

➤ **Bus Bords de Marne**

**Dossier de concertation
préalable à la Mise en
Compatibilité des
Documents d'Urbanisme**

**Septembre 2023
Version V2**

Table des matières

1	Préambule	4
2	Objectifs et Caractéristiques Principales	5
2.1	Objectifs du projet.....	5
2.1.1	Tracé	5
2.1.2	Principes d’insertion	6
2.1.3	Site du Centre Opérationnel Bus (COB).....	8
3	Les porteurs du projet	9
4	La concertation préalable et ses suites	12
4.1	Cadre de la démarche.....	12
4.1.1	Objectifs de la concertation	12
4.1.2	Cadre juridique	12
4.1.3	Modalités de concertation	13
4.2	Déroulement de la concertation préalable à la mise en compatibilité des PLU	13
4.2.1	Pour s’informer.....	13
4.2.2	Pour s’exprimer	14
4.2.3	La restitution et les suites de la concertation	14
5	Documents d’urbanisme et de planification concernés par le projet.....	15
5.1	Articulation du projet avec les politiques globales d’urbanisme et de transport.....	15
5.1.1	Inscription au SDRIF.....	15
5.1.2	Plan de déplacements urbains d’Île-de-France (PDUIF)	15
5.1.3	Plan des déplacements du département du Val-de-Marne (94).....	16
5.1.4	Politique de déplacements du département de Seine-Saint-Denis (93)	16
5.1.5	Politique de déplacements du département de Seine-et-Marne (77)	17
5.2	Articulation du projet avec les Plans Locaux d’Urbanisme et propositions de mise en compatibilité	17
5.2.1	PLU de Fontenay-sous-Bois	17
5.2.2	PLU du Perreux-sur-Marne	19
5.2.3	PLU de Neuilly-Plaisance	23
5.2.4	PLU de Neuilly-sur-Marne	26
5.2.5	PLU de Gagny.....	27
5.2.6	PLU de Gournay-sur-Marne.....	28
5.2.7	PLU de Chelles	29
6	Conclusions.....	30
7	Planning prévisionnel des prochaines étapes	31

1 Préambule

L'ex-RN34, est une radiale importante dans le réseau viaire de l'Est parisien, radiale qui a été transférée aux départements du Val-de-Marne (94), de la Seine-Saint-Denis (93) et de la Seine-et-Marne (77), dans le cadre du transfert des routes nationales aux départements (décret de 2005). Du Perreux-sur-Marne à Chelles, cet axe traverse 3 départements (Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Seine-et-Marne), en cumulant des fonctions urbaines (centre-ville de Neuilly-sur-Marne par exemple) et de transit (shunt A4/A86).

Elle dessert un territoire à forte dominante résidentielle avec quelques poches de forte densité : centres anciens, grands ensembles et quartiers autour des gares. Ce territoire est fortement dépendant du réseau ferré pour l'accès aux emplois du cœur de la métropole. Les lignes de bus du secteur jouent un rôle essentiel pour le rabattement sur le réseau ferré mais elles connaissent des difficultés de circulation, notamment aux heures de pointe. Ces difficultés de circulation impactent la régularité des lignes, notamment pour la ligne 113. Elles sont essentiellement dues à l'absence de voies continues dédiées aux bus et au double stationnement de véhicules particuliers ou de livraisons qui gênent la circulation des lignes de bus.

Le territoire est en mutation, il devrait connaître une évolution significative sur le plan urbain et des transports, avec notamment la densification des secteurs de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois et de Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne ainsi qu'avec la mise en service ou le prolongement de plusieurs lignes structurantes (ligne du métro 16 à Chelles, ligne du métro 15 à Val de Fontenay, et l'arrivée du tramway T1 à Val de Fontenay).

Le projet de TCSP Bus Bords de Marne doit permettre d'accompagner le développement du territoire, d'offrir un mode de transport en commun performant et d'améliorer la qualité des espaces publics pour renforcer l'urbanité de l'axe.

Dans ce contexte, le projet a fait l'objet d'un Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), véritable document de référence permettant d'évaluer l'opportunité du projet et sa faisabilité. Ce document est également le support de la concertation prévue par le code de l'environnement.

Le bilan de cette concertation préalable a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 14 avril 2021 sur la base du Dossier d'objectifs et des caractéristiques principales approuvé le 8 octobre 2020.

Les études en vue de l'élaboration du dossier de Schéma de principe se sont poursuivies ainsi que la concertation auprès des communes et partenaires du projet. Le projet doit faire l'objet d'une Enquête d'Utilité Publique à l'horizon 2024.

Le projet nécessitant également une mise en compatibilité des documents d'urbanisme, il doit également faire l'objet d'une concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application du Code de l'Urbanisme (art. L 103-2).

La concertation se déroulera du lundi 16 octobre 2023 au dimanche 12 novembre 2023 inclus.

Ce dossier présente l'analyse des mises en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des territoires concernés, rendue nécessaire pour la réalisation du projet de nouvelle ligne de bus en site propre entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay. Il précise également les modalités d'information et de participation du public dans le cadre de cette procédure de concertation.

2 Objectifs et Caractéristiques Principales

Situé dans les Départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne, la future ligne en site propre traverse des territoires dynamiques.

2.1 Objectifs du projet

L'analyse des enjeux et besoins du territoire a permis de partager les objectifs suivants pour le projet de TCSP Bus Bords de Marne (BBM) :

- Maintenir et renforcer le **rabattement** en transport en commun **vers le réseau lourd** (notamment vers la gare RER de Val de Fontenay amenée à se densifier et également vers les gares de Neuilly-Plaisance et Chelles-Gournay) ;
- Maintenir une desserte des centres urbains actuels ;
- Accompagner les projets de développement du territoire via la desserte des **zones de projet** (Maison Blanche et Val de Fontenay) ;
- Améliorer la **régularité** des transports en commun sur l'axe ;
- Améliorer la **capacité** de transport en commun sur l'axe ;
- Améliorer les **temps de parcours** aux heures de pointe ;
- Faciliter l'usage des **modes actifs** en créant 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**.

2.1.1 Tracé

Le tracé retenu pour le TCSP Bus Bords de Marne (BBM), se développe sur environ 8,8 km entre les gares de Val de Fontenay et de Chelles – Gournay RER, empruntant l'axe de l'ex-RN34 et en reprenant une partie de l'itinéraire de l'actuelle ligne 113.

Le tracé de cette ligne traverse sept communes (Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny, Gournay-sur-Marne, et Chelles), et comporte 17 stations.

Le projet prévoit également la mise en œuvre d'une piste cyclable continue de Val de Fontenay à Chelles-Gournay, de même qu'une amélioration du confort des cheminements piétons, ainsi que la création d'un nouveau Centre Opérationnel Bus (COB, à Neuilly-sur-Marne).

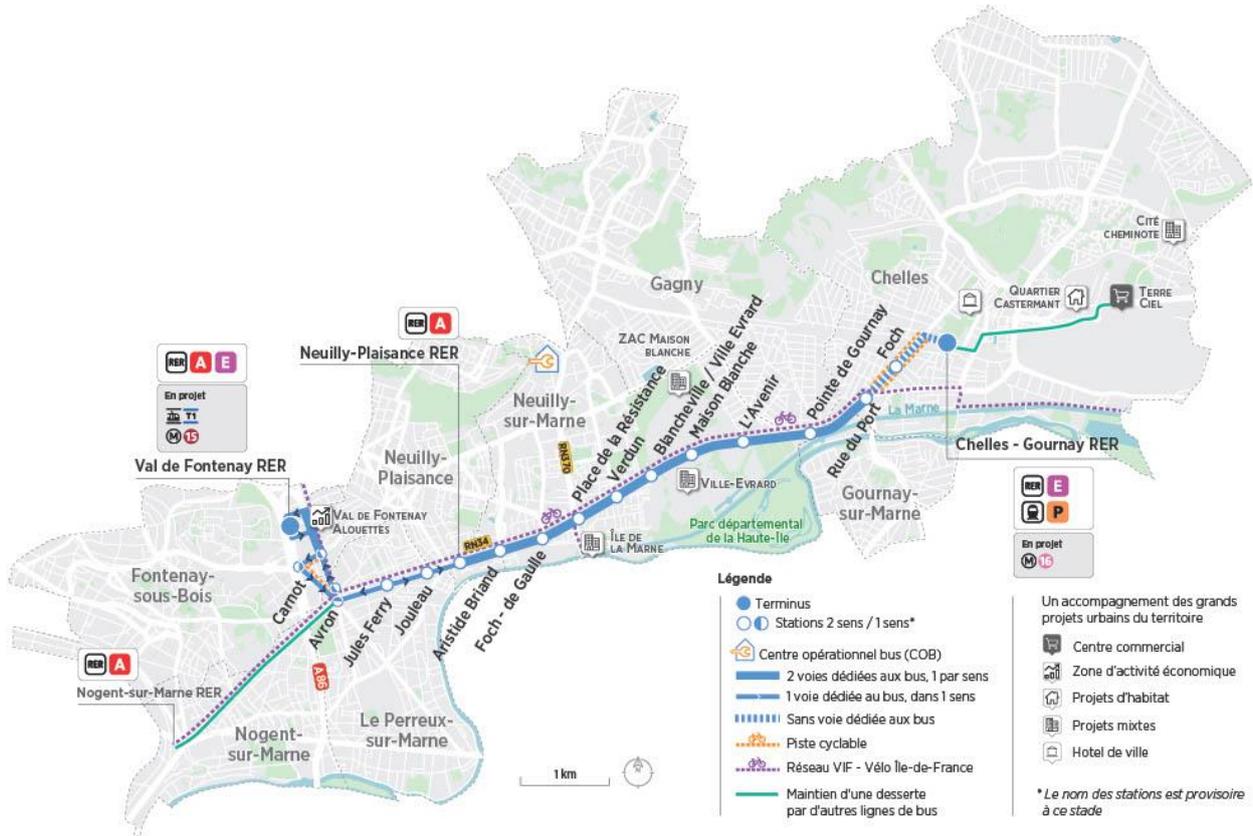


Figure 1 : Tracé du projet (Source : Parimage, 2023)

2.1.2 Principes d'insertion

Le projet comprend, sur l'ensemble du linéaire, différentes séquences d'insertion.

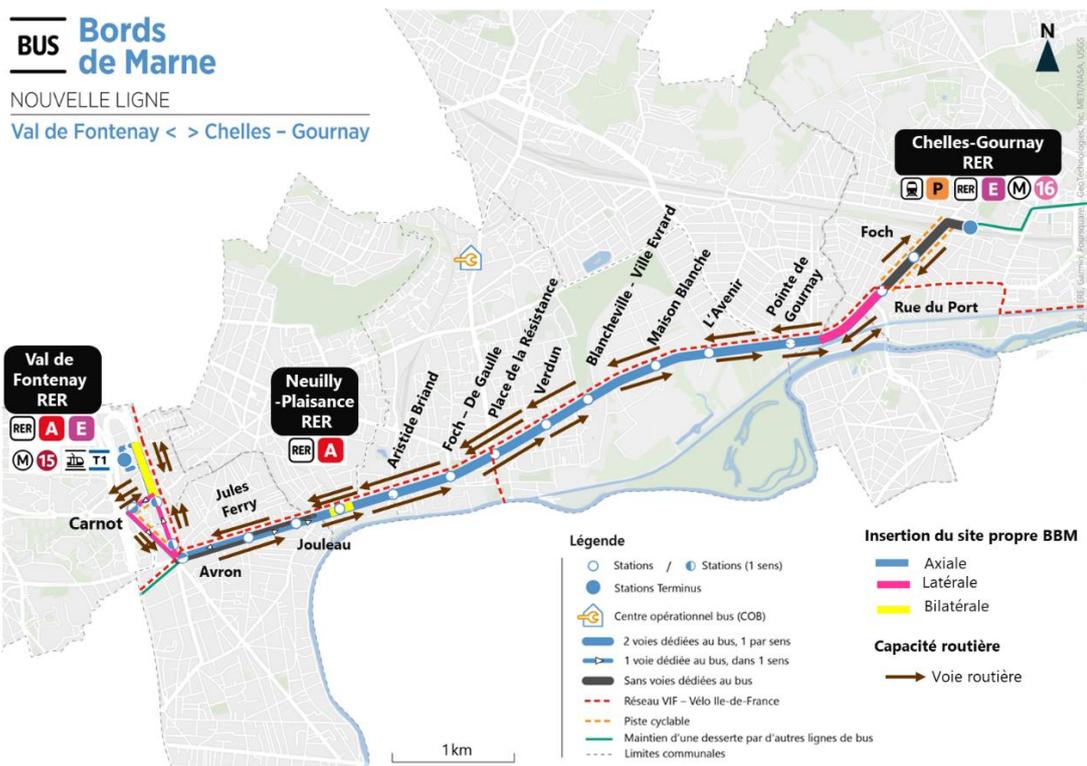


Figure 2 : Séquences d'insertion (Source : Egis, 2023)

L'insertion d'un site propre bus dans une voirie existante implique de réaménager l'espace en intégrant toutes les fonctionnalités présentes sur l'espace public (stations, requalification des voiries, redistribution des circulations, aménagements cyclables, aménagements des trottoirs et des circulations piétonnes, stationnements...).

Différentes typologies d'insertion sont envisagées dans le cadre du projet BBM, y compris des sections du tracé sans site propre (voie mixte) :



Figure 3 : Site propre axiale (Source Egis, 2023)



Figure 4 : Site propre latéral (Source Egis, 2023)



Figure 5 : Site propre bilatéral (Source Egis, 2023)



Figure 6 : Site propre monodirectionnel (Source Egis, 2023)



Figure 7 : Sans site propre – voie mixte (Source Egis, 2023)

Le projet comprend, sur l'ensemble du linéaire, l'insertion du site propre bus (le cas échéant) et de ses stations, ainsi que la requalification des voiries empruntées, soit l'ensemble de l'espace nécessaire à la création du TCSP et au réaménagement urbain. Le projet d'insertion tient compte de l'ensemble des fonctionnalités urbaines qui sont à restituer au droit du tracé en particulier :

- La fonction paysagère, avec l'évitement, la réduction et la compensation de l'impact sur les arbres et la valorisation du patrimoine arboré le long du tracé ;
- Les mobilités actives en sécurisant les circulations piétonnes et en veillant à la qualité des aménagements cyclables (linéaire et stationnement) tout au long du tracé ;
- Les autres transports en commun et la circulation motorisée, dans une logique d'apaisement de l'espace public et de réduction de l'usage de la voiture en zone urbaine.

Les critères de choix de la typologie retenue pour l'insertion sont notamment les suivants :

- Les acquisitions foncières à réaliser ;
- La réduction de la capacité viaire (mise à sens unique, réduction de la capacité automobile) ;
- La suppression de tout ou partie du stationnement ;
- La recherche d'un compromis sur la performance des transports collectifs.

De même plusieurs variantes ont été étudiées selon les communes traversées et selon différents critères :

- La desserte et l'accessibilité aux stations ;
- Les conditions d'insertion ;
- La qualité de l'exploitation des lignes de bus ;
- Les impacts sur la circulation générale ;
- Les impacts sur le cadre de vie (accès riverains, places de stationnement, espaces verts) ;
- Les coûts de réalisation.

Un second enjeu d'insertion concerne le retournement des bus au terminus. En effet, il est nécessaire de prévoir un itinéraire permettant le retournement des véhicules. L'aménagement proposé devra ainsi être compatible avec le retournement de bus biarticulés.

2.1.3 Site du Centre Opérationnel Bus (COB)

L'exploitation de la nouvelle ligne inclut la réalisation d'un nouveau Centre Opérationnel Bus (COB) à Neuilly-sur-Marne pour le remisage et la maintenance des bus, sur une surface d'environ 32 000 m². Ce COB accueillera à la fois les bus dédiés à l'exploitation du BBM, ainsi que d'autres lignes de bus du secteur.

3 Les porteurs du projet

Les porteurs du projet sont les suivants :



Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, **Île-de-France Mobilités** imagine, organise et finance des solutions innovantes pour toutes les mobilités d'aujourd'hui et de demain. Elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, métro, tram, bus et câble) dont elle confie la mise en œuvre à des entreprises de transport. Composée de la Région Île-de-France et des huit départements franciliens, elle porte ainsi la vision globale des mobilités en Île-de-France.

Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage unique des études relatives au TCSP Bus Bords de Marne (BBM) jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique du projet.



L'**État**, en s'engageant pour les projets de transports collectifs tels que la modernisation des RER, le prolongement des lignes de métro, la mise en service de nouvelles lignes et le prolongement de tramways ou de transports en commun en site propre, poursuit son objectif de rendre plus performant le réseau de transport en l'inscrivant dans la dynamique des territoires afin de mieux répondre aux besoins quotidiens des usagers.

Il mobilise ses compétences en lien avec celles des autres acteurs majeurs, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et Voyageurs, la RATP, pour créer une énergie collective bénéfique pour la Région capitale.

Il veille aussi à mettre en cohérence les actions à mener sur le réseau existant au titre du plan de mobilisation pour les transports et le futur réseau en rocade du Grand Paris Express et à promouvoir une mobilité durable pour tous les franciliens.

L'État finance les études du BBM au travers du Contrat de Plan État – Région 2015-2020.



La **Région Île-de-France** a fait des transports du quotidien une de ses priorités. Afin de concrétiser la révolution des transports engagée au service des Franciliens, la Région co-finance les projets ambitieux permettant de créer un réseau interconnecté et efficace pour répondre aux attentes des usagers.

Ainsi, elle co-finance les études du Bus Bords de Marne (BBM) au travers du Contrat de Plan État – Région 2015-2020.



Le Département du Val-de-Marne.

Le **Département du Val-de-Marne** (94) est engagé dans l'amélioration et le développement des transports pour tous les Val-de-Marnais. Favoriser les transports collectifs et les circulations douces, apaiser le trafic automobile, garantir une meilleure desserte du territoire et réduire les temps de parcours au sein du département, tels sont les principaux objectifs du Conseil départemental en matière de déplacements.

Le Département co-finance les études du Bus Bords de Marne (BBM) au travers du Contrat de Plan État – Région 2015-2020.



Le Département de la Seine-Saint-Denis.

Le **Département de la Seine-Saint-Denis** (93) est membre du Conseil d'Île-de-France Mobilités et participe, à travers sa contribution forfaitaire, à l'amélioration et au développement du réseau de transports en commun.

Parce que c'est un enjeu social, économique et environnemental majeur, le département de la Seine-Saint-Denis est mobilisé et engagé pour améliorer la qualité et la quantité de l'offre de transports en commun sur le territoire. Il participe ainsi activement aux déploiements du réseau de tramways et aux prolongements des lignes de métro, et soutient la réalisation des nouvelles lignes du métro du Grand Paris Express.

Le Département co-finance les études du Bus Bords de Marne (BBM) au travers du Contrat de Plan État – Région 2015-2020.

Le Département de la Seine-Saint-Denis est également co-maître d'ouvrage du prolongement du Tramway T1 à Val de Fontenay.



Le Département de la Seine-et-Marne

En apaisant le trafic automobile, en développant les transports collectifs les transports scolaires, les services de proximité, le covoiturage et les liaisons cyclables, le **Département de Seine-et-Marne** (77) est une collectivité mobilisée pour favoriser la mobilité des Seine-et-Marnais. Pour y parvenir, le Département soutient de nombreux projets sur le territoire de Seine-et-Marne aux côtés des différents partenaires.

Le Département co-finance les études du Bus Bords de Marne (BBM) au travers du Contrat de Plan État – Région 2015-2020.

Les acteurs locaux :

- La commune de Fontenay-sous-Bois (94) ;
- La commune de Le Perreux-sur-Marne (94) ;
- La commune de Neuilly-Plaisance (93) ;
- La commune de Neuilly-sur-Marne (93) ;
- La commune de Gagny (93) ;
- La commune de Gournay-sur-Marne (93) ;
- La commune de Chelles (77) ;
- L’Etablissement Public Territorial Paris Est Marne et Bois ;
- L’Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est ;
- La communauté d’agglomération Paris Vallée de la Marne.

4 La concertation préalable et ses suites

4.1 Cadre de la démarche

Portée par Île-de-France Mobilités, la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des territoires traversés par le Bus Bords de Marne se déroulera du :

Lundi 16 octobre 2023 au dimanche 12 novembre 2023 inclus.

Elle s'inscrit dans la continuité de la concertation préalable de 2020 et dans la perspective de l'Enquête d'Utilité Publique du projet à venir.

Cette concertation préalable est ouverte à tous. Chacun peut y participer et s'exprimer sur le projet selon les modalités de son choix proposées au sein du dispositif mis en œuvre par le maître d'ouvrage du projet.

4.1.1 Objectifs de la concertation

Par le biais de la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des territoires concernés par le projet, Île-de-France Mobilités vise les objectifs suivants :

- **Informier le public** sur la nature et l'avancement du projet ;
- **Recueillir les avis** sur la mise en compatibilité du PLU de Le Perreux-sur-Marne et faire remonter aux partenaires les éléments utiles à l'adaptation des documents d'urbanisme qu'ils seraient amenés à conduire le cas échéant ;
- **Préparer les prochaines étapes** du projet et notamment la phase d'enquête publique.

4.1.2 Cadre juridique

Le projet de Bus Bords de Marne (BBM) est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement et nécessite une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Il entre de ce fait dans le champ d'application de **l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme**.

Cet article dispose que le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, selon des modalités qu'il fixe.

- La concertation préalable réalisée en 2020 au titre du Code de l'Environnement a permis de confirmer l'opportunité et les caractéristiques principales du projet ;
- L'enquête publique de 2024 aura pour objet de confirmer ou non l'utilité publique du projet.

Cette concertation préalable à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes traversées s'inscrit dans le cadre législatif défini par le code de l'urbanisme (article L.103-2).

Le public est informé en amont du lancement de la concertation par la publication de l'avis de concertation.

En vertu de ce code, la concertation préalable se déroulera sur une durée minimale de quatre semaines selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet. Elle devra permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions sur :

- l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet ;
- les enjeux de compatibilité des politiques et des documents d'urbanisme applicables ;
- les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

4.1.3 Modalités de concertation

De ce fait, Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet a fait le choix de conduire la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées sur une durée minimum de quatre semaines, en application des modalités suivantes :

- une **publicité préalable**, en amont du lancement de la concertation dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- un **site internet avec un espace dédié** à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ;
- un **espace de contribution sur le site internet**, permettant un dépôt d'avis en ligne du public ;

Dans la mise en œuvre de cette concertation, Île-de-France Mobilités s'engage à veiller au respect des principes suivants :

- **Égalité de traitement** : accorder à chaque contribution la même valeur quels que soient son sens et son auteur ;
- **Argumentation** : privilégier une approche plus qualitative que quantitative des contributions ;
- **Inclusion** : veiller à l'accessibilité de tous les publics au dispositif mis en œuvre.

Un bilan sera réalisé à l'issue de la concertation et rendu public.

4.2 Déroulement de la concertation préalable à la mise en compatibilité des PLU

Pour informer le public sur le projet et la concertation, et lui permettre de donner son avis, divers outils sont déployés par Île-de-France Mobilités dont certains viennent en complément des moyens d'informations réglementaires (annonces presse, site internet, panneaux et affiches légales diffusés en amont du début de la concertation).

4.2.1 Pour s'informer

- Un communiqué de presse adressé aux rédactions des médias locaux début octobre 2023 ;
- Ce dossier de concertation disponible sur le site internet de la concertation ;
- Le site internet du projet : bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

4.2.2 Pour s'exprimer

- Déposer une contribution sur le site internet de la concertation :
bus-bordsdemarne.iledefrance-mobilites.fr

4.2.3 La restitution et les suites de la concertation

Au terme de la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en l'occurrence du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Perreux-sur-Marne, Île-de-France Mobilités produira un bilan qui sera présenté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités pour approbation.

Ce bilan sera publié sur le site internet du projet. Il soulignera l'apport des acteurs et du public au projet et permettra de finaliser les études de schéma de principe.

Ce bilan sera également joint au dossier d'enquête publique constitué par Île-de-France Mobilités pour déposer en préfecture une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Bus Bords de Marne (BBM).

L'enquête publique sera conduite par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête nommé par le tribunal administratif.

Le préfet compétent pourra ensuite déclarer le projet d'utilité publique. Cette déclaration vaudra mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

5 Documents d'urbanisme et de planification concernés par le projet

5.1 Articulation du projet avec les politiques globales d'urbanisme et de transport

5.1.1 Inscription au SDRIF

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (**SDRIF**) approuvé, par décret en Conseil d'Etat, le 27 décembre 2013, identifie un principe de liaison en transport en commun de desserte territoriale entre Nogent-sur-Marne et Chelles. Les dispositions locales d'urbanisme ne doivent, ainsi, pas compromettre ou rendre plus difficile ou coûteuse la réalisation de cette liaison.



Les infrastructures de transport

	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
Niveau de desserte national et international	—		←-----→
Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	Nouveau Grand Paris — (tracé de référence)	←-----→
Niveau de desserte territorial	—	—	←-----→
Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris)	•		•
Gare TGV	•		•

Figure 7 : SDRIF 12013, Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Le SDRIF fait l'objet d'une procédure de révision (élaboration du SDRIF-Environnemental à l'horizon 2040¹) qui intégrera le projet de Bus Bords de Marne (BBM).

Le projet de bus en site propre Bus Bords de Marne s'inscrit dans les objectifs du SDRIF.

5.1.2 Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (**PDUIF**), 2010-2020 a été approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France. Il vise à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement. Le PDUIF a identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020.

Parmi ces actions l'étude d'un projet de transport en commun en site propre entre le pôle de Fontenay et Chelles-Gournay est inscrite.

¹ Arrêté le 12 juillet 2023 par le Conseil régional d'Île-de-France, version arrêtée du texte prochainement soumise à l'enquête publique, avant une adoption définitive prévue à l'été 2024.

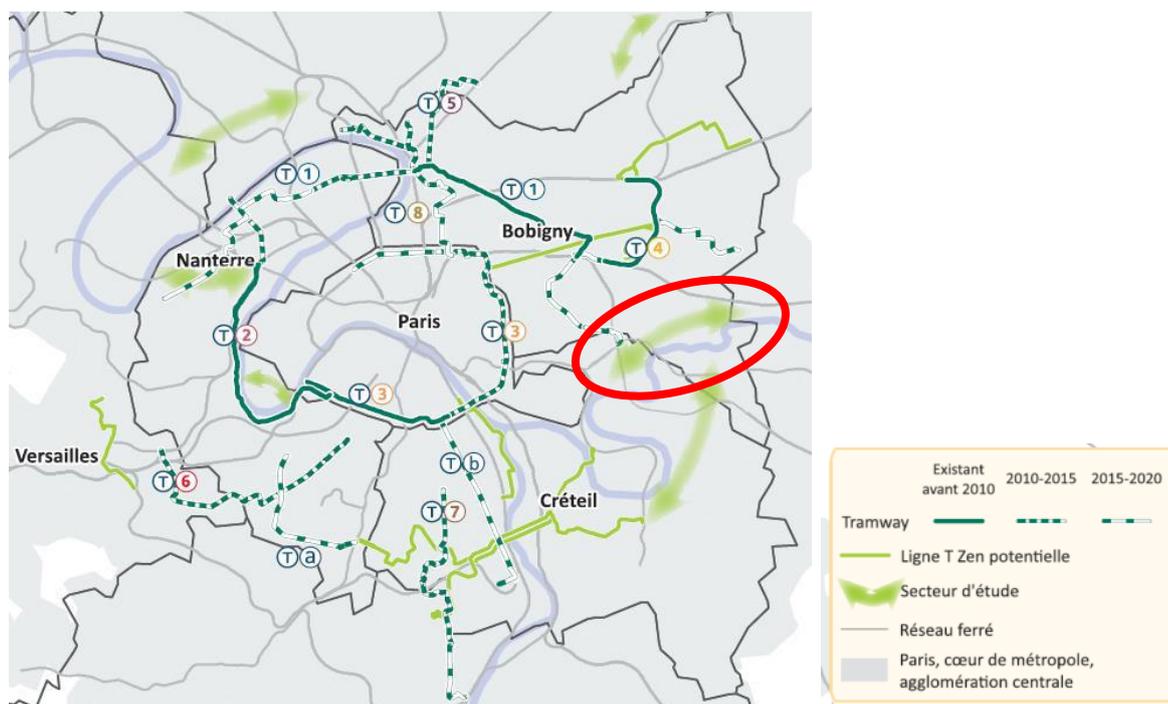


Figure 8 : PDUIF Offre de TZen projetée (Source PDU-IF, 2014)

Le PDUIF fait actuellement l'objet d'une procédure de révision (« Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030 ») qui intégrera la réalisation du projet de Bus Bords de Marne (BBM).

Le projet de bus en site propre Bus Bords de Marne s'inscrit dans les objectifs du PDUIF.

5.1.3 Plan des déplacements du département du Val-de-Marne (94)

Le Plan des déplacements du Val-de-Marne (94) a été adopté en 2009 et révisé en janvier 2019. Il fixe la politique départementale des transports et des déplacements à travers des objectifs pour 2030.

Ces objectifs sont notamment de multiplier par 5 la part du vélo, réduire de 40% la part des voitures et augmenter de 30% la part des transports en commun.

Le projet de bus en site propre Bus Bords de Marne intègre les objectifs visés par le Plan des déplacements du département du Val-de-Marne (94).

5.1.4 Politique de déplacements du département de Seine-Saint-Denis (93)

Le Plan Mobilité Durable 2016-2020 de Seine-Saint-Denis a été adopté le 30 juin 2016 et vise notamment à réaliser les aménagements cyclables nécessaires pour renforcer l'offre en déplacements alternatifs à la voiture et rendre aux piétons une place centrale dans l'espace public.

Le 19 février 2019, l'assemblée départementale a en outre adopté sa stratégie en faveur d'un territoire 100% cyclable dont l'un des trois objectifs stratégiques vise à accélérer le déploiement des infrastructures cyclables à l'échelle départementale.

Le projet de bus en site propre Bus Bords de Marne s'inscrit dans les objectifs de la Politique de déplacements du département de Seine-Saint-Denis.

5.1.5 Politique de déplacements du département de Seine-et-Marne (77)

Le Département de Seine-et-Marne s'est doté en 2015 d'un « Schéma Départemental des transports et de la mobilité durable en Seine-et-Marne » traduisant des actions prioritaires à mener pour répondre aux besoins de déplacements identifiés sur le territoire.

Par ailleurs, il a initié en 2016 une démarche prospective du Livre Blanc « Département de Seine-et-Marne 2030 », intégrant une thématique Mobilités. Enfin, il a adopté en 2020 son nouveau « Plan Vélo 77 ».

La volonté du Département vise à améliorer l'accès, pour tous, au futur réseau du Grand Paris et à renforcer la desserte, par des liaisons de transports collectifs structurantes, des pôles d'attractivité majeure.

Le projet de bus en site propre Bus Bords de Marne s'inscrit dans les objectifs de la Politique de déplacements du département de Seine-et-Marne.

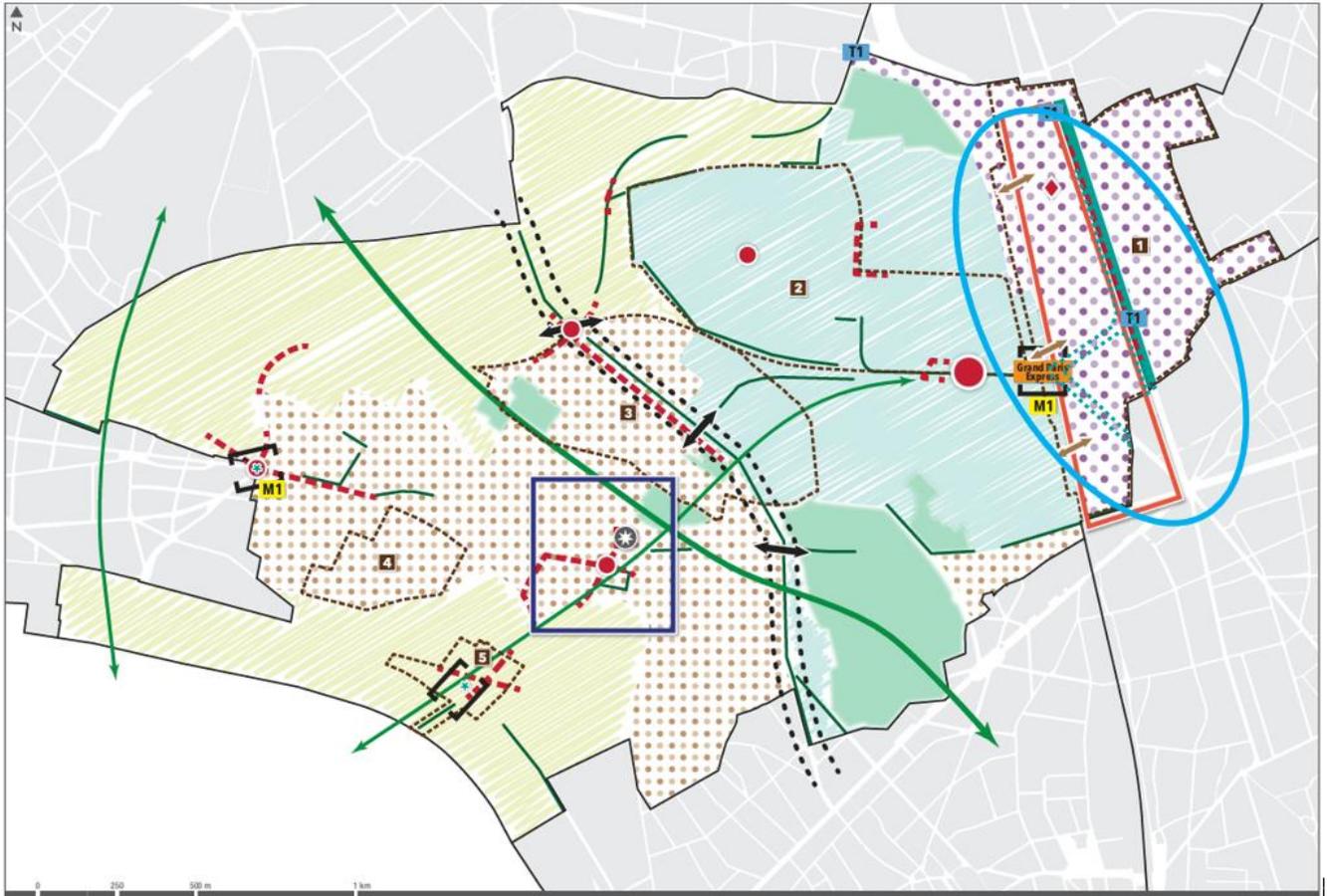
5.2 Articulation du projet avec les Plans Locaux d'Urbanisme et propositions de mise en compatibilité

5.2.1 PLU de Fontenay-sous-Bois

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Fontenay-sous-Bois a été approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2015. Sa dernière version opposable est la modification n°4 approuvée le 5 juillet 2022.

L'élaboration du PLUi du territoire Paris Est Marne et Bois est en cours. L'enquête publique s'est tenue du 20 mai au 1^{er} juillet 2023. Son approbation est prévue en début d'année 2024.

Le projet du Bus Bords de Marne (BBM) s'inscrit dans les objectifs du PADD notamment avec la troisième orientation qui vise à accompagner l'amélioration à venir consécutive de l'offre en transports en commun.



OFFRIR LES CONDITIONS D'UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, POUR TOUS

- Affirmer le dynamisme économique, notamment tertiaire
- Maintenir et développer les pôles commerciaux existants
- Maintenir et développer les linéaires commerciaux, complémentaires des pôles commerciaux existants
- Équilibrer l'offre commerciale entre l'est et l'ouest de Fontenay-sous-bois
- Favoriser le développement d'espaces de travail mutualisés

AFFIRMER L'ATTRACTIVITÉ DE FONTENAY PAR UN ACCOMPAGNEMENT ET UN ENCADREMENT DES GRANDS PROJETS

Accompagner l'intensification urbaine autour des futures gares de transports en commun

- Ligne 15 du Grand Paris Express
- Prolongements de la ligne 1 du métro et du tramway T1
- Définir des secteurs stratégiques d'aménagement du territoire

Secteur de développement

- Les Alouettes
- Aménager des liaisons franchissant les infrastructures de transports

Secteur de restructuration

- Le quartier des Larris, étendu jusqu'au centre commercial Auchan
- La ligne de crête, comprenant notamment le quartier de La Redoute et l'îlot Michelet

Secteur d'évolution sur le long terme

- Le secteur Pasteur
- La place Moreau David

AMÉLIORER DURABLEMENT LE CADRE DE VIE PAR UNE AMBITION ÉLEVÉE EN MATIÈRE D'ÉCOLOGIE URBAINE, DE RÉDUCTION DES NUISANCES, DE PATRIMOINE ET DE PAYSAGE

- Protéger les parcs et jardins
- Réaffirmer l'importance de la grande liaison verte, continuité écologique majeure du territoire
- Affirmer l'importance de la continuité écologique reliant le Bois de Vincennes à Val de Fontenay, support de la biodiversité et des mobilités douces, ainsi que la liaison écologique entre le Bois de Vincennes et le parc des Beaumonts
- Maintenir et développer les alignements plantés sur les grands axes
- Affirmer un projet patrimonial d'ensemble, en réalisant notamment un Périmètre de protection modifié autour de l'église Saint-Germain l'Auxerrois

Proposer une évolution du territoire respectant les ambiances et la morphologie urbaine des différents quartiers :

- Affirmer un développement économique et résidentiel fort
- Permettre une densification maîtrisée et diversifiée
- Favoriser les liaisons entre les parties Ouest et Est de la ville, le long de la ligne de crête
- Préserver les quartiers pavillonnaires et valoriser les espaces verts privés
- Préserver le Grand ensemble et maintenir et encadrer la gestion des espaces verts publics
- Améliorer la qualité urbaine d'espaces publics-clés

MAINTENIR ET AFFIRMER UNE QUALITÉ DE VIE QUOTIDIENNE

- Favoriser l'équilibre de l'offre d'équipements et services à l'échelle de l'ensemble du territoire
- Adapter le schéma de circulation du centre-ville ancien
- Affirmer le rôle structurant des entrées de ville, notamment au niveau des gares RER

Figure 8 : PLU de Fontenay-sous-Bois - PADD

De même, les OAP thématiques « trames verte et modes doux », sectorielles « Secteur Grand Ensemble » et « Secteur Alouettes » ou par sites « Site Péripôle Nord » et « Est Tassigny » intègrent le projet.

Les zones règlementaires traversées par le projet sont les zones UFc et UBa1. Les dispositions opposables ne s'opposent pas à la réalisation du TCSP.

Le projet de Bus Bords de Marne est pris en compte dans le PLU. Aucun ajustement au bénéfice du projet ne sera nécessaire.

5.2.2 PLU du Perreux-sur-Marne

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville du Perreux-sur-Marne a été approuvé par délibération du Conseil Territorial Paris Est Marne et Bois du 11 juillet 2016. Sa dernière version opposable est la modification n°2 approuvée le 2 février 2021.

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du territoire Paris Est Marne et Bois est en cours. L'enquête publique s'est tenue du 20 mai au 1^{er} juillet 2023. Son approbation est prévue en début d'année 2024.

Le projet du Bus Bords de Marne (BBM) s'inscrit dans les objectifs du PADD. De même l'OAP n°1 « Rond-Point du Général Leclerc » et l'OAP n°2 « Boulevard d'Alsace Lorraine », intègrent le projet de Bus Bords de Marne.

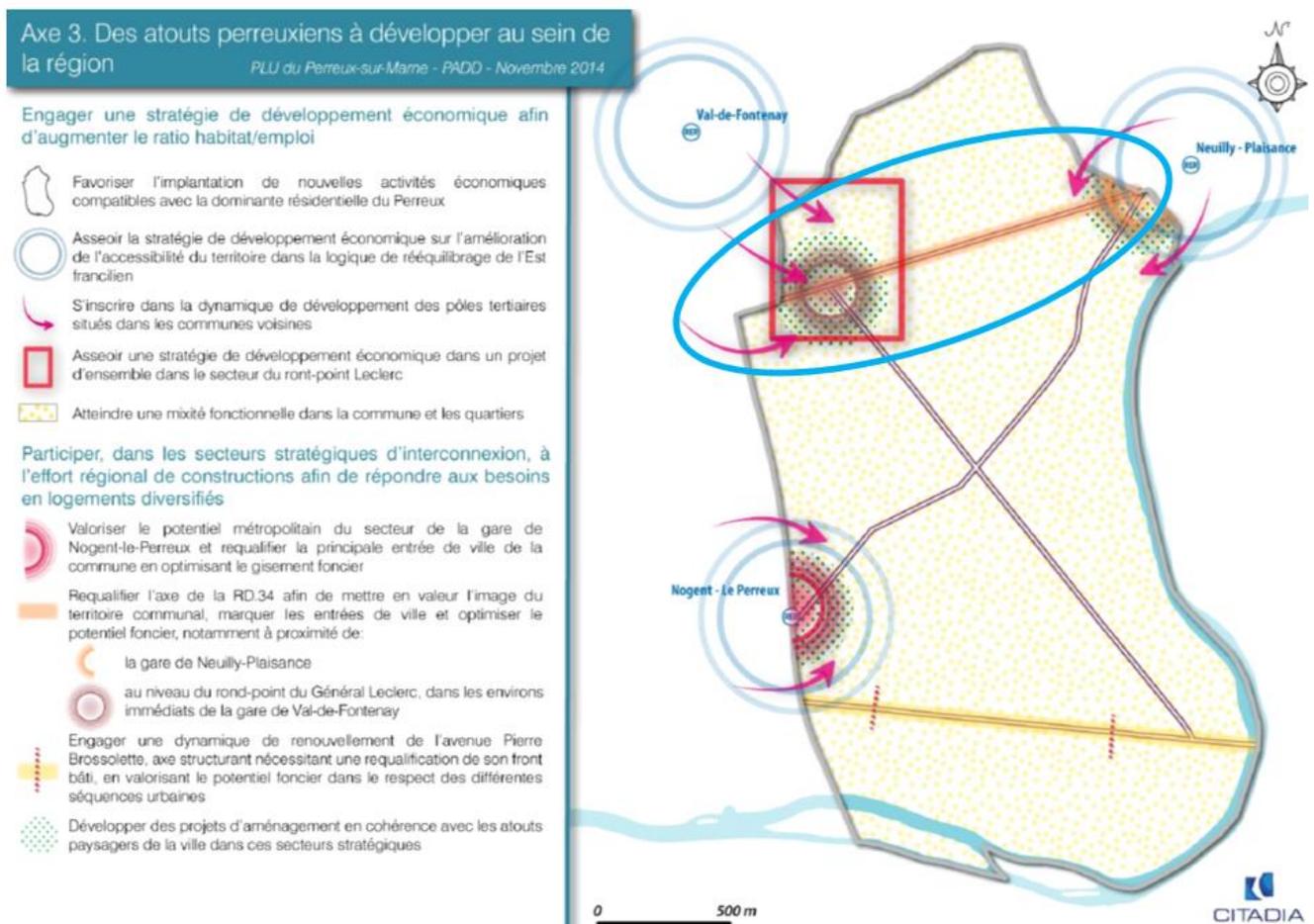


Figure 9 : PLU Le Perreux-sur-Marne – Axe 3 – PADD

Axe 4. Des aménagements à réaliser en faveur d'une ville durable

PLU du Perreux-sur-Marne - PADD - Novembre 2014

Aspirer à un urbanisme responsable

Favoriser les déplacements alternatifs, notamment par :

- l'usage des modes doux, dans la continuité des aménagements réalisés, notamment sur les Bords de Marne, afin de faciliter les déplacements quotidiens et les mobilités de loisirs
- l'optimisation des transports en commun existants, en lien avec l'autorité organisatrice
- l'adaptation des normes de stationnement en fonction de l'offre en transports en commun

Valoriser les potentiels d'économie d'énergie en permettant notamment la réhabilitation énergétique des logements (isolation thermique...) en tenant compte de leurs caractéristiques architecturales

Inclure à l'utilisation d'énergie renouvelable dans la construction et au recours aux matériaux peu émetteurs de gaz à effet de serre, tout en fixant les conditions d'intégration paysagère et patrimoniale.

Limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser les espaces de pleine terre afin de permettre l'infiltration des eaux pluviales en adéquation avec les préconisations du schéma pluvial du Val-de-Marne

Limiter l'exposition aux risques naturels et aux nuisances

Informez et assurez la sécurité des personnes et des biens vis-à-vis du risque inondation (PPRI de la Marne et de la Seine dans le Val de Marne)

Informez et assurez la sécurité des personnes et des biens vis-à-vis du risque mouvements de terrain (PPR en cours)

- zone de danger
- zone de danger moindre

Limitez les impacts des pollutions de l'air et sonores, notamment le long des axes structurants qui sont autant de secteurs stratégiques de projet

Poursuivez la dynamique de perfectionnement de la gestion de l'eau (eau potable, assainissement, débits maximums de retour des eaux pluviales dans les réseaux) et des déchets en accompagnement de l'évolution urbaine

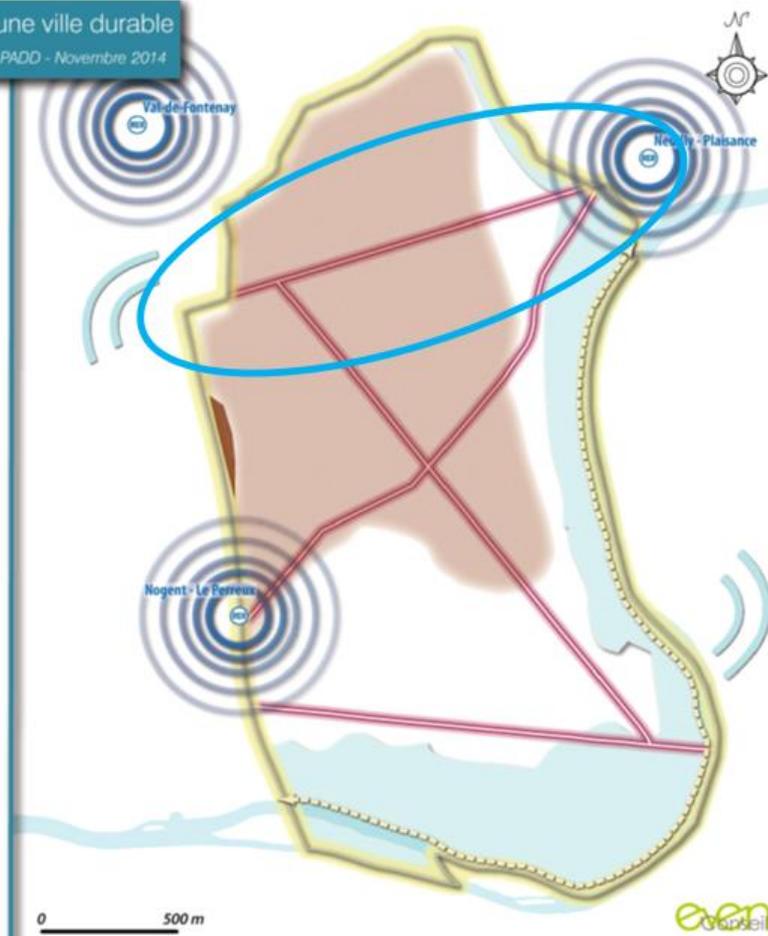


Figure 10 : PLU Le Perreux-sur-Marne – Axe 4 – PADD

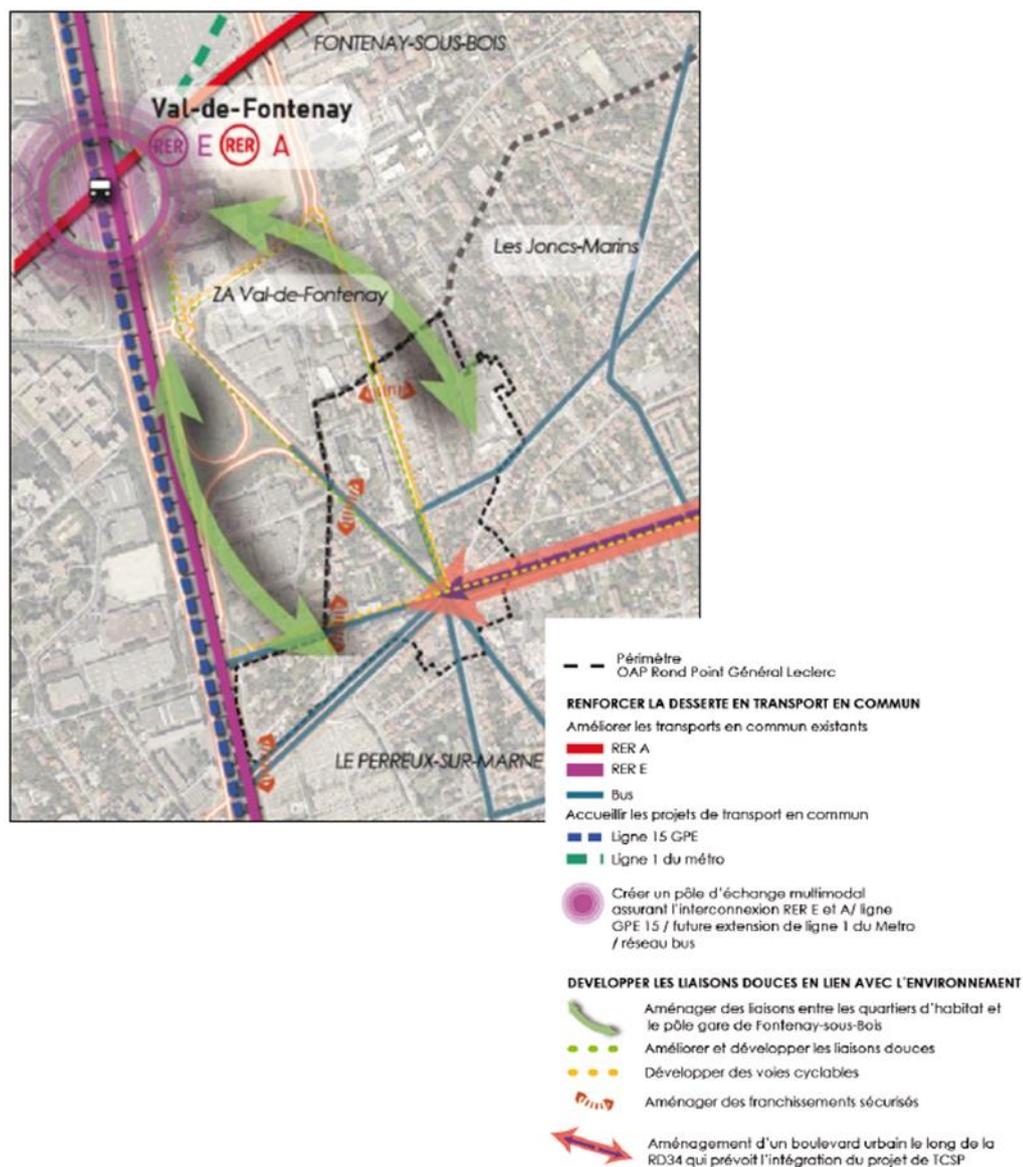


Figure 11 : PLU Le Perreux-sur-Marne – OAP n°1 – Les orientations d'aménagement concernant les déplacements

Les zones réglementaires traversées par le projet sont les zones URA et UAa. Les dispositions opposables ne s'opposent pas à la réalisation du TCSP.

En revanche, une disposition devra être ajustée :

- Ajout d'emplacements réservés au bénéfice d'Île-de-France Mobilités le long de la RD86B avenue du Général de Gaulle sur les sept parcelles suivantes : 940580000-A-0367, 940580000-A-0368, 940580000-A-0110, 940580000-A-0111, 940580000-A-0112, 940580000-A-0113 et 940580000-A-0114.

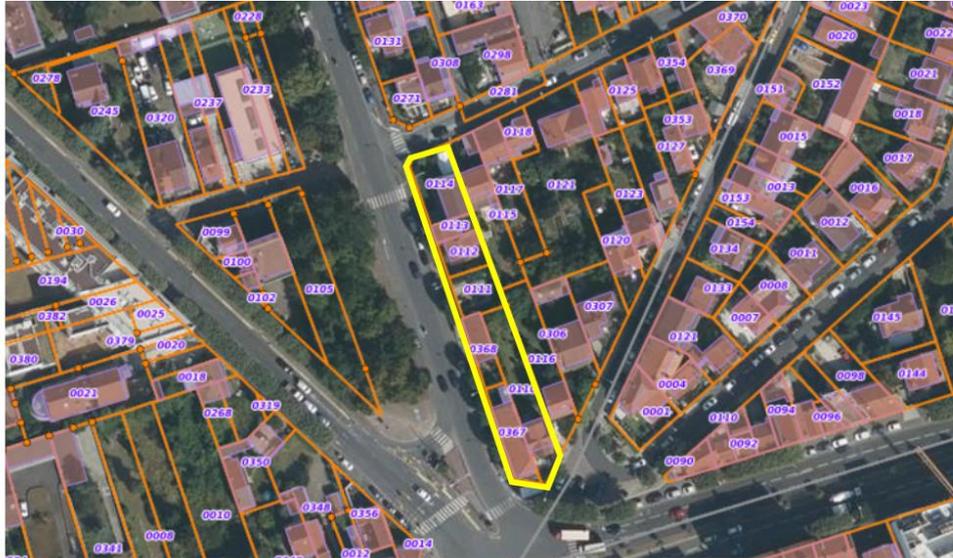


Figure 12 : Parcelles concernées par l'ajout d'un emplacement réservé au bénéfice d'Île-de-France Mobilités le long de la RD86B avenue du Général de Gaulle au Perreux-sur-Marne (Source : fond de plan Géoportail)

Le PLU du Perreux-sur-Marne sera adapté pour ce qui concerne un emplacement réservé le long de la RD86B avenue du Général de Gaulle au bénéfice d'Île-de-France Mobilités qui sera ajouté au règlement (parties graphiques et écrites).

5.2.3 PLU de Neuilly-Plaisance

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Neuilly-Plaisance a été approuvé par délibération du Conseil territorial Grand Paris Grand Est du 26 septembre 2017. Sa dernière version opposable est la modification n°2 approuvée le 28 septembre 2021.

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du territoire Grand Paris Grand Est est en cours, son approbation est prévue pour juin 2024.

Le projet de requalification du Boulevard Gallieni et de l'ex-RN34 en la création du TCSP Bus Bords de Marne (BBM) est clairement identifié dans le PADD de Neuilly-Plaisance et s'inscrit pleinement dans les objectifs de celui-ci. Les objectifs du projet de réalisation du TCSP Bus Bords de Marne sont en adéquation avec ceux du PADD du PLU de Neuilly-Plaisance, notamment celui de maintenir et renforcer le rabattement en transport en commun vers le réseau lourd.

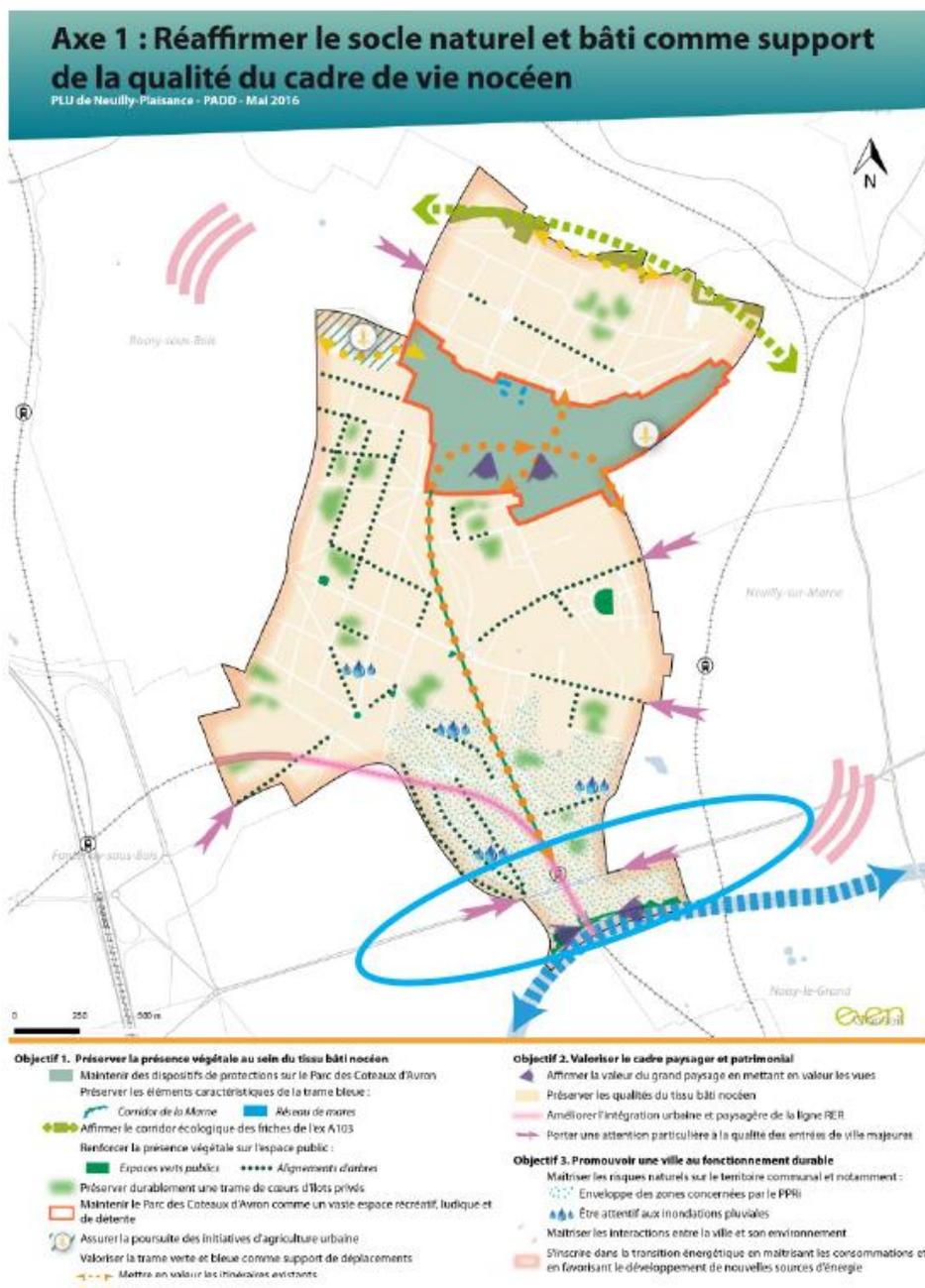


Figure 13 : PLU de Neuilly-Plaisance – Axe 1 PADD

Axe 2 : Prendre en compte les besoins de chacun, pour une ville à portée de main

PLU de Neuilly-Plaisance - PADD - Mai 2016

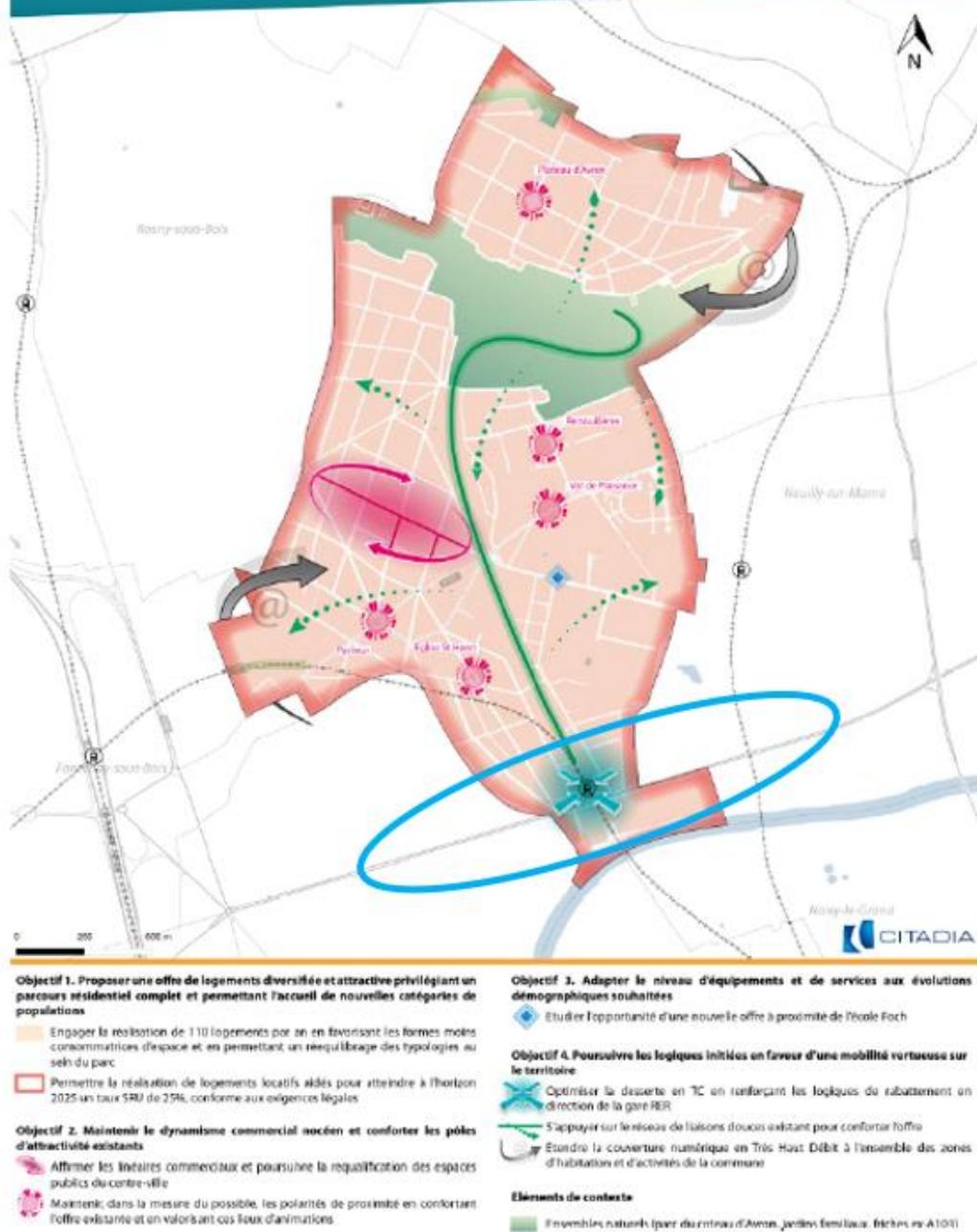


Figure 14 : PLU de Neuilly-Plaisance – Axe 2 PADD

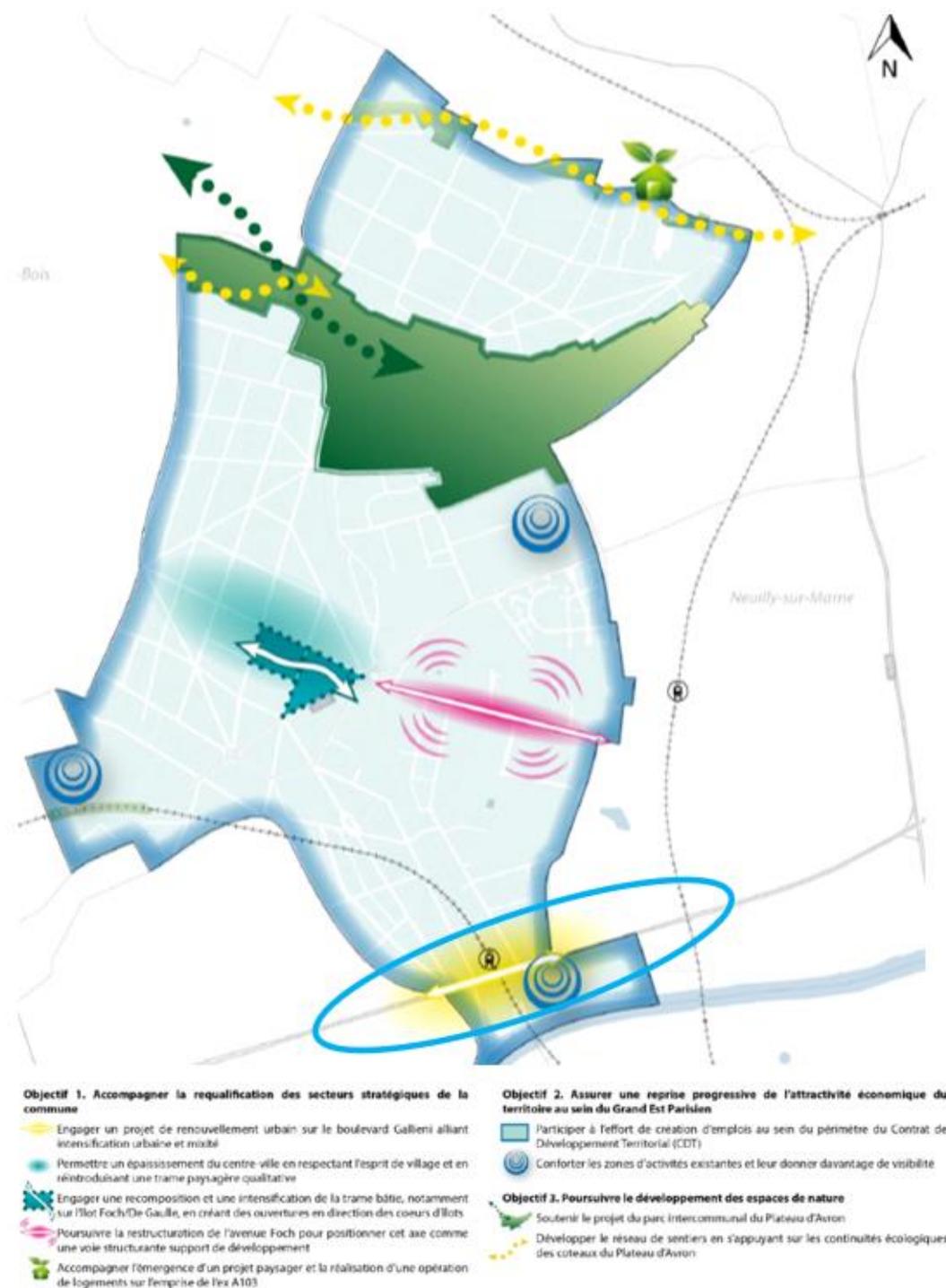


Figure 15 : "PLU de Neuilly-Plaisance – Axe 3 PADD

De même, l'OAP thématique « Trame verte et bleu » et l'OAP 2 « Pour une centralité sud confortée autour d'un projet de renouvellement ambitieux » sont compatibles avec le projet. Cette dernière vise notamment à anticiper l'arrivée du TCSP sur l'axe constitué par le boulevard Gallieni.

Les zones réglementaires concernées par le projet du TCSP BBM sont les zones UP et UPa. Les dispositions opposables permettent la réalisation d'équipements d'intérêt collectif et de services publics.

Le projet de Bus Bords de Marne est pris en compte dans le PLU. Aucun ajustement au bénéfice du projet ne sera nécessaire.

5.2.4 PLU de Neuilly-sur-Marne

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Neuilly-sur-Marne a été approuvé par délibération du Conseil Municipal du 18 septembre 2014. Sa dernière version opposable est la modification n°8 approuvée par délibération du Conseil territorial du 13 décembre 2022.

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du territoire Grand Paris Grand Est est en cours, son approbation est prévue pour juin 2024.

Le projet de TCSP Bus Bords de Marne est clairement identifié dans le PADD du PLU de Neuilly-sur-Marne. En effet, l'axe principal du projet porté par la ville dans son PADD est de faire des « transports collectifs sont une exigence du développement durable et solidaire des territoires ». Dans ce contexte, le développement du transport en commun en site propre est déterminant pour la requalification de l'axe de l'ex-RN34 et de ses abords.

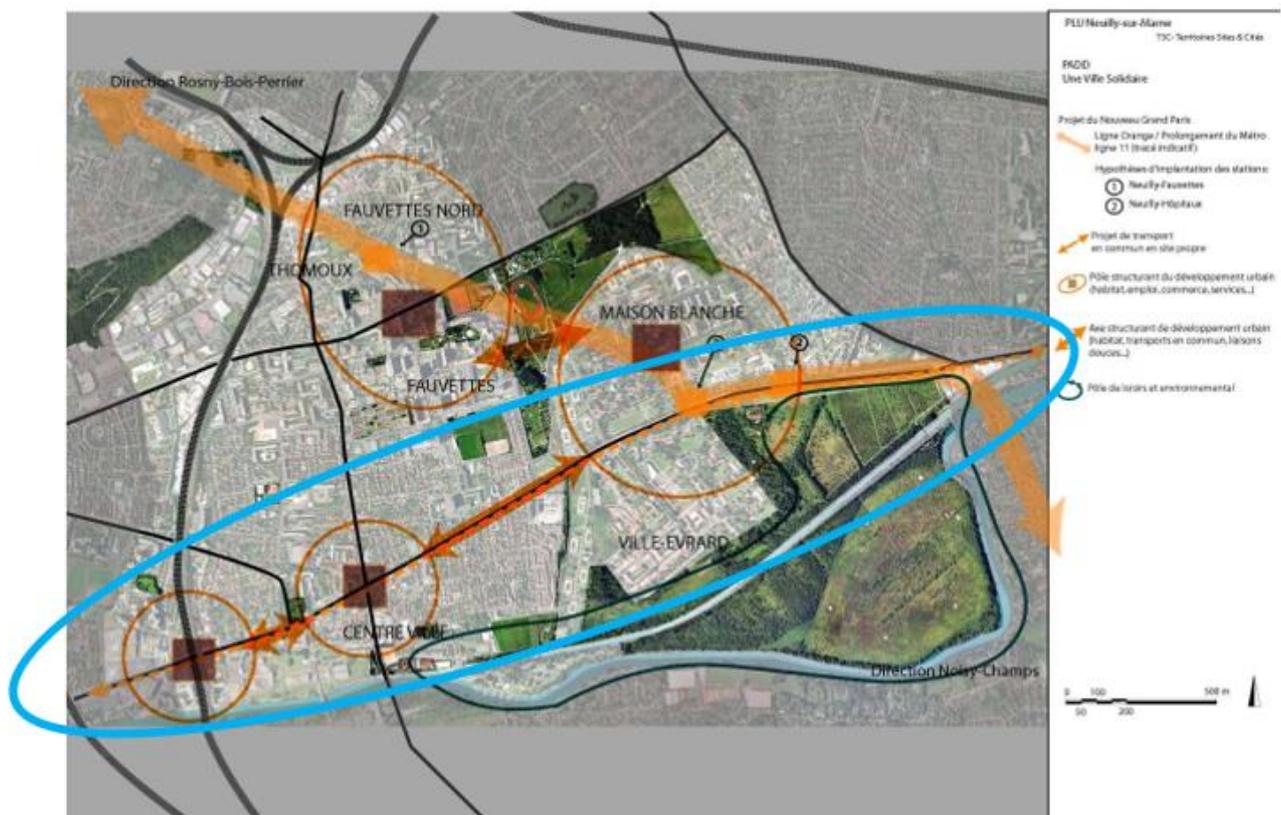


Figure 16 : PLU de Neuilly-sur-Marne – PADD Schéma de l'axe 2

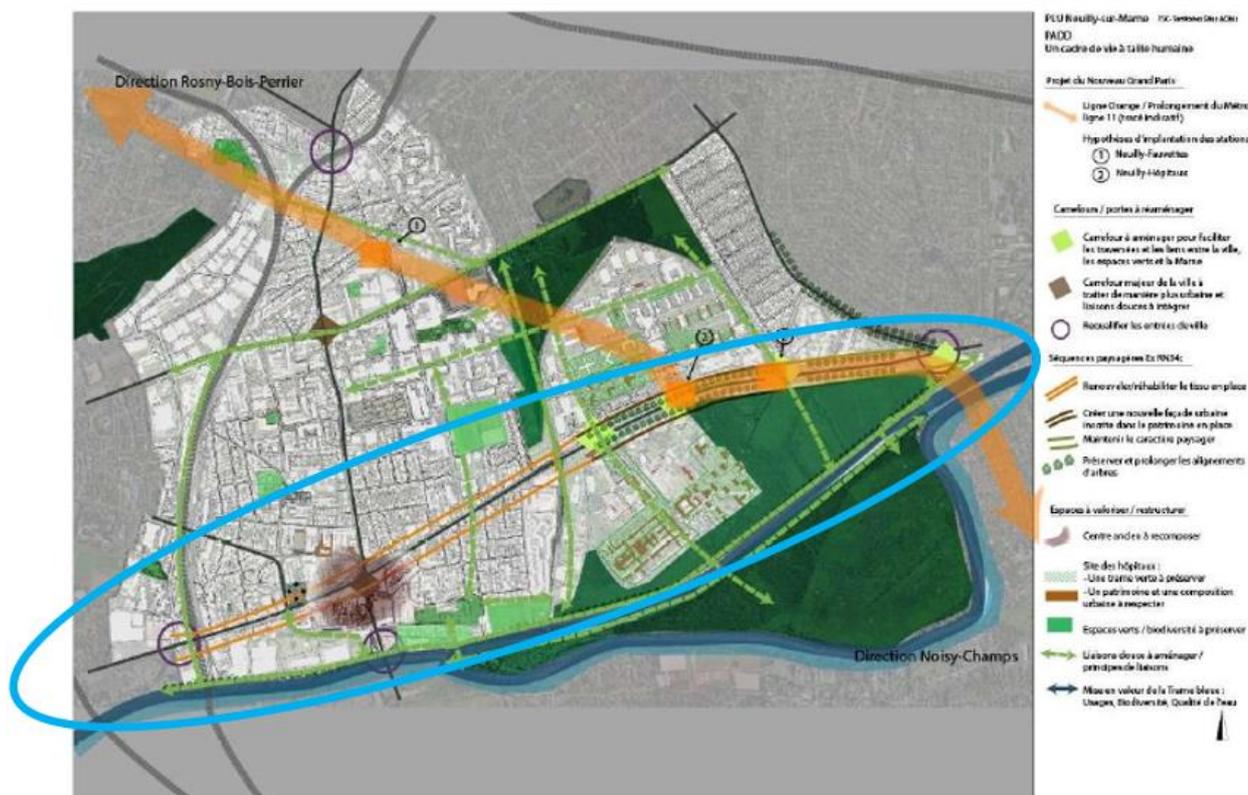


Figure 17 : PLU de Neully-sur-Marne – PADD Schéma de l'axe 3

L'OAP « Flux : continuités écologiques et maille visant à faciliter les déplacements » intègre la création d'un TCSP sur l'axe de l'ex-RN34. L'OAP « Pôle de développement métropolitain : des centralités à densifier et conforter » s'appuie quant à elle sur le projet de TCSP sur l'ex-RN34. En outre le site du futur SMR au Nord de la ville est qualifié de secteur à intensifier et densifier.

Les zones réglementaires concernées par le projet du TCSP BBM sont les zones UA, UAb, UD, UE UI et UR. Les dispositions opposables permettent la réalisation du TCSP.

Le projet de Bus Bords de Marne est pris en compte dans le PLU. Aucun ajustement au bénéfice du projet ne sera nécessaire.

5.2.5 PLU de Gagny

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Gagny a été annulé par un jugement du Tribunal Administratif de Montreuil du 11 juin 2019. Dès lors le règlement national d'urbanisme (RNU) est applicable.

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du territoire Grand Paris Grand Est est en cours, son approbation est prévue pour juin 2024.

Les nouvelles dispositions du PLUi en cours d'élaboration seront celles qui s'appliqueront.

5.2.6 PLU de Gournay-sur-Marne

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Gournay-sur-Marne a été approuvée par délibération du Conseil Territorial Grand Paris Grand Est du 18 octobre 2016. Sa dernière version opposable est la modification n°1 approuvée le 28 novembre 2022.

Le projet de Bus Bords de Marne (BBM) répond aux objectifs de l'axe 1 du PADD qui vise à « maintenir l'attachement des Gournaysiens pour leur commune » en leur permettant l'accès à l'emploi et aux équipements par « le développement des réseaux de transport en commun et les liaisons douces en particulier vers les gares ferroviaires actuelles. (Chelles au Nord de Gournay et Noisy-Champs au sud de Gournay) et futures dans le cadre du projet Grand Paris.



Figure 18 : PLU de Gournay-sur-Marne – Axe 1 PADD

Le projet de TCSP n'intercepte aucune OAP et les dispositions réglementaires de la zone UI traversée autorisent le projet.

Le projet de Bus Bords de Marne est pris en compte dans le PLU. Aucun ajustement au bénéfice du projet ne sera nécessaire.

5.2.7 PLU de Chelles

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville du Chelles a été approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2017.

Le projet de Bus Bords de Marne (BBM) répond aux objectifs de l'axe 3 du PADD qui vise à créer les conditions pour « des déplacements facilités ». Cet axe se traduit en termes d'objectifs par la poursuite du développement d'une offre intermodale depuis la gare de Chelles, par l'amélioration du réseau de bus à l'horizon Grand Paris, à la proposition de moyens pour développer de nouvelles offres de déplacement.

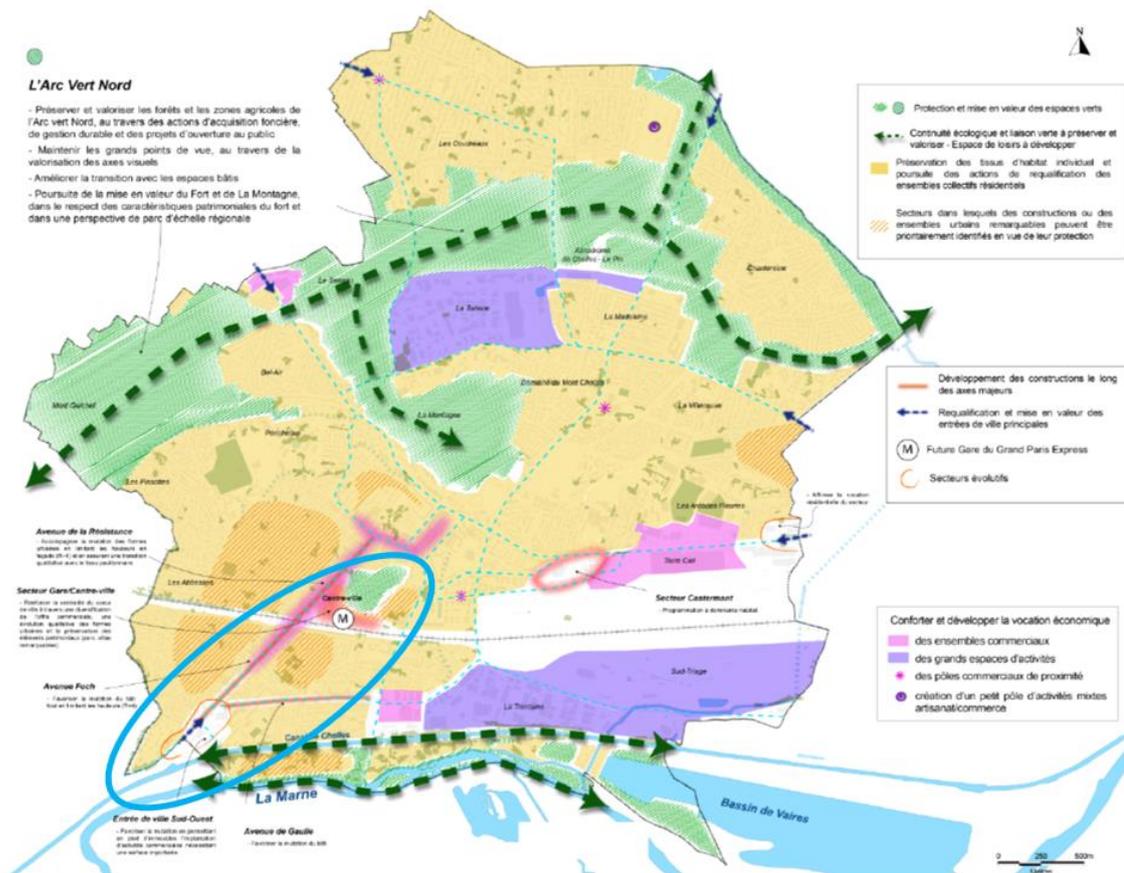


Figure 19 : PLU de Chelles – Synthèse des orientations du PADD

Par ailleurs, l'OAP n°1 du « centre-ville » identifie le pôle intermodal des transports urbains de part et d'autre du Boulevard Chilpéric. L'OAP n°2 « entrée Sud-Ouest » mentionne au droit de l'Avenue Foch l'orientation suivante : « Traitement qualitatif de l'espace public : requalification de la voirie, développement des transports collectifs et des modes actifs ».

Pour ce qui est des dispositions réglementaires, le projet intercepte les zones UD, UB et UR. Les destinations et sous-destinations (issues de l'article R151-28 du code de l'urbanisme) citées aux articles 1 de ces différentes zones concernent les constructions et non les aménagements liés aux d'infrastructures, elles sont donc compatibles avec le projet.

Enfin l'emplacement réservé n°8 ayant pour visée « la requalification des abords de l'Av Foch », rentre dans les objectifs portés par le projet du TCSP.

Le projet de Bus Bords de Marne est pris en compte dans le PLU. Aucun ajustement au bénéfice du projet ne sera nécessaire.

6 Conclusions

La création du bus en site propre Bus Bords de Marne (BBM) entre la gare de Val de Fontenay RER et la gare de Chelles-Gournay RER, accompagne le développement d'un territoire en mutation et la requalification des axes empruntés. Il permettra de maintenir et renforcer le rabattement en transport en commun vers le réseau lourd, de desservir les centres urbains actuels et les zones de projets, tout en assurant une plus grande régularité de l'offre et plus grande capacité. Il permettra une optimisation des temps de parcours et des conditions de régularité des lignes de bus. Enfin la requalification de l'espace public accompagnera le développement des modes actifs, contribuant à l'amélioration du cadre de vie.

Seul le territoire du Perreux-sur-Marne est concerné par la mise en compatibilité de son document d'urbanisme, et par la présente concertation préalable.

Les nouvelles dispositions qui seront apportées aux règlements par cette mise en compatibilité ne sont pour autant pas arrêtés définitivement à ce jour. Un **travail complémentaire** sera réalisé avec les collectivités concernées avant la finalisation définitive du dossier.

Une fois les nouvelles dispositions définies, elles seront intégrées dans le dossier d'enquête d'utilité publique qui portera sur tous les volets du projet.

Le projet dans l'ensemble de ses composantes fera l'objet d'une demande auprès des services compétents de l'Etat pour qu'il soit déclaré l'utilité publique (DUP). Cette déclaration emportera **mise en compatibilité des documents d'urbanisme des territoires concernés**.

Il appartiendra donc aux services de l'Etat d'organiser l'enquête publique. Cette procédure fera également l'objet d'une réunion d'examen conjoint par les personnes publiques associées préalablement à l'ouverture de ladite enquête. A l'issue de celle-ci, les collectivités devront donner leur avis sans lequel le préfet ne pourra se prononcer sur l'utilité publique du projet.

Ce n'est qu'à l'issue de cette procédure que les PLU(i) seront définitivement mis en compatibilité.

7 Planning prévisionnel des prochaines étapes

Le calendrier envisagé pour les prochaines étapes est le suivant :

- Finalisation des études de schéma de principe et élaboration du dossier d'enquête publique préalable à la DUP : pour fin 2023 ;
- Approbation en Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique : fin 2023 ;
- Enquête publique préalable à la DUP : 2024.

Calendrier prévisionnel des prochaines étapes

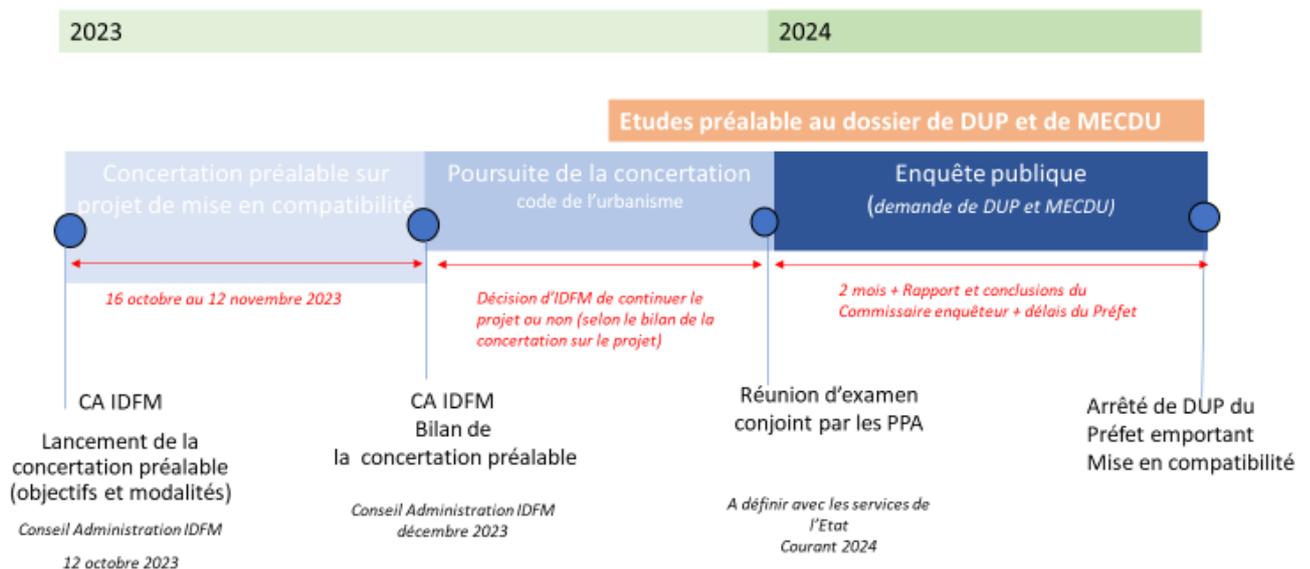


Figure 20 : Calendrier de la concertation (Source : IDFM)