altival
De chez vous au métro

ALTIVAL

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Pièce F : Bilan de la concertation

Projet d'infrastructure collectrice de transports collectifs et voiries associées
entre Noisy-le-Grand Mont d'Est et Chennevières-sur-Marne

île de France
VAL de MARNE Département utile
île de France mobilités

DATE : NOVEMBRE 2018

attival

De chez vous au métro

Concertation préalable
9 mai – 19 juin 2016

Bilan

VAL de MARNE
Le département

SOMMAIRE

1. LA CONCERTATION PREALABLE 6

1.1. LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION 6

1.2. LES ACTEURS DU PROJET 7

1.3. LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION 8

2. LE PROJET ET SON ENVIRONNEMENT 9

2.1. LA PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION 9

2.2. LE TERRITOIRE DESSERVI 11

2.2.1. L'occupation des sols 11
2.2.2. La population 12
2.2.3. Le développement économique 12
2.2.4. Le réseau de transports en commun 13
2.2.5. Le réseau routier 14
2.2.6. Les continuités écologiques 15

2.3. UN TERRITOIRE EN DEVELOPPEMENT 16

3. LE DEROULE ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION 18

3.1. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION 18

3.2. LA PREPARATION DE LA CONCERTATION ET LES OUTILS 18

3.2.1. La définition des objectifs et des modalités de concertation 18
3.2.2. Informer sur un projet complexe 19
3.2.3. Mobiliser et recueillir des avis 22
3.2.4. L'enquête préalable par questionnaire 28

3.3. LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION 32

3.3.1. Les avis et questions transmis au département (hors rencontres) 32
3.3.2. La participation aux ateliers et réunions 33
3.3.3. la participation aux rencontres urbaines de terrain 34
3.3.4. Le nombre global d'avis exprimés (hors ateliers) 34
3.3.5. La fréquentation du site internet dédié 35

3.4. LA PRISE EN COMPTE DE LA COMPLEXITE DU PROJET DANS LA CONCERTATION 35

3.4.1. La compréhension du projet 36
3.4.2. Le périmètre du projet 36
3.4.3. Les craintes existantes sur ce territoire en mutation 37
3.4.4. Les confusions avec les autres projets d'infrastructures 38
3.4.5. De multiples sollicitations 38

3.5. LA POURSUITE DU DIALOGUE APRES LA CONCERTATION 39

4. LES AVIS DES COLLECTIVITES LOCALES 40
4.1. LA PARTICIPATION DES COLLECTIVITES 40
4.2. LES AVIS DES COLLECTIVITES 40
4.2.1. La ville de Champigny 40
4.2.2. La ville de Chennevières 41
4.2.3. La ville de Bry-sur-Marne 43
4.2.4. La ville de Noisy-le-Grand 43
4.2.5. Les villes de la Queue-en-Brie et du Plessis-Trévise et le Département de Seine et Marne 43
5. LES AVIS EXPRIMES LORS DES ATELIERS 45
5.1. L'ATELIER DU QUARTIER DU BOIS L'ABBE 45
5.1.1. Les besoins de déplacements 45
5.1.2. Relier le quartier au tracé d'Altival 45
5.2. L'ATELIER DU QUARTIER DES MORDACS 46
5.2.1. Les besoins de déplacements 46
5.2.2. Relier le quartier au tracé d'Altival 47
5.3. L'ATELIER DU SECTEUR CHENNEVIERES / ORMESSON 48
5.3.1. Les besoins de déplacements 49
5.3.2. Relier le quartier au tracé d'Altival 50
5.4. SYNTHESE DES APPORTS DES ATELIERS 51
5.4.1. L'opportunité du projet 51
5.4.2. Les besoins en déplacements 51
5.4.3. La création de sites propres 52
5.4.4. Les modalités de participation et d'information 53
6. LA SYNTHESE THEMATIQUE DES QUESTIONS ET AVIS EXPRIMES PENDANT LA CONCERTATION 54
6.1. PREAMBULE : LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DU BILAN 54
6.2. L'OPPORTUNITE DU PROJET ALTIVAL 54
6.2.1. Les intérêts du projet 56
6.2.2. La nécessité d'une liaison vers les pôles de transport 57
6.2.3. Les autres motifs de déplacement 59
6.2.4. Le désenclavement des quartiers 59
6.2.5. L'opportunité de prolonger la RD10 61
6.2.6. L'opportunité de réaménager la RD4 62
6.2.7. Les réserves apportées à l'ensemble du projet 64
6.3. LE TRACE D'ALTIVAL ET SON INSERTION DANS LE TISSU URBAIN 66
6.3.1. La définition du tracé 66
6.3.2. L'insertion du site propre et les aménagements de voirie 67
6.3.3. Altival et Est-TVM 70
6.3.4. Le positionnement et l'aménagement des arrêts de bus 71
6.3.5. Des demandes d'extensions 72
6.3.6. Le rabattement automobile 74
6.4. LE RESEAU DE BUS ACTUEL ET FUTUR 74
6.4.1. Les lignes de bus actuelles 74
6.4.2. L'adaptation du réseau de bus en lien avec le Grand Paris 78

6.5. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES ET LES CIRCULATIONS DOUCES 80

6.6. LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT 81

6.6.1. La pollution atmosphérique 82
6.6.2. Les nuisances sonores 83
6.6.3. Les impacts sur le milieu naturel 83
6.6.4. La phase travaux 85

6.7. LE PROJET ET LE DEVELOPPEMENT URBAIN 86

6.8. LA CREATION D'EMPLOIS 87

6.9. LA PROCEDURE, LE COUT ET LE CALENDRIER DU PROJET 88

6.10. LA TARIFICATION ET L'EXPLOITATION D'ALTIVAL 89

7. LE BILAN DE LA CONCERTATION 90

8. ANNEXES 93

8.1. LES OUTILS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION ET DE COMMUNICATION 93

8.1.1. La lettre d'information Altival 94
8.1.2. Le formulaire d'enquête préalable à la concertation (janvier-février 2016) 96
8.1.3. La carte T 100
8.1.4. Le périmètre de diffusion des carte T et de la lettre d'information 101
8.1.5. Les lieux de mise à disposition des urnes 102

8.2. LA PRESSE 104

8.2.1. Le communiqué de presse 104
8.2.2. Les articles des sites internet et des magazines des partenaires 105
8.2.3. Les articles dans la presse 112
8.2.4. Relais Facebook 116

8.3. COMPTES RENDUS DES ATELIERS 117

8.3.1. Atelier du quartier Bois l'Abbé 117
8.3.2. Ateliers du quartier des Mordacs 130
8.3.3. Atelier du secteur Chennevières-Ormesson 140

8.4. LES AVIS 153

8.4.1. Les lettres des collectivités 153
8.4.2. Les avis internet 159

8.5. ABREVIATIONS 168

1. LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable relative au projet Altival et au prolongement de la RD10 s'est déroulée du lundi 9 mai au dimanche 19 juin 2016.

Le bilan de cette concertation intègre l'ensemble des avis que le public a exprimé par les diverses modalités qui lui étaient proposées.

1.1. LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION

L'infrastructure de transport en commun ALTIVAL est une liaison identifiée au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 2013 comme structurante pour l'aménagement d'un site propre pour autobus, entre les deux branches du RER A de Sucy-en-Brie à Noisy-le-Grand. Afin de mener à bien ce projet, son inscription au Contrat Particulier Région-Département (CPRD) 2009-2013 et au Contrat de Projet Etat Région (CPER) 2016-2020 a permis dès 2012 la réalisation des études préliminaires menées par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Considérant l'intérêt de réaliser la desserte bus de la future gare Bry-Villiers-Champigny dès sa mise en service prévue en 2022 et considérant que le projet Altival nécessitait encore un travail préalable partenarial pour sa définition au sud de la RD4 jusqu'à Sucy-en-Brie, le STIF a souhaité privilégier le tronçon Nord et a lancé une réflexion sur une première phase d'Altival entre Noisy-le-Grand et Chennevières-sur-Marne.

Le STIF a ainsi mené les études préliminaires du projet Altival (2013), qui ont permis de définir précisément le périmètre du projet de transport à étudier en première phase, ainsi que les études de Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) validées en en Conseil d'administration du STIF le 7 octobre 2015.

Le STIF a conclu à la poursuite des études relatives à la création d'une infrastructure de site propre bus, sur le secteur du prolongement depuis Noisy-le-Grand avec le raccordement au projet EST TVM jusqu'à la RD4 à Chennevières.
Des aménagements en faveur des bus pour un rabattement efficace des quartiers d'habitat social vers le futur pôle M15-RER E de Bry-Villiers-Champigny sont également envisagés pour desservir notamment les quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé à Champigny et Chennevières.
Le STIF n'a pas souhaité retenir d'aménagement sur la RD4 à Chennevières et Ormesson considérant qu'une réflexion globale sur le rôle de la RD4 dans le système de déplacement du secteur devait être menée par le Département du Val-de-Marne. Le Département et les villes concernées ont cependant souhaité poursuivre les études et le Département, en accord avec le STIF, a décidé de porter également l'aménagement de cette section à la concertation du public.

En effet, Le Département du Val-de-Marne, en tant que gestionnaire des RD4, RD10 et RD3 et en tant que maître d'ouvrage de l'opération Est-TVM (branche nord du projet), du prolongement de la route départementale 10 entre la rue Fourny et la RD4, en forte interaction avec le projet Altival, reprend la maîtrise d'ouvrage des études d'Altival, sur délégation du STIF et accord de la Région Ile-de-France, à partir de la concertation préalable, jusqu'à l'achèvement de l'enquête publique.

Par ailleurs, parallèlement au projet Altival, le Département du Val-de-Marne en tant que maître d'ouvrage et gestionnaire des routes départementales a étudié le prolongement de la voie Jean Monnet (RD10) depuis la rue Fourny à Champigny sur Marne jusqu'à la RD4, Route de la Libération à Chennevières sur Marne, dans le cadre d'un Dossier de Prise en Considération (DPC). Ces études préliminaires intègrent l'insertion d'un site propre associé à cette nouvelle infrastructure, dans le cadre du projet Altival.

Ainsi, la présente concertation a porté à la fois sur le projet « routier » de prolongement de la RD10 et sur la création d'Altival, projet de site propre bus s'intégrant sur des voiries actuelles ou à créer et s'accompagnant d'aménagements en faveur des bus pour un rabattement efficace des quartiers d'habitat social.

La concertation préalable permettra d'engager et de nourrir les études de Schéma de Principe du projet (SP) et les études du dossier d'Enquête Publique.

1.2. LES ACTEURS DU PROJET

Les acteurs du projet sont :

- le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports qui a délégué sa maîtrise d'ouvrage au Département sur le projet Altival jusqu'à l'enquête publique. Le STIF reste maître d'ouvrage de la gestion et de l'organisation du réseau de bus et notamment des lignes qui emprunteront l'infrastructure Altival ;
- le Département du Val-de-Marne, co-financeur des études et probablement des travaux dans le cadre du CPER, qui assure la maîtrise d'ouvrage du projet Altival jusqu'à l'enquête publique par délégation du STIF et qui assure pleinement la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la RD10 ;
- la Région Île-de-France : co-financeur des études et probablement des travaux dans le cadre du CPER ;
- l'Etat : propriétaire foncier et probablement financeur des travaux dans le cadre du CPER.

S'ajoutent à ces partenaires les communes desservies : Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et Ormesson-sur-Marne, ainsi que les Etablissements Publics de la Métropole des territoires T9, T10 et T11 et le Département de la Seine-Saint-Denis.

S'ajoutent également les grands opérateurs qui sont en interface avec le projet Altival à savoir la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet de ligne 15 sud du métro et de ses gares, la SNCF, maître d'ouvrage de la future gare de RER E/Ligne P Bry-Villiers-Champigny, ainsi que les aménageurs locaux: la SADEV94 et EPAMARNE.

Tous ces partenaires sont associés directement aux études.

1.3. LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION

Les sujets qui ont été soumis à la concertation dans le cadre du projet Altival sont :

- La création d'une infrastructure collectrice de plusieurs lignes de bus depuis Bry-sur-Marne jusqu'à la RD4 à Chennevières-sur-Marne ;
- Les aménagements en faveur des bus sur le secteur sud du tracé sur la RD4 à Chennevières-sur-Marne, jusqu'au carrefour Pince-Vent à Ormesson- sur-Marne ;
- La création d'aménagements pour améliorer la desserte des quartiers d'habitat social des Mordacs et du Bois l'Abbé à Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne ;
- Le prolongement de la voie Jean Monnet (RD10) entre la rue Fourny à Champigny-sur-Marne jusqu'à la Route de la Libération (RD4) à Chennevières-sur-Marne.

Altival reprenant le tracé et les aménagements du projet Est-TVM au nord de l'autoroute A4, cette section qui concerne les communes de Bry, Villiers et Noisy-le-Grand n'est pas soumise directement à la présente concertation puisque le projet Est-TVM a déjà fait l'objet d'une concertation et d'une enquête publique sur le même objet. Cependant, cette section faisant partie du projet, elle a été présentée aux riverains et usagers et le périmètre de concertation a porté également sur ces communes.

Les principaux thèmes développés dans la concertation étaient :

- l'offre de transport en commun actuelle et future ;
- l'opportunité du projet Altival, du prolongement de la RD10 et du réaménagement de la RD4 ;
- le tracé et son insertion dans son environnement, dans le tissu urbain et dans les projets d'aménagement programmés ou en cours d'élaboration ;
- les aménagements de voirie à réaliser ;
- le coût, la procédure et le calendrier du projet.

2. LE PROJET ET SON ENVIRONNEMENT

2.1. LA PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

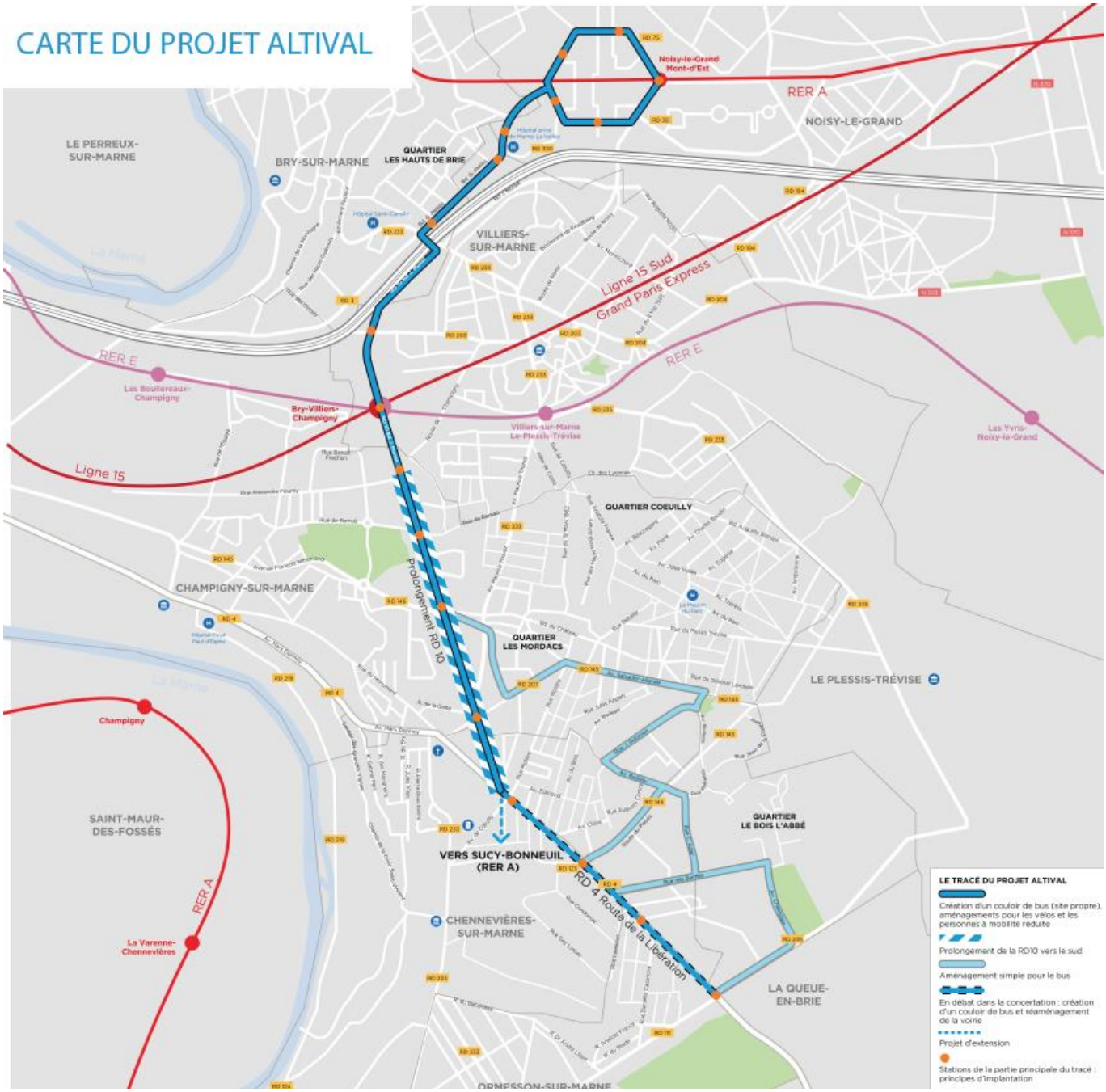
Altival est un projet d'infrastructure dédiée à la circulation de lignes de bus. Il comprend la création de sites propres, de stations et d'un système de priorité aux feux. En accompagnement, le réseau de bus sera restructuré et des aménagements cyclables seront réalisés le long du tracé. Le projet de prolongement de la RD10 à Champigny et Chennevières vient accompagner le projet Altival permettant de desservir complètement les secteurs de l'ex-VDO voués à un développement urbain.

Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- Créer une infrastructure dédiée à la circulation des bus permettant des liaisons fortes principalement nord-sud à l'échelle du bassin de vie du Haut-Val-de-Marne, au profit de l'adaptation du réseau de bus à moyen terme ;
- Irriguer le territoire et offrir un maillage viaire pour les bus entre les lignes de transport lourd (ligne 15 sud et RER E/ligne P à la future gare de Bry-Villiers-Champigny, RER A à la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est) ;
- Contribuer à désenclaver une partie du territoire (notamment les grands ensembles du plateau de Champigny-Chennevières) en améliorant le rabattement en bus vers les pôles de transports structurants et vers les pôles d'emplois situés le long des grands axes desservis (RD10, RD3, Mont d'Est, RD4) ;
- Accompagner le développement urbain prévu sur les emprises de l'ex-Voie de Desserte Orientale (VDO), avec la création d'un boulevard urbain sur la RD10, autour d'une liaison forte de transport en commun.

A la différence d'un projet de ligne de bus à haut niveau de service, Altival ne correspond pas à une ligne unique, de son origine à sa destination. L'aménagement du site propre permettra d'accueillir plusieurs lignes de bus, qui circuleront sur tout ou partie de leur itinéraire. Ce site propre (exclusif aux bus) optimisera les conditions d'exploitation et la régularité des liaisons routières.

L'offre de bus qui circulera sur l'infrastructure Altival est directement liée à l'adaptation du réseau de bus du secteur d'étude. En effet, la mise en service de la ligne 15 sud du Grand Paris Express desservant les nouvelles gares de Bry-Villiers-Champigny et de Champigny-Centre, ainsi que l'urbanisation des délaissés de l'ex-Voie de Desserte Orientale (VDO) et les autres projets urbains du secteur, supposent de repenser l'organisation des réseaux de transport. L'infrastructure Altival constituera un axe principalement nord-sud (en dehors de la section de la RD4) structurant du réseau de bus, complétant notamment l'infrastructure est-ouest qui sera créée dans le cadre du projet Est-TVM.
La coordination du projet Altival avec les autres projets de transport et projets urbains du secteur sera un enjeu déterminant pour assurer une desserte performante dès sa réalisation.



Carte du projet Altival (source : Département du Val-de-Marne)

Les aménagements étudiés dans le cadre du projet Altival concernent des voiries existantes, requalifiées, ou à créer dans le cadre de projets connexes. Il s'agit, du nord au sud, des voiries suivantes :

- Secteur Noisy-le-Grand Mont d'Est : les voiries (boulevard du Mont d'Est, boulevard du Levant, rue du Centre) formant l'hexagone du Mont d'Est à Noisy-le-Grand, qui seront en partie réaménagées pour l'insertion d'une plateforme bus dans le cadre du projet Est-TVM.
- Secteur INA-Studios de Bry : Ce projet concerne la ZAC des Fontaines Giroux à Bry et Villiers-sur-Marne dont la maîtrise d'ouvrage est assuré par EPAMARNE ;
- Secteur A4 : le boulevard Jean Monnet au sud de l'autoroute A4 ;
- Secteur RD10 existante dans le secteur des Boutareines : Cette route départementale, qui sera réaménagée dans le cadre du projet de la ZAC Marne Europe (entre le rond-point Ikea et

l'ouvrage d'art existant), réalisée par EPAMARNE, dont l'enquête publique s'est tenue juste avant la concertation d'Altival. Ce secteur concerne également la future gare Bry-Villiers-Champigny dont la connexion qui n'existe pas encore oblige l'usager à imaginer de nouveaux itinéraires de transport en commun pour ses trajets quotidiens. Ce secteur intègre une section avec

- Secteur ouvrages d'art de la RD10 jusqu'à la rue Fourny, en longeant le site du futur SMR de la ligne 15 sud.
- Secteur Prolongement RD10 : le prolongement de la RD10 sur les communes de Champigny et Chennevières-sur-Marne jusqu'à la RD4, qui sera réalisé par le Département du Val-de-Marne. Cette section comprend donc à la fois la réalisation de l'infrastructure de transport Altival mais aussi la réalisation d'une nouvelle voirie. Les deux objets interconnectés étaient soumis tous les deux à la concertation. On notera que le repérage et la figuration de la création de ce prolongement de voirie est complexe y compris pour les habitants et riverains ;
- Secteur RD4 : Ce secteur comprend la RD4 entre le carrefour du Fort de Champigny et le carrefour Pince Vent situé aux franges de Chennevières, d'Ormesson-sur-Marne et de la Queue-en-Brie. Ce secteur n'est pas intégré dans le tracé global du projet Altival tel qu'il est défini au SDRIF. Il a cependant été étudié dans le cadre de la première phase du projet par le STIF (études du DOCP), bien que celles-ci aient conclues qu'une réflexion globale sur le rôle de la RD4 dans le système de déplacement du secteur d'étude devait être lancée. Dans cette attente, cette section n'était pas intégrée au DOCP du projet Altival mais le STIF et le Département du Val-de-Marne se sont entendus pour présenter quand même cette section à la population pour vérifier l'opportunité d'une intervention.
- Secteur Quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé : Ce secteur n'est pas intégré dans le tracé global du projet Altival tel qu'il est défini au SDRIF. Il a cependant été étudié dans le cadre de la première phase du projet par le STIF (études du DOCP) et a donc été soumis à la concertation.

2.2. LE TERRITOIRE DESSERVI

Le projet Altival est situé sur deux départements : la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Il s'étend du nord au sud sur 6 communes constituant le secteur d'étude retenu par le STIF dans le cadre des études de DOCP: Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et Ormesson-sur-Marne.

2.2.1. L'occupation des sols

Les observations concernant le secteur d'étude sont les suivantes :

- l'habitat y est majoritairement individuel ;
- de plus fortes densités se concentrent principalement autour des différentes gares, dans les centres villes anciens et dans les quartiers de grands ensembles, dont certains se situent près du tracé (le quartier du Pavé Neuf à Noisy-le-Grand, le secteur du Plateau à Bry-sur-Marne, le quartier des Hautes Noues à Villiers-sur-Marne, le quartier des Mordacs et du Bois l'Abbé à Champigny sur Marne et Chennevières sur Marne) ;
- une forte concentration d'activités jalonne le tracé : centre tertiaire du Mont d'Est à Noisy-le-Grand, quartier des Fontaines Giroux à Bry et Villiers-sur-Marne, zone commerciale sur la frange autoroutière à Villiers-sur-Marne, zones d'activités industrielles sur les communes de Villiers et Champigny-sur-Marne dans le secteur des Luats, zone industrielle de Chennevières-sur-Marne

de part et d'autre de la RD4, centre commercial Pince-Vent au carrefour entre la RD4 et la RD235 (avenue de l'Hippodrome).

Compte tenu du contexte d'occupation des sols, l'un des intérêts majeurs du projet Altival est la desserte des nombreux pôles d'activités et d'équipements depuis les centres-urbains principaux de Noisy-le-Grand (avec la gare RER) et de Champigny-sur-Marne.

2.2.2. La population

Les 6 communes du secteur d'étude regroupent une population de près de 210 000 habitants en 2011. Noisy-le-Grand et Champigny-sur-Marne représentent à elles deux 66% de la population totale du secteur d'étude.
La structure de la population est variable selon les communes. On observe une prédominance de cadres et professions intermédiaires à Bry-sur-Marne (35 à 40%), une prédominance d'ouvriers et employés à Champigny-sur-Marne (35 à 40%) et une forte proportion de retraités à Ormesson-sur-Marne (25 à 30%).
L'habitat étant majoritairement pavillonnaire, la densité moyenne sur le secteur d'étude s'établit à 4 825 habitants/km². Cette densité est plus faible que la moyenne des départements de la petite couronne (6 000 habitants/km²).

Les densités sont plus importantes autour des gares, et on trouve aussi de grands ensembles, notamment à l'est de Champigny Est (les Mordacs, Bois l'Abbé, les 4 cités), ou à Noisy-le-Grand (Pavé Neuf et mairie).
Le secteur d'étude a connu une augmentation de population de +4% entre 1999 et 2011 (+10% sur le territoire de la petite couronne). Noisy-le-Grand et Bry-sur-Marne sont les communes qui ont connu la plus forte augmentation de population (respectivement +8% et + 7%).

2.2.3. Le développement économique

Avec 210 000 habitants pour environ 67 600 emplois, le secteur d'étude présente un caractère principalement résidentiel, mais on compte deux grands pôles d'emploi du secteur d'étude qui sont :

- Noisy-le-Grand : centre-ville et Mont d'Est/Pavé neuf avec 18 000 emplois. On notera également la présence du centre commercial des Arcades dans le secteur Mont-d'Est ;
- Champigny centre avec 5 500 emplois.

Des secteurs d'activités diffuses sont cependant présents également le long des axes majeurs (autoroute A4, RD10, RD4), et notamment :

- Secteur d'activité des Hauts de Bry
- Le centre commercial des Armoiries accompagnant les magasins Ikea et Bricorama
- Les zones d'activités artisanales de Champigny (Les Luats, ZAE des Grands Godets, ZAE des Nations…) ;
- Le centre commercial Leclerc ;
- la zone industrielle de Chennevières (RD4) : 2000 emplois environ ;
- le Centre commercial Pince-Vent : le développement du centre avec l'ouverture de nouvelles enseignes (Darty, Quick, Cultura) et un multiplexe de 8 salles (450 000 spectateurs attendus par an), la rénovation du magasin Castorama et du Centre prévue en 2015, permettent d'étendre son attractivité. Il constitue le pôle commercial le plus important de la commune de Chennevières-sur-Marne et des communes limitrophes.

2.2.4. Le réseau de transports en commun

Le secteur d'étude est desservi par le RER E (branche Tournan) et par le RER A (branche Marne-la-Vallée Chessy). Quatre gares se situent à proximité du projet :

- Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévise (RER E/ligne P) ;
- Les Boullereaux Champigny (RER E) ;
- Bry-sur-Marne (RER A) ;
- Noisy-le-Grand Mont d'Est (RER A).

La gare de Champigny RER A, desservie par la branche Boissy-Saint-Léger du RER A et située sur la commune de St Maur des Fossés, est également une gare importante pour la desserte du secteur d'étude, comme en témoigne le nombre de montées-descentes bus.

Les lignes de RER A et E permettent de rejoindre Paris-Chatelet-les-Halles (RER A) ou Gare de l'Est (RER E) en moins de 30 minutes, avec 12 RER par heure le matin sur la branche de Boissy-Saint-Léger du RER A à Champigny et 18 trains par heure depuis Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand Mont d'Est. Le RER E offre une fréquence de 8 trains par heure à Villiers et 4 trains à l'heure à gare des Boullereaux Champigny.
La fréquentation se trouve en lien avec la fréquence offerte, puisque les gares de Noisy-le-Grand-Mont d'Est, Villiers-sur-Marne et Champigny sont les trois principales gares du secteur d'étude en termes de fréquentation, avec respectivement 25 000, 14 000 et 12 500 montants à l'heure de pointe du matin dans les deux sens (données RATP 2010 et SNCF 2012).

La marche est le mode de rabattement majoritaire sur les gares du périmètre d'étude, à l'exception des gares de Villiers et surtout de Champigny, où le bus est prépondérant. La gare de Villiers-sur-Marne a un rayonnement intercommunal, puisque plus de la moitié des montants proviennent d'une autre commune (contre 18% pour Noisy-le-Grand et 25% pour Champigny). Paris représente la principale destination des montants (52% cumulés).

Le secteur d'étude est desservi par 28 lignes de bus dont 24 exploitées par la RATP et 4 par le réseau SITUS, et 4 lignes Noctilien.
Parmi ces lignes, 3 sont des lignes Mobiliennes:

- Ligne 208 : Champigny RER – Plessis Trévise (16 000 voyageurs par jour) ;
- Ligne 308 : Villiers RER – Créteil Préfecture (20 800 voy/j) ;
- Ligne 303 : Noisy-le-Grand Mont d'Est RER – Bobigny Métro (18 200 voy/j).

Deux autres lignes importantes en termes de voy/j desservent également le secteur d'étude :

- Ligne 206 : Noisy-le-Grand Mont d'Est RER – Pontault-Combault RER (14 400 voy/j) ;
- Ligne 306 : Noisy-le-Grand Mont d'Est RER – Saint-Maur-Créteil RER (10 700 voy/j).

Les autres lignes RATP ainsi que les 4 lignes du réseau SITUS (lignes 7, 8, 9 et 10) complètent le réseau.
Le réseau de bus est assez développé et offre une bonne couverture du territoire sur les zones denses d'habitat ou d'activités. Il est très fréquenté, particulièrement en rabattement sur les gares du secteur. L'utilisation des lignes est très forte vers les gares de Villers, Champigny et Noisy-le-Grand Mont d'Est. En effet, les gares RER sont les arrêts où l'on observe les principaux échanges.

Les secteurs moins denses situés à l'ouest du Mont d'Est, la ZAC des Fontaines Giroux, le boulevard Jean Monnet et la RD10 sont peu ou pas desservis par les bus.

En lien avec la densité de circulation des bus et du fait d'emprises de voirie contraintes et mal adaptées au flux de circulation, le réseau de bus est pénalisé par des difficultés de circulation en approche des gares :

- à Champigny au niveau du carrefour sur la place du marché près de la mairie ainsi qu'au niveau de la gare des Boullereaux où les mouvements d'entrée et sortie de l'autoroute A4 rendent difficile la circulation des bus ;
- à Noisy-le-Grand du fait du franchissement de l'autoroute A4 avec également des flux importants de circulation en entrée et sortie de l'autoroute ;
- en approche de la gare à Villiers où les emprises de voiries sont particulièrement contraintes.

Sur les voiries empruntées par le projet Altival, les conditions d'exploitation des bus sont aujourd'hui assez variées. Le secteur le plus contraint est le polygone du Mont d'Est, en lien avec la densité de circulation. Dans les quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé, les principales difficultés de circulation sont liées à du stationnement gênant et des difficultés de giration, en passe d'être solutionnées dans le cadre du contrat d'axe de la ligne 308 et dans le cadre des travaux ANRU. Dans ces deux secteurs, les vitesses théoriques en heure de pointe sont de l'ordre de 14 à 15 km/h.

La demande en transport en commun augmentera à l'horizon 2020 et 2030 du fait à la fois du développement du secteur, mais aussi de la demande croissante engendrée notamment par les gains d'accessibilité offerts par la ligne 15 sud du Grand Paris Express, qui permettront de favoriser des reports modaux de la voiture particulière vers les transports collectifs.

Le réseau de surface (lignes de bus) devra évoluer pour accompagner l'arrivée de la ligne 15 sud du Grand Paris Express. Les lignes de bus devront être en partie restructurées dans leur itinéraire et leur desserte avec des correspondances adaptées pour optimiser les gains offerts par la nouvelle desserte ferrée.
Il s'agira aussi de desservir les espaces nouvellement urbanisés et/ou densifiés résultant des nombreux projets urbains sur le territoire.

2.2.5. Le réseau routier

Le réseau routier structurant permet des déplacements radiaux de et vers Paris par :

- l'autoroute A4, axe structurant à l'échelle nationale, via les sorties 6, 8 et 9 à Champigny / Bry-sur-Marne, Mont d'Est / Villiers et Noisy-le-Grand ;
- la RD3 depuis le polygone du Mont d'Est vers Saint-Maur-des-Fossés via Bry, longeant l'A4 au nord, puis Champigny-sur-Marne ;
- la RD4 entre Pontault-Combault et l'A4, via Champigny-sur-Marne et Joinville-le-Pont.

Les RD30, RD75, RD330 formant une partie du polygone du Mont d'est à Noisy-le-Grand, appartiennent également au réseau principal à l'échelle du secteur d'étude. Elles sont concernées par le tracé du projet.

Le réseau structurant est pour l'heure uniquement radial. Le projet RD10, qui forme une rocade est-francilienne, dont l'extrémité nord coupe l'autoroute A4 et l'extrémité sud la RD4, permettra de compléter l'offre de voirie principale pour les flux nord-sud du secteur.

Le premier tronçon a été construit dans les années 2000 sur les emprises réservées pour la réalisation de l'ex-VDO. La RD10 connecte aujourd'hui le giratoire des Boutareines (Villiers-sur-Marne) à la rue Alexandre Fourny (Champigny-sur-Marne), via un double ouvrage d'art construit au-dessus des voies

ferrées du RER E / Transilien puis de la Grande Ceinture (ligne de fret). La partie des emprises de l'ex-VDO située au sud de la rue Fourny n'a pas fait l'objet de travaux, la RD10 aboutissant sur le coteau sans desserte au-delà de la rue Fourny.
La RD3, la RD4 et la RD10 sont pour partie le support du tracé du projet Altival.

Les déplacements de rocade sont assurés par le réseau secondaire :

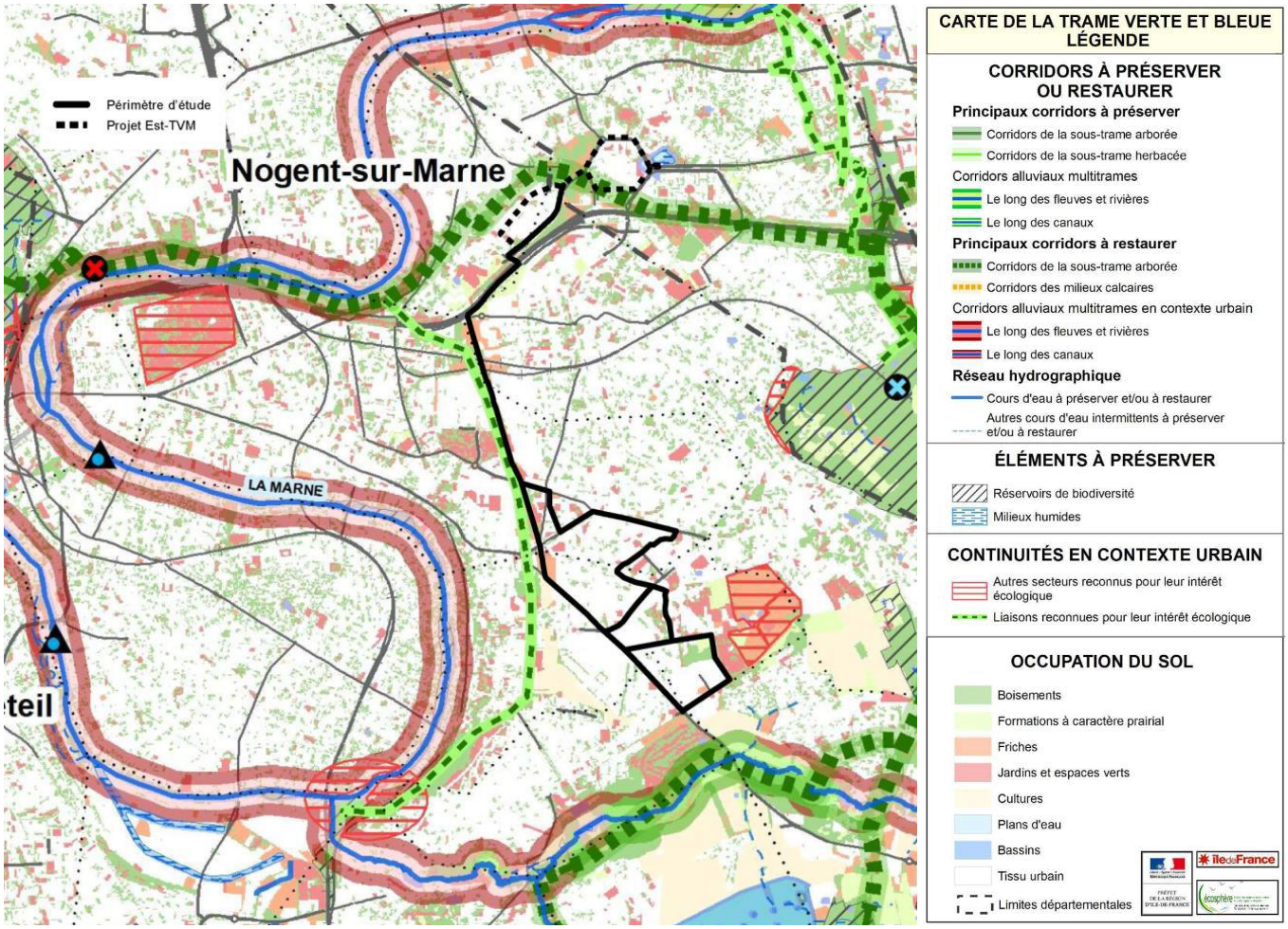
- La RD145, axe est-ouest de la commune de Champigny-sur-Marne, globalement parallèle à la RD4, relie Champigny à Nogent-sur-Marne et au Perreux-sur-Marne via le Pont de Nogent. La RD145 se connecte à la RD4 via la route du Plessis, reliant ainsi la commune du Plessis-Trévise à la RD4 ;
- La RD130, axe nord-sud de la commune de Champigny-sur-Marne, relie Champigny à Saint-Maur-des-Fossés et Bonneuil-sur-Marne ;
- La RD233, d'orientation nord-sud, traverse les communes de Bry, Villiers, Champigny, Chennevières, Ormesson et Sucy-en-Brie. Elle coupe la RD145 au niveau du carrefour avec la voie Delaunay, et la RD4 au niveau de la tour hertzienne et du Fort de Champigny. Elle constitue l'axe nord-sud principal de la commune de Chennevières ;
- La RD235 relie Villiers-sur-Marne au Plessis-Trévise, et Le Plessis-Trévise et Pontault-Combault à la RD4 (giratoire de Pince-Vent) ;
- La RD207, située à Champigny-sur-Marne (avenue du 8 Mai 1945), relie la RD4, au niveau de la Tour Hertzienne, à la RD145 et à la RD235 ;
- La RD111 traverse les communes d'Ormesson et Sucy-en-Brie en direction de Bonneuil depuis la RD4. Elle constitue l'axe principal de la commune d'Ormesson.

2.2.6. Les continuités écologiques

Les continuités écologiques sont l'enjeu principal en termes d'environnement du secteur d'études. Le Schéma Régional des Continuités Ecologiques (SRCE), adopté le 21 octobre 2013, prend en compte et retranscrit sur un territoire bien défini les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Le projet Altival intercepte à son extrême nord, un corridor à fonctionnalité réduite de la sous-trame arborée à restaurer, au niveau de la Place des Fédérés et du centre commercial Arcades à Noisy-le-Grand.
Le secteur d'étude contient également une liaison reconnue pour son intérêt écologique, classée comme « continuité en contexte urbain ». Il s'agit de l'emprise de l'ex-VDO, sur laquelle vient s'insérer le projet.

L'article L. 371-3 du Code de l'environnement indique que le SRCE est opposable aux documents de planification et aux projets de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Le SDRIF doit, comme l'ensemble des documents de planification et les projets de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, prendre en compte le SRCE et retranscrit donc la notion de continuités. Par analogie, il identifie alors le « corridor écologique à préserver ou restaurer» (ici la sous-trame arborée interceptée par le tracé dans la carte ci-avant) comme « une continuité écologique », et la « liaison reconnue d'intérêt écologique en contexte urbain » (ex-VDO) comme « une liaison verte ». Le SDRIF distingue la liaison verte (V) des espaces de respiration (R), des liaisons agricoles et forestières (A), et des continuités écologiques (E).



Carte de la trame verte et bleue (source : Schéma Régional de Cohérence Ecologique)

Dans le cas des emprises de l'ex-VDO, des inventaires écologiques, initiés par le Département du Val-de-Marne, évoquent une « fonctionnalité avérée » et primordiale pour le maintien de la cohésion écologique de la sous-trame herbacée. Ces emprises constituent en effet une trame herbacée secondaire largement connectée aux continuités herbacées majeures en place, comme l'illustre le SRCE en page précédente. Elles permettent de fait le déplacement de la faune.

Le projet doit par conséquent prendre en compte ces trois entités (continuité écologique, liaison reconnue pour l'intérêt écologique et sous-trames humides) en veillant à préserver et valoriser les corridors écologiques.

Des études écologiques ultérieures pourront permettre d'analyser et de comprendre le fonctionnement de ces continuités et les espèces susceptibles de les utiliser. Il sera également nécessaire de se rapprocher des autorités compétentes en matière de corridors écologiques à cette échelle (DRIEE).

2.3. UN TERRITOIRE EN DEVELOPPEMENT

Le long de son tracé, Altival traverse des projets urbains majeurs dans chaque commune.

Au nord de l'autoroute A4, il s'agit avant tout de la restructuration du quartier du Mont d'Est à Noisy-le-Grand, ainsi que de la restructuration de la ZAC des Fontaines Giroux à Bry et Villiers-sur-Marne. De

nouvelles urbanisations verront également le jour, avec la création des futurs quartiers Maille Horizon Nord et Clos aux Biches à Noisy-le-Grand d'une part et d'autre part l'urbanisation de la rive nord de l'autoroute A4 sur les communes de Champigny, Bry, Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand.

Au sud de l'autoroute A4, l'urbanisation des délaissés de l'ex-VDO portera l'essentiel des objectifs de développement économique fixés par les villes dans le cadre du Contrat de Développement Territorial des Boucles de la Marne (CDT). Ce document prévoit ainsi sur les 4 communes concernées la création de 10 000 emplois à 15 ans et 17 000 emplois à terme. Ce développement économique sera essentiellement concentré sur les secteurs de projets de la VDO élargie et inclura à la fois de l'immobilier tertiaire (environ 157 000m²), des activités de commerce (65 000 m²) et des activités de production (105 000 m²). 25% des surfaces seront dédiées à du logement.
L'objectif est bien de recoudre et densifier le territoire, tout en améliorant l'équilibre entre activité et habitat sur ce territoire principalement résidentiel, avec des projets de pôles de compétence autour de l'éco-construction, l'éco-mobilité, l'image et le stockage des données, structurés autour du futur boulevard urbain multimodal, indispensable à la desserte des projets.

Les principaux pôles de développement prévus autour de la VDO sont les suivants :

- le long de la RD10 se tiendra la future gare de Bry-Villiers-Champigny. Le quartier de la gare doit accueillir notamment une résidence étudiante, une offre hôtelière, des commerces, de l'activité et des logements, réalisés dans le cadre de la ZAC Marne Europe à Villiers-sur-Marne ;
- à proximité, la ZAC des Simonettes Nord à Champigny-sur-Marne est également en cours d'étude ;la ZAC des Boutareines à Villiers-sur-Marne poursuivra son développement dans le prolongement de la zone commerciale des Armoiries, d'Ikea et du Bricorama, avec notamment la création d'un « hôtel Logistique Urbain » au niveau de l'entre-deux voies ferroviaire, concept immobilier qui permet une interface entre le ferroviaire et la desserte du dernier kilomètre logistique (via des véhicules au gaz naturel ou électriques) ;
- à Champigny-sur-Marne, les projets concernent l'extension et la restructuration des Zones d'Activité Economique (ZAE) existantes (ZAE A3, Marché Rollay, Nations et Grands Godets, zone commerciale des Luats) et le développement de la friche de l'ex-VDO. Dans ce cadre sont notamment prévus : la création du site de maintenance et de remisage (SMR) du matériel roulant de la future ligne 15 et du Poste de Commandement Centralisé (PCC) déployés sur 8 hectares le long de la RD10, des locaux d'activité et de bureaux accueillant notamment une structure de formation dans le domaine de l'éco-construction, des logements, des commerces… ;
- la rénovation urbaine des quartiers des Mordacs sur la commune de Champigny-sur-Marne et du Bois l'Abbé sur les communes de Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne enfin se poursuivra, ce dernier ayant été retenu dans la liste des 200 quartiers pouvant bénéficier d'un Programmation de Rénovation Urbaine dans le cadre de l'ANRU 2.

Les projets urbains dépassent la friche de la VDO, puisque le développement de celle-ci permettra la mutation et la densification de l'ensemble des ZAE existantes. C'est bien ces mutations, et pas seulement l'urbanisation de la friche, qui permettront d'atteindre les objectifs ambitieux du CDT.

Dans ce secteur majeur du projet Altival, où la programmation des emprises de l'ex-VDO est en cours de définition, une coordination étroite devra être établie entre les projets, afin de tenir compte des besoins liés au fonctionnement des activités riveraines (prise en compte des besoins de livraisons / stationnement le cas échéant, positionnement des entrées charretières et des traversées de plateforme, etc.). Ces projets urbains sont par ailleurs accompagnés de la création de nouveaux équipements qu'Altival permettra de desservir.

3. LE DEROULE ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION

3.1. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

Le projet est soumis réglementairement à une procédure de concertation préalable au titre de l'article L300-2 du code de l'Urbanisme, qui doit permettre « d'associer, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

En effet, l'article R300-1 du code de l'urbanisme précise que « les opérations d'aménagement soumises aux obligations prévues au 3° du I de l'article L. 300-2 sont les opérations suivantes : […]
2° La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ;

La concertation préalable s'est déroulée du 9 mai au 19 juin 2016 inclus.

Pour recueillir le plus grand nombre d'avis sur le projet Altival, plusieurs dispositifs d'information et de consultation ont été déployés (cf. partie 3.2) afin de répondre à la diversité du territoire et des publics, en accord avec les partenaires du projet (STIF et Région Île-de-France). Il s'agissait également de couvrir l'ensemble des communes concernées par le projet.

Par ailleurs, le Département soucieux d'associer les habitants à la construction de ce projet, a décidé d'envisager une concertation citoyenne en associant étroitement les usagers et riverains du projet, notamment lors de rencontres et d'ateliers dans les quartiers ou avec les usagers des bus. Le Conseil départemental a en particulier souhaité permettre aux habitants de quartiers prioritaires au regard de la politique de la ville (Bois l'Abbé et Mordacs), qui s'expriment en général assez peu sur les projets, de prendre la parole sur cette opération qui a également vocation à désenclaver leur quartier.

La concertation s'est appuyée d'une part sur une phase de préparation et, d'autre part, sur des outils de communication dédiés au projet (cf. partie 3.2). Une enquête préalable portant sur la thématique des déplacements, auprès des habitants du territoire concernés par Altival a notamment été réalisée (cf. partie 3.2.4).

3.2. LA PREPARATION DE LA CONCERTATION ET LES OUTILS

3.2.1. La définition des objectifs et des modalités de concertation

L'association des partenaires

Le dispositif de la concertation préalable a été élaboré par le Département du Val-de-Marne en associant les collectivités concernées directement par le projet.

La rencontre du 18 mars 2016 entre le Président du Conseil départemental et les maires concernés du département a permis de valider les objectifs et le dispositif général de la concertation. Les communes et EPCI concernés par le projet ont été informés par le Département de la définition des modalités de concertation et sont destinataires du présent bilan. Les Villes du territoire ont également été associées

en amont pour définir le calendrier et le lieu des rencontres, mobiliser leurs habitants et rendre un avis officiel.

Les services de la Région Ile-de-France et du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ont également été associés dans le cadre de Comités de Concertation qui se sont tenus les 11 février et 13 avril 2016. Les services de l'Etat ont également été invités à ces rencontres.

La délibération du Conseil départemental approuvant les objectifs et les modalités de concertation

L'article L300-2 du Code de l'Urbanisme prescrit une concertation « associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées pour les projets et opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement ».

Le Département du Val-de-Marne a validé les modalités de concertation par délibération n°2016-2–2.1.16/3 de la séance du Conseil départemental du 11 avril 2016. Ces modalités sont les suivantes :

- L'élaboration d'un dépliant avec une carte T à compléter, diffusé auprès des riverains du projet ;
- L'organisation de réunions publiques et/ou ateliers de travail en fonction des territoires et des publics ;
- La rencontre avec des usagers des bus sur les lieux de vie du territoire ;
- La conception d'un site internet avec la possibilité de donner son avis en ligne ;
- L'appui sur un large dispositif de communication déployé sur le périmètre du territoire.

A l'issue de la concertation, le Département établira et approuvera un bilan de la concertation.

3.2.2. Informer sur un projet complexe

Les cibles identifiées pour la communication

La communication, qui a été réalisée dans le cadre de la concertation du projet Altival, s'adressait :

- Aux habitants, usagers des transports, salariés situés à +/-700 m du tracé : les documents « papier » ont été diffusés dans 57 000 boîtes aux lettres (cf. annexe en partie 8.1.5).
- Aux chefs d'entreprises situées à proximité du tracé (destinataires d'un courrier les informant du projet et les invitant à participer aux réunions d'informations) et plus particulièrement les très gros employeurs qui ont préalablement été informés de la concertation dans un courrier les sollicitant pour rendre un avis sur le projet : Leclerc de Champigny, Bricorama et IKEA à Villiers, le magasin Carrefour à Chennevières et l'INA à Bry-sur-Marne.
- Aux associations d'usagers qui ont pris connaissance du projet et ont pu s'exprimer lors du Comité départemental des déplacements le 9 mai 2016.

Une première information pour préparer la concertation

Une première phase d'information sur le projet a été lancée dès le début de l'année 2016 pour préparer la concertation préalable.

Une enquête a notamment été menée auprès de la population val-de-marnaise située sur le périmètre identifié (cf. annexe en partie 8.1.5). Cette enquête avait pour objectif de mobiliser les habitants et d'analyser les grands enjeux qui devaient être débattus dans le cadre de la concertation. Le questionnaire (cf. annexe en partie 8.1.3), imprimé à 40 000 exemplaires, a été diffusé dans les boîtes aux lettres du territoire et remis sur le terrain par des agents de médiation qui aidaient les personnes à le remplir.

Les premières questions portaient sur les habitudes en matière de transport, les difficultés rencontrées et ce que les usagers appréciaient. La seconde partie du questionnaire présentait le projet Altival en quelques lignes : elle avait pour objectif de connaître l'avis de principe des habitants et recueillir les premières tendances. L'IFOP, mandaté par le Conseil départemental pour saisir et analyser les résultats, a reçu plus de 3 700 retours, identifiant un intérêt certain pour les questions de transport.

Les habitants ont été informés des résultats de cette enquête via la presse (Le Parisien, 2 et 22 mars 2016), dans la Lettre d'information Altival n°1 (cf. annexe en partie 8.1.2) et sur le site internet www.altival.fr.

La création d'un logo permettant d'identifier le projet

Parallèlement à l'enquête menée sur le territoire, un logo a été créé pour permettre à tous de repérer le projet. Adoptant la forme d'un bus, les différentes couleurs représentent la diversité des lignes de bus qui emprunteront le site propre. La signature « De chez vous au métro » témoigne de la volonté, à travers ce projet, de rapprocher les habitants – et notamment ceux de quartiers enclavés – des modes de transports dits lourds (métro, RER) et la simplicité avec laquelle ils pourront s'y rendre.

Logo du projet Altival (source : Département)

La création d'une carte du projet

La réalisation d'une carte distinguant précisément les différentes caractéristiques du tracé et permettant un repérage efficace dans l'espace était indispensable pour que chacun puisse bien localiser la future gare Bry-Villiers-Champigny et la RD10 prolongée (cf. partie 2.1). Elle a été utilisée sur la plupart des autres supports de communication. La carte a également permis de mettre en perspective les éléments mis en débats dans la concertation (aménagements en débat, etc.).

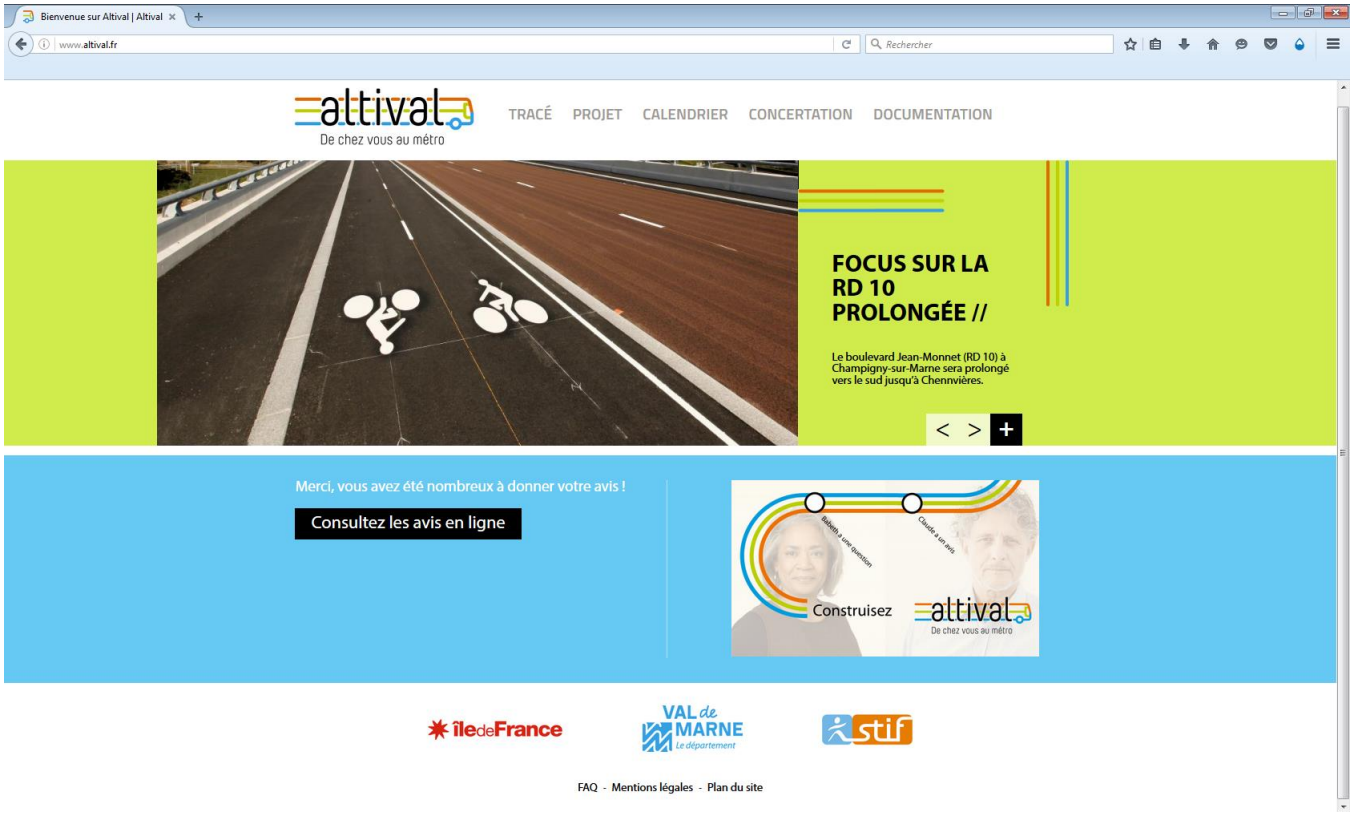
Les supports d'information

Différents supports d'information ont été diffusés juste avant la concertation :

- **Le site internet www.altival.fr**

Le site internet a été mis en ligne le lundi 2 mai 2016, avec l'ouverture d'un formulaire de contribution du 9 mai au 19 juin 2016. Il a permis de présenter le projet de façon plus détaillée que la lettre d'information présentée ci-dessous, en offrant une diversité d'informations :

- Une présentation précise de chaque partie du tracé ;
- Les modalités précises de la concertation (dates et lieux de rencontres, différentes possibilités de donner son avis, etc.) ;
- L'introduction de sujets de débats ;
- La mise en ligne d'une « foire aux questions » proposant une réponse à 17 questions clés ;
- La mise en ligne de documents officiels, tels que le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP).



Page du site internet www.altival.fr (source : Département)

- **La lettre d'information n°1 – 8 pages**
  - 60 000 exemplaires diffusés dans les boîtes aux lettres du périmètre en amont de la concertation, auprès des partenaires et sur le terrain ;
  - Contenu : éditorial, présentation du projet (textes + carte), résultats de l'enquête menée auprès des Val-de-Marnais situés sur le périmètre, annonce de la concertation, calendrier, budget et acteurs du projet (cf. annexe en partie 8.1.2).

Lettre d'info du projet Altival (source : Département)

3.2.3. Mobiliser et recueillir des avis

Durant le temps de la concertation, une communication spécifique a été mise en place et des rencontres ont été organisées afin de permettre l'expression de tous les acteurs concernés (habitants, entreprises, associations d'usagers, etc.).

Le dispositif de la concertation était centré sur l'organisation d'ateliers (cf. ci-après) permettant d'approfondir les besoins et l'avis du public sur le fonctionnement des transports en commun et sur l'opportunité et les aménagements du projet Altival. Ce dispositif d'ateliers était complété par 2 réunions publiques préalables dont une à destination des partenaires institutionnels (Etat, collectivités et associations), par 4 rencontres avec les entreprises, ainsi que par les rencontres de terrain.

Une adresse e-mail a été créée : concertation.altival@valdemarne.fr afin de recueillir les inscriptions aux rencontres et répondre à toutes les questions.

<u>La campagne de mobilisation menée sur le temps de la concertation</u>

- **Un visuel**

Visuel du projet Altival (source : Département)

Visant à mobiliser les habitants sur le territoire, le visuel de la campagne de concertation a été créé pour inciter à la participation de tous. Il a été décliné sur l'ensemble des supports de la campagne : site internet, dépliants, affiches, urnes, stand mobile… et repris par les partenaires.

- **Affiches**

1400 affiches ont été imprimées aux formats 40x60 cm, A3 ou A4. Elles ont permis de couvrir l'ensemble du territoire via une diffusion adaptée dans les villes du tracé, dans les équipements de proximité, dans les locaux des partenaires et dans les bus circulant à proximité du tracé Altival. Elles ont également été distribuées aux chefs d'entreprises et aux commerçants lors des rencontres (cf. annexe en partie 8.1.1).

- **Un dépliant - carte T**

En complément de la lettre d'information, un dépliant a été diffusé selon les mêmes modalités au début de la concertation (cf. annexe en partie 8.1.4).

- **Des urnes**

Soixante urnes distribuées dans chaque accueil de mairie et dans les équipements municipaux et départementaux de proximité ont permis de recueillir les dépliants-cartes T directement sur le terrain. A côté des urnes, étaient disposés des exemplaires de la lettre d'information et des dépliants-carte T.

Urne pour déposer les cartes T (cf. annexe en partie 8.1.6)

- **Des stands mobiles**

Des stands mobiles habillés aux couleurs de la campagne ont été mis en place pour aller à la rencontre des usagers des transports, salariés, clients des zones commerciales.

- **Des flyers d'invitation format A5 Recto / Verso**

Deux flyers ont été distribués pour inviter aux deuxième et troisième ateliers de concertation, imprimés respectivement à 9600 et 5000 exemplaires. Ils ont été diffusés dans les boîtes aux lettres des quartiers concernés et remis en main propres sur le terrain par l'équipe de la concertation.

- **Des relais d'information dans les médias du Département du Val-de-Marne**

Le magazine du Département du Val-de-Marne a mentionné le projet en amont et durant la concertation, appelant les habitants à soumettre leur avis (numéros d'avril, mai et juin).
De nombreux relais sur les réseaux sociaux (cf. annexe en partie 8.2) ont également été mis en place (4 post Facebook entre le 9 mai et le 19 juin, relais sur Twitter).
Enfin, le Département du Val-de-Marne a également diffusé une dépêche d'information les 10 mai et 25 mai 2016 aux agents du Département ainsi qu'à un millier d'abonnés externes au Département (presse, services municipaux…).

- **Une communication via la presse**

Un communiqué de presse du Président du Conseil départemental du Val-de-Marne a été diffusé le 9 mai 2016 (cf. annexe en partie 8.2.1) :
http://www.valdemarne.fr/espace-presse/les-communiques-du-president/altival-est-soumis-a-la-concertation-des-aujourdhui-le-financement-de-la-gare-rer-e-de-bry-villiers

- **Une communication partenariale**

Pour la mise en œuvre de la concertation et de la communication sur le projet, les Villes du territoire directement concernées ont été associées en amont. En témoignage de leur soutien au projet, elles ont toutes accepté d'apposer leur logo sur le visuel de la campagne de communication. Les élus des villes et les équipes techniques ont également participé aux différentes rencontres.

Un très fort relais de communication a été déployé par les partenaires :
Chaque commune a reçu un kit de communication (urnes avec dépliants- cartes T, lettres d'informations, affiches A3 et/ou A4, communiqué de presse, lien vers le site internet, logo). En complément, les villes du territoire ont présenté le projet sur leurs propres supports de communication, presse municipale et sites internet (cf. annexe en partie 8.2.2).

La RATP s'est également mobilisée en installant des affiches dans tous les bus circulant à proximité du tracé, durant 2 semaines pendant le temps de la concertation (bus 106, 110, 120, 206, 207, 208, 208 b, 208 s, 210, 303, 306, 308, 310, 317, 320, 520 du 16 au 29 mai 2016).

- **Une vidéo d'animation diffusée durant les rencontres :**

Un film animé, d'une durée de 5 minutes, a été diffusé lors des réunions, ateliers de concertation et des rencontres entreprises. Plus accessible à certains publics que du texte écrit, le film a aidé les participants à se projeter à travers l'illustration de voies réservées aux bus, de lignes de bus fictives circulant à proximité et sur le tracé, de la future gare Bry-Villiers-Champigny et du développement des projets urbains le long du tracé.

Projection du film lors d'un atelier
(Source : © Didier Rullier avec l'aimable autorisation de la Ville de Champigny)

<u>L'organisation des rencontres sous diverses formes</u>

➢ **Les ateliers participatifs**

3 ateliers participatifs ont été mis en place :

- Mardi 31 mai 2016 à 19h30 à la Maison pour tous de Bois l'Abbé, 6 place Rodin à Champigny-sur-Marne. Cet atelier était ouvert à tous, en particulier les habitants du quartier du Bois l'Abbé (Chennevières et Champigny) et les habitants de Chennevières résidant à l'est de la route de la Libération.
- Jeudi 9 juin 2016 à 19h30 à la Maison pour tous Youri Gagarine, 6 avenue du 11 novembre à Champigny-sur-Marne. Cet atelier était plus particulièrement destiné aux habitants des quartiers campinois des Mordacs et du Plateau.
- Vendredi 17 juin 2016 à 19h30 à la salle des expositions de Chennevières, place du général de Gaulle. Cet atelier concernait plutôt les Cannavérois résidant à proximité de la route de la Libération, ainsi qu'aux Ormessonnais.

Travail sur la carte du projet lors d'un atelier. Objectifs : situer, avec des gommettes, les lieux de vie ou de destination (loisirs, santé, travail…), dessiner son trajet habituel, identifier comment Altival pourrait être utile et quels aménagements seraient nécessaires

(Source : © Didier Rullier avec l'aimable autorisation de la Ville de Champigny)

L'objectif de ces ateliers était de donner la parole aux habitants en petit comité, notamment ceux qui habituellement prennent peu la parole et ne lisent pas forcément les documents papier.

Après l'accueil du maire de la commune concernée, ou de son représentant, et après une prise de parole du Président du Conseil départemental du Val-de-Marne ou de son représentant, le projet a été présenté en détails aux participants (vidéo de présentation, retour sur des points précis du projet) et une séance d'échanges avec la salle pour répondre aux questions générales était organisée.

Puis les participants ont été réunis par table de 3 à 6 personnes pour répondre à des questions, faire apparaître leurs points d'intérêts et leurs trajets sur une carte, imaginer ce qui leur semblait nécessaire. Chaque table a rempli une « fiche de contribution » sur laquelle certaines questions, déterminant par exemple des priorités à établir, visaient à faire émerger un consensus autour de la table, créant ainsi le débat en vue de déterminer l'intérêt général plutôt que de lister les intérêts particuliers. A chaque table, des membres de l'équipe de la concertation étaient présents pour s'assurer de la prise de parole de tous et répondre aux questions.

Les séances de travail ont également permis de recueillir un avis sur les aménagements projetés sur la RD4 et/ou de la RD10.

Les comptes rendus de ces ateliers sont transcrits en annexe (cf. annexe en partie 8.3)

La fiche de contribution a permis à chaque table d'exprimer les avis, les besoins, les priorités et les suggestions.

(Source : © Didier Rullier avec l'aimable autorisation de la Ville de Champigny)

- **Les réunions publiques**

2 présentations publiques se sont tenues en ouverture de la concertation, par l'équipe d'Altival, dans le cadre d'une réunion publique plus large, et ont permis un échange avec les participants :

- Une présentation qui s'est tenue dans le cadre du Comité des déplacements le 9 mai 2016 à 14H00 à l'Hôtel du Département à Créteil, où le projet Altival a été présenté avec 2 autres projets de transport du Département, dont le projet de la ligne 15 sud du métro du Grand Paris.
- Une présentation qui s'est tenue dans le cadre d'une séance du Comité de Quartier Coeuilly à Champigny le 12 mai 2016 au Théâtre Gérard Philippe de Champigny, à la suite de 2 autres présentations dont une sur la réflexion de la ville sur la mobilité et les transports (assisses).

- **Les rencontres avec les entreprises et commerçants du territoire**
- 4 rencontres avec les entreprises et commerçants du territoire ont été organisées :
  - Mercredi 25 mai 2016 de 8h30 à 10h30 au restaurant Le Calypso à Champigny-sur-Marne avec les entreprises de Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne ;
  - Jeudi 2 juin 2016 de 8h à 10h avec les entreprises de Bry (notamment les entreprises des Hauts de Bry à proximité de l'autoroute A4 et d'Altival) à l'hôtel de Ville de Bry-sur-Marne ;
  - Mardi 14 juin 2016 de 9h30 à 11h30 avec les entreprises du centre commercial de Pince-Vent ;
  - Mercredi 15 juin 2016 de 8h à 10h avec les entreprises des zones industrielle et commerciale de Chennevières ainsi que les commerçants situés le long de la route de la Libération, à la salle des expositions de Chennevières, place du général de Gaulle.

Les entreprises ont été invitées par courrier. 750 courriers d'invitation ont été adressés aux entreprises du secteur.

Le déroulé des rencontres avec les entreprises était le suivant :
- l'accueil du maire de la commune, ou de son représentant ;
- une prise de parole d'un élu du Conseil départemental du Val-de-Marne ;
- la présentation du projet par les services du département, à l'aide d'un film et d'une présentation PowerPoint ;
- une séance d'échanges avec la salle pour répondre aux questions et recueillir les avis.

Des affiches et cartes T leur ont été remis afin que les chefs d'entreprises puissent les diffuser auprès de leurs salariés.

- **Les rencontres urbaines :**

7 rencontres avec les habitants, usagers du bus et salariés du territoire se sont déroulées sur le « terrain » durant la concertation :
- Mercredi 18 mai 2016 de 9h30 à 12h au marché du Bois-l'Abbé, route du Plessis-Trévise à Champigny-sur-Marne ;
- Jeudi 19 mai 2016 de 9h30 à 12h au marché de Villiers-sur-Marne, en centre-ville ;
- Samedi 21 mai 2016 de 14h à 17h à la brocante du quartier du Plateau, mail de la demi-lune à Champigny-sur-Marne ;
- Mardi 24 mai 2016 de 18h à 20h dans le quartier des Mordacs, devant la Maison pour tous Youri Gagarine, 6 avenue du 11 novembre à Champigny-sur-Marne ;
- Mardi 7 juin 2016 de 17h à 19h à Noisy-le-Grand-Mont-d'Est (gare du RER A) au droit de la gare routière ;
- Mercredi 8 juin 2016 de 11h à 14h à l'arrêt de bus du magasin Leclerc, 156 rue Alexandre Fourny à Champigny-sur-Marne ;
- Lundi 13 juin 2016 de 17h à 19h dans le quartier de Coeuilly, sur la place de la Résistance à Champigny-sur-Marne.

Un stand mobile était installé, des dépliants carte T et des lettres d'information étaient mis à disposition, tandis que l'équipe de la concertation et des élus, présents à chaque rencontre, engageaient la conversation avec les personnes pour connaître leurs pratiques de déplacement et recueillir leur avis sur le projet.

Rencontre dans le quartier des Mordacs à Champigny-sur-Marne le 24 mai, en présence de Christian Favier, Président du Conseil départemental.
(Source : © Agnès Deschamps – Département du Val-de-Marne)

L'objet de ces rencontres était avant tout de faire connaître le projet, de cerner le besoin des habitants en terme de déplacements et de transports en commun, de recueillir des avis « sur le terrain » en allant à la rencontre d'habitants de quartiers enclavés. Ces rencontres ont permis à la fois de toucher un public qui ne répond pas d'ordinaire aux sollicitations pour donner un avis, soit dans la transmission d'un écrit, soit dans une prise de parole en réunion. Ces temps d'échange sur le terrain ont ainsi permis de toucher le public des quartiers présentant le plus de difficultés sociales. Elles permettent aussi de recueillir des avis assez neutres de personnes rencontrées de façon plus aléatoire.

Près de 4 000 dépliants-cartes T ont été distribués lors de ces rencontres.

Une large mobilisation institutionnelle

Le Département a également sollicité ses partenaires institutionnels par des courriers les incitant à rendre un avis sur le projet :

- les collectivités : villes situées sur le tracé, conseils départementaux de la Seine-Saint-Denis et de Seine et Marne, Etablissements publics territoriaux 9, 10 et 11 ;
- les partenaires du projet : Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et Région Île-de-France ;
- des acteurs particulièrement concernés par le projet : Société du Grand Paris, EPAMARNE et SADEV94.

3.2.4. L'enquête préalable par questionnaire

Contexte

En vue de préparer la concertation du projet Altival, le Département du Val-de-Marne a engagé une enquête préalable par questionnaire auprès des habitants des villes de Bry-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne et Villiers-sur-Marne. Cette enquête s'est déroulée du 22 janvier au 22 février 2016 et a permis de recueillir l'avis de **3 743 personnes** sur les habitudes de déplacement de ce secteur, sur les besoins en transport en commun et sur l'avis général des habitants sur le projet de ligne de métro 15 et sur le projet Altival.

Le sondage a été réalisé par l'institut IFOP. Les interviews ont eu lieu par questionnaire auto-administré selon deux modalités :

- en version papier du questionnaire distribué par voie postale (cf. annexe en partie 8.1.3) ;

- en version électronique (lien du questionnaire fourni avec les questionnaires papiers et dans le journal *Le Parisien*).

Les questionnaires pouvaient être retournés au Département au moyen d'une enveloppe T ou par Internet.

Les résultats de cette étude ne sont pas intégrés en tant que tel dans le bilan de la concertation puisqu'elle s'est déroulée avant cette dernière. Cependant, ils viennent appuyer les conclusions de ce bilan qui y fait référence.

Perception de l'offre en transports en commun actuelle

Une majorité de Val de Marnais ayant répondu à la consultation affirme prendre au moins une fois par semaine le RER (69%), le bus (65%) ou encore le métro (51%). Les motifs de déplacement domicile travail (57%), de loisirs (56%) et de courses (40%) sont les plus importants.

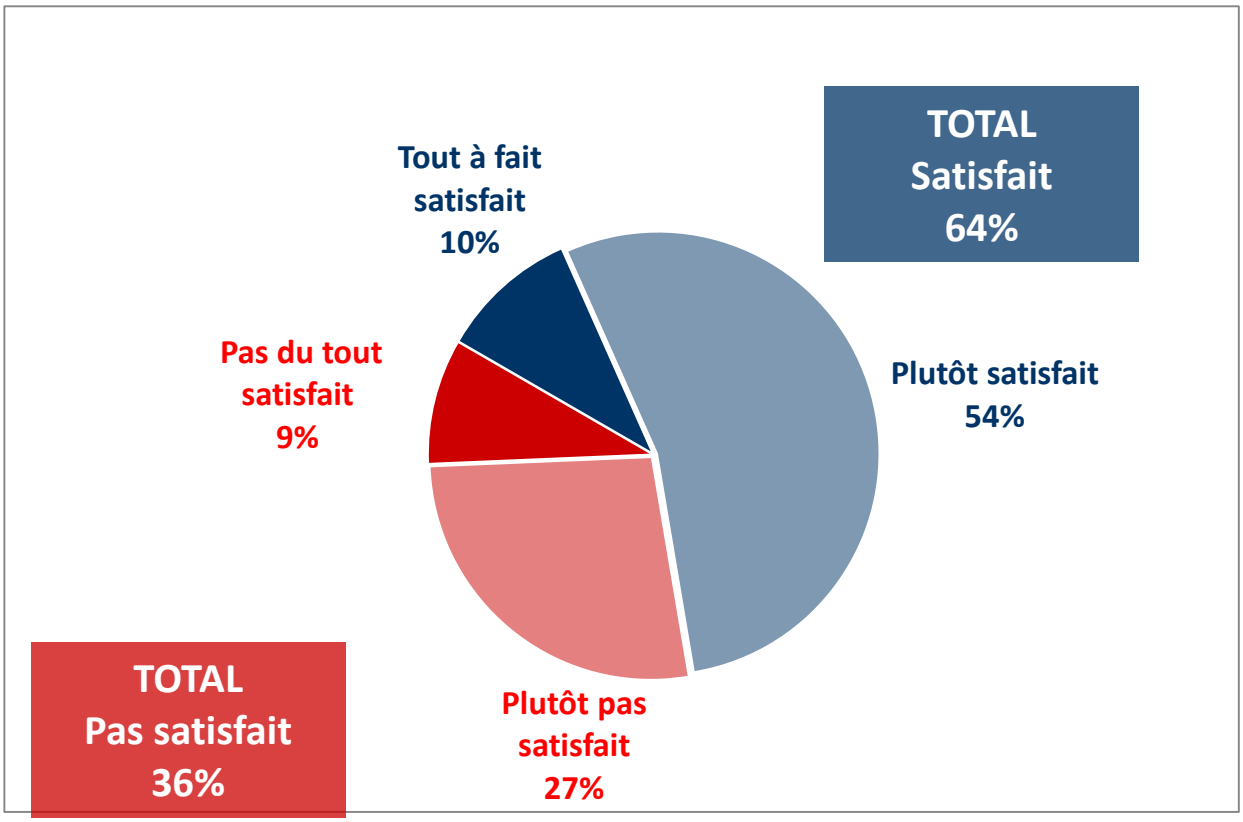
Les déplacements les plus fréquents par le biais de ce mode de transport concernent des trajets interdépartementaux (50% les utilisant pour des loisirs ou de la visite de proches, 47% pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude). Ces déplacements s'avèrent plus répandus que ceux au sein du département ou encore au sein de la commune uniquement.

Les personnes ayant répondu estiment que le territoire est relativement bien desservi puisque 64% ont répondu que l'arrêt de bus le plus proche de leur domicile était à 5 minutes et seulement 8% qu'il était à plus de 10 minutes.

Parmi les freins évoqués à une utilisation quasi-quotidienne des transports en commun, deux justifications émergent : la longueur des temps de trajets (souvent jugés supérieurs à l'utilisation d'un véhicule personnel pour réaliser ce même trajet avec de surcroît des regrets liés à la trop faible fréquence de passage), ainsi que, à un degré moindre, le prix du titre de transport (un raison particulièrement relevée par les étudiants – 46% contre 32% pour l'ensemble des répondants).

Pour autant, la satisfaction globale à l'égard des transports en commun est majoritaire et concerne près des deux –tiers des Val de Marnais (64%, mais seulement 10% de « très satisfaits ») ayant participé à la consultation. C'est particulièrement le cas des personnes les plus âgées (71% des personnes âgées de 65 et plus).

Cette satisfaction n'est néanmoins pas unanime et de fortes disparités géographiques se font jour : alors que les habitants de communes plutôt bien desservies affichent une satisfaction conséquente (75% des habitants de Villiers-sur-Marne, 65% des habitants de Champigny), les habitants de communes isolées se montrent nettement moins satisfaits (31% des habitants d'Ormesson-sur-Marne). On remarque par ailleurs que la distance de son domicile avec l'arrêt de bus le plus proche influe sur le niveau de satisfaction vis-à-vis des transports : 70% des personnes se déclarant satisfaites ont un arrêt de bus situé à moins de 5 minutes de leur domicile, contre seulement 53% des personnes non satisfaites.



Satisfaction globale à l'égard des transports en commun lors de l'enquête préalable par questionnaire (Source : IFOP)

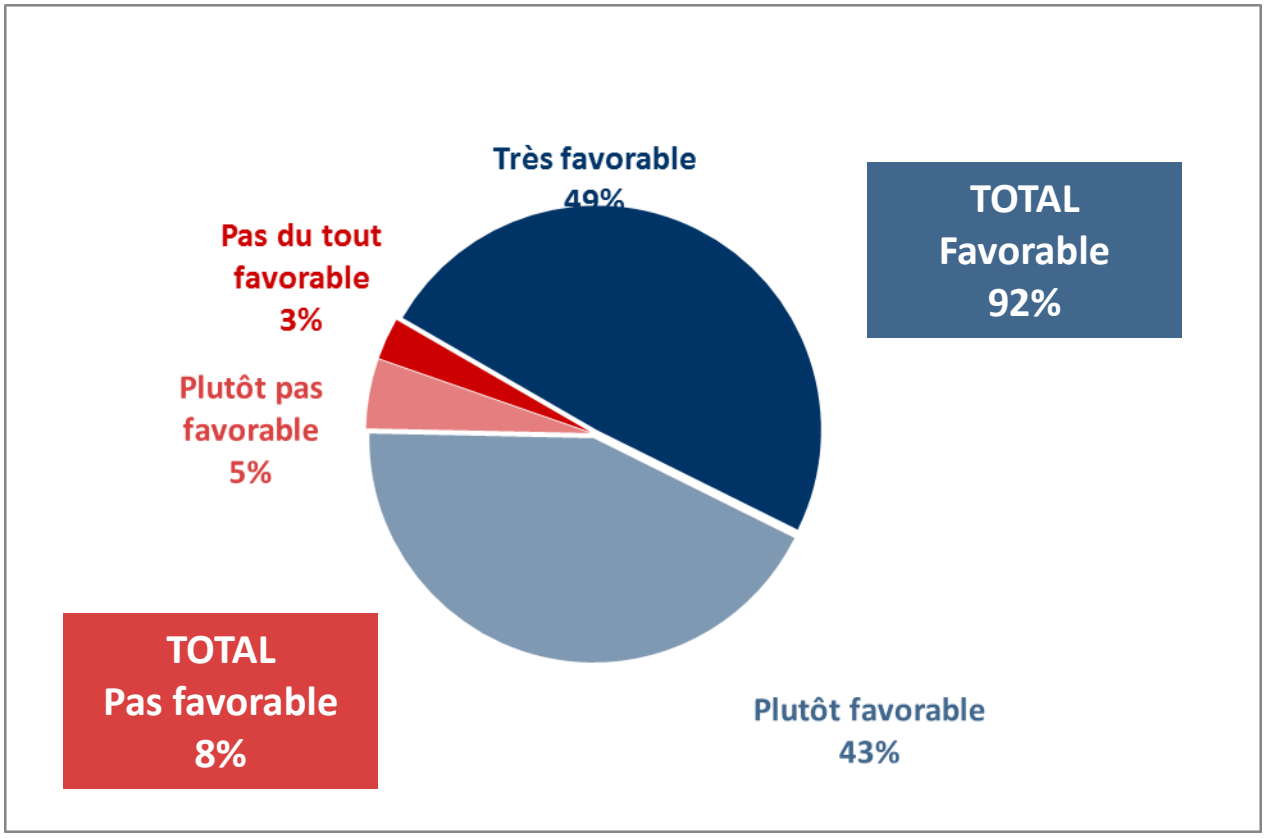
Dans le détail, les différents aspects liés aux transports en commun ne suscitent pas les mêmes niveaux de satisfaction. La facilité d'utilisation ainsi que les correspondances entre les différents modes de transports émergent comme les caractéristiques les mieux perçues (respectivement 79% et 65%). Le regard des Val-de-Marnais apparaît davantage partagé, bien que toujours majoritaire, s'agissant du confort (55% de satisfaits), de la rapidité du service (54%), du prix du titre de transport (53%), de la tranquillité (52%) ou encore de l'accessibilité (51%). Deux points de crispation se font jour : la fréquence des dessertes et la ponctualité des transports ne réunissent la satisfaction que de moins d'un habitant du Val-de-Marne sur deux (respectivement 46% et 45%).

D'un point de vue géographique, on remarque des habitudes de déplacement légèrement différentes selon le quartier de la personne ayant répondu.
Les quartiers d'habitat social des Mordacs (Champigny) et du Bois l'Abbé (Champigny et Chennevières) sont marqués par une utilisation quasi-quotidienne des bus plus usuelle que la moyenne des répondants et un recours plus marqué pour les tâches du quotidien, notamment pour de courts trajets, ce qui montrerait que les habitants de ces quartiers sont plutôt captifs des transports en commun pour l'ensemble de leurs déplacements. Le taux de satisfaction globale à l'égard des transports en commun est meilleur que celui de la moyenne des répondants.
Les villes d'Ormesson et de Chennevières voient une utilisation moins importante des transports en commun en raison de l'éloignement des pôles structurants et d'un réseau de bus moins dense. C'est le cas également du quartier pavillonnaire de Coeuilly à Champigny, malgré une plus grande proximité du réseau lourd. Le taux de satisfaction est également moins bon notamment à Ormesson.
Les villes de Bry et Villiers sont plus proches des pôles structurants mais la desserte bus est parfois moins fine que sur les quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé. La satisfaction globale à l'égard des

transports en commun est plutôt bonne notamment à Villiers qui dispose d'une gare de RER E en centre-ville.

Perception du projet Altival

La notoriété du projet Altival (49%, dont 23% des répondants savent précisément de quoi il s'agit) est bien moindre que celle de la ligne 15 sud du métro s'inscrivant dans le très médiatique projet du Grand Paris (78%), mais le soutien au projet Altival est presque unanime : **92% des Val de Marnais ayant répondu y sont favorables** (dont près d'un sur deux – 49% - fait même part de sa ferme adhésion au projet). Signe de cette adhésion massive, on ne relève quasiment aucun clivage sur cette question.



Avis général sur le projet Altival lors de l'enquête préalable par questionnaire (Source : IFOP)

Parmi les raisons justifiant l'adhésion au projet Altival, l'amélioration de l'offre de transport en commun s'avère la plus répandue (99% des personnes favorables au projet la partagent). Plus de neuf personnes soutenant le projet sur dix estiment que le projet rendrait la future gare du RER E/Transilien/ligne 15 sud plus accessible (97%) ou qu'il permettrait de désenclaver certains quartiers (93%). Les raisons écologiques et économiques constituent des raisons légèrement moins partagées : 88% considèrent que le projet Altival favoriserait un moyen de transport plus écologique que la voiture, 80% qu'il participerait au développement économique du secteur et 70% qu'il permettrait de réduire la circulation automobile.

Les personnes opposées au projet (8% des répondants) tendent à justifier leur rejet d'Altival principalement en raison des coûts associés (82%) mais aussi de la durée des travaux nécessités (82%). Pour trois opposants sur quatre (76%), c'est un argument écologique qui est mis en avant, associant le projet à une urbanisation trop poussée dans un espace encore ruralisé. Une proportion légèrement moindre estiment que l'offre de transport est suffisante (65%) et que les bus fonctionnent actuellement bien (64%) quand 60% soulèvent des problèmes de sécurité.

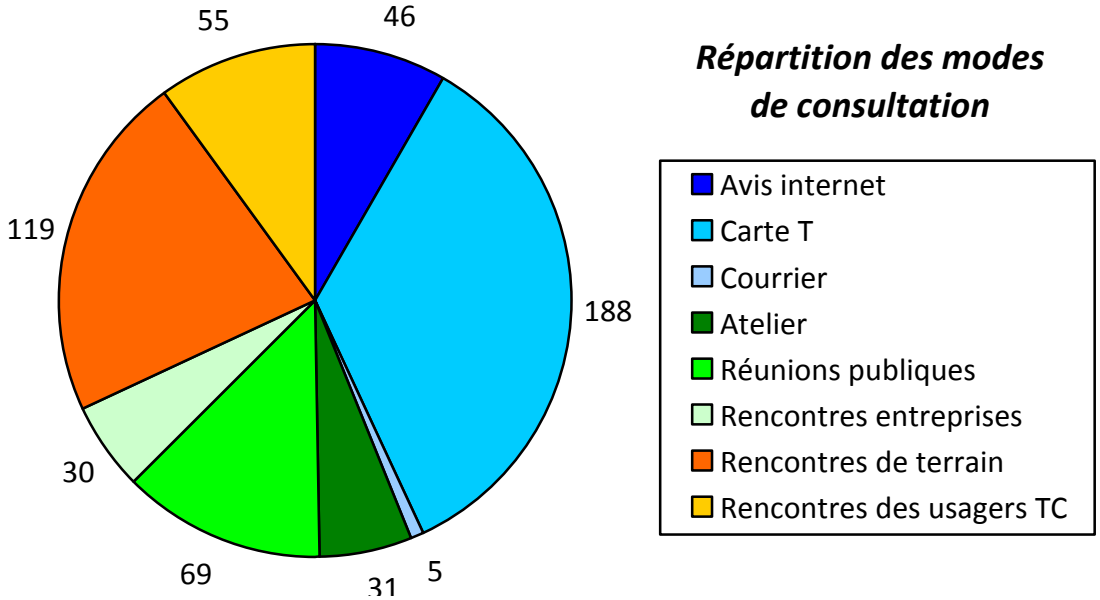
La très forte légitimité associée au projet Altival repose enfin sur l'anticipation par environ trois Val de Marnais sur quatre de retombées positives de ce projet sur l'attractivité de leur quartier (78%), mais également sur l'accès à l'emploi ou aux formations (76%). Sept personnes sur dix (71%) anticipent une amélioration de leur quotidien à la suite de la mise en place du projet de réaménagement des voies de transport. Là encore, les perceptions sont très homogènes et peu de différences émergent selon les catégories de répondants.

3.3. LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION

Au total, plus de **1 049 visites** ont été comptabilisées sur le site internet dédié au projet et **542 personnes** ont participé activement à la concertation.

Cette participation active se décompose de la manière suivante :

- **238 personnes** ont transmis un avis ou une question par internet, par courrier ou carte T ;
- **130 personnes** environ ont participé aux réunions publiques et aux ateliers ;
- **174 personnes** ont par ailleurs été rencontrées par l'équipe d'Altival directement sur le terrain.



3.3.1. Les avis et questions transmis au département (hors rencontres)

Le nombre d'avis transmis par internet, courrier et carte T est important et montre la mobilisation des habitants. Celle-ci est cependant moins forte que sur la phase préparatoire à la concertation où le nombre de questionnaire retourné était bien supérieur (3743 retours) pour une diffusion quasi identique et une information plus importante.

Les 238 avis et questions ont été transmis par :

- **Internet, sur le site dédié www.altival.fr : 46 avis** ;
- **Courriers : 5 avis** ont été formulés par courrier dont 3 avis émanant d'une collectivité locale. Un particulier a appuyé son envoi de sa carte T par un courrier ;

- **carte T** : **188 cartes T** retournées soit par courrier, soit en la donnant aux membres de l'équipe d'Altival ou en la déposant dans une urne mise à disposition des usagers et habitants ;

A ces 238 avis transmis spontanément par les habitants, il convient d'ajouter les avis et demandes recueillies lors des réunions, ateliers et rencontre de terrain présentés ci-après (cf. partie 3.3.2).

3.3.2. La participation aux ateliers et réunions

Les ateliers participatifs

Les 3 ateliers participatifs (quartier de Bois l'Abbé le 31 mai 2016, quartier des Mordacs le 9 juin 2016 et secteur Chennevières/Ormesson le 17 juin 2016) ont réuni **31 personnes** au total avec une plus forte affluence à Chennevières avec 16 personnes.

La répartition géographique des participants à l'ensemble des ateliers est la suivante : 17 personnes de Chennevières, 12 personnes de Champigny, une personne d'Ormesson et une personne venant de Paris intéressée par le projet et qui a assisté à 2 ateliers.

Les réunions publiques

2 présentations publiques ont été effectuées :

- Une présentation qui s'est tenue dans le cadre du Comité des déplacements le 9 mai 2016 : **39 personnes** ont participé à cette rencontre destinée principalement aux partenaires institutionnels (Etat, collectivités et associations). Suite à la présentation de l'équipe Altival, 6 personnes ont pris la parole pour poser une question ou/et donner un avis ;
- Une présentation qui s'est tenue dans le cadre d'une séance du Comité de Quartier Coeuilly à Champigny. Une **trentaine de personnes** ont assisté à cette rencontre et 7 personnes ont pris la parole.

Ces 2 réunions ont donc touché environ **69 personnes** et ont permis de recueillir 13 avis ou questions.

Les rencontres entreprises

4 rencontres avec les dirigeants d'entreprises se sont tenues à proximité des principales zones d'emploi du secteur d'étude :

- le 25 mai 2016, à Champigny-sur-Marne : **11 entreprises** ont participé à cette rencontre et 6 personnes sont intervenues pour poser une question ou/et donner un avis ;
- le 2 juin 2016, à Bry-sur-Marne : **4 entreprises** ont participé à cette rencontre et 3 sont intervenues (hors élus) ;
- le 14 juin 2016, au centre commercial de Pince Vent en présence de la Directrice du centre commercial géré par la société Carmelia : **9 entreprises** ont participé à cette rencontre et 8 personnes sont intervenues pour poser une question ou/et donner un avis (hors élus) ;
- le 15 juin 2016, à Chennevières, en présence de Monsieur le Maire et du Président de l'association des commerçants de Chennevières : **6 entreprises** ont participé à cette rencontre et 4 personnes sont intervenues pour poser une question ou/et donner un avis (hors élus).

Ces 4 réunions ont donc touché environ **30 représentants d'entreprises** et ont permis de recueillir 21 avis ou questions.

3.3.3. la participation aux rencontres urbaines de terrain

Outre les ateliers et réunions, le dispositif de concertation s'est largement appuyé sur des rencontres de terrain avec les usagers et les riverains. Les participations aux rencontres urbaines sur le terrain sont les suivants :

- **85 personnes** ont été rencontrées par l'équipe Altival sur les marchés (Villiers-sur-Marne le 19 mai et Bois l'Abbé à Champigny le 18 mai 2016) et lors de la brocante du Plateau à Champigny qui s'est tenue le samedi 21 mai 2016 ;
- **55 personnes** ont été rencontrées et interviewées sur les arrêts de bus du secteur : Coeuilly, Mordacs et Noisy-Mont-d'Est (gare routière) ;
- **34 personnes** ont été rencontrées et interviewées sur divers lieux du secteur (centre sociaux notamment).

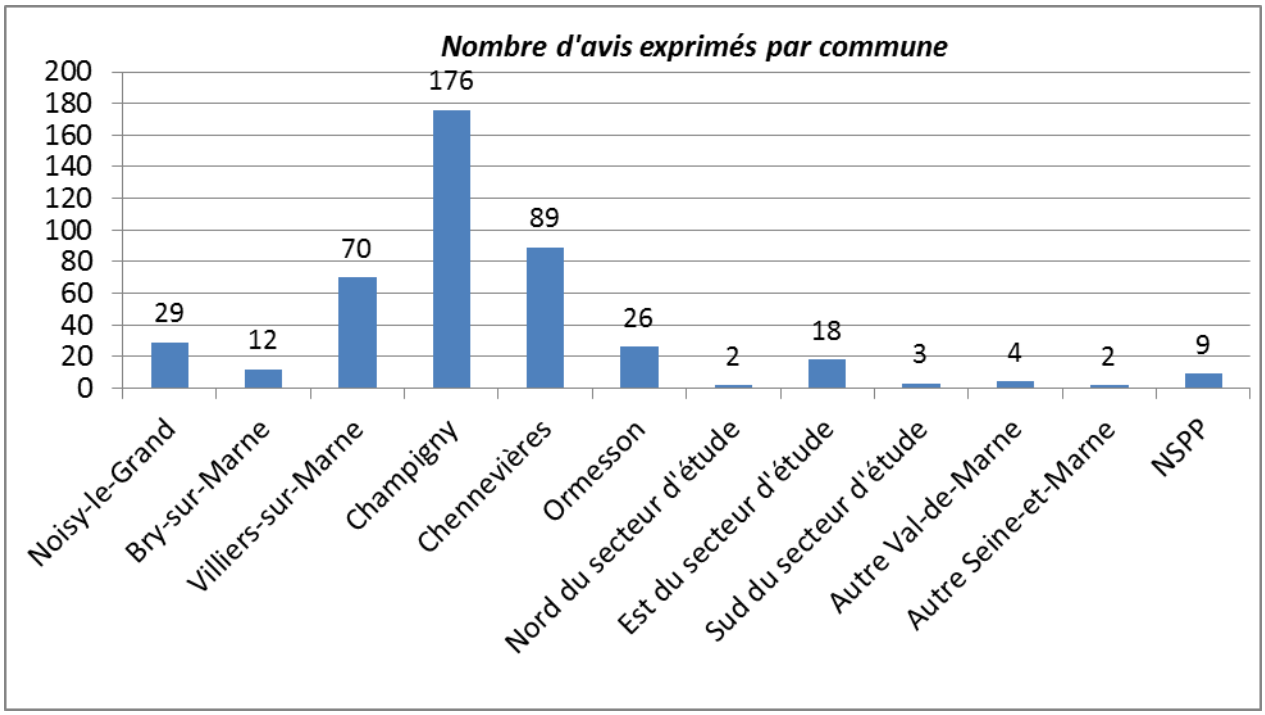
Ces rencontres ont donc touché **174 personnes** qui ont toutes donné un avis ou/et posé une ou plusieurs questions.

3.3.4. Le nombre global d'avis exprimés (hors ateliers)

En comptabilisant les cartes T, les messages internet, les courriers et les interventions lors des réunions publiques (hors ateliers), **au total 440 questions ou avis ont été transmis au Département** (hors intervention d'élus et de techniciens des collectivités). Les avis exprimés en atelier font, ici, l'objet d'un traitement à part et les **27 participants** ont contribué en donnant leur avis (cf. partie 5).

<u>Origine géographique des avis</u>

40 % des avis concernent la ville de Champigny, ce qui confirme la bonne participation des habitants de cette ville et les enjeux d'Altival dans cette commune. Les avis issus de cette commune ont essentiellement été recueillis sur le terrain lors de rencontres (hors ateliers) à 69 %. En effet, les rencontres de terrains avaient notamment pour objectif de recueillir des avis des personnes habitants des quartiers présentant le plus de difficultés sociales à Champigny (quartiers Bois l'Abbé et Mordacs).



Le nombre de participants sur les communes de Villiers et de Chennevières est assez important. La mobilisation a été moins importante sur les autres villes concernées par le tracé notamment à Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand. Sur ces communes, le nombre de rencontre sur le terrain a été moins important et les avis recueillis proviennent pour la majorité des transmissions des messages internet et des cartes T (83 % à Noisy, 58 % à Bry-sur-Marne, 57 % à Villiers et 77 % à Chennevières), donc d'une volonté affirmée des habitants de participer à la concertation.

Enfin, parmi les autres territoires, on notera une bonne mobilisation des communes situées directement à l'est du tracé d'Altival, la Queue-en-Brie (11 avis), le Plessis Trévise et Pontault-Combault dont les habitants ont milité pour un prolongement ou un rabattement vers leur territoire (cf. partie 6.3.5). Plus, les villes d'origine des participants sont éloignées du tracé, plus les avis ont été recueillis lors des rencontres sur le terrain, ce qui démontre la relative importance des déplacements des habitants de ces communes sur le secteur d'étude.

Origine des avis selon les participants

La grande majorité des avis (413) provient de particuliers habitant le secteur d'étude.

22 avis proviennent cependant d'entreprises rencontrées lors de réunions spécifiques (cf. partie 3.2.3) ou ayant transmis un courrier au Département.

Enfin, 5 avis proviennent d'associations et notamment :

- L'association « La rue de l'Avenir » : association nationale généraliste en matière de déplacements urbains, qui porte un projet visant l'amélioration de la qualité de vie, notamment en favorisant les modes doux ;
- L'association « Partage ta rue 94 » : association départementale de promotion et de défense des modes doux et notamment de la pratique du vélo ;
- L'association « CEDRE (Comité Ecologique pour la Défense et le Respect de l'Environnement) » : association de la Queue-en-Brie de préservation de l'environnement.

2 personnes représentant une association se sont exprimées lors du comité des déplacements du 9 mai 2016 sans la citer.

Les avis des collectivités émis par des élus et des techniciens sont détaillés ci-après (cf. partie 4).

3.3.5. La fréquentation du site internet dédié

Le site a connu une fréquentation de **1049 visites** lors de la période de concertation préalable. 46 contributions ont été soumises en ligne, dont 7 ayant nécessité une réponse personnalisée suite à une question posée par l'internaute. Toutes les contributions ne sont pas publiées, certaines personnes n'ayant pas souhaité rendre leur avis public.

3.4. LA PRISE EN COMPTE DE LA COMPLEXITE DU PROJET DANS LA CONCERTATION

Pour informer correctement le public, la spécificité et l'environnement du projet ont nécessité de présenter de nombreux éléments complexes.

3.4.1. La compréhension du projet

La compréhension du projet a pu être une difficulté dans le dialogue avec les habitants. Une habitante du quartier du Bois l'Abbé demande par exemple ce que signifie le terme « Altival » et pense qu'il s'agit d'une société privée.

Au-delà de la sémantique, le projet Altival n'est pas un projet de transport en commun habituel. Il s'agit d'un « collecteur » de lignes de bus, qui pourra en accueillir plusieurs. Ainsi, Altival ne constitue pas une ligne de transport en commun propre avec ses stations et ses terminus. Altival n'est en fin de compte qu'une infrastructure constituée d'un site propre bus qui accueillera des lignes de bus sur une partie de leur parcours. Aussi, il est très différent des projets qui ont pu être réalisés ou étudiés dans le Val-de-Marne et auxquels les habitants ont pu s'habituer : EST TVM, TCSP Sucy-Pompadour, T Zen 5, Tramway T9…
Afin de faire face à ce risque de confusion, un effort pédagogique a été mené à chaque présentation du projet en réunions et en ateliers notamment.

On notera qu'en plus de l'infrastructure dédiée au bus spécifiquement, le projet Altival intègre également d'autres types d'aménagement en accompagnement : reprises de voiries existantes et nouveaux aménagements des voiries, aménagements cyclables, reprises des trottoirs…

Par ailleurs, cette difficulté est accentuée par le fait que les lignes de bus qui emprunteront Altival ne sont pas connues à l'heure actuelle. En effet, la création de la future gare de RER E/ligne P et de la ligne 15 sud Bry-Villiers-Champigny va modifier considérablement le paysage des transports urbains dans le secteur d'étude.
Le STIF a engagé une réflexion sur l'adaptation du réseau de bus à l'horizon 2022 pour satisfaire au rabattement vers cette nouvelle gare en utilisant notamment l'infrastructure Altival. Ces études prévoient cependant le maintien de la desserte des autres pôles gares alentours et notamment la gare de Villiers-sur-Marne.
Le STIF n'a pas souhaité que les premières réflexions soient présentées à la population étant donné qu'elles n'ont pas été approfondies et validées, notamment avec les collectivités locales. Il n'a donc pas été possible de présenter à la population une organisation du réseau de bus à l'horizon de la mise en service de la ligne 15 et donc les lignes qui sont susceptibles d'emprunter l'infrastructure Altival. La position des stations Altival n'a par ailleurs pas pu être concertée précisément pour ces mêmes raisons.
Cependant, afin de pallier cette difficulté, des calculs de gain de temps ont été réalisés et transmis aux usagers qui le souhaitaient en partant des premières études menées par le STIF, sans plus de précisions et en prenant en compte la mise en service de la ligne 15 sud en 2022.

3.4.2. Le périmètre du projet

Le projet Altival dans son intégralité s'étend de Noisy-le-Grand à Sucy-en-Brie reliant les 2 branches du RER A et desservant le territoire concerné par les emprises de l'ex Voirie de Desserte Associée (VDO).

Cependant, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France a souhaité phaser le projet en ne retenant dans un premier temps que la partie Nord du projet (Noisy/RD 4 Chennevières). En effet, le périmètre du projet Altival présenté dans le DOCP et qui a fait l'objet de la présente concertation (section comportant la RD4 en plus) doit permettre de répondre aux enjeux de desserte de la gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express qui sera réalisée à horizon 2022 dans le secteur de l'ex-VDO, à la limite entre les communes de Bry, Villiers et Champigny-sur-Marne (gare de Bry-Villiers-Champigny). En effet, la gare sera située au bord de la RD10 existante, au nord des voies ferrées du RER E. Un Site de Maintenance et

de Remisage (SMR) de la ligne 15 sera implanté le long de la RD10 au sud des voies ferrées. L'arrivée de la ligne 15 sud nécessite de compléter la trame viaire pour permettre à la fois un accès à la gare après son ouverture depuis le sud et l'est du territoire à horizon 2022. La carte du projet Altival tel qu'il a été étudié au DOCP et soumis à la concertation est présentée ci-après (cf. partie 2.1).

Afin de rendre possible la réalisation des tronçons de voirie nécessaires à la desserte de la gare et du SMR du Grand Paris Express, ainsi que des premiers projets urbains, la réalisation prioritaire du projet Altival au nord de la RD4 a été décidée en 2012 lors de la révision du CPRD 2009-2013 et matérialisée par une augmentation des crédits destinée à permettre une première phase de réalisation des travaux.

En parallèle, les réflexions sur l'adaptation du réseau de bus pour la desserte des gares du Grand Paris Express ont permis d'identifier la RD4, de même que les voies de desserte des quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé, comme des axes forts pour les lignes de bus desservant le secteur et pouvant contribuer à constituer un réseau d'armature d'infrastructures en site propre/ou aménagements bus ponctuels, support de l'adaptation du réseau de bus.

Au-delà de ce phasage, parfois peu lisible pour les habitants, le projet ALTIVAL est multiple et comprend plusieurs sections très différentes et qui rendent difficile une vision d'ensemble : section conjointe avec le projet EST TVM, section avec création d'une nouvelle voirie…

On notera que le projet Est-TVM ayant déjà fait l'objet d'une concertation préalable et d'une enquête publique, le dispositif de concertation mis en place pour Altival s'est voulu relativement sobre sur cette section afin de ne pas perturber davantage la lisibilité des 2 projets qui se matérialisent par les mêmes aménagements.

Le détail des sections est présenté ci-après (cf. partie 2.1).

3.4.3. Les craintes existantes sur ce territoire en mutation

Le secteur traversé par le projet Altival est en cours de mutation urbaine. Plusieurs projets sont en cours ou à l'étude. Les délaissés de l'ex-VDO accueilleront l'essentiel de la croissance urbaine du secteur en particulier au nord de la RD4. Plusieurs Plans Locaux d'Urbanisme sont d'ailleurs en cours de révision sur le secteur d'étude et notamment les PLU de Chennevières et de Champigny.

Les projets de logements représentent un potentiel de création de 3 500 logements environ d'ici 2020 principalement à Noisy-le-Grand (projets du Mont d'Est, Maille Horizon et Clos aux Biches) Champigny et Chennevières-sur-Marne. Puis 4 000 à 5 000 logements seraient créés sur le secteur d'étude entre 2020 et 2030.

Entre 10 et 25 000 m² de bureaux devraient être créés d'ici à 2030, dont 10 000 m² à Villiers-sur-Marne dans la ZAC Marne Europe. Le reste de la création de bureaux est attendu entre 2020 et 2030 à Villiers-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne.

En termes d'activités, les différents projets recensés correspondent à un potentiel de création de 300 000 m² d'ici à 2020 (répartis à Villiers-sur-Marne, Sucy-en-Brie et Champigny-sur-Marne) puis 450 000 m² après 2020 à Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne.

D’après les objectifs du CDT des Boucles de la Marne (Champigny, Bry, Villiers, Chennevières), ces projets devraient permettre la création de 10 000 emplois à 15 ans et 17 000 emplois à horizon 2030 sur les 4 communes concernées.

Ce contexte particulier engendre 2 difficultés pour le projet et la concertation préalable, la perception des publics interrogés sur l’intérêt du projet Altival pouvant ainsi en être altérée :

- D’une part, le projet Altival est directement soumis à ce développement urbain puisqu’il constituera une épine dorsale sur laquelle reposeront l’attractivité et la desserte des futurs quartiers. Aussi, l’opposition éventuelle à une densification urbaine dans ce secteur peut amener à un refus du projet d’infrastructure de transport malgré les enjeux de dessertes actuelles et futures.
- D’autre part, Altival s’inscrit dans des espaces aujourd’hui peu urbanisés et peu habités. Le potentiel de futurs utilisateurs qui s’implanteront dans ces secteurs n’existant pas encore aujourd’hui, la concertation se base sur un public parfois plus éloigné de l’infrastructure ayant de fait moins d’intérêt à ce qu’Altival soit réalisé.

On notera que ces enjeux urbains se combinent aux enjeux de transports et de desserte, avec des débats politiques, notamment lors d’élections municipales, qui ont évolués, ce qui requiert donc une présentation fine.

3.4.4. Les confusions avec les autres projets d’infrastructures

Le projet Altival se situe dans un secteur de l’ex Voirie de Desserte Orientale (VDO), projet de rocade autoroutière A87 jamais réalisée par l’Etat qui devait relier l’autoroute A4 à la RD4 ‘ex RN4) puis la RD19/RN406. Pour cela, une réserve foncière de plus de 100 hectares avait été exempte de toute urbanisation sur 15 km de long et 80 m de large en moyenne, traversant les communes de Champigny-sur-Marne, Villiers, Chennevières-sur-Marne, Ormesson et Sucy-en-Brie. En résulte aujourd’hui une longue friche verte qui devrait notamment accueillir le projet Altival.

Un projet de déviation de la RN4, aujourd’hui devenue RD4, par le Sud sur la commune de Chennevières avait également été envisagé par l’Etat. Au sujet de cet ancien projet, un habitant d’Ormesson déclare lors de la concertation qu’il espère que le projet de réaménagement de la RD4 avec un site propre bus « n'est pas une manière détournée d’imposer la fameuse déviation » contre laquelle il dit lutter depuis des années.

Aussi, malgré l’abandon de ces projets autoroutiers, notamment dans le cadre du SDRIF de 2013, les habitants des communes de ce secteur gardent ces intentions en mémoire d’où l’existence d’un risque de confusion entre le projet d’autoroute et le projet de desserte plus locale s’appuyant sur une infrastructure de transports structurante.

A ceci, s’ajoute également la confusion de la création des gares de la ligne de métro 15 sud et du RER E/ligne P Bry-Villiers-Champigny dont l’emplacement et le fonctionnement ne sont pas totalement intégrés, voire pas connus, par les habitants.

3.4.5. De multiples sollicitations

Comme rappelé ci-dessus, la concertation du projet Altival s’inscrit dans un secteur en développement sur lequel plusieurs projets d’aménagements urbains ou d’infrastructures de transports sont en cours.

Le public est ainsi sollicité régulièrement par les maîtres d'ouvrages sur des projets qui s'interconnectent, ce qui brouille leur lisibilité et perturbe la mobilisation des habitants et futurs usagers.

Les consultations suivantes se sont tenues dans une période concomitante ou proche de la période de concertation du projet Altival (9 mai – 19 juin 2016) :

- La concertation publique en vue de créer la gare de RER E/ligne P de Bry-Villiers-Champigny menée par la SNCF Réseau du 6 juin au 6 juillet 2016 ;
- les Assises des Transports et des Mobilités organisées par la ville de Champigny de février à septembre 2016. Durant les temps de réflexion et d'échange qui sont proposés notamment sous forme d'ateliers, les Campinois sont invités à exprimer leurs souhaits, à réfléchir aux solutions possibles et en particulier aux demandes d'améliorations concrètes qui peuvent être portées devant les autorités des transports (STIF, RATP, Département…). Le projet Altival a notamment été abordé par la ville à plusieurs reprises.
- Une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire relative à la ZAC Marne Europe, valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Villiers-sur-Marne, organisée par EPAMARNE du lundi 14 mars au vendredi 15 avril 2016.

S'ajoutent également les consultations des habitants mises en place par les communes dans le cadre de leur modification ou de leur révision de Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Enfin, afin de préparer la concertation, le Département avait diffusé un questionnaire en janvier 2016 aux habitants du secteur pour évoquer leurs besoins en matière de transport en commun et demander un premier avis sur le projet Altival. La synthèse des résultats de ce questionnaire est présentée ci-après (cf. partie 3.2.4).

3.5. LA POURSUITE DU DIALOGUE APRES LA CONCERTATION

Le présent bilan de concertation fera l'objet d'un retour auprès du public consulté, conformément aux engagements du Département du Val-de-Marne. Une seconde lettre d'information sera envoyée pour rendre compte des enseignements issus de la concertation aux participants, habitants, usagers et salariés à proximité du tracé. Elle sera distribuée suivant le périmètre de diffusion déjà établi (cf. annexe en partie 8.1.5) :

Elle sera également remise aux entreprises à proximité du tracé et mobilisées pendant la concertation, ainsi qu'à l'ensemble des partenaires et des villes, qui seront sollicités pour relayer les résultats du bilan.

Le site internet dédié au projet Altival intégrera une nouvelle page d'actualité sur ces résultats, avec la possibilité de télécharger l'intégralité du bilan et la seconde lettre d'information. Les médias du Conseil départemental du Val-de-Marne (site internet et magazine) participeront également à la diffusion du bilan.

L'enquête publique constituera également la prochaine étape officielle de rencontre du public. Elle se tiendra vraisemblablement en 2018.

4. LES AVIS DES COLLECTIVITES LOCALES

4.1. LA PARTICIPATION DES COLLECTIVITES

Les villes de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Champigny, Chennevières, La Queue-en-Brie et du Plessis-Trévise, ainsi que le Département de Seine-et-Marne ont participé à la concertation en transmettant un avis écrit par courrier au département ou bien par le biais d'élus ou de techniciens qui ont participé directement aux ateliers et réunions.

Les villes de Noisy-le-Grand et de Chennevières ainsi que le Département de Seine-et-Marne ont participé à la concertation en transmettant un courrier (cf. annexe partie 8.4.1), tandis que des élus de La Queue-en-Brie et du Plessis-Trévise se sont exprimés lors du Comité des Déplacements en ouverture de la concertation.

Les élus du secteur se sont globalement fortement impliqués compte-tenu des enjeux du projet. Les ateliers ont systématiquement associé un élu des villes concernées avec notamment la présence et la prise de parole du Maire de Champigny, du Maire de Chennevières et du Président du Conseil départemental à l'atelier du Bois l'Abbé à Champigny, ainsi que de la présence et la prise de parole du Maire de Chennevières à l'atelier et à la rencontre entreprises qui se sont tenus sur la ville. Le maire de Bry-sur-Marne a également participé activement à la discussion de la rencontre entreprise qui s'est tenue sur sa ville. Enfin, des élus de Villiers ont participé à la rencontre qui s'est tenue sur le marché du centre-ville le 19 mai 2016.

4.2. LES AVIS DES COLLECTIVITES

Globalement les collectivités ont fait part de leur soutien et de leur avis favorable au projet Altival. Certaines ont par ailleurs regretté que le périmètre du projet et le périmètre de concertation ne prennent pas suffisamment en compte leur territoire, notamment les communes situées à l'est du tracé (Le Plessis-Trévise et la Queue-en-Brie) et qui souhaite que le projet Altival puisse favoriser l'accessibilité de leurs habitants au réseau de transport en commun francilien et à la capitale.

4.2.1. La ville de Champigny

M. Dominique ADENOT, Maire de Champigny-sur-Marne, a affirmé lors de l'atelier du Bois l'Abbé, l'intérêt de sa ville pour le projet Altival estimant qu'il était important pour Champigny-sur-Marne de s'ouvrir et de se connecter avec les territoires voisins. Il a ainsi indiqué qu'il fallait repenser le développement des transports sur la commune et avec les territoires alentours, sans se restreindre à la question des rabattements vers les nouvelles gares.

Il s'est dit par ailleurs favorable au prolongement de la RD10 sur sa commune pour laquelle il a rappelé qu'actuellement l'appellation du boulevard Jean-Monnet renvoie uniquement à la commune de Villiers-sur-Marne mais qu'il existe une intention de lui donner à termes le nom de la ville jumelée de Champigny.

M. Christian FAUTRE, 1er adjoint de Champigny, a rappelé lors de l'atelier des Mordacs que ce projet d'infrastructure de transport performante s'inscrira dans un territoire qui sera amené à se développer.
Il a ajouté que le projet intéresse les habitants et mais également la Ville parce que l'objectif est de profiter de ces nouvelles infrastructures pour développer le territoire notamment sur le plan économique.

Lors du Comité des Déplacements du 9 mai 2016, un technicien des services de la ville de Champigny a rappelé l'attachement de la Ville au projet et de son soutien au Département notamment pour tenir les délais. Il a indiqué que l'un des enjeux les plus importants était de « retisser de la ville autour de cette friche » que constituent les emprises de la VDO et que « Altival et la RD10 seront un déclencheur pour pouvoir urbaniser ces friches ». Concernant les espaces en friche de l'ex VDO, la ville estime qu'Altival pourra participer aux continuités écologiques mais que le PLU permettra également que les continuités écologiques soient prises en charge par les parcelles privées. Elle estime que la continuité écologique ne doit pas s'imposer uniquement à Altival mais à l'ensemble des aménagements du secteur.

Synthèse :
La ville de Champigny a exprimé lors de la concertation son soutien au projet Altival et son attente à la fois pour favoriser les déplacements de ses habitants et notamment ceux qui vivent dans les quartiers politique de la ville mais aussi pour favoriser le développement du secteur de l'ex-VDO pour lequel Altival constituera une colonne vertébrale et un axe de développement. La ville de Champigny a également exprimé un avis favorable sur le prolongement de la RD10 sur son territoire. Elle estime d'ailleurs que la responsabilité et l'effectivité de la continuité écologique qui s'impose aux aménageurs sur ce site et pas uniquement au projet Altival.

4.2.2. La ville de Chennevières

La Ville de Chennevières a transmis son avis dans le cadre de la concertation réglementaire organisée par le Département du Val-de-Marne concernant l'infrastructure Altival par courrier du 31 mai 2016.

La Ville est favorable au projet estimant qu'Altival allait améliorer les transports en commun en accompagnant le développement des lignes de bus actuelles et en facilitant l'accès aux gares du RER A et du Grand Paris Express. Le projet permettra aux habitants de rejoindre rapidement les pôles de transport mais également les services publics, commerces, entreprises et espaces de loisirs.

La Ville de Chennevières se félicite que la section de la RD4 entre la tour Hertzienne et le carrefour Pince-Vent ait été intégrée dans le périmètre de concertation alors qu'elle n'avait pas été retenue par le STIF dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Elle estime que la RD4 est aujourd'hui très « dégradée et identifiée comme une coupure au sein de la ville », mais qu'elle « sera demain un axe important de rabattement vers les gares du Grand Paris Express pour les habitants du secteur mais aussi de Seine-et-Marne ». Elle indique que la création d'un « couloir bus bidirectionnel dédié est indispensable » afin de ne pas insérer les bus dans la circulation automobile et ainsi améliorer le temps de trajet vers les gares. Ce projet d'infrastructure permettra de requalifier cet axe grâce à des aménagements de bandes cyclables protégées, de trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite, d'espaces végétalisés mais également de places de stationnements identifiées. Elle rappelle qu'un emplacement réservé d'une largeur de 28 mètres au bénéfice du Département a d'ailleurs été prévu au Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Chennevières.
Si le Département a rappelé que la question du gabarit reste compliquée sur la RD4 où les emprises sont contraintes et nécessitent des expropriations, M. Jean-Pierre BARNAUD, maire de Chennevières a

estimé lors de l'atelier qui s'est déroulé sur le secteur Chennevières/Ormesson que les emprises semblent au contraire suffisantes, contrairement à Ormesson, en dehors de quelques points durs.

Lors de la rencontre avec les entreprises du 14 juin 2016, Mme Marie-Christine DIRRINGER, maire-adjoint de Chennevières, indique que la ville a un projet urbain en entrée de ville sur les friches de la VDO. Ce projet de densification à approfondir a été présenté à la population. Il comprend du développement économique et de l'habitat autour d'Altival. Ce projet va dans le sens d'un rééquilibrage à l'est qui nécessite la mise en place de transports.
Elle estime que l'emploi sur le centre commercial Pince-Vent est assez local (avec l'importance du quartier d'habitat social de Champigny/Chennevières) d'où l'importance du projet Altival et des liaisons courtes vers le centre commercial. Par ailleurs, le trafic est dense sur cet axe et elle estime que le projet est capital pour permettre la mise en place d'infrastructure favorisant des transports en commun efficaces alternatifs à l'automobile. Par ailleurs la zone se développe avec la création d'un cinéma. L'offre de transport devra également être qualitative de nuit.

Lors de la rencontre avec les entreprises du 15 juin 2016, Mme. Annie PELLET-SCHIFFRINE, maire-adjoint à Chennevières indique que des études sont en cours de réalisation afin de densifier la zone avec de l'habitat et une partie de développement économique tout le long de la RD4. Elle note notamment l'importance du développement d'un service de transport dans la zone industrielle, qui regroupe près de 2000 emplois, notamment aux heures de pointe du matin et du soir. De même, elle affirme la nécessité de l'amélioration de la desserte vers la zone d'activités de Pince-Vent qui va également être amenée à se développer.

M. Richard DELLA MUSSIA, conseiller municipal délégué au Développement Durable et aux Transports à Chennevières, a relevé lors de la rencontre avec les entreprises du 15 juin 2016 la difficulté actuelle pour se rendre sur Paris, notamment pour les poids lourds. Il rappelle également qu'avec Altival, il sera possible à l'horizon 2022 de rejoindre des grandes gares d'interconnexion qui permettront de rallier rapidement des points clés tels que l'aéroport d'Orly ou le secteur de Marne-la-Vallée.
En revanche, dans le quartier du Bois l'Abbé, la ville souhaite que les bus partagent la route avec les autres véhicules. A ces endroits, le projet Altival pourrait prévoir des aménagements de voiries ponctuels.

Enfin, la ville de Chennevières rappelle dans son courrier du 31 mai 2016 que le prolongement de l'infrastructure Altival au Sud vers Sucy-en-Brie reste indispensable pour accompagner le développement des emprises de l'ex-Voie de Desserte Orientale.

On notera que la ville de Chennevières a participé activement en diffusant également une lettre d'information dédiée au projet et à la concertation (cf. annexe en partie 8.2.2).

Synthèse :
La ville de Chennevières a exprimé lors de la concertation son soutien au projet Altival et son attente à la fois pour favoriser les déplacements de ses habitants et favoriser le développement des secteurs de l'ex-VDO (prolongement de la RD10) mais surtout de la RD4 pour lesquels Altival constituera une colonne vertébrale et un axe de développement.
Elle souhaite des fonctionnalités complètes sur la RD4 (couloir bus bidirectionnel, bandes cyclables protégées, trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite, espaces végétalisés et

stationnement) acceptant par là même de conserver un ancien emplacement réservé inscrit dans son PLU et ce, malgré la nécessité de recourir à des éventuelles expropriations.

4.2.3. La ville de Bry-sur-Marne

M. Jean-Pierre SPILBAUER, maire de Bry-sur-Marne, a indiqué lors de la rencontre avec les entreprises du 2 juin 2016 que la question la plus importante est celle de l'accès à la gare de Bry-Villiers-Champigny de la future ligne 15 sud. Outre les aspects liés aux transports en commun, il a indiqué qu'une passerelle était en projet au-dessus de l'autoroute A4 et qu'elle permettrait une liaison douce efficace vers les entreprises implantées sur les Hauts de Bry. Il a par ailleurs beaucoup insisté sur l'importance des déplacements en vélo dans ce secteur.

De plus, il a rappelé que les Hauts de Bry-sur-Marne vont être amenés à se développer dans les années à venir et que la ville de Bry était très favorable à Altival, avec le tracé tel qu'il est initialement pensé sur sa partie Nord: du boulevard Georges Méliès jusqu'à Noisy-le-Grand. Il a ajouté ensuite que la ville demande à la RATP que la ligne 520 fasse un véritable circuit dans les deux sens de circulation pour desservir à la fois les Hauts de Bry et le quartier de la Pépinière qui n'est pas desservis par le bus actuellement.

Synthèse :
La ville de Bry-sur-Marne a exprimé lors de la concertation son soutien au projet Altival et son attente à la fois pour favoriser les déplacements et notamment ceux des salariés et clients des entreprises des Hauts de Bry mais aussi pour favoriser le développement de ce secteur. La ville de Bry a également fortement insisté sur la nécessaire qualité des accès à la gare Bry-Villiers-Champigny.

4.2.4. La ville de Noisy-le-Grand

L'avis par courrier en date du 10 mai 2016 de la ville de Noisy-le-Grand portait uniquement sur le dispositif de concertation qu'elle estimait insuffisant sur sa commune.

> *Nota : En effet, le projet Altival reprenant le tracé du projet Est-TVM, la population de la ville de Noisy-le-Grand a déjà été rencontrée dans le cadre de la concertation préalable et de l'enquête publique de ce projet, pour les mêmes aménagements. Aussi, le Département n'a pas souhaité développer un dispositif trop important sur cette commune. Une rencontre avec les usagers de la gare routière de Noisy-Mont-d'Est a néanmoins été organisée le 7 juin 2016).*
> *En réponse au courrier, le Département s'est engagé à une plus étroite collaboration lors des prochaines phases du projet (cf. annexe en partie 8.4.1).*

Synthèse :
La ville de Noisy-le-Grand, favorable au projet Altival et au projet EST TVM, estime que son territoire doit être plus associé au projet.

4.2.5. Les villes de la Queue-en-Brie et du Plessis-Trévise et le Département de Seine et Marne

M. Marc FROT, Conseiller municipal au Plessis-Trévise, a indiqué lors du Comité des Déplacements du 9 mai 2016 que la concertation semblait « exclure » les habitants de la Queue-en-Brie, du Plessis Trévise et de Pontault-Combault situés à l'est du projet Altival. Il s'interroge également sur l'adaptation du

réseau de bus et la desserte du pôle de Villiers–sur-Marne avec l'arrivée de la nouvelle gare Bry-Villiers-Champigny, craignant un allongement du temps de parcours pour les habitants des communes précitées.

M. Philippe MOUCHARD, Maire Adjoint à la Queue-en-Brie, a émis lors du Comité des Déplacements du 9 mai 2016, le souhait que la ville de la Queue-en-Brie soit intégrée au périmètre de concertation car le projet concerne le secteur Pince-Vent, en partie sur son territoire communal. Il estime que l'entrée de la Métropole du Grand Paris se situe à l'est de Pince-Vent, en limite de Pontault-Combault, sur la RD4 qui mériterait selon lui d'être réaménagée. Il estime souhaitable de développer les transports en commun sur cet axe notamment en raison des centres commerciaux fréquentés par les Val-de-Marnais et des Seine-et-Marnais et de la création d'un cinéma à Pince-Vent. Il indique également qu'une zone artisanale va être construite sur la commune de la Queue-en-Brie. Aussi, il souhaite un prolongement du projet jusqu'à Pontault-Combault pour rendre « le secteur accueillant et convivial ».

Le Département de Seine-et-Marne a rendu son avis par courrier du 17 juin 2016. Il estime que le projet Altival permettra en premier lieu, pour les habitants et salariés concernés de rejoindre plus rapidement le RER A et le RER E, la ligne P et la ligne 15 sud du métro du Grand Paris Express. Il viendra ainsi consolider et prolonger la rocade (TVM, TCSP Pompadour - Sucy Bonneuil) déjà avancée sur la proche couronne sud-est. Aussi, le Département de Seine-et-Marne « soutient naturellement » le projet Altival qui renforcera, selon lui, le maillage et l'efficacité des infrastructures de transport en frange de la Seine-et-Marne.
Pour la Seine-et-Marne, le projet permettra, depuis les communes du Val-de-Marne, une amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité des pôles d'emplois, d'enseignement supérieur et de de recherche, de services et de loisirs de Noisy/Champs, de la cité Descartes, et des secteurs 3-et-4 de Marne-la-Vallée, mais également des pôles situés le long du RER E. En effet, Altival favorisera les nombreux déplacements domicile - travail, en provenance du territoire d'étude vers la Seine-et-Marne, et le basculement des fréquentations du RER A vers le RER E, sur les marges du département.
De plus, il stimulera l'emploi sur le Haut Val-de-Marne, en desservant des zones d'activités existantes et en projet, en limites du département de Seine-et-Marne. Il facilitera les flux d'actifs vers le Haut Val de Marne en provenance des franges Est de la Seine et Marne, et favorisera de nouvelles possibilités de rabattement vers la future gare de Bry-Villiers-Champigny, notamment pour les actifs du sud de la commune de Pontault-Combault.
A cet égard, le Département de Seine-et-Marne souhaite que les lignes de bus qui circuleront sur l'infrastructure Altival, existantes, à créer ou restructurer, soit identifiées dans les phases ultérieures d'études. L'opportunité d'une ligne de bus au départ de la Commune de Pontault-Combault pourrait utilement être étudiée, en s'appuyant sur la réflexion globale que le Département du Val-de-Marne souhaite mener sur les possibilités d'aménagement de la RD4.

Synthèse :
Les collectivités situées à l'est du tracé ayant participé à la concertation ont exprimé leur soutien au projet Altival qui favorisera le développement de ces territoires et facilitera l'accès vers le réseau de transport en commun lourd francilien. Elles souhaitent également que le Département du Val-de-Marne et le STIF étudient, si ce n'est une extension vers l'est au-delà de Chennevières, des liaisons bus efficaces qui puissent emprunter les aménagements de la RD4 pour laquelle une requalification avec des aménagements en faveur des transports en commun est souhaitée.

5. LES AVIS EXPRIMES LORS DES ATELIERS

5.1. L'ATELIER DU QUARTIER DU BOIS L'ABBE

L'atelier a réuni 7 personnes sur 2 tables (hors élus) : 5 habitants du quartier Bois l'Abbé à Champigny et 2 habitants de Chennevières. Seules les contributions des habitants ont été prises en compte ci-dessous.

5.1.1. Les besoins de déplacements

Seuls 3 personnes étaient utilisatrices des bus qui desservent leur quartier notamment les lignes 208 et 308en direction des gares de RER. 3 personnes ne se déplacent pas régulièrement ni en transport ni en voiture, car n'exerçant pas d'emploi. Les 7 participants ont indiqué prendre plutôt leur voiture notamment ceux qui ont des déplacements professionnels. Enfin un participant est un cycliste régulier.

Les freins à l'utilisation du bus qui ont été relevés sont le manque de fréquence, le temps de parcours trop long amplifié par la densité de la circulation, les amplitudes horaires trop restreintes, le manque de confort et le manque de dessertes (notamment Noisy-le-Grand et Boissy-Saint-Léger).

L'ensemble des participants a plébiscité un accès à la ligne 15 sud du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la gare Bry-Villiers-Champigny pour effectuer des déplacements professionnels et de loisirs vers les grands équipements (hôpitaux, université…). Les participants ont indiqué que le moyen de rabattement à privilégier vers la gare Bry-Villiers-Champigny serait le bus, puis le vélo, la voiture étant moins plébiscitée. Les participants ont de manière générale plébiscité un accès en bus au RER A à Noisy-Mont d'Est et au centre commercial des Arcades à Noisy-le-Grand.

Concernant le projet, l'ensemble des participants a souhaité que les lignes de bus 208 et 308 empruntent l'infrastructure Altival pour qu'elles puissent gagner en rapidité. A la question « où aménager en priorité des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ? », les participants ont indiqué l'avenue Salvador Allende (RD145) au Nord du quartier, l'avenue du 8 mai 1945 (RD207) à l'Ouest du quartier et la RD4 à Chennevières pour désenclaver le quartier et accéder aux différents centres commerciaux sur la RD4.

Concernant l'aménagement de cette voirie, l'ensemble des participants a plébiscité l'aménagement des voies réservées au bus en priorité. Vient ensuite la nécessité d'avoir des trottoirs confortables et de garantir la circulation générale des automobiles malgré le développement des fonctionnalités de la voie. Les aménagements paysagers sont moins plébiscités, ce qui semble indiquer que les participants sont plus sensibles à la fonctionnalité de l'axe qu'à son paysagement.

5.1.2. Relier le quartier au tracé d'Altival

Les participants ont identifié sur une carte leur lieu de résidence et leur lieu de travail. Seul un habitant travaille à Chennevières, la plupart travaillant à Paris ou en proche banlieue.

Puis, ils ont indiqué leurs lieux de correspondance avec les transports en commun identifiant principalement les gares de Villiers-sur-Marne et de Champigny-Saint-Maur, puis les gares de Noisy-le-Grand-Mont-d'Est et de La Varenne-Chennevières.

Les équipements de loisirs (sport, culture…) identifiés par les participants sont assez locaux (Plaine des Bordes, futur cinéma, Parc Départemental du Plateau, bibliothèque André Malraux. Le centre commercial Pince Vent est également cité. Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) identifiés par les participants sont en général plus lointains, en dehors des écoles, et sont localisés dans les centres villes de Chennevières et Champigny (mairie par exemple) ou au-delà pour les équipements de nature départementale ou métropolitaine (hôpital Henri Mondor, La Salpêtrière, la préfecture de Créteil, la sous-préfecture de Nogent-sur-Marne).

Enfin, les participants ont identifié des trajets types essentiellement en transports en commun à proximité du projet Altival qui leur semblaient importants et en particulier :

- Le trajet quartier du Bois-l'Abbé vers le RER E à Villiers-sur-Marne pour se rendre notamment au travail vers Paris ou vers Noisy-le-Grand. La ligne de bus 308 est bien identifiée mais la voiture a aussi été évoquée pour ce trajet. Les difficultés en transport en commun sur ce trajet sont liées à la densité de la circulation, à la faiblesse des fréquences, au manque d'amplitudes horaires pour certains salariés, au manque de compatibilité avec les horaires des RER, au manque de régularité de la ligne 308. La durée du trajet englobant le temps de parcours en RER est aussi évoqué.
- Le trajet quartier du Bois-l'Abbé vers le RER A à Champigny-Saint-Maur pour se rendre notamment au travail vers Paris. La ligne de bus 208 est bien identifiée. Les participants relèvent des difficultés liées à la densité de la circulation, aux incivilités de certains « jeunes », au manque de régularité et à l'accessibilité des stations. Les participants estiment que la ligne SITUS 7 également identifiée pour ce trajet est contraignante.
- Le trajet quartier du Bois-l'Abbé vers la zone industrielle de Chennevières pour se rendre au travail.
- Le trajet quartier du Bois-l'Abbé vers Vincennes pour se rendre notamment au travail.
- Le trajet quartier du Bois-l'Abbé vers le RER A à La Varenne.
- Le trajet quartier du Bois-l'Abbé vers Créteil par les lignes de bus existantes (308 notamment).

En conclusion, les participants ont pointé la nécessité d'aménager la RD4 et de prolonger Altival vers Ormesson / Chennevières.

5.2. L'ATELIER DU QUARTIER DES MORDACS

L'atelier a réuni 9 personnes sur 2 tables : 4 habitants du quartier des Mordacs, 1 du quartier Coeuilly, 1 du centre-ville et 1 du quartier du Bois l'Abbé à Champigny, ainsi que 1 habitant de Chennevières également du quartier du Bois l'Abbé et 1 participant de Paris non concerné par le projet même indirectement et ayant participé également à l'atelier de Chennevières/Ormesson.

5.2.1. Les besoins de déplacements

5 participants sur 9 sont utilisateurs des bus qui desservent leur quartier pour leur déplacement vers leur lieu de travail, d'études ou de loisirs. 4 participants utilisent également le RER dans leur trajet quotidien. 2 participants utilisent régulièrement leur voiture dont une personne handicapée.

Les freins à l'utilisation du bus relevés sont une fréquence insuffisante, le temps de parcours trop long amplifié par la densité de la circulation, les amplitudes horaires trop restreintes (y compris pour revenir

de Paris le soir), le manque de confort (notamment pour la personne handicapée), l'absence de desserte du quartier de Coeuilly pour la personne concernée et le coût des transports.

L'ensemble des participants a plébiscité un accès à la ligne 15 sud du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la gare Bry-Villiers-Champigny notamment pour des déplacements professionnels et de loisirs en raison d'une connexion plus rapide au réseau de transport en commun francilien. Le participant n'habitant pas sur le territoire s'est dit opposé à cette desserte car il s'oppose surtout à l'ensemble du projet des lignes de métro du Grand Paris Express indiquant l'inutilité de ce projet métropolitain.

Les participants ont indiqué que le moyen de rabattement privilégié vers la gare Bry-Villiers-Champigny était le bus, puis le vélo, la voiture étant moins plébiscitée. Les participants ont également plébiscité généralement un accès en bus au RER A à Noisy-Mont d'Est et au centre commercial des Arcades à Noisy-le-Grand.

Concernant le projet, les participants ont tous souhaité que les lignes de bus 208 et 308 empruntent l'infrastructure Altival. A la question « où aménager en priorité des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ? », les participants ont indiqué l'axe de la RD10 pour améliorer l'accès au secteur concerné et désengorger les voiries attenantes, la RD4 pour fluidifier le trafic des bus et permettre d'accéder plus facilement au centre commercial Pince-Vent, l'avenue Maurice-Thorez (RD233), identifiée comme trop étroite, qui permet aujourd'hui d'accéder à la gare de Villiers-sur-Marne en bus 308, et enfin, la rue Ambroise-Croizat et la RD3 (tracé de Est-TVM).

La majorité des participants (6 personnes) est favorable au prolongement de la RD10 estimant que cet aménagement permettra de désenclaver le quartier en créant une liaison plus directe. Celle-ci permettra de faire gagner du temps, d'attirer les entreprises et de refaire le lien entre le haut et le bas de Champigny-sur-Marne, les emprises de l'ex VDO constituant une coupure urbaine aujourd'hui. Deux participants y sont au contraire opposés pour des questions liées au développement durable avec la crainte d'une augmentation du nombre d'automobiles et de camions dans le secteur.

Concernant l'aménagement de cette voirie, les participants ont plébiscité l'aménagement des voies réservées au bus en priorité. Viennent ensuite la nécessité d'avoir des trottoirs confortables, des aménagements paysagers et des aménagements cyclables. La fonctionnalité automobile est moins plébiscitée, ce qui semble indiquer que les participants privilégient un axe apaisé voire excluent l'usage de la voiture sur cet axe.

En complément, les participants rappellent l'importance de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, notamment lors de l'accostage des bus qui se stationnent trop loin des trottoirs. Enfin, la création d'une ligne qui desservirait le quartier de Coeuilly, avec par exemple une voie qui relierait les Perroquets au quartier des Mordacs, est évoquée.

5.2.2. Relier le quartier au tracé d'Altival

Les participants ont identifié sur une carte leur lieu de résidence et leur lieu de travail. Seul 2 habitants travaillent à Champigny (centre), la plupart travaillant à Paris ou en proche banlieue (une personne à Créteil). Le participant habitant de Paris n'a pas souhaité participer à cette partie de l'atelier estimant qu'il ne pouvait pas répondre aux questions.

Puis, ils ont indiqué leurs lieux de correspondance avec les transports en commun identifiant principalement les gares de Villiers-sur-Marne et de Champigny-Saint-Maur.

Les secteurs commerciaux utilisés par les participants sont le centre commercial des Arcades à Noisy-le-Grand et le centre commercial Pince-Vent à Chennevières/Ormesson, ainsi que le supermarché Leclerc de Champigny-sur-Marne, tous trois sur le tracé d'Altival. Les équipements de loisirs (sport, culture…) identifiés par les participants sont localisés à Champigny (cinéma, parc du Tremblay…) ou sont plus lointains (Parcs du Val-de-Marne, Paris…). Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) identifiés par les participants sont en général plutôt locaux (mairie annexe, centre de santé, établissements scolaires…) ou localisés dans les centres villes de Chennevières et Champigny (mairie par exemple) mais les participants utilisent aussi des équipements hospitaliers plus lointains et présents sur le tracé d'Altival (hôpital Saint-Camille, hôpital privé de Marne-la-Vallée…).

Enfin, les participants ont identifié des trajets types essentiellement en transports en commun à proximité du projet Altival qui leur semblaient importants et en particulier :

- Un trajet quartier Mordacs/Bois l'Abbé vers le RER E à Villiers-sur-Marne pour se rendre notamment au travail ou sur les lieux d'études. Les participants ont déclaré faire ce trajet en bus (308) malgré les difficultés rencontrées ci-dessus. Le carrefour entre l'avenue Maurice-Thorez et la RD145 a été identifié comme une difficulté importante pour la circulation. Un participant estime qu'Altival permettrait de désengorger ce « nœud routier ».
- Un trajet quartier Coeuilly/Mordacs vers le centre-ville de Champigny que 2 participants ont dit faire en voiture, notamment pour se rendre à leur travail malgré les problématiques de circulation dense et de stationnement arrivés à destination (personne handicapée). Un autre participant effectue ce trajet avec la ligne de bus 208.
- Un trajet Fort de Champigny vers Avenue Roger-Salengro (RD4) à Ormesson qu'un participant a déclaré faire en vélo et en voiture. Il a indiqué devoir emprunter des itinéraires « parallèles » en raison des embouteillages chroniques.
- Un trajet Fort de Champigny vers le RER E à Villiers-sur-Marne qu'un participant a déclaré faire en voiture malgré le caractère payant du stationnement, contrairement aux abords du pôle de transport Champigny-Saint-Maur.

En conclusion, les participants ont fait plusieurs suggestions pour améliorer le projet. Une personne a demandé un arrêt proche de la résidence du Plateau à Champigny afin d'ouvrir cette résidence sur la ville pour réduire notamment les problèmes de sécurité.
Un participant estime que la réglementation du stationnement dans les quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé permettrait d'améliorer la fluidité de la circulation. Une personne indique qu'un résistant est mort à proximité de la résidence des Lionnes pendant la Guerre et souhaiterait qu'un arrêt porte son nom.
Enfin, les participants indiquent que le projet est attendu depuis longtemps dans le quartier car « les résidents n'en peuvent plus des transports actuels ».

5.3. L'ATELIER DU SECTEUR CHENNEVIERES / ORMESSON

L'atelier a réuni 16 personnes sur 3 tables : 3 habitants de quartiers limitrophes de la RD4 directement concernés par le projet, 2 habitants du quartier du Fort, 7 habitants du centre-ville et 2 habitants du quartier du Moulin plus au Sud pour la ville de Chennevières, 1 seul habitant d'Ormesson du secteur de

la RD4, donc directement concerné par le projet ainsi qu'1 participant de Paris non concerné par le projet même indirectement et ayant participé également à l'atelier des Mordacs.

5.3.1. Les besoins de déplacements

Les participants sont, en majorité, plutôt utilisateurs de leur voiture dans leur déplacements quotidiens y compris pour se rabattre sur les transports en commun lourds comme le RER A à la Varenne. D'ailleurs, une majorité des participants utilise ce RER. Le bus est moins employé mais sert aussi de rabattement vers le RER A à la Varenne ou à Champigny-Saint-Maur. Des participants indiquent se rabattre également à pied.

La faible utilisation des bus s'explique notamment par le manque de fréquence, le temps de parcours trop long amplifié par la densité de la circulation, les amplitudes horaires trop restreintes (y compris pour revenir de Paris le soir), le coût des transports en commun amplifié par l'obligation de changer de ticket du fait du changement de zone, l'éloignement de l'arrêt de bus et le manque de confort.

Plus de 80 % des participants ont plébiscité un accès au RER E et surtout à la ligne 15 sud du métro du Grand Paris Express notamment pour effectuer des trajets de banlieue à banlieue (Créteil) et accéder rapidement aux aéroports. 2 participants se sont dit non intéressés par cette desserte estimant que l'accès au RER A de la Varenne était suffisant. Le participant n'habitant pas sur le territoire s'est dit opposé à cette desserte car il s'oppose surtout à l'ensemble du projet des lignes de métro du Grand Paris Express indiquant l'inutilité de ce projet métropolitain.

Les participants ont indiqué que le moyen de rabattement privilégié vers la gare Bry-Villiers-Champigny était, dans l'ordre exprimé : le bus, puis, la voiture, puis le vélo. Près de 70 % des participants n'ont pas estimé utile d'avoir un accès en bus au RER A à Noisy-Mont d'Est, cette station étant très éloignée. Les autres participants ont jugé que cet accès permettrait cependant de se rendre plus facilement à Paris et à l'Est de l'agglomération parisienne (Disney, Val d'Europe et le TGV).

Concernant le projet, l'ensemble des participants a souhaité que les lignes de bus 208 et 308 empruntent l'infrastructure Altival. Les lignes OPTIL n'ont pas été citées. A la question « où aménager en priorité des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ? », les participants ont indiqué prioritairement la RD4 pour fluidifier le trafic des bus et permettre d'accéder plus facilement au centre commercial Pince-Vent et à la zone industrielle. La question de la difficulté de l'élargissement de la voie a été soulevée en raison de la nécessité d'exproprier sur cet axe.
Concernant l'aménagement de cette voirie, 2 tables de participants (environ 70 % des participants) ont plébiscité l'aménagement des voies réservées au bus en priorité, sans compromettre la circulation automobile. Viennent ensuite la nécessité d'avoir des trottoirs confortables et des aménagements cyclables. Un participant de la table 2 a indiqué qu'il souhaitait que « cette voie devienne un boulevard urbain ». Les participants de la 3ème table ont plutôt priorisé la requalification de l'axe avec des aménagements cyclables et paysagers, la création de voies bus arrivant ensuite. Un participant a ajouté qu'il fallait veiller à ne pas accentuer les problèmes sur la RD4.

Les participants ont ensuite indiqué qu'un site propre pourrait être créé sur la RD10 prolongée et tous étaient globalement favorables au prolongement. Le représentant de la table 3 indique que l'aménagement de la RD10 permettra de créer un itinéraire de délestage ; ce qui ne peut aller que vers de l'amélioration des conditions de circulation du secteur. Les participants ont aussi indiqué qu'un site

propre pourrait être créé sur l'avenue Aristide Briand (RD233) qui s'inscrit dans la 2ème phase du projet Altival. Des personnes se sont toutefois exprimées contre cette proposition d'aménagement.

5.3.2. Relier le quartier au tracé d'Altival

Les participants ont identifié sur une carte leur lieu de résidence et leur lieu de travail. Environ 44 % des participants ont déclaré ne pas travailler. 31 % des participants travaillent à Paris et en proche couronne : une personne travaille à Chennevières, une à Saint Maur, une à Bry et une à Noisy-le-Grand. Le participant habitant de Paris n'a pas souhaité participer à cette partie de l'atelier estimant qu'il ne pouvait pas répondre aux questions.

Puis, ils ont indiqué leurs lieux de correspondance avec les transports en commun identifiant principalement la gare de la Varenne à Saint-Maur (56 %) puis la gare de Champigny-Saint-Maur (31 %) et celle de Villiers-sur-Marne utilisée par un seul participant.

Les secteurs commerciaux utilisés par les participants sont le centre commercial des Arcades à Noisy-le-Grand et le centre commercial Pince-Vent à Chennevières/Ormesson, ainsi que le supermarché Leclerc de Champigny-sur-Marne et les magasins Bricorama et Ikea, tous sur le tracé d'Altival. Les participants ont également cité le centre commercial des 4 Chênes à Pontault-Combault. Les équipements de loisirs (sport, culture…) identifiés par les participants sont localisés à proximité Champigny, Saint Maur et Chennevières. Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) identifiés par les participants sont en général plutôt locaux (mairie annexe, centre de santé, établissements scolaires…) ou localisés dans le centre-ville de Chennevières.

Enfin, les participants ont identifié des trajets types essentiellement en transports en commun à proximité du projet Altival qui leur semblaient important et en particulier :

- Un trajet quartier RD4/Pince-Vent vers Paris. Les participants ont déclaré faire ce trajet en empruntant le RER A en se rabattant en voiture (problématique de stationnement) ou en bus (problématique de temps de parcours).
- Un trajet Chennevières vers Créteil. Les participants ont déclarés faire ce trajet en voiture.
- Un trajet Chennevières vers le Centre commercial Pince-Vent. Les participants ont déclaré faire ce trajet en voiture.
- Un trajet Chennevières vers Paris. Les participants ont déclaré faire ce trajet en voiture (problème de circulation) ou en RER A.
- Un trajet centre-ville de Chennevières vers La Varenne. Les participants ont déclaré faire ce trajet en voiture (problématique de stationnement et de circulation) ou à pied (problème de sécurité sur des trottoirs étroits). Le représentant de la table 2 relève qu'aujourd'hui il est impossible de se garer à la station de Saint-Maur.
- Un trajet quartier du Moulin de Chennevières vers l'hôpital Saint Camille à Bry-sur-Marne. Les participants ont déclaré faire ce trajet en voiture (problématique de stationnement et de circulation).
- Un trajet quartier du centre-ville de Chennevières vers Noisy-Champs. Les participants ont déclaré faire ce trajet en voiture.

En conclusion, les participants ont fait plusieurs suggestions pour améliorer le projet. Une personne a insisté sur la qualité des accès piétons et des trottoirs pour les futurs aménagements. Une personne de la table 3 a évoqué un prolongement d'Altival vers le Sud (quartier du Moulin et la gare de Sucy-Bonneuil) par un « système de téléphérique ». Un participant de la table 1 intervient pour demander

plus d'explications sur le retardement de la partie allant jusqu'à Sucy-Bonneuil et si cette deuxième étape sera prévue après 2022.

Le participant de la table 1 reprend son intervention en indiquant que le plan en coupe de la RD10 tel que présenté, avec une seule voie pour les voitures dans un sens et dans l'autre, semble insuffisant.
Un participant de la table 1 demande quelle sera la largeur de la voie de prolongement de la RD10.
Un deuxième participant de la table 1 intervient pour demander si une voie de circulation est prévue pour le transit des poids lourds.

Le participant de la table 1 poursuit son intervention en demandant si des parkings supplémentaires sont prévus en conséquence des flux que générera l'arrivée des nouveaux arrêts de bus et des gares. Le participant reprend en disant que pour arriver jusqu'aux transports en commun qui les achemineront ensuite vers la gare, les usagers se gareront au niveau des stations intermédiaires pour prendre ensuite les transports en commun. Il prend l'exemple de ce qui se passe actuellement à Chennevières-sur-Marne et note que l'arrivée d'Altival et de la nouvelle gare devrait accentuer le problème.

Un participant de la table 2 demande des explications concernant le déphasage entre la partie du projet prévue sur la RD4 et les autres parties du projet.

Une participante de la table 2 intervient pour savoir si les voies de bus seront situées au centre de voirie, comme sur le plan de coupe, ou s'ils pourraient circuler de part et d'autre.

5.4. SYNTHESE DES APPORTS DES ATELIERS

5.4.1. L'opportunité du projet

La grande majorité des participants aux ateliers a déclaré être très intéressée et favorable au projet Altival et en attendre une amélioration des conditions de transport locales. Seules quelques personnes de Chennevières ne se sont pas senties concernées par le projet, (car pas forcément utilisatrices à l'avenir, ainsi qu'un habitant de Paris peu concerné directement qui s'oppose à Altival essentiellement par principe car il s'agit d'un projet œuvrant la dynamique du Grand Paris.

5.4.2. Les besoins en déplacements

Le mode de transport actuellement privilégié par les participants des ateliers est principalement le bus (208-308) dans l'objectif de se rendre à une gare RER pour rejoindre Paris (RER E à Villiers-sur-Marne et RER A à Champigny-Saint-Maur).
L'utilisation de la voiture est également très présente en 2ème mode de déplacement utilisé. Quelques participants de l'atelier de Chennevières ont indiqué utiliser prioritairement la voiture, y compris pour se rabattre vers les RER en fonction des facilités de stationnement, qui se réduisent selon eux.
Pour les résidents du centre-ville de Chennevières, le pôle de La Varenne situé en bas de la côte est un pôle privilégié.

Les principaux freins à l'utilisation du bus relevés dans le cadre des 3 ateliers sont la fréquence de passage, qui n'est pas assez conséquente, puis les conditions de circulation qui induisent des temps de parcours trop longs.

La grande majorité des participants s'est montrée intéressée par un accès à la gare de Bry-Villiers-Champigny. 2 personnes ont indiqué ne pas être intéressées car le RER E fonctionne mal et que le RER A est suffisamment proche. Les motivations indiquées sont diverses : le travail, les loisirs, l'accès à des équipements de santé notamment. Le moyen de transport plébiscité pour accéder à cette future gare est principalement le bus.

La plupart des participants souhaiterait un accès à Noisy-Mont-d'Est, principalement pour accéder au centre commercial. 2 des 3 tables de l'atelier de Chennevières ont indiqué ne pas être intéressées.
Le moyen de transport plébiscité pour accéder à cette future gare est également le bus.

Les lieux d'intérêt sont variables en fonction des ateliers et des tables concernées. Néanmoins, certains équipements concernés par le projet sont particulièrement cités : le futur cinéma et la zone commerciale de Pince Vent, IKEA et Bricorama, le parc du Plateau, l'hôpital Saint-Camille, le centre commercial Les Arcades, le magasin Leclerc de Champigny... Pour les points d'intérêt plus lointains, outre Paris, les structures et activités de la ville de Créteil constituent également des points d'attraction (hôpital Henri Mondor de Créteil, centre commercial Créteil Soleil, préfecture…). Cette ville sera d'ailleurs accessible via Altival avec la ligne 15 sud du futur métro.

La grande majorité des participants a indiqué être intéressée par l'accès de sa (ses) ligne(s) de bus à Altival. Les lignes 208 et 308 sont particulièrement citées. Les lignes du réseau SITUS sont peu citées.

Synthèse :
Le secteur de la RD4 forme une limite entre des pratiques et des besoins de déplacements différents :

- **Au Nord (Bois l'Abbé, Mordacs), les habitants utilisent plus les transports en commun, y compris pour des trajets courts, en raison d'une desserte acceptable malgré des difficultés et ils sont parfois plus captifs. Les gares de RER de Villiers-sur-Marne et Champigny-Saint-Maur sont des points d'attractions importants. L'accès à la gare de la ligne 15 sud et à Noisy-le-Grand sont plébiscités.**
- **Au Sud (Chennevières/Ormesson), les habitants utilisent plus la voiture pour des raisons à la fois sociales et pratiques car la desserte bus est moins bonne. L'usage de la voiture permet aussi des rabattements et ils se tournent plus vers la gare de la Varenne. L'accès à la gare de la ligne 15 sud est toutefois plébiscité contrairement au pôle de Noisy-le-Grand, qui semble plus lointain.**

5.4.3. La création de sites propres

La RD4 est l'axe cité en priorité dans le cadre des différents ateliers. Le 2ème axe cité est la RD10 prolongée. D'autres axes sont cités comme la RD145, pour l'accès qu'il permet au centre-ville de Champigny, l'avenue Salvador-Allende (RD145), l'avenue du 8 mai 1945 (RD207), l'avenue Maurice-Thorez (RD233), la rue Ambroise-Croizat, la RD3 et la rue Aristide-Briand (RD233).

La question sur l'intérêt d'un prolongement de la RD10, posée lors de l'atelier des Mordacs, a été l'occasion de constater que la plupart des participants y étaient favorables pour le désenclavement qu'il permet de Champigny-sur-Marne et la création de lien entre le haut et le bas de la ville.
2 participants sur 7 ont indiqué cependant qu'ils n'étaient pas favorables car il laisserait la place à plus de circulation routière.

La question sur l'intérêt de réaliser un site propre sur la RD4, posée lors de l'atelier de Chennevières, a été l'occasion de constater que la plupart des participants y étaient favorables notamment pour l'accès

au carrefour Pince-Vent ou à la zone industrielle. Une table de 6 participants n'a pas répondu à la question.
Les ordres de priorité des aménagements proposés sur la RD4 par les participants sont variables mais il faut noter que les voies réservées aux bus arrivent majoritairement en tête.

Synthèse :
Les participants se sont déclarés :

- **Favorables au prolongement de la RD10 avec un souhait sous-jacent d'une voie apaisée**
- **Favorables à la création d'un site propre bus sur la RD4 sans compromettre les autres fonctionnalités et pouvant engendrer un élargissement de la voie et des expropriations qui ont été soulevées par les participants.**
- **En attente d'un prolongement d'Altival au Sud sans en préciser la forme**

5.4.4. Les modalités de participation et d'information

Lorsqu'ils ont été questionnés sur le format et les modalités de participation proposés dans le cadre des ateliers, les participants se sont déclarés satisfaits.

6. LA SYNTHESE THEMATIQUE DES QUESTIONS ET AVIS EXPRIMES PENDANT LA CONCERTATION

6.1. PREAMBULE : LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DU BILAN

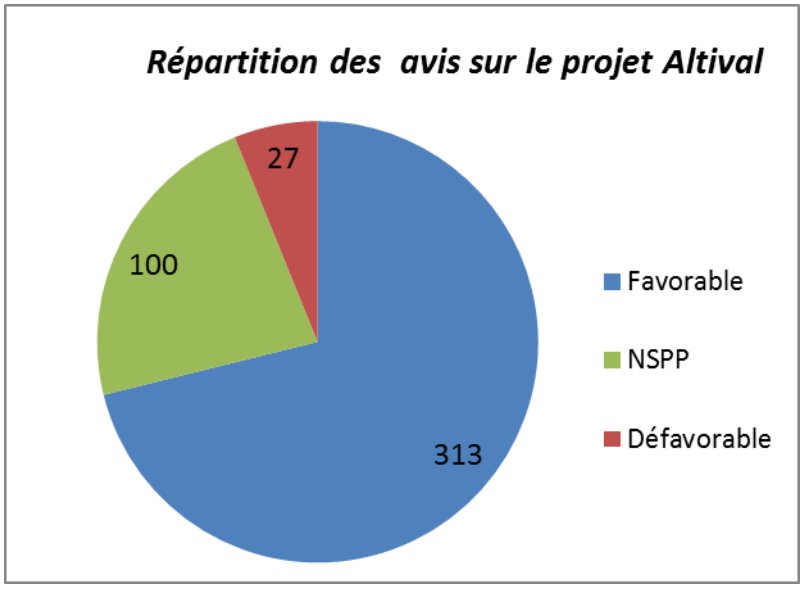
Le bilan a été établi à partir des contributions suivantes :

- les prises de paroles lors des réunions et des rencontres de terrain ;
- les avis formulés en ligne sur le site Internet dédié www.altival.fr ;
- les courriers et les cartes T renseignées reçus par le Département.

Sont présentés ci-dessous les avis et questions adressés au Département par les particuliers, les entreprises et les associations. Les avis issus des interventions des élus ou techniciens des collectivités ont été présentés ci-dessus (cf. partie 4).

Les avis et les données présentés ci-après n'intègrent pas directement les résultats du questionnaire qui a précédé la concertation (cf. partie 3.2.4) et le travail ainsi que les débats qui se sont tenus lors des ateliers (cf. partie 5). Toutefois, ils y font largement référence, l'ensemble des sources d'information étant cohérentes et se complétant.

6.2. L'OPPORTUNITE DU PROJET ALTIVAL



Globalement l'ensemble des avis reçus est favorable au projet Altival.

Sur les 440 interventions formulées, **340 personnes ont formulé un avis sur le projet**, 100 n'ayant pas formellement indiqués s'ils étaient favorables ou opposés au projet (questions posées uniquement, indécision…).

Sur les avis exprimés, **92 % des personnes semblent clairement favorables au projet**, ce qui confirme le pourcentage issu du questionnaire diffusé en janvier 2016 (cf. partie 3.2.4).

Le projet a été plébiscité à Noisy-le-Grand et à Bry-sur-Marne où les personnes qui se sont mobilisées pour donner un avis ont toutes donné un avis favorable (30 personnes au total). Les villes de Chennevières et de Champigny présentent un pourcentage de personnes favorables dans la moyenne avec 91 et 93 % pour un retour statistiquement plus représentatif (184 personnes). Les villes d'Ormesson et de Villiers-Sur-Marne présentent un pourcentage de personnes favorables très bon mais

un peu en dessous de la moyenne : respectivement 88 et 87 %. Cette répartition par commune est cohérente avec les résultats du questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4). Globalement les personnes des communes non directement concernées par le tracé d'Altival ont toutes donné un avis favorable quand elles se sont exprimées, plébiscitant le développement des transports en commun.

Il convient de noter que le projet n'intéresse pas que les seuls usagers des transports en commun. 59 personnes se sont déclarées comme privilégiant la voiture pour leurs trajets principaux. Parmi ces personnes, celles qui ont exprimé leur avis sur le projet se sont déclarées favorables à 88 %. Certains automobilistes ont d'ailleurs indiqué que le projet pourrait leur permettre d'abandonner leur voiture au profit des transports en commun. 7 personnes évoquent la possibilité d'utiliser les transports en commun au détriment de leurs véhicules particuliers. Un habitant de Chennevières indique qu'Altival lui permettra « de remplacer la voiture par un mode de transport collectif ». Un habitant de Noisy le Grand indique par exemple que la multiplication des modes de transport l'incitera à prendre de moins en moins la voiture.

Parmi les avis, 51 % des participants ont indiqué s'ils seraient ou non de potentiels utilisateurs des lignes de bus qui circulent sur Altival. Les autres participants ont pu se déclarer favorables aux transports en commun en général et donc à Altival sans préciser pour autant s'ils seront des utilisateurs potentiels. De même 15 % des personnes favorables au projet ont déclaré qu'elles ne seraient pas utilisatrices.

Aussi, 27 % des participants ont déclaré qu'ils pourraient être de futurs utilisateurs potentiels d'Altival contre 24 % qui ont déclaré ne pas l'être à l'avenir. Ce taux d'usagers potentiels d'Altival reste intéressant au vu de l'avancement du projet. En effet, celui-ci reste encore abstrait pour les habitants. Ce taux montre, qu'au-delà des besoins et difficultés quotidiens, une partie des habitants a réussi à se projeter sur la situation future et sur l'évolution du réseau de transport en commun.
Le nombre de personnes non utilisatrices potentielles (41 personnes) est plus fort à Champigny que le nombre de personnes potentiellement utilisatrices (40 personnes) en raison des participants du quartier de Coeuilly situé à proximité du tracé d'Altival mais qui estiment que la desserte ne pénétrera pas dans le quartier (cf. partie 6.3.1).
Concernant le potentiel d'utilisation d'Altival, il convient aussi de noter que 11 participants supplémentaires sont des utilisateurs potentiels des aménagements cyclables qui sont prévus, sans pour autant être utilisateurs potentiels déclarés d'Altival.

Les entreprises rencontrées au cours de la concertation ont rendu un avis clairement favorable au projet (15 entreprises sur 21).

Les associations rencontrées ou qui ont transmis une contribution au cours de la concertation ont également rendu un avis favorable au projet (4 associations sur 5) ; seules les questions des impacts environnementaux faisant débat (cf. partie 6.6.3).

Synthèse :
92 % des participants sont favorables au projet Altival, sans véritables disparités entre les communes ou le type de participants.

6.2.1. Les intérêts du projet

La création d'une nouvelle infrastructure de transport en commun emporte l'adhésion massive des participants à la concertation.

Le principal intérêt du projet est l'amélioration de l'offre de transport en commun du secteur, comme l'indiquaient par ailleurs les résultats du questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4), pour 99 % des personnes favorables au projet.

Le premier avantage décrit par les participants est le gain de temps potentiel que peut apporter Altival aux usagers du secteur (un tiers des avis exprimés sur l'intérêt du projet). Un habitant du quartier du Fort de Chennevières estime que le projet fera gagner du temps aux personnes qui travaillent et donc sera utile au quotidien. Une habitante du quartier du Bois l'Abbé qui travaille à Créteil estime que le projet permettra d'éviter les embouteillages et donc permettra aux bus d'être plus rapides. Une autre habitante de Champigny travaillant sur Chennevières est favorable au projet car il lui permettrait de raccourcir son temps de parcours.

La régularité et la fiabilité sont également des avantages soulignés par les participants. Un habitant de la Queue-en-Brie qui se rend régulièrement à Bry ou Paris estime qu'Altival lui sera utile au quotidien en réduisant le temps de parcours. Les aménagements à l'étude permettront de fiabiliser selon lui les temps de parcours et favorisera l'utilisation des transports en commun. Une habitante de Champigny estime que le « couloir Altival » permettra aux bus d'éviter les bouchons et donc les retards liés au trafic routier.

Un habitant de Chennevières qui se rend régulièrement au RER de Villiers mais sans recourir aux transports en commun qu'il estime trop longs pense qu'un couloir de bus est synonyme de rapidité et de temps maîtrisé. Il rajoute que desservir une gare où il y a 2 lignes (RER E et Ligne 15 sud) est une garantie de pouvoir disposer d'une option de secours en cas de dysfonctionnement. En effet, une dizaine de personnes ont estimé que le projet apporterait plus de souplesse dans leur déplacement en apportant une solution supplémentaire et alternative efficace. Un habitant de Champigny estime qu'Altival est un « bon projet » et qu'il est important que les habitants aient le « choix » pour leurs déplacements. Un habitant de Villiers indique qu'en cas de grève ou de problème de la ligne de RER E, Altival lui permettra d'avoir plusieurs solutions de repli.

Le développement de l'accessibilité du secteur est également un avantage que les participants ont indiqué. Pour un habitant de Chennevières, le projet ne pourra que « dynamiser la ville et la rendre plus accessible ». Un habitant de Noisy le Grand estime que les usagers gagneront du temps et il se félicite qu'il y ait « plus de destinations », souhaitant la création d'autres lignes. Un habitant de Bry estime que l'intérêt du projet est la rapidité de la circulation des bus et la meilleure accessibilité à d'autres quartiers. Le développement de l'accessibilité amène la question du désenclavement des quartiers traitée ci-après (cf. partie 6.2.4).

Cette accessibilité au bénéfice des usagers se traduit également comme un avantage pour les entreprises, les salariés et les clients. Un habitant de Chennevières s'exclame : « mobilisons-nous pour le projet Altival qui permettra à la ville de Chennevières une meilleure desserte et qui bénéficiera tant pour les habitants que pour les entreprises et les commerçants. » Un habitant d'Ormesson estime par carte T que les aménagements envisagés sur la RD4 en prolongement de la RD10, apporteront des

solutions aux nombreux salariés de la ZAC de Champlain et de la Zone Industrielle de Chennevières, ainsi qu'aux usagers de ses infrastructures. Une personne sur internet souhaite que le projet desserve Chennevières, pour les habitants de la commune mais aussi pour ceux et celles qui y travaillent et qui se plaignent de la mauvaise desserte de la zone, ainsi que pour la clientèle.

Ce bénéfice pour les salariés et les clients a été largement relayé lors des rencontres avec les entreprises notamment celles situées le long de la RD4 et en particulier les enseignes du centre-commercial Pince-Vent qui ont fait part, en particulier, d'une véritable difficulté de recrutement en raison de la faiblesse des transports en commun actuels (cf. partie 6.2.6).
Le représentant de la société Festo située dans les hauts de Bry rencontré le 2 juin 2016 indique qu'une grande partie des effectifs de sa société vient actuellement de la Seine-et-Marne et de Paris. Il se dit donc principalement intéressé par la liaison avec la gare Bry-Villiers-Champigny.

Le confort et la facilitation des déplacements est également cité par une dizaine de personnes. Un habitant d'Ormesson estime qu'Altival lui fera gagner du temps pour se rendre à son travail et qu'il sera « moins fatigué au quotidien ».

Si certaines craintes ont été émises par des personnes plutôt réservées sur le projet (cf. partie 6.2.7), quelques personnes estiment que le projet sera également favorable à la fluidité de la circulation générale sans pour autant en donner véritablement les raisons. Un habitant d'Ormesson trouve que les aménagements sont une très bonne idée et qu'ils vont désengorger Chennevières et Ormesson.

Plusieurs personnes évoquent aussi une amélioration de la sécurité routière en raison de la création d'aménagements cyclables mais également du meilleur partage de la voirie avec la création du site propre bus. Cette préoccupation se retrouve également dans les résultats du questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4).

Enfin, plusieurs personnes sont également favorables au projet notamment car il permettra aussi de rendre le cadre de vie plus agréable et de favoriser les transports en commun et donc l'environnement (cf. partie 6.6). L'un des effets attendus du projet est également le report modal du mode individuel vers les modes collectifs (cf. partie 6.2).

Synthèse :
Les principaux bénéfices attendus du projet sont les gains de temps et de régularité des lignes de bus. Le projet est également perçu comme une opportunité pour les territoires de disposer d'une nouvelle accessibilité apportant par ailleurs aux habitants déjà desservis une souplesse supplémentaire. Il est également synonyme pour les habitants et salariés, de confort, d'amélioration des conditions générales de circulation, d'amélioration du cadre de vie et de l'environnement en favorisant notamment le report modal.

6.2.2. La nécessité d'une liaison vers les pôles de transport

Le projet Altival est perçu comme une infrastructure de transport qui permettra aux usagers de gagner du temps et de mieux desservir le secteur. Il ressort des avis un véritable intérêt de desservir les pôles de transports existants et futurs et en premier lieu la future gare de la ligne de métro 15 sud Bry-Villiers-Champigny. 97 % des personnes favorables au projet avaient d'ailleurs pointé l'intérêt de ce rabattement dans le cadre du questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4).

Lors de la concertation, 20 % des personnes s'étant exprimées sur l'intérêt du projet ont cité spontanément l'accès à cette gare pour emprunter la ligne de métro 15 sud. Ce résultat confirme le besoin de rabattement vers la future ligne de métro 15 sud exprimé également lors des ateliers des quartiers du Bois-l'Abbé et des Mordacs, ainsi que du secteur Chennevières/Ormesson (cf. partie 5).

Ce rabattement efficace vers la gare du Grand Paris est pour certain assez « logique », le projet Altival étant considéré finalement comme un projet connexe au projet de création de la ligne 15. Un habitant de Bry-sur-Marne est favorable au projet et l'estime « complémentaire au développement du réseau du "Grand Paris" ». Une employée habitant Villiers estime que l'arrivée de la gare Bry-Villiers-Champigny du RER E et de la ligne 15 sud constituera un grand pôle qu'il est « logique de bien desservir ». Elle insiste sur les besoins de rabattement sur le réseau du Grand Paris pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue.

Concernant les trajets de « banlieue à banlieue », plusieurs personnes citent notamment Créteil comme destination principale. Une femme du quartier des Mordacs à Champigny est intéressée par un rabattement sur la ligne 15 sud qui lui permettrait à terme de rejoindre Créteil plus rapidement (Université notamment). Un homme trouve le trajet du bus 308 particulièrement long pour aller à Créteil et espère une nette amélioration avec la future ligne 15 sud. Il estime que le son temps de trajet est d'une heure aujourd'hui, rajoutant « ça n'en finit pas ! ».

D'autres destinations hors Val-de-Marne sont également citées comme Versailles, Satory, Nanterre ou les aéroports franciliens (4 personnes). Une habitante de Bry pense qu'Altival serait une autre solution pour aller à Val-de-Fontenay car plus rapide, ainsi qu'à l'aéroport d'Orly et à Paris. Pour certaines personnes, le projet permettra de faciliter l'accès à la capitale en plus de l'accès existant par RER. Un habitant de Champigny trouve que le projet est une très bonne initiative car il permettra de rejoindre plus facilement et rapidement Paris depuis les banlieues.

Le pôle de Noisy-le-Grand est également cité comme un pôle de transport et urbain attractif (emploi et centre commercial). Le projet permettra à de nombreuses personnes de rejoindre le RER A au Mont-d-Est. Une personne habitant le quartier des Armoiries à Villiers est très favorable au projet et utilise les transports en commun, notamment le bus 306 pour rejoindre le RER A à Noisy-le-Grand pour relier Paris dans le cadre de ses déplacements domicile-travail. Un habitant de Villiers utilisant déjà le RER E de Villiers estime que le projet permettra d'ouvrir de nouvelles liaisons et de faciliter l'accès au RER A de Noisy-le-Grand. Les participants des ateliers, notamment au Bois-l'Abbé et aux Mordacs, ont également indiqué l'intérêt d'un maillage sur le pôle de Noisy (cf. partie 5).

8 % des personnes s'étant exprimées sur l'intérêt du projet ont cité l'accès aux RER E à Villiers ou/et au RER A. La future connexion avec le RER E/ligne P à Bry-Villiers-Champigny reste à ce stade encore peu connue des habitants et salariés du secteur et a été ainsi peu évoquée directement, bien que l'accès au RER E ait été abordé par certaines personnes. Un habitant de la Queue-en-Brie indique qu'Altival permettrait peut-être un accès plus rapide au RER E.

Synthèse :
La principale utilisation du projet Altival mentionnée par les répondants par les participants est le rabattement vers la future ligne 15 sud du métro à la gare de Bry-Villiers-Champigny, permettant en particulier une accessibilité plus importante vers les autres secteurs de la banlieue. Le rabattement vers les autres pôles de transports (RER E et RER A) est également beaucoup cité.

6.2.3. Les autres motifs de déplacement

Les personnes interrogées se sont projetées avant tout sur le rabattement vers un mode de transport lourd avant d'indiquer, moins souvent, la finalité, ce qui peut traduire également une très forte préoccupation, déjà évoquée par ailleurs, pour les transports en commun.

En effet, en dehors des motifs de rabattement vers un pôle de transport, plusieurs motifs de déplacements plus courts, ont été cité par les participants : travail dans le secteur, loisirs et achats notamment. Les résultats du questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4) montraient d'ailleurs l'importance des trajets courts dans les déplacements du secteur d'étude.

Lors de la concertation, 11 personnes ont notamment cité l'intérêt du tracé d'Altival qui dessert les centres commerciaux locaux : Les Arcades à Noisy-le-Grand, Les Armoiries-IKEA à Villiers, le magasin Leclerc à Champigny et le centre commercial Pince-Vent à Chennevières-Ormesson.

Une famille habite Champigny et emprunte régulièrement les bus 106 et 206 pour faire des courses au centre commercial des Arcades à Noisy-Mont-d'Est. Elle connait le projet Altival et est très intéressée par le projet. Une personne habitant le quartier des Armoiries à Villiers, à proximité du tracé d'Altival, est très favorable au projet notamment car elle fréquente le magasin Leclerc à Champigny, également placé sur le tracé d'Altival et se réjouit de pouvoir y aller en bus à l'avenir. Une habitante du quartier du Bois-l'Abbé se félicite de l'arrivée du projet en particulier pour se rendre au centre commercial Pince-Vent, trouvant son temps de parcours actuel trop long.

Le tracé permet également une desserte des équipements hospitaliers Saint-Camille à Bry-sur-Marne et de Marne-la-Vallée à Noisy-le-Grand. Une femme âgée du quartier des Hautes Noues à Bry dit se rendre régulièrement à l'Hôpital de Marne-la-Vallée et au CHU Henri-Mondor à Créteil. Elle estime que le projet améliora ses trajets.

Enfin, un habitant de Champigny indique qu'en dehors du gain de temps, le projet Altival lui permettra également de réaliser des « ballades ». Une personne parle aussi de « sorties en famille », ce qui dénote une relation très positive au projet.

Les ateliers organisés au Bois l'Abbé, aux Mordacs et à Chennevières montrent par ailleurs la multiplicité des déplacements des habitants qui, s'ils ont besoin de se déplacer vers Paris ou vers d'autres destinations dans le Val-de-Marne (Créteil notamment), effectuent également des trajets plus courts vers des équipements et des sites plus proches pour leurs loisirs et leurs courses (cf. partie 5).

Synthèse :
En dehors des rabattements, les principaux motifs d'utilisation du projet Altival sont les déplacements vers les lieux de travail, mais également vers les lieux d'études, les lieux de loisirs et d'achats (plusieurs centres commerciaux attractifs sur le tracé) et les grands équipements publics (plusieurs hôpitaux sur le tracé), ce que confirment les débats en ateliers mis en place lors de la concertation.

6.2.4. Le désenclavement des quartiers

Plus d'une vingtaine de personnes ont exprimé dans leur avis l'intérêt du projet pour désenclaver les quartiers en le contextualisant avec les difficultés sociales que subissent ces quartiers, et notamment les quartiers dit « politique de la ville » : Mordacs et Bois-l'Abbé à Champigny et Chennevières. Un habitant

de Champigny estime que le quartier du Bois-l'Abbé « est très enclavé ». Un habitant du quartier du Plateau a le sentiment que le quartier est isolé par rapport à d'autres quartiers de la ville, même si la desserte est finalement plutôt bonne selon lui. Une personne sur internet indique que le projet va permettre de « désenclaver le plateau du Haut Val de Marne ».

En effet, les habitants de ces quartiers ont parfois un sentiment de relégation générale du fait notamment d'un relatif isolement et ils estiment que le projet Altival permettra un désenclavement de ces quartiers facilitant les échanges et déplacements. Un habitant de Villiers qui habitait avant dans le secteur du Bois l'Abbé est très intéressé par le projet Altival en indiquant que « Ça change la donne ».

Certains témoignages sont plus forts. Un habitant du quartier du Bois l'Abbé à Chennevières estime qu'Altival permettra à son quartier, « parent pauvre du département », de bénéficier « d'un des droits élémentaires de l'homme : celui d'aller et de venir librement sans contrainte ni obligation de passer des heures dans un trajet de 30mn ». Il indique ensuite que « les habitants souffrent le martyr et subissent la double peine (quartier défavorisé et transport quasi inexistant) ».

Une part importante des habitants ayant répondu au questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4) avait d'ailleurs indiqué que le projet Altival permettrait de desservir certains quartiers dépourvus d'offre de transport.

Lors de la concertation, plusieurs personnes ont par ailleurs attiré l'attention des collectivités sur la nécessité de corréler le projet avec l'emploi des habitants de certains quartiers (cf. partie 6.8).

On notera qu'à l'inverse, malheureusement, le désenclavement des quartiers est également une crainte pour certains habitants. Un automobiliste favorable au projet demande de ne pas desservir le quartier des Mordacs en raison de risques d'insécurité.

Les habitants de Coeuilly ont également souligné l'enclavement de leur quartier à plusieurs reprises, soulevant la nécessité d'améliorer les liaisons en transport en commun (cf. partie 6.3.1). Certains estiment d'ailleurs que le projet Altival ne permet pas en l'état ce désenclavement (cf. partie 6.2.7).

Enfin, Ce sentiment d'injustice et de relégation est également partagé par certains habitants du Sud de la RD4. Un habitant d'Ormesson estime le projet très utile mais il indique qu'il « ne faut pas uniquement penser aux quartiers défavorisés (Mordacs/Bois l'Abbé) » et « ne pas oublier de désenclaver Ormesson ». Pour un habitant de Chennevières, « l'accès des Cannavérois à la nouvelle ligne 15 sud par un transport en commun en site propre (RD4) est « la juste reconnaissance de la discrimination à l'accès aux transports en commun » que, la « commune enclavée » de Chennevières, subit depuis de très nombreuses années ». Un habitant d'Ormesson indique par carte T qu'Altival permettra de désenclaver Ormesson et de faciliter les déplacements jusqu'à la future ligne 15 sud du métro, le RER E et A. Il estime aussi que les aménagements permettront « de désenclaver le Bois l'Abbé ». Un habitant retraité de Chennevières estime que son « coin a toujours été abandonné et oublié ».

Synthèse :
Le projet est perçu comme un outil de désenclavement et donc d'amélioration de l'équilibre social du secteur en faveur des quartiers dits « politique de la ville », mais aussi des villes du Haut-Val-de-Marne moins bien desservies.

6.2.5. L'opportunité de prolonger la RD10

105 personnes ont rendu un avis sur le prolongement de la RD10. 83 % de ces avis sont positifs, 18 personnes s'opposant à cet aménagement.

Les avis favorables

On notera à nouveau en préambule que l'opportunité de réaliser cet aménagement n'a pu être analysé, ici, qu'au regard des avis des habitants et des usagers des transports et des axes routiers du secteur. En effet, le besoin de desserte des futurs quartiers envisagés sur cette emprise n'a pas pu réellement ressortir de la présente concertation alors qu'il est intimement lié aux projets de développement urbain.

Une majorité des avis collectés sur le prolongement de la RD10 s'inscrit aussi dans l'avis général sur le projet et les aménagements projetés. Mais une partie des avis est plus précise. Les personnes favorables au projet estiment que cet aménagement favorisera le désenclavement des quartiers, la circulation dans ce secteur et réduira l'effet de coupure entre l'est et l'ouest de ce secteur. Ces éléments d'appréciation sont confirmés par les ateliers organisés dans le quartier des Mordacs (cf. partie 5.2) et dans le secteur de Chennevières (cf. partie 5.3), où cet aménagement est également perçu comme un « itinéraire de délestage » qui améliora la situation. Ces éléments d'appréciations ont été également confirmés lors de la rencontre des entreprises de Champigny.

Une habitante de Villiers dit attendre le prolongement de la RD10 en espérant une diminution du nombre de voitures en centre-ville. Elle dit d'ailleurs s'être étonnée à l'ouverture de la RD10 actuelle que celle-ci « finisse en cul de sac au niveau de la rue Fourny ». Une autre personne indique qu'il faut la prolonger vers Sucy via la RD111.

Une partie des personnes favorables au prolongement de la RD10 évoque le projet de développement urbain auquel elle souscrit.

La question des expropriations le long du tracé du prolongement de la RD10 est peu évoquée mais revient toutefois à plusieurs reprises sans être rédhibitoire. Un habitant de Villiers indique par exemple dans une carte T que « la prolongation de la RD10 est une bonne idée à condition qu'il y ait un réel gain de temps car l'expropriation de riverains ne peut pas être prise à la légère ». Une retraitée habitant Villiers est favorable au projet et au développement des transports en commun mais s'interroge sur la nécessité d'exproprier des habitants vivant en pavillon sur les emprises de l'ex-VDO. Une habitante de Chennevières indique qu'elle a une connaissance qui vit dans les emprises de l'ex-VDO et qui n'a pas été expropriée. Cette personne semble ne pas pouvoir faire de travaux importants dans son logement et attend depuis longtemps une acquisition de son logement. Une personne rencontrée dans le quartier des Mordacs aimerait elle être expropriée de son logement qui est ancien.

Les réserves au prolongement de la RD10

Les oppositions au prolongement de la RD10 proviennent :

- Soit des personnes opposées au projet dans son ensemble (8 personnes) en raison du coût excessif du projet, des nuisances que génèrera le projet ou de l'augmentation de la circulation automobile dans les quartiers environnants (cf. partie 6.2.7). Les nuisances sonores sont également citées. « L'inutilité apparente » du projet est également assez fréquente dans les oppositions.
  Ces 8 personnes s'opposent donc au prolongement de la RD10 et à la constitution d'un site propre entre la rue Fourny et la RD4.

- Soit des personnes plutôt favorables au projet Altival mais qui souhaitent que ce prolongement ne soit accessible qu'aux transports en commun et aux circulations douces. Ces éléments d'appréciations sont confirmés par l'atelier organisé dans le quartier des Mordacs (cf. partie 5.2). Lors de la concertation, un habitant de Chennevières (quartier du Fort) indique par exemple qu'il convient de créer « une ligne uniquement de transport en commun et non pas un axe routier » pour éviter les nuisances. Une personne souhaite qu'on ne favorise pas « le développement de la voiture en ajoutant des infrastructures routières ». Le mot « boulevard urbain » est utilisé pour dénoncer le caractère routier que pourrait adopter cette nouvelle voirie. Un habitant de Chennevières souhaite que l'aménagement soit « réservé aux bus (non polluants!) et aux circulations actives (vélo, à pied…) et interdit aux autres véhicules à moteur (sauf électriques) ». Enfin, plusieurs personnes s'opposent au projet de prolongement de la RD10 en raison de la nécessité de respecter la trame verte et les continuités écologiques (cf. partie 6.2.5).

Synthèse :
La concertation a permis de recueillir un avis général positif sur le prolongement de la RD10, cet aménagement permettant à la fois de mieux desservir ce secteur et d'offrir un itinéraire direct entre la RD4 et le secteur de Bry-Villiers-Champigny.
Cependant, certains participants se sont dits opposés au projet de prolongement de la RD10. D'autres se sont dits opposés à un aménagement purement « routier » en souhaitant préserver les espaces plantés, mais s'est montrée ouverte à un aménagement réservé aux bus et aux modes doux ou écologiques. Cette optique n'est cependant pas compatible avec le développement urbain envisagé par les collectivités sur ce secteur puisque l'extension des quartiers attenants à vocation économique ou résidentielle devrait s'articuler autour de la nouvelle rue et du projet Altival.

6.2.6. L'opportunité de réaménager la RD4

105 personnes ont rendu un avis sur le réaménagement de la RD4. 90 % de ces avis sont positifs, 11 personnes s'opposant à cet aménagement.

Les avis favorables
Une majorité des avis collectés sur le prolongement de la RD4 s'inscrit aussi dans l'avis général sur le projet et les aménagements projetés. Les participants favorables au projet qualifient notamment les aménagements projetés de « excellents », « nécessaires », « positifs », « bonne idée », « indispensables » ou bien simplement « corrects ».

Au-delà des avis généraux, la création d'un couloir bus ou d'un aménagement en faveur des transports en commun sur la RD4 est plébiscitée par une partie relativement importante des personnes qui se sont exprimées favorablement, y compris lors des ateliers (cf. partie 5). Pour ces personnes, l'aménagement permettra de gagner du temps en bus. Un habitant d'Ormesson indique que le couloir bus est indispensable et permettra d'éviter les bouchons et donc les retards liés au trafic routier, tout en favorisant l'environnement. Il évoque par ailleurs un tram entre Pince-Vent et la Tour Hertzienne. Un autre habitant d'Ormesson pense que les aménagements proposés vont permettre de désengorger les villes de Chennevières et d'Ormesson actuellement mal desservies. Un autre habitant indique sur une carte T qu'Altival permettra de désenclaver Ormesson et de faciliter les déplacements jusqu'à la future ligne 15 sud du métro Grand Paris, le RER E et A. Il estime que les aménagements envisagés sur la RD4 doivent être le prolongement de la RD10, apportant des solutions aux nombreux salariés de la ZAC de Champlain et de la Zone Industrielle de Chennevières, ainsi qu'aux usagers de ses infrastructures. Ils permettront aussi par des voies de bus de désenclaver le bois l'Abbé.

Cependant, pour un certain nombre de personnes, la priorisation de la création de la voie bus ne doit pas entraîner une dégradation de la circulation générale. Un habitant de Chennevières favorable au projet indique que l'infrastructure Altival ne doit pas générer de nouveaux problèmes. Aussi, il estime qu'une seule voie de circulation générale dans chaque sens ne suffira pas et génèrera des embouteillages. Il souhaite que les maîtres d'ouvrages restent « lucides et pragmatiques » et évitent « l'idéologie anti-bagnoles ».

En plus des aspects fonctionnels, plusieurs participants ont exprimé le souhait que la RD4 soit réaménagée en raison de son état actuel. Un habitant de Champigny se dit favorable à un projet sur la RD4 car il estime qu'elle est dans « un état catastrophique » : difficultés pour circuler à vélo, embouteillages, commerces non attractifs... Une habitante d'Ormesson estime que l'aménagement sur la RD4 est indispensable. Elle ajoute que les véhiculent circulent vite et que « cet axe est disgracieux ». Un habitant de Chennevières (quartier du Fort) estime que le projet sera « un net progrès pour les déplacements en transports en commun des Cannavérois ». Il estime que cet axe « donne une très mauvaise image de la ville et sépare les quartiers de part et d'autre de la RD4 ». Il estime aussi que les « stationnements sont désorganisés » et les « trottoirs impraticables ».Il souhaite un réaménagement de la RD4 de façades à façades pouvant nécessiter un élargissement si besoin. Ces éléments d'appréciations sont également soulevés par les participants aux ateliers organisés sur ce secteur (cf. partie 5).

Concernant les entreprises du Centre Commercial Pince-Vent rencontrées le 14 juin 2016, elles sont favorables au projet en raison de l'amélioration des conditions de desserte en transports en commun. La directrice du centre commercial a d'ailleurs indiqué qu'elle envisageait un réaménagement du centre commercial avec une amélioration de sa façade sur la RD4 et qu'elle était donc très favorable au projet.
Le gérant d'une salle de sport indique que le réaménagement de la RD4 doit être réalisé avec la mise en place de transports, même si cela entraînera des perturbations pendant les travaux (« c'est lié »). Le projet sera bénéfique pour les clients et les commerçants. Les horaires d'ouverture sont aussi très larges et le fait d'avoir de plus grandes amplitudes horaires pour les transports en commun serait un plus. La clientèle du centre commercial est une clientèle de proximité qui vient beaucoup à pied, mais qui pourrait être intéressée, selon lui, par le développement des transports en commun.
La représentante du restaurant Subway, a une difficulté de recrutement à cause du manque de transport dans ce secteur, notamment en raison des amplitudes horaires. Le bus 208 n'arrive pas jusqu'au centre commercial et rejoindre la gare n'est pas évident selon elle.
La directrice logistique du magasin Castorama, indique que le magasin a fait l'objet d'un processus de revitalisation pendant 2 ans et indique qu'à cet effet, la plus grosse problématique a été le déplacement des salariés notamment tôt le matin à 6H00. Un covoiturage a été mis en place « par faute de choix », concernant 50 personnes quotidiennement. Le projet est donc intéressant pour les salariés mais aussi pour les clients. Venir à pied au centre commercial semble aussi compliqué en termes de sécurité. Le magasin ne connaît pas de problème d'approvisionnement selon elle. Le passage au droit du giratoire de la RD4 au droit du centre commercial est parfois difficile (camion provenant de Bonneuil).

<u>Les réserves au réaménagement de la RD4</u>

La majorité des personnes s'opposant à l'aménagement d'un site propre sur la RD 4, s'oppose plus globalement à l'ensemble du projet, sans nécessairement évoquer de motif particulier (cf. partie 6.2.7).

2 personnes ont indiqué être opposées au projet pour des questions de fluidité du trafic automobile sur cet axe. Une automobiliste habitant Chennevières, à proximité de la RD4, rencontrée sur le marché du

Bois l'Abbé, craint que les aménagements d'un site propre sur la RD4 engendrent des problèmes de circulation trop importants. Une autre automobiliste de la commune estime sur une carte T que le couloir de bus sur la route de la Libération ne devrait pas permettre de garder 2 voies de chaque côté et elle indique que ce sera aussi difficile que dans la côte de Champigny pour les automobilistes (embouteillages). Un autre habitant de Chennevières préférait que l'on privilégie effectivement la réalisation d'un site propre bus sur ce tronçon plutôt que sur la RD4.

2 personnes ont indiqué être opposées au projet par crainte des expropriations sur cet axe. Un habitant de Villiers notamment se dit défavorable à Altival « si le projet d'élargissement se fait au détriment des habitations existantes le long de la départementale ».

Enfin, les nuisances apportées par les travaux sont également évoquées.

Synthèse :
Les habitants et les entreprises sont favorables à un réaménagement de la RD4 avec la création d'un couloir bus à la fois pour rendre les transports en commun plus efficaces mais aussi pour améliorer la qualité de l'espace public. Cependant, ils ne souhaitent pas pénaliser pour autant la circulation générale ce qui pose la question de l'élargissement de la voie et donc des éventuelles expropriations qui pourraient être nécessaires.

6.2.7. Les réserves apportées à l'ensemble du projet

Seuls 27 avis réservés ont été apporté au projet Altival lors de la concertation. La majorité des avis défavorables ont été exprimés par la Carte T. Aucunes association, entreprise et collectivité n'ont donné un avis défavorable mais certaines ont émis des réserves.

On remarque que certaines personnes sont défavorables au projet d'infrastructure de transport mais sont favorables aux aménagements cyclables.

Il est à noter également que certains avis négatifs montrent une incompréhension du projet : un habitant de Villiers indique par exemple que le projet n'est pas utile car il n'offre aucun rabattement sur la nouvelle gare du Grand Paris Villiers Bry Champigny.

Plusieurs raisons défavorables au projet sont évoquées par les habitants. La principale raison évoquée (17 personnes) est « l'inutilité apparente » du projet. Elle concerne principalement des personnes qui n'empruntent pas les transports en commun et/ou qui n'habitent pas directement le secteur. Certains habitants du centre-ville de Villiers, donc proches de la gare de RER E, estiment que la desserte actuelle est suffisante. Un habitant du centre-ville de Chennevières indique qu'il habite à 5 minutes du RER A de La Varenne. C'est d'ailleurs lors de l'atelier de Chennevières/Ormesson que plusieurs personnes se sont dites peu concernées par le projet, sans y être forcément défavorables (cf. partie 5.3). On notera que l'importance de « l'inutilité apparente » du projet en raison d'une offre de transport satisfaisante dans le secteur était moins marquée dans les résultats du questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4).

Cette raison est parfois liée au coût de l'opération. Un habitant du quartier du Bois l'Abbé à Champigny estime qu'il s'agit de « l'argent du contribuable dépensé à mauvais escient ». Un autre habitant de Champigny estime que le projet nécessite des dépenses publiques totalement inutiles qui seront réglées par des augmentations d'impôts locaux. Il souhaite que la collectivité investisse plutôt sur l'amélioration

des transports actuels. Le coût du projet avait déjà été pointé comme la première raison de refus par les habitants défavorables au projet dans les résultats du questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4).

La question de l'utilité du projet renvoie également celle de la desserte des quartiers, rendue par ailleurs difficile par l'absence de lisibilité du réseau de bus à horizon de la mise en service d'Altival. 8 personnes estiment que le projet est inutile car la desserte de leur quartier n'est pas traitée. C'est notamment le cas dans le quartier de Coeuilly (au moins 5 personnes) dont les habitants aimeraient une desserte en transport en commun plus proche. Une habitante du Plateau à Champigny indique que « s'il faut faire 500m pour aller chercher un bus », le projet n'a aucun intérêt.

8 personnes ont indiqué être défavorables au projet en raison des perturbations qu'un site propre bus allait engendrer sur la circulation automobile. Un habitant de Coeuilly indique que le projet apportera des flux supplémentaires dans les quartiers environnants par report de trafic. Plusieurs habitants de Chennevières craignent l'augmentation « des engorgements » à Chennevières. Un habitant de Villiers (Les Luats) estime que les aménagements prévus risquent d'engorger Villiers. Les raisons de ces craintes sont liées à l'aménagement d'un site propre qui pourrait entraîner la réduction des voies de circulation générale. Une personne se dit contre le partage de la voirie qui a, selon elle, « pour but plus ou moins avoué de gêner les automobilistes et d'entraver la liberté de déplacement des gens qui travaillent ». Un habitant de Chennevières indique par mail qu'il faut « bannir les couloirs sélectifs source de nombreux dysfonctionnements dans la circulation urbaine ».
Une automobiliste de Villiers indique que les aménagements prévus avec la neutralisation d'une voie pour les voitures « impliquerait pagaille, embouteillages et donc pollution pour ceux qui doivent emprunter la voiture. »

Les nuisances apportées par le projet et les effets sur l'environnement sont cités par 6 personnes opposées au projet, y compris en phase travaux. Une personne de Villiers écrit sur une carte T qu'il est « dommage de détruire la qualité de vie au service des transports. » Un retraité de la Résidence du plateau, à proximité du tracé d'Altival connaît le projet et s'inquiète du bruit qu'occasionnera la future infrastructure au pied de son immeuble. Il souhaite qu'un mur anti-bruit soit construit. Il est également contre le projet Altival en raison de l'impact sur les espaces verts existants.

3 personnes ont également fait part de leur découragement et de leur lassitude vis-à-vis des conditions de transports en commun, qui constituent la raison de leur opposition au projet Altival. Une retraitée de Villiers donne son sentiment sur les transports en commun en estimant que « pour aller à Paris, c'est horrible et pour se déplacer en banlieue, c'est infecte ». Elle ne prend plus les transports en commun et souhaiterait que les bus évitent le centre-ville. Ce sentiment de lassitude a aussi été exprimé par certains habitants qui ont participé à l'atelier des Mordacs (cf. partie 3.2.2).

Il convient de noter que la question des expropriations liées au projet est une raison d'opposition au projet pour une seule personne rencontrée ou ayant donné son avis.

Enfin, une personne a indiqué être contre le projet, notamment car il risque selon elle « d'aggraver l'insécurité sur le quartier en y drainant la population des Mordacs, du Bois l'Abbé et des Noues ». L'équipe d'Altival a rencontré également une opposition d'ordre clairement politique lors d'une rencontre de terrain.

On notera que l'opposition au projet n'est pas réellement ressortie des ateliers organisés lors de la concertation (cf. partie 5), bien que, de façon anecdotique, une personne de Paris, qui a participé à 2 ateliers, et n'étant pas concernée par Altival, a fait part de son opposition au projet en raison, essentiellement, de son désaccord sur le projet du Grand Paris dans son ensemble.

Synthèse :
Les avis défavorables au projet proviennent dans la majorité des cas de personnes qui ne seront pas utilisatrices du projet, comme l'a confirmé l'atelier à Chennevières. Elles estiment que le projet est trop cher ou trop éloigné de leur quartier.
La crainte d'une dégradation de la circulation générale est également relativement fréquente, les aspects environnementaux et d'expropriations potentielles intervenant globalement peu.
Enfin, les avis défavorables révèlent aussi une lassitude ressentie sur le fonctionnement des déplacements et transports en commun dans le secteur d'étude.

6.3. LE TRACE D'ALTIVAL ET SON INSERTION DANS LE TISSU URBAIN

L'insertion du projet Altival a été sommairement présentée lors de chaque rencontre. Le tracé et l'insertion de la ligne ont finalement été abordés succinctement par les participants lors de la concertation et sont globalement bien acceptés et compris.

6.3.1. La définition du tracé

La définition du tracé du projet a fait l'objet de quelques remarques ne remettant pas en cause fondamentalement le projet. La simplicité du tracé proposé (en ligne droite) semble adaptée à la recherche de gain de temps exprimée par les habitants. Un habitant d'Ormesson souhaite que le projet aille « tout droit d'un point à un autre en évitant les détours inutiles dans les cités HLM ».

Le passage dans le secteur de l'ex-VDO à Champigny reste cependant encore parfois peu clair pour les habitants et les riverains qui ont parfois du mal à bien cerner ces espaces. La représentante de la société Van Froid/GMY/Frema demande par exemple si le projet de prolongement de la RD10 « absorbera la rue du professeur Paul Milliez » Elle souhaite situer exactement la voirie, sur la partie de jardins et de friches sur la zone entre le parc du plateau et la Zone artisanale. Positionné aujourd'hui de façon centrale sur les emprises, un riverain du quartier du plateau rencontré lors d'une brocante souhaite que le tracé puisse se rapprocher du quartier d'habitation à l'ouest pour favoriser les liaisons directes à pied vers les arrêts de bus.

Concernant l'aménagement de la RD4, plusieurs représentants d'entreprises de la zone industrielle de Chennevières, rencontrés le 15 juin 2016, dont le directeur de Déco Meca, remarquent que le tracé du projet Altival est situé sur un axe nord-sud en ligne droite, le long duquel il y a finalement relativement peu d'emplois. Il affirme qu'il serait préférable qu'une ligne de bus passe au centre de la zone d'activités, qui comptabilise selon lui 60% des effectifs salariés sur tout le secteur de Chennevières. Cette déviation pourrait être mise en place au moins aux heures de pointes du matin et du soir pour l'arrivée et le départ du personnel. Le représentant de la société JTEKT HPI confirme cette analyse sur le tracé de la ligne et demande des solutions rapides pour améliorer la circulation dans ce secteur pour conserver une attractivité de la zone et garantir sa pérennité.

L'un des principaux regrets exprimés par les habitants concernant le tracé porte sur la desserte du quartier de Coeuilly à Champigny. En effet, la desserte des secteurs en devenir de l'ex-VDO ne permet pas de desservir le cœur de ce quartier (cf. partie 6.2.7). Un habitant du quartier estime qu'à ce stade des études, « le tracé évite complètement le quartier de Coeuilly ». Il suggère de faire passer Altival par la rue du Plessis-Trévise en la mettant en partie en site propre pour les bus. Une autre habitante du quartier demande la mise en place d'une navette pour desservir le quartier.

Enfin, les participants se sont montrés globalement favorables au tracé du projet Altival au Nord de l'autoroute A4 qui emprunte en partie l'itinéraire du projet Est-TVM (cf. partie 6.3.3).

Synthèse :
Le tracé du projet est bien accepté par les participants bien qu'il doive être affiné. Les habitants du quartier de Coeuilly à Champigny se sont cependant mobilisés pour réclamer une meilleure desserte de leur quartier.
Enfin, la question de la desserte de la zone industrielle de Chennevières a également fait débat.

6.3.2. L'insertion du site propre et les aménagements de voirie

En dehors des sections de la RD4 et de la RD10, l'insertion du site propre bus n'a pas réellement fait l'objet de remarques particulières, en dehors des grands principes généraux présentés ci-dessous.

Principes généraux d'aménagement de l'infrastructure Altival

Les principes généraux d'aménagement de l'infrastructure Altival sollicités par les participants sont les suivants :

- La création d'un site propre dédié. Le principe de « voies réservées » semble avoir bien été compris (en dehors d'un habitant de Villiers qui demande une définition) et accepté globalement par les participants. Un habitant du quartier du Plateau qui utilise le bus 306 est favorable au projet Altival et notamment à la création d'un site propre bus. Un retraité habitant Villiers insiste sur l'importance du site propre qui permet aux bus d'aller plus vite. Seule une personne favorable au projet, habitant Chennevières, demande pourquoi le projet prévoit un site propre alors qu'elle estime qu'il existe « d'autres solutions », sans préciser lesquelles.
- La mise en place de bus articulés pour favoriser la capacité des bus et le confort des usagers.
- La priorité aux feux tricolores. Un habitant de Nogent-sur-Marne vient travailler à Noisy-le-Grand en bus 120. Il estime qu'il pourra utiliser le projet Altival entre Bry et Mont-d'Est. Il se dit favorable au projet qui lui permettrait de gagner du temps si le site propre permet une priorité aux feux. Un avis d'une carte T préconise la priorité des bus aux feux afin de « concurrencer » les déplacements en voiture.
- La création d'espaces paysagers et d'aménagements cyclables (cf. partie 6.5). Un habitant de Villecresnes souhaite notamment un renouvellement de l'espace paysager de qualité et des voies cyclables.
- Une économie d'espace pour limiter l'impact du projet sur l'environnement et le milieu urbain (cf. partie 6.6). Une habitante de Villiers indique que les trottoirs sont parfois trop larges et inutilisés hors centre-ville et que de larges terre-pleins sont parfois créés alors qu'ils paraissent inutiles.
- Une prise en compte constante des problématiques liées aux Personnes à Mobilité Réduite d'autant que le tracé est situé à proximité de 2 équipements hospitaliers indiqués par les usagers (cf. partie 6.2.3). 6 personnes ont soulevé directement cette problématique dont plusieurs personnes en situation de handicap. Un habitant d'Ormesson qui utilise les transports en

commun sollicite des aménagements pour les personnes handicapées estimant que les cheminements sur certains trottoirs sont difficiles.

- Une attention particulière sur les principales intersections concernées par le projet : la connexion entre la RD4 et le prolongement de la RD10 à Chennevières, la connexion et le fonctionnement du système de carrefours Fourny / Frachon prolongée / RD10 mais également le giratoire de Pince-Vent (RD11 / RD4) à Ormesson / La Queue-en-Brie et, au-delà du tracé d'Altival, le giratoire de la Tour Hertzienne (RD233 / RD4) et le giratoire de l'intersection entre la RD233 et la RD145, dans le quartier des Mordacs.

Synthèse :
Les participants sont favorables à la réalisation d'un site propre bidirectionnel avec une priorité aux feux, permettant notamment d'accueillir des bus articulés. Une économie de l'espace public est attendue mais avec des aménagements paysagers de qualité et une bonne accessibilité pour les usagers.

L'aménagement du prolongement de la RD10

Le prolongement de la RD10 s'inscrit dans les emprises de l'ex-VDO qui ont vocation à muter au profit d'un développement urbain non défini à ce jour. Le contexte précis de ce prolongement n'a ainsi pas pu être explicité aux participants de la concertation.

Seule une personne a donné un avis sur le tracé du prolongement de la RD10 souhaitant un rapprochement de son quartier au lieu de passer au centre des emprises de la VDO. Un habitant est ainsi favorable au prolongement de la RD10 et souhaite que la desserte se fasse plutôt à l'ouest pour desservir au plus près les habitations.

Lors de l'atelier de Chennevières/Ormesson (cf. partie 5.3.2), une personne a souhaité connaître le positionnement du site propre bus, sans donner d'avis (site propre bidirectionnel central ou sites propres unidirectionnels latéraux).

Sur la typologie de la voie à aménager, une habitante du quartier du plateau concernée par cette section d'aménagement se dit favorable au projet d'infrastructure de transport Altival et au prolongement de la RD10. Elle estime que ces projets désenclaveront le quartier du Plateau de Champigny. Elle souhaiterait que le prolongement de la RD10 soit apaisé pour assurer une sécurité maximale des usagers et des piétons (enfants notamment). Une habitante du quartier Coeuilly envisagerait une voie calme, équipée de feux rouges. Cette appréciation ressort également des débats qui ont pu avoir lieu lors de l'atelier du quartier des Mordacs (cf. partie 5.2)

Un habitant du quartier des Mordacs à Champigny est favorable au projet Altival et au prolongement de la RD10 mais souhaiterait que cette nouvelle voie soit assez verte avec de la végétation et des pistes pour les skateboards, les vélos et les patinettes. Il insiste ainsi sur « les aspects loisirs ». Il envisage une voie assez large sans trop de constructions le long de la rue même s'il estime que le développement de la ville est normal.

Une entreprise s'inquiète également, lors de la rencontre sur le plateau le 25 mai 2016, du profil de la RD10 qui ne donne pas suffisamment de place à la circulation générale. Elle estime que la voie actuelle est déjà en grande partie saturée. Elle demande qu'une étude de circulation complémentaire soit réalisée. Cette appréciation est également reprise lors de l'atelier de Chennevières/Ormesson

(cf. partie 5.3). Le centre commercial Leclerc a émis un avis favorable dans son courrier du 8 juin 2016 en souhaitant une qualité d'accès à son magasin, mais aussi une meilleure visibilité. Un participant estime qu'une seule voie pour les voitures sur ce nouvel axe, semble insuffisante. Un autre participant s'interroge sur le transit des poids lourds sur cette voie.

Un habitant d'Ormesson est favorable au prolongement mais demande de faire attention à la surcharge de circulation sur le nœud routier que constituera le carrefour entre la RD10 et la RD4 à Chennevières.

Synthèse :
Concernant l'aménagement de la RD10 prolongée, pour les personnes favorables, il ressort que la future voie devra conserver un caractère plutôt apaisée et vert, ce qui a été confirmé en atelier. Une attention particulière devra être portée sur les études de trafic.

Le réaménagement de la RD4

Les habitants sont favorables au réaménagement de la RD4 (cf. partie 6.2.6) et la plupart sollicitent la mise en place d'un site propre bus ou couloir bus sans précisions complémentaires.

Cependant, les habitants ont en général souhaité ne pas pénaliser la circulation générale au profit des transports en commun. Un habitant de Chennevières (quartier du Fort) souhaite la création un site propre mais également que le profil de l'axe soit à « 2x2 voies », notamment pour faciliter la circulation des riverains. Une habitante d'Ormesson souhaite rendre la RD4 paisible, sécurisée et agréable, notamment en végétalisant les axes de circulation et en reprenant tous les trottoirs pour les piétons. On notera qu'un habitant du Bois l'Abbé sollicite un cheminement piéton direct de son quartier vers la RD4.

Un habitant de Chennevières souhaite que les aménagements prévus ne créent pas de nuisances sonores supplémentaires le long de la RD4, notamment la nuit et le week-end.

Le représentant de l'association des commerçants de Chennevières-sur-Marne affirme que le tissu commercial sur la RD4 est bien présent, mais relativement faible par rapport aux possibilités qu'offre la voie, faute d'emplacements pour le stationnement. Il rappelle la nécessité d'ajouter sur la RD4 des places de stationnement et de bien rendre identifiables les voies de circulation pour les bus et celles pour les autres véhicules, afin d'éviter qu'ils ne se croisent perpétuellement, ce qui rendrait le trajet dangereux. Enfin, il affirme la nécessité de rendre la voie plus attractive, condition indispensable pour accompagner le développement commercial. Il interroge sur la possibilité de création de passerelles (autoponts) ou de voies souterraines en remplacement des feux tricolores pour permettre de fluidifier le trafic.

Concernant les entreprises de la zone industrielle de Chennevières rencontrées le 15 juin 2016, un représentant de la société Déco Meca située dans la zone industrielle de Chennevières le long de la RD4, s'interroge également sur la possibilité de synchroniser les feux tricolores sur la RD4 comme ce qui est le cas sur certains tronçons de routes dans Champigny-sur-Marne.
Le représentant de la société JTEKT HPI souhaite que les voies réservées aux piétons et les voies réservées aux vélos soient de largeur équivalente. Il affirme qu'il est également nécessaire d'ajouter des stationnements vélos sécurisés.
Le représentant de la société BIR confirme les remarques précédentes et réaffirme la nécessité de la création d'une desserte de la zone industrielle. Il poursuit en pointant une inquiétude concernant « l'asphyxie de la zone » en raison des difficultés pour rejoindre l'autoroute A4. Il dit qu'Altival promet

d'être un point très positif pour les salariés, mais craint qu'il ne rallonge encore le temps de parcours pour les autres véhicules, notamment pour les livraisons des entreprises de la zone qui sont vitales. Il craint que bloquer l'accès aux semi-remorques ou freiner celui des véhicules permettant les plus petites distributions pourrait à terme inciter les entreprises à quitter le secteur.

Si les entreprises du centre commercial Pince-Vent sont plutôt favorables au développement des transports (cf. partie 6.2.6), le pharmacien du centre estime que les transports en commun sont essentiels pour attirer du personnel mais il craint qu'un site propre bus engendre des bouchons pour les véhicules particuliers.

Enfin les entreprises s'interrogent aussi sur le déroulement des travaux, notamment en termes de circulation et d'accès vers l'A4 (cf. partie 6.6.4).

Synthèse :
Concernant l'aménagement, les débats qui se sont tenus en réunion, en atelier ou sur le terrain lors de la concertation n'ont pas permis de préciser véritablement ou de hiérarchiser la nature des aménagements attendus, en dehors de la réalisation d'un site propre bus, l'ensemble des fonctions de la voirie étant souhaité (maintien d'une circulation fluide, aménagements cyclables, trottoirs et stationnements adaptés). Pour les entreprises, l'attractivité du secteur passe aussi par la qualité de la desserte routière et des accès, notamment vers l'autoroute A4, mais l'amélioration des transports en commun est également attendue pour faciliter les déplacements des salariés.
La question de l'acceptabilité de l'élargissement, et donc des éventuelles expropriations, a été posée mais sans véritable tendance malgré une forte volonté exprimée par la ville de Chennevières.

6.3.3. Altival et Est-TVM

Le projet Altival croise le projet Est-TVM au nord de l'autoroute A4 et suit son tracé au droit du secteur Mont-d'Est à Noisy-le-Grand. Les 2 projets sont donc intimement liés dans la partie Nord du tracé d'Altival.

Etant donné que le projet Est-TVM a déjà fait l'objet d'une concertation préalable en 2 phases (du 2 mai au 2 juin 2006 puis du 22 janvier au 23 février 2007) et d'une enquête publique (du 26 août au 30 septembre 2013), le Département du Val-de-Marne n'a pas souhaité insister dans son dispositif de concertation sur les aménagements à réaliser ceux-ci ayant déjà été présentés au public.

Il convient de noter que la ville de Noisy-le-Grand a indiqué, dans sa lettre du 10 mai 2016, qu'il aurait été « préférable de mieux informer les Noiséens, notamment au regard de leur besoin de rejoindre rapidement le métro et la future gare du RER E ».

Cependant, ceci n'a pas empêché les habitants concernés, majoritairement sur Noisy-le-Grand, d'évoquer la question du projet Est-TVM à plusieurs reprises. Un habitant de Noisy-le-Grand se dit favorable à la mutualisation d'une partie des infrastructures avec le projet « TVM Est » mais il estime qu'elle rend également Altival dépendant de ce projet qui a déjà été retardé de manière conséquente.

Un autre habitant de Noisy-le-Grand demande s'il est prévu des aménagements au droit du quartier du Mont d'Est car il considère que les voies de circulation sont très encombrées, notamment aux heures d'affluences. Une personne soulève la question de l'aménagement des ronds-points existants peu favorables à l'insertion d'un site propre bus.

Une habitante de Champigny qui connaissait le projet Est-TVM a souhaité mieux comprendre la connexion entre les 2 projets au droit du carrefour entre la RD3 et la RD233 au nord de l'autoroute A4. Elle a émis également des craintes sur un éventuel abandon du projet Altival au regard du report du projet Est-TVM. Cette double crainte sur les échéances a d'ailleurs été évoquée dans un mail d'une habitante de Neuilly-sur-Marne, favorable au projet Altival.

Concernant les aménagements prévus dans le cadre du projet Est-TVM et qui seront utilisés par Altival, le maintien qualitatif des espaces verts a été évoqué par deux habitants de Noisy-le-Grand. L'un demande si les belles plantations au milieu des chaussées du Boulevard du Mont d'Est vont être « détruites ». Il considère qu'elles constituent l'un des charmes de ce quartier. Il estime qu'un « projet éventuel de destruction de ces plantations soulèverait une réelle colère des habitants et même sans doute des gens qui viennent y travailler ». L'autre témoignage ajoute l'aspect sécuritaire des aménagements existants en indiquant que « c'est vital pour pouvoir traverser sans mourir ».

Synthèse :
Les questions soulevées concernant l'interaction entre Altival et Est-TVM relève une inquiétude sur le calendrier des opérations en raison du report du projet Est-TVM.
En termes d'aménagement, la question de la conservation des terrepleins centraux arborés a été soulignée.

6.3.4. Le positionnement et l'aménagement des arrêts de bus

Etant dans un stade amont et l'adaptation du réseau de bus n'étant pas défini, le positionnement des arrêts de bus qui seront créés le long de l'infrastructure Altival n'a pas été présenté en tant que tel aux participants. Cependant, plusieurs participants ont émis des avis sur la desserte de leur entreprise ou de leur domicile, voire des suggestions sur l'aménagement de ces arrêts.

Plusieurs adaptations du réseau existant ou préconisations dans le cadre du projet Altival sont proposées par les habitants :

- Un habitant de Champigny souhaite une modification de la desserte au Bois l'Abbé au droit de l'arrêt de bus Rodin (ligne 308).
- Un habitant de Chennevières souhaite une amélioration de la desserte du collège Molière de Chennevières.
- Une habitante âgée de Villiers signale des problèmes de localisation des arrêts de bus 120 dans le quartier des Hautes Noues à Villiers et des problèmes pour se rendre à l'hôpital de Marne-la-Vallée. Elle souhaite également qu'un arrêt de bus sur la ligne 306 desserve l'école Charles Péguy.
- Un habitant du Mont-d'Est souhaite des stations de bus plus proches de son quartier que la nouvelle gare routière. Il préconise également le maintien de l'accès à la gare RER A Noisy-le-Grand-Mont-d'Est, côté ancienne gare routière très empruntée par les lycéens et les salariés en améliorant ce passage.
- Un habitant de Champigny a demandé, lors de l'atelier aux Mordacs, la réalisation d'un arrêt près de la résidence du Plateau (cf. partie 5.2.2).

A ce stade, la localisation des arrêts est surtout une préoccupation des entreprises souhaitant améliorer leur visibilité et l'accessibilité de leurs clients et salariés. Le représentant du magasin Leclerc, par exemple, indique dans son courrier du 8 juin 2016 que « le bon fonctionnement et la pérennité d'un

ensemble commercial, tient en particulier, à la qualité de ses accès et de sa visibilité. » Il est, selon lui, également indispensable que les dessertes en transports en commun soient optimales avec des arrêts de bus du site propre positionnés face au Centre Commercial Leclerc. De ce fait, il souhaite que le prolongement de la RD10 soit équipé de passages piétons protégés pour ainsi permettre aux clients utilisant les transports en commun, d'emprunter ces liaisons douces sécurisées entre le futur pôle gare et le nouvel ensemble commercial Leclerc envisagé.

La représentante de la société EPI évoque la création d'une passerelle au-dessus de l'autoroute A4 permettant de relier à pied le secteur économique des Hauts de Bry et la gare Bry-Villiers-Champigny. Elle demande si un arrêt de bus sera créé au niveau de cette passerelle. Le directeur des Ressources humaines de l'hôpital Saint-Camille relève également l'importance d'un arrêt à proximité de l'hôpital sur le tracé du projet Altival. Le représentant de la société Bonnichon, Bois et matériaux, située dans la zone artisanale près du magasin Leclerc s'interroge sur l'impact de l'implantation du SMR de la ligne 15 sud sur la desserte bus et notamment le temps de parcours à pied pour rejoindre une station de transport en commun, le SMR étant non franchissable et nécessitant un contournement à pied).

Concernant l'aménagement des arrêts de bus proprement dit, un habitant de Villiers se dit favorable aux arrêts de bus en évitement, même si le projet concerne un site propre bus. Enfin, un habitant du quartier des Hautes Noues à Villiers insiste sur le confort d'attente aux arrêts de bus sollicitant des « abris bus plus étanches ».

Synthèse :
En raison notamment de l'absence d'éléments sur l'adaptation du réseau de bus à horizon 2022, peu de préconisations précises liées aux arrêts de bus ont été transmises.

6.3.5. Des demandes d'extensions

Le projet Altival est inscrit au SDRIF où le tracé relie Noisy-le-Grand au Nord à Sucy-en-Brie au Sud. Le projet a cependant été phasé par le STIF en vue de prioriser le secteur Nord directement concerné par la création de la nouvelle gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Bry-Villiers-Champigny/gare SNCF du RER E et de la ligne Transilien P. Si l'objet de la présente concertation portait sur la première phase du projet, de nombreuses questions et remarques portaient sur une extension du projet. En effet, 47 personnes (plus de 10 % des avis) ont indiqué souhaiter une extension du projet ou en tout cas la création d'un site propre bus vers d'autres quartiers et d'autres villes. La majorité des souhaits d'extension provient d'habitants de Chennevières.

Plus de la moitié de ces souhaits d'extensions concerne la deuxième phase du projet Altival avec une liaison vers Sucy-en-Brie et la gare de RER A Sucy-Bonneuil. Une personne demande en réunion publique comment sera réalisé le prolongement d'Altival vers Sucy-en-Brie et notamment si le tracé empruntera les anciennes emprises de la VDO, dans un secteur qui lui semble très dense en terme de circulation. Il s'interroge sur la faisabilité de cette extension avant 2050. L'interrogation sur l'échéance de mise en œuvre est très présente dans les avis qui ont été transmis à la fois pour exprimer une volonté d'accélérer le projet et à la fois pour anticiper cette réalisation. Une retraitée de Chennevières demande par exemple par courrier si son logement est destiné à être démoli par la continuité du projet vers Sucy-Bonneuil RER A dans les 15 à 20 prochaines années, sans s'opposer au projet. La représentante de la société EPI à Bry-sur-Marne confirme lors de la rencontre entreprise du 2 juin 2016 l'intérêt pour son entreprise de la création de la voie Altival. Elle s'interroge également sur la deuxième phase du projet Altival et demande si celle-ci est déjà en partie planifiée.

Un habitant d'Ormesson souhaite une extension vers Sucy par le centre-ville d'Ormesson indiquant qu'il faut aller tout droit d'un point à un autre en évitant les détours inutiles pour une liaison rapide. On notera qu'un habitant de Chennevières suggère la réalisation d'un téléphérique urbain pour relier sa ville à Sucy, idée également soulevée lors de l'atelier de Chennevières (cf. partie 5.3.2).

On notera que 5 personnes habitant Chennevières ont exprimé un souhait d'extension d'Altival vers le Sud mais uniquement pour desservir le centre-ville de Chennevières et le quartier du Moulin. Un habitant de ce quartier indique par mail qu'il « serait judicieux de prolonger le trajet jusqu'à la résidence du « Moulin de Chennevières » afin de desservir tous les commerces de la ville. » La desserte du centre-ville et des commerces est également plébiscité par un représentant de l'association des commerçants de Chennevières-sur-Marne, qui note que le projet Altival sera opérationnel en 2022. Il ajoute que dans le même temps le centre-ville s'enclave à cause notamment du peu de moyens de transport pour rallier les quartiers commerçants. Il affirme la nécessité de trouver des solutions provisoires, en amont de la mise en place d'Altival, afin de pallier l'isolement des commerçants du centre-ville.

10 personnes ont souhaité une extension du projet vers l'Est en direction des communes limitrophes du département du Val-de-Marne : la Queue-en-Brie principalement et Le Plessis-Trévise. Ces demandes ont été exprimées par les élus (cf. partie 4) mais également par les habitants. Un habitant de la Queue-en-Brie rappelle que sa ville est dans le Grand Paris et « qu'il serait légitime de prévoir l'aménagement de la RD4 au moins jusque-là ». Une autre personne souligne qu'elle ne sera pas utilisatrice d'Altival même si elle se dit satisfaite par les aménagements et demande pourquoi le projet s'arrête au carrefour de Pince-Vent qui est un secteur peu habité selon elle, sans prolongation vers la Queue-en-Brie, commune qu'elle estime très mal desservie et à l'écart du grand Paris.
Un habitant de Pontault-Combault estime difficile pour lui de se rendre sur Paris et, à moyen terme, vers la gare Bry, Villiers, Champigny de la ligne 15 sud. Il trouve que le projet sera très utile et demande si un bus desservant sa commune pourra emprunter Altival.

Bien que le projet s'arrête sur la RD4 au niveau du secteur Pince-Vent, les bus provenant de l'Est pourront emprunter le site propre bus sur une partie de l'itinéraire. Un homme habitant du Plessis-Trévise trouve le projet très intéressant notamment pour les habitants du secteur de la Queue-en-Brie qui pourront bénéficier d'un accès rapide vers la gare Bry-Villiers-Champigny donc vers la ligne 15 sud ou le RER vers Paris.

Par ailleurs, 5 personnes essentiellement de Chennevières ont souligné que la desserte du centre-ville de Champigny depuis le secteur de la RD4 pourrait être améliorée par la mise en place d'un site propre sur cet axe, à l'Ouest du secteur de la tour Hertzienne. Un habitant de Chennevières indique que le tronçon de la RD4 sur lequel est envisagé un site propre est moins perturbé par la densité de circulation que le tronçon situé « après la tour hertzienne à Champigny » en raison d'une voie unique bus / voiture qui descend vers centre de la ville.

Enfin, un habitant de Villiers trouve que le projet permet de rejoindre plus facilement le RER A quand il y a des problèmes sur la ligne E. Il suggère de créer une extension vers le Nord-Ouest pour permettre au bus de rallier l'autre branche du RER A de façon à faciliter le trajet Villiers, Bry jusqu'à Fontenay-sous-Bois.

Synthèse :

La concertation de la première phase du projet a permis de faire ressortir une véritable attente des habitants vis-à-vis du prolongement du projet vers le Sud et jusqu'à Sucy-Bonneuil.
Elle a également été l'occasion pour les habitants et les élus non directement concernés par le projet d'Altival de solliciter des extensions vers l'Est (La Queue-en-Brie), voire vers l'Ouest (descente de Champigny), traduisant au minimum un besoin de desserte bus pouvant rattraper l'infrastructure Altival au droit de la RD4.

6.3.6. Le rabattement automobile

Aux demandes d'extensions de l'infrastructure pour rendre plus accessibles d'autres secteurs et communes notamment, celles de l'Est du Département, les participants ont également évoqué des demandes en faveur du rabattement automobile vers les transports en commun.

6 personnes préconisent des parkings au droit de la gare Bry-Villiers-Champigny. Une habitante de Bry suggère la création de parkings surveillés (voitures et 2 roues) permettant de laisser son véhicule et de prendre les transports sans crainte de vol.

Quelques personnes suggèrent également la création de parkings relais aux extrémités du site propre Altival, notamment dans le secteur d'Ormesson, afin de limiter la circulation automobile dans leur secteur (RD4 notamment) et de favoriser les transports en commun. Un habitant de Chennevières suggère de « prévoir du stationnement gratuit pour les véhicules qui se rapprocheront de cette ligne afin de ne pas augmenter le prix des transports ». Un autre habitant de Chennevières suggère également la création de « parkings en conséquence pour l'arrivée des utilisateurs des communes voisines ». Cette suggestion est reprise lors de l'atelier du secteur Chennevières/Ormesson (5.3.2).

Synthèse :
De façon anecdotique, plusieurs personnes ont sollicités la mise en place de parkings relais en « bout de ligne ».

6.4. LE RESEAU DE BUS ACTUEL ET FUTUR

6.4.1. Les lignes de bus actuelles

Près de 80 % des participants, s'étant exprimés lors de la concertation sur leurs modes de transport, ont indiqué privilégier les transports en commun pour leurs déplacements réguliers (travail, loisirs, études, courses…). On notera que l'usage des transports en commun décroit à Chennevières et Ormesson comme l'indiquent les résultats du questionnaire (cf. partie 3.2.4) et les usages des habitants qui se sont exprimés lors de l'atelier de ce secteur (cf. partie 5.3).

On notera que le bus constitue le principal moyen de déplacements des habitants des quartiers dits « politique de la ville » pour des raisons notamment sociales et économiques. Ce mode de transport pourrait ainsi quasiment s'assimiler aux voitures particulières dans son usage puisqu'il concerne aussi bien les trajets quotidiens domicile-travail que les trajets parfois plus courts pour les loisirs ou les courses.

Le rabattement des usagers vers les lignes de RER concerne plus de 65 % des utilisateurs réguliers des transports en commun. Les pôles de rabattement sont principalement le RER A à Champigny-Saint-Maur

et le RER E à Villiers-Sur-Marne. On notera que les usagers du secteur de Champigny peuvent être amenés à utiliser les 2 gares de RER par souplesse (cf. partie 6.2.1) selon leur lieu de destination dans Paris ou selon l'état de la circulation ferroviaire. En effet, des personnes ont signalé que les perturbations et les grèves sur le RER E étaient problématiques et certaines étaient amenées à emprunter le RER A à Champigny-Saint-Maur.

Les autres gares de la ligne de RER A Noisy-Mont-d'Est, la Varenne, voire Sucy-Bonneuil sont également recherchées par les usagers en fonction de leur lieu de domicile. La gare de Saint Maur-La Varenne constitue un pôle attractif pour une partie des habitants de Chennevières qui se rabattent à pied ou en voiture selon les possibilités de stationnement, comme le confirme l'atelier qui s'est déroulé sur le secteur Chennevières/Ormesson (cf. partie 5.3).

La majorité des usagers des RER du secteur accèdent aux gares en bus et empruntent notamment les lignes de bus 308 et 208, et dans une moindre mesure, les lignes de bus 306 et 206. En dehors du rabattement vers les modes lourds, les déplacements en bus peuvent concerner également des déplacements plus locaux vers des lieux d'emploi, de loisirs ou d'achat.

Le taux de satisfaction global à l'égard des transports en commun de 64 % issu des résultats du questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4) n'a pas été analysé à nouveau lors de la concertation, mais il correspond globalement au ressenti des habitants ayant donné leur avis. Les principaux freins à l'utilisation des transports en commun identifiés dans les résultats du questionnaire diffusé avant la concertation se retrouvent dans les avis des participants, même si le coût trop élevé des transports était plus cité et les problématiques d'amplitudes horaires moins évoquées.

Les perceptions des usagers données ci-après pour les principales lignes de bus citées reflètent également de manière générale les éléments recensés lors des 3 ateliers qui se sont tenus dans les quartiers de Bois l'Abbé et des Mordacs ainsi que lors de l'atelier du secteur Chennevières / Ormesson (cf. partie 5).

La ligne RATP 308

La ligne 308 du réseau RATP est une ligne mobilienne relativement longue qui relie Créteil, le pôle Sucy-Bonneuil et le RER E à Villiers-sur-Marne en passant sur la RD4, et dans les quartiers Mordacs et Bois-l'Abbé. Si peu de personnes semblent emprunter la ligne sur l'ensemble du trajet, plusieurs participants à la concertation ont indiqué se rendre toutefois à Créteil et notamment des étudiants qui rejoignent quotidiennement les sites universitaires de cette ville.

33 % des personnes ayant indiqué les lignes de bus qu'ils empruntent disent utiliser régulièrement cette ligne. Elle offre une bonne desserte notamment depuis les quartiers dits « politique de la ville » du secteur et permet un rabattement relativement efficace vers le pôle de RER E de Villiers-sur-Marne. Une habitante du quartier du Bois l'Abbé utilise les transports régulièrement pour rejoindre Paris. Elle trouve les bus plutôt efficaces mais regrette les problèmes sur le RER E. Une autre personne du quartier trouve son temps de rabattement acceptable. La ligne a d'ailleurs fait l'objet d'améliorations récentes en termes d'aménagement de voirie (Comité d'axe) et de fréquences, soulignées par quelques habitants.

Parmi les aspects négatifs pouvant ressortir du ressenti des usagers, 14 personnes ont exprimé un manque de confort de la ligne notamment à Champigny. En effet, en bout de ligne, le bus semble souvent plein en heure de pointe. Une habitante du quartier de Coeuilly à Champigny indique se rendre quotidiennement à la gare de Villiers du RER E avec le bus 308 pour rejoindre son travail à Paris. Elle

estime que la ligne fonctionne bien mais qu'elle est aussi souvent « bondée ». Un autre habitant de Champigny estime que les bus de la ligne 308 sont toujours « blindés » et souhaite des bus articulés estimant par ailleurs que les nouveaux bus mis en place sont mal aménagés (emplacement pour les poussettes, de places assises, PMR).

Les autres difficultés recensées sur la ligne sont moins marquées et concernent : la faiblesse des fréquences et des amplitudes horaires, la longueur de la ligne, les difficultés de correspondances ou la fiabilité de l'information. Une habitante du quartier des Mordacs à Champigny aimerait une fréquence plus importante du passage des bus pour se rendre à Chennevières et estime son trajet trop long. Un retraité du quartier des Mordacs à Chennevières indique utiliser régulièrement les bus 208 et 308 pour des trajets courts. Il utilise parfois le bus 308 pour aller à Créteil et trouve le trajet long. Il trouve également que les arrêts de bus sont situés un peu loin de chez lui l'obligeant à marcher à pied 15 à 20 minutes.

Dans le secteur d'étude, la ligne 308 dessert l'intérieur des quartiers dits « politique de la ville » avec un tracé peu direct. Pourtant, plusieurs remarques ont été faites sur le positionnement des arrêts, parfois éloignés de certains secteurs habités.

Enfin, une personne confirme que le carrefour giratoire entre la RD233 et la RD145, par lequel passe la ligne 308, est notamment problématique pour les bus, comme l'avaient souligné les participants aux ateliers (cf. partie 5).

La ligne RATP 208

La ligne 208 du réseau RATP est une ligne mobilienne qui relie le RER A à Champigny Saint-Maur au Plessis-Trévise, en passant dans les quartiers Mordacs et Bois-l'Abbé. Elle est composée dans sa partie Est de 3 sous-lignes, la 208a qui dessert en partie le quartier de Coeuilly, la 208 b qui dessert le Plessis-Trévise et la 208s qui remplace les 2 précédentes tôt le matin et le soir.

38 % des personnes ayant indiqué les lignes de bus qu'ils empruntent disent utiliser régulièrement cette ligne. Elle offre une bonne desserte notamment depuis les quartiers dits « politique de la ville » du secteur et permet un rabattement relativement efficace vers le pôle de RER A de Champigny-Saint-Maur. Une habitante du quartier de Coeuilly à Champigny indique se rendre à la gare de Champigny du RER A avec le bus 208. Elle estime que la ligne fonctionne plutôt bien. Une habitante du quartier du Bois l'Abbé se rend sur Paris pour son travail quotidiennement en transport en commun. Elle pense mettre environ 20 minutes en bus pour rejoindre le RER A à Champigny-Saint-Maur.

Parmi les aspects négatifs pouvant ressortir du ressenti des usagers, plusieurs personnes ont exprimé une faiblesse des fréquences notamment sur la ligne 208a. Deux collégiens du quartier de Coeuilly empruntent quotidiennement le bus 208a pour se rendre notamment au collège Paul Vaillant Couturier pour un trajet court. Ils estiment que les amplitudes horaires sont insuffisantes et les temps d'attente parfois longs, mais que la circulation des bus est plutôt fluide.

Les autres difficultés recensées sur la ligne sont moins marquées et concernent le confort, la longueur de la ligne et le manque d'informations fiables.

En termes de difficulté de circulation, si la majorité des usagers qui se sont exprimés trouve la ligne relativement efficace, une personne indique qu'il « ne faudrait pas négliger la descente vers le RER A à Champigny », concernée par la ligne 208. Enfin, le carrefour giratoire entre la RD233 et la RD145

concerne également la ligne 208a, notamment problématique pour les bus, comme l'avaient souligné les participants aux ateliers (cf. partie 5).

La ligne RATP 306

La ligne 306 du réseau RATP est une ligne mobilienne qui dessert le RER A à Saint-Maur-Créteil et Champigny-Saint-Maur à l'Ouest et Noisy-le-Grand Mont-d'Est à l'Est. Elle dessert également le RER E à Villiers-sur-Marne en passant par le plateau de Champigny et le secteur des 3 communes.

17 % des personnes ayant indiqué les lignes de bus qu'ils empruntent disent utiliser régulièrement cette ligne. Elle offre une bonne desserte notamment depuis le quartier du Plateau de Champigny et des secteurs des Armoiries et des Hautes Noues à Villiers-sur-Marne et permet un rabattement relativement efficace vers l'ensemble des pôles de RER concernés par le projet Altival. Une personne du quartier des Luats à Villiers estime son quartier bien desservi notamment par la ligne 306.

Parmi les aspects négatifs pouvant ressortir du ressenti des usagers, 5 personnes ont exprimé un manque de fréquence sur la ligne, notamment en soirée. Un habitant de Villiers qui se déplace vers Champigny-centre régulièrement estime par exemple qu'en heures de pointes, les temps d'attentes sont trop longs sur la ligne 306.

Les autres difficultés recensées sur la ligne sont moins marquées et concernent : la faiblesse des amplitudes horaires, la longueur de la ligne et la régularité. Une personne de Champigny se rendant régulièrement à Noisy-le-Grand indique être captive des transports en commun car elle ne possède ni voiture ni vélo. Elle estime que le projet Altival pourrait améliorer les problèmes de retard sur le bus 306 pour lequel elle indique qu'il n'a pas de « concurrent », c'est-à-dire une autre alternative.

Les lignes RATP 206-207

Les lignes 206 (mobilienne) et 207 du réseau RATP desservent le RER A à Noisy-le-Grand Mont-d'Est et les communes de la Queue-en-Brie (207) et du Plessis-Trévise (206). Elles desservent l'est du quartier de Coeuilly, ainsi que la gare de Villiers-sur-Marne.

11 % des personnes ayant détaillé les lignes de bus qu'ils empruntent disent utiliser régulièrement ces lignes, et notamment la ligne 206. Une habitante du quartier de Coeuilly se rend régulièrement sur Paris par le RER E à Villiers avec une correspondance avec les bus 206-207. Elle indique que le système d'information voyageur aux arrêts de bus n'est pas fiable et que les bus ne respectent pas les horaires indiqués dans les abribus.

Les autres lignes RATP

Les autres lignes du réseau RATP du secteur sont les lignes :

- 106 (Joinville RER A – Villiers-sur-Marne RER A) qui passe dans le secteur des 3 communes. Un habitant de Villiers qui se rend régulièrement vers le centre de Champigny estime qu'en heures de pointes, les temps d'attentes sont trop longs. Un habitant du secteur de la Fourchette de Champigny utilise régulièrement le bus 106 mais trouve compliquée la liaison vers le centre commercial Pince-Vent en raison notamment des correspondances.
- 210 (Château de Vincennes – Villiers-sur-Marne RER E) qui relie notamment le centre-ville de Bry-sur-Marne et l'hôpital Saint-Camille et offre un rabattement efficace à la gare de Villiers. Une personne de Bry habitant à côté de l'Hôpital Saint-Camille vient régulièrement dans le quartier du Bois l'Abbé est très intéressée par le projet Altival pour lequel elle est très favorable. Elle

estime globalement les correspondances trop nombreuses et l'attente des bus trop contraignante pour se déplacer dans le secteur en transports en commun.

- 110 (Joinville RER - Villiers-sur-Marne RER E) qui dessert le secteur commercial des Armoiries.
- 120 (Nogent RER – Noisy-le-Grand RER) qui dessert le quartier du Mont d'Est et la ville de Bry.

Les lignes OPTIL

Le secteur d'étude est également concerné par les lignes SITUS n°7 et 10 citées uniquement par 2 personnes. La ligne 7 a cependant été citée lors des ateliers mis en place lors de la concertation (cf. partie5).

La ligne SITUS 7 relie les gares de RER de Champigny-Saint-Maur et de Pontault-Combault en desservant également les villes de Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne et La Queue-en-Brie en suivant la RD4.

La ligne SITUS 10 relie la Gare de RER A Sucy - Bonneuil et Les Cantoux / La Queue-en-Brie - Pince Vent. Un habitant d'Ormesson estime que les fréquences de cette ligne sont insuffisantes et donc pénalisantes pour rejoindre la gare de Sucy-Bonneuil.

Synthèse :
La concertation a touché une grande majorité d'utilisateurs des transports en commun réguliers. Les participants ont fait part d'une satisfaction globale vis-à-vis du réseau de transports en commun même si les lignes empruntées souffrent chroniquement de saturation (ligne 308), de retard, de manque d'amplitudes et de fréquences.
Peu d'usagers des lignes OPTIL se sont exprimés sur le projet.

6.4.2. L'adaptation du réseau de bus en lien avec le Grand Paris

La future desserte

En dehors des questionnements sur le tracé et l'infrastructure Altival, les participants ont fait part de nombreux questionnements sur la configuration du futur réseau de bus à l'horizon de la livraison du projet et de la gare Bry-Villiers-Champigny. En effet, la création de cette future gare de RER E et de la ligne 15 sud va modifier considérablement le paysage des transports urbains dans le secteur d'étude.

Plus d'une vingtaine de personnes ont ainsi fait part de leurs inquiétudes, ont posé des questions sur cette adaptation du réseau bus et certaines ont fait des préconisations.

Une personne retraitée de Villiers souhaiterait connaître l'impact du projet sur la desserte bus actuelle et se demande si les bus desserviront toujours le quartier à proximité de la RD203 à terme. Elle suggère des navettes entre la gare de Villiers centre et la future gare de Bry-Villiers-Champigny. Cette suggestion est reprise par le représentant du magasin IKEA rencontré lors d'une rencontre avec les entreprises du 25 mai 2016. Il souhaite notamment la création d'une ligne de bus avec une amplitude de desserte plus étendue qui fasse le lien entre les 2 gares (Villiers-centre et Bry-Villiers-Champigny). Il demande par ailleurs quel sera le nombre de lignes qui vont emprunter l'infrastructure Altival et la fréquence moyenne de passage.

L'idée de la navette entre les pôles de transports existants et la nouvelle gare Bry-Villiers-Champigny est reprise par un habitant de Noisy-le-Grand qui suggère la création d'un bus de type « shuttle (navette) » reliant directement le RER A (Noisy) à la ligne 15 sud à Bry-Villiers-Champigny. Une habitante de

Chennevières suggère également la création d'une « ligne de bus directe » pour rejoindre la future gare de Villiers à partir de la RD4, avec des petits véhicules mais plus nombreux.

La principale crainte exprimée sur la modification du réseau de transports en commun du secteur porte sur la gare RER E de Villiers et sa desserte. Une retraitée habitant Villiers, favorable au projet, indique craindre un abandon de la desserte de la gare de Villiers au profit de la seule gare Bry-Villiers-Champigny. La représentante de la société EPI, lors de la rencontre entreprises de Bry, s'interroge sur une éventuelle volonté de la SNCF de supprimer l'une des gares actuelles afin de la remplacer par une liaison en bus. Un autre habitant de Villiers demande si la gare existera toujours.

Au-delà de la crainte de cet hypothétique abandon de la gare actuelle du RER E, c'est bien sa desserte qui fait l'objet d'une attention particulière. Un habitant du quartier des Luats à Villiers aimerait savoir si le projet Altival entraînera une modification des lignes de bus desservant la gare du RER E Villiers / Le Plessis, et plus particulièrement les lignes reliant Champigny et Chennevières. Un habitant de Coeuilly défavorable au projet indique « qu'il ne faudrait pas supprimer la ligne de bus 308 qui permet de rejoindre la gare de Villiers-sur-Marne. »

Lors des ateliers (cf. partie 5), les participants ont globalement envisagé un passage de la ligne 308 sur l'infrastructure Altival pour rejoindre la nouvelle gare, mais aussi la ligne de RER E. Ils ont également envisagé une utilisation d'Altival par la ligne 208 sur l'avenue de la Libération (RD4).

Un habitant de Villiers opposé au projet emprunte pourtant régulièrement le bus 306 qui pourrait bénéficier d'Altival pour se rendre à Noisy-Mont-d'Est. Il avoue craindre que les lignes qui desservent actuellement son domicile ne soient supprimées ou détournées.

Un habitant de Noisy-le-Grand, favorable au projet Altival, estime intéressant le projet qui permet la mutualisation de l'infrastructure par plusieurs lignes de bus. Pour lui, « le fait que différentes lignes de bus soient amenées à utiliser l'infrastructure devrait permettre de mieux desservir différents quartier qui n'auraient sans doute pas autant profité des aménagements avec une ligne unique. Toutefois, l'absence de plan d'ensemble de réorganisation des lignes de bus ne permet pas de mesurer les bénéfices attendus. »

La desserte du quartier de Coeuilly a été pointée par de nombreux habitants comme étant insuffisante (cf. partie 6.2.7). Un habitant du quartier indique qu'autrefois la desserte du quartier était bien meilleure. Il suggère la mise en place « de petits bus rapides, en boucle, vers la gare de Villiers ». On notera que la problématique de la desserte du quartier de Coeuilly a également été soulevée lors du Conseil de quartier du 12 mai 2016 et de l'atelier qui s'est déroulé dans le quartier des Mordacs (cf. partie 5).

Enfin, la grande majorité des participants semble bien avoir compris que les lignes de bus emprunteraient l'infrastructure Altival sur une partie de leur tracé. La représentante de l'entreprise EPI demande cependant à l'équipe projet s'il est prévu qu'un bus fasse le trajet de bout en bout.

Une amélioration des conditions de transport

Parmi les améliorations à apporter aux lignes de bus, 11 participants ont souhaité une augmentation globale des amplitudes horaires, suite au diagnostic (cf. partie 6.4.1). Une habitante de Chennevières (Bois l'Abbé) sollicite la mise en place d'horaires plus « larges en soirée » (jusqu'à 1h). Un autre habitant du quartier côté Champigny souhaite plus de bus entre 4 h 45 et 6 h 00 du matin car le 1er bus de la ligne 308 commence vers 5 h 40, plus tard que le 208s.

Cette demande d'amplitudes horaires plus importantes est également très présente chez les entreprises du secteur. Le représentant du magasin IKEA de Villiers indique que certains collaborateurs peuvent arriver à 4 h 00 ou 5 h 00 du matin et repartir à minuit ou plus parfois. Aussi demande-t-il des lignes de bus avec une amplitude de desserte plus étendue. La responsable du restaurant Quick du centre-commercial Pince-Vent estime que les horaires tardifs (minuit) sont difficiles pour les salariés notamment quand ils viennent en transports. Elle souhaite que les amplitudes horaires des transports soient augmentées, indépendamment de l'avancement du projet Altival. C'est d'ailleurs pour elle un point important pour l'implantation du futur cinéma dans le centre commercial.

Les participants ont également souhaité une amélioration des fréquences des bus suite au diagnostic (cf. partie 6.4.1). Un habitant de Villiers par exemple indique qu'Altival sera utile au quotidien car il permettra des accès facilités et plus rapides pour les déplacements domicile – bureau. Il trouve les aménagements proposés « excellents si la fréquence des bus est suffisante aux heures de pointes matin et soir (7 h 30 – 9 h 30 ; 17 h 30 – 19 h 30) ». L'amélioration des fréquences est également sollicitée par quelques entreprises.

Les problématiques des incivilités et de la sécurité dans les transports ont été abordées à plusieurs reprises par les habitants (11 personnes) à la fois sur leurs craintes et leur ressenti sur la situation actuelle, mais également en termes de prescription pour les futures lignes qui pourront circuler sur l'infrastructure Altival. Un habitant du quartier des Mordacs souhaiterait par exemple un renforcement de la sécurité dans les transports avec la mise en place d'agents de sécurité avec les machinistes.

Globalement, la question de l'adaptation à l'horizon 2022 du réseau de bus a été difficilement appréhendable pour le public compte-tenu du manque d'éléments de discussion à présenter à ce stade. L'utilisation de l'infrastructure par plusieurs lignes de bus est comprise et acceptée dans l'ensemble.
Il ressort cependant des débats que cette problématique questionne et inquiète les usagers, notamment en ce qui concerne la desserte de la gare actuelle du RER E à Villiers.
Plusieurs personnes ont insisté sur la création de navettes rapides reliant les gares de RER existantes à la gare Bry-Villiers-Champigny. Une meilleure desserte du quartier de Coeuilly a également été demandée par les participants.

6.5. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES ET LES CIRCULATIONS DOUCES

51 participants (12 % des avis) ont précisé dans leur avis qu'ils étaient favorables à la réalisation d'aménagements pour les vélos dans le cadre du projet Altival. Un habitant de Sucy-en-Brie déclare que « le but du projet Altival est de fournir un transport en commun doublé d'une piste cyclable », ce qui marque bien l'importance pour cette personne des aménagements cyclables. Le développement des aménagements cyclables est pour certains un facteur de report modal et de réduction de la circulation automobile.

L'importance de la problématique cyclable est d'ailleurs également bien ressortie lors des ateliers organisés lors de la concertation comme en atteste la position de ce mode dans le choix des participants en vue d'un rabattement vers les pôles de transports (cf. partie 5).

14 personnes indiquent qu'elles emprunteront les aménagements cyclables pour se rendre à leur travail, pour se rabattre vers la ligne métro 15 sud ou pour leurs loisirs notamment les week-ends. Un étudiant de Villiers-sur-Marne déclare qu'il se rendra à l'université à Noisy-le-Grand en vélo. Il convient de noter que certains de ces utilisateurs potentiels des aménagements cyclables ont déclaré ne pas forcément utiliser les lignes de bus circulant sur Altival à l'avenir, voire même, pour un participant, être défavorable au projet. Un habitant de Villiers insiste sur l'importance de l'entretien des aménagements cyclables en indiquant qu'il est nécessaire que « les pistes, quand elles existent, soient nettoyées au même titre que les routes municipales. »

6 participants sollicitent la mise en place de stationnements vélos sur le parcours d'Altival et notamment au droit de la gare Bry-Villiers-Champigny. Le système de stationnement sécurisé dans les gares Véligo est souhaité par plusieurs personnes. Un habitant de Champigny demande même des espaces vélos dans les bus.

L'association « Partage ta rue » a transmis par internet un avis prescriptif en matière d'aménagement cyclable dans le cadre de la concertation Altival et demande notamment :

- la continué cyclable totale. L'association fait aussi référence aux Réseaux Express Vélo (REV) ;
- un traitement soigné des intersections et un revêtement de qualité, permettant une pratique quotidienne ;
- un jalonnement cyclable, voire piéton, de qualité et des panneaux d'information demandés par les associations cyclistes ;
- des petites unités d'arceaux vélo sécurisés, près des transports en commun et des intersections.

Sur la typologie des aménagements, seule une habitante de Bry-sur-Marne indique sur une carte T qu'il convient de bien séparer les pistes cyclables des axes automobiles par « des bosquets ou aménagements sécuritaires ». La sécurisation des aménagements cyclables revient plusieurs fois comme un impératif. Une habitante du quartier Coeuilly à Champigny a demandé s'il n'était pas opportun de disposer les pistes cyclables le long du site propre bus et non pas le long des voies dédiées aux voitures.

Au contraire, 3 personnes estiment que les aménagements cyclables seront inutilisés et constituent même « une mauvaise utilisation du domaine public en les réservant à des catégories spécifiques d'usagers ». Certaines de ces personnes estiment également que ces aménagements favorisent la congestion automobile.

Synthèse :
Les participants ont largement sollicité la réalisation d'aménagements cyclables sur l'ensemble du projet, transmettant parfois des préconisations.

6.6. LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

43 participants (10 % des avis hors collectivités) ont évoqué dans leur avis les problématiques environnementales soulevées par le projet. Si les éventuels impacts environnementaux du projet sont

l'une des causes des réserves apportées à ce dernier pour 7 personnes (cf. partie 6.2.7), les problématiques environnementales concernent essentiellement des préconisations ou des attentions particulières, la plupart des personnes s'étant exprimées étant favorables au projet et à ses aménagements.

5 personnes demandent notamment, de façon générale, que les études de définition du projet prennent en compte l'environnement. Un habitant de Chennevières demande au Département d'effectuer toutes les études préalables pour que ce projet, nécessaire et souhaitable, ne détériore pas l'environnement et le cadre de vie des riverains sur tout le parcours. Un habitant de Noisy-le-Grand indique par mail qu'il est nécessaire que l'étude d'impact à venir donne une vue d'ensemble des risques pour l'environnement et mesures de protection à mettre en place. »

Plusieurs personnes sont également favorables au projet notamment car il permettra aussi de rendre le cadre de vie plus agréable et de favoriser les transports en commun et donc la diminution des pollutions atmosphériques.

6.6.1. La pollution atmosphérique

8 personnes évoquent dans leur avis les problématiques de nuisances atmosphériques, avec des avis relativement tranchés.

Certains estiment que favoriser les transports en commun permettra une réduction de l'usage automobile et donc une amélioration de la qualité de l'air. Un habitant de Villiers évoque : « moins de véhicules, peut-être moins de pollution ? ». Un habitant de Champigny pense que le projet est aussi utile parce que « cela fera moins de véhicules polluants ». 88 % des personnes favorables au projet dans le cadre du questionnaire diffusé avant la concertation ont d'ailleurs indiqué que le projet Altival permettrait de favoriser un mode de transport plus écologique que la voiture (cf. partie 3.2.4).

Au contraire, certains pensent que le projet sera facteur d'une augmentation de la pollution atmosphérique locale en raison d'éventuelles perturbations supplémentaires de la circulation. Un habitant du Bois l'Abbé craint par exemple que le projet génère plus de pollution atmosphérique. Un habitant de Chennevières indique par internet que la création de voie de prolongement de la RD10 accentuera les circulations routières et donc l'émission des gaz à effets de serre, ce qui n'est pas conforme aux engagements de la COP 21 de réduire des émissions de pollution.

7 personnes préconisent des véhicules propres pour les lignes de bus circulant sur Altival. Une personne de Chennevières propose par carte T « la suppression totale de tous les bus diesels le plus vite possible ». Une personne propose que les couloirs bus puissent être accessibles aux véhicules électriques, citant par exemple ceux de la Poste. Un autre habitant de Chennevières indique qu'il faut qu'Altival soit « en énergie électrique », ce qui semble par ailleurs signifier que cette personne n'a pas totalement compris le principe même du projet.

Un représentant du groupe JMHC-Creaset-Point 44, lors de la rencontre avec les entreprises de Champigny, a évoqué la réalisation d'un tramway plutôt que des lignes de bus, notamment pour des questions environnementales. La mise en place d'un tramway a également été citée par des habitants.

6.6.2. Les nuisances sonores

11 personnes évoquent dans leur avis les nuisances en général. 5 mentionnent en particulier les nuisances sonores. Contrairement à la pollution atmosphérique, les avis sur les nuisances sonores sont moins tranchés, le projet Altival étant considéré apparemment comme clairement bénéfique (hors période de travaux).

Deux habitants de Villiers indiquent que l'une des utilités d'Altival sera la diminution de la circulation en raison du développement des transports en commun et donc la diminution de pollution et des nuisances sonores.

Une habitante d'Ormesson indique que « si on ne vient pas déranger les riverains avec des nuisances supplémentaires, et si Altival sera vraiment usité par les habitants, alors oui, ce projet pourrait peut-être satisfaire les usagers. ». Au contraire, un habitant de la Queue-en-Brie pense que le projet représente « beaucoup de travaux, de nuisances pour les riverains pour pas grand-chose. »

Le bruit est la nuisance qui ressort le plus des avis. Un habitant du quartier du Fort à Chennevières souhaite que soit mise en place une « chaussée non bruyante ». Un retraité de la Résidence du plateau, à proximité du tracé d'Altival connaît le projet et s'inquiète du bruit qu'occasionnera la future infrastructure au pied de son immeuble (cf. partie 6.2.7). Il souhaite aussi qu'un mur anti-bruit soit construit. Une habitante de Bry-sur-Marne demande la réalisation de « murs antibruit au niveau du Quick-Armoiries-Ikea », pour également limiter le bruit autoroutier.

6.6.3. Les impacts sur le milieu naturel

19 personnes évoquent dans leur avis la qualité paysagère et la sensibilité des « espaces naturels » existants. L'enjeu principal soulevé par les participants est l'insertion du tracé d'Altival dans les secteurs en friche sur les emprises de l'ancienne VDO qui figurent au Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France (SRCE) en tant que continuités écologiques.

Un habitant de Chennevières indique qu'une trame verte sert à relier les quartiers, créer des cheminements et pistes cyclables sécurisées, assurer une continuité biologique et absorber des eaux de pluie. Il rappelle à ce titre l'évènement climatique et la crue de la Seine de juin 2016. Il souhaite une réflexion sur l'usage de l'eau et des circuits hydrauliques dans le cadre des études.
Un représentant de l'association « CEDRE » de la Queue-en-Brie demande par internet la réalisation d'études sur la continuité écologique inscrite au SDRIF et au SRCE, avec un diagnostic de la biodiversité existante sur le secteur de l'ex VDO.

Un représentant de l'association « la Rue de l'Avenir » présent au Comité des Déplacements du 9 mai 2016, indique que le projet doit prendre en compte le SRCE. Il estime que les éléments présentés ne prennent pas suffisamment en compte cette continuité écologique et craint que le projet présente un impact conséquent sur l'imperméabilisation des sols. Il demande à ce que les trames vertes et bleues soient respectées en rappelant les règles définies dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Il indique notamment que 30 % de la surface des projets d'aménagement doivent « se faire en pleine terre » et demande si Altival suivra cette prescription.
Un représentant de la ville de Champigny poursuit le débat en indiquant qu'Altival pourra participer aux continuités écologiques mais que le PLU obligera la prise en charge des continuités écologiques par les

parcelles privées. Il estime que la continuité écologique ne doit pas s'imposer uniquement à Altival mais à l'ensemble des aménagements du secteur.

> *Nota : La règle du SRCE soulevée par le représentant de l'association « la Rue de l'Avenir » vise à « développer et accroître les surfaces d'espaces verts, en utilisant notamment les capacités des documents d'urbanisme, comme les PLU, pour fixer des règles de surface d'espaces verts de pleine terre équivalente à 30 % de la surface totale de tout nouvel aménagement urbain, ou encore, en faisant du bâti un support pour la végétalisation. » Cette règle comporte ainsi en fait des éléments prescriptifs qui s'adressent aux Plans Locaux d'Urbanisme pour des projets de constructions soumis à Permis de Construire. Le projet Altival n'est donc pas directement concerné, contrairement aux futurs projets urbains connexes comme le souligne le représentant de la ville de Champigny.*

Une habitante du quartier du plateau à Champigny, favorable au projet et interviewée lors de la Brocante de son quartier, estime que les espaces verts sont encore préservés à Champigny et qu'ils abritent une faune intéressante : « hérissons, renards, fouines ». Elle souhaite que les espaces naturels ne soient pas « grignotés » et craint donc les impacts des nouveaux projets d'urbanisation qui s'articuleront autour du tracé d'Altival. Un usager des transports en commun, aux Mordacs, se dit favorable au prolongement de la RD10 dans les friches de l'ex-VDO mais aimerait que l'impact sur les arbres soit limité.

On notera que la plupart des avis exprimés sur le prolongement de la RD10 et la présence du tracé d'Altival dans les friches de l'ex VDO font en fait peu cas de ces espaces verts. Ces derniers constituent en réalité des secteurs parfois peu connus par les habitants ou ayant peu d'importance. Bien qu'habitant le quartier, un habitant de Champigny dit ne pas connaître ces friches. Un autre habitant de Champigny connaît les friches de l'ex-VDO mais reste favorable au projet d'implantation d'Altival et du prolongement de la RD10 sur ces espaces. Une habitante du quartier du Plateau qui utilise les transports en commun quotidiennement et qui se dit favorable au projet Altival identifie les friches de l'ex-VDO qu'elle considère comme des « espaces à nettoyer ».
Cette vision négative des friches revient également sur les jardins potagers qui sont évoqués par une personne habitant le quartier des Mordacs. Trouvant que le développement de la ville est normal, elle se dit favorable au projet. Elle trouve que les jardins potagers situés sur l'ex VDO sont « pittoresques » mais avoue ne pas s'être sentie en sécurité un jour qu'elle « s'y était aventurée ». En revanche elle souhaiterait que cette nouvelle voie soit une voie assez verte avec de la végétation.

Comme cette personne, 8 avis préconisent une plantation et une végétalisation sensibles de l'axe et du projet, notamment au droit du prolongement de la RD10. Un habitant de Villecresnes souhaite que le projet s'inspire des réalisations du T7 à Villejuif ou du TCSP 393 qui ont permis « un renouvellement de l'espace paysager de qualité (des centaines d'arbres et des milliers d'arbustes plantés et entretenus) », qu'il estime « très agréable visuellement ». Un retraité de la ville de Chennevières espère qu'il y aura « beaucoup de verdure » sur le projet.
2 avis émanent d'habitant de Noisy-le-Grand qui souhaitent un maintien du terreplein central arboré du boulevard du Mont-d'Est (cf. partie 6.3.3).

6.6.4. La phase travaux

A ce stade du projet, les impacts sur l'environnement et sur le milieu urbain en phase de travaux ne sont pas encore définis. Les participants ont cependant posé plusieurs questions à ce sujet et ont fait part de leurs inquiétudes dans un contexte déjà difficile, notamment en termes de circulation automobile.

Une habitante du quartier du Bois l'Abbé demande des détails sur les travaux qui seront réalisés. Un habitant de Noisy-le-Grand indique que le tracé entre Noisy-le-Grand et la nouvelle gare de Champigny emprunte des routes déjà très chargées le matin. Il s'inquiète donc de l'influence sur le trafic qu'auront dans un premier temps les travaux et sur le long terme les voies dédiées.

Plusieurs personnes ont par ailleurs évoqué les travaux des autres projets connexes. Un habitant de Villiers demande des renseignements sur le déroulement des travaux du SMR de la ligne 15 sud. Le représentant du magasin IKEA de Villiers rappelle que plusieurs projets vont générer des travaux donc des nuisances sur une même période : « il va y avoir des travaux sur Altival au sud de l'A4, les travaux d'EST TVM au Nord de l'A4, ceux du Grand Paris Express, ceux de la ZAC Marne Europe et d'autres… » Il souhaite qu'un phasage de chantier général soit établi sur tout le quartier et demande comment la mobilité sera envisagée durant toute cette phase. Il indique que le problème de raccordement avec l'autoroute A4 va s'amplifier « si tout n'est pas correctement phasé ».

La question de la circulation automobile en phase de travaux est d'ailleurs une préoccupation de plusieurs chefs d'entreprises rencontrés. La représentante de la société Van Froid/GMY/Frema demande comment les travaux se dérouleront, comment les accès aux entreprises seront aménagés durant le chantier et si un plan de circulation provisoire sera mis en place et communiqué aux entreprises pour qu'elles puissent optimiser leurs trajets. Cette préoccupation est également apparue lors de la rencontre avec les entreprises du centre commercial Pince-Vent.

Les éventuelles nuisances subies pendant les travaux constituent par ailleurs un argument défavorable au projet, s'ajoutant au fait qu'Altival ne paraît pas utile à certaines personnes. Un habitant de Villiers estime qu'il « subira la répercussion des travaux et n'en retira aucun avantage ».

Synthèse :
Si les habitants ont majoritairement fait des préconisations en termes de démarche environnementale, la concertation préalable a permis de poser plusieurs débats pour lesquels les études ultérieures devront apporter une réponse :

- **Concernant les pollutions atmosphériques : si le projet dans son principe vise à favoriser les transports en commun donc à réduire les émissions de pollutions et de gaz à effet de serre, une partie des habitants craint que le projet n'engendre des problèmes de circulation donc des embouteillages générateurs de pollutions. La question de la motorisation des véhicules qui emprunteront le site propre est également posée.**
- **Concernant le bruit, les habitants sont attentifs à la phase de travaux mais ils ne considèrent pas que le projet apportera de nouvelles nuisances sonores, hormis ponctuellement pour quelques riverains de la VDO.**
- **Concernant les « espaces naturels » de l'ex VDO, une forte sensibilité est ressortie notamment du monde associatif, les riverains estimant globalement possible de prolonger la RD10 et de créer Altival sur ces espaces en friches tout en végétalisant l'axe afin d'améliorer le cadre de vie.**

- **Concernant la phase de travaux, une attention particulière doit être apportée à la circulation automobile générale et aux accès des entreprises.**

6.7. LE PROJET ET LE DEVELOPPEMENT URBAIN

Le projet Altival s'inscrit dans un territoire en mutation où de nombreux projets urbains sont en cours, à l'étude ou en réflexion. Il constituera d'ailleurs un axe structurant pour le développement urbain de ces secteurs dont l'ambition justifie le choix d'un mode de transport en commun efficient.

On notera que la définition et la conduite des projets urbains dépendent des communes compétences et ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage du Département ou du STIF.

Aussi, le projet Altival et le projet prolongement de la RD10 ont suscité des réactions des habitants concernant le devenir général de leur territoire, bien que la concertation n'ait pas directement porté sur ce thème.

Une majorité d'habitants s'est montrée favorable ou, en tout cas, non opposé au développement urbain du secteur. Un habitant de Noisy-le-Grand estime qu'Altival est un projet indispensable pour permettre l'accès des usagers aux pôles de transports et d'emploi. La zone est en effet, selon lui, appelée à se développer fortement, au vu du nombre de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) prévues le long du trajet. Altival offre une cohérence à l'ensemble de ces projets en les reliant et en les rendant accessibles à tous.

Une personne habitant le quartier des Armoiries à Villiers se dit favorable au prolongement de la RD10 pour améliorer les conditions de circulation dans le secteur et également favorable « aux changements » dans la ville et à son développement. Un habitant de Chennevières indique qu'il ne faut pas « oublier de créer des logements sociaux proche des gares et des trajets de bus inférieur à 15 minutes maximum de la gare pour les travailleurs ».

Un habitant de Chennevières signale toutefois, au vu des nombreux hectares disponibles à la construction (ex VDO - voie de déserte orientale), que l'amélioration importante de l'offre de transport en commun est une condition préalable indispensable à l'arrivée de nouveaux habitants. Un autre habitant confirme qu'il ne faut « pas autoriser de nouvelles constructions avant la mise en service effective des transports ».

Un habitant du quartier des Mordacs à Champigny est favorable à la réalisation d'équipements publics le long du nouvel axe comme une bibliothèque par exemple. Un autre habitant de Chennevières indique qu'il faut « exploiter les terrains de l'Etat » de l'ex VDO en implantant notamment des équipements publics et des commerces. Une personne souhaite la création de commerces plus qualitatifs le long de la RD4.

Le développement économique porté par les collectivités locales est ainsi également envisagé positivement par les habitants, montrant l'acceptation de la mutation urbaine et l'intérêt d'Altival pour ce développement. Un habitant de Chennevières souhaite voir se développer une zone de bureaux derrière la zone industrielle de Chennevières pour allier transport / activités / habitations. Un habitant de Coeuilly espère « voir fleurir du développement économique et de fait des emplois » le long du projet.

Le représentant de la société BIR, située à proximité de la RD4 dans la Zone Industrielle de Chennevières confirme l'intérêt d'Altival pour le développement de la zone et souhaite un déblocage du foncier pour accueillir les éventuelles entreprises qui voudraient s'implanter sur le territoire de Chennevières.

Cependant, parmi les craintes évoquées, la densification urbaine du secteur a fait l'objet de plusieurs avis défavorables notamment d'habitants du quartier de Coeuilly à Champigny et du centre-ville de Villiers. Une retraitée de Villiers pense que le projet Altival engendrera un développement urbain qu'elle ne souhaite pas. Une personne du Village Parisien (Coeuilly) estime que la nouvelle gare et les nouvelles infrastructures à venir vont avoir un impact important sur le quartier avec « des démolitions et des reconstructions ». Elle indique que des petits collectifs remplacent déjà les pavillons. Elle craint par ailleurs que cette densification amène plus de véhicules et créée une saturation de la voirie. Une habitante de Chennevières souhaite une limitation des nouvelles constructions, notamment des logements sociaux. Tous les habitants ne voient cependant pas cette pression foncière et immobilière comme problématique : un habitant de Champigny indique être propriétaire d'un appartement qui sera valorisé par le projet Altival.

Les raisons de la crainte de cette urbanisation peuvent également être environnementales : une retraitée habitant le quartier du Plateau craint les impacts sur les espaces naturels des nouveaux projets d'urbanisation qui s'articuleront sur Altival. Une personne défavorable au projet habitant de Villiers estime que « ces urbanisations détruisent la qualité de vie » des habitants.

On notera que parmi les 8 % de personnes qui s'étaient déclarées a priori défavorables au projet dans le cadre du questionnaire diffusé avant la concertation (cf. partie 3.2.4), les trois quarts estimaient qu'Altival serait le signe d'une urbanisation trop poussée.

Synthèse :
Les habitants sont plutôt majoritairement favorables au développement et à la mutation urbaine du secteur envisagés par les communes compétentes. Seuls les habitants des quartiers les plus résidentiels et les moins intéressés par Altival peuvent être réticents. La future infrastructure de transport favorisera pour eux l'émergence des projets urbains pour lesquels certains participants ont souhaité des commerces, des équipements publics, des espaces verts et du développement économique.

6.8. LA CREATION D'EMPLOIS

Si le projet est globalement perçu comme permettant de faciliter l'accès à l'emploi et à la formation (76% des personnes interrogées dans le cadre du questionnaire diffusé avant la concertation – cf. partie 3.2.4), plusieurs personnes ont souhaité savoir si le projet était lui-même créateur d'emplois, notamment au sein du quartier du Bois l'Abbé à Champigny.

Un habitant du quartier demande si la réalisation du projet amènera de l'emploi pour les habitants du quartier. Il souhaite que les entreprises en charge des travaux soient impliquées pour embaucher ou prendre en stage des jeunes. Une habitante du quartier trouve que le projet est intéressant mais qu'il faudrait aussi traiter la question de l'emploi dans les quartiers, notamment pour les jeunes.

Synthèse :
Plusieurs personnes ont souhaité attirer l'attention sur la possibilité de favoriser l'emploi et donc l'insertion sociale au travers du projet Altival.
Il est également rappelé que les entreprises souhaitent qu'Altival permette une amélioration de la sécurité et des conditions de transport en commun selon leurs besoins et ceux de leurs salariés.

6.9. LA PROCEDURE, LE COUT ET LE CALENDRIER DU PROJET

Le projet étant à l'étude, plusieurs personnes, dont des élus, ont souhaité des compléments d'information sur les procédures et au-delà sur les délais et les coûts de l'opération.

La date de mise en service était présentée dans les divers documents d'information et annoncée dans le cadre des ateliers et diverses rencontres. Cette échéance de 2022, correspondant également à la mise en service de la ligne 15 sud du métro et donc à la gare de Bry-Villiers-Champigny, suscite un certain nombre de commentaires, essentiellement pour considérer qu'elle apparait comme lointaine pour les futurs usagers.

18 personnes trouvent l'échéance du projet trop lointaine ou incertaine. Une habitante du quartier du Plateau qui utilise les transports en commun quotidiennement dit attendre le projet de ligne 15 sud mais pense qu'il ne sera mis en service que dans une vingtaine d'années. Une habitante du centre-ville de Champigny se dit privilégiée car elle utilise sa voiture pour ses déplacements. Elle est cependant favorable au projet Altival mais trouve l'horizon de mise en service trop lointain. Une habitante de Chennevières s'interroge sur le calendrier de l'opération et sur son « échéance réelle de mise en route ». Un habitant de Villiers indique sur internet : « Bravo ! J'ai hâte ».

Le coût de l'opération a été mentionné à 11 reprises dans les avis exprimés, notamment par 5 personnes défavorables au projet (cf. partie 6.2.7). Une habitante de Chennevières demande simplement par carte T « d'arrêter ce projet et d'arrêter de dilapider l'argent des contribuables ».

Le coût de l'opération est également mentionné par quelques personnes favorables au projet craignant une répercussion sur leurs impôts. Une habitante d'Ormesson demande par internet si le projet est rentable au vu des dépenses qu'il occasionne. Un habitant du centre-ville de Champigny est favorable aux transports en commun et donc à Altival mais craint une augmentation de ses impôts en raison du coût élevé du projet. Un habitant d'Ormesson souhaite que ce projet aboutisse et espère qu'il n'aura pas trop de répercussions sur les impôts.

Enfin, un homme habitant Pontault-Combault s'interroge sur la capacité des pouvoirs publics à réaliser le projet en se demandant s'il y a « de l'argent pour réaliser le projet Altival ».

En termes de procédure, peu de questions précises ont été posées, peut-être en raison de l'échéance de livraison considérée comme lointaine et de la complexité du projet.

Synthèse :
Le projet est très attendu par la population qui a exprimé une crainte quant aux délais de réalisation.
Plusieurs personnes ont attiré l'attention sur le coût important de l'opération, en en faisant parfois un argument en défaveur du projet, ainsi que sur leurs craintes sur les capacités des pouvoirs publics à financer le projet.

6.10. La tarification et l'exploitation d'Altival

La tarification et l'exploitation du projet suscitent peu de réactions et de questions et elles sont essentiellement liées à l'adaptation des lignes de bus qui n'a pas pu être présentée lors de la concertation.

Si les différences de dessertes sont parfois ressorties entre le réseau RATP et le réseau OPTIL, quelques usagers se sont montrés assez critiques sur l'ensemble des transporteurs.

Quelques interrogations apparaissent également sur le coût des déplacements des usagers qui emprunteront les lignes de bus circulant sur Altival. Une jeune femme de Champigny trouve le projet intéressant mais s'interroge sur la tarification et la répercussion du coût du projet sur le « prix du ticket ».

Une personne favorable au projet demande par ailleurs pour les personnes qui utilisent occasionnellement les transports vers Paris « une carte sans durée limitée pour 10 ou 15 trajets qui reviendrait moins cher que les billets actuels » avec la correspondance bus et RER.

Enfin, un habitant de Chennevières demande par internet « un transport gratuit pour tous! ».

Synthèse :
La tarification et l'exploitation ont fait l'objet de peu de discussions mais plusieurs personnes se sont interrogées, en particulier en raison de l'absence de données sur les conséquences financières induites par l'évolution attendue du réseau de bus.

7. LE BILAN DE LA CONCERTATION

542 personnes ont participé activement à la concertation du projet Altival et plus de mille personnes ont consulté le site internet dédié. Outre les avis des collectivités, 440 avis et questions au total ont été formulés par des associations, des entreprises, des salariés, des habitants et des usagers des transports en commun du secteur.

Le projet Altival semble bien compris des habitants, entreprises et associations et a rencontré une réelle adhésion des participants à la concertation, avec 92 % d'avis exprimés positifs, identique au taux issu du questionnaire diffusé quelques mois plus tôt.

Il ressort notamment de la concertation préalable du projet Altival et des voiries associées qui s'est déroulée du 9 mai au 19 juin 2016, que :

- L'arrivée d'Altival est perçue comme une nouvelle infrastructure de transport qui renforcera la desserte d'un territoire enclavé et/ou peu accessible, en favorisant le rabattement vers les grands pôles de transport en commun et en particulier la nouvelle gare du métro 15 et du RER E Bry-Villiers-Champigny et la gare du RER A Noisy-Mont-d'Est, mais également en favorisant les déplacements plus locaux ;
- Le projet est fortement attendu par les habitants des quartiers dits « politique de la ville », notamment à Champigny (Mordacs et Bois l'Abbé), comme vecteur d'amélioration des conditions de vie et comme une nécessité sociale ;
- Le projet est fortement attendu par les habitants des villes de Chennevières et Ormesson, aujourd'hui moins bien desservies ;
- Le projet est fortement attendu par les entreprises du secteur, notamment pour favoriser les déplacements de leurs salariés et le recrutement de nouveaux collaborateurs ;
- Les habitants ont exprimé une forte attente d'amélioration du réseau de bus existant ;
- Le projet, facteur d'attractivité, est également attendu au regard du développement du territoire, notamment sur les emprises de l'ex-VDO, avec l'arrivée de nouveaux habitants et entreprises ;
- Les aménagements d'un site propre bus doivent permettre, d'une part aux usagers, de gagner du temps et du confort, et d'autre part, aux transports en commun, de renforcer leur fiabilité et leur régularité ;
- Les aménagements cyclables sont très attendus par les habitants, y compris indépendamment du projet de transport ;
- Le réaménagement de la RD4 est perçu comme nécessaire à la fois pour développer les transports en commun mais également requalifier cet axe aujourd'hui dégradé, l'élargissement des emprises de la voie étant identifié comme un enjeu majeur des aménagements à réaliser ;
- Le prolongement de la RD10 est perçu comme utile pour améliorer les déplacements dans le secteur et favoriser le développement urbain. Il doit présenter une forte sensibilité environnementale pour s'intégrer dans les continuités écologiques et proposer sur ces espaces en friches des aménagements paysagers plus agréables.
- Le calendrier du projet suscite des craintes quant à sa tenue effective

Une attention particulière, des réserves ou des propositions ont cependant été identifiées concernant notamment :

- La poursuite des études du projet Altival et de son prolongement jusqu'au pôle de Sucy-Bonneuil ;
- La desserte du quartier de Coeuilly à Champigny qui n'est pas perçue comme prise en compte dans le projet actuel ;
- Les lignes de bus qui emprunteront l'infrastructure en fonction de la future adaptation du réseau de bus qui devra répondre aux besoins des habitants, y compris en matière de fréquences et d'amplitudes horaires ;
- Les éventuels impacts potentiels du projet sur l'environnement, notamment au droit de l'emprise de l'ex-VDO concernée par une continuité écologique visée au SRCE ;
- Les éventuels impacts en termes d'élargissement et d'expropriations ;
- La gestion de la circulation sous chantier, notamment lors des phases de travaux concomitants avec les autres grands projets d'infrastructures et d'aménagement ;
- Les études environnementales et les études de trafic qui devront être menées ultérieurement afin de limiter les perturbations de la circulation ;
- Le positionnement des stations et arrêts de bus selon la future adaptation du réseau de bus ;
- La commune de Noisy-le-Grand et les communes de l'est du Val-de-Marne, qui n'ont pas été assez associées ;
- Le coût du projet qui suscite des craintes sur les capacités des pouvoirs publics à le financer.

Le Département a bien entendu les demandes et a apporté, durant les différentes rencontres, des précisions quant aux principes directeurs sur les thématiques citées. Il a bien noté les besoins exprimés en la matière et s'est engagé à en tenir compte dans les études à venir et à transmettre ces éléments au STIF.

D'une manière plus générale, le Département souhaite poursuivre le dialogue engagé dans le cadre de la démarche de concertation et travaillera, avec le STIF, pour poursuivre le dialogue avec les acteurs locaux, dans la continuité de ce qui a été fait jusqu'à alors. Le présent bilan de concertation fera l'objet d'un retour auprès du public consulté, conformément aux engagements du Département du Val-de-Marne (cf. partie 3.5)

A l'issue de cette concertation préalable, des études préalables seront engagées pour approfondir le projet, en lien avec le STIF.

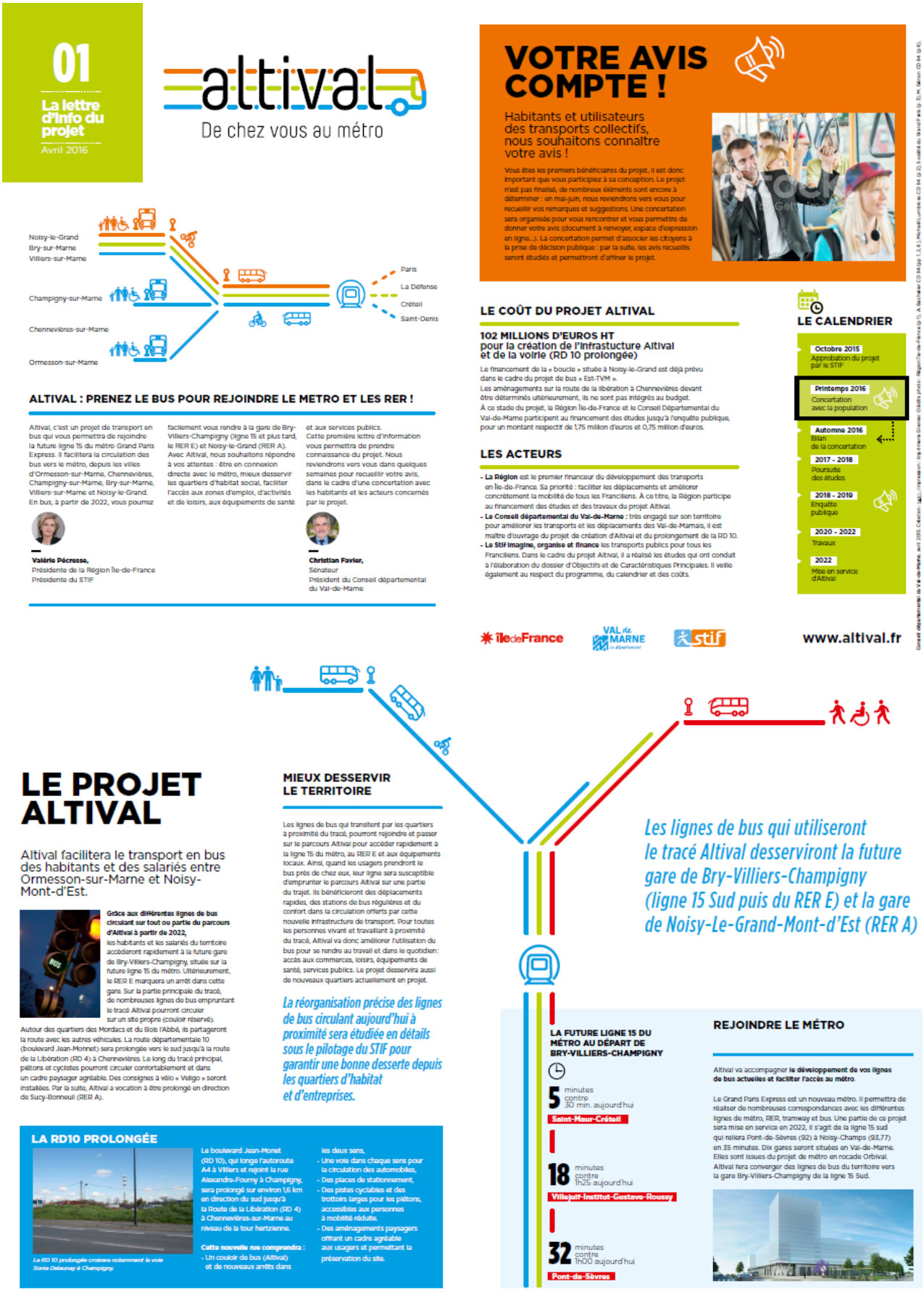
L'enquête publique constituera la prochaine étape officielle de rencontre du public. Elle se tiendra vraisemblablement en 2018.

8. ANNEXES

8.1. LES OUTILS DE DIFFUSION DE L'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

L'affiche

8.1.1. La lettre d'information Altival



01

La lettre d'info du projet

Avril 2016

altival

De chez vous au métro

Noisy-le-Grand
Bry-sur-Marne
Villiers-sur-Marne
Champigny-sur-Marne
Chennevières-sur-Marne
Ormesson-sur-Marne
Paris
La Défense
Créteil
Saint-Denis

ALTIVAL : PRENEZ LE BUS POUR REJOINDRE LE METRO ET LES RER !

Altival, c'est un projet de transport en bus qui vous permettra de rejoindre la future ligne 15 du métro Grand Paris Express. Il facilitera la circulation des bus vers le métro, depuis les villes d'Ormesson-sur-Marne, Chennevières, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand. En bus, à partir de 2022, vous pourrez facilement vous rendre à la gare de Bry-Villiers-Champigny (ligne 15 et plus tard, le RER E) et Noisy-le-Grand (RER A). Avec Altival, nous souhaitons répondre à vos attentes : être en connexion directe avec le métro, mieux desservir les quartiers d'habitat social, faciliter l'accès aux zones d'emploi, d'activités et de loisirs, aux équipements de santé et aux services publics. Cette première lettre d'information vous permettra de prendre connaissance du projet. Nous reviendrons vers vous dans quelques semaines pour recueillir votre avis, dans le cadre d'une concertation avec les habitants et les acteurs concernés par le projet.

Valérie Pécresse,
Présidente de la Région Île-de-France
Présidente du STIF

Christian Favier,
Sénateur
Président du Conseil départemental du Val-de-Marne

VOTRE AVIS COMPTE !

Habitants et utilisateurs des transports collectifs, nous souhaitons connaître votre avis !

Vous êtes les premiers bénéficiaires du projet, il est donc important que vous participiez à sa conception. Le projet n'est pas finalisé, de nombreux éléments sont encore à déterminer : en mai-juin, nous reviendrons vers vous pour recueillir vos remarques et suggestions. Une concertation sera organisée pour vous rencontrer et vous permettre de donner votre avis (document à renvoyer, espace d'expression en ligne...). La concertation permet d'associer les citoyens à la prise de décision publique : par la suite, les avis recueillis seront étudiés et permettront d'affiner le projet.

LE COÛT DU PROJET ALTIVAL

102 MILLIONS D'EUROS HT pour la création de l'infrastucture Altival et de la voirie (RD 10 prolongée)

Le financement de la « boucle » située à Noisy-le-Grand est déjà prévu dans le cadre du projet de bus « Est-TVM ».
Les aménagements sur la route de la libération à Chennevières devant être déterminés ultérieurement, ils ne sont pas intégrés au budget.
À ce stade du projet, la Région Île-de-France et le Conseil Départemental du Val-de-Marne participent au financement des études jusqu'à l'enquête publique, pour un montant respectif de 1,75 million d'euros et 0,75 million d'euros.

LES ACTEURS

- **La Région** est le premier financeur du développement des transports en Île-de-France. Sa priorité : faciliter les déplacements et améliorer concrètement la mobilité de tous les Franciliens. À ce titre, la Région participe au financement des études et des travaux du projet Altival.
- **Le Conseil départemental du Val-de-Marne** : très engagé sur son territoire pour améliorer les transports et les déplacements des Val-de-Marnais, il est maître d'ouvrage du projet de création d'Altival et du prolongement de la RD 10.
- **Le Stif imagine, organise et finance** les transports publics pour tous les Franciliens. Dans le cadre du projet Altival, il a réalisé les études qui ont conduit à l'élaboration du dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales. Il veille également au respect du programme, du calendrier et des coûts.

LE CALENDRIER

- **Octobre 2015** Approbation du projet par le STIF
- **Printemps 2016** Concertation avec la population
- **Automne 2016** Bilan de la concertation
- **2017 - 2018** Poursuite des études
- **2018 - 2019** Enquête publique
- **2020 - 2022** Travaux
- **2022** Mise en service d'Altival

ÎledeFrance · VAL de MARNE · stif · www.altival.fr

LE PROJET ALTIVAL

Altival facilitera le transport en bus des habitants et des salariés entre Ormesson-sur-Marne et Noisy-Mont-d'Est.

Grâce aux différentes lignes de bus circulant sur tout ou partie du parcours d'Altival à partir de 2022, les habitants et les salariés du territoire accéderont rapidement à la future gare de Bry-Villiers-Champigny, située sur la future ligne 15 du métro. Ultérieurement, le RER E marquera un arrêt dans cette gare. Sur la partie principale du tracé, de nombreuses lignes de bus empruntant le tracé Altival pourront circuler sur un site propre (couloir réservé). Autour des quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé, ils partageront la route avec les autres véhicules. La route départementale 10 (boulevard Jean-Monnet) sera prolongée vers le sud jusqu'à la route de la Libération (RD 4) à Chennevières. Le long du tracé principal, piétons et cyclistes pourront circuler confortablement et dans un cadre paysager agréable. Des consignes à vélo « Veligo » seront installées. Par la suite, Altival a vocation à être prolongé en direction de Sucy-Bonneuil (RER A).

MIEUX DESSERVIR LE TERRITOIRE

Les lignes de bus qui transitent par les quartiers à proximité du tracé, pourront rejoindre et passer sur le parcours Altival pour accéder rapidement à la ligne 15 du métro, au RER E et aux équipements locaux. Ainsi, quand les usagers prendront le bus près de chez eux, leur ligne sera susceptible d'emprunter le parcours Altival sur une partie du trajet. Ils bénéficieront des déplacements rapides, des stations de bus régulières et du confort dans la circulation offerts par cette nouvelle infrastructure de transport. Pour toutes les personnes vivant et travaillant à proximité du tracé, Altival va donc améliorer l'utilisation du bus pour se rendre au travail et dans le quotidien : accès aux commerces, loisirs, équipements de santé, services publics. Le projet desservira aussi de nouveaux quartiers actuellement en projet.

La réorganisation précise des lignes de bus circulant aujourd'hui à proximité sera étudiée en détails sous le pilotage du STIF pour garantir une bonne desserte depuis les quartiers d'habitat et d'entreprises.

LA RD10 PROLONGÉE

La RD 10 prolongée croisera notamment la voie Sonia Delaunay à Champigny.

Le boulevard Jean-Monet (RD 10), qui longe l'autoroute A4 à Villiers et rejoint la rue Alexandre-Fourny à Champigny, sera prolongé sur environ 1,6 km en direction du sud jusqu'à la Route de la Libération (RD 4) à Chennevières-sur-Marne au niveau de la tour hertzienne.

Cette nouvelle rue comprendra :
- Un couloir de bus (Altival) et de nouveaux arrêts dans les deux sens,
- Une voie dans chaque sens pour la circulation des automobiles,
- Des places de stationnement,
- Des pistes cyclables et des trottoirs larges pour les piétons, accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Des aménagements paysagers offrant un cadre agréable aux usagers et permettant la préservation du site.

Les lignes de bus qui utiliseront le tracé Altival desserviront la future gare de Bry-Villiers-Champigny (ligne 15 Sud puis du RER E) et la gare de Noisy-Le-Grand-Mont-d'Est (RER A)

LA FUTURE LIGNE 15 DU MÉTRO AU DÉPART DE BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY

5 minutes contre 30 min. aujourd'hui — **Saint-Maur-Créteil**

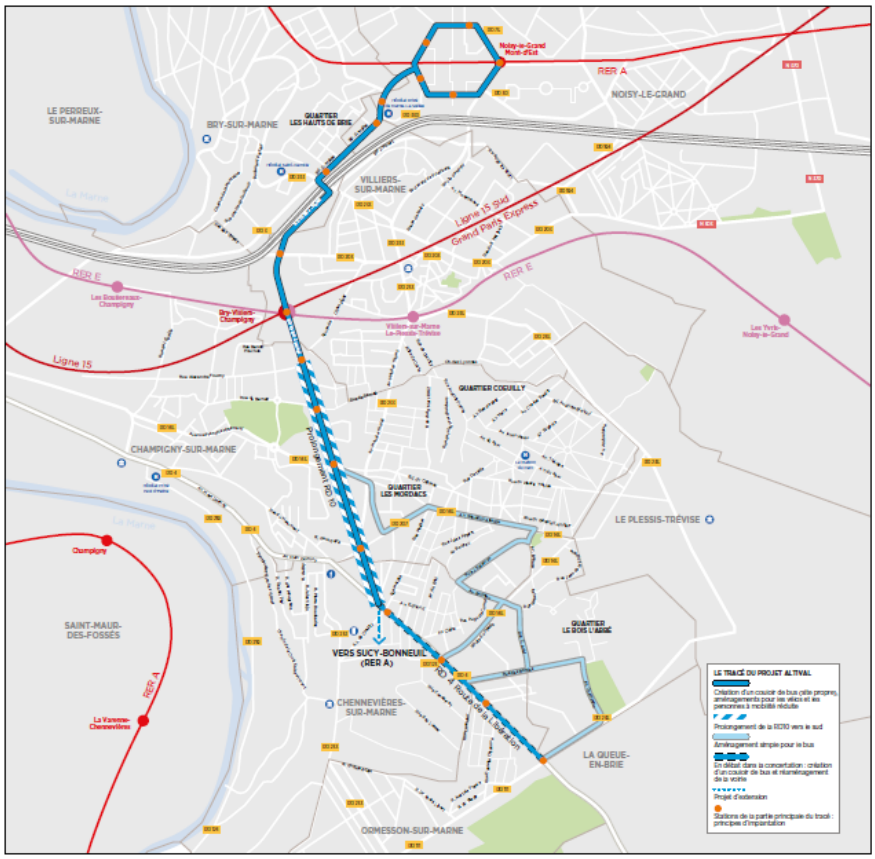
18 minutes contre 1h25 aujourd'hui — **Villejuif-Institut-Gustave-Roussy**

32 minutes contre 1h00 aujourd'hui — **Pont-de-Sèvres**

REJOINDRE LE MÉTRO

Altival va accompagner **le développement de vos lignes de bus actuelles et faciliter l'accès au métro.**

Le Grand Paris Express est un nouveau métro. Il permettra de réaliser de nombreuses correspondances avec les différentes lignes de métro, RER, tramway et bus. Une partie de ce projet sera mise en service en 2022, il s'agit de la ligne 15 sud qui reliera Pont-de-Sèvres (92) à Noisy-Champs (93,77) en 35 minutes. Dix gares seront situées en Val-de-Marne. Elles sont issues du projet de métro en rocade Orbival. Altival fera converger des lignes de bus du territoire vers la gare Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15 Sud.



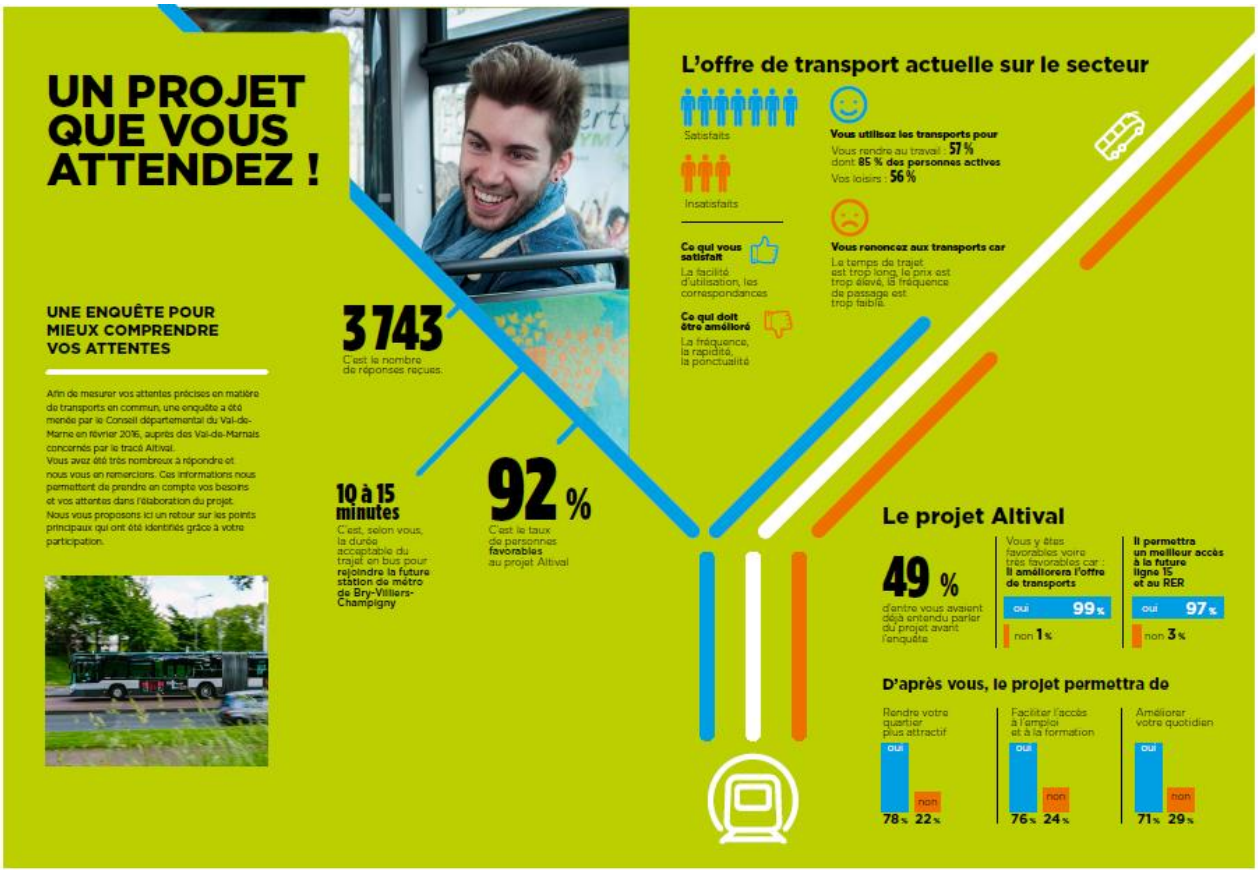
LES OBJECTIFS DU PROJET

Favoriser l'accès aux transports en commun existants et à venir, dont la ligne **de métro 15 du Grand Paris Express** qui marquera l'arrêt à **Bry-Villiers-Champigny.**

Mieux desservir le territoire en désenclavant des quartiers isolés et en facilitant l'accès aux pôles d'emplois, d'activités et de loisirs.

Améliorer le temps de parcours et permettre aux habitants des quartiers **des Mordacs ou du Bois-l'Abbé à Champigny, ou encore ceux du nord de Chennevières, d'accéder au métro en 15 minutes.**

Participer à l'aménagement de l'espace public en renforçant l'attractivité des commerces, des zones d'emplois, d'activités, de logements, de loisirs, de formation...



8.1.2. Le formulaire d'enquête préalable à la concertation (janvier-février 2016)

Votre avis sur
l'offre de transport en commun existante et sur les projets à venir

Le Département du Val-de-Marne agit au quotidien pour offrir à chacun la possibilité de se déplacer dans les meilleures conditions, avec la volonté de corriger les inégalités sociales et territoriales.

À travers ce questionnaire, le Département vous donne la parole. Vous pouvez également y répondre sur internet : www.enquete-transports-cd94.com

Merci par avance du temps que vous consacrerez à répondre aux questions suivantes.

Christian Favier
Sénateur
Président du Conseil départemental du Val-de-Marne

Pour bien répondre à ce questionnaire, munissez-vous d'un crayon noir ou bleu pour noircir en totalité les cases ❑.
Suivez les consignes qui vous sont données à chaque question. Une fois que l'ensemble du questionnaire est complété, glissez-le dans l'enveloppe T jointe et postez-la sans la timbrer.

MERCI DE RENVOYER CE QUESTIONNAIRE AVANT LE 22 FÉVRIER 2016

Cette enquête bénéficie de toutes les garanties d'anonymat et de confidentialité des réponses. Vos propos et avis ne feront l'objet que d'un traitement statistique et collectif. Afin de garantir la neutralité de cette consultation, l'Ifop, institut indépendant d'études et de sondages, a été chargé de recueillir et de restituer les résultats de cette enquête.

A – VOS HABITUDES DE DÉPLACEMENTS

Q 1. Pour chacun des moyens de transports suivants, vous diriez que vous les utilisez… ? *(Cocher 1 case par ligne)*

	Cinq fois par semaine ou plus souvent	Au moins une fois par semaine	Moins souvent	Jamais
Le bus	❑	❑	❑	❑
Le RER	❑	❑	❑	❑
Le métro	❑	❑	❑	❑

Q 2. Si vous utilisez au moins un de ces transports en commun, pour quel(s) usage(s) les utilisez-vous ? *(Plusieurs réponses possibles)*

- ❑ Pour vous rendre à votre travail
- ❑ Pour faire vos achats
- ❑ Pour vos études
- ❑ Pour vos loisirs
- ❑ Pour un autre usage ……

Q 3. Pour quel(s) type(s) de destination prenez-vous le plus souvent les transports en commun ? *(Plusieurs réponses possibles)*

- ❑ Pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'études dans la **même commune**
- ❑ Pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'études dans une **autre commune du même département**
- ❑ Pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'études dans un **autre département**
- ❑ Pour vos loisirs/vous rendre chez des proches habitant la **même commune**
- ❑ Pour vos loisirs/vous rendre chez des proches habitant une **autre commune du même département**
- ❑ Pour vos loisirs/vous rendre chez des proches habitant un **autre département**

Q 4. À combien de temps à pied de votre domicile se trouve l'arrêt de bus le plus proche ? *(Cocher 1 seule réponse)*

- ❑ Moins de 5 minutes
- ❑ De 5 à 10 minutes
- ❑ Plus de 10 minutes

ifop

VAL de MARNE Le département

Q 5. De quelle ligne de bus s'agit-il ?

Réseau RATP et Mobilien			Réseau SITUS
❑ Ligne de bus 106	❑ Ligne de bus 208	❑ Ligne de bus 306	❑ Ligne de bus 7
❑ Ligne de bus 110	❑ Ligne de bus 208 b	❑ Ligne de bus 308	❑ Ligne de bus 8
❑ Ligne de bus 120	❑ Ligne de bus 208 s	❑ Ligne de bus 310	❑ Ligne de bus 9
❑ Ligne de bus 206	❑ Ligne de bus 210	❑ Ligne de bus 320	❑ Ligne de bus 10
❑ Ligne de bus 207	❑ Ligne de bus 303	❑ Ligne de bus 520	

Q 6. Si vous n'utilisez pas le bus ou un autre transport en commun cinq fois par semaine ou plus, pour quelles raisons ne les utilisez-vous pas davantage ? *(Plusieurs réponses possibles)*

❑ Les arrêts se situent trop loin de mon domicile
❑ Les arrêts se situent trop loin de ma destination
❑ Les temps de trajet sont trop longs
❑ La fréquence de passage est trop faible
❑ Les correspondances sur mon trajet quotidien sont trop nombreuses
❑ Le prix du titre de transport est trop élevé
❑ Les heures de fonctionnement ne sont pas bien adaptées, ne correspondent pas à mes besoins
❑ Pour une autre raison : .....

.....

B – VOTRE AVIS A L'EGARD DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ACTUELLE

Q 7. Globalement, diriez-vous que vous êtes satisfait ou pas satisfait de l'offre de transport en commun à votre disposition ? *(Cocher 1 seule réponse)*

❑ Tout à fait satisfait ❑ Plutôt satisfait ❑ Plutôt pas satisfait ❑ Pas du tout satisfait

Q 8. Et diriez-vous que vous êtes satisfait ou pas satisfait de l'offre actuelle de transports en commun dans votre ville/dans votre quartier en ce qui concerne… ? *(Cocher 1 case par ligne)*

	Tout à fait satisfait	Plutôt satisfait	Plutôt pas satisfait	Pas du tout satisfait
Le prix du titre de transport	❑	❑	❑	❑
Le confort des usagers	❑	❑	❑	❑
La facilité d'utilisation	❑	❑	❑	❑
Les correspondances entre les différents modes de transport : RER et bus	❑	❑	❑	❑
La fréquence des dessertes / des passages	❑	❑	❑	❑
La rapidité du service (temps de parcours et de correspondance)	❑	❑	❑	❑
La ponctualité et le respect des horaires	❑	❑	❑	❑
L'accessibilité (pour personnes handicapées, pour seniors, personnes avec poussettes, avec enfant, avec courses…)	❑	❑	❑	❑
La tranquillité pendant le trajet	❑	❑	❑	❑

C – LE PROJET ALTIVAL

Altival est un nouveau projet de transport dédié à la circulation des bus entre Ormesson-sur-Marne et Noisy-le-Grand. Il desservira Chennevières, Champigny, Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne. Pensé pour relier les habitants et salariés du secteur aux différents modes de transport existants sur le tracé, il assurera dès 2022 une liaison directe avec la future ligne de métro 15 du Grand Paris Express à la gare Bry-Villiers-Champigny, située entre l'hypermarché E. Leclerc de Champigny et le Bricorama de Villiers-sur-Marne. Cette liaison augmentera les passages des bus et leur rapidité grâce aux aménagements réalisés. Le parcours d'Altival pourra se faire sur un couloir de bus en site propre – où les bus circulent sur un espace qui leur est réservé – ou sur des voies aménagées où les bus partagent la route avec d'autres modes de déplacement telles que la voiture.

Q 9. Aviez-vous déjà entendu parler… ? *(Cocher 1 case par ligne)*

	Oui, et vous savez de quoi il s'agit	Oui, mais vous ne savez pas vraiment de quoi il s'agit	Non
Du projet Altival	❑	❑	❑
Du projet de construction de la ligne 15 du métro	❑	❑	❑

Q 10. D'après ce que vous en savez, seriez-vous favorable ou non à la mise en place du projet Altival ?
(Cocher 1 seule réponse)

- ❑ Tout à fait favorable *(Allez en Q11)*
- ❑ Plutôt favorable *(Allez en Q11)*
- ❑ Plutôt pas favorable *(Allez directement en Q12)*
- ❑ Pas du tout favorable *(Allez directement en Q12)*

Q 11. Pour chacune des raisons suivantes, cela explique-t-il que vous soyez favorable à ce projet Altival ?
(Cocher 1 case par ligne)

	Oui, tout à fait	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	Non, pas du tout
Il permettrait d'améliorer l'offre de transports en commun dans le secteur	❑	❑	❑	❑
Il rendrait la future gare de RER/ligne 15 plus accessible	❑	❑	❑	❑
Il permettrait de réduire la circulation automobile dans le secteur	❑	❑	❑	❑
Il permettrait de favoriser un mode de transport plus écologique que la voiture (le bus)	❑	❑	❑	❑
Il permettrait de desservir certains quartiers dépourvus d'offre de transport	❑	❑	❑	❑
Il faciliterait l'implantation d'entreprises dans le secteur et permettrait de créer des emplois	❑	❑	❑	❑

Q 12. Pour chacune des raisons suivantes, cela explique-t-il que vous ne soyez pas favorable à ce projet Altival ? *(Cocher 1 case par ligne)*

	Oui, tout à fait	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	Non, pas du tout
Il n'est pas utile dans le secteur, l'offre de transport est suffisante	❑	❑	❑	❑
Il n'est pas utile, les bus fonctionnent correctement actuellement	❑	❑	❑	❑
Il nécessiterait des travaux longs et importants	❑	❑	❑	❑
Il serait le signe d'une urbanisation trop poussée	❑	❑	❑	❑
Il poserait des problèmes de sécurité	❑	❑	❑	❑
Il serait trop cher à mettre en place	❑	❑	❑	❑

Q 13. Selon vous, quel effet aura ce projet, tel que vous l'imaginez ? Diriez-vous qu'il… ? *(Cocher 1 case par ligne)*

	Oui, tout à fait	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	Non, pas du tout
Permettra d'améliorer votre quotidien	❑	❑	❑	❑
Permettra de faciliter l'accès aux emplois et à la formation	❑	❑	❑	❑
Permettra de rendre le quartier plus attractif	❑	❑	❑	❑

Q 14. Selon vous, quelle serait la durée acceptable du trajet en bus pour relier la station de métro de la ligne 15 Bry-Villiers-Champigny ? *(Cocher 1 seule réponse)*

❑ 5 minutes ❑ 10 minutes ❑ 15 minutes ❑ 20 minutes

Q 15. Quelle(s) remarque(s) aimeriez-vous ajouter sur le projet Altival ou sur l'offre de transport en commun actuelle de votre ville et de votre quartier ?.....

.....

.....

Si vous souhaitez être tenu informé de l'avancée du projet Altival, vous pouvez laisser votre adresse email ci-dessous :

.....

RENSEIGNEMENTS SIGNALÉTIQUES

Afin de permettre un traitement statistique des réponses, merci de bien vouloir remplir les renseignements signalétiques suivants. Les réponses sont anonymes. N'inscrivez pas votre nom.

RS1. Êtes-vous… ?

❑ Un homme ❑ Une femme

RS2. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

❑ Moins de 18 ans
❑ De 18 à 24 ans
❑ De 25 à 34 ans
❑ De 35 à 49 ans
❑ De 50 à 64 ans
❑ 65 ans et plus

RS3. Êtes-vous… ?

(si vous êtes chômeur, cocher votre ancienne profession)

❑ Agriculteur
❑ Artisan, commerçant, chef d'entreprise
❑ Profession libérale, cadre supérieur
❑ Profession intermédiaire
❑ Employé ❑ Ouvrier
❑ Retraité ❑ Inactif ❑ Étudiant

RS4. Dans quelle ville et quel quartier habitez-vous ?

Bry-sur-Marne

❑ Le Plateau
❑ Autre (précisez :) .....
.....

Champigny

❑ 4 Cités / Simonettes
❑ Plateau / VDO
❑ Village Parisien
❑ Coeuilly
❑ Les Mordacs
❑ Le Bois l'Abbé – Salvador Allende
❑ Autre (précisez :) .....
.....

Chennevières

❑ Centre-ville – Belvédère – Zone d'Activités
❑ Paris Chennevières-le Fort-Mon Idée
❑ Bois l'Abbé
❑ Hauts de Chennevières – les Bordes
❑ Autre (précisez :) .....
.....

Ormesson

❑ Quartier des Cantoux
❑ Quartier autour du carrefour Pincevent /centre commercial
❑ Autre (précisez :) .....
.....

Villiers-sur-Marne

❑ Les Portes de Villiers
❑ Les Hautes Noues
❑ Les Armoiries/Le Château
❑ Les Boutareines
❑ Les Perroquets
❑ Les Luats
❑ Les Fontaines Giroux
❑ Autre (précisez :).....
.....

RS5. Depuis combien de temps habitez-vous dans votre commune ?

❑ Moins de 5 ans
❑ De 5 ans à moins de 10 ans
❑ De 10 ans à moins de 20 ans
❑ Depuis 20 ans et plus
❑ A toujours habité dans cette ville

RS6. Combien y a-t-il dans votre foyer… ?

❑ De voitures : .....
❑ De motos/scooters : .....
❑ De vélos : .....

RS7. S'il y a une voiture au sein de votre foyer, la conduisez-vous vous-même ?

❑ Oui ❑ Non

Merci pour votre participation

Édité par le Conseil départemental du Val-de-Marne – Direction de la communication – Réalisation : Pélican – Impression : Gerlier – Janvier 2015

8.1.3. La carte T

Reprenant le visuel de la campagne de concertation, le dépliant visait à mobiliser les habitants, présenter les sujets mis en débat ainsi que les modalités de la concertation et les différentes formes de participation. La carte du projet était représentée et le projet en lui-même faisait l'objet d'une présentation synthétique de « 10 points clés ». Une partie du dépliant était détachable et pouvait être renvoyée gratuitement au Département par voie postale ou déposé dans l'une des urnes mises à disposition sur le territoire. Des questions, permettant d'introduire une forme de débat avec le lecteur, guidaient la contribution.
Imprimé à 60 000 exemplaires, le dépliant a été diffusé dans toutes les boîtes aux lettres du périmètre, dans les équipements de proximité et les mairies à côté des urnes de participation. Il a également été largement distribué lors des rencontres de terrain effectuées par l'équipe de mobilisation du Département.

VOTRE AVIS COMPTE !

Quels sont vos trajets du quotidien ?

POINT DE DÉPART →	DESTINATION	MODE DE TRANSPORT (bus, vélo, à pied, en voiture...)
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

En quoi Altival et ses aménagements (couloir de bus, stations accessibles par plusieurs lignes, pistes cyclables,...) vous seront-ils utiles au quotidien ?

.....
.....
.....

Que pensez-vous des aménagements à l'étude pour rejoindre rapidement le métro et les RER ? (prolongement de la RD10, création d'un couloir de bus sur la route de la Libération).

.....
.....
.....
.....

Avez-vous d'autres suggestions ?

.....
.....
.....

Votre commune, votre quartier : .....

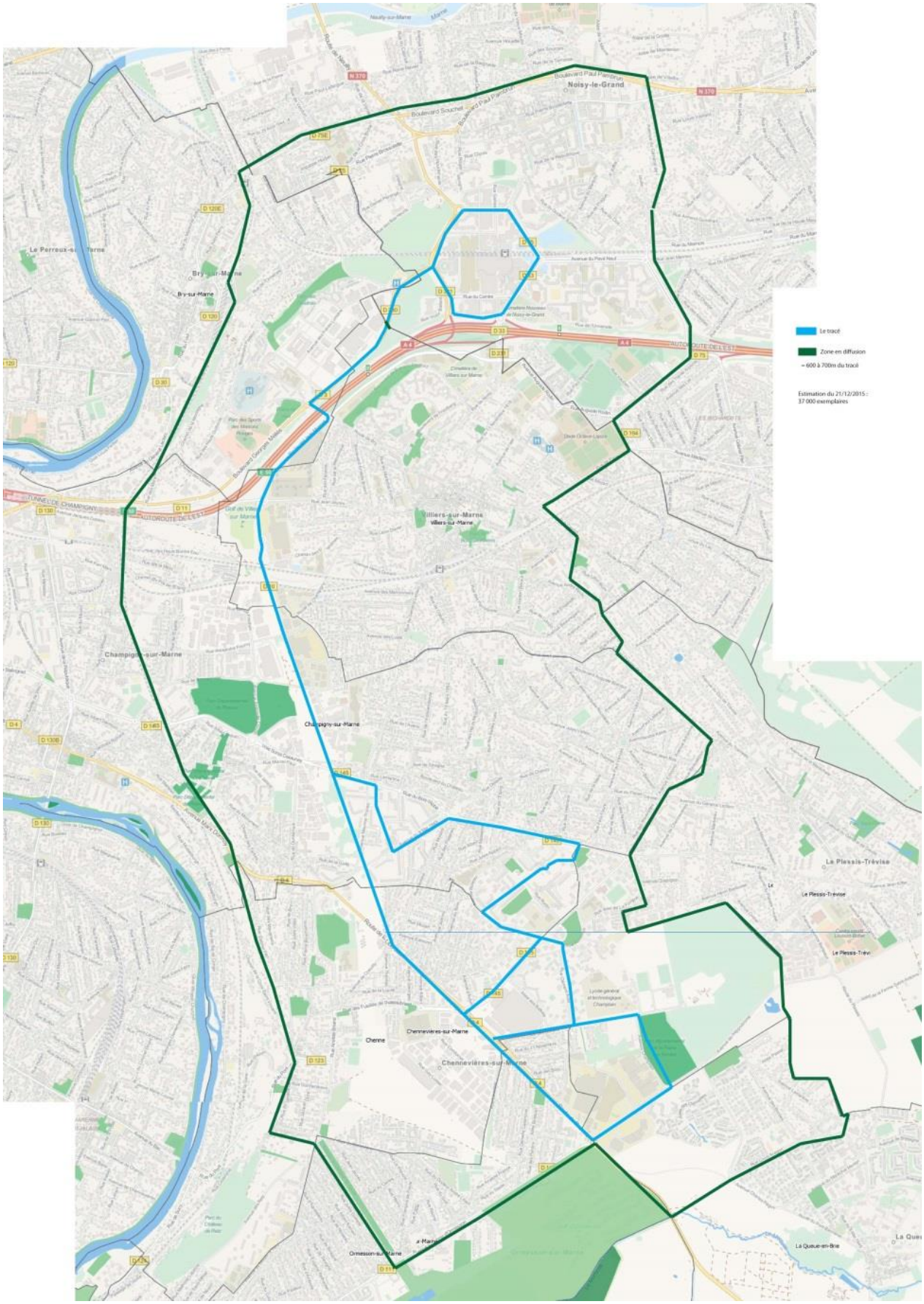
❑ Je souhaite être informé(e) de l'avancée du projet

Nom et prénom : .....

E-mail : ..... Téléphone : .....

Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données nominatives. Afin d'exercer ce droit, vous pouvez vous adresser par courrier postal au Conseil départemental : M. le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne, Hôtel du Département, Direction de la Communication, 94054 Créteil Cedex.

8.1.4. Le périmètre de diffusion des carte T et de la lettre d'information



8.1.5. Les lieux de mise à disposition des urnes

Des urnes ont été mises à la disposition du public dans les équipements municipaux et départementaux suivants, avec des cartes T et la première lettre d'information du projet.

Bry-sur-Marne

- Hôtel de ville

Villiers-sur-Marne

- Hôtel de Ville
- Conservatoire de Musique et de Danse à Rayonnement Communal Claude Debussy, 5 place Remoiville
- Service culturel, espace Jean-Moulin (médiathèque), 2 rue Boieldieu
- Centre communal d'action sociale Maison de la Famille - CCAS - 5, rue Léon Dauer
- Relais Assistantes Maternelles 1, rue du Bois Saint-Denis
- Centre de Protection maternelle et infantile 9, rue Adrien Mentienne
- Crèche départementale 9 bis, rue du Maréchal Foch
- Services techniques
- Piscine
- Village de la petite enfance

Champigny-sur-Marne

- Espace départemental des solidarités, 12 place Rodin
- Centre de PMI, Cité des Jardins, 37 B Rue Karl-Marx
- Centre d'information et d'orientation, 15 place Rodin
- Crèche départementale, 1 place Rodin
- Centre de protection maternelle et infantile, 8 rue de l'Abreuvoir
- Crèche départementale, 43 boulevard du Château
- CLI de Champigny-sur-Marne, 8 square Georges-Pitoëff
- Crèche départementale, 7-9 boulevard de Stalingrad
- Centre départemental documentation pédagogique Aimé Cesaire 40 quai Victor-Hugo
- Espace départemental des Solidarités 4, place Lénine
- Relais Assistantes Maternelles 1, place Lénine
- Centre communal d'action sociale 14, rue louis Talamoni
- Médiathèque André Malraux, 3 Mail Rodin (quartier Bois-l'Abbé)
- Médiathèque Gérard Philippe, 54 boulevard du Château (quartier Coeuilly et les Mordacs)

Chennevières-sur-Marne

- Hôtel de ville
- Centre de PMI, Villa Corse, 20 Villa Corse
- Crèche départementale square Lorraine
- Centre communal d'action sociale 14 avenue du Maréchal Leclerc
- Médiathèque Albert Camus, 10 avenue du Maréchal Leclerc
- Espace socioculturel, 13 rue Rabelais
- Conservatoire de musique et de danse, Espace Charles de Gaulle 46 rue du Général de Gaulle
- Maison de l'emploi
- Relais santé à côté de l'espace socio culturel

Ormesson-sur-Marne

- Hôtel de ville
- Centre communal d'action sociale 10, avenue Wladimir-d'Ormesson
- Centre culturel Wladimir d'Ormesson, 14-22 Avenue Wladimir d'Ormesson
- Médiathèque, 1 rue Antoine-Pinay
- Salle de restaurant des ouvriers
- Services techniques
- Service scolaire de la mairie

8.2. LA PRESSE

8.2.1. Le communiqué de presse

COMMUNIQUÉ

CONTACTS PRESSE

—

Jean-Pierre Delahaye
Attaché de presse
Cabinet de la présidence
Conseil départemental du Val-de-Marne
Av du général de Gaulle
94011 Créteil
Tél. : 06 07 16 20 56
Jean-pierre.delahaye@valdemarne.fr

CRETEIL, le 9 MAI 2016

ALTIVAL est soumis à la concertation dès aujourd'hui : le financement de la gare RER E de Bry-Villiers-Champigny plus que jamais attendu !

Le Conseil départemental engage ce jour la concertation sur le projet de transports collectifs ALTIVAL. Je me félicite de voir une nouvelle étape franchie pour ce projet attendu.

J'ai souhaité, avec l'ensemble des partenaires du projet, que cette concertation soit la plus large possible. Ainsi, des rencontres aux arrêts de bus, sur les marchés, des ateliers citoyens et des rencontres avec les salariés du secteur sont prévus. Un site internet dédié est également à disposition : www.altival.fr.

Trait d'union entre les grands quartiers d'habitat social de Champigny et Chennevières-sur-Marne et les zones d'emplois du secteur, ALTIVAL permettra d'accéder rapidement au Grand Paris Express, en gare de Bry-Villiers-Champigny.

Conscient que l'efficacité du réseau de transport repose notamment sur les correspondances, je suis particulièrement préoccupé par le financement de la future gare RER E de Bry-Villiers-Champigny, en interconnexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express et ALTIVAL.

Les annonces récentes sur le financement de cette gare ne se sont pas encore concrétisées en actes. Des garanties doivent pourtant être apportées en urgence pour que la concertation sur cette nouvelle gare RER s'engage dès 2016.

J'y serai extrêmement vigilant au sein du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris tout comme le sera mon collègue Pierre GARZON, Vice-Président chargé des transports, au sein du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

J'invite les habitants à participer à la concertation sur ALTIVAL et à y relayer cette exigence d'un réseau de transport maillé et cohérent pour qu'il bénéficie au plus grand nombre de Val-de-Marnais.

Christian Favier
Sénateur,
Président du Conseil départemental

INFO services 39 94 cg94.fr

8.2.2. Les articles des sites internet et des magazines des partenaires

Le STIF :
Création d'une page web présentant le projet :
http://stif.info/altival-concertation-du-lundi-9-mai-au-dimanche-19-juin-2016.html

La Ville de Champigny-sur-Marne :
Création d'une page web présentant le projet :
http://www.champigny94.fr/la-ville-et-ses-projets/deplacements-transports/le-projet-altival

Le projet Altival est cité dans les rubriques « Transports, déplacements » et « Contexte économique » du site internet de la ville.

Le magazine de la Ville y fait référence plusieurs fois (annonce en mai, rubrique « temps forts » en juin, et dans un article sur l'espace en friche de l'ex Voie de Desserte Orientale en juillet août) :

Altival
À vos agendas !

Du 9 mai au 19 juin, les Campinois-es sont sollicités-es sur le projet Altival, une ligne de bus en site propre entre Noisy-le-Grand et la RD4, avec création d'un boulevard urbain. Pour accompagner les habitants, la Ville organise des ateliers de concertation le 31 mai au Bois-l'Abbé et le 9 juin aux Mordacs/Plateau. Plus d'infos sur www.altival.fr

P.10 - Champigny notre ville - N° 483 - mai 2016

La Ville de Chennevières-sur-Marne :
Présentation du projet sur le site internet de la ville :
http://www.mairie-chennevieres.fr/pages-hors-menu/les-dossiers-en-ligne/le-projet-altival-et-ses-objectifs.html

Par ailleurs, une Lettre du Maire de quatre pages a été adressée aux habitants pour leur présenter le projet et les inviter à participer à la concertation (cf. ci-après).

Chennevières-sur-Marne

La Lettre du Maire

MAI 2016

ÉDITO

n°5

Jean-Pierre Barnaud
Maire de Chennevières
Vice-Président Territoire 11

Altival : participez à la concertation !

Les transports en commun constituent une priorité pour la Municipalité. Ils doivent impérativement nourrir une réflexion en lien avec le logement et le développement économique.
Compte-tenu de la pénurie de moyens financiers, les projets ne s'inscrivent pas tous dans la même temporalité. Nous devons cependant affirmer avec détermination notre volonté pour que des avancées significatives aient lieu dans les prochaines années.

En novembre 2014, après des négociations entre le STIF et l'ex Communauté d'Agglomération (aujourd'hui T11) fortement soutenue par la Municipalité, l'itinéraire de la ligne 8 a été modifié (passant par le Moulin à Vent jusqu'au centre commercial Pince-Vent) et les horaires ont été élargis.

Depuis deux ans, nous avons noué un dialogue et surtout une réflexion de travail avec le Département pour l'arrivée d'Altival en entrée de ville nord dans un premier temps, puis un tracé sur la RD4 jusqu'au centre commercial Pince-Vent dans un deuxième temps.

Ce tracé est d'ailleurs désormais souhaité par les villes d'Ormesson et de Sucy avec qui nous avons discuté de manière constructive puisque nos intérêts convergent. Il correspond aux objectifs du PLU visant à la requalification de la RD4 et n'exclut évidemment pas l'engagement fort de la ville de Chennevières en faveur du prolongement d'une nouvelle extension du TCSP jusqu'à Sucy via le centre-ville, le rond point du 8 mai et le Moulin.

Ce projet est structurant pour Chennevières car il permettra d'accroître l'offre de transports en commun et facilitera les déplacements des Canavérois.
Il constituera un atout déterminant pour le développement de la vie économique autour de la RD4 en dynamisant ce secteur et ses abords.
Tout au long de ce parcours, des aménagements piétons, paysagers et des pistes cyclables favoriseront les circulations douces.

L'avis des Canavérois et de tous les participants à cette concertation sera pris en compte dans les études techniques et de faisabilité qui seront ensuite engagées.

Je vous invite à participer nombreux à la concertation organisée jusqu'au 19 juin par le Conseil départemental notamment en consultant le site Internet *www.altival.fr.* Vous pouvez également donner votre avis en répondant aux questionnaires et en participant aux ateliers citoyens dont les dates sont précisées en page 4.
Plus les contributions des Canavérois seront nombreuses, plus l'action de la Municipalité pèsera pour faire valoir nos intérêts auprès du Conseil départemental et des différents acteurs du projet.

Je compte sur votre participation et sur votre soutien qui sont primordiaux pour l'avenir de Chennevières .

Bien fidèlement
Jean-Pierre BARNAUD

Chennevières sur Marne

Pour tout renseignement, rendez-vous sur **www.chennevieres.com**

Qu'est-ce-que Altival ?

Altival est une infrastructure dédiée à la circulation des bus entre les gares du RER A Noisy-le-Grand/Mont-d'Est et Sucy-Bonneuil, en passant par la future gare du Grand Paris Express Bry-Villiers-Champigny.
Altival ne correspond pas à une ligne de bus unique. Il s'agit d'une infrastructure qui permettra d'accueillir plusieurs lignes de bus qui circuleront sur un couloir réservé sur tout ou partie de l'itinéraire.

Les objectifs sont de permettre de rejoindre rapidement les pôles de transport et d'améliorer le temps de parcours pour que les habitants des quartiers des Mordacs ou du Bois-l'Abbé à Champigny, ou encore ceux du nord de Chennevières, accèdent au métro en 15 minutes.

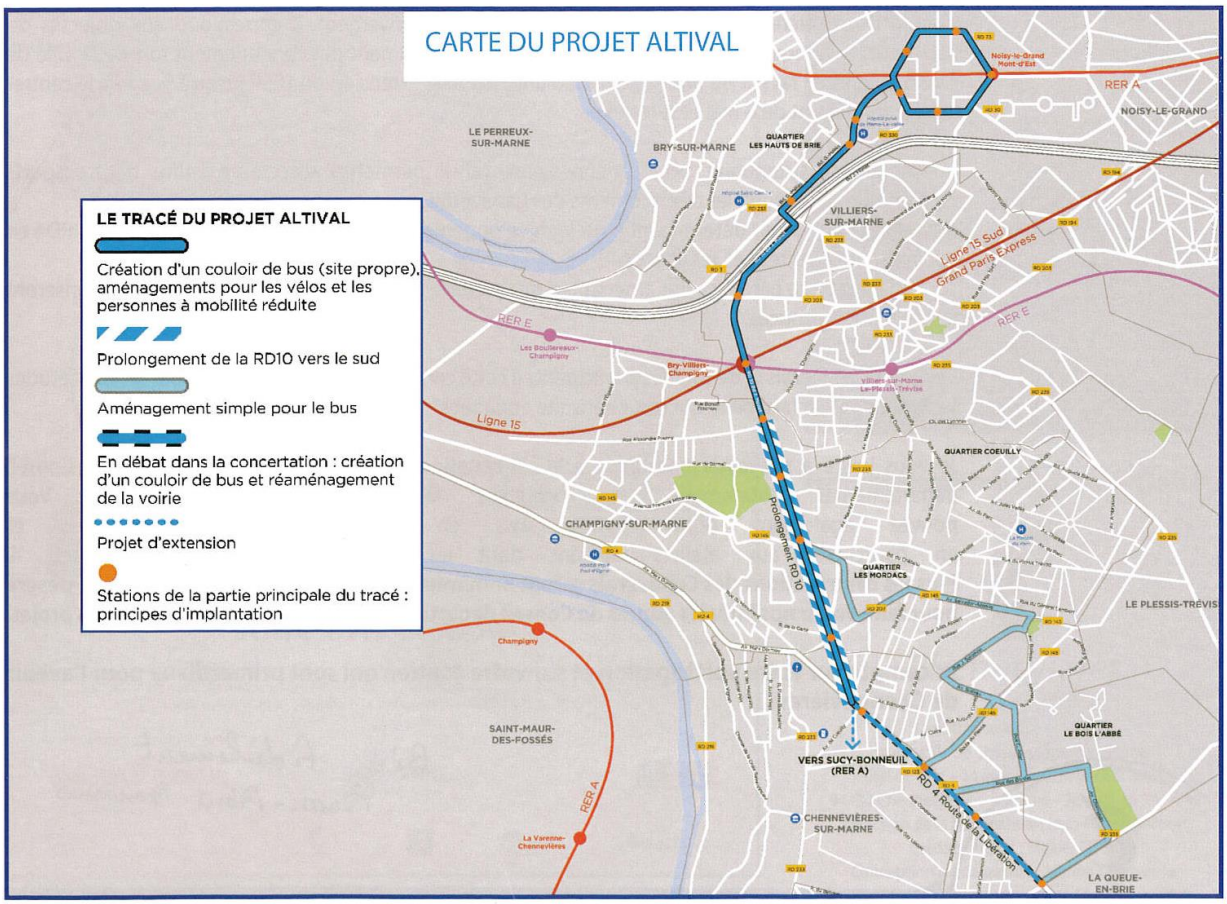
Le projet prévoit de nombreux aménagements autour de cette infrastructure :
- La création de pistes cyclables et de stations « Véligo » le long du tracé principal,
- Des trottoirs larges et accessibles aux personnes à mobilité réduite dans un cadre paysager agréable,
- La création d'une rue prolongeant la route départementale 10 (boulevard Jean-Monnet) vers le sud jusqu'à la route de la Libération (RD4) à Chennevières.

Au-delà du transport, Altival va participer à l'aménagement de l'espace public en renforçant l'attractivité des commerces, des zones d'emplois, d'activités, de logements, de loisirs, de formation mais également les services publics, commerces, entreprises et espaces de loisirs.

Le calendrier :
- À partir de 2022 : sur la partie Nord, de la gare Noisy-le-Grand/Mont-d'Est (RER A) jusqu'à la RD4 à Chennevières.
- Dans une phase plus prospective : sur la partie Sud, de la RD4 jusqu'à Sucy-Bonneuil (RER A).

LA CONCERTATION PORTE SUR LA PREMIÈRE PHASE DE RÉALISATION

Un couloir de bus dédié sera créé sur les emprises de l'ex-Voie de Desserte Orientale depuis la gare RER A Noisy-le-Grand/Mont-d'Est jusqu'à la RD4 à Chennevières, en passant par la gare du Grand Paris Express Bry-Villiers-Champigny. Les financements de cette portion sont programmés. Des aménagements pour les bus sont prévus sur la RD4 depuis la Tour hetzienne jusqu'au centre-commercial Pince-Vent et dans les quartiers du Bois l'Abbé et des Mordacs. Ces aménagements ne sont pas encore déterminés. La concertation avec la population permettra de dessiner le projet.



Altival à Chennevières

La Municipalité agit pour l'arrivée de l'infrastructure Altival jusqu'à la RD4. Son prolongement sur cet axe, jusqu'aux Hauts de Chennevières et au Bois l'Abbé, est une nécessité pour les Canavérois.

Altival va améliorer les transports en commun en accompagnant le développement de vos lignes de bus actuelles et en facilitant l'accès aux gares du RER A et du Grand Paris Express.

La concertation mise en place par le Conseil départemental permet aux habitants et usagers des transports en commun de donner leurs avis et de faire évoluer le projet Altival. En effet, celui-ci n'est pas finalisé, de nombreux éléments sont encore à déterminer. C'est par la concertation qu'il sera amélioré.

• **Dans le quartier du Bois l'Abbé,** Altival pourrait consister en des aménagements de voirie visant à instituer une circulation des véhicules sécurisante pour les riverains et peu bruyante.

• **Sur la RD4,** qui constitue un axe dense de circulation, **la création d'un couloir de bus bidirectionnel dédié est indispensable** afin de ne pas insérer les bus dans la circulation automobile et ainsi améliorer le temps de trajet vers les gares.

Ces travaux permettraient de requalifier l'axe de la RD4, aujourd'hui très dégradé et identifié comme une coupure au sein de la Ville. Des bandes cyclables protégées, des trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite, des espaces végétalisés mais également des places de stationnement identifiées pourront être créés dans le cadre de l'aménagement d'un couloir de bus que nous souhaitons bidirectionnel.

Afin d'obtenir un transport en commun efficace sur la RD4, l'avis de tous est indispensable car ce sont les contributions de chacun qui permettront d'orienter les études complémentaires qui affineront le projet en 2017 et 2018.

Pour le centre-ville, le Belvédère et le Moulin, une seconde desserte reliera ultérieurement l'ensemble de ces quartiers à la ligne 15 et au RER.

Le projet Altival fera l'objet d'une enquête publique durant laquelle vous pourrez à nouveau vous exprimer sur un schéma plus détaillé.

Exemples d'installations dédiées à la circulation des bus.

La concertation

Le Conseil départemental du Val-de-Marne organise une concertation concernant le projet Altival jusqu'au dimanche 19 juin 2016. Le Département et la ville de Chennevières ont besoin de connaître votre avis !

Pour permettre un projet d'ampleur sur Chennevières et participer à la concertation, plusieurs moyens sont mis à votre disposition :

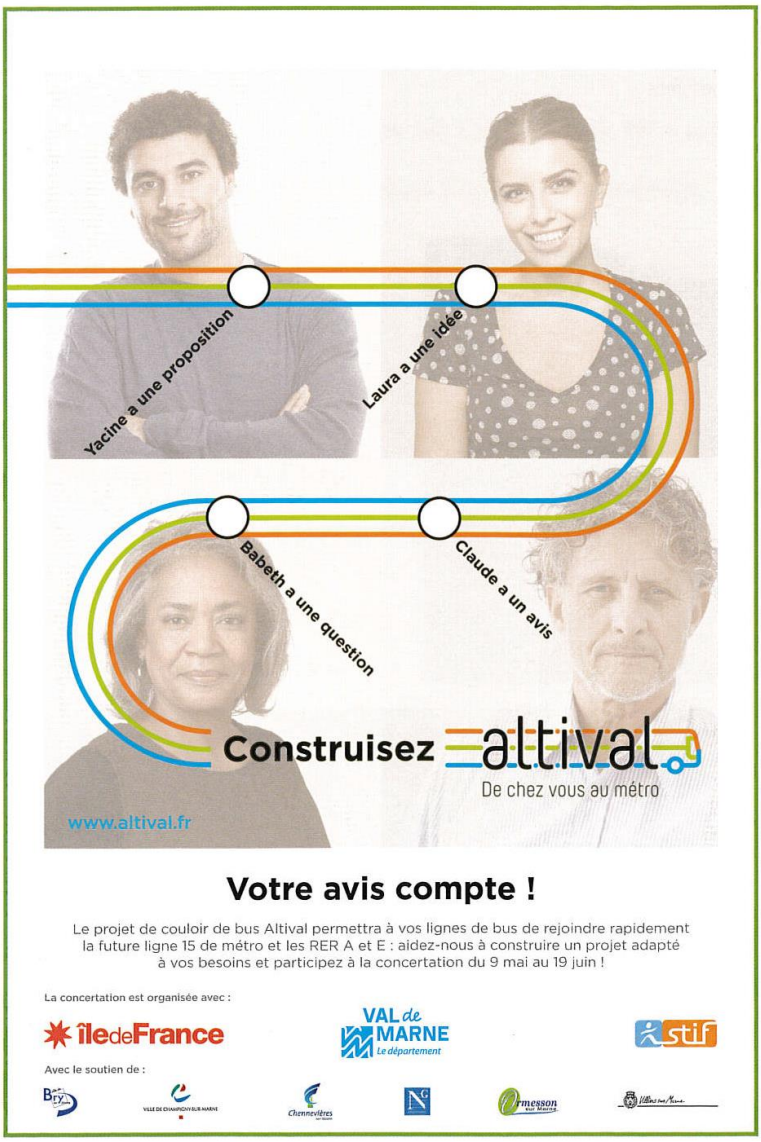
- Donnez votre avis en ligne sur le site ***altival.fr***
- Remplissez et postez gratuitement le coupon attaché au dépliant que vous avez reçu, et qui est également disponible en Mairie.
- Déposez ce coupon dans l'une des urnes disposées à l'Hôtel de Ville.
- Participez aux différents ateliers en soirée (Nombre de places limité, sur inscription au 3994 ou *concertation.altival@valdemarne.fr*) :

> **Mardi 31 mai** à 19 h 30 jusqu'à 21 h 30 à la Maison pour tous de Bois l'Abbé avec un focus sur l'accès à Altival depuis le quartier.

> **Vendredi 17 juin** à 19 h 30 jusqu'à 21 h 30 à la Salle des Expositions de Chennevières avec un focus sur l'accès à Altival des habitants de Chennevières et d'Ormesson.

Des rencontres se déroulent sur le terrain (toutes les dates sur www.altival.fr).

Des petits déjeuners sont également organisés avec les acteurs économiques de Pince-Vent et de la Zone d'Activités, secteurs concernés par Altival.



Le projet améliorera vos déplacements quotidiens de demain pour vous rendre sur vos lieux de travail, d'activité, de loisirs… Il est donc important qu'il réponde à vos besoins ! De nombreux éléments restent encore à déterminer et ce sont vos avis qui contribuent à les préciser ! Le bilan sera publié à la fin de l'année 2016. Il orientera les études complémentaires qui affineront le projet en 2017 et 2018. Puis, le projet Altival fera l'objet d'une enquête publique durant laquelle vous pourrez à nouveau vous exprimer sur un projet plus détaillé.

Chennevières sur Marne

La Lettre du Maire est éditée par la ville de Chennevières-sur-Marne.
Hôtel de Ville – 14 avenue du Maréchal Leclerc
94430 Chennevières-sur-Marne – Tél. : 01 45 94 74 74
Direction de la publication : Jean-Pierre Barnaud
Crédits photos : Mairie, CD 94
Conception et réalisation : Marion Le Masurier
Impression : Point 44
Distribution : Privilège et Communication

La Ville d'Ormesson-sur-Marne :
Article sur le site internet :
http://www.ville-ormesson-sur-marne.com/Altival-la-concertation-est-en

La Ville de Bry-sur-Marne :
Article dans le magazine La Vie à Bry / Mai 2015 :

en actions

TRANSPORTS

Altival : pour une meilleure desserte du métro

Altival est un projet de transport porté par le Conseil départemental du Val-de-Marne, la région Île-de-France et le STIF. Il verra le jour en 2022, en même temps que l'ouverture de la gare de « Bry-Villiers-Champigny » située sur la future ligne 15 du métro. Destiné à améliorer la desserte du territoire, il s'agit d'un couloir de bus en site propre* qui facilitera la circulation de plusieurs lignes entre Ormesson-sur-Marne et Noisy-le-Grand. Venez participer à la concertation qui débute ce mois-ci.

Les lignes de bus qui transitent par les quartiers situés à proximité du tracé, pourront rejoindre et passer, sur tout ou partie du trajet, sur le parcours Altival pour accéder rapidement au métro et aux RER « Bry-Villiers-Champigny » (ligne 15 et RER E) et Noisy-le-Grand-Mont-d'Est (RER A). Ils bénéficieront des déplacements rapides, des stations de bus régulières et du confort dans la circulation offerts par cette nouvelle infrastructure de transport. Piétons et cyclistes pourront eux aussi emprunter ce parcours et profiter ainsi d'un cadre paysager agréable. Pour toutes les personnes vivant et travaillant à proximité du tracé, Altival va donc améliorer l'utilisation du bus pour se rendre au travail et dans le quotidien : accès aux commerces, loisirs, équipements de santé, services publics.

crédit M. Cérem - CD 94

Et à Bry ?

Pour les Bryards, Altival permettra de rejoindre de nombreuses destinations dans les Hauts de Bry. Vers l'est, ils pourront rejoindre le RER A (Noisy-Mont-d'Est), les hôpitaux et entreprises du secteur. Vers le sud-ouest, la gare « Bry-Villiers-Champigny » (ligne 15 du métro, RER E) sera accessible rapidement et sans voiture. Plus au Sud, c'est un accès en direction du centre commercial Pince Vent qui sera facilité. A Bry, les bus du secteur pourront rejoindre Altival sur le boulevard Georges-Méliès (RD 3). Les lignes 307, 317 et Est-Tvm pourraient par exemple circuler sur le couloir Altival.

Pour plus d'infos, rendez-vous sur altival.fr

** voie de circulation réservée aux bus*

Le projet n'est pas finalisé, différentes caractéristiques restent à déterminer. Les habitants situés à proximité du tracé ont d'ores et déjà du recevoir une lettre d'information sur ce projet de transport. Ils recevront prochainement un dépliant à compléter, qu'ils pourront renvoyer gratuitement ou donner leur avis en ligne pendant la concertation organisée **du 9 mai au 19 juin**.

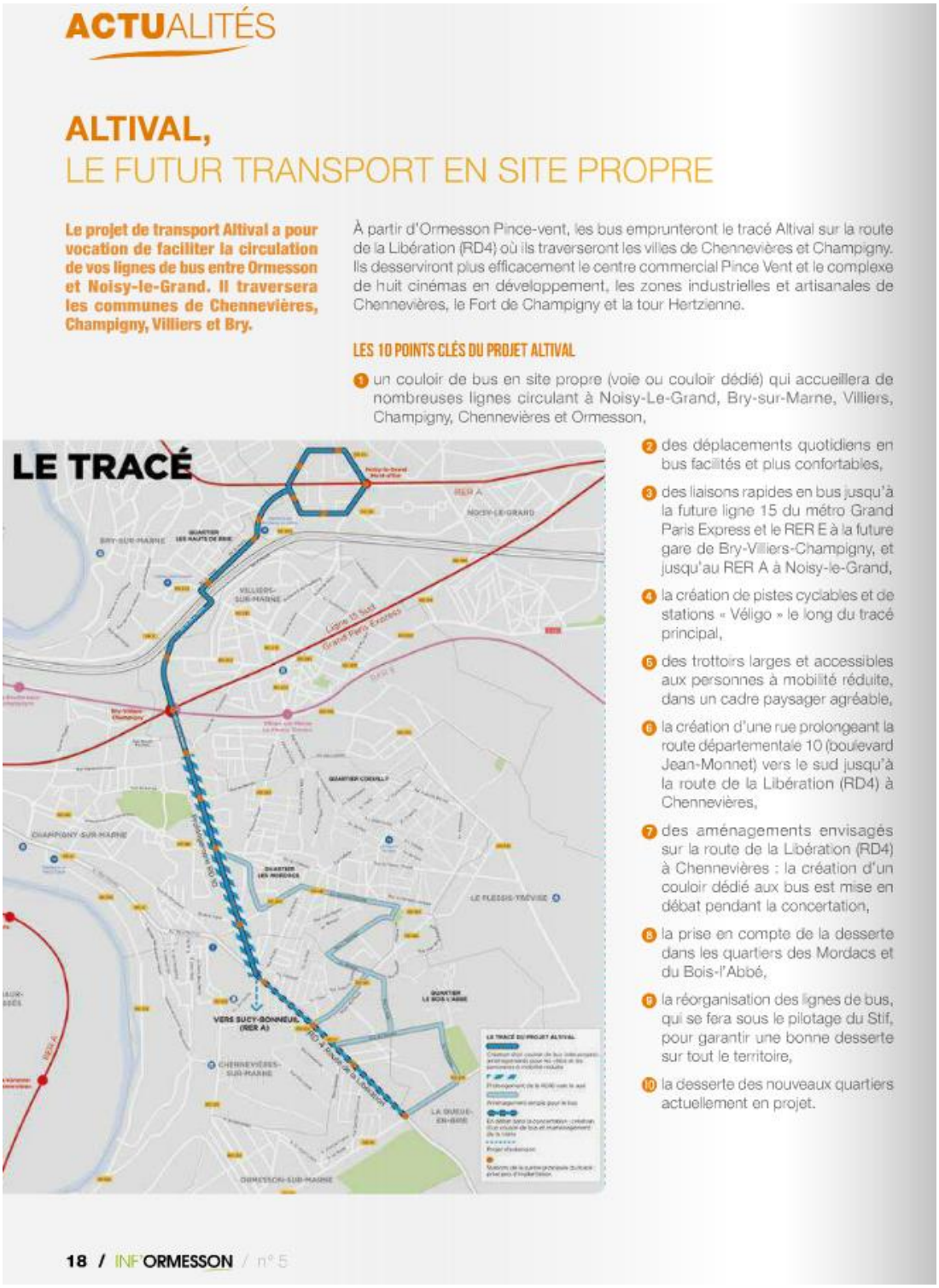
Ainsi que dans le hors-série de juin 2016 consacré au PLU de Bry-sur-Marne

Article sur le site internet de la ville :
http://www.bry94.fr/-Altival-.html

La Ville de Villiers-sur-Marne :
Article sur le site internet de la ville :
http://www.mairie-villiers94.com/grand-paris-villiers.html

La Ville d'Ormesson :

Article dans le magazine Magazine (juillet-août-septembre 2016) :



ACTUALITÉS

ALTIVAL, LE FUTUR TRANSPORT EN SITE PROPRE

Le projet de transport Altival a pour vocation de faciliter la circulation de vos lignes de bus entre Ormesson et Noisy-le-Grand. Il traversera les communes de Chennevières, Champigny, Villiers et Bry.

À partir d'Ormesson Pince-vent, les bus emprunteront le tracé Altival sur la route de la Libération (RD4) où ils traverseront les villes de Chennevières et Champigny. Ils desserviront plus efficacement le centre commercial Pince Vent et le complexe de huit cinémas en développement, les zones industrielles et artisanales de Chennevières, le Fort de Champigny et la tour Hertzienne.

LES 10 POINTS CLÉS DU PROJET ALTIVAL

1. un couloir de bus en site propre (voie ou couloir dédié) qui accueillera de nombreuses lignes circulant à Noisy-Le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers, Champigny, Chennevières et Ormesson,
2. des déplacements quotidiens en bus facilités et plus confortables,
3. des liaisons rapides en bus jusqu'à la future ligne 15 du métro Grand Paris Express et le RER E à la future gare de Bry-Villiers-Champigny, et jusqu'au RER A à Noisy-le-Grand,
4. la création de pistes cyclables et de stations « Véligo » le long du tracé principal,
5. des trottoirs larges et accessibles aux personnes à mobilité réduite, dans un cadre paysager agréable,
6. la création d'une rue prolongeant la route départementale 10 (boulevard Jean-Monnet) vers le sud jusqu'à la route de la Libération (RD4) à Chennevières,
7. des aménagements envisagés sur la route de la Libération (RD4) à Chennevières : la création d'un couloir dédié aux bus est mise en débat pendant la concertation,
8. la prise en compte de la desserte dans les quartiers des Mordacs et du Bois-l'Abbé,
9. la réorganisation des lignes de bus, qui se fera sous le pilotage du Stif, pour garantir une bonne desserte sur tout le territoire,
10. la desserte des nouveaux quartiers actuellement en projet.

LE TRACÉ

18 / INFORMESSON / n° 5

8.2.3. Les articles dans la presse

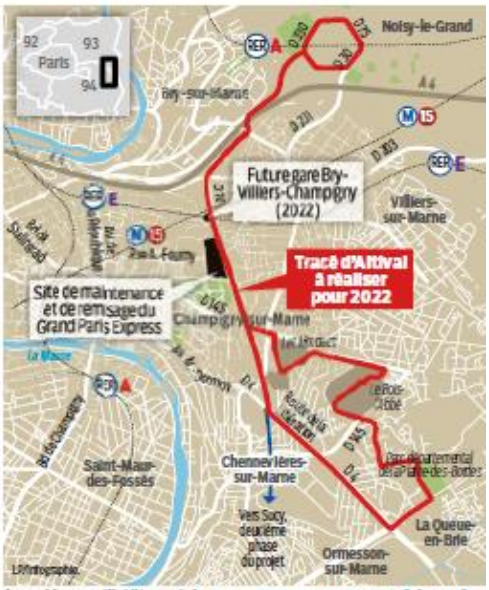
Le Parisien :

Le Parisien
Lundi 9 mai 2016

TRANSPORTS

Concertation sur Altival : c'est parti !

ÊTES-VOUS FAVORABLE à la création d'un couloir de bus en site propre qui mettra les quartiers des Mordacs ou des Boullereaux de Champigny à quinze minutes de la future gare Bry-Villiers-Champigny ? Voici en substance la principale question posée aux habitants de tout le secteur de Champigny-sur-Marne, Villiers, Bry, Chennevières, Ormesson et Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis). La concertation préalable pour Altival commence aujourd'hui et durera jusqu'au 9 juin.



Que prévoit le projet ?

Le principe du tracé d'Altival est de réaliser un couloir de bus en site propre sur lequel différentes lignes pourront passer. A partir de 2022, les habitants et les salariés du secteur accéderont rapidement à la future gare de Bry-Villiers-Champigny, située sur la future ligne 15 du métro, puis au RER E quand il s'y arrêtera aussi et au RER A à Noisy-le-Grand. Le long du tracé principal, piétons et cyclistes pourront circuler dans un cadre paysager agréable. Le coût du projet est établi à 102 M€.

Par la suite, Altival a vocation à être prolongé en direction de Sucy-Bonneuil (RER A). « Altival part des besoins, c'est une démarche inédite à laquelle je suis très attaché, insiste Christian Favier, président (PCF) du conseil départemental, maître d'ouvrage du projet. Altival est au croisement de nombreux enjeux, à Champigny-sur-Marne et Chennevières particulièrement. » Après la concertation, des études complémentaires seront faites en 2017 et 2018. Puis, le projet fera l'objet d'une enquête publique.

Les habitants vont-ils gagner du temps ?

C'est l'objectif principal. Se rendre à la gare du supermétro ou du RER en bus doit être le plus rapide possible (quinze minutes maximum pour les quartiers sensibles de Champigny-sur-Marne). Altival peut également représenter un gain de temps pour certains automobilistes puisque le boulevard Jean-Monet (D 10), qui longe l'autoroute A4 à Villiers-sur-Marne et rejoint la rue Alexandre-Fourny à Champigny, sera prolongé sur environ 1,6 km en direction du sud jusqu'à la route de la Libération (D 4) à Chennevières.

Quels aménagements autour des couloirs de bus ?

C'est la question qui reste aujourd'hui en suspens. Le département prévoit de réaliser autour des couloirs de bus, des voies pour voitures, du stationnement, des bandes cyclables, des consignes à vélo et des trottoirs.

Au-delà, ce sera aux villes concernées et à l'État de choisir les réalisations de logements et d'entreprises qui sont envisagées sur l'ex-VDO (voie de desserte orientale).

Comment se déroule la consultation ?

Site Internet dédié, lettre d'information à tous les riverains, carte T à renvoyer pour donner son avis, urnes dans les mairies, rencontres aux arrêts de bus, rien n'a été négligé pour cette concertation. Un questionnaire proposé aux habitants en début d'année avait déjà montré 92 % d'avis positifs sur près de 4 000 réponses. « Il était essentiel pour le département d'informer et de concerter largement, défend Christian Favier. Habitants, usagers du bus, salariés, chefs d'entreprise... Nous irons à la rencontre de tous, sur le terrain. Des ateliers citoyens sont également prévus au Bois l'Abbé, aux Mordacs et à Chennevières. » Pour y participer, il faut s'inscrire. LAURE PARNY

www.altival.fr

Champigny-sur-Marne. C'est à l'emplacement des arbres, sur l'ex-VDO (voie de desserte orientale) que passera le couloir de bus en site propre Altival. (L.P./L.P.)

le 9 mai 2016

CHAMPIGNY-SUR-MARNE

« Vous allez gagner de précieuses minutes »

Christian Favier, président (PCF) du conseil départemental à propos du projet Altival, un couloir de bus en site propre

« **JE POURRAIS** enfin aller directement dans l'un des aéroports sans devoir prendre ma voiture ? » En entendant la réponse positive, Josiane, habitante du quartier des Mordacs à Champigny-sur-Marne, retrouve le sourire. Mardi soir, en sortant de son bus 308, cette utilisatrice quotidienne des bus découvre toutes les possibilités qui vont s'ouvrir à elle d'ici quelques années. Dans le cadre de la consultation sur le projet Altival qui dure jusqu'au 19 juin, agents et élus du conseil départemental ont installé un stand à l'arrêt de bus des Mordacs. Une façon de faire connaître le couloir de bus en site propre qui doit être réalisé d'ici à 2022.

« Vous allez gagner de précieuses minutes pour aller jusqu'à la gare de Bry-Villiers-Champigny, où arrivera la ligne 15-sud du Grand Paris Express et ensuite le RER E », vante Christian Favier, président (PCF) du conseil départemental, aux usagers qui connaissent assez peu les détails du projet.

Champigny-sur-Marne, mardi soir. Christian Favier, président du conseil départemental, a rencontré les futurs usagers d'Altival qui iront plus vite aux gares des RER A et E, et à la ligne 15-sud du Grand Paris Express. *(LP/L.P.)*

Des rendez-vous avec le public

Car Altival n'est pas une nouvelle ligne de bus, mais un couloir de bus en site propre sur lequel différentes lignes pourront passer pour aller plus vite d'Ormesson-sur-Marne à Noisy-le-Grand. Un projet de 102 M€ qui donnent surtout espoir aux usagers de circuler dans de meilleures conditions. « Pour l'instant on est serrés comme des sardines dans nos bus et on met longtemps à aller au RER A de Champigny-Saint-Maur », regrette un salarié. « Avec la nouvelle voie dédiée au bus, ça ira plus vite, avec des temps de parcours garantis, que ce soit pour aller travailler ou pour toute autre sortie », promet Pierre Garzon, vice-président (PCF) du conseil départemental chargé des transports. « Pour l'instant je prends deux bus, deux RER et un métro pour aller travailler à Ivry-sur-Seine, leur raconte Bahi Chibouti en sortant du bus. Tout ce qui nous fait gagner du temps, on vote pour ! »

Plusieurs rendez-vous avec le grand public sont encore prévus, notamment sur les marchés. Trois réunions sont ouvertes à tous, le 31 mai à 19 h 30 à la Maison pour tous du Bois-l'Abbé, le 9 juin à 19 h 30 à la Maison pour tous Iouri-Gagarine des Mordacs, puis le 17 juin à 19 h 30 à la salle des expositions, place du Général-de-Gaulle à Chennevières-sur-Marne. LAURE PARNY

Rens. sur www.altival.fr.

le 27 mai 2016

Agence France Presse :
https://www.afp.com/fr/infos/262/altival-est-soumis-la-concertation-des-aujourdhui-le-financement-de-la-gare-rer-e-de-bry-villiers-champigny
Newspress :
http://newspress.fr/Communique_FR_296347_1347.aspx

94 Citoyens (site web d'information www.94citoyens.com) :
4 articles sur la concertation Altival

Première Heure

Première Heure
Pays : France
Périodicité : Bi-hebdomadaire

Date : 13 MAI 16

Altival: Bus à haut niveau de service

Le Val-de-Marne a engagé lundi la concertation sur le projet de transport collectif Altival, projet de bus à haut niveau de service Il comprend la réalisation de voies dédiées, de stations et d'un système de priorité aux feux Objectif faciliter les liaisons entre le nord et le sud de la Communauté du Haut Val-de-Marne, tout en désenclavant une partie du territoire Cette concertation est conçue pour être «la plus large possible» Ainsi, des rencontres aux arrêts de bus, sur les marches, des ateliers citoyens et des rencontres avec les salariés du secteur sont prévus Un site internet dédié (www altival fr) a été ouvert Trait d'union entre les grands quartiers d'habitat social de Champigny et de Chennevières et les zones d'emplois du secteur, Altival permettra d'accéder au GPE en gare de Bry-Villiers-Champigny Mais une difficulte s'élève le financement de la future gare RER E de Bry-Villiers-Champigny, en interconnexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express et Altival «Les annonces récentes sur le financement de cette gare ne se sont pas encore concrétisées en actes Des garanties doivent pourtant être apportées en urgence pour que la concertation sur cette nouvelle gare RER s'engage dès 2016», souligne Christian Favier. Le coût d'Altival est estimé à 80 M€ La maîtrise d'ouvrage du projet a été confiée par le Syndicat des transports d'Île-de-France et au département du Val-de-Marne Si tout se passe bien, l'enquête publique doit avoir lieu en 2018, les travaux en 2019-2021 et la mise en service en 2022

Les Echos

Pays : France
Périodicité : Hebdomadaire

Date : 13 MAI 16

Transports

Projet Altival : la parole aux futurs usagers

Le Conseil départemental a engagé le 9 mai, la concertation sur le projet de transports collectifs.

Des rencontres aux arrêts de bus, sur les marchés, des ateliers citoyens et des rencontres avec les salariés du secteur sont prévus pour recueillir l'avis des futurs usagers sur le tracé du bus en site propre. Un site internet dédié est également à disposition (www.altival.fr). « *J'ai souhaité, avec l'ensemble des partenaires du projet, que cette concertation soit la plus large possible* », insiste le sénateur et président (PCF) du Département Christian Favier.

« *Trait d'union entre les grands quartiers d'habitat social de Champigny et Chennevières-sur-Marne et les zones d'emplois du secteur, Altival permettra d'accéder rapidement au Grand Paris Express, en gare de Bry-Villiers-Champigny* », rappelle l'élu. Altival traversera Bry, Champigny, Chennevières, Noisy, Ormesson et Villiers et permettra de rejoindre rapidement les pôles de transport. À ce titre, Christian Favier se dit « *préoccupé* » par le financement de la future gare RER E de Bry-Villiers-Champigny, en interconnexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express et Altival : « *Les annonces récentes sur le financement de cette gare ne se sont pas encore concrétisées en actes. Des garanties doivent pourtant être apportées en urgence pour que la concertation sur cette nouvelle gare RER s'engage dès 2016. J'y serai extrêmement vigilant au sein du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris… »*

8.2.4. Relais Facebook

Département du Val-de-Marne
9 mai ·

[#communiqué]

À Créteil le 09 mai 2016

ALTIVAL EST SOUMIS À LA CONCERTATION DÈS AUJOURD'HUI : LE FINANCEMENT DE LA GARE RER E DE BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY PLUS QUE JAMAIS ATTENDU !... Afficher la suite

Bienvenue sur Altival | Altival

Il sera en correspondance directe avec la future ligne 15 du métro Grand Paris Express, les RER E et A ainsi que de nombreuses lignes de bus.

ALTIVAL.FR

J'aime Commenter Partager

12

Département du Val-de-Marne
12 mai ·

#transports

Altival... késako ?

Apprenez tout ce qu'il faut savoir sur ce nouveau projet de transports en Val-de-Marne ! Pour cela, rendez-vous sur le site dédié. Vous avez jusqu'au dimanche 19 juin 2016 pour donner votre avis en ligne !

Bienvenue sur Altival | Altival

ALTIVAL.FR

Département du Val-de-Marne
24 mai ·

#transports

Venez découvrir le projet Altival en vous rendant aux ateliers de concertation ! Ces ateliers ont lieu :

- Mardi 24 mai de 18h à 20h dans le quartier des Mordacs, au niveau de la Maison pour Tous, 6 avenue du 11 novembre 1918 à Champigny... Afficher la suite

Bienvenue sur Altival | Altival

ALTIVAL.FR

Département du Val-de-Marne
30 mai ·

#Concertation #AltiVal #MonAvisCompte
Dès demain, trois ateliers participatifs sont organisés en soirée !

✓ Mardi 31/05 | 19h30-21h30 | Maison pour tous du Bois l'Abbé à #Champigny.
✓ Jeudi 09/06 | 19h30-21h30 | Maison pour tous des Mordacs à Champigny.
✓ Vendredi 17/06 | 19h30-21h30 | Salle des expositions à #Chennevières.

❗ Inscription recommandée ❗
➡ Tel : 3994
➡ Mail : concertation.altival@valdemarne.fr

Plus d'informations :
➡ http://www.altival.fr/

J'aime Commenter Partager

9

8.3. COMPTES RENDUS DES ATELIERS

8.3.1. Atelier du quartier Bois l'Abbé

ATELIER DU :	31 Mai 2016
SALLE / ADRESSE :	Maison pour tous de Bois l'Abbé 6 Place Rodin 94500 Champigny-sur-Marne
PARTICIPANTS :	18 personnes (élus et riverains) réparties sur 4 tables
ANIMATEUR :	Alexandra Merlot – Etat d'Esprit Stratis
DEBUT > FIN :	19h50/21h50
ELUS / SERVICES PRESENTS :	Christian FAVIER, Sénateur, Président du Conseil départemental du Val-de-Marne Dominique ADENOT, Maire de Champigny-sur-Marne Bertrand GEORGES, Chargé du projet Altival à la Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements du Val-de-Marne Jean-Pierre BARNAUD, Maire de Chennevières-sur-Marne

1- OUVERTURE DE L'ATELIER

- Accueil des participants par les membres de l'équipe projet et par Alexandra Merlot, d'Etat d'Esprit.
- Seules tables 4 tables (sur les 5 prévues) sont occupées par 18 participants. Seules les tables 1 et 3 sont occupées par des riverains, les deux autres sont composées presque exclusivement d'élus.
- Introduction rapide de la soirée par l'animateur qui présente le déroulé de celle-ci et les acteurs présents qui seront amenés à intervenir.

2- INTRODUCTION DE M. CHRISTIAN FAVIER, PRESIDENT DU DEPARTEMENT

M. Christian Favier commence par remercier les participants et saluer les différents élus présents à la soirée. Il rappelle d'abord que cette démarche est particulière du fait qu'elle intervient très en amont de la réalisation du projet Altival. Ceci est un souhait des élus qui veulent faire en sorte que le projet puisse être discuté avec les habitants dès le départ.

Il ajoute que le secteur de l'Est de Champigny-sur-Marne va bénéficier dans les prochaines années de l'arrivée du métro avec deux nouvelles gares : l'une près de Bricorama, et la seconde au centre-ville. L'enjeu pour les élus est surtout de déterminer comment les habitants vont s'approprier ces nouveaux moyens de transport et la condition est donc aussi l'amélioration de la desserte de ces nouvelles gares. En ce sens, il aborde la nécessité d'une concomitance entre l'arrivée des futures lignes de bus Altival et l'arrivée des deux nouvelles gares.

Il rappelle que l'amélioration des transports sur le secteur devrait faciliter l'implantation d'entreprises nouvelles dans cette partie du département qui souffre de l'absence d'emplois.

Il ajoute qu'Altival n'est pas une ligne de bus, mais un espace réservé aux bus qui permettra à différentes lignes d'emprunter cette voie en reliant les grands quartiers d'habitat. La gare de Bry-Villiers-Champigny sera d'importance en ce qu'il s'agira d'une gare d'interconnexion avec la ligne du RER E. Il complète en disant que l'une des grandes préoccupations actuelles concerne la ligne Eole qui sera prolongée dans l'Ouest parisien, mais qu'il est nécessaire de l'amélioration dans sa partie Est.

En fin d'intervention, il remercie de nouveau les participants et insiste sur le fait que le projet n'est pas ficelé, que cette phase de concertation qui intervient très en amont n'est qu'une partie du projet Altival, une autre partie plus au Sud, à Chennevières, fera également l'objet d'une autre phase de concertation.

3- BREF MOT D'ACCUEIL DE M. DOMINIQUE ADENOT, MAIRE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE

L'animateur introduit et donne la parole à M. Dominique Adenot.

M. le Maire de Champigny-sur-Marne commence par remercier les participants et les élus présents à la soirée. Il relève l'importance de cet atelier malgré un problème de concordance des concertations du fait de la tenue à Champigny-sur-Marne à la même période d'un grand forum sur les transports.

Il rappelle l'importance pour Champigny-sur-Marne de s'ouvrir et de se connecter avec les territoires voisins, et en cela il remercie le Conseil départemental de porter le projet Altival qui permettra aux deux communes centrales de Champigny-sur-Marne et de Chennevières d'être mieux reliées entre elles et vers l'extérieur.

4- PRESENTATION DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION

L'animateur reprend la parole pour introduire la démarche de concertation au travers d'une brève présentation de sa définition, son but et ses enjeux. Elle revient ensuite sur les différents dispositifs d'expression mis en place dans le cadre de la concertation sur le projet Altival : les ateliers de travail ; la participation sur le site altival.fr, ou par voie postale ; les urnes placées en Mairie ; l'adresse e-mail et le numéro de téléphone créés à cet effet.

Enfin elle rappelle les règles élémentaires d'une concertation : le respect de l'avis et des temps de parole de chacun.

5- PRESENTATION GENERALE SUR LES BESOINS DE DEPLACEMENT ET LE PROJET ALTIVAL

Le projet est d'abord présenté dans une vidéo introduite par l'animateur.

Suite au visionnage de la vidéo l'animateur donne la parole à M. Bertrand Georges, chargé du projet et membre de l'équipe projet, pour un rappel des points clés du projet Altival au travers d'une présentation sur cartes. Il explique qu'il s'agit d 'un projet diversifié :

- Un projet qui concerne plusieurs sections allant de Noisy-le-Grand à Ormesson-sur-Marne ;
- Un projet de constitution d'un site propre bus : avec l'utilisation des voiries existantes notamment la RD10 ; avec la création d'un prolongement de voirie départementale plus au Sud ; avec le réaménagement de la RD4 à Chennevières et Ormesson ;
- Un projet qui pense la desserte des quartiers, notamment ceux des Mordacs et de Bois l'Abbé, pour leur permettre un accès rapide à la future gare de Bry-Villiers-Champigny.

Il rappelle ensuite qu'Altival est un projet de collecteur de bus où différentes lignes de bus pourront emprunter le site propre pour aller plus vite, pour gagner en régularité et être plus efficace pour la desserte de ce secteur. Il ajoute que l'arrivée de la gare de Bry-Villiers-Champigny va changer le paysage des transports en commun sur le territoire et explique que le STIF réfléchit de son côté à une adaptation du réseau de bus afin de mieux desservir les gares actuelles et la future gare.

L'animateur propose un premier temps d'échange avec la salle pour répondre à d'éventuelles questions du public. Aucun participant n'a de question : M. Bertrand Georges reprend son intervention en abordant les problématiques propres au quartier de Bois l'Abbé.

Il explique en quoi Altival permettra des temps de transport relativement intéressant depuis Bois l'Abbé vers des points névralgiques comme la gare, Créteil ou les grandes infrastructures situées à proximité de Noisy.

Il rappelle qu'actuellement le transport dans le quartier est essentielle assuré par deux lignes de bus: le bus 308 et la ligne 208. Suite à ce constat il présente donc les questions qui se posent :

- Les besoins actuels et futurs en transports en commun ?
- Comment se rendre à la future gare de Bry-Villiers-Champigny ?
- Comment se rendre au RER 1 à Noisy ?
- Comment rejoindre le tracé d'Altival ?
- Comment aménager la RD4 ?

L'animateur interpelle certains participants pour savoir si à première vue ils pourraient être intéressés par le projet et pour connaître les difficultés qu'ils rencontrent actuellement. Une participante déclare être intéressée par le projet pour pouvoir circuler du Nord au Sud et ajoute que le problème actuel est l'obligation de faire beaucoup de déplacements à pied.

M. Jean-Pierre Barnaud, maire de Chennevières-sur-Marne, demande la parole pour réaffirmer l'importance de la concordance entre l'arrivée des transports, le développement économique et le logement. Il ajoute que derrière tous ces choix, la qualité de vie des habitants doit être au centre des préoccupations.

M. Dominique Adenot demande à son tour la parole pour rappeler qu'actuellement l'appellation du boulevard Jean-Monnet – « Jean-Monnet à Villiers » – renvoie uniquement à la commune de Villiers-sur-Marne mais qu'il existe une intention de lui donner également le nom de la ville jumelée de Champigny.

M. le maire ajoute au sujet du projet Altival qu'au-delà de la question du développement de la desserte vers le métro et vers les gares, il faut aussi penser le développement des transports sur la commune et avec les territoires alentours. Il faut donc repenser le système de bus dans les deux sens : de Champigny vers Paris, mais également de Paris vers Champigny.

6- TEMPS DE TRAVAIL N°1 – QUESTIONNAIRE : « VOS BESOINS DE DEPLACEMENTS »

Présentation par l'animateur du premier temps de travail conçu autour d'une fiche de contribution.

TABLE 1 :

Vos lieux d'habitation :

- Champigny-sur-Marne : 2 ; Quartiers concernés : Bois l'Abbé
- Chennevières-sur-Marne : 1 ; Quartiers concernés : Belvédère

- Ormesson-sur-Marne : -
- Bry-sur-Marne : -
- Villiers-sur-Marne : -
- Noisy-le-Grand : -
- Autres villes, précisez : -

Votre mode de transport privilégié :

- Bus : 1 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Noisy, Noisiel (déplacements familiaux)
- Voiture : 5 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Courses domestiques
- Vélo : 4 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Déplacements professionnels, personnels et de santé
- RER : 2 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Pas de réponse
- A pied : 3 ; Pour quelles utilisations/destinations ? SITUS

Quels freins à l'utilisation du bus ?

- Charges lourdes (courses)
- Fréquence selon la destination (APTR Pince Vent)

Seriez-vous intéressés par un accès à la ligne 15 du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la Gare Bry-Villiers-Champigny ?

- Oui : 3 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Etablissements parisiens, établissements hospitaliers
- Non : 0

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Le bus (pour 3 participants)
2. Le vélo

Seriez-vous intéressés par un accès au RER A à Noisy-Mont d'Est ?

Oui, pour accéder au centre commercial, aux services de santé, aux équipements de loisirs et pour se rendre dans de la famille.

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder ? Le bus (pour 3 participants).

Seriez-vous intéressés par un accès facilité de vos lignes de bus aux voies réservées Altival ?

Oui, pour la rapidité des transports.

Pour quelles lignes ? La 308, la 208 et les lignes allant vers Chennevières.

Où aménager des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ?

Vers le Sud.

Classez par ordre de priorité les aménagements de la route de la Libération (RD4) ?

1. Voies réservées au bus
2. Trottoirs larges
3. Stationnement voitures
4. Aménagements paysagers (arbres…)

Compléments dans l'intervention orale de la table 1:

La participante chargée de la restitution du travail de la table ajoute les bouchons et la lenteur parmi les freins à l'utilisation du bus.

TABLE 2 (table composée d'élus)

Vos lieux d'habitation :

- Champigny-sur-Marne : x ; Quartiers concernés : Plateau/centre-ville
- Chennevières-sur-Marne : x ; Quartiers concernés : Hameau du Mail
- Ormesson-sur-Marne : -
- Bry-sur-Marne : -
- Villiers-sur-Marne : -
- Noisy-le-Grand : -

Votre mode de transport privilégié :

- Bus : x ; Pour quelles utilisations/destinations ? Pour des démarches administratives et le travail
- Voiture : x ; Pour quelles utilisations/destinations ? Pour le travail
- RER : x ; Pour quelles utilisations/destinations ? Pour aller au travail et sur Paris
- A pied : x : Pour quelles utilisations/destinations ? Pour circuler dans les quartiers à proximité, pour faire des courses et pour rejoindre le RER en cas de problème de bus
- Autres modes, précisez : course à pied

Quels freins à l'utilisation du bus ?

- Les embouteillages et la circulation
- La fréquence insuffisante et les irrégularités
- Le prix des tickets occasionnels
- L'insuffisance des lignes et le manque de fréquence des bus dans le quartier du Plateau
- Le centre de Chennevières n'est pas desservi, il y a des ruptures de services avec un 1 bus en circulation sur 2

Seriez-vous intéressés par un accès à la ligne 15 du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la Gare Bry-Villiers-Champigny ?

Oui, pour aller au travail, faire des démarches administratives, des courses et pour les loisirs.

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Le bus
2. Le vélo

Seriez-vous intéressés par un accès au RER A à Noisy-Mont d'Est ?

Oui, pour aller faire des courses et pour la recherche d'emploi (c'est dans ce secteur que sont situées les entreprises).

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Le bus
2. La voiture

Seriez-vous intéressés par un accès facilité de vos lignes de bus aux voies réservées Altival ?

Oui, pour les lignes 308 et 208.

Où aménager des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ?

- Axe 1 : RD4
- Axe 2 : RD45 maillage ; Pourquoi ? Pour se rendre au centre-ville.

Classez par ordre de priorité les aménagements de la route de la Libération (RD4) ?

Les participants ont donné le même ordre de priorité à tous les aménagements suggérés : voies de circulation voitures, voies réservées au bus, aménagements cyclables, trottoirs larges, aménagements paysagers, stationnement voitures, stationnement vélos sécurisés.

Compléments dans l'intervention orale de la table 2 : La table n'est pas invitée à présenter son travail à l'oral.

TABLE 3 :

Vos lieux d'habitation :

- Champigny-sur-Marne : 3 ; Quartiers concernés : Bois l'Abbé
- Chennevières-sur-Marne : 1 ; Quartiers concernés : Haut de Chennevières
- Ormesson-sur-Marne : -
- Bry-sur-Marne :
- Villiers-sur-Marne :
- Noisy-le-Grand :
- Autres villes, précisez :

Votre mode de transport privilégié :

- Bus : 2 ; Pour quelles utilisations/destinations ? 208 et 308, pour se rendre à Villiers et dans la zone industrielle d'Ormesson-sur-Marne
- Voiture : 2 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Professionnelles et pour aller à Vincennes
- Vélo : -
- RER : E
- A pied : -
- Autre modes, précisez : -

Quels freins à l'utilisation du bus ?

- Amplitudes horaires
- Manque de dessertes (notamment Noisy-le-Grand et Boissy-Saint-Léger)
- Délais d'attente et temps de parcours le week-end
- Manque de confort

Seriez-vous intéressés par un accès à la ligne 15 du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la Gare Bry-Villiers-Champigny ?

Oui pour les 4 participants de la table.

Pour quelles utilisations ? Professionnelle et loisirs.

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Bus
2. Voiture
3. Vélo
4. Autre
5. A pied

Seriez-vous intéressés par un accès au RER A à Noisy-Mont d'Est ?

Oui pour les 4 participants de la table.

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Bus
2. Voiture
3. Vélo
4. Autre
5. Pied

Seriez-vous intéressés par un accès facilité de vos lignes de bus aux voies réservées Altival ?

Oui pour les 4 participants de la table.

Pour quelles lignes ? Pour les lignes 208 et 308.

Où aménager des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ?

- Axe 1 : Salvador Allende ; Pourquoi ? Pour désenclaver le quartier
- Axe 2 : 8 Mai ; Pourquoi ? Pour désenclaver le quartier
- Axe 3 : RD4 ; Pourquoi ? Pour accéder aux différents centres commerciaux

Classez par ordre de priorité les aménagements de la route de la Libération (RD4) ?

1. Voies réservées au bus
2. Voies de circulation voitures
3. Aménagements cyclables
4. Stationnement voitures
5. Aménagements paysagers (arbres…)
6. Trottoirs larges
7. Stationnement vélos sécurisés

Compléments dans l'intervention orale de la table 3 :

A l'oral le participant en charge de restituer le travail de la table explique que dans la catégorie des autres moyens de transports pour se rendre à la ligne 15 du Grand Paris Express ou la gare RER de Noisy-Mont d'Est, ils ont notamment pensé à la trottinette.

TABLE 4 (table composée par plusieurs élus de Chennevières) :

Vos lieux d'habitation :

- Champigny-sur-Marne : 2 ; Quartiers concernés : Bois l'Abbé, quartier du Fort de Champigny
- Chennevières-sur-Marne : 2 ; Quartiers concernés : Le Moulin ; les Hauts de Chennevières
- Ormesson-sur-Marne : -
- Bry-sur-Marne : -
- Villiers-sur-Marne : -
- Noisy-le-Grand : -
- Autres villes, précisez : -

Votre mode de transport privilégié :

- Bus : 3 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés avec les lignes 8 et 308

- Voiture : 5 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Paris, Créteil etc.
- Vélo : 2 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Plaine des Bordes
- RER : 5 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Villiers-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés et Paris
- A pied : 5 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Pour se rendre à l'église, sur des bords de Marne, au centre-ville ou dans les commerces

Quels freins à l'utilisation du bus ?

- Les embouteillages
- Le temps des trajets
- La faible fréquence
- Les multiples changements

Seriez-vous intéressés par un accès à la ligne 15 du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la Gare Bry-Villiers-Champigny ?

Oui, pour des raisons professionnelles, les loisirs et les voyages.

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Le bus
2. La voiture
3. Le vélo
4. A pied
5. Autre

Seriez-vous intéressés par un accès au RER A à Noisy-Mont d'Est ?

Oui, pour rejoindre le département de la Seine-et-Marne, pour des raisons professionnelles, personnelles (amis et famille), touristiques et pour les équipements de santé.

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Le bus
2. La voiture
3. Le vélo
4. A pied
5. Autre

Seriez-vous intéressés par un accès facilité de vos lignes de bus aux voies réservées Altival ?

Oui, pour les lignes 308, 208 ; pour les lignes 7 et 8 du SITUS et pour les lignes qui sont en projet.

Où aménager des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ?

- Axe 1 : RD10 prolongée ; Pourquoi ? Pour aller au métro et parce que toutes les autres voies en dépendent
- Axe 2 : RD4 vers Pince Vent ; Pourquoi ? Pour requalifier l'axe et permettre l'accès au centre commercial Pince Vent qui se développe
- Axe 3 : RD4 vers Sucy ; Pourquoi ? Pour relier le centre-ville historique de Chennevières-sur-Marne et faciliter l'accessibilité des habitants du Belvédère et du Moulin.

Classez par ordre de priorité les aménagements de la route de la Libération (RD4) ?

1. Voies réservées au bus
2. Trottoirs larges

3. Aménagements paysagers (arbres…)
4. Voies de circulation voitures
5. Aménagements cyclables
6. Stationnement voitures
7. Stationnement vélos sécurisés

Compléments dans l'intervention orale de la table 4 : La table n'est pas invitée à présenter son travail à l'oral.

7- TEMPS DE TRAVAIL N°2 – TRAVAIL SUR CARTE : « RELIER LE QUARTIER AU TRACE D'ALTIVAL »

L'animateur présente le deuxième temps de travail et les outils à disposition des personnes présentes (cartes, stylos, gommettes).

TABLE 1 :

Placer sur la carte les principaux lieux d'intérêts que vous fréquentez ?

- Lieux d'habitation : pastille noire → Quartier Les Mordacs (2) et sur la commune de Chennevières-sur-Marne (à la frontière avec Ormesson-sur-Marne)
- Lieux de travail : pastille jaune
- Lieux de correspondance avec les transports en commun : pastille bleue → gare de Noisy-le-Grand Mont-d'Est ; gare de Villiers-sur-Marne Le-Plessis-Trévise ; gare de Champigny ; et gare de la Varenne-Chennevières. 3 gommettes sont également placées en dehors des limites de la carte : au Nord, à l'Ouest et au Sud-Ouest.
- Equipements loisirs (sport, culture…) : pastille verte → 3 pastilles sur le quartier Bois-l'Abbé (2 sur Plaine des Bordes et 1 au niveau du futur cinéma) ; 1 au niveau du Parc Départemental du Plateau ; 1 au niveau du centre-commercial Pince Vent.
- Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) : pastille rouge → L'hôpital Paul d'Egine ; et 4 pastilles en dehors des limites de la carte (hôpital Henri Mondor, La Salpêtrière, la préfecture de Créteil pour deux participants, la sous-préfecture de Nogent-sur-Marne pour deux participants).

Tracer sur la carte le principal trajet réalisé par les participants passant à proximité du tracé d'Altival

- Trajet 1 :
- Trajet 2 : 308 → vers Villiers → puis vers Noisy-le-Grand et/ou Gare de Champigny (pour les loisirs et la santé) et 208 → vers Champigny RER A
- Trajet 3 : La Varennes RER ← → Chennevières (pour l'accès aux commerces : Pince Vent, Leclerc, Lidl, Carrefour/Leclerc Pontault)
- Trajet 4 : Sucy Bonneuil RER
- Trajet 5 : Le 308 → vers Bonneuil (pour des rendez-vous ou des courses)

  La 193 → vers Pointe du Lac (pour des rendez-vous ou des courses)

  Le métro 8 → vers Créteil Soleil (pour des rendez-vous ou des courses)

Identifier quelles sont les principales difficultés par trajet et comment les améliorer ?

- Trajet 1: Les dessertes du 308 sur le parcours ; les voies de circulation ; le fait qu'il y ait plus de rotations de 308 que de bus 308 ; le temps pour rallier Paris en RER A et E.

- Trajet 2 : Les contraintes liées à l'APTR et son mode de fonctionnement ; le système d'affichage hors service pour la rotation des bus ; les travaux de voirie sur Chennevières.

Autre remarques ou suggestions pour relier Bois l'Abbé à Altival : Prolongation d'Altival vers Ormesson/Chennevières et Paris.

Compléments dans l'intervention orale de la table 1 :

L'animateur remarque que pour la table 1 les participants ont indiqué beaucoup sortir du territoire pour les services publics et de santé.

TABLE 2 (table composée par des élus)

Placer sur la carte les principaux lieux d'intérêts que vous fréquentez ?

- Lieux d'habitation : pastille noire → 1 à la limite Ouest de Champigny-sur-Marne ; 1 au niveau du Parc Départemental du Plateau ; 1 sur la commune de Chennevières-sur-Marne (à la frontière avec la commune d'Ormesson-sur-Marne)
- Lieux de travail : pastille jaune → 5 pastilles placées en dehors des limites de la cartes (Nanterre, Créteil, Paris, Orly et Ivry)
- Lieux de correspondance avec les transports en commun : pastille bleue → en gare de Les Boullereaux-Champigny (RER E) ; en gare de Champigny (RER A) et en gare de La Varenne-Chennevières (RER A)
- Equipements loisirs (sport, culture…) : pastille verte → le parc départemental de la Plaine des Bordes, le parc départemental du Plateau, le long de la Marne (2 pastilles), le cinéma de Champigny-sur-Marne ; le quartier Coeuilly, le quartier Les Mordacs
- Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) : pastille rouge → l'hôpital Paul d'Egine, la mairie de Champigny-sur-Marne, au niveau de la gare RER « Les Boullereaux-Champigny ». 1 gommette est également placée en dehors des limites de la carte, vers l'Ouest.

Tracer sur la carte le principal trajet réalisé par les participants passant à proximité du tracé d'Altival

- Trajet 1 (déplacements pour le travail) : de Champigny Plateau vers Créteil et vers les quartiers de Coeuilly, Mordacs et Bois l'Abbé / (pour M. le Maire et Mme Kennedy) de Champigny centre-ville aux Mordacs et à Bois l'Abbé / De Chennevières vers Paris 13ème et/ou Créteil
- Trajet 2 (déplacements pour les courses) : de Champigny Plateau vers Leclerc Champigny et/ou le centre commercial Pince Vent d'Ormesson-sur-Marne / du centre-ville de Champigny vers Leclerc Champigny et/ou le centre commercial Pince Vent d'Ormesson-sur-Marne
- Trajet 3 (déplacements pour les loisirs) : du centre-ville de Champigny vers la Gare de Lyon / de Champigny Plateau vers le centre-ville de Champigny, vers les différents quartiers des Mordacs, de Coeuilly et de Bois l'Abbé (pour le cinéma et le centre culturel)

Identifier quelles sont les principales difficultés par trajet et comment les améliorer ?

- Trajet 1 : La lenteur des bus due aux bouchons, au cadencement des bus et à la distance entre les stations
- Trajet 2 : La lenteur des bus due aux bouchons, au cadencement des bus et à la distance entre les stations
- Trajet 3 : La lenteur des bus due aux bouchons, au cadencement des bus et à la distance entre les stations

Autre remarques ou suggestions pour relier Bois l'Abbé à Altival : RAS.

Compléments dans l'intervention orale de la table 2 : La table n'est pas invitée à présenter son travail à l'oral.

TABLE 3 :

Placer sur la carte les principaux lieux d'intérêts que vous fréquentez ?

- Lieux d'habitation : pastille noire → 1 participant dans le quartier Les Mordacs et 3 dans le quartier de Bois l'Abbé
- Lieux de travail : pastille jaune → 1 participant travaille sur la commune de Chennevières-sur-Marne (à la frontière avec la ville d'Ormesson-sur-Marne) ; 3 travaillent en dehors des limites de la cartes (à Paris, Montrouge et Vincennes)
- Lieux de correspondance avec les transports en commun : pastille bleue → en gare de Villiers-sur-Marne Le-Plessis-Trévise (pour 2 participants) et en gare de Champigny (pour 1 participant)
- Equipements loisirs (sport, culture…) : pastille verte → dans le quartier Bois l'Abbé (pour la bibliothèque André Malraux et le futur cinéma) ; le cinéma de Champigny et la bibliothèque municipale de Chennevières-sur-Marne.
- Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) : pastille rouge → l'hôpital Saint-Camille à Bry-sur-Marne ; la mairie de Champigny-sur-Marne ; la mairie de Chennevières-sur-Marne ; la crèche et l'école du quartier de Bois l'Abbé.

Tracer sur la carte le principal trajet réalisé par les participants passant à proximité du tracé d'Altival

- Trajet 1 : Bois l'Abbé – Villiers gare – Travail – du lundi au vendredi (bus)
- Trajet 2 : Bois l'Abbé – Vincennes – Travail – du lundi au vendredi (bus)
- Trajet 3 : Bois l'Abbé – Chennevières (zone industrielle) – Travail – du lundi au vendredi (bus ou à pied)
- Trajet 4 : Bois l'Abbé – Villiers-sur-Marne – Travail – du lundi au vendredi (voiture)

Identifier quelles sont les principales difficultés par trajet et comment les améliorer ?

- Trajet 1 : Bouchons ; Bus bondés (sur la ligne 308) ; Fréquence irrégulière. Il y a une bonne amplitude mais les bus ne sont pas calés sur les horaires du RER. La solution serait Altival. Dans l'idéal, le participant aimerait une desserte à proximité de son domicile, et souhaiterait également une plus grande fréquence et régularité des bus.
- Trajet 2 : Bouchons sur la ligne 208 jusqu'à Champigny
- Trajet 3 : Sur les bus de la ligne 208 nuisances des enfants qui se rendent à l'école (bruyant, manque de calme, bousculades, certains enfants « parlent mal »). Sur les lignes 208 et 308 il y a souvent des retards. Le trajet idéal serait le même trajet avec des stations de bus plus accessibles.
- Trajet 4 : Bouchons. Les améliorations préconisées sont le développement des transports en commun et l'amélioration de la fréquence de passage des bus.

Autre remarques ou suggestions pour relier Bois l'Abbé à Altival :

- L'importance de l'aménagement de l'axe RD4
- Il faudrait pouvoir relier rapidement l'axe RD4. Il faut préserver les 2 axes existant entre le Plessis-Trévise et Salvador Allende.

Compléments dans l'intervention orale de la table 3 : RAS.

TABLE 4 (table composée par les élus de Chennevières) :

Placer sur la carte les principaux lieux d'intérêts que vous fréquentez ?

- Lieux d'habitation : pastille noire → 4 participants sur la commune de Chennevières-sur-Marne dont un à la frontière avec la commune d'Ormesson-sur-Marne ; 1 participant réside en dehors des limites de la carte vers l'Ouest
- Lieux de travail : pastille jaune → 2 sur la commune de Chennevières-sur-Marne ; 4 sur Paris
- Lieux de correspondance avec les transports en commun : pastille bleue → la gare de La Varenne Chennevières (RER A) pour 4 participants et la gare de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévise
- Equipements loisirs (sport, culture…) : pastille verte → la Plaine des Bordes, le parc du Château d'Ormesson, le centre-ville historique de Chennevières-sur-Marne (2 pastilles) ; 4 pastilles sont placées en dehors des limites de la carte, localisées à Paris
- Commerces : pastille marron → cinéma et centre commercial sur la commune de la Queue-en-Brie, les magasins à proximité de la gare RER La Varenne-Chennevières, le centre commercial du quartier Le Moulin à Chennevières-sur-Marne, le centre commercial dans le quartier du Belvédère à Chennevières-sur-Marne, le centre commercial Les Armoiries à Villiers-sur-Marne
- Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) : pastille rouge → la crèche du quartier Le Moulin à Chennevières-sur-Marne, la crèche du quartier de Bois l'Abbé, lu bureau de Poste et le théâtre dans le centre-historique de la commune de Chennevières-sur-Marne.

Tracer sur la carte le principal trajet réalisé par les participants passant à proximité du tracé d'Altival

- Trajet 1 : Centre-ville Chennevières – Saint-Maur-des-Fossés – Paris – Travail – du lundi au vendredi
- Trajet 2 : Centre-ville Chennevières – Gare de Villiers-sur-Marne
- Trajet 3 : Moulin Belvédère – Centre Commercial de Champigny
- Trajet 4 : Moulin Belvédère – Centre-ville historique, quartier du Fort de Champigny
- Trajet 5 : Paris – Bois l'Abbé (Plaine des Bordes) via la RD4

Identifier quelles sont les principales difficultés par trajet et comment les améliorer ?

- Trajet 1 : Les bouchons. Les améliorations : Altival depuis le centre-ville pour rejoindre la ligne 15 du métro
- Trajet 2 : La ligne 308 trop longue. Les améliorations : Altival depuis le centre-ville puis RER E
- Trajet 3 : Les bouchons et le manque de transports. Les améliorations : Altival depuis la place du 8 Mai 1945 puis arrêt au métro des 3 communes
- Trajet 4 : Pas de transport direct. Les améliorations : Altival
- Trajet 5 : La ligne 208 très chargée dès le départ du RER. Les améliorations : restructuration des lignes de bus (notamment les lignes 208 et 8).

Autre remarques ou suggestions pour relier Bois l'Abbé à Altival :

L'importance d'aménager la RD4, en restant conforme au PDU : pistes cyclables, transports en commun en site propre, voies routières existantes, larges trottoirs et commerces de ruralité.

Compléments dans l'intervention orale de la table 4 : La table n'est pas invitée à présenter son travail à l'oral.

Après les restitutions des tables 1 et 3, l'animateur demande si des personnes parmi les tables qui n'ont pas été interrogées veulent ajouter quelque chose, aucun participant ne souhaite intervenir.

L'animateur ajoute que toutes les contributions seront bien prises en compte dans le compte-rendu de l'atelier qui sera remis à l'équipe projet.

8- CONCLUSION

CONCLUSION GLOBALE DU PRESIDENT DU DEPARTEMENT

Le Président du département commence par remercier tous les participants pour leur travail. Il déclare que ce travail sur le projet Altival peut apporter des solutions concrètes aux problèmes que rencontrent les habitants. Il ajoute que la phase de concertation va se poursuivre dans les semaines à venir avec la volonté de faire converger les projets et les réflexions des uns et des autres.

L'animateur questionne les participants sur le format de l'atelier pour savoir s'il peut être repris lors des prochaines phases de concertation. Un participant répond que le fonctionnement en petit comité lui convient bien, mais ajoute qu'il aurait souhaité un temps de travail un peu plus long. Plusieurs autres participants confirment son avis.

L'animateur remercie tous les participants et rappelle les prochains rendez-vous de la concertation et les différents moyens d'expression et de communication.

8.3.2. Ateliers du quartier des Mordacs

ATELIER DU :	9 Juin 2016
SALLE / ADRESSE :	Maison pour tous Youri Gagarine 6 Avenue du 11 novembre 1918 94500 Champigny-sur-Marne
PARTICIPANTS :	7 personnes réparties sur 2 tables
ANIMATEUR :	Alexandra Merlot – Etat d'Esprit Stratis
DEBUT > FIN :	19h30/21h40
ELUS / SERVICES PRESENTS :	Marie KENNEDY, 11ème vice-présidente du Conseil départemental Christian FAUTRE, 1er adjoint au maire de Champigny-sur-Marne Bertrand GEORGES, Chargé du projet Altival à la Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements du Val-de-Marne

1- OUVERTURE DE L'ATELIER

- Accueil des participants par les membres de l'équipe projet et par Alexandra Merlot, d'Etat d'Esprit.
- Seules 2 tables (sur les 4 prévues) sont occupées par 7 participants.

2- INTRODUCTION DE M. CHRISTIAN FAUTRE, PRESIDENT DU DEPARTEMENT

M. Christian Fautre commence par remercier les participants et rappelle que ce projet de transport performant s'inscrira dans un territoire qui sera amené à se développer avec l'arrivée à la fois du métro, d'un atelier de maintenance et d'Altival.

Il ajoute que le projet intéresse à la fois les habitants et les élus de la Ville parce que l'objectif est de profiter de ces nouvelles infrastructures pour développer le territoire et en faire un secteur à dominante économique.

L'animateur reprend la parole pour présenter rapidement le déroulé de la soirée avec ses deux temps de travail, ainsi les acteurs présents qui seront amenés à intervenir.

3- BREF MOT D'ACCUEIL DE Mme. MARIE KENNEDY

L'animateur introduit et donne la parole à Mme. Marie KENNEDY

La vice-présidente du Conseil départemental commence par saluer les différents élus et excuse M. Christian Favier, président du Département, pour son absence. Elle poursuit en remerciant les participants pour leur présence.

Elle ajoute que venir à la rencontre des habitants du quartier des Mordacs est une préoccupation forte pour tous les élus départementaux. Elle considère que cette rencontre générera des propositions qui permettront de faire avancer le projet Altival et d'améliorer le réseau de bus existant.

Elle rappelle que l'objectif du Conseil Départemental est de prendre en compte et de répondre aux préoccupations des habitants, et ajoute que la concertation est la première étape du projet car plusieurs années d'étude sont à venir avant que les travaux ne débutent.

Mme Marie Kennedy indique qu'Altival n'est pas un projet comme les autres car c'est un projet qui propose des aménagements, mais surtout une amélioration de l'ensemble des lignes de bus du secteur. Elle rappelle qu'en 2022 deux gares du métro Grand Paris Express seront mises en service à Champigny-sur-Marne et qu'Altival est un nouvel espace réservé aux bus pensé pour rejoindre ces nouvelles gares. Elle ajoute qu'à terme la gare de Bry-Villiers-Champigny sera d'autant plus utile sur le territoire qu'elle sera également une nouvelle correspondance avec le RER E. Dans ce cadre, l'enjeu de l'amélioration du réseau de bus est primordial.

Elle rappelle que cette réflexion sur les projets futurs ne doit pas éclipser le travail d'amélioration immédiate du réseau de bus.

Elle affirme que l'un des enjeux d'Altival est d'améliorer la desserte du quartier, de lutter contre son enclavement, et de favoriser les échanges avec les zones d'emploi, pour que ces emplois en appellent d'autres. Elle rappelle que l'Etat et les collectivités projettent le développement des friches de l'ancien projet autoroutier qui séparent Champigny-sur-Marne en deux espaces. Mme. Kennedy ajoute donc que des milliers d'emplois sont attendus en lieu et place des friches, et affirme que l'amélioration du transport sera un facteur d'attraction primordial pour les futures entreprises. Elle poursuit en ajoutant qu'aujourd'hui se dessine une vision à long terme de l'évolution des quartiers de Champigny-sur-Marne.

Mme. la vice-présidente du Département conclut son intervention en saluant l'implication des différentes villes et municipalités dans ce projet: Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Chennevières, Ormesson-sur-Marne. Elle ajoute que le dialogue permanant entre le Conseil départemental, les communes et le STIF est une force pour ce projet et est méthode très différente de celle utilisée par l'Etat qui tente par exemple d'imposer des milliers de logements contre la volonté des communes.

Elle termine en remerciant la municipalité pour son accueil ainsi que tous les acteurs mobilisés autour de ce projet.

4- PRESENTATION DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION

L'animateur reprend la parole pour introduire la démarche de concertation au travers d'une brève présentation de sa définition, son but et ses enjeux. Elle revient ensuite sur les différents dispositifs d'expression mis en place dans le cadre de la concertation sur le projet Altival : les ateliers de travail ; la participation sur le site altival.fr, ou par voie postale ; les urnes placées en Mairie ; l'adresse e-mail et le numéro de téléphone créés à cet effet.

Enfin elle rappelle les règles élémentaires d'une concertation : le respect de l'avis et des temps de parole de chacun.

5- PRESENTATION GENERALE SUR LES BESOINS DE DEPLACEMENT ET LE PROJET ALTIVAL

Le projet est d'abord présenté dans une vidéo introduite par l'animateur.

Suite au visionnage de la vidéo l'animateur donne la parole à M. Bertrand Georges, chargé du projet et membre de l'équipe projet, pour un rappel des points clés du projet Altival au travers d'une présentation sur cartes. Il explique qu'il s'agit d'un projet multiple et complexe:

- Un projet qui concerne plusieurs sections allant de Noisy-le-Grand à Ormesson-sur-Marne ;
- Un projet qui permettra de rallier la future gare de Bry-Villiers-Champigny, et les deux gares existantes : la gare des Boullereaux et la gare de Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Trévise ;
- Un projet de constitution d'un site propre bus : avec l'utilisation des voiries existantes notamment la RD10 ; avec la création d'un prolongement de voirie départementale plus au Sud ; avec le réaménagement de la RD4 à Chennevières et Ormesson ;
- Un projet qui pense la desserte des quartiers, notamment ceux des Mordacs et de Bois l'Abbé, pour leur permettre un accès rapide à la future gare de Bry-Villiers-Champigny.

Il rappelle ensuite qu'Altival est un projet de collecteur de bus où différentes lignes de bus pourront emprunter le site propre pour aller plus vite, pour gagner en régularité et être plus efficace pour la desserte de ce secteur. Il ajoute que l'arrivée de la gare de Bry-Villiers-Champigny va changer le paysage de desserte en transports en commun sur le territoire et explique que le STIF réfléchit de son côté à une adaptation de ses lignes de bus afin de mieux desservir les gares actuelles et la future gare.

Il poursuit son intervention en abordant le prolongement de la RD10 au niveau du secteur qui devait autrefois accueillir un projet autoroutier qui a été abandonné. Il ajoute que l'objectif est d'utiliser ces emprises, qui sont aujourd'hui majoritairement des friches, pour créer la nouvelle voie de bus en site propre, accompagnée d'autres aménagements : des voies pour les véhicules, pour les vélos, du stationnement, des trottoirs et des plantations. Il rappelle que ces emprises permettront d'accueillir un développement urbain notamment sur Chennevières et Champigny-sur-Marne.

L'animateur reprend la parole pour savoir si les participants ont des premières questions sur ce qui vient de leur être présenté. Aucun participant n'a de question : M. Bertrand Georges reprend son intervention pour introduire les gains que générera le projet Altival.

Il explique que le site propre permettra aux bus d'être plus réguliers et plus rapides grâce aux tracés pensés en ligne droite et à la circulation des bus en dehors du trafic général qui leur évitera les embouteillages. Il illustre ses propos par une présentation des calculs sur le gain de temps pour divers trajets, réalisés dans le cadre des études d'avant-projet.

Il rappelle que l'idée de la soirée est de déterminer, autour de plusieurs questions, les besoins actuels et futurs en matière de transports en commun pour que le projet puisse s'adapter aux problématiques du territoire et de ses habitants :

- Faut-il et comment se rendre à la future gare de Bry-Villiers-Champigny ?
- Faut-il et comment se rendre au RER A à Noisy ?
- Quel type d'aménagement pour la voierie ?
- Comment rejoindre le tracé Altival ?
- Comment aménager la RD4 ?

Il poursuit en faisant un point sur le quartier des Mordacs / Le Plateau. Il rappelle qu'actuellement le secteur des Mordacs est desservi par deux bus le 308 qui va sur la gare de Villiers, et le 208 qui va sur Champigny centre et le RER A ; et que le quartier du Plateau est desservi par la ligne e bus 306 qui va en direction de Noisy-le-Grand.

L'animateur présente ensuite le temps de travail organisé en deux moments: une séquence de questionnaire sur les besoins en déplacement et un travail sur carte. A l'issue des deux séquences de travail, un bilan du travail de chacune des deux tables sera présenté par le représentant de la table.

6- TEMPS DE TRAVAIL N°1 – QUESTIONNAIRE : « VOS BESOINS DE DEPLACEMENTS »

Présentation par l'animateur du premier temps de travail conçu autour d'une fiche de contribution.

TABLE 1 (3 participants + le 1er adjoint de la Ville) :

Vos lieux d'habitation :

- Champigny-sur-Marne : 4 ; Quartiers concernés : Mordacs (pour 3 participants), Coeuilly (pour 1 participant)
- Chennevières-sur-Marne : 0
- Ormesson-sur-Marne : 0
- Bry-sur-Marne : 0
- Villiers-sur-Marne : 0
- Noisy-le-Grand : 0
- Autres villes, précisez : 0

Votre mode de transport privilégié :

- Bus : 2 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Travail, loisir
- Voiture : 1 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Pour tous les déplacements (handicap pour un participant)
- Vélo : 0
- RER : 1 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Travail, loisir
- A pied : 0

Quels freins à l'utilisation du bus ?

- Difficultés liées au handicap pour se rendre à l'arrêt de bus et pendant le trajet
- Le 208 A devient le 208 S ce qui rallonge le temps et oblige à passer par le quartier de Bois l'Abbé
- La fréquence : le 308 est trop chargé ; le 208 a peu de bus le week-end ; le quartier de Coeuilly est très mal desservi

Seriez-vous intéressés par un accès à la ligne 15 du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la Gare Bry-Villiers-Champigny ?

- Oui : 4 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Pour les loisirs et le travail.
- Non : 0

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Le bus
2. Le vélo
3. A pied
4. La voiture

Seriez-vous intéressés par un accès au RER A à Noisy-Mont d'Est ?

Oui pour tous les participants ; pour se rendre au centre commercial.

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Le bus
2. Le vélo

3. La voiture
4. A pied

Seriez-vous intéressés par un accès facilité de vos lignes de bus aux voies réservées Altival ?

Oui pour tous les participants ; pour les lignes 208 et 308.

Où aménager des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ?

- Axe 1 : RD10 prolongée ; Pourquoi ? Plus de facilité pour accéder à tous les autres moyens de transport
- Axe 2 : Avenue Maurice Thorez ; Pourquoi ? Aujourd'hui pour le RER E
- Axe 3 : RD4 prolongée ; Pourquoi ? Pour aller à Pince-Vent en site propre

Que pensez-vous du prolongement de la RD10 ?

Tous les participants sont favorables.

Pourquoi ? Pour désenclaver le quartier, attirer les entreprises et refaire le lien entre le haut et le bas de Champigny-sur-Marne.

Classez par ordre de priorité les aménagements à réaliser sur le prolongement de la RD10 ?

1. Voies réservées au bus
2. Trottoirs larges
3. Aménagements paysagers (arbres…)
4. Stationnement voitures
5. Voies de circulation voitures
6. Aménagements cyclables
7. Stationnement vélos sécurisés

Compléments dans l'intervention orale de la table 1:

La représentante de la table indique qu'il y a un problématique pour l'accès aux bus pour les personnes à mobilité réduite, notamment parce que les bus se parquent trop loin des trottoirs.

Elle ajoute qu'actuellement l'avenue Maurice Thorez est trop étroite ce qui rend difficile l'accès à la gare de Villiers.

Concernant la restitution du travail de la table 1, un participant de la table 2 interpelle le participant de la table 1 qui réside dans le quartier de Coeuilly pour savoir si ce dernier ne serait pas intéressé par la création d'une ligne qui desserve mieux Coeuilly, avec par exemple une voie qui relierait les Perroquets au quartier des Mordacs.

TABLE 2 (4 participants) :

Vos lieux d'habitation :

- Champigny-sur-Marne : 3 ; Quartiers concernés : Bois l'Abbé, les Mordacs et le centre-ville
- Chennevières-sur-Marne : 1 ; Quartiers concernés : Bois l'Abbé
- Ormesson-sur-Marne : 0
- Bry-sur-Marne : 0
- Villiers-sur-Marne : 0
- Noisy-le-Grand : 0
- Autres villes, précisez : 0

Votre mode de transport privilégié :

- Bus : 3 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Université, travail, loisir
- Voiture : 1 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Travail, loisir
- Vélo : 0
- RER : 3 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Université, travail, loisir
- A pied : 1 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Travail

Quels freins à l'utilisation du bus ?

- Les embouteillages
- L'absence de plan aux arrêts
- La régularité
- Le prix du ticket

Seriez-vous intéressés par un accès à la ligne 15 du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la Gare Bry-Villiers-Champigny ?

- Oui : 3 participants ; Pour quelles utilisations/destinations ? Connexion plus rapide au réseau de métro
- Non : 1 participant, qui s'oppose au projet de Grand Paris Express dans son ensemble

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Le bus
2. Le vélo
3. La voiture
4. A pied

Seriez-vous intéressés par un accès au RER A à Noisy-Mont d'Est ?

Oui pour tous les participants ; pour aller vers la Province et le centre commercial des Arcades

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Le bus
2. Le vélo
3. La voiture
4. A pied (trop loin)

Seriez-vous intéressés par un accès facilité de vos lignes de bus aux voies réservées Altival ?

Oui pour tous les participants ; pour la ligne 208 par exemple

Où aménager des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ?

- Axe 1 : Prolongement RD10 ; Pourquoi ? Pour désengorger les routes annexes comme l'avenue Maurice Thorez par exemple
- Axe 2 : RD4 ; Pourquoi ? Pour fluidifier le trafic
- Axe 3 : rue Ambroise Croizat
- Axe 4 : RD3

Que pensez-vous du prolongement de la RD10 ?

- 2 participants favorables ; Pourquoi ? Plus directe et gain de temps
- 2 participants défavorables ; Pourquoi ? Pour des questions liées au développement durable (augmentation du nombre d'automobiles et de camions)

Classez par ordre de priorité les aménagements à réaliser sur le prolongement de la RD10 ?

1. Voies réservées au bus
2. Aménagements cyclables
3. Trottoirs larges
4. Stationnement vélos sécurisés
5. Aménagements paysagers (arbres…)
6. Voies de circulation voitures
7. Stationnement voitures

Compléments dans l'intervention orale de la table 2: RAS.

7- TEMPS DE TRAVAIL N°2 – TRAVAIL SUR CARTE : « RELIER LE QUARTIER AU TRACE D'ALTIVAL »

L'animateur présente le deuxième temps de travail et les outils à disposition des personnes présentes (cartes, stylos, gommettes).

TABLE 1 :

Placer sur la carte les principaux lieux d'intérêts que vous fréquentez ?

- Lieux d'habitation : pastille noire → Quartier Les Mordacs (3) et Quartier Coeuilly (1)
- Lieux de travail : pastille jaune → Champigny-sur-Marne à proximité de l'hôpital Paul d'Egine pour 1 participant ; à la préfecture de Créteil pour 1 participant ; et Paris pour 1 participant.
- Lieux de correspondance avec les transports en commun : pastille bleue → gare de Champigny (RER A) pour 1 participant ; gare de Villiers-sur-Marne, Le Plessis-Trévise (RER) pour 1 participant
- Zones commerciales fréquentées : pastille marron → 3 participants au centre commercial des Arcades ; 3 participants au supermarché Leclerc de Champigny-sur-Marne ; 4 participants au centre-commercial Pince Vent
- Equipements loisirs (sport, culture…) : pastille verte → les bords de Marne (3 participants) ; le cinéma de Champigny (1 participant); le bois des Marmousets (2 participants) ; le parc des Morbras (1 participant) et les spectacles sur Paris (4 participants)
- Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) : pastille rouge → hôpital Paul d'Egine (2 participants), hôpital Saint-Camille (2 participants), hôpital privé de Marne-la-Vallée (2 participants) ainsi que les services situés dans le quartier des Mordacs pour tous les participants (la Poste, la CPAM, le centre de santé, la mairie annexe, le centre culturel Gérard Philippe et la bibliothèque)

Tracer sur la carte le principal trajet réalisé par les participants passant à proximité du tracé d'Altival

- Trajet 1 : Domicile à Coeuilly → Travail (mairie de Champigny) – Tous les jours

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? La voiture

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Les bouchons

- Trajet 2 : Domicile dans le quartier des Mordacs (voie Sonia Delaunay) → Centre-ville de Champigny – Tous les jours en journée

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? Le 208

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Pas de difficulté car le participant est retraité (et pas pressé)

- Trajet 3 : Domicile dans le quartier des Mordacs → Villiers → RER E pour Paris

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? Le 308

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Trop de passagers dans le bus ; pas assez de bus. Les bus articulés ont disparu. Trop de bouchons et de voitures garées en double file. Le rond-point, le feu de la voie Sonia Delaunay et la rue Sévigné sont très encombrés et très dangereux (le feu bloque tout). RAS pour le RER E.

- Trajet 4 : Domicile dans le quartier des Mordacs → centre-ville de Champigny

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? La voiture

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Trouver une place de stationnement pour personnes handicapées (par exemple, il n'y a plus de place devant la pharmacie avenue Maurice Thorez).

Autre remarques ou suggestions pour relier Les Mordacs et le Plateau à Altival :

Un arrêt proche de la résidence du Plateau et de la Tour Toit et Joie : ceci permettrait de changer la résidence afin qu'elle soit plus ouverte sur la ville. Aujourd'hui le vrai problème du quartier est la drogue et la délinquance, et Altival ne va peut-être pas le réduire. Le projet est attendu depuis longtemps dans le quartier car les résidents n'en peuvent plus des transports actuels.

Compléments dans l'intervention orale de la table 1 : RAS.

TABLE 2 :

Placer sur la carte les principaux lieux d'intérêts que vous fréquentez ?

- Lieux d'habitation : pastille noire → quartier des Mordacs (1) ; quartier de Bois l'Abbé (2) ; Paris (1)
- Lieux de travail : pastille jaune → 1 participant dans le centre-ville de Champigny-sur-Marne ; 1 participant à Malakoff ; 2 participants à Paris
- Lieux de correspondance avec les transports en commun : pastille bleue → gare de Villiers-sur-Marne, LE Plessis-Trévise (RER E) pour 3 participants ; gare de Champigny (RER A) pour 2 participants)
- Zones commerciales fréquentées : pastille marron → 2 participants au centre commercial des Arcades ; 1 participant au supermarché Leclerc de Champigny-sur-Marne ; 2 participants au centre-commercial Pince Vent
- Equipements loisirs (sport, culture…) : pastille verte → Café Le Belvédère (1 participant) ; Gymnase Léo Lagrange (1 participant) ; Cinéma Studio 66 (1 participant) ; Parc du Tremblay (1 participant) et Paris (1 participant).
- Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) : pastille rouge → hôpital Saint-Camille (1 participant) ; déchetterie de Champigny-sur-Marne (1 participant) ; centre culturel Gérard Philippe (1 participant) ; Centre Municipal de Santé Pierre Rouques (1 participant) ; Collège Albert Camus (1 participant) ; Mairie de Champigny-sur-Marne (1 participant) ; Mairie de Chennevières-sur-Marne (1 participant).

Tracer sur la carte le principal trajet réalisé par les participants passant à proximité du tracé d'Altival

- Trajet 1 : Bois l'Abbé → Villiers – En semaine (matin et soir) – Pour les études et le travail

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? Bus et RER

- Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Embouteillages (problème au rond-point Jesse Owens) sur l'avenue Maurice Thorez et l'avenue François Mitterrand

- Trajet 2 : Fort de Champigny → Avenue Roger Salengro (RD4)

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? Vélo et voiture

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? RD4 embouteillée qui oblige à emprunter des itinéraires « parallèles »

- Trajet 3 : Fort de Champigny → Gare de Villiers

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? Voiture

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Stationnement payant à Villiers qui oblige à se garer loin de la gare (notamment à Champigny car ce n'est pas payant)

Autre remarques ou suggestions pour relier Les Mordacs et le Plateau à Altival :

- Altival permettrait de désengorger le « nœud routier » au niveau du gymnase Jesse Owens
- Réglementer le stationnement dans les quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé
- Augmenter la fréquence des bus (5 minutes maximum en heures creuses)
- Amplitude horaire plus large le soir (pour permettre de revenir de Paris)

Autre suggestion pour le projet : un résistant est mort à proximité de la résidence des Lyonnes, peut-être qu'un arrêt de bus de l'une des lignes Altival pourrait porter son nom.

Compléments dans l'intervention orale de la table 2 : RAS.

Après les restitutions des tables 1 et 2, l'animateur demande si des participants parmi les tables veulent ajouter une remarque. Elle précise que leurs travaux sur les fiches de restitution seront bien pris en compte et permettront un travail de la part de l'équipe projet.

Bertrand Georges ajoute qu'il a noté la problématique au niveau du carrefour Jesse Owens et qu'une étude va être lancée pour voir quels aménagements peuvent être réalisés à ce niveau.

L'animateur reprend ensuite la parole pour rappeler les prochains rendez-vous de la concertation avec les ateliers et les rencontres entreprises à venir.

Une participante rebondit en ajoutant qu'il serait également important de connaitre les difficultés des salariés du centre-commercial Pince Vent, et rappelle qu'il ne faut pas uniquement consulter les entreprises du secteur mais aussi les salariés qui y travaillent.

Une représentante de l'équipe projet répond qu'une rencontre avec les salariés de Pince Vent était programmée la semaine précédente mais avait dû être annulée en raison des grèves et des intempéries. Elle ajoute que mercredi 15 juin, à la sortie de la rencontre entreprises l'équipe restera un peu plus longtemps afin d'aller à la rencontre des salariés et des clients.

La participante ajoute qu'elle souhaiterait pouvoir également faire elle-même le relai des salariés.

L'animateur lui répond qu'elle peut à la fois inviter les salariés à participer sur le site Internet Altival ou à envoyer un email à l'adresse créée à cet effet, mais également prendre les prospectus du projet qui sont munis de coupon-réponse afin de les distribuer aux salariés.

Un autre participant ajoute qu'il serait préférable de parler de vive-voix avec les salariés plutôt que de leur donner un prospectus que peu d'entre eux liraient.

L'animateur explique que cette remarque a bien été notée et que les membres de l'équipe projet iront rencontrer les salariés à l'issue de la rencontre entreprise du 15 juin 2016.

Un autre participant suggère ensuite le nom d'un résistant pour nommer l'un des futurs arrêts du tracé d'Altival.

L'équipe projet note la suggestion et l'animateur invite le participant à inscrire son idée sur la fiche de contribution.

8- CONCLUSION

CONCLUSION GLOBALE DE MME. MARIE KENNEDY

La vice-présidente du Département remercie tous les participants pour leur implication et pour tous les éléments importants qu'ils ont apportés au projet. Elle rappelle que le travail réalisé durant la soirée contribuera à faire évoluer le projet Altival.

8.3.3. Atelier du secteur Chennevières-Ormesson

ATELIER DU :	17 Juin 2016
SALLE / ADRESSE :	Salle des expositions 44 rue du Général De Gaulle 94430 Chennevières-sur-Marne
PARTICIPANTS :	17 personnes réparties sur 3 tables
ANIMATEUR :	Alexandra Merlot – Etat d'Esprit Stratis
DEBUT > FIN :	19h40/21h40
ELUS / SERVICES PRESENTS :	Alain AUDHEON, Conseiller départemental du Val-de-Marne Jean-Pierre BARNAUD, Maire de Chennevières-sur-Marne Bertrand GEORGES, Chargé du projet Altival à la Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements du Val-de-Marne

1- OUVERTURE DE L'ATELIER

- Accueil des participants par les membres de l'équipe projet et par Alexandra Merlot, d'Etat d'Esprit.
- 3 tables (sur les 4 prévues) sont occupées par 17 participants.

2- INTRODUCTION DE M. JEAN-PIERRE BARNAUD, MAIRE DE CHENNEVIERES-SUR-MARNE

M. Barnaud remercie tout d'abord les participants pour leur présence. Il rappelle que la réflexion menée avec le Cannavérois sur le PLU permet de mesurer le lien entre l'arrivée des transports en commun, les logements et l'activité économique. Il indique que le projet Altival est une préoccupation majeure pour la commune, car il s'agira de relier Chennevières-sur-Marne à la ligne 15 qui permettra à son tour de parvenir plus rapidement sur d'autres lieux stratégiques du territoire.

M. le Maire relève l'importance de la participation de toutes les villes et tous les quartiers dans la construction du projet. Il rappelle que pour que ces aménagements onéreux soient réalisés, une forte influence de la population est nécessaire. Il ajoute que cette exigence en termes de moyens est vitale pour le développement de l'Ile-de-France.

3- BREF MOT D'ACCUEIL DE M. ALAIN AUDHEON, CONSEILLER DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE

M. Audhéon commence par saluer et remercier les participants et les représentants des collectivités territoriales présents. Il indique que cette démarche de concertation est une pré-démarche où l'avis des citoyens est sollicité. Il rappelle que leur avis a déjà été recueilli au travers d'un formulaire qui a reçu un fort taux de réponses, aux alentours de 10%.

Il ajoute qu'Altival est né suite à l'abandon du projet d'autoroute A87 avec l'idée de désenclaver cette partie du département. Il rappelle que le projet Altival a eu le temps de mûrir et a surtout ressuscité grâce au projet de la gare de Bry-Villiers-Champigny.

M. Alain Audhéon rappelle qu'Altival n'est pas un bus mais un réseau de bus avec un site propre à certains endroits stratégiques du territoire. Il ajoute que la thématique principale de l'atelier du jour est la RD4 et indique que les rencontres avec les entreprises de la zone d'activités et avec les représentants du centre-commercial Pince-Vent ont toutes fait remonter le besoin de faire passer un bus au niveau de ces deux zones qui représentent plusieurs milliers d'emplois.

Il rappelle qu'une autre branche du projet Altival, aujourd'hui complètement éteinte, était initialement prévue pour aller jusqu'à Sucy-Bonneuil. Il ajoute que cet axe pourra s'avérer essentiel pour la commune de Chennevières-sur-Marne et que pour le faire ressusciter l'implication de la population sera essentielle.

Il clôt son intervention en remerciant la mairie de Chennevières-sur-Marne pour son accueil.

4- PRESENTATION DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION

L'animateur reprend la parole pour remercier les participants indique qu'ils sont plus nombreux à cet atelier que lors des précédentes rencontres. Elle poursuit en présentant le déroulement de la soirée en deux temps : d'abord un temps présentation du projet, puis un temps de travail par groupes.

L'animateur rappelle les éléments concernant la démarche de concertation au travers d'une brève présentation de sa définition, son but et ses enjeux. Elle revient ensuite sur les différents dispositifs d'expression mis en place dans le cadre de la concertation sur le projet Altival : les ateliers de travail ; la participation sur le site altival.fr, ou par voie postale ; les urnes placées en Mairie ; l'adresse e-mail et le numéro de téléphone créés à cet effet.

Enfin elle rappelle les règles élémentaires d'une concertation : le respect de l'avis et des temps de parole de chacun.

5- PRESENTATION GENERALE SUR LES BESOINS DE DEPLACEMENT ET LE PROJET ALTIVAL

Le projet est d'abord présenté dans une vidéo introduite par l'animateur.

Suite au visionnage de la vidéo l'animateur donne la parole à M. Bertrand Georges, chargé du projet et membre de l'équipe projet, pour un rappel des points clés du projet Altival au travers d'une présentation sur cartes. Il explique qu'il s'agit d'un projet multiple et complexe:

- Un projet qui concerne plusieurs sections allant de Noisy-le-Grand à Ormesson-sur-Marne, dont l'objectif est le développement urbain de tout ce secteur.
- Un projet qui permettra de rallier la future gare de Bry-Villiers-Champigny, et les deux gares existantes : la gare des Boullereaux et la gare de Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Trévise ;
- Un projet de constitution d'un site propre bus : avec l'utilisation des voiries existantes notamment la RD10 ; avec la création d'un prolongement de voirie départementale plus au Sud ; avec le réaménagement de la RD4 à Chennevières et Ormesson ;
- Un projet qui pense la desserte des quartiers, notamment ceux des Mordacs et de Bois l'Abbé, pour leur permettre un accès rapide à la future gare de Bry-Villiers-Champigny.

Concernant le prolongement vers Sucy-Bonneuil, M. Bertrand Georges indique que le STIF a jugé urgent de développer la future gare de Bry-Villiers-Champigny et de penser le rabattement vers celle-ci. Il

ajoute que la société a donc lancé les premières études sur cette section seulement mais que d'autres études devraient arriver par la suite pour la section vers Sucy-Bonneuil.

Il rappelle ensuite qu'Altival est un projet de collecteur de bus où différentes lignes de bus pourront emprunter le site propre pour aller plus vite, pour gagner en régularité et être plus efficaces pour la desserte de ce secteur. Il ajoute que l'arrivée de la gare de Bry-Villiers-Champigny va changer le paysage de desserte en transports en commun sur le territoire et explique que le STIF réfléchit de son côté à une adaptation de ses lignes de bus afin de mieux desservir les gares actuelles et la future gare. Pour cette raison, les lignes de bus qui circuleront sur le site propre ne sont pas encore connues.

M. Georges poursuit son intervention en revenant avec plus de précision sur le prolongement de la RD10 au niveau du secteur qui devait autrefois accueillir un projet autoroutier. Il ajoute que l'objectif est d'utiliser ces emprises, qui sont aujourd'hui majoritairement des friches, pour créer la nouvelle voirie structurante et un transport en commun.

M. le maire de Chennevières-sur-Marne intervient pour indiquer aux participants l'emplacement de la commune sur la carte.

Bertrand Georges indique ensuite, à l'aide d'un plan en coupe, les fonctionnalités qui pourraient être aménagées sur ce prolongement de la RD10 : un site propre bus, des voies pour la circulation générale, pour les vélos, du stationnement, des trottoirs et des plantations.

L'animateur reprend la parole pour savoir si les participants ont des premières questions sur le projet tel qu'il vient de leur être présenté.

- Un participant de la table 1 demande quelle sera la largeur de la voie de prolongement de la RD10.

Bertrand Georges répond que la largeur d'une voie avec un site propre bus et toutes les fonctionnalités complémentaires est à minima de 24 mètres, ce qui peut avoir des conséquences sur le stationnement et la largeur des trottoirs. Il ajoute que la coupe dessinée pour la présentation du projet est de 28 mètres. Il poursuit en rappelant que pour l'heure aucun élément précis sur la largeur ne peut être donné et que cette dernière dépendra des fonctionnalités qui seront souhaitées autour de la voie.

- Un deuxième participant de la table 1 intervient pour demander si une circulation est prévue pour le transit des poids lourds.

Bertrand Georges répond que la configuration de la voirie dépendra aussi de l'aménagement urbain du secteur dans lequel elle prendra place, donc la question des poids lourds est posée surtout dans certains secteurs comme sur Champigny-sur-Marne par exemple où le tissu économique pourrait être étendu.

Le participant poursuit son intervention en demandant si des parkings supplémentaires sont prévus en conséquence des flux que générera l'arrivée des nouveaux arrêts de bus et des gares.

Bertrand Georges répond que pour l'heure il est difficile de connaître le rabattement automobile qu'il y aura. Il rappelle que l'objectif du STIF n'est pas que les usagers viennent à la gare en voiture, mais plutôt par les transports en commun.

Le participant reprend en disant que pour arriver jusqu'aux transports en commun qui les achemineront ensuite vers la gare, les usagers se gareront au niveau des stations intermédiaires pour prendre ensuite les transports en commun. Il prend l'exemple de ce qui se passe actuellement à Chennevières-sur-Marne et note que l'arrivée d'Altival et de la nouvelle gare devrait accentuer le problème.

- Un troisième participant de la table 1 intervient pour demander plus d'explications sur le retardement de la partie allant jusqu'à Sucy-Bonneuil.

Bertrand Georges répond qu'il y a une forte volonté de l'ensemble des collectivités de poursuivre ce projet. Il rappelle toutefois que seul le STIF décidera de le faire ou non. Il ajoute que cette demande revient régulièrement au cours de la concertation et sera donc portée par l'équipe projet auprès du STIF.

Le participant demande donc si cette deuxième étape sera prévue après 2022, ce à quoi Bertrand Georges répond que pour l'heure, aucun planning n'est prévu pour cette deuxième phase.

Le participant reprend son intervention en indiquant que le plan en coupe de la RD10 tel que présenté, avec une seule voie pour les voitures dans un sens et dans l'autre, semble insuffisant.

M. le maire de Chennevières-sur-Marne note l'importance de la question posée. Il rappelle que pour l'heure le budget de 100 millions d'euros prévu pour le projet ne couvre que l'arrivée jusqu'au Fort. Il indique que c'est avec un objectif de ne pas aggraver les embouteillages, avec l'implantation de nouvelles constructions sans transports en commun dans le secteur, qu'a été pensé le PLU de la commune. Il rappelle que la réunion du jour est destinée à faire part des besoins en transports et ajoute que dans ce cadre la population doit se mobiliser pour que ce projet puisse aller plus loin, au moins jusqu'au secteur du Moulin.

L'animateur reprend la parole pour indiquer aux participants de ne poser que des questions relatives à la compréhension des caractéristiques du projet. Elle rappelle que le second temps de travail par groupes permettra aux participants de faire part de leurs recommandations.

- Un participant de la table 2 demande des explications concernant le déphasage entre la partie du projet prévue sur la RD4 et les autres parties du projet.

M. Bertrand Georges indique que la question du gabarit a été compliquée pour la RD4 où les emprises sont plus contraintes.

M. Jean-Pierre Barnaud ajoute que le problème se pose sur la commune d'Ormesson-sur-Marne, mais que ce n'est pas le cas à Chennevières-sur-Marne.

M. Alain Audhéon rappelle que cette partie n'a pas encore été étudiée par le STIF à cause de l'opposition de la municipalité de Chennevières-sur-Marne à tout projet de transports en commun pendant des années. Il ajoute que la situation a changé et qu'aujourd'hui les ateliers de concertation ont pour objectif de recueillir les avis et notamment de montrer que les parties prenantes du territoire souhaitent qu'Altival aille jusqu'au centre-commercial Pince-Vent.

Bertrand Georges ajoute que le STIF a étudié la possibilité d'implanter un site propre sur la RD4, avec une voie seulement pour éviter le problème d'élargissement.

M. le maire de Chennevières-sur-Marne ajoute qu'une voie unique de site propre n'est pas ce qui est souhaité sur la commune. Il indique toutefois que le système risque d'être unidirectionnel à Ormesson-sur-Marne car la largeur de la voie ne lui permet pas d'être bidirectionnelle.

- Une participante de la table 2 intervient pour savoir si les voies de bus seront situées au centre de voirie, comme sur le plan de coupe, ou s'ils pourraient circuler de part et d'autre.

Bertrand Georges répond que chacune des deux dispositions présente des avantages et des inconvénients, et l'emplacement de la voie pourra varier en fonction de la desserte prévue dans chacune des villes du tracé.

Il reprend ensuite sa présentation du projet en indiquant les intérêts que devrait présenter le projet à l'horizon 2022. Il explique que le site propre permettra aux bus d'être plus réguliers et plus rapides grâce aux tracés pensés en ligne droite et à la circulation des bus en dehors du trafic général qui leur

évitera les embouteillages. Il illustre ses propos par une présentation des calculs sur le gain de temps pour divers trajets, réalisés dans le cadre des études d'avant-projet.

M. Georges poursuit en présentant rapidement la desserte actuelle du quartier : avec deux lignes RATP (les lignes 208, qui permet d'aller sur le RER A, et 308, qui permet de rejoindre le RER E), et deux lignes Situes (la ligne 7 et la ligne 9).

Il rappelle que l'idée de la soirée est de déterminer, autour de plusieurs questions, les besoins actuels et futurs en matière de transports en commun pour que le projet puisse s'adapter aux problématiques du territoire et de ses habitants :

- Quels besoins actuels et futurs en transport en commun ?
- Quel rabattement vers la future gare Bry-Villiers-Champigny ?
- Quels aménagements prévoir sur la RD4 ?
- Comment faciliter l'accès de plus de 3000 salariés à la zone industrielle de Chennevières et au Centre commercial Pince-Vent (environ 40 000 salariés situés à moins de 500 mètres d'Altival dans son ensemble) ?

L'animateur présente ensuite le temps de travail organisé en deux moments: une séquence de questionnaire sur les besoins en déplacement et un travail sur carte. A l'issue des deux séquences de travail, un bilan du travail de chacune des deux tables sera présenté par le représentant de la table.

6- TEMPS DE TRAVAIL N°1 – QUESTIONNAIRE : « VOS BESOINS DE DEPLACEMENTS »

Présentation par l'animateur du premier temps de travail conçu autour d'une fiche de contribution.

Un participant de la table 1 demande si le prolongement de la RD10 dont il question dans la fiche de contribution correspond au trajet vers Sucy-Bonneuil. Bertrand Georges reprécise alors le périmètre compris dans ce temps de travail.

TABLE 1 (5 participants) :

Vos lieux d'habitation :

- Champigny-sur-Marne : 0 ;
- Chennevières-sur-Marne : 5 ; Quartiers concernés : Le Moulin (2 participants), le Fort (1 participant), La Maillaude (2 participants)
- Ormesson-sur-Marne : 0
- Bry-sur-Marne : 0
- Villiers-sur-Marne : 0
- Noisy-le-Grand : 0

Votre mode de transport privilégié :

- Bus : 1 ; Pour quelles utilisations/destinations ? RER
- Voiture : 4 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Divers
- Vélo : 3 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Centre-ville
- RER : 4 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Paris
- A pied : 2 ; Pour quelles utilisations/destinations ? RER et centre-ville

Quels freins à l'utilisation du bus ?

- Temps de trajet à cause de la circulation dense

- Fréquence faible en heures creuses
- Tracé du trajet non adapté (trop long)

Seriez-vous intéressés par un accès à la ligne 15 du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la Gare Bry-Villiers-Champigny ?

- Oui : 2 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Pour le RER E (si l'accès au bus est rapide) et pour la ligne 15 pour accéder à Roissy et Orly
- Non : 2, à cause du mauvais fonctionnement du RER E et de la proximité du RER A

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Bus
2. Vélo

Seriez-vous intéressés par un accès au RER A à Noisy-Mont d'Est ?

Non, pour tous les participants de la table 1.

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ? RAS.

Seriez-vous intéressés par un accès facilité de vos lignes de bus aux voies réservées Altival ?

Oui pour tous les participants, pour les lignes 208 et 308.

Où aménager des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ?

- Axe 1 : Rue Aristide Briand (2 participants pour et 3 participants contre)
- Axe 2 : RD4 (5 participants pour)
- Axe 3 : RD10 à prolonger

L'aménagement de voies réservées aux bus sur la route de la Libération (RD4) vous semble-t-il important ? Oui ; Pourquoi ? Pour accéder à Pince-Vent et à la zone industrielle.

Classez par ordre de priorité les aménagements de la route de la Libération (RD4) ?

1. Voies réservées au bus
2. Voies de circulation voitures
3. Trottoirs larges
4. Stationnement voitures
5. Aménagements paysagers (arbres…)
6. Aménagements cyclables
7. Stationnement vélos sécurisés

Que pensez-vous du prolongement de la RD10 pour accéder au nord du territoire et aux (futures) gares de métro et RER ?

Positif en théorie.

Compléments dans l'intervention orale de la table 1: RAS.

TABLE 2 (6 participants) :

Vos lieux d'habitation :

- Champigny-sur-Marne : 0 ;
- Chennevières-sur-Marne : 3 ; Quartiers concernés : Avenue Claire ; Route de la Libération
- Ormesson-sur-Marne : 1 ; Les Sonnettes

- Bry-sur-Marne : 0
- Villiers-sur-Marne : 0
- Noisy-le-Grand : 0
- Autres villes : Paris (Montmartre)

Votre mode de transport privilégié :

- Bus : oui ; Pour quelles utilisations/destinations ? RER A Champigny
- Voiture : oui ; Pour quelles utilisations/destinations ? Créteil
- Vélo : oui ; Pour quelles utilisations/destinations ? Chennevières
- RER : oui ; Pour quelles utilisations/destinations ? Paris
- A pied : oui ; Pour quelles utilisations/destinations ? Chennevières

Quels freins à l'utilisation du bus ?

- Le prix
- La fréquence
- La circulation lente des bus aux moments stratégiques (matin et soir)
- Le non-respect des horaires
- La durée du trajet

Seriez-vous intéressés par un accès à la ligne 15 du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la Gare Bry-Villiers-Champigny ?

Oui, pour accéder aux différentes lignes le RER et pour rejoindre Créteil l'Echat. Plus globalement, c'est intéressant pour améliorer les relations inter-banlieues.

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Bus
2. Voiture (avec parking)
3. Vélo (problèmes de vols à la station RER, il faudrait plus de pistes cyclables)
4. A pied (classé en dernier car trop éloigné)

Seriez-vous intéressés par un accès au RER A à Noisy-Mont d'Est ?

Non, pour tous les participants de la table 2 car il s'agit d'une station trop éloignée. Grâce à Altival c'est une station qui permettra d'accéder au RER A (et notamment au centre de Paris : Nation, Gare de Lyon, Châtelet).

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ? RAS.

Seriez-vous intéressés par un accès facilité de vos lignes de bus aux voies réservées Altival ?

Oui pour tous les participants, pour les lignes 308 et 208 B et S.

Où aménager des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ?

- Axe 1 : RD4 dans l'idéal ; Pourquoi ? Difficile à réaliser à cause d'une circulation automobile intensifiée ou d'expropriations.

L'aménagement de voies réservées aux bus sur la route de la Libération (RD4) vous semble-t-il important ? RAS.

Classez par ordre de priorité les aménagements de la route de la Libération (RD4) ?

1. Aménagements cyclables
2. Aménagements paysagers (arbres…)

3. Voies réservées au bus
4. Stationnement voiture
5. Stationnement vélos sécurisés
6. Voies de circulation voitures
7. Trottoirs larges

Que pensez-vous du prolongement de la RD10 pour accéder au nord du territoire et aux (futures) gares de métro et RER ?

RAS.

Compléments dans l'intervention orale de la table 2:

La représentante de la table 2 rappelle la nécessité de régler de manière globale l'ensemble des questions de transport, au moins au niveau du département, pour ne pas se retrouver face à des contradictions.

Les participants de la table sont plutôt favorables au prolongement de la RD10 même s'ils n'ont pas répondu sur la fiche de contribution.

TABLE 3 (6 participants) :

Vos lieux d'habitation :

- Champigny-sur-Marne : 0 ;
- Chennevières-sur-Marne : 6 ; Quartiers concernés : Belvédère, Fort, Paris, Chennevières
- Ormesson-sur-Marne : 0
- Bry-sur-Marne : 0
- Villiers-sur-Marne : 0
- Noisy-le-Grand : 0

Votre mode de transport privilégié :

- Bus : 2 ; Pour quelles utilisations/destinations ? RER La Varenne / Champigny
- Voiture : 6 ; Pour quelles utilisations/destinations ? RER La Varenne / Champigny
- Vélo : 0
- RER : 6 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Paris Vincennes
- A pied : 2 ; Pour quelles utilisations/destinations ? RAS

Quels freins à l'utilisation du bus ?

- Délais d'attente et manque de prévisibilité du délai
- Eloignement de l'arrêt
- Fréquence
- Obligation de reprendre un ticket du fait du changement de zone
- Bus surchargés / manque de place

Seriez-vous intéressés par un accès à la ligne 15 du métro du Grand Paris Express ou au RER E à la Gare Bry-Villiers-Champigny ?

- Oui : 5 ; Pour quelles utilisations/destinations ? Eventuellement pour l'aéroport d'Orly
- Non : 1 participant n'en a pas l'utilité au quotidien

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Bus

2. Voiture
3. Vélo
4. Deux-roues et motos
5. A pied

Seriez-vous intéressés par un accès au RER A à Noisy-Mont d'Est ?

Oui pour tous les participants de la table 3, pour accéder à Paris et à l'Est (Disney, Val d'Europe et le TGV)

Quel moyen vous semble-t-il le plus important pour y accéder (par ordre de priorité) ?

1. Bus
2. Voiture
3. Vélo
4. A pied

Seriez-vous intéressés par un accès facilité de vos lignes de bus aux voies réservées Altival ?

Oui, pour toutes les lignes

Où aménager des voies réservées aux bus pour faciliter leur circulation ?

- Axe 1 : RD10 ; Pourquoi ? Parce qu'il y a de la place
- Axe 2 : RD4 ; Pourquoi ? Nécessité de prolonger jusqu'à Pince-Vent
- Axe 3 : Vers le Moulin ; Pourquoi ? Il est important que tout Chennevières bénéficie de l'amélioration des transports en commun.

L'aménagement de voies réservées aux bus sur la route de la Libération (RD4) vous semble-t-il important ? Oui ; Pourquoi ? Pour toutes les raisons précédentes.

Classez par ordre de priorité les aménagements de la route de la Libération (RD4) ?

1. Voies réservées au bus
2. Voies de circulation voitures
3. Aménagements cyclables
4. Trottoirs larges
5. Aménagements paysagers (arbres…)
6. Stationnement vélos sécurisés
7. Stationnement voitures (création de parkings en amont)

Que pensez-vous du prolongement de la RD10 pour accéder au nord du territoire et aux (futures) gares de métro et RER ?

Très favorables.

Compléments dans l'intervention orale de la table 3:

Le représentant de la table 3 indique que l'aménagement de la RD10 permettra de créer un itinéraire de délestage qui ne peut aller que vers de l'amélioration, puisque le projet ne part de rien d'existant. on part de rien du tout donc ça crée un itinéraire de délestage et on ne peut aller que vers de l'amélioration. Il ajoute qu'il faut veiller à ne pas accentuer les problèmes sur la RD4, mais indique toutefois qu'il s'agit d'un axe qui nous semble nécessaire pour desservir Pince-Vent.

7- TEMPS DE TRAVAIL N°2 – TRAVAIL SUR CARTE : « RELIER LE QUARTIER AU TRACE D'ALTIVAL »

L'animateur présente le deuxième temps de travail et les outils à disposition des personnes présentes (cartes, stylos, gommettes).

TABLE 1 :

Placer sur la carte les principaux lieux d'intérêts que vous fréquentez ?

- Lieux d'habitation : pastille noire → Le Belvédère (4 participants) ; Le Fort (1 participant)
- Lieux de travail : pastille jaune → RAS
- Lieux de correspondance avec les transports en commun : pastille bleue → gare de la Varenne-Chennevières sur la ligne de RER A (pour 4 participants) ; gare de Champigny sur la ligne du RER A (pour 1 participant)
- Zones commerciales fréquentées : pastille marron → centre commercial les Arcades à Noisy-le-Grand (pour 1 participant) ; Bricorama et Ikea de Villiers-sur-Marne (pour 2 participants) ; Leclerc de Champigny-sur-Marne (pour 2 participants) ; centre-commercial Pince-Vent (pour tous les participants) ; les 4 Chênes (pour 4 participants).
- Equipements loisirs (sport, culture…) : pastille verte → les salles de gym de Champigny-sur-Marne et de Chennevières-sur-Marne (pour 1 participant) ; et hors des limites du territoire le bowling O'Zone (pour 1 participant) et le parc de Saint-Maur (pour 2 participants)
- Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) : pastille rouge → mairie de Chennevières-sur-Marne pour tous les participants ; Paris pour 1 participant.

Tracer sur la carte le principal trajet réalisé par chaque participant passant à proximité du tracé d'Altival

- Trajet 1 : du domicile vers le centre-commercial Pince-Vent (pour 4 participants)
  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? La voiture
  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? RAS
- Trajet 2 : du domicile vers Créteil (pour 1 participant)
  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? La voiture
  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? RAS
- Trajet 3 : du domicile vers Paris (pour 3 participants)
  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? La voiture et le RER A
  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Les problèmes de circulation

Autre remarques ou suggestions pour relier l'Ouest de Chennevières et Ormesson à Altival :

Les accès piétons et les trottoirs.

Compléments dans l'intervention orale de la table 1 : RAS.

TABLE 2 :

Placer sur la carte les principaux lieux d'intérêts que vous fréquentez ?

- Lieux d'habitation : pastille noire → Autour de la RD4 (pour 3 participants)
- Lieux de travail : pastille jaune → A Chennevières-sur-Marne (pour 1 participant), à Paris (pour 2 participants), à Montreuil (pour 1 participant)

- Lieux de correspondance avec les transports en commun : pastille bleue → le long de la route de la Libération pour 3 participants ; la gare de La Varenne-Chennevières sur la ligne du RER A pour 1 participant ; la gare de Champigny sur la ligne du RER A pour 3 participants
- Zones commerciales fréquentées : pastille marron → Magasin Leclerc de Champigny-sur-Marne ; le supermarché Franprix dans le quartier du Moulin ; le centre-commercial Pince-Vent ; les 4 Chênes.
- Equipements loisirs (sport, culture…) : pastille verte → la piscine de Champigny-sur-Marne ; la piscine de Sucy-Bonneuil ; la salle de gym de Villiers-sur-Marne ; plusieurs équipements dans le quartier de Bois l'Abbé.
- Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) : pastille rouge → la mairie de Chennevières-sur-Marne.

Tracer sur la carte le principal trajet réalisé par chaque participant passant à proximité du tracé d'Altival

- Trajet 1 : Ormesson-sur-Marne (Pince-Vent) vers Paris

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? Voiture ou bus, puis RER A

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Le temps de transport et les problèmes de stationnement

- Trajet 2 : la RD4 vers Paris (RER A)

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? Bus et RER A

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Le temps de transport et les problèmes de stationnement

- Trajet 3 : la RD4 vers le RER de Champigny

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? Voiture ou bus, puis RER A

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ?

Autre remarques ou suggestions pour relier l'Ouest de Chennevières et Ormesson à Altival :

Dans l'absolu, pour les utilisateurs du bus à partir de la RD4 il faudrait aménager 2 voies de bus en site propre avec des pistes cyclables, des trottoirs et des arbres, et faite en sorte que cette voie devienne un boulevard urbain.

Compléments dans l'intervention orale de la table 2 : Le représentant de la table 2 relève qu'aujourd'hui il est impossible de se garer à la station de Saint-Maur.

TABLE 3 :

Placer sur la carte les principaux lieux d'intérêts que vous fréquentez ?

- Lieux d'habitation : pastille noire → A Ormesson-sur-Marne (1 participant) ; Le Fort (1 participant) ; le Belvédère (3 participants) ; le quartier Paris Chennevières (1 participant)
- Lieux de travail : pastille jaune → 1 participant à Saint-Maur-des-Fossés ; 1 participant à l'hôpital Saint-Camille ; 2 participants à Noisy-le-Grand et 2 participants à Vincennes.
- Lieux de correspondance avec les transports en commun : pastille bleue → la gare de la Varenne-Chennevières sur la ligne du RER A (pour 4 participants) ; la gare de Champigny sur la ligne du RER A (pour 1 participant) ; la gare de Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Trévise (pour 1 participant)
- Zones commerciales fréquentées : pastille marron → le centre-commercial les Arcades à Noisy-le-Grand ; les magasins Bricorama et Ikea à Champigny-sur-Marne ; le centre-commercial Pince-Vent

- Equipements loisirs (sport, culture…) : pastille verte → le parc départemental de la Plaine des Bordes ; les bords de Marne ; le cinéma et autres équipements à proximité de la station RER de La Varenne-Chennevières à Saint-Maur-des-Fossés ; la piscine de Champigny et les équipements de loisirs sur Paris
- Les services publics (crèches, écoles, mairies, santé…) : pastille rouge → la mairie de Chennevières-sur-Marne, l'école du Moulin

Tracer sur la carte le principal trajet réalisé par chaque participant passant à proximité du tracé d'Altival

- Trajet 1 : Le Belvédère vers le RER A La Varenne

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? En voiture (pour 1 participant) et à pied (pour un second participant)

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Les embouteillages ; le danger à cause des trottoirs trop étroits voire inexistants ; le stationnement difficile

- Trajet 2 : Le Moulin vers l'hôpital Saint-Camille

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? En voiture

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Les embouteillages et le stationnement difficile

- Trajet 3 : La RD4 vers le RER de Champigny

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? En voiture

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Les embouteillages et le stationnement difficile

- Trajet 4 : Le Belvédère vers Noisy-le-Champ

  - Quel mode de transport utilisez-vous actuellement ? En voiture

  - Quelles sont les principales difficultés rencontrées aujourd'hui ? Pas de difficulté

Autre remarques ou suggestions pour relier l'Ouest de Chennevières et Ormesson à Altival :

Mise en place d'un système de téléphérique entre le Moulin et la gare de Sucy.

Compléments dans l'intervention orale de la table 3 : RAS.

Après les restitutions des 3 tables, l'animateur demande si les participants ont d'autres remarques et invite les membres de l'équipe projet qui le souhaitent, à dire un mot de conclusion.

8- CONCLUSION

CONCLUSION GLOBALE DE M. ALAIN AUDHEON

M. Alain Audhéon indique que la priorité est bien de rééquilibrer l'ensemble de la région parisienne au niveau des emplois, qui se concentrent d'un côté du territoire, et des actifs qui résident de l'autre côté. Il rappelle que rien ne doit occulter l'amélioration des transports existants. Il note les difficultés pour rejoindre les différentes stations RER et les problèmes d'engorgement de certains axes. Il ajoute qu'Altival ne réglera pas tous ces problèmes et indique que c'est maintenant au STIF d'apporter des améliorations.

Il clôt son intervention en remerciant les participants pour leur contribution. Il rappelle que de nombreuses actions de concertation sont mises en place à l'initiative du département sur diverses thématiques afin de recueillir au mieux les avis des habitants.

L'animateur conclut en rappelant les modalités de participation et d'expression sur le projet Altival. Elle remercie une nouvelle fois les participants.

8.4. LES AVIS

8.4.1. Les lettres des collectivités

La lettre de la ville de Chennevières

Ville de Chennevières-sur-Marne

D.T.V.D.
15 JUIN 2016
N° ARRIVEE

16-004600-A
08/06/16

Chennevières-sur-Marne,
Le 31 mai 2016

Courrier référencé : LV-2016
N° de référence 13
Affaire suivie par Laura VANTAL
Chargée d'études Aménagement
Tél. : 01 45 94 74 70

DTVD/SGP
27 JUIN 2016
COURRIER-ARRIVEE

Monsieur Christian FAVIER
Président
Conseil Départemental du Val-de-Marne
Hôtel du département
94054 Créteil cedex

Objet : Avis de la Ville de Chennevières dans le cadre de la concertation règlementaire concernant Altival

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la concertation réglementaire organisée par le Département du Val-de-Marne du lundi 9 mai au dimanche 19 juin 2016, la Ville de Chennevières souhaite vous faire part de son avis concernant l'infrastructure Altival.

Tout d'abord la Ville de Chennevières se félicite de l'intérêt porté par le Conseil Départemental du Val-de-Marne sur ce dossier. Altival va améliorer les transports en commun en accompagnant le développement des lignes de bus actuelles et en facilitant l'accès aux gares du RER A et du Grand Paris Express. Le projet permettra à nos habitants de rejoindre rapidement les pôles de transport mais également les services publics, commerces, entreprises et espaces de loisirs.

Bien que l'arrivée de l'infrastructure Altival jusqu'à la RD4 à Chennevières soit une satisfaction pour la Ville, la section RD4 entre la tour hertzienne et le carrefour Pince-Vent n'a pas été retenue par le STIF dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales. Le Département du Val-de-Marne a cependant souhaité porter cette section à la concertation.

Dans le quartier du Bois l'Abbé, où il s'agit principalement de voirie de desserte résidentielle et d'espaces contraints, les bus pourront partager la route avec les autres véhicules. Altival pourrait consister en des aménagements de voiries ponctuels.

En revanche, sur la RD4 qui constitue un axe dense de circulation, la Ville de Chennevières ne peut se satisfaire d'aménagements ponctuels. La RD4, aujourd'hui très dégradée et identifiée comme une coupure au sein de la Ville, sera demain un axe important de rabattement vers les gares du Grand Paris Express pour les habitants du secteur mais aussi de Seine-et-Marne. Une infrastructure de transports en commun efficace est nécessaire. La création d'un couloir de bus bidirectionnel dédié est indispensable afin de ne pas insérer les bus dans la circulation automobile et ainsi améliorer le temps de trajet vers les gares.

C'est pourquoi le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Chennevières, actuellement en révision et arrêté en Conseil de Territoire le 13 avril 2016, prévoit sur la RD4 un emplacement réservé au profit du Département d'une largeur de 28 mètres, pour la réalisation d'un projet de voirie.

Chennevières

Hôtel de Ville
14 avenue du Maréchal Leclerc
94430 Chennevières-sur-Marne
Téléphone : 01 45 94 74 74 - www.chennevieres.com

Ce projet de voirie d'ampleur sur la RD4 permettra de requalifier cet axe grâce à des aménagements de bandes cyclables protégées, de trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite, d'espaces végétalisés mais également de places de stationnements identifiées.

Enfin, le prolongement de l'infrastructure Altival au Sud vers Sucy-en-Brie reste indispensable pour accompagner l'aménagement des emprises de l'ex-Voie de Desserte Orientale. La Municipalité restera vigilante sur ce point.

Comptant sur la prise en compte de l'avis de la Ville lors de la conduite des études complémentaires, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Pierre BARNAUD

Jean Pierre BARNAUD

Maire,
Vice-Président du Territoire.

La réponse du Département du Val-de-Marne à la ville de Chennevières

VAL de MARNE
Le département

POLE AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
Direction des Transports de la Voirie et des Déplacements
Service des Grands Projets
Tél : 01.49.56.55.70
Affaire suivie par : Bertrand GEORGES
Bertrand.georges@valdemarne.fr
DTVD-SGP BG/KB N° 2016-/191

Jean-Pierre BARNAUD
Maire de Chennevieres-sur-Marne
Hôtel de Ville
14 avenue du Maréchal Leclerc
94433 CHENNEVIERES-SUR-MARNE Cedex

Elise : n° 4600

Créteil, le 12 JUIL. 2016

OBJET : Projet Altival – concertation préalable

Monsieur le Maire,

Je fais suite à votre lettre du 31 mai 2016, relative à la concertation préalable du projet Altival.

Par la présente, je tiens à vous remercier de votre contribution écrite et de la mobilisation, de la participation de la ville de Chennevières-sur-Marne dans le cadre de l'organisation des ateliers de rencontres qui se sont notamment déroulés sur votre territoire.

Comme vous le soulignez, le Département a souhaité réintégrer la section de la RD4 entre le secteur « Tour Hertzienne » et le carrefour Pince-Vent dans la concertation préalable du projet Altival.

Le Département a par ailleurs signifié à la ville de Chennevières-sur-Marne, son accord pour reprendre à son compte l'emplacement réservé de l'Etat pour le projet d'élargissement à 28 mètres de cet axe, bien qu'aucun projet ne soit défini aujourd'hui.

Les débats qui se sont tenus lors des rencontres de la concertation ont en effet montré le souhait des habitants et des usagers de requalifier cet axe départemental en développant les transports en commun. Ces éléments de discussions et ces avis seront intégrés dans le bilan de la concertation qui sera établi et validé à l'automne 2016.

Le Département du Val-de-Marne ne manquera pas d'associer la ville de Chennevières-sur-Marne à la poursuite des études et notamment à l'élaboration du schéma de principe du projet Altival.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, mes respectueuses salutations

Le Président du Conseil départemental
Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation
le Vice-Président

Pierre GARZON

Monsieur le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne
Direction des Transports de la Voirie et des Déplacements/Service Grands Projets
Hôtel du Département
21 – 29 avenue du Général de Gaulle
94054 - Créteil Cedex

3994 Coût d'un appel local depuis un poste fixe
valdemarne.fr

La lettre de la ville de Noisy-le-Grand

Ville de
NOISY
le Grand

Voir DG / Courrier élus

16-003877-A
12/05/16

Madame le Maire

N/Réf. : CAB/BM/NS/VM 1605004

Monsieur Christian FAVIER
Président du Conseil Départemental
Hôtel du département
21 avenue du Général-de-Gaulle
94054 Créteil Cedex

Noisy-le-Grand, le 10 mai 2016

Monsieur le Président,

Le 13 avril dernier s'est déroulée une réunion de présentation du projet ALTIVAL.

Cette réunion a permis au Directeur de Communication ainsi qu'a la Chargée d'Etudes et d'Opération de la Ville de Noisy le Grand, d'appréhender les dispositifs de communication mis en place pour la concertation.

A mon grand étonnement, le service Urbanisme de Noisy le Grand ne disposait d'aucun élément concernant ce projet.

Par ailleurs, vos services m'indiquent que dans la mesure où le tracé d'ACTIVAL est le même que celui d'Est TVM pour la ville de Noisy le Grand, la concertation se résumerait à une diffusion d'outils information-communication sur ma commune.

Je suis assez surprise que la ville ne soit pas inclue dans ce dispositif de concertation bien que faisant partie du tracé ALTIVAL.

Peut être aurait il été préférable de mieux informer les Noiséens, notamment au regard de leur besoin de rejoindre rapidement le métro et la future gare de RER E.

Je regrette que Noisy le Grand n'ai pas été mieux associée à ce projet.

Nous travaillons dès à présent avec les services du Conseil Départemental du Val de Marne, afin de pallier à ce manque de coopération.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à mon courrier, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Brigitte MARSIGNY
Maire de Noisy-le-Grand
Conseiller Régional Ile-de-France

Hôtel de Ville - BP 49 - 93161 Noisy-le-Grand Cedex - Tél. : 01 45 92 75 75 - www.noisylegrand.fr

La réponse du Département du Val-de-Marne à la ville de Noisy-le-Grand

VAL de MARNE
Le département

POLE AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
Direction des Transports de la Voirie et des Déplacements
Service des Grands Projets
Tél : 01.49.56.55.70
Affaire suivie par : Bertrand GEORGES
Bertrand.georges@valdemarne.fr
DTVD-SGP BG/KB N° 2016- 175

Madame Brigitte MARSIGNY
Maire de Noisy-le-Grand Conseiller Régional d'Ile de France,
Hôtel de Ville
BP 49
93161 NOISY LE GRAND

en AR

N° Elise : 003877

Créteil, le 24 JUIN 2016

OBJET : Concertation ALTIVAL

Madame le Maire,

C'est avec une très grande attention que j'ai pris connaissance de votre courrier en date du 10 mai, portant sur la concertation de l'infrastructure ALTIVAL destinée à accueillir les lignes de bus facilitant les correspondances avec les lignes A,E du RER et la Ligne 15 du futur métro du Grand Paris Express.

Je me réfère à la réunion de présentation du projet en date du 13 avril 2016, au cours de laquelle, compte tenu de la connaissance préalable, la demande des représentants de la ville d'être associée à la concertation n'est pas apparue évidente

En effet, dans le Dossier des Orientations et Caractéristiques du Projet (DOCP), approuvé par le STIF le secteur d'étude exclut le tronçon commun Est-TVM /ALTIVAL car celui-ci avait déjà fait l'objet d'une concertation avant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Cependant, je conçois que cette présomption d'accord de principe à priori largement partagée, aurait pu être réaffirmée ;

Pour satisfaire à votre demande, j'ai invité les services à convenir d'une présence le mardi 7 juin de 17h à 19h à la gare routière pour une campagne d'information à l'attention des Noiséens.
Bien entendu, je renouvelle la demande auprès des services départementaux pour la totale mise à disposition de tous les supports de communication afin de permettre l'exposé des enjeux du projet dans votre bulletin municipal si vous en ressentiez la nécessité.

Soyez cependant certaine, que je ne manquerai pas de vous adresser le bilan des avis recueillis lors de la concertation. Et par ailleurs, je m'engage à une plus étroite collaboration pour les prochaines phases d'élaboration du projet notamment le Schéma de Principe et la mise au point du dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

J'espère ainsi que ces propositions recueilleront votre assentiment, et vous prie d'agréer, Madame le Maire, l'expression de mes hommages respectueux.

Le Président du Conseil départemental
Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation
le Vice-Président

Pierre GARZON

Monsieur le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne
Direction des Transports de la Voirie et des Déplacements/Service Grands Projets
Hôtel du Département -
21 - 29 avenue du Général de Gaulle
94054 - Créteil Cedex

3994 Coût d'un appel local depuis un poste fixe
valdemarne.fr

La lettre du Département de Seine-et-Marne

DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE
DE L'ENVIRONNEMENT, DES DÉPLACEMENTS ET
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Melun, le 17 JUIN 2016

Dossier suivi par Frédéric GERAADS:
Tél : 01 64 14 78 74
frederic.geraads@departement77.fr
Nos réf. : DGAA/DT/CM/D16-009422-DT
Vos réf. : DTVD-SGP BG/KB2016/120

D.I.V.D.
21 JUIN 2016
N° ARRIVÉE

Monsieur Nicolas MATI
Direction des Transports de la Voirie et des Déplacements
Hôtel du Département
21 - 29 avenue du Général de Gaulle
94054 - Créteil Cedex

SERVICE COURRIER ECH
21 JUIN 2016
ARRIVÉE

21 JUIN 2016

OBJET : Projet Altival - concertation préalable

Monsieur le Directeur,

Par courrier en date du 25 mai dernier, votre collectivité a invité le Département de Seine-et-Marne à transmettre un avis motivé sur le projet Altival dont le STIF vous a confié la maîtrise d'ouvrage.

Ce projet, qui consiste en la réalisation d'un site propre bus entre Ormesson et Noisy-le-Grand/ Mont-d'Est via la future gare de Bry-Villiers-Champigny permettra en premier lieu, pour les habitants et salariés des 6 communes traversées de votre territoire, de rejoindre plus rapidement le RER A et le RER E, la ligne P et la ligne 15 du métro du Grand Paris Express. Il viendra ainsi consolider et prolonger, la rocade (TVM, TCSP Pompadour – Sucy Bonneuil) déjà avancée sur la proche couronne sud-est.

Le Département soutient naturellement ce projet Altival qui renforcera le maillage et l'efficacité des infrastructures de transport en frange de la Seine-et-Marne. Pour notre Département, ce projet permettra, depuis les communes du Val de Marne, une amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité des pôles d'emplois, d'enseignements supérieurs et de de recherches, de services et de loisirs de Noisy/Champs, de la cité Descartes, et des secteurs 3-et-4 de Marne-la-Vallée, mais également des pôles situés le long du RER E.

En effet, Altival favorisera les nombreux déplacements domicile – travail, en provenance du territoire d'étude vers la Seine-et-Marne (26% des 82000 déplacements – INSEE 2011), et le basculement des fréquentations du RER A vers le RER E, sur les marges du département.

De plus, il stimulera l'emploi sur le Haut Val-de-Marne, en desservant des zones d'activités existantes et en projet, en limites du département de Seine-et-Marne. Il facilitera les flux d'actifs vers le Haut Val de Marne en provenance des franges Est de la Seine et Marne, et favorisera de nouvelles possibilité de rabattements vers la future gare de Bry-Villiers-Champigny, notamment pour les actifs du sud de la commune de Pontault-Combault.

A cet égard, le Département souhaiterait que les lignes de bus qui pourront circuler sur l'infrastructure en site propre d'Altival, existantes et à créer ou restructurer, soit identifiées dans les phases ultérieures d'études. L'opportunité d'une ligne de bus au départ de la Commune de Pontault-Combault pourrait utilement être étudiée, en s'appuyant sur la réflexion globale que le Département du Val-de-Marne souhaite mener sur les possibilités d'aménagement de la RD4 entre Chennevières-sur-Marne et la Queue-en-Brie.

Souhaitant que Altival se concrétise dans les années à venir et contribue à l'amélioration de la qualité des transports de l'est francilien, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sincères salutations.

DTVD/SGP

28 JUIN 2016

Christophe DENIOT
Directeur général adjoint

COURRIER ARRIVEE

SEINE & MARNE 77 LE DÉPARTEMENT

Les informations recueillies peuvent être enregistrées dans le logiciel du courrier et dans la base de contacts du Département. Les services concernés en sont les destinataires. Conformément à la Loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant, que vous pouvez exercer auprès du service courrier et accueil - Hôtel du Département CS 50377 - 77010 Melun cedex.

HÔTEL DU DÉPARTEMENT - CS 50377 - 77010 MELUN CEDEX • departement@departement77.fr • 01 64 14 77 77 • SEINE-ET-MARNE.FR

8.4.2. Les avis internet

Sont diffusés ci-dessous l'ensemble des avis exprimés lors de la concertation par internet dans leur intégralité. Seuls les noms des personnes ayant signées ont été masqués. Le Département du Val-de-Marne et ses partenaires ne sont pas responsables des propos qui sont tenus dans ces avis, émis en toute liberté par les internautes.

Un beau projet qui va redynamiser et désenclaver se plateau du Haut Val de Marne et créer un tissus d'entreprises, de logement, de loisirs et d'espace vert a fort potentiel. Bravo ! J'ai hâte.

J'habite le quartier du Mt d'Est au terminus de la ligne à Noisy-le-Grand. Le "site propre " de la ligne signifie-t-il que les belles plantations au milieu des chaussées du Bd du Mont d'Est vont être détruites ? Elles constituent l'un des rares charmes de ce quartier. Le projet éventuel de destruction de ces plantations soulèverait une réelle colère des habitants et même sans doute des gens qui viennent y travailler.

Ne supprimez pas les terres pleins centraux sur le boulevard du mont d'est c'est le peu de verdure qu'il nous reste et c'est vital pour pouvoir traverser sans mourir. Merci d'avance. De toute façon une voie de bus entre les ronds-points bloqués par la circulation n'amélioreront pas les temps de trajet de bus.

Bonjour,
Ce projet de Bus en site propre est essentiel pour les quartiers de Champigny concernés. il permettra aux habitants de rejoindre la nouvelle gare Bry Villiers Champigny de la ligne 15. Il complétera ainsi le maillage de bus existant sur un axe sud-est nord-est du département. Le long de cette voie nous espérons voir fleurir du développement économique et de fait des emplois.

Projet complémentaire au développement du réseau du "grand paris".
BUS électriques bien sûr.... à fréquence réduite.

Le centre d'Ormesson sur Marne n'est pas du tout desservi par la future ligne de bus. Il faut passer près du centre ville d'Ormesson pour aller vers la gare RER de Sucy. Et il faut aller tout droit d'un point à un autre en évitant les détours inutiles dans les citées hlm.
Plus la ligne de bus sera rapide pour rejoindre les gares, plus elle sera utile à tous.

Comment faire pour se rabattre efficacement sur Altival, même si on habite loin d'un arrêt ...
Contrairement à ce que pensent la majorité des élus et techniciens, le vélo est une solution d'une redoutable efficacité en ville -notamment entre 500 mètres et 10 km, ou il est très concurrentiel– seul ou couplé à 1 transport en commun, et comme la marche il permet de lutter contre la sédentarité et l'obésité, et de prévenir partiellement l'apparition de certaines maladies graves, il n'est pas qu'une solution de mobilité, il est aussi un redoutable outil de santé publique et de baisse des coûts de la prise

en charge médicale des populations.
Cet enjeu de santé public doit désormais enfin être pris en compte.
La plupart des élus et techniciens méconnaissent cette rapidité et cet enjeu de santé :
1. parce qu'il ne pratiquent pas eux-même
2. parce que les aménagements cyclables (la « cyclabilité ») dans notre région laissent à désirer en quantité et en qualité
3. parce que les services vélos sont en banlieue inexistants
4. doublés d'une politique insuffisante de stationnement vélo, sur l'espace public comme en logement notamment collectif.

Il ne s'agit ni d'une pratique de loisirs, ni d'une pratique sportive, mais bien d'une pratique utilitaire, qui permet aussi de transporter un enfant ou des courses moyennant un vélo adapté, le tout à une vitesse moyenne élevée (autour de 18 km/h en ville)

Ce pourquoi nous demandons pour Altival :
1. la continué cyclable, de A à Z, ceci ne pouvant souffrir aucune exception
2. un traitement soigné des intersections
3. un revêtement de qualité, qui permette une pratique quotidienne
4. un jalonnement cyclable voire piéton choisi avec soin
5. des panneaux d'information pour les associations cyclistes
6. de petites unités d'arceaux vélo, aussi près des transports en commun, et aussi nombreux que nécessaire, accompagnées d'une signalétique expliquant schématiquement comment réduire le vol. Le CEREMA recommande aussi d'en mettre à chaque intersection. Une politique de mobilité est aussi une politique de stationnement, qu'il soit « multi-modal » ou pas. C'est la prévention du vol qui est en jeu : il nous faut un point fixe, et proche.
7. la mise en place d'une Maison du vélo aux pôles : Une politique vélo qui porte ses frutis n'est pas faite que d'aménagements mais également de services : location longue durée aux population avec option d'achat, conseils, marquage anti-vol, conseils sur les pneus renforcés contre la crevaison, ateliers associatifs d'auto-réparation, organisation de balades, ressourcerie, etc
8. en marge d'Altival, des accès cyclables les plus nombreux possibles à la piste cyclable d'Altival, mise en place généralisée de la démarche du Code de la rue dans toutes les villes traversées : généralisation des doubles sens cyclables, zones 30, zones de rencontre, cédez le passage cycliste au feu, trottoirs traversants etc afin de rendre enfin les quartiers perméables au vélo. La forêt de sens uniques est bien utile pour lutter contre le trafic malin motorisé et renvoyer les voitures sur les artères, mais est délétère pour les déplacements à vélos ! Actuellement on est très loin du compte dans ces villes. Or la rue est un espace pour tous, y compris piétons, handicapés « PMR » , et cyclistes, et non pas toujours les mêmes.

L'observation attentive de ce qui se fait à Strasbourg depuis 30 ans en matière de mobilité sera d'une aide précieuse pour les concepteurs d'Altival, tout comme les Réseaux Express Vélo (REV) qui émergent en France. On remarquera que les REV sont au vélo ce que les BHNS (Bus à Haut Niveau de Service = bus dans son site propre / couloir et priorité aux carrefours, type Altival / TVM / 393 / 183) sont au bus : efficacité, sécurité, fiabilité, et régularité. Les cyclistes quotidiens ont droit aux mêmes égards que les usagers du bus. Il existe également des entreprises d'audit, qu'elles soient françaises, néerlandaises ou danoises, qui seront de précieux conseil.

« Le vélo : de chez vous à Altival »
Partage ta rue 94

Je souhaite que ce projet aboutisse car même si je ne prend qu'occasionnellement les transports, mes enfants quant à eux les utilise régulièrement cela leur facilitera leur gestion du temps dans les transports ainsi que leur déplacements.
Bonne continuation pour ce projet qui je l'espère n'aura pas trop de répercussions sur les impôts déjà bien trop élevés dans la commune.

Bonjour, je suis tout à fait favorable à ce projet : pour aller aux nouvelles gares du métro, il est indispensable de favoriser le rabattement en transports en commun, sinon ce sera encore le tout voiture.
Je suis également pour la partie qui n'est pas validée et qui concerne la RD4 : elle est dans un état catastrophique, on ne peut circuler à vélo, c'est aussi difficile en voiture aux heures de pointe, les commerces ne sont pas attractifs. J'espère qu'un projet efficace pour les piétons, vélos et transports en commun verra le jour sur cet axe !

Bonjour,
J'aimerais savoir si ALTIVAL peut modifier les lignes de BUS désservant la gare du RER E Villiers / Le Plessis, et plus particulièrement les lignes reliant Champigny et Chennevières.
Cordialement.

Pourquoi ne pas poursuivre extension en direction de Sucy - Bonneuil et ne l'indiquer que comme projet?

Bonjour
J 'ai habitée plusieurs années à la fourchette de Champigny attendant en vain le tvm.
J habite Neuilly sur marne dans le 93 et maintenant j'attends une station de métro aux fauvettes
J'espère n'avoir pas à trop attendre !!!
J'ai une voiture qui me rends bien des services mais j'espère la laisser plus souvent au garage et utiliser des transports plus agréables et plus nombreux
Cordialement

Enfin que notre quartier, parent pauvre du département, puisse bénéficier d'un des droits élémentaires de l'homme: celui de se d'aller et de venir librement sans contrainte ni obligation de passer des heures dans un trajet de 30mn (aller au travail). 'Vous votons pour un transport rapide et ponctuel. Nous souffrons la martyr et subissons la double peine(quartier défavorisé et transport quasi inexistant). Ou est la " liberté égalité fraternité?
Nous attendons de voir.

Bonjour,
Je participerai à la réunion Altival à Chennevières le 17 juin prochain.
X. XXXXXXXX

Des pistes cyclable en cas de grève et pour tous les jours , en continue, mieux qu'à champigny au parc du tremblay.
je souhaite que cela améliore la vie à chennevières grâce au partage, à des parcs pour les enfants et pour préserver la biodiversité en créant des jardins potager pour tous!
ne pas oublier de créer des logements sociaux proche des gares et des trajets de bus inférieur à 15 minutes maximum de la gare pour nous les travailleurs.
créer des lieux d'activités pour les jeunes!
un transport gratuit pour tous!
pourquoi un site propre, il y a d'autres solutions!
pensez aux énergies renouvelable pour l'éclairage, des routes avec une chaussée non bruyante, mettre des éoliennes, panneaux solaires,etc

Prolonger le projet Altival vers le sud via Chennevières et Ormesson est indispensable pour dynamiser la ville.
Il faut exploiter les terrains de l'Etat (TCSP, commerces, école, espaces verts , etc...)

Enfin des transports de proximité pour permettre de rejoindre les gares de Villiers et Noisy Mont d'Est.
Quartier isolé des commerces, depuis peu nous avons un arrêt de bus devant le collège Molière : la structure permet donc de bénéficier d'Altival pour ce type de transports.
Très bonne idée.

Pourquoi Le point 6 :
« La création d'une rue prolongeant la route départementale 10 (boulevard Jean-Monnet) vers le sud … »
demandera des infrastructures supplémentaires » semble être imposé. Pourquoi ? alors que le point 8 : « des aménagements envisagés sur la route de la Libération (RD4) à Chennevières, la création d'un couloir dédié aux bus est mise en débat pendant la concertation. Pourquoi puisque le PDU idF prévoit les différents modes de transport dans l'existant (piste cyclable, TCSP, route) ?
La création de voie accentue les circulations routières et donc les effets de serre, est non conforme à la signature de la COP 21 de réduire des émissions de pollution,
L'aménagement de la RD4 est conforme au PDU IdF, c'est à dire sur la voie routière existante aménager, pistes cyclables,TCSP et Voie routière pour permettre des déplacements, autre que par voiture. Rappelons qu'à la hauteur de l'entrepôt « FRANPRIX » et de la zone industrielle de Chennevières, la largeur de la voie de 28 m permet sans nuire aux activités commerciales et industrielles de réaliser ces aménagements.

Pourquoi le point 7 :
La création d'une rue, prolongeant la RD10 vers le sud …. est-elle envisagée ?
Le contournement vers la tour Hertzienne n'est-elle pas préférable pour un meilleur maillage de tous les transports en commun du plateau (pôle multimodale de TC) ?
Je ne vois pas de trame verte (A quoi sert le plan Bleu alors ?)
Une trame verte sert à relier les quartiers, créer des cheminements, pistes cyclables sécurisées, une continuité biologique, assure l'absorption des eaux de pluie conduisant soit à un réservoir et/ou à un bassin de rétention. Le parc du plateau ne serait-il pas plus approprié aux dérèglements climatiques ?

C’est une question à se poser pour la réalisation du PAPI (Programme d’actions et de prévention contre les inondations).
Rappelons qu’11 jours de pluie consécutives, c’est la crue de 1910 et la prévision de 10 milliards de dégâts en aval, c’est à dire Paris et le reste du Val de Marne. L’expérience actuelle ne vous suffit-elle pas ?
Une réflexion sur l’usage de l’eau et des circuits hydrauliques me semble à entreprendre.
Bien à vous

Xxxxxxxxx

Etant dans un quartier qui n'est même pas mentionné sur votre liste "le Moulin". nous sommes aux antipodes... Donc moyens de déplacement très réduits : Altival sera très apprécié par nous tous.

Cela ne pourra que dynamiser la ville et la rendre plus accessible.
Le tout est de bien garantir que ce soit une ligne uniquement de transport en commun et non pas un axe routier.
Rendre accessible OK mais pas de nuisances a outrance !!!

La gare RER E ne sera ouverte avant 10 ans...si elle se fait ! Il s'avère donc impératif d'améliorer les autobus bien sûr en journée mais avec des circulations en soirées,les dimanches&jours fériés ; Or rien ne semble avoir été prévu en ce sens, les maires se contentent de brandir le métropolitain comme seule proposition aux dysfonctionnements actuels ! Autrement dit, tout est laissé à l'abandon en attendant 1 hypothétique mise en service du GPE ... vers 2024 car il paraît probable la survenue de nouveaux retards sans oublier que la déliquescence du réseau existant ne fera cesser les avanies auxquelles la clientèle se trouve sans cesse confrontée . Nous demandons l'abandon de la ligne rouge sud et que la priorité soit accordée aux transports du quotidien, faute de quoi les édiles [décideurs&gestionnaires] eurs auront à rendre des comptes devant une telle légèreté irresponsable . En effet, il est clair que les 7 MILLIARDS du GPE Noisy-Champs_Pont de Sèvres seront employés de meilleure façon sur la rénovation des RER dont on attend toujour encor le début du financement ! De plus, la remise en service de la grande ceinture, itinéraires Ordinaire&complémentaire avec ses gares situées en centre ville serait beaucoup + profitable et avec les économies générées, l'Altival pourrait être aménagé en tramway FER aussitôt . Il est d'ailleur sans grand intérêt de prévoir 1 voirie pour automobiles, bicycles inclus, le site propre ferré suffira !

je suis favorable au projet altival

Altival est une idée intelligente. En 2011 s'ouvrait le TCSP Créteil Pompadour - Sucy-Bonneuil aujourd'hui exploité par la ligne de bus 393 et emprunté par deux lignes locales (K et 23). Il relie RER A, Métro 8, RER D, RER C, TVM (l'autre grand bus à haut niveau de service) et Tramway 7.
Cela a permis deux choses principales : une circulation plus rapide ainsi qu'un renouvellement de l'espace paysager de qualité (des centaines d'arbres et des milliers d'arbustes plantés et entretenus). Des voies cyclables ont été créées tout le long du parcours. Conclusion après 5 ans de service : parcours rapide et très agréable visuellement. C'est un bon encouragement pour Altival, qui devrait s'en inspirer.

Rapidité des parcours, desserte des gares et des zones stratégiques (bureaux, lycées, centres sportifs...), valorisation du cyclisme, création d'espaces verts, doivent être les maîtres mots de ce projet Altival.

L'accès des Canavérois à la nouvelle ligne 15 par un transport en commun en site propre (RD4) est la juste reconnaissance de la « discrimination à l'accès aux transports en commun » que, notre commune enclavée de Chennevières, subit depuis de très nombreuses années.
La mise en place d'un TSP vers la ligne 15 ne peut être accueillie qu'avec un avis très favorable
Toutefois, ayant de nombreux hectares disponibles à la construction(ex VDO - voie de déserte orientale) l'amélioration importante des offres de transport en commun est une condition préalable indispensable à l'arrivée de nouveaux habitants.
Ainsi, il est regrettable que l'extension des transports en commun de Chennevières vers la gare du RER A Sucy Bonneuil, ne soit qu'un projet !
Alors qu'il serait si simple de mettre en place, un téléphérique urbain , entre Chennevières et Sucy en utilisant ex VDO propriété de l'Etat, comme celui en cours de construction entre Villeneuve St Georges et Créteil.
Il n'y a aucun survol d'habitation et l'emprise au sol est réduite à un pylône tous les 150/200m.
Les coûts de constructions sont plus faibles, les chantiers plus courts et l'écologie est préservée.
Enfin, les aménagements cyclables devront être privilégiés aux abords des stations du TSC Altival et du téléphérique.
En offrant aux habitants de Chennevières, Ormesson plusieurs axes de transports en commun plus rapides (ligne 15 à Champigny, RER A à Sucy, ligne 8 à Créteil) ce territoire deviendra plus attractif pour les entreprises et les nouveaux habitants.

pour alléger la circulation dans la ville nous avons besoin de transports qui nous permettent de rejoindre les 3 lignes RER de proximité LA VARENNE, BRY CHAMPOGNY VILLIERS? et SUCY. d'où l'importance d'Altival;

Que de difficultés pour rejoindre la Gare de Marne-La Vallée Chessy de la place du 8 mai 1945 à Chennevières ?
1 h 20 aller à 8 h 30 le matin par le bus 308 jusqu'à la gare de Villiers et le 206 jusqu'à la gare de Noisy-le-Grand Mont D'Est et retour 1 h 10 le soir à 19 h 35 mn avec terminus à la zone Industrielle de Chennevières puis poursuite à pied jusqu'à la place du 8 mai 1945.
A quand le TCSP Altival jusqu'à Sucy ?
Ne faut-il pas modifier l'arrêt à « METRO » à la place du 8 mai 1945 pour desservir le collège MOLIERE, le centre ville de Chennevières et Ormesson en attendant ou à la gare de Sucy afin de la rupture de charge soit plus adéquat pour reprendre de 393 vers le coeur du Val de Marne ?

Bonjour, il serait vraiment bien d'avoir cette ligne jusqu'à Chennevières, déjà pour les habitants de la commune et de proximité, pour ceux et celles qui y travaillent qui se plaignent que la zone soit mal desservie, ainsi que la clientèle.

Pour votre information :
92 % des habitants demande le TCSP sur la RD 4 sur c'est conforme au PDU IdF.

Quand au reste c'est de l'innovation. Pourquoi les habitants réagissent autrement, c'est à dire une trame verte évoquée au Plan Bleu, inscrit au SRCE Schéma Régional de Cohérence Ecologique avec le TCSP, plutôt que la continuité de la RD10 accompagné du TCSP, vous avez une partie de la réponse dans la liaison avec CITOYENS 94 : http://94.citoyens.com/2016/la-moitie-des-villes-val-de-marne-sont-carencees-en-parcs-et-jardins-publics,09-06-2016.html
Xxxxxxxxxx

Il serait judicieux de prolonger le trajet jusqu'à la résidence du "Moulin de Chennevières" afin de desservir tous les commerces de la ville. Cordialement,

SALUTATIONS
DEUX RECOMMANDATIONS :
- ALTIVAL SE DOIT D'ÊTRE EN ÉNERGIE ÉLECTRIQUE
- BANNIR LES COULOIRS SÉLECTIFS SOURCE DE NOMBREUX DYSFONCTIONNEMENTS DANS LA CIRCULATION URBAINE
CORDIALEMENT

Il aura été plus normal de ralier la gare de Sucy RER ligne A afin de desenclaver cette ligne saturée au lieu de s'arreter au centre commercial de Pince Vent ce qui est un non sens pour nous.

Bonjour,
Le but du projet Altival est de fournir un transport en commun doublé d'une piste cyclable.
Je propose d'en rester là et surtout de ne pas favoriser le développement de la voiture en ajoutant des infrastructures routières.
Il faut savoir ce que l'on veut : développer les transport alternatifs à la voiture ou pas.
Prendre l'exemple du Tram de Illkirch à Strasbourg sans route ajoutée.
Cordialement,
Xxxx-Xxxx XXXXXX

Si on ne vient pas déranger les riverains avec des nuisances supplémentaires, et si vraiment Altival sera usité par les habitants, alors oui, ce projet pourrait peut-être satisfaire les usagers.
J'espère aussi que ce n'est pas une manière détournée de nous imposer la fameuse déviation contre laquelle nous luttons depuis des années.
Êtes-vous sûrs de la rentabilité de ce projet, au vu des dépenses qu'il occasionne ?

Tout a fait d'accord pour Altival, à condition qu'il soit réservé aux bus (non polluants!) et aux circulations actives (vélo, à pied…) et interdit aux autres véhicules à moteur (sauf électriques) autorisé pour la Poste (non polluant)

Mobilisons nous pour le projet Alvital qui permettra à la ville de Chennevières une meilleure désserte et qui bénéficiera tant pour les habitants que pour les entreprises et les commerçants.

Alvital : que du plus alors battons nous.

2 questions se posent à moi :
1 - le raccordement du quartier du Moulin à la station prévue sur la RD4
2 - le stationnement, prévisible, des véhicules venant de l'est (Seine et Marne) dont les usagers désirerons prendre ce moyen de transport

Le Transport en Commun en Site Propre, c'est la bonne solution celle qui encourage le transport en commun.
Le Boulevard Urbain, c'est la mauvaise solution celle qui encourage l'utilisation de la voiture.
La Queue en Brie étant dans le Grand Paris il serait légitime de prévoir l'aménagement de la Nationale 4 au moins jusque là.

approuve l'aménagement proposé sur la D4 en souhaitant des pistes cyclables très sécurisées et reste en attente de propositions concernant le quartier du Moulin.
Souhaite limitation des nouvelles constructions sans logements sociaux supplémentaires dont le quota est déjà suffisant sur la commune.

Pouvez-vous m'inscrire pour la réunion qui se tiendra le 17 juin à 19h30 à chennevières.
vous remerciant d'avance
cordialement

Ce projet sera un net progrès pour les déplacements en transports en commun des Canaverois. Mais il doit absolument être accompagné par un réaménagement de la Rd4 de façade à façades (y compris son élargissement si besoin): le front bâti de la rd4 entre l'avenue de Coeuilly et la rue des Bordes est catastrophique avec des stationnements désorganisés et des trottoirs impraticables (y compris entre les rue résidentielles et les arrêts de bus existants et même pour des personnes valides). Cet ensemble donne une très mauvaise image de la ville et sépare les quartiers de part et d'autre de la Rd4. Il faut pouvoir installer un site propre plus 2x2 voies car nous, les riverains, avons besoin d'emprunter ce tronçon de voie encombré pour circuler entre nos domiciles, le centre-ville ou encore les zones commerciales.

Souhait de rejoindre le rer a plus rapidement

Bonjour, faisant depuis 10 ans le trajet Noisy-Le-Grand j'ai fini par abandonner les transports pour la voiture (30 mn avec embouteillage contre 1h00). Donc je suis pour ce projet. Par contre le tracé entre Noisy-le-Grand et la nouvelle gare de champigny emprunte des routes déjà très chargées le matin. Je m'inquiète donc de l'influence sur le trafique qu'auront dans un premier temps les travaux et sur le long terme les voies dédiées. Est-il par exemple envisagé de réduire le nombre de voies de circulation pour la voiture

Oui au transport en commun en site propre.
Prévoir des parkings en concequence pour l'arrivée des utilisateurs des communes voisines.
Desservir dans un 1er temps le centre commercial de pince vent surtout avec la construction des futures salles de cinéma.
Non à la traversée de la ville au transit routier des poids lourds que ce soit sur une route dédiée ou encore moins sur les routes existantes qui traverses la ville.
Etudier un passage en souterrain comme dans l'ouest, les humains ont au moins autant de valeur que les arbres de la foret.....
Effectuer toutes les études préallable pour que ce projet, nécessaire et souhaitable, afin de ne pas déteriorer l'environnement et le cadre de vie des riverains sur tout le parcours.
Ne pas autoriser de nouvelles constructions avant la mise en service effective des transports.
Cordialement.

Altival est un moyen de transport qui a pour but d'encourager des trajets en site propre, en aucun cas ce tracé ne doit être emprunté par les voitures sur le tronçon Leclerc Champigny /RD4.
Si l'on veut que ce transport soit efficace, il faut résoudre les problèmes de circulation récurrents dans la côte de Champigny par un TCSP réclamé depuis plus de 30 ans.
Avant d'envisager le tracé de ce TCSP, la continuité écologique présente sur la carte du SDRIF doit être identifiée à partir d'un diagnostic de la biodiversité existante sur le secteur de l'ex VDO.
Le TCSP doit se poursuivre sur la RD4 jusqu'à la limite de la Seine et Marne, La Queue en Brie manquant cruellement de transports en commun.
association CEDRE

Bonjour,
Suite à la réunion du 17 juin à laquelle j'ai participé, je tenais à ajouter ce qui suit :
- Je suis globalement POUR le TCSP Altival, mais celui-ci doit être un PLUS, et ne doit pas générer de nouveaux problèmes !
Sur la RD4 à Chennevières et Ormesson, une seule voie "voitures" dans chaque sens ne suffira pas, et ça génèrera des embouteillages.
Il est illusoire de croire que les gens qui ont une voiture iront à Carrefour-Pincevent par le bus :
- C'est trop pénible de ramener de gros sacs (lourds) de courses dans un bus quand on a une voiture !
Donc, globalement OUI au TCSP, mais restons lucides et pragmatiques, et ne tombons pas dans "l'idéologie anti-bagnoles", comme à Paris par exemple.
Sincères salutations à tous,
Xxxxxxx XXXXXXXXX

Altival est un projet indispensable pour permettre l'accès des usagers aux pôles de transports et d'emploi.
La zone est en effet appelée à se développer fortement, au vu du nombre de Zones d'Aménagement Concertées (ZAC) prévues tout au long du trajet. Altival donne une cohérence à l'ensemble de ces projets en les reliant et en les rendant accessibles à tous. A ce titre, il est nécessaire que l'étude d'impact à venir donne une vue d'ensemble des risques pour l'environnement et mesures de protection à mettre en place.
Par ailleurs, si la mutualisation d'une partie des infrastructures avec le projet TVM Est est bien sûr

souhaitable, elle rend également Altival dépendant de ce projet qui a déjà été retardé de manière conséquente (5 ans).
Enfin, le fait que différentes lignes de bus soient amenées à utiliser l'infrastructure devrait permettre de mieux desservir différents quartier qui n'auraient sans doute pas autant profité des aménagements avec une ligne unique. Toutefois, l'absence de plan d'ensemble de réorganisation des lignes de bus ne permet pas de mesurer les bénéfices attendus.

8.5. ABREVIATIONS

CDT	Contrat de Développement Territorial
CPER	Contrat de Projet Etat - Région
DOCP	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales
DPC	Dossier de Prise en Considération
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
IFOP	Institut Français d'Opinion Publique
INA	Institut National de l'Audiovisuel
PLU	Plan Local d'Urbanisme
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SMR	Site de Maintenance et de Remisage
SP	Schéma de Principe
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TVM	Trans Val-de-Marne
VDO	Voie de Desserte Orientale
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté