au minimum afin de garantir la possibilité d'avoir deux files ; des pistes bidirectionnelles, ce qui constitue la seule possibilité dans de nombreux secteurs mais qui s'avère plus accidentogène et moins satisfaisant en termes de desserte, en particulier si la route comporte peu de traversées (cette option oblige en effet à traverser la totalité de la chaussée si l'on veut rejoindre l'autre côté). Si le CEREMA recommande une largeur de 3 m de large pour des pistes bidirectionnelles, le Collectif Vélo Ile-de-France préconise plutôt une largeur de 4 m dans l'idéal et de 3,5 m au minimum.
Calendrier	<p>Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : L'échéance de l'officialisation des préconisations du Collectif et de leur partage avec la Région et les Départements reste encore à définir, sachant que l'annonce de la Région est très récente avec la réalisation de la 1^{er} phase du RER-V avant 2025, incluant la réalisation d'une ou deux lignes dès 2021 (ce qui ne devrait pas concerner l'ex-RN34), et de la 2nde phase d'ici 2030. La gouvernance du projet n'a pas encore été déterminée mais pourrait prendre la forme d'un comité de ligne.</p>
Desserte de la ligne A du RER-V	<p>Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : La ligne A relie Cergy-Pontoise ; son tracé exact reste à définir à Fontenay-sous-Bois car il s'avère très complexe compte tenu de l'étroitesse des voiries. Il est envisagé à ce stade un passage par un ensemble de petites rues entre Montreuil et Fontenay.</p> <p>Antoine GOUGEON, Nogent à Vélo : Il existe un projet de vélorues dont le marquage sera réalisé par la municipalité à titre provisoire, après quoi il conviendra d'envisager la réalisation d'infrastructures sur la voirie départementale.</p>
Ligne GC du projet de RER-V	<p>Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : Peu d'infrastructures cyclables existent à ce jour sur le tracé de la ligne GC, désignée comme prioritaire par la Région. Son implantation est plus complexe au nord de Val de Fontenay qu'au sud. Elle n'a pas encore été définie précisément.</p>
Ligne M du projet de RER-V	<p>Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : La ligne M (qui parcourt les bords de Marne) est presque entièrement déjà en place et emprunte des rues à très faible trafic ou voies vertes.</p>

2.3. Aménagements possibles en faveur des cycles dans le cadre du projet de TCSP

Thèmes abordés	Informations apportées par Ile-de-France Mobilités	
Aménagements de la voirie au Perreux	<p>. La municipalité du Perreux ne souhaite pas de suppression de places de stationnement et l'îlot central devrait être amené à disparaître dans le cadre du projet, bien qu'il ait été végétalisé récemment.</p> <p>. La discussion au sujet de l'insertion d'un site propre et d'une piste cyclable sécurisée est en cours : il s'agit notamment d'évaluer les impacts respectifs sur le trafic local d'un maintien de la capacité routière en 2x2 voies ou d'un passage à 2x1 voie.</p>	
Aménagements de la voirie à Chelles	<p>La section chelloise du projet, tel qu'envisagé à ce stade par Ile-de-France Mobilités, comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un site propre unidirectionnel dans le sens vers la gare de Chelles-Gournay, qui est prioritaire pour la desserte des modes lourds ; • l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large, sans positionnement officiel des différentes collectivités concernées pour l'instant. 	
Usage de l'ex-RN34 comme itinéraire de transit	<p>. L'étude en cours pour le projet de TCSP s'appuie sur un modèle de trafic routier sur l'ensemble du secteur, visant à évaluer les reports de trafic en cas de réduction de la capacité automobile sur l'ex-RN34. Les résultats de cette simulation sont actuellement transmis aux collectivités pour alimenter l'arbitrage sur le sujet.</p> <p>. L'étude globale Aménagement - Mobilité sur l'Est francilien, menée par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA), a été publiée le 21 février 2020 à cette adresse : http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/etude-globale-amenagement-mobilite-sur-l-est-a5762.html (information post-réunion)</p>	
Emprise de la voirie disponible pour des aménagements	<p>Ile-de-France Mobilités a identifié, à ce stade, la possible nécessité de recourir à des acquisitions foncières par endroits, qui restent à déterminer précisément et seront mentionnées en concertation.</p>	
Emplacement des pistes cyclables	<p>L'intérêt d'une piste bidirectionnelle, hypothèse privilégiée initialement par Ile-de-France Mobilités, est de gagner 1 m sur la voirie par rapport à des pistes bilatérales, ce qui peut profiter aux aménagements au niveau des stations ou aux autres fonctions (trottoirs, stationnements, ...) à emprises constantes. Il conviendra de réinterroger cette hypothèse lors de la concertation, notamment à la lumière des aménagements provisoires déployés à partir du 11 mai et des préconisations énoncées par les associations cyclistes. L'intérêt de cette réunion est précisément de recueillir l'appréciation des associations qu'Ile-de-France Mobilités pourra transmettre aux Départements en tant que gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux municipalités. La concertation sera également l'occasion d'échanger sur la base du DOCP</p>	<p>Rivo VASTA, Collectif Vélo Ile-de-France : La riveraineté de l'axe et l'espace disponible tendraient à privilégier l'aménagement de pistes cyclables bilatérales. La recommandation des associations d'une largeur de 4 m pour une piste bidirectionnelle amoindrit son avantage en termes de gain d'espace.</p> <p>Antoine GOUGEON, Nogent à Vélo : Le tissu urbain est particulièrement dense et doit être facilement accessible.</p>



Annexe

2

Le compte-rendu de la rencontre
préalable à la concertation
avec les associations
environnementales
du 6 juillet 2020



La réunion a duré 2 h et s’est tenue en audioconférence.
Le diaporama envoyé aux participants avant la réunion et présenté par Ile-de-France Mobilités durant la réunion est annexé au présent compte rendu.

Participants

Ile-de-France Mobilités

- Jérémie AROLES, chargé de projets
- Claudia TORRES, chargée de projets
- Sylvie KER, chargée de mission concertation et communication
- Mélanie GAZENGEL, chargée de mission concertation et communication

Groupe Systra-Parimage, assistant à maîtrise d’ouvrage d’Ile-de-France Mobilités

- Kévin ROBIN, consultant Systra
- Léo PILLET, consultant Parimage

Associations représentées

- Association des Nogentais : Frédéric LAMPRECHT
- Bien vivre au Perreux et Agir pour Le Perreux : Françoise SAUNIER LAPORTE
- Val-de-Marne Environnement : Christian COLLIN
- ANCA : Sylvie VAN DEN BRINK
- Environnement 93 et EnDeMa 93 : Francis REDON
- ADEQUA : Jean-Pierre FEVRE

Déroulé

Synthèse des principales informations et principaux échanges	2
Calendrier prévisionnel	2
Impact du projet sur les arbres	2
Imperméabilisation des sols.....	3
Espaces accordés aux différents modes et hiérarchie des modes	3
Aménagements à Chelles	4
Evolution des déplacements	4
Organisation interne d’Ile-de-France Mobilités	5
Aménagements à Nogent-sur-Marne	5
Projet d’écoquartier au Perreux-sur-Marne	5
Desserte et aménagements du secteur de Val de Fontenay	5
Emprise à Neuilly-sur-Marne	6
Implantation du site propre	6

Synthèse des principales informations et principaux échanges

Calendrier prévisionnel

Ile-de-France Mobilités a présenté les étapes du calendrier prévisionnel :

- 1) **Phase en cours : réalisation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales ou DOCP** dont l'objectif est de déterminer au stade « étude de faisabilité », le tracé du projet, son mode, les principales stations desservies et la répartition des fonctionnalités sur l'espace public
 - Validation du DOCP prévue au conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités d'octobre 2020 (finalisation en cours avec la relecture des collectivités).
 - Ile-de-France Mobilités n'est pas encore en mesure de transmettre les diagnostics du DOCP compte tenu des relectures en cours des différentes collectivités ; l'ensemble du DOCP sera rendu public au moment de la concertation, qui sera justement l'occasion pour les associations et l'ensemble des parties prenantes de faire remonter leur remarques, questions et avis. Ces derniers permettront d'orienter/réorienter les études plus fines à venir sur le projet.
- 2) **Concertation préalable prévue à la fin de l'année 2020** avec le DOCP comme support. A ce jour les dates envisagées pour la concertation sont du 9 novembre au 31 décembre 2020 (précision ajoutée post-réunion).
- 3) **Réalisation du schéma de principe à partir de 2021** :
 - Réalisation *in situ* de relevés topographiques et faune-flore (la consultation pour retenir le bureau d'études chargé des études faune-flore sera menée dans les prochains mois de façon à désigner le lauréat en fin d'année et à mener les études en 2021, sachant que celles-ci couvrent habituellement une année calendaire entière).
 - Etudes plus détaillées permettant de préciser l'insertion du projet, les besoins d'acquisitions foncières et les impacts du projet sur l'environnement, en vue de l'enquête d'utilité publique.

Impact du projet sur les arbres

Remarques des associations

- **Les associations ont collectivement fait part de leur opposition à toute suppression d'arbre, même si des compensations sont prévues**, ainsi que de leurs doutes sur le protocole des diagnostics phytosanitaires dans le cadre des projets d'aménagement.
- Au sujet de l'opposition aux mesures compensatoires, les associations ont évoqué les **raisons suivantes** :
 - 1 arbre jeune n'apporte pas les mêmes bénéfices à l'écosystème qu'1 arbre de 30 ou 40 ans
 - La plantation ailleurs sur le territoire n'est pas souhaitée. C'est auprès de la route que les arbres sont nécessaires. Une replantation dans le parc départemental de la Haute Ile n'est également pas souhaitée compte-tenu des caractéristiques écologiques de ces parcs (prairies)
 - L'ANCA a fait état des **conclusions d'une étude de la DRIEE sur les mesures compensatoires**, présentées lors des rencontres naturalistes d'Ile-de-France, organisées par l'Agence Régionale de Biodiversité, selon lesquelles 25 mesures sur 26 ont constitué des échecs cuisants et que la crise sanitaire a également changé la donne.

Réponses d'Ile-de-France Mobilités

- **IDFM prend note de ces positions** et remarques et précise que **la concertation à venir sera l'occasion de mener un échange** avec l'ensemble des parties prenantes sur les contraintes d'insertion qui pourraient conduire à des coupes d'arbres, sur les compensations qui pourraient être apportées, ou encore sur la hiérarchisation et le bon équilibre des fonctionnalités souhaitées (mobilités piétonnes et cyclistes, stationnement, arbres, impact foncier, etc).
- Les études sur l'état phytosanitaire des arbres seront menées à partir de 2021.

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

Imperméabilisation des sols

Remarque de l'ANCA

- La coupe type de la diapositive n° 11 prévoit une surface complètement imperméabilisée, ce qui est source de chaleur.

Réponse d'Ile-de-France Mobilités

- **L'opportunité d'aménager des surfaces perméables relève d'un débat à mener en concertation et pourra faire l'objet d'approfondissement lors de la phase d'études ultérieure (schéma de principe)**. Cette réflexion doit être menée avec les collectivités, notamment dans le cadre d'un arbitrage sur le partage de l'espace public (stationnement vs. bande végétalisée par exemple) et sur les conditions de maintenance des ouvrages (d'assainissement notamment).

Espaces accordés aux différents modes et hiérarchie des modes

Présentation d'Ile-de-France Mobilités

Le scénario privilégié à ce stade prévoit, à emprise constante :

- la réduction de la capacité routière de 2x2 voies à 2x1 voies sur la majorité du tracé (*information ajoutée post-réunion : après échanges avec les partenaires, le DOCP présentera sur la commune de Neuilly-sur-Marne deux possibilités ; 1/ une réduction de la capacité routière à 1 voie VP vers Chelles et une conservation de 2 voies VP vers Paris 2/ une réduction à 1 voie VP dans les deux sens de circulation. Ce sera ensuite, la phase d'études de schéma de principe qui apportera les approfondissements nécessaires pour affiner ces sujets de capacité et de gestion des circulations routières sur l'axe et permettra le choix d'une solution*) ;
- l'aménagement sur la voirie d'une voie dédiée aux bus, en double sens sur la majorité du tracé et dans un seul sens à Chelles et à Val de Fontenay (soit 2x3,5 m), pour résoudre le problème de régularité constaté aujourd'hui, notamment en donnant la priorité aux bus aux carrefours ;
- l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m (plus compacte et lisible que des pistes cyclables bilatérales, en prévoyant des traversées de voirie sécurisées aux carrefours) ;
- des trottoirs dont la largeur varierait en fonction de l'espace disponible à partir d'un minimum de 2,5 m.

La coupe type présentée sur la diapositive n°11 est une coupe de principe mais elle n'est pas représentative du projet (tel que prévu à ce stade) sur l'ensemble du linéaire, compte tenu de la nécessité d'adapter celui-ci aux emprises disponibles.

Questions et remarques des associations :

- **Val de Marne Environnement souhaite un partage de l'ensemble de la voirie entre les différents modes** en réduisant les vitesses de circulation et **en hiérarchisant les modes** en fonction de leurs bénéfices environnementaux respectifs (**d'abord la marche** ; puis les vélos ; puis les transports en commun ; puis les voitures), plutôt qu'une juxtaposition qui relève d'une conception obsolète.
- Bien Vivre au Perreux : possibilité de prévoir la **circulation des cyclistes dans les voies dédiées au bus** pour limiter les coupes d'arbres ?
- VDME : les **carrefours de l'axe** ont actuellement une très mauvaise capacité : il convient de privilégier sur l'ensemble des carrefours la suppression des feux et l'établissement de lignes de ronds-points.
- ANCA : quelle prise en compte/diagnostic sur la **pollution de l'air** ?

Réponses d'Ile-de-France Mobilités :

- L'ex-RN34 va continuer à être fortement empruntée par les véhicules particuliers et **les bus devront, pour assurer les besoins de desserte, circuler à une fréquence importante** : circulation partagée incompatible avec les piétons et peu souhaitable avec les cyclistes. La **séparation des modes est nécessaire pour assurer leur sécurité et garantir une desserte bus efficace**. IDFM est preneur des retours d'expérience de projets similaires que les associations pourront apporter.
- Il conviendra, lors du **schéma de principe**, d'approfondir la gestion des traversées de carrefours, et notamment d'**étudier la possibilité d'insérer, dans les carrefours les plus difficiles à traverser, des voies de réserve ou voies directionnelles pour les véhicules particuliers** : à l'approche des carrefours, celles-ci permettent aux voitures de bénéficier provisoirement de 2 voies dans un sens et ainsi de limiter les files d'attente, ce qui implique par ailleurs dans ces zones de réduire le stationnement ou les espaces piétons.
- Les **études de qualité de l'air et acoustiques** seront menées dans la phase ultérieure des études.

Aménagements à Chelles

Précisions apportées par Ile-de-France Mobilités

- A Chelles, compte tenu de l'emprise plus réduite, **la voie en direction de Val de Fontenay serait partagée entre les véhicules particuliers et les bus** (1 seule voie dédiée au bus > en direction de Chelles).

Questions et remarques de l'ADEQUA

- Une **largeur de trottoir** de 2,5 m est insuffisante à Chelles et risquerait d'avoir un impact sur la vie locale et sociale ; d'autant plus avec les distances de sécurité sanitaires qui allongent les files d'attente
- Demande de précisions sur le **traitement du stationnement à Chelles** (aujourd'hui en épi) compte tenu de l'insertion du site propre et de la suppression d'une rangée d'arbres et qui sont à prendre en compte
- Demande de justification du rejet des scénarios éliminés concernant Chelles
- Chelles n'aura qu'un rôle secondaire sur la ligne au regard des développements prévus à Val de Fontenay : à cet égard, il conviendrait de privilégier des aménagements réduits comme à Nogent.

Réponse d'Ile-de-France Mobilités

- **La largeur des trottoirs sera définie** et ajustée plus finement selon la fréquentation piétonne **lors de la phase d'études ultérieure (schéma de principe)**, une fois les relevés topographiques effectués.
- A ce stade un **passage du stationnement en mode longitudinal est privilégié** afin de gagner de l'espace, ce qui réduirait le nombre de places : ce point restera à étudier finement lors des études ultérieures.
- Les études de trafic voyageurs ont montré que la liaison en transports en commun jusqu'à la gare de Chelles-Gournay nécessite de prolonger le site propre bus jusqu'à ce pôle, en lien avec l'arrivée de la ligne 16 du Grand Paris Express notamment (réponse apportée post-réunion).

Evolution des déplacements

Remarque de l'ANCA

- Il est possible que les déplacements pendulaires soient modifiés par le **développement du télétravail** dû à la crise sanitaire en cours. Le projet tel que proposé accompagne-t-il les changements d'habitudes suite à la crise ?

Réponse d'Ile-de-France Mobilités

- Les enjeux de déplacements tels qu'identifiés, nécessitant une fréquence de desserte élevée, ont été analysés par les modèles les plus récents dont dispose IDFM. A ce jour, il est trop tôt pour tirer des conclusions durables sur une évolution du télétravail et de la fréquentation des transports en commun après la crise sanitaire. IDFM veille et réalise des études régulièrement pour analyser les évolutions des mobilités en IDF (réponse ajoutée post-réunion).

Organisation interne d'Ile-de-France Mobilités

Remarque d'Environnement 93 / EnDeMa 93

- IDFM et la Région Île-de-France donnent l'impression d'une **organisation en silos**, il conviendrait que les différents services collaborent davantage afin de déterminer si le projet de TCSP va vraiment se réaliser et de mieux évaluer la répartition future des logements et des emplois.

Ajout post-réunion : « la présentation du projet se fait en silos, et nous n'avons pas connaissance du DOCP ».

Réponse d'Ile-de-France Mobilités

- L'équipe projet travaille en collaboration étroite avec les collègues chargés de la modélisation et des projets de transports connexes, ainsi qu'avec l'Institut Paris Région (anciennement IAU IdF) et les différentes collectivités en charge des projets d'aménagement du territoire, dont la Région Ile-de-France. Ce **travail collaboratif** a nourri le diagnostic sur l'évolution des emplois et de la population du DOCP mené sur l'ensemble de l'axe, lui-même intégré dans la modélisation des déplacements.

Réponse post-réunion : lors de notre rencontre le DOCP n'était pas encore finalisé. Il sera publié à l'occasion de la concertation publique et disponible en téléchargement sur le site Internet du projet pour que tous puissent en prendre connaissance. Des rencontres sont prévues dans le cadre de la concertation à venir du 9 novembre au 31 décembre. Les associations sont invitées à y participer. C'est justement le but de cette concertation préalable que de recueillir l'ensemble des remarques/avis sur le projet à ce stade du DOCP avant d'entamer les études plus poussées de schéma de principe. La concertation fera l'objet d'un bilan complet qui sera lui aussi publié sur le site internet du projet.

Aménagements à Nogent-sur-Marne

Remarque de l'Association des Nogentais

- L'application de la coupe présentée sur la diapositive n° 11 n'est pas envisageable à Nogent-sur-Marne (boulevard de Strasbourg) : présence d'alignements d'arbres des deux côtés + études lancées afin d'amoinrir la coupure que l'axe représente dans la commune.

Réponse d'Ile-de-France Mobilités

- **Le projet ne prévoit pas l'aménagement d'un site propre à Nogent**, où les emprises sont effectivement très restreintes et où la municipalité souhaite le maintien des arbres ainsi que des places de stationnement. Les flux de déplacements structurants sont ceux reliant Val de Fontenay à Chelles, d'où la proposition d'IDFM de maintenir une desserte de bus vers Nogent-sur-Marne RER sans aménagement d'infrastructure à Nogent, dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus qui accompagnera le projet.

Projet d'écoquartier au Perreux-sur-Marne

Question de Bien vivre au Perreux / Agir pour Le Perreux

- Le projet d'écoquartier, situé au niveau du carrefour du général Leclerc et annoncé par la maire lors de sa campagne électorale, a-t-il été intégré dans le développement du projet de TCSP ?

Réponse d'Ile-de-France Mobilités

- IDFM travaille de manière étroite avec la société publique locale Marne-au-Bois (SPL MAB), qui a entamé une étude avec la municipalité du Perreux sur les aménagements du carrefour et des abords pour améliorer les traversées piétonnes. IDFM entend travailler en étroite collaboration sur le programme de cette étude, sachant que le dessin du carrefour sera établi précisément dans le schéma de principe.

Desserte et aménagements du secteur de Val de Fontenay

Informations données par Ile-de-France Mobilités

- Selon le projet prévu à ce stade, le triangle de Val de Fontenay serait doté d'une **voie unidirectionnelle dédiée aux bus** (circulation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), **2 voies pour la circulation**

Île-de-France Mobilités / Projet de TCSP sur l'ex-RN34 / CR de la réunion associations environnementales du 06.07.2020

5

routière en sens unique, et d'un alignement d'arbres (ainsi qu'une voie routière supplémentaire en contre-sens sur le boulevard Carnot).

- La desserte de Nogent se fera avec une autre ligne de bus que celle reliant Val de Fontenay à Chelles, qui n'est pas encore définie à ce stade : IDFM propose de procéder à la réorganisation précise du réseau de bus en fonction du besoin avéré deux à trois ans avant la mise en service du TCSP.

Remarques de Bien vivre au Perreux / Agir pour Le Perreux

- Ce secteur risque d'être privé d'espaces verts et d'arbres avec les projets immobiliers en cours : il est impératif de conserver ceux existants et d'aménager de nouveaux espaces verts.
- Le secteur fait l'objet d'un périmètre d'étude et une étude a été lancée, selon une décision de l'EPT Paris Est Marne et Bois en février 2020, sur la détermination du périmètre : cette étude pourrait avoir un impact sur l'implantation des voies de bus.

Réponse d'Ile-de-France Mobilités

- L'aménagement d'espaces verts sur la partie basse du triangle de Val de Fontenay est envisagé par la SPL MAB, qui est chargée de mener un programme d'aménagement sur le secteur, notamment pour garantir des continuités écologiques.
- IDFM a été associée au lancement de l'étude évoquée compte tenu de l'interface directe avec le projet de TCSP : les premières conclusions, initialement prévues avant l'été, n'ont pas encore été communiquées mais seront intégrées dès 2021 dans les études de schéma de principe d'IDFM.

Emprise à Neuilly-sur-Marne

Question de l'ANCA

- Est-il prévu d'élargir la voirie au niveau du site de Ville-Evrard ? Ce type de projet tend systématiquement à empiéter sur les zones naturelles situées à proximité le cas échéant.

Réponse d'Ile-de-France Mobilités

- Au niveau du site de Ville-Evrard, l'emprise existante semble suffisante et un besoin d'élargissement n'est à ce stade pas identifié. Les emprises sont plus contraintes en amont sur les secteurs bâtis de Neuilly-sur-Marne, pour l'insertion de certaines stations, et en aval au niveau de la pointe de Gournay, sur le versant nord, au niveau du centre commercial.
- IDFM propose à ce stade, dans l'ensemble, un projet à emprise constante, hormis pour certaines stations ; les emprises les moins contraintes pourraient constituer une opportunité pour des aménagements non imperméabilisés.

Implantation du site propre

Question d'Environnement 93 / EnDeMa 93 :

- Est-il possible d'implanter le site propre plutôt sur les côtés et de laisser les voies centrales aux véhicules particuliers ?

Réponse d'Ile-de-France Mobilités

L'implantation du site propre fait l'objet de variantes à certains endroits pour assurer le bon fonctionnement du système de transport en commun et des fonctions urbaines telles que le stationnement des voitures, l'accès des riverains, les livraisons, le ramassage des ordures : par exemple, dans un secteur dense impliquant de nombreuses entrées riveraines, Ile-de-France Mobilités privilégie une implantation du site propre au centre de la voirie pour limiter les conflits avec les véhicules particuliers.



Annexe

3

Le compte-rendu
de la commission de suivi
du 30 septembre 2020

BUS BORDS DE MARNE

PROJET DE CREATION D'UN TCSP SUR L'EX RN34

COMMISSION DE SUIVI – COMPTE RENDU DE REUNION

30 septembre 2020

Émetteur IDFM
Destinataire Cf. liste des participants

Lieu Salle du Conseil d'IDFM + Téléconférence

Version 1.0
Enregistrement

ORDRE DU JOUR

- Présentation générale du projet
- Aménagements proposés et points d'attention
- Planning et coût du projet
- Modalités de concertation

PARTICIPANTS

Entité	Nom	Mail	Présent	Diffusion
IDFM	Elodie HANEN		X	X
IDFM	Arnaud CROLAIS		X	X
IDFM	Sandrine ARTIS		X	X
IDFM	Emilie LEMAIRE		X	
IDFM	François GROS			X
IDFM	Jeremy AROLES		X	X
IDFM	Marielle MAYA		X	
IDFM	Sylvie KER		X	X
IDFM	Mélanie GAZENGEL			X
IDFM	Thi-Hoa MASTALERZ			X
IDFM/MS/OPPC	Lionel POUPAT			X
IDFM/MS/OPPC	Alice DANCOISNE			X
IDFM/MS/OGC	Liselotte CHARBONNIER			X
IDFM/MS/OGC	Caroline DIDIER			X
IDFM/PE	Laurence DEBRINCAT			X
IDFM/PE/MEP	Nathan GRILLO			X
IDFM/Infra/PMP	Laure CHABERT			X
IDFM/Infra/PMP	Anne DESCOS			X
IDFM/Infra/PMP	Catherine Le GALL			X
IDFM/MS/TEPE	Yorick BOUTIGNY			X
Systra	Kévin ROBIN		X	X
Parimage	Léo PILLET			X

DRIEA IF / SPOT / TU	Denis LAISNEY	X	X
DRIEA IF / SPOT / TU	Coralie LE CHUITON	X	X
DRIEA IF/UD94/SPAD/PGPD	Emmanuel FRISON	X	X
DRIEA IF/UD94/SPAD/PGPD	Louisa SOUALMI		X
DRIEA IF/UD93	Marlyse CLEMENT		X
Région	Prisca BRESSON LECLERCO	X	X
CD94	Gwenaëlle TOUGUET	X	X
CD94	Jean-François BRARD		X
CD94	Mélissa BACHOLLE	X	X
CD93	Alexandre FREMIOT	X	X
CD93	Bertrand MASQUELIER	X	X
CD93	Pierre GACONNET		X
CD93	Philippe ARNOULD	X	X
CD93	Jenna KRAKUS		X
CD77	Xavier VANDERBISE	X	X
CD77	Johanne BOILLOT	X	X
CD77	Quentin VION		X
CD77	Romain HEYER		X
CD77	Claire BONIN	X	X
Ville de Nogent-sur-Marne	Antoine GOUGEON	X	X
Ville de Nogent-sur-Marne	Richard MORISSEAU		X
Ville de Nogent-sur-Marne	Gilles HENRY		X
Ville de Nogent-sur-Marne	Catherine VACHER		X
Ville du Perreux-sur-Marne	Hélène ROUSSELIN	X	X
Ville du Perreux-sur-Marne	Guillaume ANDRAUD	X	X
Ville du Perreux-sur-Marne	Franck ROUCHERAY		X
Ville du Perreux-sur-Marne	Serge GIRARD		X
Ville du Perreux-sur-Marne	Eric CHEVRIER		X
Ville de Fontenay-sous-Bois	Yoann RISPAL	X	X
Ville de Fontenay-sous-Bois	Pascal BAGNEAUX		X
Ville de Fontenay-sous-Bois	Antonio MELONI		X
Ville de Fontenay-sous-Bois	Amélie EYMARD		X
Ville de Neuilly-Plaisance	Pascal BUTIN	X	X
Ville de Neuilly-Plaisance	Fabrice MULLIEZ		X
Ville de Neuilly-Plaisance	Céline PICHERY		X
Ville de Neuilly-Plaisance	Jean-Marc BAYLAC		X
Ville de Neuilly-sur-Marne	Zartoshte BAKHTIARI	X	X
Ville de Neuilly-sur-Marne	Marius TIMOFTE	X	X
Ville de Neuilly-sur-Marne	Juline CHARNAY		X
Ville de Neuilly-sur-Marne	Arnaud PEAN		X
Ville de Neuilly-sur-Marne	Olivier BAROTTE		X
Ville de Chelles	Brice RABASTE	X	X
Ville de Chelles	Laurent BONNOT		X
Ville de Chelles	Philippe VOIRON	X	X
Ville de Gagny	Valérie SILBERMANN	X	X
Ville de Gagny	Service voirie		X
Ville de Gournay-sur-Marne	Nicolas Zdebski		X

Ville de Gournay-sur-Marne	Gilles DEBORD		X
Paris Est Marne et Bois	Françoise COLAS	X	X
Grand Paris Grand Est	Katia COPPI	X	X
Grand Paris Grand Est	Michael ANDRIANANJA	X	X
Grand Paris Grand Est	Françoise MAZERAND	X	X
Grand Paris Grand Est	Zahia REJEB		X
CA Paris Vallée de la Marne	Muriel MILLARD SANCHEZ	X	X
CA Paris Vallée de la Marne	Patrizia CAVALLI		X
CA Paris Vallée de la Marne	Frédéric PARIS	X	X
CA Paris Vallée de la Marne	Aurélien VAREST	X	X
SPL Marne au Bois	Philippe GAUDIAS		
SPL Marne au Bois	Pauline VERMEILLE		
Grand Paris Aménagement	Alexandrine DELFOSSE		
Grand Paris Aménagement	Aline CREIGNOU		
EPA Marne	Véronique GALTIER		

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.

1. INTRODUCTION

La présente commission de suivi (COSU) a pour objet de présenter le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet Bus Bords de Marne qui sera présenté pour validation au Conseil d'administration d'IDFM du 8 octobre 2020, ainsi que les modalités de la concertation associées.

Cette commission fait suite à des rencontres bilatérales entre IDFM et chacun des maires des 8 communes concernées, rencontres qui ont eu lieu courant septembre 2020.

2. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Après une introduction par **Elodie HANEN**, directrice générale adjointe d'IDFM, l'équipe projet IDFM procède à la présentation générale de l'opération, des aménagements proposés le long du tracé et des points d'attention pour la suite des études. S'en suit un tour de table pour recueillir l'avis des participants.

Yoann RISPAL, conseiller municipal délégué au Transport collectif et pôle gare pour la **ville de Fontenay-sous-Bois**, se félicite de l'atteinte de cette étape qu'est la validation du DOCP pour un projet dont les premières réflexions datent de 2005. La ville de Fontenay-sous-Bois soutient ce projet exemplaire dont les bénéfices en termes de trafic voyageurs sont impressionnants. Il suggère d'ailleurs de les comparer aux lignes de BHNS les plus structurantes, comme le TVM. La ville Fontenay-sous-Bois est favorable à une réduction de la place de la voiture, notamment le nombre de voies routières, et à l'insertion d'une piste cyclable en anneau autour du triangle de Val de Fontenay. Un point d'alerte est donné sur la coordination des chantiers sur le secteur de Val de Fontenay, notamment l'arrivée du T1 et ses impacts sur la réduction de la capacité routière dans le secteur. La ville suggère de ne pas prolonger le TCSP jusqu'à la gare routière de Val de Fontenay mais d'étudier un terminus sur Louison Bobet soit à l'ouest de l'A86, soit en direction du Perreux dans le prolongement de la station Bobet où les projets d'aménagements menés par la SPL ne sont pas encore stabilisés. Ceci permettrait d'optimiser les coûts d'exploitation en réduisant le haut-le-pied et participerait au rééquilibrage du pôle en proposant une offre bus structurante à l'est. La ville n'a aucune opposition contre la suppression du stationnement le long de Louison Bobet. Enfin, la ville s'interroge sur les aménagements possibles en avance de phase pour améliorer la circulation des bus en attendant la mise en service du TCSP.

Pascal BUTIN, adjoint délégué aux Services Techniques, aux Espaces Verts, aux Travaux, à la Protection des Personnes, des Biens et de l'Environnement pour la **ville de Neuilly-Plaisance**, souhaite rappeler en préambule que le projet Bus Bord de Marne ne doit pas se substituer au prolongement du métro 11 jusqu'à Noisy-Champs. Par ailleurs, la ville souhaite disposer d'un plan d'ensemble présentant les aménagements proposés sur l'ensemble du tracé et alerte sur les conséquences de la réduction de la capacité routière sur l'axe qui pourrait entraîner des déports sur les voiries secondaires, notamment par l'effet des applications GPS proposant les chemins les plus courts en temps. La ville souhaite ainsi être accompagnée dans les études ultérieures sur les mesures à prévoir sur les voiries municipales pour accompagner les aménagements proposés sur l'axe ex-RN34. La ville demande à ce que soient conservés des arrêts minutes sur la gare de Neuilly-Plaisance RER et que la fréquence des arrêts des RER y soit augmentée.

Hélène ROUSSELIN, 1^{ère} adjointe déléguée à la Voirie et à l'Environnement pour la **ville du Perreux-sur-Marne**, indique que la ville est très favorable à ce projet qui apportera les aménagements nécessaires à cet axe pour qu'il ne constitue plus une coupure entre les parties sud et nord de la ville mais alerte sur les effets d'un potentiel goulot d'étranglement à l'arrivée sur le carrefour Leclerc. La ville souhaite la mise en place d'une continuité cyclable vers Nogent-sur-Marne puis vers le Bois de Vincennes et Saint-Mandé (cf. ligne A2 du RER-V).

Zartoshte BAKHTIARI, maire de la **ville de Neuilly-sur-Marne**, confirme que la mise en place d'un TCSP sur cet axe est indispensable, bien que le projet propose une mise en service trop éloignée au vu des difficultés actuelles. Le maire confirme que ce projet ne doit pas se substituer au prolongement du métro 11 jusqu'à Noisy-Champs. Le maire rappelle l'évolution opérée par la ville en acceptant un positionnement axial du site propre, seul positionnement pertinent pour garantir une vitesse commerciale suffisante, et alerte sur les risques

de déport des circulations sur les voiries locales (notamment la D30 depuis la place de la Résistance vers Neuilly-Plaisance) en cas de réduction trop importante de la capacité routière sur l'axe de l'ex-RN34. Il s'oppose ainsi au scénario de suppression de 2 voies de circulation dans chaque sens. Le maire précise que cet enjeu est à mettre en regard de l'explosion du nombre attendu d'habitants dans le secteur. Le maire apprécie la prise en compte de 6M€ d'acquisitions foncières supplémentaires pour permettre le retrait à 28m sur la séquence Résistance-Blancheville/Ville Evrard. Le maire rappelle que les comptages menés en DOCP ne tiennent pas compte des modifications opérées ultérieurement sur le carrefour de la Résistance. Les points de congestion les plus probables seront Pointe de Gournay, Carrefour de la Résistance et gare de Neuilly-Plaisance. Le maire affirme que le projet de TCSP est l'occasion d'une transformation de l'ex-RN 34 en boulevard urbain avec création de pistes cyclables dédiées côté nord et paysagement de l'infrastructure. Le maire demande à pouvoir relire les supports de communication avant diffusion.

Brice RABASTE, maire de la **ville de Chelles**, apporte, lui aussi, son soutien au projet et remercie IDFM pour la démarche d'études partagée avec les acteurs du territoire. Le maire confirme son souhait d'étudier un positionnement axial du site propre entre Pointe de Gournay et l'entrée de Chelles, plus favorable pour le caractère urbain que prendra à l'avenir cette entrée de ville. Pour autant, le maire souligne la nécessité de soigner précisément l'insertion des différents carrefours routiers particulièrement complexes sur le secteur d'entrée de ville. Le maire alerte sur la difficulté d'insérer le terminus du TCSP dans la gare routière de Chelles qui est difficilement extensible, et suggère que soient étudiés plusieurs scénarios dont une modification du réseau bus local permettant d'extraire certaines lignes de cette gare. Le maire rappelle les impacts importants sur les arbres et le stationnement existant sur l'avenue du Maréchal Foch et suggère que soit étudiée la possibilité d'insérer la piste cyclable sur la rue Raymond Counil qui débouche sur les capacités de stationnement vélos prévus au pôle, et permet de limiter les fonctions à insérer sur l'avenue Foch. Le maire rappelle son accord sur la possibilité d'accueillir le centre bus sur le site « sud triage » situé à Chelles.

Valérie SILBERMANN, adjointe déléguée à la Voirie, à la Propreté urbaine, aux Bâtiments communaux et à l'Espace public pour la **ville de Gagny**, alerte sur les déports de trafic routier sur les voiries secondaires situées sur sa commune et s'interroge sur la taille des stations. La ville suggère que puisse être étudiée un positionnement en axial du site propre bus sur la séquence entre la pointe de Gournay et l'entrée de Chelles, et regrette que ne soient pas prévues de rencontres de proximité sur le territoire de Gagny pendant la concertation.

Antoine GOUGEON, conseiller municipal délégué aux Transports et mobilités pour la **ville de Nogent-sur-Marne**, évoque un projet de continuité cyclable en cours de définition avec le Département du Val-de-Marne sur le boulevard de Strasbourg. S'agissant du maintien de la desserte bus vers Nogent-sur-Marne, la ville souhaite que la ligne qui reprendra cette desserte puisse être prolongée jusqu'à Château de Vincennes (cette demande est par la suite appuyée par le maire de Chelles).

Michael ANDRIANANJA, Directeur des mobilités pour l'Etablissement **Grand-Paris Grand-Est**, confirme qu'il sera nécessaire dans les études ultérieures de préciser les impacts du projet sur les circulations routières sur un périmètre élargi autour du projet, intégrant à la fois les impacts sur l'axe et sur les voiries secondaires. L'Etablissement rappelle les enjeux de réaménagement des abords de la gare RER de Neuilly-Plaisance et suggère la mise en place d'un véritable contrat de pôle. L'Etablissement s'interroge sur les aménagements possibles sur l'axe en attendant la mise en service de ce projet. L'Etablissement a bien noté la nécessité d'un « pincement » des voies routières au droit des stations dans l'hypothèse de quais en vis-à-vis.

Xavier VANDERBISE, vice-président du **Département de Seine-et-Marne** en charge des routes, transports et mobilités, confirme la vigilance qu'il sera nécessaire d'apporter dans la suite des études sur la gestion des circulations en particulier au droit du carrefour RD34/RD226. Il souligne l'importance des traversées piétonnes sécurisées à prévoir dans les aménagements, notamment pour l'accès aux stations. Le Département est favorable à la proposition de la ville de Chelles de déporter la fin de l'itinéraire cyclable via la rue Raymond Counil. Le Département appelle à la vigilance quant au sujet de l'insertion du terminus dans la gare routière qui ne doit pas retarder le projet de pôle entamé depuis longtemps.

Gwenaëlle TOUGUET, chargée d'études multimodales espace public au sein du **Département du Val-de-Marne**, partage la satisfaction du Département vis-à-vis des études menées par IDFM, et souhaite attirer

l'attention pour la suite des études sur le dimensionnement et les itinéraires des aménagements cyclables en lien avec les réflexions initiées dans le cadre du projet de RER-V. Le Département est favorable à ce que soit approfondie dès que possible la possibilité d'anticiper des aménagements en faveur des bus sur le secteur, sans attendre la mise en service du projet.

Alexandre FREMIOT, directeur général adjoint au Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, présente les excuses de Corinne VALLS, vice-présidente chargée des transports et des déplacements du **Département de Seine-Saint-Denis**. Le Département soutient ce projet et met en avant l'enjeu de requalifier cette ancienne route nationale en pacifiant les circulations, en apportant davantage de végétation et même une dimension paysagère à l'axe. Le Département alerte ainsi la présence d'arbres remarquables sur l'axe que le projet devra conserver, et souhaite que le projet soit l'opportunité de planter de nouveaux arbres en pleine terre. Le Département consent à la proposition d'IDFM d'approfondir les deux variantes s'agissant des voies routières, mais souhaite rappeler les avantages qu'apporterait une solution à 1+1 voies routières, en termes de vitesse moindre des véhicules, de sécurité des traversées piétonnes, d'espace libre pour la végétalisation. Ce principe de 1+1 voies routières en section courante n'exclut pas pour autant la possibilité de configuration 2+1 voire 2+2 en carrefours en fonction des besoins.

Prisca BRESSON-LECLERCQ, chargée de mission pôles et voiries à la **Région Île-de-France**, remercie IDFM pour les études menées et informe que la convention de financement pour les études de schéma de principe et l'enquête publique a été approuvée lors de la dernière commission permanente de la Région.

Denis LAISNEY, responsable du département des transports urbains à la **DRIEA**, confirme que l'Etat soutient ce projet et notamment la phase ultérieure des études dont il est cofinanceur, et n'a pas d'autres points à ajouter.

Elodie HANEN, IDFM, remercie les participants pour l'intérêt manifesté pour le projet au travers des différents points d'attention soulevés et encourage les partenaires à poursuivre leur participation à la construction du projet, permettant ainsi d'anticiper les difficultés à venir. Sur le sujet spécifique des circulations routières, **Arnaud CROLAIS**, directeur des infrastructures d'IDFM, propose le principe d'ateliers thématiques à mener lors des études de schéma de principe en présence des partenaires (communes, départements, aménageurs, ...) pour le suivi de l'étude de trafic routier.

La suite de la présentation est dédiée au planning et au coût du projet puis des modalités de concertation. S'en suivent quelques questions et remarques complémentaires des participants auxquelles IDFM apporte les réponses suivantes :

- Les bus articulés acquis dans le cadre du projet seront à énergie propre (électrique ou bio-GNV) leur conférant notamment un bruit de motorisation moins important que les bus actuels à motorisation thermique.
- Le coût du projet inclut un aménagement de façade à façade sur l'ensemble du tracé.

3. SUITES A DONNER

Le DOCP, les modalités de concertation et la convention de financement pour les études de schéma de principe et l'enquête publique seront présentés à l'approbation du Conseil d'administration d'IDFM le 8 octobre 2020. La concertation devrait avoir lieu du 9 novembre au 31 décembre 2020, sous réserve des conditions liées à la situation sanitaire. Puis IDFM en établira le bilan qui sera de nouveau présenté aux élus dans le cadre d'une commission de suivi puis soumis à l'approbation du Conseil d'IDFM.

La consultation pour recruter le bureau d'études en charge du schéma de principe et du dossier d'enquête publique est en cours et permettra le démarrage des études dès début 2021.



Annexe

4

La délibération du conseil
d'administration d'Île-de-France
Mobilités du 8 octobre 2020

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 8 octobre 2020

Délibération n° 2020/514

**TCSP SUR L'EX-RN34
(BUS BORDS DE MARNE)**

**DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTÉRISTIQUES
PRINCIPALES (DOCP)**

-

MODALITÉS DE LA CONCERTATION

-

**CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A LA
REALISATION DES ETUDES DE SCHEMA DE PRINCIPE ET
A L'ENQUETE PUBLIQUE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-10 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment l'article L 424-1 relatif au sursis à statuer et l'article L103-2 relatif à la concertation préalable ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le Schéma directeur de la Région Île-de-France ;
- VU** le contrat de plan Etat - Région Île-de-France 2015-2020, adopté par délibération du Conseil Régional en date du 18 juin 2015 et sa revoyure signée le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération n°2018/551 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 approuvant la convention de financement relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et à la concertation préalable du projet de TCSP sur l'ex-RN34 ;
- VU** le rapport n° 2020/514 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 1^{er} octobre 2020 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales de la ligne de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) sur l'ex-RN34 (Bus Bords de Marne) ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20201008-2020-514-DE
Date de télétransmission : 08/10/2020
Date de réception préfecture : 08/10/2020

Les objectifs du projet de transport sont les suivants :

- **offrir un moyen de transport rapide, fiable et confortable** et améliorer la performance des autres lignes de bus du territoire ;
- **assurer une liaison et des correspondances efficaces** vers les pôles 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 la ZAC Maison Blanche et le quartier de Val de Fontenay) ;
- **créer des itinéraires continus, confortables et sécurisés pour les déplacements alternatifs** que sont la marche à pied et le vélo ;
- **améliorer le cadre de vie** en contribuant à la rénovation de l'espace public et à l'apaisement des circulations.

ARTICLE 2 : autorise l'organisation d'une concertation dans les termes prévus par le code de l'urbanisme. Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- **une publicité préalable**, dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- **des documents d'information** sur le projet et sur les modalités de concertation notamment aux riverains, entreprises, etc. situés le long ou à proximité du tracé, aux usagers des transports en commun locaux et mis à disposition dans les mairies de la zone concernée par le projet ;
- **un dispositif de consultation du public** adapté aux caractéristiques du territoire concerné par le projet, prévoyant notamment des rencontres/ateliers publics ;
- **un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

ARTICLE 3 : approuve la convention de financement relative à la réalisation des études de schéma de principe et à l'enquête publique, entre l'Etat, la Région Île-de-France, le Département de Seine et Marne, le Département de Seine-Saint-Denis, le Département du Val de Marne et Île-de-France Mobilités, pour un montant de 2 millions cinq cent mille euros (2,5 M€) courants hors taxes, avec la répartition suivante :

TCSP sur l'ex-RN34 (Bus Bords de Marne) – schéma de principe et enquête publique						
Montant € HT et clés de financement						
	Etat	Région	CD77	CD93	CD94	TOTAL
Bénéficiaire :	525 000 €	1 225 000 €	250 000 €	250 000 €	250 000 €	2 500 000 €
Île-de-France Mobilités	21%	49%	10%	10%	10%	100%

ARTICLE 4 : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 3 et annexée à la présente délibération ;

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20201008-2020-514-DE
Date de télétransmission : 08/10/2020
Date de réception préfecture : 08/10/2020

ARTICLE 6 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PÉCRESSE



Annexe

5

Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama



BUS Bords de Marne

NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

**Atelier-focus n°1 :
Carrefour Leclerc
Triangle Val de Fontenay**

SAMEDI 23 JANVIER 2021 – 9H À 12H

bus-bordsdeparne.iledefrance-mobilites.fr



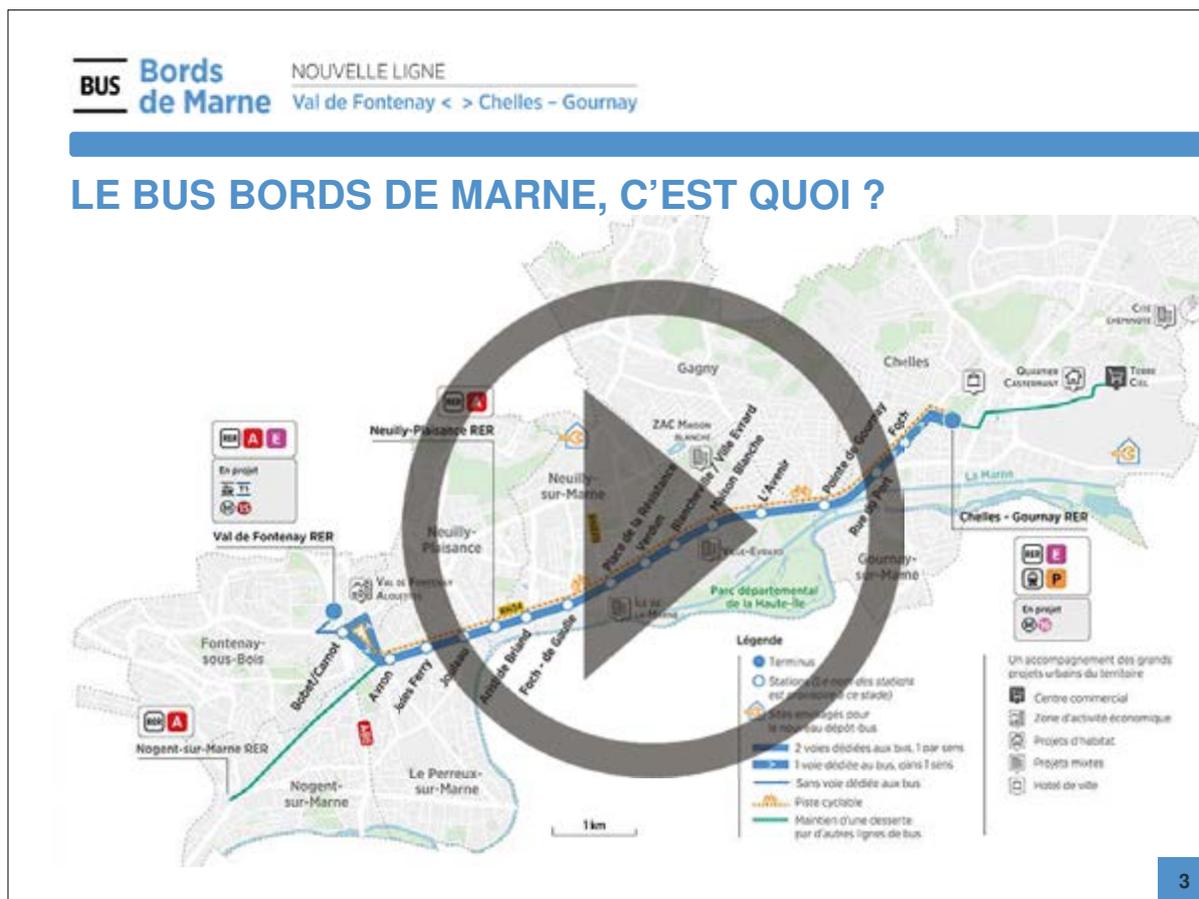
BUS Bords de Marne

NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

LES RÈGLES DU JEU ET LE CADRE DE LA RÉUNION

-  La réunion est enregistrée pour le compte-rendu
-  Isolez-vous dans un endroit calme
-  Attendez les temps d'échanges pour poser vos questions.
-  Levez la main pour demander à prendre la parole
-  Présentez-vous
-  Parlez clairement
-  Coupez votre micro et caméra quand vous n'avez plus la parole
-  Respectez les temps de parole de chacun
-  En cas de souci technique, le tchat ou le n°06-77-73-50-76

2



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

QUI EST ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ?

îledeFrance mobilités

Autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France, Île-de-France Mobilités organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens.

- **Île-de-France Mobilités est engagée dans un ambitieux programme de modernisation des transports** : nouveaux trains, lignes de bus renforcée, accessibilité des gares, sécurité des voyageurs, nouveaux services de mobilités, etc.
- **Île-de-France Mobilités apporte d'importantes améliorations au réseau de bus** (augmentation de la fréquence, des horaires, adaptation des parcours aux évolutions des territoires) et porte un objectif ambitieux d'un parc 100% propre.

4

LE MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET



Île-de-France Mobilités est le maître d'ouvrage des études du projet Bus Bords de Marne.

LES FINANCEURS DU PROJET



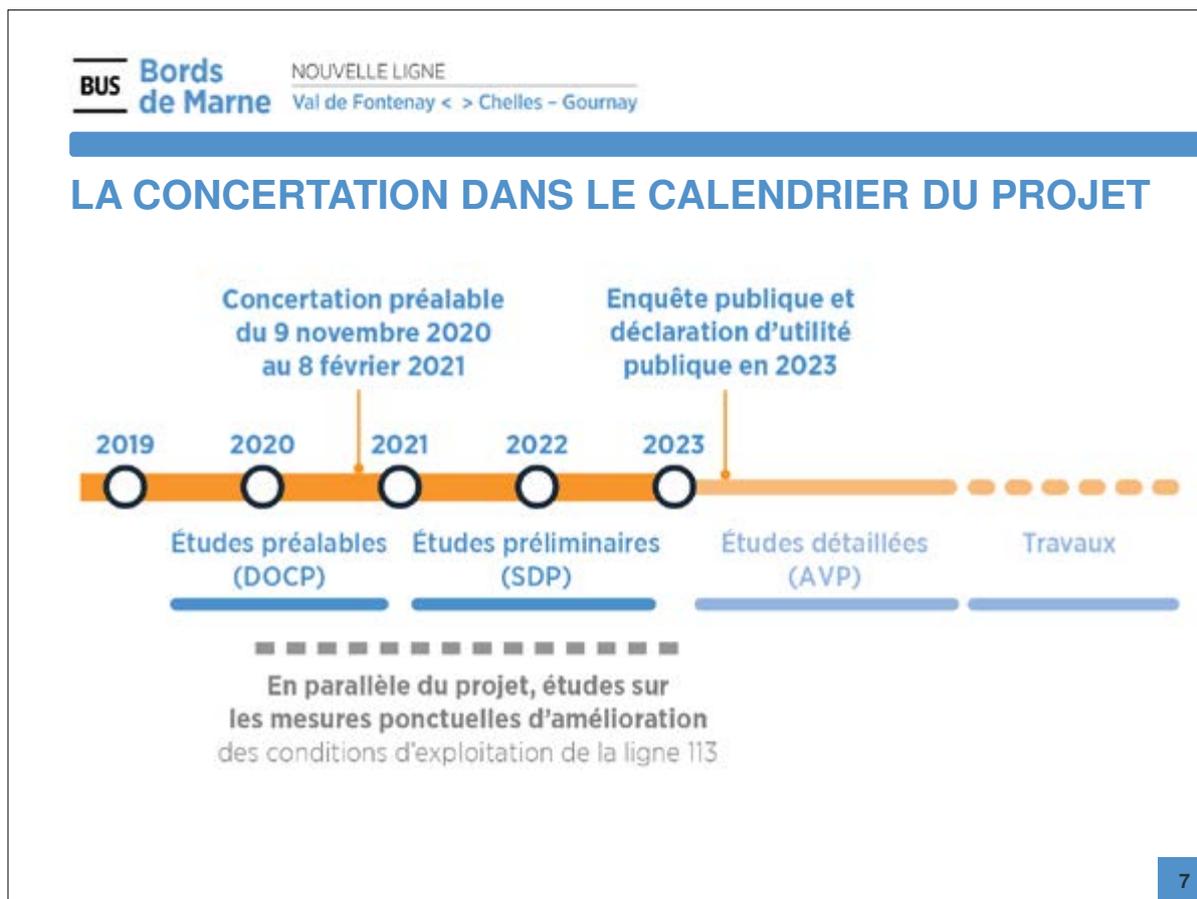
L'État, la Région Île-de-France et les Départements de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne financent les études.

5

POURQUOI LE PROJET BUS BORDS DE MARNE ?

- **Améliorer la circulation des bus**, soumise à des aléas de circulation, générant des problèmes de régularité et d'allongement des temps de parcours, notamment de la ligne 113
- **Répondre aux besoins croissants de desserte locale**, avec un territoire en fort développement (projets de développements urbains et économiques)
- **Assurer une correspondance en lien avec l'évolution du réseau de transport**, notamment sur le pôle Val de Fontenay et à Chelles-Gournay

6



7

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

POURQUOI UNE CONCERTATION ?

- Pour **vous informer**
- Pour recueillir **votre avis**
- Pour **enrichir le projet** et le faire évoluer
- Pour répondre au mieux aux **besoins et aux attentes du territoire**

Et après ?

Île-de-France Mobilités **réalisera un bilan de la concertation** qui sera **voté en Conseil d'administration** et qui viendra **nourrir la réflexion d'Île-de-France Mobilités dans la poursuite des études.**

La concertation Bus Bords de Marne, c'est :

- 5 rencontres, 2 ateliers
- 60 500 dépliantés diffusés,
- 1 site internet
- ...Et, à ce jour **+ de 600 avis**
- + de 3 000** visites sur le site internet

Concertation préalable volontaire, en application de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.

8

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama



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

DÉROULÉ DE L'ATELIER-FOCUS

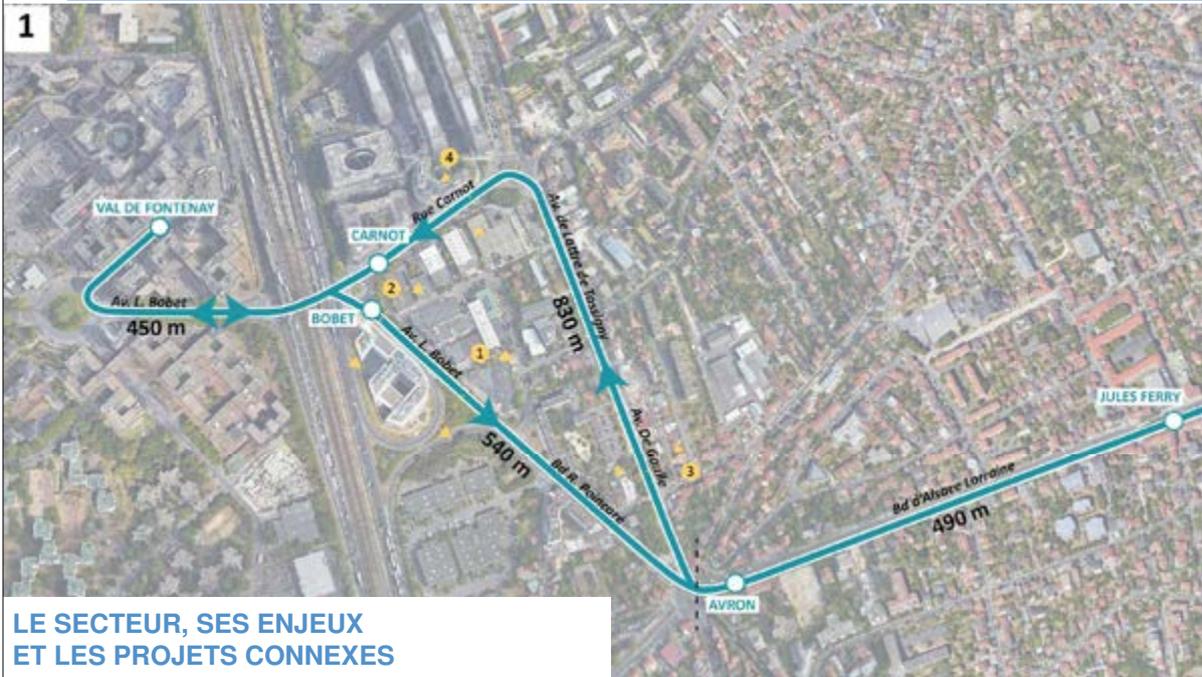
- Introduction
- 9h30-10h20 :
**1^{ère} partie – présentation du secteur :
Carrefour Leclerc/ Triangle Val de Fontenay**
- 10h20-11h30 :
2^{ème} partie – atelier en sous-groupes
- 11h30-12h00 :
3^{ème} partie – restitution en plénière

10

PRÉSENTATION DU SECTEUR CARREFOUR LECLERC TRIANGLE VAL DE FONTENAY

11

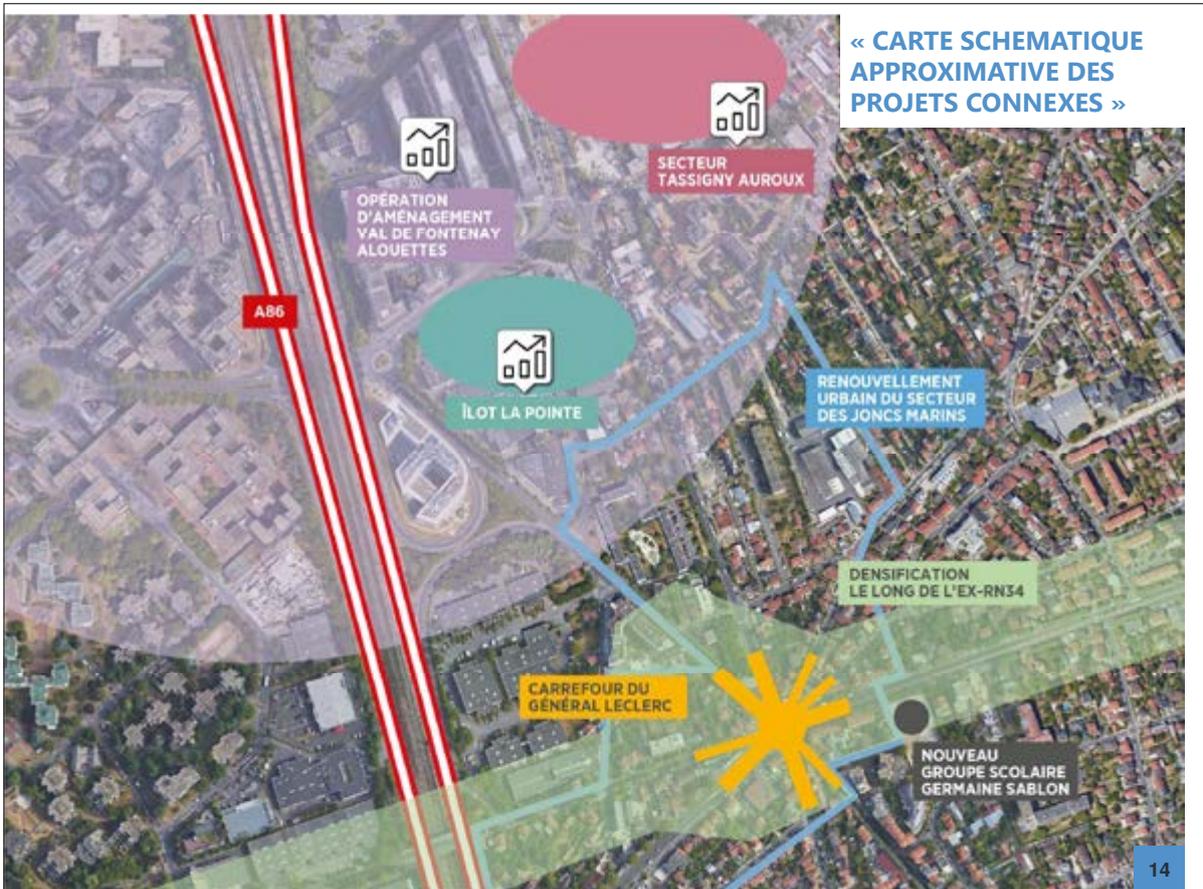
BUS Bords de Marne
NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay



12

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama



6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama

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

1A

1
2
Coupes
du secteur 1A

PROJET :
Les bus circuleront dans la circulation générale, dans les deux sens. Aucun aménagement de voirie prévu au-delà de ce qui est prévu dans le projet de réaménagement du pôle d'échanges Val de Fontenay (piste cyclable, trottoirs)

ENTRE LA GARE ROUTIERE DU VAL DE FONTENAY (AVENUE LOUISON BOBET) ET LE CARREFOUR CARNOT/BOBET

15

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

1B

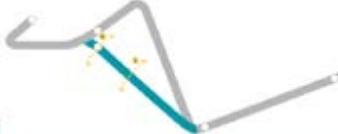
1
2
Coupes
du secteur 1B

AVENUE LOUISON BOBET ET BOULEVARD RAYMOND POINCARÉ

16



NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay



AVENUE LOUISON BOBET / BOULEVARD RAYMOND POINCARÉ

EXISTANT :

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



Coupe de la situation existante – rue Bobet
Dimension de la voirie : 18,80 mètres



17



NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

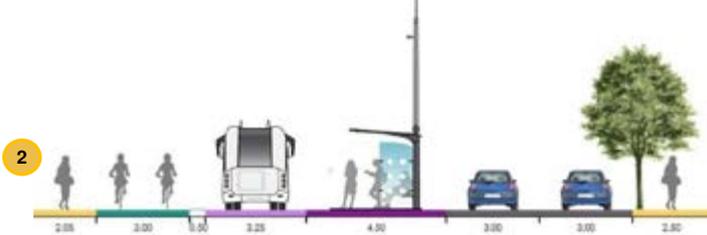


AVENUE LOUISON-BOBET / BOULEVARD RAYMOND-POINCARÉ

AVEC PROJET :

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

Coupe de la situation avec projet – station Bobet
Dimension de la voirie : 21,80 mètres



Coupe de la situation avec projet – rue Bobet
Dimension de la voirie : 18,80 mètres



18

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama

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

2

1
2
Coupes
du secteur 2

BOULEVARD ALSACE LORRAINE

19

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

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

1

20



NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

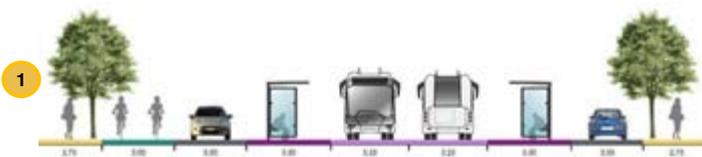


BOULEVARD ALSACE LORRAINE

AVEC PROJET :

- Des voies dédiées aux bus dans les 2 sens au centre de la voirie
- Une voie de circulation dans chaque sens pour les automobilistes
- Une piste cyclable bidirectionnelle implantée au nord de la voirie
- Carrefour Leclerc à reconfigurer (études détaillées à venir ultérieurement)

Coupe de la situation avec projet - station Avron
Dimension de la voirie : 28 mètres



Coupe de la situation avec projet - boulevard Alsace Lorraine
Dimension de la voirie : 27 mètres



21



6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama

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

1C

1 Coupe du secteur 1C

AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE ET AVENUE DE LATTRE DE TASSIGNY

23

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

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

1

24

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama



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 : 23,30 mètres



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

25



NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

1D



**Coupes
du secteur 1D**

1
2

← - - - - - →

RUE CARNOT

26



NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay



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 : 22,20 mètres



27



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 du côté sud
- 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

28

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama



CARREFOUR BOBET/CARNOT - INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

29

DES PRECISIONS ?

Avez-vous des questions sur ce qui a été présenté en vue de l'atelier?

30

ATELIER

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

ORGANISATION DE L'ATELIER

Présentation du secteur

Atelier en sous-groupes :

- 1^{er} temps : votre diagnostic du secteur (20')
- Synthèse (10')
- 2^e temps : vos préconisations pour le secteur (20')
- Synthèse (10')

Restitution collective

```
graph TD; P1[PLÉNIÈRE] --> G1[GROUPE 1]; P1 --> G2[GROUPE 2]; P1 --> G3[GROUPE 3]; G1 --> P2[PLÉNIÈRE]; G2 --> P2; G3 --> P2;
```

LES RÈGLES DU JEU DE L'ATELIER

- **L'atelier se déroulera sur le module en ligne Klaxoon.** Chaque groupe sera assisté au démarrage pour la prise en main de cet outil.
- **Commencer par désigner dans Teams un rapporteur par groupe, chargé de :**
 - Prendre la main sur l'outil Klaxoon pour y reporter les échanges du groupe et en faire la synthèse ;
 - Présenter le fruit des échanges du groupe lors de la restitution en plénière (en 5').
- Des **cartes, plans de coupe et grilles de travail** seront mis à votre disposition dans Klaxoon pour vous aiguiller dans vos échanges et faciliter le travail du rapporteur.
- **Pour toute question, tout problème, référez-vous au membre de l'organisation qui sera dans votre groupe**
- **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.

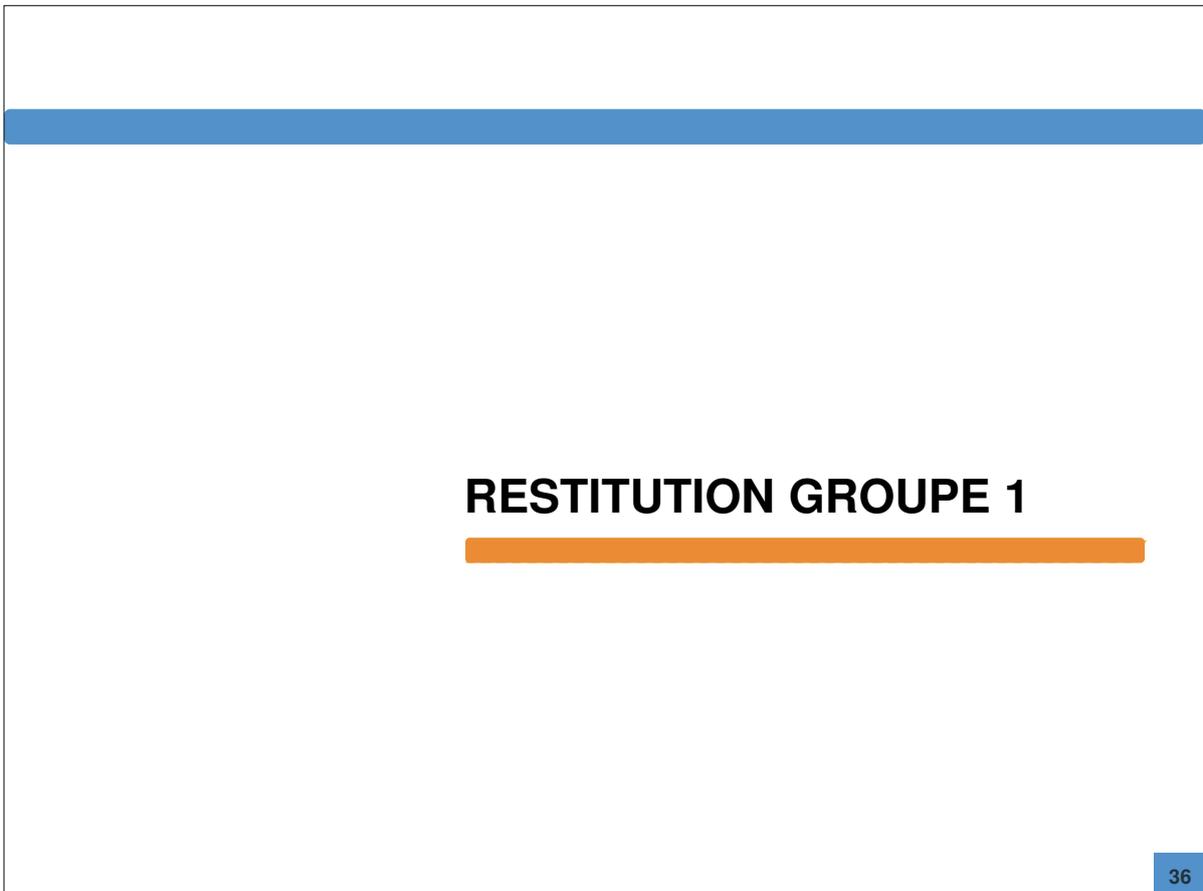
33

TEMPS D'ÉCHANGES AU SEIN DES GROUPES

34



A presentation slide with a white background. At the top, there is a thick blue horizontal bar. In the center, the word "RESTITUTION" is written in a large, bold, black sans-serif font. Below the text is a thick orange horizontal bar. In the bottom right corner, there is a small blue square containing the white number "35".



A presentation slide with a white background. At the top, there is a thick blue horizontal bar. In the center, the text "RESTITUTION GROUPE 1" is written in a large, bold, black sans-serif font. Below the text is a thick orange horizontal bar. In the bottom right corner, there is a small blue square containing the white number "36".

RESTITUTION GROUPE 2

37

RESTITUTION GROUPE 3

38

CONCLUSION

39

LES PROCHAINS RDV DE LA CONCERTATION



Rencontres voyageurs et proximité

- **Dimanche 24 janvier de 10h à 12h**
Avenue du Maréchal Foch en face du
Marché du Centre-Ville – Neuilly Plaisance
- **Mardi 26 janvier de 16h à 18h**
Gare de Chelles-Gournay
- **Judi 28 janvier de 7h30 à 9h30**
Arrêt de bus 113 – Place de la résistance – Neuilly-sur-Marne

Atelier focus, en visioconférence

- **Samedi 6 février de 9h à 12h**
Atelier focus sur la zone « ZAC Maison Blanche et Ville-Evrard »



Permanences téléphoniques

- **Mercredi 27 janvier 2021 de 12h à 14h**
- **Mercredi 3 février 2021 de 18h à 20h**

 **N° Vert 0 805 38 58 83**

40

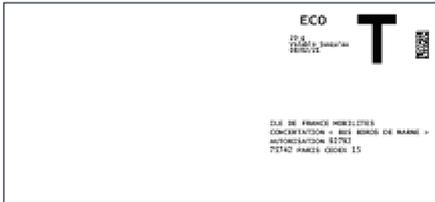
BUS Bords de Marne NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

LES AUTRES MODES DE PARTICIPATION

 **Le site internet** bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

- [LA CARTE PARTICIPATIVE](#)
- [LE FORMULAIRE DE DEPOT D'AVIS](#)
- [\(pour s'informer aussi et retrouver le DOCP\)](#)

 **Le coupon-T** joint au dépliant

41

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

Les prochaines étapes

- Compte-rendu
- Bilan de la concertation
- Etudes du Schéma de principe
Concertation continue
- Dossier d'enquête d'utilité publique
- Enquête publique



 **Rester informé(e), abonnez-vous aux actus sur**
bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

42

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le diaporama

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

MERCİ DE VOTRE PARTICIPATION

43



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^e partie : présentation du secteur (carrefour Leclerc au Perreux – triangle Val de Fontenay) et questions/réponses
- 2^e partie : travail en sous-groupes
- 3^e 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 »
- Jérémy 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^{ère} adjointe en charge de la voirie

PARTICIPANTS¹ 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)

¹ 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.

La réunion s'est tenue en visioconférence compte tenu des règles sanitaires en vigueur.

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 ligne²).

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

² <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 « Éviter, 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 concert 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)³.

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 :



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

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le compte rendu

Secteurs à difficultés	Enjeux sur la zone à horizon de mise en service du projet
<ul style="list-style-type: none"> - densité de Traffic - pas d'espace pour les mobilités douces - peu d'espaces végétalisés <p>Augmentation de la Population sur le secteur</p>	<ul style="list-style-type: none"> limiter l'impact environnemental : <ul style="list-style-type: none"> - le transport n'est pas uniquement la réponse - limiter l'artificialisation des sols ==>ZAN - un parcours végétalisation / Maintenir un cadre de vie des habitants du secteur Répondre aux besoins de la population en déplacement : bus, vélos, voitures partagées

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>	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation du nombre d'Habitants : prendre compte des stationnements Prévoir des stationnements à proximité du futur groupe scolaire et des commerces Possibilité d'aménager la piste cyclable sur les trottoirs du boulevard Alsace Lorraine continuité des pistes cyclables prévoir l'augmentation de la fréquentation des pistes cyclables avoir des trottoirs suffisamment large bus 110 /113 augmentation de la >>fréquence >> vitesse d'exploitation >> des feux prioritaires séparation végétale entre les pistes cyclables et les axes routiers Biodiversité : réensauvagement à prévoir

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"> - Dangerosité pour les piétons et cyclistes - Dégradation de la chaussée - Trafic très dense (proximité de l'A86 et de grands centres tertiaires) - Pollution croissante - Augmentation de la population dans les prochaines années : intensification du trafic routier et problème de stationnement accentué - Absence de piste cyclable
-----------------------	--

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le compte rendu

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

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

- Idée de repositionner l'arrivée du Bus Bords de Marne sur le parvis Est

Possibilité de créer une gare routière Est

Itinéraires cyclistes ou trottoirs insuffisants

- Prendre en compte les traversées piétonnes au carrefour Bobet/ Carnot

- sécuriser l'avenue Bobet (limiter vitesse, radar ?), ne pas attendre l'arrivée du Bus

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"> - Interrogation sur la pertinence du choix de la localisation du terminus du Bus Bords de Marne à la gare routière - 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) - Stationnement entre les arbres qui gêne les piétons
Préconisations	<ul style="list-style-type: none"> - 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) - Faciliter la lisibilité et la fluidité de l'itinéraire en aménageant des voies bidirectionnelles sur l'avenue De Lattre de Tassigny-Général de Gaulle - Réfléchir dès aujourd'hui à l'amélioration de la circulation des piétons et cyclistes et ne pas attendre la mise en service du projet - Prendre en compte les piétons dans les projets d'aménagement

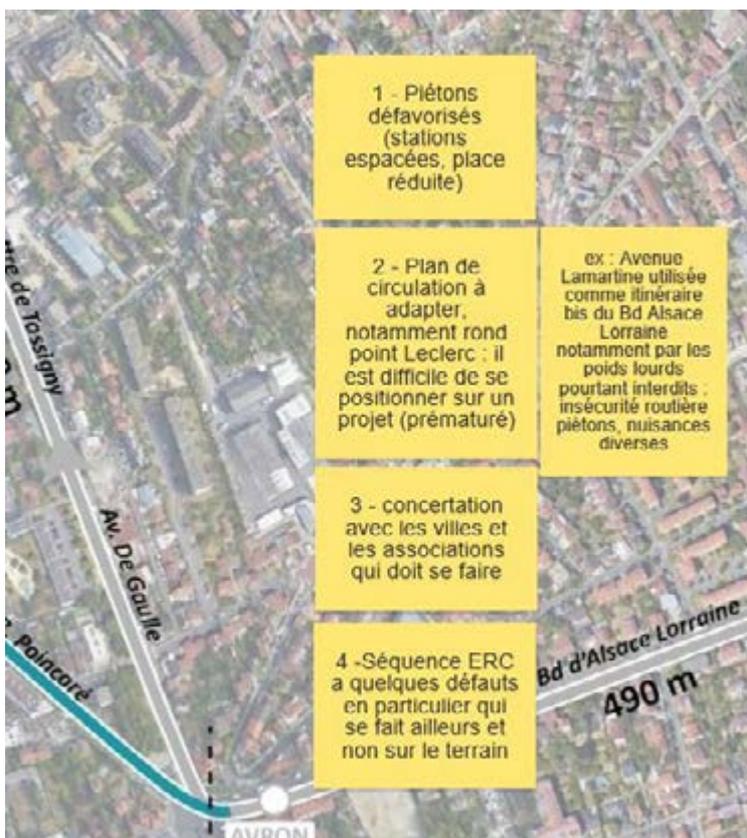
Bernard GOBITZ, du sous-groupe n° 2, insiste sur l'intérêt de situer le terminus du Bus Bords de Marne à l'est de Val de Fontenay et non à l'ouest. Il souligne qu'avec l'arrivée des futures lignes de métro 1 et 15 ainsi que du Tram T1, le centre de gravité de Val de Fontenay va se déplacer de l'ouest 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.

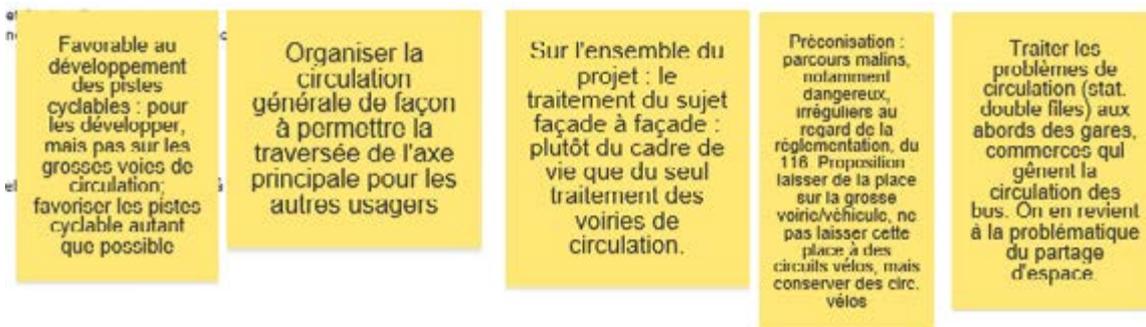
❖ **Sous-groupe n° 3**

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 :



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

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 Marne⁴ 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.

⁴ bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

5. ANNEXE : FEUILLE DE TRAVAIL KLAXOON VIERGE

PREMIERE SEQUENCE : 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 vélopédon, stationnement, entrées 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-dessous (cliquer sur le bouton (+) en bas pour créer un post-it) ou bien en dessinant avec les outils à votre disposition (cône 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-its de la carte.
- Vous avez 30 minutes pour cette première séquence. Au bout de 20 minutes, prévoyez 2 à 10 minutes pour que le rapporteur/la rapporteuse prenne le temps de mettre au propre, symboliser 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.



Bords de Marne NOUVELLE LIGNE
de Fontenay < -> Chelles - Gournay

AVENUE LOUISON-BOBET / BOULEVARD RAYMOND-POINCARÉ

EXISTANT :

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

Changement de circulation possible sur la rue
Raymond-Poincaré de la rue de la Gare à la rue de la Poste

Bords de Marne NOUVELLE LIGNE
de Fontenay < -> Chelles - Gournay

BOULEVARD ALSACE LORRAINE

EXISTANT :

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

Changement de circulation possible sur la rue
Alsace Lorraine de la rue de la Gare à la rue de la Poste

1C

1D

17

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

Annexes du bilan de la concertation sur le projet Bus Bords de Marne
du 9 novembre 2020 au 8 février 2021

70

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le compte rendu

Bords de Marne NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay > Chelles - Gournay

**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

*Objectif de la consultation publique : améliorer la qualité de l'axe
Démarcher les usagers de 15 à 65 ans*



Bords de Marne NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay > Chelles - Gournay

RUE CARNOT




EXISTANT :

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

*Objectif de la consultation publique : améliorer la qualité de l'axe
Démarcher les usagers de 15 à 65 ans*



18

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le compte rendu

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

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le compte rendu

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

2

BUS NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < -> Chelles - Gournay

BOULEVARD ALSACE LORRAINE

AVEC PROJET :

- Des voies dédiées aux bus dans les 2 sens au centre de la voirie
- Deux voies de circulation maintenues pour les automobilistes
- Piste cyclable bidirectionnelle implantée au nord de la voirie
- Carrefour Leclerc à reconfigurer (études détaillées à venir ultérieurement)

Coupe de la situation avec projet - SECTION AVANT
Dimension de la voirie : 28 mètres

Coupe de la situation avec projet - Boulevard Alsace Lorraine
Dimension de la voirie : 27 mètres

1B

BUS NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < -> Chelles - Gournay

AVENUE LOUISE BOBET / BOULEVARD RAYMOND-POINCARÉ

AVEC PROJET :

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

Coupe de la situation avec projet - section Bobet
Dimension de la voirie : 31,65 mètres

Coupe de la situation avec projet - rue Bobet
Dimension de la voirie : 16,00 mètres

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le compte rendu

1C

1

Bords de Marne
BUS 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
Élargissement de la voirie - 15,30 mètres*

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

2

Bords de Marne
BUS 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
Élargissement de la voirie - 18,30 mètres*

La station Bords de Marne est implantée au niveau de l'Allée des Sablons

1D

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le compte rendu

LES DIFFÉRENTS MOYENS DE CIRCULATION (bus, véhicules particuliers, modes doux) : espaces dédiés à chaque mode, implantations, traversées	Parties du projet qui dépendent bien à la situation	Parties du projet à modifier / améliorer	Des propositions
STATIONNEMENT	Parties du projet qui dépendent bien à la situation	Parties du projet à modifier / améliorer	Des propositions

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°1 - Samedi 23 janvier 2021 : Le compte rendu

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

25

Atelier focus n°2 - Samedi 6 février 2021 : Le diaporama



BUS Bords de Marne

NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

**Atelier-focus n°2 :
ZAC Maison Blanche
Ville Evrard**

SAMEDI – 6 FÉVRIER 2021– 9H À 12H

bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr



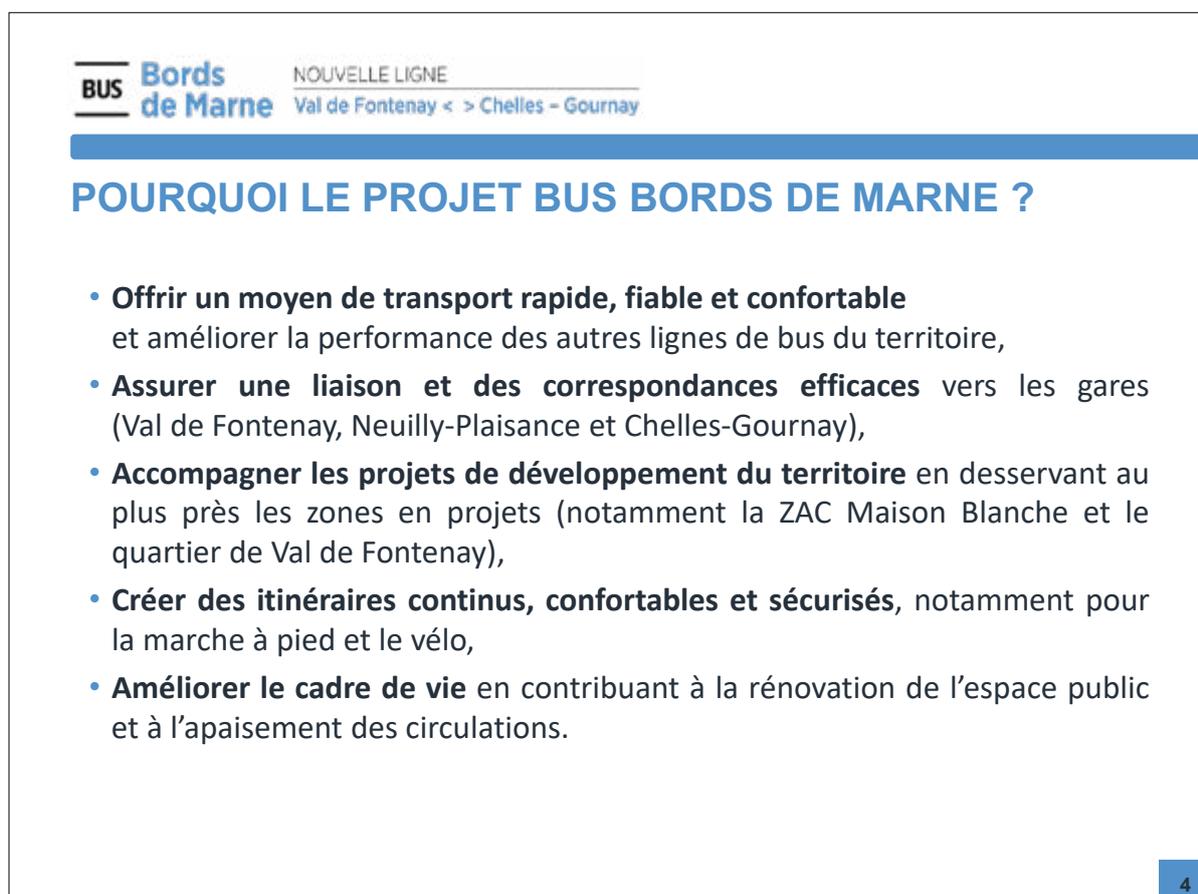
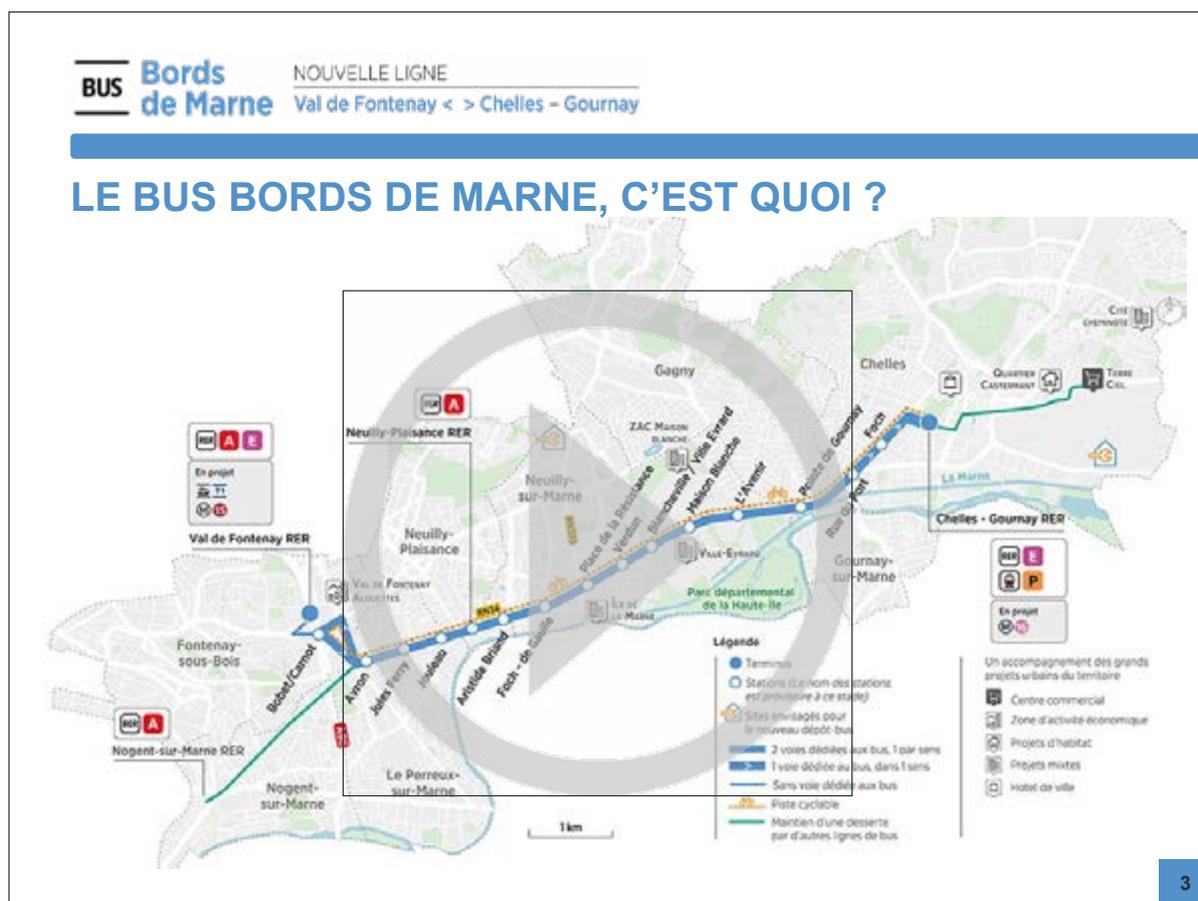
BUS Bords de Marne

NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

LES RÈGLES DU JEU ET LE CADRE DE LA RÉUNION

-  La réunion est enregistrée pour le compte-rendu
-  Isolez-vous dans un endroit calme
-  Attendez les temps d'échanges pour poser vos questions.
-  Levez la main pour demander à prendre la parole
-  Présentez-vous
-  Parlez clairement
-  Coupez votre micro et caméra quand vous n'avez plus la parole
-  Respectez les temps de parole de chacun
-  En cas de souci technique, le tchat ou le n°06-77-73-50-76

2



QUI EST ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ?



Autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France, Île-de-France Mobilités organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens.

- **Île-de-France Mobilités est engagée dans un ambitieux programme de modernisation des transports** : nouveaux trains, nouvelles lignes de tram, rénovation des voies, accessibilité des gares, sécurité des voyageurs, nouveaux services de mobilités, etc.
- **Île-de-France Mobilités apporte d'importantes améliorations au réseau de bus** (augmentation de la fréquence, des horaires, adaptation des parcours aux évolutions des territoires) et porte un objectif ambitieux d'un parc 100% propre.

5

LE MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET



Île-de-France Mobilités est le maître d'ouvrage des études du projet Bus Bords de Marne.

LES FINANCEURS DU PROJET



L'État, la Région Île-de-France et les Départements de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne financent les études.

6

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

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

UN PROCESSUS DE DÉCISION À CHAQUE ÉTAPE

- **Des comités technique (COTECH)**, en présence des services techniques des collectivités et partenaires,
- **Un comité de suivi (COSU)** en présence des élus et des financeurs,
- ↓ **Un conseil d'administration**, composé des élus de la Région Île-de-France et des départements, et de représentants d'EPCI, CCI et d'association d'utilisateurs.

7

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

LA CONCERTATION DANS LE CALENDRIER DU PROJET

Concertation préalable du 9 novembre 2020 au 8 février 2021

Enquête publique et déclaration d'utilité publique en 2023

2019 2020 2021 2022 2023

Études préalables (DOCP) Études préliminaires (SDP) Études détaillées (AVP) Travaux

En parallèle du projet, études sur les mesures ponctuelles d'amélioration des conditions d'exploitation de la ligne 113

8

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°2 - Samedi 6 février 2021 : Le diaporama



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

DÉROULÉ DE L'ATELIER-FOCUS

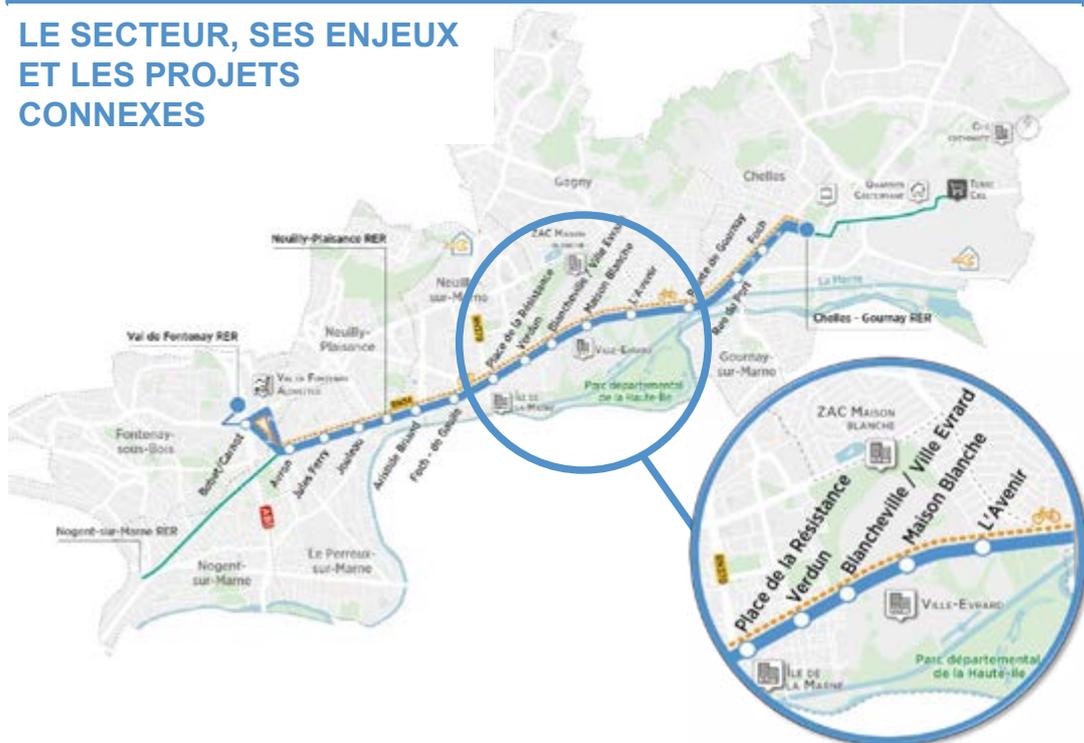
- **9h à 10h15 :**
1^{ère} partie – présentation générale et présentation du secteur : ZAC Maison Blanche/Ville Evrard
- **10h15 à 11h25 :**
2^{ème} partie – atelier en sous-groupes
- **11h25 à 12h :**
3^{ème} partie – restitution en plénière

10

PRÉSENTATION DU SECTEUR ZAC MAISON BLANCHE VILLE EVRARD

11

LE SECTEUR, SES ENJEUX ET LES PROJETS CONNEXES



12

UN ENJEU COMMUN À L'ENSEMBLE DE L'AXE : LA CIRCULATION ROUTIÈRE

• Diagnostic :

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

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

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

13

2 OPTIONS À APPROFONDIR

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

• Points d'attention pour la suite :

- » Les études ultérieures permettront de préciser également la géométrie et les **principes de fonctionnement des carrefours, principaux points de congestion de la circulation routière.**
- » Les **aménagement**s proposés devront être **cohérents** d'un bout à l'autre du tracé, pour éviter en particulier les conséquences de changements brutaux de la capacité routière (**effet « goulot d'étranglement »**).

14

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°2 - Samedi 6 février 2021 : Le diaporama

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

PLACE DE LA RESISTANCE

VERDUN

500 m

390 m

Av. du Général De Gaulle

Av. du Maréchal Leclerc

Rue Gambetta

1

2

1 ← →

2 Coupe du secteur

**DE LA D30 À VILLE EVRARD :
AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE /
AVENUE DU MARÉCHAL LECLERC**

15

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

**DE LA D30 À VILLE EVRARD :
AVENUE DU G^{AL} DE GAULLE / AVENUE DU MARÉCHAL LECLERC**

EXISTANT :

- Circulation à 2X2 voies avec terre-plein central
- Espaces piétons

Coupe de la situation existante – avenue du Maréchal Leclerc –
Dimension de la voirie : 20,50 mètres

1

2,25 3,80 3,80 2,00 3,80 3,80 2,25

16

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

DE LA D30 À VILLE EVARD : AVENUE DU G^{AL} DE GAULLE / AVENUE DU MARÉCHAL LECLERC

AVEC PROJET :

- Emprises élargies
- 2 voies dédiées aux bus implantées au centre de la voirie
- 1 piste cyclable bidirectionnelle au nord
- Des trottoirs pour les piétons

2 OPTIONS (hors station) :

- 2 voies ou 3 voies de circulation pour les automobilistes

Coupe de la situation avec projet - avenue du Maréchal Leclerc (OPTION 1+1 voies véhicules particuliers)
Dimension de la voirie : 28 mètres

Coupe de la situation avec projet - avenue du Maréchal Leclerc (OPTION 2+1 voies véhicules particuliers)
Dimension de la voirie : 28 mètres

Coupe de la situation avec projet - station Verdun
Dimension de la voirie 28 mètres

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

ENTRE VILLE EVRARD ET LA POINTE DE GOURNAY

18



NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay



ENTRE VILLE EVRARD ET LA POINTE DE GOURNAY

EXISTANT :

- Circulation à 2x2 voies séparées par un terre-plein central planté
- Alignement d'arbres, côté sud, sans trottoirs piétons
- Cheminement piétons, côté nord



Coupe de la situation existante – avenue Jean Jaurès
Dimension de la voirie : 27.50 mètres

3



19



NOUVELLE LIGNE
Val de Fontenay < > Chelles - Gournay



ENTRE VILLE EVRARD LA POINTE DE GOURNAY

AVEC PROJET :

- Emprises existantes
- 2 voies dédiées aux bus implantées au centre de la voirie
- 1 piste cyclable bidirectionnelle au nord
- Des trottoirs pour les piétons

2 OPTIONS (hors station) :

- 2 voies ou 3 voies de circulation pour les automobilistes

Coupe de la situation avec projet – entre Ville Evrard et Pointe de Gournay
(OPTION 1+1 voies véhicules particuliers) –
Dimension de la voirie 24 mètres

3



Coupe de la situation avec projet – entre ville Evrard et Pointe de Gournay
(OPTION 2+1 voies VP) –
Dimension de la voirie 24 mètres

3



Coupe de la situation avec projet - station L'Avenir
Dimension de la voirie 27 mètres

4



20



MAISON BLANCHE : INTENTION D'AMÉNAGEMENTS (OPTION 3 VOIES VP)

21

DES PRECISIONS ?

Avez-vous des questions sur ce qui a été présenté en vue de l'atelier?

22

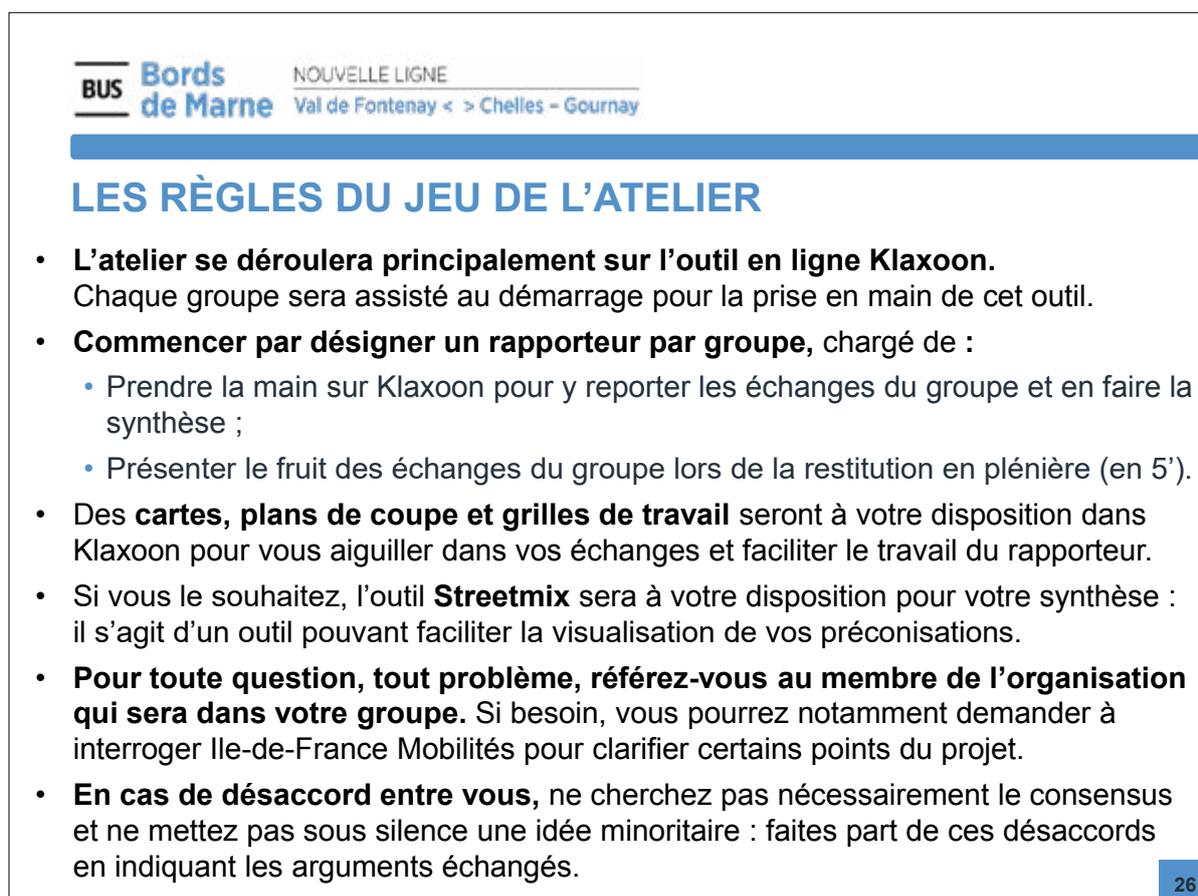
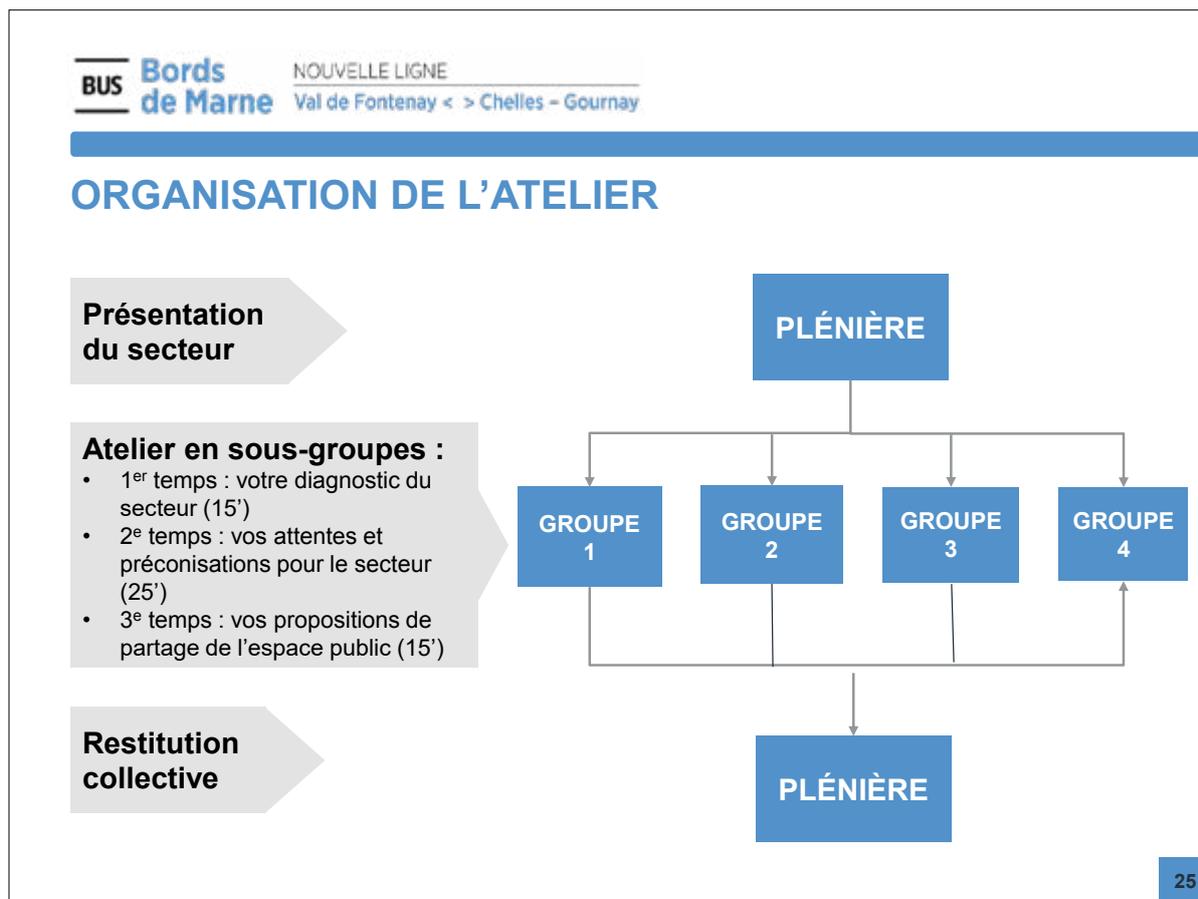
DES AMÉLIORATIONS POUR LES BUS À COURT TERME, AU PLUS PRÈS DE LA ZAC MAISON BLANCHE

- 643** • depuis le 31 août 2020 : prolongement et renfort de la ligne 643, reliant l'est de la ZAC Maison Blanche à la gare du Chénay-Gagny (RER E)
- 203** • depuis le 4 janvier 2021 : évolution de la ligne 203 avec un terminus déplacé rue de Bougainville, reliant l'ouest de la ZAC Maison Blanche à la gare de Neuilly-Plaisance (RER A), via le parc du Croissant Vert
- 113** • à court-moyen terme : des pistes d'amélioration de la ligne 113 à l'étude par Île-de-France Mobilités et les gestionnaires de voiries pour réduire les difficultés d'exploitation :
 - » ajustement de la fréquence du bus aux besoins actuels (mesures de fréquentation de la ligne)
 - » optimisation de la programmation des carrefours à feux,
 - » création de couloirs bus à l'approche des carrefours difficiles,
 - » mise en place d'un système de détection aux carrefours (priorité au bus au niveau des carrefours), etc.

23

ATELIER

24



TEMPS D'ÉCHANGES AU SEIN DES GROUPES

27

RESTITUTION

28

RESTITUTION GROUPE 1

29

RESTITUTION GROUPE 2

30

CONCLUSION

31

COMMENT PARTICIPER JUSQU'AU 8 FÉVRIER 2021 ?



Le site internet
bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

- [Carte participative](#)
- [Formulaire de dépôt d'avis](#)
(pour s'informer aussi et retrouver le DOCP)



Le coupon-T joint au dépliant



**La concertation
Bus Bords de Marne**

- Pour **vous informer**
- Pour recueillir **votre avis**
- Pour **enrichir le projet** et le faire évoluer
- Pour répondre au mieux aux **besoins et aux attentes du territoire**

5 rencontres, **2** ateliers
4 permanences téléphoniques,
60 500 dépliant diffusés,
1 site internet
....Et, à ce jour **+ de 700 avis**
+ de 11 600 visites sur le site internet

Concertation préalable volontaire, en application de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.

32

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

ET APRÈS ?

- Compte-rendu
- Bilan de la concertation
- Etudes du Schéma de principe
Concertation continue
(modalités à définir à l'issue du bilan de la concertation)
- Dossier d'enquête d'utilité publique
- Enquête publique

Le bilan de la concertation synthétisera toutes les contributions. Ile-de-France Mobilités en tirera des orientations pour nourrir la réflexion et orienter les études à venir. Il sera approuvé en Conseil d'Administration et publié sur le site.

 Restez informé(e), abonnez-vous aux actus sur bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

33

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

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION

34



BUS Bords
de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Atelier-focus sur la zone « ZAC Maison Blanche / Ville- Evrard » (Neuilly-sur-Marne)

6 février 2021

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^e partie : présentation du secteur (ZAC Maison Blanche - Ville Evrard)
- 2^e partie : travail en sous-groupes
- 3^e 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 de Seine Saint-Denis : Philippe ARNOULD, Direction du Développement, des Mobilités et de l'Habitat, chargé de projets espaces publics
- Représentants et élus de la Ville de Neuilly-sur-Marne :
 - Marius TIMOFTE, adjoint délégué aux Transports et aux Mobilités
 - Chantal LACROIX, adjointe déléguée aux Solidarités et au Logement
 - Antoine PAGE, conseiller municipal délégué aux Mobilités douces
 - Jean-Claude BONNET-MAYER, conseiller municipal délégué au Pédagogique
 - Agnès OVALDE, conseillère Municipale déléguée au Handicap
 - Juline CHARNAY, Direction générale des services techniques, chargée de mission en urbanisme opérationnel et programmation
- Représentants de l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est : Mickaël ANDRIANANJA, Directeur de la Mobilité
- 3 membres du bureau d'études mandaté par Grand Paris Grand Est (Ilex Paysages)
- 2 membres du bureau d'étude mandaté par Ile-de-France Mobilités pour la suite des études de Schéma de Principe du projet Bus Bords de Marne (EGIS)

PARTICIPANTS¹ AUX ATELIERS

Groupe 1 – 4 participants dont :

- Christophe DARRET, Directeur du Patrimoine et des Travaux à l'Etablissement Public de Santé Ville Evrard
- Jean-Pierre FÈVRE, association ADEQUA
- Jean-Baptiste PENNES, association des Résidents du Parc de Maison Blanche
- 1 Riverain, Neuilly-Plaisance

Groupe 2 – 3 participants dont :

- Thierry CARAYOL, association ENDEMA 93
- Fanny DITTE, association des Résidents du Parc de Maison Blanche
- Younes OUALLOUCHE, association des Résidents du Parc de Maison Blanche
- 1 Riverain, Autre

¹ 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 25 participants inscrits (limite de l'atelier fixée à 25 participants), 7 participants présents.

ANNEXE

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

La réunion s'est tenue en visioconférence compte tenu des règles sanitaires en vigueur.

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 (4'13") du projet est diffusée (accessible en ligne²).

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 précise que son département a la charge de tous les nouveaux projets de transports en commun de surface (bus, tram et tram-train), dans les départements des Hauts-de-Seine, des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis.

Il présente les cinq grands objectifs du projet Bus Bords de Marne :

- Offrir un moyen de transport rapide, fiable et confortable, notamment en améliorant la performance des lignes existantes sur le territoire ;
- Améliorer la liaison et les correspondances avec les grandes lignes de transports de masse (RER A, RER E, ligne P du Transilien et à l'horizon 2030, Tram T1 et lignes de métro 15 et 16 du Grand Paris Express) ;
- Accompagner les projets de développement sur le territoire en assurant des dessertes au plus près des zones en projets (la ZAC Maison Blanche et le quartier de Val de Fontenay) ;
- Créer des itinéraires continus, confortables et sécurisés pour les modes actifs (marche à pied et vélo) ;
- Améliorer le cadre vie en rénovant l'espace public de façade à façade.

Il indique qu'Île-de-France Mobilités (IDFM) est maître d'ouvrage du projet Bus Bords de Marne et pilote à ce titre 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 ainsi que 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 précise que le financement des études du projet jusqu'à l'enquête publique est réparti entre la Région Île-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) pour un montant de 3,5 millions d'euros. Ce n'est qu'après la déclaration d'utilité publique qu'une prochaine convention définira le financement des étapes suivantes. Les études de faisabilité (DOCP) ont estimé à ce stade le coût du projet à un total de 156,6 millions d'euros (à plus ou moins 20%).

Il précise que le projet est élaboré de manière partenariale avec l'ensemble des collectivités, élus et partenaires concernés par le projet tout au long du projet et dès l'élaboration du DOCP. Le processus décisionnel du projet se fait dans le cadre de trois comités : un comité technique (COTECH) réunissant les services techniques des partenaires ; un comité de suivi (COSU) en présence des élus et des financeurs ; et le Conseil d'Administration qui est composé d'élus de de la Région Île-de-France et des départements d'Île-de-France ainsi que de représentants d'EPCI, de Chambres de Commerce et d'Industrie et d'association d'usagers. Il précise que c'est le Conseil d'Administration d'IDFM qui décide des différentes études à réaliser. En parallèle de ce processus partenarial, IDFM réunit également les associations selon les thématiques du projet, comme par exemple les associations environnementales ou encore les associations cyclistes et de transports.

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

Il indique que l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) étant terminée, le projet est en phase de concertation, qui constitue le premier temps d'échanges avec le public. Il souligne le caractère fondamental de celle-ci dont l'objectif est de recueillir les avis de la population afin de préciser et d'enrichir le projet. Il précise que nous sommes au début du projet et que de nombreuses autres étapes suivront : les études de schéma de principe, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, les études détaillées, les autorisations réglementaires environnementales, les éventuelles acquisitions foncières, les travaux préparatoires et enfin la réalisation des travaux. L'enquête publique sera une étape particulièrement importante puisqu'elle permettra d'accéder à la Déclaration d'Utilité Publique nécessaire à la poursuite et à la réalisation du projet. Le temps de mise en service de la nouvelle ligne de bus est estimé entre 7 et 9 ans à compter de la concertation.

Mélanie GAZENGEL, Île-de-France Mobilités, chargée de mission concertation et information, remercie à son tour les participants pour leur présence à l'atelier de ce matin et signale que Sandrine ARTIS, cheffe du département concertation et information, est également présente. Elle précise que la réunion de ce jour est focalisée sur un secteur géographique du projet en particulier, celui de la ZAC Maison Blanche et Ville-Evrard à Neuilly-sur-Marne, entre les stations de bus « Place de la Résistance » et « L'Avenir ».

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

- Présentation du secteur géographique et des principaux enjeux du projet par Île-de-France Mobilités, 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 ;
- Travail des participants en sous-groupes auto-administrés en vue d'établir un diagnostic du secteur et des préconisations ;
- 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 « ZAC MAISON BLANCHE – VILLE-EVRARD »

Initialement, cet atelier devait se tenir 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.

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 de ce jour. Il indique que cette zone est composée de deux séquences : la première, située entre le carrefour de la Résistance et la station de l'Avenir, est déjà très urbanisée et est amenée à se densifier davantage ; la seconde, située entre Maison Blanche et Ville-Evrard, appelée aussi secteur des hôpitaux, est en cours de développement et sera un pôle majeur à l'horizon de la mise en service du projet, notamment en termes de logements. Cette séquence présente donc **un premier enjeu, celui d'accompagner le développement du territoire** et de concevoir un transport en commun performant et adapté.

Il ajoute qu'à proximité de ce secteur, et plus particulièrement au niveau des hôpitaux, se trouve **un second enjeu, environnemental** (faunistiques et floristiques) avec la présence de zones naturelles et d'arbres d'alignement remarquables. Il précise que cet environnement sera pris en compte dans la conception du projet et les aménagements qui seront proposés.

Enfin, il indique que **la gestion de la circulation routière est un enjeu commun à l'ensemble de l'axe, avec notamment l'objectif d'apaiser les circulations**. En effet, il rappelle que l'ex-RN 34 est aujourd'hui un axe très emprunté, aussi bien par des riverains pour se déplacer sur le territoire que par des véhicules en transit entre Paris et l'Est francilien comme itinéraire de substitution à l'autoroute A4. En outre, il souligne que les carrefours de l'axe constituent les principaux points de congestion du trafic.

Il présente les résultats des premières études de circulation réalisées dans le cadre du DOCP, document support de la concertation. Il précise que celles-ci ont été menées à un niveau macro, englobant les autoroutes A4 et A86, pour examiner quelles seraient les conséquences d'une réduction de la capacité routière sur l'ex-RN-34 et afin de modéliser les dynamiques de report de trafic sur ce secteur. Deux conclusions s'en dégagent :

- La réduction de la capacité routière sur l'ex-RN 34 entraînerait un repli naturel du trafic de transit sur l'autoroute A4 qui deviendrait alors un itinéraire plus attractif ;

- Avec ou sans la réalisation du projet, la densité de circulation resterait importante sur l'axe, d'où la nécessité d'approfondir les aménagements pour garantir un maximum de fluidité.

Il rappelle qu'à ce jour, le DOCP envisage deux options pour réguler la capacité routière sur le secteur focus objet de l'atelier : 1/ une voie pour les automobiles dans chaque sens ou bien 2/ deux voies pour les automobiles dans le sens vers Paris et une voie vers Chelles.

Il précise qu'il est d'ores et déjà prévu d'approfondir ces études de trafic dans le schéma de principe qui est l'étape suivante du projet. La modélisation du réseau routier sera alors réalisée à un niveau plus détaillé (étude micro) afin de mesurer finement les impacts des différents scénarios sur la circulation routière de l'ex-RN34 mais aussi des voiries adjacentes.

Il ajoute que deux points feront l'objet d'une attention particulière dans les études ultérieures : d'une part, le dimensionnement et les principes de fonctionnement des carrefours, qui sont les principaux lieux de congestion de la circulation routière ; d'autre part, des propositions d'aménagements cohérents tout au long du tracé afin d'éviter des ruptures brutales en termes de capacité routière (effet « goulot d'étranglement »).

❖ Séquence focus n°1 : De la D30 à ville Evrard : Avenue du Général de Gaulle – Avenue du Maréchal Leclerc

Les études de DOCP s'attachent à proposer un découpage du tracé en séquences homogènes, avec de premières propositions de « profils types ».

La première séquence présentée s'étend de l'Avenue du Général de Gaulle à l'Avenue du Maréchal Leclerc. Elle est caractérisée par une forte urbanisation et une densité de population importante. Les aménagements existants, (« le profil type » existant) sur cette section sont : deux voies routières dans les deux sens de circulation séparées par un terre-plein central ainsi que deux trottoirs de part et d'autre.

Les propositions du projet sur cette section sont les suivantes en section courante (hors stations) :

- Elargir le tronçon existant de plusieurs mètres dans les zones prévues par les documents d'urbanisme de la commune de Neuilly-sur-Marne ;
- Dédier deux voies aux bus au centre de la voirie ;
- Insérer une piste cyclable bidirectionnelle au nord de la voirie ;
- A déterminer, les 2 options évoquées ci-avant : 1/ une voie pour les automobiles dans chaque sens ou bien 2/ deux voies pour les automobiles dans le sens vers Paris et une voie vers Chelles
- Selon l'option retenue : augmenter la largeur des trottoirs
- Selon l'option retenue : Végétalisation du secteur ;

Dédier des voies aux bus au centre de la voirie est la solution qui permet de proposer une offre de bus performante (avec des bus circulant à une forte fréquence toutes les 3 minutes environ en heure de pointe) tout en limitant les conflits possibles avec les autres fonctions (accès riverains et accès aux voiries adjacentes).

Le projet prévoit également d'aménager des quais confortables, positionnées en vis-à-vis et adaptés aux prévisions d'affluence au niveau des stations (cf. coupe du DOCP projetée).

❖ Séquence focus n°2 : Entre Ville-Evrard et la Pointe de Gournay : le secteur des hôpitaux

Cette séquence est en particulier l'objet du travail en sous-groupe qui s'en suit. Ce tronçon est compris entre Ville-Evrard et la Pointe de Gournay. Au centre de celui-ci se trouve la station « Maison Blanche » au niveau de l'accès principal à la ZAC Maison Blanche et qui correspondra à l'avenir également à l'accès principal de l'hôpital Ville-Evrard, dont le site est en cours de reconfiguration. A l'est du tronçon se situe la station « L'Avenir », déjà existante et utilisée par la ligne 113. A l'ouest, Île-de-France Mobilités propose de regrouper les stations existantes « Blancheville » et « Ville-Evrard » en une seule station « Blancheville – Ville-Evrard » qui serait située à proximité des aménagements à venir (futur lycée et future voirie d'accès aux logements de Ville-Evrard).

Cette section comprend aujourd'hui deux voies de circulation dans les deux sens séparées par un terre-plein central planté, un alignement d'arbres remarquables côté Ville-Evrard, un cheminement piéton côté Maison Blanche et une bande plantée entre le trottoir et la voie de circulation vers Paris.

Les propositions du projet sur cette section sont les suivantes :

- Dédier deux voies aux bus au centre de la voirie ;

- Insérer une piste cyclable bidirectionnelle au nord de la voirie ;
- A déterminer, 2 options : 1/ une voie pour les automobiles dans chaque sens ou bien 2/ deux voies pour les automobiles dans le sens vers Paris et une voie vers Chelles
- Selon l'option retenue : des trottoirs plus ou moins larges
- Selon l'option retenue : une place aux arbres et à la végétalisation plus ou moins importante
- Des quais de 3,50 m au niveau des stations ;

Pour conclure, le diaporama présente une image de synthèse illustrant les intentions d'aménagements si trois voies de circulation automobile sont conservées. La prise de vue se situe au niveau de la station Maison Blanche et figure l'accès principal à la ZAC Maison Blanche. Il est précisé que la future connexion avec l'hôpital de Ville-Evrard sur la gauche n'est à ce stade pas encore représentée.

❖ Questions / réponses sur la présentation

Un riverain remercie Île-de-France Mobilités pour son implication dans ce projet qu'il estime important pour la ville de Neuilly-sur-Marne et qui répond à un besoin.

- Il émet plusieurs remarques et recommandations vis-à-vis de celui-ci. Il s'interroge notamment sur la nécessité d'aménager deux voies de circulation vers Paris au niveau de Maison Blanche, ce secteur n'étant pas saturé en termes de trafic.
- Il signale également que les points de franchissement de l'axe pour les piétons et les vélos constituent un enjeu essentiel du projet. Pour y répondre, il préconise de relier la future piste cyclable à la passerelle existante, d'en profiter pour rénover cette passerelle et d'explorer la possibilité d'en créer une nouvelle au niveau de la station « L'Avenir » et toutes autres options de franchissement permettant de proposer des itinéraires continus pour les cycles et les piétons.
- Par ailleurs, il ajoute qu'à l'horizon de la mise en service du projet, d'ici une dizaine d'années, les pratiques en termes de mobilités auront peut-être changé (notamment en raison du développement du télétravail. A ce titre, il se demande s'il n'y a pas un risque que le Bus Bords de Marne soit obsolète dès son lancement. Dans la mesure du possible, il conseille donc de réaliser un projet facilement évolutif dans le temps afin d'être en phase avec l'évolution des usages. Il estime par exemple que les trottoirs évoqués dans le cadre du projet ne sont pas très larges.
- Enfin, il signale que l'image de synthèse présentée précédemment ne tient pas compte des projets en cours et de l'évolution de ce secteur, précisant que d'ici dix ans, au niveau de Maison Blanche, des bureaux auront remplacé la végétation et les arbres actuels.

Une riveraine fait part de sa crainte sur les emprises réellement disponibles au regard du projet présenté et demande si l'élargissement de la chaussée prévu entre la Place de la Résistance et Maison Blanche sera réalisable compte tenu des immeubles qui ont été construits au ras des trottoirs sur cette zone-là.

Thierry CARAYOL, association ENDEMA 93 (protection de l'environnement), partage la réflexion du premier intervenant sur l'importance des points de franchissement à destination des cycles et des piétons. A cet égard, il estime qu'il serait intéressant de rénover la passerelle existante en plaques de béton pour en faire un écopont, c'est-à-dire une structure assez large qui permettrait aux espèces animales et végétales de traverser la coupure urbaine de l'ex-RN34, et de relier le parc du croissant Vert et le Canal.

- Par ailleurs, il souhaite savoir si les projets de commerces dans le cadre de la ZAC Maison Blanche sont toujours d'actualité et, si c'était le cas, savoir de quelle manière la question du stationnement sera intégrée au projet.
- Il fait également remarquer que le projet de Ville-Evrard est assez lointain et qu'il n'est pas totalement défini, la mairie de Neuilly-sur-Marne souhaitant limiter l'urbanisation. Il souhaite savoir comment, dès lors, prendre en compte cette évolution dans le projet.
- Enfin, il profite de cette occasion pour indiquer que la suspension du projet de prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs est très regrettable, s'agissant selon lui d'un équipement indispensable pour ce secteur.

François GROS, Île-de-France Mobilités, indique qu'il a bien pris note de la remarque au sujet de la ligne 11. Il rappelle que la concertation en cours porte sur le projet Bus Bords de Marne qui est un projet complémentaire et précise qu'à ce jour, il ne dispose pas d'informations nouvelles sur la ligne 11. Il indique qu'il fera part de la remarque au service qui suit le projet.

Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités, indique que la question de la continuité cyclable et de ses connexions avec le réseau existant est un enjeu important qui sera abordé plus précisément dans le schéma de principe. A ce stade, il est seulement posé le principe d'un espace réservé pour les pistes cyclables et

ultérieurement, il sera étudié précisément comment ces pistes cyclables implantées au nord de la voirie pourront se connecter avec le réseau cyclable alentour.

- S'agissant de la passerelle située au droit du futur lycée, il précise qu'à ce stade, il n'a pas été identifié d'impacts du projet sur celle-ci puisque les aménagements à venir s'inséreront en dessous. Il ajoute que s'il n'est pas envisagé à ce stade du projet de toucher à cette passerelle, en revanche il conçoit qu'il pourrait s'avérer intéressant de la considérer dans le cadre des impacts que le projet pourrait avoir sur l'environnement et sur les continuités écologiques dans ce secteur.
- Sur la question de l'évolution du secteur, il explique que pour estimer les prévisions de trafic attendues sur ce projet de transport en commun, Île-de-France Mobilités (IDFM) travaille avec l'Institut Paris Région qui répertorie, en lien avec l'Insee et les collectivités, tous les projets de développement de territoire en cours et établit ainsi les perspectives en termes d'emplois et de logements. A partir de ces études et de ces données datant de 2019, IDFM dresse des hypothèses de perspectives et de projection de trafic. Ces données seront réactualisées au cours des études du schéma de principe.
- Concernant les pratiques de mobilités, il indique que le modèle sur lequel s'appuie le DOCP a été réalisé avant le confinement et la crise sanitaire actuelle. Néanmoins, il précise qu'IDFM a déjà entrepris de nouvelles enquêtes afin de mesurer l'évolution récente des mobilités. Les résultats obtenus seront pris en compte autant que faire se peut, et les modèles mis à jour à chaque étape du projet.
- Il confirme que la perspective présentée pour illustrer les intentions d'aménagement au niveau de la station Maison Blanche tient compte d'une photographie de l'existant, et ne représente pas les projets d'aménagements futurs, l'objectif ici étant avant tout de présenter les aménagements sur la voirie. Toutefois, il assure que l'aménagement de l'interface avec les projets prévus sur la ZAC Maison Blanche sera approfondi.
- Quant à l'élargissement de la chaussée prévu au niveau de la Place de la Résistance, il confirme que les études s'appuient sur les emprises prévues dans les documents d'urbanisme de la commune de Neuilly-sur-Marne, qui s'appliquent à toute nouvelle construction.

Un riverain s'interroge à nouveau sur la validité des prospectives actuelles du schéma d'aménagement, étant donné le flou quant aux évolutions du site de Maison Blanche et aux habitudes de déplacements des usagers d'ici dix ans. Il propose dès lors de concevoir un projet évolutif et adaptable, et de refaire une concertation dans trois ans, quand le devenir des projets en cours sur le secteur aura été précisé.

François GROS, Île-de-France Mobilités, rappelle que le projet se situe aujourd'hui au stade amont des études et qu'il suivra un long processus d'approfondissement durant plusieurs années : chaque nouvelle étape sera aussi l'occasion d'adapter les aménagements prévus en fonction des besoins, de l'évolution du territoire ou bien d'éléments qui n'avaient pas pu être anticipés, même si ces ajustements seront plus limités à chaque nouvelle étape d'avancement.

- Au sujet de la demande d'une nouvelle concertation à un moment plus avancé du projet, il précise que ce sera bien l'objet de l'enquête publique qui sera programmée d'ici deux à trois ans. Il espère qu'elle rencontrera la même mobilisation que la phase de concertation actuelle, durant laquelle de nombreux avis ont été recueillis. Enfin, il rappelle que cette étape décisive offre l'occasion au public d'exprimer de nouveau son avis sur le projet.

Thierry CARAYOL, association ENDEMA 93, souhaite savoir si Île-de-France Mobilités (IDFM) a évalué l'impact sur la circulation dans les quartiers environnants, notamment en considérant les comportements d'usagers cherchant à contourner l'ex-RN34 en empruntant des itinéraires bis. Il souhaite également savoir si IDFM a anticipé à ce stade l'évolution du plan de circulation ou des mesures pour limiter ces impacts négatifs sur les quartiers environnants.

- Par ailleurs, il s'inquiète de l'existence d'un scénario qui ne prévoit aucun arbre, option inenvisageable pour une association environnementale. Il aimerait également avoir davantage de précisions sur la végétalisation aux abords du projet.
- Enfin, il souhaite savoir si IDFM a réfléchi aux conséquences du projet en lien avec le projet d'agrandissement du parc de la Haute-Île, au sud de l'ex-RN34.

Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités, indique que l'élaboration du plan de circulation nécessite un modèle de trafic plus précis que celui établi pour le DOCP, et c'est bien l'un des objectifs de l'étude de trafic plus détaillée prévue dans le cadre du schéma de principe, lequel présentera les actions à mener sur l'ex-RN34 et sur les voiries adjacentes pour atteindre la meilleure gestion du trafic routier sur le secteur.

- Sur la question de la végétalisation, il indique que les arbres d'alignement qui longent le sud du secteur des hôpitaux sont remarquables et constituent un enjeu important du secteur. De manière plus générale, il rappelle qu'un des objectifs du projet est aussi de requalifier cet espace public très routier. A ce titre, il précise que partout où les emprises le permettront et au regard des autres fonctionnalités à maintenir, des propositions de végétalisation seront faites (arbres ou parterres). Cet enjeu sera affiné également dans les prochaines étapes de schéma de principe : des levers terrains sont notamment nécessaires et prévus pour connaître précisément les emprises réelles disponibles.
- Quant à l'aménagement du parc de la Haute-Île, il rappelle qu'il est sous maîtrise d'ouvrage du Département de Seine-Saint Denis qui est aussi un des partenaires et financeurs des études du projet Bus Bords de Marne : IDFM travaille en contact étroit avec le Département, en particulier sur les points d'interfaces entre les projets. L'objectif est bien de penser les continuités entre ces différents projets (aménagement, itinéraires cyclables, etc.). Ce travail partenarial est identique avec la Ville de Neuilly-sur-Marne et l'aménageur sur la ZAC Maison Blanche.

Un riverain souhaiterait avoir des précisions sur la possibilité de réaliser des aménagements à court terme notamment pour desservir les résidents du nord de la ZAC Maison Blanche (quartier déjà très dense) qui est assez loin de la RN34 et de la ligne 113. Il propose d'adapter à court terme le tracé du 113 actuel et d'en faire une ligne « en fourche » en la faisant passer à l'intérieur de la ZAC de Maison Blanche, sans couper le parc des 33 hectares, afin de permettre aux habitants de relier le RER A plus rapidement.

Jérémy AROLES, Île-de-France Mobilités, rappelle qu'Île-de-France Mobilités a déjà fait évoluer l'offre de bus sur le secteur de la ZAC Maison Blanche : dès l'été 2020, à la livraison des premiers logements, la ligne 643 qui dessert la gare du Chénay-Gagny a été prolongée jusqu'à Maison Blanche (à l'est du quartier) pour permettre un lien direct avec le RER E, avec une fréquence augmentée.

- Il ajoute que depuis le 4 janvier 2021, la ligne 203 a aussi été modifiée pour faciliter les liaisons avec la ZAC Maison Blanche et la gare RER de Neuilly-Plaisance via le Parc du Croissant vert.
- Il rappelle également que la station Maison Blanche se situe déjà dans l'aire d'attraction de la ZAC Maison Blanche, accessible via la marche à pied ou le vélo : pour améliorer son accessibilité, l'enjeu est de compléter l'offre sur les autres lignes.

3. TRAVAIL EN SOUS-GROUPES

Via l'application Microsoft Teams, les participants sont répartis dans deux 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 » sur lequel des supports sont mis à leur disposition (cartes, plans de coupe et grilles)³.

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

Avant la restitution des ateliers, **Marius TIMOFTE, adjoint délégué aux Transports et aux Mobilités à la mairie de Neuilly sur Marne**, présent à l'atelier en qualité d'observateur ainsi qu'une grande partie de l'équipe municipale, souligne que la municipalité travaille en étroite collaboration avec Île-de-France Mobilités (IDFM) et que ce partenariat va se poursuivre. Il témoigne de l'attachement de la commune à ce projet et remercie IDFM d'avoir inclus, à la suite de leurs échanges, l'option du maintien de deux voies de circulation dans le sens vers Paris, là où le projet ne prévoyait que l'option d'une seule voie de circulation. Il ajoute que ce projet n'exclut pas celui du prolongement de la ligne 11 pour lequel la mairie confirme son soutien, les deux projets étant importants et défendus par la Ville.

❖ Sous-groupe n°1

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

³ Voir en annexe les feuilles de travail vierges qui structuraient le travail des participants

Notes de travail du Groupe 1 sur la partie 1 - Diagnostic du secteur :



Notes de travail du Groupe 1 sur la partie 2 - Préconisations :

PARTIES DU PROJET BORDS DE MARNE QUI RÉPONDENT À LA SITUATION	PARTIES DU PROJET À MODIFIER / À AMÉLIORER
<p>Plus de place accordées aux piétons et à la végétalisation, c'est primordial. L'environnement urbain va être amené à changer : la R34 va devenir un boulevard urbain plus qu'une route à proprement parler. Piste cyclable = point positif</p>	<p>ZAC de Ville-Evrard : Beaucoup plus d'habitants et d'utilisateurs de la RN34. L'usage de la voiture est très répandu : il paraît peu réaliste d'envisager de réduire à ce point l'emprise des voies destinées aux voitures. Surtout en l'absence de station de métro.</p>

- Soigner l'aval des flux pour éviter les bouchons
- Quelle place pour la voiture dans le futur?
- Problématiques de stationnement, qui créent des conflits de circulation
- Ne pas chasser la voiture mais plutôt réguler le trafic routier

6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°2 - Samedi 6 février 2021 : Le compte rendu

Avantage = végétalisation

2ème solution : préférable du point de vue du personnel hospitalier

Notes de travail du Groupe 1 sur la partie 3 - Synthèse sur le partage des espaces :

Essayer de prendre en compte les différents types d'usagers

Rajouter de la verdure entre les voies réservées aux voitures et celles réservées aux vélos

Question de l'adaptabilité de la largeur des différentes voies

Rapprocher la population des BDM ; service de location de vélos? A intégrer dans la réflexion

Trottoirs d'une largeur d'1m80 : trop étroits pour permettre d'installer des bancs, et permettre de flâner, de faire les boutiques

Riverain de Neuilly-Plaisance, rapporteuse 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"> - Un environnement urbain en transition : les nouveaux logements construits dans la ZAC Maison Blanche vont transformer la zone en un véritable quartier - Une augmentation des habitants qui risque d'accroître les problèmes de circulation et de générer la saturation du trafic
Préconisations	<p>Préconisations d'ordre général :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas « chasser la voiture » complètement du projet mais essayer de trouver des moyens d'optimiser les trajets en voiture et de réguler le trafic routier : cela pourrait passer par une réflexion en amont de l'axe pour éviter les embouteillages en aval. - La suppression même d'une seule voie de circulation paraît apporter des impacts compliqués - Tenir compte de tous les types d'usagers afin de partager au mieux les espaces - Adapter la largeur des voies réservées aux différents usages en veillant à prendre en compte l'irrégularité de la largeur du boulevard le long du parcours <p>Circulation et stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'accès à l'hôpital de Ville-Evrard pour le personnel, en particulier veiller à réserver un dégagement à partir de l'ex-RN34 - Réguler les flux de circulation en adaptant les feux - Garantir une voie d'accès au parking pour le personnel soignant de l'hôpital

10

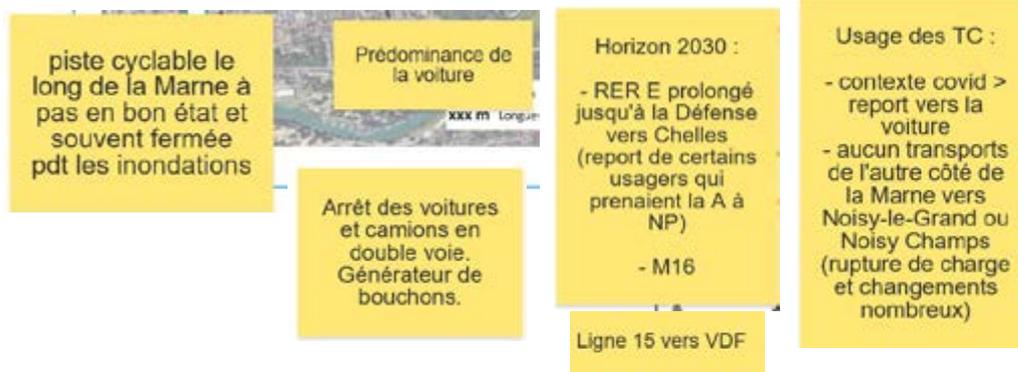
	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte la question du stationnement afin de faciliter l'accès aux commerces et services le long de cet axe - Réfléchir aux impacts de l'aménagement pour les riverains concernant les itinéraires de substitution qui seront amenés à être plus utilisés dans le cas où la capacité automobile sur l'ex-RN34 serait réduite <p>Modes actifs et végétalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accorder plus de place aux piétons et à la végétalisation (enjeu capital) - L'aménagement des pistes cyclables est un point positif - Insérer des espaces végétalisés entre les pistes cyclables et les voies réservées aux voitures pour prévenir les risques d'accidents - Elargir les trottoirs pour en faire des espaces récréatifs (promenades, installation de bancs, espaces ombragés, faire les boutiques, etc.) - Raccorder les pistes cyclables à celles existantes le long de la Marne - Prévoir des services de location de vélos <p>Stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduire la taille des abris bus qui, bien que confortables, semblent prendre trop de place au vue de la largeur de l'axe routier <p>Positionnement vis-à-vis des deux options d'aménagement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La présence de la végétalisation dans la première proposition - comprenant une voie automobile dans chaque sens – est appréciable... - ... mais la deuxième proposition semble préférable et plus réaliste à plusieurs égards : 1) incertitude sur la capacité des transports publics, notamment en l'absence de station de métro, à résorber la majorité des flux de circulation (qui sont déjà importants aux vues de l'usage très répandu de la voiture sur le secteur et qui vont mécaniquement augmenter avec la densification du secteur) et donc risque d'augmenter la saturation routière ; 2) vis-à-vis du personnel hospitalier car elle permet un meilleur accès à l'hôpital
--	--

Christophe DARRET, du sous-groupe n° 1, souhaite préciser que toutes les places de stationnement pour le personnel de l'hôpital sont déjà prévues sur le site de Ville-Evrard et donc qu'il n'y a pas besoin de places de stationnements sur l'axe pour le personnel de l'hôpital. Les préconisations concernent uniquement les voies de dégagement pour y accéder.

❖ **Sous-groupe n° 2**

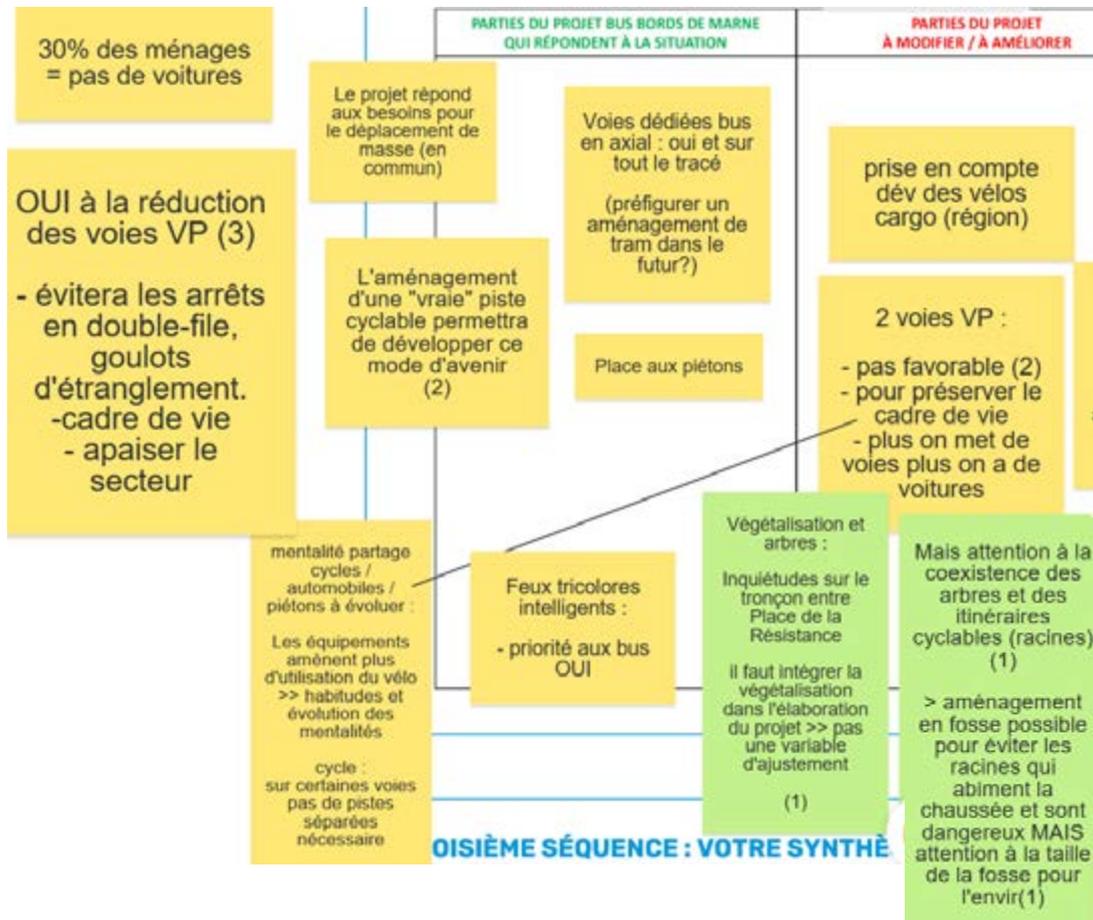
Voici ci-après une capture d'écran des notes prises sur la feuille de travail du groupe 2 qui sont montrées à l'écran en même temps que la restitution :

Notes du groupe 2 sur la partie 1 - Diagnostic du secteur :



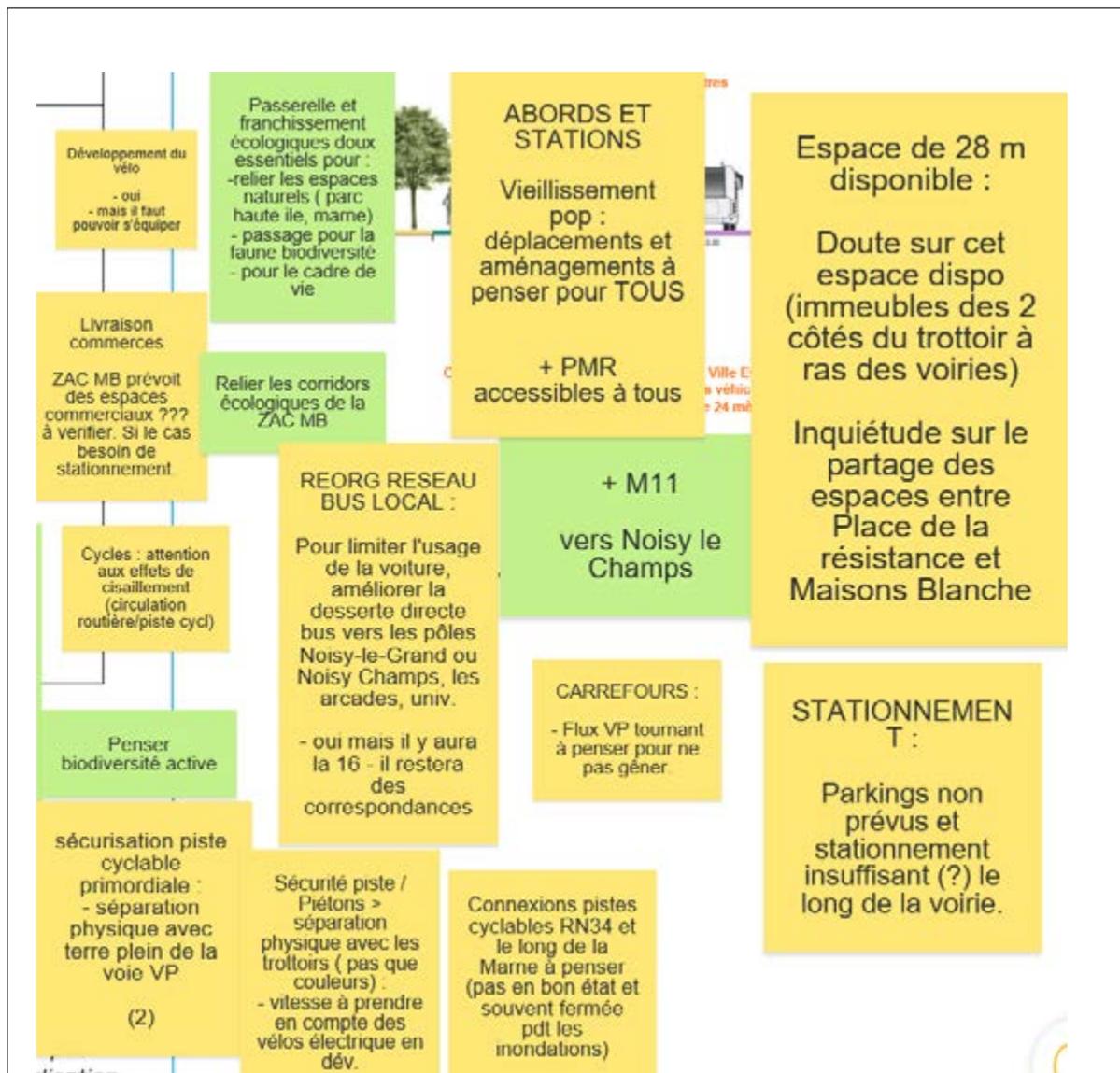
EN RESUME :
 un quartier en devenir, déjà très vert au niveau de MBlanche
 MAIS très peu vert sur le secteur Place de la résistance.
 RN34 : coupure urbain
 Pas de piste cyclable
 Circulation bus encombrée et bondée aux heures de pointes
 (après la place de la résistance très dense).
 Saturation circulation et transport

Notes du groupe 2 sur la partie 2 - Préconisations :

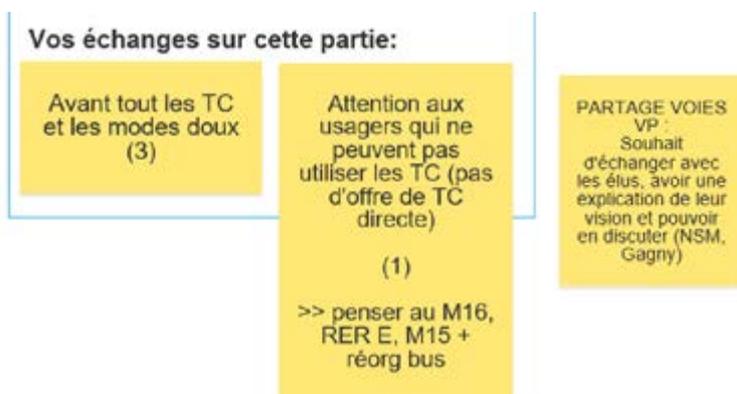


6 Les ateliers-focus

Atelier focus n°2 - Samedi 6 février 2021 : Le compte rendu



Notes du groupe 3 sur la partie 3 : synthèse sur le partage des espaces :



Le sous-groupe n° 2 a choisi de présenter collégalement la synthèse des échanges qui se sont tenus lors de l'atelier. Thierry CARAYOL, ENDEMA 93, a commencé la restitution :	
Diagnostic du secteur	<ul style="list-style-type: none"> - Un quartier en devenir avec de nombreux changements, notamment une forte augmentation de la population à anticiper- Absence de piste cyclable sur l'axe - Présence sur l'axe de grands arbres qu'il faut conserver - L'ex-RN34 est une coupure urbaine, avec des enjeux de franchissement
Préconisations	<ul style="list-style-type: none"> - Anticiper les changements à venir du quartier, notamment en termes d'habitants - Aménager un réseau de pistes cyclables au-delà de l'axe, sur le quartier - Séparer clairement les pistes cyclables du réseau routier afin d'éviter les conflits d'usages - Approfondir les modalités de franchissement de l'axe pour les piétons et les vélos (passerelle, passages protégés) - Préserver les arbres sur l'axe pour leur fonction écologique - Développer le potentiel existant en termes de végétalisation en veillant à la qualité de leur aménagement (différence entre la perspective et les coupes proposées) - Aménager des points de connexions entre l'axe de la RN-34 et les bords de Marne, notamment des cheminements doux - Eviter que l'axe ne devienne un « aspirateur à voitures » - Réguler les feux de circulation pour favoriser les transports en commun - Mieux connecter le nord et le sud du territoire en facilitant le franchissement de la Marne. La ligne 11 serait une solution très favorable en ce sens. <p>Positionnement vis-à-vis des deux options d'aménagement : Dans l'échange sur le partage de la voirie, dans l'ensemble le groupe s'est montré majoritairement favorable pour privilégier les transports en commun et les modes doux et favoriser la réduction de la place de la voiture.</p>

Younès OUALLOUCHE, du sous-groupe n° 2, précise que la place de la voiture était le seul point de divergence au sein du groupe mais confirme qu'une majorité de personnes priorisaient les mobilités douces et les transports en commun. Par ailleurs, il ajoute qu'il est nécessaire de réfléchir au stationnement (places ou petits parkings), en particulier pour les commerces se situant sur la RN-34. En effet, il constate que l'image présentant les intentions d'aménagement ne présente aucune place de stationnement.

Fanny DITTE, du sous-groupe n° 2, ajoute qu'il faut aussi séparer physiquement la piste cyclable des trottoirs piétons pour sécuriser les conflits d'usage ici aussi, notamment vis-à-vis de la vitesse que peuvent atteindre les vélos électriques par rapport au vélo classique (jusqu'à 25 km/h facilement).

4. CONCLUSION

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

François, GROS, Île-de-France Mobilités, remercie les observateurs présents à l'atelier de ce jour, à savoir les représentants de la Ville de Neuilly-sur-Marne, de l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis. Il les remercie d'avoir accompagné Île-de-France Mobilités durant l'ensemble des études et pendant toute la concertation.

Il résume à chaud les principaux points qu'il retient des restitutions des travaux en sous-groupe, en précisant que l'exercice n'est jamais facile et que le compte rendu sera plus exhaustif. Il relève qu'il n'a pas été fait état d'opposition au projet Bus Bords de Marne ni à l'intérêt qu'il poursuit. A l'image du premier atelier, il constate que la thématique principale qui ressort des échanges est celle du partage et de l'usage de l'espace public, et que cette thématique pose question : quelles sont les fonctionnalités et les modes de transport à prioriser et selon quelles conditions d'aménagement ? Il note que l'usage piéton et cycliste, et plus particulièrement l'enjeu de leur sécurité, est de nouveau au cœur des préoccupations. Il relève également que ces échanges ont fait émerger deux attentes nouvelles notamment par rapport au 1^{er} atelier : d'une part, celle de ne pas oublier les usagers des voitures et de s'interroger sur leur place au sein du projet en évaluant ses impacts notamment sur les quartiers environnants ; d'autre part, celle de réserver des espaces pour le stationnement et la livraison sur l'axe, notamment à proximité des commerces. En résumé, il souligne que c'est la place faite à la voiture au sein du projet qui remonte dans le niveau de priorisation vis-à-vis des autres modes de transport, et qu'il s'agira de trouver un juste équilibre entre chacune des fonctionnalités et des usages sur cet espace.

❖ Les prochaines étapes

Mélanie GAZENGEL, Île-de-France Mobilités, remercie les participants pour leur implication et la richesse des échanges. Elle précise que cet atelier constituait la dernière rencontre de la concertation et qu'il reste encore deux jours pour participer via le site internet du projet (formulaire de dépôt d'avis ou carte participative). Elle rappelle le caractère essentiel de cette concertation dont les contributions serviront à enrichir le projet. Elle indique que l'atelier de ce jour fera l'objet d'un compte rendu qui sera annexé au bilan de la concertation, lui-même voté par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités et consultable sur le site internet du projet (après quelques mois, le temps d'analyser l'ensemble des contributions et d'en tirer des orientations pour les prochaines études du schéma de principe à venir). Pour être averti de la publication du compte rendu de l'atelier, du bilan et de l'avancée du projet, elle recommande aux participants de s'abonner aux actualités sur le site du projet. Elle ajoute que la concertation avec l'ensemble des partenaires va se poursuivre dans le cadre du schéma de principe : les modalités précises seront définies à la suite du bilan de la concertation et d'autres réunions avec les associations et les riverains seront éventuellement programmées. Enfin, elle signale que l'enquête publique donnera lieu à un nouveau temps de dialogue et d'échanges avec le public.

Clôture de la réunion.

5. ANNEXE : FEUILLE DE TRAVAIL KLAXOON VIERGE (SUPPORT DES TRAVAUX EN SOUS-GROUPES)

BIENVENUE SUR KLAXOON !

Avant de commencer...

N'hésitez pas à prendre le temps de vous présenter !

Quel est le numéro de votre groupe ?

(ajoutez un post-it ici : bouton (+) en bas au milieu de la page)

Désignez un rapporteur/une rapporteuse parmi vous : celui-ci/celle-ci prend la main sur cette page, partage son écran dans Microsoft Teams et fait la synthèse des échanges. A la fin de l'atelier, il/elle présentera en plénière une synthèse des travaux de son groupe.

PREMIÈRE SÉQUENCE : VOTRE DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

> 10 MIN, DE 10H25 à 10H35

> **Quels sont les compléments que vous souhaitez apporter au diagnostic fait par Île-de-France Mobilités de la situation actuelle ?**



DEUXIÈME SÉQUENCE : VOS REMARQUES ET PRÉCONISATIONS SUR LE PROJET

>30 MIN, DE 10H35 à 11H05

Quelles sont vos remarques et préconisations sur le projet ?

- > *L'équilibre entre les modes de circulation ?*
- > *Le stationnement ?*
- > *Arbres et espaces verts ?*
- > *Autres sujets ?*

PARTIES DU PROJET BUS BORDS DE MARNE QUI RÉPONDENT À LA SITUATION	PARTIES DU PROJET À MODIFIER / À AMÉLIORER

TROISIÈME SÉQUENCE : VOTRE SYNTHÈSE SUR LE PARTAGE DES ESPACES

> 15 MIN, DE 11h05 à 11h15

> **Quelle est votre vision d'un partage équilibré de l'espace public ? Quelles sont, selon vous, les fonctionnalités prioritaires sur cette emprise contrainte ?**

Si vous le souhaitez, l'outil Streetmix est à votre disposition pour votre synthèse : il s'agit d'un outil pouvant faciliter la visualisation de vos préconisations en partant d'un plan de coupe de la situation existante.

La proposition que vous faites doit comporter :

1

					
Prévoir au MINIMUM	1 voie de bus dans chaque sens au centre de la voirie	Des quais de stations de chaque côté	1 voie de circulation générale dans chaque sens	Des trottoirs de chaque côté	1 piste cyclable
Largeur MINIMUM	3,50 m	3,50 m	3 m	1,80 m	2 m (unidirectionnelle) 3 m (bidirectionnelle)

2

Largeur de la voirie minimale :

- sur l'avenue du Général de Gaulle / Maréchal Leclerc : 28 m (emprise élargie)
- sur l'avenue Jean Jaurès : 27,50 m (emprise constante)

Vos échanges sur cette partie:



Annexe

6

Les comptes rendus des
rencontres voyageurs et de
proximité

Rencontre du lundi 18 janvier 2021 au Perreux-sur-Marne



BUS Bords
de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Rencontre voyageurs et de proximité au Perreux-sur-Marne

Lundi 18 janvier 2021
16h-18h

Compte-rendu



avec



LES POINTS A RETENIR

1. OBJECTIFS

Les rencontres voyageurs et de proximité sont une modalité permettant de diversifier les publics rencontrés dans le cadre de la concertation, d'aller à la rencontre du public et de venir échanger avec les participants dans un lieu qui leur est familier.

Elles ont pour objectif :

- d'informer sur le projet et sur les rendez-vous de la concertation ;
- d'encourager les usagers à donner leur avis sur le projet ;
- de répondre en direct aux questions des usagers ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer *via* les différents outils d'expression (dépôt d'avis dans l'urne, formulaire et carte participative sur le site internet, coupon T...).

2. ORGANISATION

Lieu : Parvis de la piscine Robert Belvaux au Perreux-sur-Marne (113 boulevard d'Alsace-Lorraine), entre les arrêts « Jules Ferry » de la ligne 113 de bus

Horaires : entre 16h et 18h

Matériel :

- Un stand aux couleurs du projet.
- Des outils d'information :
 - Des dépliants présentant le projet Bus Bords de Marne, comprenant un coupon T détachable pour donner son avis
 - Des tablettes pour diffuser le film de présentation du projet¹
- Des outils d'expression :
 - Des feuilles et coupons T
 - Une urne de recueil des avis



3. METHODE

L'équipe était disponible dans un stand installé sur le parvis de la piscine Robert Belvaux et sur ses abords (notamment auprès de l'école primaire des Joncs Marins) afin de distribuer les dépliants, d'informer les usagers sur le projet et de les encourager à donner leur avis en envoyant une carte T par voie postale ou en déposant directement leur avis dans l'urne.

¹ Voir en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=6ITV349dIGE>

4. FREQUENTATION

Certaines personnes rencontrées avaient déjà une bonne connaissance du projet et sont venues après avoir été informées de la tenue de l'événement, pour échanger avec l'équipe projet. Des échanges approfondis ont pu être noués avec elles. Plusieurs d'entre elles sont venues témoigner de leur opposition à la suppression de voies routières.

Christel Royer, maire du Perreux-sur-Marne, et Hélène Rousselin, 1^{ère} adjointe chargée de la voirie et de l'environnement, se sont déplacées à cette rencontre et ont pu échanger avec l'équipe d'Île-de-France Mobilités ainsi qu'avec certains participants.

Au cours de la rencontre, **200 dépliant**s ont été distribués et 4 coupons T ont été recueillis.

5. CONTENU DES ECHANGES

Les thématiques suivantes ont été abordées dans les échanges et les coupons T recueillis :

- Opportunité du projet en lien avec le fonctionnement actuel des lignes de bus (proposition d'amélioration de l'exploitation sans aménagements supplémentaires) et l'évolution des projets de logements de la ZAC Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne
- Opportunité et impact de la réduction du nombre de voies routières (riverains préoccupés par l'impact de cette réduction au regard de la situation existante, notamment en lien avec l'impact des bandes cyclables provisoires, et de leurs besoins de déplacements)
- Espace dédié aux mobilités douces (cyclistes et piétons)
- Avenir du plan de circulation dans le quartier des Joncs Marins, notamment sur les carrefours entre le boulevard d'Alsace-Lorraine et les rues Jules Ferry et Gallieni
- Fonctionnement et aménagements du carrefour du général Leclerc à l'horizon de la mise en service du projet
- Opportunité d'exploiter dès aujourd'hui des bus hybrides sur la ligne 113
- Fréquence des bus
- Impact sur les arbres présents sur le boulevard d'Alsace-Lorraine (demande de limiter les coupes)
- Impact sur la capacité de stationnement, notamment pour les commerçants et en lien avec les projets de constructions autour de l'axe
- Modalités de calcul de la fréquentation attendue sur la ligne Bus Bords de Marne
- Opportunité du projet de prolongement de la ligne 11 du métro à Noisy-Champs (à réaliser en priorité selon certains participants)
- Demande d'une desserte bus directe vers le collège Pierre Brossolette / lycée Paul Doumer au sud du Perreux, et vers le lycée Louis Armand à l'ouest du Perreux

6. CONCLUSION

Cette première rencontre voyageurs et de proximité (sur cinq) organisée par Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet, a constitué une étape importante dans le déroulement de la phase informative du projet. Elle a permis de présenter aux voyageurs le projet Bus Bords de Marne et les modalités de la concertation existante et à venir (formulaire et carte participative sur le site internet, participation aux ateliers-focus et notamment celui consacré à la zone allant du carrefour Leclerc au Perreux à Val de Fontenay). Le dispositif a été bien reçu par les participants.

Les témoignages recueillis serviront à alimenter le bilan de la concertation.

Rencontre du mardi 19 janvier 2021 à la gare de Val de Fontenay



BUS Bords
de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Rencontre voyageurs à la gare de Val de Fontenay

Mardi 19 janvier 2021
16h-18h

Compte rendu



avec



LES POINTS A RETENIR

1. OBJECTIFS

Les rencontres voyageurs et de proximité sont une modalité permettant de diversifier les publics rencontrés dans le cadre de la concertation, d'aller à la rencontre du public et de venir échanger avec les participants dans un lieu qui leur est familier.

Elles ont pour objectif :

- d'informer sur le projet et sur les rendez-vous de la concertation ;
- d'encourager les usagers à donner leur avis sur le projet ;
- de répondre en direct aux questions des usagers ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer via les différents outils d'expression (dépôt d'avis dans l'urne, formulaire et carte participative sur le site internet, coupon T...).

2. ORGANISATION

Lieu : Gare Val de Fontenay, parvis du bâtiment voyageurs Ouest (sortie du hall de la rotonde)

Horaires : entre 16h et 18h

Matériel :

- Un stand aux couleurs du projet.
- Des outils d'information :
 - o Des dépliants présentant le projet Bus Bords de Marne, comprenant un coupon T détachable pour donner son avis
 - o Des tablettes pour diffuser le film de présentation du projet¹
- Des outils d'expression :
 - o Des feuilles et coupons T
 - o Une urne de recueil des avis



3. METHODE

L'équipe était disponible sur un stand installé sur le parvis du bâtiment voyageurs Ouest et s'est répartie dans le hall de la rotonde ainsi que sur les abords de la gare (sortie Est, gare routière et centre commercial) afin de distribuer les dépliants, d'informer les usagers sur le projet et de les encourager à donner leur avis en envoyant une carte T par voie postale ou en déposant directement leur avis dans l'urne.

Plusieurs dépliants ont également été déposés dans les commerces à proximité de la gare.

¹ Voir en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=6ITV349dIGE>

4. FREQUENTATION

La plupart des personnes rencontrées étaient des voyageurs en transit à la gare et n'avaient pas encore connaissance du sujet, la gare de Val de Fontenay ne se situant pas sur le parcours de l'actuelle ligne de bus 113 que le projet Bus Bords de Marne reprend pour l'essentiel.

Au cours de la rencontre, **200 dépliants** ont été distribués.

5. CONTENU DES ECHANGES

Les thématiques suivantes ont été abordées dans les échanges :

- L'opportunité du projet Bus Bords de Marne : dans l'ensemble, les personnes ont fait part de leur soutien au projet en soulignant l'opportunité que représente une ligne directe entre les gares de Val de Fontenay et Chelles-Gournay, ainsi que la réduction du temps de trajet grâce à la mise en place de voies dédiées aux bus
- Les difficultés rencontrées actuellement (fréquences des bus aléatoires et réduites avec la pandémie de Covid-19, manque d'informations voyageurs)
- Le phasage du projet (souhait d'une réalisation plus rapide du projet)
- La date de mise en service du prolongement de la ligne 1 du métro et de la ligne 15 du Grand Paris Express

6. CONCLUSION

Cette deuxième rencontre voyageurs (sur cinq rencontres voyageurs et de proximité) organisée par Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet, a constitué une étape importante dans le déroulement de la phase informative du projet. Elle a permis de présenter aux voyageurs le projet Bus Bords de Marne et les modalités de la concertation existante et à venir (formulaire et carte participative sur le site internet, participation aux ateliers-focus et notamment celui consacré à la zone allant du carrefour Leclerc au Perreux à Val de Fontenay). Le dispositif a été bien reçu par les participants.

Les témoignages recueillis serviront à alimenter le bilan de la concertation.

Rencontre du dimanche 24 janvier 2021 à Neuilly Plaisance



BUS Bords
de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Rencontre de proximité à Neuilly-Plaisance (marché du centre-ville)

**Dimanche 24 janvier 2021
10h-12h**

Compte-rendu



avec



LES POINTS A RETENIR

1. OBJECTIFS

Les rencontres voyageurs et de proximité sont une modalité permettant de diversifier les publics rencontrés dans le cadre de la concertation, d'aller à la rencontre du public et de venir échanger avec les participants dans un lieu qui leur est familier.

Elles ont pour objectif :

- d'informer sur le projet et sur les rendez-vous de la concertation ;
- d'encourager les usagers à donner leur avis sur le projet ;
- de répondre en direct aux questions des usagers ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer via les différents outils d'expression (dépôt d'avis dans l'urne, formulaire et carte participative sur le site internet, coupon T...).

2. ORGANISATION

Lieu : 39 avenue du Maréchal Foch à Neuilly-Plaisance

Horaires : entre 10h et 12h

Matériel :

- Un stand aux couleurs du projet.
- Des outils d'information :
 - o Des dépliants présentant le projet Bus Bords de Marne, comprenant un coupon T détachable pour donner son avis
 - o Des tablettes pour diffuser le film de présentation du projet¹
- Des outils d'expression :
 - o Des feuilles et coupons T
 - o Une urne de recueil des avis



¹ Voir en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=6ITV349dIGE>

3. METHODE

L'équipe était disponible dans un stand installé en face du Marché du Centre-Ville et s'est déplacée sur les abords afin de distribuer les dépliants, d'informer les usagers sur le projet et de les encourager à donner leur avis en envoyant une carte T par voie postale ou en déposant directement leur avis dans l'urne.

4. FREQUENTATION

La plupart des personnes rencontrées étaient de passage au marché (dimanche matin) et une bonne partie n'avaient pas connaissance du projet mais étaient souvent disponibles pour dialoguer. Des échanges approfondis ont pu être noués avec certains participants. Île-de-France Mobilités a recueilli des soutiens au projet comme des avis mitigés ou opposés.

Rahima Mazdour, adjointe au maire de Neuilly-Plaisance déléguée aux Ressources humaines, au Commerce et à l'Artisanat, et François Martinache, adjoint délégué à l'Urbanisme et au Développement Durable, se sont déplacés à cette rencontre et ont pu échanger avec l'équipe d'Île-de-France Mobilités ainsi qu'avec certains participants.

Au cours de la rencontre, **200 dépliants** ont été distribués et 1 coupon T a été recueilli.

Les échanges consignés ont vocation à nourrir le bilan de la concertation.



5. CONTENU DES ECHANGES

Les thématiques suivantes ont été abordées dans les échanges et les coupons T recueillis :

- Opportunité et impact de la réduction du nombre de voies routières, et potentiel report du trafic automobile dans le centre-ville et les quartiers résidentiels
- Aménagement de pistes cyclables, impact des bandes cyclables temporaires aménagées sur l'ex-RN34 durant la crise sanitaire
- Fréquentation de la ligne Bus Bords de Marne
- Demande d'information sur les projets de lignes de métro (prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay, ligne 15 du Grand Paris Express, prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs)
- Desserte de Nogent-sur-Marne (opportunité d'une branche du Bus Bords de Marne desservant directement la gare de RER de Nogent)
- Demande de renforcement de la ligne de bus 114

6. CONCLUSION

Cette troisième rencontre de proximité (sur cinq rencontres voyageurs et de proximité) organisée par Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet, a constitué une étape importante dans le déroulement de la phase informative du projet. Elle a permis de présenter aux voyageurs le projet Bus Bords de Marne et les modalités de la concertation existante et à venir (formulaire et carte participative sur le site internet, participation à l'atelier-focus consacré à la zone de la ZAC Maison Blanche et de Ville-Evrard à Neuilly-sur-Marne). Le dispositif a été bien reçu par les participants.

Les témoignages recueillis serviront à alimenter le bilan de la concertation.

Rencontre du mardi 26 janvier à la gare de Chelles-Gournay



BUS Bords
de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

Rencontre voyageurs à la gare de Chelles-Gournay

Mardi 26 janvier 2021
16h-18h

Compte rendu



avec



LES POINTS A RETENIR

1. OBJECTIFS

Les rencontres voyageurs et de proximité sont une modalité permettant de diversifier les publics rencontrés dans le cadre de la concertation, d'aller à la rencontre du public et de venir échanger avec les participants dans un lieu qui leur est familier.

Elles ont pour objectif :

- d'informer sur le projet et sur les rendez-vous de la concertation ;
- d'encourager les usagers à donner leur avis sur le projet ;
- de répondre en direct aux questions des usagers ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer *via* les différents outils d'expression (dépôt d'avis dans l'urne, formulaire et carte participative sur le site internet, coupon T...).

2. ORGANISATION

Lieu : Parvis de la gare de Chelles-Gournay et arrêt du bus 113 « Chelles-Gournay » en direction de Nogent-sur-Marne

Horaires : entre 16h et 18h

Matériel :

- Un stand aux couleurs du projet
- Des outils d'information :
 - o Des dépliants présentant le projet Bus Bords de Marne, comprenant un coupon T détachable pour donner son avis
 - o Des tablettes pour diffuser le film de présentation du projet¹
- Des outils d'expression :
 - o Des feuilles et coupons T
 - o Une urne de recueil des avis



¹ Voir en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=6ITV349dIGE>

3. METHODE

L'équipe était disponible sur un stand installé sur le parvis de la gare, côté gare routière, et s'est répartie sur les abords, notamment à l'arrêt de la ligne de bus 113 en direction de Nogent-sur-Marne, ainsi que dans le hall, afin de distribuer les dépliants, d'informer les usagers sur le projet et de les encourager à donner leur avis en envoyant une carte T par voie postale ou en déposant directement leur avis dans l'urne.

4. FREQUENTATION

La plupart des personnes rencontrées étaient des voyageurs en transit à la gare et un bon nombre d'entre elles n'avaient pas encore connaissance du sujet. Certaines avaient déjà une bonne connaissance du projet et sont venues après avoir été informées de la tenue de l'événement, pour échanger avec l'équipe projet. Des échanges approfondis ont pu être noués avec elles.

Plusieurs élus et responsables de services techniques se sont déplacés à cette rencontre et ont pu échanger avec l'équipe d'Île-de-France Mobilités ou avec les participants :

- **Xavier Vanderbise, vice-président du conseil départemental de Seine-et-Marne (CD77) en charge des routes, transports et mobilités ;**
- **Pascale Solignac, Directrice Mobilités au CD77 ;**
- **Christian Couturier, adjoint au maire de Chelles délégué aux mobilités et à l'entretien des espaces urbains.**

Deux associations chelloises sont également venues échanger avec l'équipe du projet :

- ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs ;
- La Société archéologique et historique de Chelles.

Au cours de la rencontre, **200 dépliants** ont été distribués.

5. CONTENU DES ECHANGES

Les thématiques suivantes ont été abordées dans les échanges :

- Tracé emprunté par le projet à Chelles pour desservir la gare de Chelles-Gournay (opportunité d'un détour par la RD934 proposé par l'association ADEQUA)
- Choix d'implantation du site propre pour les bus (axiale ou latérale)
- Besoin de desserte en bus au sud de Chelles
- Réorganisation de l'offre bus le long de l'ex-RN34 (suggestion de scinder la ligne 113 au niveau de la gare de Neuilly-Plaisance compte tenu du volume de montées et descentes de passagers à cet endroit)
- Opportunité et impact de la réduction de la capacité routière pour les véhicules particuliers
- Impact du projet sur l'alignement d'arbres à Chelles
- Choix d'implantation de la piste cyclable

6. CONCLUSION

Cette quatrième rencontre voyageurs (sur cinq rencontres voyageurs et de proximité) organisée par Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet, a constitué une étape importante dans le déroulement de la phase informative du projet. Elle a permis de présenter aux voyageurs le projet Bus Bords de Marne et les modalités de la concertation existante et à venir (formulaire et carte participative sur le site internet, participation à l'atelier-focus consacré à la zone de la ZAC Maison-Blanche et de Ville-Evrard à Neuilly-sur-Marne). Elle a également permis d'échanger plus en détails sur les caractéristiques et les enjeux du projet avec des partenaires déjà informés du projet. Le dispositif a été bien reçu par les participants.

Les témoignages recueillis serviront à alimenter le bilan de la concertation.

Rencontre du jeudi 28 janvier à Neuilly-sur-Marne



BUS Bords
de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Rencontre voyageurs et de proximité à Neuilly-sur-Marne

**Jeudi 28 janvier 2021
7h30-9h30**

Compte rendu



avec



LES POINTS A RETENIR

1. OBJECTIFS

Les rencontres voyageurs et de proximité sont une modalité permettant de diversifier les publics rencontrés dans le cadre de la concertation, d'aller à la rencontre du public et de venir échanger avec les participants dans un lieu qui leur est familier.

Elles ont pour objectif :

- d'informer sur le projet et sur les rendez-vous de la concertation ;
- d'encourager les usagers à donner leur avis sur le projet ;
- de répondre en direct aux questions des usagers ;
- de recueillir leurs avis en les invitant à s'exprimer *via* les différents outils d'expression (dépôt d'avis dans l'urne, formulaire et carte participative sur le site internet, coupon T...).

2. ORGANISATION

Lieu : Neuilly-sur-Marne : arrêt de bus 113 « Place de la Résistance » (dans le sens vers Paris), au 15 avenue du Général de Gaulle

Horaires : entre 7h30 et 9h30

Matériel :

- Un stand aux couleurs du projet
- Des outils d'information :
 - Des dépliants présentant le projet Bus Bords de Marne, comprenant un coupon T détachable pour donner son avis
 - Des tablettes pour diffuser le film de présentation du projet¹
- Des outils d'expression :
 - Des feuilles et coupons T
 - Une urne de recueil des avis



¹ Voir en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=6ITV349dIGE>

3. METHODE

L'équipe était disponible sur un stand installé à proximité de l'arrêt de bus « Place de la Résistance » (dans le sens vers Paris, arrêt desservi par les lignes de bus 113, 127 et 203). Elle s'est répartie autour de l'arrêt pour diffuser des dépliants, informer les usagers sur le projet et les encourager à donner leur avis en envoyant une carte T par voie postale ou en déposant directement leur avis dans l'urne.

4. FREQUENTATION

La plupart des personnes rencontrées étaient des usagers des lignes de bus desservant l'arrêt, des riverains de l'axe ou des salariés d'entreprises riveraines. Un bon nombre d'entre elles n'avaient pas encore connaissance du sujet. Beaucoup parmi elles se sont montrées enthousiastes à l'idée d'un projet d'amélioration de la circulation des bus. Île-de-France Mobilités a essentiellement donné de l'information lors de cette rencontre.

Plusieurs élus de la municipalité de Neuilly-sur-Marne se sont déplacés à cette rencontre et ont pu échanger avec l'équipe d'Île-de-France Mobilités ou avec les usagers :

- **Zartoshte Bakhtiari, maire de Neuilly-sur-Marne ;**
- **Claude Lepont, adjoint délégué aux Finances, aux Affaires juridiques et à la Citoyenneté ;**
- **Chantal Lacroix, adjointe déléguée aux Solidarités et au Logement ;**
- **Marius Timofte, adjoint délégué aux Transports et aux Mobilités ;**
- **Antoine Page, conseiller municipal délégué aux Mobilités douces.**

Au cours de la rencontre, **200 dépliants** ont été distribués. 1 coupon T a été recueilli.

5. CONTENU DES ECHANGES

Les thématiques suivantes ont été abordées dans les échanges :

- Enjeux liés au trafic routier sur l'axe, sur la RD370 vers la Marne, et sur les voiries locales
- Réorganisation de l'offre bus le long de l'ex-RN34 (suggestion de scinder la ligne 113 en une ligne Nogent-Neuilly Plaisance RER et une ligne Neuilly-Plaisance RER-Chelles)
- Enjeux d'aménagement du site propre pour les bus au regard de la fréquence attendue
- Enjeux de reconfiguration du carrefour de la Résistance en lien avec sa saturation aux heures de pointe (opportunité de feux de signalisation ou d'un giratoire)
- Capacité du dépôt bus
- Insertion d'une piste cyclable sur la RN34 et lien avec le projet de RER V du Collectif Vélo Ile-de-France
- Insertion des stations (opportunité d'une disposition en quais décalés)
- Mesures provisoires dans l'attente de la mise en service du projet : réalisation de couloirs bus, mise en place de la priorité aux feux pour certaines lignes de bus

6. CONCLUSION

Cette dernière des cinq rencontres voyageurs/de proximité organisées par Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet, a constitué une étape importante dans le déroulement de la phase informative du projet. Elle a permis de présenter aux voyageurs le projet Bus Bords de Marne et les modalités de la concertation existante et à venir (formulaire et carte participative sur le site internet, participation à l'atelier-focus consacré à la zone de la ZAC Maison-Blanche et de Ville-Evrard à Neuilly-sur-Marne). Le dispositif a été bien reçu par les participants.

Les témoignages recueillis serviront à alimenter le bilan de la concertation.



Annexe



Le compte rendu des
permanences téléphoniques



BUS Bords de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles - Gournay

Permanences téléphoniques

Mercredi 16 décembre 2020 (18h-20h)

Mercredi 13 janvier 2021 (12h-14h)

Mercredi 27 janvier 2021 (12h-14h)

Mercredi 3 février 2021 (18h-20h)

Compte rendu



avec



LES POINTS À RETENIR

1. MOTIVATIONS ET OBJECTIFS

Non prévues à l'origine parmi les temps d'échanges de la concertation, les 4 permanences téléphoniques ont été ajoutées dans le cadre de l'adaptation de l'ensemble des modalités au contexte sanitaire, un reconfinement national ayant été annoncé à compter du 29 octobre 2020, soit à quelques jours du lancement de la concertation (le 9 novembre 2020).

Les motivations du choix de cette modalité étaient les suivantes :

- diversifier les publics rencontrés dans le cadre de la concertation, notamment en permettant d'échanger avec Île-de-France Mobilités pour des personnes n'ayant pas accès à internet et donc au site internet de la concertation (devenu le point d'information central de la concertation du fait des contraintes sanitaires), ou pour des personnes privilégiant les échanges oraux aux avis écrits recueillis via le site internet et les coupons T du dépliant participatif¹ ;
- organiser des temps d'échanges dans l'attente du redéploiement des autres modalités prévues (rencontres voyageurs et de proximité, ateliers-focus) en cohérence avec les nouvelles contraintes sanitaires, le calendrier de la concertation ayant été prolongé du 31 décembre 2020 au 8 février 2021.

Les objectifs d'Île-de-France Mobilités lors de ces permanences étaient à la fois de donner de l'information sur le projet et la concertation en répondant aux questions, et de recueillir des avis sur le projet.

2. ORGANISATION

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

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

Les dates et modalités ont été annoncées sur le site internet de la concertation, dans le dépliant (version tractée en janvier), par un post sponsorisé ciblant les internautes des 8 communes concernées sur Facebook et notamment par les partenaires du projet, notamment des collectivités (relai sur les réseaux sociaux, sites internet, panneaux lumineux et magazines).

3. MÉTHODE

Les équipes d'Île-de-France Mobilités étaient disponibles pour répondre à tout appel au numéro indiqué durant les dates prévues. La prise d'appels en simultané permettait de gérer plusieurs appels en même temps.

Afin d'assurer le présent compte rendu des échanges, les participants étaient prévenus que, sauf demande expresse de leur part, les appels téléphoniques étaient enregistrés.

En cas d'appel en dehors des créneaux horaires prévus, un message d'accueil invitait les personnes à laisser un message pour rappel ultérieur par Île-de-France Mobilités.

4. FRÉQUENTATION

Au total, 3 personnes ont contacté Île-de-France Mobilités lors de ces permanences téléphoniques.

5. CONTENU DES ÉCHANGES

Les thématiques suivantes ont été abordées dans les échanges :

- L'opportunité générale du projet et les conditions à la poursuite des études ;

¹ Voir le bilan de la concertation pour une synthèse de l'ensemble des modalités de la concertation.

- L'opportunité d'un tramway plutôt que d'un bus à haut niveau de service ;
- Le calendrier du projet ;
- La situation actuelle de la circulation routière sur l'ex-RN34, notamment en lien avec les pistes cyclables temporaires ;
- La réorganisation du réseau de bus, notamment concernant le maintien d'une desserte à Nogent-sur-Marne, l'opportunité d'un prolongement de la ligne 113 à l'ouest jusqu'à Château voire Porte de Vincennes et la desserte en bus du RER E ou vers la gare de Rosny pour les habitants de la ZAC Maison Blanche dans l'optique de soulager le RER A ;
- La répartition des fonctionnalités sur la voirie en général et les modalités de circulation futures des bus et des piétons au droit de la gare de Neuilly-Plaisance, notamment compte tenu de la présence du pilier des ouvrages ferroviaires ;
- L'impact du projet sur le trafic des rues adjacentes à l'ex-RN34 ;
- L'impact du projet sur la capacité de stationnement et sur les arbres existants ;
- L'opportunité du projet de prolongement de la ligne 11 de métro à Noisy-Champs, en lien avec la capacité du Bus Bords de Marne à absorber le trafic de l'ex-RN34 à long terme ;
- L'opportunité d'aménagements routiers à Noisy-le-Grand, notamment sur le pont de la RN370 ;
- Les modalités et la vocation de la concertation.

6. CONCLUSION

Cette modalité, relativement innovante dans le cadre d'une concertation et destinée à maintenir un contact direct avec le public malgré les contraintes sanitaires, a touché peu de participants au regard du nombre de permanences organisées, malgré la communication effectuée auprès de la population, sur des supports numériques ou non, et malgré le choix d'horaires différents au cours de plusieurs journées.

Cependant, elle a permis de nourrir des échanges approfondis sur les caractéristiques et enjeux du projet et d'aborder de nombreux sujets, avec des profils variés de participants (Riverain de Nogent-sur-Marne, Riverain de Gagny et Riverain de Neuilly-Plaisance, membre de l'association ANCA).

Les témoignages, avis et questions recueillis serviront à alimenter le bilan de la concertation.



Annexe

8

Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

▶ Collectivités :

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

▶ Associations :

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

4 février 2021

Avis du Département de Seine-et-Marne déposé sur le site internet

Dans le cadre de la concertation préalable du projet de TCSP Bus Bords de Marne, qui se déroule actuellement, vous avez sollicité l'avis des collectivités et notamment du Département de Seine-et-Marne. A ce titre, je vous prie de trouver en pièce jointe l'avis du Département de Seine-et-Marne concernant les caractéristiques principales du projet de TCSP entre Chelles et Val-de-Fontenay, adressé à Ile-de-France Mobilités dans le cadre des études de DOCP. Ce document tient également lieux d'avis pour le Département dans le cadre de cette concertation, avec un avis favorable à ce projet.

Pièce-jointe de l'avis disponible page suivante

DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

LE VICE-PRESIDENT



Melun, le

20 AOÛT 2020

Dossier suivi par : Quentin VION
Tél : 01 64 14 78 74
quentin.vion@departement77.fr
Nos réf. : D20-006334-DT

Laurent PROBST
Directeur général
Île-de-France Mobilités
41 rue de Châteaudun
75009 PARIS

OBJET : Validation des orientations de l'étude de Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de TCSP Chelles – Val-de-Fontenay.

Monsieur le Directeur général,

Dans le cadre de l'étude qu'Île-de-France Mobilités mène sur l'opportunité et la pré-faisabilité d'une liaison de Transport en Commun en Site Propre entre les gares de Chelles-Gournay RER et Val-de-Fontenay RER, je souhaite vous faire part de l'avis du Département de Seine-et-Marne sur les éléments de l'étude, et les grands principes d'aménagements préconisés pour la suite du projet.

Tout d'abord, je tenais à partager l'enjeu principal du projet qui vise à renforcer une liaison de transport en commun forte et structurante pour le territoire Est de la grande couronne, assurée aujourd'hui par la ligne 113 du réseau RATP. Elle permettra d'améliorer la desserte de ce territoire fortement urbanisé et d'assurer un rabattement plus efficace vers les gares de Chelles-Gournay, Neuilly-sur-Marne et Val-de-Fontenay avec un temps de transport garanti et plus attractif. Ces gares sont d'ores et déjà des portes d'entrée indispensables pour l'accès aux grands pôles d'attractivité en Île-de-France, et deviendront stratégiques à l'échéance de leur connexion avec les futures lignes de métro 15 Est (Val-de-Fontenay) et 16 (Chelles) du réseau du Grand Paris Express aux horizons du projet de TCSP. L'enjeu revêt d'autant plus d'importance localement au regard des prévisions de croissance démographique et d'emplois attendues sur le périmètre du projet, mais également au vu des nombreux projets urbains, de logements et d'activités programmés sur les différents secteurs.

À ce titre, je tiens à souligner l'importance de l'aménagement d'un site propre bus continu entre les gares routières de Chelles-Gournay RER et de Val-de-Fontenay RER, via Neuilly-sur-Marne. En effet, l'ambition du projet justifie une intermodalité et une correspondance optimale avec les grands pôles de transports et les modes lourds, notamment avec la L16 du GPE et le RER E à Chelles. À cet égard, les prévisions de trafic voyageurs du TCSP et de taux de correspondances issues de l'étude de DOCP (estimant à 53% les usagers du futur TCSP qui feront une correspondance avec la L16 du GPE et à 23% avec le RER E/ligne P), impliquent un positionnement de la future ligne de TCSP au plus près des accès à ces modes. L'implantation du site propre doit garantir une accessibilité sécurisée et cohérente avec les besoins de déplacements projetés à terme et avec l'environnement urbain. À ce titre, l'implantation du site propre en latéral Nord sur le secteur de « la pointe de Gournay » puis en axial en rabattement sur la gare de Chelles-Gournay, semble le scénario le plus optimal pour répondre à ces préoccupations.

Les informations recueillies peuvent être enregistrées dans le logiciel du courrier et dans la base de contacts du Département. Les services concernés en sont les destinataires. Conformément à la Loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant, que vous pouvez exercer auprès du service courrier et accueil - Hôtel du Département CS 50377 - 77010 Melun cedex.

SEINE & MARNE
LE DÉPARTEMENT

/ Hôtel du Département | CS 50377 | 77010 Melun cedex | 01 64 14 77 77 | seine-et-marne.fr

De plus, la réorganisation des réseaux de bus devra être étudiée à l'échéance du projet, afin de permettre une desserte fine du territoire, complémentaire à la ligne de TCSP et en adéquation avec les besoins futurs de déplacements.

En particulier, il conviendra d'analyser la pertinence de la demande de la ville de Chelles d'établir une liaison avec le quartier de Castermant et ses futures habitations, par le mode de transport public le plus adapté.

Par ailleurs, il existe un enjeu majeur pour le Département en terme de réaménagement de la voirie sur le secteur de la « Pointe de Gournay » jusqu'à l'entrée de ville de Chelles, au carrefour de deux grands axes du réseau primaire que sont la RD934 et la RD226. À ce titre, bien que les études semblent à ce stade tenir compte de cet enjeu, je veillerai à ce que la problématique liée au trafic routier sur ce secteur soit traitée de la manière la plus optimale possible, afin d'apporter une amélioration concrète pour la circulation des bus et de contenir l'amplification des phénomènes de congestion routière.

Le projet se caractérise également par une réelle volonté de requalification de l'axe urbain en termes de partage de l'espace public et d'insertion urbaine et paysagère, qui accorde une place importante aux aménagements cyclables et piétons dans la globalité du projet. Cependant, afin de les rendre cohérents, il conviendra de veiller à une parfaite harmonisation de la continuité de ces aménagements. Le Département veillera également dans la suite des études à un positionnement des stations qui garantisse la meilleure desserte des habitants ainsi que des conditions d'accès sécurisées.

Ainsi, je considère qu'à ce stade des études, et compte tenu des échanges entre nos services tout au long de cette démarche; les enjeux du département de Seine-et-Marne ont été identifiés dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales. À ce titre, le Département émet un avis favorable aux principes d'aménagements retenus pour la création du TCSP et à la poursuite des études en ce sens tout en veillant à la prise en compte des enjeux de notre territoire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'expression de mes salutations distinguées.

 *Brice à Jous.*

Xavier VANDERBISE
Vice-président en charge des routes, des transports et des mobilités

Copie à : - Monsieur Brice RABASTE, Maire de Chelles ;
- Monsieur Guillaume LE LAY-FELZINE, Président du CAPVM.

5 février 2021

Avis du département de Seine-Saint-Denis déposé sur le site internet

Le Département de Seine-Saint-Denis est engagé avec Ile de France Mobilité pour accompagner le projet du bus en site propre «Bord de Marne».

Nous partageons avec IDFM et les autres partenaires, les principaux objectifs d'un transport en commun rapide, fiable et confortable qui permettra d'assurer une liaison efficace entre les pôles de Val-de-Fontenay et Chelles-Gournay *via* la gare du RER A de Neuilly-Plaisance. Ce projet s'inscrit dans la volonté départementale de la délibération de février 2019 pour une voirie 100% cyclable par sa contribution à la rénovation de l'espace public et à son meilleur partage, et par la création d'itinéraires sécurisés pour les modes actifs.

Par ailleurs, le département restera attentif sur les continuités vertes de ce projet, qui devront être cohérente avec le Plan Canopée, un dispositif ambitieux sur les dix prochaines années qui vise à mettre l'arbre au cœur du paysage urbain. Au travers de cette stratégie, le Conseil départemental entend renforcer son action en faveur de la transition écologique au bénéfice de tou-te-s ses habitant-e-s.

Enfin, le Département est engagé également pour le développement d'un territoire inclusif, et nous souhaitons une intermodalité optimale entre le terminus de ce projet et le pôle de Val de Fontenay par l'étude d'une nouvelle variante d'un terminus sur le Boulevard de Lattre-de-Tassigny au droit et au plus près de l'accès de la ligne 15 du Grand Paris Express, et des futurs prolongements du tramway T1 et de la ligne M1 du réseau RATP.

23 décembre 2020

Avis du département du Val-de-Marne déposé sur le site internet

Dans le cadre de la concertation préalable du projet Bus Bords de Marne, vous avez sollicité l'avis des collectivités et notamment du Département du Val-de-Marne.

A ce titre, et en complément de notre avis adressé à Ile-de-France Mobilités concernant les caractéristiques principales du projet, veuillez trouver ci-dessous l'avis du Département sur le projet présenté.

Le projet a été travaillé sur ses grands principes avec les collectivités concernées, dont le Département du Val-de-Marne et nous nous félicitons du travail engagé et à poursuivre.

Au regard des enjeux du projet et de ceux que nous portons dans notre Plan des Déplacements du Val-de-Marne, nous nous réjouissons de l'avancée des études sur ce projet.

Ce projet tend en partie à répondre à nos objectifs de développement de projets de transports en commun structurants sur l'est de notre territoire et permettra de desservir le pôle de Val-de-Fontenay, secteur où de nombreux projets urbains et de transports sont à venir.

L'aménagement de l'espace public qui accompagne celui-ci contribuera à améliorer le cadre de vie, la circulation des lignes de bus et modes actifs sur ce secteur. Le Département porte un avis favorable au projet présenté.

29 mars 2021

Avis de la Ville de Gournay-sur-Marne adressé par mail

Je vous prie de trouver ci-joint la délibération n°2021-10 du 30 janvier 2021 par laquelle la Commune de Gournay-sur-Marne a émis un vœu relatif à la nouvelle ligne de bus bords de Marne.

Pièce-jointe de l'avis disponible page suivante



Conseil municipal
Séance du 30 janvier 2021

Délibération n° 2021 - 10

Accusé de réception en préfecture
093-219300332-20210203-DEL-2021-10-DE
Date de télétransmission : 03/02/2021
Date de réception préfecture : 03/02/2021

Membres du Conseil municipal			
Total	présents	procuration(s)	absent(s)
29	25	4	0
délibéré : adopté à l'unanimité			

Le 30 janvier 2021 à 14 h 30 le Conseil municipal de Gournay-sur-Marne s'est réuni à l'Espace Alain-Vanzo sur convocation du 22 janvier 2021 effectuée en application de l'article L 2121-10 du Code général des collectivités territoriales.

Présents : M. Éric SCHLEGEL — M^{me} Agnès PONCELIN — M. Claude MAZARS — M^{me} Delphine SCHLEGEL — M. François CULEUX — M. François DAIRE — M. Francis DEFRANOUX — M. Éric FOURNIER — M^{me} Ida PELOSO — M. Alain HUGUET — M^{me} Isabelle BEAUPAIN VECCHIO — M^{me} Francine PEDRO — M. Pierre HAGEMAN — M. Alain GROSDDET — M^{me} Amélie GUILLOU — M^{me} Sylvie BELLAVOINE — M^{me} Claire HÉNIN — M^{me} Nadège HUGUET — M. Nicolas SERERO — M. Jean-François PERON — M^{me} Stéphanie FUCHS — M. Bruno AFONSO — M^{me} Stéphanie BARBARA VAGEON — M. Arnaud LOPEZ — M. François DA CUNHA.

Procurations : M. Éric FLESSELLES donne pouvoir à M. François DAIRE
M^{me} Corinne TANGUY donne pouvoir à M^{me} Delphine SCHLEGEL
M^{me} Manuela RAMIREZ donne pouvoir à M^{me} Nadège HUGUET
M. Serge ADALLA donne pouvoir à M. Alain GROSDDET

L'assemblée élit pour secrétaire de séance, Madame Delphine SCHLEGEL.

OBJET : VOEU CONCERNANT LA NOUVELLE LIGNE BUS-BORDS DE MARNE

Le Conseil municipal

VU le Code général des collectivités territoriales,

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de s'interroger quant aux conséquences importantes pour les Villes desservies par la RN34 pour laquelle des modifications conséquentes de voirie liées à la création de la nouvelle ligne "Bus bords de marne" sont envisagées,

CONSIDÉRANT que l'accès à Ville de Gournay-sur-Marne est très compliqué aux heures de pointe, en voiture, et de plus en plus à toute heure de la journée,

CONSIDÉRANT que la création de la nouvelle ligne "Bus bords de marne" réduira de deux voies ladite RN 34 notamment aux abords du Pont de Gournay permettant d'entrer dans la Ville en provenance de Neuilly-sur-Marne ou de Chelles,

CONSIDÉRANT que malgré l'existence de couloirs de bus la RN34 est embouteillée quotidiennement,

.../...

CONSIDÉRANT que les nombreuses constructions en cours notamment à Neuilly-sur-Marne dans l'ancien parc de Maison Blanche vont entraîner de fait un afflux massif de voyageurs qui emprunteront cette ligne "Bus bords de marne" et la chargeront naturellement, voire la satureront,

CONSIDÉRANT qu'il est utopique d'imaginer que cette nouvelle ligne absorbera l'intégralité des potentiels voyageurs compte tenu du précédent considérant et des choix individuels de poursuivre l'utilisation des véhicules personnels des habitants des Villes alentours.

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal,

ARTICLE UNIQUE : ÉMET LE VŒU que les élus soient massivement consultés, associés et entendus afin que ce projet prenne en compte l'intégralité des contraintes liées à la réduction du nombre de voies de la RN34, route très empruntée aux heures de pointe et déjà très encombrée, pour que les villes desservies par ladite RN ne deviennent pas encore plus difficiles d'accès à toute heure.

Fait et délibéré en séance les jours mois et an susdits et ont les membres présents signés après lecture.

Le Maire,
Éric SCHLEGEL.



Certifiée exécutoire compte tenu
de l'affichage le : 01-02-2021

Le Maire,
Éric SCHLEGEL.



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif de Montreuil dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication et de sa transmission au contrôle de légalité.

25 janvier 2021

Avis de la Ville de Neuilly-Plaisance adressé par courrier

Veillez trouver ci-joint le courrier du 25 janvier 2021 de M. Christian Demuynck, Maire de Neuilly-Plaisance concernant le projet Bus Bords de Marne.

Pièce-jointe de l'avis disponible page suivante

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
M A I R I E D E N E U I L L Y - P L A I S A N C E
L I B E R T É - É G A L I T É - F R A T E R N I T É

SERVICE DE L'URBANISME

Île-de-France Mobilités
41, rue de Châteaudun
75009 Paris

LE MAIRE

A l'attention de M. Laurent Probst

CHRISTIAN DÉMUYNCK

Neuilly-Plaisance, le 25 janvier 2021

Nos réf :
URBANISME

Monsieur le Directeur Général,

Dossier suivi par JM.
BAYLAC

Île-de-France Mobilités organise du 9 novembre 2020 au 8 février 2021, une concertation préalable sur le projet de création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur l'ex RN 34 entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay RER.

**Lettre recommandée
avec AR**

Le projet tel que proposé aujourd'hui prévoit la création d'une nouvelle ligne de bus empruntant le site propre de bout en bout et nécessitant de supprimer des voies de circulation sur cet axe important.

Il est prévisible que ce projet provoquera des congestions importantes du trafic sur cet axe et des reports en centre-ville dégradant sensiblement la qualité de vie des néocéens.

C'est pourquoi, avant d'envisager tout projet de TCSP sur l'ex-RN34, j'estime qu'il est préférable d'améliorer au préalable les conditions du trafic actuel sur cet axe, en offrant une autre alternative à la voiture.

Le prolongement de la ligne 11 du métro Rosny-Bois-Perrier / Noisy-Champs, et notamment sa desserte du nouveau quartier Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne permettrait d'offrir une solution de mobilité qui n'altérerait pas les conditions actuelles de circulation.

Cette solution permettrait en outre de ne pas dégrader les conditions de transport des usagers du RER A - Neuilly-Plaisance qui est aujourd'hui complètement saturé en heure de pointe.

6 rue du Général de Gaulle
93360 Neuilly-Plaisance
Tél : 01 43 00 96 16
Fax : 01 43 00 42 80
Courriel :
contact@mairie-neuillyplaisance.com

*(Tous les courriers doivent être
adressés impersonnellement à
Monsieur le Maire)*

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
M A I R I E D E N E U I L L Y - P L A I S A N C E
L I B E R T É - É G A L I T É - F R A T E R N I T É

Par conséquent, je ne serai favorable au projet Bus Bords de Marne qu'à la condition que le prolongement de la ligne 11 du métro entre Rosny-sous-Bois et Noisy-Champs soit confirmé.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma considération distinguée.

Christian DEMUYNCK



Maire

2 février 2021

Avis de la Ville de Neuilly-sur-Marne adressé par courrier et déposé sur le site internet

Voir courrier en PJ.



République Française
Liberté Égalité Fraternité
NEUILLY-SUR-MARNE

Le 2 février 2021

Zartoshte BAKHTIARI
Maire

MADAME LA PRESIDENTE
VALERIE PECRESSE
ILE DE FRANCE MOBILITES
41 RUE DE CHATEAUDUN
75009 PARIS

Direction Générale des Services Techniques
ZB/OB/AP/JC – N° 2021-06
Affaire suivie par Juline CHARNAY
juline.charnay@neuillysurmarne.fr

Objet : Création d'un TCSP sur l'ex-RN34
Avis de la Ville dans le cadre de la concertation sur le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) pour le bus *Bords de Marne*

Madame la Présidente, *Chère Valérie,*

Le 9 novembre 2020, Ile-de-France Mobilités a lancé la concertation publique sur le projet bus *Bords de Marne*. Par conséquent, je vous adresse, par le présent courrier, l'avis de la Ville sur le DOCP.

Le DOCP présente les caractéristiques générales et les principaux impacts du projet de TCSP sur l'ex-RN34 pour permettre d'en apprécier l'opportunité et la faisabilité. Sont notamment développés dans ce document des hypothèses d'implantation du site propre selon des séquences identifiées sur le linéaire. Je souhaiterais donc réaffirmer et compléter la position de la Municipalité, déjà exprimée dans mon courrier du 6 août 2020, sur certains de ces points :

3. Caractéristiques principales du projet
3.5. Les variantes d'implantation du site propre étudiées (p.83)

Si l'insertion axiale a bien été retenue sur la séquence 3 (secteur Neuilly-Plaisance/Neuilly-sur-Marne jusqu'à l'arrêt Blancheville), l'implantation du site propre sur la séquence 4 (secteur des Hôpitaux) fait toujours l'objet de deux scénarii : site propre latéral Nord ou axial. Dans un souci d'équité de desserte des parties Nord et Sud de la commune et d'uniformité du site propre sur l'ensemble du territoire communal, la Ville est favorable à une insertion axiale sur la séquence 4 également.

4. Principe d'insertion du site propre
4.3. Séquence 3 : entre la gare RER de Neuilly-Plaisance et Ville-Evrard (p.103)

Dans la séquence 3, le projet reste ouvert et propose deux scénarii de voies routières (1+1 voies ou 2+1 voies). Afin d'éviter les problèmes suscités par la suppression des voies de circulation routière et de prévenir les conséquences engendrées sur la pollution dans les quartiers voisins et l'encombrement des voies de circulation, la Municipalité se mobilise pour un projet qui répondra aux besoins de chaque catégorie d'usagers (création de pistes cyclables et d'un site propre pour les bus et préservation des

Correspondance à adresser à M. Le Maire Hôtel de Ville - 1, Place François Mitterrand - BP40 - 93331 Neuilly-sur-Marne cedex
01 43 08 96 96 - www.neuillysurmarne.fr

voies de circulation automobile). La Ville ne pourra donc accepter un autre projet que celui consistant à maintenir deux voies de circulation véhicule léger en direction de Paris et une voie en direction de la province.

4.4. Séquence 4 : entre Ville-Evrard et l'entrée de Chelles (p.107)

Sur le secteur des hôpitaux, la Ville demande le maintien des deux voies de circulation dans chaque direction. Etant donné la largeur de 35 m du domaine public sur ce secteur, il est tout à fait envisageable de conserver la capacité routière actuelle dans le projet.

De plus, sur l'ensemble du linéaire où sera maintenu le nombre de voie de circulation automobile (2+1 voies ou 2x2 voies), la disposition des stations en quais décalés devra être privilégiée au détriment des quais en vis-à-vis afin de ne pas créer un rétrécissement de la chaussée et donc un goulot d'étranglement à chaque station. Ce point sera notamment valable sur la séquence 3, entre les stations existantes Pasteur et Ville Evrard, où la largeur de voirie, même avec acquisitions foncières, reste contrainte par le tissu urbain dense existant.

5. Principes d'exploitation

5.3. Centre Opérationnel Bus (COB) (p.120)

Concernant l'implantation d'un nouveau COB, la Ville est favorable à l'installation de ce nouveau centre sur le site 1 identifié sur une partie des délaissés de l'A103 dans le dossier. Ce nouveau programme sera l'occasion de commencer la requalification de ce secteur dont la majorité des terrains appartiennent à l'Etat et sa localisation proche de l'ex-RN34 (moins de 2 km) représente un atout pour optimiser la supervision de la ligne.

Enfin, dans le cadre de la requalification de l'ex-RN34 en boulevard urbain, la Ville souhaite que l'implantation de bandes plantées de part et d'autre de l'axe soit un invariant du projet afin de proposer un cadre de vie plus qualitatif que le caractère routier de l'axe actuel.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien amicalement,



Zartoshte BAKHTIARI

Ville de Nogent-sur-Marne

15 février 2021

Avis de la Ville de Nogent-sur-Marne adressé par courrier




nogentsurmarne

Secrétariat des Élus
 ☎ 01 43 24 62 05
 ☎ 01 43 24 62 33
 ✉ elus@ville-nogentsurmarne.fr

Madame Elodie HANEN
 Directrice Générale Adjointe
 Ile de France Mobilités
 41 rue de Châteaudun
 75009 PARIS

Attribution	Coale	Res. P/Is	Res. DT	Exp. Directe
DG	EH+JJP			
C/R				
DGA-EP	YS			
DGA-PTL				
DGA-OSK	JWRA			

Nogent-sur-Marne, le 15 février 2021

Nos réf. : SE/DL
 Objet : Transport en Commun en Site Propre (TCSP)

Madame la Directrice Générale,

Pour faire suite à la commission de suivi du projet de Transport en Commun en Site Propre qui s'est tenue le 30 septembre 2020 à Paris, vous trouverez ci-joint nos remarques pour la Ville de Nogent-sur-Marne.

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice Générale, l'assurance de ma considération distinguée.





Sébastien EYCHENNE
 Adjoint au Maire
 Chargé de l'écologie et de l'esthétique urbaine,
 de l'environnement, du cadre de vie et des espaces verts
 Correspondant Défense

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE | DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE
 Hôtel de Ville | Place Roland Nungesser | 94130 Nogent-sur-Marne
 ville-nogentsurmarne.fr | Tél. : 01 43 24 62 00 | Fax : 01 43 24 33 91



Nogent_{surmarne}

Dans le cadre du projet de Transport en Commun en Site Propre des bords de Marne présenté par Ile-de-France mobilité, Monsieur le Maire, la Municipalité et moi-même vous proposons d'amender les remarques suivantes :

« L'arrivée du Transport en Commun en Site Propre à l'horizon de 2028/2029 privera Nogent-sur-Marne d'une liaison Bus sur le boulevard de Strasbourg entre le rond-point Leclerc au Perreux et la gare RER A à Nogent-sur-Marne.

Une solution alternative doit être étudiée et nous souhaitons vous faire partager nos réflexions et propositions pour maintenir une desserte. En effet une seule ligne de bus traverse le boulevard de Strasbourg qui est un axe majeur compte-tenu de la densité de population, du lycée des métiers louis Armand qui est fréquenté par des jeunes venant de toutes la région et de l'interconnexion au RER A.

Une alternative à la ligne du 113 pourrait être un prolongement de la ligne 281 actuellement terminus « RER de Joinville-le-Pont » en la prolongeant jusqu'au RER de Val de Fontenay.

Elle aurait l'avantage de :

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

La ligne du bus 116 pourrait être modifiée pour revenir à son itinéraire d'origine.

Nous suggérons de profiter de ce projet pour modifier la ligne 114 actuellement « terminus Château de Vincennes » pour l'amener jusqu'à la Porte de Vincennes et ainsi permettre une interconnexion avec le T3, réduisant le nombre de correspondance depuis Nogent-sur-Marne.

La place ainsi libérée permettrait d'accueillir la ligne 210 dans la gare des autobus du château de Vincennes. »



Sébastien Eychenne
 Adjoint au Maire
 Chargé de l'écologie et de l'esthétique urbaine,
 de l'environnement, du cadre de vie et des espaces publics
 Correspondant défense

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE | DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE
 Hôtel de Ville | Place Roland Nungesser | 94130 Nogent-sur-Marne
 ville-nogentsurmarne.fr | Tél. : 01 43 24 62 00 | Fax : 01 43 24 33 91

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

L'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et les Maires des villes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny et Gournay-sur-Marne (contribution commune).

9 février 2021

Avis de l'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et les Maires des villes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny et Gournay-sur-Marne (contribution commune) adressé par courrier



**Grand Paris
Grand Est**
TERRITOIRE
D'AVENIR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
CLICHY-SOUS-BOIS • COUBRON • GAGNY • GOURNAY-SUR-MARNE • LE RAINCY •
LES PAVILLONS-SOUS-BOIS • LIVRY GARGAN • MONTFERMEIL • NEUILLY-PLAISANCE •
NEUILLY-SUR-MARNE • NOISY-LE-GRAND • ROSNY-SOUS-BOIS •
VALLOIRES • VILLEMOMBLE

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES
Direction de la Mobilité

Affaire suivie par : Michael ANDRIANANJA
michael.andriananja@grandparisgrandest.fr
Tel : 01 84 81 09 50

Madame Valérie PECRESSE
Présidente
Île-de-France Mobilités
41 rue de Châteaudun
75009 PARIS

Noisy-le-Grand, le **09 FEV. 2021**

Madame la Présidente,

Le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 8 Octobre 2020 a approuvé les éléments suivants pour le projet « Bus Bords de Marne » sur l'ex-RN34 : le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, les modalités de la concertation et la convention de financement relative à la réalisation des études de Schéma de Principe et à l'Enquête Publique.

Depuis le 9 novembre 2020, Île-de-France Mobilités a lancé la concertation publique sur le projet « Bus Bords de Marne ». Île-de-France Mobilités a sollicité les collectivités concernées par le projet afin qu'elles puissent s'exprimer et donner leur avis sur celui-ci dans le cadre de cette concertation.

Ainsi, quatre villes du territoire de Grand Paris Grand Est seront directement traversées et desservies par le « Bus Bords de Marne » : Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny et Gournay-sur-Marne.

Pour le territoire de Grand Paris Grand Est, la mise en œuvre de ce projet est indispensable pour : l'amélioration des conditions de transport des habitants, contribuer à la transition énergétique par la favorisation du report modal, assurer des connexions performantes entre les pôles majeurs (Pôle Val de Fontenay, RER A Neuilly-Plaisance, RER Chelles et futures lignes 15 EST / 16 du Grand Paris Express) et les projets urbains à l'étude et/ou en cours de réalisation le long l'ex-RN34 comme le secteur de Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne.

Par le présent courrier, nous souhaitons vous confirmer les positions et souhaits des villes de Grand Paris Grand Est, en ce qui concerne les caractéristiques du projet « Bus Bords de Marne », afin que ceux-ci soient pris en compte et étudiés par Île-de-France Mobilités lors des études de trafic et de Schéma de Principe qui seront menées à partir de 2021.

Le traitement des capacités et du nombre de voies pour la circulation générale demeure un point crucial pour les villes du territoire. En effet, l'ex-RN34 est un axe qui supporte aujourd'hui un trafic important à toute période de la journée. Or, la réduction du nombre de voies de circulation entraînerait potentiellement : une augmentation de la congestion, des nuisances sonores, une augmentation des émissions de polluants et un report de trafic sur les voies communales des centres-villes. Dans ce cadre, il est demandé à Île-de-France Mobilité de conserver deux voies de circulation sur l'ex-RN34 dans chaque sens pour les villes de Gournay-sur-Marne et de Gagny. Pour la ville de Neuilly-sur-Marne, il est demandé de maintenir la capacité routière en conservant les deux voies de circulation vers Paris et une voie de circulation vers Chelles, sauf sur le secteur des Hôpitaux où la ville requiert le maintien des deux voies de circulation dans chaque direction. Pour la ville de Neuilly-Plaisance, la configuration avec deux voies de circulation routières vers Paris et une voie de circulation vers Chelles est également requise.

Pour le principe d'insertion du site propre bus, nous demandons que la variante en insertion axiale soit étudiée finement lors du Schéma de Principe par Île-de-France Mobilités sur l'ensemble de la séquence entre Ville Evrard et l'entrée de Chelles. Une insertion axiale du site propre permettrait de garantir une cohérence d'aménagement sur l'ensemble du linéaire, et de limiter les contraintes d'accès riverains ainsi que la traversée systématique de deux voies de site propre pour les échanges avec les quartiers situés au nord de l'axe.

11, boulevard du Mont d'Est - CS 60027 - 93 192 Noisy-le-Grand Cedex - 01 41 70 39 10
Retrouvez-nous sur grandparisgrandest.fr

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

L'établissement public territorial Grand Paris Grand Est et les Maires des villes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny et Gournay-sur-Marne (contribution commune).



Par ailleurs, une attention particulière sur le positionnement des stations devra être portée afin de ne pas pénaliser la circulation. La disposition des stations en quais décalés devra être privilégiée afin d'éviter de créer un rétrécissement ponctuel de la chaussée.

In fine, nous tenons à vous renouveler l'importance pour notre Territoire d'obtenir le prolongement de la ligne de métro 11 entre la gare de Rosny-Bois-Perrier et la gare de Noisy-Champs. En effet, ce prolongement permettra de contribuer à la cohésion du territoire de Grand Paris Grand Est en proposant une ligne de transport à fois la forte, structurante et transversale. Les conditions de déplacement de nos habitants en seraient ainsi fortement améliorées.

Ainsi, nous vous confirmons que Grand Paris Grand Est, ses villes et ses élus sont fortement mobilisés auprès des acteurs institutionnels pour que le « Bus Bords de Marne » et le prolongement de la Ligne 11 à Noisy-Champs soient réalisés dans un calendrier optimal pour répondre aux attentes fortes des habitants et usagers des transports en commun. D'une part, le projet « Bus Bord de Marne » ne doit pas se substituer au prolongement de la ligne 11 de métro. D'autre part, la ville de Neuilly-Plaisance soutiendra le projet « Bus Bords de Marne » qu'à la condition d'avoir des garanties sur la réalisation du prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs. Il est ainsi assurément primordial que le projet de prolongement de la ligne 11 soit inscrit au prochain Contrat de Plan Etat-Région afin de pouvoir bénéficier des financements nécessaires.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, nos respectueux hommages.

Merci de ton aide.

Le Président,

Xavier LEMOINE
Maire de Montfermeil



La Vice-Présidente en charge des Transports et des Mobilités

Katli

Katli COPPI
Maire des Pavillons-sous-Bois

Le Maire de Neuilly-Plaisance

Christian DEMUYNCK

Le Maire de Neuilly-sur-Marne

Zartosht BAKHTIARI

Le Maire de Gagny

Rolin CRANOLY

Le Maire de Gournay-sur-Marne

Éric SCHLEGEL

11, boulevard du Mont d'Est - CS 60027 - 93 192 Noisy-le-Grand Cedex - 01 41 70 39 10
Retrouvez-nous sur grandparisgrandest.fr

12 janvier 2021

Avis de l'association Adequa adressé par mail et déposé sur le site internet

[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](http://adequa-cadredevie.fr)

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.**

Page 1 sur 72

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	
<i>Quand le DOCP déplante, d'autres plantent : l'exemple de Gagny</i>	
<i>Le site propre n'est pas d'application automatique : l'exemple de Nogent</i>	
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	
<i>Carrefour Jean Stephan</i>	
<i>Carrefour de la Pointe de Gournay</i>	
<i>Entre le carrefour « Salengro » et la rue du Port</i>	
<i>Entre Rue du Port et le carrefour « Métin » (Foch/de Gaulle) inclus</i>	
§ 2 – L'avenue du Maréchal Foch dans sa partie urbaine	
<i>L'intersection avec le boulevard Alsace-Lorraine</i>	
<i>L'intersection avec la rue Pérotin</i>	
<i>L'intersection avec l'avenue du Mal de Lattre de Tassigny</i>	
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 induite 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					
Linéaire			29s		Suppression d'un arrêt négligée Régulation circulation + stationnement
Section 3					
Priorité	-	-	17s	-	Priorité giratoire de Lattre négligée – 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					
Linéaire	-	-	-	-	Passage de 14km/h à 17km/h sur 605m, soit un gain de 29 secondes , négligé
Section 3					
Priorité 1	0mn25s	0mn25s	0mn25s	0mn25s	Priorité giratoire de Lattre négligée
Priorité 2	0mn40s	0mn40s	0mn40s	0mn40s	Passage piétons aléatoire
	6mn01s	6mn48s	6mn01s	6mn48s	Bd Chilpéric

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



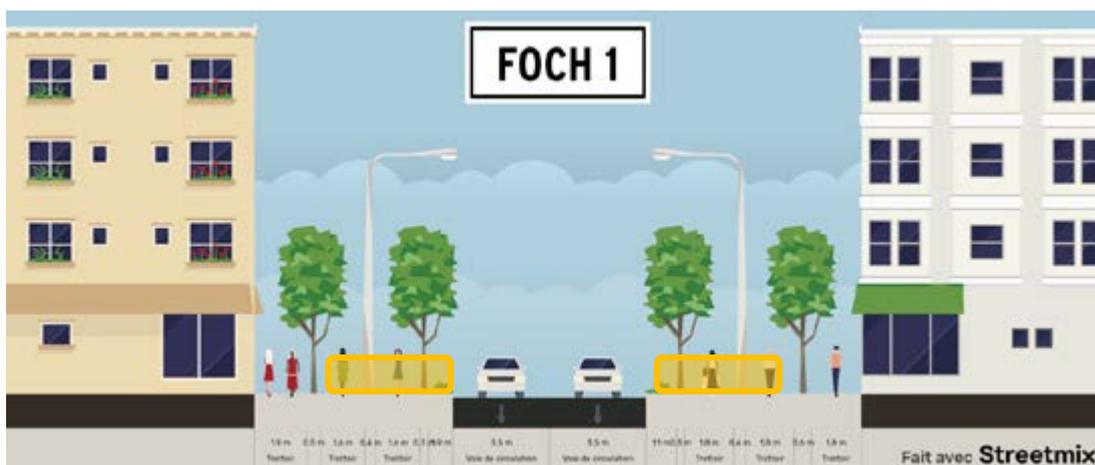
Figure 146 : Coupe 5-1 actuelle – avenue du Maréchal Foch – sud

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

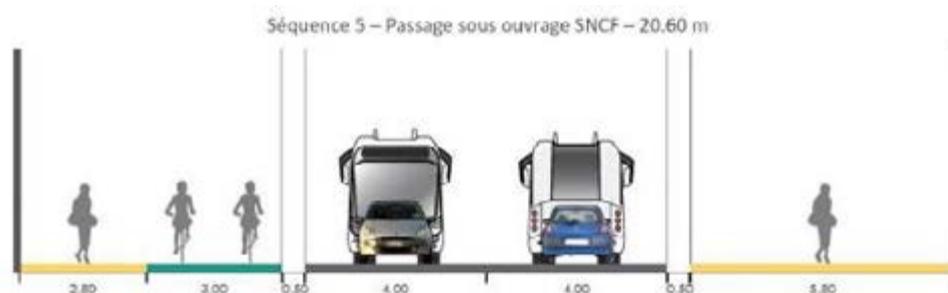


Figure 151 : Coupe 5-4 projet - passage sous l'ouvrage SNCF
Source : Eqls, 2020

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.

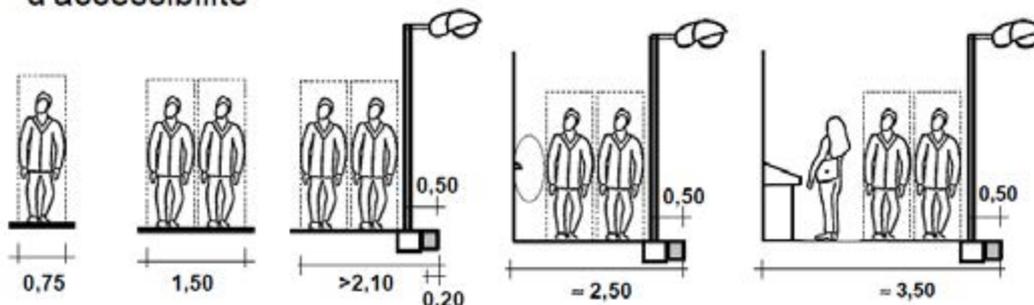
SECTION 2 : Les conséquences des aménagements envisagés

§ 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.

➤ Par exemple : le trottoir qui doit répondre au minimum aux règles d'accessibilité



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, (inconvenient 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

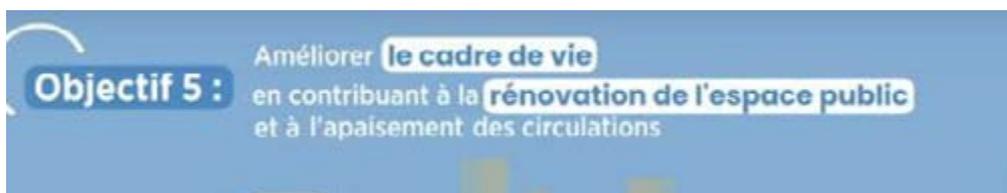
Ce sera aussi le cas au franchissement du pont de chemin de fer du fait de la priorisation du bus, et si le souhait du DCOP de supprimer le giratoire est suivi (P113s « [...] *si possible, maintien du mini giratoire créé au cours de l'été 2018 entre l'avenue du Mal Foch et l'av. du Mal de Lattre de Tassigny* »), 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.

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs



Rue ombragée avant élagage (août 2019)

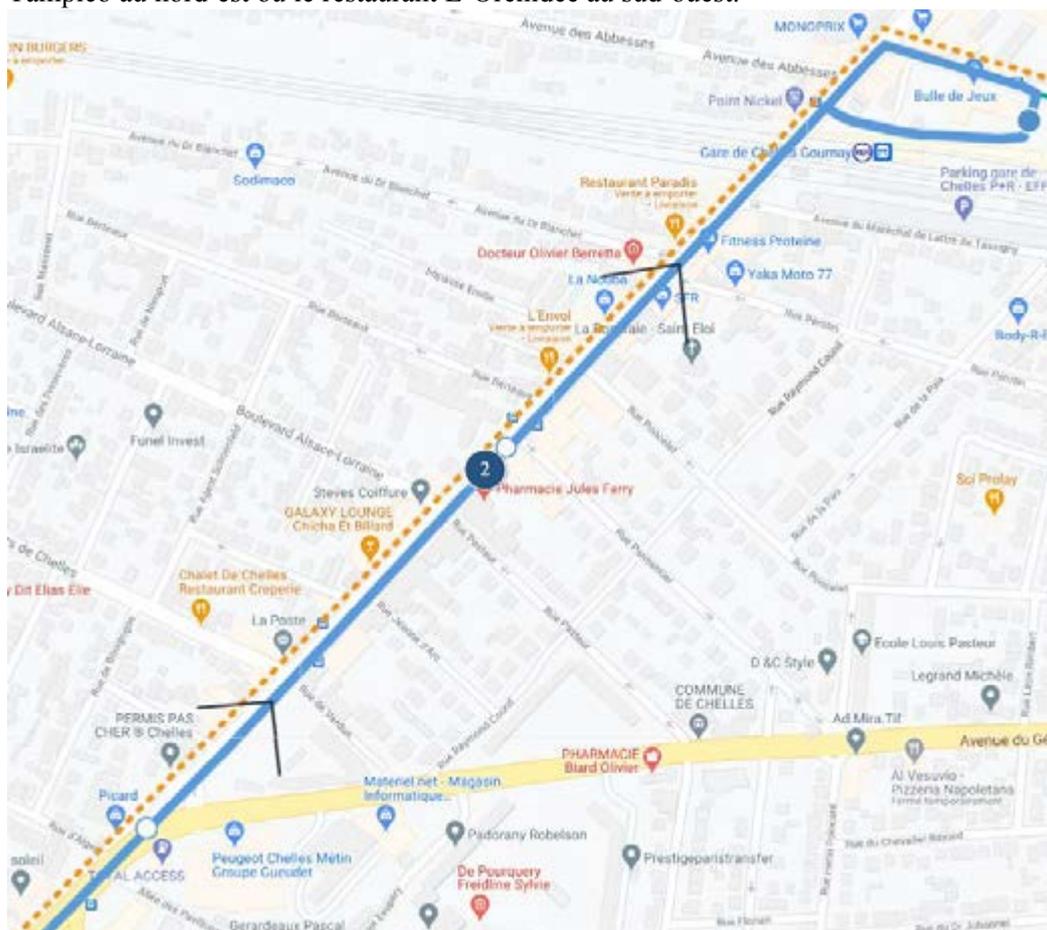


La même, un peu plus loin, après élagage

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.



9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs

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 ».

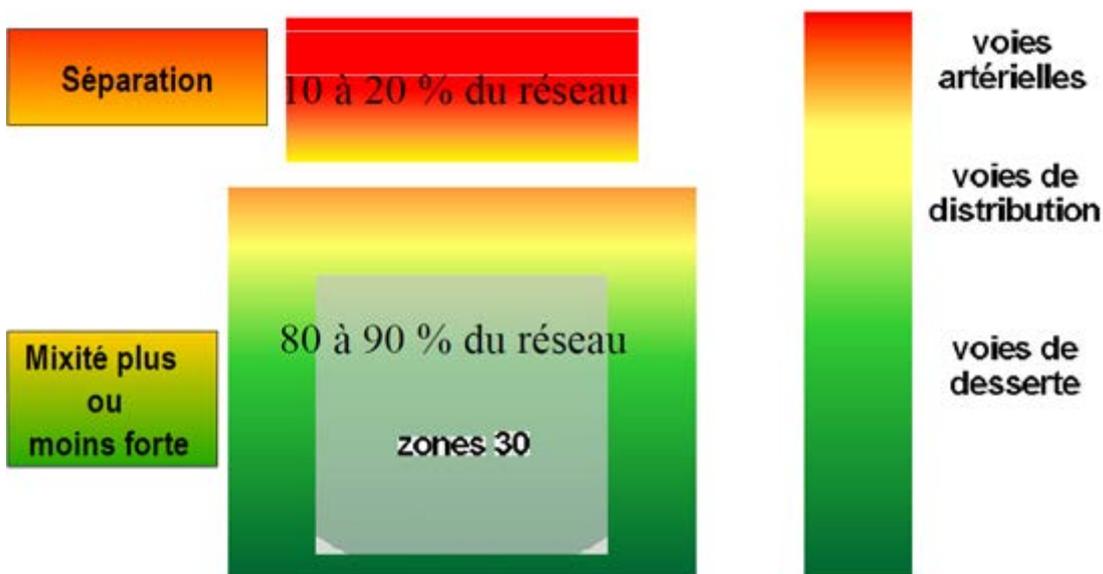
Et enfin, l'application d'une « méthode simple (...) » : la stratégie proposée place le piéton comme indicateur de la qualité de l'espace public. »

« 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.

2 principes de partage 2 familles de voirie (1)



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 intercommunale, 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 hostile¹ ».

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 protéger² »

Un chapitre particulier 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. »

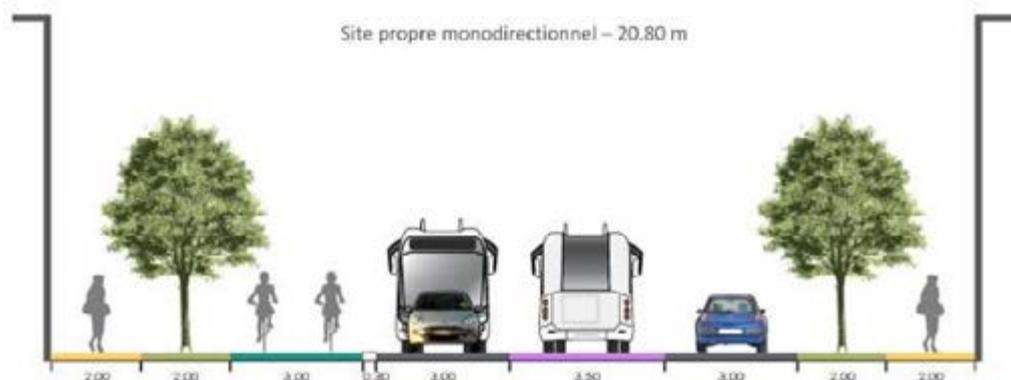


Figure 82 : Site propre monodirectionnel

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 conseillée, 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 véloce) ; 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 Fauquieras, 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).

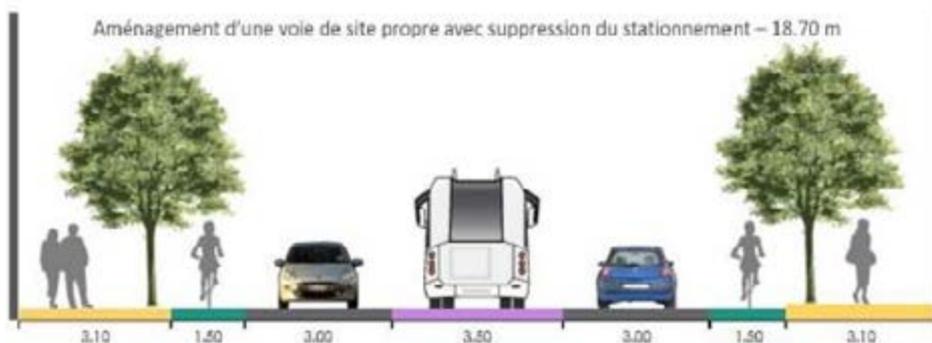


Figure 84 : Variante – Aménagement d'une voie de site propre avec suppression du stationnement
Source : Egis, 2020

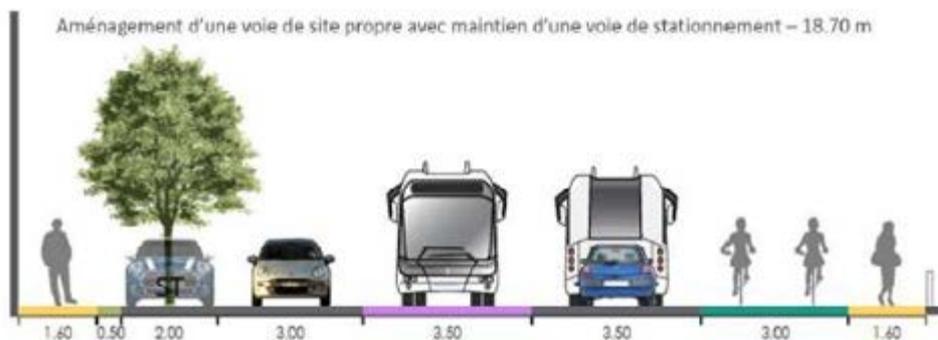


Figure 85 : Variante – Aménagement d'une voie de site propre avec maintien d'une voie de stationnement
Source : Eais, 2020

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 et 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.

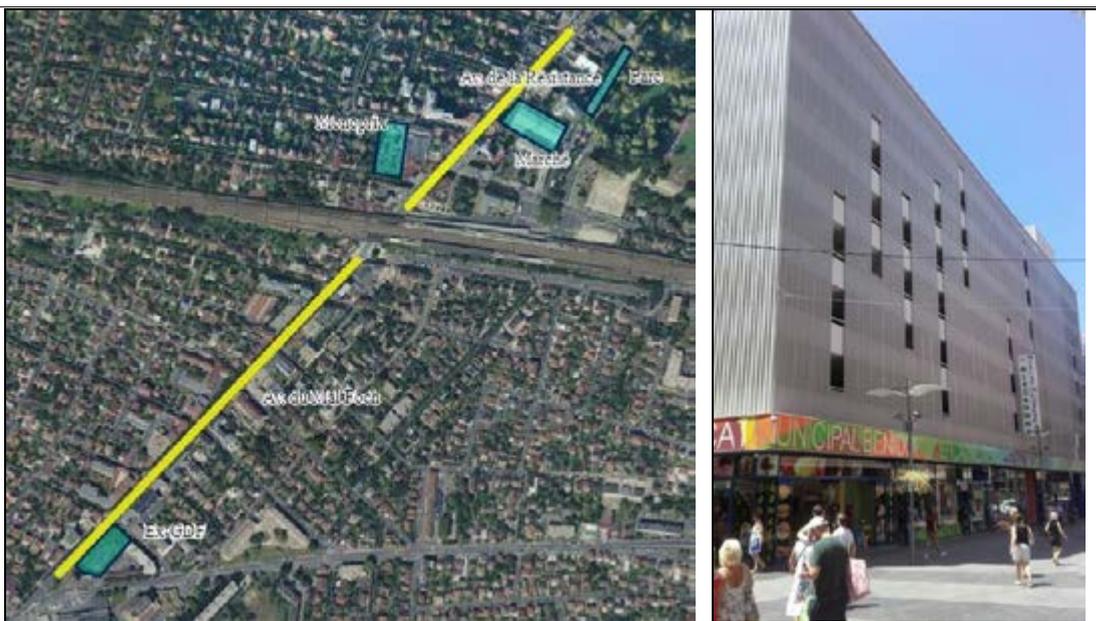
DOCP qui continue en suggérant que « *La mise en place d'un site propre ... sera l'occasion de mieux organiser l'offre de stationnement ... avec une gestion plus stricte et des emplacements dédiés aux livraisons là où c'est nécessaire* ».

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 ?)

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs



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 résonance 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 à 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 résonance 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 construirait-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.

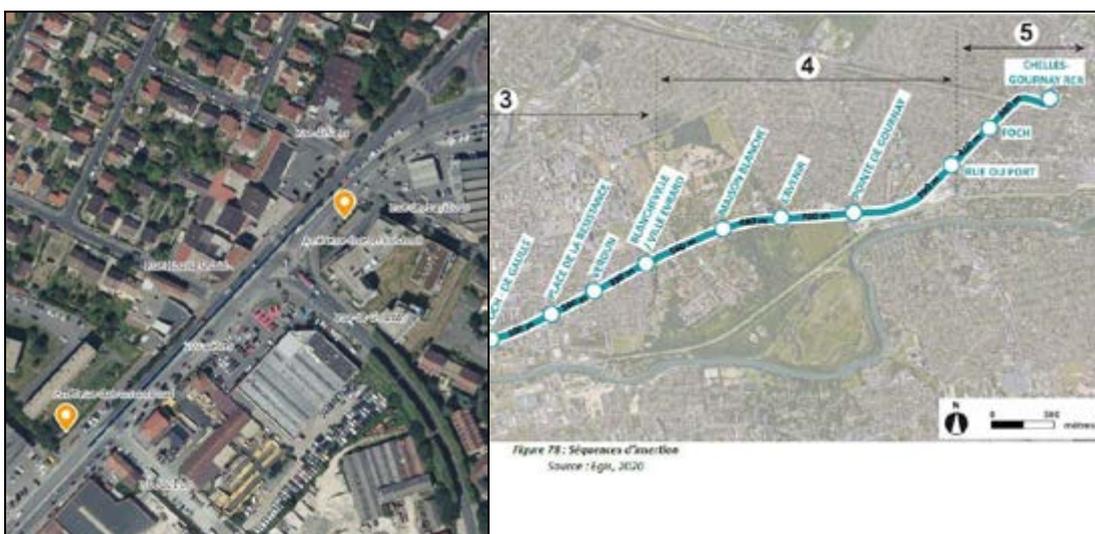
Les consultations spécifiques d'associations cyclistes et de l'environnement ainsi que la consultation publique, lancées à l'initiative d'IDFM avant même le dossier d'enquête publique, sont à mettre au crédit du projet.

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.



Gauche : espacement des deux points d'arrêt de la « station » Rue du Port

Droite : répartition des futurs arrêts selon le DOCP

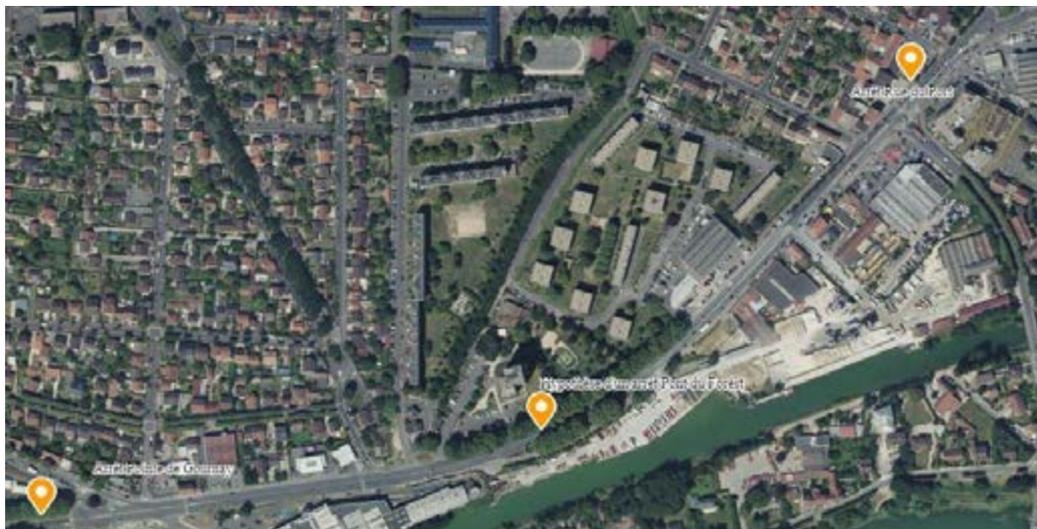
Entre rue du Port et Chelles Gournay RER, on a l'arrêt « avenue des Martyrs » à environ 250m suivi de l'arrêt « Parmentier- Jules Ferry » environ 300m plus loin et il ne reste qu'environ 440m pour atteindre le terminus commun.

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.

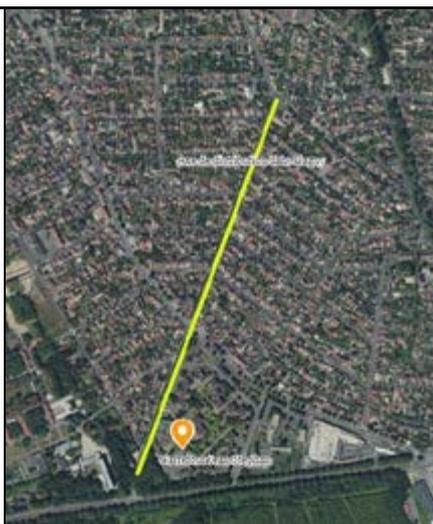
§ 1 – De Maison Blanche à l'arrêt Rue du Port

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

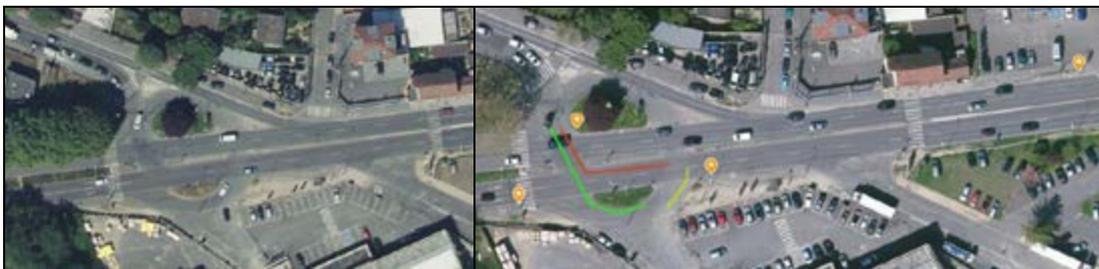


Pour Chelles, l'intérêt de cette intersection ne vaut que par son aménagement qui pourrait faciliter et donc augmenter un éventuel flux de transit pour des destinations au-delà de Gagny et à travers Chelles.

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 établissements 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.

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs



Haut : situation générale

Milieu gauche : vue générale côté habitations – Milieu droit : entrée piétonne Pont du Forest

Bas gauche : entrée 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.

Page 50 sur 72

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.



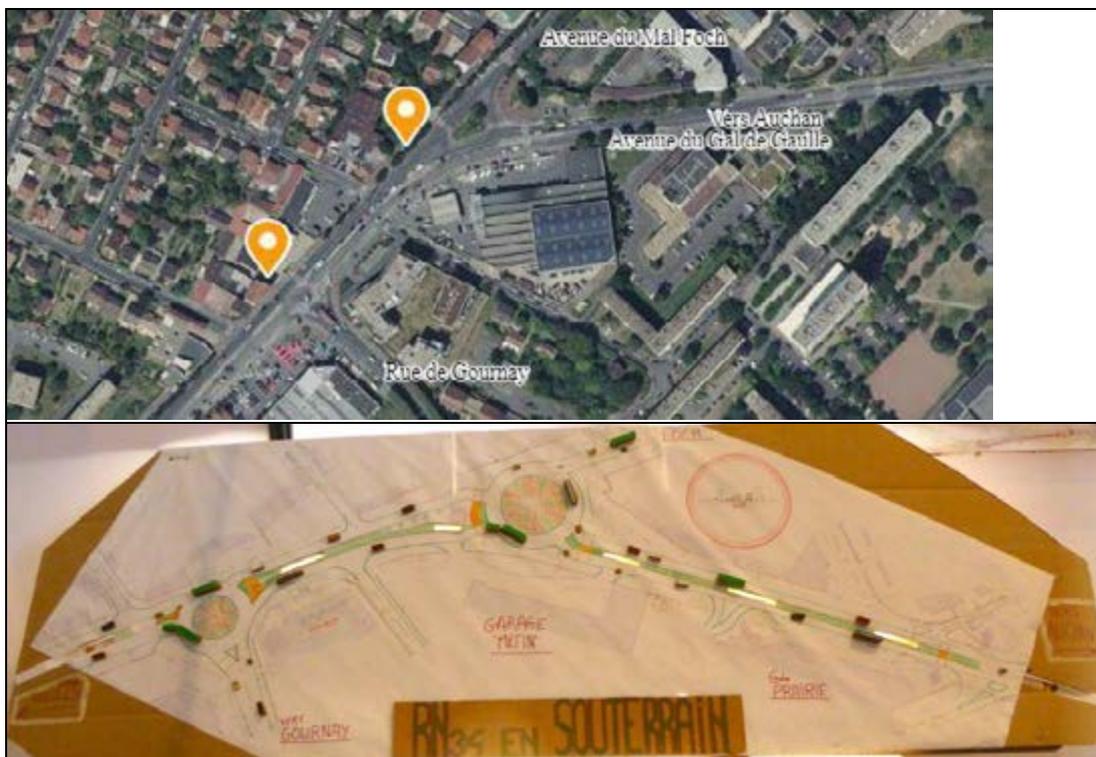
L'allée piétonne se termine brutalement sur la clôture du garage Ford.

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

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs

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.

Page 52 sur 72

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

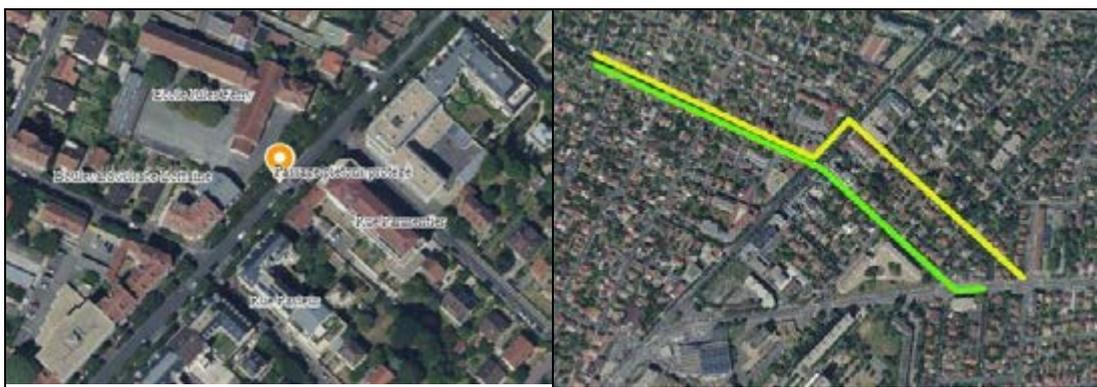
Dans les schémas de circulation présentés dans sa page 50, le DOCP note également une saturation avant l'intersection avec le boulevard alsace-Lorraine, confirmée là aussi par la pratique.

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 DOCP³. 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. L'ON 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.

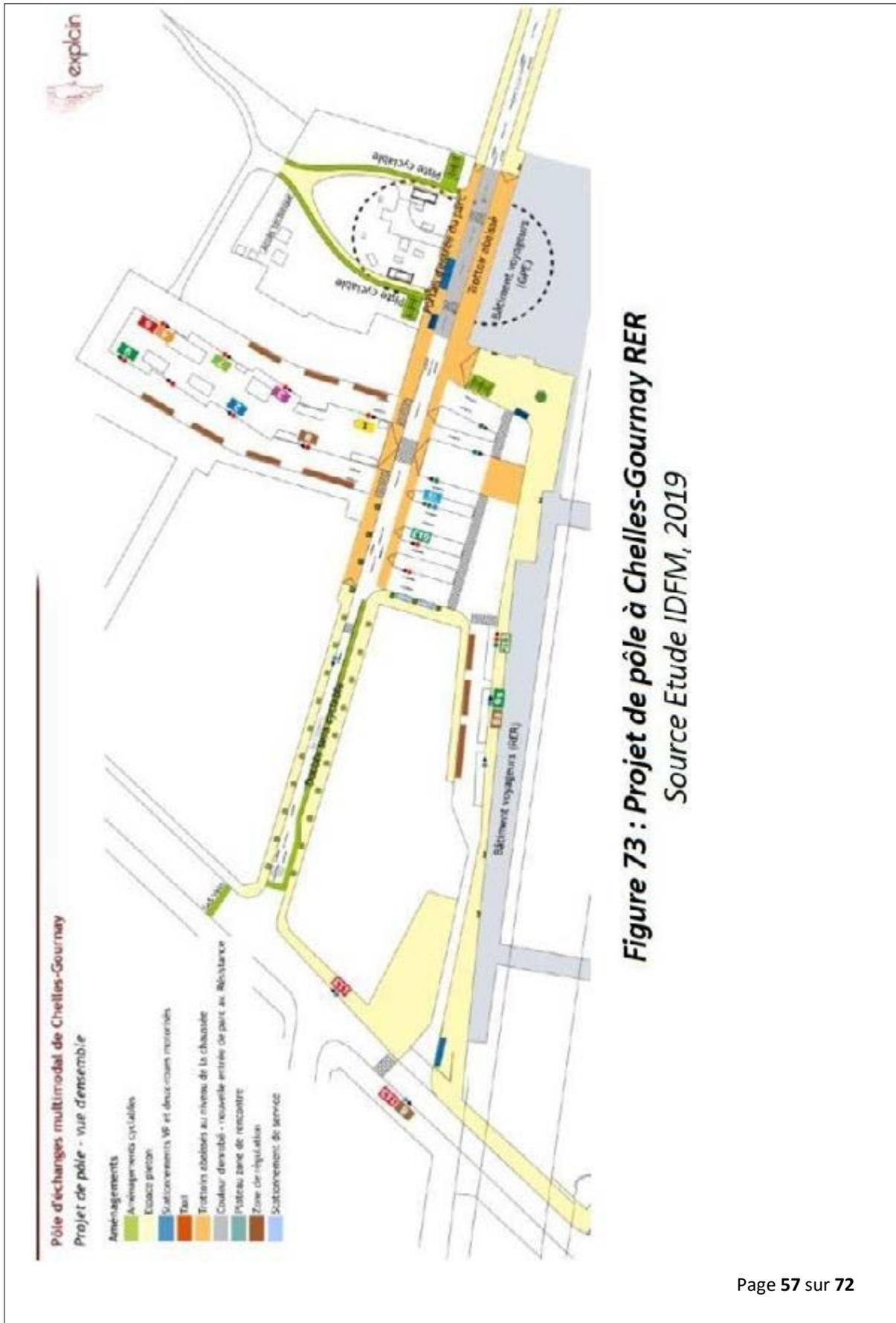
Mais alors, quid de l'aménagement cyclable ? sera-t-il supprimé ? autorisé sur le couloir bus ? Et puis, quel sera l'impact de la Poste centrale qui sera déplacée sur le boulevard Chilpéric ?

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 accueillir 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.



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'à 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* ».

Page 58 sur 72

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 à 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.

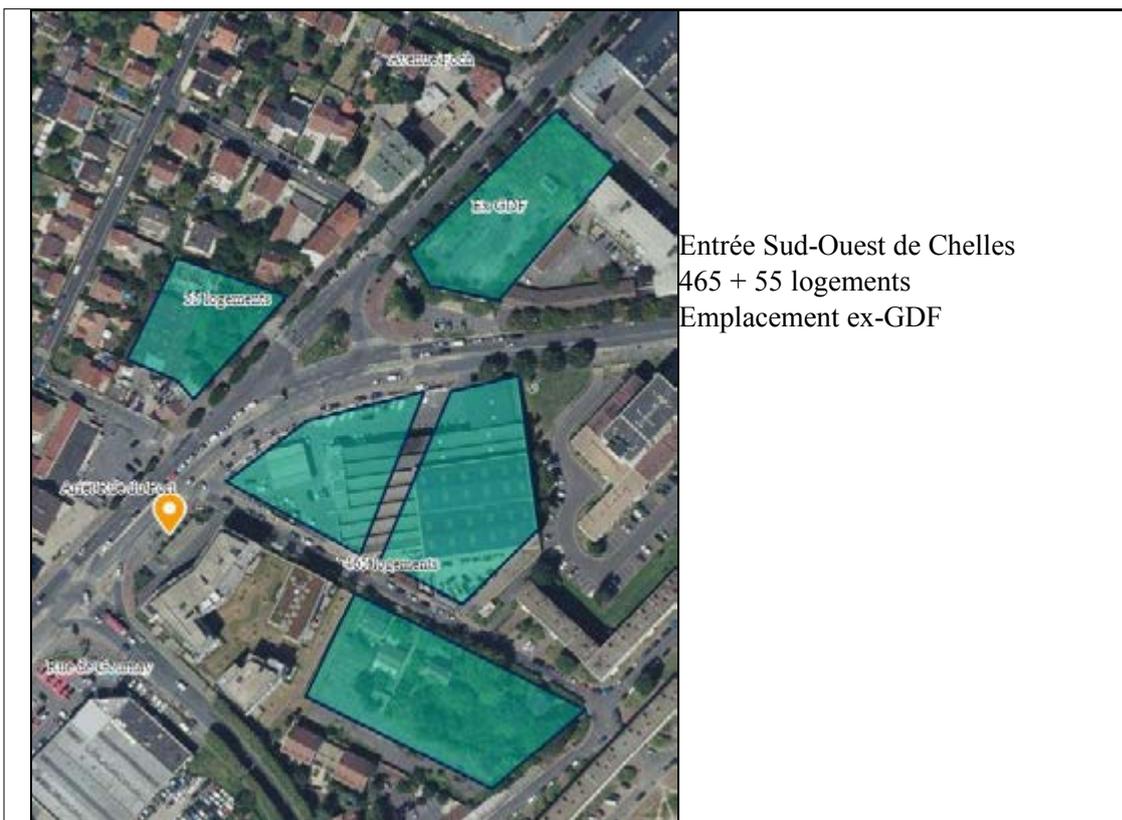


Figure 61 - Localisation du projet Castermant
Source : <https://www.ametfondationetmodeleurbanisme.fr/2020>

- **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-Vallee de la Mame. 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.

- **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'Île de France avec la création de logements supplémentaires en accession. Plus de 200 logements supplémentaires seront créés.

DOCP page 58, capture d'écran



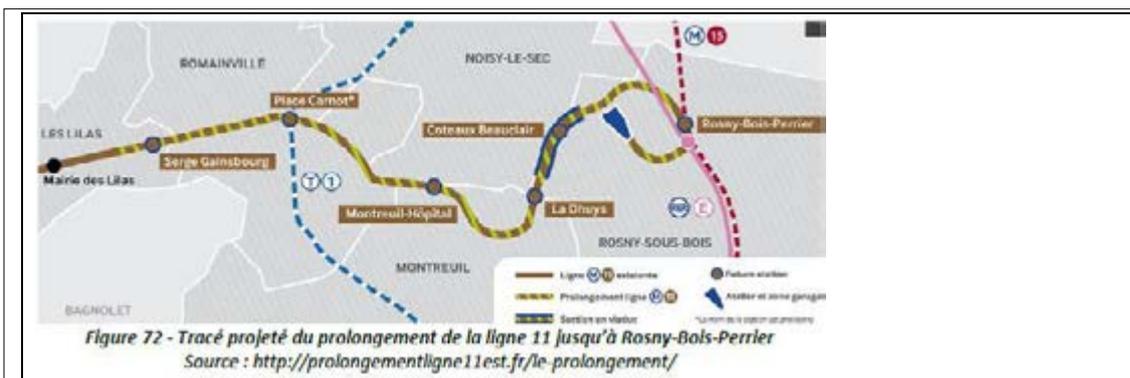
Entrée Sud-Ouest de Chelles
465 + 55 logements
Emplacement ex-GDF

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.





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



Étude 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

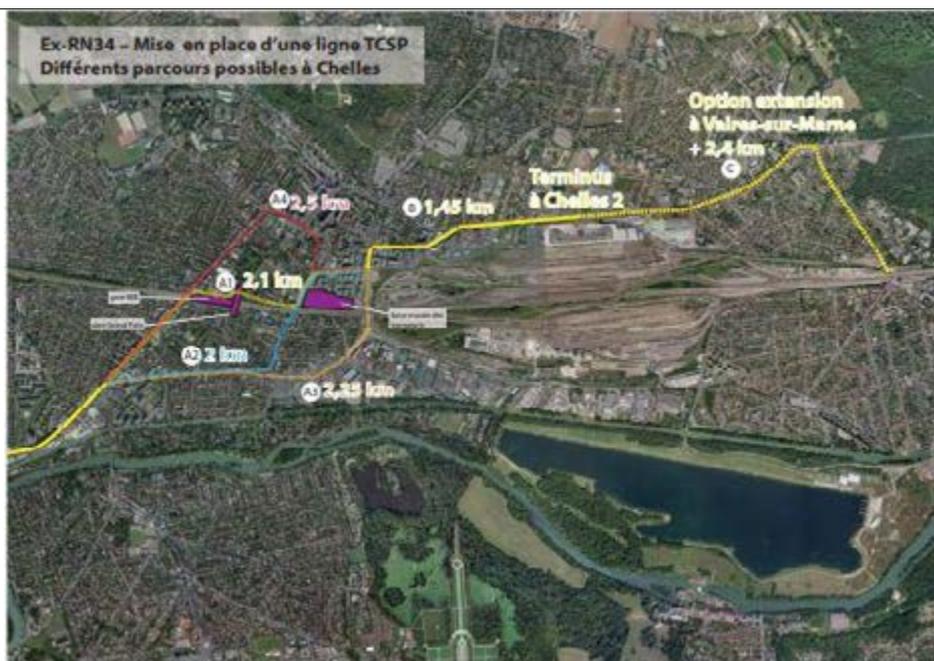
Les déplacements en transports en commun (point 7.3.3)

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.

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 dessert l'étai 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 Chantieraine 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 rapprocher 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.

	A1	A2	A3	A4
Correspondances avec le réseau lourd de TC (RER, RRG)	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

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

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs

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 de 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 saisisseront les automobilistes pour éviter les points de congestion.

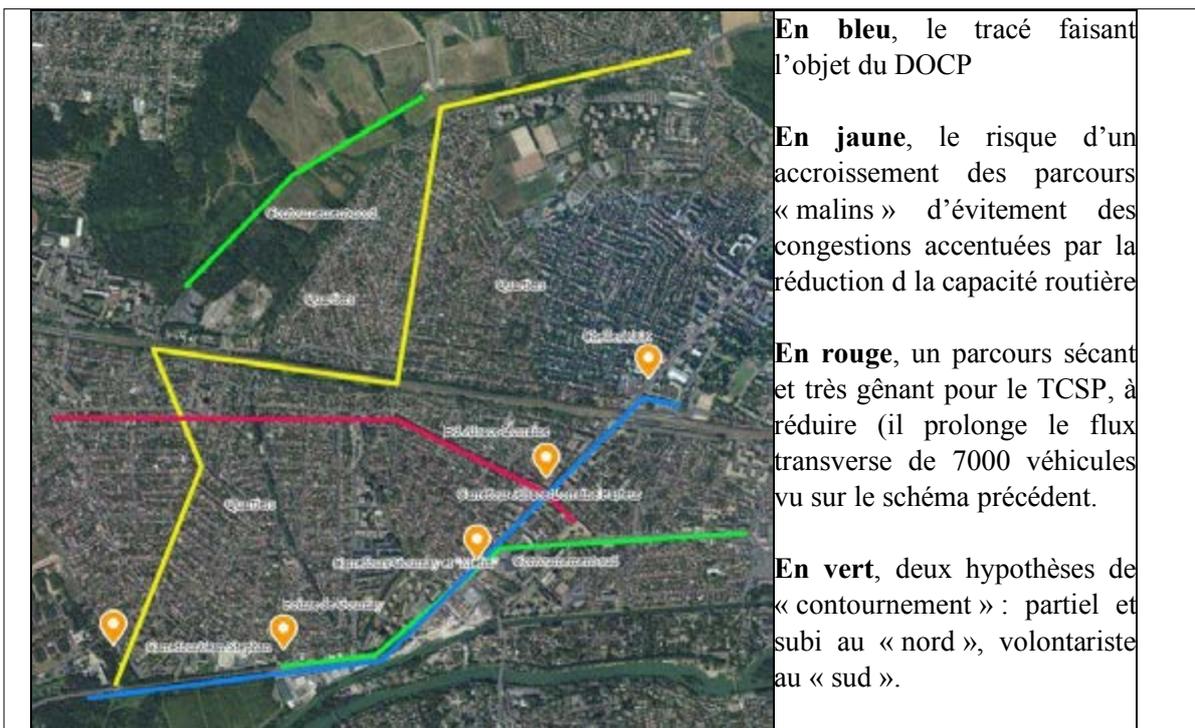


Schéma des risques et opportunités des contournements « nord » et « sud »

§ 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

Tracé en boucle via le Bd Chilpéric

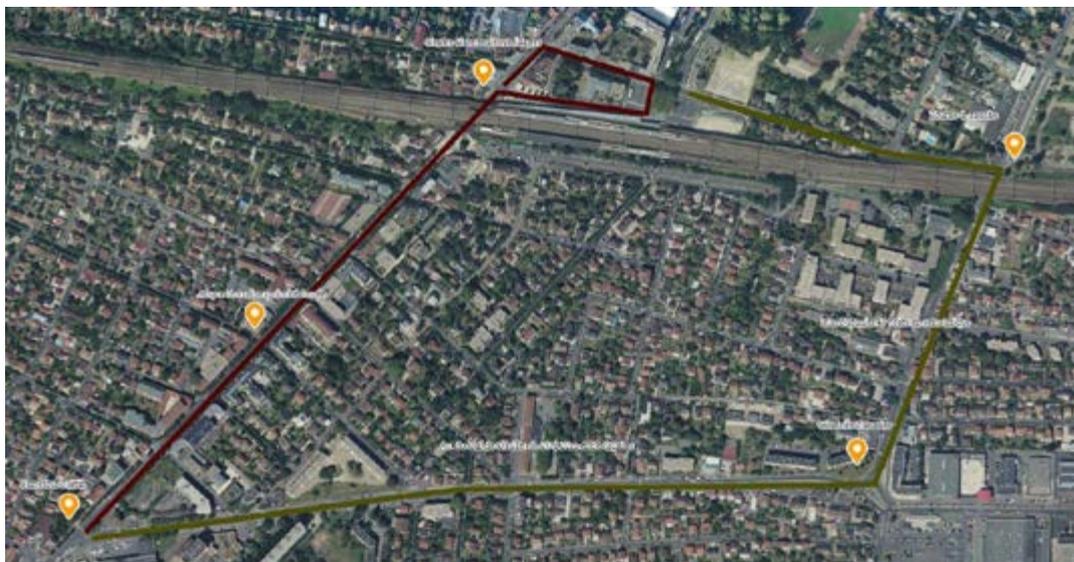
Le tracé sud-nord du TCSP est maintenu. Le retour ne se fait plus dans la circulation générale de l'avenue du Maréchal Foch, mais par un site propre épousant le trajet Bd Chilpéric, avenue Auguste Meunier, avenue du Général de Gaulle.

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

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs

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.

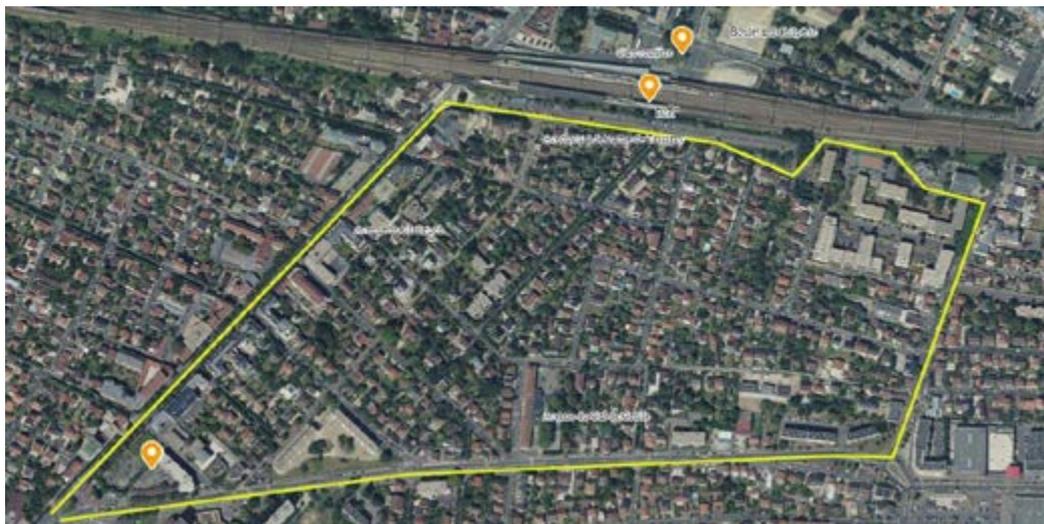


Tracé en boucle via l'avenue de Lattre de Tassigny

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 renforcement sous le parking P2R propose quasi idéalement une halte abritée.

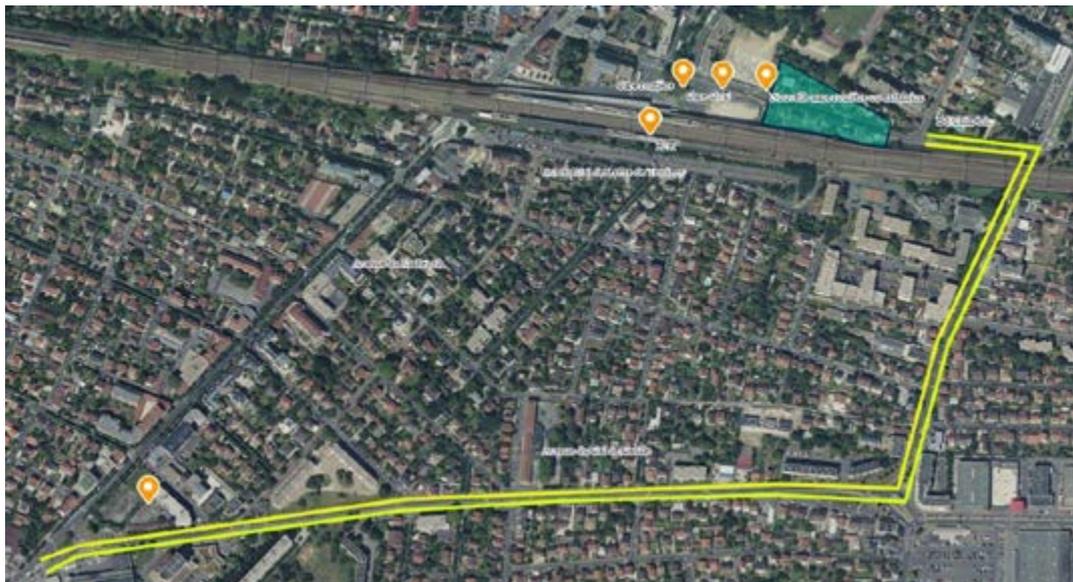
La difficulté tient à la relative étroitesse et au tracé tortueux de la voirie.



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 »

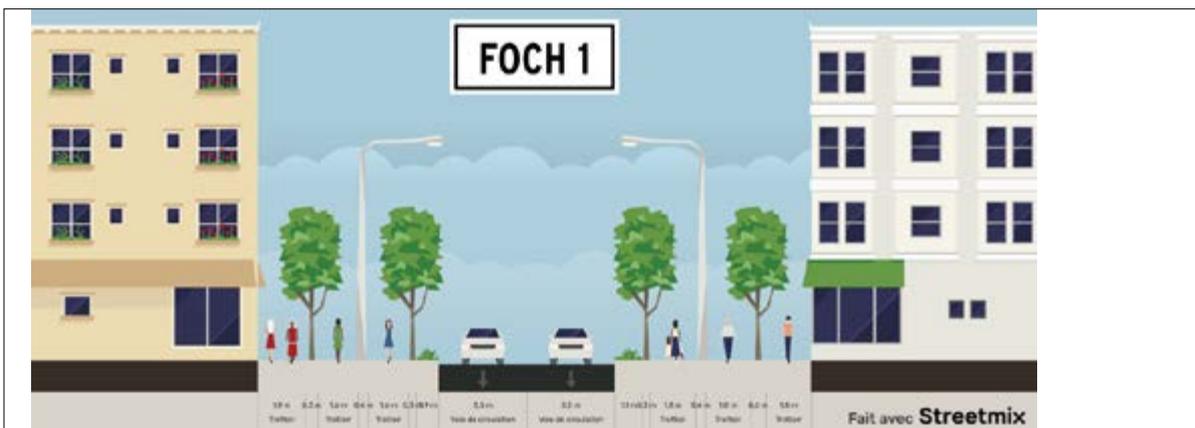
Ils supposent la non-réalisation du site propre monodirectionnel sur l'avenue du Maréchal Foch et proposent son réaménagement avec une priorité inversée : d'abord les habitants et les piétons, puis les cyclistes, puis les autos.

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).

Quelques 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.

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs

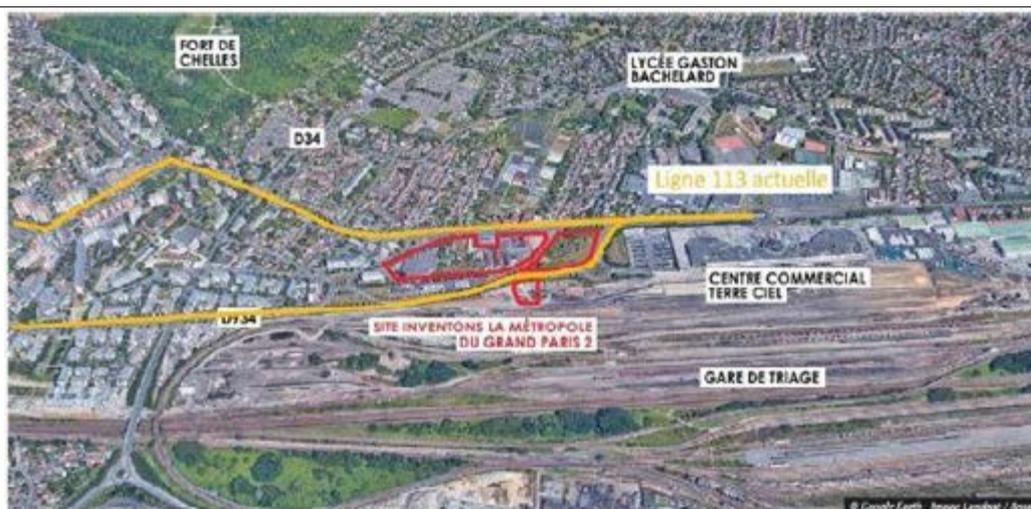
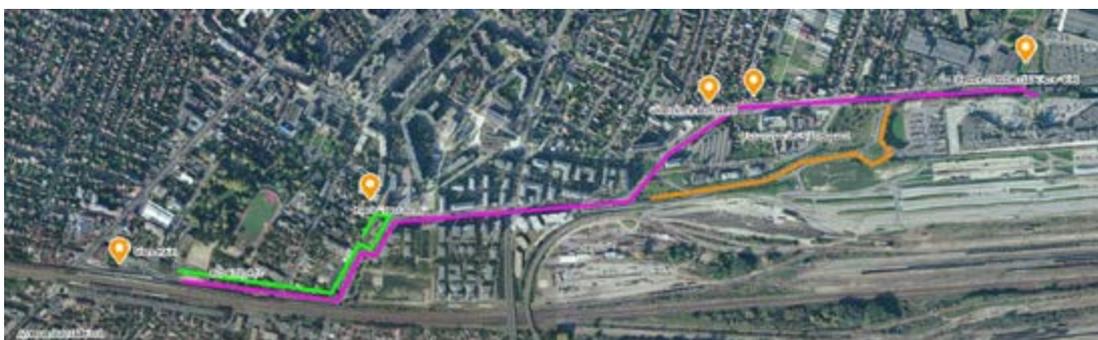


Figure 61 - Localisation du projet Castermant

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.

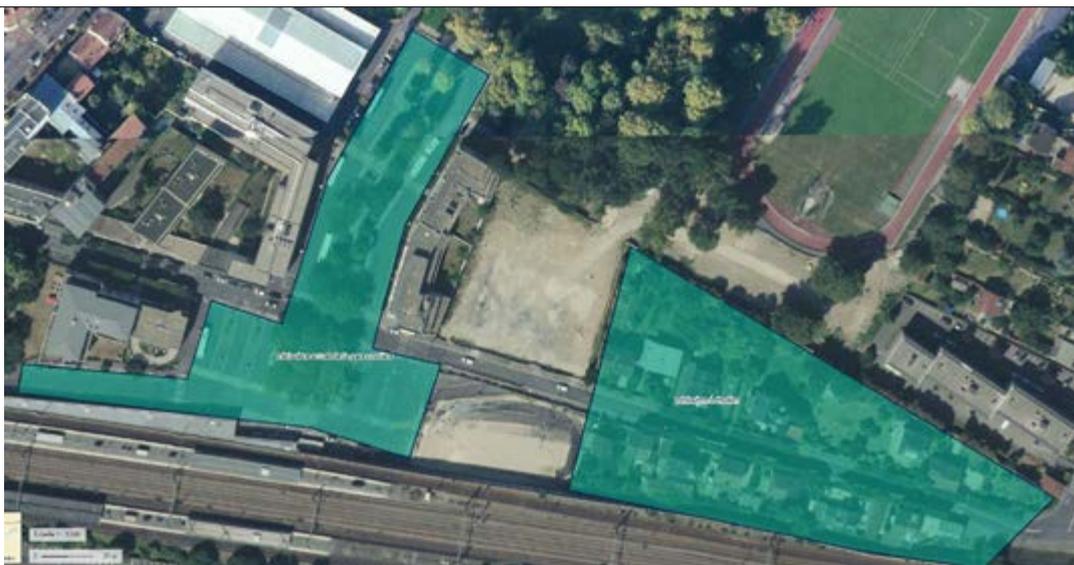


Repousser les « murs »

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.

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs



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](http://adequa-cadredevie.fr)

8 février 2021

Avis de l'association Agir pour le Perreux-sur-Marne déposé sur le site internet



Association AGIR POUR LE PERREUX-SUR-MARNE

Enregistrée sous le N° W 942006404 - Membre de "PATRIMOINE-ENVIRONNEMENT"

<https://aplp94.jimdofree.com>

agir.leperreux94@gmail.com - 07 66 47 79 37

Adresse postale :

10 rue de Thionville - 94170 LE PERREUX-SUR-MARNE

Avis APLP sur le projet Bus Bords de Marne (TCSP) Concertation du 9 novembre 2020 au 8 février 2021

L'Association Agir Pour Le Perreux-sur-Marne (APLP) a participé à :

1. La rencontre du 18 janvier 2021 sur les intentions d'aménagement station Jules Ferry et Boulevard Alsace Lorraine, devant la piscine du Perreux sur Marne
2. L'atelier focus sur le secteur « Carrefour Leclerc / Triangle Val de Fontenay » du 23 janvier. À ce jour nous n'avons pas le compte rendu de cet atelier.

À l'issue de ces échanges, la question des objectifs de cette concertation se pose : consultation préalable sur l'ensemble des éléments constitutifs du projet TCSP ou consultation sur les aménagements secondaires de celui-ci ?

En effet, une démarche de concertation doit être menée en plusieurs temps avec l'ensemble des parties prenantes : habitants, associations, communes, bureaux d'études, maîtres d'ouvrage, ...

Ce projet n'est pas seulement une amélioration d'un transport public mais également un projet d'aménagement urbain avec un bouleversement irréversible des quartiers « Carrefour Leclerc / Triangle Val de Fontenay / Bd Alsace Lorraine ». Or, aucune information sur le devenir de cette zone n'a été portée à la connaissance du public, alors qu'elle se situe dans un « Périmètre d'Étude » mis en place par l'EPT-10/Le Perreux.

De plus, nous avons cru comprendre que associations et habitants ne seraient plus sollicités et consultés au cours des différentes phases suivantes du projet mais uniquement lors de la consultation administrative de la DUP en 2023, c'est-à-dire avec un projet finalisé et voté, sans quasi aucune possibilité d'action de la part des habitants et des associations.

Il semblerait alors s'agir plutôt d'une consultation sur des aménagements secondaires du projet.

Remarques préalables sur ce projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) :

- L'abandon du prolongement de la ligne 11 du métro prévu initialement jusqu'à Maison Blanche où la construction de 7 000 logements est programmée. Environ 20 000 résidents vont se retrouver dans une zone en fort déficit de transport en commun. Certes l'implantation TCSP est d'un coût inférieur à celui du prolongement d'une ligne de métro, mais le service rendu à l'utilisateur serait de moindre qualité.
- Les éléments portés à notre connaissance ne permettent pas de visualiser l'impact réel de ce projet TCSP sur l'existant.
- **Le constat de la situation actuelle établi lors de l'atelier focus :**
 - a. Trafic routier dense et polluant avec des bouchons fréquents aux heures de pointe. L'avenue Lamartine est utilisée comme itinéraire bis notamment pour les poids lourds

- pourtant interdits de circulation dans cette voie.
- b. Aucun aménagement pour les circulations douces.
 - c. Des espaces végétalisés insuffisants.
 - d. Dangerosité pour les piétons et les cyclistes.
 - e. Circulation difficile pour les bus aux heures de pointe - Fréquence trop espacée.
 - f. Difficultés pour rejoindre le centre-ville du Perreux par bus.
 - g. Stationnements en double file

1/ Aménagement du Boulevard Alsace Lorraine

Les vues en coupe de chaussée ne prennent en considération que des zones très limitées. Il aurait fallu voir les implantations et leurs conséquences sur la totalité des chaussées

La figure “ *Carrefour Leclerc Triangle Val de Marne p.21* ” présentée lors de l’atelier focus n°1 du 23 janvier 2021 indique des largeurs de 27m et 28 m. Or **le Boulevard Alsace Lorraine n'est pas assez large** : à plusieurs endroits la largeur est inférieure à 27 m.

Ces difficultés nous inquiètent en raison des risques d'expropriations d'autant que **le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principale (DOCP) n'en précise pas la localisation.**

2/ Analyse du Coût / bénéfice du projet :

Economiquement le coût paraît quelque peu disproportionné par rapport aux avantages attendus pour les résidents.

Une dépense de 185 M € pour 16 000 usagers de plus qu’aujourd’hui (estimation totale de 40 000 usagers) et pour une amélioration de la vitesse de circulation de 4 km/h maximum soit un gain de temps relativement limité.

Au vu de ces chiffres annoncés par le DOCP, une augmentation de la fréquence et de la capacité des 113 paraît suffisante pour absorber les futurs 40 000 usagers.

3/ Impact environnemental de l’aménagement TSCP

Dire que le projet permet de contribuer à baisser l’impact environnemental dû à la circulation automobile, en favorisant la circulation dédiée à un bus et la circulation des vélos, n’est pas suffisant. Il est impératif de limiter l’artificialisation des sols et de favoriser un parcours végétalisé pour les déplacements piétons.

De plus, **l'impact environnemental du projet est négatif** en raison de l'abattage de grands platanes protégés et la suppression de la totalité des arbres qui viennent d'être plantés pour végétaliser le terre-plein central du boulevard Alsace-Lorraine. La disparition de ces arbres va contribuer à l’augmentation de la pollution atmosphérique (particules fines + CO2) et donc au réchauffement climatique. **Le Conseil Départemental 94 refuse à juste titre l'abattage de cet alignement central. Aucun remplacement in situ n'est prévu.**

Du fait du peu d'espaces végétalisés, le cadre de vie des riverains de ce boulevard urbain risque de se dégrader ce qui va à l'encontre des attentes des résidents du quartier.

4/ Autres Impacts de l’aménagement TCSP

- Les difficultés annexes qui découleraient de la circulation de voitures sur une seule voie n’ont pas été suffisamment prises en considération : les livraisons, les camions et convois exceptionnels, l’accès aux écoles, l’enlèvement des ordures ménagères.

- L'amplification du report d'une partie de la circulation automobile vers des rues étroites et inadaptées à cette augmentation.

- Rappelons aussi que les promoteurs sont autorisés à empiéter sur le trottoir et la chaussée pour la desserte des chantiers de construction d'immeubles.
- L'augmentation de la population résidant le long de cet axe et de ses abords ne devrait pas concourir à baisser le nombre de véhicules en circulation
- La diminution du nombre de places de stationnement.

Pour l'Association Agir Pour Le Perreux-sur-Marne **il est difficile de se prononcer sur l'opportunité de ce projet car beaucoup d'éléments d'informations demandent davantage de précisions.** De ce fait, nous pensons que ce projet en l'état est inadapté et qu'il est prématuré d'envisager l'implantation d'un TCSP tel que présenté, réduisant à 3 mètres la largeur de la voie routière alors qu'il faut 3m50 selon le CEREMA pour les voies urbaines principales comme le Boulevard Alsace Lorraine au Perreux.

Il nous paraîtrait judicieux d'**examiner des alternatives au projet initial afin de concilier amélioration des Transports en Commun et limitation de l'impact sur le cadre de vie et l'environnement.**

APLP suggère que les études qui vont être lancées pour le Schéma De Principe (SDP) envisagent plusieurs variantes, par exemple :

- Pour le Bld Alsace-Lorraine et les stations Avron, Jules Ferry et Jouleau : des bus 113 articulés de 18 m, une augmentation de la fréquence entre 7 et 10 bus par heure.
- L'implantation du terminus côté Est du Pôle Val de Fontenay, proposée par M. Bernard GOBITZ (Groupe de travail n°2) devrait être étudiée avec attention. Cette alternative paraît plus rationnelle en matière d'accès à la nouvelle gare de la Ligne 15-Est et au Tramway T1. Cela éviterait le passage d'un bus articulé sous les voies A86/RER E et les bretelles d'accès automobiles. De plus, la majorité des personnes qui emprunteront le Bus de bord de Marne, chercheront à rejoindre les transports sur rail.

En premier, APLP propose la **MISE EN ŒUVRE DE SOLUTIONS À COURT TERME :**

- **Améliorer la fréquence et la régularité des bus 113** : souvent les usagers doivent attendre 20 à 30 mm pour ensuite voir arriver 2 bus qui se suivent, ceci même en dehors des créneaux embouteillés. Le problème est identique pour le 114.
- **Sécuriser les traversées piétons** sur les avenues de Gaulle / Louison Bobet / Poincaré et renforcer l'éclairage sur l'ensemble des voies piétonnes.
- **Compléter le maillage des bus** pour faciliter les déplacements des Perreuxiens par :
 - La création d'une ligne de Bus traversant Le Perreux Sud↔Nord (Pont de Bry↔Val de Fontenay).
 - La mise en place d'un service partiel sur la ligne 116 (Val de Fontenay↔Centre-Ville↔Gare Nogent-Le Perreux).

La mise en œuvre de ces propositions ne nécessite pas d'aménagements urbains spécifiques et seraient de nature à améliorer les conditions de transport de nombreux usagers.

Le Perreux, le 8 février 2021

8 février 2021

Avis du Collectif vélo Île-de-France déposé sur le site internet

Vous trouverez la contribution du Collectif Vélo Île-de-France en pièce jointe.



8 février 2021

Contribution au projet BHNS Bords de Marne

Un axe essentiel pour le vélo

Dans un secteur où tous les itinéraires sont contraints par la topographie, les liaisons directes et possédant un dénivelé acceptable pour les vélos sont rares. La N34 est l'une de ces liaisons, sans alternative convaincante. Ainsi, en tant que quasi unique lien entre la première couronne de l'est parisien et les communes de Neuilly-sur-Marne et de Noisy-le-Grand, la N34 est un axe essentiel pour les mobilités actives. À ce titre, elle pourrait d'ailleurs bien faire partie du tracé de la ligne A₂ du RER V, le réseau express régional vélo, qui doit lier Paris à Marne-la-Vallée par des pistes cyclables d'une qualité supérieure et d'un grand confort.

Principes de base

Afin d'offrir à la mobilité à vélo le plus haut niveau de service, la demande des associations du Collectif sont les suivantes :

1. Des largeurs permettant de rouler à deux de front, de dépasser en tout confort, et de croiser à deux de front : **2,20 à 2,50 m pour les pistes unidirectionnelles, 4 m pour les pistes bidirectionnelles.**
2. La plus large séparation possible du trafic motorisé, et, autant que possible, au moins 1 m pour une piste bidirectionnelle.
3. Une séparation physique des piétons, à travers une **différence de vue** entre l'espace piéton et l'espace vélo. 5 cm suffisent à faire la différence. Dans la mesure du possible, la bordure du trottoir est **chanfreinée** avec une pente allant de 25 à 50 % afin d'annuler l'effet parois et d'être tolérante en cas d'écart d'urgence du cycliste.
4. Des **rayons de courbure adaptés à la giration des vélos** : un vélo ne tourne pas à angle droit. Le rayon minimal pour une trajectoire directe est de 10 à 20 m ; pour un changement de direction, un minimum de 3 m est à assurer.

Les marges pour récupérer l'espace nécessaire à l'élargissement de la piste par rapport au projet nous semblent nombreuses :

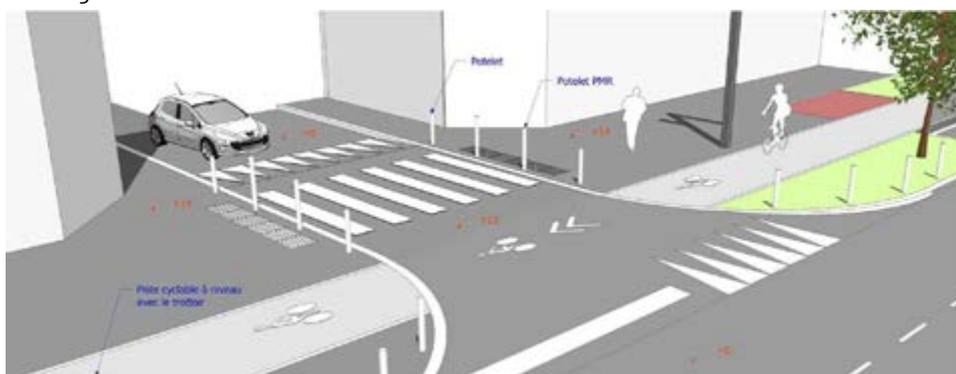
- large espace de séparation projeté entre la plateforme et les voies de circulation,
- larges quais projetés,
- maintien du profil à 2x1 voies sur l'ensemble du linéaire,
- possibilité de réduire la largeur de la plateforme bus à 6,50 m en dernier recours,
- possibilité de prévoir des quais en quinconce en dernier recours.

Intersections

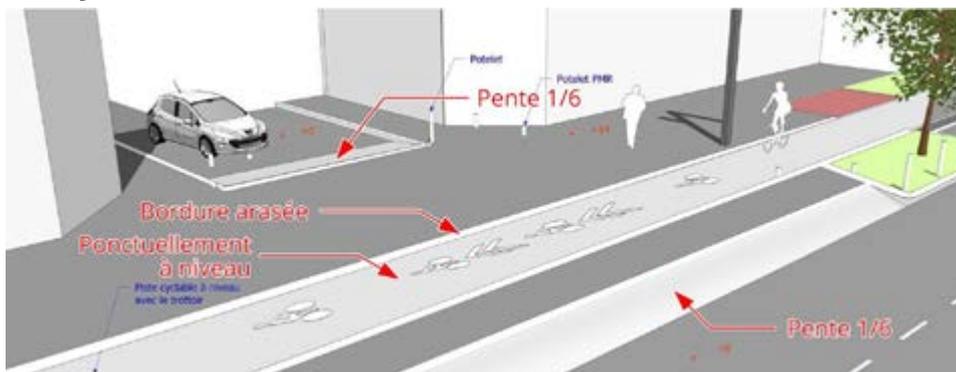
Les intersections sont rarement réussies dans les cas des infrastructures cyclables. Une bonne intersection se doit :

1. d'être **explicite** quant à son régime de priorité dans le cas d'une gestion sans feux : pas de régime de priorité à droite, signalisation horizontale et verticale claire et adaptée pour les véhicules devant céder le passage ;
2. d'assurer le franchissement **sans interruption de revêtement** pour les véhicules prioritaires, et **sans franchissement de bordure de trottoir**, ou, à défaut, par des bordures à **vue à zéro**.

Aménagement à éviter :

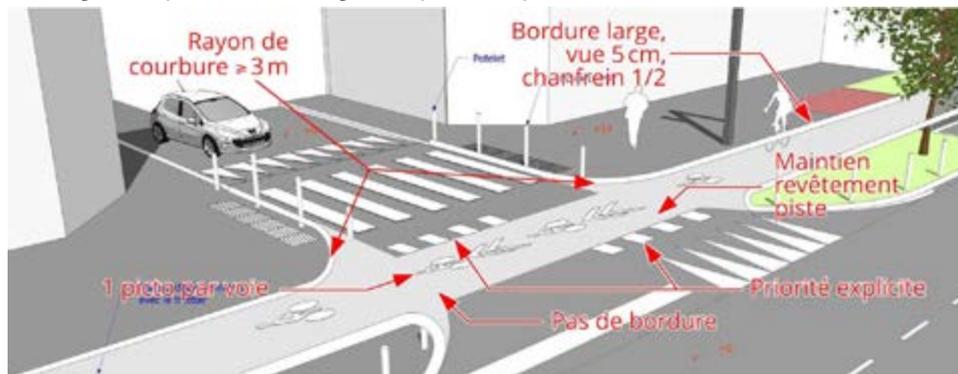


Aménagement idéal : le trottoir traversant :





Aménagement par défaut : le régime explicite de priorité avec maintien de la continuité :



Enfin, dans le cas des intersections avec des axes à trafic important, un troisième principe essentiel est à respecter :

3. **orthogonaliser les trajectoires amenées à se croiser** dans le même temps, en décalant légèrement la piste cyclable au besoin afin de dégager un espace tampon de 5 m entre la trajectoire des voitures et celles des vélos, espace qui pourra stocker une voiture effectuant son mouvement tournant et cédant le passage, tout en assurant une meilleure covisibilité en amenant les trajectoires en conflit à se croiser à angle droit.



3 février 2021

Avis de l'association ENDEMA93 déposé sur le site internet

ENDEMA93 dit oui au projet... avec des aménagements écologiques

ENDEMA93, association de protection de l'environnement, soutient ce projet de ligne de bus en site propre et de piste cyclable favorisant les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. La réalisation de ce projet doit être accompagnée de mesures environnementales : LIMITER la coupe des arbres au strict nécessaire. VEILLER à limiter les impacts sur les espaces naturels qui bordent la RN34. AMENAGER un éco-pont à Neuilly-sur-Marne reliant le parc du Croissant Vert et le bord du canal et au-delà le parc de la Haute-Île. LUTTER contre l'imperméabilisation des sols en plantant des arbres de haute tige dans de larges plates-bandes végétalisées. CONSTRUIRE les stations avec des toits végétalisés. LIMITER les nuisances lumineuses avec un système d'éclairage adapté. EXCLURE le stationnement sur l'axe. PREVOIR des aires de livraisons suffisantes et aux emplacements stratégiques. AMENAGER la piste cyclable sur un espace dédié en continu sur un seul côté de la chaussée pour une meilleure lisibilité de circulation. CONNECTER la piste cyclable à chaque fois que cela est possible avec celle qui longe la Marne. Cette ligne de bus aurait UN PLUS GRAND INTERET si la construction de la LIGNE 11 du métro, équipement indispensable pour faire face à la saturation des RER A et E et à l'augmentation programmée de la population de ce secteur, était réalisée. ENDEMA93 exhorte les pouvoirs publics et IDF Mobilités à remettre ce projet sur les rails.

Pièce-jointe de l'avis disponible page suivante



Environnement Dhuis et Marne 93

Association agréée de protection de l'environnement, article L.141-1 du code de l'environnement
à Clichy-sous-Bois, Gagny, Le Raincy, Montfermeil, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Villemomble
Association locale d'usagers, article R.121-5 du code de l'urbanisme

Gagny, le 23 décembre 2020

ENDEMA93 soutient le projet "Bus Bords de Marne"

La configuration de nos villes a été façonnée par la voiture, favorisant une division spatiale des activités humaines autour de centres d'affaires, commerciaux, de loisirs et d'espaces résidentiels, qui a rendu les déplacements entre ces différents lieux obligatoires. Pour accompagner l'essor des banlieues, la voiture individuelle a été jusqu'à maintenant privilégiée dans les choix des équipements routiers. Des autoroutes ont été construites, des rocade de contournements ont été aménagées, les voies des routes nationales ont été élargies, des parkings géants ont été créés.

Nous arrivons à un point de bascule.

La population de nos villes ne cesse de croître, entraînant une augmentation des déplacements au quotidien (travail, école, loisirs, achats...).

Le déséquilibre structurel de la région Île-de-France, avec, globalement, les activités tertiaires à l'Ouest et les logements encore abordables à l'Est, aggrave encore la situation et n'est pas près de se résorber. Les déplacements pendulaires continueront donc à rythmer la vie des habitants du territoire Grand Paris Grand Est (GPGE).

Les réseaux routiers ne peuvent plus absorber le flot grandissant d'automobiles. La saturation quotidienne s'accompagne d'un niveau de pollution jamais atteint, cause de 48 000 décès prématurés en France. L'accaparement de l'espace public par les véhicules individuels n'est plus acceptable.

Pour faire face à cette situation alarmante, les élu(e)s disposent d'outils. Le territoire GPGE élabore actuellement le Plan Climat Air Energie territorial (PCAET). Le PCAET oblige, entre autres, à diminuer la consommation d'énergies carbonées, notamment en réduisant l'usage de la voiture individuelle à moteur thermique, et à développer les transports collectifs. Ce document encadrera le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), qui devra repenser l'aménagement, promouvoir les mobilités propres et actives et présenter une cohérence au niveau du territoire à la hauteur des enjeux environnementaux qui dépassent le cadre de la commune.

Les espaces de notre territoire dévolus aux circulations n'étant pas extensibles, la voiture individuelle ne peut plus être considérée comme une réponse pertinente aux déplacements.

Ne pouvant, dans un avenir proche, réduire nos besoins en mobilité, nous devons changer nos modes de transport.

Le réseau structurant (RER, métro...) permet de déplacer un nombre important de voyageurs sur de longues distances. Il est donc adapté aux trajets domicile/travail, et aussi pour accéder aux centres urbains, commerciaux et culturels. Il faut le renforcer, notamment en construisant la ligne 11 entre Rosny-Bois Perrier et Noisy-Champs, et en l'équipant d'interconnexions nombreuses.

Le réseau secondaire (bus, tramway...) qui relie les différents quartiers depuis les gares RER et les stations de métro a un rôle de desserte de proximité essentiel. Il doit être performant, à haut niveau de confort, sûr et fréquent, avec un maillage le plus fin possible.

EnDeMa 93 www.endema93.fr 07 82 09 59 78 BP 20021 93221 Gagny cedex assoc@endema93.fr

Les déplacements doux (marche, vélo...), permettent de remplir les besoins en courtes et moyennes distances pour les activités du quotidien et doivent compléter l'offre de transport en leur octroyant la place qui leur revient.

Dans la concurrence qui oppose les différents modes de transport pour l'occupation des espaces de circulation routière, maintenant contraints, il faut privilégier les modes qui transportent le plus grand nombre de personnes dans les meilleures conditions possibles. Dans ce contexte, les transports en commun et les modes doux sont à l'évidence ceux qui remplissent le mieux cette fonction.

C'est dans cette logique qu'**ENDEMA93 soutient le projet "Bus Bords de Marne" d'aménagement de couloirs en site propre de bus à haute capacité et de piste cyclable sur l'ex RN34.**

Ce projet réorganise l'emprise de cet axe de circulation en redéfinissant la place de chaque moyen de transport. Il répond aux besoins de déplacement de la population.

Il est conçu pour renforcer l'efficacité de la desserte des quartiers résidentiels denses depuis les gares des RER A et E, de la future ligne 15 Est, de la station de la ligne 11 du métro prévue dans un premier plan du réseau Grand Paris Express et qui doit être relancée.

Il a également pour objectif de faciliter l'usage des modes actifs et comprend une végétalisation de l'espace urbain.

Ce projet, qui favorise les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, est un levier d'action pour réduire l'impact des transports sur l'environnement, sur le changement climatique, sur la pollution de l'air.

"Bus Bords de Marne" contribue à l'amélioration du cadre de vie dans le territoire Grand Paris Grand Est.

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

FNAUT Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et Association Métro Rigollots Val-de-Fontenay (contribution commune).

8 février 2021

Avis de la FNAUT Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et Association Métro Rigollots Val-de-Fontenay (contribution commune) déposé sur le site internet

Nous vous prions de trouver ci-joint l'avis commun de l'Association des Usagers de Transports / FNAUT Ile-de-France et de l'association Métro Rigollots Val-de-Fontenay.



*Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France*

CONCERTATION « BUS DES BORDS DE MARNE »

**AVIS DE
L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT ILE-DE-FRANCE
ET DE
L'ASSOCIATION METRO RIGOLLOTS VAL-DE-FONTENAY
Février 2021**

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

L'Association Métro Rigollots Val-de-Fontenay, membre de l'AUT / FNAUT Ile-de-France, milite pour le prolongement de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay.

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
téléphone : 01 43 35 22 23
télécopie : 01 43 35 14 06

courriel : aut@aut-idf.org
internet : <http://www.aut-idf.org>

1

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

FNAUT Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et Association Métro Rigollots Val-de-Fontenay (contribution commune).

POSITION DE PRINCIPE

L'association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France approuve globalement le principe de la création d'une ligne de bus performante bénéficiant de tous les aménagements lui permettant d'assurer un service de qualité entre les gares du RER E à Chelles, du RER A à Neuilly-Plaisance et le pôle intermodal de Val-de-Fontenay avec ses multiples infrastructures de transport existantes (RER A et E) ou à venir (tramway T1, ligne 15 du Grand Paris Express et ligne 1 du métro).

Nous émettons cependant deux réserves majeures sur le projet tel qu'il est présenté à la concertation publique. Elles concernent toutes les deux le secteur de Val-de-Fontenay :

- terminus du Bus des Bords de Marne à Val-de-Fontenay,
- correspondance avec la partie conservée du bus 113.



TERMINUS DU BUS DES BORDS DE MARNE A VAL-DE-FONTENAY

Val-de-Fontenay est aujourd'hui le principal pôle intermodal de l'Est parisien et est appelé à se développer considérablement dans les années à venir. On y trouve dès à présent :

- le RER A, branche de Marne-la-Vallée,
- le RER E qui sera prolongé à Nanterre fin 2023 et jusqu'à Mantes-la-Jolie deux ans plus tard,
- une gare routière regroupant 8 lignes de bus et deux lignes de bus Noctilien.

A cet ensemble déjà conséquent s'ajouteront dans les prochaines années :

- le tram T1 prolongé de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay en 2025/2026,
- la ligne 15 du Grand Paris Express prévue à l'horizon 2030,
- la ligne 1 du métro prolongée de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay après 2030.

Ces trois infrastructures ferroviaires majeures qui s'ajouteront à celles déjà existantes auront toutes leur terminus ou leur station à l'Est de l'actuelle gare commune aux RER A et E, sur un parvis Est qui sera créé sur une partie du terrain occupé aujourd'hui par les entrepôts du Péripole. Il en résultera un déplacement du centre de gravité du pôle intermodal vers ce parvis Est.

Il importe que dès à présent toute nouvelle infrastructure de transport tienne compte de ces évolutions.

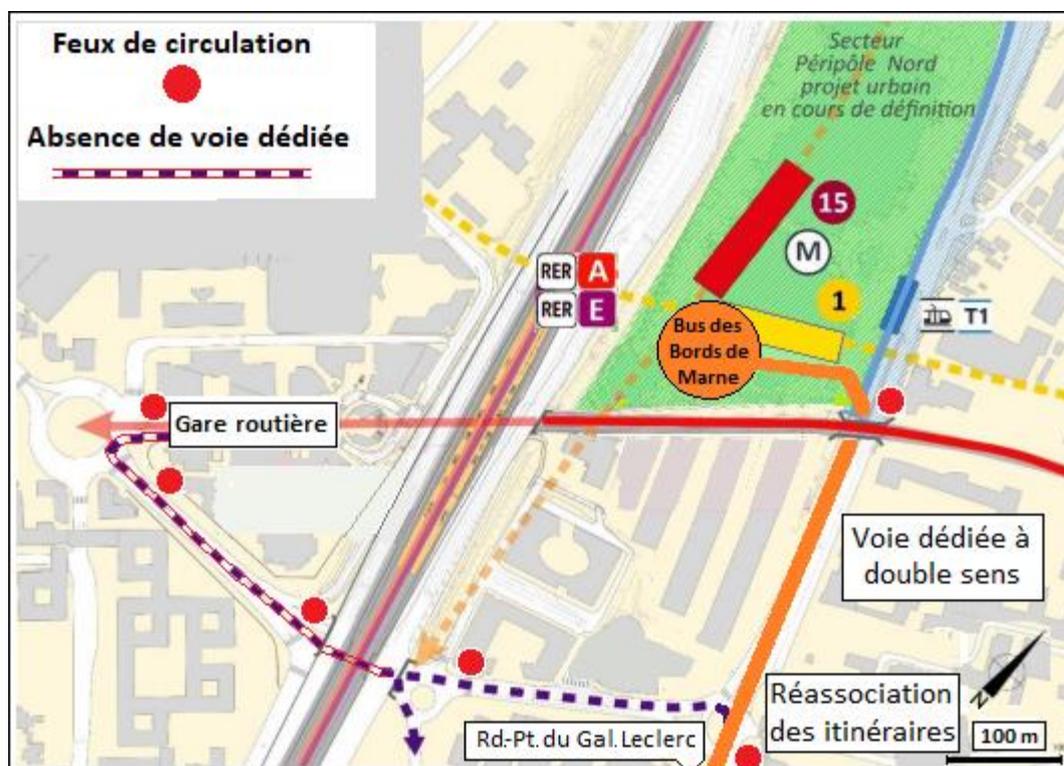
C'est pourquoi, il nous semble souhaitable que l'arrivée à Val-de-Fontenay du Bus des Bords de Marne se fasse par l'Est et non par l'Ouest comme proposé lors de la concertation.

En effet, l'arrivée par l'Est sur le parvis prévu dans le projet de restructuration du pôle de Val-de-Fontenay, permet de :

- diminuer le linéaire du projet de plusieurs centaines de mètres ;
- éviter la rue Carnot, déjà embouteillée aux heures de pointe ;
- éviter les feux de circulation
 - du carrefour rue Carnot - avenue Louison Bobet,
 - de la sortie de l'autoroute A 86,
 - de la place du Général de Gaulle,
 - de l'entrée dans la gare routière,
 - remplacés par un seul feu à l'entrée du parvis Est ;
- supprimer le tronçon sans voie dédiée de l'avenue Louison Bobet ;
- rapprocher considérablement les voyageurs du Bus des Bords de Marne des lignes de transport ferroviaires en leur faisant gagner au moins
 - 200 à 300 mètres pour les voyageurs en correspondance avec la ligne 1,
 - 300 à 400 mètres pour ceux destinés à la ligne 15,
 - 500 à 600 mètres pour le tram T1 ;
- éviter une dénivellation de 8 à 10 mètres pour rejoindre ces lignes ;
- conserver ou améliorer l'accessibilité aux RER A et E ;
- éviter la traversée inutile d'une gare très fréquentée ;
- réassocier les itinéraires aller et retour du Bus des Bords de Marne entre Val-de-Fontenay et le Rond-Point du Général Leclerc au Perreux.

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

FNAUT Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et Association Métro Rigollots Val-de-Fontenay (contribution commune).



CORRESPONDANCE ENTRE LE BUS DES BORDS DE MARNE ET LE BUS 113

La transformation de la ligne 113 en Bus des Bords de Marne sur la majeure partie de son tracé laisse subsister un tronçon important entre le Rond-Point du General Leclerc au Perreux et la gare du RER A de Nogent.

Il n'est pas question d'abandonner cette portion de ligne qui irrigue les quartiers Nord du Perreux et de Nogent-sur-Marne et qui sert de ligne de rabattement vers la gare du RER A de Nogent.

Nous suggérons que le bus 113 soit rabattu sur le pôle multimodal de Val-de-Fontenay en utilisant l'infrastructure du Bus des Bords de Marne. Ce prolongement permettrait à nombre de Perreuxiens et de Nogentais d'accéder directement à ce secteur et à tous les moyens de transports qui y convergeront.

Il est aussi indispensable de permettre aux voyageurs qui utilisent aujourd'hui le 113 de part et d'autre du carrefour de Général Leclerc et qui subiront une rupture de charge à cet endroit de changer de bus dans les moins mauvaises conditions.

4

9 Les courriers et contributions adressés à Île-de-France Mobilités

FNAUT Île-de-France – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports et Association Métro Rigollots Val-de-Fontenay (contribution commune).

A cet effet, l'arrêt Avron figurant dans le projet du bus des Bords de Marne ne nous paraît pas répondre à cette fonction.

Nous demandons que cet arrêt soit déplacé à l'entrée de l'avenue du Général de Gaulle et de le mutualiser avec un arrêt prévu pour le 113 conservé et pour le 116 qui dessert aussi cet endroit.





Annexe



Le dépliant participatif

Les grandes étapes du projet



Le coût du projet

L'INFRASTRUCTURE estimée à 156,09€ HT dont 22,69€ HT pour la construction du centre-bus	LE MATÉRIEL ROULANT estimé à 218,49€ HT pour le matériel roulant 100% Ile-de-France Mobilités	L'EXPLOITATION 100% Ile-de-France Mobilités
---	---	---

Les acteurs

L'Etat, la Région Ile-de-France et les Départements de Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis et Val de Marne financent les études. Ile-de-France Mobilités, Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) en Ile-de-France, est le maître d'ouvrage des études.

Participez à la concertation

Du 9 novembre 2020 au 8 février 2021, Ile-de-France Mobilités organise une concertation préalable autour du projet Bus Bords de Marne. Elle constitue une étape importante dans la vie du projet. C'est un temps d'information et d'échange qui permet d'enrichir le projet et de le faire évoluer grâce aux avis exprimés. Riverains, usagers de l'ex-RN14, voyageurs, entreprises, associations et collectivités : vous êtes tous invités à participer !

Pour vous informer et donner votre avis

Le site internet
@ bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

La carte participative
via le site internet

Le formulaire de dépôt d'avis
via le site internet

Le coupon T
joint à ce dépliant

Les équipes d'Ile-de-France Mobilités travaillent à l'organisation d'autres modalités d'échanges, adaptées aux mesures prises par le Gouvernement dans le cadre de la crise sanitaire. Tenez-vous informé(e) sur les modalités de concertation à venir : bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

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

Concertation
du 9 novembre 2020 au 8 février 2021

Informez-vous et donnez votre avis

bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

avec **PRÉFET DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE** et **Région Île-de-France**

Le Bus Bords de Marne, c'est quoi ?

Le projet consiste à réaliser des **voies dédiées aux bus** et à créer une **nouvelle ligne** de bus entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay, en reprenant en partie l'itinéraire de l'actuelle ligne T13. Le projet s'accompagnera d'une **réorganisation du réseau de bus local** pour maintenir une desserte à Nogent-sur-Marne RER et au-delà de la gare de Chelles-Gournay. Les aménagements seront conçus de manière à **donner à chaque usager sa place dans l'espace public** (usagers des transports en commun, cyclistes, piétons, automobilistes...). Ils impliqueront une **réduction de la capacité routière** sur certains tronçons. Un nouveau dépôt-bus permettra d'assurer **l'entretien, le nettoyage et le stationnement des futurs bus** articulés Bords de Marne.

- 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 la ZAC Maison Blanche et le quartier de Val de Fontenay).
- Créer des itinéraires continus, confortables et sécurisés pour tous les déplacements alternatifs que sont **la marche à pieds et le vélo**.
- Améliorer le cadre de vie en contribuant à la rénovation de l'espace public et à l'apaisement des circulations.

LES AMÉNAGEMENTS DU BUS BORDS DE MARNE

- 17 stations desservies sur 7 communes
- 3 gares desservies : Val de Fontenay, Neuilly-Plaisance, Chelles-Gournay
- 8,3 km de voies dédiées aux bus
- 1 piste cyclable continue de Val de Fontenay à Chelles-Gournay

UNE OFFRE ADAPTÉE

- Un bus toutes les 3 minutes environ en heure de pointe
- 30 minutes Val de Fontenay > Chelles-Gournay / 10 minutes Maison Blanche > Chelles-Gournay
- 40 000 voyageurs attendus chaque jour
- Des bus articulés plus capacitaires accessibles à tous et dotés d'une motorisation propre



Donnez votre avis sur le projet

Remettez cette carte T par voie postale sans affranchissement jusqu'au 8/02/2021

Je souhaite être tenu(e) informé(e) des actualités du projet et recevoir le bilan de la concertation

Nom : _____

Prénom : _____

Mail : _____

Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification de vos données nominatives. Afin d'exercer ce droit, vous pouvez vous adresser par courrier postal à Ile-de-France Mobilités : 39-41 rue de Châteaudun - 75009 PARIS



bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr



avec

