

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

### Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

#### 1. Intitulé du projet

Projet de ligne de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) sur l'ex-RN34 entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay appelé Bus Bords de Marne

#### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

##### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

##### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Île-de-France Mobilités (IDFM)

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Arnaud CROLAIS, Directeur des infrastructures

RCS / SIRET

2 8 7 5 0 0 0 7 8 0 0 0 2 0

Forme juridique

Établissement public administratif

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

#### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6.a. Infrastructures routières	Création d'une nouvelle infrastructure dédiée aux bus sur les voiries existantes, aménagements de façade à façade Construction d'un Centre Opérationnel Bus (COB) (surface entre 30000 et 35000 m²) localisé à Neuilly-sur-Marne A minima 60 bus électriques + véhicules légers
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu à un permis de construire	
41b. Dépôts de véhicules (...)	

#### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

##### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet Bus Bords de Marne est un projet d'amélioration de l'offre bus entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay sur une longueur de 8,3 km de voies. Le projet de ligne nouvelle Bus Bords de Marne est un projet triple qui nécessite à la fois la réalisation d'une nouvelle infrastructure dédiée aux bus sur des voiries existantes, la création d'une nouvelle offre bus sans correspondance entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay et une réorganisation du réseau de bus local pour maintenir la desserte à Nogent-sur-Marne RER et au-delà de la gare de Chelles-Gournay actuellement assurée par la ligne 113.

Le projet desservira 7 communes avec la mise en oeuvre de 17 stations. Le projet prévoit la réalisation des voies cyclables et la requalification des espaces publics dans les secteurs où le site propre bus sera aménagé.

L'acquisition d'emprises foncières pourra être nécessaire dans certains secteurs notamment élargissement de voiries et insertion des stations du TCSP, en première approche sur Fontenay-sous-Bois, Neuilly-sur-Marne, Gournay-sur-Marne et Chelles. (Possible démolition bâti et voirie).

Un COB permettant d'accueillir une centaine de bus est envisagé sur Neuilly-sur-Marne selon un besoin foncier estimé entre 30000 à 35000 m².

#### **4.2 Objectifs du projet**

Les objectifs du projet de TCSP du Bus Bords de Marne sont les suivants :

- Maintenir et forcer le rabattement en transport en commun vers le réseau lourd (notamment la gare RER de Val de Fontenay amenée à se densifier et également vers les gares de Neuilly-Plaisance et Chelles-Gournay) ;
- Maintenir une desserte des centres urbains actuels ;
- Accompagner les projets de développement du territoire via la desserte des zones de projet (Maison Blanche et Val de Fontenay) ;
- Améliorer la régularité des transports en commun sur l'axe ;
- Améliorer la capacité de transports en commun sur l'axe ;
- Améliorer les temps de parcours aux heures de pointe ;
- Faciliter l'usage des modes actifs en créant des itinéraires continus, confortables et sécurisés pour les déplacements alternatifs que sont la marche à pied et le vélo ;
- Améliorer le cadre de vie en contribuant à la rénovation de l'espace public et à l'apaisement des circulations

#### **4.3 Décrivez sommairement le projet**

##### **4.3.1 dans sa phase travaux**

L'opération porte :

- la libération des emprises et les travaux provisoires (barrière de sécurité, déviations de la circulation, signalisations, éclairage, etc.) ;
- les déviations de réseaux suivant les nécessités ;
- les 17 stations ;
- l'aménagement d'un COB à Neuilly-sur-Marne puisque les dépôts de bus actuels ne sont pas en capacité de gérer l'évolution de l'offre pour les lignes structurantes du territoire ;
- la mise en place d'une plateforme du TCSP (site propre) sur des voiries existantes ;
- la modification d'ouvrages d'art ;
- les aménagements de voirie (chaussée, stationnement, aménagements cyclables, aménagements paysagers, assainissement, etc.)
- les équipements de voirie (éclairage public, signalisation, etc.) ;
- les systèmes de priorité aux carrefours ;
- la modification des carrefours.

##### **4.3.2 dans sa phase d'exploitation**

Après sa mise en service, le TCSP Bus Bords de Marne vise un haut niveau de performance avec une infrastructure du bus en site propre qui repose sur plusieurs éléments :

- une plateforme protégée afin de s'affranchir au maximum des aléas de circulation et assurer une qualité de service et de régularité sur l'axe ;
- un revêtement spécifique éventuellement, plus résistant et permettant de rendre plus lisible la liaison de transport en commun ;
- une priorité aux carrefours : un système de détection du bus en amont du carrefour permet d'assurer la priorité systématique du bus aux carrefours lors de son passage. Ce passage permet de supprimer le temps perdu aux feux et contribue ainsi à assurer la régularité et l'optimisation de la vitesse commerciale de la ligne ;
- des stations accessibles et confortables avec un bon niveau d'équipement.

Après sa mise en service, le projet permettra de desservir les communes de Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny, Gournay-sur-Marne et Chelles, soit une demande de 40 000 voyageurs.

La mise en service du TCSP conduira à une diminution du nombre de voyageurs de l'ordre de 200 voyageurs à l'heure de pointe du matin dans le RER A à Neuilly-Plaisance en direction de Paris.

**4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet n'a été soumis à aucune procédure à ce stade. Il fera par la suite l'objet :

- d'une déclaration d'utilité publique, précédée d'une Enquête publique au titre du Code de l'expropriation et /ou Code de l'urbanisme (MEC) ;
  - le cas échéant, d'un dossier Loi sur l'Eau (Déclaration ou Autorisation) ;
  - le cas échéant, d'une dérogation Espèces Protégées, d'une autorisation de défrichement ;
  - le cas échéant, d'une procédure d'Autorisation Environnementale Unique ;
  - et si nécessaire procédures archéologie préventive, monument historique, installations classées, permis de construire/démolir...
- liste non exhaustive, finalisation de l'analyse en cours

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur de la ligne	8,3 km
Nombre de stations desservies	17 stations
Interstation moyenne	540 m
Communes concernées par le projet de TCSP	7 communes
Temps de parcours entre les deux terminus	30 minutes
Centre Opérationnel Bus (COB)	1

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s) d'implantation

Fontenay-sous-Bois  
Le Perreux-sur-Marne  
Neuilly-Plaisance  
Neuilly-sur-Marne  
Gagny  
Gournay-sur-Marne  
Chelles

Coordonnées géographiques<sup>1</sup> Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_ Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Pour les catégories 5° a), 6° a), b),  
et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d),  
10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°,  
38° ; 43° a), b) de l'annexe à  
l'article R. 122-2 du code de  
l'environnement :

Point de départ : Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_ Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Point d'arrivée : Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_ Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui  Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de TCSP passe à proximité immédiate d'une ZNIEFF de type I, dite "Plaine Inondable de la Haute-Île". Il passe également à proximité de la ZNIEFF de type I "Boisements et pelouses du parc du croissant vert" situé à 500 mètres de l'ex-RN34.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Chaque département traversé par le TCSP possède son Plan de prévention du bruit dans l'environnement : - en Seine-et-Marne approuvé par arrêté préfectoral le 1er février 2013 ; - en Val-de-Marne approuvé par arrêté préfectoral le 26 juillet 2013 ; - en Seine-Saint-Denis approuvé par arrêté préfectoral le 4 juillet 2018
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet de TCSP Bus Bords de Marne traverse les périmètres de protection de 5 Monuments Historiques : - MH Église Saint Baudille et MH hôpital psychiatrique de Ville Evrard à Neuilly-Plaisance ; - MH du Château de Gournay à Gournay-sur-Marne ; - MH ancienne abbaye royale et MH monument dit de Chilpéric à Chelles.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet de TCSP Bus Bords de Marne traverse plusieurs enveloppes de zones humides probables mais non avérées, de classe B (ex classe 3). L'ex-RN34 recoupe ces enveloppes d'alerte à Chelles, Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne et Neuilly-Plaisance. Des investigations ont été menées et la très grande majorité des zones humides est située à distance du futur tracé.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI Marne et Seine approuvé le 27/11/2012 sur la commune du Perreux-sur-Marne PPRI approuvé le 15/11/2010 sur les communes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny et Gournay.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	8 sites BASOL sont présents dans la zone d'étude et plusieurs sites BASIAS sont également recensés. Dans le cas où les travaux du TCSP impacterait le secteur de Maison Blanche, des sondages sur l'état de pollution du sol devront être réalisés dans la suite des études. Une gestion spécifique des déblais sera mise en place dans le cas de pollution avérée.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet de TCSP se situe à proximité immédiate de la zone Natura 2000 ZPS "Parc Départemental de la Haute-Île".
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans le cadre du projet, le réemploi des matériaux sera mis en oeuvre dès que possible.  La réutilisation immédiate des déblais non utilisés sera recherchée pour éviter une mise en décharge : cependant, les matériaux de voirie actuelle ne pourront pas tous être réutilisés.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des matériaux pour la structure de la chaussée seront nécessaires.
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les résultats des inventaires naturalistes sont reportés dans l'annexe 7. Le projet de TCSP s'intègre majoritairement en milieu urbain et dans les emprises de la voirie existante. Il passe à proximité immédiate d'espaces riches en biodiversité. Une analyse des impacts du projet sur les espèces et habitats d'espèces protégées sera nécessaire. Le cas échéant, un dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées sera réalisé.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les incidences possibles du projet sur les espèces du site Natura 2000 "Parc Départemental de la Haute Ile" devront être étudiées dans la suite du projet.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de TCSP étant prévu majoritairement sur les voiries existantes, la consommation d'espaces naturels non imperméabilisés est faible et lié aux aménagements associés au projet : élargissement de la chaussée, création de nouveaux ouvrages d'art, implantation d'un nouveau centre opérationnel bus.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet longe un certain nombre d'anciens sites industriels potentiellement pollués sur les communes de Perreux-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne et Gournay-sur-Marne. Aucun terrassement n'est a priori prévu sur ces sites. Les travaux nécessiteront également des interventions sur des couches de chaussée déjà en place. Des analyses sur les terrains en place seront réalisées si le projet implique un changement d'affectation des sols et un diagnostic de caractérisation des enrobés en place sera réalisé.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risque inondation par débordement de cours d'eau ou remontée de nappes. Risque de ruissellement, du fait de la forte imperméabilisation du secteur. Risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, qualifié d'un niveau moyen sur le triangle de VDF et faible à nul sur le reste du tracé.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Les principales thématiques pouvant générer des effets sur la santé sont le bruit et l'air. Le TCSP emprunte des axes déjà circulés par de nombreux véhicules. La finalité du projet est de développer le réseau de transport en commun et vise à favoriser un report modal. Il aura un effet positif sur la diminution de la pollution atmosphérique et sur les nuisances sonores.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet prévoit : - de passer d'un profil 2+2 voies routières à un profil 1+1 ou 2+1 voies routières sur l'ex-RN34 - une priorité aux carrefours - une restructuration du réseau de bus - création de trottoirs et l'aménagement de refuges piétons en carrefour - aménagements cyclables bidirectionnels sur tous les axes requalifiés
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le TCSP en phase exploitation aura un impact très faible sur le bruit. En effet, il emprunte ex-RN34, axe déjà circulée par de nombreux véhicules et le bruit supplémentaire apporté par la circulation des bus sera négligeable au regard du volume sonore actuel. Les bus mis en place seront à motorisation propre, limitant également les nuisances sonores.  Une étude acoustique sera réalisée.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Selon la motorisation retenue, la circulation des bus sur la liaison Val de Fontenay - Chelles-Gournay sera de nature à provoquer des désagréments olfactifs. Cependant, le projet étant positif en faveur du report modal, ces derniers seront faibles.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les émissions lumineuses engendrées par le projet seront quasi-nulles compte tenu que le projet de TCSP emprunte l'ex-RN34 qui est un axe déjà circulé.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La circulation des bus devrait engendrer de faibles rejets dans l'air car le projet s'intègre dans une démarche de transition énergétique avec des bus à motorisation propre.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux de ruissellement sont d'ores et déjà prises en charge par le réseau d'assainissement pluvial grâce aux systèmes de drainage des voiries. Le projet prévoit l'élargissement de voiries, il aura un impact faible sur l'imperméabilisation des sols et augmente localement le ruissellement. Le système d'assainissement de voirie sera efficace et dimensionné en conséquence dans le respect des règlements d'assainissement.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase exploitation, le projet de TCSP Bus Bords de Marne n'engendrera pas la production d'effluents.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La réalisation du TCSP engendrera la production de déchets de chantier, qui seront traités selon les réglementations en vigueur.</p>

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Des études sont d'ores et déjà engagées afin d'appréhender les effets du projet sur l'environnement et les éventuelles mesures à mettre en place. Il s'agit :

- de l'étude acoustique ;
- de l'étude air ;
- de l'étude de circulation routière ;
- de l'étude géotechnique ;
- de l'étude faune-flore.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Non. Le projet aura un impact faible sur le milieu naturel, en raison de son tracé essentiellement en milieu urbanisé et imperméabilisé. Les impacts sur l'environnement concernent essentiellement la phase travaux.

Les enjeux écologiques liés au COB à Neuilly-sur-Marne restent globalement modérés.

Tant sur le linéaire du projet que sur le COB, les nuisances éventuelles feront l'objet d'études spécifiques et d'autorisations appropriées.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le réaménagement de la voirie de l'ex-RN34 est situé dans le périmètre de protection de 5 MH. Un traitement paysager sera étudié avec soin puis soumis aux autorités compétentes et à l'Architecte des Bâtiments de France. Le Service Régional d'Archéologie sera sollicité.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'acquisition d'emprises foncières pourra être nécessaire dans certains secteurs afin d'élargir les voiries et notamment permettre l'insertion des stations du TCSP et certaines voies routières en entrée de carrefour.

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

De nombreux projets de grande importance sont desservis par le Bus Bords de Marne, notamment :

- L'opération d'aménagement Val de Fontenay/Alouettes ;
- le pôle gare de Val de Fontenay qui fait l'objet d'un réaménagement ;
- La ZAC Maison-Blanche à Neuilly-sur-Marne ;
- Le projet du secteur Ville-Evrard à Neuilly-sur-Marne.

D'autres projets sont également en cours, programmés ou à l'étude :

- Au Perreux-sur-Marne : ZAC du Canal, le nouveau groupe scolaire Germaine Sablon, le renouvellement urbain du secteur Joncs Marins, la densification en logements le long de l'ex-RN34 ;
- A Fontenay-sous-Bois : ilot la Pointe, le secteur Tassigny Auroux ;
- A Neuilly-Plaisance : la réalisation de logements sur les délaissés de l'A103, le NPNRU Val Coteau, l'ilot Perche.
- A Chelles : la requalification complète de la cité Cheminote, la ZAC Sud Triage, le projet de requalification de l'entrée de ville Sud, la construction de plus de 450 logements sur l'ensemble de la commune ;
- L'aménagement du pôle d'échanges de Chelles-Gournay.

Actuellement, les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale sont : le réaménagement du pôle gare de Val de Fontenay et la ZAC Maison Blanche.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Annexe 7 Annexes complémentaires :

Présentation détaillée du projet  
Identification des impacts significatifs du projet  
Résultats des inventaires faune/flore

### 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



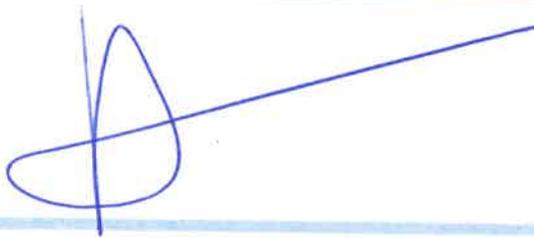
Fait à

Paris

le,

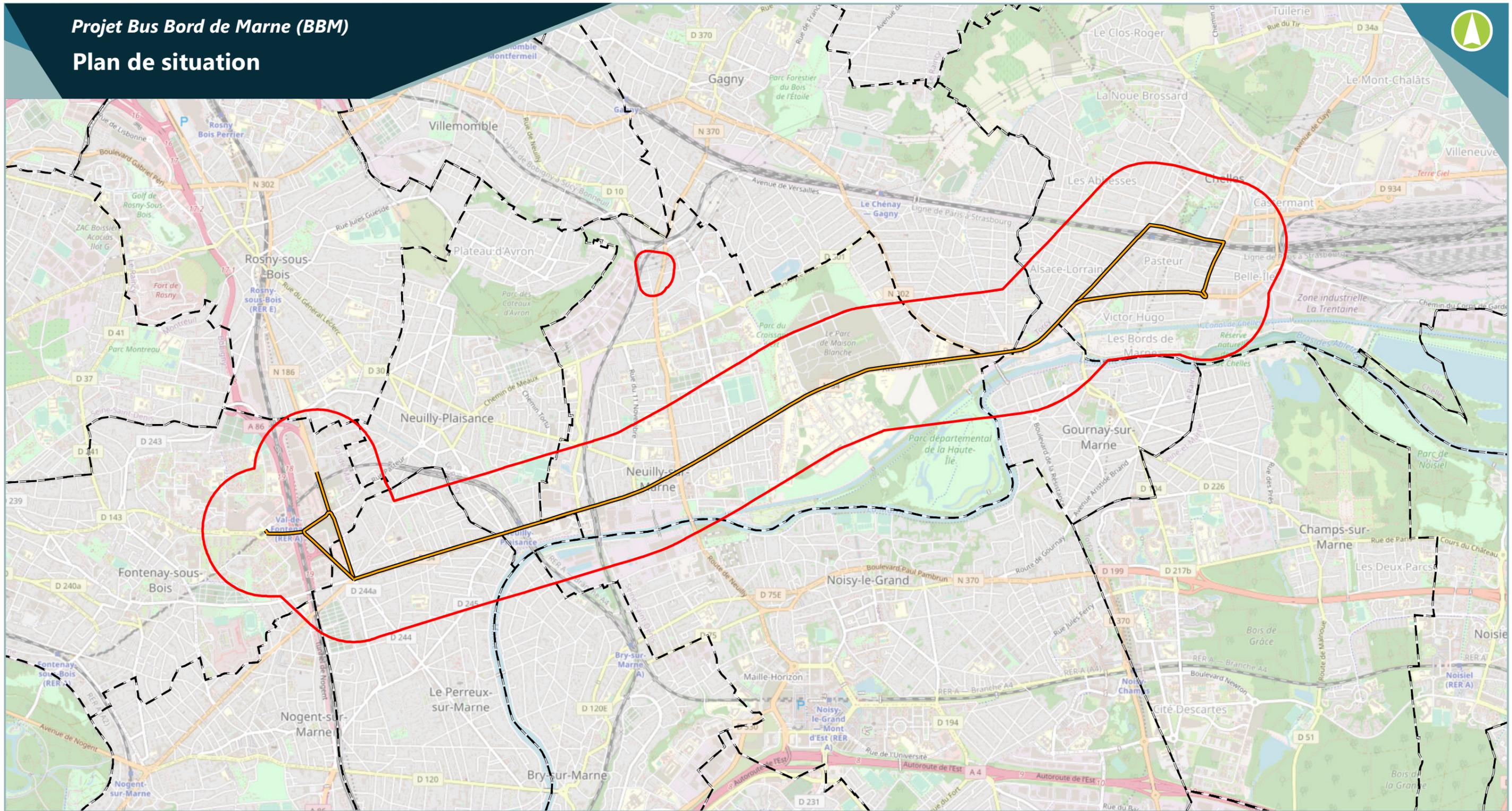
16 Mars 2022

Signature



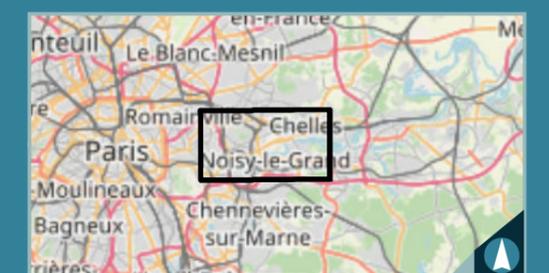
**Ile-de-France Mobilités**  
41 rue de Châteaudun  
75009 Paris



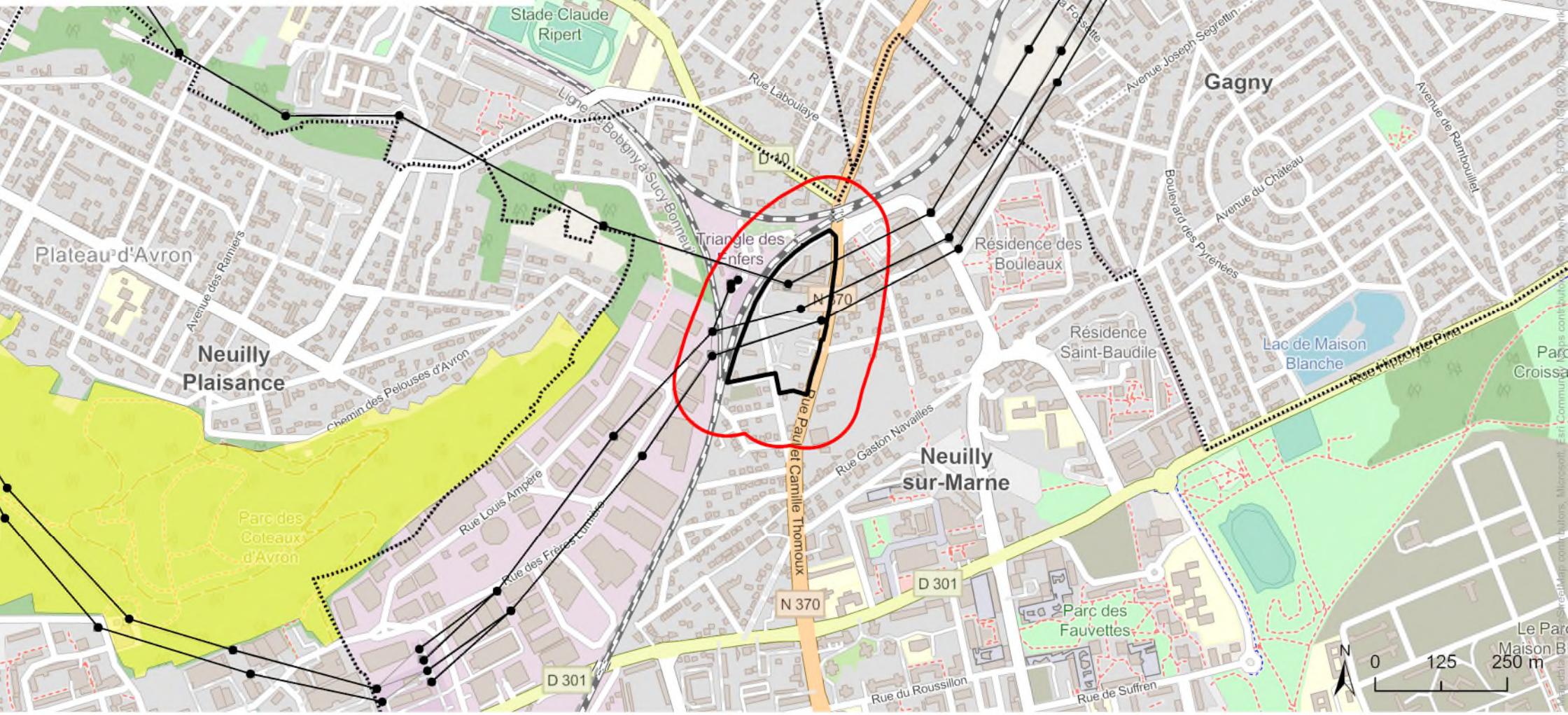


### Légende

-  Tracé du projet BBM
-  Aire d'étude
-  Limite communale



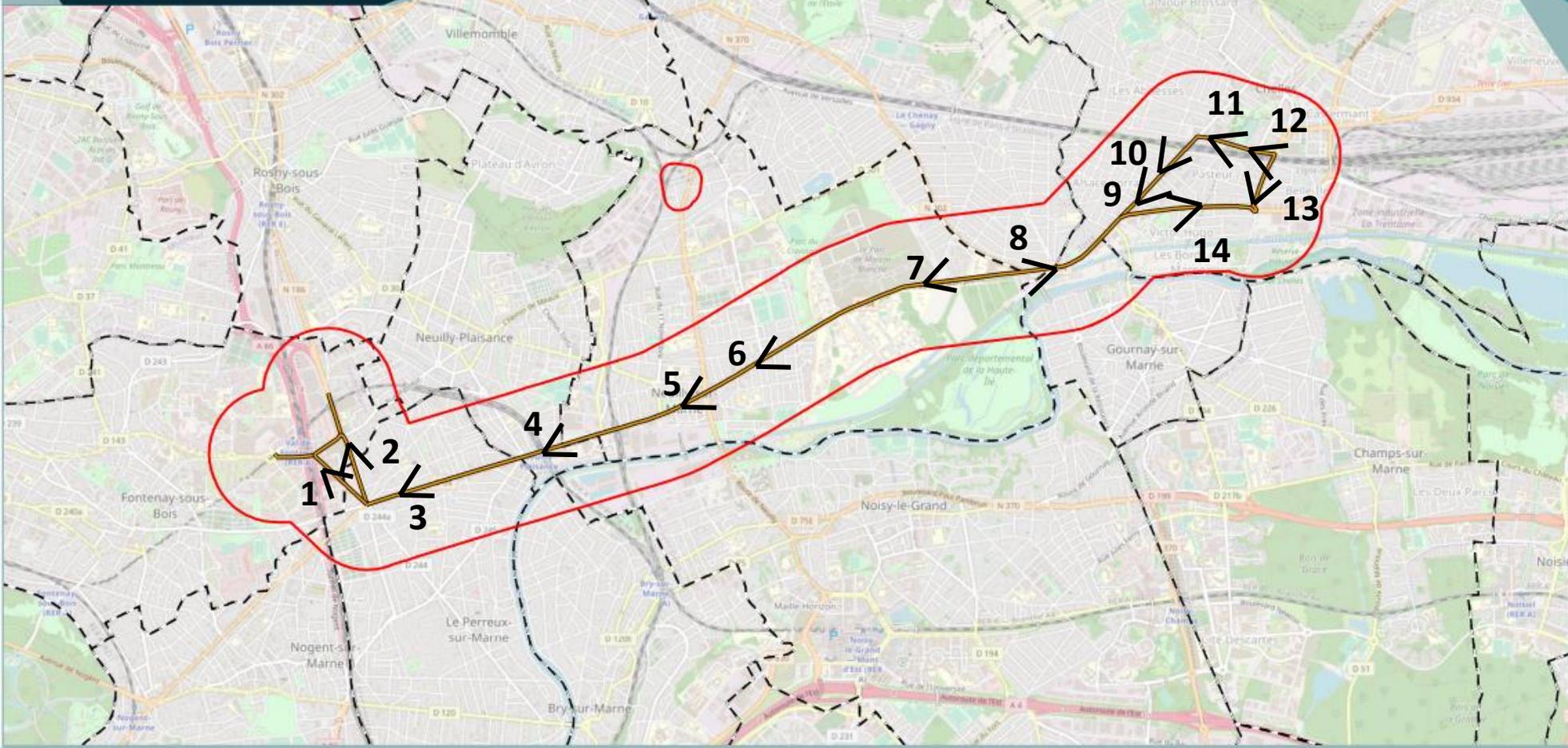
# PLAN DE SITUATION - DÉTAIL PÉRIMÈTRE COB NEUILLY-SUR-MARNE



- LÉGENDE**
- Zone Natura 2000 SIC
  - Zone Natura 2000 ZPS
  - Réseau aérien RTE THT - Pylônes
  - Réseau aérien RTE THT - Lignes électriques
  - Aire d'étude
  - Limites communales
  - Périmètre d'emprise foncière du COB



Source des données : INPN (2020)



Légende

-  Tracé du projet BBM
-  Aire d'étude
-  Limite communale



Date - 09/11/2021  
Sources - EGIS, IGN  
Fond de plan - © ESRI - OSN - IGN





Vue 1 – Avenue Louison Bobet



Vue 2 – Avenue de Lattre de Tassigny



Vue 3 – Boulevard Alsace Lorraine



Vue 4 – Boulevard Galliéni



**Vue 5 – Boulevard Foch**



**Vue 6 – Avenue du Maréchal Leclerc**



**Vue 7 – Avenue Jean Jaurès**



**Vue 8 – Rue de Paris**



Vue 9 – Avenue du Maréchal Foch –  
partie Sud



Vue 10 – Ouvrage SNCF



Vue 11 – Pôle bus de Chelles

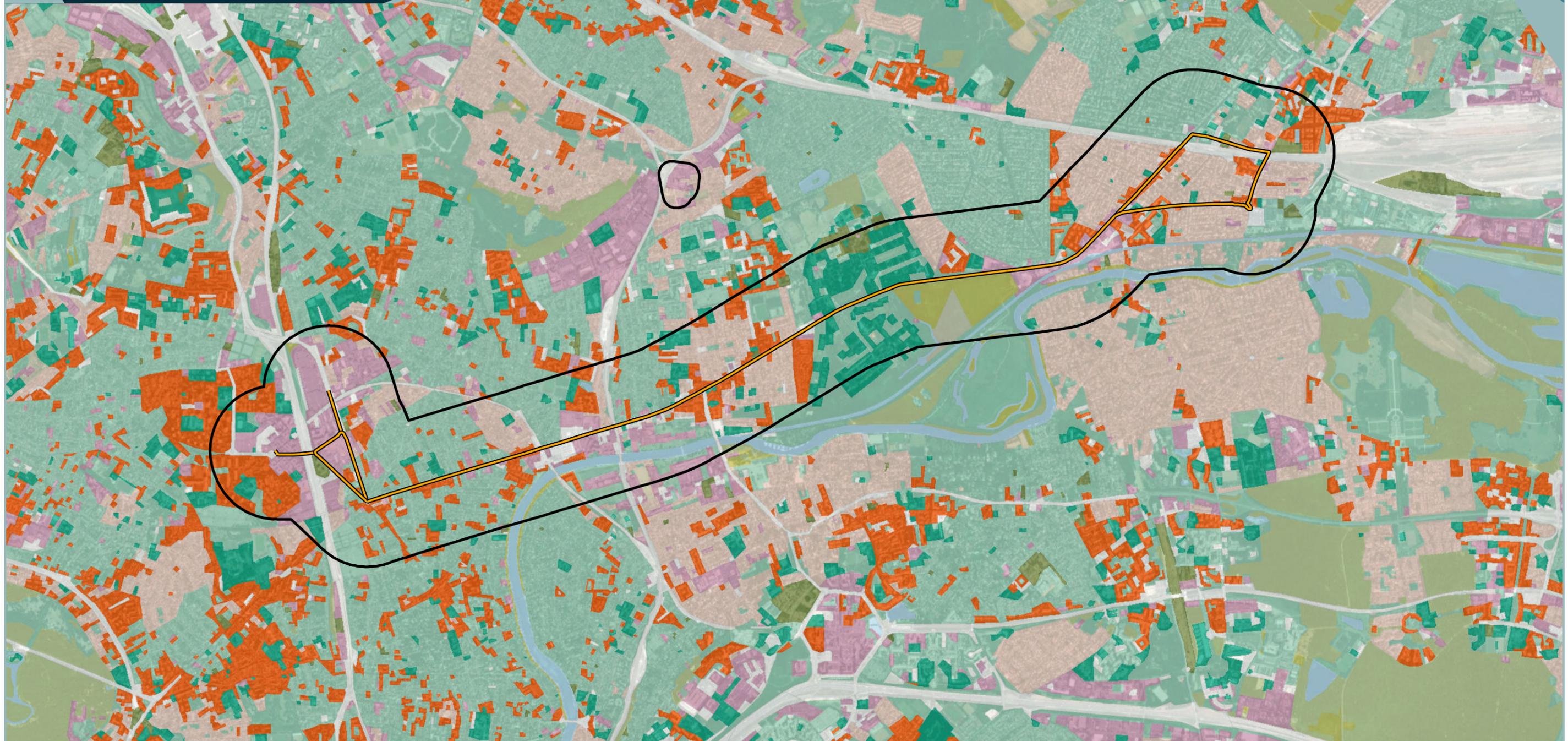


Vue 12 – Boulevard Chilpéric

Vue 13 – Rue Auguste Meunier

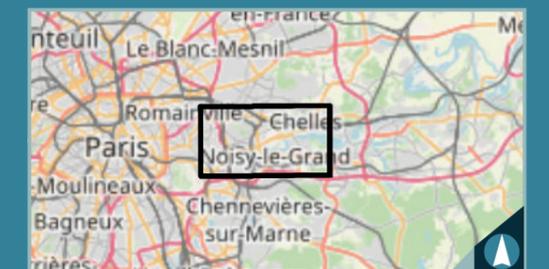


Vue 14 – Avenue du Général de Gaulle



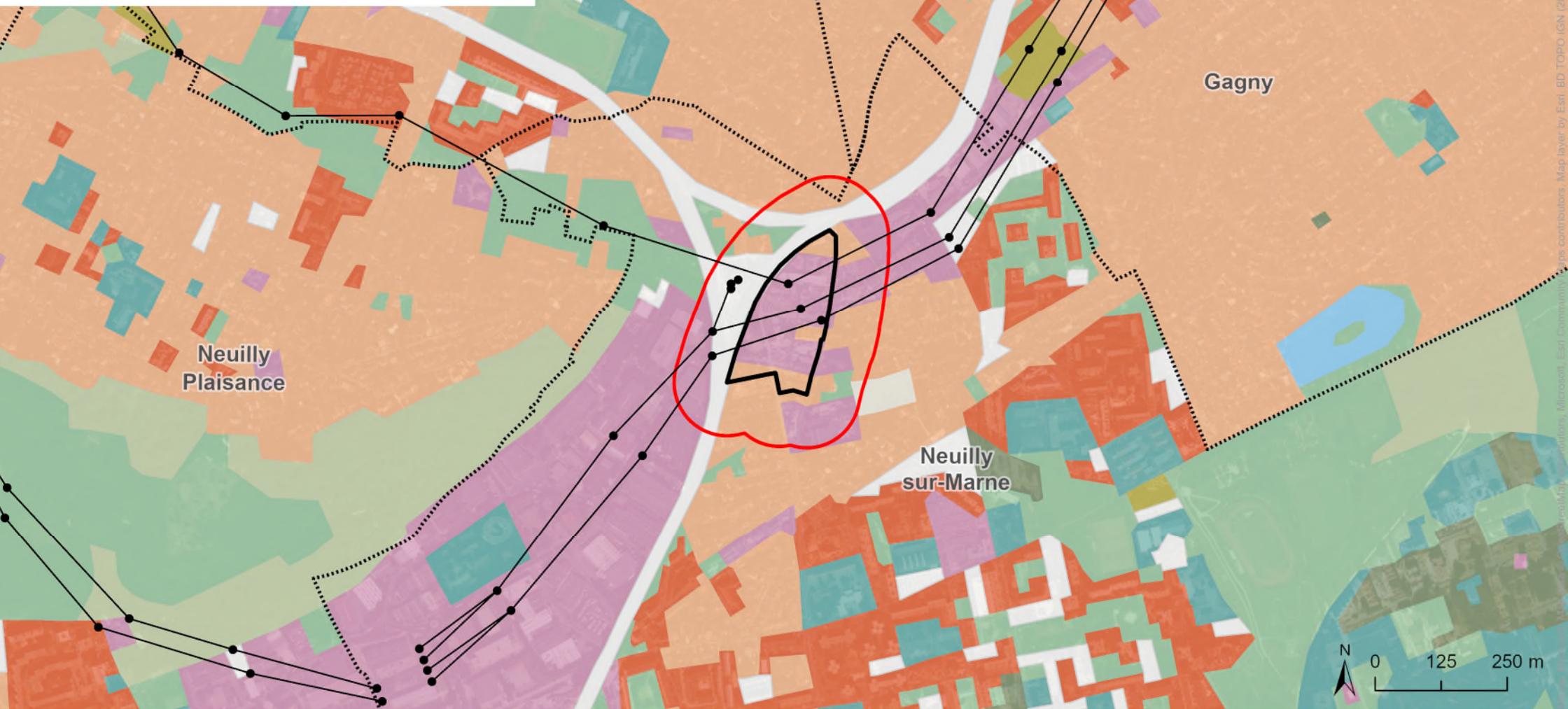
### Légende

- |                                |                                   |                                |                       |
|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| Tracé du projet BBM            | Carrières, décharges et chantiers | Espaces ouverts artificialisés | Milieux semi-naturels |
| Aire d'étude                   | Eau                               | Forêts                         | Transports            |
| <b>Occupation du sol (MOS)</b> | Equipements                       | Habitat collectif              |                       |
| Activités                      | Espaces agricoles                 | Habitat individuel             |                       |



Date : 09/11/2021 Sources : EGIS, IGN  
0 150 300 600 Fond de plan : © ESRI - OSM  
Mètres - IGN

**PLAN DE SITUATION - DÉTAIL  
PÉRIMÈTRE COB NEUILLY-SUR-MARNE**



**LÉGENDE**

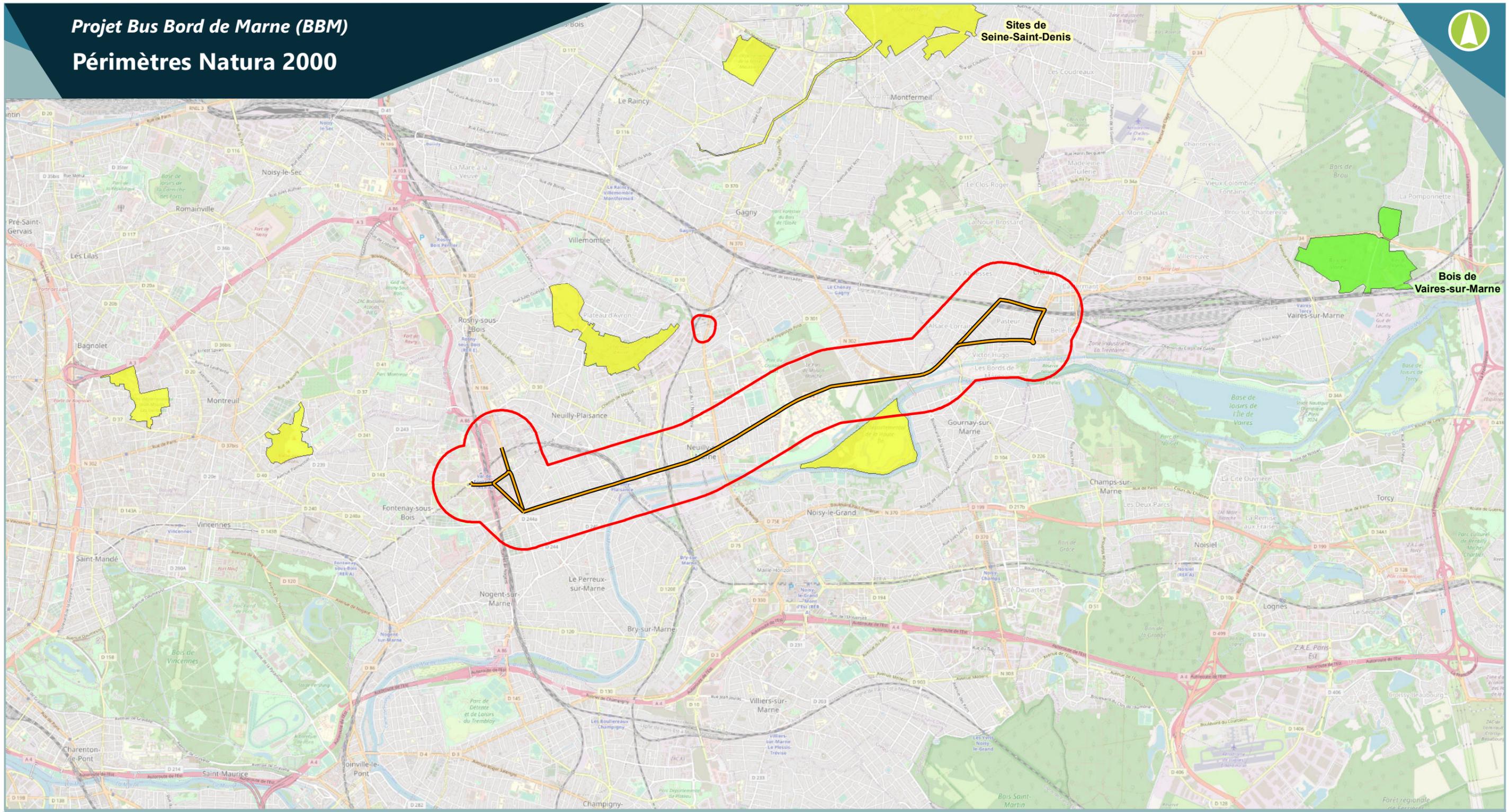
- Réseau aérien RTE THT - Pylônes
- Réseau aérien RTE THT - Lignes électriques
- ▭ Aire d'étude
- ⋯ Limites communales
- ▭ Périmètre d'emprise foncière du COB
- Mode d'occupation du sol**
- ▭ Fôrets
- ▭ Milieux semi-naturels
- ▭ Espaces agricoles
- ▭ Eau
- ▭ Espaces ouverts artificialisés
- ▭ Habitat individuel
- ▭ Habitat collectif
- ▭ Activités
- ▭ Equipements
- ▭ Transports
- ▭ Carrières, décharges et chantiers



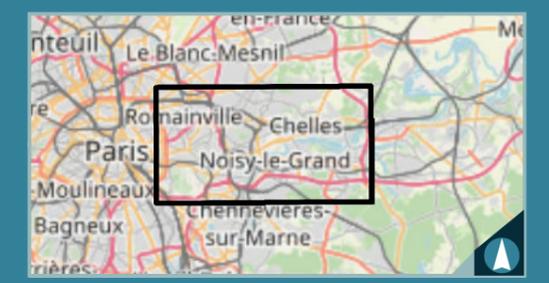
Source des données : IAU (2017)

# Projet Bus Bord de Marne (BBM)

## Périmètres Natura 2000

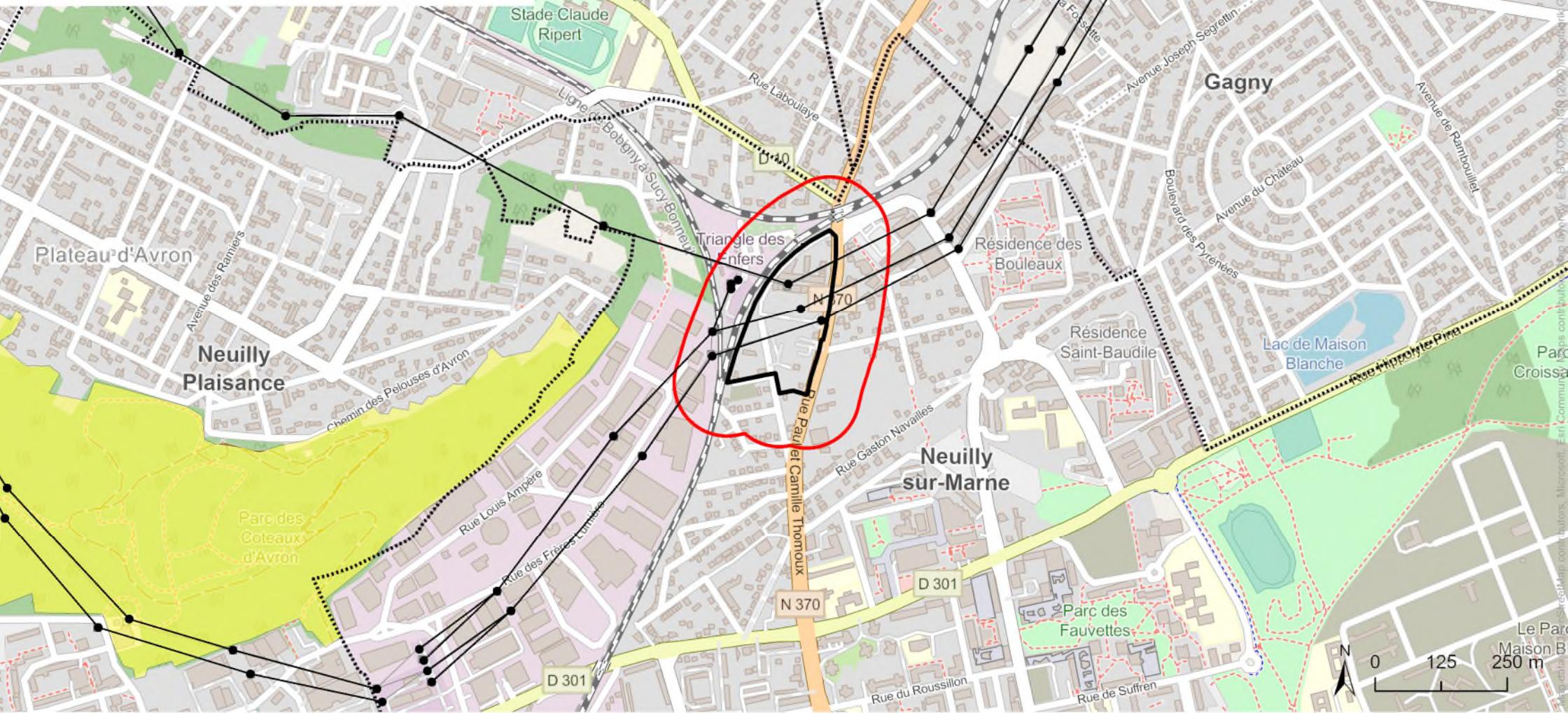


- Légende**
-  Tracé du projet BBM
  -  Aire d'étude
  -  Zone Natura 2000 SIC
  -  Zone Natura 2000 ZPS



Date : 09/11/2021 Sources : EGIS, IGN  
 0 15000 600 Fond de plan : © ESRI - OSM  
 Mètres - IGN

# PLAN DE SITUATION - DÉTAIL PÉRIMÈTRE COB NEUILLY-SUR-MARNE



## LÉGENDE

- Zone Natura 2000 SIC
- Zone Natura 2000 ZPS
- Réseau aérien RTE THT - Pylônes
- Réseau aérien RTE THT - Lignes électriques
- Aire d'étude
- Limites communales
- Périmètre d'emprise foncière du COB





# BUS BORDS DE MARNE (BBM)

Annexes de la  
demande d'examen au  
cas par cas



# Sommaire

<b>1 Annexes obligatoires .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Annexes complémentaires .....</b>	<b>5</b>
2.1. Présentation détaillée du projet .....	6
2.2. Identification des impacts significatifs du projet .....	21
2.3. Résultats des inventaires faune/ flore .....	29



# 1

## **Annexes obligatoires**

Les annexes obligatoires au formulaire de demande de cas par cas sont jointes dans des documents séparés par le maître d'ouvrage.

# 2

## **Annexes complémentaires**

## 2.1. PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET

### 2.1.1. Caractéristiques techniques principales de ligne de TCSP

Le projet de ligne nouvelle « Bus Bords de Marne » est un projet qui nécessite à la fois la réalisation d'une nouvelle infrastructure dédiée aux bus, la création d'une nouvelle ligne de bus sans correspondance entre Val de Fontenay et Chelles – Gournay, et une réorganisation du réseau de bus local pour maintenir la desserte à Nogent-sur-Marne RER et au-delà de la gare de Chelles-Gournay actuellement assurée par la ligne 113.

#### 2.1.1.1. L'infrastructure

Le projet d'infrastructure comprend la réalisation d'infrastructures de transport dédiées à la circulation des bus. L'infrastructure pourrait accueillir plusieurs lignes de bus avec des gabarits différents, allant du bus standard aux bus biarticulés.

Les lignes de bus pourraient emprunter ces infrastructures sur tout ou partie de leur itinéraire. Les voies bus permettront d'optimiser les conditions d'exploitation et la régularité des liaisons du territoire.

L'infrastructure du bus en site propre repose sur plusieurs éléments :

- une plateforme protégée afin de s'affranchir au maximum des aléas de la circulation et assurer une qualité de service et de régularité sur l'axe (les voies dédiées aux bus ne seront pas autorisées aux véhicules particuliers, ni a priori aux taxis et véhicules d'entretien des gestionnaires de voiries. Une utilisation sera néanmoins envisageable pour les véhicules de secours) ;
- un revêtement spécifique éventuellement, plus résistant et permettant de rendre plus lisible la liaison de transport en commun ;
- une priorité aux carrefours : un système de détection du bus en amont du carrefour permet d'assurer la priorité systématique du bus aux carrefours lors de son passage. Ce système permet de supprimer le temps perdu aux feux et contribue ainsi à assurer la régularité et l'optimisation de la vitesse commerciale de la ligne ;
- des stations accessibles et confortables.

#### 2.1.1.2. L'offre de transport

En complément de la mise en place de l'infrastructure, il est prévu d'adapter l'offre de transport aux besoins de déplacements à l'horizon de réalisation du TCSP.

Le projet d'offre de transport prévoit la mise en place d'une offre bus empruntant le site propre de bout en bout (ligne nouvelle de TCSP) et s'accompagne d'une réorganisation du réseau de bus. Les lignes de bus circulant pour partie sur le tracé du site propre pourraient le cas échéant profiter de certains tronçons de l'aménagement en site propre ainsi réalisé.

La recherche d'itinéraire pour la future ligne de TCSP s'est principalement axée sur son tracé et la localisation des terminus.

### 2.1.1.3. Le tracé de la ligne de TCSP

Le tracé du TCSP est majoritairement dicté par la présence de l'ex-RN34 sur une grande partie du linéaire. De manière à faciliter la connexion avec le pôle de Val de Fontenay, important pôle d'emplois et de transport, il a été retenu de dévier l'itinéraire du TCSP de l'ex-RN34 via le triangle de Val de Fontenay (axes Bobet, Raymond Poincaré, De Gaulle, de Lattre de Tassigny, Carnot).

Ce tracé, couplé à la création de stations au plus proche des accès au pôle, permettra de faciliter les correspondances entre le TCSP et l'offre ferroviaire prévue à l'horizon du projet (RER A, RER E, T1, M15, M16) et d'accroître l'attractivité de ce pôle depuis les secteurs desservis par l'ex-RN34.

### 2.1.1.4. Le terminus Ouest de la ligne de TCSP

Le terminus Ouest de la ligne de TCSP est prévu au niveau du pôle de Val-de-Fontenay. Dans le cadre de la restructuration bus associée à la mise en œuvre du projet de TCSP, il est toutefois prévu le maintien d'une liaison bus empruntant le boulevard de Strasbourg jusqu'à la gare RER A de Nogent-sur-Marne.

### 2.1.1.5. Le terminus Est de la ligne de TCSP

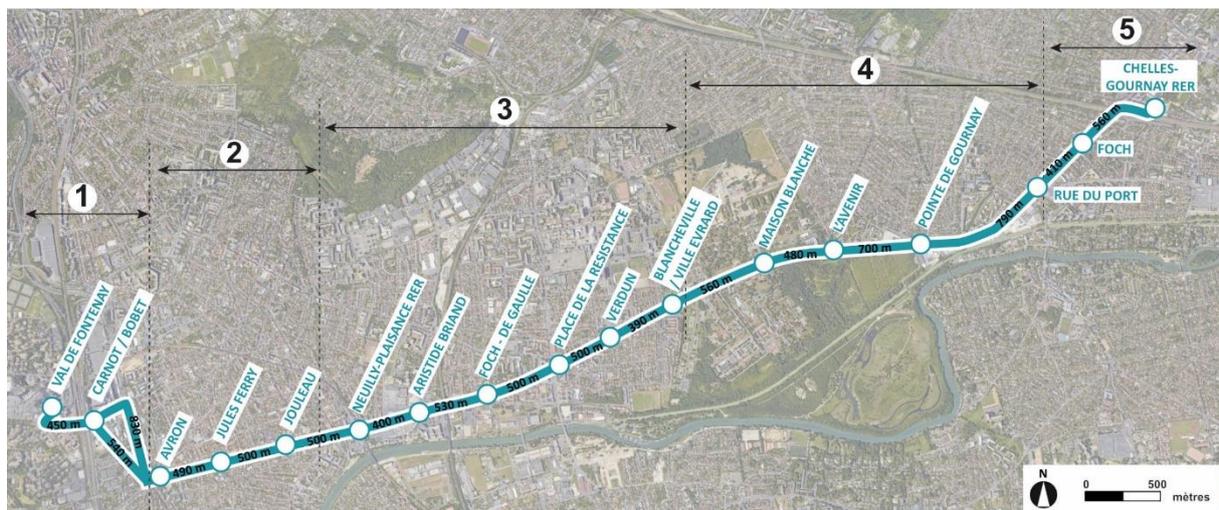
De manière à favoriser, les correspondances avec les modes lourds présents à Chelles (RER E, Transilien P, M15), le passage de la ligne de TCSP au cœur du pôle bus de Chelles – Gournay RER et au plus près des gares RER et GPE est indispensable.

S'agissant du terminus du TCSP, celui-ci est ainsi privilégié au cœur du pôle bus de Chelles-Gournay.

### 2.1.1.6. Le tracé retenu

Le tracé retenu pour le TCSP Bus Bords de Marne, se développe ainsi sur 8,6 km entre les gares de Val de Fontenay et de Chelles – Gournay RER.

Les propositions de tracé et d'insertion de l'infrastructure sont présentées ci-dessous sur la base d'un découpage du projet en 5 séquences :

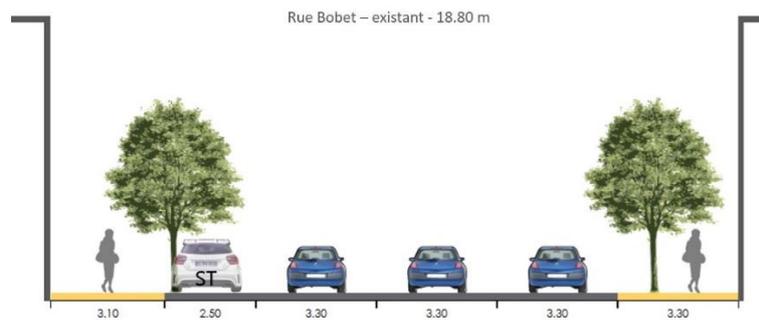


**Tracé, stations et séquences d'insertion du Bus Bords de Marne**

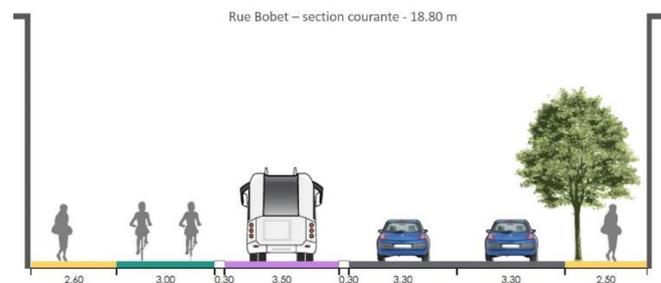
- **Séquence 1 – le triangle de Val de Fontenay** (Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne) – **1800 m – 2 stations** : cette séquence comprend le terminus et le triangle de Val de Fontenay, ce dernier constitué des axes avenue Louison Bobet, boulevard Raymond Poincaré, avenue du Général de Gaulle, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, rue Carnot ;



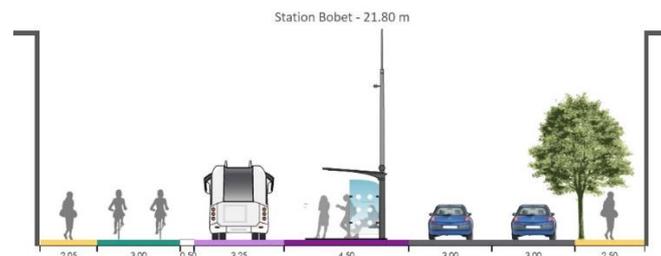
**Sous-séquence 1B (Source : Egis, 2020)**



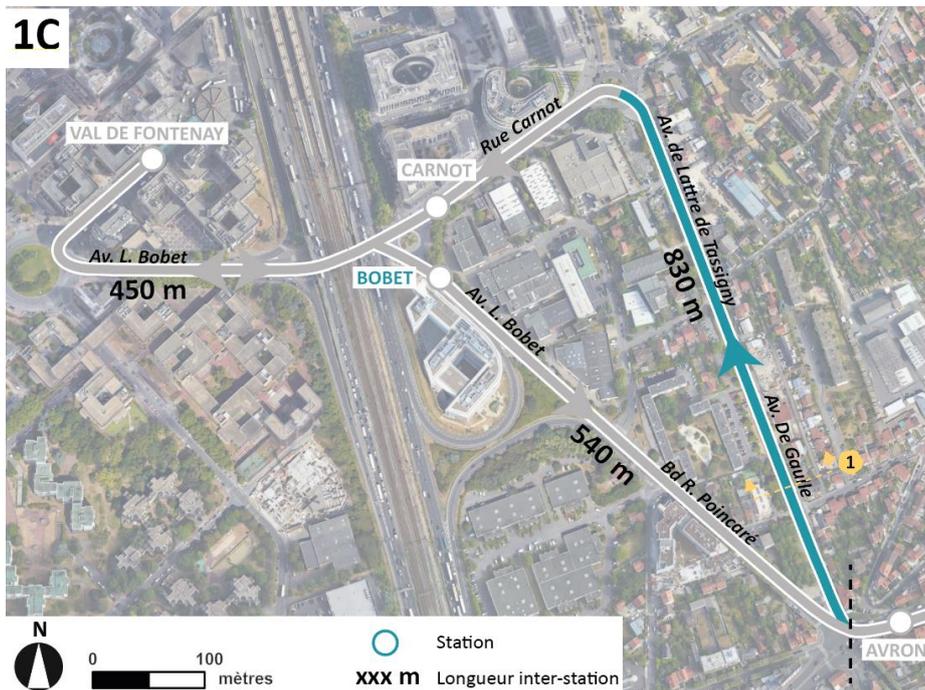
**Coupe 1B-1 actuelle - avenue Louison Bobet (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 1B-1 - projet de l'avenue Louison Bobet -Source : Egis, 2020)**



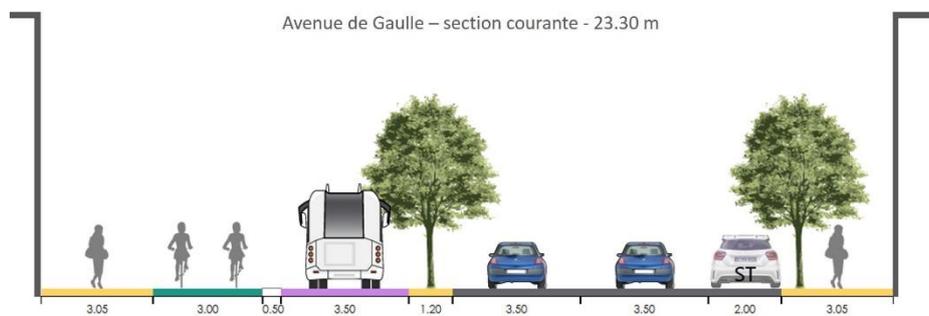
**Coupe 1B-2 - projet de la station Bobet (Source : Egis, 2020)**



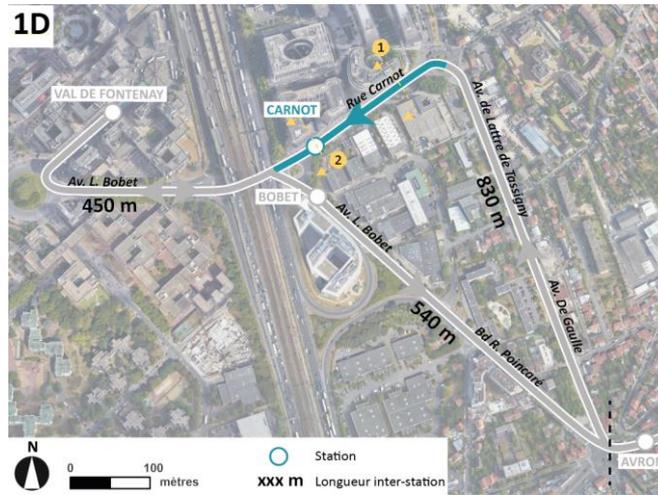
**Sous-séquence 1C (Source : Egis, 2020)**



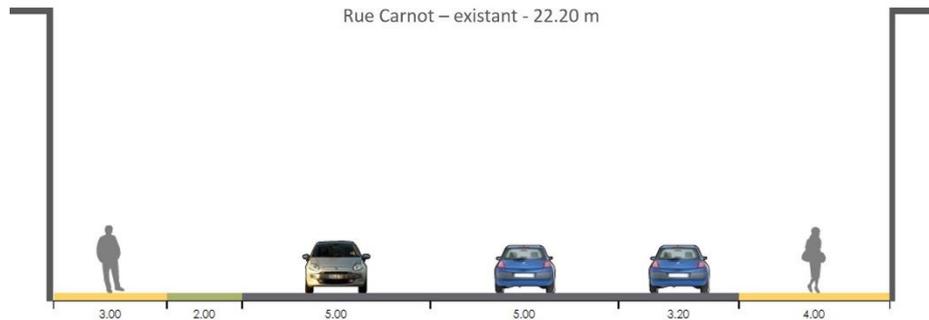
**Coupe 1C-1 actuel - avenue du Général De Gaulle (Source : Egis, 2020)**



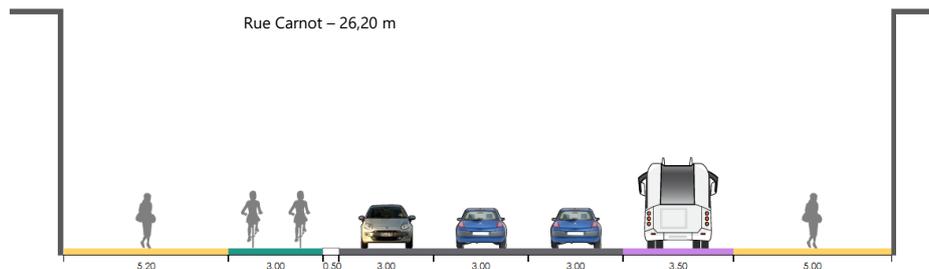
**Coupe 1C-1 projet - avenue du Général De Gaulle (Source : Egis, 2020)**



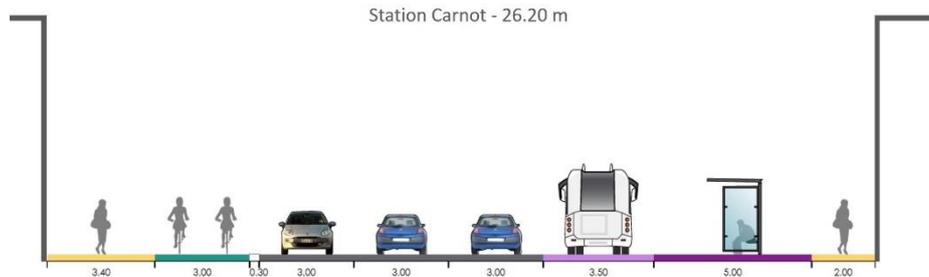
**Figure 1 : Sous-séquence 1D (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 1D-1 actuelle – avenue Carnot (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 1D-1 projet - rue Carnot (Source : Egis, 2020)**

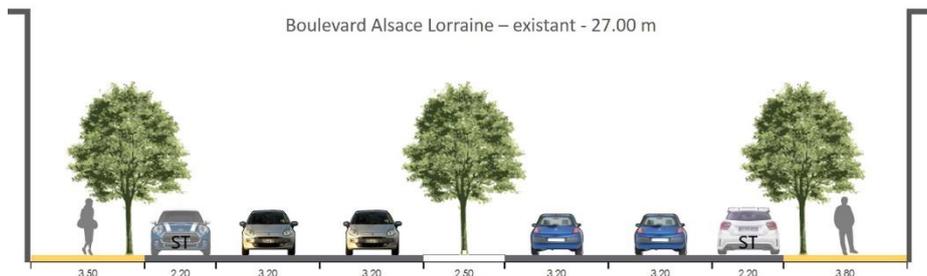


**Coupe 1D-2 projet – station Carnot (Source : Egis, 2020)**

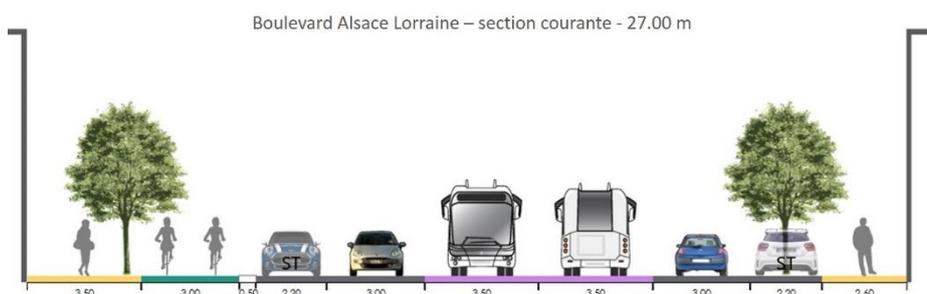
- **Séquence 2 – le Perreux-sur-Marne – 1200 m – 3 stations** : cette séquence se développe sur l'ex-RN34 entre le carrefour Leclerc au Perreux-sur-Marne et la limite départementale et communale (carrefour D245, avenue du 8 mai 1945) ;



**Séquence 2 (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 2-1 actuelle – boulevard Alsace Lorraine (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 2-1 projet – boulevard Alsace Lorraine (Source : Egis, 2020)**

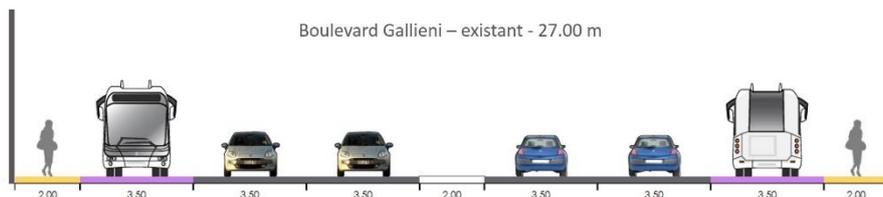


**Coupe 2-2 projet – boulevard Alsace Lorraine – station (Source : Egis, 2020)**

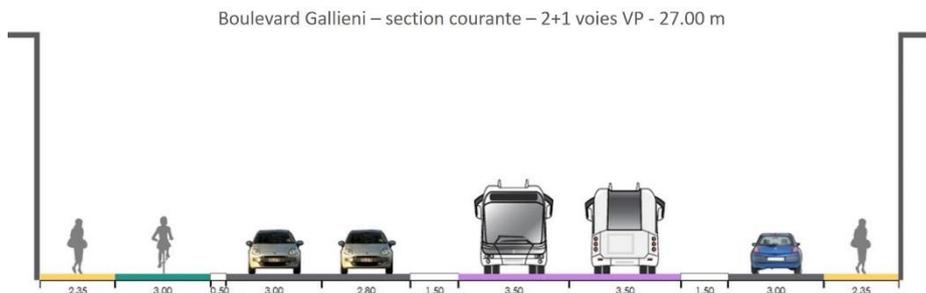
- **Séquence 3 – de la gare RER de Neuilly-Plaisance à Ville Evrard** (Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne) – **2300 m – 6 stations** : cette séquence se développe sur l'ex-RN34 entre la limite départementale et communale (carrefour D245, avenue du 8 mai 1945) et Ville Evrard ;



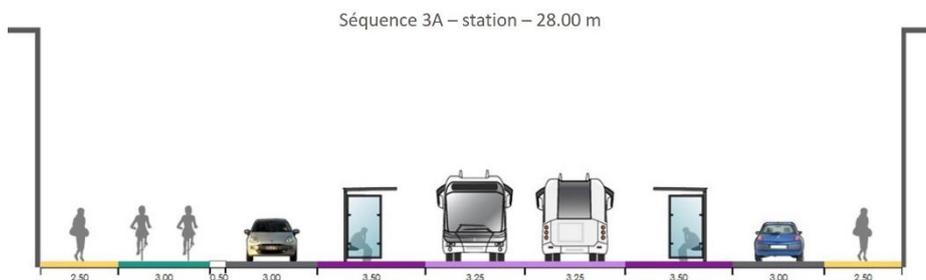
**Sous-séquence 3A (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 3A-1 actuelle – boulevard Gallieni (Source : Egis, 2020)**



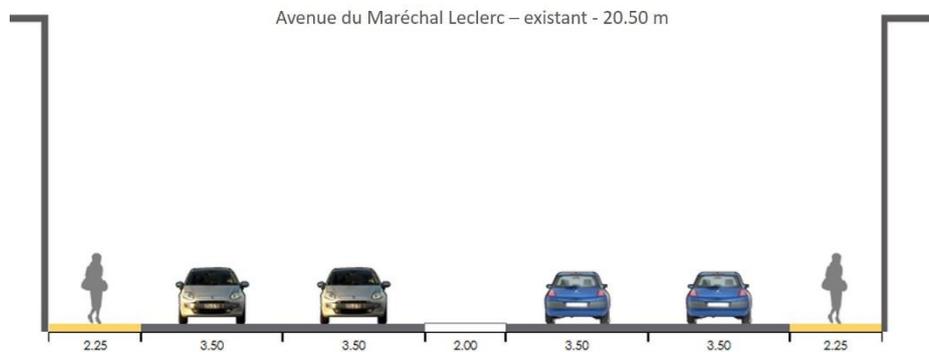
**Coupe 3A-2 projet – boulevard Gallieni – axial – Option 2+1 voies VP (Source : Egis, 2020)**



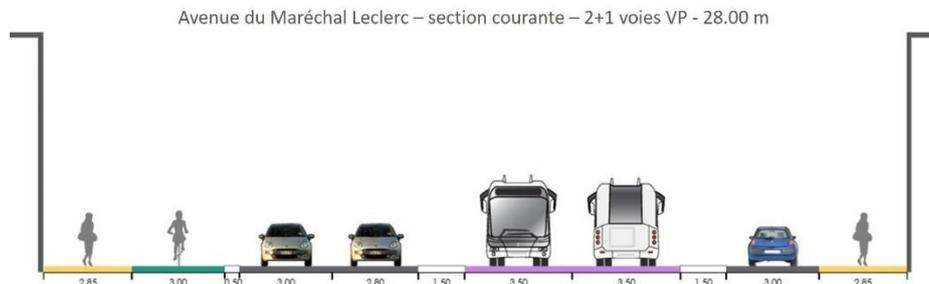
**Coupe 3A-3 projet – station – axial (Source : Egis, 2020)**



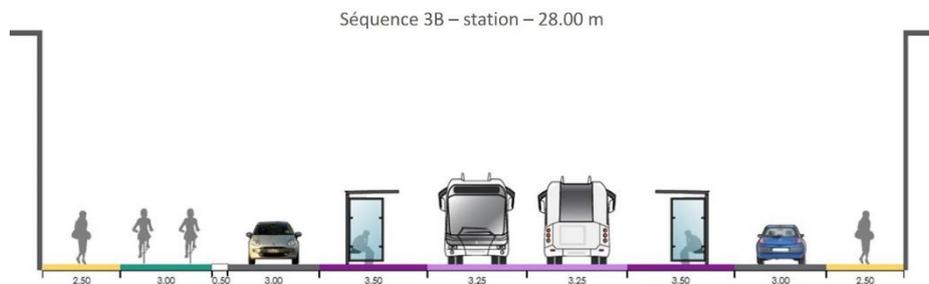
**Sous-séquence 3B (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 3B-1 actuelle – avenue du Maréchal Leclerc (Source : Egis, 2020)**

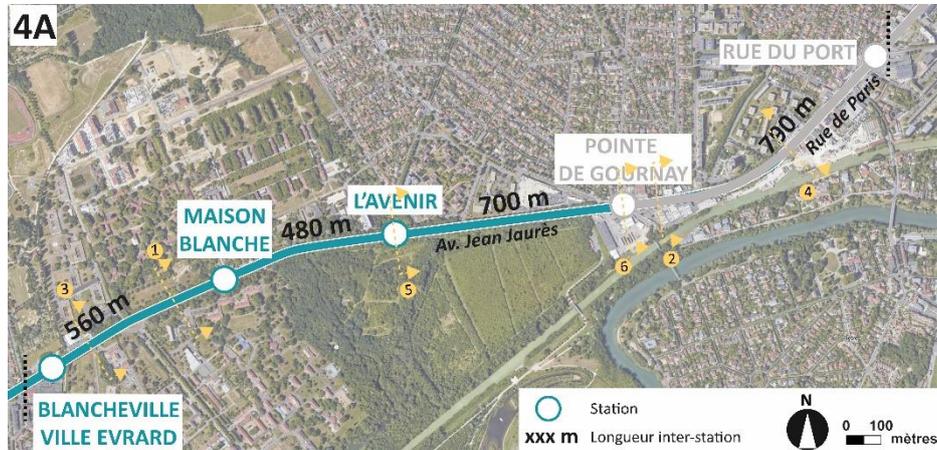


**Coupe projet 3B-2 - avenue Maréchal Leclerc - axial - Option 2+1 voies VP (Source : Egis, 2020)**



**Coupe projet 3B-3 – station – axial (Source : Egis, 2020)**

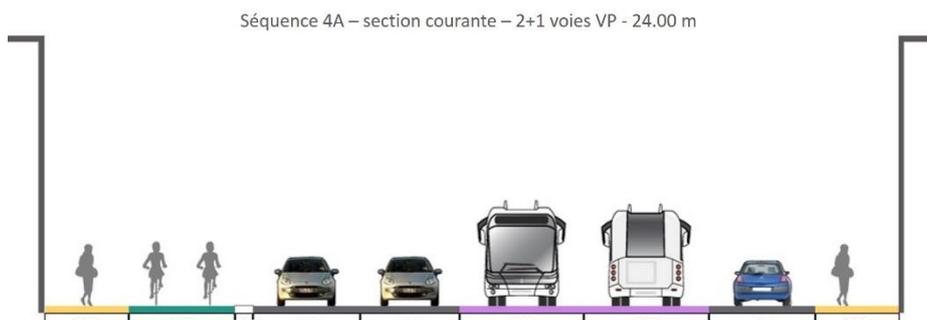
- **Séquence 4 – de Ville Evrard à l'entrée de Chelles – 2200 m de voies bus – 4 stations** : cette séquence se développe sur l'ex-RN34 entre Ville Evrard et le carrefour D93 / avenue du Maréchal Foch ;



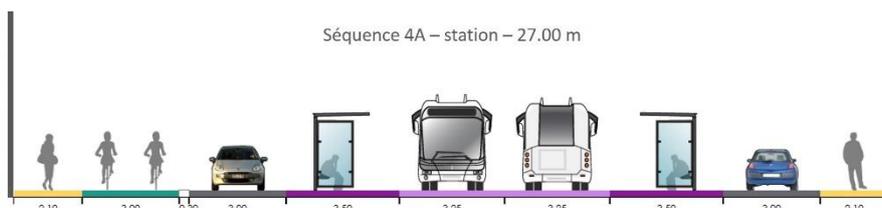
**Sous-séquence 4A (Source : Egis, 2020)**



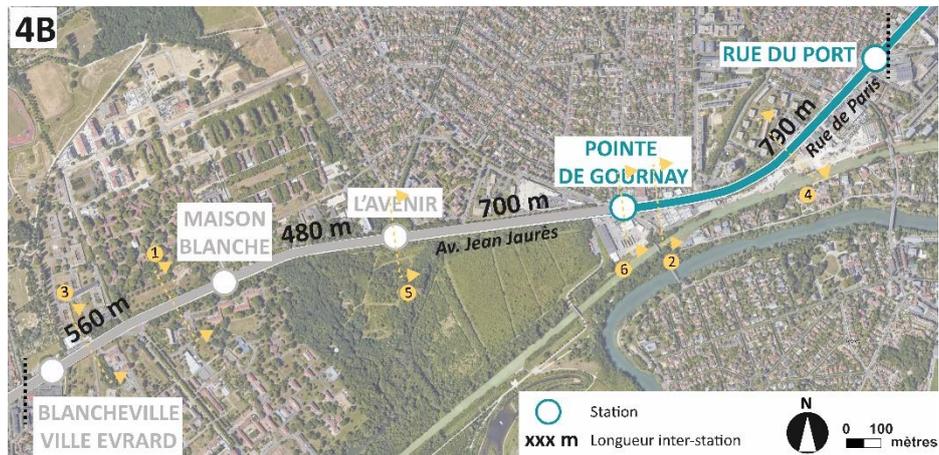
**Coupe 4A-1 actuelle – avenue Jean Jaurès (Source : Egis, 2020)**



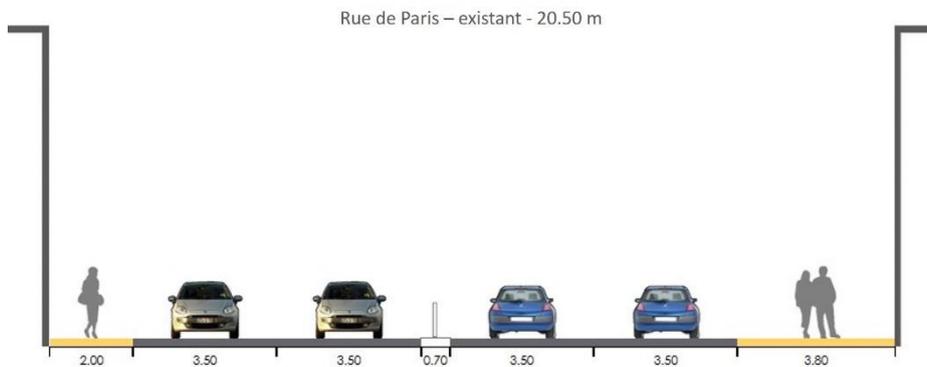
**Coupe 4A-1 projet - axial, Option 2+1 voies (Source : Egis, 2020)**



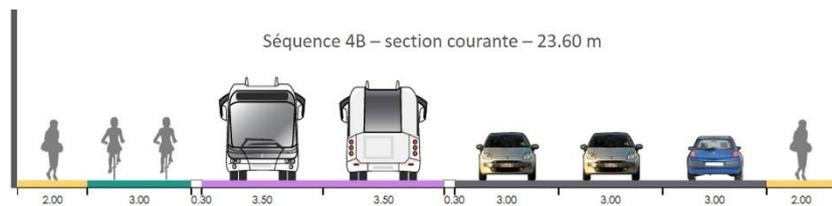
**Coupe 4-5 projet – station – axial (Source : Egis, 2020)**



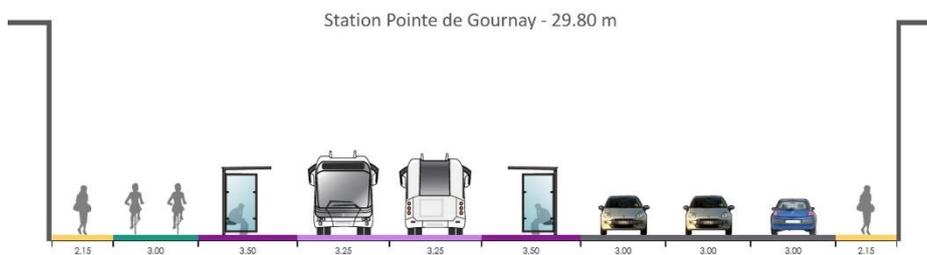
**Sous-séquence 4B (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 4-2 actuelle – rue de Paris (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 4-4 projet -- latéral nord (Source : Egis, 2020)**

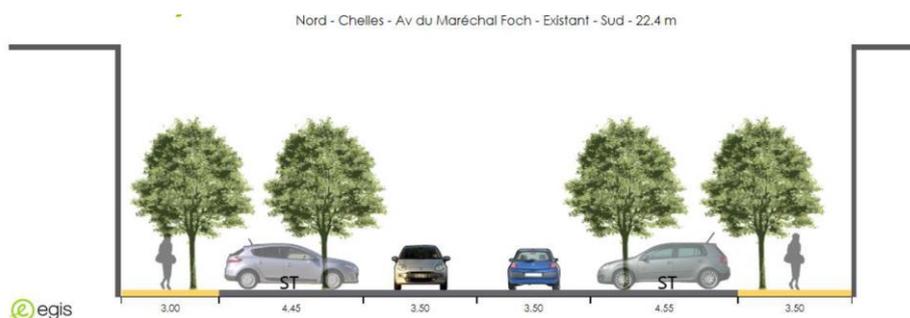


**Coupe 4-6 projet -- station Pointe de Gournay – latéral nord (Source : Egis, 2020)**

- **Séquence 5 – le centre-ville de Chelles – 900 m de voies bus – 2 stations** : cette dernière séquence s'étend du carrefour D934 / avenue du Maréchal Foch à la gare RER de Chelles – Gournay.



**Séquence 5 (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 5-1 actuelle – avenue du Maréchal Foch – sud (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 5-1 projet - avenue du Maréchal Foch (Source : Egis, 2020)**



**Coupe 5-3 projet - station Foch (Source : Egis, 2020)**

## 2.1.2. Principes d'exploitation de la ligne de TCSP

La ligne de TCSP se développe sur 8,6 kilomètres entre Val de Fontenay et Chelles – Gournay RER. Elle dessert 17 stations pour une interstation moyenne de 540 m.

### 2.1.2.1. Priorité aux carrefours

L'aménagement de voies dédiées aux bus (sites propres) permet de limiter l'impact des aléas de circulation usuellement rencontrés sur l'ex-RN34 : fort trafic et ralentissements, livraisons, stationnement illicite de véhicules.

En complément, pour assurer une progression optimale des bus sur le site propre, un système de priorité des bus aux carrefours doit être mis en place. Ce système basé sur la détection du bus, en amont du carrefour, permet de minimiser voire supprimer le temps d'attente du bus aux feux.

Pour faciliter la mise en place de cette priorité bus tout en minimisant la perturbation apportée aux autres usagers de la voirie, une réorganisation du plan de circulation et la modification du fonctionnement de certains carrefours pourront être nécessaires.

### 2.1.2.2. Temps de parcours, vitesse commerciale et gains de temps

Le temps de parcours entre Val de Fontenay et Chelles – Gournay RER est estimé à 30 minutes, soit une vitesse commerciale de la ligne de l'ordre de 17 à 18 km/h, contre 13 à 14 km/h actuellement.

Les aménagements envisagés (site propre, mise en place de la priorité bus aux carrefours) couplés à la création d'une ligne de bus reliant directement l'ex-RN34 à Val de Fontenay améliore de manière notable les temps de parcours vers ce pôle d'emplois et de transport. Entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay, le temps de parcours offre un gain estimé à environ 13 min par rapport au temps de parcours actuel via la ligne 113 et la ligne 116<sup>1</sup>, sans tenir compte des difficultés de circulation des bus en heures de pointe.

Les secteurs étant déjà directement desservis par la ligne 113 bénéficient également d'une nette amélioration de l'offre de transport : selon les horaires de passage théoriques de l'actuelle ligne 113, un gain de temps de parcours de l'ordre de 3 à 5 min par rapport à la situation actuelle via la ligne 113. Ils bénéficient également d'une nette amélioration de la régularité de la ligne ce qui devrait permettre de mieux répartir les voyageurs entre les bus d'une même ligne et ainsi de voyager dans des conditions de confort améliorées.

### 2.1.2.3. Matériel roulant

Pour faire face à l'évolution de la demande, il est prévu d'exploiter cette future ligne de TCSP avec des bus articulés.

Les aménagements sont dimensionnés pour accueillir des bus bi-articulés et pourront ainsi prendre en charge, le cas échéant, une augmentation de la demande plus importante au terme du développement urbain du secteur, et ce sans pénaliser l'exploitation des lignes empruntant le site propre bus.

A l'horizon 2030, l'intégralité du parc bus devra être respectueux de l'environnement. Conformément à cette démarche de transition énergétique, des véhicules propres (motorisation électrique) seront exploités sur cette ligne de TCSP.

### 2.1.2.4. Intervalle de passage

La ligne de TCSP sera exploitée avec un intervalle de passage permettant de satisfaire le niveau de demande. Les aménagements qui seront réalisés seront compatibles avec le passage d'un bus toutes les 3 min environ par sens.

---

<sup>1</sup> Ligne 116 exploitée par la RATP : Rosny-Bois-Perrier RER <> Champigny-St-Maur RER

## 2.1.3. Création d'un Centre Opérationnel Bus (COB)

### 2.1.3.1. Besoins justifiant la création d'un nouveau COB

Le centre opérationnel bus est un équipement indispensable de la ligne puisque c'est là que s'effectuent toutes les opérations de maintenance et d'entretien des véhicules ainsi que leur stockage lorsqu'ils ne circulent pas. C'est également sur ce site qu'est envisagée la supervision de la ligne.

Aujourd'hui, deux Centres Opérationnels Bus prennent en charge le garage et la maintenance des lignes de bus du secteur d'étude :

- Le dépôt TRANSDEV STBC (Société des Transports du Bassin Chellois), situé à Chelles ;
- Le dépôt RATP, dépôt des bords de Marne, localisé le long de l'ex-RN34, sur Neuilly-sur-Marne ;

L'évolution de l'offre bus, prévue à l'horizon du projet sur le secteur d'étude (nouvelle offre proposée sur le TCSP, utilisation de bus articulés et réorganisation du réseau de bus), nécessite de réfléchir à l'organisation des dépôts bus.

Au stade de la faisabilité, les premières études d'exploitation ont montré que les sites actuels ne seraient pas en capacité de gérer l'évolution de l'offre pour les lignes structurantes du territoire. Par conséquent, il est nécessaire d'identifier un site complémentaire pour l'implantation d'un nouveau centre opérationnel bus.

### 2.1.3.2. Fonctionnalités et dimensionnement du COB

Le dimensionnement du COB repose sur la stratégie d'organisation retenue et sur les fonctionnalités que l'on souhaite y assurer.

Les principales fonctions assurées par le Centre Opérationnel Bus sont :

- Remisage du matériel roulant ;
- Maintenance du matériel roulant ;
- Locaux d'exploitation et de gestion (conducteurs régulateurs, contrôleurs, ...) ;
- Locaux administratifs (commerciaux, ressources) ;
- Parkings et circulations ;
- Locaux et ouvrages techniques annexes.

En première approche, un COB permettant d'accueillir une soixantaine de bus à motorisation électrique est envisagé.

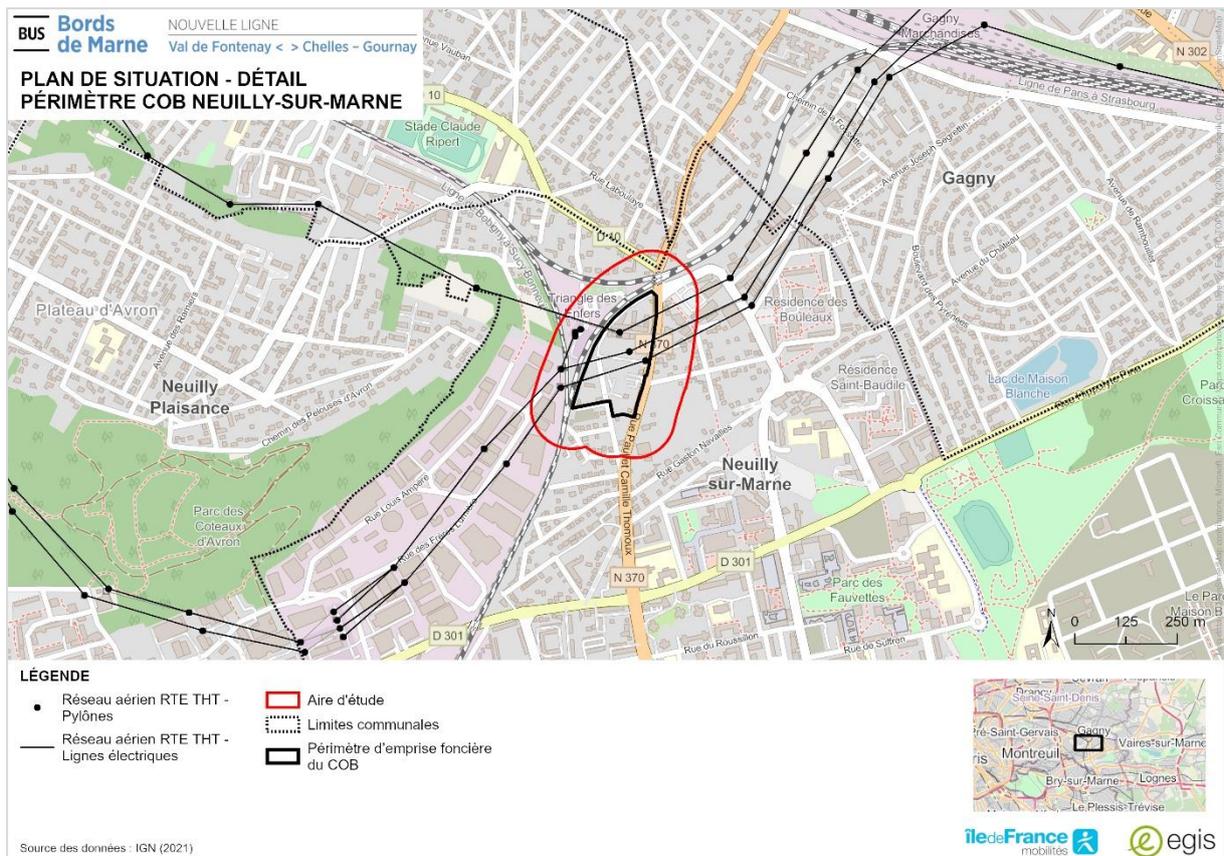
Sur la base de ces hypothèses et tenant compte de la configuration du site, un besoin foncier global de 35 000 m<sup>2</sup> est estimé.

Les sites localisés à proximité immédiate du tracé sont à privilégier afin d'optimiser l'exploitation de la future ligne du TCSP et les coûts associés.

### 2.1.3.3. Emplacement du COB

L'étude de faisabilité du COB se porte sur un site localisé sur la commune de Neuilly-sur-Marne, et est constituée d'emprises acquises par l'Etat dans le cadre du projet de prolongement de l'A103, dont la gestion est actuellement confiée à Grand Paris Aménagement, d'emprises appartenant à la commune et d'emprises privées.

Ces emprises situées le long de la voie ferrée et desservies par la rue Paul et Camille Thomoux, sont majoritairement occupées par des activités économiques (concessionnaire automobile, négoce chauffage/sanitaire/plomberie/carrelage, magasin d'accessoire pour poids lourds, entreprise d'isolation, restaurant), et présentent des infrastructures de transport d'électricité à très haute tension.



***Périmètre et localisation du site à Neuilly-sur-Marne (Source : Egis, 2021)***

Le site est actuellement dans un état dégradé (présence de déchets, gravats sur une partie du périmètre).



**Vue aérienne du site (Source : GoogleMaps) et prises de vue rue de la Liberté (Source : IDFM, décembre 2021)**

D'une surface totale d'environ 36 000 m<sup>2</sup>, le périmètre d'emprise foncière prévisionnelle pour le futur COB est illustré ci-après.

Le site sera constitué notamment de surfaces de remisage des bus et de surfaces de parking véhicules légers pour les employés d'une part, et d'ateliers de maintenance et de bureaux d'autre part, dont les hauteurs seront limitées (cf. chapitre 2.2.3.5) au vu des lignes de transport d'électricité à très haute tension présentes sur le site.

Compte-tenu de la nature des activités envisagées, à ce stade, sur le site, le COB fera vraisemblablement l'objet d'une procédure de déclaration ou d'enregistrement au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

## 2.2. IDENTIFICATION DES IMPACTS SIGNIFICATIFS DU PROJET

Le projet de TCSP s'intégrant majoritairement en milieu urbain et dans les emprises de la voirie existante, les impacts sur son environnement seront limités. Les impacts sur l'environnement concernent essentiellement la phase travaux et seront donc temporaires.

### 2.2.1. Milieu naturel

#### 2.2.1.1. ZNIEFF

Le projet de TCSP passe à proximité immédiate d'une ZNIEFF de type I, dite « Plaine Inondable de la Haute-Ile », entre les stations Ville Evrard et Pointe de Gournay. Le projet longe la ZNIEFF.

Le projet est susceptible de générer des impacts sur les espèces déterminantes de la ZNIEFF, sur les espèces protégées et/ou patrimoniales identifiées dans cette zone voire sur certains de leurs habitats le long de la RN34. Le projet ne vient pas intercepter la ZNIEFF, les éventuels impacts du projet restent à étudier sur les espèces.

La liste de ces espèces ainsi que leur degré de sensibilité et leurs enjeux ont été définis et sont présentés au chapitre 2.3. Ce diagnostic écologique réalisé sur 4 saisons a pour objectif d'évaluer l'impact potentiel du projet sur les habitats naturels, les espèces et les habitats d'espèces et définir les éventuelles mesures d'évitement, de réduction voire de compensation à mettre en place.

#### 2.2.1.2. Zones humides

Le projet de TCSP traverse une zone humide probable, mais non avérée, sur Chelles, Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Nogent-sur-Marne. Des investigations ont été menées afin de préciser la présence de zones humides selon les critères végétation et sol. Les résultats détaillés de cette étude sont présentés au chapitre 2.3.

En résumé, 15,4 ha d'habitats humides selon le critère végétation ont été relevés dans l'aire d'étude rapprochée. Ces habitats correspondent essentiellement aux ripisylves au sud de la gare de Neuilly Plaisance, à la Frênaie Aulnaie de la ZNIEFF de la plaine de la Haute-île et dans la friche SNCF de Chelles.

D'après le critère sol, 36 sondages ont été effectués et aucun n'est caractéristique de sols hydromorphes.

Ainsi, la délimitation de zones humides sur l'aire d'étude déterminée par les critères alternatifs (habitats et sondages pédologiques) permet de mettre en évidence la présence de 15,4 ha de zones humides sur l'aire d'étude rapprochée. **La très grande majorité des zones humides est située à distance du futur tracé.**

Si par la suite des études, le projet engendre des impacts sur les zones humides, la réglementation sera appliquée avec *a minima* des mesures permettant de supprimer tout risque de pollution (accidentels ou chroniques) de ces zones en phase travaux et selon la surface impactée des mesures complémentaires voire une recherche de compensation pourrait devoir être définie afin de préserver la zone humide.

Entre l'avenue du 8 mai 1945 (au Perreux-sur-Marne) et la D30 (à Neuilly-sur-Marne), le projet de TCSP traverse une nappe subaffleurante. Lors de la phase travaux, une attention particulière sera portée à la gestion des eaux, notamment sur les impacts potentiels sur la nappe de la nécessité d'un pompage des eaux souterraines en phase travaux. Les conditions de rejet des eaux pompées devront, quant à elles, respecter les principes habituels de conception (rétention avant rejet) et la réglementation locale. Ces points devront être étudiés en détail dans les phases ultérieures de l'étude.

### 2.2.1.3. Autres zones naturelles

Le projet de TCSP longe des espaces verts protégés sur Neuilly-sur-Marne (au niveau de Ville Evrard et Maison Blanche) et Neuilly-Plaisance. Le diagnostic écologique a mis en évidence le long du tracé, la présence d'espèces protégées et/ou patrimoniales qui peuvent utiliser le bord du tracé et les espaces périphériques comme habitats de repos, d'alimentation ou de reproduction.

Une analyse de l'impact du projet sur les espèces et habitats d'espèces protégées sera nécessaire afin d'évaluer s'il subsiste des impacts résiduels après évitement et réduction et donc la nécessité de déposer un dossier de demande de dérogation.

A l'échelle de l'aire d'étude rapprochée du diagnostic écologique, qui englobe le futur tracé et de larges espaces périphériques comme la ZNIEFF plusieurs espèces protégées ont été recensées. Les résultats du diagnostic écologique sont présentés au chapitre 2.3.

Des alignements d'arbres à préserver sont présents le long du tracé du TCSP sur Neuilly-sur-Marne (le long de l'ex-RN34, sur le boulevard du Maréchal Foch, sur l'avenue du Général de Gaulle, sur l'avenue du Maréchal Leclerc et l'avenue Jean Jaurès), Neuilly-Plaisance (sur le boulevard Gallieni) et Le Perreux-sur-Marne (sur le boulevard Raymond Poincaré, l'avenue du Général de Gaulle et le boulevard d'Alsace-Lorraine). Ces arbres seront dans la mesure du possible conservés, notamment, lorsqu'ils sont identifiés dans le diagnostic écologique comme arbre gîte potentiel pour les chiroptères. Au total, dans l'aire d'étude rapprochée, 68 arbres présentant des cavités, des fissures ou du lierre et pouvant donc être des arbres gîtes ont été relevés. Dans le cas où leur abattage serait nécessaire, une vérification par un grimpeur écologue permettra d'attester de la véracité du gîte et de prendre des mesures pour éviter les impacts sur les individus. De nouveaux spécimens seraient plantés et pourraient être équipés de gîtes artificiels. La protection inscrite sur le plan patrimoine au titre de l'article L.123-1-5 III 2° du code de l'urbanisme permet la préservation, d'espaces verts, de jardins publics ou d'alignements remarquables d'arbres qui présentent un intérêt écologique et paysagé. Des mesures de protection ou d'évolution de ces espaces sont précisées dans le règlement de zone. Elles sont adaptées à chaque espace.

## 2.2.2. Patrimoine

Le projet s'inscrit dans le périmètre de protection (500m) de 5 monuments historiques :

- Eglise Sainte Baudile (monument historique) à Neuilly-sur-Marne ;
- Hôpital psychiatrique de Ville Evrard (monument historique) à Neuilly-sur-Marne ;
- L'ancien château de Gournay-sur-Marne (monument historique) ;
- Monument dit de Chilpéric à Chelles (monument historique) ;
- Abbaye royale (ancienne) à Chelles (monument historique).

Le réaménagement de la voirie, imposé par l'implantation de la plate-forme du TCSP est susceptible d'impacter le paysage à proximité des monuments et sites historiques. Pour limiter au maximum l'impact visuel du projet, un traitement paysager devra être étudié avec soin puis soumis, selon les cas, aux autorités compétentes et à l'Architecte des Bâtiments de France.

Le projet se trouve également à proximité de zones archéologiques sensibles sur les communes de Chelles (2 sites), Neuilly-sur-Marne (3 sites), Gagny (1 site) et Gournay-sur-Marne (1 site). Le Service Régional de l'Archéologie sera sollicité en amont des travaux conformément à la réglementation au titre de l'archéologie préventive.

## 2.2.3. Risques

### 2.2.3.1. Inondations

L'ensemble des communes de la zone d'étude est traversé ou bordée par la Marne, à l'exception de la commune de Fontenay-sous-Bois (94). Ainsi, la zone d'étude est fortement concernée par les risques d'inondation par débordement direct d'un cours d'eau entre Le Perreux-sur-Marne et Chelles :

- Des portions de l'ex-RN34 sont ainsi concernées par le risque inondation : au Perreux-sur-Marne, une portion de l'ex-RN34 se situe en zone submersion comprise entre 0 et 1m (aléa faible) ;
- À Neuilly-Plaisance : une portion de l'ex-RN34 est située en zone inondable (aléa fort et faible) ;
- À Neuilly-sur-Marne : une portion de l'ex-RN34 est en zone inondable (aléa fort à l'Est et aléa faible à l'Ouest) ;
- À Gagny : l'ex-RN34 est située en zone inondable constructible sous conditions (aléa fort) ;
- À Gournay-sur-Marne : l'ex-RN34 est située en zone d'expansion des crues (aléa fort) ;
- À Chelles : une portion de l'ex-RN34 est située en aléa fort.

Des portions du tracé du TCSP sont ainsi concernées par le risque inondation par débordement de cours d'eau ou remontée de nappes :

- Un linéaire d'environ 1 km sur Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne, entre la future station Jouleau et la rue Villebois Mareuil ;
- Un linéaire d'environ 2,5 km entre l'avenue Jean Stephan et la gare de Chelles-Gournay RER.

Cette contrainte sera intégrée à la conception du projet. Le projet de TCSP ne générant pas la création de remblais ou de nouvelles constructions, il ne devrait pas faire obstacle à la transparence hydraulique ; il ne devrait ainsi pas aggraver le risque d'inondation du secteur.

Par ailleurs, une portion du tracé de TCSP (sur Neuilly Plaisance et Gagny) est sensible au risque de ruissellement, du fait de la forte imperméabilisation des sols du secteur. Sur ces secteurs des acquisitions foncières seraient nécessaires pour localement élargir l'emprise de l'espace public. Toutefois ces élargissements devraient avoir lieu sur des zones non enherbées (où l'infiltration de l'eau n'est déjà pas possible). Les eaux de ruissellement sont d'ores et déjà prises en charge par le réseau d'assainissement pluvial grâce aux systèmes de drainage des voiries. Le projet de TCSP ayant un impact négligeable sur l'imperméabilisation des sols, il est donc très peu vulnérable au risque d'inondation. En tout état de cause, dans la suite des études, un système d'assainissement de voirie efficace, maximisant l'infiltration des eaux pluviales et le respect des règlements d'assainissement devront permettre de pallier les problématiques de risque d'inondation en cas d'épisode pluvieux extrême.

### 2.2.3.2. Mouvements de terrain liés au retrait gonflement des argiles

Le projet est concerné par un risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, qualifié d'un niveau moyen sur le triangle de Val de Fontenay et Le Perreux-sur-Marne et faible à nul sur le reste du tracé. La présence d'argiles gonflantes se traduit par un risque de fissures dans les infrastructures. Elle induit donc des réflexions structurelles sur la conception des chaussées au cours des phases ultérieures du projet qui doit toutefois être replacé dans un contexte de faible enjeu. L'étude géotechnique à venir permettra de définir les méthodes constructives adaptées.

Sur la zone d'étude, il existe des anciennes carrières sur les communes de Neuilly-Plaisance, Gagny et Fontenay-sous-Bois. Pour Gagny et Neuilly-Plaisance aucune d'elles ne se trouvent à proximité de l'ex-RN34.

Une ancienne carrière se trouve à Fontenay-sous-Bois en limite de Nogent-sur-Marne et de l'ex-RN34 sur une petite partie à son extrémité. Elle est qualifiée par le département de zone d'aléas carrières faible à modéré.

Bien que le projet ne traverse *a priori* aucune zone concernée par la présence d'anciennes carrières souterraines susceptibles de provoquer un risque de mouvement de terrain, l'Inspection Générale des Carrières sera sollicitée de manière à vérifier ce risque. Cette sollicitation sera croisée avec les résultats des sondages géotechniques.

### 2.2.3.3. Industriel

Le projet de TCSP longe également un certain nombre d'anciens sites industriels potentiellement pollués sur les communes du Perreux-sur-Marne (4 sites recensés dans la base de données BASOL), Neuilly-sur-Marne (1 site : Hôpital Maison Blanche) et Chelles (3 sites : Shell Station-Service, Centre EDF/GDF Service Ile-de-France et Station de distribution gare de triage de Vaires-sur-Marne). Aucun terrassement n'est *a priori* prévu sur ces sites. L'impact sanitaire du projet sur la diffusion de ces pollutions serait donc négligeable voire nul. Toutefois, si le projet impliquait un changement d'affectation de ces sols ou leur excavation, des analyses seraient à mener sur ces terrains dans les phases d'étude ultérieures, afin de mettre en œuvre des mesures adaptées.

Les travaux nécessiteront des interventions sur les couches de chaussées déjà en place. Un rapport d'investigation diagnostic amiante HAP a été réalisé par LabInfra. Ces constituants sont aujourd'hui interdits en raison de leur impact reconnu sur la santé des travailleurs lors de leur manipulation ou de leur contact. Ce rapport indique la présence de fibres d'amiante dans les enrobés. Les concentrations en HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) des échantillons analysés dans le cadre de cette étude sont inférieures à 50mg/Kg. Cette teneur en HAP est faible et permet une valorisation des enrobés pour tout type d'usage.

L'identification des zones où la présence d'amiante est connue ou possible, et où la présence de HAP dépasse les seuils autorisés, est un préalable nécessaire pour définir les mesures adaptées. Il pourra s'agir de mesures de protections collectives et individuelles sur les chantiers et de mesures particulières de recyclage ou de stockage en centre d'enfouissement adéquat des éventuels enrobés pollués.

Par ailleurs, un risque de pollution accidentelle au cours du chantier n'est pas à exclure : des mesures d'anticipation des modalités d'intervention en cas de pollution accidentelle devront donc être prises. En phase exploitation, aucun risque industriel n'est attendu.

### 2.2.3.4. Transport de matières dangereuses

L'ensemble des communes de la zone d'étude est concerné par le risque lié au transport de matière dangereuse (TMD) par voies routières (dont l'ex-RN34), ferroviaires, fluviales (canal de Chelles et la Marne) et par la présence de canalisations de gaz haute pression (Neuilly-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne, Chelles).

Le tracé intercepte plusieurs canalisations de gaz haute-pression :

- Au niveau du carrefour Leclerc, au Perreux-sur-Marne : une canalisation DN300 est implantée sous la partie Ouest du boulevard Alsace Lorraine et se prolonge dans l'axe de l'avenue Lamartine ;
- Au niveau de la Pointe de Gournay, sur Gagny, une canalisation DN150 provenant de l'avenue Salvador Allende ;
- Sur Chelles, en amont du passage sous l'ouvrage SNCF, une canalisation DN200 est présente sous l'axe Blanchet/Perotin.

Ces canalisations, présentes sous l'ex-RN34, peuvent être impactées par le projet de TCSP lors de la phase travaux.

Pour évaluer plus précisément les impacts sur ces canalisations et les risques, des données complémentaires devront être collectées auprès des concessionnaires réseaux dans la suite des études.

La Marne et le canal de Chelles sont utilisés pour le transport de matières dangereuses par voie fluviale. Ainsi, les communes du Perreux-sur-Marne, de Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Gagny, Gournay-sur-Marne et Chelles sont concernées par le risque lié au transport de marchandises dangereuses par voie fluviale.

La zone d'étude est concernée par le risque lié au TMD par voie ferroviaire au niveau de Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Chelles.

Les communes de la zone d'étude sont toutes concernées par le risque de TMD par voie routières, notamment en raison de l'ex-RN34, sur laquelle se situe le tracé du projet, qui est identifiée commune un axe pour le transport de matières dangereuses.

#### 2.2.3.5. Réseau aérien Très Haute Tension

La zone d'étude du COB est concernée par la présence de 3 faisceaux de lignes Très Haute Tension (THT) de RTE et de 3 pylônes associés à ceux-ci (cf. image du chapitre 2.1.3). Le projet de COB prévoyant l'implantation de bâtiments et d'équipements électriques, plusieurs mesures de sécurité seront respectées, tant en phase chantier qu'en dimensionnement définitifs des éléments du COB.

Relativement aux pylônes RTE, un passage libre de 5 mètres minimum au sol, interdit d'accès (hors personnel RTE) et délimité par une barrière physique, devra être réservé entre les massifs de fondation et la clôture.

Egalement, des distances minimales de protections des équipements sont établies vis-à-vis des risques d'élévations de potentiels. Les ouvrages du COB devront bénéficier d'une protection adéquate vis-à-vis de ces 3 zones détaillées ci-après (définies par un rayon depuis l'axe des pylônes) :

- 5000V – R=10m : présence interdite de canalisations de gaz et d'hydrocarbures métalliques,
- 1500V – R=35m : renforcement de la mise à la terre et installation de diélectriques nécessaires pour les installations électriques basse tension ou les prises de terre des masses des bâtiments,
- 650V – R=80m : protection des boîtiers de répartition télécom par polyéthylène.

Relativement aux lignes THT, dans le plan horizontal, une distance minimale de sécurité de 5m devra être respectée entre les lignes et le point le plus haut des bâtiments situés au droit. Les bâtiments dont les toitures sont accessibles devront ajouter 2m à cette distance afin d'assurer une intervention humaine en toute sécurité.

## 2.2.4. Bruit et pollution de l'air

La phase travaux est susceptible de créer des points de congestion de par la réduction de voies, les déviations et la perturbation du trafic d'une manière générale. Ces points de congestion sont susceptibles d'augmenter localement les nuisances sonores et la pollution sur certains tronçons. Les phases de travaux devront, pour pallier cette problématique, être les plus courtes possible, restreindre le besoin d'espace chantier, fluidifier la circulation par la mise en place d'un plan de circulation efficace. La phase travaux engendrera également des nuisances sonores qui sont toutefois déjà abordées dans le milieu humain.

Le TCSP en phase exploitation ne devrait pas avoir un impact significatif en termes de bruit et de qualité de l'air sur les territoires traversés. En effet, il emprunte des axes déjà circulés par de nombreux véhicules, notamment des poids lourds. Aussi, le bruit et la pollution supplémentaire apportés par la circulation des bus devrait être faible au regard des émissions sonores et atmosphériques actuelles et du fait que le projet s'intégrera dans la démarche de transition énergétique avec des bus à motorisation propre.

A noter que ce projet s'insère dans une stratégie de développement global du réseau de transport en commun et tend à développer des modes de déplacement alternatifs à la voiture (transports en commun sur le site propre et vélos sur les pistes cyclables). Dans la mesure où le projet vise à favoriser un report modal, l'objectif recherché est de créer un impact positif en termes acoustique et de qualité de l'air.

## 2.2.5. Réaménagement urbain de qualité

### 2.2.5.1. Redistribution de l'espace

L'insertion proposée pour le projet de TCSP intègre un réaménagement et une redistribution de l'espace public de façade à façade, sur l'ensemble des voies concernées. Une place plus importante est ainsi accordée aux piétons, afin de créer une continuité dans le tissu urbain. Les itinéraires cyclables sont également repensés, de manière à offrir un aménagement continu et lisible aux cyclistes.

### 2.2.5.2. Mise en valeur de la qualité paysagère du secteur

Les traitements paysagers proposés sur l'ensemble du tracé contribueront à réduire le fort caractère routier de l'ex-RN34 et à renforcer le lien naturel avec les bords de Marne. L'aspect minéral actuel de cet axe important et très circulé sera compensé par l'aménagement de trottoirs plantés dès que les emprises sont suffisantes.

## 2.2.6. Impacts sur les déplacements

### 2.2.6.1. Impacts sur les déplacements piétons

A travers la création de trottoirs confortables et l'aménagement de refuges piétons en carrefour, le projet permettra d'accroître la sécurité des piétons tout le long de l'axe et notamment au droit des stations. Tous les aménagements prévus respecteront les normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

#### 2.2.6.2. Impacts sur les déplacements cycles

Conformément à la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) modifiant la loi LAURE, tous les axes requalifiés pour l'implantation du TCSP comprennent des aménagements cyclables bidirectionnels. La création d'itinéraires cyclables séparés du flux routier augmentera la sécurité des cyclistes le long du tracé. Les aménagements proposés seront conformes aux recommandations d'aménagement du CEREMA.

#### 2.2.6.3. Impacts sur les déplacements en transport en commun

L'aménagement du site propre offrira des gains de temps, de régularité et de confort pour l'ensemble des voyageurs des transports collectifs du secteur d'étude.

La mise en service de l'infrastructure TCSP sera accompagnée d'une restructuration du réseau de bus de manière à faire bénéficier les lignes structurantes du réseau des aménagements réalisés et d'améliorer les conditions de desserte locale et le rabattement vers le réseau lourd. Elle veillera à maintenir une desserte suffisante pour les secteurs aujourd'hui desservis par la ligne 113 qui ne seront pas sur le tracé du Bus Bords de Marne. Le projet permettra d'améliorer significativement les temps de parcours en transports collectifs et la régularité des lignes entre les différents pôles d'échanges du secteur (gare de Val de Fontenay, gare de Neuilly-Plaisance et gare de Chelles-Gournay).

Le positionnement des stations a été repensé selon les enjeux de desserte, d'intermodalité et d'exploitation. L'étude du positionnement des stations donnera lieu à un approfondissement dans les phases d'études ultérieures. Les stations aménagées dans le cadre du projet seront également accessibles à tous.

#### 2.2.6.4. Impacts sur la circulation routière

L'insertion du TCSP nécessite de passer d'un profil 2+2 voies routières à un profil 1+1 voies routières ou 2+1 voies routières sur l'ex-RN34 en fonction des sections. Cela réduit la capacité viaire de l'axe et donc son attractivité comme axe de transit sur un périmètre élargi, mais pourrait contribuer ponctuellement à la congestion de l'axe.

Des études de circulation ont été réalisées dès cette phase amont d'étude, à l'échelle du territoire élargi. Elles ont permis de montrer que l'insertion du site propre et la réduction de la capacité routière permettraient de réduire le nombre de véhicules transitant sur l'axe, améliorant alors la qualité de vie autour de l'axe (bruit, qualité de l'air, sécurité des traversées piétonnes).

En effet, un grand nombre de véhicules qui circulent sur l'ex-RN34 sont uniquement des véhicules en transit et n'échangent pas avec le périmètre d'étude. La réduction de capacité de l'axe dissuaderait ces automobilistes d'emprunter l'ex-RN34 qui privilégieront un itinéraire via l'autoroute A4 ou la Francilienne.

La circulation resterait pour autant dense sur certains secteurs de l'axe (notamment au niveau de la Pointe de Gournay, entre la gare RER de Neuilly-Plaisance et le carrefour Leclerc au Perreux-sur-Marne et entre le carrefour de la Résistance et le secteur Blancheville/Ville Evrard à Neuilly-sur-Marne), et ce, avec ou sans mise en place d'un site propre.

Des études de trafic plus détaillées devront permettre d'affiner les conséquences de la mise en place du projet de TCSP sur la circulation routière de l'ensemble de l'axe de l'ex-RN34 et sur les voiries adjacentes et ainsi d'éclairer le choix des profils routiers. Les études ultérieures permettront de préciser également la géométrie et les principes de fonctionnement des carrefours, principaux points de congestion de la circulation routière. Les aménagements proposés devront être cohérents d'un bout à l'autre du tracé, pour éviter en particulier les conséquences de changements brutaux de la capacité routière (effet « goulot d'étranglement »).

Les aménagements proposés sont compatibles avec les itinéraires autorisés aux convois exceptionnels sur le secteur d'étude, à savoir l'ex-RN34.

#### 2.2.6.5. Impacts sur le stationnement

L'insertion de voies dédiées aux bus ne permet pas de maintenir le stationnement sur l'ensemble du tracé tout en limitant les acquisitions foncières. En effet, les emprises limitées le long du tracé, les sections spécifiques (stations, traversées piétons) et la volonté de favoriser les modes actifs (trottoirs confortables, aménagements cyclables) impliquent une réduction de l'offre de stationnement le long du tracé.

Si le projet de TCSP implique de réduire l'offre actuellement présente sur voirie le long du tracé, ces impacts ont majoritairement lieu dans les communes de Fontenay-sous-Bois, Le-Perreux-sur-Marne et Chelles :

- Fontenay-sous-Bois : avenue Louison Bobet et boulevard Raymond Poincaré ;
- Le Perreux-sur-Marne : Boulevard d'Alsace Lorraine ;
- Chelles : avenue du Maréchal Foch.

Dans la suite du projet, des solutions pour les arrêts-minutes et livraisons devront être étudiées.

De plus, des solutions de type poches de stationnement pourraient être recherchées pour compenser une partie des impacts du projet. La réglementation du stationnement sur voirie pourra également être mise en place pour favoriser le stationnement rotatif en lien avec les commerces et services présents sur le tracé. Sur les secteurs les plus impactés, des enquêtes de stationnement (occupation et/ou rotation) pourront être réalisées pour évaluer les impacts réels sur la demande en stationnement, et les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre.

De plus, le contrôle du stationnement devra être mis en place afin de permettre le bon fonctionnement des aménagements proposés, notamment pour éviter le stationnement sauvage sur les aménagements cyclables, trottoirs ou voies bus proposés le long du tracé.

#### 2.2.7. **Impacts fonciers**

L'acquisition d'emprises foncières pourra être nécessaire dans certains secteurs afin d'élargir les voiries et notamment permettre l'insertion des stations du TCSP et de certaines voies routières directionnelles en entrée de carrefour (pour fluidifier la circulation).

En première approche, des acquisitions foncières seront nécessaires sur Fontenay-sous-Bois, Neuilly-sur-Marne, Gournay-sur-Marne et Chelles. A ce stade, une dizaine de parcelles bâties seraient susceptibles d'être acquises en vue de leur démolition.

Les études ultérieures permettront d'identifier plus précisément les impacts réels et les surfaces nécessaires au projet.

## 2.3. RESULTATS DES INVENTAIRES FAUNE/ FLORE

Le maitre d'ouvrage a missionné le bureau d'études CDC Biodiversité pour établir un programme d'investigations faune/flore. Ce programme est annexé au présent document.

Annexe 7.1 : TCSP BUS BORDS DE MARNE – Analyse des enjeux environnementaux du projet et cadrage du programme d'investigations sur l'année 2021 (fichier PDF dénommé IDFM\_TCSP\_Bus\_Bords\_de\_Marne\_programme\_inventaires)

Les résultats des investigations menées sur la base de ce programme par le bureau d'études EGIS Structures et Environnement sont également joints aux présents documents :

Annexe 7.2 : DIAGNOSTIC ÉCOLOGIQUE BUS BORDS DE MARNE version du 16 mars 2022 (fichier PDF dénommé Diagnostic\_IDFM\_BusBordsdeMarne\_v2)

Annexe 7.3 : INVENTAIRES ET ÉTUDES SUR LES MILIEUX NATURELS Projet : Bus bords de Marne version septembre 2021 (fichiers PDF dénommés Rapport V2 Diagnostic Arbres - Bus Bord de Marne - IDFM 2021\_LLEG\_vu Paysarbre et Cahier technique V2 Diag arbres - Bus Bord de Marne - IDFM – 2021)