

**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

N° 14734\*03

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

<b>Cadre réservé à l'autorité environnementale</b>		
Date de réception : <b>18-12-2019</b>	Dossier complet le :	N° d'enregistrement : <b>DRIFE-UD93-003-2019</b>

**1. Intitulé du projet**

Adaptation du centre bus d'Aubervilliers (93) pour l'exploitation et maintenance d'un parc d'autobus fonctionnant au GNV : mise en place d'installations de compression de GNV et de charge des réservoirs d'autobus GNV.

**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 Régie autonome des Transports Parisiens (RATP)

Nom, prénom et qualité de la personne habitée à représenter la personne morale Nicolas CARTIER - Directeur de Projet BUS2025

RGS / SIRET 

7	7	5	6	6	3	4	3	8	0	1	9	0	6
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

 Forme juridique Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)

*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 <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
Colonne : Projets soumis à examen au cas par cas	Le projet concerne l'adaptation du centre bus RATP d'Aubervilliers, dédié à l'exploitation et maintenance de bus, pour permettre la conversion de l'exploitation de bus diesel vers celle des bus fonctionnant au gaz naturel véhicule (GNV). La capacité d'accueil en bus du site (remisage) est actuellement de 294 et sera portée à 306.
Catégorie 1.a) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à Autorisation	Le site est actuellement classé à autorisation sous la rubrique 2930-1-a) et la conversion du site sera sans impact sur ce classement. En revanche, il sera mis en place une station de compression GNV, pouvant délivrer un débit supérieur à 2000 Nm <sup>3</sup> /h : le site sera ré-classé à autorisation sous la rubrique ICPE 1413-1, et justifiant le dépôt de ce CERFA.

**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 centre bus existant est adapté pour la maintenance et l'entretien de bus diesel. Le projet de conversion requiert un réaménagement et une réorganisation du site, notamment pour permettre les charges en GNV des bus pendant les heures hors service. L'évolution principale du site provient donc de la mise en place des moyens suffisants pour le remplissage en gaz des réservoirs des bus et la réorganisation des circulations et places de remisage en conséquence. La surface totale de l'emprise du site reste inchangée.

La configuration retenue en phase Avant Projet Sommaire (APS-nov-2019), dimensionnée sur 306 places de remisage, prévoit :

- la constitution d'une centaine de places équipées en charge lente (distribution à la place). La charge lente permet le remplissage des réservoirs en 7 à 8h au maximum ; le temps de la charge lente est dépendant du nombre de véhicules en charge à l'instant de la charge. Après compression, au niveau des compresseurs, le GNV est acheminé par canalisations placées en caniveaux ou pour partie aériennes, vers les pistes équipées de flexibles à raccorder aux embouts de remplissage des réservoirs de bus (réservoirs = bouteilles de GNV en toiture de bus). Cela se fera hors des heures de service soit majoritairement la nuit.
- la création de 4 pistes de charge GNV rapide, dont 1 de secours. Cette opération dure moins de 5 minutes et permet de limiter le nombre d'emplacements équipés en charge lente. Une fois chargés, les bus se stationneront en emplacement standard (sans dispositif de charge). Des bouteilles de stockage de GNV (> 1 tonne et <10 tonnes), alimentées par la station de compression permettront de délivrer le GNV rapidement (débit de délivrance aux flexibles supérieure à celui des charges lentes).
- l'installation d'une station de compression comprenant plusieurs compresseurs, et alimentée en gaz à partir du réseau gaz basse ou moyenne pression GROF.

Concernant les espaces à l'intérieur du site, les bâtiments d'atelier, administratif et de formation seront conservés. Le parc aux roues, unité de diagnostic et stockage des pneumatiques sera démolie et permettra de créer des places de remisage et un espace vert d'environ 500 m<sup>2</sup>. Le plan de circulation des bus sera revu pour permettre la mise en place des bus au niveau des emplacements de remisage équipés en charge lente. Le réseau gaz interne sera déployé en majorité en caniveaux avec grilles et pour partie en aérien. La gestion des eaux pluviales sera adaptée au besoin pour répondre aux exigences du PLU en terme de débit de fuite.

Des murs coupe-feu 2h de hauteur adaptée seront érigés en limite de propriété en des emplacements identifiés sur la base de l'étude de danger (avec modélisations des effets accidentels induits par la nouvelle activité), et ce, afin de protéger les tiers vis à vis de flux thermiques.

A l'horizon 2030, la station de distribution de gazole sera supprimée. En phase de transition, elle sera conservée parallèlement avec la distribution GNV, avec une réduction progressive du volume de gazole distribué.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

## 4.2 Objectifs du projet

Le projet d'adaptation et de modification du centre bus d'Aubervilliers pour l'exploitation de bus au GNC (gaz naturel comprimé) correspond au déploiement du Programme Bus 2025 de RATP. Ce programme répond à la volonté d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) de supprimer les bus diesel sur le réseau francilien. RATP s'est engagé à disposer d'un parc 100% propre d'ici 2025, celui-ci étant alors constitué autour de 3 technologies : bus électrique, bus hybride et bus à gaz. L'objectif fixé par le Programme Bus 2025 est la réduction de 50% des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités à l'horizon 2025 ; cet objectif est en totale cohérence avec celui du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France qui est de -20%.

Par rapport au diesel, les bus fonctionnant au GNC émettent de 40 à 56% de moins d'oxydes d'azote et de 48 à 97% de moins de particules fines (plage variable selon le bus diesel pris en référence).

En pratique, outre le renouvellement de la flotte de bus, cette transition énergétique nécessite l'adaptation des outils industriels, c'est à dire des centres de bus aujourd'hui conçus pour l'exploitation, l'entretien et la maintenance de bus diesel. Les objectifs des travaux modificatifs envisagés pour le centre bus d'Aubervilliers (ici nommés "projet") est la conversion du site pour permettre l'exploitation d'une flotte de bus à 50% GNV à l'horizon 2022 et 100% GNV à l'horizon 2030.

RATP dispose donc pour ce projet de l'expérience acquise sur les autres sites GNV : un centre bus francilien a déjà été converti et est exploité depuis 20 ans (site Créteil (94)) ; le centre bus de Thiais (94) est en cours de conversion (demande d'autorisation d'exploiter en cours d'instruction administrative).

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

La phase travaux du projet se déroulera avec le maintien de l'activité sur le site. La co-activité induite sera gérée tout au long de la phase travaux du projet.

Le chantier comprendra les phases suivantes (présentation non chronologique) :

- **démolition** du parc aux roues, nivellement et travaux VRD de revêtement imperméabilisé pour le remisage de bus. La cessation d'activité ICPE sera réalisée (rubrique 27 14-2) ;
- **excavation superficielle** de sol de 500 m<sup>2</sup> environ pour création d'un espace vert et remblaiement avec de la terre végétale.
- **construction** des murs coupe-feu 2h en périphérie de site (travaux de fouille et maçonnerie) ;
- **raccordement gaz** et installation du coffret de gaz / mise en place d'un poste de transformation d'électricité en limite de propriété ;
- **mise en place des points de charge lente GNV** : travaux de fouille pour création des caniveaux de réseaux GNV et des fondations des portiques / installation des canalisations, portiques et accessoires de charge ;
- **installation de la station de compression** : dallage, compresseurs de gaz en caisson, équipements de séchage gaz (aérothermes), bouteilles de GNV, réseaux GNV
- **mise en place des points de charge rapide GNV** :
  - x démontage d'une partie de la structure d'atelier (poteau - charpente métallique et toiture) au-dessus des postes actuels de distribution de gazole et correspondant aux emplacements futurs des postes de distribution de GNV (charge rapide), ceux-ci ne devant pas être en espace fermé.
  - x aménagement des pistes de charge rapide (dallage béton, postes de charge, ...)
- **re-création** des marquages au sol et des indications de circulation, sécurisation des postes de distribution à la place (installation de butées par exemple)
- **mise à niveau** de l'atelier de maintenance : travaux de mise aux normes ATEX de l'existant dans l'atelier, en appui sur les études de zonage et étude technique en cours de réalisation (par exemple remplacement d'éclairage et d'équipements au besoin, création de ventilation mécanique ou naturelle, ...) et installation des dispositifs de détection de gaz.

La durée de chantier de démolition du parc aux roues est estimée à moins de 6 mois. La durée du reste du chantier est actuellement évaluée à 1 année environ, avec pour objectif une mise en service de site en 1er trimestre 2022. Les travaux seront réalisés majoritairement en journée.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

**Atelier de maintenance de superficie inchangée** : l'activité d'entretien et de maintenance restera inchangée, avec la réalisation d'opération de réparation, l'entretien courant (vidange, remplacement de pièces...), et le nettoyage / lavage des bus. Les équipements techniques à entretenir sur les bus GNV étant situés en toiture de bus, des dispositifs d'accès en hauteur aux postes de travail seront aménagés. En outre, des adaptations de l'atelier seront réalisées pour se conformer aux exigences ATEX suivant les conclusions et recommandations des études ATEX (travail en cours). A noter qu'aucune piste de charge ne sera présente au sein de l'atelier. Le nettoyage réalisé au niveau 3 pistes de lavage (machine à laver au rouleau) sera inchangé. La station de traitement des effluents de lavage sera conservée en l'état.

**Installation de charge au GNV** (cf. schéma de principe en annexe facultative). Bien que soumise à autorisation, elle sera conçue en se référant aux dispositions de l'arrêté ministériel du 07/01/2003, modifiée par l'arrêté du 01/08/2019, applicable aux installations classées à déclaration sous la rubrique 1413 ainsi que sur la base du retour d'expérience acquis de la RATP sur ses précédents projets de même nature.

A leur fin de service, les bus rentrant doivent être approvisionnés en GNV pour permettre le service suivant. A leur détection par l'automate de gestion des flux de la flotte à l'entrée du site, les bus seront orientés vers la piste de charge rapide ou vers les pistes de charge lente et un emplacement adéquat leur sera indiqué pour le stationnement.

L'installation de charge sera composée :

- d'une **station de compression de gaz**, pouvant délivrer un débit total en sortie du système de plus de 2000 Nm<sup>3</sup>/h, et raccordée au réseau moyenne-basse pression GRDF. Pour alimenter les pistes de charge rapide, un stockage tampon de GNV de plus de 1 tonne sera constitué de bonbonnes GNV à 250 bars ; il sera réalimenté par la station. Les compresseurs et le stockage seront implantés en extérieur dans une zone spécifique clôturée.
- de **pistes d'alimentation** en GNV avec :
  - x 116 pistes de remisage extérieures équipées pour la charge lente. La distribution sera réalisée à partir de GNC produit par le groupe de compression de GNC et par un réseau de canalisations placées en caniveaux et devenant aériennes au niveau des portiques de distribution jusqu'aux flexibles. Les machinistes (conducteur bus) seront chargés de procéder au raccordement du pistolet à l'embout du bus.
  - x 4 pistes de charge rapide (dont 1 de secours) dans l'alignement des pistes de charge de gazole actuelle, en entrée du hall d'entretien ouest. Pendant la phase transitoire de co-exploitation bus GNV - bus diesel, une piste de gazole sera conservée.

L'exploitation de cette installation sera automatique ; une surveillance de nuit sera assurée par vidéosurveillance transmise à un agent sur place 7j/7, 24h/24.

**Suppression du parc aux roues** : Il s'agit de l'activité de tri / diagnostic des pneumatiques déposés pour maintenance, afin de les orienter, selon leur niveau d'usure, vers les filières de remise en état ou vers leur mise au rebut en tant que déchet (collecteur par un prestataire déchets agréé). Le bâtiment d'entreposage de ces pneumatiques sera démolit et une cessation d'activité au titre des ICPE sera réalisée.

**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 de conversion du site sera concerné par des demandes de permis de démolir et permis de construction.

Il sera aussi assujéti à la constitution d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation des ICPE, conformément à l'article D181-15-2 du code de l'environnement.

Le projet ne sera pas concerné par des procédures IOTA, dossier de déclaration d'utilité publique, demande de dérogation espèces protégées, ou de demande d'autorisation de défrichement.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Le projet occupera les parcelles n°55, 128, 129, 147 et 170 de la section P du plan cadastral d'Aubervilliers (cf. extrait de plan cadastral en annexe 2).	Surfaces de parcelle = 62 + 2342 + 2673 + 697 + 46 049 m <sup>2</sup> = 51 823 m <sup>2</sup>
Surface de bâtiment atelier (inchangée):	6 713 m <sup>2</sup>
Surface station de compression (enceinte grillagée):	343 m <sup>2</sup>
Pistes de charge lentes	env. 4950 m <sup>2</sup>
Superficie enherbée:	524 m <sup>2</sup>

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s) d'implantation

Adresse du centre bus d'Aubervilliers :

26 rue de la Hale-Coq  
93300 AUBERVILLIERS

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 48° 54' 38" N Lat. 2° 22' 21" E

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 :

Non concerné

Point de départ :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Point d'arrivée :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Communes traversées :

AUBERVILLIERS

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

Le centre bus d'Aubervilliers dispose d'un arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter n°99-3166 du 02/08/1999.

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

L'autorisation porte en particulier sur l'activité d'entretien et de maintenance de bus diesel (rubrique 2930-1 - autorisation).

<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"/>	<p>Le projet n'est pas inclus dans une ZNIEFF. Les plus proches recensées sont :</p> <p>- ZNIEFF I : Plan d'eau et Fiches de la Courmeuve à 4.5 km au NE (ID n°110020468), Prairies humides à 6.1 km au SE (ID n°110020470) et Vieux Bois à 9.3 km au SO (ID n°110020422).</p> <p>- ZNIEFF II : Parc départemental de la Courmeuve à 2.7 km au NE (ID n°110020475), Pointe Aval de l'Île-Saint-Denis à 4.8 km au NO (ID n°110030009), Bois de Boulogne à 7.6 km au SO (ID n°11001646).</p>
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"/>	<p>Le projet ne sera situé ni au droit ni à proximité d'une zone couverte par un Arrêté de Protection Biotope. L'ABP le plus proche recensé est : Glacis du Fort de Noisy-le-Sec à 6.3 km (ID n°FR3800418), et Mares du Plateau d'Avron à 11.1 km au SE (ID n°FR3800006).</p>
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"/>	<p>Le projet ne sera pas situé au sein ni à proximité de tels espaces. A noter à moins de 20 km du projet :</p> <p>Parc Naturel Régional (PNR) le plus proche : Oise Pays de France à 16.6 km au Nord, les autres étant situés à plus de 20 km</p> <p>Réserve naturelle nationale (RNN) la plus proche : Îls de Chelles à 16.7 km à l'Est, les autres étant à plus de 20 km du projet</p>
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En Seine-Saint-Denis deux PEB sont en vigueur : PEB - Aéroport Charles de Gaulle, pris par arrêté interpréfectoral n°2017-035 et PEB Aéroport du Bourget, pris par arrêté interpréfectoral n°07-044. Le projet n'est pas concerné par les zones exposées.</p> <p>Un PPBE départemental a été approuvé par AP n°2018-1545 de juillet 2018. Le projet n'est pas situé dans l'emprise des secteurs des nuisances sonores des infrastructures routières et ferroviaires assujetties.</p> <p>Source : site de la préfecture de Seine-Saint-Denis / Nuisances sonores</p>
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas inscrit au sein de ces biens ni dans leurs périmètres de protection éventuels. Monuments historiques les plus proches : Eglise Notre Dame (n°1906274255), le projet étant à 290 m à l'ouest de son périmètre de protection, et La Plaine Saint Denis (n°1906274302), le projet étant à 500 m à l'ouest de son périmètre de protection.</p> <p>Pas de site patrimonial remarquable (SPE) ni de bien inscrit au patrimoine mondial à proximité (le plus proche étant les rives de Paris à 5.5 km au sud).</p> <p>Source : Site Atlas des Patrimoines</p>
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est localisé à 100 m à l'Ouest du Canal Saint-Denis. Le canal est classé en zone humide de classe 5 et ses abords sur une centaine de mètres sont classés en zone de classe 3. Une zone humide de classe 3 est une zone pour laquelle les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.</p> <p>En conséquence, 1400 m<sup>2</sup> environ dans l'angle NE de la parcelle n°170 est incluse dans la ZH de classe 3.</p> <p>Source : carte Enveloppes d'alerte des zones humides avérées et potentielles en région Île-de-France, site de la DRIEE, mise à jour 02/2019</p>

<p>Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?</p> <p>Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>PPRT : le site n'est pas inclus dans le périmètre d'un PPRT.  PPRn : -Inondation : pas de PPRi ou TRI en vigueur sur la commune  -Retrait-gonflement argile : PPR prescrit par AP du 23/07/2001. Le projet est localisé en zone d'aléa moyen.  -Mouvement de terrain : PPR prescrit par AP du 23/07/2001. Aucun mouvement recensé à moins de 500 m du projet.  -Cavité souterraine : PPR prescrit par AP du 18/04/1995. Pas de cavité recensée à moins de 500 m du projet.  -Dissolution de gypse : PPR approuvé par AP n°86-0748 et modifié par AP n°95.1123 du 18/04/1995. Le site est inclus dans la zone de risque de dissolution des poches de gypse antéglaciaire (carte DDE93 au 1/5000).  Aucun autre PPR n'est en projet sur la commune d'Aubervilliers.  Source : portail Géorisque - cf. descriptif pour l'adresse du site + site de la préfecture du 93</p>
<p>Dans un site ou sur des sols pollués ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site n'est pas recensé dans la base de données BASOL, ni dans un SIS (secteur d'Information des Sols).  Un diagnostic de pollution des sols a été réalisé afin de déterminer un premier état du sous-sol. Les sols superficiels sont constitués de remblais hétérogènes ; une attention sera portée à la gestion des terres excavées générées lors des travaux de terrassement et d'excavation de sols du site.</p>
<p>Dans une zone de répartition des eaux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le territoire d'Aubervilliers est inclus dans la ZRESout de la nappe captive de l'Albien (code national de la zone : 03001) - source : espace cartographique SIGES Seine-Normandie.  Le projet ne nécessite pas de prélèvement d'eau dans une nappe souterraine.</p>
<p>Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'eau potable sur la commune d'Aubervilliers provient de l'usine de potabilisation de Neuilly-sur-Marne, celle-ci étant alimentée par l'eau de Mame.  Selon les informations recueillies auprès de l'ARS - DT 93, il n'existe pas de captage d'eau superficielle et souterraine au niveau d'Aubervilliers.</p>
<p>Dans un site inscrit ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas inclus dans un site inscrit.  Le site inscrit le plus proche est : ensemble urbain de Paris à 2.7 km au sud.</p>
<p><b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b></p>	<p>Oui</p>	<p>Non</p>	<p><b>Lequel et à quelle distance ?</b></p>
<p>D'un site Natura 2000 ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas inclus au sein d'un site Natura 2000.  -ZPS (zone de protection spéciale - Directive Oiseaux) la plus proche : sites de Saint-Denis (ID n°FR1112013) regroupant 15 sites et dont les plus proches sont localisés à 2.8 km au NE et 4.8 km au NO du projet.  -ZSC (zone spéciale de conservation - directive habitat) : aucune zone recensée dans un rayon de 20 km autour du site.  Source : site CARMEN + site cartographique INPN</p>
<p>D'un site classé ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas inclus dans un site classé.  Le site classé le plus proche est : Parc des Buttes Chaumont (n°7494) à 3.2 km au Sud.  Source : site cartographique CARMEN</p>

**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 ?**

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'eau utilisée sur le site a pour unique origine l'eau du réseau de ville.  <u>Activité centre bus existant</u> : utilisation d'eau potable pour les besoins sanitaires, et pour les installations de lavage des bus (machines à laver).  <u>Avec le projet GNV + réorganisation du site</u> : la nouvelle installation de distribution et remplissage de GNV ne consommera pas d'eau. L'augmentation du nombre de bus n'étant pas significative, il n'y aura pas d'évolution significative d'utilisation d'eau de ville.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne nécessitera pas de travaux de drainage lourds, puisque les réseaux de collecte des eaux pluviales existent et devraient être modifiés uniquement de façon locale. Les eaux de pluie rejoignent le réseau communal.  La superficie totale du site est inchangée. La surface actuellement totalement imperméabilisée sera réduite pour la création d'espaces enherbés. Le bassin de collecte des eaux pluviales sera re-dimensionné au besoin et remis en état.  Les travaux n'engendreront pas de modifications des masses d'eaux.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il ne sera pas réalisé de travaux de terrassement, uniquement des opérations locales. Des matériaux excédentaires seront cependant générés : - lors des phases de déconstruction / démolition des bâtiments existants (déchets de BTP), - lors des travaux de terrassement, et de fouille (terre / remblais excavés).  Un diagnostic déchets avant démolition sera réalisé conformément au décret n°2011-610 afin d'évaluer la quantité de déchets et les filières d'élimination possibles. Les terres - déblais excédentaires feront l'objet d'une gestion adaptée à leur qualité (une clause relative à la gestion des matériaux sera prévue dans le CCTP) ; ils seront réutilisés sur site lorsque possible ou orientés vers des filières appropriées (de valorisation, ou ISDI). Leur traçabilité sera assurée.
	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 apports de matériaux, issus des ressources naturelles, seront nécessaires pour le remblaiement / nivellement <u>en local</u> des terrains et leur recouvrement et l'imperméabilisation des surfaces (terre végétale, bitume, sable, ciment / béton, gravillons, ...).  Les quantités nécessaires seront cependant peu importantes.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas inclus dans le périmètre d'un espace naturel protégé ou inventorié au regard de son intérêt pour la faune, la flore et l'habitat.  Par ailleurs, le projet concerne la réorganisation d'un site existant, dont la totalité de la superficie est artificialisée (constructions et parking). Par conséquent, il n'engendre aucune destruction, perturbations ou dégradations de milieux ou d'espèces.  La création d'un espace vert d'un peu plus de 500 m <sup>2</sup> permettra au contraire, de re-végétaliser un sol urbanisé.
	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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	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"/>	Le projet est éloigné des zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet concerne la réorganisation d'un site existant, dont la totalité de la superficie est artificialisée (constructions et parking). Par conséquent, il n'engendre aucune consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'est pas inclus dans le périmètre d'un PPRT. Cinq installations industrielles assujetties à la législation des ICPE sont présentes dans un rayon de 500 m du site; aucun n'est classé SEVESO. Le risque technologique externe sur le projet ne concernera que l'installation en limite de propriété du projet, au sud-ouest : il s'agit du centre de données (data center) PA6 de la société EQUINIX. Le site est classé à Autorisation sous les rubriques 2910-A-1 (Installation de combustion), 3110 (rubrique IED, installation de combustion) et 2920-2-a.  A une centaine de m à l'Est, de l'autre côté du canal, se trouve une canalisation de transport d'hydrocarbures (TRAPIL-LHP) et à l'Ouest à 550 m environ, se trouve une conduite de transport gaz naturel de GRTgaz. Le site est suffisamment éloigné pour ne pas être impacté.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-Le projet est concerné par le risque de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse; ce risque fait l'objet d'un PPRn. Les arrêtés préfectoraux de prescriptions seront pris en compte dans le cadre des constructions.  -Le site est localisé en zone de risque de retrait gonflement des argiles d'aléa moyen.  -Le site n'est pas localisé en zone inondable. -Le site est en zone de sismicité d'exposition faible (zone 1)  -Le site est implanté en zone potentiellement sujette aux inondations de cave.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La principale voie d'exposition potentielle de la population voisine, au vu des enjeux et des caractéristiques du projet, est l'inhalation.  Les polluants émis à l'atmosphère correspondent actuellement aux gaz d'échappement des bus thermiques (source diffuse et mobile) et des véhicules du personnel, les gaz de combustion des chaudières, les composés volatils de la station de distribution de gazoil.  Dans la configuration projetée, les bus GNV généreront des gaz d'échappement contenant moins d'oxydes d'azote, moins de CO2 par rapport à un bus diesel et quasiment pas de particules. Les estimations actuelles (étude de faisabilité du projet, ISOINGENIERIE) estime cette réduction pour un bus GNV par rapport à un diesel à 85% pour les NOx. Pour la pollution locale, les études actuelles estiment le gain de 20 à 40% sur les NOx pour les bus GNV en roulage urbain (versus bus diesel) (source : Panorama et évaluation des différentes filières d'autobus urbains, déc. 2018, ADEME).
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans la configuration projetée, le nombre de bus ne sera pas significativement modifié, et le trafic généré par l'activité (lignes bus) sera semblable. Comme actuellement, le trafic sera variable au cours de la journée, avec une répartition des mouvements telle que : -forte densité de bus sortant du dépôt à la prise de service entre 5h et 8h (110 mouvements en 3h) ; -en cours de journée, flux de bus entrant et sortant lissé, entre 5 à 10 bus par tranche de 15 min -entre 18h45 et 20h15, pic d'affluence bus entrant et sortant, avec 80 mouvements en tout ;  Les heures de forte affluence et la répartition des mouvements de bus dans la journée seront inchangées, ceux-ci étant liées aux horaires des lignes de bus ; le nombre de mouvements augmentera légèrement du fait de l'exploitation de près de 10 bus supplémentaires. L'impact sera équivalent à la situation actuelle sur le trafic routier local.  Les accès au site pour les bus resteront inchangés, donc il n'y aura pas de déplacement de trafic.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les sources de bruit du site actuel sont liées : à la circulation des véhicules et des bus, aux extracteurs d'air extérieur, et dans une moindre mesure aux activités de l'atelier. Dans le cadre du projet : - nouvelle source de bruit : les compresseurs de GNV. Cette nuisance sera maîtrisée par le choix des matériels et par l'isolation phonique des containers fermés abritant les compresseurs. -réduction de bruit de l'ordre de 3 à 4 dB pour un bus GNV comparé au modèle diesel, soit une atténuation de -50% du bruit par bus.  Une étude acoustique sera réalisée à la mise en service des équipements et comparés aux résultats de niveaux sonores existants. Il est à noter que le site est implanté en centre urbain, quadrillé par d'autres activités économiques et un trafic routier dense. Ceci génère une pollution sonore de fond. En phase chantier, du bruit lié aux travaux sera généré, mais ceux-ci ne seront réalisés qu'en période diurne. Un plan de gestion du bruit sera mis en place durant la phase travaux.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Dans la configuration actuelle : les activités de maintenance du site ne sont pas émettrices d'odeurs, mais le fonctionnement des bus émet des gaz d'échappement de moteurs diesel qui sont associés à une odeur caractéristique.</p> <p>Dans la configuration projetée : de tous les hydrocarbures, le gaz naturel est celui qui dégage à la combustion le moins de monoxyde de carbone. Il n'émet ni fumées noires, ni odeurs.</p> <p>Le projet de conversion aura donc un effet bénéfique sur les odeurs, les gaz d'échappements étant non odorants.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Dans la configuration actuelle : les sources de vibrations peuvent provenir du fonctionnement des équipements, des moteurs des bus et des extracteurs.</p> <p>Dans le cadre du projet, les équipements potentiellement sources de vibrations seront: -les compresseurs de GNV : ils seront installés sur des supports anti-vibratiles et les parois des containers seront traités anti-vibration. -les moteurs des bus GNV produisent moins de vibrations que les moteurs diesels.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Dans la configuration actuelle, le centre bus d'Aubervilliers dispose d'un éclairage extérieur nocturne par projecteurs sur bâtiments et candélabres. Il n'y a pas d'éclairage au niveau des aires de remisage extérieure. Un éclairage supplémentaire pourra être mis en place localement au niveau des postes de charge lente pour la sécurité du personnel. Les flux lumineux des éclairages respecteront les niveaux d'éclairement réglementaires, et seront orientés vers le sol (pour limitation de la pollution lumineuse et des pertes lumineuses vers le ciel).</p> <p>Les émissions lumineuses proviennent également ponctuellement des phares des bus entrant et sortant du site.</p> <p>Il est à noter que le centre urbain d'Aubervilliers est éclairé en période nocturne.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les principales sources d'émissions sur le site actuel sont la circulation des bus diesel, le fonctionnement hivernal des chaudières à gaz et la station de distribution de gazole (rejets de composés volatils).</p> <p>Dans le cadre du projet, il est projeté les évolutions suivantes vis à vis des rejets d'air : -suppression totale des postes de distribution de gazole et des rejets de COV au terme du projet (100% GNV à l'horizon 2030). -réduction des émissions de polluants par le biais des gaz d'échappement des bus GNV versus bus diesel. Les études rapportent que les véhicules GNV émettent quasiment pas de particules, moins de CO2 et entre 40 et 70% de moins d'émissions d'oxydes d'azote.</p> <p>A nombre de bus en circulation équivalent, le projet de conversion au GNV permettra à l'activité d'être globalement moins émettrice de polluants et gaz à effet de serre dans l'air (local).</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les rejets liquides du site seront uniquement issus des eaux pluviales de ruissellement sur voiries, places de remisage et loitures. Un bassin étanche de collecte des eaux pluviales est actuellement présent sur le site.</p> <p>Dans le cadre du projet, le volume des rejets d'eaux pluviales évoluera peu, la surface imperméabilisée n'augmentant pas. Sur le plan qualitatif, la conversion des moteurs diesel aux moteurs GNV n'induit pas de risque de souillure supplémentaire des sols. Les eaux pluviales du parking rejoignent le réseau communal après avoir transité par des séparateurs d'hydrocarbures et le bassin de régulation.</p> <p>La gestion des eaux pluviales du site sera ré-étudiée pour le projet au regard des conditions du PLU (débit de fuite de 10 l/s/ha), et les moyens techniques nécessaires seront mis en place au besoin (adaptation bassin de régulation enterré par exemple).</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le réseau de collecte du site est séparatif eaux usées / eaux pluviales. Ces réseaux sont raccordés aux réseaux d'assainissement public au niveau de la rue Hale Coq, à l'angle Nord-Est du site.</p> <p>Les rejets d'eaux usées dans la configuration actuelle correspondent aux eaux sanitaires et aux eaux de lavage des bus (3 travées dédiées au lavage des bus). Les eaux de lavage des bus sont prétraitées par une station de traitement microbiologique in situ avant rejet au réseau communal.</p> <p>Dans la configuration projetée, il n'est pas prévu d'augmentation notable du volume de rejet. Par conséquent, le dimensionnement de l'installation sera toujours compatible avec le volume à traiter.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p><u>Phase exploitation</u> Les déchets produits par le site sont typiques de l'activité de maintenance et correspondent à : -des déchets dangereux : batteries, emballages vides souillés, boues d'hydrocarbures, filtres usagés, chiffons souillés, huiles usagées, liquide de refroidissement ; -des déchets non dangereux : carton, papier, bois, pneumatiques, verre, ferraille, plastiques, divers.</p> <p>En exploitation du centre bus avec les bus GNV, la quantité et la typologie de déchets produite n'évoluera pas significativement. En plus des déchets directement liés à l'entretien et maintenance des bus GNV, des déchets supplémentaires d'usure seront produits au niveau des équipements de compression et stockage de gaz : flexibles dégradés / usagés, déchets de maintenance, etc.</p> <p><u>Phase chantier</u> : des déchets de démolition seront générés, ainsi que des terres d'excavation. Les modalités de gestion des déchets sur le site (tri, traçabilité) ne seront pas modifiées.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé au droit ou à proximité d'un secteur présentant un enjeu architectural, culturel, archéologique ou paysager (projet hors des périmètres de protection des monuments historiques).  La construction de murs coupe-feu 2h en périphérie de site, en lieu et place des clôtures grillagées actuelles, modifiera localement l'aspect paysager du quartier.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise allouée au projet de centre bus GNV sera maintenue en usage industriel, sans en modifier l'activité d'origine, qui est l'entretien et la maintenance de bus.

**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 :

A proximité du projet, il a été recensé plusieurs projets connus assujettis à évaluation environnementale :

- Campus Condorcet à Aubervilliers - projet de réalisation de 7 bâtiments et des aménagements paysagers, de voiries et de réseaux dans le cadre du contrat de partenariat du projet - projet 2016 ;
- Projet d'extension de la ZAC des Docks à Saint-Ouen (projet éloigné)

Compte tenu des activités du site et au regard de l'évolution de celles-ci dans le cadre du projet, les effets cumulés peuvent concerner :

- cumul du trafic routier. La circulation des bus se cumule avec celle des autres projets. Elle n'est cependant pas spécifique au présent projet, puisqu'elle existe déjà. Néanmoins, précisons que la circulation des bus permet de répondre au besoin en transports collectifs induits par les autres projets franciliens (logements, implantation d'entreprises) à commencer par la desserte du campus Condorcet, avec pour effet positif de décharger les axes routiers (comparés à l'utilisation des véhicules particuliers non partagés).
- les émissions atmosphériques : pour cette thématique, le projet aura un effet bénéfique par rapport à la pollution atmosphérique, les bus GNV étant moins polluants que les bus diesel.
- paysage : le quartier est en restructuration et rénovation. Le réaménagement du site et le traitement paysager avec la création d'un espace enherbé dans le site, s'inscrit dans les effets cumulés bénéfiques au quartier.
- eau : pas d'effet cumulé
- bruit : les nuisances sonores peuvent se cumuler, de façon très locale, avec celles de la vie de quartier (école, trafic routier, ...). Le bruit généré par la nouvelle activité sera traité dès la phase conception, avec l'insonorisation des caissons des compresseurs.

**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 :

**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) :**

Les effets négatifs notables du projet seront très limités, considérant au contraire que la conversion du site pour l'exploitation de bus GNV contribuera à réduire les émissions à l'atmosphère de gaz à effet de serre et de polluants nocifs pour la santé. De plus, les bus GNV présentent d'autres caractéristiques bénéfiques, comme une motorisation moins bruyante.

Les principaux effets négatifs sont le bruit généré par les compresseurs de la station de compression, et les mouvements de bus sur le site (trafic routier, bruit).

Les principales mesures de réduction prévues pour réduire ces effets négatifs du projet sont :

- installation des compresseurs dans des caissons insonorisés et conçus anti-vibration.
- allocation d'un emplacement de mise en charge pour chaque bus rentrant au dépôt, permettant une gestion optimisée de la circulation des bus à l'intérieur du site (moins de temps moteur allumé) ;
- rappel des consignes de circulation au conducteur de bus en période nocturne.

**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.

Le projet de conversion du centre bus d'Aubervilliers pour l'exploitation de bus GNV ne générera pas d'impacts environnementaux additionnels à ceux déjà existants; au contraire, le projet contribuera à réduire la pollution atmosphérique et l'impact sur le climat par la réduction des gaz à effet de serre émis par les bus. Il s'intègre aussi dans les actions contribuant à l'atteinte d'objectifs régionaux de réduction des gaz à effet de serre (Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France).

Par ailleurs, le projet est réalisé au sein d'un site existant, donc il est sans altération d'espaces naturels ou d'enjeux patrimoniaux. Il n'est concerné par aucun enjeu particulier, qui nécessiterait une étude approfondie.

Pour ces raisons, nous estimons que le projet devrait être dispensé d'étude d'impacts et qu'une étude d'incidence, telle que le prévoit la réglementation ICPE pour une demande d'autorisation d'exploiter, est suffisante compte tenu de l'absence d'impacts notables.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" 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 ou, 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 checked="" 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"/>

**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 facultative : Présentation du principe de fonctionnement de l'installation

**9. Engagement et signature**

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



Fait à

Paris

le.

18/12/2019

Signature



**Nicolas Cartier**  
Directeur du programme bus2025  
MRB

