



BUS **Bords
de Marne**

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

Réunion d'information – Focus sur les aménagements à Neuilly- Plaisance

04 avril 2024 – 19h30-21h30

Compte rendu

ORDRE DU JOUR

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

Déroulé de la réunion

- **Introduction**
- **1^e partie** : Le projet Bus Bords de Marne (par Ile-de-France Mobilités)
 - Le Bus Bords de Marne, c'est quoi ?
 - Focus sur les aménagements à Neuilly-Plaisance
- **Temps d'échange**
- **2^{ème} partie** : La modernisation de la gare de Neuilly-Plaisance (par la RATP)
- **Temps d'échange**

INTERVENANTS POUR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

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

INTERVENANTS POUR RATP

- Audrie TARRAL, Représentante Maîtrise d'Ouvrage Espaces et Sécurité
- Frédéric OGER, Chef de projet

DATE ET LIEU

Date : Jeudi 04 avril 2024 de 19h30 à 21h30

Lieu : Salle des fêtes à Neuilly-Plaisance (11 avenue du Maréchal Foch)

NOMBRE DE PARTICIPANTS ET DE PRISES DE PAROLE

Nombre de participants : 53

Nombre d'interventions : 14

INTRODUCTION

Mot d'introduction de François MARTINACHE, adjoint au maire délégué à l'urbanisme et au développement durable

L'adjoint au maire de Neuilly Plaisance, François MARTINACHE, salue les équipes d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) venues présenter le projet Bus Bords de Marne. Il rappelle que bien que le projet ne concerne qu'une courte section sur le territoire de Neuilly-Plaisance, ce dernier représente un enjeu majeur, notamment en raison de la présence de la gare RER. Il salue également les équipes RATP qui viennent présenter le projet de modernisation de cette gare. Il reconnaît également le travail considérable effectué entre IDFM et les équipes de la ville pour aboutir à ce projet « *important et structurant* » pour la partie sud du territoire communal. Il rappelle toutefois l'importance du prolongement de la ligne 11 du métro, soulignant que le projet Bus Bords de Marne « *ne doit pas venir remplacer la prolongation de cette ligne* ». De plus, il indique que ce projet « *va profondément changer le paysage du boulevard Gallieni* » avec la végétalisation de ce quartier, qui aujourd'hui s'apparente davantage à « *une autoroute urbaine qu'à une vraie voie apaisée pour piétons* ». Il précise que dans la continuité des aménagements à Neuilly-sur-Marne, le projet Bus Bords de Marne offrira une voie de circulation dédiée aux bus dans les deux sens, ainsi que des voies de circulation routière. Il évoque également la création d'une piste cyclable de Val de Fontenay jusqu'à Chelles et la restitution de certaines places de stationnement pour les nouveaux commerces ou des déposes minute à la gare du RER.

Mot d'introduction de Jean-Baptiste POINCLOU, modérateur de la réunion

Jean-Baptiste POINCLOU présente le déroulé de la réunion et les intervenants en tribune.

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

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

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

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

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

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

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

Yves DANTEC rappelle que le projet Bus Bords de Marne est une « *révolution de la ligne 113* », actuellement saturée malgré les efforts réguliers déployés pour améliorer la qualité de service. Il souligne les trois principes fondamentaux qui ont guidé la conception de ce projet. Tout d'abord, la volonté de fournir le service de transport le plus performant possible, en mettant

l'accent sur l'amélioration de la régularité, les gains de temps par rapport aux temps de parcours actuels, et le renforcement du confort dans les bus. Il mentionne également que ce projet offre l'opportunité de déployer du matériel roulant de nouvelle génération avec un bus de 24 mètres de long.

Le deuxième aspect abordé concerne le travail sur un espace optimisé pour garantir les différents usages de la voirie. Cela implique de permettre aux cyclistes de se déplacer sur de longues distances dans des conditions de sécurité optimales, ainsi que de faciliter l'écoulement du trafic automobile dans de bonnes conditions.

Enfin, le dernier principe concerne la qualité d'insertion du projet dans l'espace public. Il explique que ce projet ne se limite pas au transport, mais contribue également à améliorer la qualité de l'environnement urbain. Il précise qu'il s'agit d'une reconfiguration globale de la voirie, de façade à façade, visant à renforcer le caractère urbain des zones qui en ont le plus besoin. En effet, sur le boulevard Gallieni, et plus largement sur l'ex-RN34, l'axe routier présente toutes les caractéristiques d'une « *coupure urbaine* ». Il ajoute également qu'un des enjeux à Neuilly-Plaisance est de restituer des places de stationnement afin de permettre aux commerces d'avoir une activité qui perdure sans difficulté.

2. FOCUS SUR LES AMENAGEMENTS A NEUILLY-PLAISANCE

Jérémy AROLES, chef de projet, indique que le périmètre à Neuilly-Plaisance représente « *une courte section* » du linéaire du projet, environ 400 mètres, alors que l'ensemble fait plus de 8 kilomètres, soulignant toutefois le caractère stratégique de cette desserte pour la correspondance avec la gare RER de Neuilly-Plaisance. Il présente les aménagements envisagés à proximité de la gare RER et souligne que l'objectif n'est pas seulement de s'adresser aux modes de transport collectif comme le bus, mais de requalifier l'ensemble de l'espace public, afin d'intégrer toutes les fonctionnalités.

La première fonctionnalité consiste à offrir l'infrastructure nécessaire pour un système de transport en commun performant. Sur ce secteur, des voies dédiées pour le bus sont déjà existantes, situées à l'extérieur de la voirie, qui ne sont que des espaces où peuvent circuler les bus lorsqu'il n'y a pas de stationnement sauvage. Il explique que l'idée est d'attribuer des voies dédiées aux bus au centre de la voirie pour libérer l'espace de circulation pour les voitures au plus près des trottoirs où le stationnement sera implanté. Les bus pourront circuler avec une voie dans chaque sens sur le tronçon de Neuilly-Plaisance jusqu'à l'entrée de la ville de Chelles, desservant la gare de Neuilly-Plaisance avec un quai pour chacune des directions.

Il ajoute que le projet est l'occasion de proposer un projet de mobilité douce, puisque le Bus Bords de Marne est situé sur l'itinéraire des axes V4 et V9 du réseau Vélo Île-de-France (VIF). Le projet du VIF vise à apporter un aménagement capacitaire et sécuritaire pour les vélos. Dans le cadre du projet, la piste cyclable permettra d'accéder aux stationnements vélos déjà existants sous l'ouvrage du RER A, dont environ 350 places en consigne sécurisée. La largeur de la piste cyclable bidirectionnelle proposée le long du tracé du Bus Bords de Marne sera de 4 mètres sauf au droit des stations et à proximité de la gare RER de Neuilly-Plaisance où elle sera de 3 mètres hors bordures, ce qui permettra de restituer des trottoirs plus confortables, d'une largeur minimale de 2 mètres.

En synthèse, cette configuration des voies, situées au milieu de la voirie avec ses quais décalés, permet à la fois de s'insérer dans une disposition complexe avec les piles de l'ouvrage du RER au milieu de la voirie, et de préserver au maximum les arbres existants tout en offrant la possibilité d'en planter davantage. Les arbres existants seraient conservés, et environ 36 plantés, permettant un verdissement notable de cette partie de la ville. Par ailleurs, 20 places de stationnement seront restituées et 6 autres créées au plus près de la gare. Le maintien de l'accès au parking-relais situé en rive sud, et emprunté depuis Paris ou en provenance de Chelles, sera rendu possible par un demi-tour au carrefour au débouché de la rue Edgar Quinet. Un rééquilibrage des cheminements piétons est également prévu de part et d'autre de la gare RER en lien avec la création d'un nouvel accès secondaire dans le cadre du projet RATP de désaturation de la gare. Une traversée piétonne et cyclable est prévue au droit de la gare pour assurer un accès confortable et sûr depuis les parvis de la gare jusqu'aux quais du Bus Bords de Marne. Par ailleurs, les autres lignes de bus du secteur, la 114, la 203 et la 214 seront maintenues.

Olivier MAHIEU, chef de projet, présente les aménagements proposés en limite du Perreux-sur-Marne au niveau du carrefour au débouché de l'avenue du Président Roosevelt et de l'avenue du 8 mai 1945. Il souligne la complexité du carrefour où débouche un grand nombre de voies : la rue du Canal, l'avenue du 8 mai 1945, l'avenue Victor Hugo, le boulevard Fichot et l'avenue du Président Roosevelt.

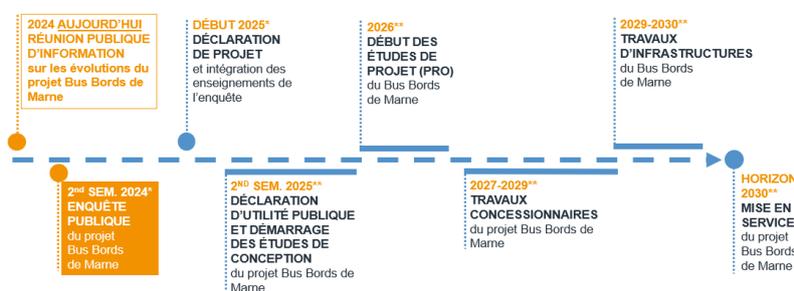
Il indique qu'une voie dédiée aux bus est envisagée en direction de Chelles, dans la continuité de l'aménagement sur le boulevard d'Alsace Lorraine au Perreux-sur-Marne, ainsi qu'une voie dans l'autre sens en venant de la gare. Il précise qu'au niveau de ce carrefour, en direction de Val de Fontenay, le bus sort de sa voie dédiée pour rejoindre la circulation générale jusqu'à la station Jules Ferry au Perreux-sur-Marne. Il rappelle que les bus auront la priorité aux feux grâce à un système de détection qui leur permettra d'appeler le vert à l'approche des feux et ainsi de faciliter leur traversée du carrefour.

Il précise que sur cette section, il est prévu une voie de circulation routière en direction de Chelles. Dans l'autre sens il est envisagé une voie de circulation au droit de la gare, puis une voie supplémentaire à l'approche du carrefour permettant de faciliter les mouvements en tourne-à-gauche vers l'avenue du 8 mai 1945 et la rue du Canal. Il précise qu'il s'agit de la proposition d'aménagement telle qu'elle sera présentée à l'enquête publique, soulignant que cette décision n'est pas arrêtée et qu'elle fait l'objet de discussions avec la ville.

Une piste d'optimisation consisterait à ne conserver qu'une seule voie de circulation vers Val de Fontenay au droit du carrefour, ce qui impliquerait de supprimer la fonctionnalité de tourne-à-gauche vers l'avenue du 8 mai 1945 et dans l'autre sens vers le boulevard Fichot. Il indique que cette configuration présente des avantages comme la restitution de 8 places de stationnement supplémentaires en rive sud et la plantation de 14 arbres supplémentaires, mais qu'elle aurait des effets sur la circulation routière qui devront être finement étudiés. A cet effet, Ile-de-France Mobilités propose d'analyser dans la prochaine phase d'étude quelles seraient les incidences de cette suppression de la voie de tourne-à-gauche et d'identifier toutes les mesures d'accompagnement qui seraient nécessaires dans cette configuration, ceci en concertation avec les villes de Neuilly-Plaisance et du Perreux-sur-Marne, ainsi que les départements concernés. Il invite les participants à s'exprimer sur cette piste d'optimisation lors de l'enquête publique.

3. LES PROCHAINES ETAPES

Jérémy AROLES présente les prochaines étapes du projet.



4. PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES

Intervention 1 : Un représentant de l'association « Mieux se déplacer à bicyclette » et habitant du Perreux, remercie les équipes d>IDFM pour cette présentation « *extrêmement intéressante* ». Il revient sur l'alternative qui consiste à supprimer le double tourne-à-gauche, soulignant l'intérêt en tant qu'usager de bus puisque cela garantirait effectivement une bonne fluidité et limiterait les perturbations aux intersections. Il demande s'il serait envisagé de supprimer la voie de circulation vers Le Perreux-sur-Marne pour la remplacer par une piste cyclable bidirectionnelle, ce qui renforcerait le maillage entre la gare RER E de Nogent-Le Perreux et la gare RER A de Neuilly-Plaisance.

Jérémy AROLES explique que l'optimisation envisagée (suppression du tourne-à-gauche) pourrait en effet remettre en question le maintien de la voie de circulation descendant vers le centre-ville du Perreux. Elle pourrait éventuellement être remplacée par une piste bidirectionnelle. Cependant, le projet actuel vise à proposer un itinéraire cyclable le long du tracé du Bus Bords de Marne, puis à se connecter au réseau existant ou projeté. L'aménagement des voiries en dehors de l'axe emprunté par le Bus Bords de Marne relève des collectivités compétentes (municipalités, agglomérations ou départements) et ne fait pas partie du projet. Toutefois, si les schémas directeurs des itinéraires cyclables évoluent, ils seront pris en compte et des connexions seront établies là où elles sont nécessaires.

François MARTINACHE explique que la municipalité est porteuse de cette alternative consistant à supprimer le tourne-à-gauche. Cette décision est motivée par le constat que, dans le projet actuel, il n'est prévu qu'une seule voie de circulation mixte pour les bus et véhicules légers au Perreux-sur-Marne en direction de Paris. La Ville souhaite éviter les effets d'engorgement majeurs sur cette unique voie de circulation.

Intervention 2 : Une conseillère municipale revient sur plusieurs aspects :

- o Elle interroge les raisons pour lesquelles IDFM a opté pour un bus plutôt qu'un tramway, qui lui semble plus flexible en termes de circulation et capable d'accueillir un plus grand nombre de passagers.
- o Elle exprime son inquiétude concernant la saturation de la gare, notant que la situation risque de s'aggraver. Elle souligne que la salle d'attente reste petite et les quais étroits, et que le flux de voyageurs continuera d'augmenter dans cette gare, étant donné qu'elle dessert directement Paris via le RER A.

- Elle souligne que les déplacements à vélo depuis le plateau d'Avron jusqu'à la gare RER relèvent du « *parcours du combattant* » et que cela est « *extrêmement dangereux* ».
- Elle exprime également ses préoccupations concernant le carrefour Roosevelt et la suppression de la traversée pour rejoindre la rue du 8 mai 1945, indiquant que les habitants ne pourront plus se rendre dans le centre-ville du Perreux-sur-Marne depuis Neuilly-Plaisance et qu'il faudra remonter jusqu'au rond-point du Général Leclerc.
- Elle s'interroge sur l'itinéraire du bus 114 face au projet présenté.
- Elle demande où les autres lignes de bus vont circuler : sur les voies routières ou sur les voies du bus Bords de Marne ?
- Elle aborde le devenir de ligne 113, soulignant que son tracé permettait de relier la gare de Chelles à la gare de Nogent-sur-Marne, contrairement au Bus Bords de Marne qui ne prévoit pas de desservir Nogent-sur-Marne.

Yves DANTEC reconnaît que **le tramway** est « *un mode de transport séduisant* », mais indique qu'il est également moins souple qu'un service de bus. A terme, il est prévu que 33 000 voyageurs par jour circulent sur ces bus, et le nouveau matériel roulant, associé à une fréquence élevée, permettra de répondre à cette demande. Une difficulté supplémentaire du tramway réside dans la question de son stationnement la nuit et de sa maintenance : trouver des emplacements pour construire les centres de remisage et de maintenance est encore plus difficile pour les tramways que pour les centres opérationnels bus. La proposition faite ici est un projet qui n'est pas un tramway, mais qui est capable de transporter un nombre considérable de voyageurs et de fournir une très haute qualité de service, radicalement différente de celle connue aujourd'hui. Les tramways sont réservés aux axes où la demande est plus importante, atteignant parfois jusqu'à 60 000 – 80 000 voyageurs par jour. La circulation routière est également une considération importante, et l'installation d'un tramway est encore plus complexe dans un environnement où il faut restituer des aménagements cyclables et garantir une fluidité de la circulation.

Olivier MAHIEU revient sur la desserte de Nogent-sur-Marne et de Terre-Ciel à Chelles : la desserte de Nogent-sur-Marne à l'ouest et de Terre-Ciel à Chelles à l'est sera maintenue avec d'autres lignes de bus que la 113. A l'instar des autres projets de transports en commun de cette nature, le Bus Bords de Marne s'accompagnera d'une réflexion sur l'évolution des réseaux de bus locaux. A ce jour il est difficile de déterminer quelles lignes assureront ces liaisons dans la mesure où les modalités de la réorganisation des bus seront affinées jusqu'aux mois précédant la mise en service du Bus Bords de Marne. Cependant, ce point est bien pris en compte et sera intégré dans ces réflexions.

Concernant la **desserte du centre-ville du Perreux-sur-Marne** depuis Neuilly-Plaisance, **Oliver MAHIEU** indique que dans le projet actuel, il est bien prévu de conserver la traversée depuis Roosevelt jusqu'à l'avenue du 8 mai 1945 ainsi que le tourne-à-gauche depuis l'avenue Gallieni vers l'avenue du 8 mai 1945. La piste d'optimisation qu'il est proposé d'étudier vise à supprimer uniquement le tourne-à-gauche depuis l'avenue Gallieni vers l'avenue du 8 mai 1945 et la rue du Canal.

Jérémy AROLES revient sur les questions **concernant les autres lignes de bus**. Pour les lignes 214 et 203, qui circulent déjà depuis Neuilly-sur-Marne sur le boulevard Gallieni, l'objectif est de les faire bénéficier au maximum des voies dédiées au centre de la voirie et les laisser accéder à la gare routière où elles effectueront leurs terminus. Ainsi, la proposition consiste à ce qu'elles puissent emprunter les voies dédiées jusqu'au carrefour avec la rue Raspail, rejoindre la circulation générale sur quelques mètres pour accéder à la gare routière. Elles pourraient y effectuer leur terminus, déposer et récupérer les passagers en correspondance avec la gare, puis reprendre leur itinéraire en empruntant Edgard Quinet dans la circulation générale jusqu'à rejoindre les voies dédiées au bus à partir du même carrefour avec la rue Raspail.

Pour la ligne 114, son itinéraire Nord-Sud nécessite une approche différente. Lorsqu'elle vient du Nord, elle pourrait effectuer son échange voyageurs là où elle le fait actuellement, au sein de la gare routière, puis rejoindre la voie dédiée aux bus au carrefour avec Edgard Quinet, puis rejoindre l'avenue du 8 mai 1945. Dans l'autre sens, elle emprunterait la circulation générale sur l'ensemble du secteur, et ferait son échange voyageurs sous l'ouvrage du RER, à l'endroit où se trouve actuellement l'arrêt de la ligne 113, puis poursuivrait son itinéraire vers la rue Raspail.

Intervention 3 : Un participant exprime sa préoccupation concernant la réduction du nombre de voies réservées aux voitures, passant de deux à une seule, soulignant que « *cette avenue est un véritable boulevard* ». Il souligne l'importance de maintenir une activité économique en conservant une circulation routière fluide.

Olivier MAHIEU indique que les aménagements proposés ont nécessité des compromis pour concilier les différents usages de l'espace public. Les impacts du projet sur la circulation automobile ont été approfondis à l'aide de modèles et de simulations fines sur l'ensemble du secteur concerné incluant l'axe du bus bords de Marne et les voies adjacentes, de la

RD301 jusqu'à la Marne. La modélisation prend en compte l'évolution du territoire à l'horizon du projet, telle que l'évolution démographique et l'évolution de l'activité économique, ainsi que l'évolution de l'offre en transports collectifs. Elle montre une diminution globale des déplacements en voiture à l'horizon du projet s'expliquant notamment par le report modal attendu à l'arrivée des nouvelles lignes de métro 15 et 16. Le nombre de voies de circulation a été adapté pour répondre aux besoins secteur par secteur, en prévoyant des voies supplémentaires à l'approche des principaux carrefours afin de faciliter les mouvements tournants, comme à Neuilly-Plaisance au débouché de l'avenue du 8 mai 1945.

François MARTINACHE, adjoint au maire, exprime le souhait de la municipalité de voir se réimplanter en bordure de l'axe Gallieni à Neuilly-Plaisance des commerces sur l'ensemble des rez-de-chaussée pour maintenir l'activité économique. Il souligne que la ville s'est assurée de maintenir des stationnements et des aires de livraison justement afin d'éviter de créer des perturbations dans la circulation. Il précise qu'une nouvelle agence LCL va bientôt s'installer à l'angle de la rue du Bac, sur le boulevard Gallieni.

Intervention 4 : Une habitante du quartier des Alouettes souhaite savoir si des aménagements cyclables sont prévus sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny soulignant l'avenue comme étant « *un véritable coupe-gorge* ».

Olivier MAHIEU souligne que le projet du Bus Bords de Marne constitue « *un accélérateur dans le déploiement du réseau VIF* », anciennement connu sous le nom de RER-Vélo, un projet visant à mailler l'ensemble de la région avec des aménagements cyclables de qualité. Il indique que l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Fontenay-sous-Bois se situe sur l'axe V20 du réseau Vélo Île-de-France. Les aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet du Bus Bords de Marne répondent aux exigences du cahier des charges du réseau VIF. Ainsi, la piste cyclable bidirectionnelle prévue sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny aura une largeur de 4 mètres (sauf ponctuellement au droit des stations où elle sera de 3 mètres hors bordures). Elle débouchera sur le carrefour Leclerc au Perreux-sur-Marne qui sera plus compact et ceinturé d'une piste cyclable afin de faciliter les cheminements vers le boulevard Alsace-Lorraine en direction de Neuilly-Plaisance, mais aussi en direction de Nogent-sur-Marne.

Intervention 5 : Un habitant de Neuilly-Plaisance a remarqué dans le projet présenté des intersections entre pistes cyclables, voies réservées aux bus et voies routières, ce qui est dangereux et lui évoque une philosophie similaire à celle adoptée à Paris, axée sur la dissuasion de l'utilisation de l'automobile, ce qui lui suscite des inquiétudes. Il mentionne également la configuration actuelle de la RN34, une 2x2 voies, où une voie mixte cyclable-bus a été aménagée sur le côté droit depuis la période du COVID, mais où des travaux sont fréquemment en cours, entravant la circulation. Il soulève des préoccupations concernant les perturbations continues sur la circulation des bus, avec des emprises sur voiries qui semblent se produire tous les 300 mètres, et se demande si le projet prend en compte ces problématiques pour optimiser la fluidité du trafic automobile.

Jérémy AROLES reconnaît la pertinence des questions soulevées et souligne la difficulté à appréhender pleinement l'ampleur des changements en matière de mobilité que vont entraîner l'arrivée des métros 15 et 16 dans le secteur. Ces investissements colossaux ont pour objectif de faciliter les déplacements des habitants vers leur lieu de travail, avec deux axes nord-sud en rocade autour de Paris, alors que le réseau francilien est encore largement structuré en étoile. L'intégration de l'effet du Grand Paris Express dans le modèle de prévision des déplacements prend également en compte l'augmentation de la population et des emplois, conformément aux projections de l'Institut Paris Région avec lequel Île-de-France Mobilités collabore. Les résultats du modèle montrent une diminution globale des déplacements en voiture sur le territoire. Cette baisse est particulièrement notable le long des futurs axes de la ligne 15 et dans le secteur de Chelles-Gournay. Cependant, il souligne que cette diminution n'est pas uniforme, avec des poches d'augmentation de la demande de circulation automobile, comme au niveau du projet de la ZAC Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne par exemple. Malgré ces poches ponctuelles d'augmentation, les résultats d'études montrent une diminution notable et l'hypothèse retenue est une baisse moyenne de 12 % des déplacements en voiture sur le secteur d'études (une hypothèse qui a été volontairement retenue moins ambitieuse que les résultats du modèle). Il insiste sur la dynamique de révolution de la mobilité à l'échelle régionale qui est en cours et à laquelle le Bus Bords de Marne peut contribuer.

Quant à la question de la dangerosité des aménagements, il précise que le projet en est encore à l'étape de la définition, avec une répartition de l'espace public entre les différentes fonctionnalités, objet de l'enquête publique en cours. Il assure que la conception détaillée du projet continuera à approfondir la qualité des aménagements, notamment au niveau des croisements, avec une attention particulière portée à la programmation des feux et à la sécurité des piétons et des cyclistes. Les remarques et alertes recueillies pendant l'enquête seront également prises en compte dans l'approfondissement du projet.

Intervention 6 : Un habitant de Neuilly-Plaisance, travaillant à la mairie de Montreuil dans le secteur du transport, constate que la RN 34 est constamment encombrée de voitures lorsqu'il prend le RER à Neuilly-Plaisance. Il suggère que plutôt que de réserver deux voies pour un bus à haut niveau de service, il serait envisageable d'aller plus loin en mettant en place un tramway, prenant l'exemple du tramway T10 à Clamart conçu pour accueillir 25 000 voyageurs. Il exprime un sentiment de déclassement par rapport au département des Hauts-de-Seine, notant que les habitants de la Seine-Saint-Denis se voient attribuer seulement un bus.

Yves DANTEC revient sur la comparaison avec le projet du T10 dont le prolongement à Clamart pourrait à lui-seul transporter entre 50 000 et 60 000 voyageurs par jour. Il revient également sur la situation de la Seine-Saint-Denis soulignant les investissements réalisés et les projets de transport en cours, tels que le prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny Bois Perrier ou celui du T1 à Val de Fontenay.

Concernant le choix du mode, il souligne qu'il se fait en analysant finement de nombreux critères : le besoin de déplacement en transport en commun (le nombre de voyageurs), la topographie urbaine locale (contraintes d'insertion, pentes, obstacles divers), les fonctionnalités urbaines à maintenir, et la maîtrise des impacts environnementaux et fonciers. Il reconnaît que le tram est un mode de transport attractif et de qualité, mais souligne les difficultés d'intégration dans un tissu urbain, notamment quand on prend en compte la restitution de la circulation routière, de pistes cyclables, de places de stationnement et d'autres fonctionnalités. Le projet présenté aujourd'hui cherche à optimiser l'intégration de l'ensemble des problématiques tout en fournissant un transport confortable, décarboné et à haut niveau de service. Il met en avant la flexibilité offerte par le bus, qui peut s'adapter plus facilement aux besoins spécifiques du territoire.

5. PRESENTATION DU PROJET DE MODERNISATION DE LA GARE RER DE NEUILLY-PLAISANCE

Audrie TARRAL, représentante Maîtrise d'Ouvrage Espaces et Sûreté, indique que le projet de modernisation concerne l'ensemble de la gare et interviendra à la fois sur le bâtiment principal, sur l'entrée secondaire et sur l'ensemble des quais. Il se constitue en deux parties :

- une partie « rénovation », financée par IDFM qui concerne le bâtiment principal et les quais,
- une partie « désaturation » financé par le contrat de plan Etat / Région qui concerne l'accès secondaire, avec la mise en place d'un accès provisoire pendant les travaux.

Elle rappelle le diagnostic initial de la gare qui se trouve dans un état vieillissant, avec des aménagements obsolètes et des accès peu lisibles depuis l'environnement urbain. Elle précise que l'accès secondaire est aujourd'hui saturé tant au niveau des quais que des escaliers fixes. Concernant les quais, le constat est identique : besoin d'un investissement important pour rénover les espaces. Elle indique que la première partie du projet concerne la rénovation de l'accès principal mais porte également sa revalorisation avec la remise en peinture des accès extérieurs et avec l'installation d'un portique et d'une signalétique clarifiant de loin l'entrée principale de la gare. À l'intérieur, la salle d'échanges sera rénovée avec de nouveaux appareils automatiques de vente et une nouvelle ligne de contrôle avec des appareils de dernière génération. L'espace de la salle d'échanges du bas sera également remis en peinture et en lumière. Au niveau des quais, le sol, la marquise et les assises seront rénovés, avec une redistribution des abris pour mieux les répartir sur l'ensemble du linéaire du quai.

Pour l'accès secondaire, un nouvel accès sera entièrement créé avec un nouveau bâtiment, sa propre salle d'échanges équipée de dispositifs de contrôle et de vente automatique. Une cellule commerciale sera installée sur un des côtés afin de pouvoir implanter un bar ou une restauration. Des accès seront créés, de part et d'autre de la salle d'échanges, dimensionnés par rapport aux futurs flux attendus (étudiés par des simulations dynamiques et prenant en compte l'évolution de l'environnement urbain alentour). Ces accès seront équipés d'escaliers fixes et mécaniques pour chaque quai.

Frédéric OGER, chef de projet RATP, précise le calendrier : la partie études AVP (Avant-Projet) a été finalisée et validée, avec la participation et la validation d'IDFM. Les études entrent maintenant dans la deuxième phase, appelée études PRO (Projet), qui permettra de finaliser les détails restants. A la fin de l'année 2024, les études PRO seront terminées et les procédures d'achat débuteront courant de l'année, avec pour objectif de commencer les travaux à la fin de l'année 2025. Ces travaux se poursuivront jusqu'au début de l'année 2029, soit une durée totale d'un peu plus de trois ans.

Il ajoute que pendant les travaux, le bâtiment voyageurs principal fonctionnera normalement. En revanche, les travaux sur le bâtiment voyageurs secondaire nécessiteront la démolition de l'actuel accès secondaire, et un accès provisoire sera donc installé en amont et pour toute la durée des travaux et dédié exclusivement à la sortie des voyageurs. Cet accès

provisoire sera situé au niveau des passerelles côté Marne, place Montgomery (en tête de quai, dans la direction de Marne-la-Vallée).

Des emprises chantier seront nécessaires sur le boulevard Gallieni à l'été 2027, engendrant quelques perturbations de circulation. La durée d'occupation de la voirie reste à finaliser avec la mairie de Neuilly-Plaisance, mais des efforts seront faits pour réduire l'impact sur le quotidien des riverains, notamment en concentrant les travaux impactant la circulation routière pendant les mois d'été. Une emprise base vie sera installée sur le bas de la voie Lamarque, sur du foncier appartenant à la RATP, tout en maintenant l'accès à la coulée verte le long de la gare RER actuelle.

6. DEUXIEME TEMPS D'ECHANGES

Intervention 7 : Une participante s'interroge sur le deuxième accès secondaire et exprime son incompréhension quant au devenir des anciennes structures de descente et de montée. Elle demande si ces structures seront conservées ou complètement supprimées.

Frédéric OGER confirme que l'accès secondaire ne sera pas conservé pendant les travaux. À la place, un accès provisoire sera installé près de la passerelle qui dessert actuellement le viaduc et à proximité de la place Montgomery. L'accès principal restera fonctionnel pendant toute la durée des travaux sur l'accès secondaire.

Intervention 8 : Un résident de l'avenue Victor Hugo et responsable d'un collectif de plusieurs résidents et propriétaires de pavillons, souligne les perturbations subies au quotidien par les habitants du quartier en raison des chantiers en cours. Il mentionne les problèmes liés à la déviation du bus 114 dans l'avenue Victor Hugo, qui est normalement interdite aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, ce qui engendre des vibrations pour les maisons et des désagréments pour les riverains. Il demande que la mairie et les autorités compétentes prennent en compte le bien-être des habitants et souligne l'importance de préserver la sécurité et l'intégrité des logements des résidents. Il pose également des questions spécifiques concernant les aménagements prévus, notamment la possibilité de tourner à gauche pour rejoindre l'avenue Victor Hugo et le boulevard Fichot depuis le boulevard Gallieni, ainsi que des informations sur le volume de trafic actuel sur le boulevard Gallieni et son évolution à l'horizon du projet.

Audrie TARRAL souligne que la question des bus ne relève pas de son domaine de compétence, ni de son périmètre d'intervention, mais elle prend en compte les préoccupations des riverains. Elle explique que les problématiques identifiées dans le diagnostic de la gare existante, nécessitent une intervention. Elle précise qu'il revient à son équipe de réduire au maximum les nuisances et de les contrôler afin de rendre les travaux acceptables pour tous.

Jérémy AROLES revient sur la question des mouvements tournants et indique que dans l'aménagement proposé par Ile-de-France Mobilité à l'enquête publique, il est envisagé la possibilité de maintenir un mouvement tournant à gauche depuis Le Perreux-sur-Marne vers le boulevard Fichot. Cependant, l'optimisation souhaitée par la mairie de Neuilly Plaisance qui sera étudiée après l'enquête consiste à supprimer le tourne-à-gauche du boulevard Gallieni vers l'avenue du 8 mai 1945 ainsi que le tourne-à-gauche depuis Le Perreux vers Fichot. Il souligne que cette optimisation nécessite une réflexion plus approfondie sur le plan de circulation dans la zone, car ses effets sur la circulation locale n'ont pas encore été étudiés. Il reconnaît ainsi que cette optimisation en plan pourrait avoir des avantages, notamment en termes de plantation d'arbres et de stationnement et s'engage à mener des études approfondies à ce sujet.

Oliver MAHIEU explique que les études de circulation ont été réalisées à partir des données recueillies lors d'une campagne de comptages routiers menée en 2021. Ces comptages ont été effectués sur l'ensemble du secteur concerné par le projet, incluant l'ex-RN34 mais aussi certaines voies adjacentes et les itinéraires parallèles à l'ex-RN-34. Ils ont permis d'alimenter les modèles de trafic routier, la première étape de la modélisation consistant à reproduire avec précision la situation observée sur le terrain. Une fois cette première étape réalisée, il est possible de tester l'évolution du trafic routier à l'horizon du projet et les impacts de ce dernier. Il souligne que l'arrivée des lignes 15 et 16 du Grand Paris Express sur le territoire devrait permettre le report d'une partie des déplacements en voiture vers les transports en commun. Ainsi, les modèles montrent une tendance globale à la baisse du trafic routier à l'horizon du projet, notamment sur l'axe nord-sud parallèle au Grand Paris Express et sur les principaux axes de transit. Il conclut en expliquant que le projet vise à rééquilibrer l'espace public sur l'axe de l'ex- RN 34, transformant celle-ci en un boulevard urbain favorisant les déplacements locaux plutôt que le trafic routier en transit.

Yves DANTEC souligne l'enjeu d'optimisation, notamment en ce qui concerne la gestion des mouvements de tourne-à-gauche, qui nécessite un travail minutieux sur les flux de circulation. A cet effet, des simulations dynamiques ont été réalisées à l'échelle de chaque carrefour pour évaluer le comportement des véhicules pendant les heures de pointe. Concernant les chiffres globaux, il mentionne qu'une diminution globale de 12% des déplacements en voiture a été prise

en compte à l'horizon du projet dans les études de circulation, hypothèse conservatrice au regard des résultats du modèle qui faisait état d'une diminution plus forte. Il souligne que ces chiffres sont des estimations globales et qu'il peut y avoir des variations ponctuelles. Il indique que tous les chiffres seront soumis à l'enquête publique pour assurer la transparence. Enfin, il indique qu'il est fondamental de garantir la capacité des carrefours à fonctionner efficacement dans le cadre du projet.

Intervention 9 : Une participante soulève deux questions :

- Elle demande si l'accès secondaire présenté dans le projet de modernisation de la gare RER comporte un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite.
- Sur l'option impliquant la suppression du tourne-à-gauche vers l'avenue du 8 mai 1945, elle remarque une réintroduction de places de stationnement sur le trottoir, accompagnée d'une plantation d'arbres, suscitant des interrogations quant à l'espace restant disponible pour les piétons dans cette zone déjà assez contrainte et qui n'est « *pas très confortable aujourd'hui déjà* ».

Audrie TARRAL souligne l'importance de l'accès pour les personnes à mobilité en situation de handicap (PSH) dont les personnes à mobilités réduites, indiquant que des escaliers mécaniques seront installés pour faciliter l'accès aux quais, notamment du côté de l'accès secondaire nouvellement créé. Cependant, l'accès pour les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR), ou les usagers avec des poussettes par exemple demeurera du côté de l'accès principal, où deux ascenseurs permettent un accès direct à chacun des quais.

Jérémy AROLES explique que les aménagements piétons dans le cadre du projet seraient de taille similaire dans les deux configurations présentées. Le réaménagement s'inscrit dans la continuité de la configuration proposée au droit de la rue du Bac et de la gare RER.

Intervention 10 : Une participante souhaite savoir si les travaux, qu'il s'agisse de ceux concernant la voirie ou la gare, seront exclusivement réalisés pendant la journée. Elle s'interroge pour savoir si la diffusion des informations concernant les travaux de nuit seront annoncées en amont à la population et demande si c'est la RATP ou la ville qui aura la charge de l'affichage de proximité.

Frédéric OGER indique que les travaux à la gare de Neuilly-Plaisance ne se limiteront pas uniquement aux heures de jour, mais qu'il y aura également des travaux de nuit. Étant donné que le projet privilégie la non-fermeture de la gare pour continuer d'accueillir les voyageurs, la plupart des travaux de rénovation sur les bâtiments existants se dérouleront de nuit (hors période d'exploitation). Quant à la partie désaturation, une partie des travaux se fera de jour, mais il est également prévu des travaux nocturnes, bien que ceux-ci ne soient pas les plus bruyants. Ces travaux de nuit seront menés en collaboration avec la ville, en respectant les contraintes imposées. Il assure que des mesures seront prises pour minimiser les nuisances sonores et les émissions de poussières. Une communication détaillée sera effectuée, incluant un plan de gestion des nuisances élaboré en partenariat avec la ville. Les périodes d'impact seront précisées aux riverains, et des dispositifs d'affichage de proximité seront mis en place par la RATP pour informer au mieux la population.

Intervention 11 : Une représentante de l'association « Mieux se Déplacer à Bicyclette », « Neuilly-Plaisance à vélo » et « Vélo jaune » constate que rejoindre une piste cyclable ou un parking vélo depuis le centre-ville reste aujourd'hui difficile, ce qui rend l'utilisation du vélo dangereuse pour de nombreux résidents. Elle demande à la municipalité de prendre des mesures telles que le marquage de pictogrammes de vélos sur la route et l'installation d'arceaux. Elle souhaite une connexion rapide entre les différents points d'intérêt de la ville pour dynamiser le centre-ville, anticiper les aménagements depuis le centre-ville pour les connecter aux futurs aménagements VIF et sensibiliser les automobilistes à la présence des cyclistes dès maintenant, sans attendre l'horizon 2030.

Intervention 12 : Un habitant de Neuilly-Plaisance s'interroge sur plusieurs points :

- Il souhaiterait connaître la période durant laquelle le passage des véhicules sur le tronçon de Neuilly-Plaisance ou à proximité a été calculé.
- Il souligne que beaucoup d'habitants de Neuilly-Plaisance descendent la ville en empruntant l'avenue Victor Hugo et exprime sa préoccupation quant à la possibilité de ne plus pouvoir se rendre à Auchan de la même manière, puisque cela nécessiterait de remonter vers Le Perreux pour ensuite revenir vers le centre Baobab.
- Il questionne l'utilisation des voies dédiées aux bus, en précisant que les bus qui ne sont pas le Bus Bords de Marne utiliseront la voie de circulation générale plutôt que la voie dédiée, ce qui réduit le nombre de voies

disponibles. Il s'inquiète du fait qu'en cas d'arrêt d'un bus sur la voie générale, les autres véhicules devront attendre derrière, ce qui compliquera la circulation.

- Il demande si les voies réalisées dans le cadre du projet seront accessibles aux services de secours tels que les pompiers et la police. Il remet en question la fiabilité de la modélisation utilisée, en expliquant qu'une borne relief placée devant la caserne des pompiers de Paris à Neuilly-sur-Marne limite leur accès à gauche.
- Il interroge la consultation de la ville concernant la base vie des travaux RATP, soulignant que tous les bungalows sont situés à la sortie même de la voie Lamarque et qu'il n'y a pas suffisamment d'espace entre la sortie de cette voie et les bungalows.

Jérémy AROLES souligne que la circulation des autres lignes que la 113 nécessite une attention particulière. La proposition pour la ligne 114 lorsqu'elle remonte vers le nord, est qu'elle fasse son arrêt en ligne dans la circulation générale, pouvant entraîner une remontée de file pour les voitures si des voitures se trouvent derrière. Il estime que le positionnement de cet arrêt doit être examiné de manière plus détaillée en concertation avec les services de la ville et en prenant en compte toutes les contributions reçues pendant l'enquête.

Concernant l'accès des secours et de la police, il mentionne que ces aspects sont intégrés dans le dossier d'enquête en cours d'instruction par les services de l'État, dont les services de police et de secours incendie. Il précise que ces points comme la question du tourne-à-gauche pour reprendre la direction vers Paris en sortant de la caserne, devront être approfondis dans les phases ultérieures en concertation avec ces services s'ils ne figurent pas d'ores et déjà sur les plans. Il ajoute que la possibilité de laisser circuler les véhicules de secours sur le site propre sera déterminée par les autorisations de voirie qui seront prises et très probablement accordées avant la mise en service du Bus Bords de Marne. Par ailleurs, il revient sur le contournement vers le centre Baobab, en sortant par Victor Hugo au nord, et confirme la possibilité d'opérer un demi-tour à partir de la rue du Canal pour se diriger vers Baobab.

Oliver MAHIEU explique que les comptages routiers ont été effectués en juin 2021, excluant la période de confinement. Il souligne que ce type de campagne est réalisé en dehors des périodes exceptionnelles afin d'obtenir des données représentatives. Des comptages similaires avaient été effectués en juin 2019, avant la pandémie de Covid-19, pour nourrir la première phase d'études du Bus Bords de Marne. Une comparaison entre les comptages de 2019 et de 2021 n'a révélé aucun écart significatif, ce qui confirme la fiabilité des données recueillies en 2021.

Intervention 13 : Un participant exprime ses préoccupations, notamment concernant la base vie, qu'il n'a pas clairement comprise. Il se demande si cette base vie devrait être installée là où se trouve actuellement le parc de stationnement pour vélos.

Il soulève également la problématique de l'accès en vélo à une grande voie permettant une circulation rapide d'un point à un autre, soulignant que le plan de circulation à Neuilly-Plaisance présente déjà des difficultés pour les automobilistes. Il souligne l'importance de ne pas déconnecter cette voie dédiée des lieux de vie et de travail, et appelle à une mobilisation de tous les acteurs lors de l'enquête publique pour que la volonté de favoriser l'utilisation du vélo ne reste pas un simple souhait, mais devienne une réalité pour tous.

Frédéric OGER indique que la base vie sera située près de l'abri à vélos existant au niveau du bâtiment voyageur principal, sur une emprise foncière RATP, à proximité de la voie Lamarque. En collaboration avec la municipalité, des efforts seront déployés pour minimiser les contraintes pour les piétons et réduire au maximum les impacts. Environ une vingtaine de bungalows seront installés pendant une période de 3 ans.

Intervention 14 : Un administrateur à la Fédération Française de Randonnée exprime des préoccupations concernant la circulation des piétons. Il note que les trottoirs semblent être réduits et déjà peu spacieux. Il s'inquiète particulièrement des traversées piétonnes et souligne que la circulation des piétons semble ne pas avoir été suffisamment étudiée, notant qu'il semble y avoir au moins trois traversées supprimées sur les plans par rapport à ce qui existe actuellement.

Jérémy AROLES souligne l'importance du traitement des piétons, tant pour les riverains que pour les usagers des transports, étant donné que la marche est par essence le mode de transition entre les différents moyens de transport. Il met en avant la configuration particulière de la gare RER de Neuilly-Plaisance, où il faut concilier plusieurs aspects tels que le verdissement, la préservation du stationnement, des zones de dépose-minute et de livraison, tout en s'intégrant à l'infrastructure existante. La proposition avancée consiste à disposer les quais en quinconce avec une traversée piétonne au milieu, qui servira de colonne vertébrale et d'axe principal. Cette conception nécessitera un approfondissement minutieux pour assurer la lisibilité et la sécurité de cette traversée. Des feux seront installés pour réguler la circulation, tant pour les véhicules que pour les vélos, afin de garantir le respect des règles par tous les usagers.

7. CONCLUSION

Mot de conclusion de Yves DANTEC, chef du département Projets de Surface

Yves DANTEC remercie les participants pour cette soirée « *riche* » où de nombreuses questions ont été posées. Il souligne qu'ils mesurent les attentes, notamment en ce qui concerne la circulation, en particulier au droit de la gare. Il rappelle l'enjeu de restituer toutes les fonctionnalités et les mouvements, ajoutant qu'une phase d'études est à venir pour préciser certains détails du projet, à l'issue de l'enquête publique. La prochaine étape consistera à intégrer en concertation avec toutes les parties prenantes la problématique de la suppression du tourne-à-gauche, une demande nécessitant une coordination avec la ville du Perreux-sur-Marne et l'ensemble des acteurs concernés. Il note également une forte attente concernant le maintien de la circulation et de la qualité des cheminements piétons. Il encourage vivement la participation à l'enquête publique, soulignant que les retours des participants permettront de leur donner « *leur feuille de route* » pour la suite. Il insiste sur le fait que ce projet vise à servir les territoires et leurs habitants, rappelant l'importance de la qualité du service pour les 33 000 voyageurs qui emprunteront cette ligne.

Mot de conclusion de François MARTINACHE, adjoint au maire de Neuilly Plaisance

François MARTINACHE indique avoir bien pris note des questions des riverains de Victor Hugo et de la question des aménagements cyclables sur la commune, soulignant que certains aménagements sont déjà prévus. Il invite également ceux intéressés à participer à l'enquête publique en juin sur le PLUi. Il remercie les équipes d'IDFM et de la RATP pour leurs présentations, soulignant que ce projet, travaillé depuis longtemps, a fait l'objet de nombreux échanges et adaptations avec les services municipaux et du territoire. Il conclut en remerciant les participants pour leur présence.