



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

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles – Gournay

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

**6 février 2021**

**Compte rendu**



avec



## ORDRE DU JOUR

---

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

### Déroulé de la réunion :

- Introduction
- 1<sup>e</sup> partie : présentation du secteur (ZAC Maison Blanche - Ville Evrard)
- 2<sup>e</sup> partie : travail en sous-groupes
- 3<sup>e</sup> partie : restitution en plénière
- Conclusion

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

---

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

### ANIMATEUR DE LA RÉUNION : SYSTRA

---

- Kévin ROBIN, animateur de la réunion

### OBSERVATEURS DES PARTIES 1 ET 3

---

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

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

---

#### **Groupe 1 – 4 participants dont :**

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

#### **Groupe 2 – 3 participants dont :**

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

---

<sup>1</sup> Lorsque les avis ont été émis par institutions ou des associations leur identité est mentionnée Pour toute autre personne, l'anonymat est respecté. Sur les 25 participants inscrits (limite de l'atelier fixée à 25 participants), 7 participants présents.

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

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

## 1. INTRODUCTION

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

*La vidéo de présentation (4'13'') du projet est diffusée (accessible en ligne<sup>2</sup>).*

**François GROS, Île-de-France Mobilités, adjoint au chef de département « Projets de surface Zone 1 »**, remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Il précise que son département a la charge de tous les nouveaux projets de transports en commun de surface (bus, tram et tram-train), dans les départements des Hauts-de-Seine, des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis.

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

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

Il indique qu'Île-de-France Mobilités (IDFM) est maître d'ouvrage du projet Bus Bords de Marne et pilote à ce titre l'ensemble des études jusqu'à la fin des travaux. Il signale également qu'IDFM recrute l'ensemble des prestataires nécessaires à la mise en œuvre ce projet : les bureaux d'études pour la phase conception ainsi que les entreprises de travaux pour l'organisation du chantier et la réalisation des travaux. Il précise que si IDFM concourt au développement de nouvelles infrastructures de transport, sa mission essentielle est celle d'autorité organisatrice des mobilités : à ce titre, elle a la charge d'organiser les transports en commun, de passer l'ensemble des contrats avec les opérateurs et de développer de nouvelles mobilités.

Il indique que le projet Bus Bords de Marne est réalisé en partenariat avec de multiples acteurs publics, au premier rang desquels figurent les villes et les territoires concernés par l'aménagement. Il précise que le financement des études du projet jusqu'à l'enquête publique est réparti entre la Région Île-de-France, principal financeur (49 %), l'Etat (21 %) et les trois départements traversés par le projet – Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne (10 % chacun) pour un montant de 3,5 millions d'euros. Ce n'est qu'après la déclaration d'utilité publique qu'une prochaine convention définira le financement des étapes suivantes. Les études de faisabilité (DOCP) ont estimé à ce stade le coût du projet à un total de 156,6 millions d'euros (à plus ou moins 20%).

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

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

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

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

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

- Présentation du secteur géographique et des principaux enjeux du projet par Île-de-France Mobilités, à l'issue de laquelle est prévu un temps d'échanges sous la forme de questions-réponses afin de clarifier et de préciser certains éléments ;
- Travail des participants en sous-groupes auto-administrés en vue d'établir un diagnostic du secteur et des préconisations ;
- Mise en commun et restitution des travaux de groupe : les rapporteurs de chaque groupe exposeront la synthèse de leurs échanges en plénière.

## 2. PRESENTATION DU SECTEUR « ZAC MAISON BLANCHE – VILLE-EVRARD »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les propositions du projet sur cette section sont les suivantes :

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

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

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

#### ❖ Questions / réponses sur la présentation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3. TRAVAIL EN SOUS-GROUPES

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

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

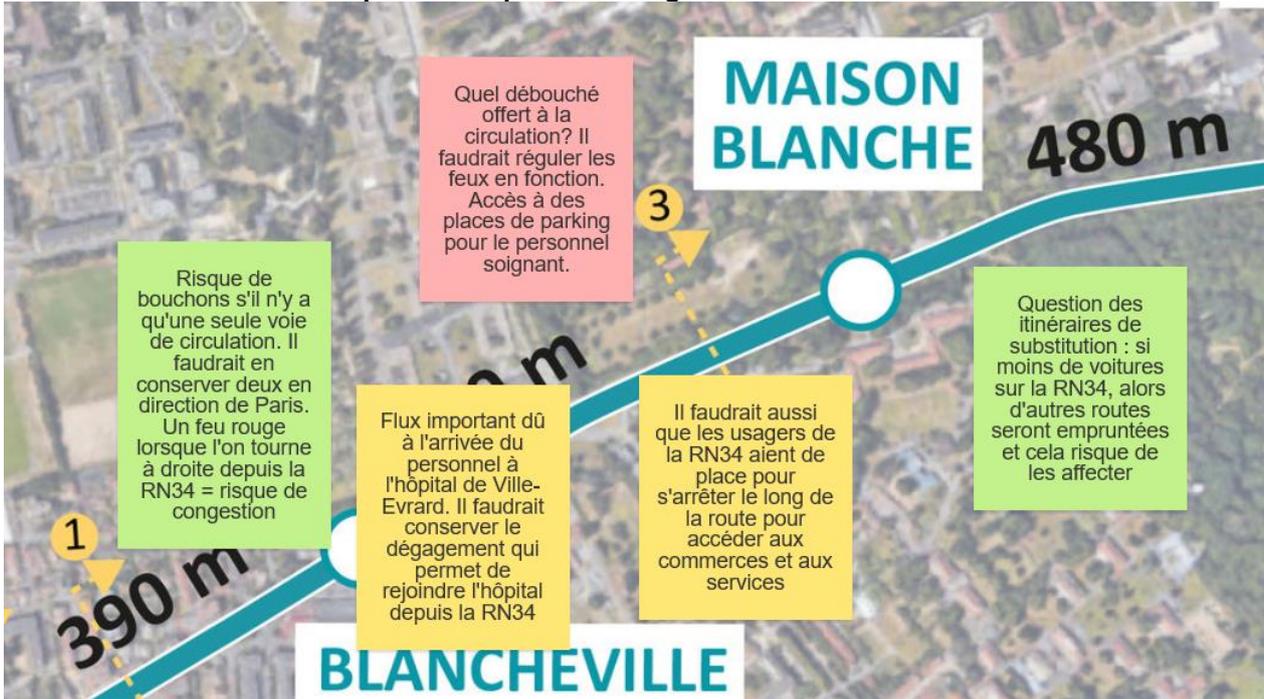
Avant la restitution des ateliers, **Marius TIMOFTE, adjoint délégué aux Transports et aux Mobilités à la mairie de Neuilly sur Marne**, présent à l'atelier en qualité d'observateur ainsi qu'une grande partie de l'équipe municipale, souligne que la municipalité travaille en étroite collaboration avec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

#### ❖ Sous-groupe n°1

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

<sup>3</sup> Voir en annexe les feuilles de travail vierges qui structuraient le travail des participants

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



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

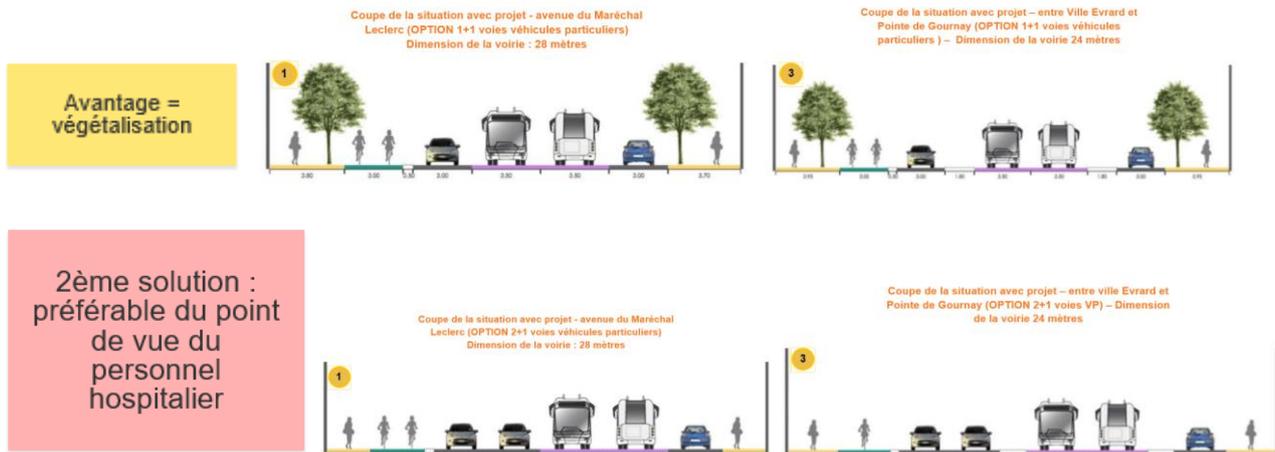
PARTIES DU PROJET BUS BORDS DE MARNE QUI RÉPONDENT À LA SITUATION	PARTIES DU PROJET À MODIFIER / À AMÉLIORER
<p>Plus de place accordées aux piétons et à la végétalisation, c'est primordial.</p> <p>L'environnement urbain va être amené à changer : la R34 va devenir un boulevard urbain plus qu'une route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

Soigner l'aval des flux pour éviter les bouchons

Quelle place pour la voiture dans le futur?

Problématiques de stationnement, qui créent des conflits de circulation

Ne pas chasser la voiture mais plutôt réguler le trafic routier



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

Essayer de prendre en compte les différents types d'usagers

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

Question de l'adaptabilité de la largeur des différentes voies

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

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

<p><b>Riverain de Neuilly-Plaisance, rapporteuse du sous-groupe n° 1, présente la synthèse des échanges qui se sont tenus lors de l'atelier :</b></p>	
<p><b>Diagnostic du secteur</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un environnement urbain en transition : les nouveaux logements construits dans la ZAC Maison Blanche vont transformer la zone en un véritable quartier</li> <li>- Une augmentation des habitants qui risque d'accroître les problèmes de circulation et de générer la saturation du trafic</li> </ul>
<p><b>Préconisations</b></p>	<p><b>Préconisations d'ordre général :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ne pas « chasser la voiture » complètement du projet mais essayer de trouver des moyens d'optimiser les trajets en voiture et de réguler le trafic routier : cela pourrait passer par une réflexion en amont de l'axe pour éviter les embouteillages en aval.</li> <li>- La suppression même d'une seule voie de circulation paraît apporter des impacts compliqués</li> <li>- Tenir compte de tous les types d'usagers afin de partager au mieux les espaces</li> <li>- Adapter la largeur des voies réservées aux différents usages en veillant à prendre en compte l'irrégularité de la largeur du boulevard le long du parcours</li> </ul> <p><b>Circulation et stationnement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser l'accès à l'hôpital de Ville-Evrard pour le personnel, en particulier veiller à réserver un dégagement à partir de l'ex-RN34</li> <li>- Réguler les flux de circulation en adaptant les feux</li> <li>- Garantir une voie d'accès au parking pour le personnel soignant de l'hôpital</li> </ul>

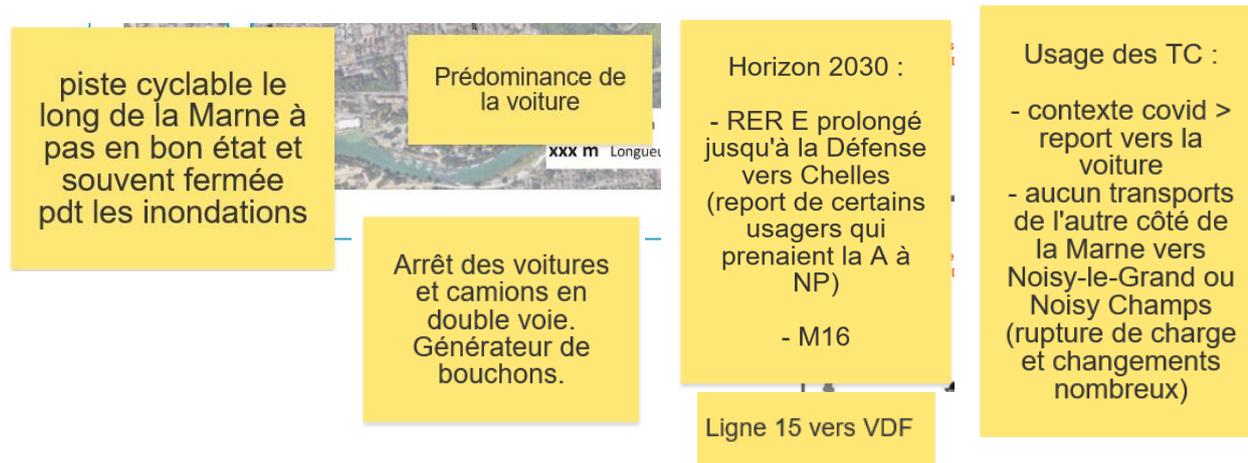
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prendre en compte la question du stationnement afin de faciliter l'accès aux commerces et services le long de cet axe</li> <li>- Réfléchir aux impacts de l'aménagement pour les riverains concernant les itinéraires de substitution qui seront amenés à être plus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

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

❖ **Sous-groupe n° 2**

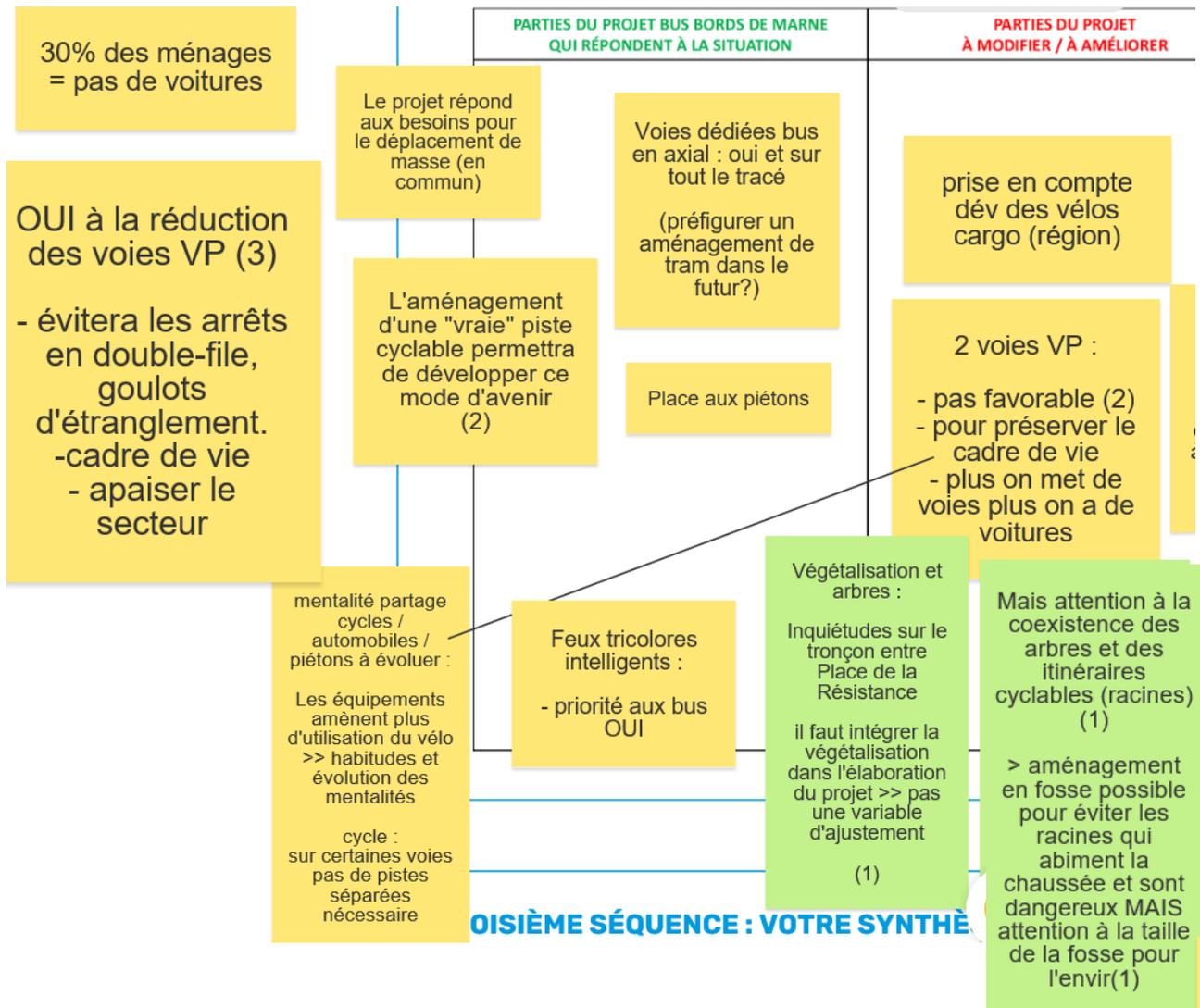
Voici ci-après une capture d'écran des notes prises sur la feuille de travail du groupe 2 qui sont montrées à l'écran en même temps que la restitution :

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



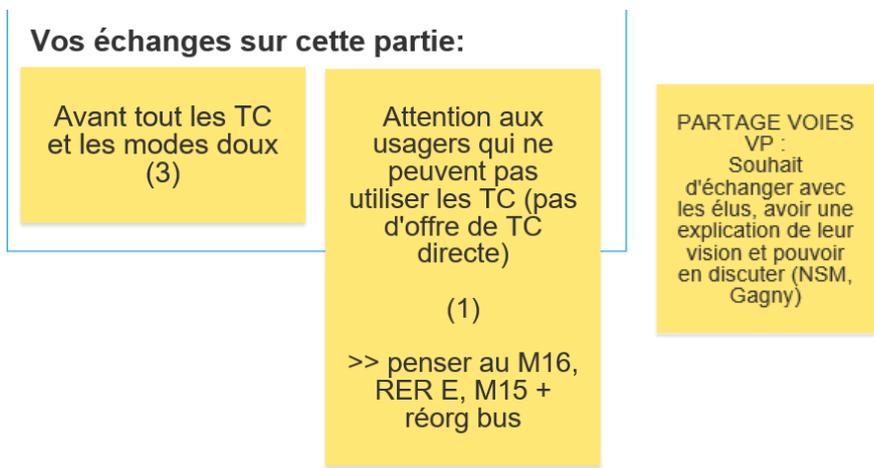
**EN RESUME :**  
 un quartier en devenir, déjà très vert au niveau de MBlanche  
 MAIS très peu vert sur le secteur Place de la résistance.  
 RN34 : coupure urbain  
 Pas de piste cyclable  
 Circulation bus encombrée et bondée aux heures de pointes  
 (après la place de la résistance très dense).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

Notes du groupe 2 sur la partie 2 - Préconisations :





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



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

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

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

## 4. CONCLUSION

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

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

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

### ❖ Les prochaines étapes

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

*Clôture de la réunion.*

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

# BIENVENUE SUR KLAXOON !

*Avant de commencer...*

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

*Quel est le numéro de votre groupe ?*

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

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

## PREMIÈRE SÉQUENCE : VOTRE DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

**> 10 MIN, DE 10H25 à 10H35**

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



## DEUXIÈME SÉQUENCE : VOS REMARQUES ET PRÉCONISATIONS SUR LE PROJET

>30 MIN, DE 10H35 à 11H05

**Quelles sont vos remarques et préconisations sur le projet ?**

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

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

## TROISIÈME SÉQUENCE : VOTRE SYNTHÈSE SUR LE PARTAGE DES ESPACES

> 15 MIN, DE 11h05 à 11H15

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

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

La proposition que vous faites doit comporter :

**1**

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

**2**

**Largeur de la voirie minimale :**

- sur l'avenue du Général de Gaulle / Maréchal Leclerc : 28 m (emprise élargie)

- sur l'avenue Jean Jaurès : 27,50 m (emprise constante)

**Vos échanges sur cette partie:**