



## 4.2 Objectifs du projet

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

**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).

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_"

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

Point de départ :

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_"

Point d'arrivée :

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_"

Communes traversées :

**Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6**

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

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

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

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

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

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

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input 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 type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	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 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 type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

**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 :

**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) :**

### 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.

### 8. Annexes

#### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
<b>1</b>	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	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 type="checkbox"/>
<b>3</b>	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 type="checkbox"/>
<b>4</b>	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	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 type="checkbox"/>
<b>6</b>	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 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

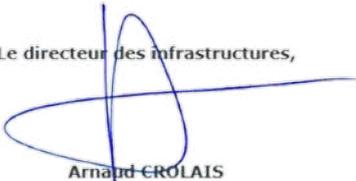
## 9. Engagement et signature

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

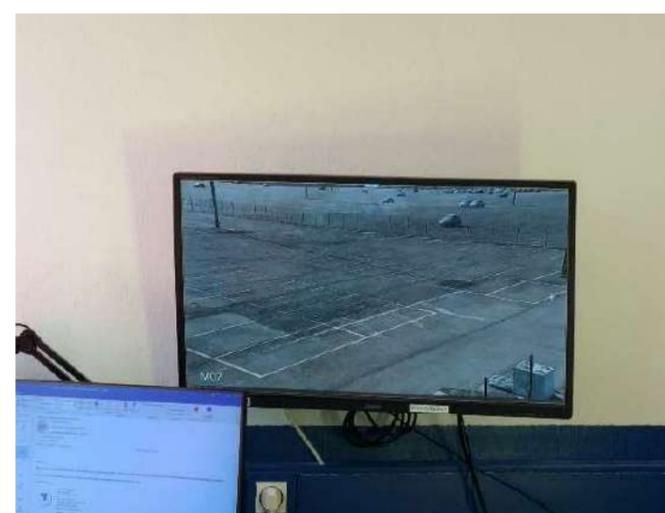
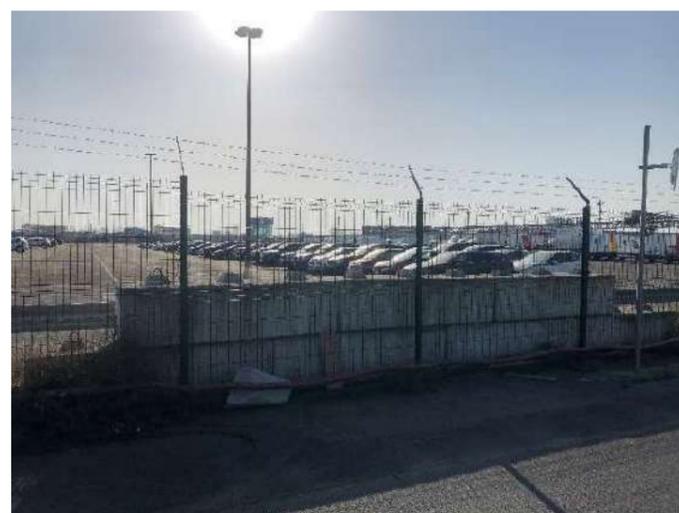
Fait à

le,

Signature

Le directeur des infrastructures,  
  
Arnaud CROLAIS

**REALISATION D'UN CENTRE OPERATIONNEL DE BUS TEMPORAIRE A AULNAY-SOUS-BOIS (93)  
ANNEXES OBLIGATOIRES A LA DEMANDE D'EXAMEN AU  
CAS PAR CAS (ARTICLE R. 122-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)**



## TABLE DES MATIERES

<b>1.</b>	<b>ANNEXES OBLIGATOIRES</b>
<b>1.1</b>	<b>ANNEXE N°1 : DOCUMENT CERFA N°14734 « INFORMATIONS NOMINATIVES RELATIVES AU MAÎTRE D'OUVRAGE OU PÉTITIONNAIRE »</b>
<b>1.2</b>	<b>ANNEXE N°2 : PLAN DE SITUATION</b>
<b>1.3</b>	<b>ANNEXE N°3 : PRISES DE VUES DE LA ZONE D'IMPLANTATION DU COB</b>
<b>1.4</b>	<b>ANNEXE N°4 : PLAN MASSE DU COB</b>
<b>1.5</b>	<b>ANNEXE N°5 PLAN DES ABORDS DU PROJET PRESENTANT L'AFFECTATION DES CONSTRUCTIONS ET DES TERRAINS AVOISINANTS</b>
<b>1.6</b>	<b>ANNEXE N°6 : PLAN DE SITUATION DES SITES NATURA 2000</b>

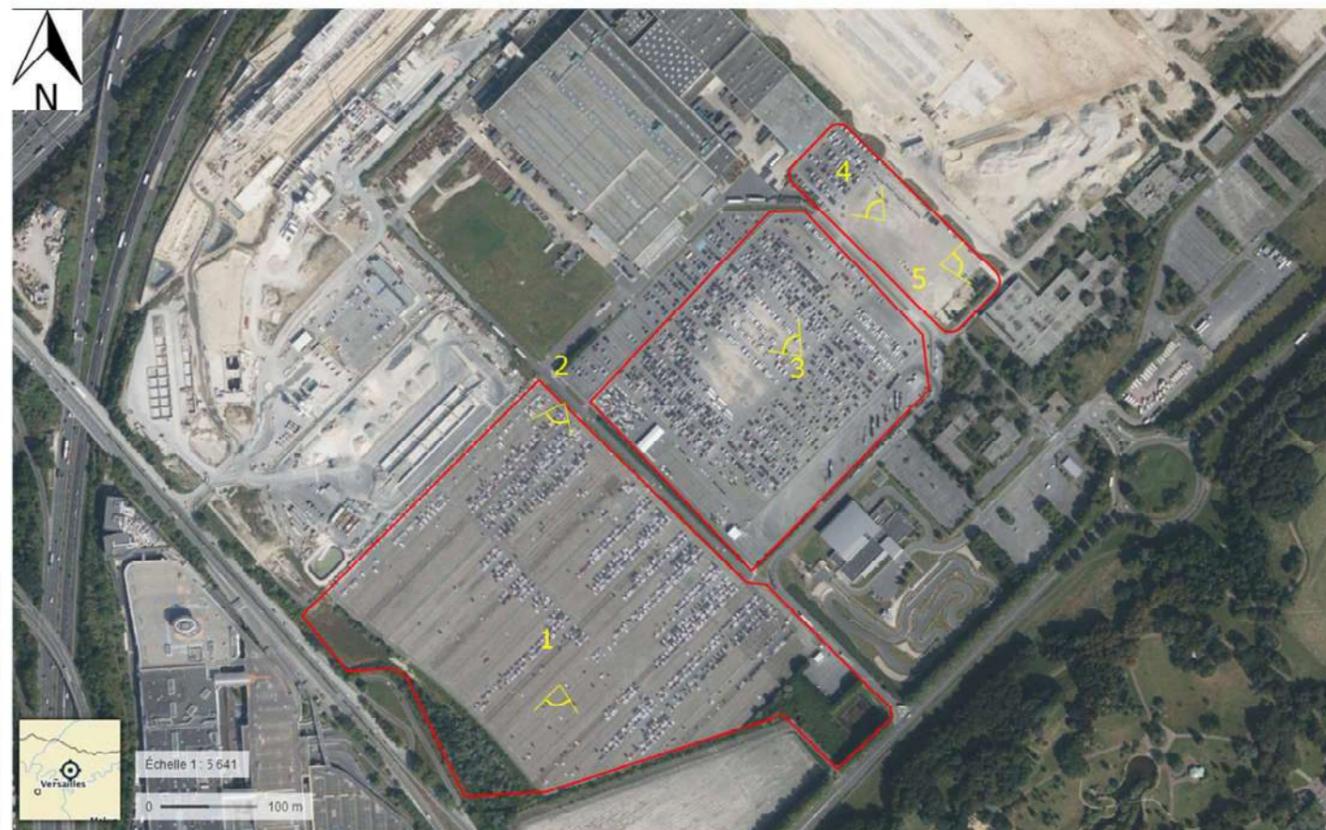
## 1. ANNEXES OBLIGATOIRES

## 1.2 Annexe n°2 : Plan de situation

Plan de situation au 1 / 25 000 – Source : Géoportail, traitement SYSTRA.



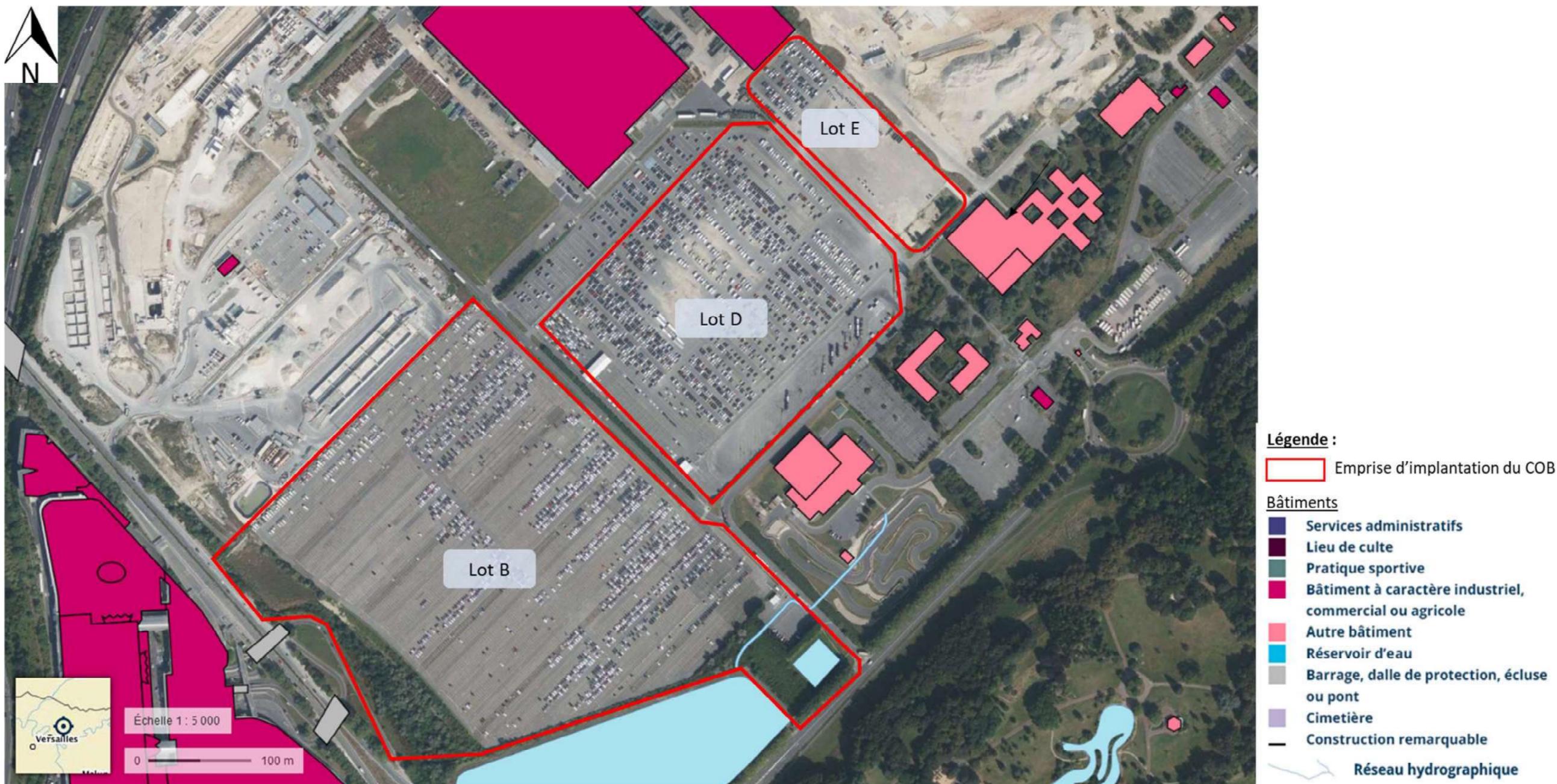
1.3 Annexe n°3 : Prises de vues de la zone d'implantation du COB

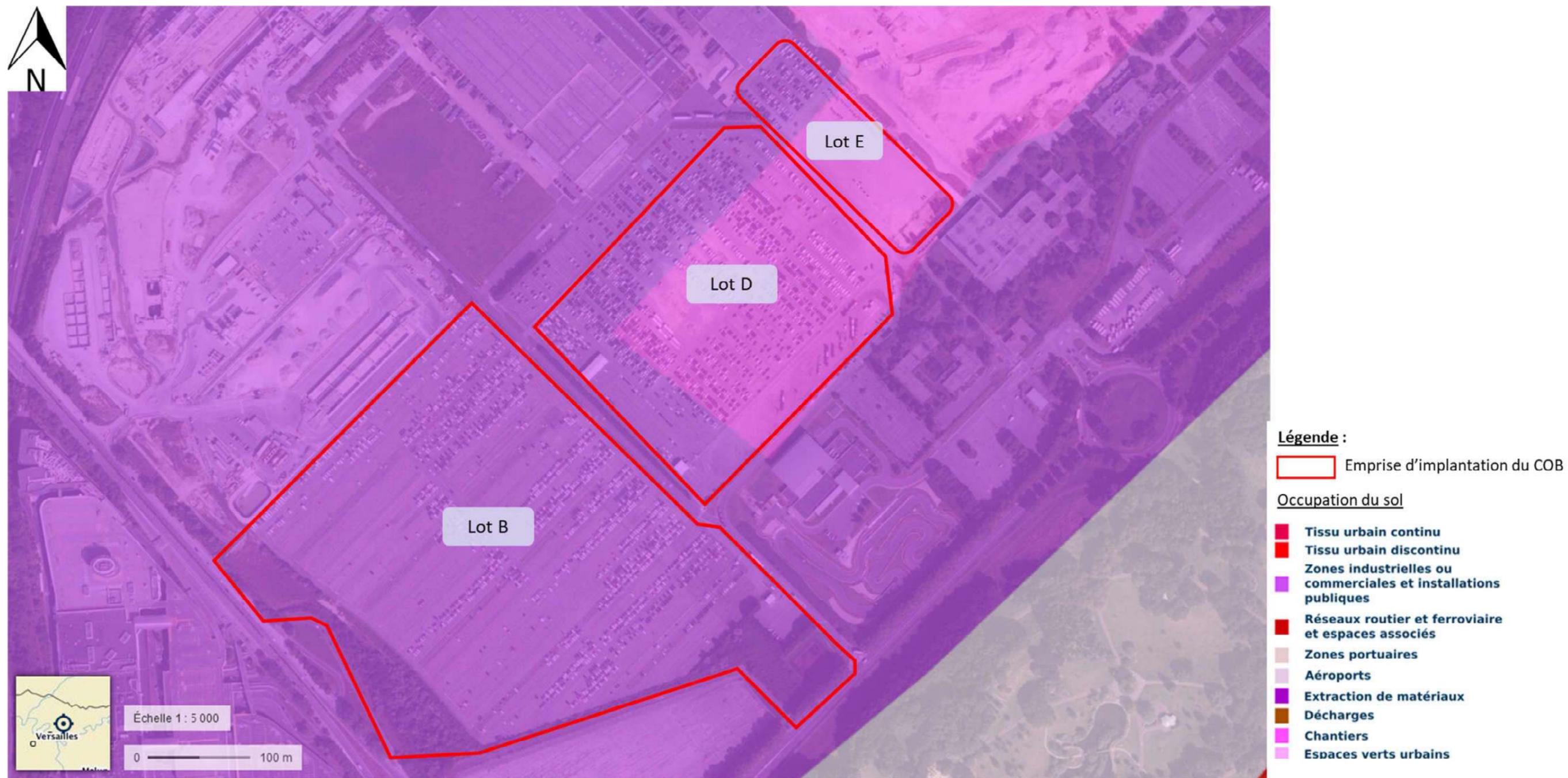




1.5 Annexe n°5 Plan des abords du projet présentant l'affectation des constructions et des terrains avoisinants

Plan des abords du projet au 1 / 5 000 – Source : Géoportail, traitement SYSTRA.





## 1.6 Annexe n°6 : Plan de situation des sites NATURA 2000

Situation du projet par rapport aux sites Natura 2000 les plus proches (1 / 100 000) – Source : Géoportail, traitement SYSTRA.

### Légende :

-  Emprise d'implantation du COB
-  Site d'importance communautaire (SIC)
-  Zone de protection spéciale (ZPS)





# PROJET COB – AULNAY

Pré-diagnostic écologique, analyse des impacts et  
mesures ERC

# Projet COB – Aulnay

Pré-diagnostic écologique, analyse des impacts et mesures ERC

Affaire suivie par : Laurent DAUVERCHAIN, chef de projets

Analyse bibliographique, analyse des impacts et mesure ER : Allan RAULINE, chargé d'études

Affaire suivie par : Morgane GUERIN, cheffe de projets

Rédaction et diagnostic de terrain : Gwenaëlle PLANCKE, chargée d'études et Amine ADDOUN, chargé d'études

Photos : CDC Biodiversité (sauf mention contraire)

## Table des matières

Projet COB – Aulnay.....	2
1 Contexte.....	5
2 Méthodologie.....	6
3 Enjeux « zones humides » .....	7
3.1 Analyse bibliographique.....	7
3.2 Pré-diagnostic écologique.....	7
3.3 Analyse des impacts et mesures ERC .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
4 Enjeux écologiques.....	9
4.1 Analyse bibliographique.....	9
4.2 Pré-diagnostic écologique.....	15
4.2.1 Contexte de la visite de terrain .....	15
4.2.2 Bassin artificiel et pourtour enherbé .....	16
4.2.3 Bordure végétalisée .....	18
4.2.4 Bosquet semi-ouvert à Cornouillers .....	19
4.2.5 Friche rudérale et micro-habitat thermophile .....	20
4.2.6 Friche rudérale basse et pente enfrichée .....	21
4.2.7 Friche rudérale haute.....	23
4.2.8 Haies.....	25
4.2.9 Taillis arbustif .....	26
4.2.10 Depot de déchets vert.....	27
4.2.11 Espèces exotiques envahissantes .....	28
4.2.12 Conclusion sur les enjeux écologiques .....	29
4.3 Analyse des impacts et mesures ERC .....	32

## Table des figures

Figure 1: Carte de localisation du site d'étude (©CDC Biodiversité – 2022)	5
Figure 2: Site d'étude (©CDC Biodiversité – 2022)	6
Figure 3: Enveloppe d'alerte zones humides de la DRIEAT (©CDC Biodiversité – 2022)	7
Figure 4 : Carte représentant les zones prospectées lors de la visite de terrain (©CDC Biodiversité – 2022)	15
Figure 5: Bassin artificiel et pourtour enherbé (CDC Biodiversité - 2022)	16
Figure 6: Bordure végétalisée (CDC Biodiversité - 2022)	18
Figure 7: Bosquet semi-ouvert à Cornouillers (CDC Biodiversité - 2022)	19
Figure 8: Friche rudérale et micro-habitat thermophile (CDC Biodiversité - 2022)	20

Figure 9: Friche rudérale basse (CDC Biodiversité - 2022)	21
Figure 10: Friche rudérale haute (CDC Biodiversité - 2022)	23
Figure 11: Haies (CDC Biodiversité - 2022)	25
Figure 12: Taillis arbustif (CDC Biodiversité - 2022)	26

# 1 Contexte

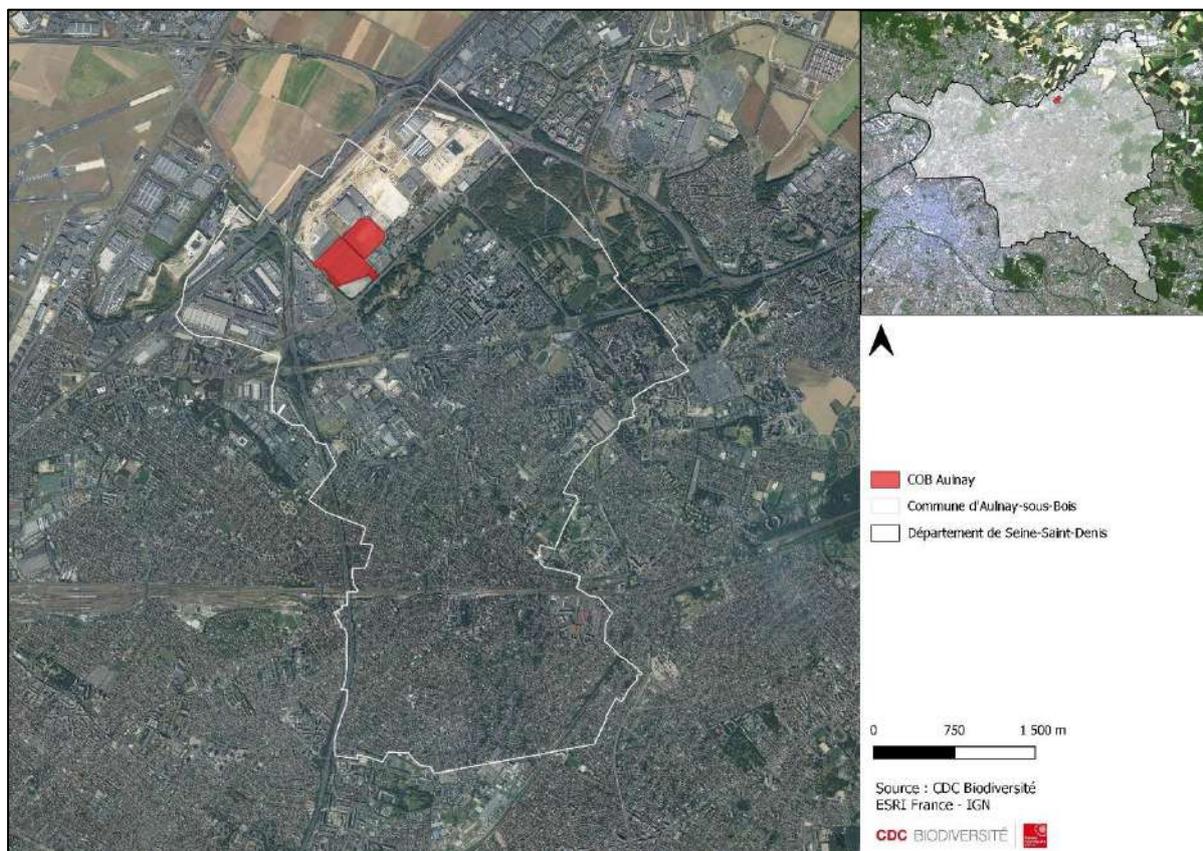


Figure 1-1: Carte de localisation du site d'étude (@CDC Biodiversité – 2022)

Ile-de-France Mobilités a identifié des parcelles pour développer un centre opérationnel de bus (COB) temporaire, sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93) (Cf. Figure 1-1). Le site appartient à l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France (EPPFIF).

Le site est actuellement localisé au nord d'Aulnay-sous-Bois. Il est entouré par un centre commercial (O'Parinor) à l'ouest, une zone industrielle directement accolée à l'est, des terres agricoles au nord-ouest et le parc Robert Ballanger (au sud-est) qui est dans la continuité du parc départemental de Sausset.

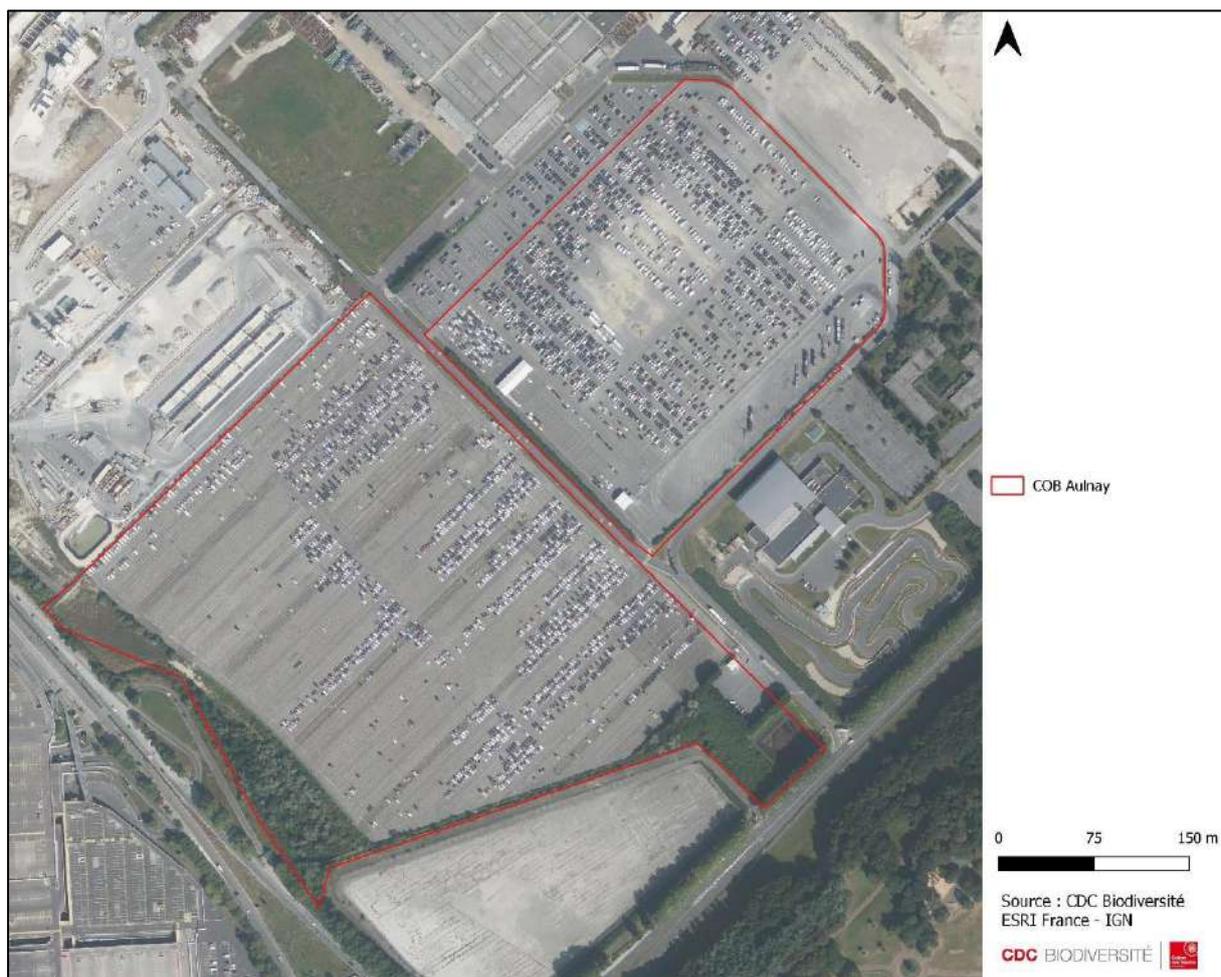


Figure 1-2: Site d'étude (@CDC Biodiversité – 2022)

## 2 Méthodologie

Egis : a réalisé l'analyse bibliographique et l'analyse des impacts et la séquence ERC.

CDC Biodiversité a réalisé un pré-diagnostic écologique afin de déterminer si le site présente de potentiels enjeux faune, flore et zones humides. Pour ce faire, une visite de terrain a été réalisée le 29 août 2022 par deux chargés d'études écologiques de CDC Biodiversité.

# 3 Enjeux « zones humides »

## 3.1 Analyse bibliographique

Le sud du site se situe partiellement en enveloppe d’alerte de classe B selon la DRIEAT, soit un secteur de probabilité important de zone humide mais dont le caractère et les limites doivent être précisées. On retrouve également en limite de site une zone notifiée comme « Classe D : non humide, plans d’eau et réseau hydrographique ». Au regard de la photographie aérienne, ce plan d’eau correspond davantage à un bassin artificiel servant pour la rétention d’eau. (Cf. Figure 1-2).

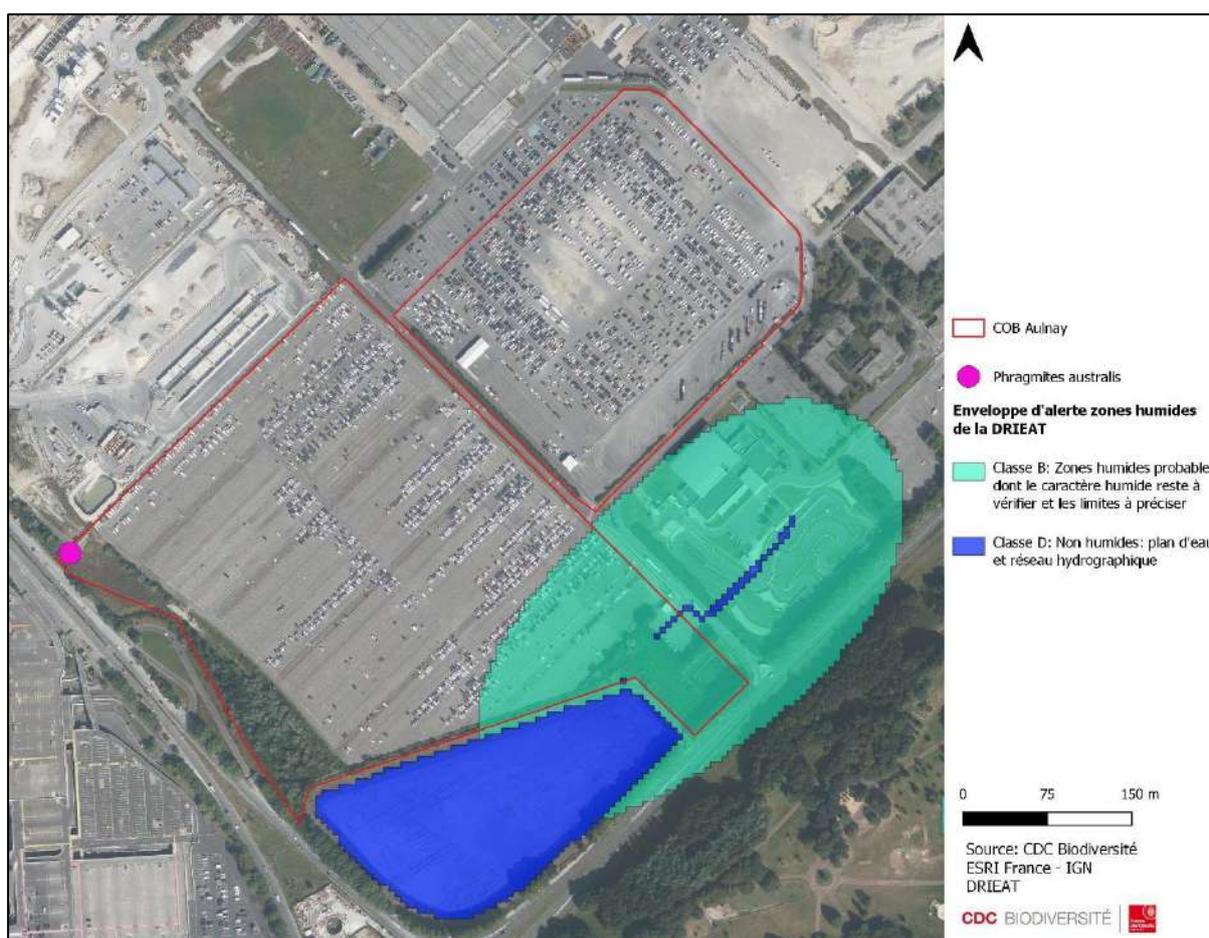


Figure 3-1: Enveloppe d'alerte zones humides de la DRIEAT (@CDC Biodiversité – 2022)

## 3.2 Pré-diagnostic écologique

Le pré-diagnostic écologique a permis de relever la présence d’un patch de Roseau Commun *Phragmites australis*, espèce indicatrice des zones humides au sens de la réglementation fixée dans

l'Arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définitions et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement.

A noter que l'espace au sud du site, en enveloppe d'alerte de classe B, correspond également à un bassin artificiel, fortement encaissé, qui ne présente pas de caractère humide au critère végétation.



*Patch de Phragmites australis (gauche) et bassin artificiel en Classe B (droite) (©CDC Biodiversité - 2022)*

# 4 Enjeux écologiques

## 4.1 Analyse bibliographique

Dans le cadre de cette étude, les données bibliographiques relatives aux différentes zones protégées et d'inventaires ainsi que les données sur la sensibilité écologique du secteur sont issues des sites internet des organismes et services de l'état disposant d'informations sur les milieux naturels, la faune et la flore.

Les principaux sites consultés sont les suivants : Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN), Géoportail, Faune Ile-de-France, Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP).

La consultation des bases de données communales s'est basée sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse.

Les espèces listées correspondent à des observations postérieures à 2012 pour la flore et postérieures à 2017 pour la faune.

### 4.1.1 CONTEXTE ECOLOGIQUE

Ce chapitre présente les aires et espaces inventoriés (ZNIEFF, etc.) ou protégés (zones Natura 2000, parcs nationaux, Arrêtés Préfectoraux de Protection du Biotope, etc.) dans et à proximité (aire d'étude éloignée de 3 km) de l'aire d'étude.

#### 4.1.1.1 Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

La notion de ZNIEFF est définie sur un plan national par la circulaire n°91-71 du 14 mai 1991. Les ZNIEFF (de dernière génération) sont des zones choisies pour l'équilibre et la richesse de leur écosystème ou pour la présence d'espèces rares et menacées. L'existence d'une ZNIEFF n'entraîne pas l'application d'une réglementation spécifique. L'objectif est la connaissance aussi exhaustive que possible de ces milieux.

Les ZNIEFF peuvent être de deux types :

- Zone de type I : secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable ;
- Zone de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

##### 4.1.1.1.1 ZNIEFF de type I :

**Deux ZNIEFF de type I sont présentes au sein de l'aire d'étude éloignée du projet :**

##### ■ 110020455 : PRAIRIES DU PARC DEPARTEMENTAL DU SAUSSET

Situé à environ 850 mètres à l'est de l'aire d'étude, cette ZNIEFF regroupe des prairies artificielles dont la flore correspond à celle des prairies mésophiles de fauche. Ces milieux possèdent un intérêt certain puisqu'ils hébergent des espèces remarquables telles que le Cynoglosse officinal (rare), la Vesce à feuilles ténues (assez rare) et l'Orobanche de la Picride (tome II du Livre Rouge). Ces espaces permettent également le développement

de nombreux insectes comme l’Hespérie de l’Alcée, le Thécla du Prunier ou encore le Criquet marginé qui sont des espèces déterminantes.

#### ■ 110020453 : COTEAU DU PARC DEPARTEMENTAL DU SAUSSET

Cette ZNIEFF constitue un site remarquable puisque onze plantes y trouvent leur seule station en Seine-Saint-Denis. Huit espèces d'orchidées y ont été recensées. Ceci en fait le plus important site de Seine-Saint-Denis pour le nombre d'espèces d'orchidées hébergées. Ce site abrite le Triton ponctué, l’Hespérie de l’Ormière, le Thécla du Prunier et la Belette d’Europe.

##### 4.1.1.1.2 ZNIEFF de type II

**Une ZNIEFF de type II est présente au sein de l’aire d’étude éloignée du projet :**

#### ■ 110020474 : LE PARC DEPARTEMENTAL DU SAUSSET

Situé à 850 mètres à l’est de l’aire d’étude, le Parc départemental du Sausset est remarquable pour la grande diversité de sa flore. Cette dernière est due aux aménagements mis en place afin de créer différentes ambiances. On y retrouve notamment la Filipendule vulgaire et l’Orchis homme pendu. Des espèces faunistiques sont également présentes comme le Butor étoilé, le Criquet marginé ou encore le Putois d’Europe.

#### 4.1.1.2 Zone d’Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

**Aucune ZICO n’est présente au sein de l’aire d’étude éloignée.**

#### 4.1.1.3 Site Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est constitué de zonages issus de deux directives européennes : la directive « Habitats, Faune, Flore » et la directive « Oiseaux ».

##### 4.1.1.3.1 Zones Spéciales de Conservation (ZSC)

Ce zonage constitutif du réseau Natura 2000 découle de l’application de la directive européenne 92/43/CEE, dite directive « Habitats ». Transcrite en droit français en 2001, elle porte sur la conservation d’habitats naturels et d’habitats d’espèces d’intérêt communautaire.

Deux annexes permettent de lister et fixer les règles en matière de protection des espèces d’intérêt communautaire :

- l’annexe II dresse une liste des espèces qui sont en danger d’extinction, vulnérables, rares ou endémiques. Des espèces prioritaires sont distinguées, celles-ci présentent un état de conservation préoccupant ;
- l’annexe IV fixe les mesures de protection des espèces d’intérêt communautaire. Ainsi, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires à la protection de ces espèces en interdisant leur destruction, leur dérangement et la détérioration de leurs habitats.

Dans le but de répondre aux objectifs de la convention mondiale de la biodiversité, les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) contribuent à la préservation d’un bon état des habitats naturels et des habitats d’espèces d’intérêt.

**Aucune ZSC n’est présente au sein de l’aire d’étude éloignée.**

##### 4.1.1.3.2 Zone de Protection Spéciale (ZPS)

Ce second type de zonage constituant le réseau Natura 2000 est issu de l’application de la directive européenne 2009/147/CE du 30/11/09, communément appelée directive « Oiseaux ». Les ZPS découlent de l’inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) initié par le

Ministère de l'environnement et achevé en 1992. Ces zones d'inventaire recensent les sites accueillant des biotopes et habitats d'espèces d'oiseaux menacés.

**Une ZPS est présente au sein de l'aire d'étude éloignée : « Sites de Seine-Saint-Denis » (FR1112013) localisé à environ 850 mètres à l'est de l'aire d'étude du projet.**

#### 4.1.1.4 Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)

L'APPB est un outil de protection réglementaire au niveau départemental. Il permet une protection d'une grande diversité de milieux et fixe des mesures tendant à favoriser la conservation des biotopes nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie d'espèces protégées.

**Aucun APPB n'est présent à proximité de l'aire d'étude.**

#### 4.1.1.5 Réserves Naturelles Régionales et Nationales

Les réserves naturelles sont historiquement les premières formes de protection réglementaire (loi sur les monuments naturels et les sites du 2 mai 1930). Ce sont des espaces protégés dans le but de conserver des milieux naturels patrimoniaux dignes d'intérêt.

Deux types de réserves sont actuellement distingués sur le territoire national :

- les réserves naturelles nationales (RNN) ;
- les réserves naturelles régionales (RNR), anciennes réserves naturelles volontaires (RNV).

La distinction de ces deux types découle de l'application de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (apparition des réserves naturelles volontaires) puis du décret du 18 mai 2005 remplaçant les RNV par les RNR. L'article L.332-1 du Code de l'Environnement reprend l'ensemble de ces dispositions réglementaires applicables sur ces espaces.

**Aucune réserve naturelle nationale ou régionale n'est présente dans ou à proximité immédiate de l'aire d'étude éloignée.**

#### 4.1.1.6 Parcs Naturels Régionaux

Les Parcs Naturels Régionaux ont pour vocation d'asseoir un développement économique et social du territoire, tout en préservant et valorisant le patrimoine naturel, culturel et paysager. La richesse des Parcs réside dans la transversalité dont ils font preuve, en intégrant les enjeux de biodiversité à leurs projets de développement du territoire.

**Aucun Parc Naturel Régional n'est présent dans ou à proximité immédiate de l'aire d'étude éloignée.**

#### 4.1.1.7 Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Un espace naturel sensible (ENS), institué en France par la loi 76.1285 du 31 décembre 1976, est un espace « dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques ou de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier eu égard à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces végétales ou animales qui s'y trouvent ». Les ENS sont le cœur des politiques environnementales des conseils départementaux pour le maintien de la trame verte et bleue.

**Aucun Espace Naturel Sensible n'est présent dans ou à proximité immédiate de l'aire d'étude éloignée.**

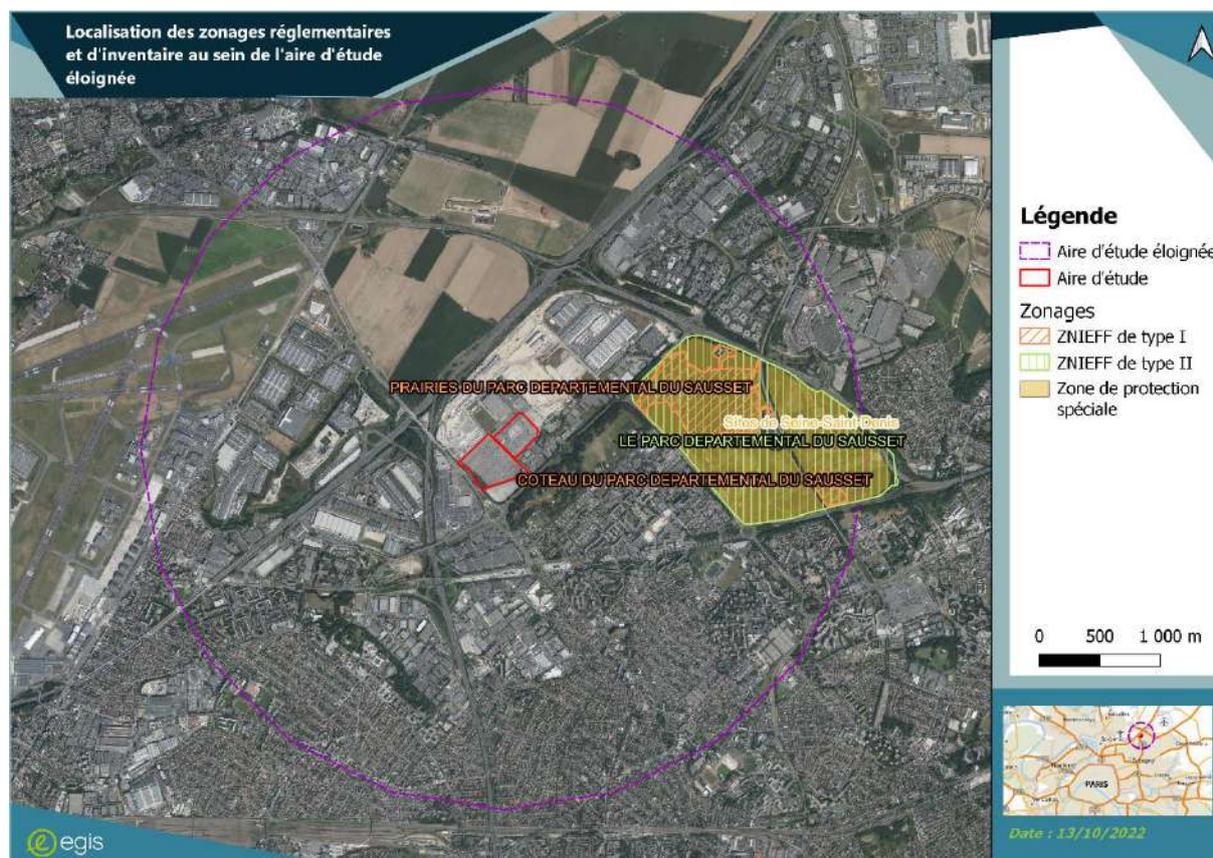


Figure 4-1: Carte de localisation des zonages au sein de l'aire d'étude éloignée

#### 4.1.2 FLORE

D'après le site de l'INPN, 567 espèces de flore ont été recensées sur les communes de Gonesse et Aulnay-sous-Bois entre 2012 et 2022.

Le CBNBP nous indique la présence de 3 espèces patrimoniales (Crépide fétide, Pesse d'eau, Trèfle d'eau) et 2 espèces protégées (Renoncule à petites fleurs, Utriculaire citrine) sur la commune d'Aulnay-sous-Bois.

1 espèce protégée est recensée sur la commune de Gonesse : la Zannichellie des marais.

#### 4.1.3 INSECTES

##### 4.1.3.1 Odonates

La bibliographie recense un total de 18 espèces d'odonates entre 2017 et 2022 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse. Parmi celles-ci, 2 espèces sont patrimoniales. Il s'agit de l'Aeschne isocèle et de la Naiade aux yeux rouges. Aucune espèce protégée n'est recensée dans la bibliographie.

##### 4.1.3.2 Lépidoptères

51 espèces de Lépidoptères ont été recensées entre 2017 et 2022 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse d'après la bibliographie. Les 3 espèces suivantes sont patrimoniales : Flambé, Fluoré et Azuré porte-queue. Le Flambé est protégé en Ile-de-France.

##### 4.1.3.3 Orthoptères

D'après la bibliographie, 15 espèces d'orthoptères ont été recensées sur les communes de Gonesse et Aulnay-sous-Bois entre 2017 et 2022. L'Ædipode turquoise est protégé en Ile-de-France.

#### 4.1.4 AMPHIBIENS

La bibliographie recense un total de 4 espèces d'amphibiens toutes protégées entre 2017 et 2022 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse. Parmi celles-ci, 1 espèce est patrimoniale. Il s'agit de la Rainette verte.

#### 4.1.5 REPTILES

La bibliographie recense un total de 2 espèces de reptiles entre 2017 et 2022 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse. Parmi celles-ci, 1 espèce est protégée et patrimoniale. Il s'agit du Lézard des murailles.

#### 4.1.6 AVIFAUNE

La bibliographie recense un total de 150 espèces d'oiseaux entre 2017 et 2022 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse. Parmi celles-ci, 100 espèces sont protégées et 68 sont patrimoniales.

#### 4.1.7 MAMMIFERES (HORS CHIROPTERES)

11 espèces de mammifères (hors chiroptères) ont été recensées entre 2017 et 2022 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse d'après la bibliographie. Parmi celles-ci, le Lapin de Garenne est patrimonial et l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe sont protégés.

#### 4.1.8 CHIROPTERES

D'après la bibliographie, 3 espèces de chiroptères ont été recensées sur les communes de Gonesse et Aulnay-sous-Bois entre 2017 et 2022. Ces trois espèces sont protégées. Il s'agit de la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius. De plus, ces deux dernières espèces sont patrimoniales.

Beaucoup d'espèces ont été recensées sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse ce qui peut s'expliquer par la présence des ZNIEFF et zones Natura 2000 situées à moins d'un kilomètre de l'aire d'étude. Néanmoins, toutes ces espèces ne sont pas potentielles sur notre zone d'étude et les espèces patrimoniales et/ou protégées ne sont pas nombreuses pour tous les groupes.

Le tableau suivant présente les espèces patrimoniales et/ou protégées potentielles présentes sur notre aire d'étude.

*Tableau 4-1: Espèces patrimoniales et/ou protégées potentielles sur l'aire d'étude*

Groupe	Espèces patrimoniales et/ou protégées
Flore	-
Oiseaux	Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, Verdier d'Europe, Accenteur mouchet, Hypolaïs polyglotte, Mésange à longue queue, Moineau domestique, Fauvette grisette, Grimpereau des jardins, Mésange bleue, Mésange charbonnière, Pic épeiche, Pic vert, Pinson des arbres, Pouillot véloce, Roitelet à triple bandeau, Rossignol philomèle, Rougegorge familier, Sittelle torchepot, Troglodyte mignon
Mammifères terrestres	Ecureuil roux, Hérisson d'Europe, Lapin de garenne

Groupe	Espèces patrimoniales et/ou protégées
Chiroptères	Potentialités de chasse et transit sur l'aire d'étude : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle de Kuhl
Amphibiens	Potentialités de reproduction sur les bassins artificiels : Grenouille rieuse, Crapaud commun ou épineux, Rainette verte
Reptiles	Lézard des murailles
Insectes	<p>Potentialités de transit sur l'aire d'étude : Flambé, Fluoré, Azuré porte-queue, Oedipode turquoise</p> <p>Potentialités de reproduction sur les bassins artificiels : Aeschne isocèle, Naiade aux yeux rouges</p>

## 4.2 Pré-diagnostic écologique

### 4.2.1 CONTEXTE DE LA VISITE DE TERRAIN

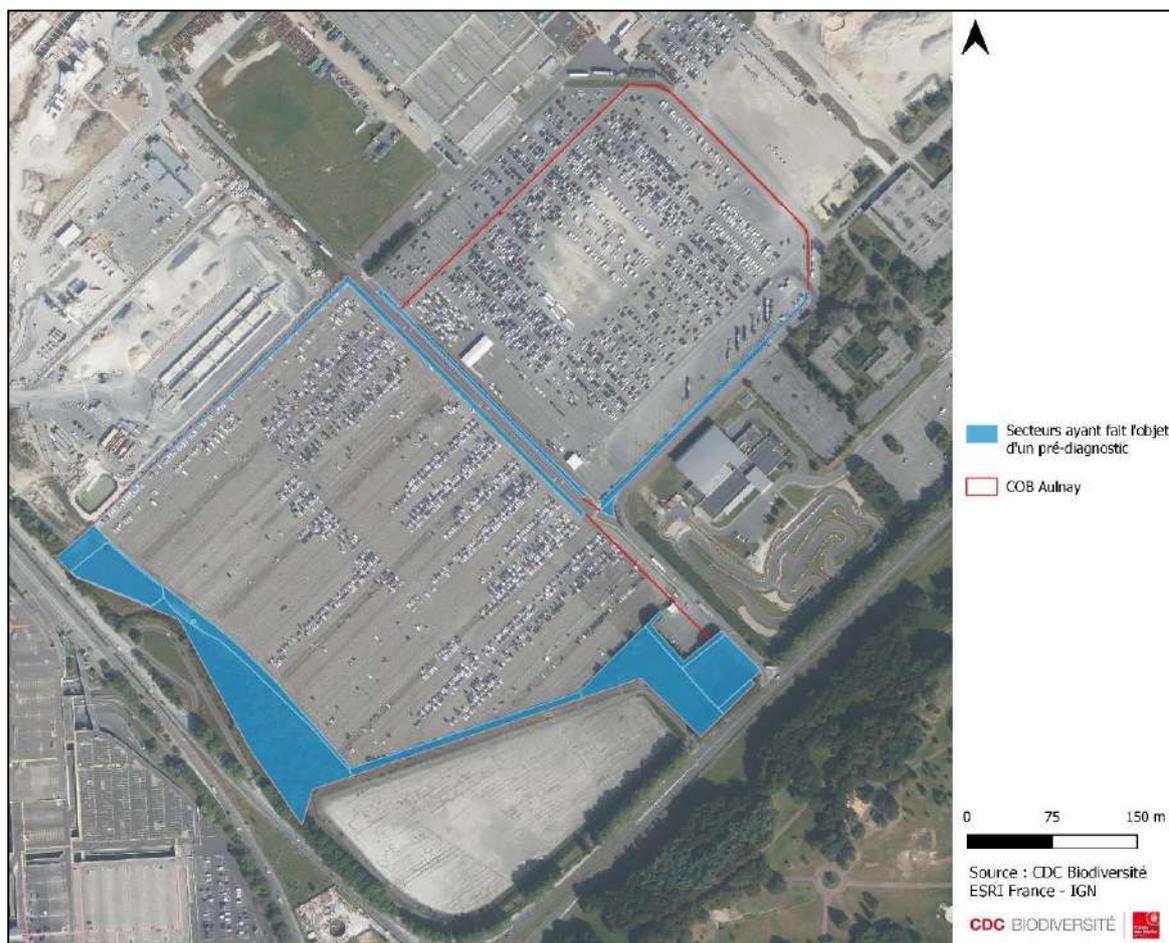


Figure 4-2 : Carte représentant les zones prospectées lors de la visite de terrain (©CDC Biodiversité – 2022)

Le site étant très majoritairement artificialisé, le pré-diagnostic de terrain s’est principalement concentré sur : la bordure ouest du site ainsi que les bandes végétalisées, le bassin artificiel et ses pourtours.

## 4.2.2 BASSIN ARTIFICIEL ET POURTOUR ENHERBE

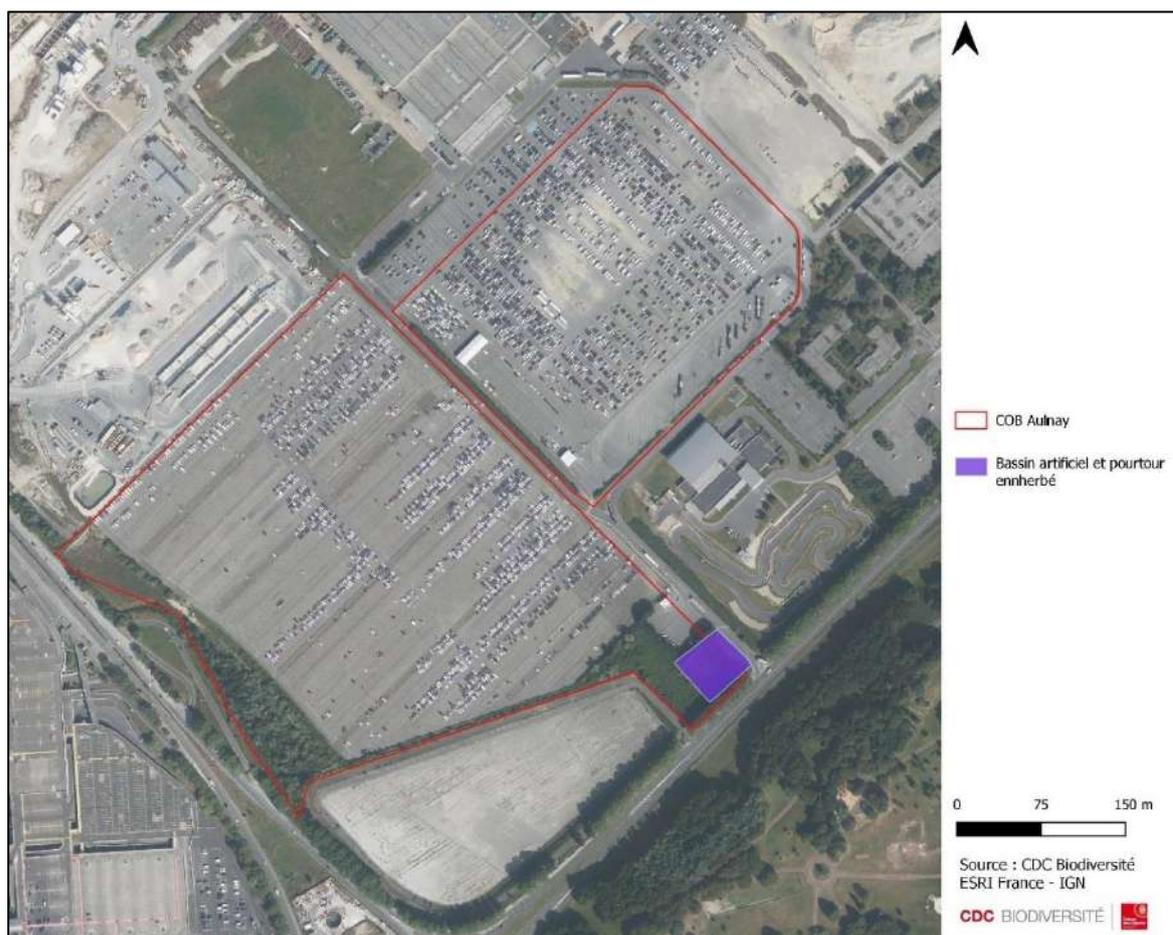


Figure 4-3: Bassin artificiel et pourtour enherbé (CDC Biodiversité - 2022)





Ce secteur, qui se trouvait en Classe B de l'enveloppe d'alerte zone humide de la DRIEAT, correspond à un bassin artificiel profondément encaissé n'ayant pas permis d'identifier la végétation aquatique. Le pourtour, végétalisé, correspond quasi-intégralement à des rejets de Sureau yèble *Sambucus yebulus* qui est une espèce indigène présentant un caractère envahissant.

## 4.2.3 BORDURE VEGETALISEE

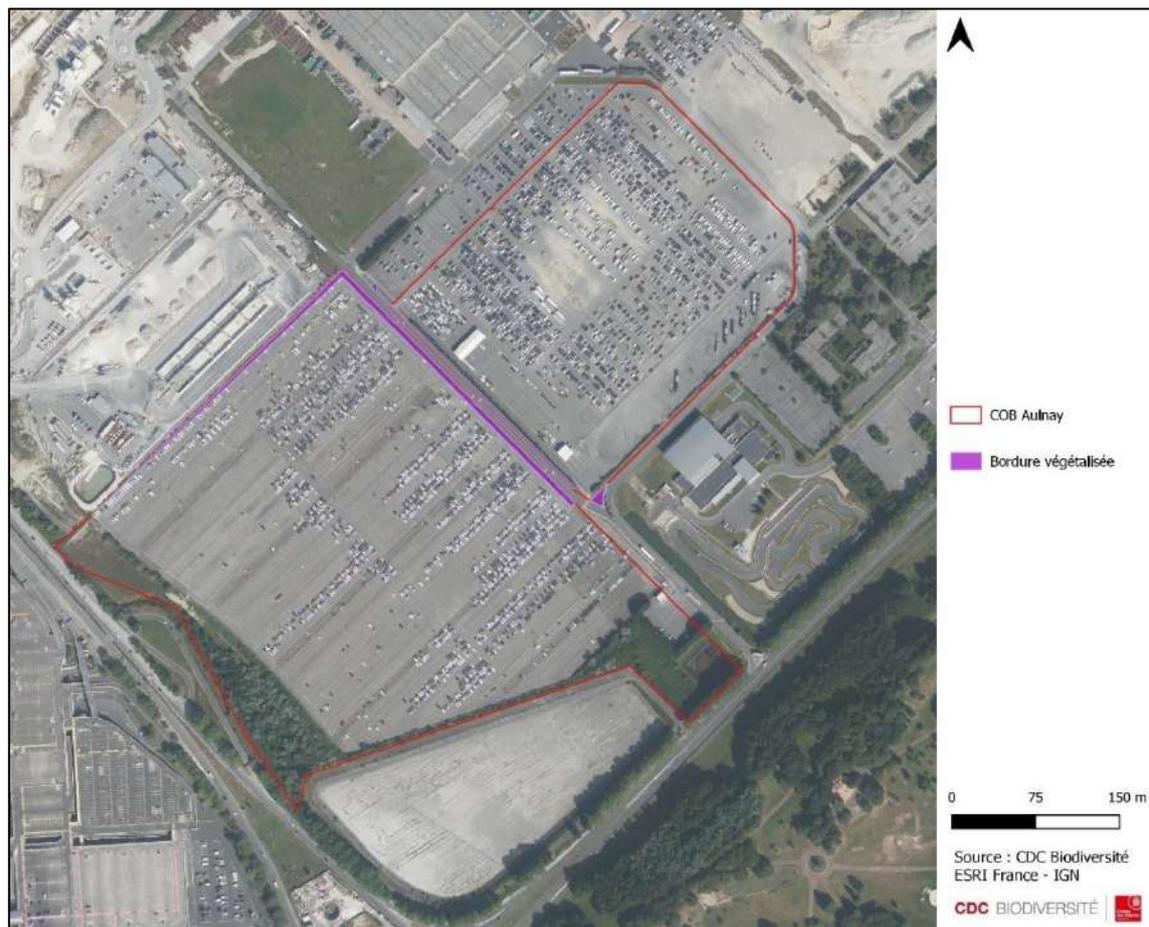


Figure 4-4: Bordure végétalisée (CDC Biodiversité - 2022)



Les bordures du parking ouest laissent une végétation herbacée se développer. On y retrouve les espèces suivantes : le Panais sauvage *Pastinaca sativa*, l'Oseille *Rumex sp*, la Picride fausse-vipérine *Helminthotheca echioides*, la Cardère sauvage *Dispacus fullonum*, le Lotier corniculé *Lotus corniculatus*, et la Verveine officinale *Verbena officinalis*. A cela s'ajoute le Solidage du Canada *Erigeron canadensis* qui est une espèce exotique envahissante.

#### 4.2.4 BOSQUET SEMI-OUVERT A CORNOUILLERS

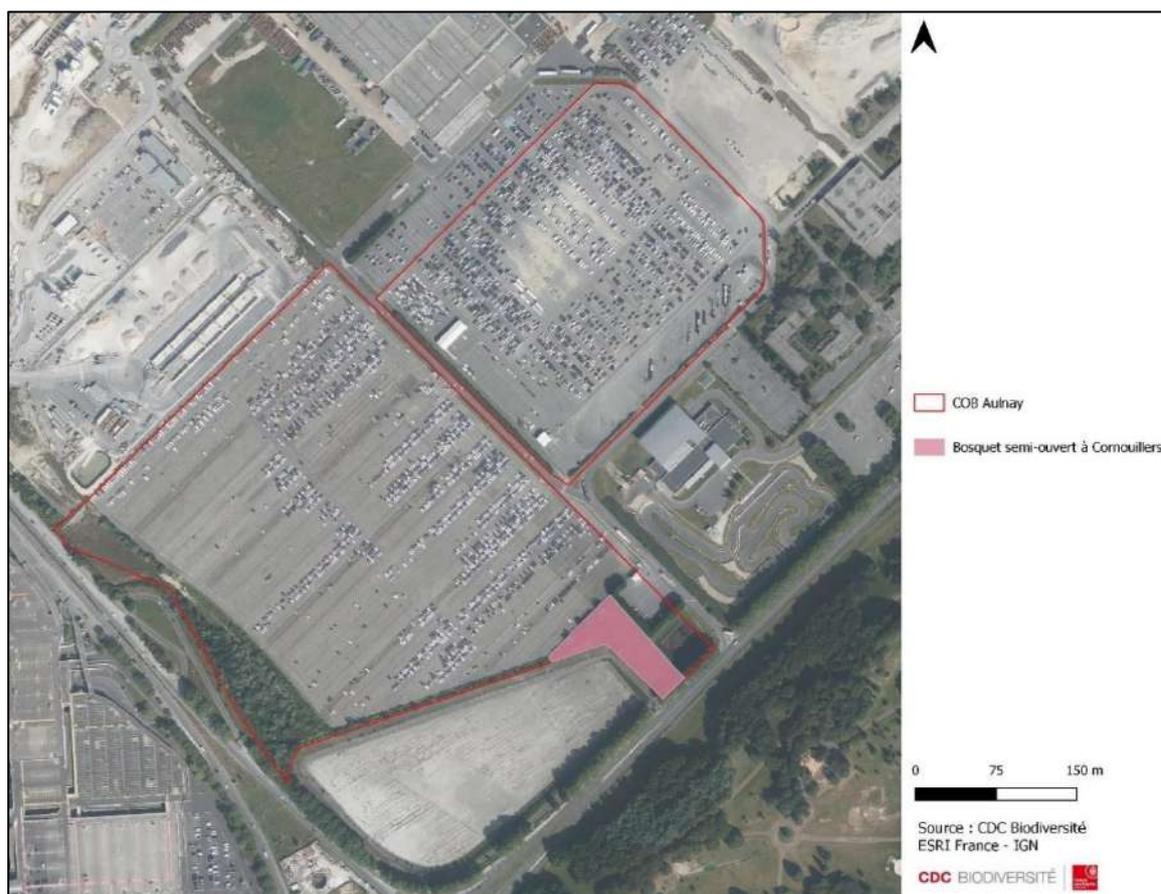


Figure 4-5: Bosquet semi-ouvert à Cornouillers (CDC Biodiversité - 2022)



Ce secteur, entièrement clôturé, n'a pas pu être prospecté. Les bordures observées nous ont permis d'identifier un bosquet dense de Cornouillers *Cornus sp* avec en bordure du Sureau yèble *Sambucus yebulus*.

## 4.2.5 FRICHE RUDERALE ET MICRO-HABITAT THERMOPHILE

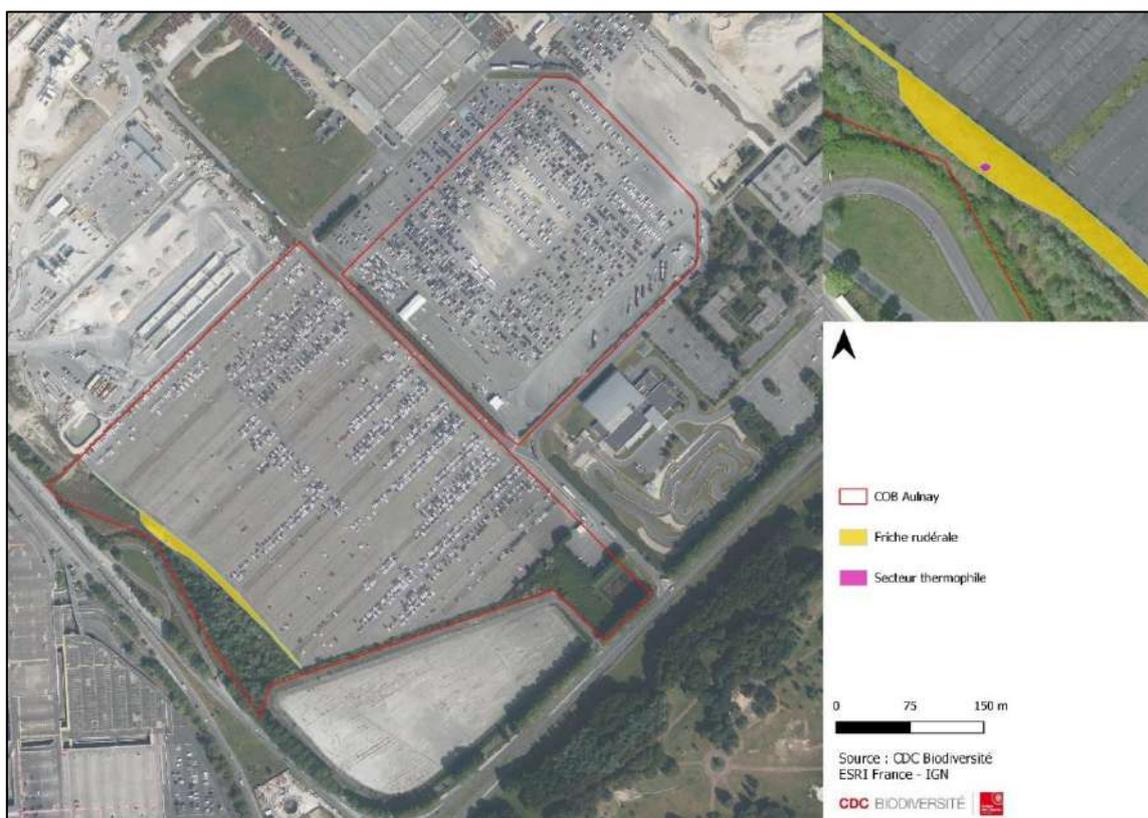


Figure 4-6: Friche rudérale et micro-habitat thermophile (CDC Biodiversité - 2022)



Ce secteur correspond à la bordure herbacée, gérée par fauche, située entre le parking et le taillis arbustif. Bien que relativement diversifié, l'essence largement majoritaire reste le Sureau yèble *Sambucus yebulus*.

En ce qui concerne les autres essences, on retrouve : la Ronce *Rubus fruticosus*, la Verveine officinale *Verbena officinalis*, le Lotier corniculé *Lotus corniculatus*, l'Aigremoine eupatoire *Agrimonia eupatoria*, la Brunelle commune *Prunella vulgaris*, le Pourpier potager *Portulaca oleracea*, l'Ortie dioïque *Urtica dioica*, la Petite Centaurée *Centaureum erythraea*, le Compagnon blanc *Silene latifolia*, la Morelle douce-amère *Solanum dulcamara* et la Gesse tubéreuse *Lathyrus tuberosus*.

Une butte sableuse est également présente au nord du secteur. Celle-ci présente une végétation distincte du reste du secteur, plus thermophile avec notamment des Cirses *Cirsium sp*, la Cardère sauvage *Dispacus fullonum*, le Millepertuis perforé *Hypericum perforatum*, le Bouillon Blanc *Verbascum thapsus* et l’Onagre bisannuelle *Oenothera biennis*.

#### 4.2.6 FRICHE RUDERALE BASSE ET PENTE ENFRICHEE

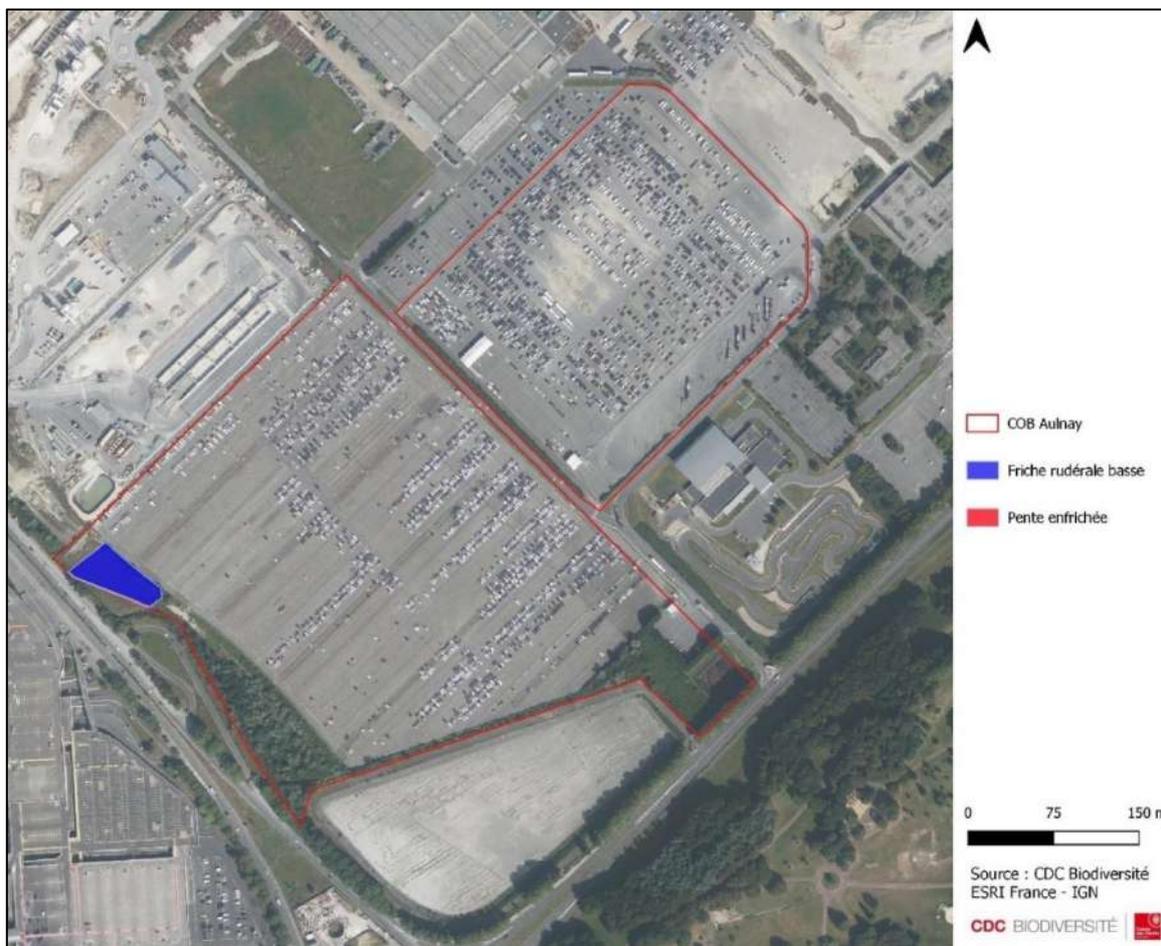


Figure 4-7: Friche rudérale basse (CDC Biodiversité - 2022)



Ce secteur correspond à une friche rudérale basse semblant avoir été débroussaillée.

Les essences sont intégralement herbacées avec notamment de nombreuses graminées dont les essences n'ont pu être déterminées. A cela s'ajoute le Plantain lancéolé *Plantago lanceolata*, la Picride fausse vipérine *Helminthotheca echioides*, la Verveine officinale *Verbena officinalis*, l'Oseille *Rumex sp*, le Panais sauvage *Pastinaca sativa*, l'Aigremoine eupatoire *Agrimonia eupatoria* et quelques pieds de Millepertuis perforé *Hypericum perforatum*.

En se rapprochant du Boulevard Georges Braque, la végétation devient plus haute, avec quasi-exclusivement deux espèces de Cirsés, le Cirse lancéolé *Cirsium lanceolata* et le Cirse des champs *Cirsium arvense*.

Ce secteur laisse ensuite place à une pente enfrichée sur laquelle se développe fortement le Sureau yèble *Sambucus yebulus*, la Ronce *Rubus fruticosus*, la Clématite des haies *Clematis vitalba*, l'Ortie *Urtica dioica* et la Cardère sauvage *Dispacus fullonum*. Quelques rares pieds d'Eglantier *Rosa canina* ont également été observés.

A noter également la forte présence d'espèces exotiques envahissantes que sont : le Buddleia de David *Buddleja davidii* et le Solidage du Canada *Solidago Canadensis*.

## 4.2.7 FRICHE RUDERALE HAUTE

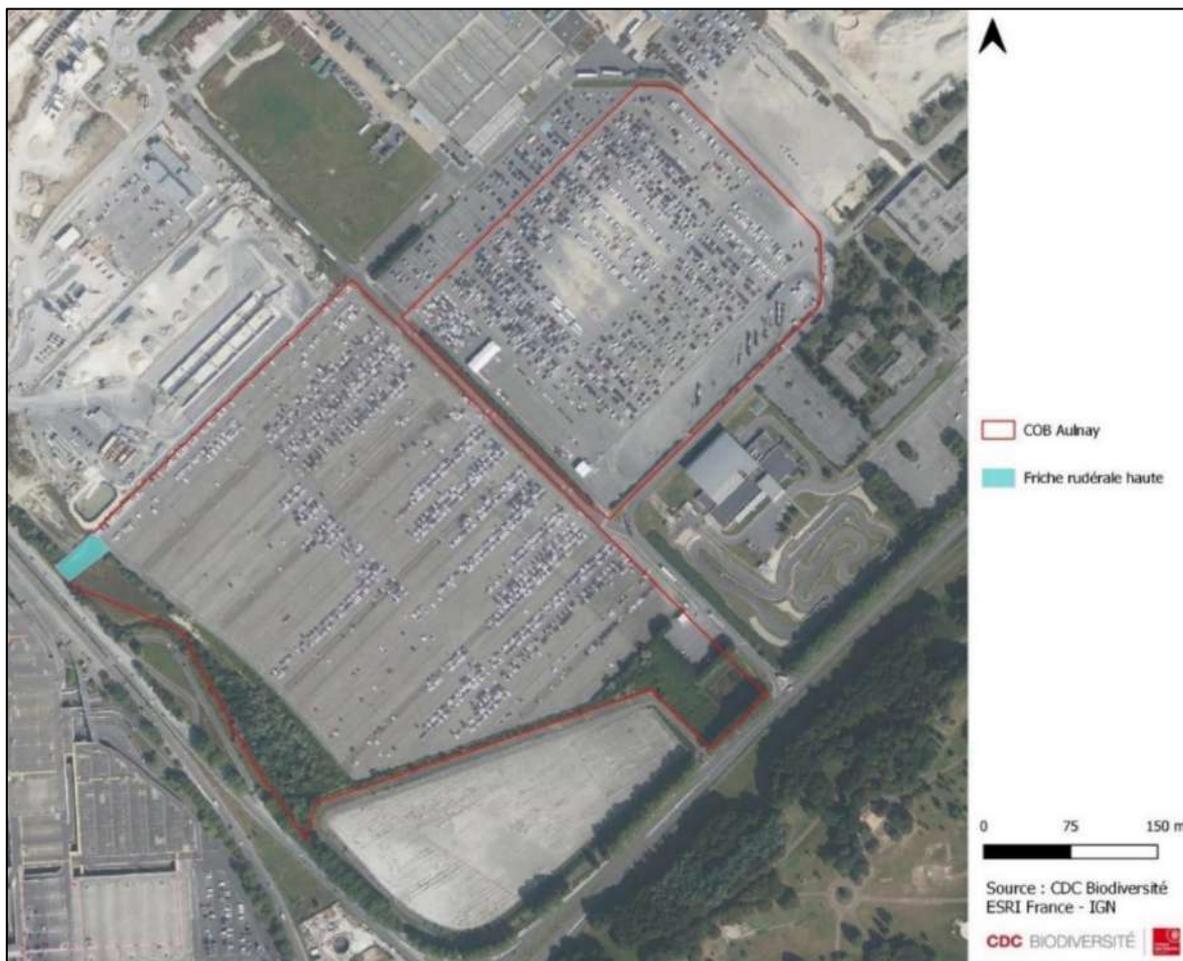


Figure 4-8: Friche rudérale haute (CDC Biodiversité - 2022)



Ce secteur correspond à une friche rudérale haute dont la végétation est quasi-exclusivement constituée d'essences herbacées ponctuées de quelques arbustes. Ainsi on retrouve :

- En strate herbacée : le Sureau yèble *Sambucus yebulus*, qui prend largement le pas sur les autres espèces. Il est accompagné, en proportion plus réduite par : la Cardère sauvage *Dispacus fullonum*, le Calamagrostis élevé *Calamagrostis epigejos*, le Panais sauvage *Pastinaca sativa*, et la Ronce *Rubus fruticosus*. Ont également été recensés quelques rares pieds de d'Oseille *Rumex sp*, de Millepertuis perforé *Hypericum perforatum*, de Clématite des

haies *Clematis vitalba*, de Plantain lancéolé *Plantago lanceolata*, de rejets d'Erables sycomore *Acer pseudoplatanus* et de Luzerne lupuline *Medicago lupulina*.

A noter également que c'est sur ce secteur que le patch de Roseau commun *Phragmites australis*, a été observé.

- En strate arbustive : le Buddleia de David *Buddleja davidii* (espèce exotique envahissante, très présente sur le secteur), une bande de Pyracantha *Pyracantha sp* en bordure de route, ainsi que de l'Erable sycomore *Acer pseudoplatanus*.

## 4.2.8 HAIES

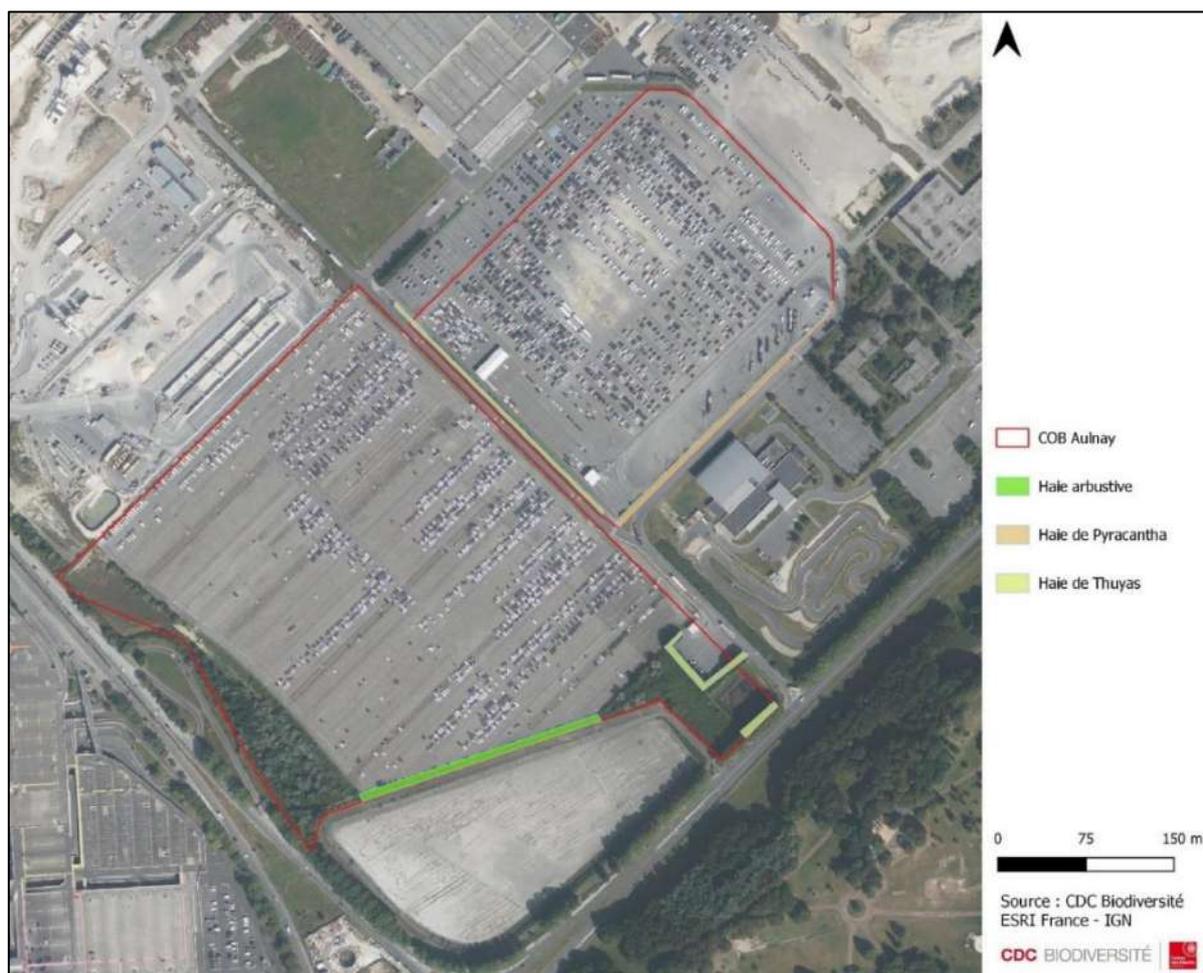


Figure 4-9: Haies (CDC Biodiversité - 2022)



Ces secteurs correspondent aux différents linéaires de haies marquant les séparations visuelles entre différents secteurs d'activité. Les haies de *Pyracantha* *Pyracantha* sp et de *Thuja* *Thuja* sp sont monospécifiques tandis que la haie arbustive constituant la limite sud avec le bassin de rétention est constituée de Cornouillers sanguins *Cornus sanguinea*. Les Cornouillers sont accompagnés par la Ronce *Rubus fruticosus*, la Potentielle rampante *Potentilla reptans* et le Millepertuis perforé *Hypericum perforatum*. On y retrouve également le Sureau yèble, le Buddleia de David *Buddleja davidii* et l'Ailante *Ailanthus altissima* en espèces exotiques envahissantes.

#### 4.2.9 TAILLIS ARBUSTIF

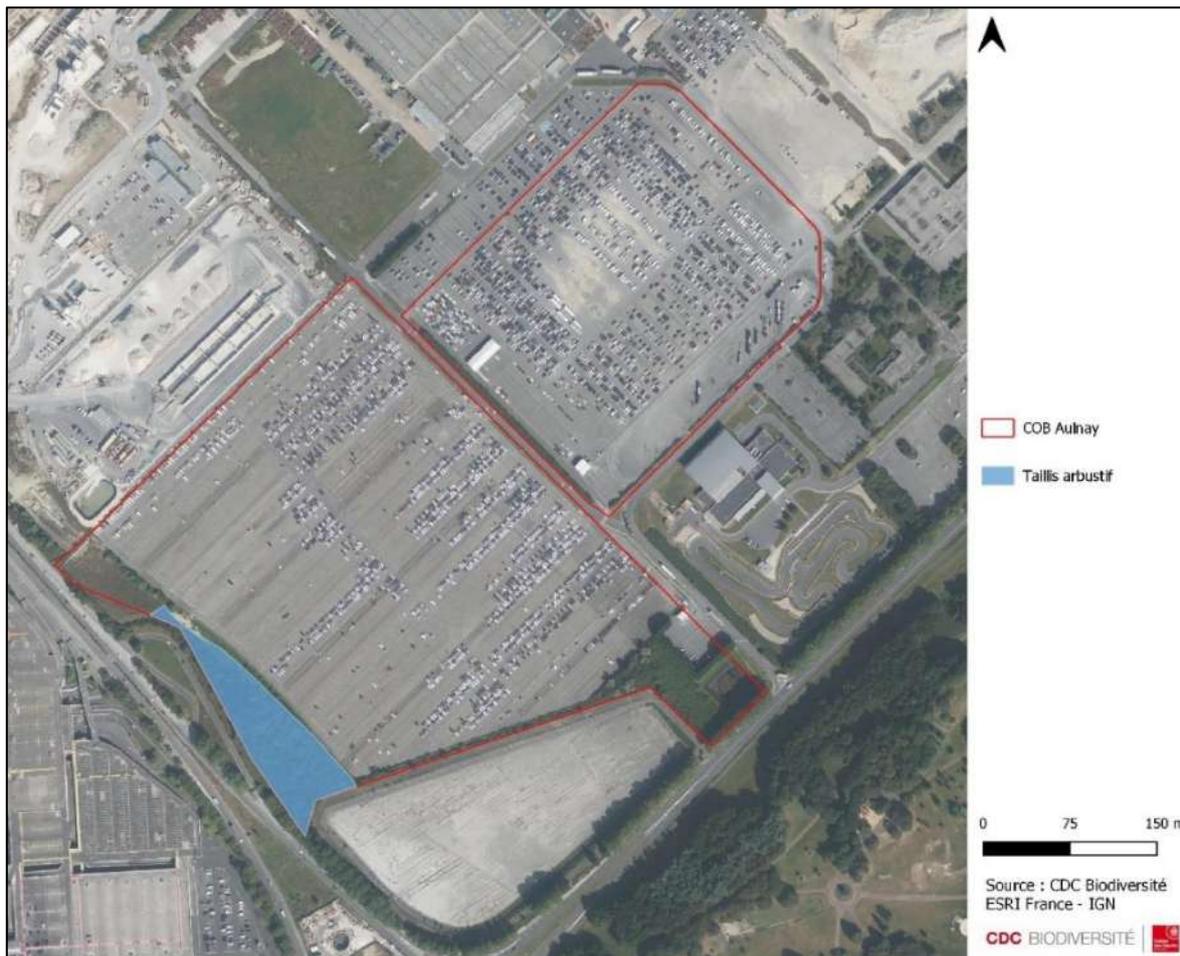


Figure 4-10: Taillis arbustif (CDC Biodiversité - 2022)

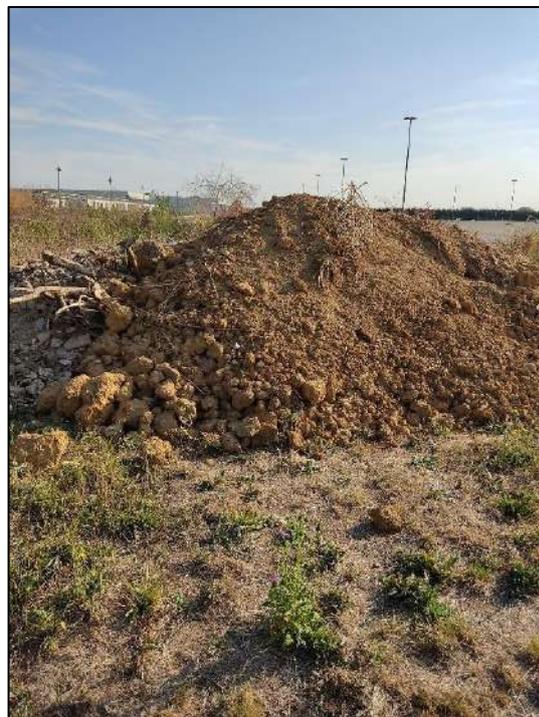


Ce secteur correspond à un taillis arbustif très dense. En ce sens, il n'a pas été possible de pénétrer à l'intérieur afin d'en identifier les espèces. Seules les bordures ont fait l'objet d'une identification spécifique dont les résultats sont :

- En strate arborée : l'Erable sycomore *Acer pseudoplatanus*.

- En strate arbustive : le Saule blanc *Salix alba*, l'Erable sycomore *Acer pseudoplatanus*, le Cornouiller sanguin *Cornus sanguinea*, du *Prunus sp*, l'Eglantier *Rosa canina*, le *Prunus sp*, le *Pyracantha Pyracantha sp*, et l'Eglantier *Rosa canina*.
- En strate herbacée : le Sureau yèble *Sambucus yebulus* et la Clématite des haies *Clematis vitalba*.

#### 4.2.10 DEPOT DE DECHETS VERT



A noter que plusieurs zonages de dépôts de déchets verts, de terre de remblai et de matériaux métalliques (probablement issus de l'ancienne voie ferrée) sont entreposés directement sur la bande végétalisée en bordure du Boulevard Georges Braque. Il n'a pas été possible d'identifier les produits de coupe mais si d'aventure certains d'entre eux provenaient de la coupe d'espèces exotiques envahissantes, le fait de les entreposer sur ce secteur favoriserait leur expansion.

Plus généralement, il n'est pas conseillé de laisser les produits de coupe directement sur site car la décomposition de ceux-ci augmente l'eutrophisation des sols, entraînant une évolution de la végétation vers des friches nitrophiles de plus faible qualité écologique.

## 4.2.11 ESPECES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

### 4.2.11.1 Buddleia de David *Buddleja davidii*



Le Buddleia de David *Buddleja davidii* est une espèce exotique envahissante qui a été introduite en France pour l'ornement. Il peut rapidement former des peuplements monospécifiques denses, excluant de fait les autres essences indigènes.

### 4.2.11.2 Solidage du Canada *Erigeron canadensis*

Le Solidage du Canada *Erigeron Canadensis*, est une espèce exotique envahissante également introduite en France comme plante ornementale. Ses capacités reproductives (banque de graine très élevée et reproduction végétative) permettent à cette essence de créer des peuplements monospécifiques, entravant la succession végétale en retardant la colonisation par les ligneux.



### 4.2.11.3 Ailante *Ailanthus altissima*



« L'Ailante glanduleux a été introduit en France en 1786, pour réaliser les alignements ligneux dans les avenues et remplacer le Tilleul dans les parcs urbains, mais aussi pour l'élevage du ver à soie (Muller, 2004). Très bien adapté au stress des milieux anthropisés, l'Ailante tolère les polluants des milieux urbain et possède une capacité à rejeter des souches et à drageonner vigoureusement » [Ailanthus altissima – Centre de ressources \(especes-exotiques-envahissantes.fr\)](http://especes-exotiques-envahissantes.fr)

Source : [Infoflora.ch](http://Infoflora.ch)

#### 4.2.12 CONCLUSION SUR LES ENJEUX ECOLOGIQUES

Le site présente des espaces de friches rudérales, bosquets, taillis arbustifs ainsi que des secteurs thermophiles de tailles modestes en périphérie des parkings. Ces espaces, situés à proximité du Parc Robert Ballanger et du Parc départemental du Sausset, sont susceptibles d'accueillir de petits mammifères (le lapin de Garenne a notamment été observé lors de la visite), des oiseaux de milieu semi-ouverts ainsi que des reptiles (le Lézard des murailles a été identifié lors de la visite). Les espaces herbacés, tondus ras, sont quant à eux peu favorables à l'accueil des insectes prairiaux.

Tableau 4-2: Synthèse des enjeux écologiques

Groupe	Enjeu	Justification
Milieus naturels protégés (Natura 2000, APPB)	<b>Modéré</b>	Aucun espace naturel protégé au sein de l'aire d'étude. Présence de deux ZNIEFF et une ZPS à environ 1 km à l'est.
Habitats naturels	<b>Faible</b>	Aucun habitat patrimonial et/ou protégé. La majorité du site est anthropisé par la présence d'un parking. Les habitats naturels présents sont dégradés et occupés par des espèces exotiques envahissantes.
Flore patrimoniale et/ou protégée	<b>Faible</b>	567 espèces recensées d'après la bibliographie. Potentialité de présence d'espèces protégées ou patrimoniales très faible.
Flore exotique envahissante	<b>Nul</b>	3 espèces présentes : Buddleia de David, Solidage du Canada et Ailante
Zones humides	<b>Modéré</b>	Zone humide de classe B dont le caractère reste à vérifier au sud-est du site
Oiseaux	<b>Modéré</b>	150 espèces identifiées d'après la bibliographie dont 100 sont protégées au niveau national et 68 considérées comme patrimoniales. Présence potentielle d'espèces communes et non menacées, du cortège des milieux semi-ouverts et anthropiques en périphérie de l'aire d'étude, qui n'utilisent pas les parkings.
Mammifères terrestres	<b>Modéré</b>	11 espèces recensées d'après la bibliographie dont deux sont protégées: l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe potentiellement présents en périphérie de l'aire d'étude, dans les milieux semi naturels.

Groupe	Enjeu	Justification
		Le Lapin de Garenne considéré comme patrimonial été observé sur le site.
Chiroptères	<b>Modéré</b>	3 espèces identifiées d'après la bibliographie. Il s'agit de la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius. Présence potentielle d'espèces anthropophiles. Zones de chasse potentielles en en périphérie de l'aire d'étude. Absence de gîtes arboricoles potentiels.
Amphibiens	<b>Modéré</b>	4 espèces identifiées d'après la bibliographie. Toutes sont protégées. Potentialités d'accueil sur les bassins artificiels au sud-est de l'aire d'étude.
Reptiles	<b>Modéré</b>	Deux espèces recensées d'après la bibliographie, la Trachémyde écrite et le Lézard des murailles (également recensé lors de la visite) qui est protégé.
Insectes	<b>Modéré</b>	74 espèces recensées d'après la bibliographie, dont 6 sont patrimoniales et 2 sont protégées. Potentialités pour les odonates au niveau du bassin artificiel et potentialités pour les espèces patrimoniales et/ou protégées ubiquistes en périphérie de l'aire d'étude.

De manière générale, les habitats naturels en limite d'aire d'étude, sont de faible superficie et peu fonctionnels. Ils permettent probablement l'accueil d'une faune ordinaire.

# 5 Présentation du projet

En vue des JO Paris 2024, le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques (COJO) s'appuie sur Île-de-France Mobilités pour assurer l'organisation du transport des personnes accréditées (athlètes, STAFF, médias, etc.) et des spectateurs.

Un nombre d'environ 900 bus et cars a été identifié par le COJO pour permettre d'assurer les déplacements des personnes accréditées. Ces véhicules seront stationnés dans un centre opérationnel bus temporaire (COB). L'exploitation du dépôt commencera à partir du 1 mars 2024 et se terminera au 15 septembre 2024.

Un site potentiel, composé de trois parcelles, est identifié sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93). Il s'agit d'une portion de l'ancienne emprise de l'usine de production d'automobile PSA. Aujourd'hui, le site PSA est partagé en plusieurs secteurs :

- Secteur travaux SGP ;
- Secteurs bâtis en reconversion (portage EPFIF) ;
- Secteurs constitués d'anciennes zones de stockage des véhicules neufs, actuellement loués, secteurs qui intéressent la présente étude.

Les trois parcelles apparaissent intéressantes car elles se présentent aujourd'hui, et historiquement, comme de très vastes zones de parking, ce qui semble tout à fait approprié pour mettre en place un centre opérationnel bus temporaire.

IDFM est en cours de signature d'une convention d'occupation précaire d'une parcelle de 20 ha avec l'EPFIF.

Ce COB accueillera l'ensemble des fonctions nécessaires à la gestion du réseau des transports d'athlètes et du personnel associé pendant la période des JO et JP qui se dérouleront durant l'été 2024 :

- Remisage ;
- Exploitation ;
- Avitaillement et lavage des véhicules ;
- Maintenance.

Le COB sera éphémère, devra être fonctionnel et s'inscrire dans une démarche de développement durable.

# 6 Analyse des impacts et mesures ERC

## 6.1.1 QUALIFICATION DES IMPACTS BRUTS

Les impacts génériques du projet ne sont pas significatifs en raison du contexte anthropique du site. Les travaux concernent le remplacement des luminaires existants et la réfection de l'enrobé existant sans destruction des milieux naturels périphériques. Ces travaux constituant la phase chantier seront donc potentiellement à l'origine d'impacts relativement faibles sur la biodiversité et qui sont analysés par groupe dans la suite du document.

### 6.1.1.1 Impacts bruts sur la flore

Aucune espèce patrimoniale et/ou protégée n'a été recensée sur l'aire d'étude rapprochée. De plus, les milieux rencontrés ne sont pas propices à la présence des espèces patrimoniales et/ou protégées recensées par la bibliographie sur les communes concernées par le projet.

Ainsi, aucun impact brut n'est à prévoir sur la flore patrimoniales et/ou protégée.

### 6.1.1.2 Impacts bruts sur l'avifaune

La bibliographie recense 100 espèces protégées au niveau national et 68 considérées comme patrimoniales.

#### 6.1.1.2.1 Destruction d'individus

Durant la phase chantier, la destruction d'individus est liée majoritairement à la destruction de nids, la destruction d'œufs, de nichées ou de juvéniles qui peuvent avoir lieu lors de l'abattage des arbres notamment. Les collisions d'individus adultes avec les engins de chantier sont possibles mais restent extrêmement rares, du fait de la capacité de fuite des oiseaux.

L'impact de destruction d'individus ne concerne donc que les espèces nicheuses des milieux semi-ouverts et anthropiques sur les emprises travaux.

L'impact sur la destruction d'individu est **nul**.

#### 6.1.1.2.2 Perturbation d'individus

Dans le cadre de travaux, relativement peu d'études ont été menées pour connaître véritablement la sensibilité des oiseaux au bruit. Celle-ci semble dépendre de l'utilisation des zones, des espèces et des individus eux-mêmes. Le principal effet concerne toutefois la perturbation des oiseaux chanteurs durant la période de reproduction, le bruit couvrant les chants. La nidification est donc perturbée et le dérangement peut aller jusqu'à l'abandon du nid ou de la couvée.

À cette perturbation dû au bruit, s'ajoute également le dérangement par la circulation des engins et la fréquentation humaine lors de la phase chantier.

L'impact brut pour l'ensemble des espèces nicheuses durant la phase chantier est considéré comme **faible**.

#### 6.1.1.2.3 Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation

Pour l'ensemble des espèces du cortège des milieux semi-ouverts et anthropiques, les habitats présents sur l'aire d'étude peuvent servir d'habitats de reproduction, de repos et d'alimentation. Cependant, l'aire d'étude est fortement anthropisée et les milieux naturels présents sont très minoritaires.

L'impact brut sur ce cortège est considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.2.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

L'ensemble des espèces d'oiseaux ont une bonne capacité de déplacement. Ainsi, les travaux ne constitueront pas une barrière infranchissable au déplacement pour ce groupe.

- ➔ L'impact brut pour toutes les espèces d'oiseaux en phase travaux est donc considéré comme **Négligeable**.

#### 6.1.1.3 Impacts bruts sur les chiroptères

Au sein de l'aire d'étude, les 3 espèces identifiées en bibliographie ne sont potentiellement concernées que par des activités de chasse ou de transit.

##### 6.1.1.3.1 Destruction d'individus

En ce qui concerne la destruction d'individus et d'habitats de repos, ces impacts peuvent être particulièrement importants pour les chiroptères durant les deux périodes les plus sensibles de leur cycle biologique :

- La période d'hibernation : à ce moment, la destruction de gîte entraîne dans la majorité des cas une mortalité d'individus très importante. En effet, les chiroptères sont particulièrement vulnérables et peuvent très difficilement s'enfuir car ils sont en léthargie ;
- La période de reproduction : durant cette période, les juvéniles sont très exposés à la mortalité car ils ne maîtrisent pas encore le vol et ne peuvent donc pas s'enfuir.

- ➔ L'impact brut concernant les chiroptères est donc considéré comme **Négligeable**, compte-tenu de l'absence de gîtes avérés au sein de l'aire d'étude et l'absence de potentialités de gîtes.

##### 6.1.1.3.2 Perturbation d'individus :

Durant la phase travaux, des individus en transit et chasse pourront être dérangés par le bruit et la pollution lumineuse..

Néanmoins, l'impact sera limité par la disponibilité de zones refuges à proximité (nombreux boisements et territoires de chasse favorables) et par la forte capacité de fuite des chiroptères.

En ce qui concerne la perturbation vis-à-vis de la pollution lumineuse, que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation, l'éclairage artificiel est susceptible de déranger les individus durant leurs activités de chasse. Certaines espèces sont lucifuges et l'impact de la pollution lumineuse peut être plus importante pour celles-ci. Cependant, l'aire d'étude est déjà éclairée.

- ➔ L'impact brut sur les chiroptères est donc considéré comme **Faible**.

##### 6.1.1.3.3 Destruction d'habitats de chasse et de zones de transit (rupture des corridors)

Les habitats de chasse et transit ne sont pas nombreux au sein de l'aire d'étude qui est fortement artificialisée.

Compte-tenu de la présence d'un grand nombre d'habitats favorables à la chasse pour ce groupe aux abords de l'aire d'étude, et de la forte capacité de déplacement de ces espèces, l'impact brut est considéré comme **Négligeable**.

#### 6.1.1.3.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

Les taillis arbustifs et les haies peuvent représenter des axes de déplacement préférentiels pour les chiroptères.

Cependant, l'ensemble des espèces de chiroptères ont une bonne capacité de déplacement. Ainsi, les travaux ne constitueront pas une barrière infranchissable au déplacement pour ce groupe.

➔ L'impact brut pour toutes les espèces de chiroptères est donc considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.4 Impacts bruts sur les mammifères terrestres

Trois espèces patrimoniales sont identifiées d'après la bibliographie dont l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe tous deux protégés.

##### 6.1.1.4.1 Destruction d'individus

Le Lapin de Garenne a été identifié sur le site mais présente une bonne capacité de fuite. Des potentialités d'accueil sont présentes sur l'aire d'étude pour le Hérisson d'Europe notamment, de par la présence de haies. Cependant, cet habitat est marginal et peu représenté sur l'aire d'étude. L'Écureuil roux est susceptible de fréquenter ponctuellement le site également de par la proximité du Parc Robert Ballanger et des boisements alentours.

➔ L'impact brut pour les mammifères terrestres est considéré comme **Faible**.

##### 6.1.1.4.2 Perturbation d'individus :

L'émission de bruit, de vibrations, de poussières, la présence de personnels et l'ensemble des perturbations liées au chantier occasionnent un dérangement temporaire des individus présents sur place et à proximité.

➔ L'impact brut pour les mammifères terrestres est considéré comme **Faible**.

##### 6.1.1.4.3 Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation

Les habitats potentiels de reproduction, repos ou alimentation sont marginaux sur l'aire d'étude.

➔ L'impact brut pour les mammifères terrestres est donc considéré comme **Faible**.

##### 6.1.1.4.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

Les haies et les taillis arbustifs présents sur l'aire d'étude peuvent servir de corridor de déplacement aux mammifères terrestres. Cependant ces habitats ne représentent qu'une très faible proportion de l'aire d'étude dans un contexte anthropique.

➔ L'impact brut pour les mammifères terrestres est donc considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.5 Impacts bruts sur les amphibiens

Quatre espèces protégées sont recensées d'après la bibliographie.

##### 6.1.1.5.1 Destruction d'individus

Aucune espèce n'a été recensée sur l'aire d'étude. Le bassin artificiel peut présenter des potentialités pour les 4 espèces d'amphibiens protégés identifiées dans la bibliographie. Durant la phase travaux et

exploitation, la circulation des engins et des bus pourrait entraîner la destruction d'individus. Cependant, le site est déjà utilisé en tant que parking.

→ L'impact brut pour les amphibiens est donc considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.5.2 Perturbation d'individus :

L'émission de bruit, de vibrations, de poussières, la présence de personnels et l'ensemble des perturbations liées au chantier occasionnent un dérangement temporaire des individus présents sur place et à proximité.

→ L'impact brut pour les amphibiens est considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.5.3 Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation

Les habitats potentiels de reproduction, repos ou alimentation sont uniquement potentiels sur le bassin artificiel.

→ L'impact brut pour les amphibiens est donc considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.5.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

Les travaux n'entraînent qu'une faible rupture de connectivité écologique.

→ L'impact brut pour les amphibiens est donc considéré comme **Faible**.

### 6.1.1.6 Impacts bruts sur les reptiles

Seul 1 espèce protégée est identifiée d'après la bibliographie : le Lézard des murailles

#### 6.1.1.6.1 Destruction d'individus

Le Lézard des murailles est présent sur l'aire d'étude.

Les engins peuvent causer une destruction d'individus en gîte, en thermo régulation, ou de pontes dans les habitats, lors de travaux de suppression de végétation. Par ailleurs, les circulations d'engins en phase chantier peuvent induire un risque de mortalité routière par écrasement.

Les reptiles sont des espèces qui ont une capacité de fuite relativement importante

→ L'impact brut pour les reptiles est donc considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.6.2 Perturbation d'individus :

L'émission de bruit, de vibrations, de poussières, la présence de personnels et l'ensemble des perturbations liées au chantier occasionnent un dérangement temporaire des individus présents sur place et à proximité.

→ L'impact brut pour les reptiles est considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.6.3 Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation

Les habitats potentiels de reproduction, repos ou alimentation sont marginaux sur l'aire d'étude.

→ L'impact brut pour les reptiles est donc considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.6.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

Les reptiles utilisent les écotones comme les lisières pour se thermo-réguler et passer des milieux ensoleillés aux milieux abrités des prédateurs. L'aire d'étude présente peu de corridors de déplacements favorables aux reptiles.

→ L'impact brut pour les reptiles est donc considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.7 Impacts bruts sur les insectes

Seules 6 espèces patrimoniales ont été recensées d'après la bibliographie et aucune espèce protégée.

##### 6.1.1.7.1 Destruction d'individus

Durant les travaux, les engins peuvent causer une destruction d'adultes, de larves ou de pontes. Néanmoins, au regard des habitats impactés et des observations effectuées au sein de l'aire d'étude :

→ L'impact brut pour les insectes est considéré comme **Faible**.

##### 6.1.1.7.2 Perturbation d'individus :

La notion de dérangement est délicate à appréhender chez ce taxon. Il existe cependant une sensibilité à l'éclairage pour les espèces d'activité nocturne. L'aire d'étude étant en contexte anthropique, elle est soumise à un éclairage.

→ L'impact brut pour les insectes est considéré comme **Négligeable**.

##### 6.1.1.7.3 Destruction d'habitats

Il y a peu de potentialités pour des habitats favorables aux insectes sur l'aire d'étude.

→ L'impact brut pour les insectes est donc considéré comme **Faible**.

##### 6.1.1.7.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

L'aire d'étude présente peu de corridors de déplacements favorables aux insectes.

→ L'impact brut pour les insectes est donc considéré comme **Faible**.

#### 6.1.1.8 Synthèse des impacts bruts

Le tableau ci-après présente la synthèse des impacts bruts par groupe.

Tableau 6-1: Synthèse des impacts bruts

Groupe	Type d'impact	Niveau d'impact brut
Flore patrimoniale et/ou protégée	Destruction	Nul
Oiseaux	Destruction d'individus	Modéré
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Négligeable
Chiroptères	Destruction d'individus	Négligeable

Groupe	Type d'impact	Niveau d'impact brut
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible
Mammifères terrestres	Destruction d'individus	Faible
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Faible
Amphibiens	Destruction d'individus	Faible
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Faible
Reptiles	Destruction d'individus	Faible
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Faible
Insectes	Destruction d'individus	Faible
	Perturbation d'individus	Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Faible

## 6.1.2 MESURES D'ÉVITEMENT ET DE REDUCTION

## 6.1.2.1 ME01 : Évitement des zones sensibles en périphérie des parkings

Nom de la mesure : Évitement des zones sensibles en périphérie des parkings		Code mesure : E11a	
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>			
<b>Cible(s) de la mesure :</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Faune et flore		<input checked="" type="checkbox"/> Habitats Naturels	
<b>Liens avec d'autres mesures :</b>			
Sans objet			
<b>Coût estimatif</b>		Intégré au projet	
<b>Période de mise en œuvre</b>		Entre juillet et août	
<b>Durée</b>		2 mois	
<b>Fréquence</b>	Sans objet	<b>Occurrence (selon fréquence définie)</b>	
 <b>Description de la mesure</b>			
Cette mesure a pour objectif l'évitement maximal des impacts sur les enjeux écologiques identifiées au sein des emprises (faune, flore, habitats, zones humides...).			
 <b>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance</b>			
Cette mesure permettra d'éviter les zones sensibles identifiées par CDC Biodiversité. Ainsi, les travaux prévus pour le développement du centre opérationnel de bus ne se concentreront que sur l'enrobé déjà existant. Les espaces naturels limitrophes ne seront pas impactés.			
 <b>Modalités de suivi de la mesure</b>			
La bonne mise en œuvre de la mesure et son respect seront contrôlés dans le cadre du suivi environnemental du chantier par un expert écologue. Il veillera à l'absence d'impact du dépôt de bus sur les milieux naturels périphériques.			
			

## 6.1.2.2 MR01 : Balisage des zones sensibles

Nom de la mesure : Balisage des zones sensibles		Code mesure : R11c	
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>			
<b>Cible(s) de la mesure :</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Faune et flore		<input checked="" type="checkbox"/> Habitats Naturels	
<b>Liens avec d'autres mesures :</b>			
Sans objet			
<b>Coût estimatif</b>		Intégré au projet	
<b>Période de mise en œuvre</b>		Entre juillet et août	
<b>Durée</b>		2 mois	
<b>Fréquence</b>	Sans objet	<b>Occurrence (selon fréquence définie)</b>	
<b>Description de la mesure</b>			
<p>Cette mesure vise à limiter l'emprise des travaux au strict nécessaire et interdire la circulation et les dégradations dans les secteurs sensibles situés hors emprise projet par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'installation de structures permettent la mise en défens des secteurs à enjeux écologiques qu'il convient de protéger. Pour ce faire, des clôtures de chantier seront disposées au niveau des secteurs qui ne seraient pas déjà protégés.</li> </ul>			
<b>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance</b>			
<p>Cette mesure devra impérativement être mise en œuvre en amont des travaux afin d'éviter les dommages sur les habitats, habitats d'espèces et espèces protégées et/ou patrimoniales. En amont de l'accueil des bus, une vérification des zones non mis en défens devra être réalisée pour mettre en place les clôtures et éviter l'impact sur les milieux naturels.</p>			
<b>Modalités de suivi de la mesure</b>			
<p>Un suivi de la mesure tout au long de l'exploitation devra être réalisé par une personne dédiée au suivi environnemental du dépôt</p>			
			

### 6.1.2.3 MR02 : Dispositif de limitation des pollutions

Un dispositif de limitation des pollutions sera mis en place comme décrit dans la fiche assainissement.

## 6.1.2.4 MR03 : Adaptation des modalités de circulation

Nom de la mesure : Adaptation des modalités de circulation		Code mesure : R11a	
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>			
<b>Cible(s) de la mesure :</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Faune et flore		<input checked="" type="checkbox"/> Habitats Naturels	
<b>Liens avec d'autres mesures :</b>			
Sans objet			
<b>Coût estimatif</b>			
<b>Période de mise en œuvre</b>		Durant toute la durée d'exploitation	
<b>Durée</b>			
<b>Fréquence</b>	Sans objet	<b>Occurrence (selon fréquence définie)</b>	
 <b>Description de la mesure</b>			
<p>La mesure concerne la définition des modalités de circulation des engins au sein de l'aire d'étude durant la phase travaux et exploitation, afin de réduire les impacts sur les espèces protégées et leurs habitats.</p> <p>Les engins peuvent générer des impacts et des nuisances pouvant conduire à une altération/destruction d'habitats et à la perturbation/dérangement des espèces.</p> <p>En effet, outre les pollutions éventuelles par les hydrocarbures ou huiles, le passage répété des engins peut être responsable de l'altération des habitats par destruction de la flore.</p> <p>En fonction du type de travaux et de la vitesse de circulation des engins, des émissions de poussières sont remises en suspension dans l'air et peuvent, en fonction des conditions météorologiques, être transportées à distance des emprises projet. Ces poussières sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur les espèces faunistiques et floristiques, sur les milieux aquatiques/zones humides (turbidité, qualité de l'eau, atterrissement).</p> <p>Enfin, les véhicules sont une source non négligeable de bruits et de vibrations qui peuvent perturber les espèces à proximité de l'aire d'étude.</p>			
 <b>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance</b>			
<p>Avant le démarrage de la phase d'exploitation du parking, un plan et des modalités de circulation sont définis. Il devra être suivi durant toute la durée d'exploitation du site.</p> <p>L'ensemble des entreprises qui interviendront sur le COB doit se conformer à ce plan.</p>			

<b>Nom de la mesure : Adaptation des modalités de circulation</b>	<b>Code mesure : R11a</b>
<b>Maître d’Ouvrage : IDFM</b>	
<p>Ce plan de circulation doit proposer des itinéraires permettant aux véhicules d'accéder aux différentes zones tout en réduisant au maximum les circulations aux abords des milieux naturels périphériques.</p> <p>Les modalités de circulation doivent également permettre de réduire les incidences, ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la vitesse de circulation est limitée à 20 km/h afin de réduire la perturbation des espèces (bruits, vibrations, poussières) ;</li> <li>• le sens de circulation est défini afin d'éviter le croisement des véhicules qui pourrait occasionner des accidents, des pollutions ou un empiètement sur les milieux naturels à côté des cheminements préalablement définis.</li> </ul>	
 <b>Modalités de suivi de la mesure</b>	
<p>La bonne mise en œuvre de la mesure en amont, et pendant la durée de l'exploitation est assurée dans le cadre d'un suivi par la maîtrise d'ouvrage.</p>	
	

## 6.1.2.5 MR04 : Limitation des nuisances envers la faune

Nom de la mesure : Limitation des nuisances envers la faune		Code mesure : R21k	
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>			
<b>Cible(s) de la mesure :</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Faune et flore		<input checked="" type="checkbox"/> Habitats Naturels	
<b>Liens avec d'autres mesures :</b>			
Sans objet			
<b>Coût estimatif</b>		0 0	
<b>Période de mise en œuvre</b>		Durant toute la durée d'exploitation	
<b>Durée</b>			
<b>Fréquence</b>	Sans objet	<b>Occurrence (selon fréquence définie)</b>	
 <b>Description de la mesure</b>			
<p>Les lumières et les éclairages constituent une source de perturbation importante notamment pour les chiroptères et l'avifaune. En effet, certaines espèces sont lucifuges et la présence de lumière peut constituer un bouclier lumineux répulsif pour ces espèces, qui se reportent alors sur d'autres zones accessibles engendrant alors une dépense énergétique augmentée, un report sur des zones de chasse plus éloignées et potentiellement moins riches...). Concernant les oiseaux, la pollution lumineuse peut engendrer des modifications comportementales (chant la nuit par exemple, bouleversement du rythme biologique), la désertion de certains lieux trop éclairés par les espèces nocturnes, ou perturber la migration ou l'envol des jeunes.</p> <p>A l'inverse, d'autres espèces peuvent être attirées par la lumière, concentrant ainsi une quantité conséquente d'individus dans une aire restreinte (insectes nocturnes notamment). Ces concentrations peuvent également affecter d'autres espèces dans les relations proies-prédateurs et alors modifier les peuplements présents.</p> <p>Cette mesure vise donc à limiter cette pollution lumineuse en évitant au maximum les éclairages de nuit et en adaptant ceux qui ne peuvent pas totalement être supprimés.</p> <p>Au-delà du bénéfice strict sur la biodiversité, cette mesure s'inscrit également dans le cadre de la lutte contre le gaspillage énergétique.</p>			
 <b>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance</b>			

<p><b>Nom de la mesure : Limitation des nuisances envers la faune</b></p>	<p><b>Code mesure : R21k</b></p>
<p><b>Maître d’Ouvrage : IDFM</b></p>	
<p>Le projet prévoit le remplacement de certains luminaires existants non fonctionnels pour assurer la sécurité des usagers du parking et les modalités de circulation Les dispositions suivantes seront prises afin de réduire cet impact de l'éclairage sur la faune (chiroptères, avifaune) en phase d'exploitation du parking pendant la durée des Jeux Olympiques:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neutraliser les projecteurs éclairant au-delà des zones de circulation concernées. Les milieux naturels ne seront pas éclairés;</li> <li>• Utiliser la bonne quantité de lumière (ajuster la puissance en fonction des besoins réels) ;</li> <li>• Utiliser des lampes peu impactantes : les lampes au sodium basse pression ont des propriétés intéressantes pour limiter les impacts ;</li> <li>• Éclairer du haut vers le bas,</li> <li>• Limiter la plage horaire d'éclairage au strict nécessaire</li> </ul>	
<p> <b>Modalités de suivi de la mesure</b></p>	
<p>Vérification du respect de la mesure par le responsable environnement du site.</p>	
<p style="text-align: right;"></p>	

## 6.1.3 QUALIFICATION DES IMPACTS RESIDUELS

Tableau 6-2: Niveaux d'impacts résiduels après application des mesures

Groupe	Type d'impact	Niveau d'impact brut	Mesures	Niveau d'impact résiduel
Flore patrimoniale et/ou protégée	Destruction	Nul	ME01 MR01 MR02	Nul
Oiseaux	Destruction d'individus	Modéré	ME01 MR01 MR03 MR04	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible		Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Négligeable		Négligeable
Chiroptères	Destruction d'individus	Négligeable	ME01 MR01 MR03 MR04	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Négligeable		Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible		Négligeable
Mammifères terrestres	Destruction d'individus	Faible	ME01 MR01 MR03 MR04	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible		Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible		Négligeable
Amphibiens	Destruction d'individus	Faible	ME01	Négligeable

Groupe	Type d'impact	Niveau d'impact brut	Mesures	Niveau d'impact résiduel
	Perturbation d'individus	Faible	MR01	Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible	MR03	Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible		Négligeable
Reptiles	Destruction d'individus	Faible	ME01 MR01 MR03	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible		Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible		Négligeable
Insectes	Destruction d'individus	Faible	ME01 MR01 MR03 MR04	Négligeable
	Perturbation d'individus	Négligeable		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible		Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible		Négligeable

## 7 Conclusion

Les enjeux identifiés sur l'aire d'étude sont faibles à modérés et concernent seulement les milieux naturels périphériques au parking, de faibles surfaces.

Compte tenu de la durée, de nature des travaux (réfection d'une partie de l'enrobé, mise en place d'une station temporaire de lavage de bus connectée au réseau d'assainissement, changement de certains luminaires) et de leurs localisations sur le parking déjà existant, l'impact du projet sur les espèces patrimoniales et/ou protégées est négligeable en phase chantier et exploitation après mesure d'évitement et de réduction.

Ainsi, aucune demande de dérogation pour la destruction d'habitats d'espèces ou d'individus, pour la perturbation ou la dégradation des continuités écologiques n'est requise dans le cadre de ce projet.

**CDC** BIODIVERSITÉ



102, rue Réaumur  
75002 PARIS  
T. +33 (0)1 80 40 15 00

[contact@cdc-biodiversite.fr](mailto:contact@cdc-biodiversite.fr)

[www.cdc-biodiversite.fr](http://www.cdc-biodiversite.fr)

SAS au capital de 17 475 000 euros  
RCS Paris 501 639 587  
Siret 501 639 587 00028 - APE 6420Z  
N° TVA Intracom. FR51501639587

NOTICE ENVIRONNEMENTALE JOINTE A LA DEMANDE D'EXAMEN CAS-PAR-CAS POUR LE PROJET COB JO 2024 A AULNAY-SOUS-BOIS



## APPROBATION

Version	Nom		Fonction	Date	Visa
1	Rédaction	HUVENT ALIX	Chargée d'études	21/09/2022	
	Vérification	TREMBLAY Pierre	Adjoint équipe environnement	26/10/2022	
2	Rédaction	HUVENT ALIX	Chargée d'études	12/12/2022	
	Vérification	TREMBLAY Pierre	Adjoint équipe environnement	14/12/2022	



## TABLE DES MATIERES

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>			
<b>1.1</b>	<b>PREAMBULE</b>	<b>5</b>			
1.1.1	OBJET DU PRESENT DOCUMENT	5			
1.1.2	CONTEXTE DU PROJET	5			
<b>1.2</b>	<b>DEMANDEUR ET AUTEUR DU DOCUMENT</b>	<b>5</b>			
1.2.1	NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR	5			
1.2.2	AUTEURS DU DOCUMENT	5			
<b>1.3</b>	<b>ORGANISATION GENERALE DU PRESENT DOCUMENT</b>	<b>5</b>			
1.3.1	ANNEXE OBLIGATOIRES-ARTICLE 8.1 DU CERFA	5			
1.3.2	CORRESPONDANCE ENTRE LES PARTIES DU FORMULAIRE CERFA ET LES CHAPITRES DE LA NOTICE ENVIRONNEMENTALE	6			
<b>2.</b>	<b>PRESENTATION DU PROJET DE REALISATION D'UN CENTRE OPERATIONNEL DE BUS</b>	<b>6</b>			
<b>2.1</b>	<b>LOCALISATION</b>	<b>6</b>			
<b>2.2</b>	<b>SITUATION CADASTRALE</b>	<b>7</b>			
<b>2.3</b>	<b>PHOTOGRAPHIES DU SITE</b>	<b>8</b>			
<b>2.4</b>	<b>USAGE ACTUEL DU SITE</b>	<b>9</b>			
<b>2.5</b>	<b>DESCRIPTION DES TRAVAUX</b>	<b>9</b>			
2.5.1	LOT N°1 – BATIMENTS MODULAIRES PROVISOIRES (BMP)	9			
2.5.2	LOT N°2 – INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS	9			
2.5.2.1	Travaux de voirie :	9			
2.5.2.2	Travaux d'équipements	10			
2.5.2.3	Travaux de réseaux enterrés	10			
<b>2.6</b>	<b>ACTIVITE ET FONCTIONNEMENT DANS SA PHASE EXPLOITATION</b>	<b>10</b>			
2.6.1	DIMENSIONNEMENT DU PARC DE MATERIEL ROULANT	11			
2.6.1.1	Motorisation	11			
2.6.1.2	Gabarits dimensionnants	11			
<b>2.7</b>	<b>PRINCIPES D'ORGANISATION</b>	<b>11</b>			
2.7.1	DEFINITION DES POLES	11			
2.7.1.1	Zone de remisage	13			
2.7.1.2	Les équipements d'avitaillement	13			
2.7.1.3	Les Équipements de lavage	13			
2.7.1.4	L'Exploitation assurant les prises de services et gestion du réseau	13			
2.7.1.5	La Maintenance, permettant les fonctions de maintenance et de réparation des véhicules	13			
2.7.1.6	Les Locaux communs aux différents exploitants.	14			
<b>3.</b>	<b>MILIEU NATUREL</b>	<b>15</b>			
<b>3.1</b>	<b>METHODOLOGIE</b>	<b>15</b>			
<b>3.2</b>	<b>ENJEUX ECOLOGIQUES</b>	<b>15</b>			
3.2.1	ZONAGES	15			
3.2.1.1	Zonages d'inventaire du patrimoine naturel	15			
3.2.1.2	Zonages réglementaires	15			
3.2.1.2.1	Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)	15			
3.2.1.2.2	Site Natura 2000	15			
3.2.1.2.3	Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)	16			
3.2.1.2.4	Réserves Naturelles Régionales et Nationales	16			
3.2.1.2.5	Parcs naturels Régionaux	16			
3.2.1.2.6	Espaces Naturels Sensibles (ENS)	16			
3.2.1.2.7	Conclusion	16			
3.2.2	ÉTAT INITIAL FAUNE ET FLORE : ANALYSE BIBLIOGRAPHIQUE ET PRE DIAGNOSTIC ECOLOGIQUE	16			
3.2.2.1	Analyse bibliographique	16			
3.2.2.1.1	Flore	16			
3.2.2.1.2	Insectes	16			
3.2.2.1.3	Amphibiens	17			
3.2.2.1.4	Reptiles	17			
3.2.2.1.5	Avifaune	17			
3.2.2.1.6	Mammifères (hors chiroptères)	17			
3.2.2.1.7	Chiroptères	17			
3.2.2.1.8	Espèces patrimoniales et/ou protégées potentielles sur l'aire d'étude	17			
3.2.2.2	Pré diagnostic écologique :	17			
3.2.2.2.1	Contexte de la visite de terrain	17			
3.2.2.2.2	Conclusion sur le pré diagnostic écologique	17			
3.2.3	CONTINUITES ECOLOGIQUES	18			
3.2.3.1	Concepts et réglementation	18			
3.2.3.2	Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France	18			
3.2.3.3	Schéma Directeur Régionale d'Ile-de-France	18			
3.2.3.4	Continuité écologique à l'échelle locale	18			
3.2.4	ENJEUX ZONES HUMIDES	19			
3.2.4.1	Analyse bibliographique	19			
3.2.4.2	Pré-diagnostic écologique	19			
3.2.5	CONCLUSION SUR LES ENJEUX ECOLOGIQUES	19			
<b>3.3</b>	<b>ANALYSE DES IMPACTS ET MESURES ERC</b>	<b>20</b>			
3.3.1	QUALIFICATION DES IMPACTS BRUTS	20			
3.3.1.1	Impacts bruts sur la flore	20			
3.3.1.2	Impacts bruts sur la zone humide	20			
3.3.1.3	Impacts bruts sur l'avifaune	20			
3.3.1.3.1	Destruction d'individus	20			
3.3.1.3.2	Perturbation d'individus	21			
3.3.1.3.3	Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation	21			
3.3.1.3.4	Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques	21			
3.3.1.4	Impacts bruts sur les chiroptères	21			
3.3.1.4.1	Destruction d'individus	21			
3.3.1.4.2	Perturbation d'individus :	21			
3.3.1.4.3	Destruction d'habitats de chasse et de zones de transit (rupture des corridors)	21			
3.3.1.4.4	Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques	21			
3.3.1.5	Impacts bruts sur les mammifères terrestres	21			
3.3.1.5.1	Destruction d'individus	21			
3.3.1.5.2	Perturbation d'individus :	21			
3.3.1.5.3	Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation	21			
3.3.1.5.4	Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques	22			
3.3.1.6	Impacts bruts sur les amphibiens	22			
3.3.1.6.1	Destruction d'individus	22			
3.3.1.6.2	Perturbation d'individus :	22			

3.3.1.6.3	Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation	22
3.3.1.6.4	Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques	22
3.3.1.7	Impacts bruts sur les reptiles	22
3.3.1.7.1	Destruction d'individus	22
3.3.1.7.2	Perturbation d'individus :	22
3.3.1.7.3	Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation	22
3.3.1.7.4	Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques	22
3.3.1.8	Impacts bruts sur les insectes	22
3.3.1.8.1	Destruction d'individus	22
3.3.1.8.2	Perturbation d'individus :	22
3.3.1.8.3	Destruction d'habitats	22
3.3.1.8.4	Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques	22
3.3.1.9	Synthèse des impacts bruts	22
<b>3.4</b>	<b>MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION</b>	<b>23</b>
3.4.1.1	ME01 : Évitement des zones sensibles en périphérie des parkings	23
3.4.1.2	: Balisage des zones sensibles	24
3.4.1.3	Dispositif de limitation des pollutions	24
3.4.1.4	Adaptation des modalités de circulation	24
3.4.1.5	MR04 : Limitation des nuisances envers la faune	25
<b>3.5</b>	<b>QUALIFICATION DES IMPACTS RÉSIDUELS</b>	<b>26</b>
<b>4.</b>	<b>MILIEU PHYSIQUE</b>	<b>27</b>
<b>4.1</b>	<b>CONTEXTE GÉOLOGIQUE</b>	<b>27</b>
4.1.1	ÉTAT INITIAL	27
4.1.2	IMPACT DU PROJET	27
<b>4.2</b>	<b>RISQUES GÉOLOGIQUES</b>	<b>27</b>
4.2.1	ÉTAT INITIAL	27
4.2.1.1	Risque sismique	27
4.2.1.2	Risque de présence de cavités	27
4.2.1.3	Aléas liés au retrait-gonflement des argiles	27
4.2.1.4	Risque lié à la présence de gypse dans le sous-sol	27
4.2.2	IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIÉES	28
<b>4.3</b>	<b>EAUX SOUTERRAINES</b>	<b>28</b>
4.3.1	ÉTAT INITIAL	28
4.3.1.1	Zonage administratif	28
4.3.1.2	Aspects réglementaires	28
4.3.1.3	Nappe phréatique du secteur d'étude	28
4.3.1.4	Usage des eaux souterraines	29
4.3.1.5	Aléa remontée de nappe	29
4.3.1.6	Pollution des sols et eaux souterraines	29
4.3.1.7	Vulnérabilité intrinsèque des ressources en eaux	30
4.3.2	IMPACTS DU PROJET	30
4.3.3	MESURES ASSOCIÉES	30
<b>4.4</b>	<b>EAUX SUPERFICIELLES</b>	<b>31</b>
4.4.1	ÉTAT INITIAL	31
4.4.1.1	Réseau hydrographique et hydrologie	31
4.4.1.2	Aléa inondation	31
4.4.1.3	Impacts du projet et mesures associées	31

4.4.2	EAUX PLUVIALES ET ASSAINISSEMENT	31
4.4.2.1	Le fonctionnement de l'assainissement actuel	31
4.4.2.2	Plan Local d'Urbanisme (PLU)	32
4.4.2.3	Assainissement en phase exploitation du projet	32
<b>5.</b>	<b>PAYSAGE ET PATRIMOINE</b>	<b>33</b>
<b>5.1</b>	<b>PAYSAGE</b>	<b>33</b>
<b>5.2</b>	<b>PATRIMOINE</b>	<b>33</b>
<b>5.3</b>	<b>ARCHEOLOGIE</b>	<b>33</b>
<b>5.4</b>	<b>IMPACT DU PROJET</b>	<b>33</b>
<b>6.</b>	<b>MILIEU HUMAIN</b>	<b>34</b>
<b>6.1</b>	<b>ÉTUDE DES IMPACTS DE L'INSTALLATION D'UN DÉPÔT DE BUS TEMPORAIRE POUR LE TRANSPORT DES ACCRÉDITÉS SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET ANALYSE DU FONCTIONNEMENT INTERNE DU SITE</b>	<b>34</b>
6.1.1	DONNÉES D'ENTRÉES	34
6.1.2	SITUATION ACTUELLE	35
6.1.2.1	Août 2022-Pointe du matin	35
6.1.2.2	Août 2022-Pointe du soir	35
6.1.2.3	Septembre 2022-Pointe du matin	36
6.1.2.4	Septembre 2022-Pointe du soir	36
6.1.3	CONDITIONS DE CIRCULATION	37
6.1.3.1.1	Conditions de circulation pour le jour de compétitions des Jeux olympiques (août 2024)	37
6.1.3.1.2	Conditions de circulation pour le jour de compétitions des Jeux paralympiques (septembre 2024)	38
6.1.4	SCHEMA DE CIRCULATION	39
6.1.4.1	Schémas de circulation des bus	39
6.1.4.2	Schémas de circulation des véhicules privés chauffeurs	40
6.1.4.3	Conditions de circulation	40
<b>6.2</b>	<b>ENVIRONNEMENT SONORE</b>	<b>41</b>
6.2.1	ÉTAT INITIAL	41
6.2.2	IMPACTS DU PROJET ET MESURES	42
<b>6.3</b>	<b>QUALITÉ DE L'AIR</b>	<b>43</b>
6.3.1	ÉTAT INITIAL	43
6.3.1.1	Sources d'émission	43
6.3.1.2	Bilan de la qualité de l'air de la zone d'étude	43
6.3.2	IMPACTS DU PROJET ET MESURES	44
<b>7.</b>	<b>INCIDENCES CUMULÉES AVEC LES AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVÉS</b>	<b>45</b>
<b>7.1</b>	<b>IDENTIFICATION DES PROJETS EXISTANTS OU CONNUS</b>	<b>45</b>
<b>7.2</b>	<b>ÉVALUATION DES INCIDENCES CUMULÉES</b>	<b>46</b>
<b>8.</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>46</b>
<b>AUTOÉVALUATION</b>		<b>47</b>

**1. INTRODUCTION**

**1.1 Préambule**

**1.1.1 Objet du présent document**

Le présent dossier constitue la notice environnementale qui accompagne le formulaire CERFA n° 14734\*03 de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact, prévue par l'article R. 122-3 du Code de l'environnement, portant sur le projet de développement d'un centre Opérationnel de Bus (COB) temporaire, dans le cadre des JO 2024.

**1.1.2 Contexte du projet**

En vue des JO Paris 2024, le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques (COJO) s'appuie sur Île-de-France Mobilités pour assurer l'organisation du transport des personnes accréditées (athlètes, STAFF, médias, etc.) et des spectateurs.

Le transport des personnes accréditées relève un volet sécuritaire particulier et c'est pour cela qu'Île-de-France Mobilités doit étudier les caractéristiques et le coût des équipements à prévoir.

Un nombre d'environ 900 bus et cars a été identifié par le COJO pour permettre d'assurer les déplacements des personnes accréditées. Ces véhicules seront stationnés dans un centre opérationnel bus temporaire (COB). L'exploitation du dépôt commencera à partir du 1 mars 2024 et se terminera au 15 septembre 2024.

Un site potentiel, composé de trois parcelles, est identifié sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93). Il s'agit d'une portion de l'ancienne emprise de l'usine de production d'automobile PSA. Aujourd'hui, le site PSA est partagé en plusieurs secteurs :

- Secteur travaux SGP ;
- Secteurs bâtis en reconversion (portage EPFIF) ;
- Secteurs constitués d'anciennes zones de stockage des véhicules neufs, actuellement loués, secteurs qui intéressent la présente étude.

Les trois parcelles apparaissent intéressantes car elles se présentent aujourd'hui, et historiquement, comme de très vastes zones de parking, ce qui semble tout à fait approprié pour mettre en place un centre opérationnel bus temporaire.

Le terrain pour le COB éphémère des JO Paris 2024 est un ancien site du groupe CAT. IDFM est en cours de signature d'une convention d'occupation précaire d'une parcelle de 19,2ha.

Ce COB accueillera l'ensemble des fonctions nécessaires à la gestion du réseau des transports d'athlètes et du personnel associé pendant la période des JO et JP qui se dérouleront durant l'été 2024 :

- Remisage ;
- Exploitation ;
- Avitaillement et lavage des véhicules ;
- Maintenance.

**Le COB sera éphémère, devra être fonctionnel et s'inscrire dans une démarche de développement durable.**

**1.2 Demandeur et auteur du document**

**1.2.1 Nom et adresse du demandeur**

Le présent dossier est présenté par :



41 rue de Châteaudun 75009 Paris

**1.2.2 Auteurs du document**

Pour la réalisation de ce dossier, IDFM s'est appuyé sur SYSTRA France.

Les principaux auteurs et contributeurs à la notice environnementales sont :

- Alix HUVENT (Chargée d'études environnementales – SYSTRA) ;
- Pierre TREMBLAY (Responsable équipe environnement – SYSTRA).

Le pré-diagnostic écologique et l'étude des analyses des impacts et mesures ERC ont été réalisés par EGIS et CDC biodiversité.

L'étude de circulation et l'analyse des impacts de l'installation d'un dépôt bus temporaire pour le transport des accrédités sur la circulation et du fonctionnement interne du site ont été réalisées par la société EGIS.

**1.3 Organisation générale du présent document**

La présente notice environnementale constitue l'annexe volontairement transmise par le Maître d'ouvrage indiquée en **partie 8.2 du formulaire CERFA**.

Elle comporte une présentation du projet détaillée et une analyse des principaux enjeux et impacts environnementaux présentés comme suit :

- L'état initial et les enjeux environnementaux ;
- Les impacts environnementaux et les mesures associées le cas échéant.

**1.3.1 Annexe obligatoires-article 8.1 du CERFA**

Le tableau ci-après précise la localisation des annexes obligatoires prévues à l'article 8.1 du formulaire CERFA.

N° Annexe obligatoire	Localisation dans la présente notice
2 – Plan de situation au 1/25 000	Annexe 2
3 – Au moins deux photographies datées et localisées	Annexe 3

4 – Plan du projet	Annexe 4
5 – Plan des abords du projet	Annexe 5
6 – Analyse des incidences au titre de Natura 2000	Annexe 6

**1.3.2 Correspondance entre les parties du formulaire CERFA et les chapitres de la notice environnementale**

Le tableau ci-après établit la correspondance entre les éléments de cette annexe et les parties du formulaire CERFA auxquelles elles se rattachent.

Chapitre de la notice environnementale	Partie du formulaire CERFA correspondante
Introduction	4.1 Nature du projet 4.2 Objectifs du projet 4.6 Localisation 4.7 Modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant
Présentation du projet	4.3 Description du projet en phase travaux et exploitation 4.5 Dimensions du projet
Milieu naturel	5. Sensibilité environnementale de la zone 6. Impacts potentiels du projet
Milieu physique	
Infrastructure de transport	

**2. PRESENTATION DU PROJET DE REALISATION D'UN CENTRE OPERATIONNEL DE BUS**

**2.1 Localisation**

Le site d'étude est localisé à Aulnay-sous-Bois, en Seine-Saint-Denis (93).



Illustration 1. Site d'Aulnay-sous-Bois (93). Source : Géoportail, traitement SYSTRA.

Le site se compose de trois lots, le lot B, D et E anciennement occupés pour du stockage de véhicules et un espace de bureaux/garage.

Ces lots se situent à proximité d'axes routiers structurants, de zones industrielles ou commerciales et de zones de chantiers. La superficie totale du site d'étude est de 20.3 ha, répartis sur 13ha (lot B), 6ha (lot D), 1,3ha (lot E).

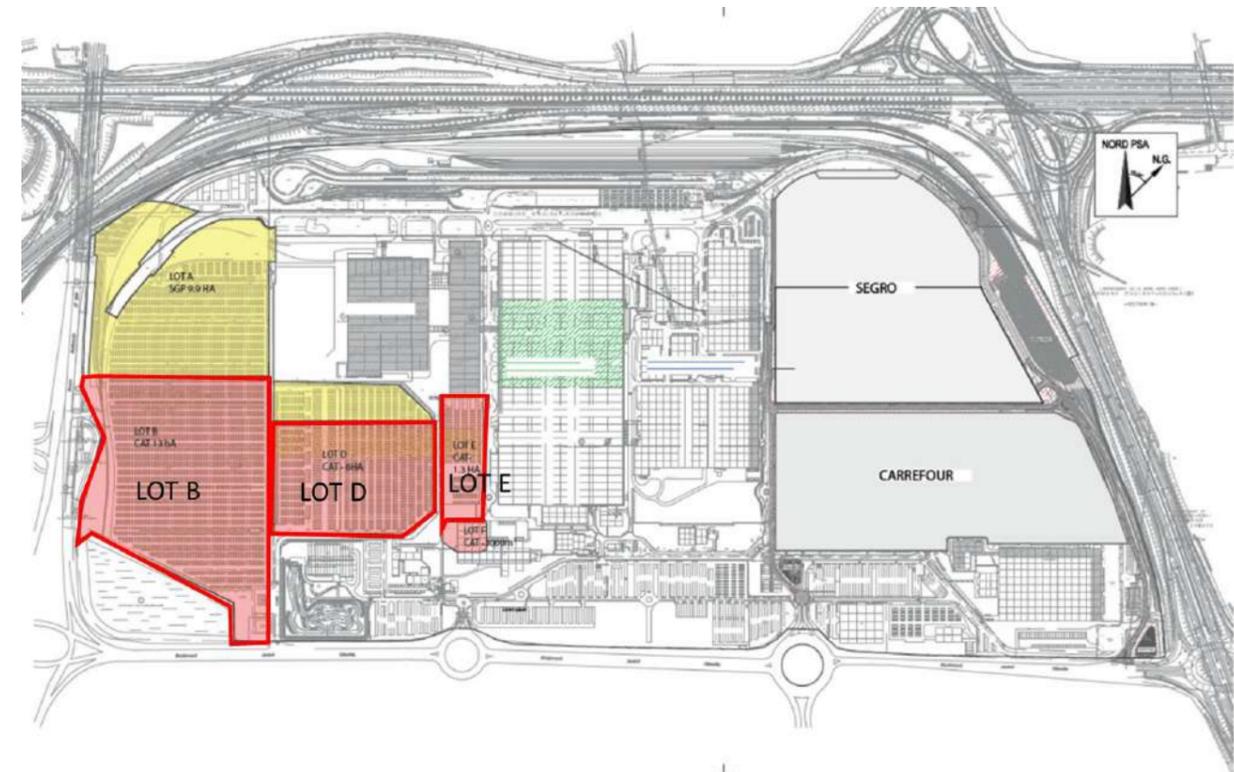


Illustration 2. Vue générale du site. Source : propriétaire EPFIF

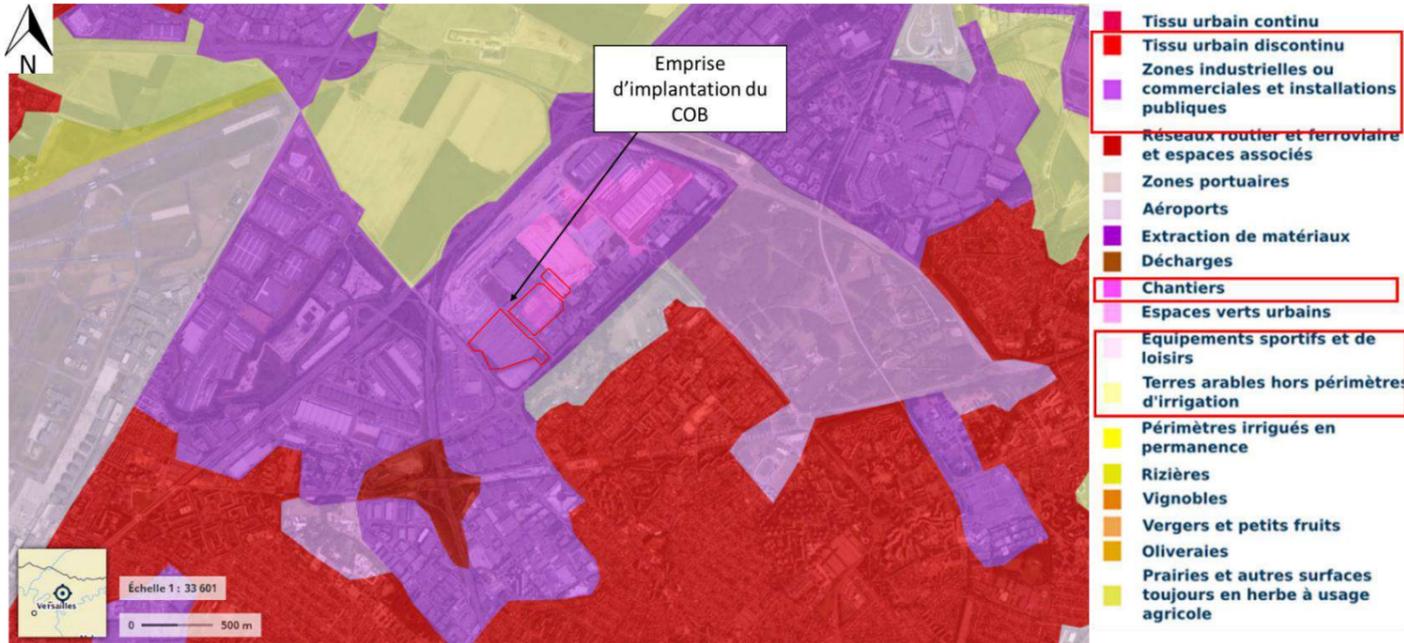


Illustration 3. Occupation du sol. Source : Corine Land Cover, traitement : SYSTRA

4 entrées desservent le site :

- P0 : desservant l'emprise du futur COB et MA France ;
- P1 : desservant un équipement sportif, un centre de karting et zone de stationnement poids Lourds ;
- P3 : desservant les sociétés Chronopost, Carrefour pour leurs flux logistiques poids Lourds ;
- P6 : desservant le chantier de SGP.

Une voie interne relie P1 à P3.

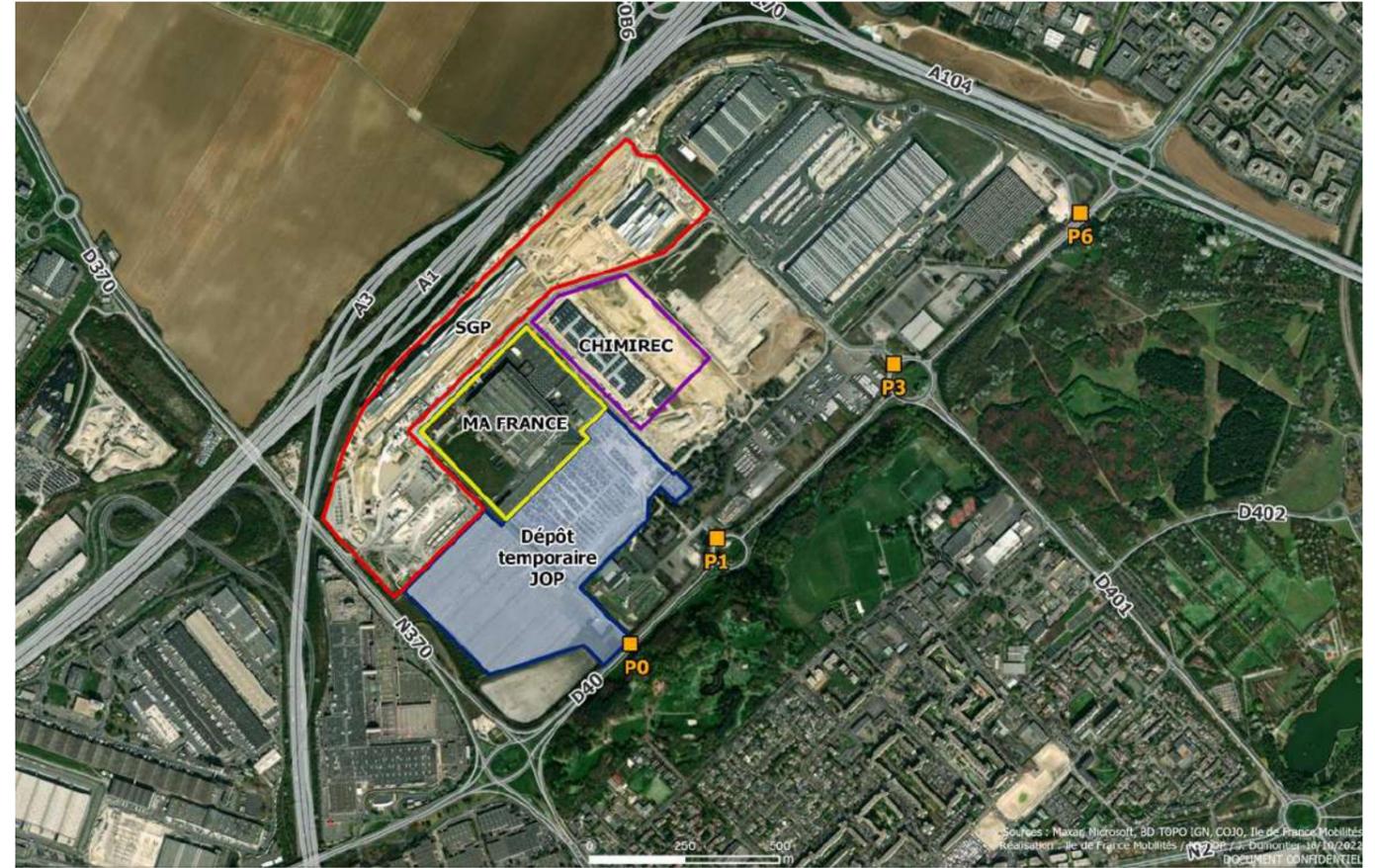


Illustration 4. Situation géographique. Source : IDFM

## 2.2 Situation cadastrale

Le projet de réalisation de COB traverse plusieurs parcelles cadastrales.



Illustration 5. Représentation des parcelles cadastrales concernées (lots B, D, E). Source : Géoportail, traitement : SYSTRA

**2.3 Photographies du site**

Les photographies du site, ci-après correspondent à l'annexe 3 du formulaire CERFA.

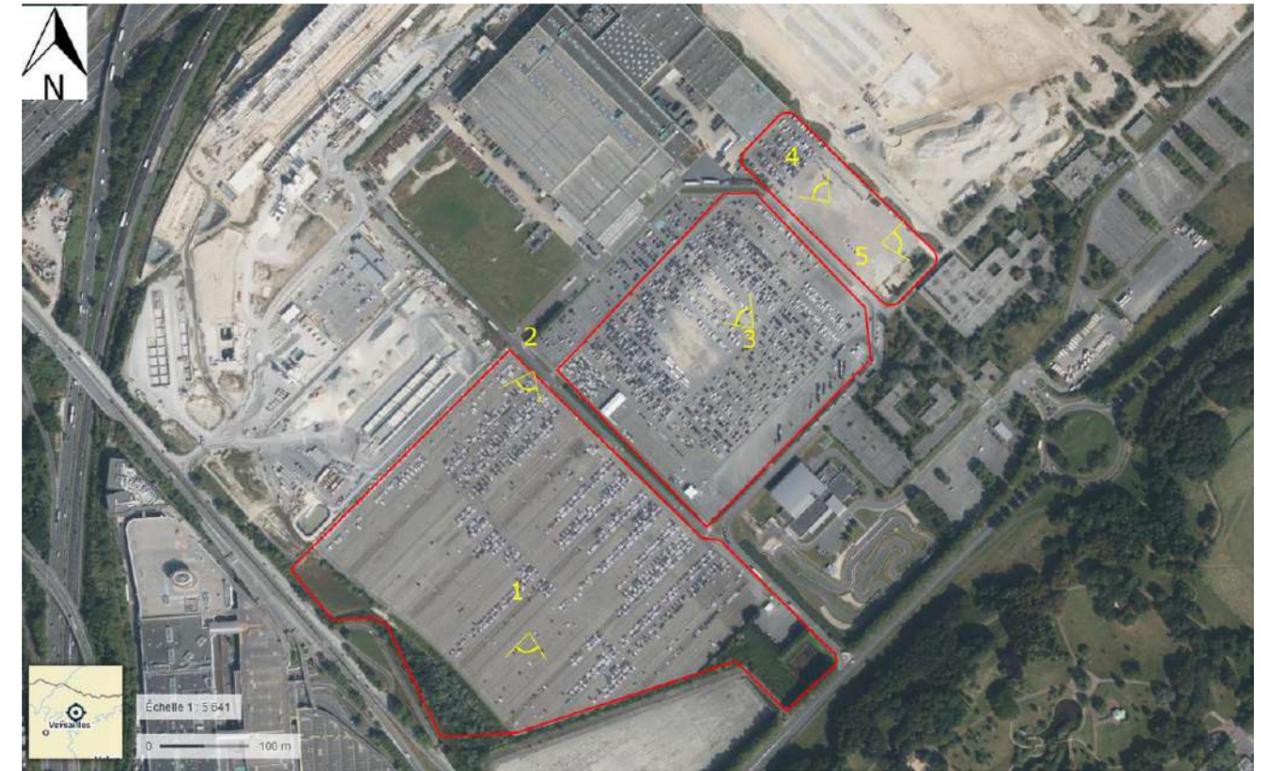


Illustration 6. Localisation des photographies du site. Source : Géoportail, traitement : SYSTRA

Le tableau ci-après présente les parcelles concernées par le projet :

**Liste des parcelles cadastrales concernées par le projet**

Lot	Commune	Section	Numéro	Surface cadastrée (m <sup>2</sup> )
B	Aulnay-sous-Bois	DH	0107	13 ha
			0104	
			0073	
			0050	
			0105	
			0106	
D	Aulnay-sous-Bois	DI	0055	6 ha
E	Aulnay-sous-Bois	DI	0055	1,3 ha





Illustration 7. Photos 1,2,3,4 et 5 du site. Source : SYSTRA (août 2022)

## 2.4 Usage actuel du site

Le projet prend place sur un site très anthropisé.

Les lots B et D sont aujourd’hui utilisés pour du stationnement de véhicules (voitures, camionnettes etc.).

Une partie végétalisée du lot B, côté Ouest, recouvre une ancienne voie embranchée pour du fret.

## 2.5 Description des travaux

Les travaux seront décomposés en deux marchés dédiés.

### 2.5.1 Lot n°1 – Bâtiments Modulaires Provisoires (BMP)

Ce lot aura pour objet l’installation, la location ainsi que la dépose des Bâtiments Modulaires Provisoires (BMP). Ces installations permettront d’accueillir en différents lieux de la plate-forme du site, les locaux d’exploitation, de contrôle et de surveillance, d’exploitation de l’avitaillement<sup>1</sup>, de petite maintenance, de nettoyage et de restauration.

<sup>1</sup> Distribution des carburants,

Le marché comprendra la réalisation des fondations, la constitution des plateformes, platelages, passerelles, escaliers et auvents, la pose des équipements et installations électriques, réseaux, CVC (Climatisation Ventilation Chauffage) et plomberie associée aux installations.

Enfin, le marché comprendra les travaux de dépose de l’intégralité des matériels mis en œuvre par le présent lot.

### 2.5.2 Lot n°2 – Infrastructures et Équipements

Ce lot aura pour objet la réalisation de l’intégralité des travaux de remise en état et d’adaptation des infrastructures de l’ancien site PSA ainsi que la fourniture, pose et dépose des équipements associés à l’avitaillement et aux machines laver.

Les travaux opérés sur l’infrastructure existante seront les suivants :

#### 2.5.2.1 Travaux de voirie :

##### Voie d’accès au COB :

##### ○ Porte P0 :

- Aménagement des voiries existantes pour créer un tourne à gauche en sortie du COB afin de permettre la giration vers l’est sur la RD40 ;
- Réfection ponctuelle de la chaussée actuelle de la voie P0 (comblement de nids de poule) ;
- Nota : Des travaux d’aménagement provisoire seront réalisés par le CD93 sur la voirie existante afin de faciliter la circulation des bus sur la RD40 jusqu’à l’accès à l’A104 (reprise du marquage au sol, plans de feux, reprise des terre-pleins).

##### ○ Porte P1 :

- Conservation en l’état de l’accès et de la sortie sur la porte P1. Intervention ponctuelle pour la réfection ponctuelle de la chaussée (comblement des nids de poule).

##### ○ Porte P3 :

- Conservation en l’état de l’accès et de la sortie sur la porte P3.

##### ○ Porte P6 :

- Conservation en l’état de l’accès depuis la porte P6.

##### ○ Voie 10 :

- Reprise de la voirie pour une structure de voirie lourde au droit des virages afin de supporter une circulation à double sens de cars à 20km/h minimum ;
- Travaux de reprise/confortement de la chaussée actuelle ;
- Mise en œuvre d’une ligne axiale en signalisation horizontale.

##### ○ Voie Fixot :

- Section neuve : création d’un bateau d’accès provisoire depuis la chaussée neuve, y compris réfection complète après les JOP ;
- Section ancienne : Dito Voie 10.

##### Voies internes au COB :

- Voies P0 (accès à MA France et au Groupe CAT) :
  - Dépose des clôtures posées par le groupe CAT pour fermer son emprise ;
  - Fermeture à la circulation de la chaussée P0 pour les flux non associés au COB ;
  - Reprise de la voirie existante pour la création d'un tourne à gauche en sortie depuis la section voie p0 nord vers l'est et la porte P3.
- Carrefour Voies P0 x P1 :
  - Aménagement d'un carrefour pour sécuriser le croisement des flux Véhicules légers (E/S depuis la voie P1) et Bus&Cars TC/DDS en sortie COB pour rejoindre la porte P3.
- Parking est – Véhicules légers :
  - Conservation en l'état des voiries existantes dans la zone de remisage des véhicules légers ;
  - Fourniture et pose de clôtures en compléments des existants en périphérie du parking de remisage des VL.
- Parking ouest – Bus et cars :
  - Renforcement des voiries existantes par la mise en œuvre de matériaux bitumineux complémentaires en recharge des structures existantes ;
  - Aires de maintenance : constitution éventuelle d'une structure spécifique dans l'emprise des voies de maintenance ;
  - Avitaillement : Création d'une structure spécifique en béton armé sur tout ou partie des surfaces d'avitaillement et obligatoirement au droit des aires de dépotage et en périphérie des matériels de distribution sur la plate-forme existante ;
  - Stations de lavage : création d'une structure spécifique dans l'emprise afin de collecter les eaux de lavage.

### 2.5.2.2 Travaux d'équipements

En complément, le lot n°2 sera chargé de la fourniture, pose et dépose des équipements spécifiques suivants :

- Avitaillement : 7 containers incluant chacun 1 cuve de stockage gasoil, 1 cuve Ad Blue et 2 dispositifs de distribution ;
- Machines à laver (4 unités).

Enfin, le lot n°2 sera chargé de la fourniture, l'installation et la dépose des barnums/tentes ainsi que la fourniture et mise en œuvre d'équipements à l'intérieur des barnums/tentes (Éclairage, alarmes incendie, extincteurs, mobiliers, etc.)

### 2.5.2.3 Travaux de réseaux enterrés

- Eaux pluviales :
  - Création de réseaux de collecte spécifiques aux eaux de lavage jusqu'au séparateur hydrocarbure du site sous la plate-forme actuelle ;
  - Création de réseaux de collecte spécifiques aux égouttures d'huiles au droit des 13 postes de distribution et aires de dépotage (même zone) ;
  - Conservation en lieu et place des réseaux existants sur l'intégralité du périmètre d'intervention.
- Eaux usées :
  - Création d'un réseau complémentaire afin d'évacuer les effluents des points de distribution d'eau et des sanitaires.
- Adduction en eau potable et défense incendie :
  - Création d'un réseau d'adduction en eau potable pour les installations et machines à laver ;

- Mise en œuvre de PEI (points d'eau incendie)..
- Raccordements des canalisations sur les réseaux existants.

- Électricité Courants Forts :
  - Mise en œuvre d'une armoire et réalisation d'un réseau d'alimentation électrique enterré et aérien.
- Électricité courants faibles courants faibles :
  - Réalisation d'un génie civil d'adduction télécom ;
  - Réalisation d'un génie civil télécom complémentaires selon les besoins des installations du site.
- Éclairage extérieur :
  - Remplacement des sources lumineuses existantes afin d'assurer le niveau d'éclairage minimal réglementaire ;
  - Rénovation intégrale du réseau d'alimentation d'éclairage existant (diagnostic en cours) ;
  - Mise en œuvre de candélabres provisoires complémentaires afin d'assurer le niveau d'éclairage minimal réglementaire.

## 2.6 Activité et fonctionnement dans sa phase exploitation

Le COB sera dimensionné pour assurer une maintenance de niveau 1 à 3, détaillé dans la norme NFX 060-10. La maintenance sur **le COB sera légère est non destinée aux immobilisations longues.**

Les activités prises en charge sur le dépôt seront les suivantes :

- Remisage ;
- Exploitation ;
  - Nettoyage extérieur en machine à laver ;
  - Gestion et supervision du réseau ;
- Maintenance ;
  - Maintenance préventive et curative légère (mécanique, électricité) ;
  - Stockage et remplacement de pièces ;
  - Remplacement d'équipements embarqués ;
  - Remplacement des pneumatiques lors d'une crevaison ;
- Remisage des véhicules de service destinés au dépannage (dépanneuse).

Les activités sous-traitées par les exploitants et réalisées sur le COB sont les suivantes :

- Stockage, préparation et mise en place des publicités sur les véhicules ;
- Nettoyage des véhicules intérieur ;
- Nettoyage des locaux ;
- Avitaillement en gasoil des véhicules.

Les activités réalisées en dehors du COB sont les suivantes pour des raisons d'immobilisation longue et d'équipements spécifiques :

- Sellerie : rembourrage des sièges ;
- Réalisation de pièces en polyester ;
- Redressage châssis ;

- Principales vidanges ;
- Remplacement de vitrage, pare-brise ;
- Remplacement de moteur ;
- Avitaillement en GNV et hydrogène.

### 2.6.1 Dimensionnement du parc de matériel roulant

La flotte est composée de :

Types de véhicules	LOT TA	LOT TC	LOT TF/DDS/SpS		
			Fédérations	DDS	SpS
Bus standard 12m	X	X		X	
Autocars 13m	X	X	X	X	
Autocars 13m GT	X				X
Minibus					X
Autocars luxe					X
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>	<b>260</b>	<b>240</b>		

#### 2.6.1.1 Motorisation

Les bus et cars seront en majorité au gasoil. Il y aura également des bus avec hybridation légère (c'est-à-dire sans recharge électrique), 70 bus GNV et 30 bus hydrogène.

#### 2.6.1.2 Gabarits dimensionnants

Le dépôt accueillera des bus et cars de 12m et 13m.

## 2.7 Principes d'organisation

### 2.7.1 Définition des Pôles

Les besoins fonctionnels qui caractérisent l'organisation du dépôt sont **organisés autour de 6 grands pôles** :

- Le remisage permettant le stockage des véhicules ;
- Les équipements d'avitaillement ;
- Les équipements de lavage ;
- L'exploitation assurant les prises de services et gestion du réseau ;
- La maintenance, permettant les fonctions de maintenance légères des véhicules ;
- Les locaux communs aux différents exploitants.

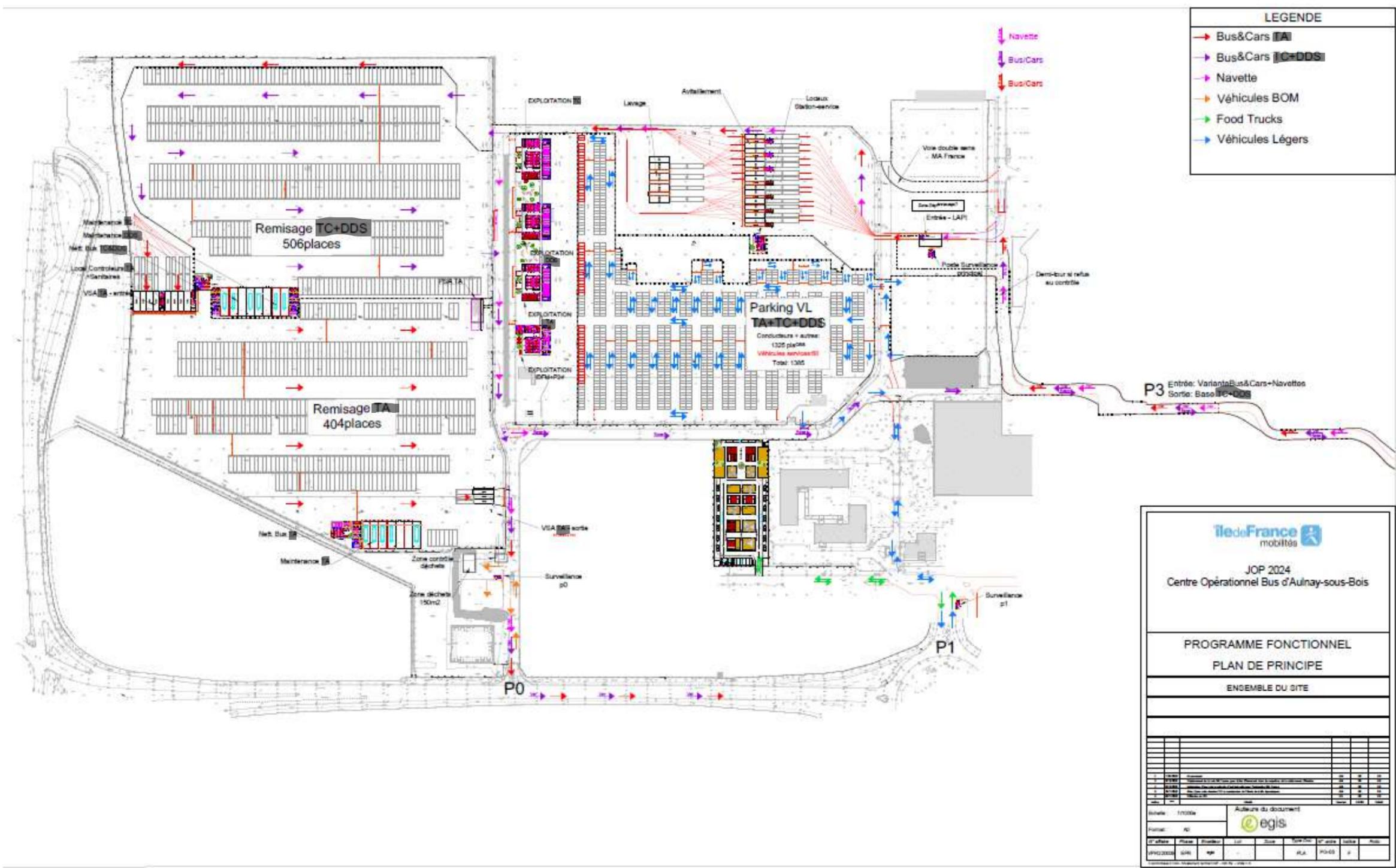


Illustration 8. Programme fonctionnel. Source : EGIS (2023)

**2.7.1.1 Zone de remisage**

Chaque zone de remisage comprend :

- Remisage TA (transport d'athlètes) : 404 places pour bus standards et cars ;
- Remisage TC (Transport connect) : 260 places pour bus standards et cars ;
- Remisage DDS : 240 places pour bus standards et cars ;

Seule la zone de remisage TA est sécurisée par une double clôture et des accès contrôlés pour les véhicules et les piétons. Les places sont en bataille. Le remisage est non traversant, les bus sont garés en marche arrière et repartent systématiquement en marche avant.

L'identification des positions de remisage sera effectuée par une peinture au sol. Un marquage au sol distinct permettra d'identifier les cheminements piétons. Le remisage devra être facilement accessible de nuit. Un éclairage suffisamment puissant et correctement positionné assurera la sécurité et la visibilité du marquage au sol lors du garage en marche arrière et repartent systématiquement en marche avant.

**2.7.1.2 Les équipements d'avitaillement**

Le plein en carburant des bus à moteur diesel sera effectué dans une station-service implantée sur une zone spécifique commune à l'ensemble des exploitants. Cette station-service sera gérée par un prestataire de service en charge de l'entretien des équipements, du remplissage des cuves et de la mise à disposition de pompistes. Les véhicules font le plein d'essence à chaque fois qu'ils rentrent de service au COB.

La station-service comprendra :

- 13 pistes d'avitaillement en ligne ;
- Une aire de réception bétonnée d'une longueur de 17m environ, **étanche aux hydrocarbures, les écoulements de carburant seront récupérés et traités dans un séparateur d'hydrocarbures** dédié situé à proximité de la station-service ;
- Un container pour 2 pistes d'avitaillement contenant une cuve de carburant d'un volume de 30m<sup>3</sup> minimum, une cuve d'urée (AdBlue) de 2m<sup>3</sup> environ et un poste de distribution de carburant avec 2 pistolets par type de liquide permettant le remplissage de 2 véhicules simultanément ;
- Une zone d'attente avant remplissage permettant de stationner 2 véhicules en amont de chaque piste de remplissage ;
- **Des dispositifs de sécurité** de lutte contre l'incendie prévus par la législation (bac à sable, extincteurs sur chariot, dispositif de mise à la terre des bus, etc.).

**2.7.1.3 Les Équipements de lavage**

Lorsque les bus rentrent au dépôt, les bus ont la possibilité de passer à la machine à laver. Le lavage en machine s'effectue tous les 3 jours en moyenne. La machine à laver permet le lavage extérieur automatique des véhicules avant remisage. La zone comprendra 4 machines à laver. Les machines seront situées à l'air libre. Un rideau anti-éclaboussure sera disposé entre 2 machines pour éviter les projections d'une machine à l'autre.



Illustration 9. Machine à laver. Source : EGIS (2022)

**2.7.1.4 L'Exploitation assurant les prises de services et gestion du réseau**

Le site sera exploité par 3 exploitants. Chaque exploitant disposera de son local d'exploitation. Chaque local d'exploitation présente le même fonctionnement. L'unité fonctionnelle exploitation regroupe les locaux de la prise de service, les bureaux d'exploitation et les espaces vestiaires et sanitaires du personnel d'exploitation (conducteurs). Cette unité fonctionnelle est en liaison aisée avec les espaces communs ainsi que les espaces extérieurs (parking VL et aire de remisage bus).

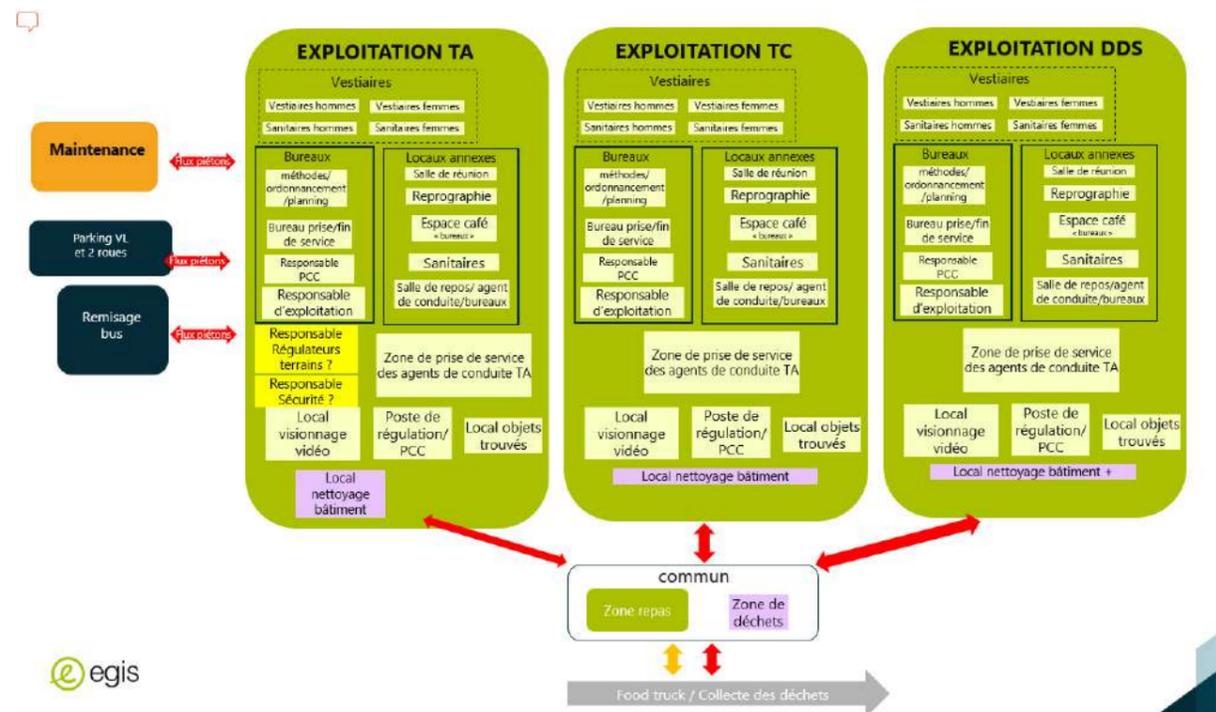


Illustration 10. Organisation fonctionnelle de l'exploitant. Source : EGIS (2022)

**2.7.1.5 La Maintenance, permettant les fonctions de maintenance et de réparation des véhicules**

Chaque exploitant a en charge la maintenance de sa flotte d'un niveau 1 à 3 tel que défini dans la norme AFNOR NF-X 60 000. Les ateliers sont prévus pour de la maintenance légère de niveau 1 à 3, ne nécessitant pas d'immobilisation longue des véhicules.

Un bâtiment de maintenance par exploitant sera prévu, disposés à proximité de chaque zone de remisage dédiée. Les bâtiments sont identiques à l'exception du nombre de voie de maintenance pour l'exploitant TA étant donné un nombre de bus plus important à maintenir.

Le bâtiment de maintenance comprendra les zones suivantes :

- Voies de maintenance des bus, voies spécialisées ;
- Zone de magasinage et stockage (pneumatiques, huiles, produits dangereux et pièces de rechange diverses) ;
- Locaux sociaux et bureaux pour le personnel de maintenance ;
- Locaux pour le personnel de nettoyage (sous-traitant).

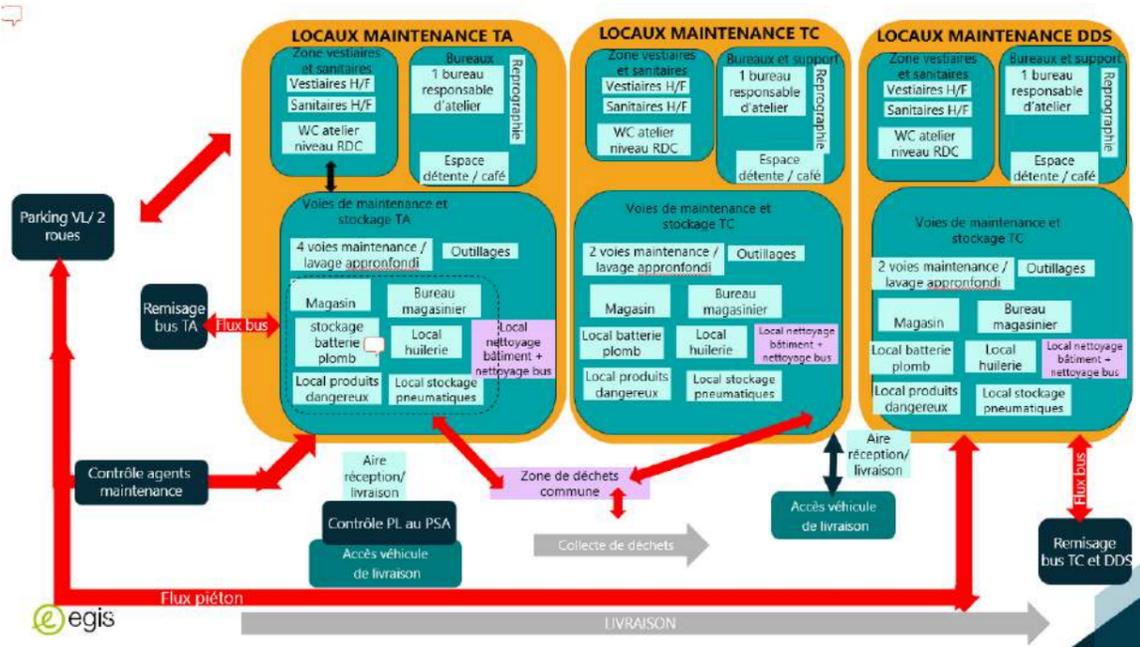


Illustration 11. Organisation fonctionnelle de la maintenance. Source : EGIS (2022)

2.7.1.6 Les Locaux communs aux différents exploitants.

Les locaux communs regroupent les locaux des fonctions supports utilisés indifféremment par l'ensemble des entités fonctionnelles présentes sur le site.

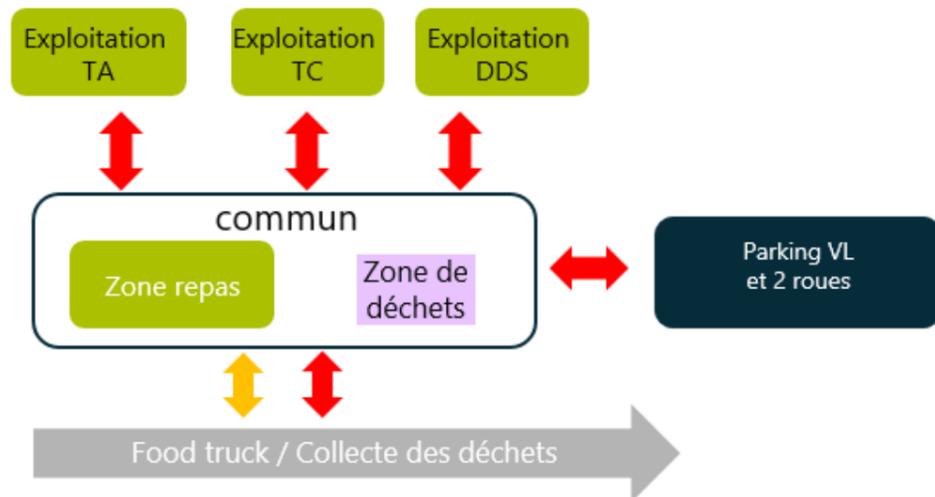


Illustration 12. Organisation fonctionnelle des locaux communs. Source : EGIS (2022)

### 3. MILIEU NATUREL

#### 3.1 Méthodologie

Dans le cadre de cette étude, les données bibliographiques relatives aux différentes zones protégées et d’inventaires ainsi que les données sur la sensibilité écologique du secteur sont issues des sites internet des organismes et services de l’état disposant d’informations sur les milieux naturels, la faune et la flore.

Les principaux sites consultés sont les suivants : Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN), Géoportail, Faune Ile-de-France, Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP).

La consultation des bases de données communales s’est basée sur les communes d’Aulnay-sous-Bois et Gonesse.

Les espèces listées correspondent à des observations postérieures à 2012 pour la flore et postérieures à 2017 pour la faune.

CDC Biodiversité a réalisé un pré-diagnostic écologique afin de déterminer si le site présente de potentiels enjeux faune, flore et zones humides. Pour ce faire, **une visite de terrain a été réalisée le 29 août 2022** par deux chargés d’études écologues de CDC Biodiversité.

#### 3.2 Enjeux écologiques

##### 3.2.1 Zonages

##### 3.2.1.1 Zonages d’inventaire du patrimoine naturel

La notion de ZNIEFF est définie sur un plan national par la circulaire n°91-71 du 14 mai 1991. Les ZNIEFF (de dernière génération) sont des zones choisies pour l’équilibre et la richesse de leur écosystème ou pour la présence d’espèces rares et menacées. L’existence d’une ZNIEFF n’entraîne pas l’application d’une réglementation spécifique. L’objectif est la connaissance aussi exhaustive que possible de ces milieux. Les ZNIEFF peuvent être de deux types :

- Zone de type I : secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable ;
- Zone de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

Deux zones naturelles d’intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I sont situées à proximité de la zone d’étude :

- « Prairies du parc départemental du Sausset » est une ZNIEFF de type I. Située à environ 850 mètres à l’est de l’aire d’étude, cette ZNIEFF regroupe des prairies artificielles dont la flore correspond à celle des prairies mésophiles de fauche. Ces milieux possèdent un intérêt certain puisqu’ils hébergent des espèces remarquables telles que le Cynoglosse officinal (rare), la Vesce à feuilles ténues (assez rare) et l’Orobanche de la Picride (tome II du Livre Rouge). Ces espaces permettent également le développement de nombreux insectes comme l’Hespérie de l’Alcée, le Thécla du Prunier ou encore le Criquet marginé qui sont des espèces déterminantes.
- « Coteau du parc départemental du Sausset » est une ZNIEFF de type I située à environ 2 km à l’est du projet. Cette ZNIEFF constitue un site remarquable puisque onze plantes y trouvent leur seule station en Seine-Saint-Denis. Huit espèces d’orchidées y ont été recensées. Ceci en fait le plus important site de Seine-Saint-Denis pour le nombre d’espèces d’orchidées hébergées. Ce site abrite le Triton ponctué, l’Hespérie de l’Ormière, le Thécla du Prunier et la Belette d’Europe.

Une zone naturelle d’intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II est située à proximité de la zone d’étude, à environ 850 m à l’est du projet. Il s’agit du « Parc Départemental du Sausset ». Le Parc départemental du Sausset

est remarquable pour la grande diversité de sa flore. Cette dernière est due aux aménagements mis en place afin de créer différentes ambiances. On y retrouve notamment la Filipendule vulgaire et l’Orchis homme pendu. Des espèces faunistiques sont également présentes comme le Butor étoilé, le Criquet marginé ou encore le Putois d’Europe.

La route départementale RD 40 sépare les ZNIEFF de type I et II du projet.

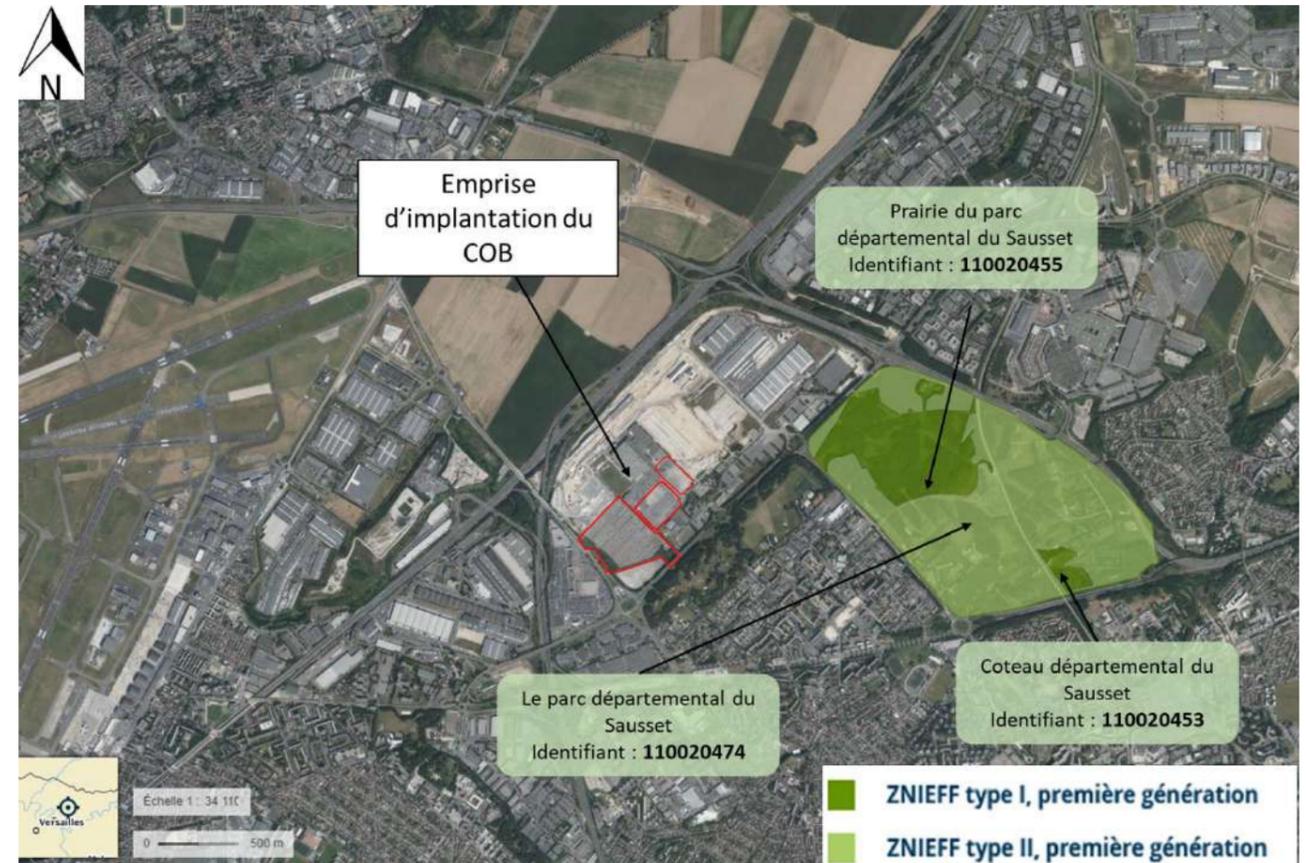


Illustration 13. Localisation des ZNIEFF de type I et II, Source : Géoportail (2022), traitement SYSTRA

##### 3.2.1.2 Zonages réglementaires

##### 3.2.1.2.1 Zone d’Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

Aucune ZICO n’est présente au sein de l’aire d’étude éloignée.

##### 3.2.1.2.2 Site Natura 2000

Les zonages réglementaires correspondent à des sites dans lesquels les interventions dans le milieu naturel peuvent être contraintes au titre de la législation ou de la réglementation en vigueur.

Il s’agit notamment des sites du réseau européen Natura 2000, des réserves naturelles nationales et régionales et des sites faisant l’objet d’un arrêté préfectoral de protection de biotope.

Le projet se situe à environ 850 m à l’est des sites Natura 2000 dénommés « Sites de Seine-Saint-Denis » d’une superficie d’environ 1 157 ha (cf. annexe 6 du formulaire CERFA). La route départementale RD40 sépare la zone Natura 2000 du projet.



Illustration 14. Localisation des zones Natura 2000, Source : Géoportail (2022), traitement SYSTRA

Les aires d'études rapprochée et élargie ne comprennent aucun site Natura 2000 ou aucune réserve naturelle.

### 3.2.1.2.3 Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)

L'APPB est un outil de protection réglementaire au niveau départemental. Il permet une protection d'une grande diversité de milieux et fixe des mesures tendant à favoriser la conservation des biotopes nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie d'espèces protégées. **Aucun APPB n'est présent à proximité de l'aire d'étude.**

### 3.2.1.2.4 Réserves Naturelles Régionales et Nationales

Les réserves naturelles sont historiquement les premières formes de protection réglementaire (loi sur les monuments naturels et les sites du 2 mai 1930). Ce sont des espaces protégés dans le but de conserver des milieux naturels patrimoniaux dignes d'intérêt.

Deux types de réserves sont actuellement distingués sur le territoire national :

- Les réserves naturelles nationales (RNN) ;
- Les réserves naturelles régionales (RNR), anciennes réserves naturelles volontaires (RNV).

La distinction de ces deux types découle de l'application de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (apparition des réserves naturelles volontaires) puis du décret du 18 mai 2005 remplaçant les RNV par les RNR. L'article L.332-1 du Code de l'Environnement reprend l'ensemble de ces dispositions réglementaires applicables sur ces espaces.

**Aucune réserve naturelle nationale ou régionale n'est présente dans ou à proximité immédiate de l'aire d'étude éloignée.**

### 3.2.1.2.5 Parcs naturels Régionaux

Les Parcs Naturels Régionaux ont pour vocation d'asseoir un développement économique et social du territoire, tout en préservant et valorisant le patrimoine naturel, culturel et paysager. La richesse des Parcs réside dans la transversalité dont ils font preuve, en intégrant les enjeux de biodiversité à leurs projets de développement du territoire.

**Aucun Parc Naturel Régional n'est présent dans ou à proximité immédiate de l'aire d'étude éloignée.**

### 3.2.1.2.6 Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Un espace naturel sensible (ENS), institué en France par la loi 76.1285 du 31 décembre 1976, est un espace « dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques ou de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier eu égard à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces végétales ou animales qui s'y trouvent ». Les ENS sont le cœur des politiques environnementales des conseils départementaux pour le maintien de la trame verte et bleue.

**Aucun Espace Naturel Sensible n'est présent dans ou à proximité immédiate de l'aire d'étude éloignée.**

### 3.2.1.2.7 Conclusion

Le projet est localisé en dehors de tout zonage naturel d'inventaire ou réglementaire. Il n'existe à priori aucun lien fonctionnel évident entre le site du projet et les sites cités les plus proches.

Le projet n'a d'incidence sur aucun site Natura 2000, aucune réserve naturelle ou aucun site faisant l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope.

## 3.2.2 État initial faune et flore : Analyse bibliographique et Pré diagnostic écologique

### 3.2.2.1 Analyse bibliographique

#### 3.2.2.1.1 Flore

D'après le site de l'INPN, 567 espèces de flore ont été recensées sur les communes de Gonesse et Aulnay-sous-Bois entre 2012 et 2022.

Le CBNBP nous indique la présence de 3 espèces patrimoniales (Crépide fétide, Pesse d'eau, Trèfle d'eau) et 2 espèces protégées (Renoncule à petites fleurs, Utrriculaire citrine) sur la commune d'Aulnay-sous-Bois.

1 espèce protégée est recensée sur la commune de Gonesse : la Zannichellie des marais.

#### 3.2.2.1.2 Insectes

**Odonates :** La bibliographie recense un total de 18 espèces d'odonates entre 2017 et 2022 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse. Parmi celles-ci, 2 espèces sont patrimoniales. Il s'agit de l'Aeschne isocèle et de la Naïade aux yeux rouges. Aucune espèce protégée n'est recensée dans la bibliographie.

**Lépidoptères :** 51 espèces de Lépidoptères ont été recensées entre 2017 et 2022 sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse d'après la bibliographie. Les 3 espèces suivantes sont patrimoniales : Flambé, Fluoré et Azuré porte-queue. Le Flambé est protégé en Ile-de-France.

**Orthoptères :** D'après la bibliographie, 15 espèces d'orthoptères ont été recensées sur les communes de Gonesse et Aulnay-sous-Bois entre 2017 et 2022. L'Ædipode turquoise est protégé en Ile-de-France.

3.2.2.1.3 Amphibiens

La bibliographie recense un total de 4 espèces d’amphibiens toutes protégées entre 2017 et 2022 sur les communes d’Aulnay-sous-Bois et Gonesse. Parmi celles-ci, 1 espèce est patrimoniale. Il s’agit de la Rainette verte.

3.2.2.1.4 Reptiles

La bibliographie recense un total de 2 espèces de reptiles entre 2017 et 2022 sur les communes d’Aulnay-sous-Bois et Gonesse. Parmi celles-ci, 1 espèce est protégée et patrimoniale. Il s’agit du Lézard des murailles.

3.2.2.1.5 Avifaune

La bibliographie recense un total de 150 espèces d’oiseaux entre 2017 et 2022 sur les communes d’Aulnay-sous-Bois et Gonesse. Parmi celles-ci, 100 espèces sont protégées et 68 sont patrimoniales.

3.2.2.1.6 Mammifères (hors chiroptères)

11 espèces de mammifères (hors chiroptères) ont été recensées entre 2017 et 2022 sur les communes d’Aulnay-sous-Bois et Gonesse d’après la bibliographie. Parmi celles-ci, le Lapin de Garenne est patrimonial et l’Écureuil roux et le Hérisson d’Europe sont protégés.

3.2.2.1.7 Chiroptères

D’après la bibliographie, 3 espèces de chiroptères ont été recensées sur les communes de Gonesse et Aulnay-sous-Bois entre 2017 et 2022. Ces trois espèces sont protégées. Il s’agit de la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius. De plus, ces deux dernières espèces sont patrimoniales.

Beaucoup d’espèces ont été recensées sur les communes d’Aulnay-sous-Bois et Gonesse ce qui peut s’expliquer par la présence des ZNIEFF et zones Natura 2000 situées à moins d’un kilomètre de l’aire d’étude. Néanmoins, toutes ces espèces ne sont pas potentielles sur notre zone d’étude et les espèces patrimoniales et/ou protégées ne sont pas nombreuses pour tous les groupes.

3.2.2.1.8 Espèces patrimoniales et/ou protégées potentielles sur l'aire d'étude

Le tableau suivant présente les espèces patrimoniales et/ou protégées potentielles présentes sur notre aire d’étude.

Groupe	Espèces patrimoniales et/ou protégées potentielles
Flore	-
Oiseaux	Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, Verdier d'Europe, Accenteur mouchet, Hypolaïs polyglotte, Mésange à longue queue, Moineau domestique, Fauvette grisette, Grimpereau des jardins, Mésange bleue, Mésange charbonnière, Pic épeiche, Pic vert, Pinson des arbres, Pouillot véloce, Roitelet à triple bandeau, Rossignol philomèle, Rougegorge familier, Sittelle torchepot, Troglodyte mignon
Mammifères terrestres	Ecureuil roux, Hérisson d'Europe, Lapin de garenne
Chiroptères	Potentialités de chasse et transit sur l’aire d’étude :Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle de Kuhl

Amphibiens	Potentialités de reproduction sur les bassins artificiels : Grenouille rieuse, Crapaud commun ou épineux, Rainette verte
Reptiles	Lézard des murailles
Insectes	Potentialités de transit sur l’aire d’étude : Flambé, Fluoré, Azuré porte-queue, Oedipode turquoise Potentialités de reproduction sur les bassins artificiels : Aesche isocèle, Naïade aux yeux rouges

3.2.2.2 Pré diagnostic écologique :

3.2.2.2.1 Contexte de la visite de terrain

Un pré diagnostic sur la a été réalisé le 29 août 2022. Le site étant très majoritairement artificialisé, le pré-diagnostic de terrain s’est principalement concentré sur : la bordure ouest du site ainsi que les bandes végétalisées, le bassin artificiel et ses pourtours. Le rapport complet concernant les inventaires écologiques est présenté en annexe 8: Pré-diagnostic écologique, analyse des impacts et mesures ER.

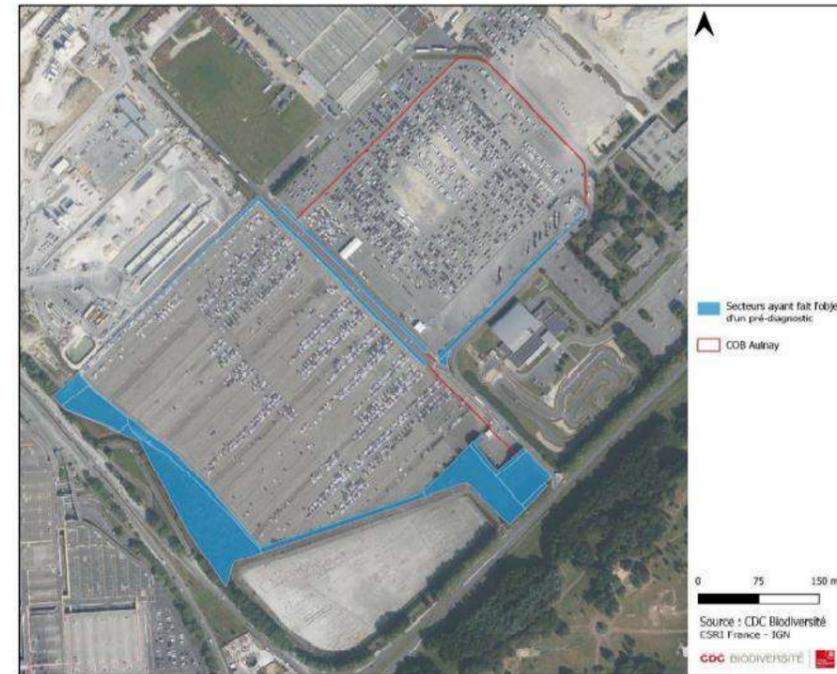


Illustration 15. Carte représentant les zones prospectées lors de la visite de terrain, Source : CDC Biodiversité (2022)

3.2.2.2.2 Conclusion sur le pré diagnostic écologique

Le site présente des espaces de friches rudérales, bosquets, taillis arbustifs ainsi que des secteurs thermophiles de tailles modestes en périphérie des parkings. Ces espaces, situés à proximité du Parc Robert Ballanger et du Parc départemental du Sausset, sont susceptibles d’accueillir de petits mammifères (le lapin de Garenne a notamment été observé lors de la visite), des oiseaux de milieux semi-ouverts ainsi que des reptiles (le Lézard des murailles a été identifié lors de la visite). Les espaces herbacés, tondus ras, sont quant à eux peu favorables à l’accueil des insectes prairiaux.

**3.2.3 Continuités écologiques**

**3.2.3.1 Concepts et réglementation**

La Trame Verte et Bleue (TVB) codifiée dans le Code de l'urbanisme (art. L110 et suivants et L121 et suivants) et dans le Code de l'environnement (art. L371 et suivants) est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer...

D'un point de vue fonctionnel, la TVB est constituée des éléments suivants :

- Réservoirs de biodiversité : zones de grande valeur naturelle, contenant des populations viables des espèces et intégrant les processus environnementaux (biotiques et abiotiques) assurant leur viabilité : zones protégées, ZNIEFF de type II, etc. ;
- Zones complémentaires : habitats favorables aux espèces des réservoirs de biodiversité ;
- Continuums ou continuités écologiques : aires potentielles de déplacement dans des milieux non-hostiles des espèces à partir des réservoirs ;
- Corridors ou liaisons écologiques : axes potentiels de déplacement des espèces entre deux zones nodales (entre et/ou au sein des continuums) ;
- Points noirs : zones où la fonctionnalité d'un corridor est altérée et donc où le déplacement des espèces est perturbé.

**3.2.3.2 Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France**

Le Schéma de Cohérence Écologique (SRCE) constitue le volet régional de la TVB, élaboré dans chaque région conjointement par l'État et la Région. En Ile-de-France, le SRCE a été approuvé le 21 octobre 2013 (arrêt préfectoral n° 2013294-0001). Il définit les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques à l'échelle régionale.

**3.2.3.3 Schéma Directeur Régionale d'Ile-de-France**

Le SDRIF, tout en respectant les premières maquettes du SRCE, propose une cartographie des continuités écologiques à l'échelle de la région en intégrant les futurs projets d'aménagement. Le SDRIF, à travers plusieurs orientations, vise à :

- Maintenir ou créer les continuités sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement ;
- Préserver voire améliorer le caractère multifonctionnel des continuités en milieu urbain ;
- Favoriser le rétablissement des continuités lors des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain ;
- Préciser le tracé et l'ampleur des continuités localement ;
- Être particulièrement vigilant à éviter et le cas échéant réduire l'impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les corridors.

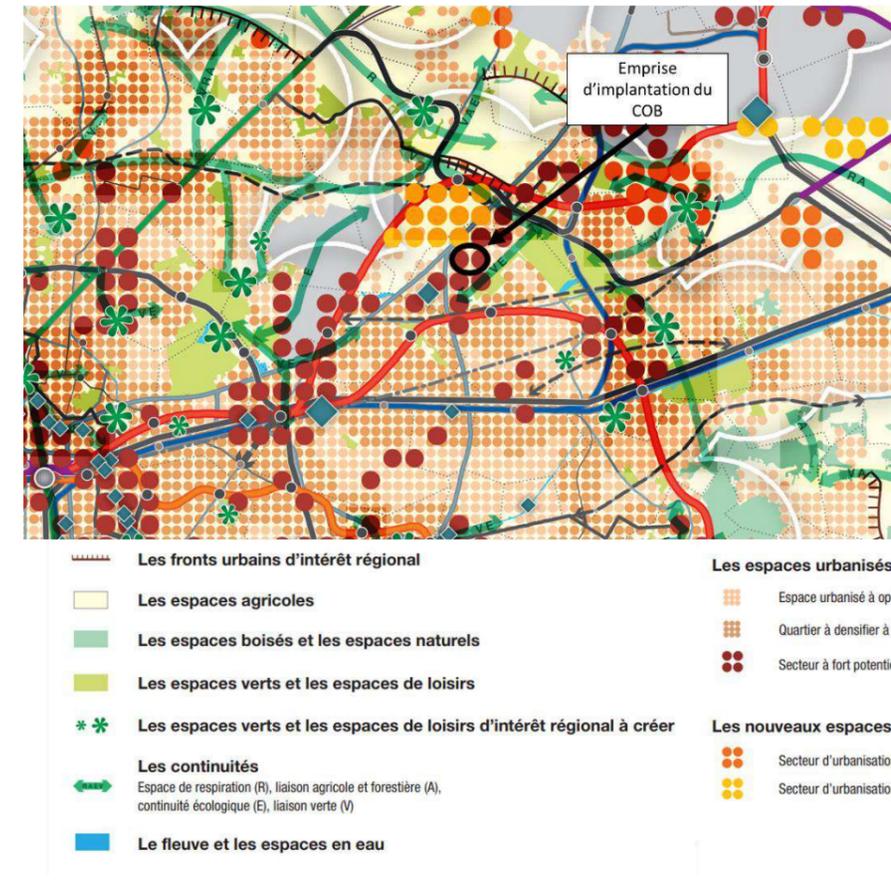


Illustration 16. Extrait de la carte de destination des sols relative au SDRIF. Source : Région Ile-de-France, traitement : SYSTRA

La zone d'étude ne recoupe aucune continuité écologique identifiée au SDRIF.

**3.2.3.4 Continuité écologique à l'échelle locale**

La zone d'étude est localisée dans un contexte urbain dense. De nombreuses infrastructures de transport de type autoroute, route nationale desservent et fragmentent le territoire.



Illustration 17. Plan de protection du patrimoine végétal, Source : PLU d'Aulnay-sous-Bois, traitement : SYSTRA

Seul le lot B est concerné par de la végétation à préserver, au nord-ouest du lot. Les zones protégées se situent au sud des lots, de l'autre côté de l'axe routier. Le projet n'impacte donc pas ces zones.

### 3.2.4 Enjeux zones humides

#### 3.2.4.1 Analyse bibliographique

Le sud du site du lot B se situe partiellement en enveloppe d'alerte de classe B selon la DRIEAT, soit un secteur de probabilité important de zone humide mais dont le caractère et les limites doivent être précisés.

On retrouve également en limite de site une zone notifiée comme « Classe D : non humide, plans d'eau et réseau hydrographique ». Au regard de la photographie aérienne, ce plan d'eau correspond à un bassin artificiel servant pour la rétention d'eau.

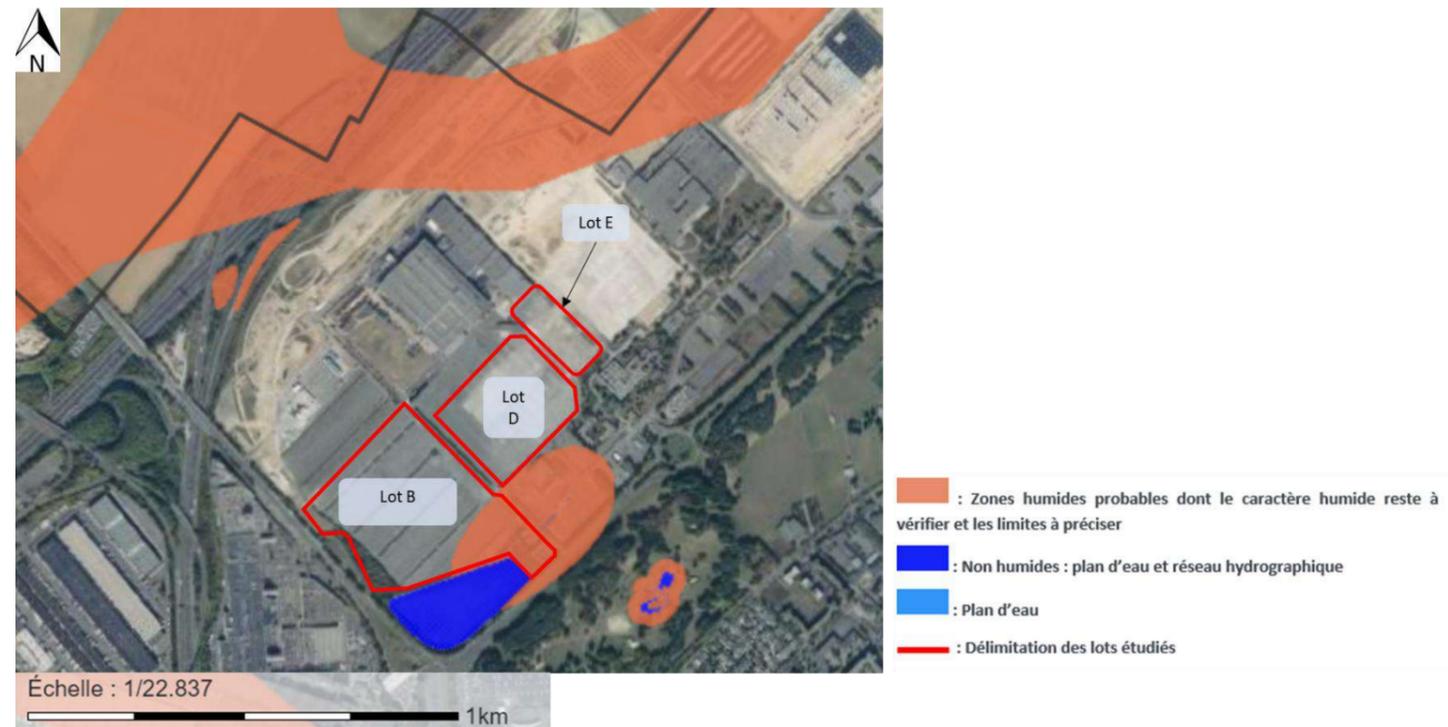


Illustration 18. Enveloppe d'alerte des zones humides, Source : DRIEAT, traitement : SYSTRA

#### 3.2.4.2 Pré-diagnostic écologique

Le pré-diagnostic écologique a permis de relever la présence d'un patch de *Roseau Commun Phragmites australis*, espèce indicatrice des zones humides au sens de la réglementation fixée dans l'Arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définitions et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement.

A noter que l'espace au sud du site, en enveloppe d'alerte de classe B, correspond également à un bassin artificiel, fortement encaissé, qui ne présente pas de caractère humide au critère végétation.



Illustration 19. Patch de Phragmites australis (gauche) et bassin artificiel en classe B (droite), Source : CDC Biodiversité (2022)

### 3.2.5 Conclusion sur les enjeux écologiques

Groupe	Enjeu	Espèces patrimoniales et/ou protégées potentielles
Milieux naturels protégés (Natura 2000, APPB)	Modéré	Aucun espace naturel protégé au sein de l'aire d'étude. Présence de deux ZNIEFF et une ZPS à environ 1 km à l'est.
Habitats naturels	Faible	Aucun habitat patrimonial et/ou protégé. La majorité du site est anthropisé par la présence d'un parking. Les habitats naturels présents sont dégradés et occupés par des espèces exotiques envahissantes.
Flore patrimoniale et/ou protégée	Faible	567 espèces recensées d'après la bibliographie. Potentialité de présence d'espèces protégées ou patrimoniales <b>très faible</b> .
Flore exotique envahissante	Nul	3 espèces présentes : Buddleia de David, Solidage du Canada et Ailante.
Zones humides	Modéré	Zone humide avérée.
Oiseaux	Modéré	150 espèces identifiées d'après la bibliographie dont 100 sont protégées au niveau national et 68 considérées comme patrimoniales. <b>Présence potentielle d'espèces communes et non menacées, du cortège des milieux semi-ouverts et anthropiques en périphérie de l'aire d'étude, qui n'utilisent pas les parkings.</b>
Mammifères terrestres	Modéré	11 espèces recensées d'après la bibliographie dont deux sont protégées: l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe potentiellement présents en périphérie de l'aire d'étude, dans les milieux semi naturels. <b>Le Lapin de Garenne considéré comme patrimonial été observé sur le site.</b>
Chiroptères	Modéré	3 espèces identifiées d'après la bibliographie. Il s'agit de la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius. Présence potentielle d'espèces anthropophiles. Zones de chasse potentielles en périphérie de l'aire d'étude. <b>Absence de gîtes arboricoles potentiels.</b>
Amphibiens	Modéré	4 espèces identifiées d'après la bibliographie. Toutes sont protégées. <b>Potentialités d'accueil sur les bassins artificiels au sud-est de l'aire d'étude.</b>

Reptiles	Modéré	Deux espèces recensées d'après la bibliographie, la Trachémyde écrite et le <b>Lézard des murailles (également recensé lors de la visite) qui est protégé.</b>
Insectes	Modéré	74 espèces recensées d'après la bibliographie, dont 6 sont patrimoniales et 2 sont protégées. <b>Potentialités pour les odonates au niveau du bassin artificiel et potentialités pour les espèces patrimoniales et/ou protégées ubiquistes en périphérie de l'aire d'étude.</b>

De manière générale, les habitats naturels en limite d'aire d'étude, sont de faible superficie et peu fonctionnels. Ils permettent probablement l'accueil d'une faune ordinaire.

### 3.3 Analyse des impacts et mesures ERC

#### 3.3.1 Qualification des impacts bruts

**Les impacts génériques du projet ne sont pas significatifs en raison du contexte anthropique du site.** Les travaux concernent remplacement des luminaires existants et la réfection de l'enrobé existant sans destruction des milieux naturels périphériques. Ces travaux constituant la phase chantier seront donc potentiellement à l'origine d'impacts relativement faibles sur la biodiversité et qui sont analysés par groupe dans la suite du document.

##### 3.3.1.1 Impacts bruts sur la flore

Aucune espèce patrimoniale et/ou protégée n'a été recensée sur l'aire d'étude rapprochée. De plus, les milieux rencontrés ne sont pas propices à la présence des espèces patrimoniales et/ou protégées recensées par la bibliographie sur les communes concernées par le projet.

Ainsi, aucun impact brut n'est à prévoir sur la flore patrimoniales et/ou protégée.

##### 3.3.1.2 Impacts bruts sur la zone humide

Le projet évite toute intervention sur cette zone .

L'impact sur la zone humide est donc nul.

##### 3.3.1.3 Impacts bruts sur l'avifaune

La bibliographie recense 100 espèces protégées au niveau national et 68 considérées comme patrimoniales.

###### 3.3.1.3.1 Destruction d'individus

Durant la phase chantier, la destruction d'individus est liée majoritairement à la destruction de nids, la destruction d'œufs, de nichées ou de juvéniles qui peuvent avoir lieu lors de l'abattage des arbres notamment. Les collisions d'individus adultes avec les engins de chantier sont possibles mais restent extrêmement rares, du fait de la capacité de fuite des oiseaux.

L'impact de destruction d'individus ne concerne donc que les espèces nicheuses des milieux semi-ouverts et anthropiques sur les emprises travaux.

L'impact sur la destruction d'individu est nul.

### 3.3.1.3.2 Perturbation d'individus

Dans le cadre de travaux, relativement peu d'études ont été menées pour connaître véritablement la sensibilité des oiseaux au bruit. Celle-ci semble dépendre de l'utilisation des zones, des espèces et des individus eux-mêmes. Le principal effet concerne toutefois la perturbation des oiseaux chanteurs durant la période de reproduction, le bruit couvrant les chants. La nidification est donc perturbée et le dérangement peut aller jusqu'à l'abandon du nid ou de la couvée.

À cette perturbation dû au bruit, s'ajoute également le dérangement par la circulation des engins et la fréquentation humaine lors de la phase chantier.

L'impact brut pour l'ensemble des espèces nicheuses durant la phase chantier est considéré comme faible.

### 3.3.1.3.3 Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation

Pour l'ensemble des espèces du cortège des milieux semi-ouverts et anthropiques, les habitats présents sur l'aire d'étude peuvent servir d'habitats de reproduction, de repos et d'alimentation. Cependant, l'aire d'étude est fortement anthropisée et les milieux naturels présents sont très minoritaires.

L'impact brut sur ce cortège est considéré comme Faible.

### 3.3.1.3.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

L'ensemble des espèces d'oiseaux ont une bonne capacité de déplacement. Ainsi, les travaux ne constitueront pas une barrière infranchissable au déplacement pour ce groupe.

L'impact brut pour toutes les espèces d'oiseaux en phase travaux est donc considéré comme Négligeable.

### 3.3.1.4 Impacts bruts sur les chiroptères

Au sein de l'aire d'étude, les 3 espèces identifiées en bibliographie ne sont potentiellement concernées que par **des activités de chasse ou de transit**.

#### 3.3.1.4.1 Destruction d'individus

En ce qui concerne la destruction d'individus et d'habitats de repos, ces impacts peuvent être particulièrement importants pour les chiroptères durant les deux périodes les plus sensibles de leur cycle biologique :

- La période d'hibernation : à ce moment, la destruction de gîte entraîne dans la majorité des cas une mortalité d'individus très importante. En effet, les chiroptères sont particulièrement vulnérables et peuvent très difficilement s'enfuir car ils sont en léthargie ;
- La période de reproduction : durant cette période, les juvéniles sont très exposés à la mortalité car ils ne maîtrisent pas encore le vol et ne peuvent donc pas s'enfuir.

L'impact brut concernant les chiroptères est donc considéré comme Négligeable, compte-tenu de l'absence de gîtes avérés au sein de l'aire d'étude et l'absence de potentialités de gîtes.

#### 3.3.1.4.2 Perturbation d'individus :

Durant la phase travaux, des individus en transit et chasse pourront être dérangés par le bruit et la pollution lumineuse.

Néanmoins, l'impact sera limité par la disponibilité de zones refuges à proximité (nombreux boisements et territoires de chasse favorables) et par la forte capacité de fuite des chiroptères.

En ce qui concerne la perturbation vis-à-vis de la pollution lumineuse, que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation, l'éclairage artificiel est susceptible de déranger les individus durant leurs activités de chasse. Certaines espèces sont lucifuges et l'impact de la pollution lumineuse peut être plus importante pour celles-ci. Cependant, l'aire d'étude est déjà éclairée.

L'impact brut sur les chiroptères est donc considéré comme Faible.

#### 3.3.1.4.3 Destruction d'habitats de chasse et de zones de transit (rupture des corridors)

Les habitats de chasse et transit ne sont pas nombreux au sein de l'aire d'étude qui est fortement artificialisée.

Compte-tenu de la présence d'un grand nombre d'habitats favorables à la chasse pour ce groupe aux abords de l'aire d'étude, et de la forte capacité de déplacement de ces espèces, l'impact brut est considéré comme Négligeable.

#### 3.3.1.4.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

Les taillis arbustifs et les haies peuvent représenter des axes de déplacement préférentiels pour les chiroptères. Cependant, l'ensemble des espèces de chiroptères ont une bonne capacité de déplacement. Ainsi, les travaux ne constitueront pas une barrière infranchissable au déplacement pour ce groupe.

L'impact brut pour toutes les espèces de chiroptères est donc considéré comme Faible.

### 3.3.1.5 Impacts bruts sur les mammifères terrestres

Trois espèces patrimoniales sont identifiées d'après la bibliographie dont l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe tous deux protégés.

#### 3.3.1.5.1 Destruction d'individus

Le Lapin de Garenne a été identifié sur le site mais présente une bonne capacité de fuite. Des potentialités d'accueil sont présentes sur l'aire d'étude pour le Hérisson d'Europe notamment, de par la présence de haies. Cependant, cet habitat est marginal et peu représenté sur l'aire d'étude. L'Écureuil roux est susceptible de fréquenter ponctuellement le site également de par la proximité du Parc Robert Ballanger et des boisements alentours.

L'impact brut pour les mammifères terrestres est considéré comme Faible.

#### 3.3.1.5.2 Perturbation d'individus :

L'émission de bruit, de vibrations, de poussières, la présence de personnels et l'ensemble des perturbations liées au chantier occasionnent un dérangement temporaire des individus présents sur place et à proximité.

L'impact brut pour les mammifères terrestres est considéré comme Faible.

#### 3.3.1.5.3 Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation

Les habitats potentiels de reproduction, repos ou alimentation sont marginaux sur l'aire d'étude.

L'impact brut pour les mammifères terrestres est donc considéré comme Faible.

#### 3.3.1.5.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

Les haies et les taillis arbustifs présents sur l'aire d'étude peuvent servir de corridor de déplacement aux mammifères terrestres. Cependant ces habitats ne représentent qu'une très faible proportion de l'aire d'étude dans un contexte anthropique.

L'impact brut pour les mammifères terrestres est donc considéré comme Faible.

#### 3.3.1.6 Impacts bruts sur les amphibiens

Quatre espèces protégées sont recensées d'après la bibliographie.

##### 3.3.1.6.1 Destruction d'individus

Aucune espèce n'a été recensée sur l'aire d'étude. Le bassin artificiel peut présenter des potentialités pour les 4 espèces d'amphibiens protégés identifiées dans la bibliographie. Durant la phase travaux et exploitation, la circulation des engins et des bus pourrait entraîner la destruction d'individus. Cependant, le site est déjà utilisé en tant que parking.

L'impact brut pour les amphibiens est donc considéré comme Faible.

##### 3.3.1.6.2 Perturbation d'individus :

L'émission de bruit, de vibrations, de poussières, la présence de personnels et l'ensemble des perturbations liées au chantier occasionnent un dérangement temporaire des individus présents sur place et à proximité.

L'impact brut pour les amphibiens est considéré comme Faible.

##### 3.3.1.6.3 Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation

Les habitats potentiels de reproduction, repos ou alimentation sont uniquement potentiels sur le bassin artificiel.

L'impact brut pour les amphibiens est donc considéré comme Faible.

##### 3.3.1.6.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

Les travaux n'entraînent qu'une faible rupture de connectivité écologique.

L'impact brut pour les amphibiens est donc considéré comme Faible.

#### 3.3.1.7 Impacts bruts sur les reptiles

Seul 1 espèce protégée est identifiée d'après la bibliographie : le Lézard des murailles.

##### 3.3.1.7.1 Destruction d'individus

Le Lézard des murailles est présent sur l'aire d'étude.

Les engins peuvent causer une destruction d'individus en gîte, en thermo régulation, ou de pontes dans les habitats, lors de travaux de suppression de végétation. Par ailleurs, les circulations d'engins en phase chantier peuvent induire un risque de mortalité routière par écrasement.

Les reptiles sont des espèces qui ont une capacité de fuite relativement importante

L'impact brut pour les reptiles est donc considéré comme Faible.

##### 3.3.1.7.2 Perturbation d'individus :

L'émission de bruit, de vibrations, de poussières, la présence de personnels et l'ensemble des perturbations liées au chantier occasionnent un dérangement temporaire des individus présents sur place et à proximité.

L'impact brut pour les reptiles est considéré comme Faible.

##### 3.3.1.7.3 Destruction d'habitats de reproduction, de repos ou d'alimentation

Les habitats potentiels de reproduction, repos ou alimentation sont marginaux sur l'aire d'étude.

L'impact brut pour les reptiles est donc considéré comme Faible.

##### 3.3.1.7.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

Les reptiles utilisent les écotones comme les lisières pour se thermo-réguler et passer des milieux ensoleillés aux milieux abrités des prédateurs. L'aire d'étude présente peu de corridors de déplacements favorables aux reptiles.

L'impact brut pour les reptiles est donc considéré comme Faible.

#### 3.3.1.8 Impacts bruts sur les insectes

Seules 6 espèces patrimoniales ont été recensées d'après la bibliographie et aucune espèce protégée.

##### 3.3.1.8.1 Destruction d'individus

Durant les travaux, les engins peuvent causer une destruction d'adultes, de larves ou de pontes. Néanmoins, au regard des habitats impactés et des observations effectuées au sein de l'aire d'étude :

L'impact brut pour les insectes est considéré comme Faible.

##### 3.3.1.8.2 Perturbation d'individus :

La notion de dérangement est délicate à appréhender chez ce taxon. Il existe cependant une sensibilité à l'éclairage pour les espèces d'activité nocturne. L'aire d'étude étant en contexte anthropique, elle est soumise à un éclairage.

L'impact brut pour les insectes est considéré comme Négligeable.

##### 3.3.1.8.3 Destruction d'habitats

Il y a peu de potentialités pour des habitats favorables aux insectes sur l'aire d'étude.

L'impact brut pour les insectes est donc considéré comme Faible.

##### 3.3.1.8.4 Rupture des corridors de déplacement et la détérioration des fonctionnalités écologiques

L'aire d'étude présente peu de corridors de déplacements favorables aux insectes.

L'impact brut pour les insectes est donc considéré comme Faible.

#### 3.3.1.9 Synthèse des impacts bruts

Le tableau ci-après présente la synthèse des impacts bruts par groupe.

Groupe	Enjeu	Espèces patrimoniales et/ou protégées potentielles
Flore patrimoniale et/ou protégée	Destruction	Nul
Oiseaux	Destruction d'individus	Modéré
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Négligeable
Chiroptères	Destruction d'individus	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible
Mammifères terrestres	Destruction d'individus	Faible
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Faible
Amphibiens	Destruction d'individus	Faible
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Faible
Reptiles	Destruction d'individus	Faible
	Perturbation d'individus	Faible
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Faible

Insectes	Destruction d'individus	Faible
	Perturbation d'individus	Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible
	Rupture des corridors écologiques	Faible

### 3.4 Mesures d'évitement et de réduction

#### 3.4.1.1 ME01 : Évitement des zones sensibles en périphérie des parkings

Nom de la mesure : Évitement des zones sensibles en périphérie des parkings		Code mesure : E11a	
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>			
<b>Cible(s) de la mesure :</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Faune et flore		<input checked="" type="checkbox"/> Habitats Naturels	
<b>Liens avec d'autres mesures :</b>			
Sans objet			
<b>Coût estimatif</b>		Intégré au projet	
<b>Période de mise en œuvre</b>		Entre juillet et août	
<b>Durée</b>		2 mois	
<b>Fréquence</b>	Sans objet	<b>Occurrence (selon fréquence définie)</b>	
<b>Description de la mesure</b>			
Cette mesure a pour objectif l'évitement maximal des impacts sur les enjeux écologiques identifiées au sein des emprises (faune, flore, habitats, zones humides...).			
<b>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance</b>			
Cette mesure permettra d'éviter les zones sensibles identifiées par CDC Biodiversité. Ainsi, les travaux prévus pour le développement du centre opérationnel de bus ne se concentreront que sur l'enrobé déjà existant. Les espaces naturels limitrophes ne seront pas impactés.			
<b>Modalités de suivi de la mesure</b>			

<b>Nom de la mesure : Évitement des zones sensibles en périphérie des parkings</b>	<b>Code mesure : E11a</b>
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>	
La bonne mise en œuvre de la mesure en amont, et pendant la durée de l'exploitation est assurée dans le cadre d'un suivi par la maîtrise d'ouvrage.	
	

**3.4.1.2 : Balisage des zones sensibles**

<b>Nom de la mesure : Balisage des zones sensibles</b>	<b>Code mesure : R11c</b>
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>	
<b>Cible(s) de la mesure :</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Faune et flore <input checked="" type="checkbox"/> Habitats Naturels	
<b>Liens avec d'autres mesures :</b>	
Sans objet	
<b>Coût estimatif</b>	Intégré au projet
<b>Période de mise en œuvre</b>	Entre juillet et août
<b>Durée</b>	2 mois
<b>Fréquence</b>	Sans objet
<b>Occurrence (selon fréquence définie)</b>	
 <b>Description de la mesure</b>	
<p>Cette mesure vise à limiter l'emprise des travaux au strict nécessaire et interdire la circulation et les dégradations dans les secteurs sensibles situés hors emprise projet par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'installation de structures permettent la mise en défens des secteurs à enjeux écologiques qu'il convient de protéger. Pour ce faire, des clôtures de chantier seront disposées au niveau des secteurs qui ne seraient pas déjà protégés.</li> </ul>	
 <b>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance</b>	
<p>Cette mesure devra impérativement être mise en œuvre en amont des travaux afin d'éviter les dommages sur les habitats, habitats d'espèces et espèces protégées et/ou patrimoniales. En amont de l'accueil des bus, une vérification des zones non mis en défens devra être réalisée pour mettre en place les clôtures et éviter l'impact sur les milieux naturels.</p>	
 <b>Modalités de suivi de la mesure</b>	

<b>Nom de la mesure : Balisage des zones sensibles</b>	<b>Code mesure : R11c</b>
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>	
La bonne mise en œuvre de la mesure en amont, et pendant la durée de l'exploitation est assurée dans le cadre d'un suivi par la maîtrise d'ouvrage.	
	

**3.4.1.3 Dispositif de limitation des pollutions**

Un dispositif de limitation des pollutions sera mis en place comme décrit dans la fiche assainissement.

**3.4.1.4 Adaptation des modalités de circulation**

<b>Nom de la mesure : Adaptation des modalités de circulation</b>	<b>Code mesure : R11a</b>
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>	
<b>Cible(s) de la mesure :</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Faune et flore <input checked="" type="checkbox"/> Habitats Naturels	
<b>Liens avec d'autres mesures :</b>	
Sans objet	
<b>Coût estimatif</b>	
<b>Période de mise en œuvre</b>	Durant toute la durée d'exploitation
<b>Durée</b>	
<b>Fréquence</b>	Sans objet
<b>Occurrence (selon fréquence définie)</b>	
 <b>Description de la mesure</b>	
<p>La mesure concerne la définition des modalités de circulation des engins au sein de l'aire d'étude durant la phase travaux et exploitation, afin de réduire les impacts sur les espèces protégées et leurs habitats.</p> <p>Les engins peuvent générer des impacts et des nuisances pouvant conduire à une altération/destruction d'habitats et à la perturbation/dérangement des espèces.</p> <p>En effet, outre les pollutions éventuelles par les hydrocarbures ou huiles, le passage répété des engins peut être responsable de l'altération des habitats par destruction de la flore.</p> <p>En fonction du type de travaux et de la vitesse de circulation des engins, des émissions de poussières sont remises en suspension dans l'air et peuvent, en fonction des conditions météorologiques, être transportées à distance des emprises projet. Ces poussières sont susceptibles d'avoir un impact négatif</p>	

<b>Nom de la mesure : Adaptation des modalités de circulation</b>		<b>Code mesure : R11a</b>	
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>			
sur les espèces faunistiques et floristiques, sur les milieux aquatiques/zones humides (turbidité, qualité de l'eau, atterrissement).			
Enfin, les véhicules sont une source non négligeable de bruits et de vibrations qui peuvent perturber les espèces à proximité de l'aire d'étude.			
 <b>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance</b>			
Avant le démarrage de la phase d'exploitation du parking, un plan et des modalités de circulation sont définis. Il devra être suivi durant toute la durée d'exploitation du site.			
L'ensemble des entreprises qui interviendront sur le COB doit se conformer à ce plan.			
Ce plan de circulation doit proposer des itinéraires permettant aux véhicules d'accéder aux différentes zones tout en réduisant au maximum les circulations aux abords des milieux naturels périphériques.			
Les modalités de circulation doivent également permettre de réduire les incidences, ainsi :			
<ul style="list-style-type: none"> <li>la vitesse de circulation est limitée à 20 km/h afin de réduire la perturbation des espèces (bruits, vibrations, poussières) ;</li> <li>le sens de circulation est défini afin d'éviter le croisement des véhicules qui pourrait occasionner des accidents, des pollutions ou un empiètement sur les milieux naturels à côté des cheminements préalablement définis.</li> </ul>			
 <b>Modalités de suivi de la mesure</b>			
La bonne mise en œuvre de la mesure en amont, et pendant la durée de l'exploitation est assurée dans le cadre d'un suivi par la maîtrise d'ouvrage.			
			

**3.4.1.5 MR04 : Limitation des nuisances envers la faune**

<b>Nom de la mesure : Limitation des nuisances envers la faune</b>		<b>Code mesure : R21k</b>	
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>			
<b>Cible(s) de la mesure :</b>			
 Faune et flore		 Habitats Naturels	
<b>Liens avec d'autres mesures :</b>			
Sans objet			

<b>Nom de la mesure : Limitation des nuisances envers la faune</b>		<b>Code mesure : R21k</b>	
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>			
<b>Coût estimatif</b>		0 ( )	
<b>Période de mise en œuvre</b>		Durant toute la durée d'exploitation	
<b>Durée</b>			
<b>Fréquence</b>	Sans objet	<b>Occurrence (selon fréquence définie)</b>	
 <b>Description de la mesure</b>			
<p>Les lumières et les éclairages constituent une source de perturbation importante notamment pour les chiroptères et l'avifaune. En effet, certaines espèces sont lucifuges et la présence de lumière peut constituer un bouclier lumineux répulsif pour ces espèces, qui se reportent alors sur d'autres zones accessibles engendrant alors une dépense énergétique augmentée, un report sur des zones de chasse plus éloignées et potentiellement moins riches...). Concernant les oiseaux, la pollution lumineuse peut engendrer des modifications comportementales (chant la nuit par exemple, bouleversement du rythme biologique), la désertion de certains lieux trop éclairés par les espèces nocturnes, ou perturber la migration ou l'envol des jeunes.</p> <p>A l'inverse, d'autres espèces peuvent être attirées par la lumière, concentrant ainsi une quantité conséquente d'individus dans une aire restreinte (insectes nocturnes notamment). Ces concentrations peuvent également affecter d'autres espèces dans les relations proies-prédateurs et alors modifier les peuplements présents.</p> <p>Cette mesure vise donc à limiter cette pollution lumineuse en évitant au maximum les éclairages de nuit et en adaptant ceux qui ne peuvent pas totalement être supprimés.</p> <p>Au-delà du bénéfice strict sur la biodiversité, cette mesure s'inscrit également dans le cadre de la lutte contre le gaspillage énergétique.</p>			
 <b>Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance</b>			
<p>Le projet prévoit le remplacement de certains luminaires existants non fonctionnels pour assurer la sécurité des usagers du parking et les modalités de circulation Les dispositions suivantes seront prises afin de réduire cet impact de l'éclairage sur la faune (chiroptères, avifaune) en phase d'exploitation du parking pendant la durée des Jeux Olympiques:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neutraliser les projecteurs éclairant au-delà des zones de circulation concernées. Les milieux naturels ne seront pas éclairés;</li> <li>Utiliser la bonne quantité de lumière (ajuster la puissance en fonction des besoins réels) ;</li> </ul>			

<b>Nom de la mesure : Limitation des nuisances envers la faune</b>	<b>Code mesure : R21k</b>
<b>Maître d'Ouvrage : IDFM</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser des lampes peu impactantes : les lampes au sodium basse pression ont des propriétés intéressantes pour limiter les impacts ;</li> <li>• Éclairer du haut vers le bas,</li> <li>• Limiter la plage horaire d'éclairage au strict nécessaire</li> </ul>	
<b>Modalités de suivi de la mesure</b>	
La bonne mise en œuvre de la mesure en amont, et pendant la durée de l'exploitation est assurée dans le cadre d'un suivi par la maîtrise d'ouvrage.	

### 3.5 Qualification des impacts résiduels

Groupe	Type d'impact	Niveau d'impact brut	Mesures	Niveau d'impact résiduel
Flore patrimoniale et/ou protégée	Destruction	Nul	ME01 MR01 MR02	Nul
Oiseaux	Destruction d'individus	Modéré	ME01 MR01 MR03 MR04	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible		Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Négligeable		Négligeable
Chiroptères	Destruction d'individus	Négligeable	ME01 MR01 MR03 MR04	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Négligeable		Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible		Négligeable
Mammifères terrestres	Destruction d'individus	Faible	ME01	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible	MR01	Négligeable

	Destruction d'habitats d'espèces	Faible	MR03 MR04	Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible		Négligeable
Amphibiens	Destruction d'individus	Faible	ME01	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible	MR01 MR03	Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible		Négligeable
Reptiles	Destruction d'individus	Faible	ME01	Négligeable
	Perturbation d'individus	Faible		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible	MR01 MR03	Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible		Négligeable
Insectes	Destruction d'individus	Faible	ME01	Négligeable
	Perturbation d'individus	Négligeable		Négligeable
	Destruction d'habitats d'espèces	Faible	MR01 MR03	Négligeable
	Rupture des corridors écologiques	Faible	MR04	Négligeable

Les enjeux identifiés sur l'aire d'étude sont faibles à modérés et concernent seulement les milieux naturels périphériques au parking, de faibles surfaces.

Compte tenu de la durée, de nature des travaux (réfection d'une partie de l'enrobé, mise en place d'une station temporaire de lavage de bus connectée au réseau d'assainissement, changement de certains luminaires) et de leurs localisations sur le parking déjà existant, l'impact du projet sur les espèces patrimoniales et/ou protégées est **négligeable en phase chantier et exploitation après mesure d'évitement et de réduction**.

Ainsi, aucune demande de dérogation pour la destruction d'habitats d'espèces ou d'individus, pour la perturbation ou la dégradation des continuités écologiques n'est requise dans le cadre de ce projet.

## 4. MILIEU PHYSIQUE

### 4.1 Contexte géologique

#### 4.1.1 État initial

Située au cœur du Bassin Parisien, Aulnay-sous-Bois fait apparaître des formations géologiques affleurantes de natures sédimentaires différentes. Les principales formations géologiques rencontrées appartiennent à l'ère Tertiaire (Eocène). Il s'agit de fonds de vallées aux plateaux :

- Des alluvions modernes ;
- Des alluvions anciennes ;
- Calcaire de St-Ouen ;
- Marnes et Marnes de Gypse ;
- Limons de plateaux ;
- Quatrième masse du Gypse.

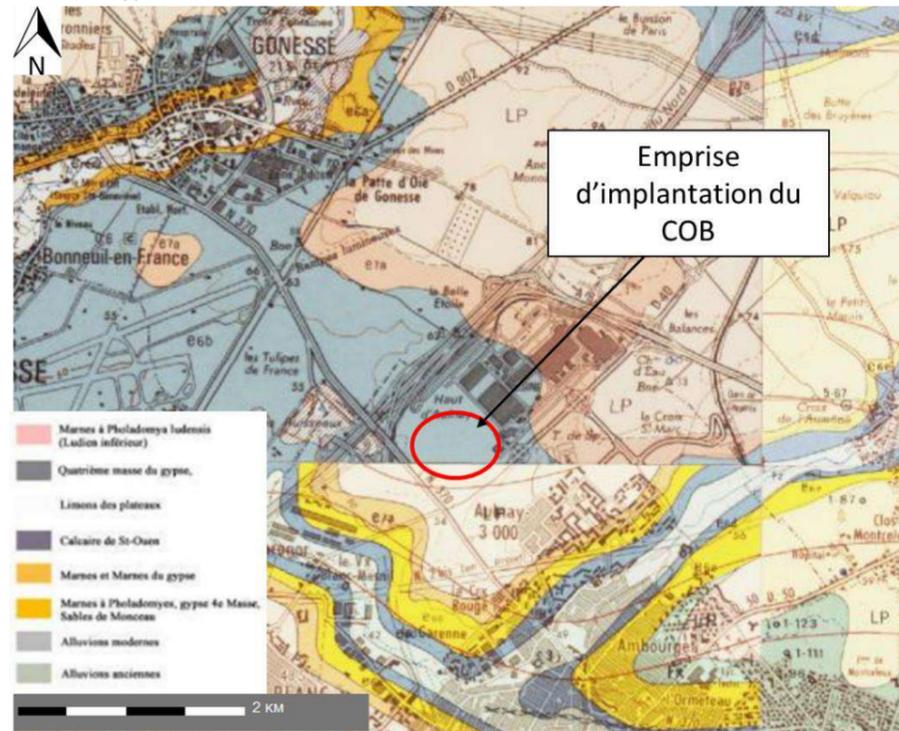


Illustration 20. Contexte géologique, Source : Infoterre, traitement : SYSTRA

Les sols de la zone d'étude présentent une vulnérabilité faible à moyenne, du fait d'un recouvrement majoritairement imperméable.

#### 4.1.2 Impact du projet

Le projet n'engendre pas d'impact supplémentaire sur la géologie : l'impact est nul.

### 4.2 Risques géologiques

#### 4.2.1 État initial

##### 4.2.1.1 Risque sismique

L'ensemble de la région Ile-de-France est situé en zone de sismicité de niveau 1. Cette zone correspond à une zone de probabilité d'occurrence de séisme très faible. Les constructions ne nécessitent pas la mise en œuvre de mesures particulières pour la résistance sismique (dispositions du décret n° 91-461 du 14 mai 1991 et article R.563-1 et suivants du code de l'environnement).

##### 4.2.1.2 Risque de présence de cavités

Le secteur de la zone d'étude n'est pas concerné par d'anciennes exploitations référencées dans l'Atlas de l'Inspection Générale des Carrières (IGC).

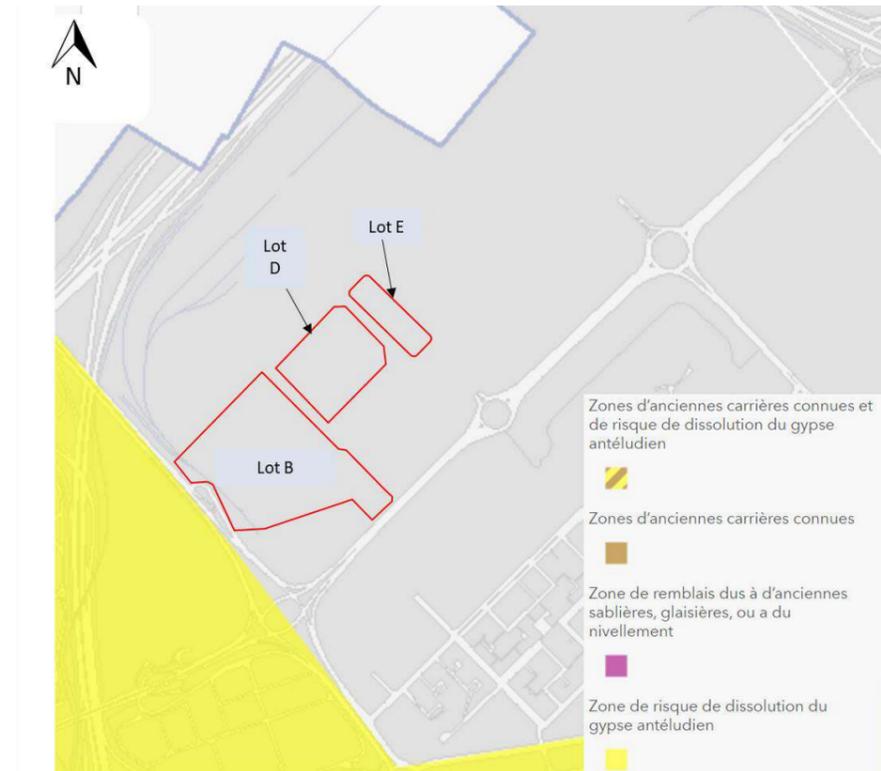


Illustration 21. Zonages d'anciennes carrières, Source : Atlas de l'Inspection Générale des Carrières traitement : SYSTRA

##### 4.2.1.3 Aléas liés au retrait-gonflement des argiles

Le site d'étude est localisé sur une zone d'exposition faible au retrait-gonflement des argiles.

##### 4.2.1.4 Risque lié à la présence de gypse dans le sous-sol

La ville d'Aulnay-sous-Bois est couverte par un arrêté approuvant la délimitation du périmètre des zones de risques liés aux anciennes carrières souterraines ( arrêté n° 86-0749 du 21 mars 1986 et modifié par l'arrêté n° 95-1141 du 18 avril 1995).

Le site n'est pas situé sur une zone de dissolution des poches de gypse antéludien.

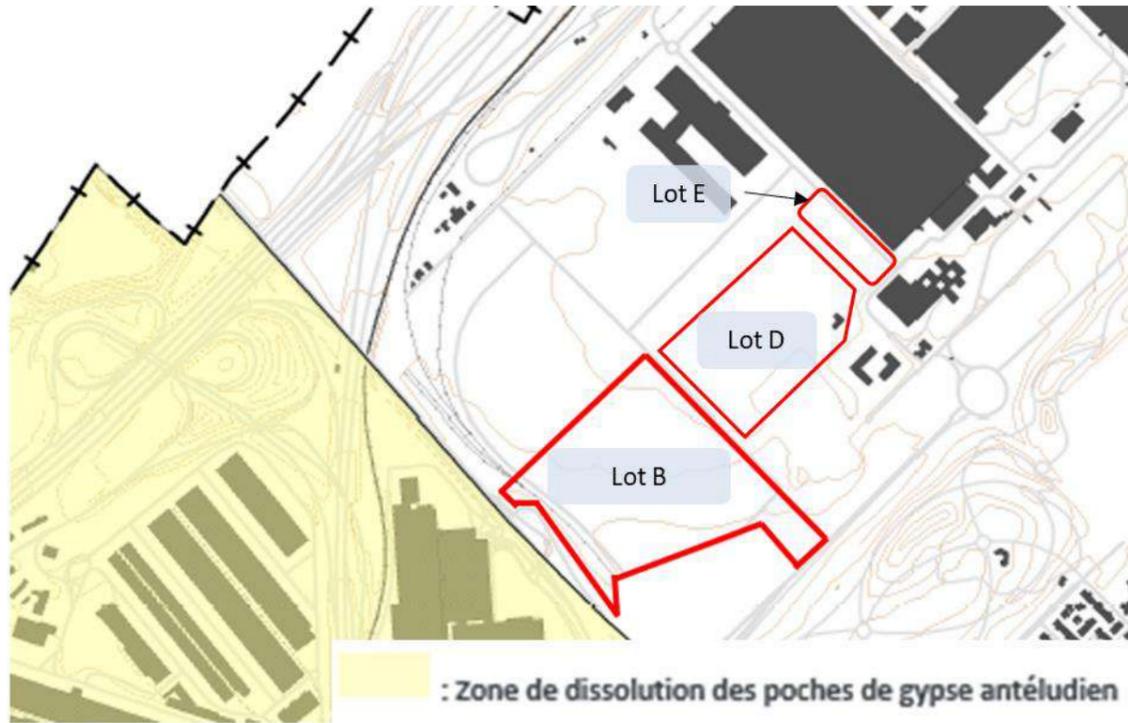


Illustration 22. Périmètre de risque lié à la dissolution de gypse antéludien, Source : Commune de Aulnay-sous-Bois, traitement : SYSTRA

4.2.2 Impacts du projet et mesures associées

Aucune présence de gypse et de cavité n'est décrite. L'impact est ainsi considéré comme nul. Concernant le risque de retrait gonflement des sols argileux, l'impact est jugé comme faible car il n'est pas prévu de construction permanente nécessitant des fondations profondes.

Le projet de réalisation d'un COB temporaire n'engendre ainsi pas d'impact supplémentaire en termes de risques liés au sous-sol. En l'absence d'impact, aucune mesure n'est préconisée.

4.3 Eaux souterraines

4.3.1 État initial

4.3.1.1 Zonage administratif

La zone d'étude se situe dans la Zone de Répartition des Eaux (ZRE) de l'Albien, cependant le projet n'aura aucun impact sur la masse d'eau souterraine de l'Albien.

4.3.1.2 Aspects réglementaires

Dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), les eaux souterraines ont été classées en « masse d'eau souterraines ». Le secteurs d'étude traverse deux masses d'eaux souterraines :

- Éocène du Valois (FRHG104) : masse d'eau de niveau 1, à écoulement entièrement libre et de type dominante sédimentaire non alluviale ;
- Albien-néocomien captif (FRHG218) : masse d'eau de niveau 2, à écoulement entièrement captif et de type dominante sédimentaire non alluviale.

Selon les données du SDAGE 2022-2025, actuellement la masse d'eau de l'Éocène du Valois dispose d'un état bon état au niveau qualitatif et quantitatif. Concernant la masse d'eau Albien-néocien captif, elle dispose d'un bon état au niveau qualitatif et l'objectif d'atteinte du bon état global est prévu en 2027.

4.3.1.3 Nappe phréatique du secteur d'étude

Le sous-sol de la commune contient une nappe phréatique complexe logée dans les formations de l'éocène supérieur.

Les niveaux de cette nappe sont suivis par un réseau d'une soixante de piézomètres implantés par la ville d'Aulnay ( Cf. figure ci-après). Les relevés piézométriques montrent que la nappe phréatique est généralement plus proche de la surface dans la moitié est de la ville (profondeurs de 2 à 3 m) et plus profonde dans la moitié ouest ( 3 à 4 m de profondeur). Cette proximité peut faciliter les échanges entre la nappe et les eaux superficielles.

La nappe se situe à 2 à 3 m de profondeur au niveau du projet. Aucun piézomètre n'est présent dans la zone d'étude.

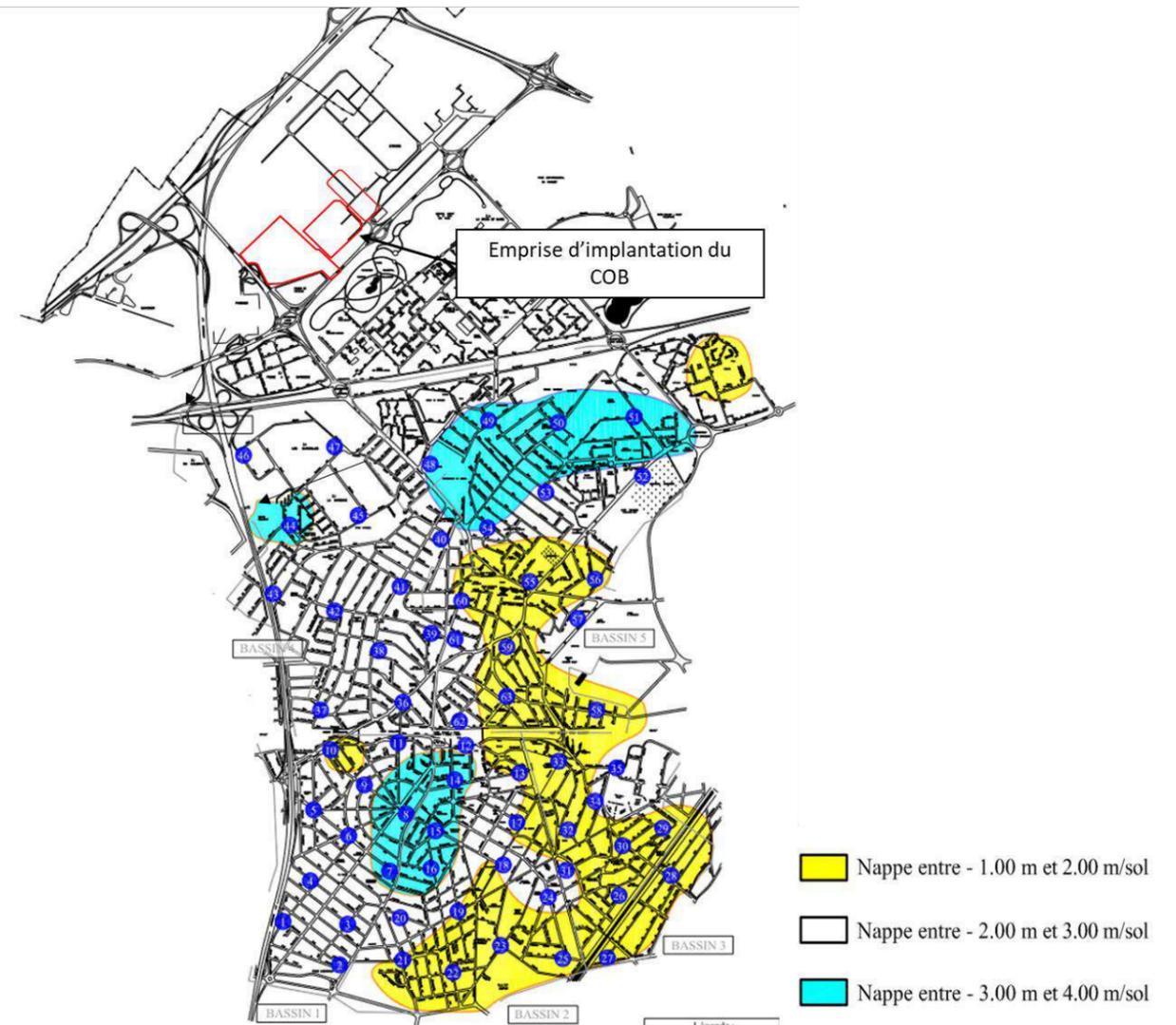


Illustration 23. Plan de situation des piézomètres et carte de nappe phréatique, Source : Commune de Aulnay-sous-Bois, , traitement : SYSTRA

Le sous-sols de la commune contient également deux aquifères :

- L'aquifère du Sparnacien (l'aquifère des sables du Cuisien) située à environ 100 mètres de profondeur ;
- L'aquifère des sables d'Albien située à environ 800 mètres de profondeur.

**4.3.1.4 Usage des eaux souterraines**

La commune d'Aulnay-sous-Bois est adhérente au syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF) qui assure l'alimentation en eau potable.

De nombreux captages industriels et géothermiques sont présents à proximité du projet.

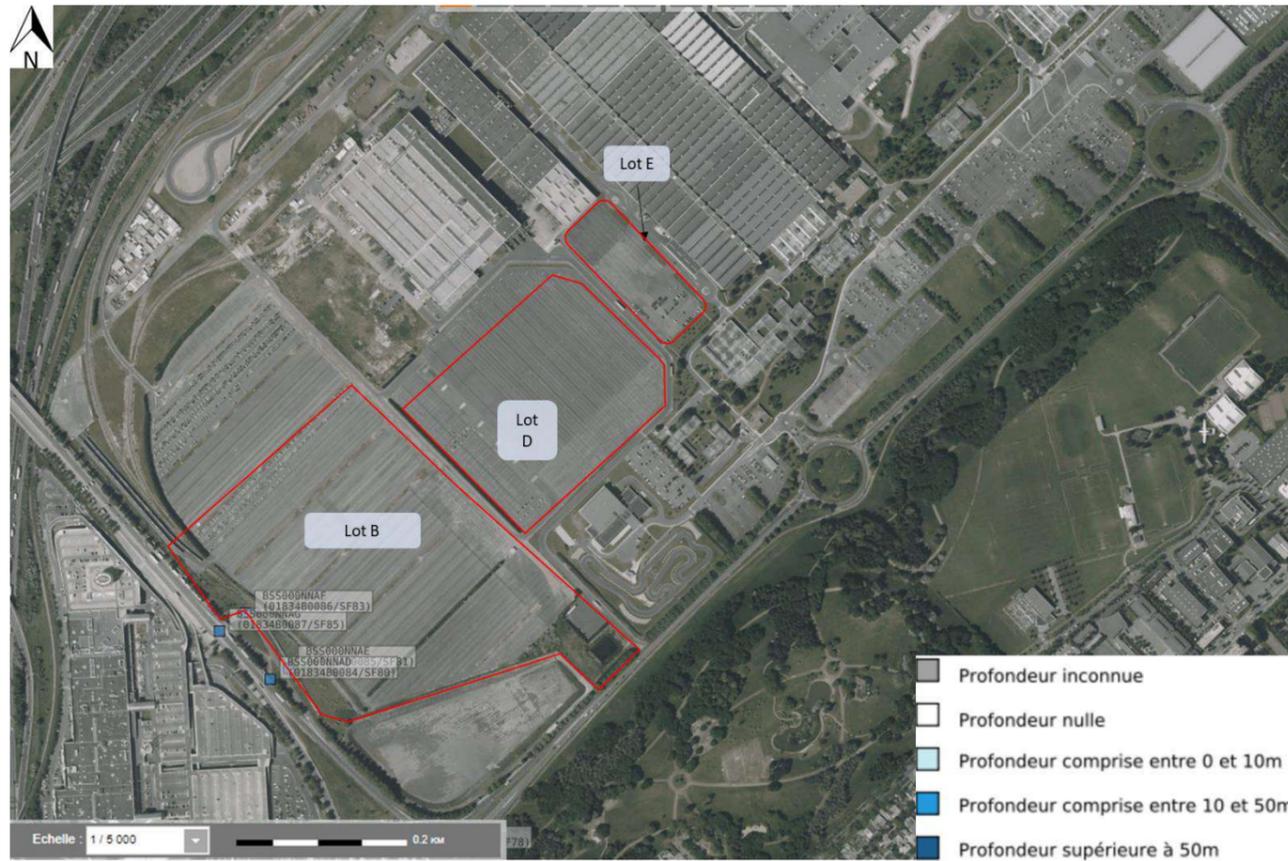


Illustration 24. Forages à proximité du projet, Source : Infoterre, traitement : SYSTRA

Le projet ne nécessite pas l'usage, ni le pompage, des eaux souterraines. L'enjeu est faible.

**4.3.1.5 Aléa remontée de nappe**

Dans les zones où la nappe est proche de la surface, les remontées de nappe en période hivernale peuvent provoquer des inondations dans les sous-sols des habitations anciennes. Le suivi du niveau de la nappe phréatique permet à la ville de prévenir d'éventuels risques d'inondations.

L'aléa est jugé comme faible. L'utilisation du dépôt se fera au courant de la période de juillet à septembre.

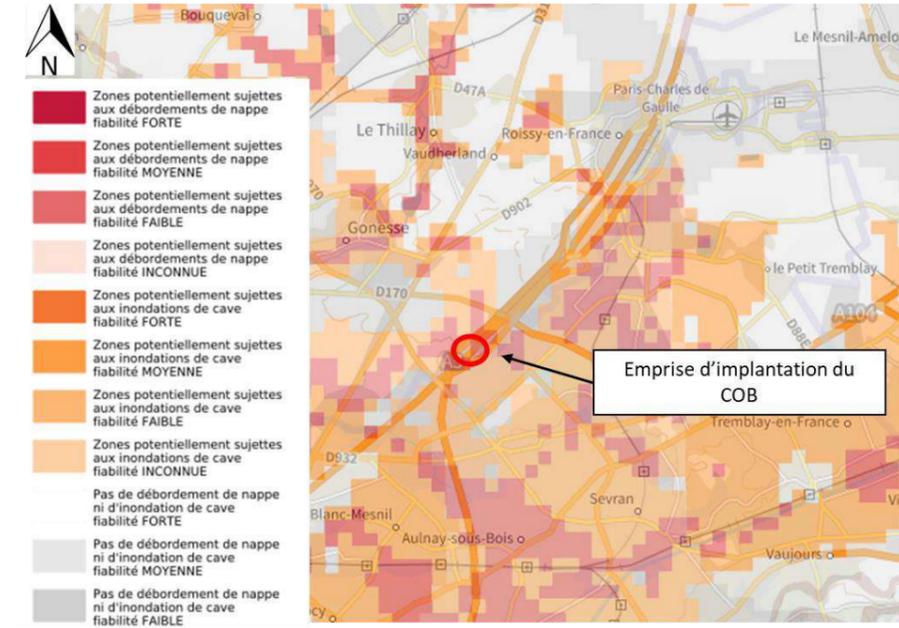


Illustration 25. Aléa remontée de nappe au sein de de la zone d'étude, Source : Géorisques, traitement : SYSTRA

**4.3.1.6 Pollution des sols et eaux souterraines**

Deux usines non SEVESO sont présentes à proximité de la zone d'étude :

- Usine Guintoli, en exploitation avec titre (au nord-ouest du site) ;
- MA France (au nord du site).



Illustration 26. Localisation des installations industrielles. Source : Géorisques, traitement : SYSTRA

Le projet n'est pas soumis à un risque technologique extérieur.

Le dépôt sera soumis à la réglementation ICPE. Les installations ICPE sont des installations de distribution de carburant, classées à déclaration, qui respecteront, sans demande de dérogation, les arrêtés ministériels de prescriptions générales applicables.

**Site BASOL**

La zone d'étude ( lot D et E) est répertoriée comme sites pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif (BASOL).

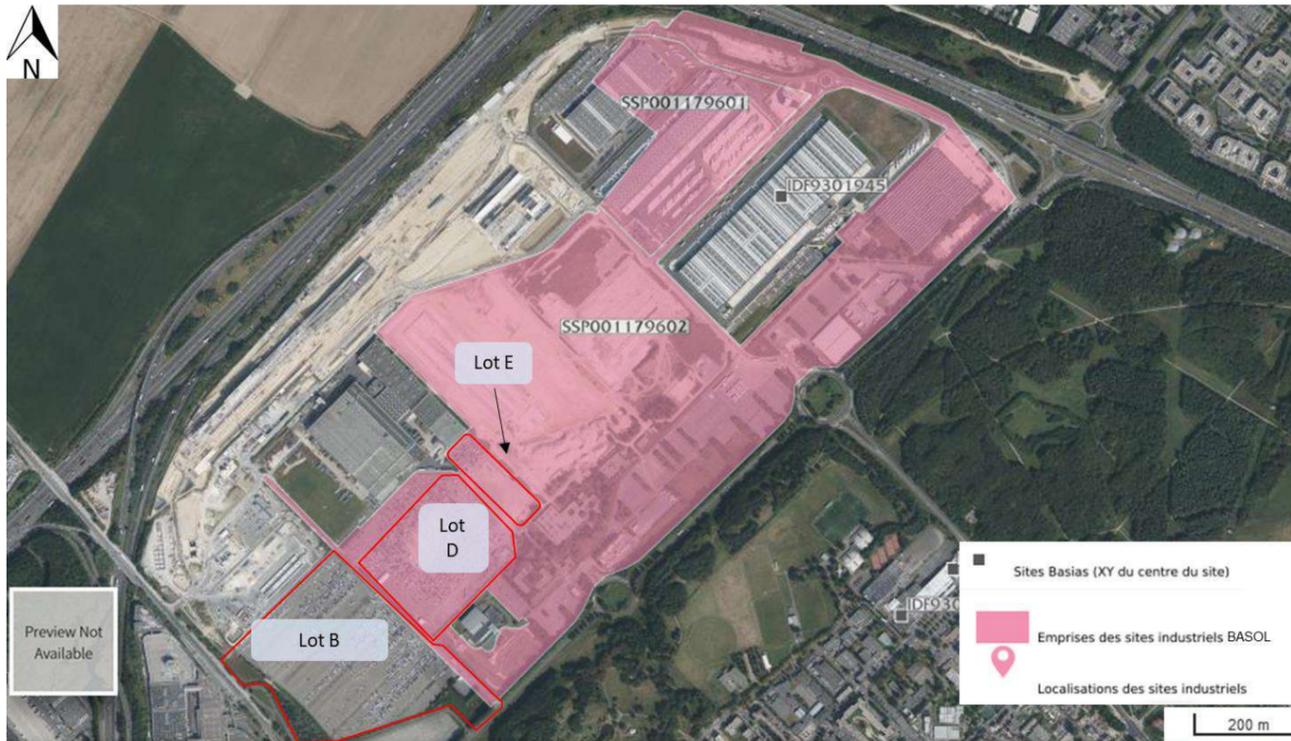


Illustration 27. Localisation des sites BASIAS et BASOL, Source : Géorisques, traitement : SYSTRA

La société Peugeot Citroën Aulnay (PCA) exerçait sur le site d'Aulnay des activités en rapport avec la production automobile depuis 1973. Certaines de ces activités étaient alors soumises au régime de l'autorisation de la législation sur les installations classées. Le 04/12/2013, la société déclare cesser partiellement ses activités sur le site, seules y demeurent à ce jour des activités relevant du régime de la déclaration.

Un arrêté de réhabilitation a été pris par le préfet de la Seine-Saint-Denis le 24/11/2017 pour encadrer des travaux au niveau du parc à cuves et carburants. Ils concernent l'excavation de terres jusqu'au toit de la nappe d'eau souterraine à 13 de profondeur (traitement sur site et envoi hors site ou réutilisation pour remblaiement) ainsi que le traitement des eaux souterraines par biosparging et venting. La zone à excaver ne concerne qu'une petite partie de la parcelle cadastrale 42 : essentiellement au droit de l'ancien bâtiment 27 et sur les bords des anciens bâtiments 78, 52 et 28). L'inspection des installations classées a acté la réalisation des travaux le 31/08/2021.

Un suivi quadriennal des eaux souterraine a été engagé.

**Site BASIAS**

Aucun site BASIAS n'est présent sur la zone d'étude.

**4.3.1.7 Vulnérabilité intrinsèque des ressources en eaux**

La vulnérabilité des ressources en eau est un paramètre à prendre en compte dès les études préliminaires et à adapter au fur et à mesure de l'avancement du projet.

La vulnérabilité intrinsèque se définit par le temps mis par un polluant pour atteindre cette ressource. Plus le temps est faible plus la ressource est vulnérable.

D'après la carte de vulnérabilité simplifiée réalisée par BRGM, la nappe au droit de notre zone d'étude est fortement vulnérable.

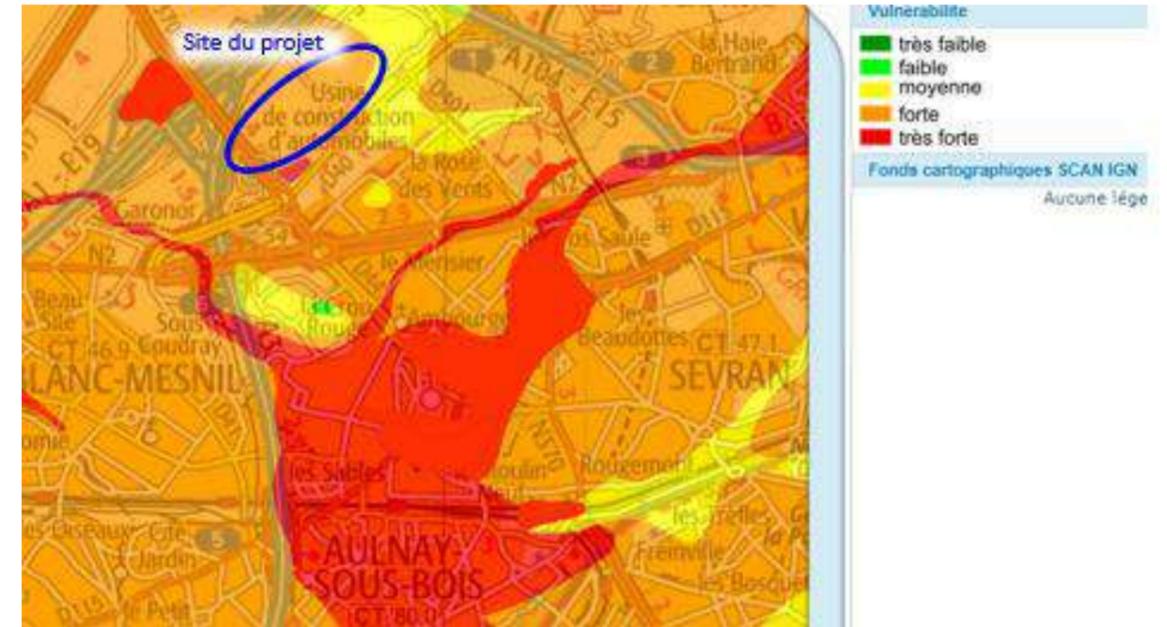


Illustration 28. La vulnérabilité intrinsèque à Aulnay-Sous-Bois. Source : BRGM, traitement : SYSTRA

**4.3.2 Impacts du projet**

Les eaux souterraines présentent une vulnérabilité forte en raison de la faible profondeur de la nappe.

En phase chantier, le projet ne s'accompagne pas de travaux intrusifs dans le sol, le sous-sol et la nappe souterraine susceptibles de remobiliser les polluants. Les travaux n'impacteront pas les captages proches

En phase exploitation, il n'existe pas d'usage des eaux souterraines au droit du projet. De plus, le réseau existant est étanche. En cas d'extension de celui-ci, il sera étanche.

Le centre d'opération de bus est ainsi conçu de manière à éviter les pollutions accidentelles liées à son exploitation (matériaux, gestion des eaux pluviales et usées, procédures spécifiques, ...). Il n'y aura pas d'impact sur la vulnérabilité de la ressource en eaux.

**4.3.3 Mesures associées**

En cas de pollution accidentelle en phase chantier , les mesures devront être immédiatement prises pour la confiner :

- Prélèvement et isolement des terres souillées ;

- Récupération des eaux de ruissellement dirigées vers des bacs de rétention spécifiques, ou dans l'ouvrage de traitement de la pollution chronique si celui-ci est atteint, sollicitation d'un bureau d'étude spécialisé dans la dépollution des eaux et des sols.

Les pollutions courantes sont généralement de faibles volumes, pris en charge par la mise en place de kits anti-pollution et matériaux absorbants évacués avec les déchets classés dangereux. Les cas de pollution engageant des volumes plus importants sont rares. En cas de telle pollution, il s'agira de confiner les eaux sur le chantier en attendant leur évacuation par camion vers une filière spécialisée : ce confinement peut être assuré soit via une benne ou bac disponible au moment de la pollution sur le chantier, soit, à défaut, par l'envoi au bassin de régulation des eaux pluviales qui est alors condamné côté sortie, jusqu'à l'intervention d'un engin aspirant les eaux et les évacuant en citerne en filière spécifique.

En phase exploitation, afin de limiter tout risque de pollution des milieux récepteurs, le nettoyage, l'entretien, la réparation et le ravitaillement se feront exclusivement sur des zones réservées à cet effet et disposant de systèmes de récupération des eaux souillées pour être évacuées et traitées. L'aire de réception bétonnée de la station-service sera étanche aux hydrocarbures et les écoulements de carburant seront récupérés et traités dans un séparateur d'hydrocarbures dédié situé à proximité de la station-service.

#### 4.4 Eaux superficielles

##### 4.4.1 État initial

###### 4.4.1.1 Réseau hydrographique et hydrologie

La majeure partie de la commune d'Aulnay-sous-Bois Est située dans une zone d'alluvionnaire à la confluence de plusieurs rus naturels.

Le cours d'eau le plus proche de la zone d'étude est la Morée. Il est situé à moins de 1 km du projet. La Morée est un cours d'eau naturel de 12.43 km, busé en grande partie (3.45 km sur la commune d'Aulnay-Sous-Bois). Il prend sa source dans la commune de Tremblay-en-France et se jette dans Le Crould au niveau de la commune de Bonneuil-en-France.

On retrouve également en limite de site un plan d'eau correspondant à un bassin artificiel servant pour la rétention d'eau.

###### 4.4.1.2 Aléa inondation

La commune d'Aulnay-Sous-Bois n'est pas concernée par la présence d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) adopté ou prescrit.

D'après le PLU, la commune est concernée par les risques d'inondation par débordement d'inondation pluviale urbaine.

Le site du projet est proche de zones sujettes à des inondations potentielles de cours d'eau.

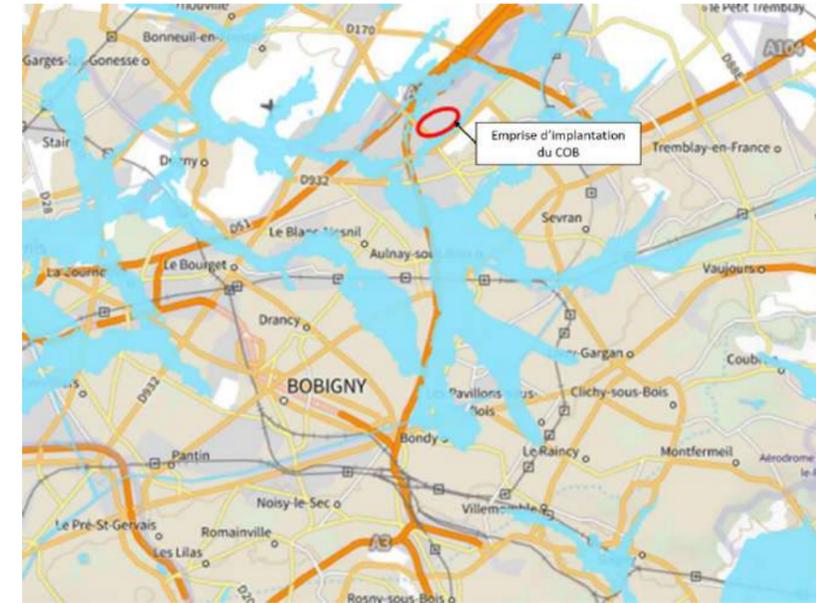


Illustration 29. Enveloppes approchées des inondations potentielles cours d'eau et submersion marine de plus d'un hectare, Source : Géorisques, traitement : SYSTRA

###### 4.4.1.3 Impacts du projet et mesures associées

Le projet n'aura pas d'impact sur les eaux superficielles. En l'absence d'impact, aucune mesure n'est préconisée.

##### 4.4.2 Eaux pluviales et assainissement

La zone se trouvant en zone urbaine industrielle ceinturée de voirie, aucun bassin versant naturel n'est, à priori, récupéré par le réseau d'assainissement existant du site.

###### 4.4.2.1 Le fonctionnement de l'assainissement actuel

Aulnay-sous-Bois est équipé d'un réseau d'assainissement en majorité séparatif, hormis deux secteurs dans le pavillonnaire au sud de la commune.

Il ne subsiste aucun secteur d'assainissement individuel, l'essentiel des voies communales étant desservies par un réseau collectif d'assainissement. Celui-ci est directement connecté au réseau départemental.



## 5. PAYSAGE ET PATRIMOINE

### 5.1 Paysage

La commune d'Aulnay-sous-Bois est séparée en trois grandes parties marquées par les coupures des différentes infrastructures :

- Une partie nord au-delà de la RN2 occupé par les grands parcs, de larges îlots d'habitat collectif et les zones industrielles et commerciales, dont la zone PSA. L'aire d'étude se situe dans cette zone ;
- Une partie centrale entre la voie ferrée et la RN2, qui comporte plusieurs quartiers où se mêlent habitats pavillonnaires et collectifs ;
- Une partie sud occupée en grande majorité par l'habitat pavillonnaire.

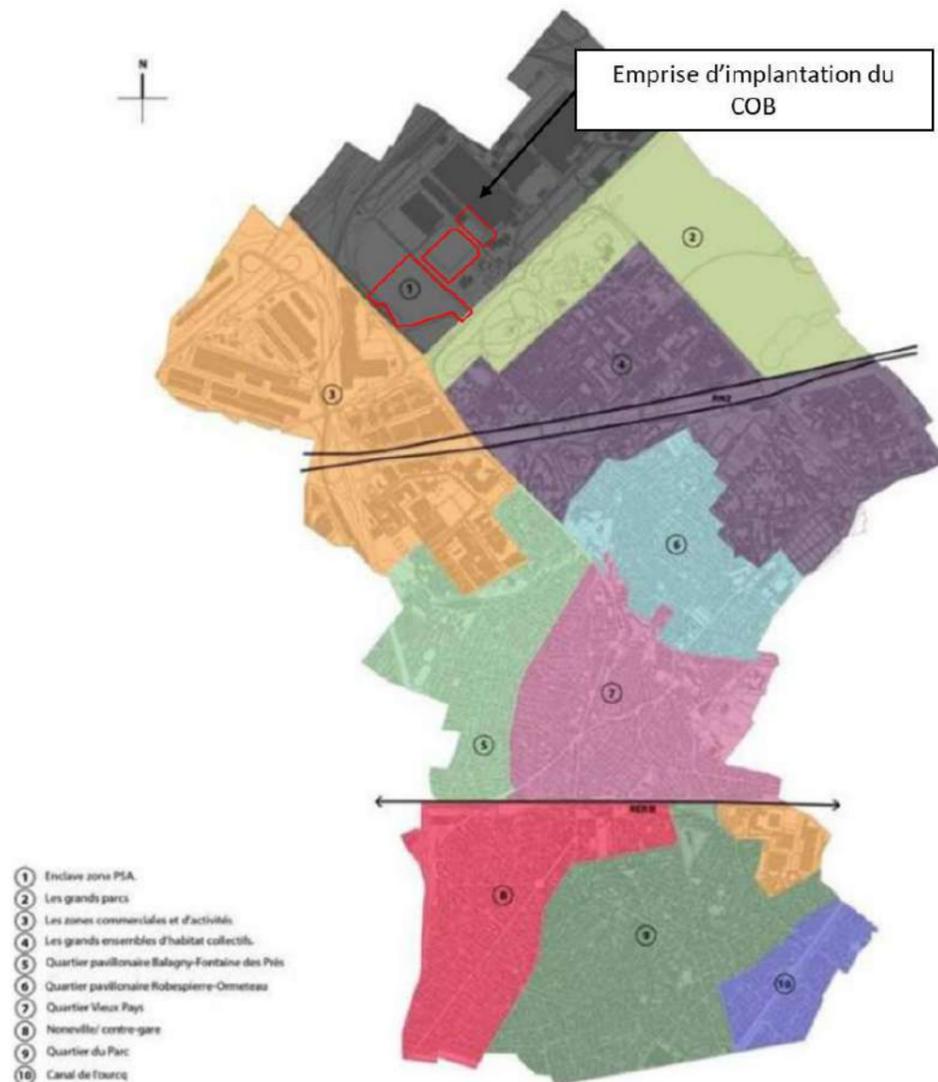


Illustration 32. Grande entité paysagère. Source : Commune d'Aulnay-sous-Bois, traitement : SYSTRA

Les abords du site se présentent comme suit :

- Au Nord : des zones industrielles sont présents ;
- Au Sud : le parc Robert Ballanger. La route départementale D40 sépare la zone d'étude du parc ;
- À l'Est : des zones industrielles sont présents ;
- À l'Ouest : des zones industrielles et commerciales sont présents.

### 5.2 Patrimoine

Aucun monument protégé, site patrimonial remarquable, site inscrit ou classé n'est présent dans la zone d'étude.

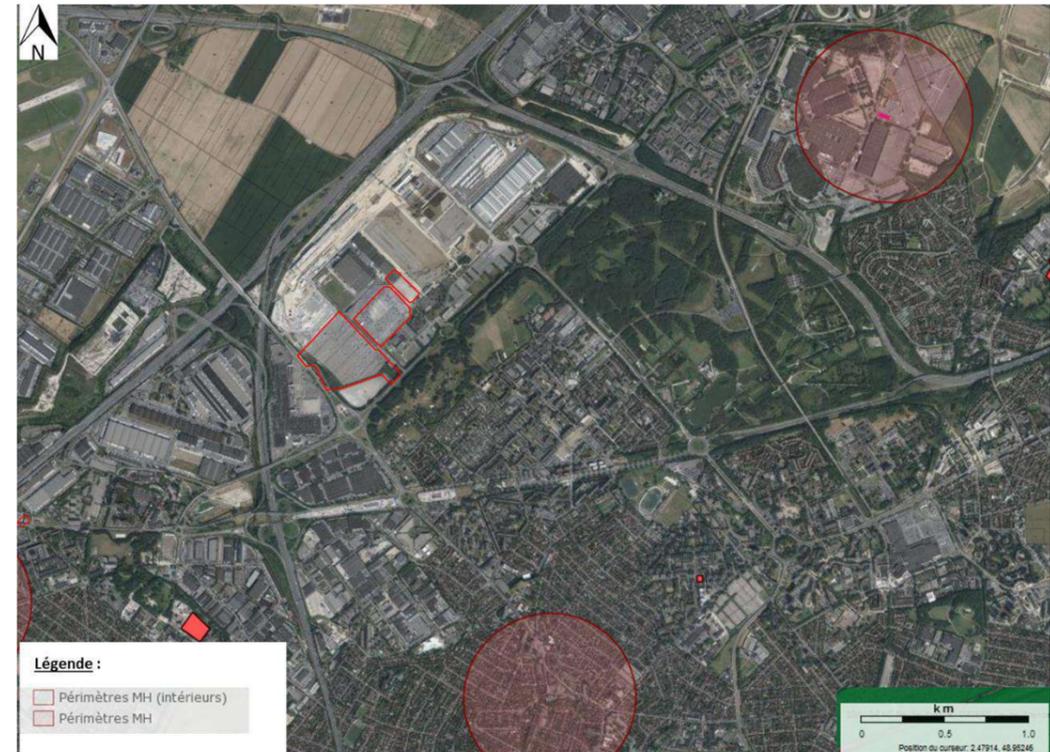


Illustration 33. Synthèse des enjeux du patrimoine, Source : Atlas du Patrimoine, traitement : SYSTRA

### 5.3 Archéologie

Le site ne présente pas de sensibilité archéologique connue.

### 5.4 Impact du projet

Le paysage aux alentours du secteur de projet se compose de zones d'activités et du parc Rober Ballanger, au carrefour d'axes routiers importants.

Les lots B et D sont aujourd'hui utilisés pour du stationnement de véhicules (voitures, camionnettes etc.). L'usage des lots B et D dans le cadre du projet sera identique.

Le projet n'engendre pas d'impact sur le paysage, le patrimoine et l'archéologie. En l'absence d'impact, aucune mesure n'est préconisée.

## 6. MILIEU HUMAIN

### 6.1 Étude des impacts de l'installation d'un dépôt de bus temporaire pour le transport des accrédités sur la circulation routière et analyse du fonctionnement interne du site

L'objet de l'étude vise à analyser le fonctionnement des voiries locales aux abords du dépôt bus :

- Entre l'A1, l'A3 et la francilienne A104 ;
- Sur la D40 ;
- Sur la N370 ;
- Sur la N2 ;
- En fonction des pointes JOP et selon un fonctionnement de la relève des conducteurs en ligne ou au dépôt.

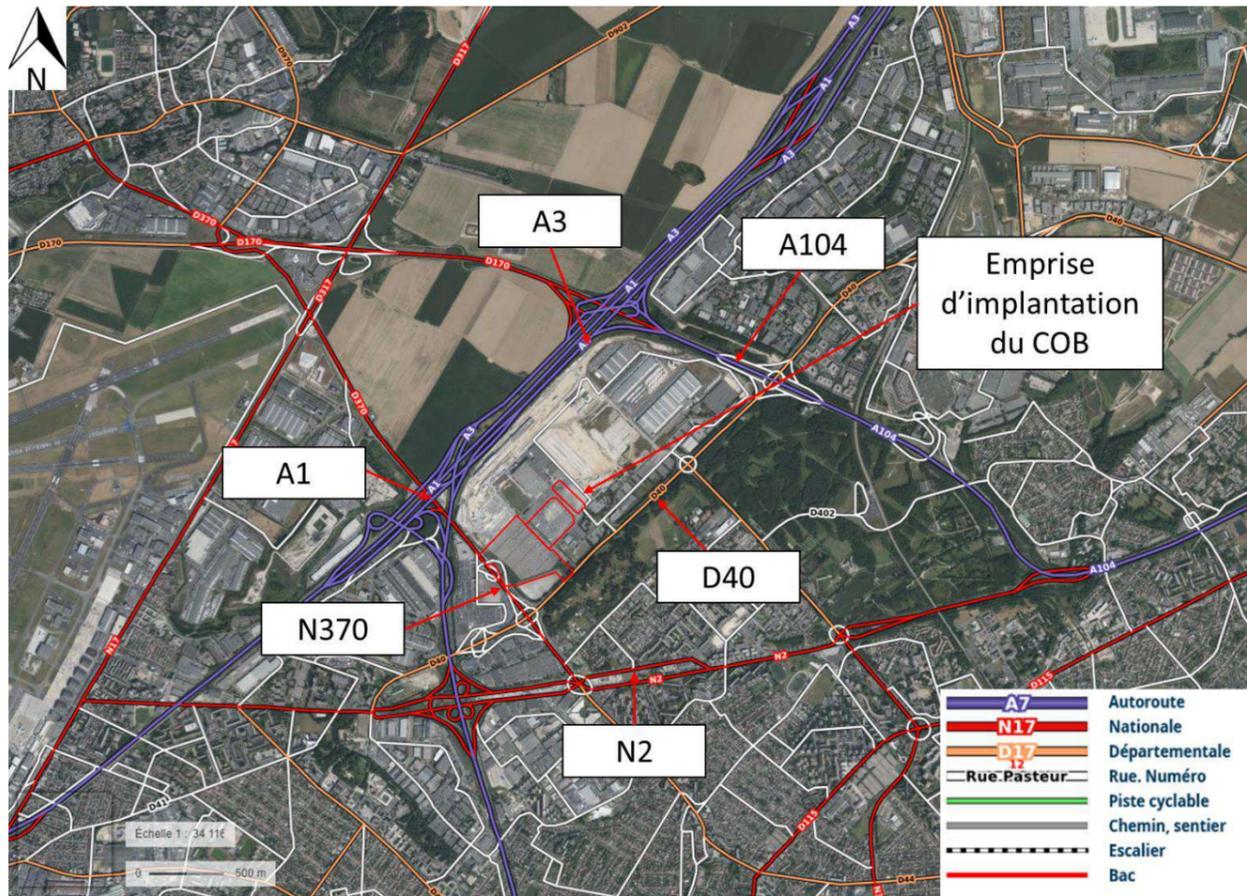


Illustration 34. Localisation du COB et des voiries locales. Source :Géoportail , traitement SYSTRA



Illustration 35. Analyse du fonctionnement du site et carrefours étudiés. Source : EGIS

#### 6.1.1 Données d'entrées

La description du fonctionnement circulatoire existant et projeté durant travaux – présentée dans le présent chapitre - est réalisée à partir des données d'entrée suivantes :

- La répartition horaire des flux BUS, VS (véhicules de services) et VP (véhicules particuliers des chauffeurs) ;
- La répartition des entrées/sorties dépôt (depuis/vers A1 nord – de puis /vers A1 sud) ;
- La répartition des origines des chauffeurs (domiciles et hébergements hôtel). Pour l'ensemble des communes situées dans un périmètre de 30 minutes autour du site d'Aulnay-sous-Bois, la répartition des chauffeurs a été élaborée en fonction :
  - De la population de la commune ;
  - Des réservations hôtelières prévues par Paris2024 pour l'hébergement des chauffeurs ;
  - Les principales origines des chauffeurs sur le réseau routier à proximité du site.
- Des comptages routiers sur les carrefours identifiés sur la figure ci-après ont été réalisés :
  - Comptages directionnels (21/07/2022, HPM et HPS) :
    - Carrefour 1 et 2 : D40 x A104 ;
    - Carrefour 3 : D40 x giratoire accès dépôt bus (option) ;
    - Carrefour 4 : D40 x voie d'accès dépôt bus ;
    - Carrefour 5 : D40 x N370 ;
    - Carrefour 6 : N2 x N370 ;

- Carrefour 7 : N2 x D40.
- Comptages automatiques (21/07/2022-28/07/2022)-12 postes ;
- Données existantes CD93 (comptages 2021 aux carrefours 5 et 6).



Illustration 36. Carrefours étudiés. Source : EGIS

6.1.2 Situation actuelle

6.1.2.1 Août 2022-Pointe du matin

L'heure de pointe du matin présente des trafics sur :

- La N370 en direction du nord ;
- La N2 depuis l'ouest ;
- La D40 au nord-est de la Francilienne ;
- Les trafics sont moindres sur la D40 entre la Francilienne et la N370.

La circulation est globalement fluide sur le secteur d'étude. Les remontées de file aux carrefours à feux sont la résultante du stockage normal aux feux, avec des temps d'attente contenus dans la durée du cycle. Au niveau des bretelles de l'A104 vers la D40, les remontées de file sont de faibles ampleurs.

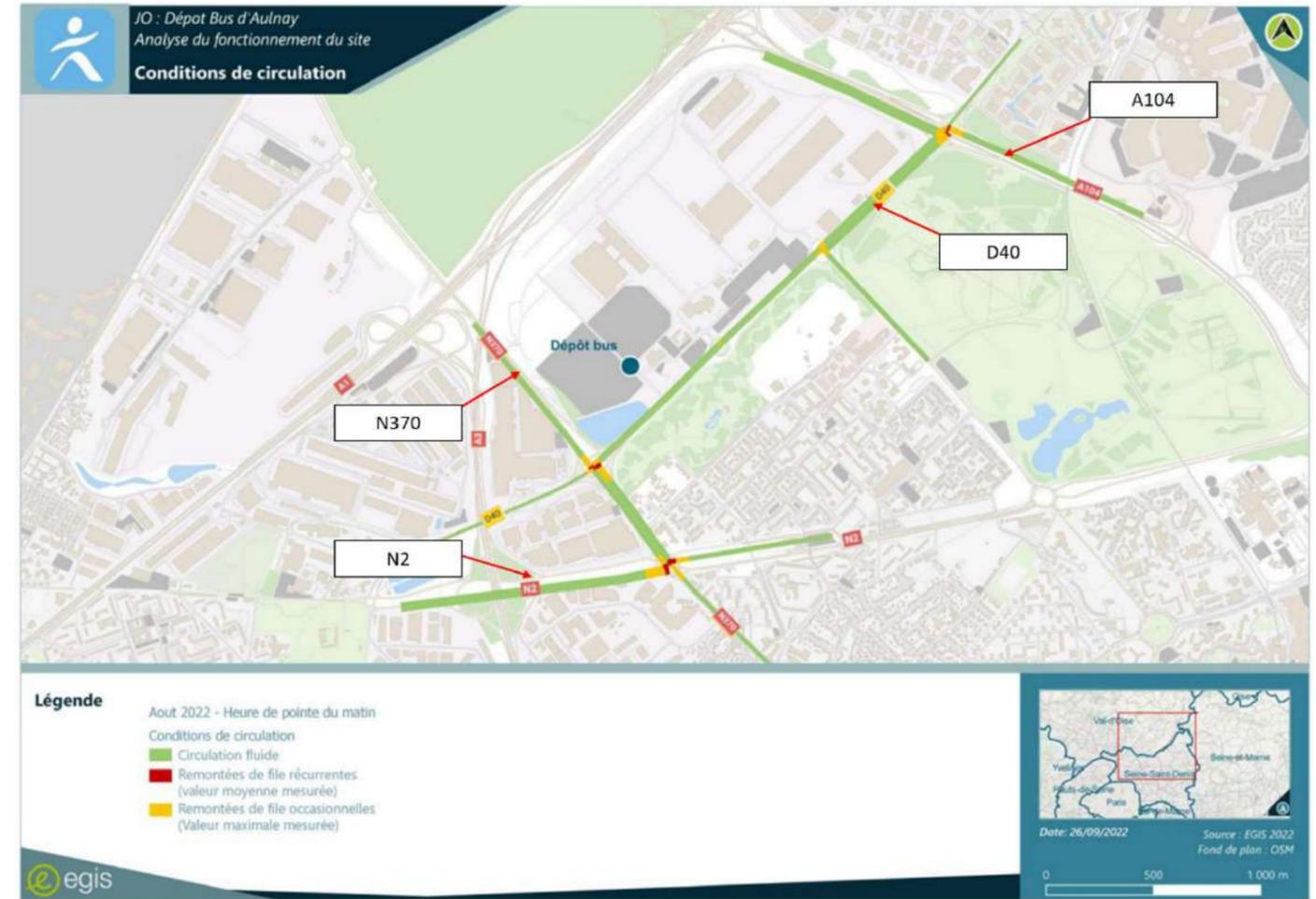


Illustration 37. Conditions de circulation août 2022-pointe du matin. Source : EGIS

6.1.2.2 Août 2022-Pointe du soir

L'heure de pointe du soir présente des trafics plus importants à proximité de la N370, en lien en particulier avec l'activité commerciale.

Toutefois, l'analyse du fonctionnement en heure de pointe en situation été est similaire à la situation du matin.

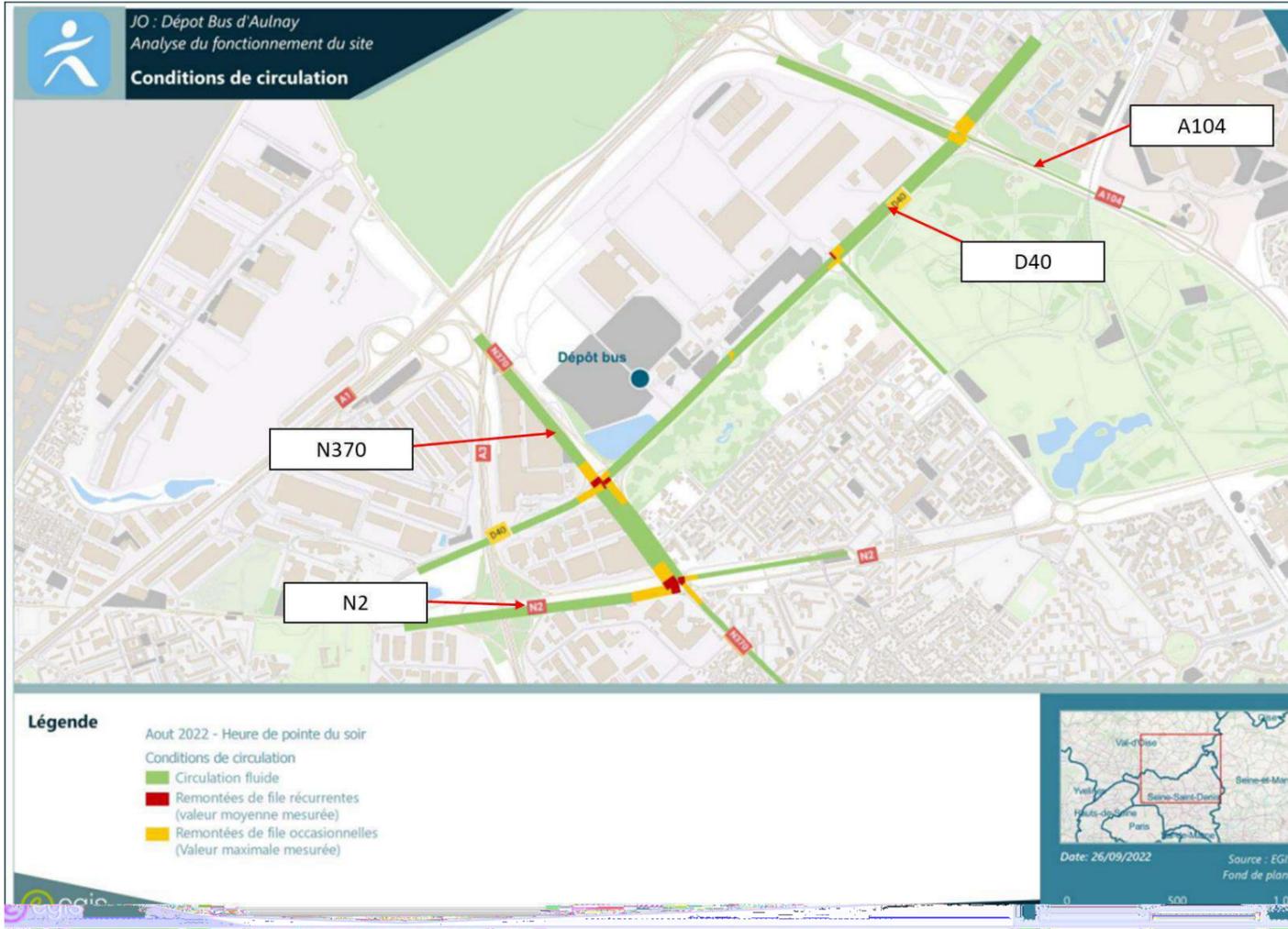


Illustration 38. Conditions de circulation août 2022-pointe du soir. Source : EGIS

**6.1.2.3 Septembre 2022-Pointe du matin**

Le secteur d'étude présente une circulation globalement fluide. Les remontées de file, cartographiées ci-contre, restent faibles durant la période de pointe du matin.



Illustration 39. Conditions de circulation septembre 2022-pointe du matin. Source : EGIS

**6.1.2.4 Septembre 2022-Pointe du soir**

Le secteur d'étude présente une circulation globalement fluide. Les remontées de file, cartographiées ci-contre, restent faibles durant la période de pointe du soir. Seule la N370 présente des retenues marquées depuis le nord au niveau du carrefour N2 x N370.

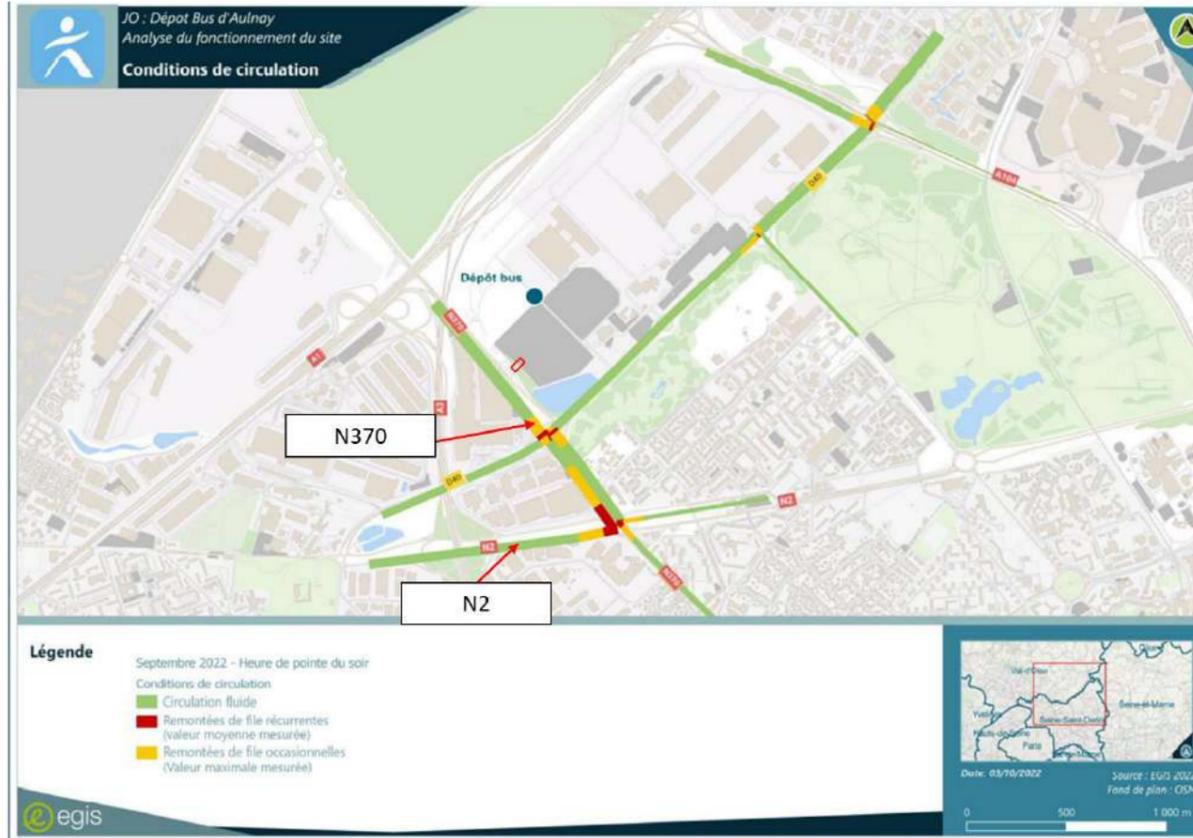


Illustration 40. Conditions de circulation septembre 2022-pointe du soir. Source : EGIS

6.1.3 Conditions de circulation

Afin de soulager le fonctionnement du secteur et d’assurer le bon fonctionnement des carrefours, il sera effectué le report des itinéraires BUS et véhicules de service sur l’A3 et l’A104 depuis la RD40. . Ces mesures permettent de diriger les flux sur les parties les moins chargées en trafic de la D40 et sur des intersections plus capacitaires .

Le retour des bus au dépôt se fait via l’échangeur A104. Les bus utilisent la voie directe de tourne-à-droite et minimisent ainsi les impacts sur la circulation à ce carrefour n°1.

Le mouvement de tourne-à-gauche vers l’A104 depuis le dépôt s’inscrit dans un régime de giratoire moins pénalisant qu’un mouvement de tourne-à-gauche sur un carrefour à feu n°2.

Les trafics des bus sont ainsi réorganisés vers un secteur de zones principalement industrielles, contrairement à l’utilisation de la N370 bordée d’activités commerciales.



Illustration 41. Itinéraires des bus/cars en phase d’exploitation du COB . Source : EGIS

6.1.3.1.1 Conditions de circulation pour le jour de compétitions des Jeux olympiques (août 2024)

Pour les jours de compétitions des jeux olympiques, les impacts en termes de trafics par rapport à la situation actuelle sont présentés ci-après :

- Les trafics seront globalement stables sur la N370 et la N2 (augmentation en direction de la N2 en lien avec les trafics des véhicules particuliers et des chauffeurs) ;
- La suppression des mouvements de retournement au carrefour D40xN370 par l’utilisation de l’accès P1 ;
- Augmentation des trafics sur la RD40 à l’est du site et sur les bretelles A104 de /vers A1.

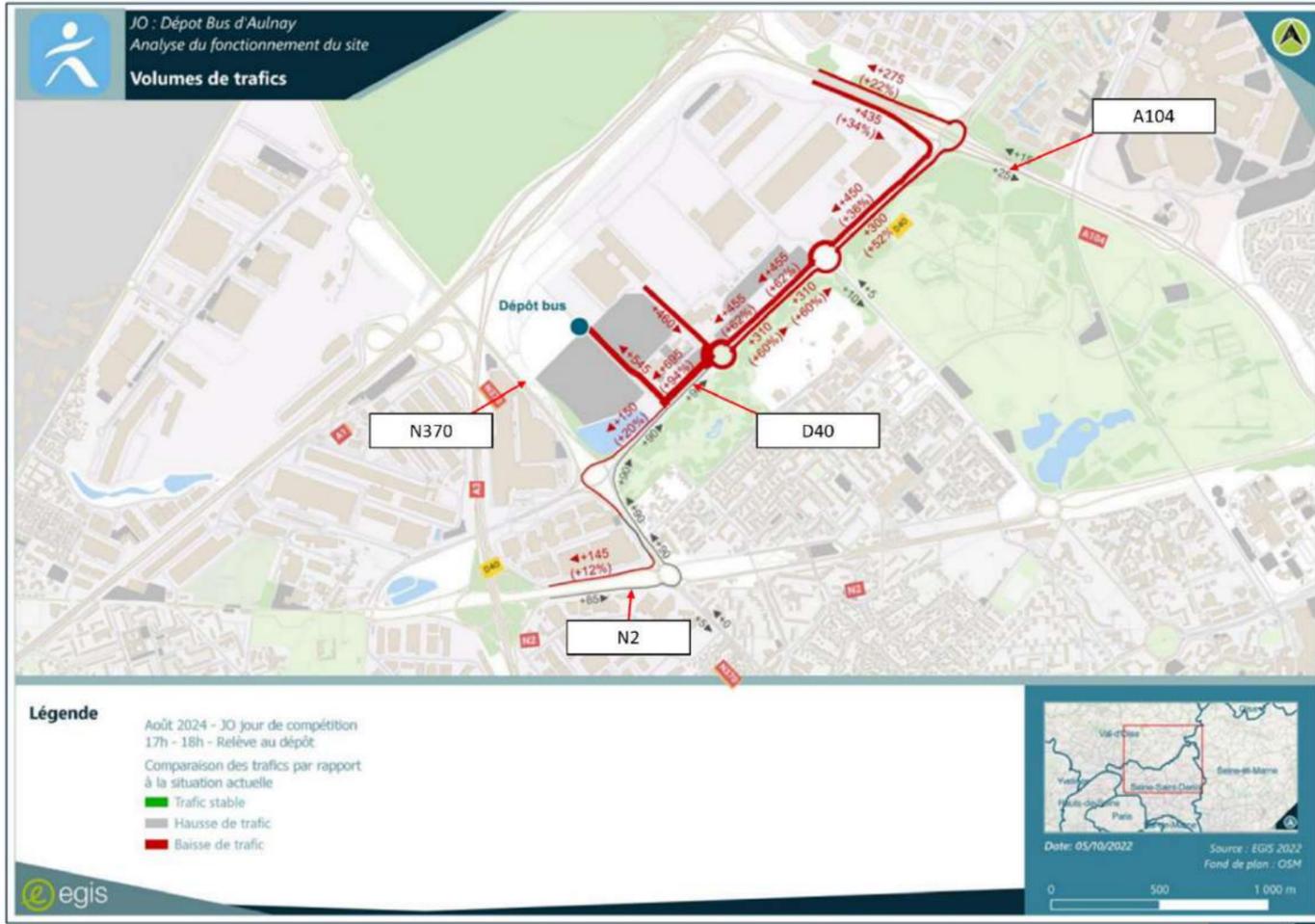


Illustration 42. Volumes de trafics en phase d'exploitation du COB-jeux olympiques (août 2024) . Source : EGIS

Toutefois, les augmentations de trafic ne dégradent pas de façon significative le fonctionnement des aménagements de la RD40 à l'est du dépôt de bus. Les évolutions de trafic liées aux véhicules personnels des chauffeurs mesurées sur les carrefours à feux de la RN370 ne pénalisent pas le fonctionnement de ces carrefours.



Illustration 43. Conditions de circulation en phase d'exploitation du COB-jeux olympiques (août 2024) . Source : EGIS

6.1.3.1.2 Conditions de circulation pour le jour de compétitions des Jeux paralympiques (septembre 2024)

Pour les jours de compétitions des jeux paralympiques, les impacts en termes de trafics par rapport à la situation actuelle sont présentés ci-après :

- Les trafics seront globalement stables sur la N370 et la N2 ;
- La suppression des mouvements de retournement au carrefour D40xN370 par l'utilisation de l'accès P1 ;
- Augmentation des trafics sur la RD40 à l'est du site et sur les bretelles A104 de /vers A1.



Illustration 44. Volumes de trafics en phase d'exploitation du COB-jeux paralympiques (septembre2024) . Source : EGIS

Pour le jour de compétition, les conditions de circulation ne sont toutefois pas globalement modifiées par les circulations des bus sur la RD40 si l'accès à l'A1 se fait de/vers l'A104.



Illustration 45. Conditions de circulation en phase d'exploitation du COB-jeux paralympiques (septembre2024) . Source : EGIS

6.1.4 Schéma de circulation

Les études d'accessibilité au dépôt bus d'Aulnay-sous-Bois ont montré que :

- La sortie des bus de l'A1 par la D370 pour emprunter la D40, faire demi-tour au giratoire de la Porte P1 et accéder à P0 entraine la saturation du carrefour à feux de l'Europe (D970 x D40) ;
- La sortie des bus du dépôt pour rejoindre l'A3 via la N2 contribue à la saturation de la D370 et de la N2.

Les accès sont ainsi recommandés par l'A104 afin d'emprunter les giratoires de la D40 plus à même à traiter les trafic supplémentaires générés par l'activité du dépôt.

6.1.4.1 Schémas de circulation des bus

Il est recommandé concernant le schéma de circulation des bus :

- Les bus sortent du COB via la porte P0 et empruntent la RD40 jusqu'à l'échangeur A104/RD40 où ils rejoignent l'A104. Les bus bénéficient d'aménagements en faveur des bus dès P0 ( feux tricolores, voies réservée sur la RD40).
- En retour au COB, les bus sortent de la francilienne via l'échangeur A104/RD40, et empruntent la voie de droite et s'insèrent par la porte P6 sur le site EPFIF. Les bus cheminent sur des voiries internes au site EPFIF.

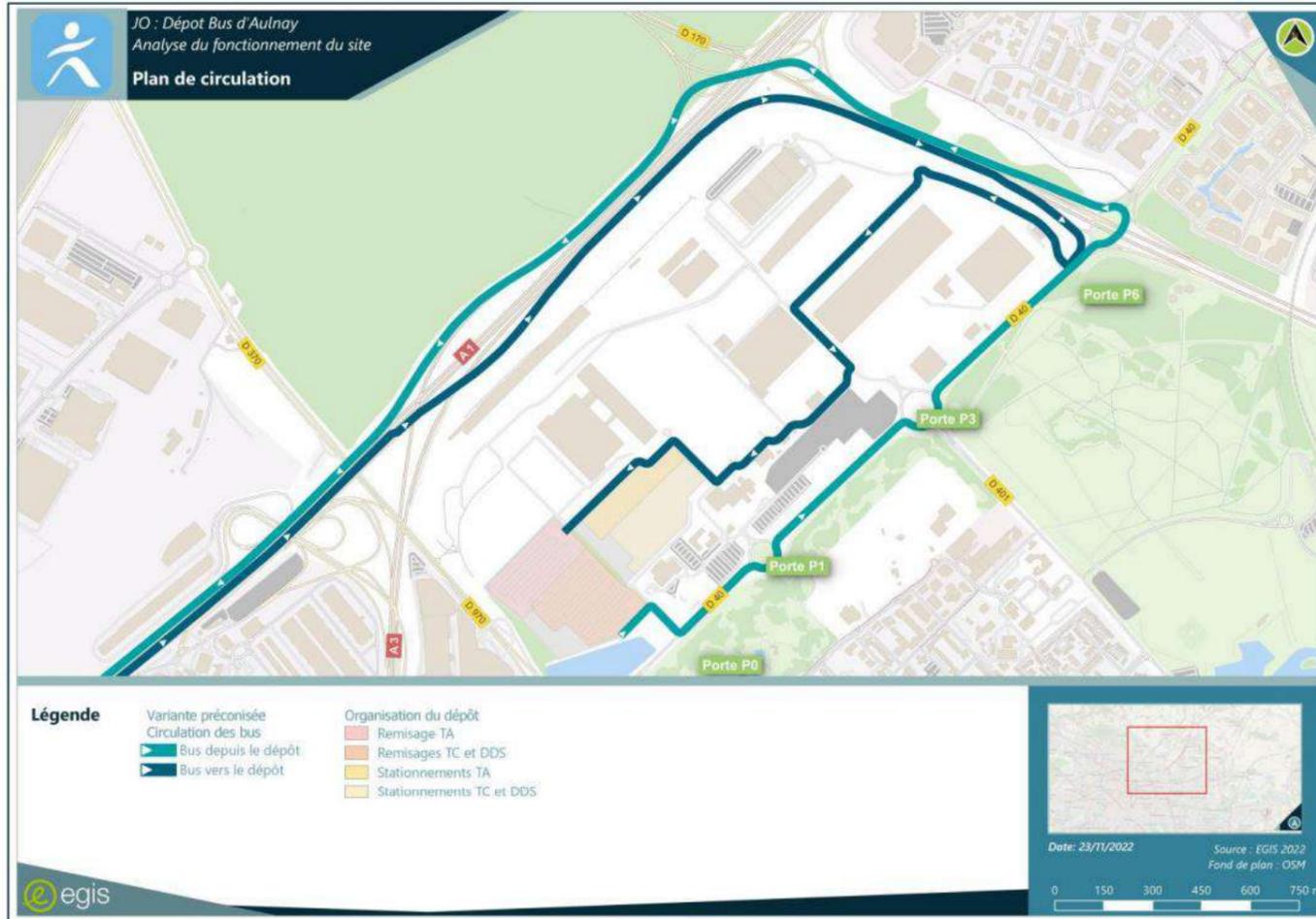


Illustration 46. Schémas de circulation en phase d'exploitation du COB . Source : EGIS

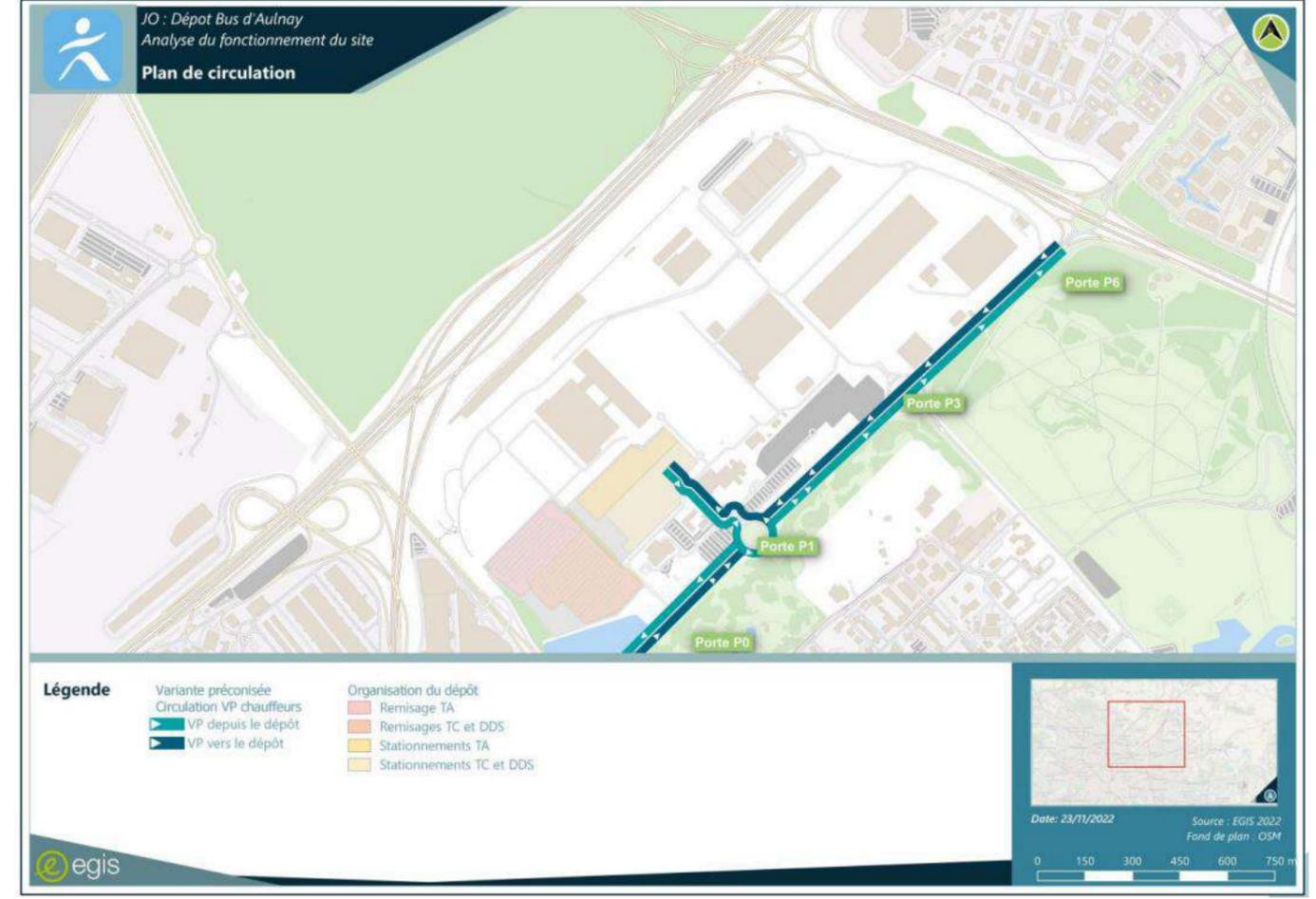


Illustration 47. Schémas de circulation des véhicules privés en phase d'exploitation du COB . Source : EGIS

#### 6.1.4.2 Schémas de circulation des véhicules privés chauffeurs

Il est recommandé concernant le schéma de circulation des véhicules privés :

- D'accéder au dépôt par l'accès P1 ;
- De quitter le site par la sortie P1 ;
- Au-delà de la RD40, les chauffeurs peuvent avoir pour origine l'intégralité du réseau routier (A1, A3, A104, ...).

#### 6.1.4.3 Conditions de circulation

Les différents aménagements permettent de conserver une circulation globalement fluide sur la RD40. Les temps de parcours des bus sont stabilisés.



Temps de parcours - HPS			
	Moyen	Min	Max
A104 vers Depot	5min 56s	4min 44s	6min 52s
Depot vers A104	6min 45s	4min 55s	10min 17s
Depot vers A104 TA	6min 47s	4min 56s	10min 16s
Depot vers A104 TC DDS	6min 43s	4min 55s	10min 17s
Sorties du dépôt - HPS			
	Moyen	Min	Max
Depot - P0	1min 42s	1min 06s	2min 49s
P0 - P1	36s	28s	1min 17s
P1 - P3	1min 04s	42s	3min 15s
P3 - P6	48s	39s	2min 46s
P6 - A104	1min 50s	1min 08s	4min 19s

## 6.2 Environnement sonore

### 6.2.1 État initial

Le projet ne se situe pas dans une zone pavillonnaire mais dans une zone à vocation logistique. Aucun établissement sensible n'est recensé à proximité de la zone d'étude.

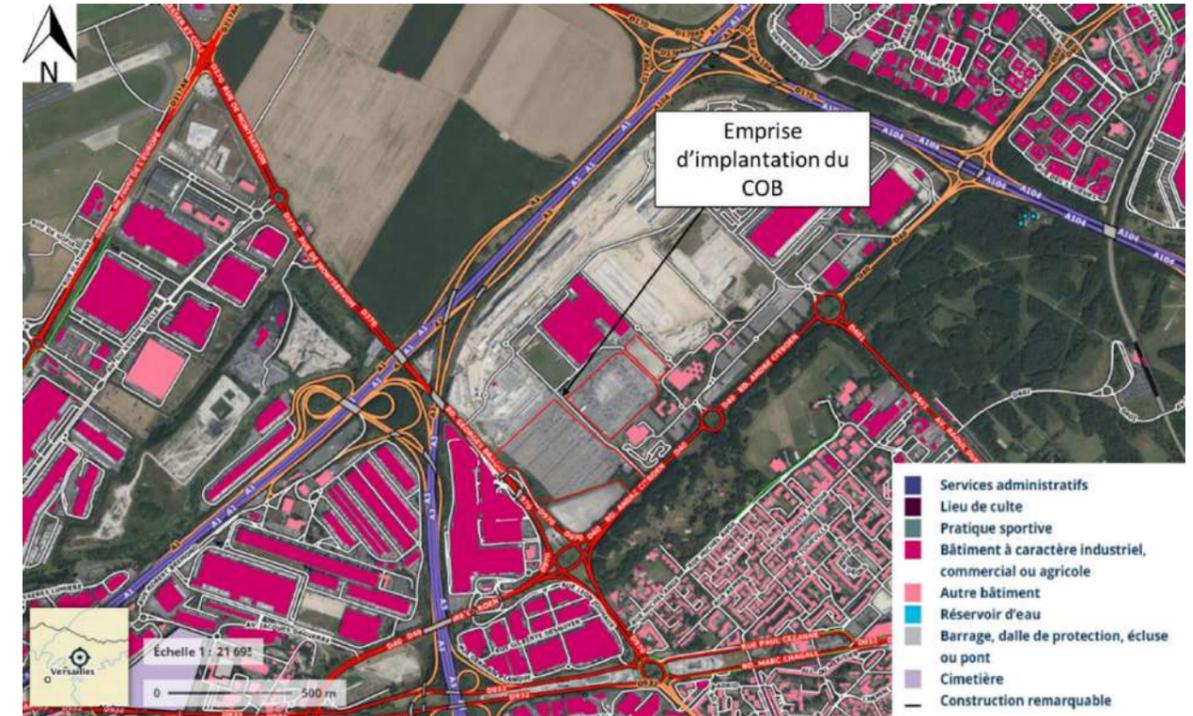


Illustration 48. Type de bâtiment . Source : Géoportail, traitement : SYSTRA

Nota : les bâtiments en rose jouxtant le COB temporaire sont des locaux PSA désaffectés.

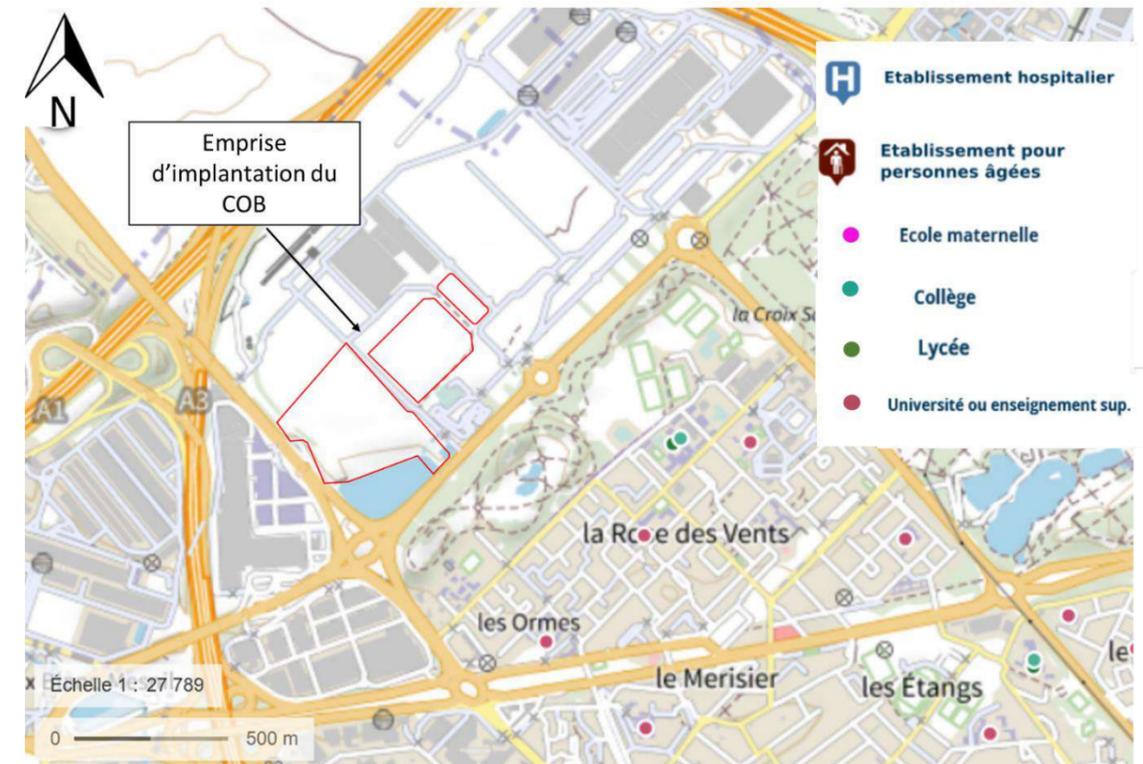


Illustration 49. Localisation des établissements sensibles . Source : Géoportail, traitement : SYSTRA

Une analyse des cartes de bruit stratégique et des trafics actuels ont permis de définir l’ambiance sonore initiale. Les cartes ont été réalisées par Bruitparif.

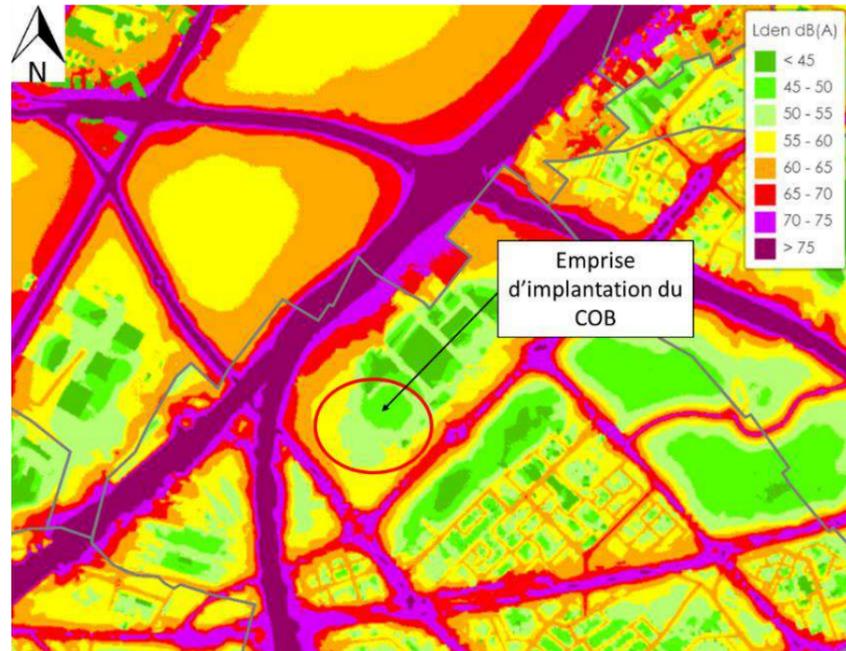


Illustration 50. Carte des niveaux sonores représentant l’indicateur du bruit Lden sur une journée complète. Source : Commune d’Aulnay-sous-Bois, traitement : SYSTRA

Les niveaux sonores sont représentés en classes de 5 en 5 dB(A) et selon les couleurs réglementaires conformes.

L’analyse des cartes de bruits stratégiques, révèle que les principales causes de dégradation de la qualité sonore de la zone d’étude sont liées au trafic routier. La présence et la proximité immédiate d’importantes infrastructures de transport : A1, A3, A104, N370 et la RD40 en est la raison.

Les niveaux sonores sont représentés en classes de 5 en 5 dB(A) et selon les couleurs réglementaires conformes.

L’analyse des cartes de bruits stratégiques, révèle que les principales causes de dégradation de la qualité sonore de la zone d’étude sont liées au trafic routier. La présence et la proximité immédiate d’importantes infrastructures de transport : A1, A3, A104, N370 et la RD40 en est la raison. Le projet se trouve ainsi à proximité d’axes routiers de catégorie 3, dont le niveau sonore de référence LAeq est compris entre 70 et 76 dB(A) de jour (6h-22h) et entre 65 et 71 dB(A) de nuit (22h-6h), ceci sur une largeur de 100 m de part et d’autre de l’axe routier.



Illustration 51. Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de Seine-Saint-Denis. Secteurs de nuisance acoustique.. Source : PLU de la commune d’Aulnay-sous-Bois

Au vue de la nature du projet, la sensibilité est jugée comme faible.

### 6.2.2 Impacts du projet et mesures

Les textes réglementaires auxquels devra se conformer le projet sont :

- Le Code de l’Environnement qui mentionne les obligations du Maître d’ouvrage (articles L571-9 et R571-50).
- Le Code de la Santé Publique qui précise les conditions d’atteinte à la tranquillité du voisinage d’une zone de chantier et les conditions à respecter par l’entreprise (articles R1336-10 et R1337-6).
- Les arrêtés du 18 mars 2002 et du 22 mai 2006 relatifs aux émissions sonores des engins de chantier en application des directives européennes 2000/14/CE et 2005/88/CE.
- Les articles relatifs à la limitation des nuisances sonores liées aux activités de travaux dans les arrêtés préfectoraux et/ou municipaux applicables sur les communes concernées. Ces articles réglementent généralement les jours et horaires de fonctionnement du chantier.

Les travaux se feront pendant les heures et jours prévus aux Règlements Départementaux et Préfectoraux en vigueur pris en faveur de la protection contre le bruit.

Les principes appliqués pour minimiser les bruits émis par les engins de chantier sont les suivants : les plans de circulation sont étudiés de sorte à faciliter l’accès au chantier tout en minimisant l’impact sur la circulation.

Au vu des travaux effectués, le projet ne sera pas source de nuisances sonores. En exploitation, le site respectera la réglementation de lutte contre les bruits de voisinage et celle liée au bruit émis par les ICPE.

La flotte de bus rejoindra rapidement les grands axes routiers (RD40, A1), sans circuler à travers des zones urbaines. Elle n’aura pas d’impact notable sur les centres urbains et donc sur les populations.

### 6.3 Qualité de l'air

#### 6.3.1 État initial

Le projet s'insère en zone péri-urbaine, à proximité d'infrastructures de transports, et d'une zone industrielle et commerciale. Aucun établissement sensible n'est recensé à proximité de la zone d'étude. Comme présenté au chapitre ci-avant, le flotte de bus rejoindra rapidement les grands axes routiers (RD40, A1), sans circuler à travers des zones urbaines.

##### 6.3.1.1 Sources d'émission

La pollution atmosphérique de l'air en zone urbaine provient de plusieurs sources. Elle peut être produite sur place (le trafic routier, le chauffage urbain) ou emportée par le vent (industrie, agriculture, etc.).

La composition de la pollution atmosphérique est très complexe. On y différencie les composants primaires (existant dans l'atmosphère tels qu'ils ont été émis) et les composants secondaires (ayant subi une transformation chimique). Les concentrations de tous les polluants potentiels. Les connaissances actuelles permettent, cependant, d'étudier une série limitée de polluants pouvant être considérés comme de bons indicateurs du niveau général de pollution. Les principaux indicateurs de pollution atmosphérique sont les suivants :

- Benzène ;
- Particules fines de diamètre inférieur à 2,5 µg ;
- Particules fines de diamètre inférieur à 10 µg ;
- Oxyde d'azote/Dioxyde d'azote (NO/NO2) ;
- Dioxyde de soufre ( SO2) ;
- Ozone ( O3).

##### 6.3.1.2 Bilan de la qualité de l'air de la zone d'étude

Le bilan de la qualité de l'air sur la commune d'Aulnay-sous-Bois est établi à partir des estimations faites par Airparif en 2021 pour l'année 2022.

###### Les particules fines :

Les sources principales des émissions de particules fines sont multiples : transport routier (près de 20%), l'agriculture, des chantiers (plus de 15 % chacun), le chauffage au bois également.

Comme l'illustre la carte, aux abords des grands axes de circulation, la concentration en particules fines est plus élevée, ce qui s'explique par un fort trafic routier.

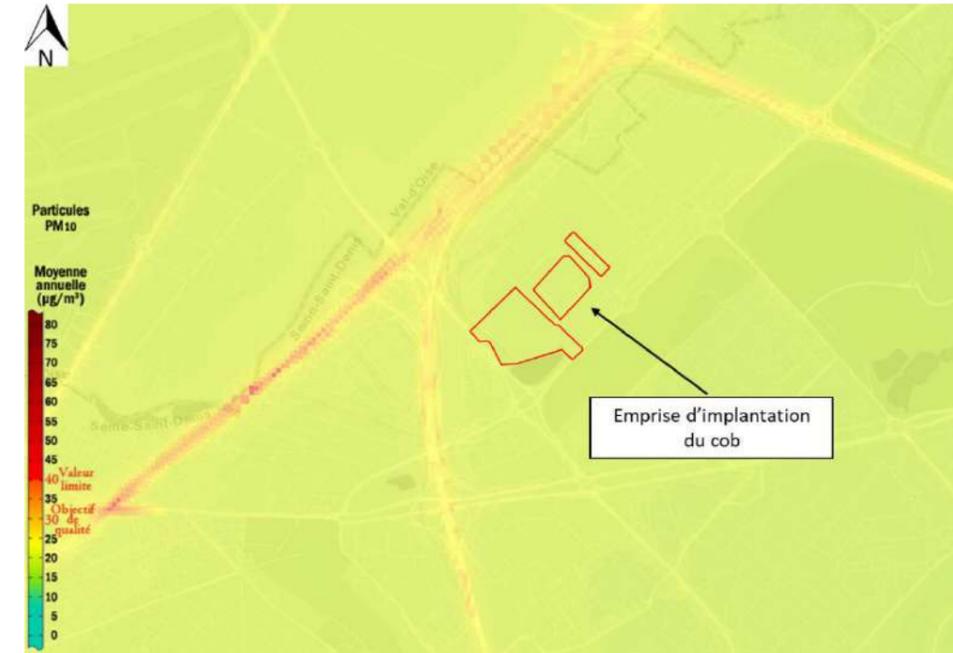


Illustration 52. Concentrations moyennes annuelles en PM10 mesurées en 2021, Source : Airparif, traitement : SYSTRA

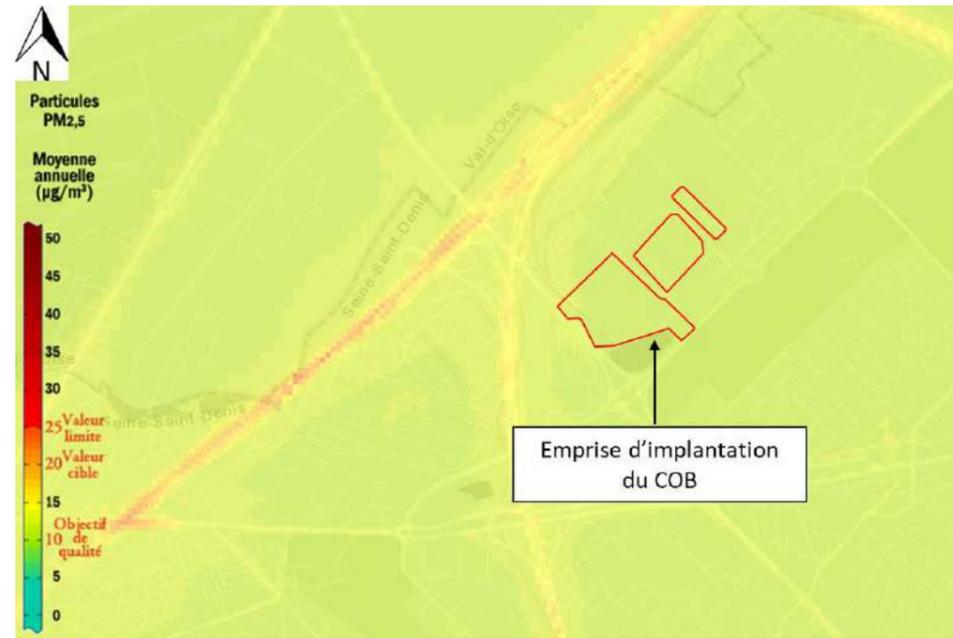


Illustration 53. Concentrations moyennes annuelles en PM2,5 mesurées en 2021, Source : Airparif, traitement : SYSTRA

###### Les oxydes d'azote (NOX) :

Le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> est généré lors d'une combustion. En Ile-de-France, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) sont dues en grande majorité au trafic routier (62%) et au secteur résidentiel et tertiaire (31%). Il est également produit dans l'atmosphère à partir des émissions de monoxyde d'azote (NO), sous l'effet de leur transformation chimique en NO<sub>2</sub> (polluant "secondaire"). Les processus de formation du NO<sub>2</sub> sont étroitement liés à la présence d'ozone et d'autres oxydants dans l'air.

Les données présentées rapportent les niveaux d'émission et de concentration du NO<sub>2</sub>.

Comme l'illustre la carte, aux abords des grands axes de circulation, la concentration en NO2 est relativement élevée, ce qui s'explique par un fort trafic routier, émetteur de NO2.

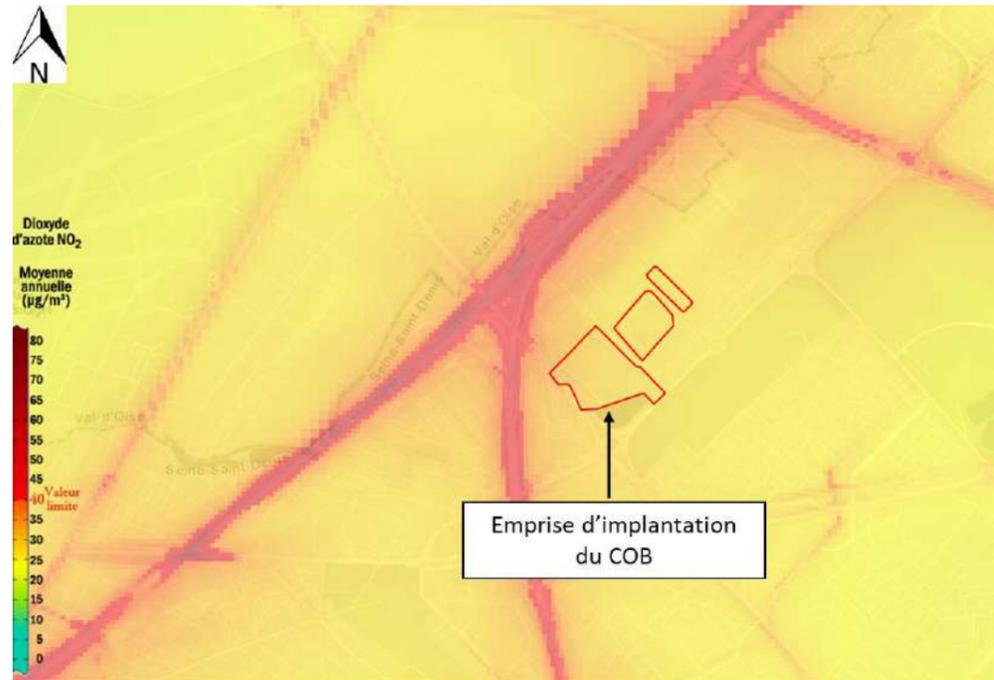
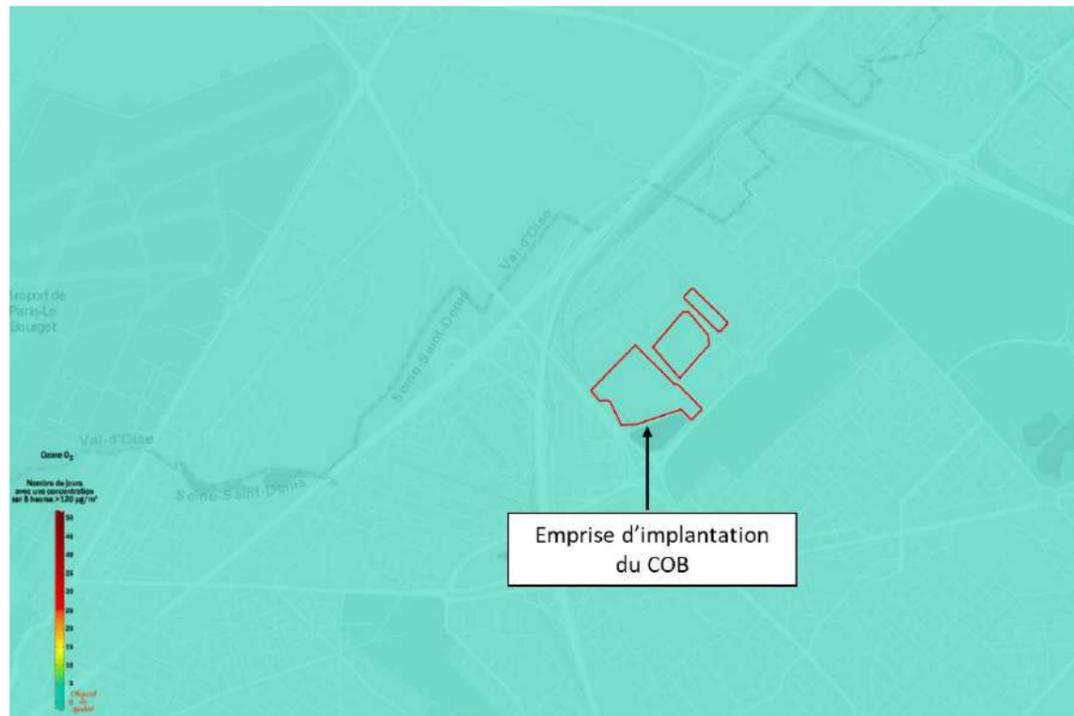


Illustration 54. Concentrations moyennes annuelles en NO2 mesurées en 2021. Source : Airparif, traitement : SYSTRA

L'ozone est un polluant dit « secondaire » qui se forme dans l'atmosphère par la transformation chimique des oxydes d'azote et des COV (Composants Organiques Volatiles) dans des conditions ensoleillées. La formation de l'ozone nécessite un certain temps durant lequel les masses d'air se déplacent.



Concentrations moyennes annuelles en O3 mesurées en 2021, Source : Airparif, traitement : SYSTRA

Les concentrations en polluants dans le secteur sont recensées dans le tableau ci-dessous.

Polluant	Moyenne annuelle	Réglementation
PM <sub>10</sub>	20 µg/m <sup>3</sup>	Valeurs limites : <b>50 µg/m<sup>3</sup></b> (moyenne journalière) à ne pas dépasser plus de 35 jours par an et <b>40 µg/m<sup>3</sup></b> en moyenne annuelle Objectifs de qualité : <b>30 µg/m<sup>3</sup></b> en moyenne annuelle
PM <sub>2,5</sub>	12 µg/m <sup>3</sup>	En moyennes annuelles Valeurs limites : <b>25 µg/m<sup>3</sup></b> Valeurs cibles : <b>25 µg/m<sup>3</sup></b> (Europe) et <b>20 µg/m<sup>3</sup></b> (France) Objectifs de qualité : <b>10 µg/m<sup>3</sup></b>
NO <sub>2</sub>	28 µg/m <sup>3</sup>	Valeurs limites : <b>40 µg/m<sup>3</sup></b> A ne pas dépasser plus de 18h/an : <b>200 µg/m<sup>3</sup></b>
Benzène	0 µg/m <sup>3</sup>	En moyennes annuelles Valeurs limites : <b>5 µg/m<sup>3</sup></b> Objectifs de qualité : <b>2 µg/m<sup>3</sup></b>
O <sub>3</sub>	4 jours où concentration > 120 µg/m <sup>3</sup>	Valeur cible : <b>120 µg/m<sup>3</sup></b> pour le max journalier de la moyenne sur 8h à ne pas dépasser plus de <b>25 jours</b> par année civile en moyenne calculée sur 3 ans. Objectif de qualité : <b>120 µg/m<sup>3</sup> pendant une année civile</b>

Les concentrations en PM<sub>2,5</sub> et Ozone dépassent légèrement leurs objectifs de qualité. Cependant, ils sont inférieurs aux valeurs cible et limite. La qualité de l'air sur le secteur d'Aulnay-sous-Bois est donc relativement bonne dans l'ensemble mais relativement dégradée au niveau des axes routiers.

### 6.3.2 Impacts du projet et mesures

Les principes appliqués pour minimiser l'impact sur la qualité de l'air sont les suivants : les plans de circulation sont étudiés de sorte à éviter d'éventuelles congestions avec la mise en place d'une voie réservée pour les bus, l'utilisation de véhicules aux normes en vigueur, arrêt des moteurs si un délai d'attente est supérieur à 15 minutes, régulation des vitesses à l'intérieur du site,...

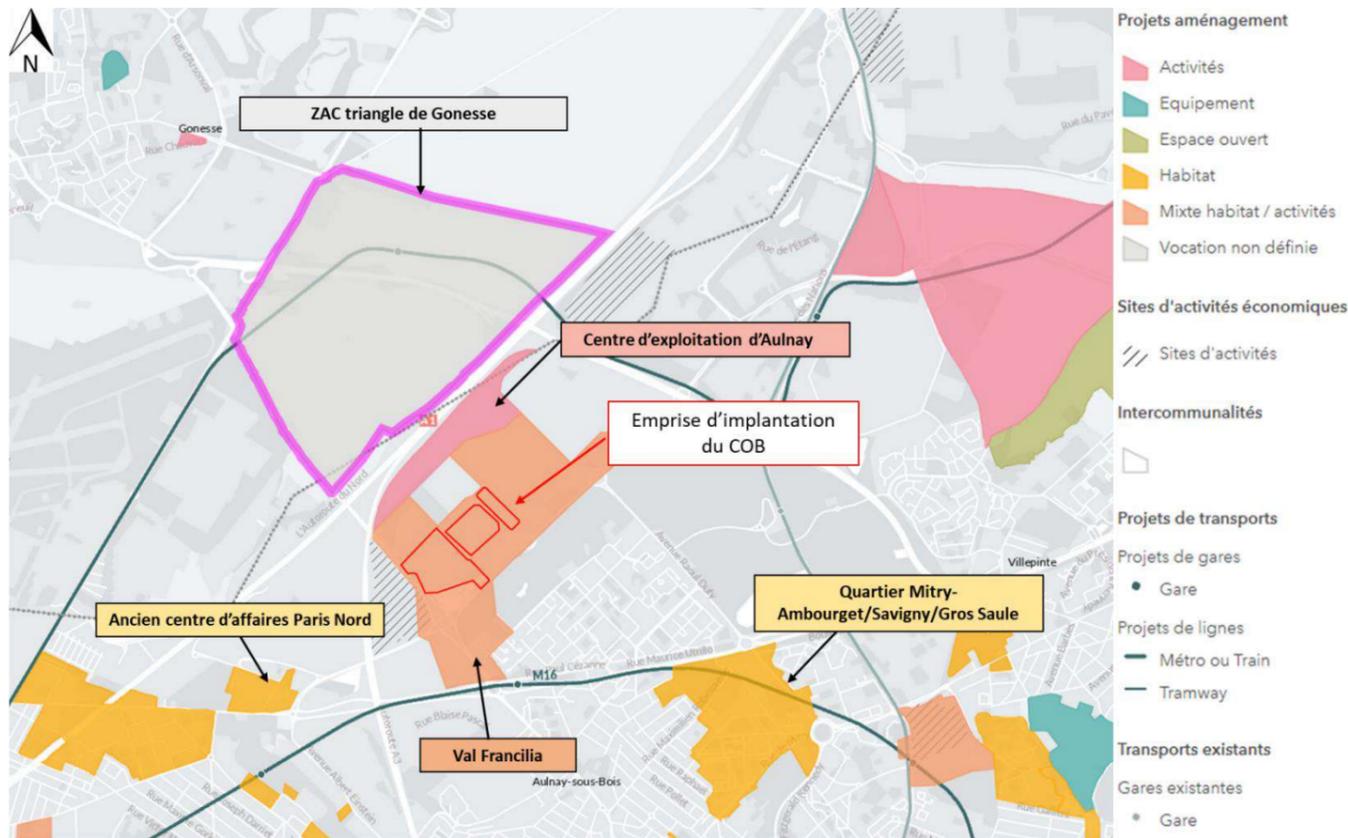
Les activités prenant place sur le site ne sont pas de nature à engendrer des rejets atmosphériques significatifs. Aucun établissement sensible n'est recensé à proximité de la zone d'étude. Les rejets dans l'air seront liés à la circulation de la flotte de bus/car. La flotte bus et cars, composée de véhicules aux normes en vigueur sera en majorité au gasoil. Il y aura également des bus avec hybridation légère (c'est-à-dire sans recharge électrique), des bus GNV et 30 bus hydrogène. Au vu du caractère temporaire du site, **le projet n'est pas de nature à engendrer des impacts significatifs permanents.**

## 7. INCIDENCES CUMULEES AVEC LES AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES

### 7.1 Identification des projets existants ou connus

La consultation des bases de données a permis d'identifier plusieurs projets existants ou approuvés à proximité de la zone d'étude.

Nom du site	Type de projet	Dates clés	Porteur du projet	Description du projet
<b>Val Francilia (ex-site PSA)</b>	Renouvellement urbain Vocation dominante : Mixte habitat / activités	<u>Etat d'avancement du projet</u> : à l'étude <u>Année de lancement du projet</u> : 2014 <u>Année de livraison finale prévue</u> : 2030	Commune d'Aulnay-Sous-Bois	Reconversion de 107 des 180 ha du site après l'arrêt de l'usine PSA en 2014 (3000 salariés).  Orientations programmatiques : un campus de formation de 25 000 m <sup>2</sup> (2000 étudiants, 2026), un "arc paysager" de 15 ha allant du Parc du Sausset au parc Ballanger, 600 000 m <sup>2</sup> d'activités au nord du site, et un quartier d'habitat (jusqu'à 3000 logements) et des équipements (un collège, deux groupes scolaires et un gymnase).  Concertation prévue courant 2019 pour la création d'une ZAC.
<b>Centre d'exploitation d'Aulnay</b>	Renouvellement urbain Vocation dominante : Activités	<u>Etat d'avancement du projet</u> : en cours de réalisation ou programmé <u>Année de lancement du projet</u> : 2014 <u>Année de commencement des travaux</u> : 2020 <u>Année de livraison finale prévue</u> : 2023	Société du Grand Paris	Implantation, sur 20 des 180 ha de l'ancienne usine PSA, du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.  Ce site comprendra trois fonctions : le site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR), le site de maintenance des infrastructures (SMI), et le poste de commandement.
<b>Quartier Mitry-Ambourget/Savigny/Gros Saule</b>	Renouvellement urbain Vocation dominante : Habitat	<u>Etat d'avancement du projet</u> : à l'étude <u>Année de lancement du projet</u> : 2012	Porteur du projet : EPT Paris Terres d'Envol Aménageur : : SEQUANO Aménagement	Le secteur est classé quartier d'intérêt national du nouveau plan national de renouvellement urbain (NPNRU Les Beaudottes). Le secteur est inscrit au CDT Est Seine-Saint-Denis de 2014 et fait l'objet d'une OAP au PLU 2015.  Orientations d'aménagement : requalification en boulevard urbain des voies encadrant les quartiers, création d'une façade mixte le long de ces axes, rénovation ou démolition du bâti, renforcement des pôles commerciaux, requalification des espaces publics et des espaces verts.
<b>Ancien centre d'affaires Paris Nord</b>	Renouvellement urbain Vocation dominante : Habitat	<u>Etat d'avancement du projet</u> : à l'étude <u>Année de lancement du projet</u> : 2014	Foncière Paris Nord	Zone sectorisée UAB au PLU 2016 afin d'engager la reconversion de ce site d'activités en quartier mixte à dominante résidentielle (logements, bureaux, commerces et équipements).
<b>ZAC triangle de Gonesse</b>	Extension urbaine Vocation dominante : Vocation non définie	<u>Etat d'avancement du projet</u> : à l'étude <u>Année de lancement du projet</u> : 2006	Porteur du projet : Grand Paris Aménagement  Aménageur : Grand Paris Aménagement  Outil opérationnel pour la mise en œuvre du projet : ZAC	ZAC créée en 2016. Projet économique et touristique sur 280 ha qui, initialement, incluait un projet de quartier d'affaires de 140 ha, le projet Europacity sur 80 ha et 60 ha d'espaces paysagers. L'abandon du projet Europa City en 2019 et l'incertitude sur la future desserte par la ligne 17 du GPE obligent à revoir toute la programmation du secteur. Fin 2020, 3 scénarii sont envisagés par la mission d'étude confiée à François Rol-Tanguy, de l'urbanisation complète des 280 ha à l'absence totale d'urbanisation.



Localisation des projets connus connexe à la zone d'étude ,Source : institutparisregion, traitement : SYSTRA

### 7.2 Évaluation des incidences cumulées

Le projet n'est pas de nature à engendrer des incidences cumulées complémentaires significatives. En effet, ces projets sont pour la plupart en état d'avancement d'études ou déjà réalisés et/ou ont des incidences en grande partie limitées géographiquement. Les effets cumulés de ce projets avec celui du dépôt bus ne sont pas de nature à être significatifs.

## 8. CONCLUSION

Le tableau ci-après synthétise les impacts bruts pour chaque thématique, les mesures mises en place ainsi que le niveau d'impact résiduel.

Thème	Sous-thème	Niveau d'impact brut	Mesures	Niveau d'impact résiduel
Milieu naturel	Milieus naturels protégés (Natura 2000, APPB)	Nul	En l'absence d'impact aucune mesure n'est nécessaire.	/

	Faune et Flore	Faible	Les mesures suivantes seront mises en œuvre : <ul style="list-style-type: none"> <li>Évitement des zones sensibles en périphérie des parkings ;</li> <li>Balisage des zones sensibles ;</li> <li>Dispositif de limitation des pollutions ;</li> <li>Adaptation des modalités de circulation ;</li> <li>Limitation des nuisances envers la faune.</li> </ul>	Négligeable
	Continuité écologique	Nul	En l'absence d'impact aucune mesure n'est nécessaire.	/
	Zone humide	Nul	Le projet évite toute intervention sur cette zone. En l'absence d'impact aucune mesure n'est nécessaire.	/
Milieu physique	Risque géologique	Faible	Le projet ne prévoit pas de construction permanente nécessitant des fondations profondes. En l'absence d'impact significatif, aucune mesure n'est préconisée.	Négligeable
	Eaux souterraines	Faible	Les mesures suivantes seront mises en œuvre : <ul style="list-style-type: none"> <li>En phase chantier : mesures de gestion concernant le risque de pollution accidentelle (présence de kits anti-pollution, bacs de rétention spécifiques, ...) ;</li> <li>En phase exploitation : le ravitaillement/opérations d'entretien des engins sera effectué sur les aires d'entretien étanches réservées à cet effet. Elles seront munies d'installation de traitement des eaux résiduaires.</li> </ul> Le centre d'opération de bus est conçu de manière à éviter les pollutions accidentelles liées à son exploitation (matériaux, gestion des eaux pluviales et usées, procédures spécifiques, ...).	Négligeable
	Eaux superficielles	Nul	En l'absence d'impact aucune mesure n'est nécessaire.	/
Paysage et Patrimoine	Paysage	Nul	En l'absence d'impact aucune mesure n'est nécessaire.	/
	Patrimoine	Nul	En l'absence d'impact aucune mesure n'est nécessaire.	/
	Archéologie	Nul	En l'absence d'impact aucune mesure n'est nécessaire.	/
Milieu humain	Circulation	Faible	Les mesures suivantes seront mises en œuvre : <ul style="list-style-type: none"> <li>Évitement des itinéraires bordée d'activités commerciales moins capacitaires ;</li> </ul>	Négligeable

Ainsi, nous ne considérons pas que ce projet de dépôt bus nécessite la réalisation d'une évaluation environnementale.

			<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un plan de circulation interne et externe spécifique à l'exploitation du dépôt permettant de conserver une circulation fluide.</li> </ul>	
	Acoustique	Faible	<p>Les mesures suivantes seront mises en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>En phase chantier, mise en place de mesures génériques <ul style="list-style-type: none"> <li>Respect de la réglementation : articles relatifs à la limitation des nuisances sonores, règlements départementaux et préfectoraux en vigueur</li> <li>Formation du personnel ;</li> <li>Plans de circulation étudiés de sorte à minimiser l'impact acoustique.</li> </ul> </li> <li>En phase exploitation, le site respectera la réglementation de lutte contre les bruits de voisinage et celle liée au bruit émis par les ICPE.</li> </ul>	Négligeable
	Qualité de l'air	Faible	<p>Les mesures suivantes seront mises en œuvre en phase exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Véhicules aux normes en vigueur ;</li> <li>Utilisation de véhicule avec une hybridation légère ;</li> <li>Plans de circulation étudiés de sorte à minimiser l'impact sur la qualité : utilisation d'une voie réservée de bus pour éviter la congestion ;</li> <li>Régulation des vitesses à l'intérieur du COB ;</li> <li>Arrêt des moteurs si le délais d'attente est supérieur à 15 min</li> </ul>	Négligeable

## AUTOEVALUATION

Le projet du COB sera éphémère et s'inscrit dans une démarche de développement durable. Les trois parcelles utilisées dans le cadre du projet se présentent aujourd'hui, et historiquement, comme de très vastes zones de parking, ce qui semble tout à fait approprié pour mettre en place un centre opérationnel bus temporaire. Compte tenu de la durée, de la nature des travaux (réfection d'une partie de l'enrobé, reprise ponctuelle de la voirie, mise en place d'une station temporaire de lavage de bus connectée au réseau d'assainissement, changement de certains luminaires, création de réseau d'eaux de collecte spécifique,.. ) et de leurs localisations sur le parking déjà existant, **les impacts génériques du projet ne sont pas significatifs en raison du contexte anthropique du site.**

IDFM a réalisé plusieurs investigations écologiques et des études de circulation sur le site retenu, fournissant des données d'entrée permettant de caractériser le milieu et d'adapter l'exploitation du centre opérationnel de bus. L'évitement des enjeux majeurs s'inscrit au cœur de son programme. Associé à des mesures de réduction des impacts et cherchant à limiter les nuisances, le dépôt ne sera pas de nature à engendrer **des incidences négatives significatives sur l'environnement.**