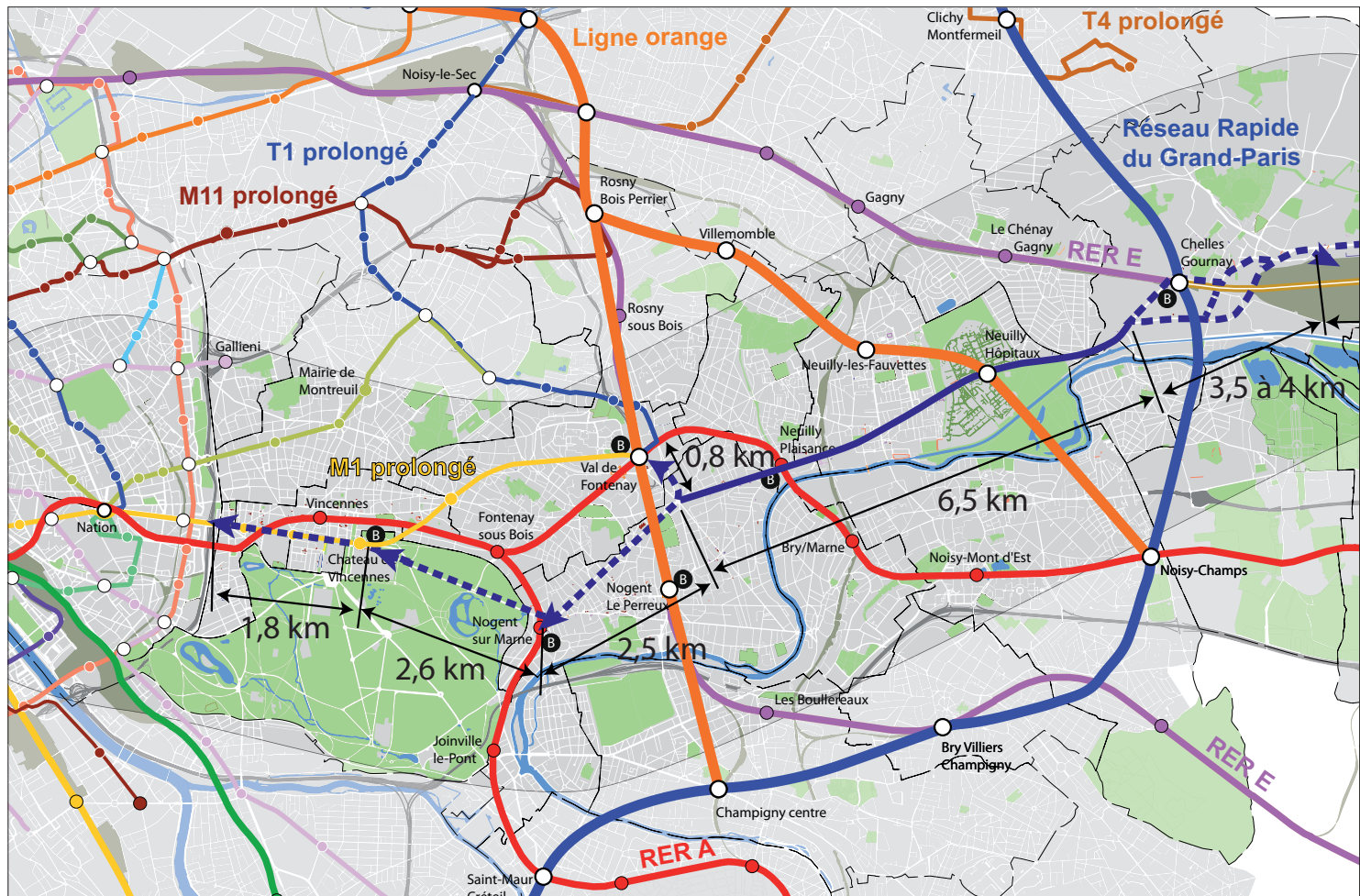


4.

Quel tracé pour un TCSP ?

Quelle intégration d'un TCSP ? De quel type ?

Quel tracé en regard des projets de TC lourds et notamment du réseau du Grand Paris ?



La vocation d'une ligne structurante de transports en commun est de compléter le maillage des transports en commun. En cela, la ligne de transport envisagée sur l'ex-RN34 remplit complètement ce rôle de complément de maillage, qu'il s'agisse de rabattements sur les gares du réseau lourd actuel (Chelles, Neuilly-Plaisance, Nogent) et future (Neuilly-Hôpitaux) ou non. À ses deux extrémités, différentes possibilités s'offrent quant à l'implantation de terminus. À l'ouest, quatre options sont recensées ; à l'est, deux possibilités d'implantation du terminus sont avancées du côté de Chelles avec plusieurs hypothèses de tracés.

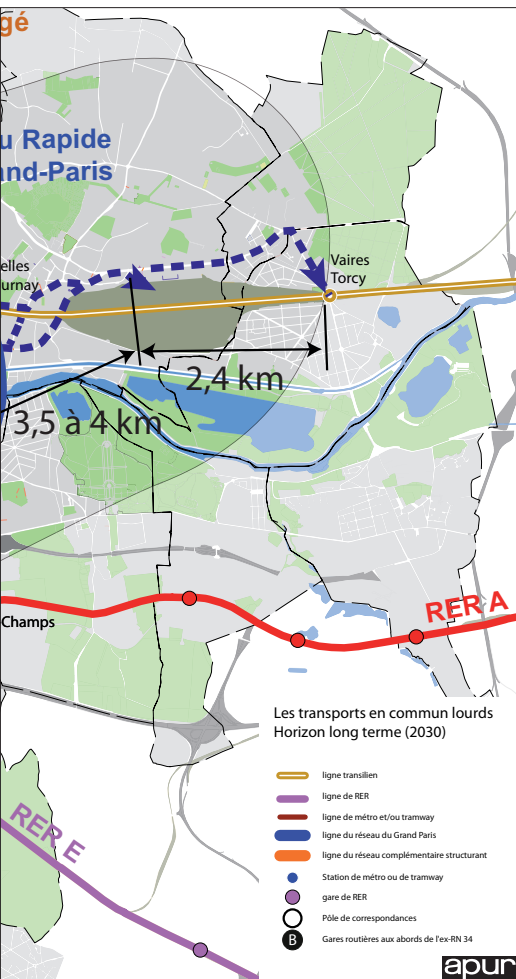
Le terminus de la ligne autour de la Porte de Vincennes

Le terminus de la ligne autour de la **Porte de Vincennes**, en correspondance avec les lignes de tramway T3a et T3b : ce tracé correspond à un prolongement de la ligne 113 de l'ordre de 4,6 km. Il présente l'avantage d'assurer une correspondance avec la ligne 1 de métro et entre le tramway des Maréchaux et l'est de la Métropole, connexion qui n'existe pas tant que

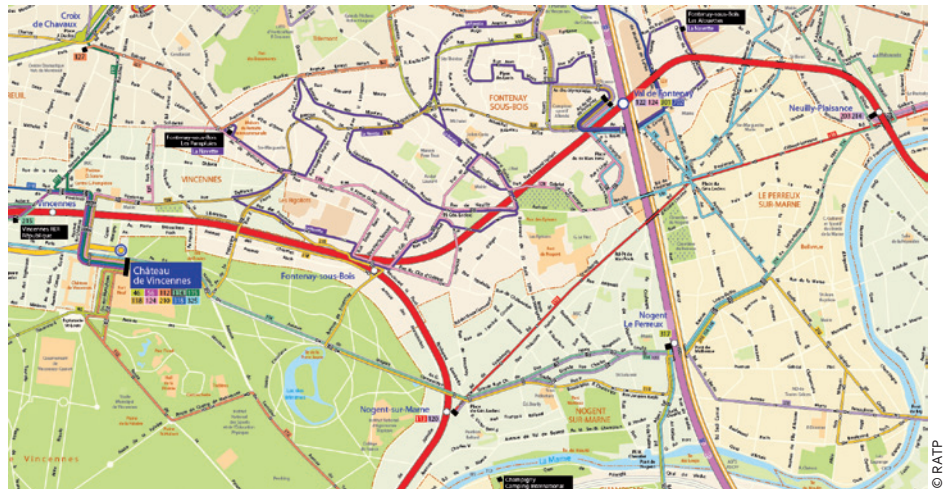
la gare Rosa Parks (RER E) ne sera pas mise en service (ouverture envisagée en 2015) et d'offrir une desserte fine des communes de Vincennes et de Saint-Mandé. Toutefois, cette option présente deux difficultés, d'une part, elle assure un trajet qui est redondant sur environ 2 km avec la ligne 1 de métro, et surtout, la configuration des abords de la Porte de Vincennes ne permet pas de trouver d'emplacements dédiés à l'accueil du terminus de la ligne, le plus proche possible étant situé sur la commune de Saint-Mandé à environ 600 m des terminus T3. Pour ces raisons, cette option de tracé ne semble pas pertinente.

Le terminus de la ligne au niveau du Château de Vincennes

Ce tracé correspond à un prolongement de la ligne 113 de l'ordre de 2,6 km. Il présente l'avantage d'assurer une correspondance avec la ligne 1 de métro, laquelle ne devrait être prolongée à Val de Fontenay qu'à un lointain horizon, mais aussi d'améliorer la desserte de la partie orientale du Bois de Vincennes. Comme dans l'option précédente, le point délicat concerne la mise



Situation actuelle des terminus des lignes 113 et 114



Proposition d'inversion des terminus des lignes 113 et 114



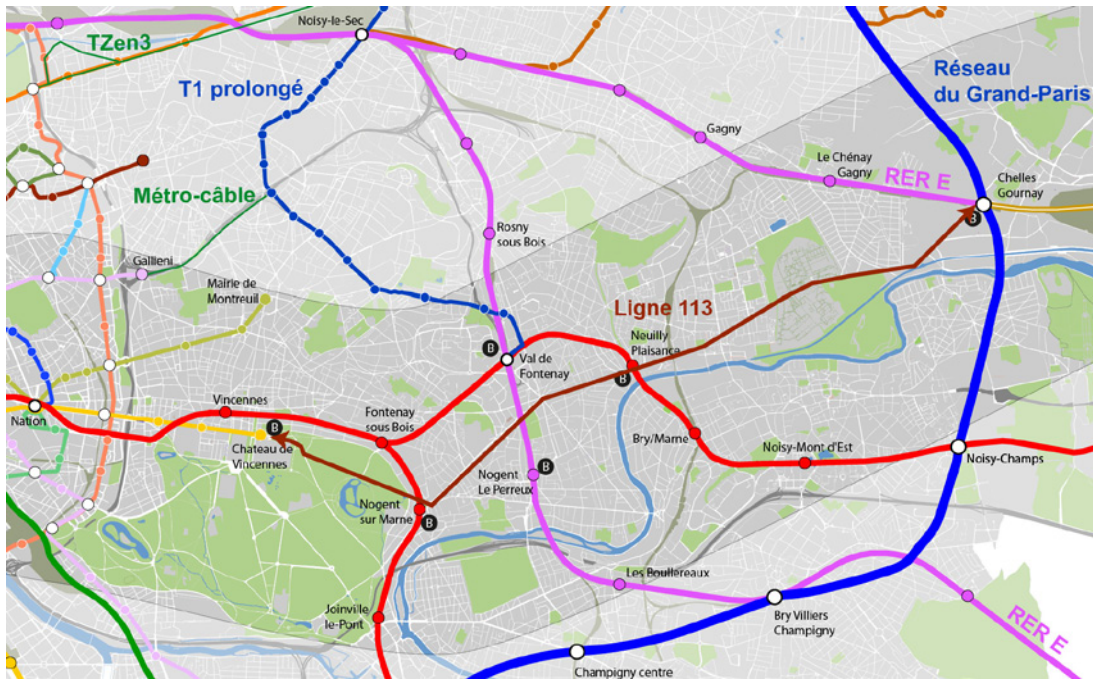
en place du terminus sur la gare routière du château de Vincennes, qui fait par ailleurs l'objet de réflexions dans le cadre d'un comité de pôle en vue d'améliorer son fonctionnement et son intégration dans le bois. La proposition avancée par l'Apur consisterait à intervertir les terminus de deux lignes de bus, la 113 et la 114. La ligne 114 qui assure la liaison Villemomble – Neuilly-Plaisance – Le Perreux – Nogent – Château de Vincennes assure le rabattement des territoires traversés, les centres villes des communes traversées sur les gares et stations de métro. Elle transporte aujourd'hui autour de 15 000 voyageurs quotidiens. Sa fréquence en heure de pointe est d'environ un passage toutes les 8 à 10 minutes. Par ailleurs son trajet entre le Perreux et Vincennes est commun avec la ligne 210, même si cette dernière a une fréquence moindre. Cette proposition consiste donc à substituer les terminus en ramenant celui de la 114 sur le pôle RER de Nogent et de prolonger le 113 au Château de Vincennes. Les liaisons entre les centres de Nogent et du Perreux seraient alors assurées par la ligne 210, qui pourrait voir sa fréquence augmentée.

Le terminus de la ligne au niveau du pôle de Val de Fontenay

Ce tracé correspond à un raccourcissement de la ligne 113 de l'ordre de 1,5 km. Une telle option raccrocherait le territoire à l'est de l'ex-RN34 au pôle d'emplois et de transports de Val de Fontenay (RER E et A aujourd'hui, M1, T1, réseau complémentaire du Grand Paris en projet). Elle permettrait aussi de s'affranchir des difficultés d'insertion du site propre sur le boulevard de Strasbourg à Nogent. En revanche, elle implique la réorganisation du réseau de bus afin de maintenir une desserte de qualité du boulevard de Strasbourg. À noter que la liaison avec le pôle de Val de Fontenay pourrait également être renforcée par un prolongement du tramway T1 jusqu'au carrefour Leclerc au Perreux.

Le terminus de la ligne sur le pôle RER de Nogent-sur-Marne

Cette option correspond à la situation actuelle de la ligne 113.



Proposition d'itinéraire pour la ligne 113 à court terme

Un phasage est aussi envisageable à l'Ouest

À court terme, la ligne 113 pourrait être prolongée à l'Ouest jusqu'au Château de Vincennes, et ainsi proposer aux communes riveraines de l'ex-RN34 un accès direct jusqu'à la ligne 1 de métro. Compte tenu des contraintes liées à la mise en place d'un terminus supplémentaire sur le pôle du Château de Vincennes, ce prolongement pourrait se faire en substituant le terminus de la ligne 114 par la ligne 113. La ligne 114 serait alors en terminus à la gare RER de Nogent-sur-Marne.

À moyen terme (2020-2022), quand le pôle d'emplois et de transports de Val de Fontenay se sera renforcé, le tracé de la ligne 113 pourrait être repris afin de

relier Chelles, les communes de l'est de l'ex-RN34 à Val de Fontenay. La desserte de Nogent-sur-Marne pourrait alors être assurée soit par une nouvelle ligne de bus, soit par le prolongement d'une des deux lignes parisiennes (46, 56) depuis le Château de Vincennes jusqu'à Val de Fontenay via la gare RER de Nogent-sur-Marne et le boulevard de Strasbourg.

Un tel scénario améliorerait d'une part les liaisons entre Nogent-sur-Marne et le pôle d'emplois et de transports de premier plan que constituera Val de Fontenay (avec l'arrivée de T1 prolongé, M1 prolongé, du réseau complémentaire structurant), d'autre part, dans le cas du prolongement d'une ligne de bus parisienne, c'est aussi la liaison vers Paris qui serait enrichie.



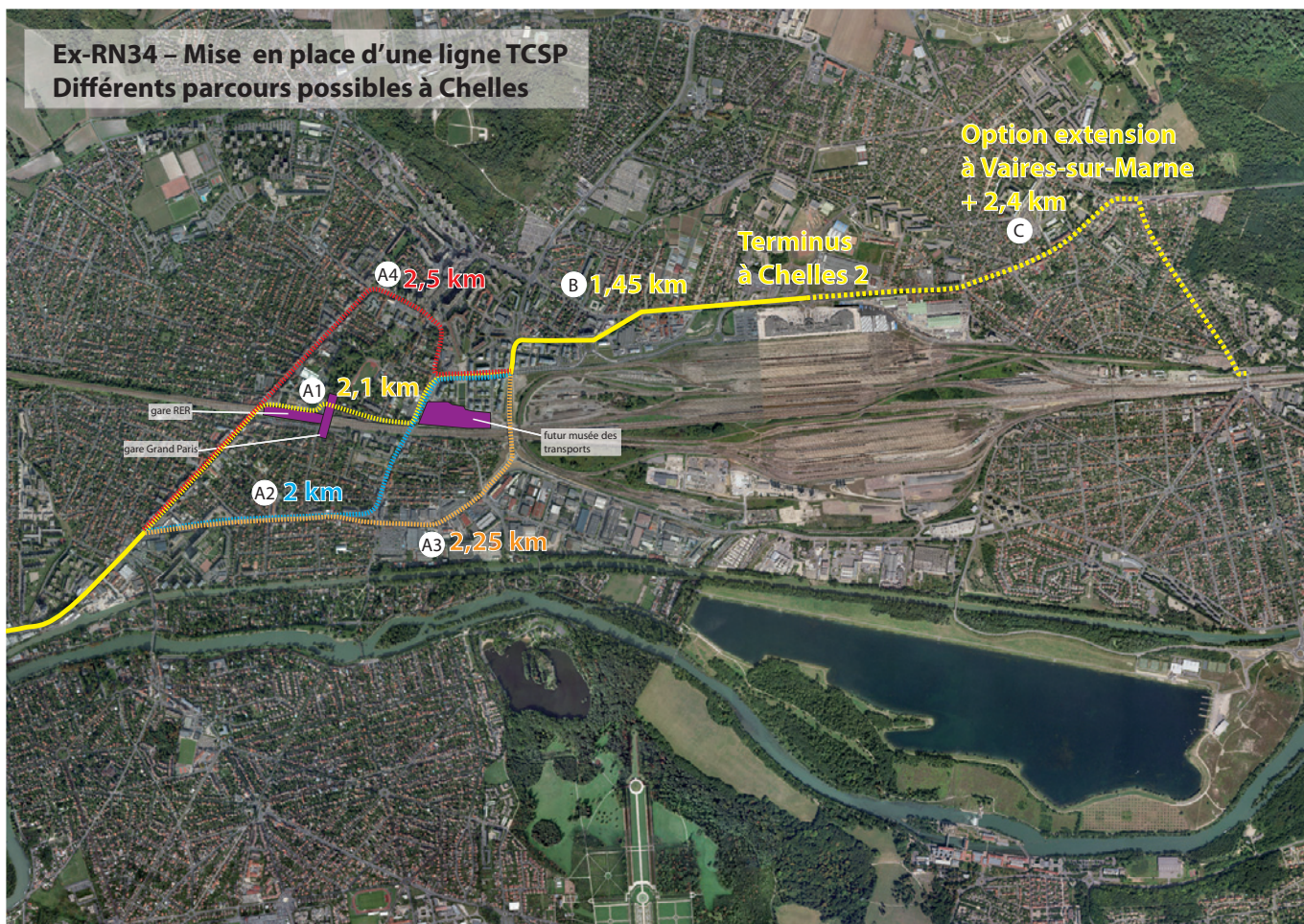
Proposition d'itinéraire pour la ligne 113 à moyen terme

Quelles options de tracé à Chelles ?

Aujourd'hui, la ligne 113 a son terminus chellois au niveau du centre commercial de Chelles 2. Les jours de fermeture du centre commercial, la ligne 113 s'arrête au niveau de la mairie de Chelles. Dans l'optique d'une mise en site propre de la ligne 113, le terminus de la ligne pourrait être conservé en l'état actuel ou déplacé à Vaires-sur-Marne, soit une extension de 2,4 km. En sus de ces deux options, la traversée de Chelles pourrait emprunter différents parcours et répondre à différents objectifs de manière différente comme synthétisé sur le schéma et dans le tableau ci-contre.

	A1	A2	A3	A4
Correspondances avec le réseau lourd de TC (RER, RRGF)	très bonne	moyenne	mauvaise	moyenne
Desserte du centre-ville de Chelles	très bonne	bonne	mauvaise	très bonne
Desserte des futurs grands équipements (musée, médiathèque)	très bonne	très bonne	bonne	bonne
Desserte des habitants	bonne	moyenne	mauvaise	très bonne
Desserte des zones d'activités	moyenne	moyenne	bonne	moyenne
Desserte des secteurs de développement urbain	moyenne	moyenne	bonne	moyenne

Le tracé A1 reprend celui de l'actuelle ligne 113. Il répond le mieux aux différents enjeux de correspondances et de desserte, mais dans le cas de la mise en place d'un site propre, sa plateforme devra être partagée par l'ensemble des lignes de bus de l'agglomération qui se rabattent sur la gare RER. Le tracé A2 dessert l'étau autour de la gare, mais du coup, assure une correspondance moins bonne avec le RER et le réseau du Grand Paris. Le tracé A3 met en avant la desserte des emprises d'activités aux abords de la gare de triage et de secteurs de projets de développement urbain potentiels, et ce, au détriment de la correspondance avec les transports en commun lourds que constituent RER et réseau du Grand-Paris. Enfin, le tracé A4 est celui qui dessert au mieux les immeubles collectifs situés au nord du centre, là où les densités de population sont les plus importantes. Ces 4 variantes de tracé se rejoignent ensuite sur le tronçon B qui aboutit au centre commercial de Chelles 2. À noter que la communauté d'agglomération de Marne et Chantierine a émis le souhait de voir la ligne 113 prolongée jusqu'à la gare Transilien de Vaires-Torcy. Cette extension, de l'ordre de 2,4 km, permettrait de raccrocher fortement le secteur de Vaires-sur-Marne à la dynamique enclenchée par la montée en puissance de la desserte en commun de Chelles et de renforcer aussi les liaisons intra-communautaires.



Pour aller plus loin...

L'ex-RN34 entre Paris et Chelles est l'axe structurant de l'est de l'agglomération en rive droite de la Marne. Il a les capacités requises pour devenir un boulevard majeur de la métropole, support d'un transport en commun performant et sa requalification va permettre de renforcer son paysage et favoriser des usages plus partagés.

Les conditions de la mise en place d'un transport en commun performant et de la requalification de l'ex-RN34 peuvent être résumées en une série d'actions à mener de façons coordonnées :

À court terme

1/Une étude pré opérationnelle pour l'insertion d'un TCSP sur le parcours de l'ex-RN34 basée sur les principes que la présente étude a permis de poser :

Tracé du TCSP

Un tracé de TCSP consolidé de la Gare de Chelles au Château de Vincennes ;

Grand paysage

Un paysage de boulevard urbain planté, accueillant pour tous les modes de déplacements qui s'appuie sur la topographie et qui s'ouvre vers les grands sites naturels de la Marne et du canal ;

Répartition des usages de la voie

- Un passage d'une répartition actuelle sur l'ex-RN34 essentiellement basée sur deux fois deux voies (2x2

voies) à une répartition basée sur deux fois une voie (2x1 voie) avec des exceptions possibles sur les tronçons très saturés et en gestion des carrefours ;

- Un emplacement des voies bus (axiales ou latérales) adaptées aux deux grandes séquences de l'ex-RN34 – sections de moins de 20 m de large et sections autour de 26 m de large – qui puisse être le plus homogène possible sur l'ensemble du parcours pour bénéficier d'une réelle fluidité de la circulation.
- Une réflexion particulière sur le stationnement dans les sections les plus étroites et les plus urbaines pour minimiser l'impact de la mise en place d'un TCSP (étudier notamment des aménagements qui prévoient des places de stationnement entre les rangées d'arbres), à Saint-Mandé, Vincennes et Nogent-sur-Marne.

Parcours cyclables

Une politique de parcours cyclables sur l'ex-RN34, lorsque la largeur le permet mais aussi, sur des voies tranquilles et les berges de Marne dans les sections les plus étroites, notamment à Nogent-sur-Marne.

2/Une méthode de projet pour les lieux stratégiques qui permette de développer un projet urbain adapté à chaque lieu identifié

- Recomposer les rives de l'ex-RN34 pour intensifier la vie urbaine, profiter de son paysage requalifié, notamment sur 3 sites remarquables :
 - à Nogent-sur-Marne au droit du Fort de Nogent,
 - à Neuilly-Plaisance et à Neuilly-sur-Marne entre les deux ponts ferroviaires ;
 - à la pointe de Gournay.

- Créer des liaisons nouvelles entre l'ex-RN34 et les sites de la Marne et du canal par des projets qui recomposent le territoire pour que la Marne et son canal soient perceptibles depuis l'ex-RN34 ;
- Implanter de nouvelles fonctions, dont des fonctions résidentielles et commerciales qui renforcent son caractère de boulevard urbain fédérateur du territoire qui l'entoure.

À moyen terme

L'ex-RN34 doit accompagner l'intensification du territoire :

Évolution des modes de déplacement

Les modes de déplacement doivent pouvoir évoluer en fonction de la demande. C'est pourquoi les projets à court terme doivent intégrer cette dimension évolutive pour être capables de répondre à des besoins grandissants. (Par exemple : ne pas exclure d'aller d'un bus à un tramway).

Évolution des tracés

- Les tracés des lignes de Transport en commun de surface doivent pouvoir évoluer en fonction des périodes de mises en service des nouvelles lignes de transport ainsi que des capacités des sites propres ;
- Les modes de déplacement vers les nouvelles gares doivent pouvoir s'ajuster. Ainsi lorsque Val de Fontenay deviendra une gare multimodale (arrivée du RGPE et terminus de la ligne 1), le terminus de la ligne 113 devrait pouvoir s'y trouver et une nouvelle ligne assurer la liaison entre ce nouveau pôle, Vincennes, Saint-Mandé et Paris.

Évolution du maillage viaire

- Le maillage vers l'A86 et l'A 4 à travers le site de la Marne doit pouvoir être conforté : de nouveaux ponts ; de nouveaux réseaux de promenades ; l'ouverture de nouveaux sites de loisirs et la montée en puissance des existants sont attendus avec le développement métropolitain. Les penser dès maintenant permettrait de préparer le territoire à ces nouvelles sollicitations ;
- L'A4, mais peut-être aussi l'A86, pourraient, à moyen terme, accueillir des lignes de transports en commun, remodelant ainsi grandement le système viaire de ce territoire, son statut et ses usages.

L'ex-RN34 devra alors s'inscrire dans un nouveau système de mobilités et y jouer pleinement son rôle de boulevard urbain métropolitain, confortable pour tous les modes de déplacements et repérable par la qualité de son paysage.

