

## Bus 113 sans site propre (suite)

### La concertation valide les propositions d'Adequa

#### Une concertation exemplaire

IDFM a multiplié les supports d'information, site électronique, réunions publiques, réunions avec les associations locales, lettre informatique et bulletins sur papier, etc.

Mais le plus important a été la capacité d'écoute de l'équipe projet qui a permis l'intégration de remarques en provenance autant des élus que de simples citoyens et a amené au compromis actuel qui sera présenté à l'enquête publique.

Le nouveau projet a été présenté aux associations le 28 septembre 2023 en mairie de Neuilly-sur-Marne, dans sa version soumise à l'approbation du Conseil d'administration d'IDFM du 7 décembre 2023.

#### Les points forts du nouveau projet

Outre le fait que **les arbres sont conservés**, et avec eux tous les avantages associés : paysage, ombre préservant des fortes chaleurs, écran contre le bruit, etc., tous aspects favorables au développement d'une vie locale et des commerces, un élément déterminant est la réalisation de **deux giratoires** en substitution des intersections avec la rue de Gournay et avec l'avenue Général de Gaulle, dite « carrefour Métin », du nom de l'ancien garage riverain.

La disposition très astucieuse retenue par IDFM permet à la fois de prioriser le bus 113 et lui garantir priorité et rapidité, qualités attachées à sa condition de BHNS (Bus à haut niveau de service), mais aussi, pour les autres circulations, de fluidifier ce carrefour compliqué actuellement régulé par des feux routiers.

Les déplacements à vélo, initialement détournés par la rue Counil, parallèle à l'avenue du Maréchal Foch, sont également mieux pris en compte avec des aménagements longeant cette fois l'avenue et permettant la desserte des commerces.

#### Les compromis

Le réaménagement de la voirie sur l'itinéraire implique légalement l'obligation de réaliser des équipements cyclables. Le projet en tient compte, mais la largeur disponible entre les arbres de chaque côté de l'avenue n'est pas suffisante pour y insérer une piste cyclable bidirectionnelle et le compromis consiste en une piste unidirectionnelle de 2m de largeur de chaque côté.

Le traitement du stationnement prévu dès l'origine uniquement en longitudinal supprime donc les possibilités de stationner en épis, ce qui réduit la capacité sur l'avenue. Une compensation partielle est offerte avec l'ouverture au public du parking La Roseraie, rue Pérotin.

## Les points sensibles

Ils résultent du choix de maintenir la circulation des bus dans la circulation générale et des compromis.

La circulation devra être régulée afin de ne pas occasionner de gêne à la progression des bus, avec si besoin des mesures contraignantes et des amendes en cas de non-respect du code de la route, par exemple du stationnement en sens inverse du sens de circulation.

Des solutions à la réduction des capacités de stationnement sur l'avenue sont à rechercher, depuis le constat de l'abandon ou du report sur le parking de la gare, jusqu'à d'éventuelles alternatives comme, par exemple, une bourse aux places libres dans les parkings des immeubles riverains, comme cela se pratique à Montreuil.

Le cas des livraisons reste un sujet délicat.

Les possibilités de conflits vélos/piétons sont réelles.

La traversée de la rue par les piétons peut être difficile en heures de pointe, et ce, malgré la zone 30, avec le cumul du trafic habituel et la fréquence du 113/BHNS portée à un passage toutes les 3 minutes dans chaque sens.

Le même problème est à surveiller pour les automobiles aux intersections, en particulier avec le Boulevard Alsace-Lorraine et avec la rue Pérotin. Les fonctions de l'intersection avec le Boulevard Alsace-Lorraine sont à interroger : prioriser les bus ? Maintenir sans la restreindre la capacité de détournement d'un fort transit de et vers Gagny ? Aménager un retournement intermédiaire au milieu du linéaire de l'avenue du Maréchal Foch afin de compenser la modification du stationnement et proposer un retournement moins gênant qu'en pleine rue ?

## Les points contestables

Le 113 assure actuellement une desserte assez fine du quartier avec deux arrêts, Martyrs de Chelles et Jules Ferry mais compliquée pour Pont du Forest.

Le projet prévoit de supprimer l'arrêt Martyrs de Chelles mais, dans le souci louable de rationaliser l'implantation des arrêts de la station « rue du Port » qui « remontent en direction du centre-ville, va isoler Pont du Forest entre deux arrêts distants d'environ 900 mètres.

Une étude devrait être menée sur la possibilité de maintenir l'arrêt Martyrs de Chelles et de créer un arrêt Pont du Forest sans trop pénaliser le temps de parcours. En notant toutefois que ce temps, entre le nouveau quartier des hôpitaux à Neuilly sur Marne et la gare de Chelles est relativement court.

## Le cas particulier de l'entrée et de la sortie vers et depuis la gare routière

Le tronçon de voie de l'avenue de la Résistance situé entre le pont de Chemin de fer et le Boulevard Chilpéric est fort encombré, ce qui occasionne des remontées de file au sud, retardant l'accès des bus à l'entrée en gare routière via l'allée Alexis Legrand et le blocage dans la circulation au sortir du Boulevard Chilpéric vers le sud.

Le lieu est à la convergence de plusieurs flux régulés par des feux routiers non coordonnés. Il est traversé par un passage pour piétons protégé par un feu routier déclenché à la demande. Il traverse lui-même une zone fréquentée de commerces et de services, en particulier des arrêts de bus.

Tout ceci occasionne de engorgements pour les automobiles. De ce fait, parce que les véhicules sont immobilisés ou que le feu protecteur du passage pour piétons est trop tardif à se déclencher, ou trop éloigné de la ligne directe d'un commerce d'un côté à un commerce de l'autre, les piétons, de plus en plus souvent, traversent « hors les clous ».

Partant de ce constat qui apparente le secteur à une zone de rencontre, une étude devrait être menée sur l'intérêt de classer ce tronçon officiellement ainsi. La plupart des feux routiers seraient supprimés au profit de la priorité à droite, sauf peut-être en protection de la sortie des bus depuis le boulevard Chilpéric pour les flux en provenance du nord de l'avenue de la Résistance.

En attendant, une alternative pourrait être d'inverser le sens de circulation des automobiles sur le boulevard Chilpéric ou de seulement interdire de tourner à gauche au débouché du boulevard Chilpéric sur Résistance.