



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

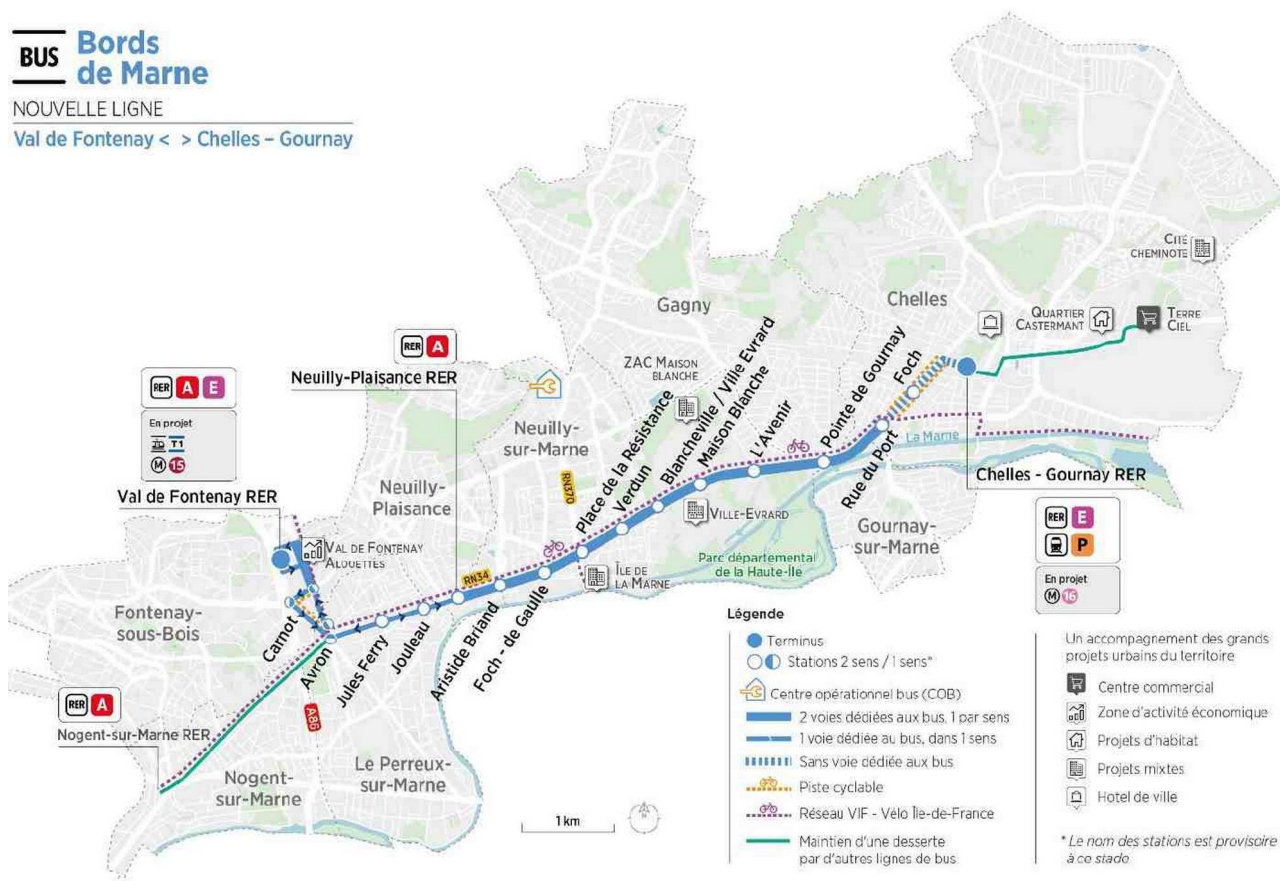
**Avis délibéré
sur le projet d'une ligne de transport en commun en site
propre « bus Bords de Marne » à Fontenay-sous-Bois, Le
Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-
Marne, Gagny,
Gournay-sur-Marne et Chelles (94, 93, 77)**

N° ACIF-2024-005
du 05/06/2024

BUS Bords de Marne

NOUVELLE LIGNE

Val de Fontenay < > Chelles - Gournay



Itinéraire du futur bus « Bords de Marne » en site propre : près de neuf kilomètres le long de l'ex-RN34 traversant sept communes et trois départements (source : étude d'impact, F1, p. 8)

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de ligne de transport en commun en site propre (TCSP) « bus Bords de Marne » (BBM), situé à Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny, Gournay-sur-Marne et Chelles (94,93,77), porté par Île-de-France Mobilités. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique.

Le projet de BBM consiste à réaliser une ligne de bus en site propre de 8,8 km, principalement sur le tracé de l'ex-route nationale (RN 34) en reliant Val de Fontenay (94) à Chelles (77). Selon le dossier, compte tenu du développement important du secteur sur le plan urbain et des transports en commun (arrivée du Grand Paris Express), son objectif est notamment de « renforcer les performances des lignes de bus desservant le réseau structurant » actuellement affectées par les congestions de trafic. Le projet prévoit la réorganisation du réseau local de bus (comprenant notamment la suppression de la ligne 113 sur la portion desservie par le BBM) ainsi que la requalification des espaces publics (trottoirs, plantations, abattage d'arbres), la réduction du nombre de voies de circulation automobile, la modification des ouvrages d'art et de carrefours et l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Le projet induit également la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial Paris Est Marne et Bois (PEMB) approuvé le 12 décembre 2023, en supprimant, sur la commune du Perreux-sur-Marne (94), un emplacement réservé existant afin de l'étendre à plusieurs parcelles pour permettre la réalisation de la ligne de bus et en particulier l'implantation d'une des stations de la future ligne.

Le projet a fait l'objet d'une décision du préfet de région après examen au cas par cas le soumettant à l'obligation de réaliser une évaluation environnementale (décision n° DRIEAT-SCDD-2022-082 du 22 avril 2022).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- les reports de trafic routier et des pollutions associées (air, bruit),
- les milieux, la biodiversité et le paysage,
- les consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre.

La principale recommandation de l'Autorité environnementale est d'approfondir les différentes modélisations (trafic, report modal et pollutions associées aux reports de trafic à court et moyen termes) afin de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) adaptées et concourant à l'objectif principal du projet d'améliorer la desserte en transports en commun et le report modal. Par ailleurs, elle recommande de mieux décrire le projet de centre opérationnel de bus (COB) et de présenter ses impacts sur l'environnement et la santé en l'intégrant dans une étude d'impact du projet actualisée. Elle recommande également de proposer des mesures de suivi concernant le trafic avec des fréquences permettant d'évaluer l'efficacité de la mise en service progressive du BBM.

À l'occasion de la mise en compatibilité du PLUi, elle recommande enfin d'intégrer des mesures ERC permettant de compléter voire de renforcer le traitement des enjeux du BBM, sur la limitation des nuisances (bruit, pollution de l'air), sur la préservation des alignements d'arbres et sur le renforcement de la trame cyclable, en s'appuyant notamment sur les OAP déjà existantes, par exemple sur les quartiers de gare (Val de Fontenay notamment).

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés est en page 7. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	11
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	12
2. L'évaluation environnementale.....	12
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	12
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	13
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	13
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	14
3.1. Les reportes de trafic routier et des pollutions associées (bruit, pollution de l'air).....	14
3.2. Les milieux, la biodiversité et le paysage.....	21
3.3. Les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.....	24
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	24
ANNEXE.....	26
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	27

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la préfète du Val-de-Marne pour rendre un avis sur le projet de réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP) « bus Bords de Marne », porté par Île-de-France Mobilités, situé dans les départements du Val-de-Marne (94), de la Seine-Saint-Denis (93), et de la Seine-et-Marne (77).

L'Autorité environnementale est saisie dans le cadre d'une procédure commune d'évaluation environnementale, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial (EPT) Paris Est Marne et Bois.

Le projet est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 6a, 39 et 41b du tableau annexé à cet article). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n° DRIEAT-SCDD-2022-082 du 22 avril 2022.

Le PLUi de l'EPT Paris Est Marne et Bois est soumis, à l'occasion de sa mise en compatibilité, à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions des articles R.104-11 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

Cette saisine étant conforme à l'[article R. 122-26 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 11 mars 2024. Conformément à ce même article, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions des articles R. 122-21 et R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 29 mars 2024. Sa réponse du 11 avril 2024 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 5 juin 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP) « bus Bords de Marne ».

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric ALONZO, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Sigles utilisés

BBM	Bus Bords de Marne
COB	Centre opérationnel de bus
ERC	Éviter, réduire, compenser
LAéq	Indicateur réglementaire français (notamment utilisé pour le classement sonore des infrastructures de transports). Il correspond au niveau sonore moyen sur une période déterminée (6 h-18 h : LAeq jour ; 18 h-22 h : LAeq soirée ; 22 h-6 h : LAeq nuit).
Lden	Niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes
NO₂	Dioxyde d'azote
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PEMB	Paris Est Marne et Bois (établissement public territorial)
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
RN	Route nationale
Sdrif	Schéma directeur régional d'Île-de-France
TCSP	Transport en commun en site propre
Zac	Zone d'aménagement concerté
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte

L'ex-RN34, sur laquelle s'implante l'essentiel du projet du bus Bords de Marne (BBM), est une radiale importante dans le réseau viaire de l'Est parisien. Elle traverse notamment les communes de Fontenay-sous-Bois (avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, rue Carnot, avenue Louison Bobet), Le Perreux-sur-Marne (avenue du Général de Gaulle), Neuilly-Plaisance (boulevard Gallieni), Neuilly-sur-Marne (boulevard du Maréchal Foch, avenues du Général de Gaulle, du Maréchal Leclerc et Jean Jaurès), Gagny (rue de Paris), Gournay-sur-Marne et Chelles (avenue du Maréchal Foch), situées dans les départements du Val-de-Marne (94), de la Seine-Saint-Denis (93), et de la Seine-et-Marne (77).

D'après le dossier, elle permet ainsi de desservir un territoire très dépendant du réseau ferré pour l'accès aux emplois du cœur de la métropole francilienne. Le réseau de bus actuel est dense et les lignes de bus du secteur sont essentielles pour le rabattement sur le réseau ferré mais elles connaissent des difficultés de circulation, notamment aux heures de pointe, ce qui affecte la régularité des lignes, en particulier la ligne 113 (Nogent-sur-Marne RER – Chelles-Gournay) qui suit actuellement le tracé de l'ex-RN34 et du projet BBM.

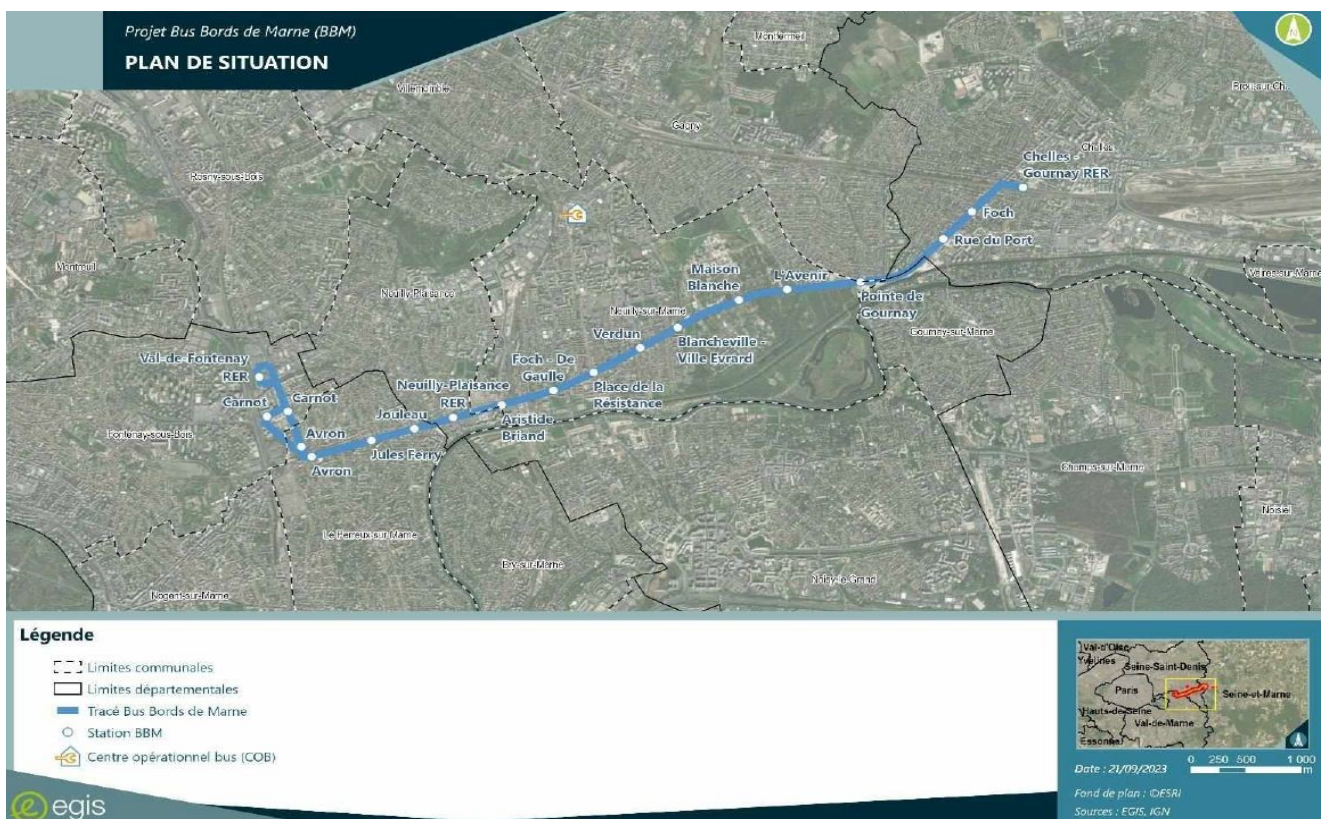


Illustration 1 : Tracé du BBM, source : étude d'impact, F1, p. 6

De plus, le territoire est en mutation, et devrait connaître une évolution significative sur le plan urbain, avec notamment le réaménagement et la densification de l'ensemble du secteur Val de Fontenay Alouettes² à Fon-

2 Le programmation prévue est en surface de plancher de : 130 000 m² de logements, 440 000m² de développement économique, 15 000 m² de commerces et 15 000 m² d'équipements (source : étude d'impact du quartier Val de Fontenay Alouettes). La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les circulations (escaliers, ascenseurs), ni les sur-

tenay-sous-Bois, et les projets d'aménagement de la zone d'aménagement concerté (Zac) Maison Blanche et le site Ville-Évrard à Neuilly-sur-Marne, qui accueilleront d'ici quelques années plus de 10 000 habitants (4 000 logements pour Maison Blanche et plusieurs centaines de logements à Ville-Évrard). Il évolue également du point de vue des transports avec la mise en service ou le prolongement de plusieurs lignes structurantes (ligne du métro M16 à Chelles-Gournay, ligne du métro M15 à Val de Fontenay, et l'arrivée du tramway T1 à Val de Fontenay).

■ Le projet

Le projet de BBM consiste à réaliser une ligne de bus en site propre (aussi appelé transport en commun en site propre – TCSP) sur le tracé de l'ex-RN 34 sur une distance de 8,8 km, en reliant Val de Fontenay (94) à Chelles (77). Selon le dossier, son objectif est notamment de « *renforcer les performances des lignes de bus desservant le réseau structurant* » actuel (F1, p.44³). Le projet prévoit notamment de requalifier les espaces publics (trottoirs, plantations, abattage d'arbres) ainsi que des aménagements de voirie avec la réduction du nombre de voies pour les automobiles, la création d'aménagements en faveur des modes actifs, des modifications d'ouvrages d'art, de carrefours et également du plan de circulation. La ligne 113 sera supprimée sur la portion desservie par le BBM, les itinéraires jusqu'à Nogent-sur-Marne et le secteur Terre-Ciel à Chelles faisant l'objet d'une réorganisation du réseau local de bus (F4, p. 180).

La future ligne comportera 17 stations et sera exploitée avec des bus bi-articulés de 24 m de long à motorisation électrique. Le temps de trajet est évalué à ce jour à environ une demi-heure entre les deux terminus de la ligne : Val de Fontenay et Chelles-Gournay. Il sera en service sept jours sur sept de 4h30 à 1h20, du lundi au samedi (hors période estivale) et de 6h00 à 1h20 les dimanches et jours fériés. Le BBM circulera avec une fréquence d'un bus toutes les quatre minutes en heure de pointe, pour une fréquentation attendue d'environ 33 000 voyageurs par jour.

Le BBM viendra se raccorder aux RER A et E, à la ligne P du réseau Transilien, aux futures lignes de métro 15 et 16 (Grand Paris Express), et au tramway T1 prolongé. Il se connectera notamment aux trois pôles d'échange : Val-de-Fontenay RER, Neuilly-Plaisance RER et Chelles-Gournay RER (cf. illustration 2).

faces de stationnement.

- 3 Les références renvoient vers les différentes pièces qui composent le dossier : le plus souvent, vers l'étude d'impact (pièce F) : partie 1 : « Résumé non-technique » (F1), partie 2 : « Description du projet » (F2), partie 3 : « État actuel de l'environnement » (F3), partie 4 : « Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou les compenser » (F4), partie 5 : « Analyse des impacts cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés » (F5) ; partie 8 : « Infrastructures de transport » (F8) mais aussi vers l'« Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives » (pièce A), la « Notice explicative » (pièce B), le « Plan de situation » (pièce D), la « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » (pièce I), ainsi que vers les annexes : « Diagnostic écologique. Évaluation des impacts et séquence ERC » (annexe B), « Étude d'impact acoustique » (annexe G), « Étude air et santé » (annexe I), etc. Les numéros de pages renvoient à ceux du fichier PDF (et non pas à ceux inscrits en bas de page).

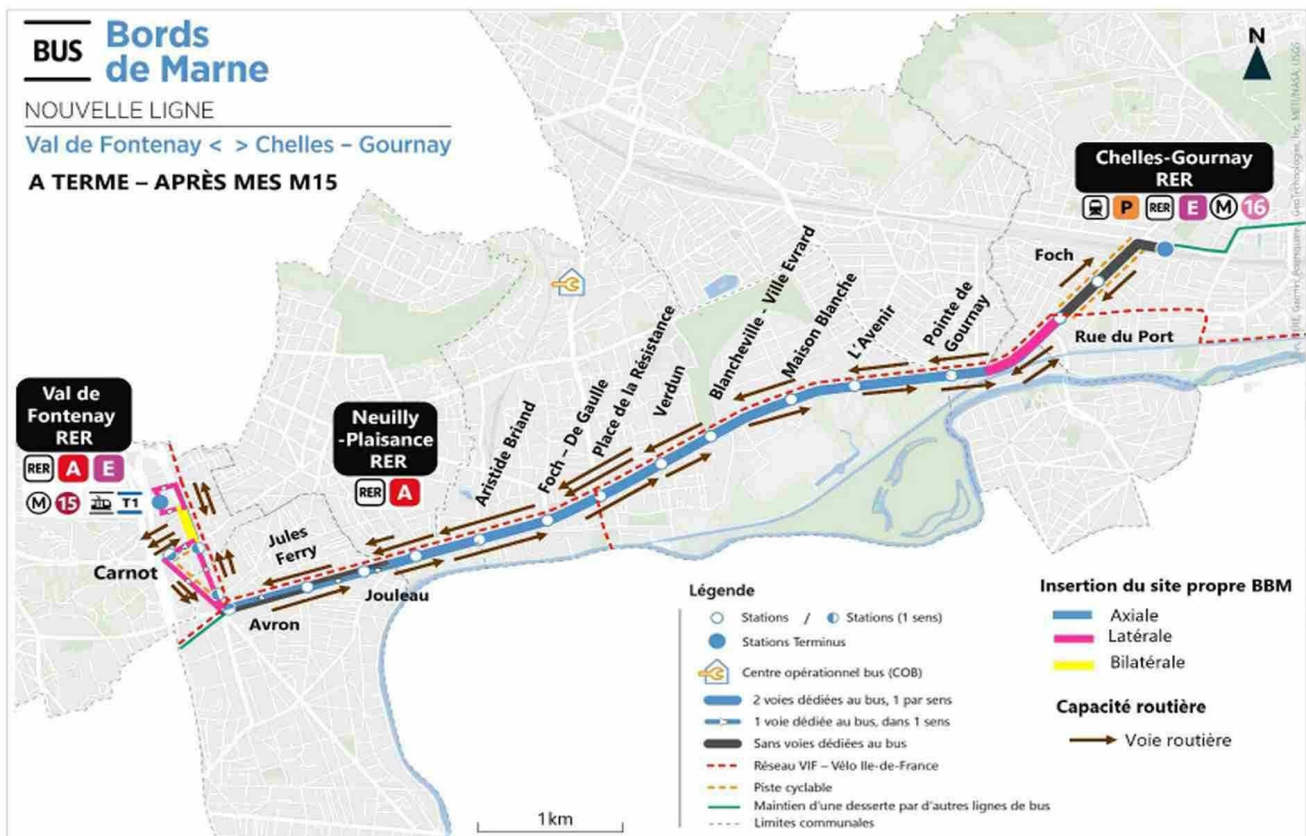


Illustration 2 : Synthèse des aménagements du projet Bus Bords de Marne, source : notice explicative (pièce B), p. 46.

Un aménagement cyclable continu (pistes cyclables bidirectionnelles continues) est aussi prévu tout le long de la section de 8,8 km afin d'être intégré aux axes V4 (de Val d'Europe à Cergy-Pontoise), V9 (de Val d'Europe à Saint-Nom-la-Bretèche) et V20 (Grande Ceinture) du réseau vélo Île-de-France sur les sections communes au tracé du bus Bords de Marne (cf. illustrations 3 et 4). Des aménagements paysagers sont prévus tout au long du tracé.

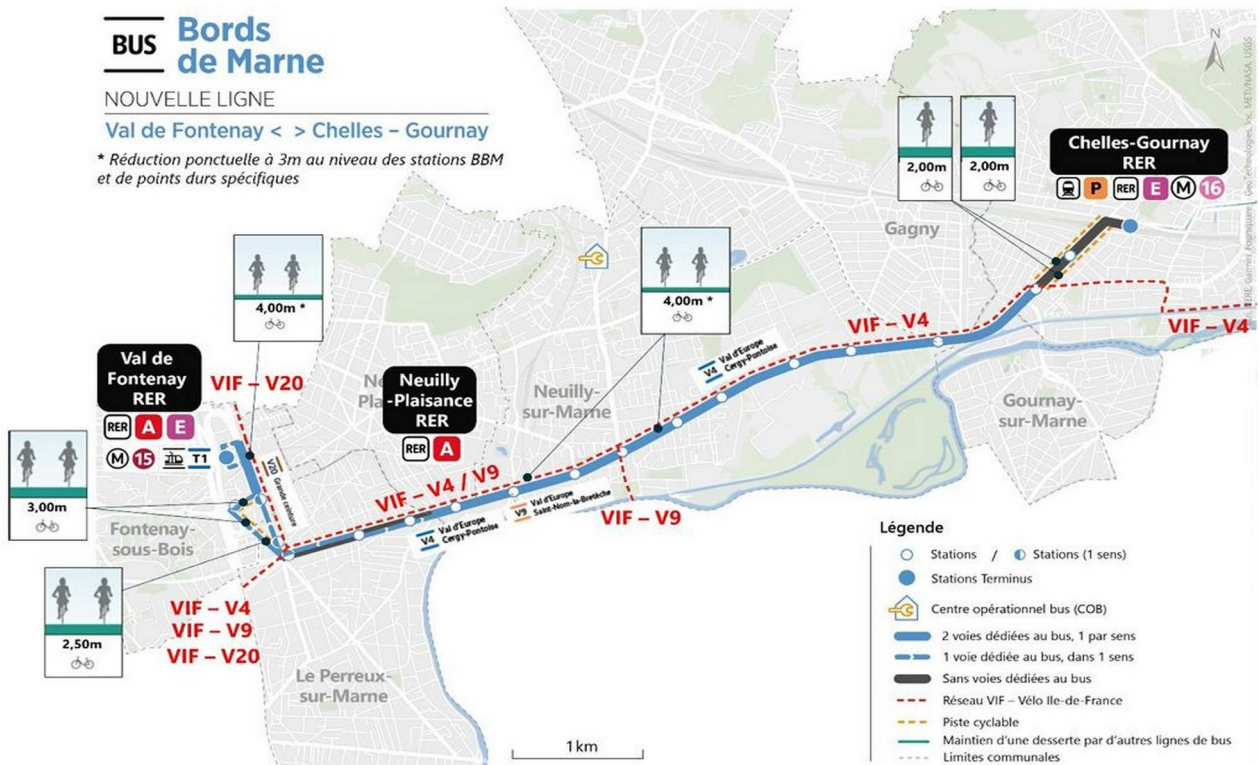


Illustration 3 : Connexion du BBM aux itinéraires du réseau Vélo Île-de-France (VIF), source : étude d'impact, F4, p. 184

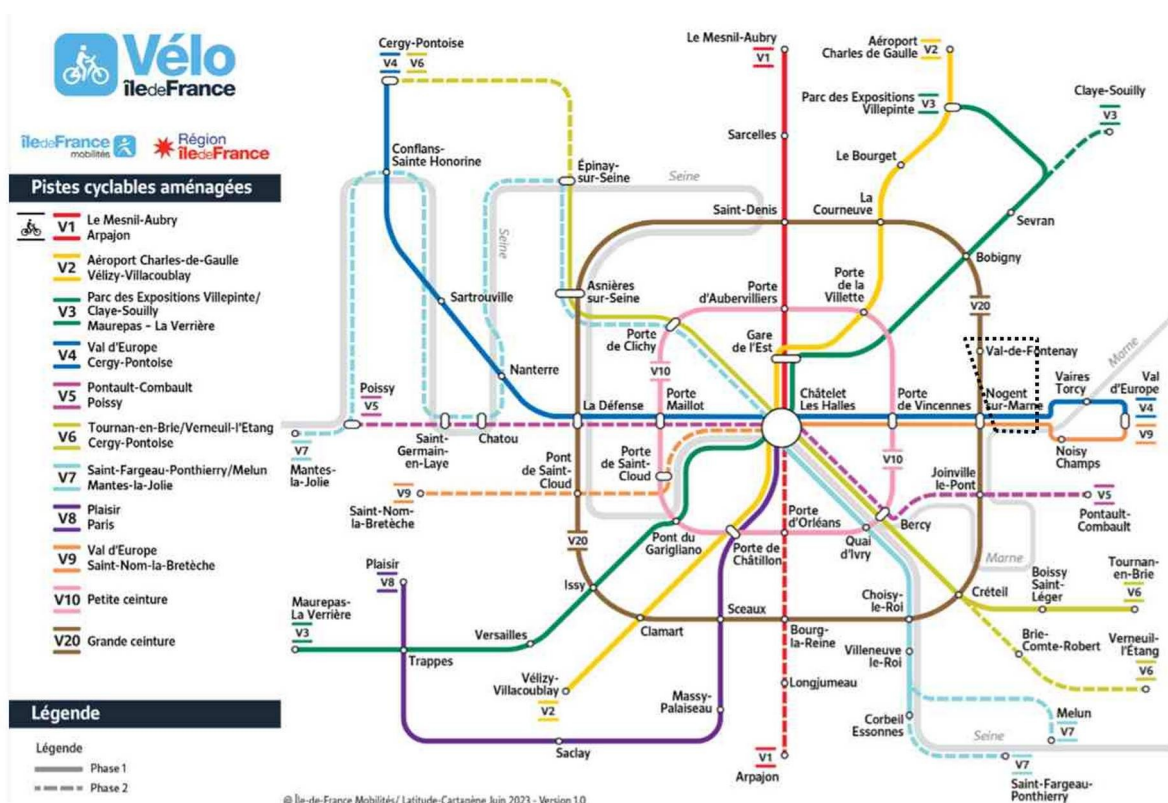


Illustration 4 : Secteur du BBM au sein du réseau Vélo Île-de-France, source : [site internet de la Région Île-de-France](https://www.iledefrance-mobilites.fr/), localisé approximativement par la MRAe en pointillés noirs à l'Est

Par ailleurs, la construction d'un centre opérationnel de bus (COB) est prévu en Seine-Saint-Denis, à Neuilly-sur-Marne, sur une surface d'environ 32 000 m² afin d'accueillir une cinquantaine de bus électriques qui circuleront sur la ligne et des véhicules légers liés à l'exploitation de la ligne (cf. illustration 5). Selon le dossier, celui-ci pourra être mutualisé avec d'autres lignes de bus du secteur.

Les travaux liés au projet sont prévus de 2027 à 2030.

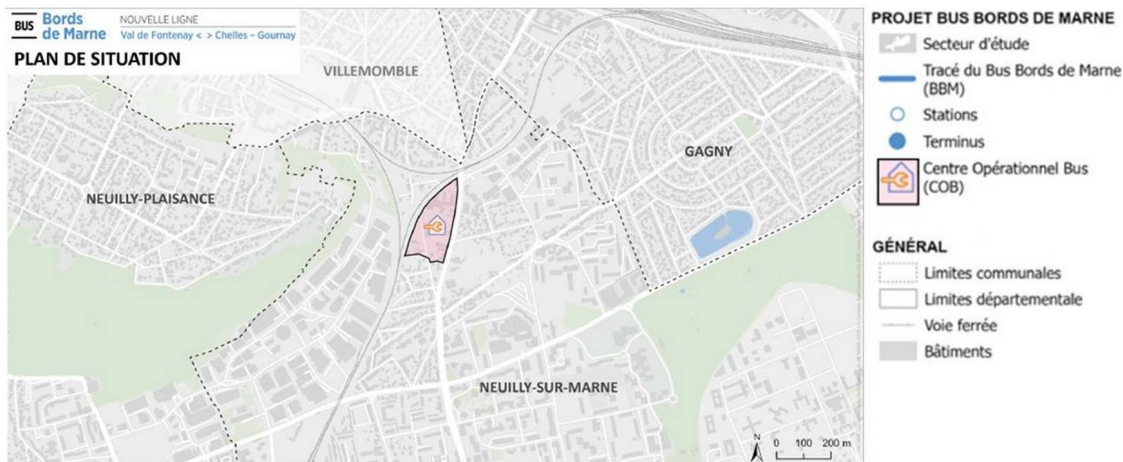


Illustration 5: Localisation du site d'implantation du centre opérationnel de bus (COB), source : pièce D, p. 6

■ Mise en compatibilité du PLUi

Le projet induit également la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial (EPT) Paris Est Marne&Bois (PEMB) approuvé le 12 décembre 2023. En effet, le PLUi, pour la commune du Perreux-sur-Marne (94), ne permet pas en l'état la réalisation de l'aménagement de la ligne et de la station Avron (pièce I, p. 27). Les dispositions du PLUi applicables aux secteurs concernés doivent ainsi être mises en compatibilité avec le projet BBM, conformément aux articles L.153-54 et suivants et R.153-14 du code de l'urbanisme, en :

- supprimant l'emplacement réservé n° 31 sur les parcelles 940580000-A-0367 et A-0110 sur la commune du Perreux-sur-Marne ;
- créant un emplacement réservé n° 35 élargi sur les parcelles 940580000-A-0367, A-0368, -A-0110, A-0111, A-0112, A-0113 et A-0114.

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

Une concertation préalable a eu lieu sur le projet entre novembre 2020 et février 2021 pour le projet BBM et entre octobre 2022 et novembre 2023 pour la mise en compatibilité du PLUi. Le descriptif et les résultats de ces consultations sont détaillés en pièce A du dossier. Du point de vue de l'environnement, les observations ont notamment porté sur les pistes cyclables (continuité, sécurité et confort) et le stationnement vélo, sur la végétalisation et la préservation des arbres présents le long du tracé ainsi que sur l'impact sur la circulation automobile notamment dans les carrefours, le stationnement ainsi que sur le partage de fonctionnalités sur la voirie entre les différents modes de transport. Compte-tenu des remarques émises dans le présent avis (notamment des insuffisances pointées sur la thématique vélo, sur la trame cyclable, sur la justification de la suppression d'arbres ainsi que des incertitudes sur les modélisations de trafic réalisées), l'Autorité environnementale attend que les réponses aux observations du public déjà émises soient revues dans le cadre de l'approfondissement de l'évaluation environnementale du projet.

(1) L'Autorité environnementale recommande de revoir ou compléter les réponses aux observations du public, dans le cadre de l'enquête publique, à la lumière des approfondissements attendus de l'évaluation environnementale tels que recommandés dans le présent avis.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- les reports de trafic routier et des pollutions associées (air, bruit),
- les milieux, la biodiversité et le paysage,
- les consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'Autorité environnementale observe sur la forme que le dossier est dense et que l'éparpillement des informations dans plusieurs pièces du dossier ne facilite pas toujours la compréhension du projet. Le dossier est bien documenté avec des études annexes nombreuses couvrant un large spectre de thématiques. Néanmoins, les modélisations liées aux reports de trafic et aux nuisances induites ne permettent pas en l'état d'apprécier pleinement les effets de l'infrastructure sur les conditions de circulation existantes ainsi que de la minimisation des incidences sur les riverains en termes d'exposition sonore et de qualité de l'air à court terme. En effet, si à moyen ou long terme, la dégradation de la fluidité de la circulation automobile conduit à une réduction de cette circulation (phénomène dit d'évaporation des trafics), à court terme, elle peut se traduire par un phénomène de report vers d'autres itinéraires générateur de pollutions accrues. Elle invite donc le porteur de projet à approfondir les différentes études et en premier lieu les modélisations pour proposer des mesures garantissant un report modal efficace.

(2) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude d'impact du projet en ce qui concerne les différentes modélisations réalisées (trafic, report modal et nuisances associées aux reports de trafic) afin de démontrer que le projet répond aux conditions qui permettront d'atteindre son objectif principal d'améliorer la desserte en transports en commun et le report modal.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale constate que le projet de COB et son impact sur l'environnement ne sont pas correctement décrits. Or, son emprise est conséquente et de multiples enjeux, identifiés dans le dossier, sont liés à sa réalisation, notamment en termes d'insertion paysagère et de risque de remontée de nappe, de risque technologique lié à la présence de lignes à très haute tension, de pollution des sols. Elle note que l'enjeu de consommation de matériaux en lien avec le choix de démolitions avant reconstruction n'a pas été identifié alors que le site est fortement urbanisé.

(3) L'Autorité environnementale recommande de mieux décrire le projet de centre opérationnel bus et de présenter son impact sur l'environnement et la santé humaine, notamment du point de vue de l'insertion paysagère et des risques, en l'intégrant dans une étude d'impact du projet actualisée.

En termes de suivi, le dossier ne propose aucune mesure concernant le trafic alors qu'il s'agit d'un enjeu majeur du projet (F1, p. 104). L'Autorité environnementale attend en particulier que des modalités de suivi soient proposées en cohérence avec la mise en service progressive de la ligne, afin de vérifier l'efficacité des mesures mises en place pour s'assurer de l'efficacité du report modal que permettra la mise en service de la ligne.

(4) L'Autorité environnementale recommande de proposer des mesures de suivi concernant le trafic avec des fréquences permettant d'évaluer l'efficacité de la mise en service progressive de la ligne BBM.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'Autorité environnementale note que la manière dont le projet de BBM répond aux différentes orientations d'aménagement et de programmation (OAP) prévues dans le PLUi (pièce I) n'est pas toujours bien explicitée, en particulier concernant l'OAP du rond-point Général Leclerc sur les communes de Fontenay-sous-Bois et du Perreux-sur-Marne (p. 20) ou encore l'OAP Quartier de gare de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois (p. 22). En effet, il est indiqué que « le projet de TCSP BBM n'est pas clairement nommé mais s'inscrit au sein de l'OAP Quartiers de gare qui comprend notamment le quartier autour de la gare de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois ».

(5) L'Autorité environnementale recommande de mieux expliciter la manière dont le projet répond aux OAP, en particulier celles du rond-point du Général Leclerc à Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne et du Quartier de gare à Fontenay-sous-Bois.

De manière plus générale, l'Autorité environnementale constate que l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi prend insuffisamment en compte les enjeux liés au projet de BBM. Par exemple, elle estime que les OAP pourraient intégrer le traitement de certains enjeux notamment liés à la limitation des pollutions et nuisances (bruit, pollution de l'air) et à la préservation des alignements d'arbres afin de compléter voire renforcer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) proposées dans le dossier. Elle suggère également d'y développer davantage la trame cyclable prévue et intégrant le projet BBM.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'analyse des variantes du projet et des solutions de substitution est présentée en pièce F7 du dossier. L'Autorité environnementale souligne l'effort réalisé pour présenter plusieurs choix d'aménagement. Le dossier traduit ainsi la réflexion menée sur l'optimisation du futur tracé, au regard notamment des incidences sur la circulation (choix de profils en travers par exemple) et du potentiel d'intermodalité (choix des terminus). Elle remarque également que l'analyse prend généralement en compte différents enjeux environnementaux et sanitaires, tels que l'impact en termes de pollutions et nuisances vis-à-vis des riverains et la préservation des milieux naturels et des espèces. Néanmoins, elle relève que cet impact n'est pas toujours quantifié en particulier s'agissant des enjeux de préservation du patrimoine arboré (par exemple ceux des variantes du terminus BBM à Chelles-Gournay, pièce F7, p. 10-11).

(6) L'Autorité environnementale recommande de développer la justification des différentes variantes du projet sur la préservation des alignements d'arbres.

Pour l'implantation du COB, deux variantes ont été étudiées : l'une à Neuilly-sur-Marne et l'autre à Chelles. D'après le dossier, ce dernier site n'a pas été retenu au regard notamment de sa sensibilité écologique (il s'agit d'une friche SNCF). L'Autorité environnementale souligne positivement ce choix. Toutefois, dans le cadre d'une actualisation de la présente étude d'impact pour le projet de COB, elle attend notamment une analyse de variantes qui privilégieraient l'évitement ou la réduction des démolitions.

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter, dans le cadre d'une étude d'impact actualisée, des variantes du projet de COB prenant en compte les impacts liés aux démolitions, en privilégiant leur évitement.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Les reports de trafic routier et des pollutions associées (bruit, pollution de l'air)

■ Les reports de trafic vers d'autres secteurs ou axes routiers

La mise en œuvre du BBM entraînera une évolution du trafic sur l'ex-RN34 par la réduction du nombre de voies dédiées à l'automobile (passant de quatre actuellement à deux ou trois selon les tronçons) mais également du stationnement automobile le long de la chaussée. Selon le dossier, cette réduction de la capacité routière de l'ex-RN34 entraînera un report modal vers les transports en commun rendu possible par l'arrivée des lignes 15 et 16 du métro du Grand Paris Express en lien avec le présent projet.

L'impact du report de ce trafic automobile dans les quartiers environnants et sur d'autres axes routiers est examiné dans le dossier de l'étude d'impact. Il est notamment proposé une mise en service progressive du BBM afin de fluidifier le trafic au maximum et de prendre en compte la livraison des projets de lignes du Grand Paris Express, notamment la ligne 15 qui devrait avoir lieu en 2031 (un an après celle du BBM) : « deux voies de circulation routière seront maintenues vers Paris sur l'intégralité de la section du tracé du BBM à Neuilly-sur-Marne entre la limite communale avec Neuilly-Plaisance et l'avenue de Blancheville pendant deux ans suivant la mise en service de la ligne 15 du métro, et une seule voie dans l'autre sens. À l'issue de ces deux années suivant la mise en service de la ligne 15 du métro, l'une des deux voies routières vers Paris sera supprimée et végétalisée sur deux sections à Neuilly-sur-Marne, sans impact sur les autres fonctionnalités de la voirie (bus, vélos, piétons » (F8, p. 17) (illustration 6).

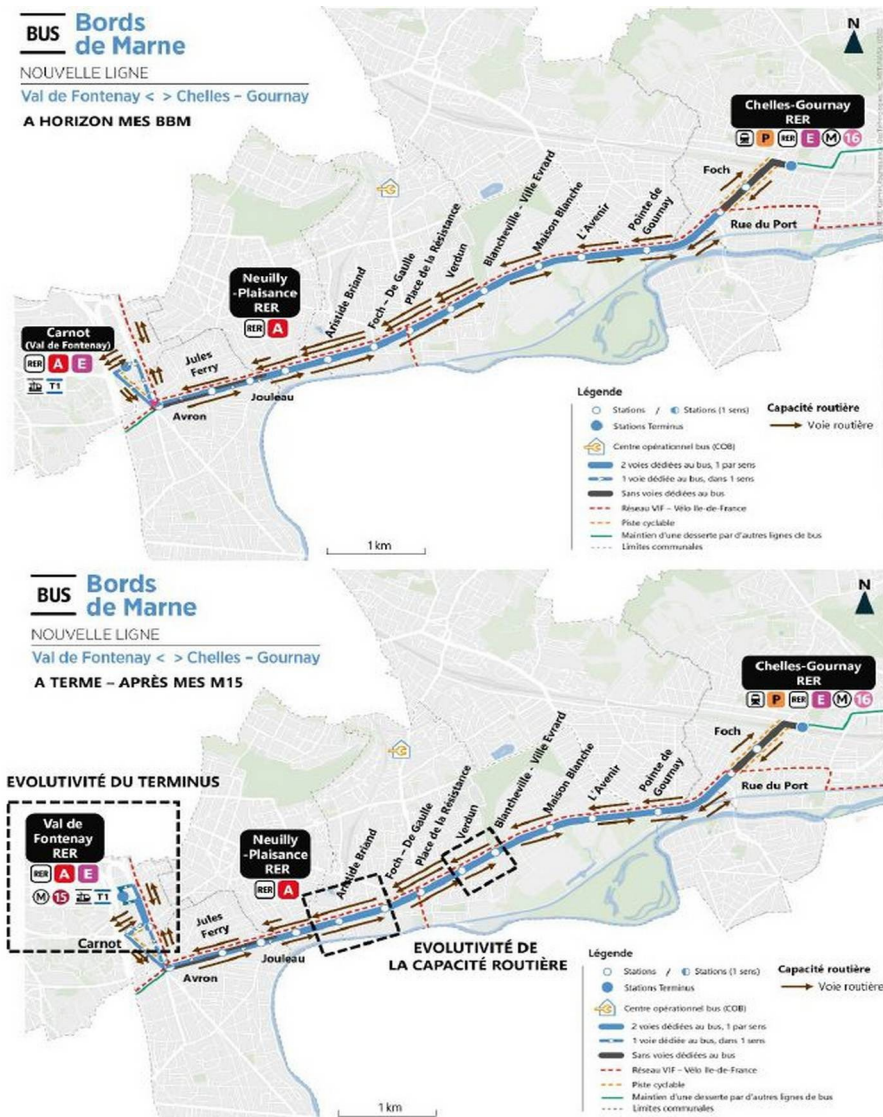


Illustration 6 : Mise en service progressive du BBM en fonction de la livraison de la ligne de métro 15 du Grand Paris Express (réduction de deux voies à une voie dans le sens « Chelles-Gournay > Val de Fontenay ») sur les deux sections en pointillés noirs), source : étude d'impact, F8, p. 17

Une modélisation de la circulation automobile a été effectuée, en prenant pour hypothèse la réduction du trafic de 12,5 % aux heures de pointe à l'horizon du projet en 2030 (annexes D1 et D2). Selon l'étude d'impact, les reports de trafic vers d'autres secteurs ou axes routiers resteront limités, avec moins de 300 véhicules supplémentaires par heure au maximum, et la dégradation des temps de parcours sur l'axe est mineure (inférieure à une minute). Néanmoins, l'Autorité environnementale constate que la méthode de modélisation est insuffisamment étayée : aucune justification des hypothèses d'évolution de la demande en 2030 comme en 2050 n'est fournie, et cette diminution attendue du trafic n'est pas mise en perspective avec les prévisions de fréquentation de la ligne du BBM et de report modal escompté présentées en pièce F8, telles qu'issues de l'analyse socio-économique du projet : « 4,3 % des utilisateurs du projet utiliseraient la voiture en tant que conducteur en l'absence du projet » (F8, p. 24).

(8) L'Autorité environnementale recommande de mieux documenter et d'étayer davantage la méthodologie de la modélisation du trafic.

Par ailleurs, le dossier indique que la demande future en déplacements se base sur les « projections de l'Institut Paris Région à l'échelle communale pour l'ensemble de la région Île-de-France. Ces projections sont établies à partir d'une analyse des tendances passées, des objectifs du SDRIF 2030 et des évolutions démographiques et économiques attendues » (F8, p. 18). Cependant, si les projets de transport en commun ont bien été intégrés (prolongement du T1, ligne 15 du Grand Paris Express), il n'est pas indiqué clairement si cette projection a pris en compte les projets d'aménagement prévus dans le secteur (notamment projets d'aménagement à Val de Fontenay et Neuilly-sur-Marne).

(9) L'Autorité environnementale recommande de clarifier les hypothèses de développement socio-économique retenues pour le calibrage de la future demande de déplacements.

Le dossier indique qu'une réorganisation du réseau de bus local est prévue lors de la mise en service du BBM, avec notamment la reprise par d'autres lignes de bus de certaines stations desservies par la ligne 113 qui sera supprimée. Mais, d'après le dossier, les modalités de cette réorganisation ne sont pas précisément déterminées à ce stade (F4, p. 180). L'Autorité environnementale considère que ce point conditionne la réussite du projet pour l'organisation des déplacements et l'atteinte de l'objectif de report modal de la voiture vers les transports en commun et devrait dès lors être anticipé.

(10) L'Autorité environnementale recommande d'anticiper les modalités de réorganisation du réseau de bus local liée notamment à la suppression de la ligne 113 en les intégrant dans les modélisations de trafic et en complétant en ce sens l'étude d'impact.

Pour la phase travaux, l'Autorité environnementale remarque qu'aucune évaluation précise de l'impact sur le trafic — y compris sur les lignes de bus existantes — n'a été menée. Cette analyse est reportée à des phases ultérieures du projet (F4, p. 154) alors que les travaux auront une durée de quatre années en milieu urbain dense. Pour l'Autorité environnementale, cet aspect doit être appréhendé suffisamment tôt dans la vie du projet pour permettre de définir des mesures adaptées et correctement anticipées.

(11) L'Autorité environnementale recommande d'anticiper le plus tôt possible l'impact des travaux du projet sur le trafic et notamment sur les lignes de bus existantes.

■ **La trame cyclable et le report modal en faveur du vélo**

L'Autorité environnementale note que les connexions des nouveaux aménagements cyclables au réseau existant et futur, en particulier au réseau vélo Île-de-France, sont insuffisamment décrites (plan trop schématique, cf. notamment illustration 3) (F4, p. 183), alors qu'un des objectifs du projet est d'améliorer la desserte cyclable. De plus, le report modal vers le vélo n'a pas été évalué. Pour l'Autorité environnementale, ce point devrait être étudié et pris en compte dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi.

(12) L'Autorité environnementale recommande :

- **de décrire précisément les connexions entre les aménagements cyclables créés par le projet et les aménagements cyclables existants ou prévus ;**
- **d'évaluer précisément le report modal prévisible vers le vélo, particulièrement dans le cadre du PLUi et de son évaluation environnementale.**

■ **Les nuisances associées (bruit, pollution de l'air)**

L'Autorité environnementale rappelle que l'ensemble des insuffisances ou incertitudes relevées précédemment en ce qui concerne la modélisation des déplacements futurs sont susceptibles d'influer sur les résultats des modélisations des pollutions et nuisances associées (bruit, pollution de l'air).

(13) L'Autorité environnementale recommande de revoir les modélisations de bruit et de pollution de l'air en fonction des compléments et précisions apportés à la modélisation des déplacements futurs.

■ **Le bruit**

L'étude d'impact indique que la zone d'étude est exposée à des nuisances sonores, principalement liées à la présence d'infrastructures de transport importantes : l'ex-RN34 en elle-même, mais aussi l'autoroute A86 et les lignes ferroviaires (RER A, lignes SNCF) (cf. cartes Bruitparif – illustration 7). Une campagne sur six points de mesure des niveaux sonores a été réalisée en 2021 sur 24 h consécutives pour caractériser l'environnement sonore initial. Des niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) le jour et à 60 dB(A) la nuit avec ponctuellement des situations de point noir de bruit (supérieur à 70 dB(A)) ont ainsi été mesurés entre Fontenay-sous-Bois et Neuilly-sur-Marne et au niveau de Gournay.

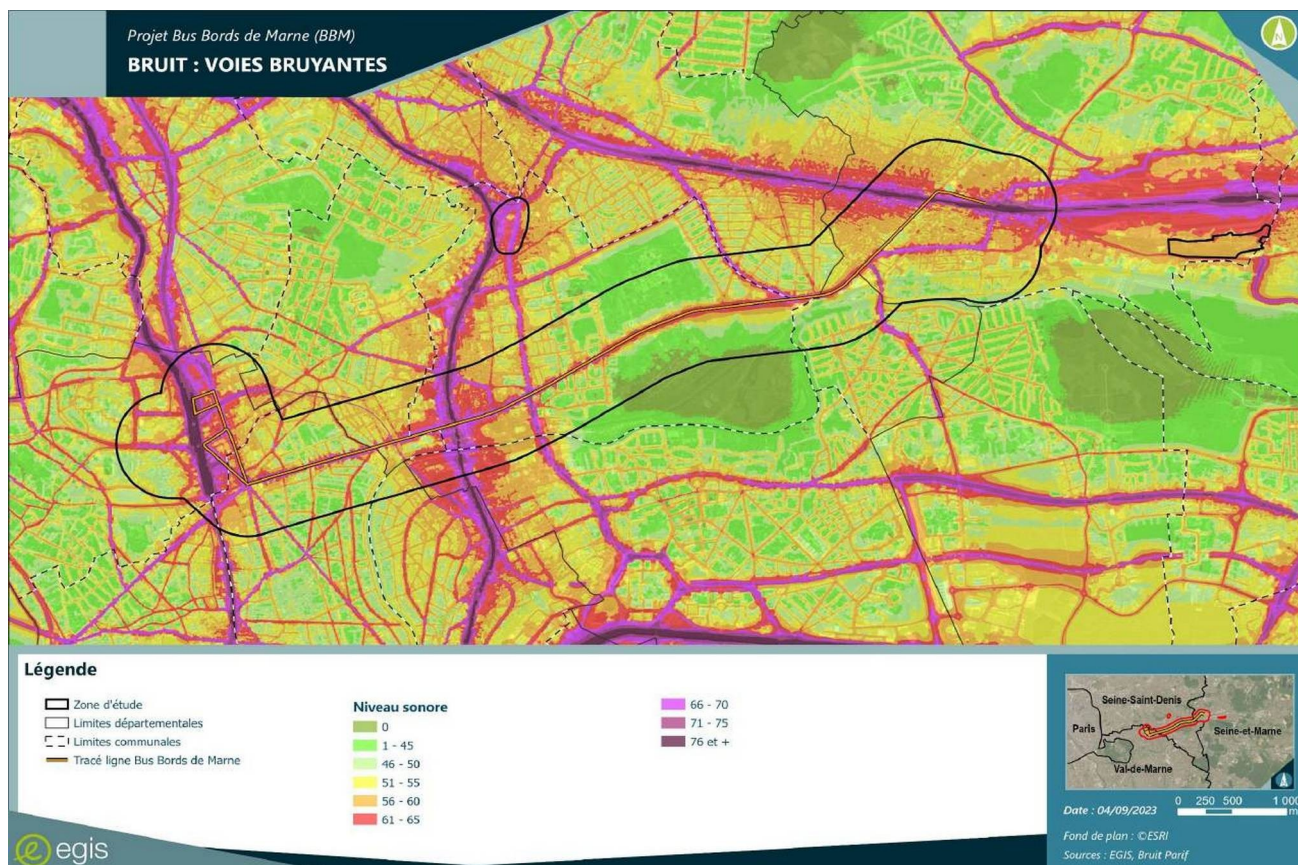


Illustration 7 : Cartes Bruitparif 2023 des niveaux sonores moyens journaliers Lden (en dB(A)) cumulés dans la zone d'étude, source : étude d'impact, F3, p. 410

Une modélisation des niveaux sonores a été réalisée pour évaluer l'impact potentiel du projet BBM aux horizons 2030 et 2050. Le report de trafic vers d'autres secteurs ou axes généré par le projet entraînera une augmentation de plus de 2 dB(A) dans certaines rues identifiées, notamment des secteurs d'habitation (21 bâtiments concernés) (cf. illustration 8). Le dossier l'explique par la démolition de certains bâtiments qui servaient de masque sonore (F4, p. 207) mais sans expliciter clairement si ces démolitions sont dues au projet (acquisitions immobilières présentées dans l'étude acoustique, annexe G, p. 23) ou à des projets tiers. Des mesures sont proposées en réponse à ces dépassements en fonction de la situation exposée, telles que l'isolation acoustique des façades (mesure qui ne traduit que le respect de la réglementation applicable) et la limitation de la vitesse de circulation dans les rues affectées par le report de trafic (de 50 à 30 km/h).

L'étude acoustique montre que le projet devrait néanmoins contribuer à améliorer l'ambiance sonore, par rapport à la situation sans projet, avec une réduction d'au moins 2 dB(A) des niveaux sonores en façade, en particulier avenues du Maréchal Foch et de la Résistance à Chelles (F4, p. 207).

L'Autorité environnementale souligne l'intérêt de la réduction des vitesses qui permet notamment de réduire les points noirs de bruit et d'atteindre des diminutions de bruit jusqu'à moins 8 dB(A) (étude acoustique, annexe G). Le dossier montre des cartes de bruit en situation initiale et en situation projet en ciblant les bâtiments devant faire l'objet de « protections réglementaires » mais n'indique pas si les modélisations prennent en compte la nouvelle limitation de vitesse (illustration 8).

(14) L'Autorité environnementale recommande de clarifier la présentation des modélisations de niveaux de bruit au sein du dossier en présentant des comparaisons avant/après mise en place des mesures de réduction (limitation de vitesse notamment).



Illustration 8 : Niveau sonores journaliers moyens en situation projet au niveau du tracé du projet à Neully-sur-Marne, source : étude acoustique,annexe G, p. 116

Dans un souci de protection de la santé humaine, il conviendrait de mettre tout en œuvre pour respecter les valeurs au-delà desquelles l'Organisation mondiale de la santé (OMS)⁴ a établi des risques pour la santé, par des mesures de réduction du bruit y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs, notamment dans les zones subissant les reports de trafic routier et les augmentations de bruit engendrées par les démolitions.

(15) L'Autorité environnementale recommande de proposer, notamment dans les zones de report de trafic et de démolition de bâtiments-écran, des mesures de réduction du bruit permettant de respecter les valeurs au-delà desquelles l'Organisation mondiale de la santé a établi des effets néfastes sur la santé y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs.

4 Pour le bruit routier, l'OMS a établi les seuils de gêne sérieuse à l'extérieur de l'habitat durant la journée à 53 dB(A) et à 45 dB(A) pour les bruits nocturnes.

Le dossier ne précise pas si des mesures acoustiques seront réalisées à l'issue des travaux et avec le projet en exploitation afin d'évaluer l'efficacité des mesures prises et de mettre en œuvre, le cas échéant, les mesures correctives nécessaires.

(16) L'Autorité environnementale recommande de confirmer l'efficacité des mesures mises en place par des mesures acoustiques en fin de travaux ainsi que des mesures de suivi après la mise en service du BBM.

En phase travaux, des mesures de gestion telles que l'optimisation de la durée des travaux, l'établissement d'horaires fixes d'activités en journée, la sélection d'engins moins bruyants et l'adoption d'un plan de circulation approprié, sont envisagées pour lutter contre le bruit de chantier. Toutefois, malgré le nombre d'établissements sensibles présents le long du BBM (cf. illustration 9), l'Autorité environnementale observe que le dossier ne mentionne pas de suivi acoustique du chantier à proximité immédiate de ces établissements ni de mesures correctives en cas de dépassement des niveaux attendus.

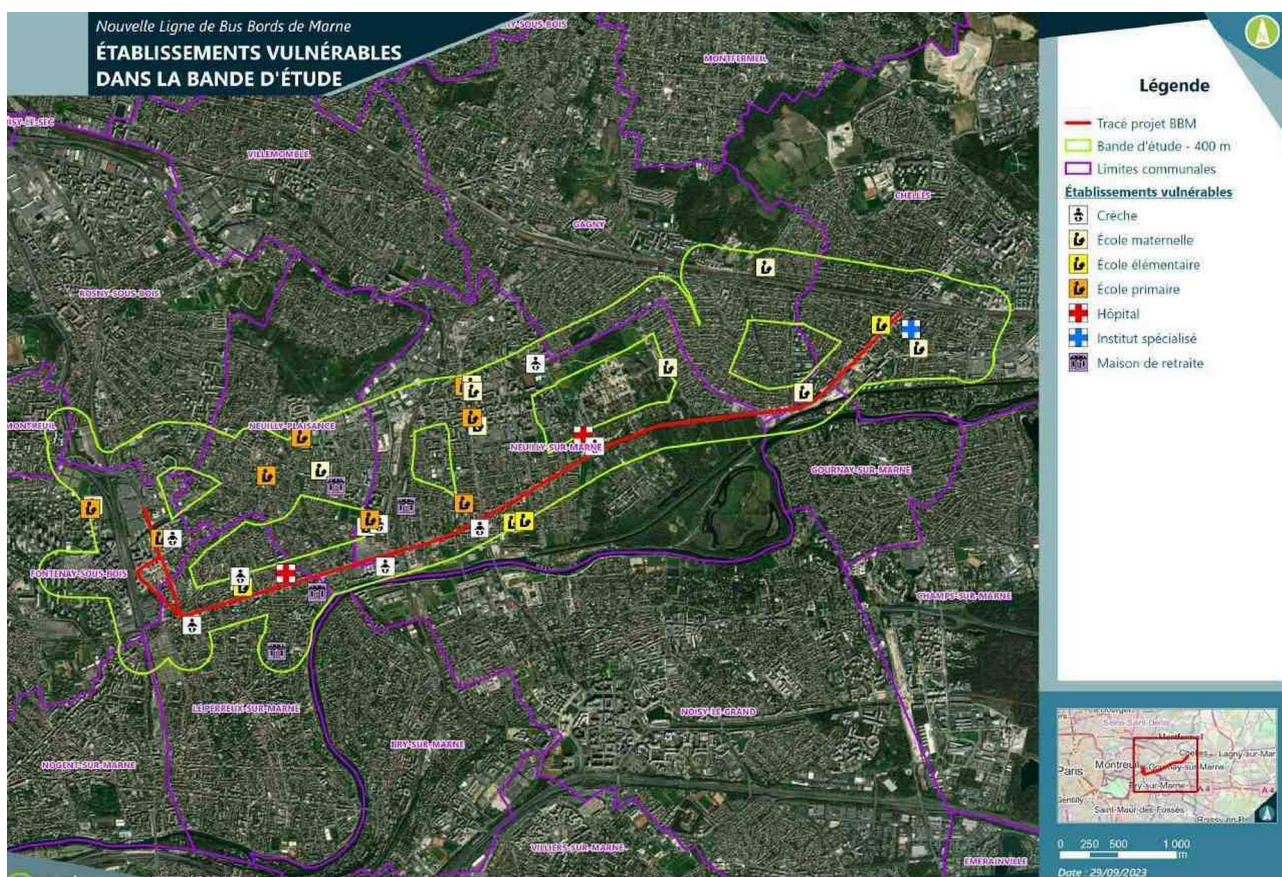


Illustration 9: Localisation des établissements vulnérables, source : étude air et santé, annexe I, p. 27

(17) L'Autorité environnementale recommande de prévoir un suivi acoustique du chantier à proximité des établissements vulnérables en prévoyant des mesures correctives en cas de dépassement des niveaux attendus.

■ La qualité de l'air

L'état initial relatif à la qualité de l'air se fonde sur les cartes Airparif de 2021 (illustration 10). De plus, deux campagnes de mesures ont été menées en 2021 et 2022 pour mieux caractériser la qualité de l'air dans la

zone d'étude. Les résultats ont mis en évidence des concentrations en polluants relativement élevées, notamment pour le dioxyde d'azote, principalement dues aux émissions du trafic routier (dépassements des valeurs limites réglementaires pour dix sites sur les seize mesurés). Les concentrations pour les autres polluants gazeux (particules fines, dioxyde de soufre, benzène, etc.) respectent les valeurs limites réglementaires, mais sont supérieures aux valeurs définies par l'OMS pour considérer les effets néfastes de pollutions sur la santé, qui sont, pour l'essentiel, reprises dans la directive européenne relative à la qualité de l'air récemment adoptée par le Parlement européen.

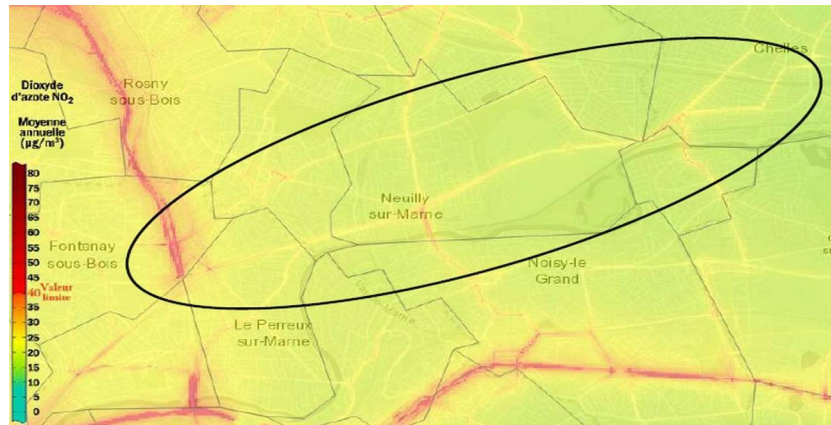


Illustration 10 : Carte des concentrations en dioxyde d'azote au niveau du tracé du projet issues des cartes Airparif 2021, source : étude d'impact, F3, p. 445

Une modélisation des émissions atmosphériques à l'horizon 2030 et 2050 a été réalisée et met en évidence une diminution moyenne totale des émissions routières en polluants, à l'exception de quelques hydrocarbures aromatiques polycycliques, du fait du renouvellement du parc roulant principalement, et ne montre aucun dépassement des valeurs réglementaires nationales actuelles de la qualité de l'air (illustration 11). Le dossier explique les teneurs résiduelles par des valeurs de fond élevées et l'influence d'axes routiers importants comme l'autoroute A86. Néanmoins, des variations locales liées aux reports de trafic engendrés par le projet sont notées (F4, p. 298). L'Autorité environnementale estime qu'elles ne sont pas bien identifiées dans le dossier, ce qui conduit à une présentation de mesures de réduction trop générales, dont l'efficacité et le caractère adapté à ces variations localisées ne sont pas démontrés. Il est ainsi envisagé des écrans physiques tels que remblais, talus, protections phoniques ou l'aménagement d'espaces paysagers destinés à filtrer la pollution particulaire ou gazeuse (F4, p. 266). L'Autorité environnementale observe en outre que le dossier ne prévoit pas de mesures de suivi de la qualité de l'air, notamment dans les zones de report de trafic ainsi qu'au niveau des établissements sensibles, en phase de mise en service comme en phase de travaux. Elle invite enfin le maître d'ouvrage à se référer aux valeurs de référence de l'OMS, citées dans le dossier, pour définir des mesures visant à préserver la santé des riverains.

(18) L'Autorité environnementale recommande de proposer des mesures ciblées pour réduire l'impact sur la qualité de l'air des reports de trafic routier engendrés par le projet (notamment en phase travaux) en prenant comme objectifs les valeurs de référence de l'OMS.

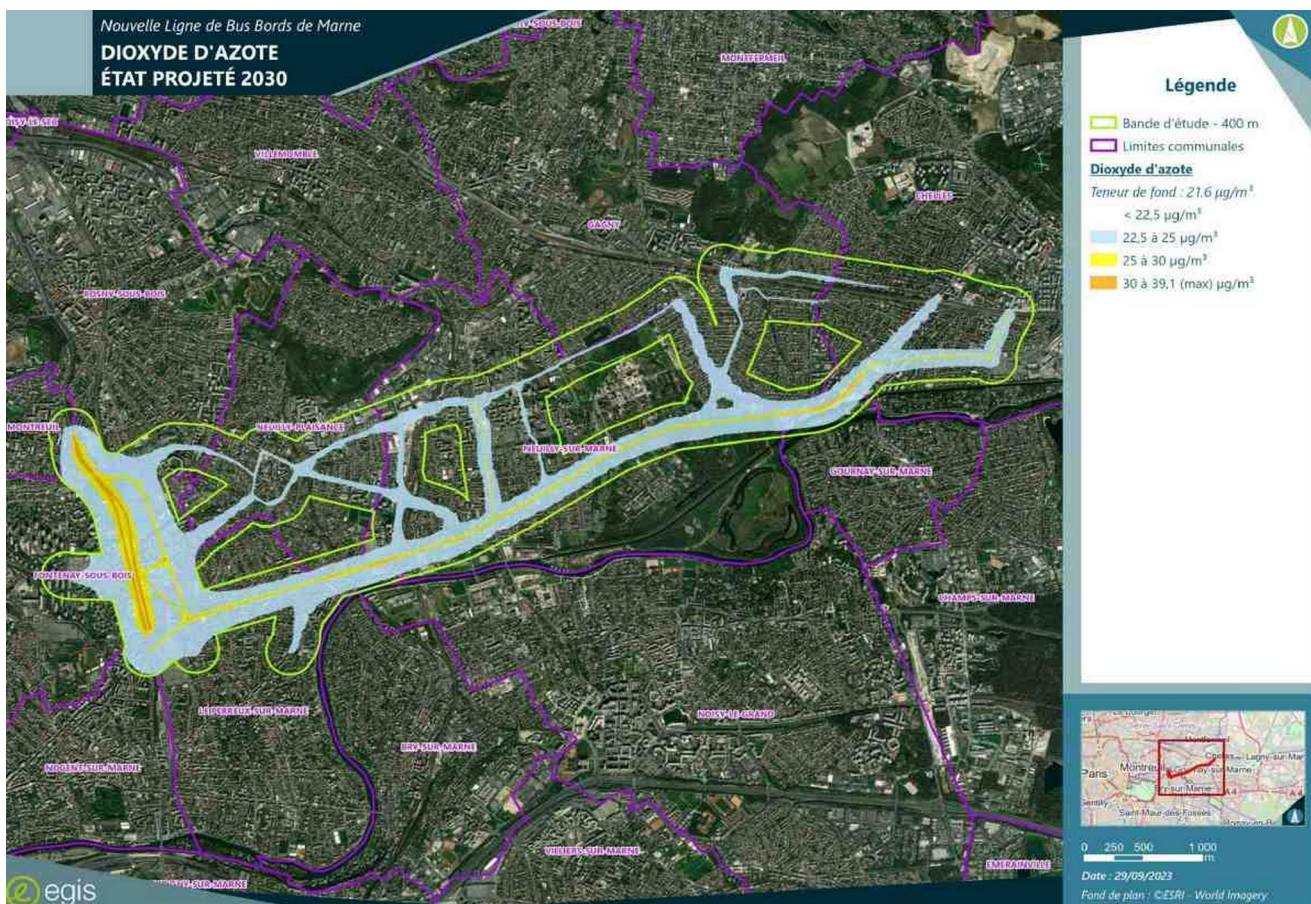


Illustration 11 : Carte de modélisation des concentrations en dioxyde d'azote à horizon du projet en 2030, source : étude d'impact, F4, p. 230

3.2. Les milieux, la biodiversité et le paysage

Plusieurs espaces naturels protégés et inventoriés sont présents dans la zone d'étude et certains jouxtent l'ex-RN34 sans la traverser : le parc départemental de la Haute-Île (zone Natura 2000 et Znieff de type 1), les boisements et les pelouses du parc du Croissant Vert (Znieff de type 1) ainsi que le secteur boisé de Ville Évrard, situé entre l'ex-RN34 et le canal de Chelles. Le tracé en lui-même comprend de nombreux alignements d'arbres et des enveloppes d'alerte de zone humides.

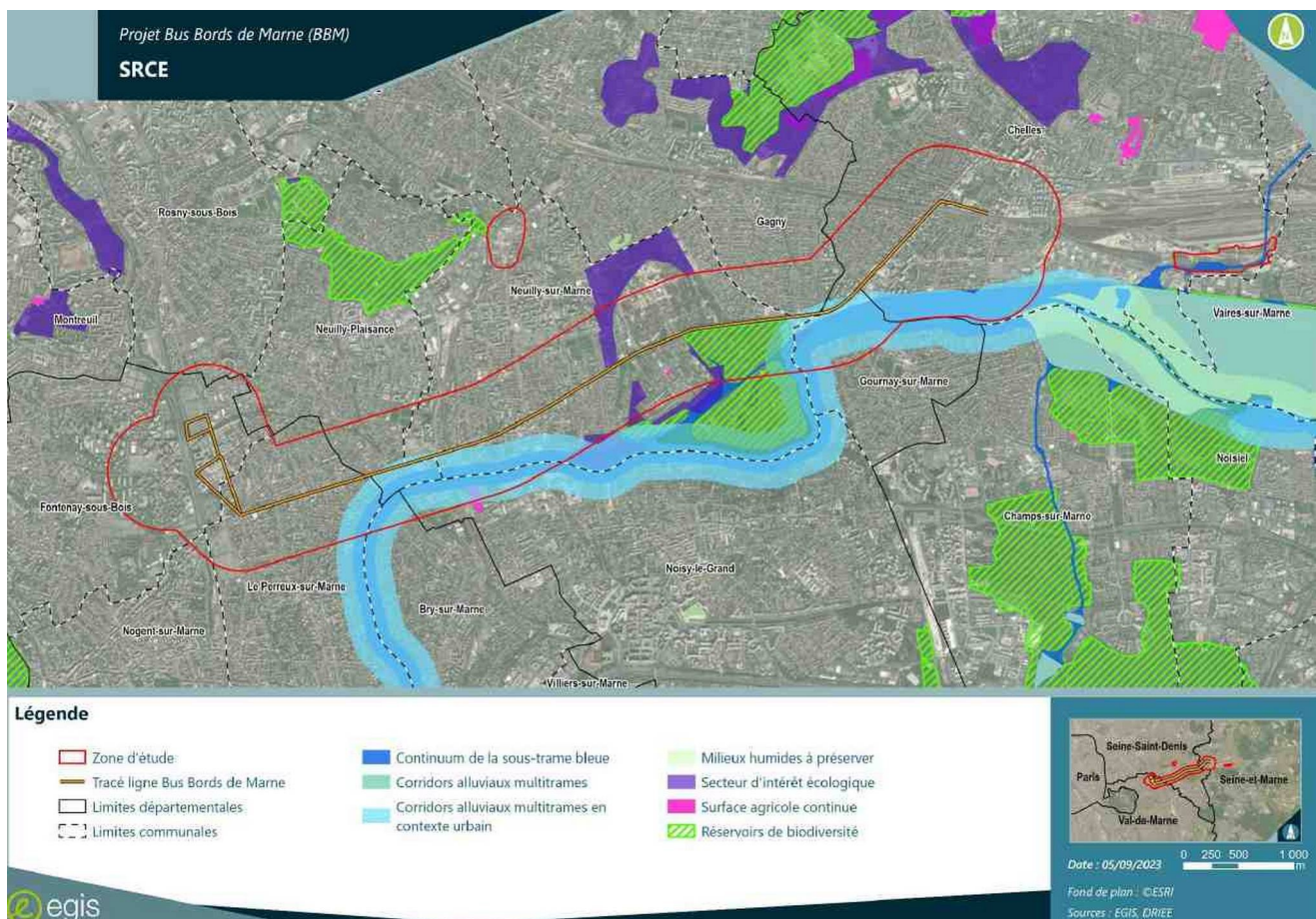


Illustration 12 : Localisation du projet au regard du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), source : état initial, étude d'impact, F3, p. 116

Un diagnostic phytosanitaire a été réalisé sur les plus de mille arbres que compte le linéaire. Il met en évidence des arbres en mauvais état sur le boulevard Chilpéric et le rond-point du 8 mai 1945 à Chelles, certains arbres présentant même un risque de chute (F4, p. 61).

D'après le dossier, le projet de BBM devrait affecter un linéaire de 743 m d'arbres, soit 145 arbres, 0,26 ha d'habitats pour l'avifaune protégée des milieux boisés et arbustifs et deux hectares de milieux semi-ouverts arbustifs, qui constituent notamment des milieux de sensibilité écologique forte selon le diagnostic écologique (F4, p. 64). Le dossier conclut toutefois que « les arbres d'alignements supprimés ont un rôle fonctionnel peu important pour les espèces présentes et plus de 5 arbres sont replantés pour chaque arbre abattu. La démarche itérative mise en place en phase amont a permis de conserver des éléments du patrimoine naturel support de la biodiversité » (F4, 108). Pour l'Autorité environnementale, les mesures d'évitement et la démarche associée ne sont pas suffisamment développées et justifiées⁵, notamment au regard de la réglementation existante sur la préservation des alignements d'arbres⁶. Le dossier propose également des adapta-

5 Les arbres d'alignement impactés sont notamment situés en zones d'enjeu assez fort ou fort selon le diagnostic écologique (annexe B, p. 114-116) contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact (F4, p. 82-91).

6 Notamment article L. 350-3 du code de l'environnement : « le représentant de l'État dans le département peut autoriser les dites opérations [...] », « La demande d'autorisation ou la déclaration comprend l'exposé des mesures d'évitement envisagées, le cas échéant, et des mesures de compensation des atteintes portées aux allées et aux alignements d'arbres que le pétitionnaire ou le déclarant s'engage à mettre en œuvre », « La compensation [...] doit, le cas échéant, se faire prioritairement à proximité des alignements concernés et dans un délai raisonnable ».

tions du calendrier de travaux en fonction du cycle de reproduction des espèces et prévoit la replantation de 911 arbres (F4, p. 104).

Des études ont mis en évidence quinze hectares de zones humides dans l'aire d'étude rapprochée notamment sur le territoire des communes de Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne et Neuilly-Plaisance. D'après le dossier, elles sont situées en dehors des emprises du projet.



Illustration 13 : Coupe du boulevard Gallieni à Neuilly-Plaisance avant/après projet, source : étude d'impact, F2, p. 67



Illustration 14 : Vue d'insertion et perspective de la place de la Résistance à Neuilly-sur-Marne, source : étude d'impact, F2



Illustration 15 : Vue actuelle du boulevard Gallieni depuis la gare du RER A Neuilly-Plaisance, source : MRAe

D'un point de vue paysager, le dossier présente des vues actuelles des différents tronçons du linéaire concerné par le projet. Il présente de plus les profils en travers envisagés par section de linéaire (F2) ainsi que des perspectives d'intention nombreuses au niveau de ces sections (exemples : illustrations 15 et 16). L'Autorité environnementale considère que ces illustrations sont globalement suffisantes. Néanmoins, en raison du linéaire très important de ce projet, de la diversité des situations traversées et des échelles concernées, elle considère qu'il aurait été utile d'élaborer un corpus de visuels et de documents graphiques homogène et systématique (schémas, plans, coupes, axonométries, perspectives, photos, etc.) permettant de faire aisément le lien entre les parties et le tout, dans un jeu d'échelles comparables. En outre, des coupes perspectives auraient pu mieux rendre compte du tissu urbain traversé ainsi que de l'aménagement de l'espace public.

3.3. Les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre

L'Autorité environnementale constate qu'un bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet a été réalisé, prenant en compte les différents postes de travaux/infrastructures (COB, voiries, stations, etc.), qui représentent environ 70 000 tonnes eqCO_2 au total, et d'exploitation (liés au matériel roulant, au fonctionnement du dépôt, etc.), qui s'élèvent à 400 tonnes eqCO_2 /an. Selon le dossier, le projet permet ainsi d'éviter l'émission de 1 168 tonnes eqCO_2 /an grâce à l'exploitation du BBM et au report modal qu'il permettra (F1, p.192). Le dossier conclut que grâce à la plantation d'arbres d'alignement, près de la moitié des émissions carbone liées à la construction du BBM, soit environ 30 000 tonnes eqCO_2 , auront été amorties au cours de la période 2030-2080. L'Autorité environnementale souligne positivement le fait que ce bilan intègre les démolitions prévues par le projet, notamment celles qui sont nécessaires à la réalisation du COB qui s'implante sur un site déjà construit en grande partie. Cependant, elle constate que ce bilan n'est pas assorti de mesures visant à l'améliorer, notamment en ce qui concerne le matériel roulant et le recours à la production d'énergie à partir de ressources renouvelables et de récupération (F1, p. 193). La plantation d'arbres est en effet la seule mesure envisagée, alors qu'elle a vocation à produire des effets à long terme et qu'elle ne constitue qu'une mesure de compensation de l'abattage d'arbres. Le dossier ne présente pas non plus les possibilités de réutilisation du bâti existant sur la parcelle du futur COB compte tenu de l'étendue de la parcelle et des nombreux bâtiments qui y sont implantés aujourd'hui.

Enfin, aucun bilan des consommations énergétiques n'a été réalisé afin d'évaluer les gains énergétiques associés au report modal de la voiture vers les transports en commun, notamment en comparaison avec l'exploitation actuelle de la ligne 113.

(19) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par :

- des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation plus ambitieuses permettant d'améliorer le bilan énergie et carbone du projet à court ou moyen terme ;
- un bilan des consommations énergétiques prenant en compte notamment le report modal vers les transports en commun.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à l'Autorité environnementale à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 5 juin 2024

Siégeaient :

Éric ALONZO, Isabelle BACHELIER-VELLA, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de revoir ou compléter les réponses aux observations du public, dans le cadre de l'enquête publique, à la lumière des approfondissements attendus de l'évaluation environnementale tels que recommandés dans le présent avis.....11
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude d'impact du projet en ce qui concerne les différentes modélisations réalisées (trafic, report modal et nuisances associées aux reports de trafic) afin de démontrer que le projet répond aux conditions qui permettront d'atteindre son objectif principal d'améliorer la desserte en transports en commun et le report modal.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande de mieux décrire le projet de centre opérationnel bus et de présenter son impact sur l'environnement et la santé humaine, notamment du point de vue de l'insertion paysagère et des risques, en l'intégrant dans une étude d'impact du projet actualisée.....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande de proposer des mesures de suivi concernant le trafic avec des fréquences permettant d'évaluer l'efficacité de la mise en service progressive de la ligne BBM.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande de mieux expliciter la manière dont le projet répond aux OAP, en particulier celles du rond-point du Général Leclerc à Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne et du Quartier de gare à Fontenay-sous-Bois.....13
- (6) L'Autorité environnementale recommande de développer la justification des différentes variantes du projet sur la préservation des alignements d'arbres.....13
- (7) L'Autorité environnementale recommande de présenter, dans le cadre d'une étude d'impact actualisée, des variantes du projet de COB prenant en compte les impacts liés aux démolitions, en privilégiant leur évitement.....13
- (8) L'Autorité environnementale recommande de mieux documenter et d'étayer davantage la méthodologie de la modélisation du trafic.....15
- (9) L'Autorité environnementale recommande de clarifier les hypothèses de développement socio-économique retenues pour le calibrage de la future demande de déplacements.....16
- (10) L'Autorité environnementale recommande d'anticiper les modalités de réorganisation du réseau de bus local liée notamment à la suppression de la ligne 113 en les intégrant dans les modélisations de trafic et en complétant en ce sens l'étude d'impact.....16
- (11) L'Autorité environnementale recommande d'anticiper le plus tôt possible l'impact des travaux du projet sur le trafic et notamment sur les lignes de bus existantes.....16
- (12) L'Autorité environnementale recommande : - de décrire précisément les connexions entre les aménagements cyclables créés par le projet et les aménagements cyclables

existants ou prévus ; - d'évaluer précisément le report modal prévisible vers le vélo, particulièrement dans le cadre du PLUi et de son évaluation environnementale.....16

(13) L'Autorité environnementale recommande de revoir les modélisations de bruit et de pollution de l'air en fonction des compléments et précisions apportés à la modélisation des déplacements futurs.....17

(14) L'Autorité environnementale recommande de clarifier la présentation des modélisations de niveaux de bruit au sein du dossier en présentant des comparaisons avant/après mise en place des mesures de réduction (limitation de vitesse notamment).....18

(15) L'Autorité environnementale recommande de proposer, notamment dans les zones de report de trafic et de démolition de bâtiments-écran, des mesures de réduction du bruit permettant de respecter les valeurs au-delà desquelles l'Organisation mondiale de la santé a établi des effets néfastes sur la santé y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs.....18

(16) L'Autorité environnementale recommande de confirmer l'efficacité des mesures mises en place par des mesures acoustiques en fin de travaux ainsi que des mesures de suivi après la mise en service du BBM.....19

(17) L'Autorité environnementale recommande de prévoir un suivi acoustique du chantier à proximité des établissements vulnérables en prévoyant des mesures correctives en cas de dépassement des niveaux attendus.....19

(18) L'Autorité environnementale recommande de proposer des mesures ciblées pour réduire l'impact sur la qualité de l'air des reports de trafic routier engendrés par le projet (notamment en phase travaux) en prenant comme objectifs les valeurs de référence de l'OMS.....20

(19) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par : -des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation plus ambitieuses permettant d'améliorer le bilan énergie et carbone du projet à court ou moyen terme ; -un bilan des consommations énergétiques prenant en compte notamment le report modal vers les transports en commun.....24