

# FOIRE AUX QUESTIONS

06.11.2020

## Table des matières

<b>Sur l'opportunité et le calendrier du projet</b> .....	<b>3</b>
1. Pourquoi un bus et pas un tramway ? .....	3
2. Le bus sera-t-il suffisant pour répondre aux besoins et à l'accroissement de la population locale ?	3
3. Quand sera mis en service le bus ? Et en attendant, qu'est-il prévu à court terme pour améliorer la circulation des bus et la desserte locale ? .....	3
<b>Sur le tracé du projet</b> .....	<b>4</b>
4. Pourquoi choisir Val de Fontenay comme terminus à l'ouest ? .....	4
5. Où serait situé le terminus à Val de Fontenay ?.....	4
6. Qu'en est-il de la desserte de la gare de Nogent-sur-Marne ? .....	5
7. Pourquoi choisir la gare de Chelles-Gournay comme terminus à l'Est ? .....	5
8. Qu'est-il prévu pour la desserte du quartier Castermant, du quartier de la mairie et du centre commercial Terre-Ciel à Chelles ?.....	5
9. Pourquoi supprimer des stations de bus ? Comment les emplacements des stations ont-ils été définis ? .....	5
<b>Sur les aménagements du projet et l'offre de services</b> .....	<b>6</b>
1. Quels seront les temps de parcours avec le Bus Bords de Marne ? .....	6
2. Les bus et stations seront-ils accessibles à tous ?.....	6
3. Si le nombre de voies routières est réduit, quels seront les impacts sur la circulation locale et pour les automobilistes qui passent actuellement par cet axe ? .....	6
4. Deux options de profil de la voirie sont proposées entre les stations Aristide Briand et Pointe de Gournay à Neuilly-sur-Marne. Pourquoi ces deux options sur ce secteur ? .....	7
5. Comment sont envisagés les aménagements cyclables ?.....	7
6. Quels sont les aménagements urbains et paysagers proposés par le projet ?.....	7
<b>Sur la concertation</b> .....	<b>8</b>
7. Pourquoi la concertation est-elle maintenue durant le confinement ?.....	8
8. Quelles sont les attentes d'Île-de-France Mobilités lors de cette concertation ? .....	8
9. Que ferez-vous des avis et remarques recueillis lors de la concertation ? A quoi serviront-ils ?	8
<b>Questions connexes</b> .....	<b>9</b>
10. La ligne de bus 113 va-t-elle disparaître ? Qu'en est-il des autres lignes de bus empruntant l'axe ?	9
11. Pourquoi les stations des projets de prolongement de la ligne 1 du métro (Val de Fontenay) et de la ligne 11 du métro (Neuilly-Hôpitaux) n'apparaissent-elles pas sur la carte du projet ? .....	9

### **1. Pourquoi un bus et pas un tramway ?**

Selon les études menées par Île-de-France Mobilités, le nombre de voyageurs susceptibles d'emprunter les transports en commun sur l'ex-RN34 à l'horizon de la mise en service du projet ne justifie pas la mise en place d'un tramway.

Un bus à haut niveau de service (BHNS) comme le Bus Bords de Marne permettra de satisfaire la demande et de transporter jusqu'à 40 000 voyageurs par jour dans des bus articulés, soit environ 30% de plus que la ligne 113 actuelle.

De plus, les infrastructures seront évolutives et permettront d'accueillir des bus biarticulés afin de répondre, le cas échéant, à une évolution plus importante des déplacements au-delà de la mise en service du projet.

### **2. Le bus sera-t-il suffisant pour répondre aux besoins et à l'accroissement de la population locale ?**

Le projet Bus Bords de Marne tient compte [des évolutions d'emplois, de logements et de transports engagées sur le territoire](#). Il résulte d'un important travail collaboratif avec chacune des communes concernées.

Le Bus permettra de satisfaire la demande et de transporter jusqu'à 40 000 voyageurs par jour dans des bus articulés, soit environ 30% de plus que la ligne 113 actuelle. Les infrastructures seront évolutives et permettront d'accueillir des bus biarticulés afin de répondre, le cas échéant, à une évolution plus importante des déplacements au-delà de la mise en service du projet.

Pour en savoir plus, vous pouvez consulter les chapitres 2.1, 2.2 et 2.6 du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) disponible dans les documents de la [médiathèque](#).

### **3. Quand sera mis en service le bus ? Et en attendant, qu'est-il prévu à court terme pour améliorer la circulation des bus et la desserte locale ?**

Le projet Bus Bords de Marne pourra être réalisé à moyen terme. A titre indicatif, 8 à 10 ans en moyenne ont été nécessaires entre les études préalables (étape actuelle du projet) et la mise en service de projets comparables. Cette durée tient notamment compte des délais d'obtention des différentes autorisations réglementaires et des délais nécessaires aux acquisitions foncières et à la réalisation d'éventuels dévoiements des réseaux concessionnaires.

D'ici à la mise en service du projet :

- des mesures sont prises dès aujourd'hui pour améliorer l'offre bus sur le territoire, notamment pour accompagner l'arrivée des premiers habitants de la ZAC Maison Blanche, à savoir :
  - le prolongement et le renfort de la ligne de bus 643, effectifs depuis le 31 août 2020 permettent de relier l'est de la ZAC Maison Blanche à la gare du Chénay-Gagny

- desservie par le RER E, offrant ainsi une alternative au RER A pour les déplacements depuis et vers Paris ;
- l'évolution de la ligne de bus 203 dont le terminus sera déplacé rue de Bougainville à Neuilly-sur-Marne, permettra de relier l'ouest de la ZAC Maison Blanche via le parc du Croissant Vert à la gare de Neuilly-Plaisance (mise en service prévue début 2021) ;
  - des mesures de la fréquentation de la ligne de bus 113 ont également été réalisées à l'automne 2020 afin d'ajuster au mieux la fréquence de la ligne aux besoins actuels.
- des pistes d'amélioration à court terme sont à l'étude par Île-de-France Mobilités et les gestionnaires de voiries pour réduire les difficultés d'exploitation des bus sur l'ex-RN34 : optimisation de la programmation des carrefours à feux, création de couloirs bus à l'approche des carrefours difficiles, mise en place d'un système de détection aux carrefours permettant de donner la priorité au bus au niveau des carrefours, etc.

## **SUR LE TRACE DU PROJET**

---

### **4. Pourquoi choisir Val de Fontenay comme terminus à l'ouest ?**

Val de Fontenay est aujourd'hui la première gare de l'Est Francilien. Ce pôle d'attractivité se renforcera encore dans les prochaines années à travers plusieurs projets de développement urbain et de transport. Le terminus de la ligne du Bus Bords de Marne positionné à Val de Fontenay répond à ces enjeux de mobilités.

Le prolongement envisagé jusqu'à la gare de Nogent-sur-Marne, n'a pas été retenu pour les raisons suivantes :

1/ le nombre de voyageurs attendus depuis et vers Nogent-sur-Marne est très inférieur à celui qui a permis de dimensionner la ligne Bus Bords de Marne de Val de Fontenay à Chelles - Gournay ;

2/ l'insertion d'aménagements cyclables et de voies dédiées aux bus impliqueraient des impacts trop importants sur le boulevard de Strasbourg (en particulier sur les stationnements et les arbres d'alignement)

Le projet s'accompagnera cependant d'une réorganisation du réseau de bus local afin de maintenir le niveau de desserte actuel entre les communes de Neuilly-Plaisance et Nogent-sur-Marne.

Pour en savoir plus, vous pouvez consulter les chapitres 2.6.5, 3.1.2, 3.3, 3.4 et 3.5.1 du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) disponible dans les documents de la [médiathèque](#).

### **5. Où serait situé le terminus à Val de Fontenay ?**

A ce stade du projet, la localisation du terminus est envisagée dans la gare routière de Val de Fontenay afin de favoriser les correspondances avec les autres lignes de bus (étude en cours dans le cadre du projet de réaménagement du pôle Val de Fontenay).

Pour rejoindre les modes lourds (RER A et E, ligne de métro 15 et Tram 1), les voyageurs pourront utiliser les arrêts Carnot et Bobet et rejoindre [les nouveaux bâtiments voyageurs qui seront construits à l'est de l'A86, en empruntant l'allée des Sablons qui sera réaménagée](#).

## **6. Qu'en est-il de la desserte de la gare de Nogent-sur-Marne ?**

Le projet s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus local. Une desserte sera maintenue entre les gares de Nogent-sur-Marne et Neuilly-Plaisance, avec d'autre(s) ligne(s) que le Bus Bords de Marne.

Le terminus du Bus Bords de Marne a été envisagé à la gare RER de Nogent-sur-Marne mais cette option n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :

1/ le nombre de voyageurs attendus depuis et vers Nogent-sur-Marne est très inférieur à celui qui a permis de dimensionner la ligne Bus Bords de Marne entre Val de Fontenay et Chelles - Gournay ; il est préférable d'assurer cette desserte par une autre ligne de bus plus adaptée ;

2/ l'insertion d'aménagements cyclables et de voies dédiées aux bus impliqueraient des impacts trop importants sur le boulevard de Strasbourg (en particulier sur les stationnements et les arbres d'alignement).

## **7. Pourquoi choisir la gare de Chelles-Gournay comme terminus à l'Est ?**

De manière à favoriser les correspondances avec les modes lourds à Chelles, présents ou à venir (RER E, Transilien P, ligne de métro 16), il est indispensable de prévoir le passage du Bus au plus près des gares RER et du Grand Paris Express. Les études ultérieures devront préciser les modalités d'insertion du terminus au sein de ce pôle d'échanges majeur.

Deux autres terminus envisagés n'ont pas été retenues :

- Le centre commercial Terre-Ciel : le nombre de voyageurs attendus entre le centre commercial Terre-Ciel et la gare de Chelles – Gournay est très inférieur à celui qui a permis de dimensionner la fréquence et la capacité du Bus Bords de Marne ; il est donc préférable d'assurer cette desserte par d'autre(s) ligne(s) du réseau de bus local.
- La mairie de Chelles : le terminus du Bus Bords de Marne sera dimensionné pour accueillir des bus biarticulés à énergie propre ; ces infrastructures seraient difficiles à insérer à l'endroit du terminus partiel de l'actuelle ligne 113 devant la mairie de Chelles. De plus, un tel terminus entraînerait des difficultés de régularité du Bus entre la gare de Chelles – Gournay et le terminus.

## **8. Qu'est-il prévu pour la desserte du quartier Castermant, du quartier de la mairie et du centre commercial Terre-Ciel à Chelles ?**

Le projet s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus local définie précisément 2 à 3 ans avant la mise en service du projet. D'autre(s) ligne(s) que le Bus Bords de Marne permettront alors de maintenir la desserte entre la gare de Chelles - Gournay, la mairie et le centre commercial.

## **9. Pourquoi supprimer des stations de bus ? Comment les emplacements des stations ont-ils été définis ?**

Le projet Bus Bords de Marne propose un réagencement et une optimisation des stations de bus existantes pour assurer un bon équilibre entre la desserte fine du territoire et une offre de bus performante.

Aujourd'hui, 22 stations de bus, parfois très rapprochées les unes des autres et peu fréquentées sont implantées sur l'ex-RN34. Le Bus Bords de Marne desservira 17 stations, espacées de 500 m en moyenne (soit en moyenne 5 min de marche à pied). L'emplacement précis des stations n'est

pas encore définitif à ce stade, il a été défini au plus près des quartiers d'habitation et des équipements.

## SUR LES AMENAGEMENTS DU PROJET ET L'OFFRE DE SERVICES

### 1. Quels seront les temps de parcours avec le Bus Bords de Marne ?

Le tableau ci-dessous donne quelques exemples des temps de parcours avant et après la mise en service du projet Bus Bords de Marne. Les temps de parcours actuels sont établis sur la base des tables horaires théoriques et ne tiennent pas compte des difficultés de circulations observées aujourd'hui. Grâce au projet, les bus gagneront en régularité et les gains de temps de parcours seront en réalité supérieurs.

	Actuel	Avec le projet Bus Bords de Marne	Gain de temps de parcours apporté
Val de Fontenay – Chelles – Gournay RER	43 min	30 min	- 13 min
Val de Fontenay – Neuilly-Plaisance RER	21 min	10 min	- 11 min
Maison Blanche – Val de Fontenay	31 min	21 min	- 10 min
Maison Blanche – Neuilly-Plaisance RER	14 min	11 min	- 3 min
Maison Blanche – Chelles-Gournay	15 min	10 min	- 5 min

*Comparaison des temps de parcours théoriques effectués en bus*

*Source : Egis, 2020*

### 2. Les bus et stations seront-ils accessibles à tous ?

Les nouvelles stations seront accessibles à tous et confortables. A travers la création de larges trottoirs et l'aménagement de refuges piétons en carrefour, le projet permettra d'accroître la sécurité des piétons tout le long de l'axe et notamment pour l'accès aux stations. Tous les aménagements prévus, et en particulier les stations et leurs abords, respecteront les normes d'accessibilité (fauteuil roulant, poussettes ...).

### 3. Si le nombre de voies routières est réduit, quels seront les impacts sur la circulation locale et pour les automobilistes qui passent actuellement par cet axe ?

Le projet nécessite de passer d'un profil de 4 voies routières pour les automobilistes (2 voies dans chaque sens) à un profil à 2 ou 3 voies routières sur l'ex-RN34, en fonction des sections, ceci afin de permettre l'insertion de voies dédiées aux bus et d'aménagements de qualité pour les piétons et cyclistes, tout en limitant les impacts sur les acquisitions foncières, le stationnement et les arbres d'alignement.

Les études de circulation réalisées à ce stade du projet montrent que cette réduction de la capacité routière permettrait de réduire le nombre de véhicules transitant sur l'axe, améliorant alors la qualité de vie autour de l'axe (bruit, qualité de l'air, sécurité des traversées piétonnes) : un itinéraire via l'autoroute A4 ou la Francilienne deviendrait plus attractif pour les véhicules en transit.

Néanmoins, la circulation resterait dense sur certains secteurs de l'ex-RN34, avec ou sans la réalisation du projet Bus Bords de Marne. Cela serait particulièrement le cas au niveau de la Pointe de Gournay, entre la gare RER de Neuilly-Plaisance et le carrefour Leclerc au Perreux-sur-Marne et entre le carrefour de la Résistance et le secteur des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne.

Des études de trafic plus détaillées permettront d'affiner, dans les prochaines étapes du projet, ces impacts sur la circulation routière, à la fois sur l'ex-RN34 et sur les voiries adjacentes. Ces études permettront également de préciser les principes de fonctionnement des carrefours, principaux points de congestion de la circulation routière. Les aménagements proposés devront être cohérents d'un bout à l'autre du tracé, pour éviter l'apparition de « goulots d'étranglement ».

#### **4. Deux options de profil de la voirie sont proposées entre les stations Aristide Briand et Pointe de Gournay à Neuilly-sur-Marne. Pourquoi ces deux options sur ce secteur ?**

Afin de tenir compte à la fois des études réalisées à ce stade et des échanges avec les collectivités et partenaires concernés, deux options sont actuellement envisagées sur ce tronçon : 1 voie routière dans chaque sens ou 3 voies routières (2 vers Paris et 1 vers Chelles). Des études plus détaillées des impacts du projet sur la circulation routière permettront de comparer lors des étapes à venir, chacune de ces options et leurs impacts sur le trafic local, pour retenir *in fine* la meilleure solution.

Pour plus d'information à ce sujet, vous pouvez consulter les chapitres 4.3 et 4.4 du DOCP, dans les documents de la [médiathèque](#).

#### **5. Comment sont envisagés les aménagements cyclables ?**

Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large sera aménagée le long du tracé du Bus Bords de Marne. Cet aménagement dédié et continu favorisera l'usage du vélo. Compact, il permet un équilibre entre les différentes fonctionnalités pour laisser une place à tous les usagers (voies de bus, aménagements paysagers, stationnement, voies routières) tout en garantissant la sécurité des cyclistes.

La piste cyclable est envisagée sur le côté nord de la voirie, de manière à faciliter les échanges avec les quartiers environnants. Les traversées sécurisées en carrefour ou au niveau des stations, seront approfondies dans les études ultérieures du projet pour permettre la continuité des itinéraires cyclables vers le sud.

Ces aménagements s'articuleront avec les autres projets d'aménagements cyclables en cours comme le Plan Vélo 2024 du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et le projet de « RER-V » porté par le Collectif Vélo Île-de-France.

#### **6. Quels sont les aménagements urbains et paysagers proposés par le projet ?**

Le projet Bus Bords de Marne prévoit le réaménagement complet de l'espace public, depuis les trottoirs jusqu'à la route, et ce sur l'ensemble du tracé.

Les aménagements proposés contribueront à réduire le fort caractère routier de l'ex-RN34. Une place plus importante sera accordée aux piétons et aux cyclistes, avec des trottoirs plus

confortables et l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle continue. Les aménagements paysagers seront déterminés dans les prochaines études du projet.

## **SUR LA CONCERTATION**

---

### **7. Pourquoi la concertation est-elle maintenue durant le confinement ?**

Le projet Bus Bords de Marne est essentiel pour répondre aux futurs besoins de déplacements du territoire. C'est pourquoi, Île-de-France Mobilités souhaite assurer la poursuite du projet dans le respect du calendrier prévisionnel annoncé et a décidé de maintenir la concertation.

La concertation est en outre prolongée d'un mois (soit un peu plus de 3 mois au total). De nouvelles modalités de rencontres seront proposées pour maintenir, en dépit du confinement, des temps d'échanges avec les usagers, riverains, commerçants, associations et collectivités sur le projet. Tenez-vous informé(e)s en vous abonnant [ici aux actualités](#) : vous recevrez une notification par mail quand celles-ci seront définies.

Ce site internet permet d'ores et déjà de recueillir les expressions de tous les internautes à travers les espaces participatifs en ligne (carte participative et formulaire d'avis).

### **8. Quelles sont les attentes d'Île-de-France Mobilités lors de cette concertation ?**

Ce temps d'information et d'échange avec les riverains, usagers de l'ex RN34, voyageurs, entreprises, associations, collectivités et toute personne concernée par le projet est essentiel pour que le projet réponde au mieux aux besoins et aux attentes du territoire.

Après l'élaboration du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) en collaboration avec les collectivités concernées et les partenaires du projet, cette concertation publique permettra à Île-de-France Mobilités d'enrichir sa connaissance du territoire et d'améliorer le projet en vue des prochaines études à réaliser.

Île-de-France Mobilités sera notamment attentif aux contributions sur les sujets suivants, qui seront précisés dans la suite des études du projet :

- L'emplacement des stations,
- Les aménagements cyclables,
- Les principes d'aménagement des carrefours,
- Les principes d'insertion paysagère et de requalification urbaine de l'axe.

### **9. Que ferez-vous des avis et remarques recueillis lors de la concertation ? A quoi serviront-ils ?**

A l'issue de la concertation, Île-de-France Mobilités réalisera un bilan de la concertation qui récapitulera et analysera les échanges et avis exprimés. Ce document sera validé et voté en Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Il viendra nourrir le projet et sera pris en compte dans la poursuite des études afin que le projet réponde au mieux aux besoins et attentes du territoire. Le bilan de la concertation sera également joint au dossier d'enquête publique.



### **10. La ligne de bus 113 va-t-elle disparaître ? Qu'en est-il des autres lignes de bus empruntant l'axe ?**

La ligne de bus 113 et l'ensemble des lignes de bus empruntant tout ou partie du trajet du futur Bus Bords de Marne feront l'objet d'une restructuration définie précisément 2 à 3 ans avant la mise en service du projet. Cette réorganisation du réseau de bus local visera notamment à :

- dimensionner l'offre de bus au plus près des besoins observés,
- faire en sorte que les lignes de bus structurantes bénéficient de manière optimale des aménagements réalisés,
- maintenir le niveau de desserte actuelle au-delà du tracé du TCSP vers Nogent-sur-Marne d'une part, et au-delà de la gare de Chelles d'autre part, ces secteurs étant aujourd'hui desservis par la ligne 113.

### **11. Pourquoi les stations des projets de prolongement de la ligne 1 du métro (Val de Fontenay) et de la ligne 11 du métro (Neuilly-Hôpitaux) n'apparaissent-elles pas sur la carte du projet ?**

La carte du projet Bus Bords de Marne représente la situation envisagée à l'horizon 2030 sur laquelle se basent les prévisions de trafic voyageurs qui ont servi à dimensionner cette nouvelle offre de transport en commun. Les projets de prolongements de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay et de la 11 du métro jusqu'à Noisy-Champs n'ont pas encore été déclarés d'utilité publique et ne seront pas mis en service à l'horizon 2030. C'est pourquoi ils ne figurent pas sur la carte du projet.