

COMPTE RENDU du 2^e
ATELIER PARTICIPATIF
NUMÉRIQUE Mobilités
le 14 avril 2021

**Le projet d'aménagement
des Côteaux d'Ormesson :
la concertation préalable**



Côteaux
d'Ormesson
ORMESSON DEMAIN

Dans le cadre de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté sur le secteur des Côteaux d'Ormesson, la Mairie d'Ormesson-sur-Marne, l'Établissement Public d'Aménagement EpaMarne et le territoire Grand Paris Sud Est Avenir ont souhaité engager une démarche de concertation afin d'élaborer ce projet avec les Ormessonnais. Le deuxième atelier participatif a été l'occasion d'échanger sur le thème des mobilités dans le futur quartier, et ainsi de réfléchir avec l'équipe projet à des propositions d'aménagement.

REPRÉSENTANTS DE LA VILLE ET INTERVENANTS

Henri Caplain, Adjoint à l'urbanisme, à l'aménagement et au développement durable, Ville d'Ormesson-sur-Marne

Claire Gourdin, Responsable de l'urbanisme à la Ville d'Ormesson-sur-Marne

Mélanie Planells, Responsable d'opérations, Grand Paris Sud Est Avenir

Hanadi Garabli, Cheffe de projet, EpaMarne

Mathilde Lecomte, Cheffe de projet architecte-urbaniste, ANMA

Sébastien Moinet, Chef de projet paysagiste, ANMA

Romain Moreau, Directeur, Traitclair

Marie-Liesse Poyeton, Chargée de concertation, Traitclair

MOT D'INTRODUCTION

Henri Caplain, Adjoint à l'urbanisme, à l'aménagement et au développement durable, Ville d'Ormesson-sur-Marne

M. Caplain souhaite la bienvenue à tous les participants. La situation sanitaire actuelle impose de se réunir par un format numérique. Les deux balades urbaines prévues le mois dernier (le 20 mars et 3 avril 2021) seront également reprogrammées dès que la situation le permettra.

M. Caplain rappelle le contexte du projet et le périmètre de concertation. Les ateliers et les autres temps de la concertation permettent d'engager un dialogue sur le projet afin de construire un projet partagé par tous (habitants, riverains, usagers, commerçants).

Il souligne que cette concertation a été souhaitée «élargie» par rapport aux modalités de la concertation qui ont été fixées dans une délibération du Conseil d'Administration de l'EPAMARNE du 20 décembre 2017, notamment grâce à des outils numériques innovants. La ZAC des Côteaux d'Ormesson de plus de 50 000 m² est situé sur des enclaves réservées sur un projet autoroutier datant de 1955, abandonné en 2015. Elle constitue un atout majeur pour le dynamisme du territoire, pour l'accueil de nouveaux habitants, tout en tenant compte des quartiers environnants existants. Ce projet est une opportunité la Ville : il permettra d'assainir et de rendre encore plus qualitatif ce quartier, qui représente un patrimoine naturel et paysager remarquable.

Le projet doit être accompagné du développement des équipements, des continuités et des déplacements (doux, desserte en transport en commun). Ce deuxième atelier est dédié à la mobilité, en tenant compte de l'intégration des mobilités douces.

M. Caplain remercie les partenaires et souhaite aux participants une riche séance d'échange.

ORDRE DU JOUR

1
Présentation
des
intervenants
et mot
d'accueil

2
Éléments de
cadrage

3
Temps de
travail

4
Conclusion

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

LES OBJECTIFS DU PROJET

Conformément à la réglementation en la matière, les objectifs du projet ont été fixés par une délibération du 20 décembre 2017 du Conseil d'Administration de l'EPAMARNE, après que la commune ait porté un avis sur lesdits objectifs dans une délibération de son Conseil Municipal du 12 décembre 2017. Ainsi, les objectifs poursuivis par la projet sont les suivants :



- Développer des logements et un parcours résidentiel contribuant aux objectifs du Contrat de Mixité Social et des besoins de la ville
- Favoriser une mixité sociale dans les nouvelles opérations à venir



- Développer une programmation d'équipements publics nécessaires au développement de l'opération à venir
- Requalifier l'entrée de la ville

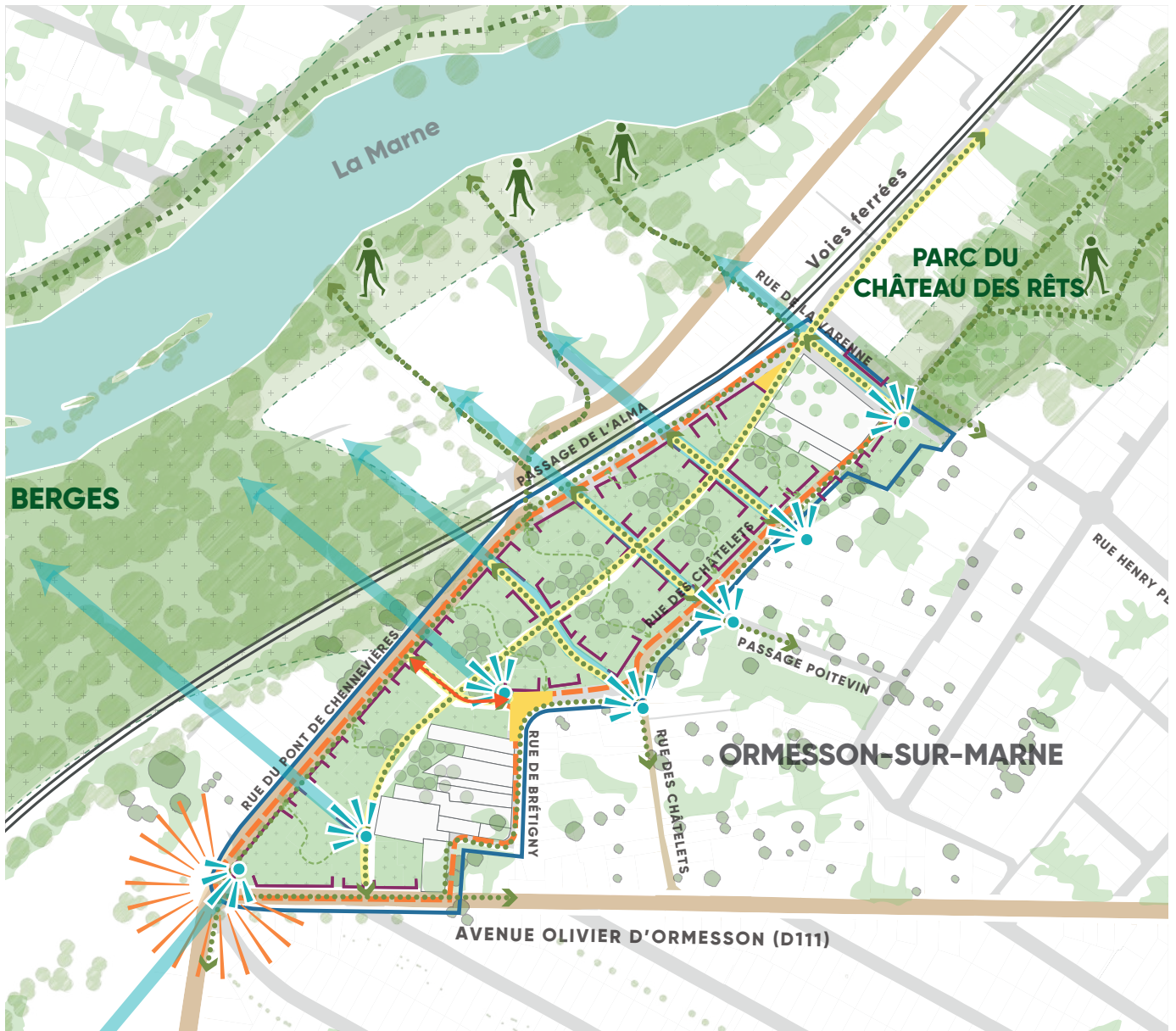


- Prendre en compte la desserte du site par les transports en commun
- Participer aux continuités et aux déplacements doux entre les secteurs et les communes avoisinantes



- Renforcer les qualités urbaines et paysagères du secteur tout en assurant une continuité dans son développement
- Préserver et valoriser le patrimoine naturel et paysager des abords de la vallée de la Marne
- Veiller à la qualité environnementale de l'aménagement et des futures constructions, en cohérence avec les orientations contenues dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la commune

LES ENJEUX : LE SCHÉMA D'ORIENTATIONS URBAINES




- Périmètre d'intervention
- Des cônes de vue sur le grand paysage
- Des réserves de biodiversité en coeur d'îlot
- Une continuité écologique et paysagère
- Une structure urbaine au profit des piétons
- Un système de traverses piétonnes connectées au maillage existant
- Des continuités circulatoires et de nouvelles connexions est-ouest pour les voitures
- La présence d'une nouvelle polarité en entrée de ville, une intensité urbaine à constituer
- Des alignements bâtis structurant les axes principaux du quartier, et accompagnant les traverses piétonnes, tout en préservant les cônes de vue sur le grand paysage et les coeurs d'îlot
- Une nouvelle connexion est-ouest

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ AU SEIN DU PROJET




Les mobilités existantes


 Accessibilité (desserte du quartier, sens de circulation)

 Bus ligne 11

Les orientations de demain

 Une structure urbaine au profit des piétons

 Un système de traverses piétonnes connectées au maillage existant

 Des continuités circulatoires et de nouvelles connexions est-ouest pour les voitures

 Une nouvelle connexion est-ouest

TEMPS DE TRAVAIL

Le temps de travail s'est déroulé en plénière, avec des discussions autour :

- **Des voies requalifiées : le passage de l'Alma, la rue des Châtelets, la rue du Pont de Chennevières**
- **Les 3 scénarios d'aménagement du périmètre**

LES VOIES REQUALIFIÉES

Passage de l'Alma

Diagnostic :

- Une participante habitant rue des Châtelets déclare qu'elle utilise de temps en temps les escaliers de la Varenne principalement pour se rendre à la gare RER La Varenne-Chennevières, mais n'utilise que très peu le passage de l'Alma en voiture.

Préconisation :

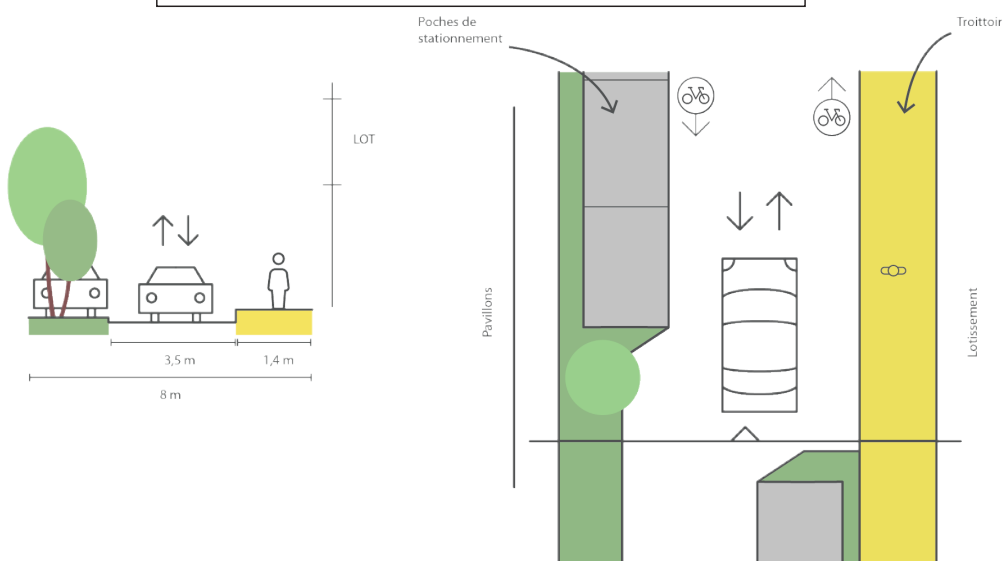
- Selon les participants, le passage de l'Alma est extrêmement étroit, il est nécessaire de définir d'autres voiries complémentaires pour recevoir les voitures des futurs habitants.

Présentation des hypothèses d'aménagement de la voirie :

HYPOTHÈSE 1

Grands principes :

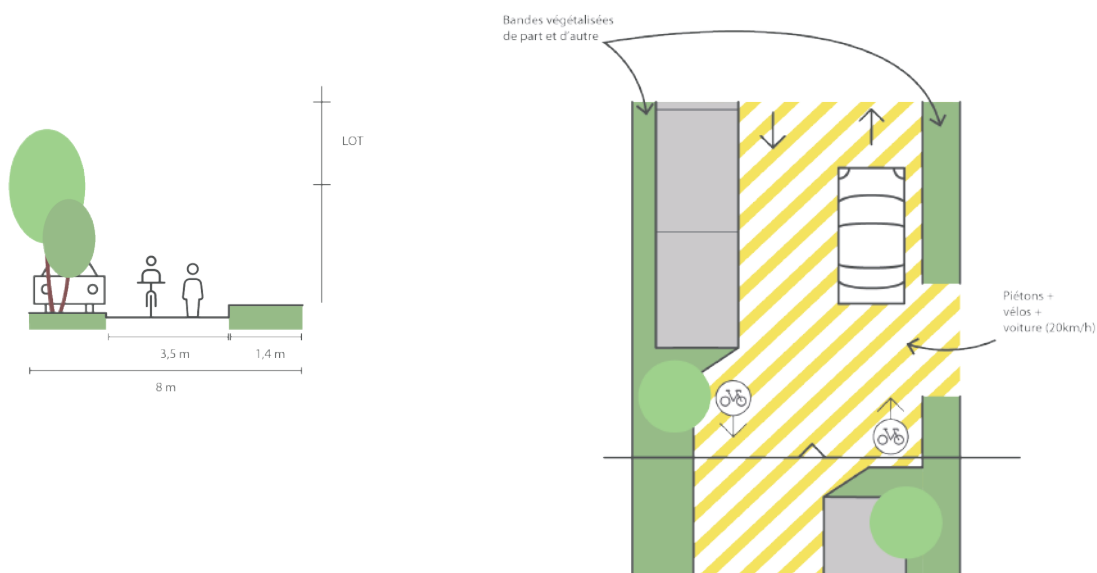
- Requalification de la voie
- Voie double sens, partagée voiture/vélo
- Trottoir
- Poches de stationnement



HYPOTHÈSE 2

Grands principes :

- Requalification de la voie
- Voie apaisée 20 km/h
- Rue partagée piéton/vélo/voiture
- Bandes végétalisées



Rue des Châtelets

Diagnostic :

- Une participante habitant rue des Châtelets indique que la circulation à double sens était vivable jusqu'à présent, mais que la présence de voitures est exponentielle alors que la rue est très étroite.
- D'après les participants, la circulation actuelle et le trottoir qui n'est pas aux normes représentent un danger pour les piétons et notamment pour les enfants.
- Les participants estiment que la rue des Châtelets présente un goulot d'étranglement dans sa partie la plus étroite du côté de l'avenue Olivier d'Ormesson. La question capacitaire se pose pour en faire une voie à double sens.
- Un participant habitant passage Poitdevin, perpendiculaire à la rue des Châtelets signale que le passage Poitdevin est une rue très utilisée actuellement par les voitures : elle est à double sens mais les véhicules ne peuvent se croiser, ce qui complique la circulation.

Préconisation :

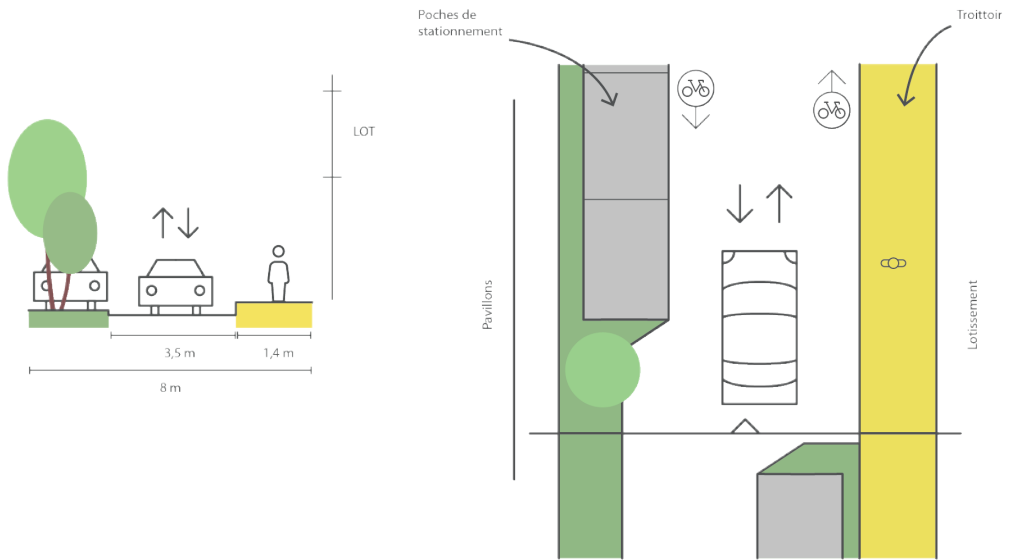
- Le parking existant rue des Châtelets créé grâce à la destruction de maisons est d'après les participants toujours complet, il serait nécessaire d'en créer d'autres.
- Selon certains participants, il serait intéressant de mettre le passage Poitdevin à sens unique dans la montée afin d'éviter aux automobilistes de circuler à une vitesse trop importante.

Présentation des hypothèses d'aménagement de la voirie :

HYPOTHÈSE 1

Grands principes :

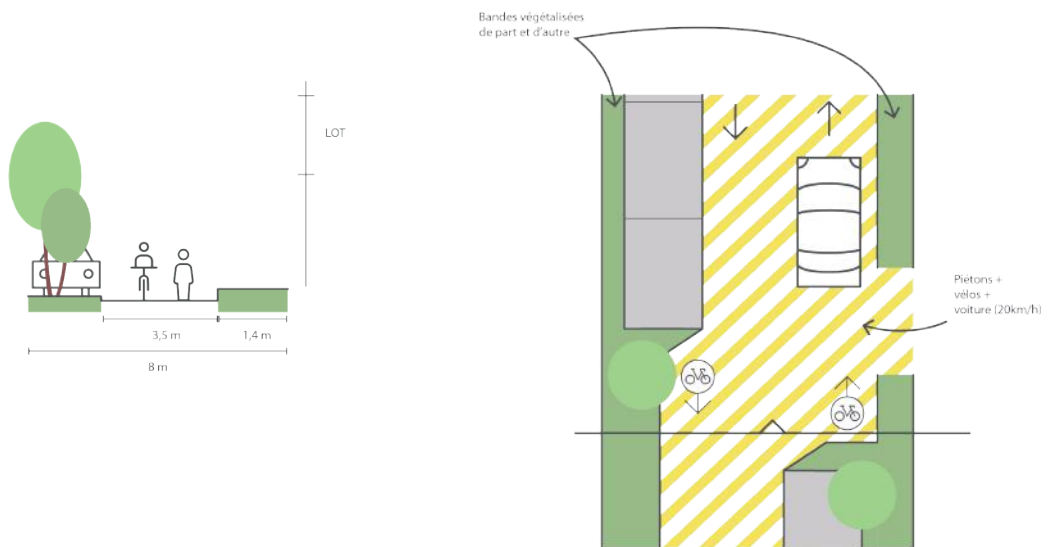
- Requalification de la voie
- Voie double sens, partagée voiture/vélo
- Trottoir
- Poches de stationnement



HYPOTHÈSE 2

Grands principes :

- Requalification de la voie
- Voie apaisée 20 km/h
- Rue partagée piéton/vélo/voiture
- Bandes végétalisées



Rue du Pont de Chennevières

Diagnostic :

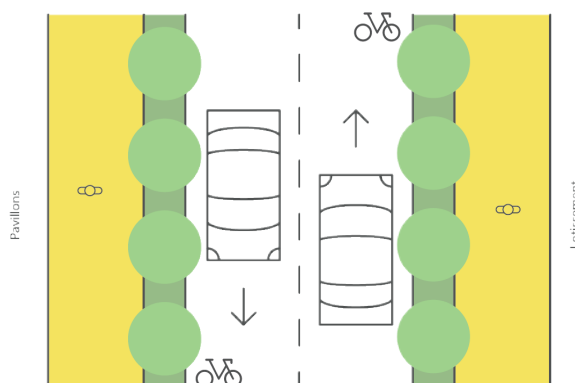
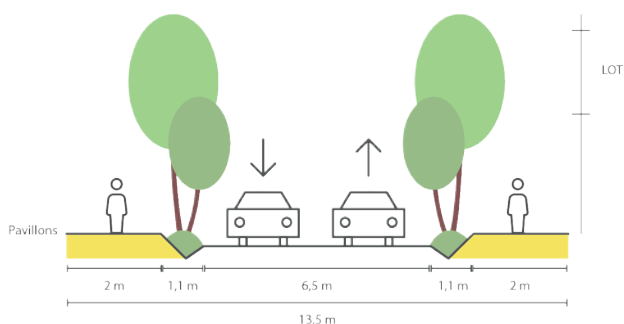
- Les participants témoignent de la saturation de la rue du Pont de Chennevières et de l'avenue Olivier d'Ormesson aux heures de pointe. Ils précisent que depuis le confinement, ces rues sont encore chargées bien que les flux soient réduits.
- Les participants ont signalé le problème de shuntés : la circulation est très dense sur la rue du Pont de Chennevières et sur l'avenue Olivier d'Ormesson lors des heures de pointe. Certains automobilistes choisissent alors un itinéraire bis en passant par la rue des Châtelets puis le passage Poitdevin.

Présentation des hypothèses d'aménagement de la voirie :

HYPOTHÈSE 1

Grands principes :

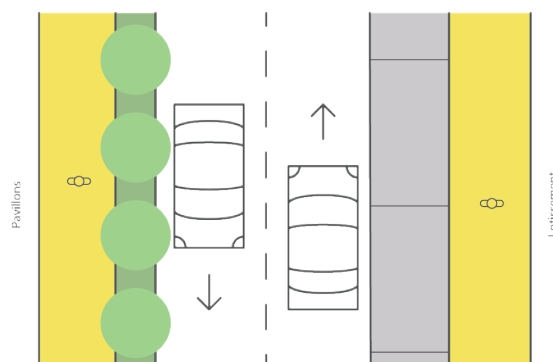
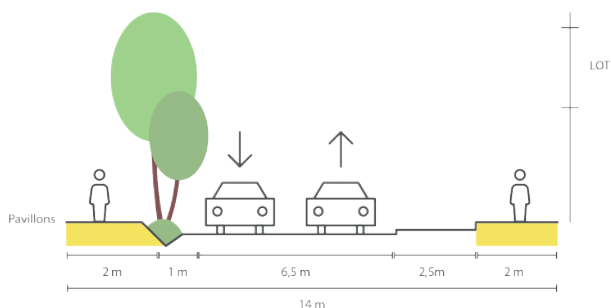
- Elargissement de la voie
- Voie double sens voitures/vélos
- Mise en place de noues latérales
- Trottoirs



HYPOTHÈSE 2

Grands principes :

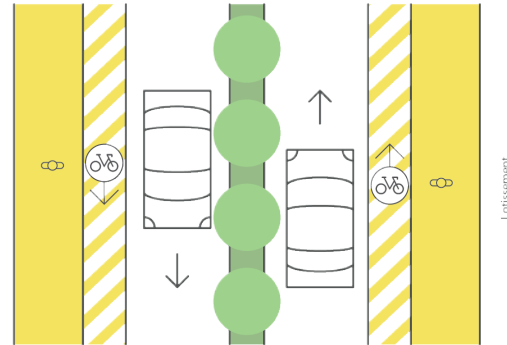
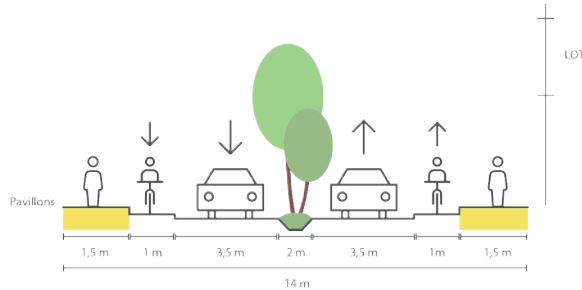
- Elargissement de la voie
- Voie double sens voitures
- Mise en place d'une noue latérale
- Poches de stationnement
- Trottoirs



HYPOTHÈSE 3

Grands principes :

- Elargissement de la voie
- Voie double sens voitures
- Mise en place d'une noue paysagère centrale
- 2 voies cyclables
- Trottoirs
- Pas de poches de stationnement

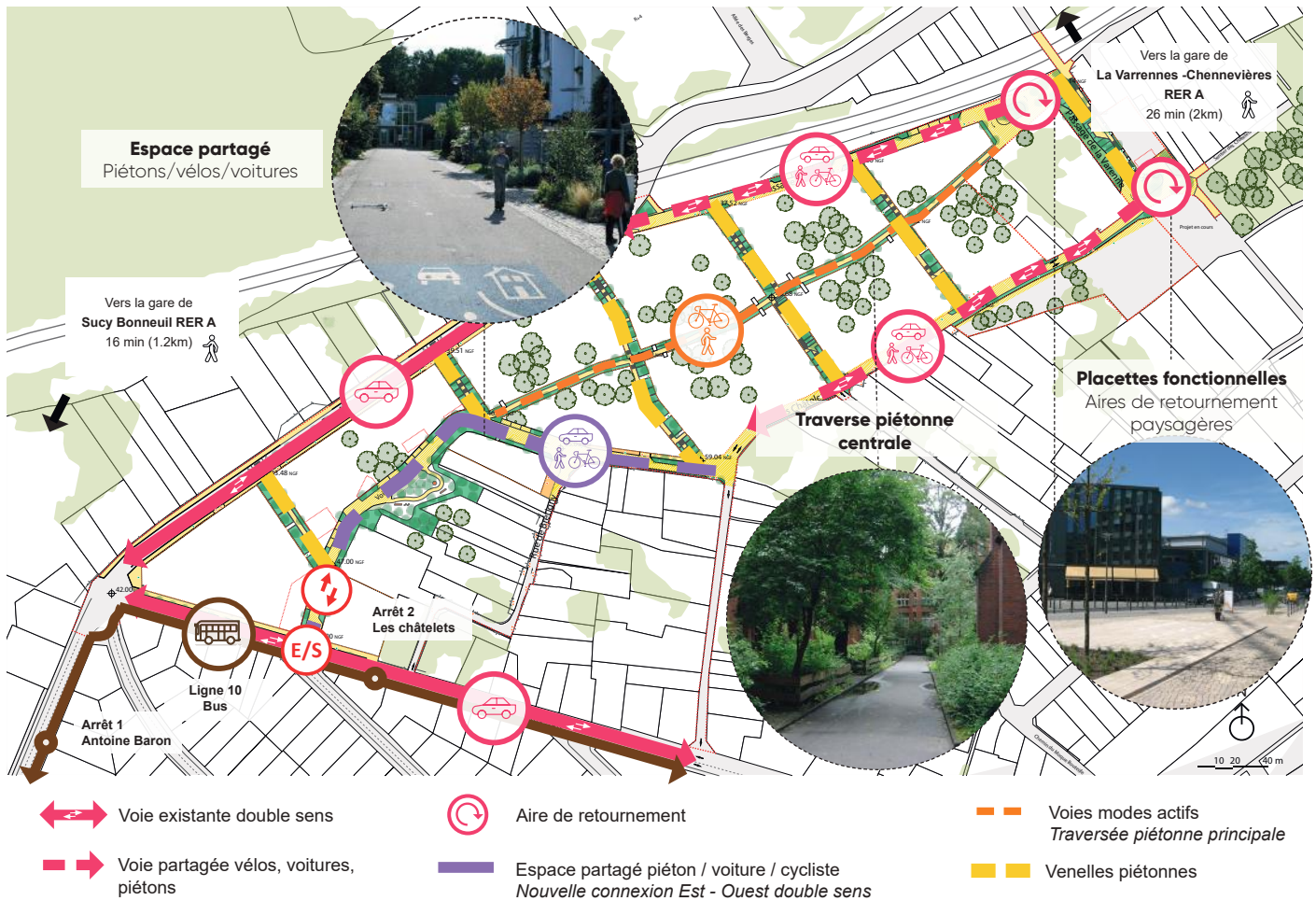


LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

Scénario 1



Scénario 2



Scénario 3

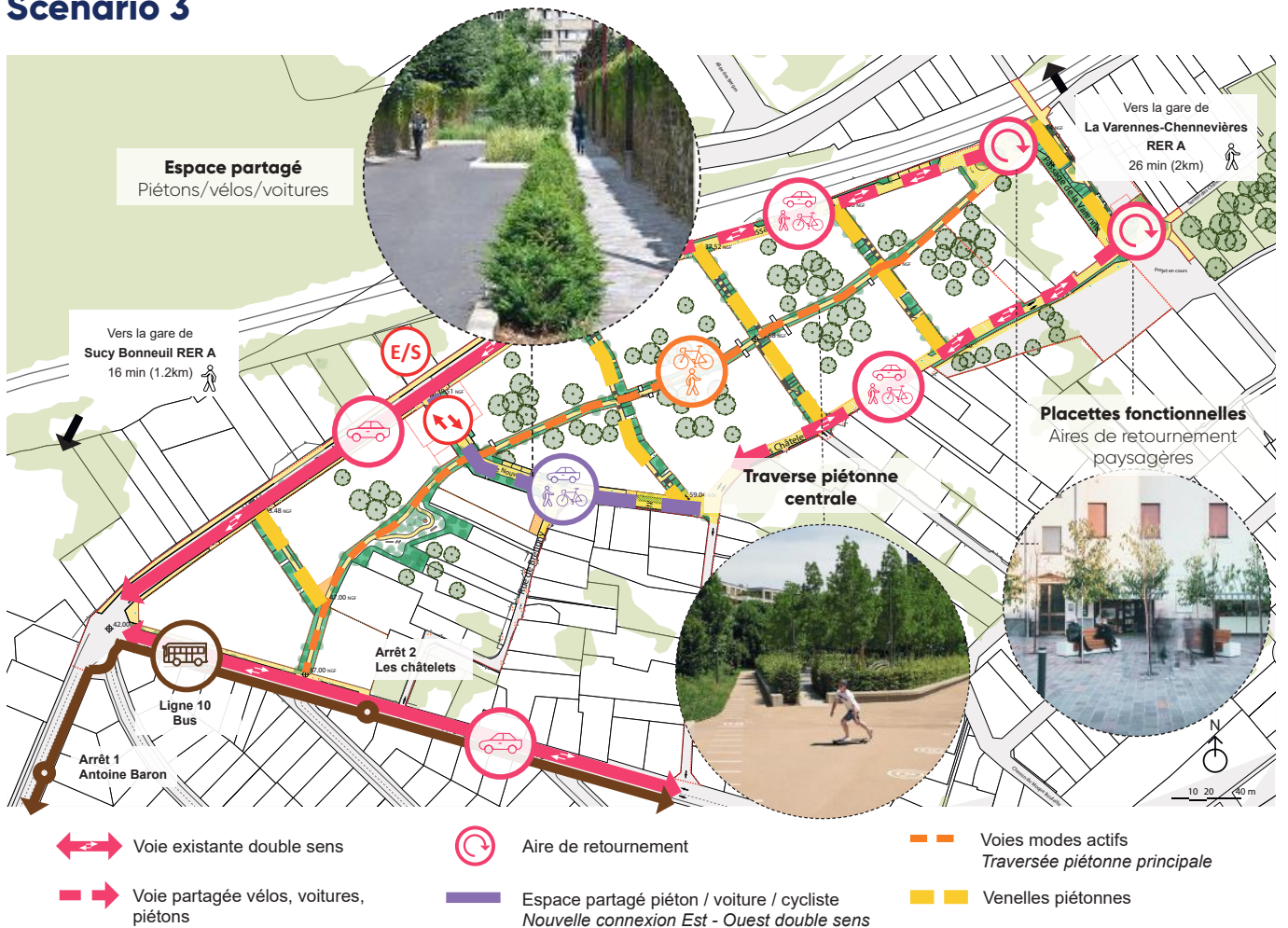


Tableau comparatif des 3 scénarios d'aménagement

	LES INVARIANTS	SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2	SCÉNARIO 3
L'ACCESSIBILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Voies double sens Passage de l'Alma & Rue des Châtelets • Placettes de retournement à l'extrémité des deux voies • Elargissement de la Rue du Pont de Chennevières 		<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une voie partagée entre la rue de Brétigny et l'avenue Olivier d'Ormesson 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une voie partagée entre la rue du Pont de Chennevières et la rue de Brétigny
LES STATIONNEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> • Passage de l'Alma & Rue des Châtelets (selon hypothèses) 		<ul style="list-style-type: none"> • Chicanes de stationnement sur la nouvelle voie partagée 	<ul style="list-style-type: none"> • Chicanes de stationnement sur la nouvelle voie partagée
LES MOBILITÉS DOUCES	<ul style="list-style-type: none"> • Venelles piétonnes perpendiculaires à l'axe Est-Ouest 	<ul style="list-style-type: none"> • Traversée piétonne principale démarrant avenue Olivier d'Ormesson jusqu'au passage de la Varenne 	<ul style="list-style-type: none"> • Traversée piétonne principale démarrant rue de Brétigny jusqu'au passage de la Varenne • Voie partagée piétons/vélos/voitures 	<ul style="list-style-type: none"> • Traversée piétonne principale démarrant avenue Olivier d'Ormesson jusqu'au passage de la Varenne • Voie partagée piétons/vélos/voitures

Les avis des citoyens sur les différents scénarios proposés :

L'accessibilité :

- Les scénarios 2 et 3 ont suscité plus d'intérêt car selon les participants, ils répondent mieux aux problématiques générées par les flux de voitures existants.
- Pour le scénario 2, un participant suggère de mettre en place un système de feux de circulation permettant de réguler le flux des voitures sur la nouvelle entrée/sortie du quartier rue Olivier d'Ormesson.
- Selon les participants, il serait intéressant d'étudier un mix du scénario 2 et 3, en cumulant les deux nouvelles voies circulées afin de pouvoir faire face au nombre de nouveaux logements et des futurs flux.
- Aux yeux des participants, il serait judicieux de conjuguer les scénarios avec l'amélioration du plan de circulation au sein du quartier. Cela permettrait de gérer les flux à une échelle plus cohérente.
- Les participants signalent que les accès aux gares environnantes restent compliqués avec les flux actuels. Ils considèrent que le quartier de demain devrait également répondre aux besoins de transports en commun qui sont presque absents aujourd'hui. Claire Gourdin précise que les échanges se poursuivent sur ce sujet avec Ile-de-France Mobilités.
- Un participant demande que l'ensemble des mobilités soit considéré dans l'étude d'impact.

Les stationnements :

- Les participants apprécient la mise en place de nouveaux stationnements et suggèrent de les développer car actuellement de nombreux habitants se garent sur les voies, ce qui sature certaines rues.
- Il est expliqué que des parkings en sous-sol seront réservés pour les habitants des nouveaux logements. Les participants préconisent d'en créer également pour les visiteurs, qui ne peuvent pas stationner dans la zone.

Les mobilités douces :

- Les participants souhaitent pouvoir plus utiliser les vélos pour pouvoir se rendre aux gares environnantes (La Varenne-Chennevières et Sucy-Bonneuil) mais il n'existe pas de places réservées aux vélos. Claire Gourdin précise que ce sujet est discuté avec le territoire GPSEA.

CONCLUSION

Cet atelier en ligne portait sur le thème des mobilités dans la future ZAC des côteaux d'Ormesson. Après une présentation du cadre du projet, des discussions autour des trois axes principaux du quartier ainsi que sur des scénarios d'aménagements ont été tenues pour recueillir les avis des citoyens sur le cadre de vie et le paysage. Les discussions ont montré que les participants souhaiteraient faciliter l'utilisation de la voiture et pallier le manque de stationnements actuel avec ce projet. Ils souhaiteraient par ailleurs développer les transports en commun et faciliter les liaisons cyclables vers les gares.

LES PROCHAINS TEMPS DE CONCERTATION

20 mars 2021 (reportée en raison du contexte sanitaire)

Balade urbaine 1

3 avril 2021 (reportée en raison du contexte sanitaire)

Balade urbaine 2

22 mai 2021

Café du projet

16 juin 2021

Atelier 3 – Formes urbaines