



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

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 16/09/2024

Dossier complet le : 23/09/2024

N° d'enregistrement : F01124P0166

1 Intitulé du projet

Réaménagement de l'éco-station bus de Château de Vincennes

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Raison sociale

Île-de-France Mobilités

N° SIRET

Type de société (SA, SCI...)

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

Représentant de la personne morale : Madame

Monsieur

Nom

Prénom(s)

CROLAIS

Arnaud

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

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement	Opération d'aménagement dont l'emprise au sol est de l'ordre de 1ha

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui Non

4 Caractéristiques générales du projet

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

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

Le projet consiste en une restructuration de la gare routière. Il prévoit de reprendre l'îlot central : démolition des pavillons existants et reconstruction des nouveaux espaces (espace vie bus, espace d'attente pour les voyageurs, locaux techniques et logistiques). Les surfaces bâties nouvellement créées sont inférieures aux actuelles si l'on tient compte des espaces d'attentes clos existants.

La marquise centrale et l'une des deux marquises latérales seront démontées, pour laisser place à une nouvelle toiture. La surface totale de couverture sera équivalente à l'actuelle.

L'entrée et la sortie des bus sont maintenues depuis l'avenue de Nogent notamment pour ne pas interférer avec la rampe d'accès au Fort de Vincennes côté Cours des Maréchaux. Le versant Est de l'emprise, actuellement un parking pour les agents de la RATP du métro ligne 1, sera reconfiguré pour devenir une aire de régulation pour les bus.

Les tracés de voirie existants seront quasiment intégralement conservés, ainsi que la plupart des trottoirs, quais, bordures et chaussées. Les transformations, ponctuelles, consistent en ajout localisé de structures de voirie notamment pour rétablir le bon niveau altimétrique, la création de quais à encoche pour la dépose et la reprise de voyageurs. La parcelle de la gare routière située au nord de l'avenue de Nogent sera revégétalisée en intégralité et ne servira pas au fonctionnement de la gare, hormis un arrêt de dépose le long de la RD120.

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs sont :

- de définir un nouveau mode d'exploitation du pôle bus, en séparant clairement la zone voyageurs de la zone de régulation, et en tenant compte de l'évolution potentielle du matériel roulant
- de rendre l'organisation spatiale plus facilement lisible pour les voyageurs,
- d'améliorer l'information pour les voyageurs et le niveau de confort pour les espaces d'attente,
- d'améliorer le niveau d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- d'ouvrir l'éco-station sur la ville, et d'améliorer son insertion paysagère,
- de sécuriser les cheminements piétons et deux-roues.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Les travaux nécessitent d'installer au préalable un dispositif de gare provisoire le long du Cours des Maréchaux, dans sa partie Ouest, pendant environ un an, ce qui impliquera de supprimer pendant ce temps les places de stationnement le long du Cours, pour y positionner les postes à quai provisoires (de dépose, de reprise et de régulation).

Outre la réutilisation des places de stationnement pour les postes à quai, une structure provisoire pour l'espace vie bus est à prévoir.

Les travaux pourront se décomposer de la manière suivante :

Phase 1 : dépose des deux structures de marquise (oeuvre historique de l'architecte Jean Prouvé), qui se fera de manière extrêmement précautionneuse afin de conserver cette structure dans l'attente d'en déterminer son devenir, démolition des espaces bâtis actuels, suppression de la bordure végétale qui sépare le pôle bus actuel du parking des agents RATP, abattage des arbres (14 au total), fermeture de la sortie n°4 du métro ligne 1 ;

Phase 2 : légère reprise de la structure de l'îlot central, retouche des bordures, ajouts de structures de voiries, configuration des postes à quai, construction des nouveaux pavillons : espace vie bus, espace d'attente voyageurs, locaux techniques et logistiques, pose de la nouvelle toiture ;

Phase 3 : mise en place la signalisation (info voyageurs et signalisation directionnelle) et de la vidéosurveillance, marquage au sol, plantation des nouveaux arbres (environ 40, emprise Nord et emprise Sud), suppression de la gare routière provisoire et restitution des places de stationnement sur le Cours des Maréchaux

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Une fois les travaux réalisés, l'éco-station bus bénéficiera d'un mode d'exploitation simplifié et amélioré, avec notamment une aire de régulation plus adaptée au besoin et séparée du pôle voyageurs, et un système d'information et d'affectation des quais dynamique.

Les voyageurs bénéficieront d'un espace d'attente nettement amélioré, et la circulation sera facilitée au sein de la gare routière, les espaces de dépose et de reprise étant condensés autour d'une même et unique zone, et rapprochée de la bouche de métro n°4 de la ligne 1 du métro.

L'éco-station disposera par ailleurs d'une plus grande capacité d'accueil pour les vélos, et de cheminements davantage sécurisés et accessibles pour les personnes à mobilité réduite.

Les aménagements extérieurs et les nouvelles structures rendront enfin la gare routière en phase avec son environnement.

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

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Permis de construire (qui emportera l'autorisation au titre de la protection des Monuments Historiques présents aux abords, notamment le Château de Vincennes, avec avis de l'ABF, ainsi que l'autorisation au titre du site classé du Bois de Vincennes prononcée par le Ministre en charge des sites classés).

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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Emprise totale de la gare routière	Environ 10 800 m ²
Nouveaux espaces bâtis (en remplacement des espaces existants)	Environ 200 m ²
Surface de la nouvelle toiture (équivalente à l'actuelle)	1 600 m ²
Augmentation des places de régulation de bus	De 13 actuelles à 22
Place de vélos en libre accès	42 places

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : _____ Voie : Avenue de Nogent _____

Lieu-dit : _____

Localité : Paris _____

Code postal : 7 5 0 1 2 BP : _____ Cedex : _____

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : 0 2 ° 2 6 ' 2 8 " 2 Lat. : 4 8 ° 5 0 ' 3 8 " 8

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : _____ ° _____ ' _____ " _____ Lat. : _____ ° _____ ' _____ " _____

Point de d'arrivée : Long. : _____ ° _____ ' _____ " _____ Lat. : _____ ° _____ ' _____ " _____

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

PLU de Paris : zone naturelle forestière N (Espace boisé classé). Un secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) est défini dans la zone concernée.

 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 avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, précisez les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① 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 Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Emprise adjacente toutefois au Bois de Vincennes (ZNIEFF de type II)
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La gare routière se situe à proximité du Château de Vincennes (partiellement classé au titre des Monuments Historiques, à environ 200m), et s'inscrit également dans le périmètre de protection de l'Hôtel de Ville de Vincennes (monument historique).
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" 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) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La gare routière se situe au sein du site classé du Bois de Vincennes

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le risque d'entraîner des perturbations ou dégradations est tout de même faible, les travaux s'inscrivant au sein d'une emprise déjà aménagée et qui subira simplement une modification de sa configuration. Les mesures à prendre en compte pour éviter les perturbations concerneront principalement la phase de chantier.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est dans une zone potentiellement soumise à des remontées de nappes. Des études de sols devront être menées en phase ultérieure d'étude de conception pour adapter les mesures à mettre en œuvre.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à modifier la fréquence de passage des lignes de bus reliées à cette station. Davantage de déplacements à vélos pourraient être constatés du fait de la création de places de stationnement dédiées à ce mode. L'impact concerne la phase chantier, pendant laquelle un dispositif de gare routière provisoire sera mis en place le long du Cour des Maréchaux et partiellement sur l'Avenue de Paris (arrêts provisoires, signalétique, local conducteurs à prévoir).
	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le secteur est déjà exposé au bruit de par notamment le trafic sur l'Avenue de Nogent; Le projet n'est pas de nature à augmenter le niveau sonore du secteur.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les incidences concernent la phase chantier (engins, etc.).
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les incidences concernent la phase chantier.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux généreront des émissions de GES et de poussières. Pas d'impact en phase d'exploitation.
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux généreront des déchets de chantier, issus de démolitions, reprises de voirie, construction de nouveaux espaces bâtis, etc. Ces déchets ne nécessiteront a priori pas de traitement particulier et seront dirigés vers les filières adaptées.
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un soin sera apporté à l'insertion paysagère des structures bâties et des aménagements extérieurs
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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 :

D'autres projets concernent ce secteur du Château de Vincennes :

- le projet de réinvestissement du Fort Neuf par le Ministère des Armées
- le réaménagement de l'avenue de Nogent (RD120) porté par le Conseil Départemental 94, avec des travaux connexes réalisés par les Villes de Vincennes (trottoirs) et de Paris (pistes cyclables)
- la requalification des abords du Château de Vincennes porté par l'Opérateur du Patrimoine et des Projets Immobiliers de la Culture (OPPIC)

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 lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

Sans objet

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet n'est autre qu'une reconfiguration de la gare routière existante et n'implique pas d'extension de surface artificialisée. Il répond à la fois aux objectifs de facilitation du mode d'exploitation pour le futur gestionnaire et d'amélioration des conditions d'attente, d'information, de circulation et d'accessibilité pour les voyageurs, favorisant par ailleurs l'intermodalité. Le projet n'a ainsi que peu d'impact sur les milieux naturels, y compris en phase travaux. Une réflexion a été menée pour limiter au maximum l'abattage d'arbres, et la compense nettement notamment en revégétalisant la parcelle située au nord de l'avenue de Nogent.

Le détail de cette analyse se retrouve dans l'annexe 7 : note sur les incidences environnementales.

A ces égards, les incidences du projet ne nous paraissent pas nécessiter une évaluation environnementale.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>
7	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

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Annexe 6 : Note descriptive du projet	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Annexe 7 : Note d'incidences environnementales du projet	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Annexe 8 : Pré-diagnostic écologique (décembre 2022)	<input checked="" type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

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

Nom Crolais

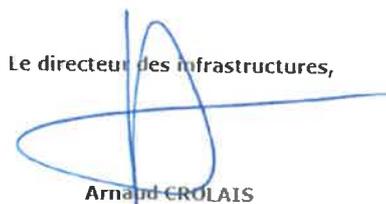
Prénom Arnaud

Qualité du signataire Directeur des Infrastructures

A Paris

Fait le 09/09/2024

Le directeur des infrastructures,



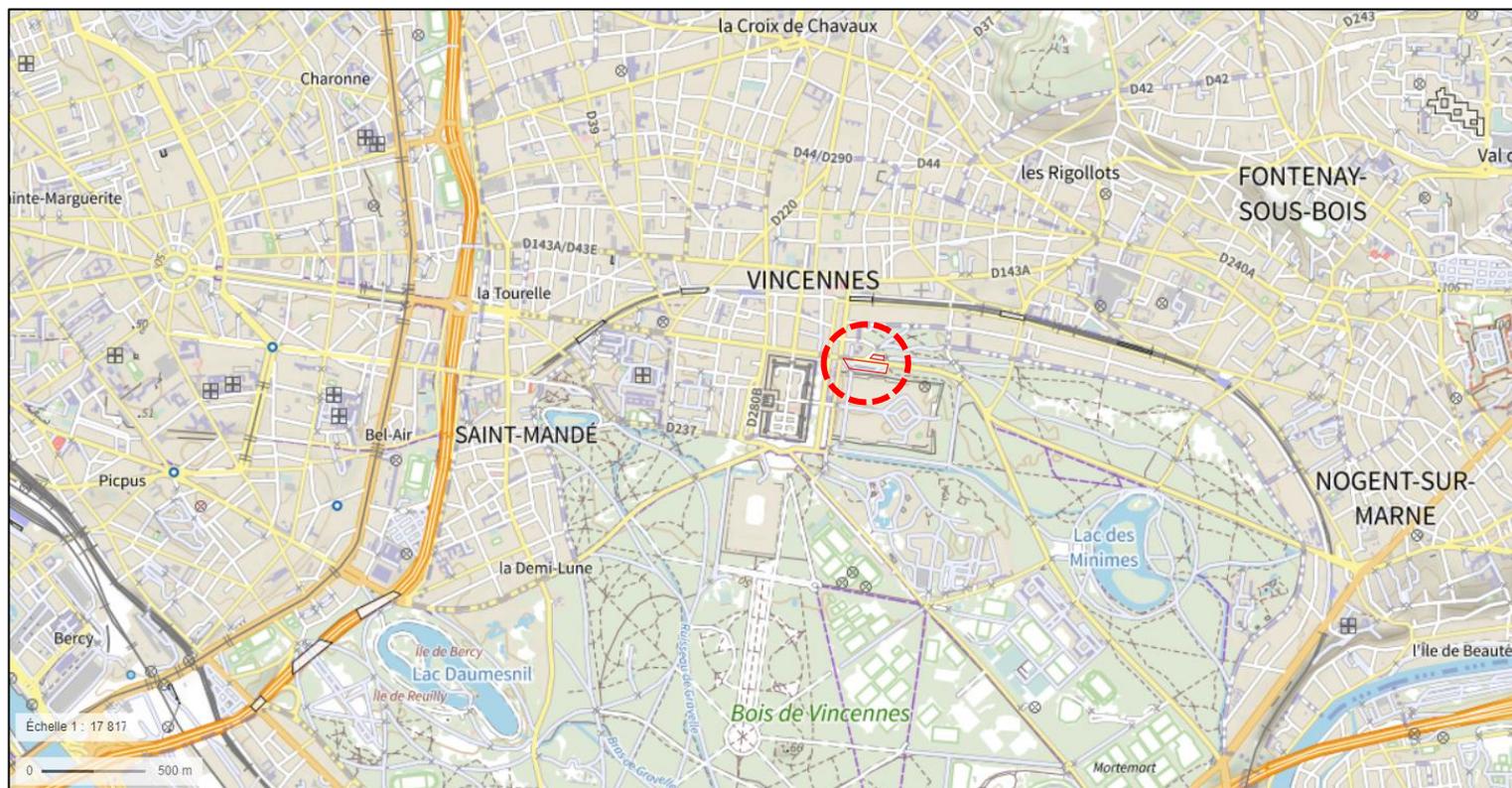
Arnaud CROLAIS

Signature du (des) demandeur(s)

Projet de réaménagement de l'éco-station bus de Château de Vincennes

Examen au cas par cas

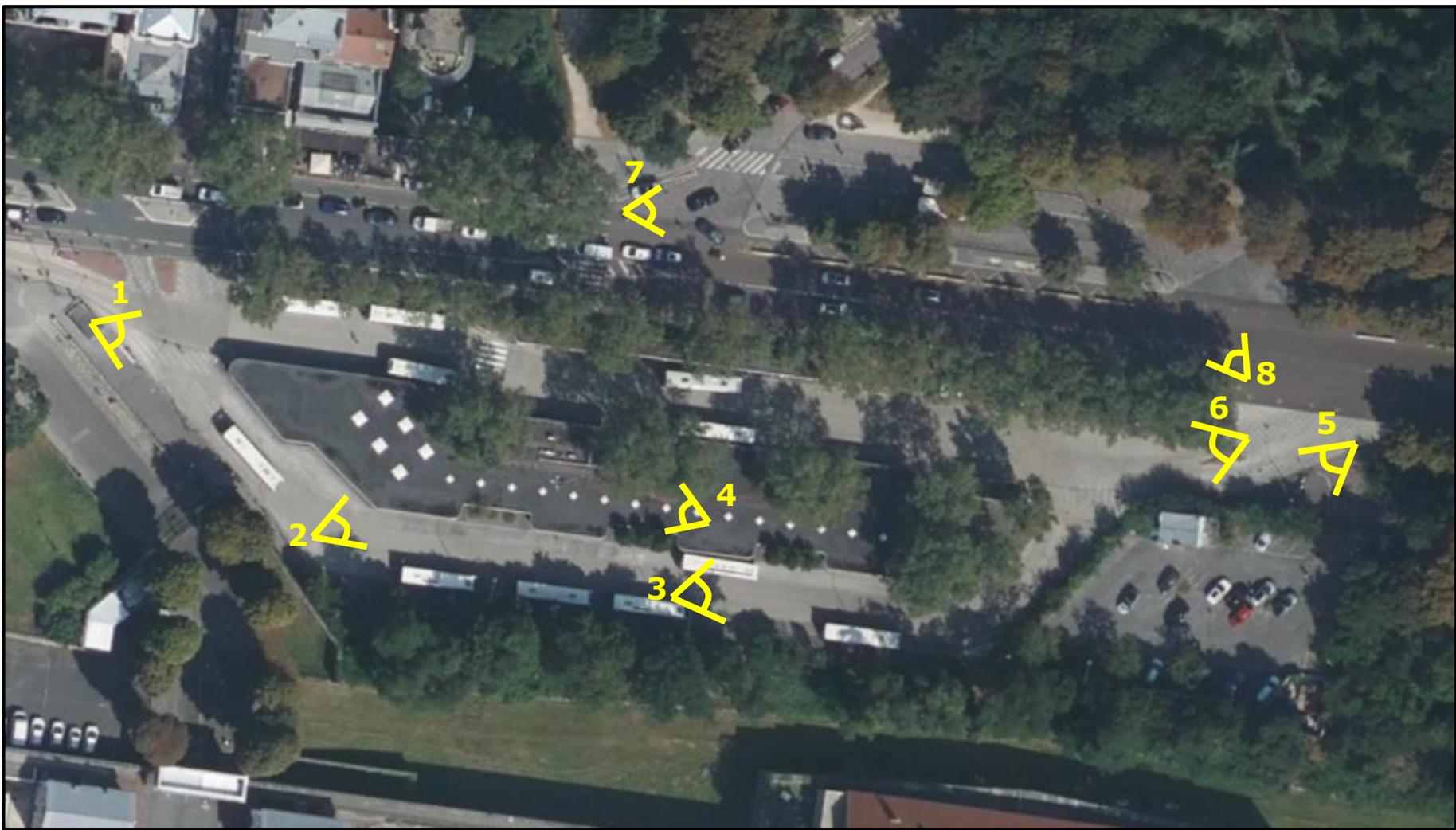
Annexe 2 : Plan de situation



Projet de réaménagement de l'éco-station bus de Château de Vincennes

Examen au cas par cas

Annexe 3 : Reportage photographique



Données cartographiques Géoportail



Photo 1 : IDFM



Photo 2 : IDF



Photo 3 : IDFM



Photo 4 : IDFM



Photo 5 : IDFM



Photo 6 : IDFM



Photo 7 : IDFM

8



Photo 8 : IDFM

Projet de réaménagement de l'éco-station bus de Château de Vincennes

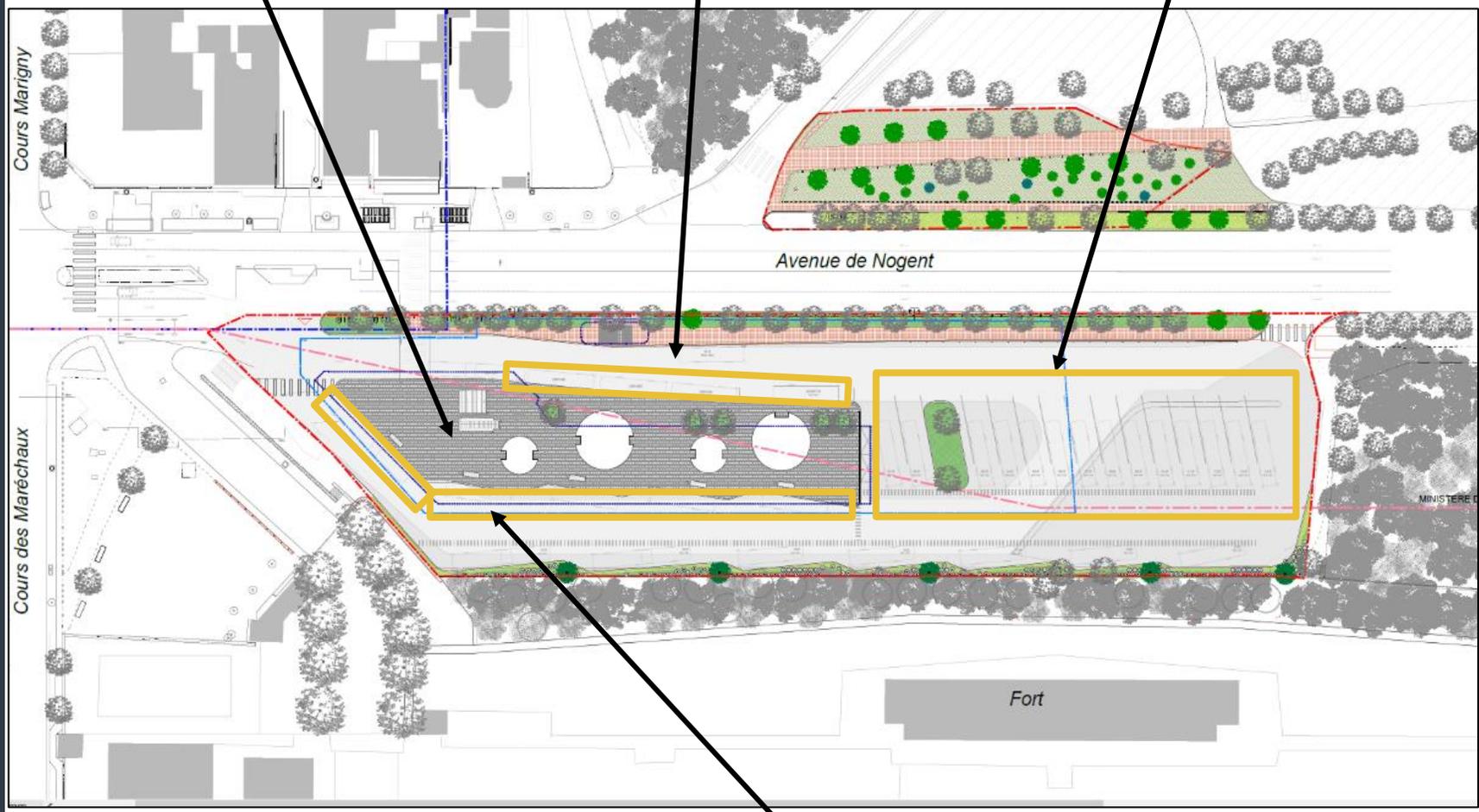
Examen au cas par cas

Annexe 4 : Plan projet

Îlot central avec espaces bâtis et recouvert par la toiture

Zone de dépose des voyageurs

Zone de régulation des bus



Zone de reprise des voyageurs

LEGENDE	PLANTATIONS
<p>LIMITES</p> <p> Limite de site d'intervention</p> <p> Limite Vincennes/Paris12</p> <p> Ministère de la Défense</p> <p> Emprise STCAL</p> <p> Cloture ganivelle</p>	<p>STRATE ARBOREE</p> <p><u>Plantations existantes</u></p> <p>  Arbre existant conservé</p> <p><u>Plantations projet - Arbres 30/35 22 unités</u></p> <p> Arbre haute tige d'alignement - 17 unités</p> <p> Arbre moyenne et haute tige - Sujet isolé - 5 unités</p> <p><u>Bosquet - Plantation de jeunes plants 20/25 19 unités</u></p> <p> Arbre feuillu - 16 unités</p> <p> Conifère - 3 unités</p> <p>Compléments plants forestiers dans l'enclos ganivelle- ht. à définir avec les services de l'arbre et du bois</p> <p>STRATE ARBUSTIVE</p> <p><u>Plantations projet - Arbustes_ 180 unités</u></p> <p> Lisière forestière libre - Mélange d'arbustes</p> <p>STRATE HERBACEE</p> <p> Prairie - Semis ou spontanée_990m²</p> <p> Pied d'arbres - Végétation spontanée _ 256m²</p> <p> Mélange 1 - Vivaces _ 91m²</p> <p> Mélange 2 - Couvre-sol _ 785m²</p>

Bilan plantation arbres
 = 41 unités

Projet de réaménagement de l'éco-station bus de Château de Vincennes

Examen au cas par cas

Annexe 4 : Plan des abords du projet



Projet de réaménagement de l'éco-station bus de Château de Vincennes

Examen au cas par cas

**Annexe 9 : Plan localisant les zones Natura 2000
les plus proches**



Projet de réaménagement de l'éco-station bus de Château de Vincennes

Examen au cas par cas

Annexe 6 : Note descriptive du projet

Sommaire

1.	Le contexte général	4
1.1.	Présentation de la gare routière actuelle	4
1.1.1.	Description du fonctionnement actuel	4
1.1.2.	Parti architectural	5
1.2.	Contexte environnant et réglementaire	6
1.2.1.	Foncier	6
1.2.2.	Contexte réglementaire	6
1.2.3.	Patrimoine	7
1.3.	Diagnostic des problèmes de fonctionnement.....	8
2.	Présentation du projet.....	8
2.1.	Historique et acteurs du projet.....	8
2.2.	Les objectifs	9
2.3.	Caractéristiques principales du projet	9
2.3.1.	Evolution fonctionnelles du site.....	9
2.3.2.	Modifications de l'espace induites par ces principes	11
2.3.3.	Accessibilité	11
2.3.4.	Installations techniques	11
2.3.5.	Parcelle Nord de la gare.....	12
2.3.6.	Parti pris architectural	13
2.3.7.	Phase de chantier et gare routière provisoire.....	14
2.4.	Projets connexes.....	15

Table des illustrations

Figure 1 : Configuration de la gare routière actuelle (source RATP)	4
Figure 2 : Plan de secteur (Source RATP)	5
Figure 3 : Illustration de la marquise Jean Prouve	5
Figure 4 : Contexte foncier	6
Figure 5 : Contexte réglementaire (PLU Paris)	7
Figure 6 : Périmètres de protection	7
Figure 7 : Fonctionnement actuel	10
Figure 8 : Situation future : un plan d'aménagement en trois séquences	10
Figure 9 : Parcelle au nord de la RD120	12
Figure 10 : Illustration des espaces d'attente actuels	13
Figure 11 : Perspective projet de la nouvelle marquise (projet non définitif) - Source : agence Projectiles	14
Figure 12 : Schéma de principe de la gare routière provisoire	14

1. Le contexte général

1.1. Présentation de la gare routière actuelle

1.1.1. Description du fonctionnement actuel

Le pôle bus de Château de Vincennes est directement connecté à la station terminus « Château de Vincennes » de la ligne 1 du métro. A quelques centaines de mètres se trouve également la gare « Vincennes » du RER A.

Le site présente une superficie de 10 831 m², incluant les quais, voies de circulation des bus, et un parking des agents de la RATP travaillant pour la ligne 1 du métro.

L'emprise de la station bus est partagée en deux parties, coupées par la RD120 (Avenue de Nogent).

La parcelle située au Nord de la RD120 (environ 1200 m²) comprend une zone de dépose (équivalente à 1 poste à quai) et une zone de reprise (équivalente à 2 postes à quai).

La parcelle située au Sud comprend une zone de dépose (équivalente à 3 postes à quai), 9 postes à quai de reprise, et 13 places de régulation.

La gare routière accueille :

- 10 lignes de bus, toutes en terminus : 46, 56, 112, 114, 115, 118, 124, 210, 318, 325, générant jusqu'à 70 déposes et 80 reprises en heure de pointe (du soir) ; l'annexe 7 détaille les origines-destinations des lignes de bus ainsi que les fréquences de passage ;
- 2 lignes de Noctilien : une en terminus (N11), et une en passage (N33) ;
- 1 navette pour la Cartoucherie (fabrique de théâtres au cœur du Bois de Vincennes) ;
- 1 navette pour l'hippodrome de Vincennes.

Selon leurs programmations, les équipements du Bois peuvent générer la venue de navettes événementielles.



FIGURE 1 : CONFIGURATION DE LA GARE ROUTIERE ACTUELLE (SOURCE RATP)

Le site accueille jusqu'à 24 bus en même temps à son heure la plus chargée.



FIGURE 2 : PLAN DE SECTEUR (SOURCE RATP)

1.1.2. Parti architectural

La gare routière présente un élément architectural historique. Il s'agit la marquise dessinée par l'architecte Jean Prouvé, développée au début des années 1980 également sur sept autres gares parisiennes ou de petite couronne.



FIGURE 3 : ILLUSTRATION DE LA MARQUISE JEAN PROUVE

1.2. Contexte environnant et règlementaire

La gare routière s'inscrit dans un environnement présentant des lieux remarquables tels que le Fort Neuf, le Château de Vincennes (partiellement classé au titre des Monuments Historiques), le Bois de Vincennes (site classé), le Cours Marigny et le Cours des Maréchaux.

Sa situation est toutefois excentrée du centre-ville de Vincennes, et l'on peut constater un manque de liaison urbaine entre la station et la ville de Vincennes.

1.2.1. Foncier

Le site est situé sur du foncier appartenant pour partie à la Ville de Paris (correspondant au Bois de Vincennes), à la Ville de Vincennes, et au Ministère des Armées.

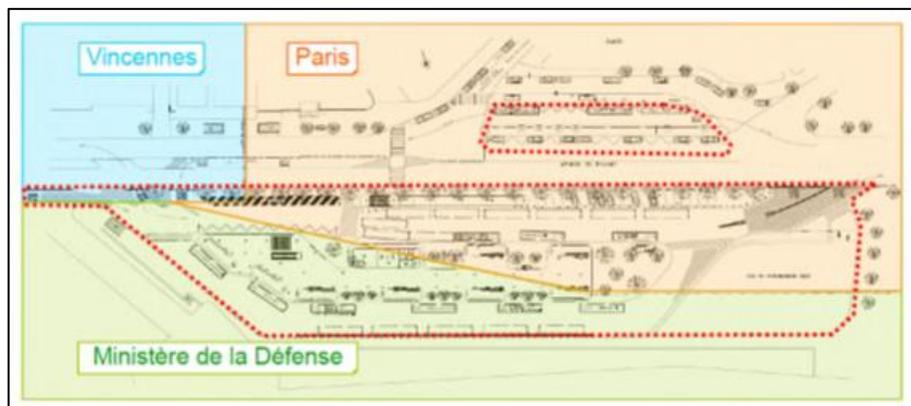


FIGURE 4 : CONTEXTE FONCIER

1.2.2. Contexte règlementaire

Le site se trouve en zone N du PLU de Paris. Cette zone est une zone naturelle et forestière, à l'intérieure de laquelle des secteurs de taille et de capacité d'accueil limités (STECAL) permettent certaines implantations de constructions.

En outre cette partie de la zone N est concernée par des espaces boisés classés (EBC).

Au sein de ce secteur est défini un secteur de taille et de capacité d'accueil limités (STECAL) dans lequel sont autorisés des constructions ou aménagements sous certaines conditions (l'emprise au sol des constructions existant à la date d'approbation du PLU ne doit pas être augmentée de plus de 3%). Ce STECAL correspond à l'emprise pour le fonctionnement actuel de la gare routière.

Le PLU est en cours de révision et son approbation doit avoir lieu en cette fin d'année. Lors de l'enquête publique, Île-de-France Mobilités avait demandé la prise en compte de ce projet, devant permettre l'extension du STECAL.



FIGURE 5 : CONTEXTE REGLEMENTAIRE (PLU PARIS)

1.2.3. Patrimoine

Le Bois de Vincennes est un site classé. Le secteur dévolu à l'éco-station est également concerné par deux périmètres de protection au titre de monuments classés et inscrit que sont le Château de Vincennes (V1) et l'Hôtel de Ville de Vincennes (V2). Cela conduit à porter une attention toute particulière aux propositions d'aménagement.

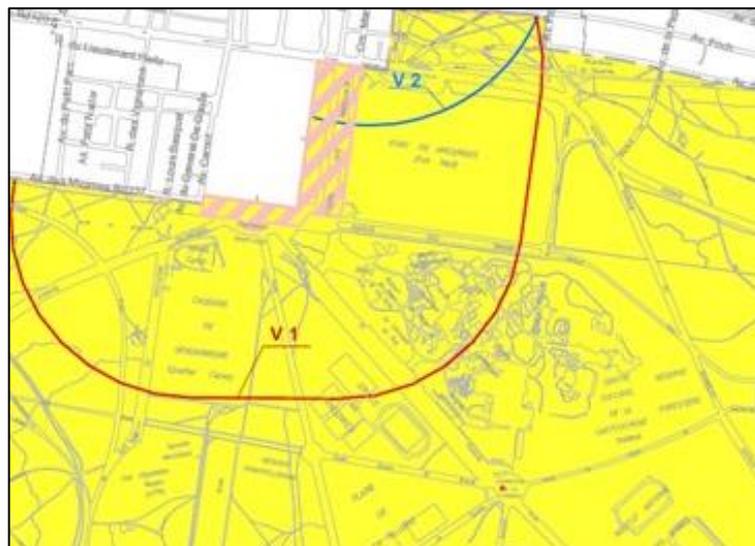


FIGURE 6 : PERIMETRES DE PROTECTION

Les avis de l'Architecte des Bâtiments de France et de l'Inspection des sites de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) seront pris en compte et les travaux seront soumis à autorisation selon la réglementation des sites classés et des monuments historiques.

1.3. Diagnostic des problèmes de fonctionnement

La régulation actuelle des bus en attente s'effectue de manière linéaire au Nord de la parcelle Sud, le long de la RD120, ce qui constitue un front visuel peu urbain et une difficulté d'exploitation.

Les espaces de circulation et de stationnement pour les bus sont par ailleurs mal agencés et peu lisibles.

Du point de vue des voyageurs, la lisibilité du pôle bus n'est pas claire, l'attente est répartie dans plusieurs zones autour de l'îlot et manque en confort, même si certaines sont dotées d'espaces d'attentes avec quelques assises.

Un local pour les conducteurs de bus est inséré dans un bâti ancien qui comprend également un guichet d'accueil.

Par ailleurs, des stationnements sauvages de véhicules particuliers et de deux roues viennent perturber le fonctionnement de la gare.

2. Présentation du projet

2.1. Historique et acteurs du projet

Le projet de réaménagement du pôle bus de Château de Vincennes s'inscrit dans une démarche de pôle PDU (plan de déplacements urbains) initiée il y a plusieurs années par la Ville de Vincennes, en partenariat avec la Ville de Paris, Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, le Conseil Départemental du Val-de-Marne (94), et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).

La gare routière s'inscrit également dans le schéma directeur des éco-stations bus d'Île-de-France Mobilités de mai 2017, dont les principes fondamentaux reposent sur l'idée de ne pas limiter le rôle d'une gare routière aux seuls impératifs d'exploitation des réseaux de bus, mais d'y intégrer des objectifs en matière de confort des usagers, d'intermodalité, et d'intégration urbaine.

La RATP est propriétaire et exploitant historique des équipements de la gare routière de Château de Vincennes, et était de ce fait maître d'ouvrage du projet.

Elle a mené des premières études de faisabilité à partir de 2015, dont les résultats ont reçu un accueil favorable des partenaires locaux, puis a lancé un concours de maîtrise d'œuvre pour la conception et le suivi de la réalisation de cette gare routière avec le projet de la transformer en éco-station bus (ESB). Le lauréat du concours en 2018 correspond à un groupement dont le mandataire est l'agence d'architectes « Projectiles » qui a réalisé l'avant-projet définitif remis à la RATP fin 2022.

Les contraintes liées notamment à la prise en compte de projets émergents dans les abords du site, notamment celui lié au Fort Neuf de Vincennes, conduit par le Ministère des Armées, a fait significativement dériver le calendrier de l'opération.

En parallèle la mise en concurrence de la gestion des réseaux de bus à l'échelle de l'Île-de-France a été enclenchée par Île-de-France Mobilités. La gare routière de Château de Vincennes fait partie du périmètre de la délégation de service public (DSP) n°49, dont la procédure de passation est en cours. Cette DSP vise à transférer la gestion de l'ensemble des équipements du réseau de bus sur le secteur de Paris rive droite. L'attribution de ce contrat est prévue pour la fin de l'année de 2025, et sa mise en exécution pour la fin de l'année 2026.

Le calendrier de l'opération de réaménagement de l'éco-station bus n'étant plus en phase avec celui de la mise en place du contrat de DSP, et la RATP n'étant plus assurée d'être le futur gestionnaire de ce pôle bus, elle a décidé de se désengager de l'opération, et a demandé à Île-de-France Mobilités de reprendre la maîtrise d'ouvrage.

Île-de-France Mobilités a ainsi repris la maîtrise d'ouvrage de l'opération, pour piloter d'une part l'ensemble des procédures administratives, dont fait partie la présente demande d'examen au cas par cas, et d'autre part la poursuite des études. La phase de réalisation est quant à elle soumise à un choix qui sera fait avant l'attribution du contrat de DSP :

- Soit Île-de-France Mobilités garde la maîtrise d'ouvrage et transfèrera la gestion du nouvel ouvrage au futur titulaire du contrat de DSP ;
- Soit le futur titulaire de la DSP assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans sa phase de réalisation, avant d'en gérer l'exploitation.

2.2. Les objectifs

Les objectifs de ce projet sont :

- De réaménager la gare routière, dans l'ensemble vieillissante ;
- De repenser un fonctionnement d'exploitation plus optimal, en séparant la zone de reprise et de dépose de voyageurs de la zone de régulation pour les bus ;
- De mutualiser les points d'arrêts de dépose et de reprise par la mise en place d'un système d'affectation dynamique des voies ;
- De garantir l'accessibilité du pôle bus aux personnes à mobilité réduite ;
- De sécuriser les cheminements piétons et le rabattement vélos ;
- De rendre ces cheminements plus lisibles, au sein de la gare routière mais aussi pour les connexions avec le métro, les interfaces avec les aménagements pour les vélos et les autres modes de transport ;
- D'améliorer les conditions d'attente et d'information pour les voyageurs ;
- De soigner l'insertion architecturale et paysagère de la station dans son environnement, conduisant à la considérer non plus comme un simple objet transport, mais comme un équipement public à part entière connecté à la ville et à son environnement.

2.3. Caractéristiques principales du projet

2.3.1. Evolution fonctionnelles du site

Le principe de distinction entre la zone dédiée aux voyageurs (dépose et reprise) et celle dédiée à l'exploitation a induit le schéma d'aménagement de la future gare routière.

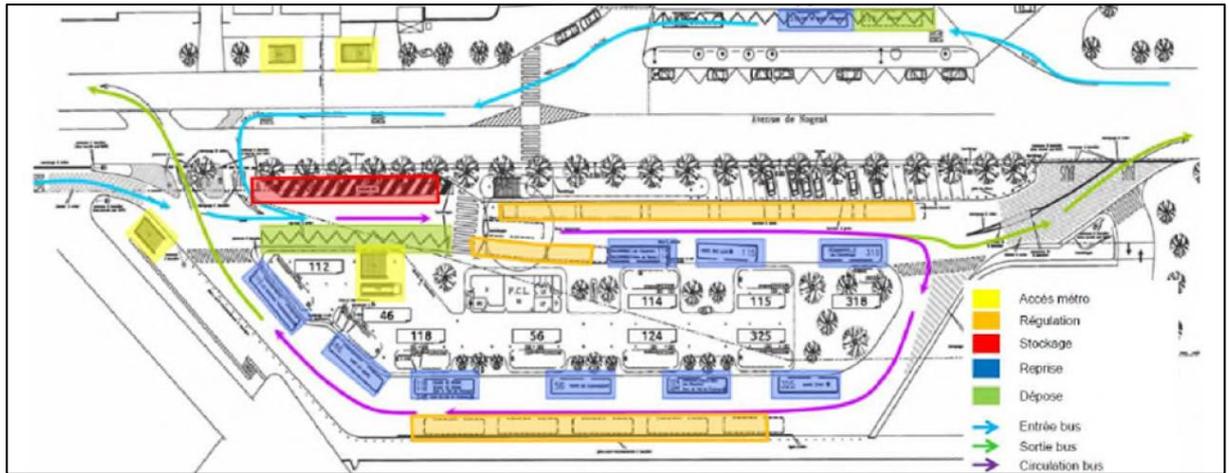


FIGURE 7 : FONCTIONNEMENT ACTUEL

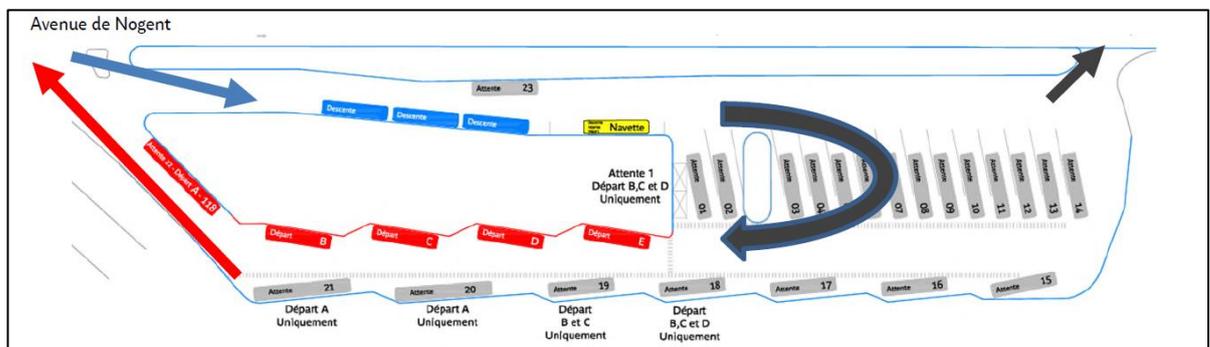
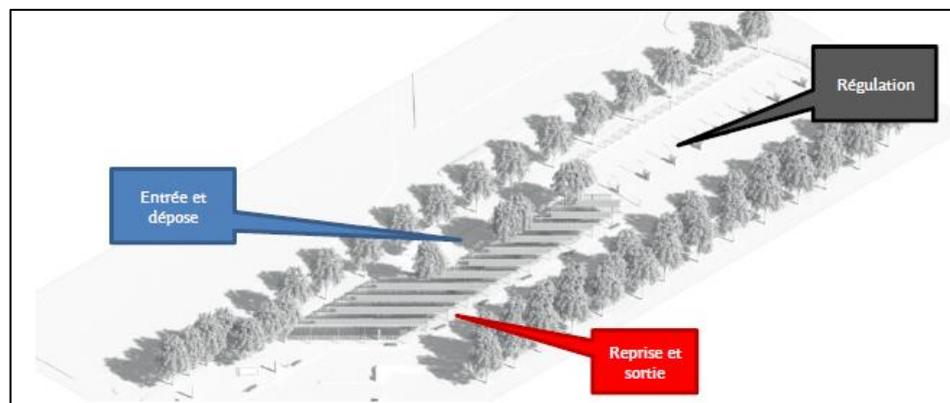


FIGURE 8 : SITUATION FUTURE : UN PLAN D'AMENAGEMENT EN TROIS SEQUENCES

La dépose des voyageurs se fait au plus près de la trémie d'accès au métro de la ligne 1 pour faciliter l'intermodalité.

La régulation acquiert un dimensionnement beaucoup plus adapté au nombre de bus que le site accueille de manière concomitante (22 places de régulation contre 13 actuellement) et se situe hors des flux piétons

La reprise des voyageurs permet de s'adapter aux différents types et gabarits de bus (bus standards, bus articulés), tout en anticipant d'éventuelles évolutions de ces matériels roulants.

La circulation des bus en sens unique avec l'entrée et la sortie de la gare du côté de l'Avenue de Nogent est maintenue. La sortie située à l'Est de l'emprise est conservée pour les manœuvres d'exploitation ainsi que pour la sortie des bus (lignes 114 et 210) repartant vers Nogent-sur-Marne.

2.3.2. Modifications de l'espace induites par ces principes

L'îlot central aura une dimension légèrement réduite par rapport à l'actuel, permettant à la fois une circulation plus aisée pour les voyageurs (correspondances bus-bus ou bus-métro) mais également facilitant les girations et la circulation des bus autour.

Au sein de cet îlot, les pavillons et espaces bâtis actuels seront démontés pour laisser places à de nouveaux espaces, à la fois pour les personnels et agents d'exploitation (édicule pour les conducteurs bus, locaux techniques et logistiques) et pour les voyageurs. Ces derniers bénéficieront d'un espace d'attente vitré, climatisé et chauffé, équipé d'un poste d'accueil, d'automates de ventes, de 42 places assises.

Le versant Est du pôle, abritant actuellement des places de parking pour les agents de la RATP travaillant pour la ligne 1 du métro, sera affecté à la zone de régulation des bus. Les agents pourront stationner leurs véhicules personnels dans le parking Indigo situé sur le Cours Marigny.

2.3.3. Accessibilité

Des équipements et dispositifs permettant de rendre la gare routière accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) seront mis en place.

Il est ainsi prévu :

- Des bandes de guidage pour les cheminements PMR ;
- Des pentes < 5% ;
- Une signalétique adaptée ;
- Une différenciation des matériaux en accès aux bâtiments ;
- Des annonces visuelles et sonores grâce à un système de transmission du signal acoustique par induction numérique signalé par un pictogramme ;
- Un éclairage adapté ;
- Une bonne hauteur d'accueil ;
- Une dureté adaptée pour les tapis de sol.

2.3.4. Installations techniques

La signalétique sera modifiée de manière à se conformer avec le guide d'aménagement des éco-stations bus d'Île-de-France Mobilités.

Un nouvel espace de vie pour les conducteurs et le gestionnaire de gare routière sera mis en place ainsi que des locaux logistiques dans un autre espace.

Un système de vidéoprotection sera déployé sur le site avec une vingtaine de caméras, permettant de couvrir les zones de circulation des piétons, le débouché de métro, les espaces de régulation. Le dispositif sera bien étudié pour ne pas couvrir l'emprise du Fort Neuf.

Une borne incendie complémentaire sera installée au centre du site.

Les locaux techniques seront implantés en souterrain dans une zone à l'écart des équipements de la ligne 1. Ils comprendront un local TGBT, un local courants faibles, et un local onduleur.

2.3.5. Parcelle Nord de la gare

La parcelle située au Nord de l'Avenue de Nogent sera restituée au Bois de Vincennes, et ne servira plus au fonctionnement et à l'exploitation de la gare routière. Elle sera revégétalisée. Notamment, l'alignement d'arbres le long de la RD120 sera complété. Au total, ce seront une trentaine d'arbres qui seront replantés, dont la nature des essences a d'ores et déjà été discuté avec les services de la Ville de Paris.

Comme indiqué précédemment, la Ville de Paris doit mettre en place un arrêt de descente à l'extrémité de cette parcelle, le long de la RD120, pour permettre un accès privilégié aux débouchés de métro pour les voyageurs en provenance de l'Est. C'est également à cet endroit que seront mis en place 42 nouvelles places de vélo.

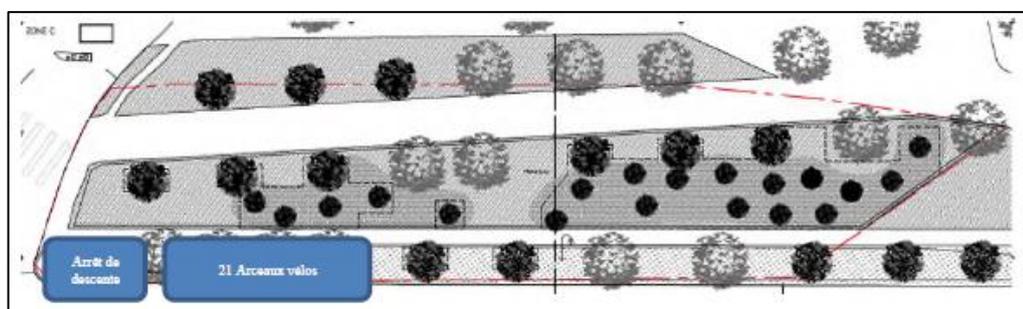


FIGURE 9 : PARCELLE AU NORD DE LA RD120

2.3.6. Bilan des surfaces

L'évolution du bilan de surfaces entre la situation actuelle et la situation projetée est positive.

Le fait de regrouper les fonctions d'attente, d'information et de billettique au sein d'un seul espace bâti permet de concentrer les surfaces, contrairement à l'éclatement des pavillons d'attentes actuels.

La nouvelle toiture présentera une surface équivalente à l'actuelle.

Enfin, le projet vise à diminuer la surface imperméable, dû notamment à la revégétalisation de la parcelle Nord de la gare.

	Situation actuelle	Projet
Emprise au sol (prise en compte de la surface couverte par la marquise, ainsi que la projection des zones bâties non couvertes)	1 568 m ²	1 653 m ²
Surface de plancher (prise en compte des différents locaux* : espaces voyageurs, locaux du personnel, locaux techniques et logistiques, sanitaires)	395 m ²	200 m ²

*Dans la situation actuelle, ont été comptabilisés dans la surface de plancher les espaces d'attente voyageurs, qui sont non couverts (cf illustration). Le projet vise à déposer ces espaces pour ne faire qu'un espace d'attente voyageur, couvert, et améliorant nettement le confort des voyageurs



FIGURE 10 : ILLUSTRATION DES ESPACES D'ATTENTE ACTUELS

	Situation actuelle	Projet
Surfaces imperméables (béton, pavés, enrobés)	10 760 m ²	8 665 m ²
Sols poreux (gazons, pieds d'arbres)	1 250 m ²	2 962 m ²
Sols semi-poreux (stabilisé)	375 m ²	810 m ²

2.3.7. Parti pris architectural

Il est prévu la dépose de la marquise principale, œuvre de l'architecte Jean Prouvé. Cette dépose s'effectuera suivant un protocole très précautionneux. En effet, il s'agit d'un objet historique et symbolique, dont la conservation ou la réutilisation ne peuvent être occultés. Son devenir est à l'étude (exposition dans un musée ou une cité, réemploi sur un autre site du fait de son caractère modulaire, etc.).

Il est à noter qu'un élément de cette marquise sera toutefois conservé sur le site, témoin de ce patrimoine.

Une nouvelle marquise de 1600 m², soit une surface de couverture équivalente à l'actuelle, sera posée. Elle permettra de rendre l'ambiance plus lumineuse, et sera dotée de panneaux photovoltaïques permettant un gain énergétique équivalent à la consommation de l'exploitation de la gare routière.



FIGURE 11 : PERSPECTIVE PROJET DE LA NOUVELLE MARQUISE (PROJET NON DEFINITIF) - SOURCE : AGENCE PROJECTILES

2.3.8. Phase de chantier et gare routière provisoire

Les travaux ne devront pas affecter la continuité du service des lignes de bus. La dépose et la reprise des voyageurs, ainsi que la régulation des bus, s'effectueront majoritairement sur le Cours des Maréchaux et minoritairement sur l'Avenue de Paris pendant la durée du chantier, estimée à un an.

Le schéma de fonctionnement de ce dispositif provisoire sera finement étudié avec les Villes de Paris et Vincennes, gestionnaire de ces voiries, mais aussi avec le Ministère des Armées afin que ni la circulation sur le Cours des Maréchaux, ni les accès au Fort Neuf et son fonctionnement, ne soient perturbés. Des dispositifs seront à prévoir pour assurer les mesures de sécurité vis-à-vis du Fort Neuf, compte tenu de la forte sensibilité du site.

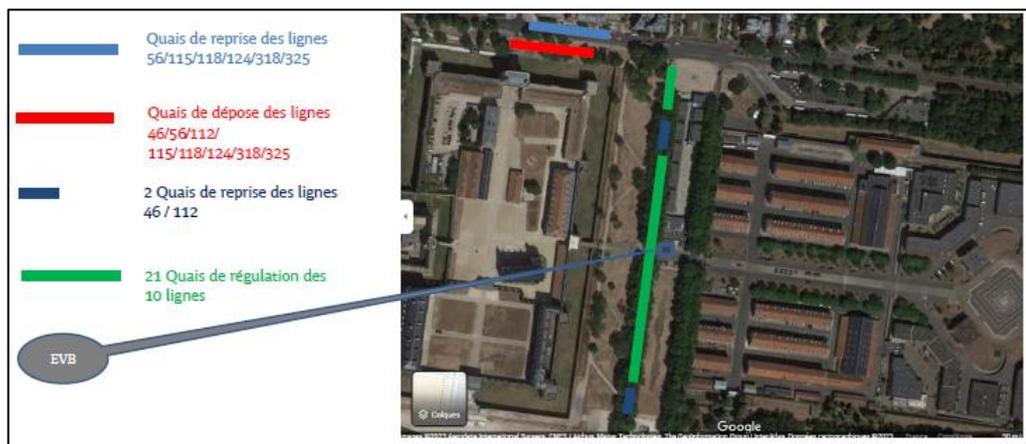


FIGURE 12 : SCHEMA DE PRINCIPE DE LA GARE ROUTIERE PROVISOIRE

2.4. Projets connexes

Différents projets aux abords du site sont à prendre en compte, déjà réalisés, en cours de réalisation ou à venir :

- Le réaménagement de la RD120 (Avenue de Nogent) sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris et Conseil Départemental 94 sur leurs tronçons respectifs, donnant notamment lieu à une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle. Le tronçon concernant la Ville de Paris a été réalisé. Pour celui géré par le CD94, le démarrage des travaux est prévu pour l'automne 2024, dans un premier temps au niveau de la rue de Montreuil vers le métro Bérault, début 2025 au niveau du métro Bérault en direction de Saint-Mandé, puis à l'été 2025 au niveau du métro Saint-Mandé. Ce réaménagement prévoit également l'aménagement d'un arrêt de dépose bus au droit de la parcelle Nord de la gare routière pour permettre un accès privilégié aux débouchés de métro pour les voyageurs en provenance de l'Est ;
- La Ville de Vincennes accompagne les travaux du CD94, et prend en charge le réaménagement des trottoirs. Les travaux ont démarré en mai 2024 pour une durée de 12 à 18 mois, sans interruption de circulation ;
- Le réaménagement des abords du Château de Vincennes sous maîtrise d'ouvrage de l'Opérateur du Patrimoine et des Projets Immobiliers de la Culture (OPPIC) : début des travaux prévus pour fin 2024 pour une durée d'environ 12 mois ;
- La restructuration du Fort Neuf sous maîtrise d'ouvrage Ministère des Armées pour y accueillir certains de ses services : les travaux ont démarré en 2024, et la livraison est prévue pour 2028.

Projet de réaménagement de l'éco-station bus de Château de Vincennes

Examen au cas par cas

**Annexe 7 : Note sur les incidences
environnementales du projet**

Sommaire

1.	Introduction.....	5
2.	Milieu physique	5
2.1.	Topographie et géologie.....	5
2.2.	Masses d'eau souterraines et superficielles.....	6
2.3.	Usages de l'eau.....	6
2.4.	Documents cadres sur l'eau.....	7
3.	Risques naturels et technologiques	7
3.1.	Risques naturels	7
3.1.1.	Risques de mouvements de terrain	7
3.1.2.	Risque inondation	8
3.1.3.	Retrait gonflement des argiles.....	9
3.1.4.	Remontée de nappes	10
3.1.5.	Autres risques naturels.....	11
3.2.	Risques technologiques.....	11
3.2.1.	Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)	11
3.2.2.	Transports de matières dangereuses.....	11
3.2.3.	Sites et sols pollués	12
4.	Milieu naturel.....	13
4.1.	Zonages réglementaires et inventaires.....	13
4.1.1.	Espaces naturels protégés	13
4.1.2.	Espaces naturels d'inventaire	14
4.2.	Zones humides	15
4.3.	Trame verte et bleue	15
4.4.	Diagnostic écologique	16
5.	Milieu humain	16
5.1.	Urbanisme.....	16
5.2.	Population, emplois et activités économiques.....	17
5.3.	Occupation du sol.....	18
5.4.	Servitude et réseaux	18
5.5.	Assainissement.....	19
6.	Transports et déplacements	20
6.1.	Offre bus.....	20
6.2.	Autres modes de transports.....	21
6.3.	Offre vélos	22
6.4.	Accessibilité piétonne et « marchabilité ».....	22
6.5.	Réseau viaire et circulation dans le pôle.....	22

6.6.	Stationnement.....	23
7.	Cadre de vie et santé humaine.....	24
7.1.	Qualité de l'air	24
7.2.	Bruit.....	25
7.3.	Pollution lumineuse	26
8.	Paysage	26
9.	Patrimoine culturel	27
9.1.	Monument historique.....	27
9.2.	Marquise de l'architecte Jean Prouvé	28
10.	Synthèse des incidences sur l'environnement et mesures associées	30
	Conclusion.....	41

Table des illustrations

Figure 1 : Relief du secteur (source : topographic-map)	5
Figure 2 : carte géologique au 1/25000 (source BRGM)	6
Figure 3 : Forage situé à proximité du site - Source BRGM.....	7
Figure 4 : PPRN risques de mouvements de terrain - source Georisques	8
Figure 5 : Risques Paris et petite couronne - source GEO-IDE	8
Figure 6 : Carte des aléas PPRI - source Prefecture île-de-france.....	9
Figure 7 : Exposition au retrait-gonflement des argiles - source Georisques	9
Figure 8 : PPR de mouvements de terrain liés à la sécheresse et la rehydratation des sols dans le 94 - Source DRIEAT	10
Figure 9 : Zones sensibles aux remontées de nappes (source BRGM)	11
Figure 10 : Transport de matières dangereuses - source Georisques	12
Figure 11 : Sites BASOL/CASIAS à proximité du secteur - source Georisques	13
Figure 12 : Sites classés et inscrits - source CARMEN	14
Figure 13 : Mise en évidence du Bois de Vincennes (ZNIEFF de type II)	14
Figure 14 : Extrait du SAGE Marne Confluence relatif aux zones humides	15
Figure 15 : Extrait du SRCE	16
Figure 16 : Extrait du PLU de Paris	16
Figure 17 : Extrait du PLUi Paris Est Marne&Bois	17
Figure 18 : Occupation des sols sur le secteur d'Etude - Source Corine Land Cover (2018)	18
Figure 19 : Plan des servitudes d'utilité publique - Source PLU de Paris	19
Figure 20 : Carte du zonage d'assainissement de Paris secteur rive droite (source Ville de Paris)	19
Figure 21 : Plan de l'offre bus de la gare routière	21
Figure 22 : Débouchés de métro – Fond de carte Géorisques	21
Figure 23 : Stationnement Vélo dans le secteur.....	22
Figure 24 : Offre de stationnement autour de la gare routière (source : Fond de plan Geoportail et partie encadrée : site de la Ville de Vincennes)	23
Figure 25 : Station de mesure de la qualité de l'air la plus proche - Source Airparif.....	24
Figure 26 : Synthèse des cartes de dépassement des seuils réglementaires en 2022 (NO ₂ , PM ₁₀ , PM ₁₀ NBJ > 50µg/m ³ , PM _{2,5})	24
Figure 27 : Exposition au bruit routier suivant l'indicateur LDEN sur une journée complète - Source Bruitparif	25
Figure 28 : Prévission des arbres à abattre et ceux à replanter (document d'étude, non contractuel) - Source : Agence Projectiles.....	27
Figure 29 : Périmètre de protection des monuments historiques.....	28
Figure 30 : Illustration de la marquise dessinée par l'architecte-designer Jean Prouvé.....	28
Figure 31 : Illustration d'un pavillon actuel	29

1. Introduction

Le présent document constitue la notice environnementale qui accompagne le formulaire CERFA n°14734*04 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 réaménagement de l'éco-station de bus de Château de Vincennes.

En application de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement, le projet s'inscrit au titre de la catégorie 39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement. Il fait l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R. 122-2-1.

Le projet se situe sur du foncier appartenant à la Ville de Paris, la Ville de Vincennes et au Ministère des Armées. Le réaménagement consiste à reconfigurer la gare routière existante, pour en redéfinir le mode d'exploitation, et garantir de meilleures conditions de sécurité, d'accessibilité et de confort pour les voyageurs.

La présente notice, volontairement transmise, expose le contexte dans lequel s'inscrit ce projet, les principaux enjeux environnementaux à proximité et les mesures envisagées afin de réduire les incidences du projet sur l'environnement.

2. Milieu physique

2.1. Topographie et géologie

Le site de Château de Vincennes se situe dans le bassin parisien qui se caractérise par un relief globalement plat accidenté de buttes.

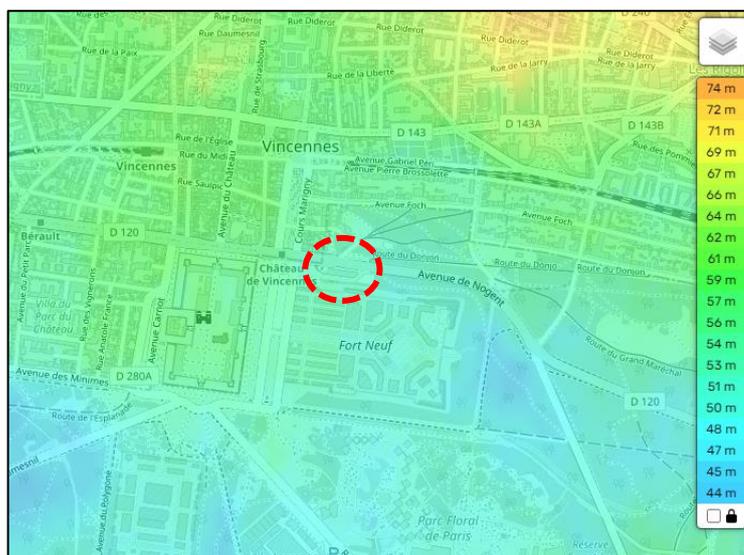


FIGURE 1 : RELIEF DU SECTEUR (SOURCE : TOPOGRAPHIC-MAP)

La zone d'étude est caractérisée par un relief plat, à une altitude d'environ 55 m. Le projet n'est pas de nature à modifier la topographie, ni en phase de chantier ni en phase d'exploitation.



FIGURE 2 : CARTE GEOLOGIQUE AU 1/25000 (SOURCE BRGM)

Le site est localisé sur une formation d'alluvions anciennes. L'absence de poches de gypse au droit du projet conduit à n'identifier aucun risque majeur dans le cadre du projet.

2.2. Masses d'eau souterraines et superficielles

Le secteur d'étude s'inscrit dans le périmètre du SAGE Marne Confluence.

La masse d'eau superficielle la plus proche est la Marne, située à plus de 2,5 km de la zone d'étude.

Il n'y a aucune masse d'eau superficielle aux alentours de la zone du projet.

Le secteur d'étude est concerné par la masse d'eau souterraine affleurante « Eocène du Valois » (FRHG104), de contexte hydrogéologique sédimentaire.

La masse d'eau « Eocène du Valois » est caractérisée en 2019 par un état chimique médiocre, principalement du fait de la présence d'atrazine desethyl deisopropyl et état quantitatif bon.

Elle est présentée dans le SDAGE 2022-2027 comme ayant des objectifs de bon état chimique en 2027 et de bon état quantitatif depuis 2015.

Des locaux techniques sont prévus en sous-sol dans le cadre du projet. Même si le risque est identifié comme faible, il conviendra de réaliser les diagnostics nécessaires et de prévoir les éventuels dispositifs adéquats (pompage de rabattement de nappe si besoin) dans le cadre des travaux.

2.3. Usages de l'eau

La zone d'étude appartient à l'unité de distribution (UDI) Est de Paris, alimentée par les eaux de la Marne et de la Seine.

L'eau fait l'objet d'un traitement aux usines de Joinville et d'Orly.

Il est à noter que la ville de Vincennes est quant à elle alimentée par le captage G. Choisy Ressource. L'eau qui l'alimente est d'origine superficielle et fait l'objet d'un traitement.

Aucun périmètre de protection de captage n'est localisé à proximité de l'aire d'étude (le plus proche est le périmètre de protection rapprochée situé à cheval sur les communes de Nogent-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, et Joinville-le-Pont).

Un forage est situé à proximité du site, sur le Cour des Maréchaux.



FIGURE 3 : FORAGE SITUÉ À PROXIMITÉ DU SITE - SOURCE BRGM

En phase chantier, le projet aura un impact limité sur les usages de l'eau liés aux besoins de la base vie et du lavage des engins notamment.

En phase exploitation, le projet n'a pas d'incidence sur les usages de l'eau, hormis les consommations nouvelles générées au sein des futurs espaces bâtis de la station bus.

2.4. Documents cadres sur l'eau

Le projet s'insère dans un bassin versant dont la gestion est prise en compte dans le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027, et dans le SAGE Marne-Confluence approuvé en 2018.

Le projet ne crée pas de nouvelle surface soustraite, il n'est donc pas soumis à la Loi sur l'eau. Le projet respectera les objectifs et dispositions du SDAGE et du SAGE et améliorera de ce fait la gestion des eaux pluviales existantes.

3. Risques naturels et technologiques

3.1. Risques naturels

3.1.1. Risques de mouvements de terrain

La gare routière est située pour sa plus grande partie sur le territoire communal de Paris, et pour petite partie sur le territoire communal de Vincennes.

La ville de Paris 12^{ème} est soumise à un plan de prévention des risques (PPR) de mouvement de terrain, contrairement à la ville de Vincennes. Le territoire parisien est en effet soumis au risque de mouvement de terrain lié aux anciennes carrières souterraines et à la dissolution du gypse.

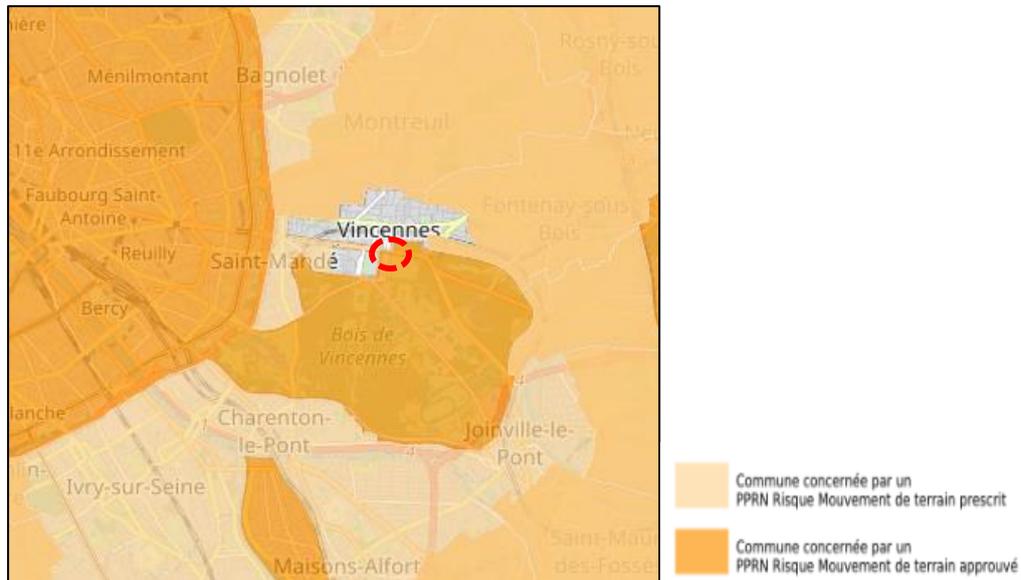


FIGURE 4 : PPRN RISQUES DE MOUVEMENTS DE TERRAIN - SOURCE GEORISQUES

Toutefois, le site n'est pas à proximité immédiate d'une ancienne carrière, ni d'une zone de dissolution du gypse.

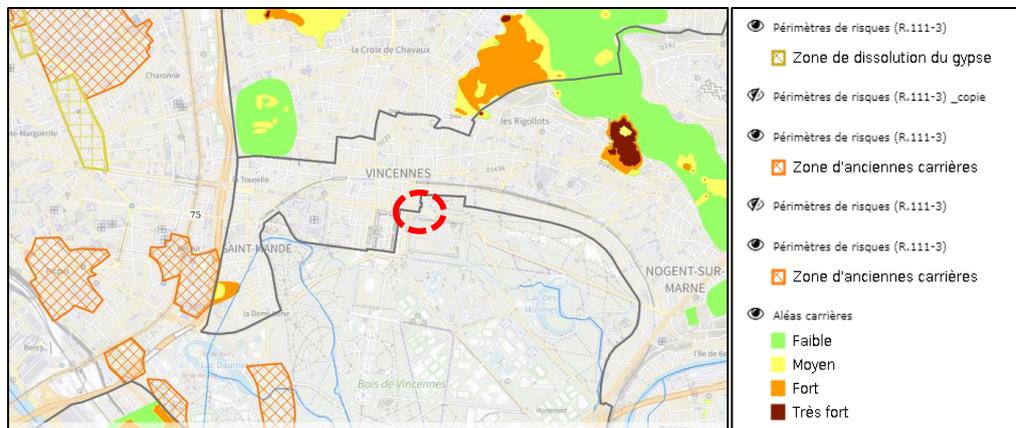


FIGURE 5 : RISQUES PARIS ET PETITE COURONNE - SOURCE GEO-IDE

3.1.2. Risque inondation

La Ville de Paris est soumise à un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI).

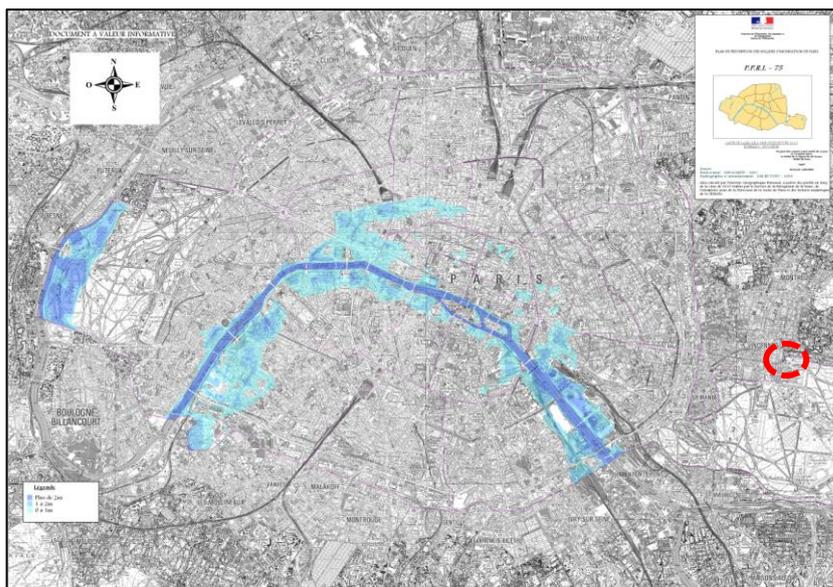


FIGURE 6 : CARTE DES ALEAS PPRI - SOURCE PREFECTURE ILE-DE-FRANCE

Le secteur d'étude n'est cependant pas situé dans une zone d'aléa liée à ce PPRI.
La Ville de Vincennes n'est quant à elle pas soumise à un PPRI.

3.1.3. Retrait gonflement des argiles

La ville de Vincennes est située en zone d'exposition moyenne liée au retrait-gonflement des argiles. La cartographie de l'aléa retrait-gonflement des argiles n'est pas disponible pour le territoire de la Ville de Paris.

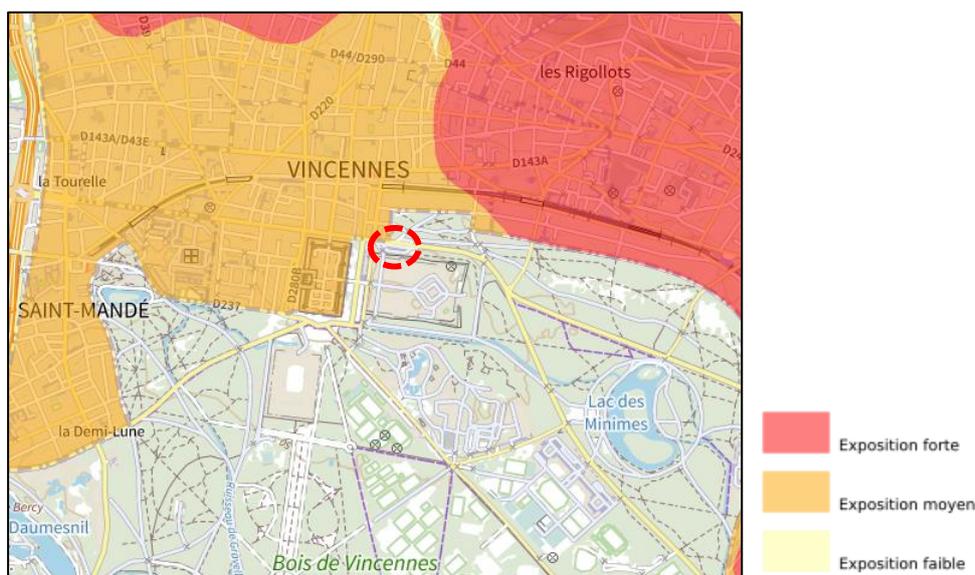


FIGURE 7 : EXPOSITION AU RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES - SOURCE GEORISQUES

Le site est caractérisé par la proximité avec une zone d'exposition moyenne au risque de retrait-gonflement des argiles. Toutefois, les travaux ne seront pas de nature à engendrer des modifications lourdes de l'espace artificialisé actuel. Si besoin, des investigations géotechniques pourront être réalisées pour lever les risques.

Le département du Val-de-Marne est soumis à un plan de prévention des risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux.

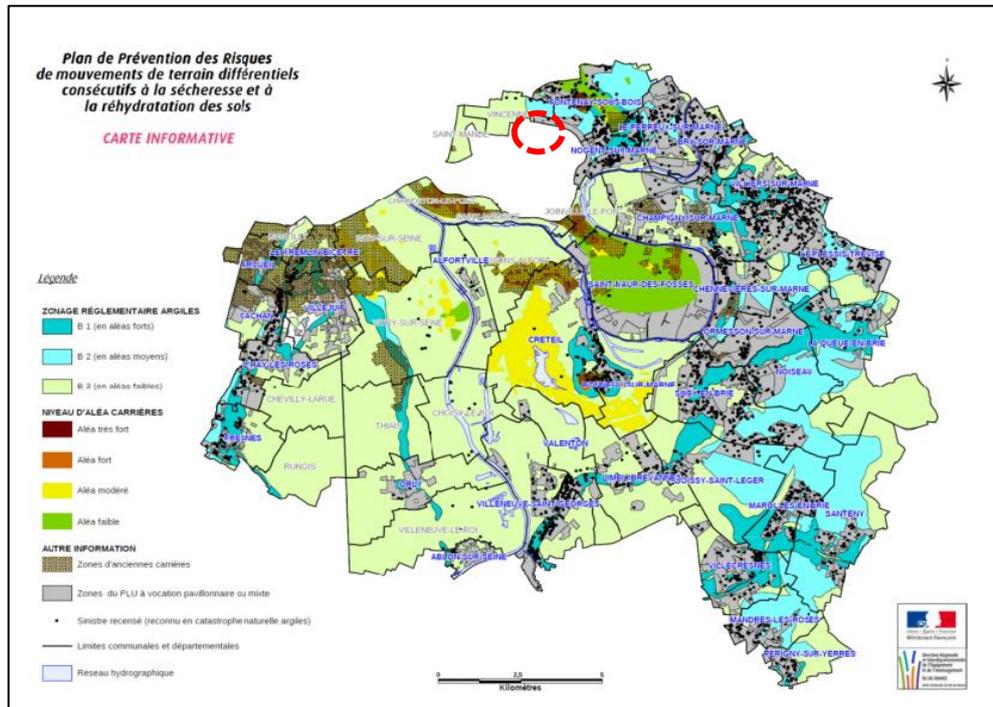


FIGURE 8 : PPR DE MOUVEMENTS DE TERRAIN LIÉS A LA SECHERESSE ET LA REHYDRATATION DES SOLS DANS LE 94 - SOURCE DRIAT

Le site est toutefois situé dans une zone d'aléa faible

3.1.4. Remontée de nappes

Le site est situé dans une zone potentiellement sujette à des inondations de cave.

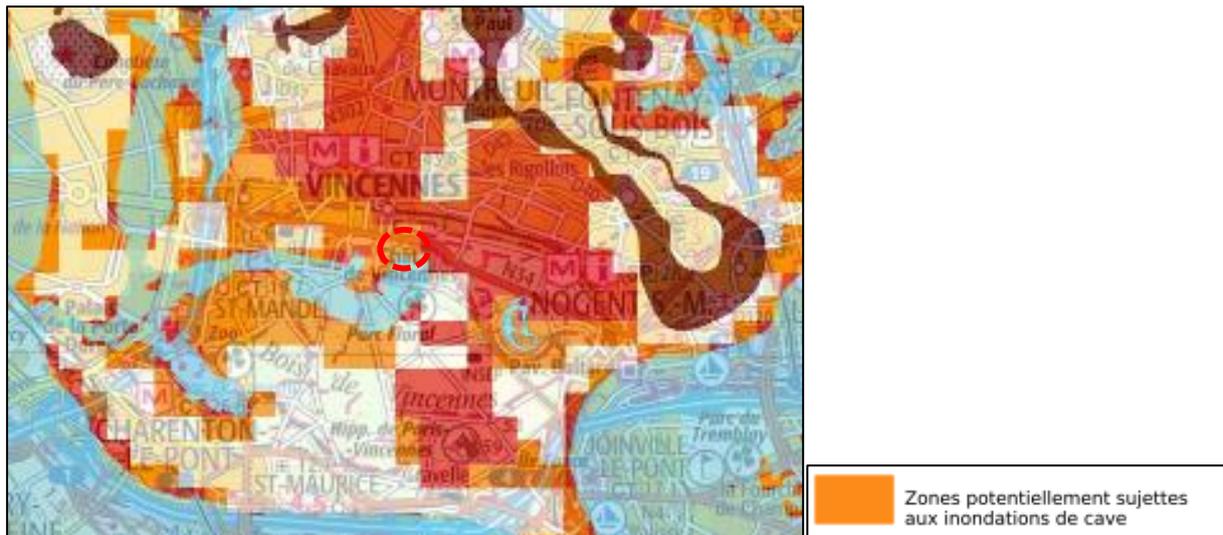


FIGURE 9 : ZONES SENSIBLES AUX REMONTEES DE NAPPES (SOURCE BRGM)

Des études de sols devront être menées en phases ultérieures de conception pour adapter le projet à ce risque.

3.1.5. Autres risques naturels

Le secteur est situé dans une zone de potentiel radon de catégorie 1, et dans une zone de sismicité très faible.

Il n'y a donc pas d'autres risques naturels identifiés.

3.2. Risques technologiques

3.2.1. Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Aucune ICPE n'est implantée à proximité du secteur d'étude.

Les deux plus proches sont des sites non SEVESO :

- RATP atelier de maintenance et réparation des métros, à 1,2 km au Nord-Est du site (régime en vigueur : autorisation ; état : en exploitation avec titre) ;
- Paris Charpente à 1,3 km au Nord-Ouest du site (régime en vigueur : enregistrement ; état : en exploitation avec titre).

3.2.2. Transports de matières dangereuses

La canalisation de gaz naturel la plus proche démarre à l'extrémité Sud-Ouest du Fort Neuf, soit à 340 m de la gare routière.

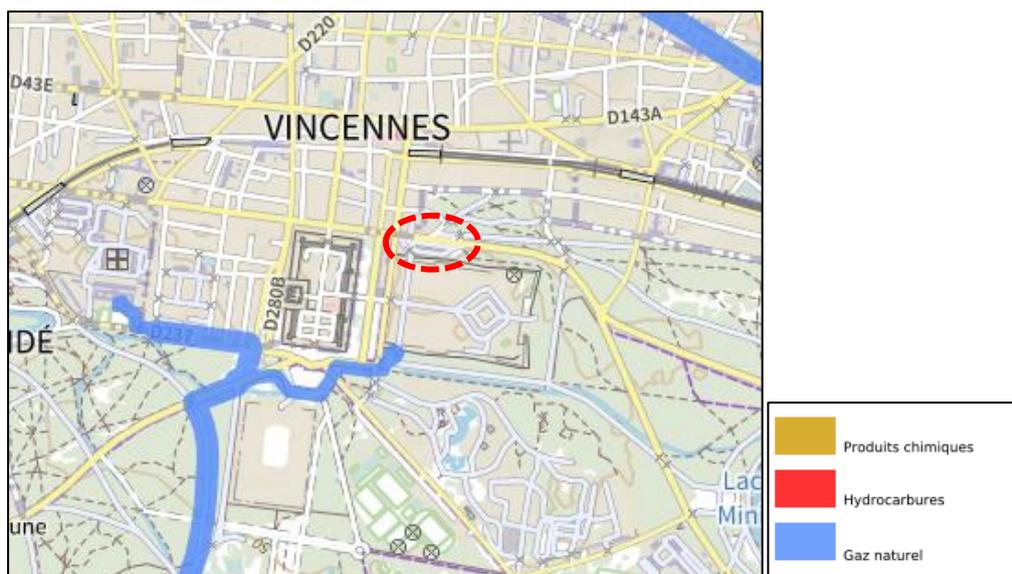


FIGURE 10 : TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES - SOURCE GEORISQUES

Le secteur d'étude n'est pas directement concerné par un risque lié à un transport de matière dangereuse.

3.2.3. Sites et sols pollués

La gare routière n'est pas directement située à proximité de sites répertoriés. Les trois sites répertoriés les plus proches sont situés à une distance de 200 à 250 m de la gare :

- Site du Ministère des Armées (au Sud) : transformateur, garages, ateliers et soudure, dépôt de liquide inflammable, commerce de gros, de desserte de carburants en magasin spécialisé ;
- Blanchisserie – teinturerie (au Nord-Ouest) ;
- Atelier de traitement de surface (au Nord-Ouest) : traitement et revêtement des métaux, usinage, mécanique générale.

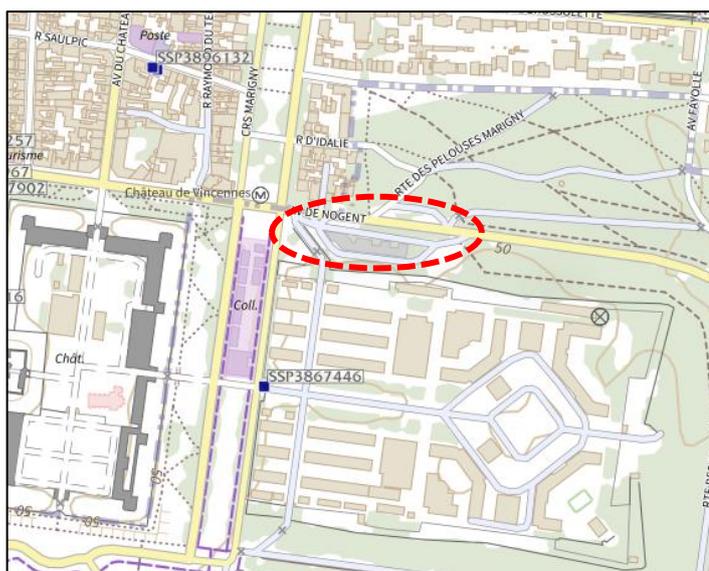


FIGURE 11 : SITES BASOL/CASIAS A PROXIMITE DU SECTEUR - SOURCE GEORISQUES

La présence de ces sites dans les environs du secteur d'étude ne représente pas un risque dans le cadre du projet.

4. Milieu naturel

4.1. Zonages règlementaires et inventaires

4.1.1. Espaces naturels protégés

Le site du projet n'a de connexion avec aucun espace naturel de type Natura 2000, parc naturel, réserve, ou soumis à un arrêté de protection de biotope ou géotope.

Le secteur s'inscrit au sein du site classé du Bois de Vincennes, et pour une partie mineure, correspondant au foncier de la Ville de Vincennes, sur un périmètre de site inscrit.

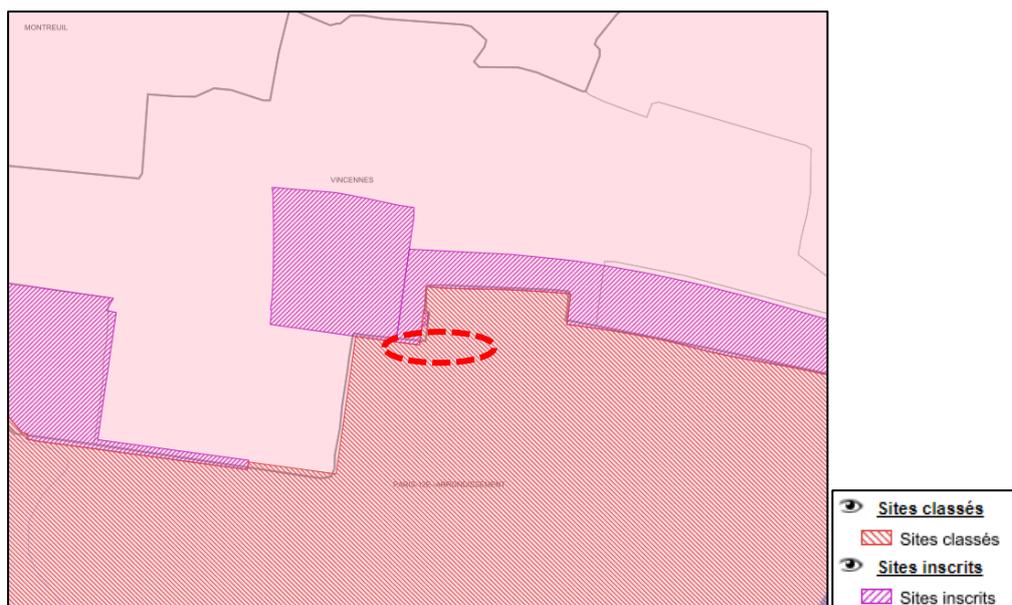


FIGURE 12 : SITES CLASSES ET INSCRITS - SOURCE CARMEN

Le projet sera soumis à une autorisation emportant l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France et celui de l'Inspection régionale des Sites.

4.1.2. Espaces naturels d'inventaire

Le Bois de Vincennes est répertorié comme zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II.

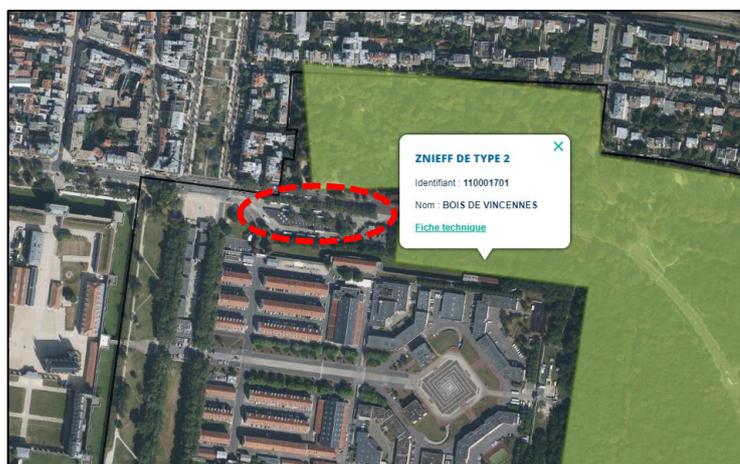


FIGURE 13 : MISE EN EVIDENCE DU BOIS DE VINCENNES (ZNIEFF DE TYPE II)

Le secteur de la gare routière n'est pas rigoureusement inséré dans cette zone, mais entretient une connexion avec celle-ci.

4.2. Zones humides

Le site est concerné par le SAGE Marne Confluence, approuvé par arrêté inter-préfectoral signé le 2 janvier 2018.

Celui-ci recense les zones humides.

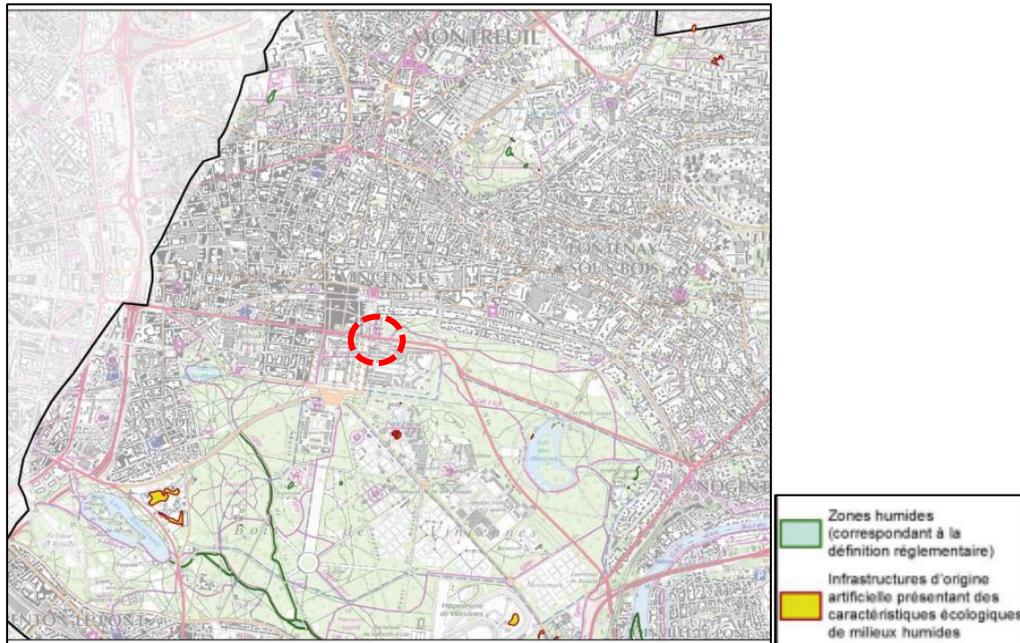


FIGURE 14 : EXTRAIT DU SAGE MARNE CONFLUENCE RELATIF AUX ZONES HUMIDES

Le site n'est pas concerné par la présence de zones humides avérées ou probables.

4.3. Trame verte et bleue

D'après le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le projet n'intercepte pas de continuité écologique.

Il faut cependant garder à l'esprit la proximité directe avec le réservoir de biodiversité que représente le Bois de Vincennes, et la présence d'une liaison reconnue pour son intérêt écologique qui démarre juste au Nord de l'emprise (de l'autre côté de l'Avenue de Nogent).

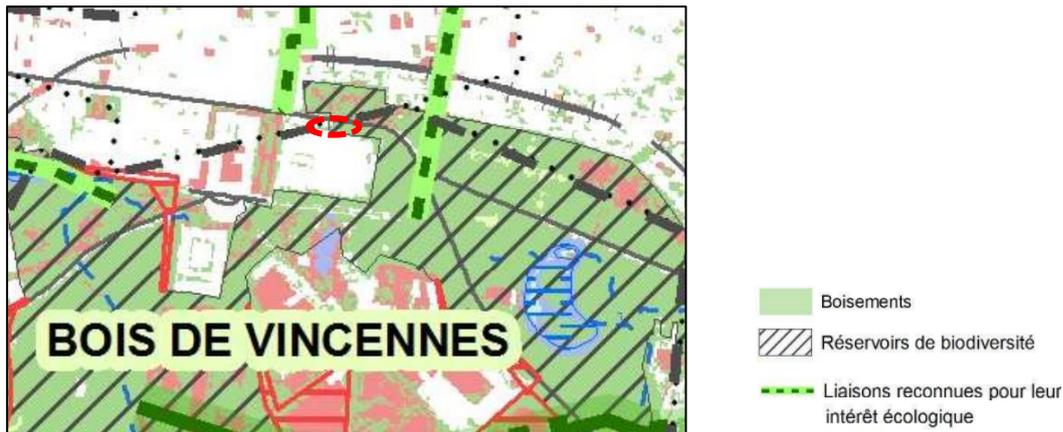


FIGURE 15 : EXTRAIT DU SRCE

4.4. Diagnostic écologique

Un inventaire faune-flore sur quatre saisons a été lancé il y a quelques mois (premiers relevés à l'automne 2023), sous pilotage de la RATP avant que celle-ci ne transfère la maîtrise d'ouvrage du projet à Île-de-France Mobilités.

Les résultats de cet inventaire feront l'objet d'une analyse que pilotera Île-de-France Mobilités, et qui sera soumise aux services instructeurs.

Il est important de préciser par ailleurs qu'un pré-diagnostic écologique a été réalisé en 2022 par le bureau d'études environnementales Evinerude, et a conduit à identifier les enjeux écologiques, que ce soit pour les habitats (notamment humides), la flore, et la faune, comme faibles. Ce rapport est joint en annexe au présent dossier.

5. Milieu humain

5.1. Urbanisme

La gare routière s'inscrit essentiellement sur le périmètre communal de Paris (dont une partie est toutefois propriété du Ministère des Armées) et en lisière du périmètre communal de Vincennes.

En matière de document d'urbanisme, le secteur est concerné par le PLU de la Ville de Paris.



FIGURE 16 : EXTRAIT DU PLU DE PARIS

Le site se trouve en zone N du PLU de Paris. Cette zone est une zone naturelle et forestière, à l'intérieure de laquelle des secteurs de taille et de capacité d'accueil limités (STECAL) permettent certaines implantations de constructions.

En outre cette partie de la zone N est concernée par des espaces boisés classés (EBC).

Au sein de ce secteur est défini un secteur de taille et de capacité d'accueil limités (STECAL) dans lequel sont autorisés des constructions ou aménagements sous certaines conditions (l'emprise au sol des constructions existant à la date d'approbation du PLU ne doit pas être augmentée de plus de 3%).

Le versant Est de l'emprise, actuellement un parking des agents de la RATP travaillant pour la ligne 1 du métro, doit devenir une aire de régulation pour les bus, et donc faire l'objet d'une reconfiguration de son espace.

Le PLU est en cours de révision et son approbation doit avoir lieu en cette fin d'année. Lors de l'enquête publique, Île-de-France Mobilités avait demandé la prise en compte de ce projet, devant permettre notamment l'extension du périmètre du STECAL, pour notamment englober le versant Est qui fera l'objet de travaux, et par conséquent réduire la partie de l'espace boisé correspondante.

Le projet n'est pas soumis à un autre document d'urbanisme. Notamment, le PLUi Paris Est Marne&Bois dont fait partie la Ville de Vincennes, ne comprend pas l'emprise de la gare routière.

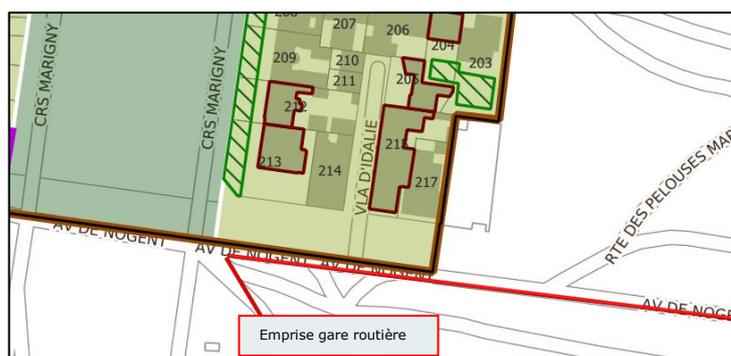


FIGURE 17 : EXTRAIT DU PLUi PARIS EST MARNE&BOIS

5.2. Population, emplois et activités économiques

Population

Selon les données de l'INSEE (recensement 2020, géographie au 01/01/2023), les populations de Paris 12 et de Vincennes s'élèvent respectivement à 140 311 habitants (dont 45 % a entre 15 et 44 ans) et 49 697 habitants (dont un quart a entre 30 et 44 ans).

La population de Vincennes augmente depuis 1990, bien que cette augmentation soit nettement plus modérée entre 2009 et 2020 (+ 1 008 habitants au cours de cette période). A Paris 12, après une augmentation régulière entre 1990 et 2014, une légère diminution est constatée entre 2014 et 2020 (- 3 611 habitants).

En 2020, la densité de population sur la commune de Paris 12 est de 8 597,5 hab / km², et de 26 019,4 hab / km² sur la commune de Vincennes.

Emplois

Les communes de Paris 12 et de Vincennes concentrent respectivement 96 801 et 33 562 emplois en 2020 selon l'INSEE, une majorité de cadres et professions intermédiaires.

Il s'agit là d'un secteur dynamique, à l'image de l'ensemble de Paris et la petite couronne.

Activités économiques

La gare routière se trouve dans une zone encadrée notamment par le Bois de Vincennes, le Château de Vincennes et le Fort Neuf. C'est un secteur où l'on n'identifie pas de pôle économique d'envergure régionale, mais avec cependant des commerces et services de proximité qui font vivre le tissu urbain environnant, surtout lorsque l'on s'approche du centre-ville de Vincennes au Nord-Ouest du site, et d'autant plus lorsque l'on s'approche du Boulevard périphérique.

5.3. Occupation du sol

Le site se situe sur plusieurs catégories d'occupation du sol : tissu urbain continu, zone industrielle ou commerciale et installation publique, et espace vert urbain.

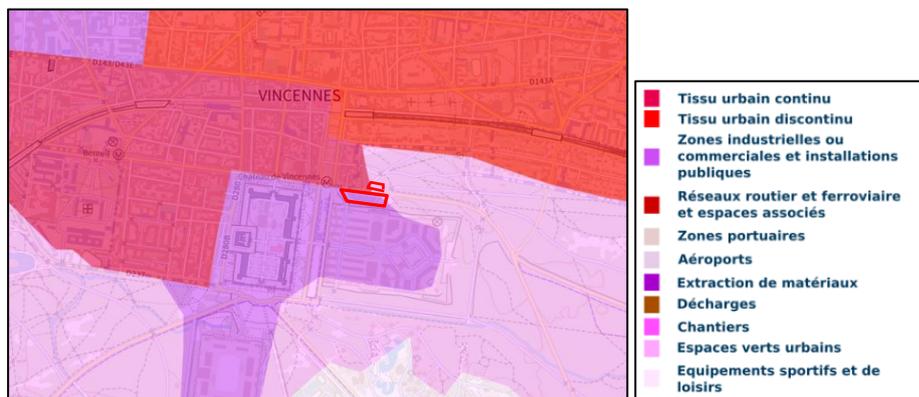


FIGURE 18 : OCCUPATION DES SOLS SUR LE SECTEUR D'ETUDE - SOURCE CORINE LAND COVER (2018)

5.4. Servitude et réseaux

La protection au titre des Monuments Historiques (le Château de Vincennes et l'Hôtel de Ville de Vincennes dans le cadre du projet) constitue une servitude d'utilité publique fondée sur l'intérêt patrimonial des biens.

Les mesures relatives à ce sujet sont traitées dans le paragraphe 9.1 de la présente note.

Le site n'est pas concerné par d'autres servitudes d'utilité publique.

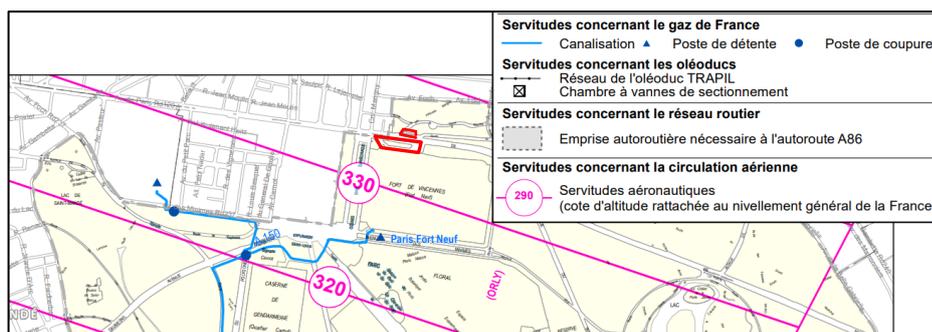


FIGURE 19 : PLAN DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE - SOURCE PLU DE PARIS

5.5. Assainissement

Le site est concerné par le zonage d'assainissement de la Ville de Paris. Il s'agit d'un zonage d'assainissement collectif relatif aux eaux unitaires, et comprend l'ensemble du réseau d'assainissement unitaire (mélange d'eaux usées et eaux pluviales).

Le réseau d'assainissement parisien est maillé, supporte les extensions nécessaires aux opérations nouvelles d'aménagement, dispose d'une logique hydraulique de territoire vis-à-vis de ses exutoires vers les centres d'épuration ou le milieu naturel. Il s'agit d'un patrimoine municipal indivisible, cohérent et indépendant.

Par dérogation au raccordement obligatoire au réseau d'assainissement collectif de Paris, quelques rares installations existent dans les Bois de Boulogne et de Vincennes lorsqu'aucun réseau de collecte n'existe à proximité, mais la gare routière n'est pas concernée par ce cas.

Les mesures du zonage pluvial sont efficaces pour les pluies courantes (en dessous de 12 mm de hauteur de pluie).

Une partie de l'eau de pluie tombée doit s'infiltrer dans le sol, s'évaporer, s'évapotranspirer, ou être réutilisée sur place.

Le zonage a aussi vocation à prévenir des inondations locales par résurgence des eaux unitaires liées à la saturation du réseau en cas de fortes pluies.

La gare routière est concernée par une zone d'abattement total, avec une règle du seuil de la lame d'eau de 16 mm (équivalent à 100 % de la pluie de 16 mm).

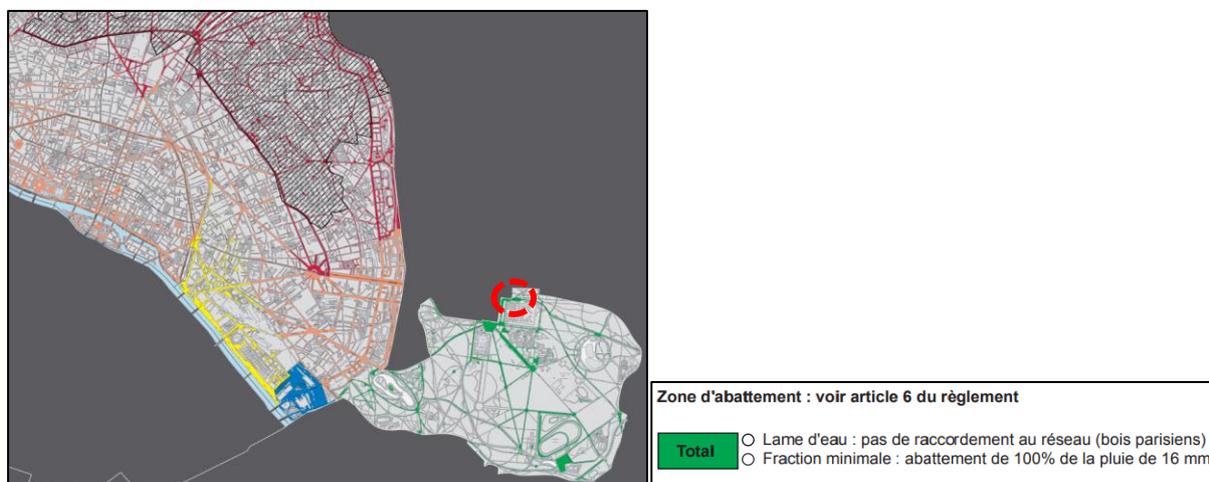


FIGURE 20 : CARTE DU ZONAGE D'ASSAINISSEMENT DE PARIS SECTEUR RIVE DROITE (SOURCE VILLE DE PARIS)

6. Transports et déplacements

6.1. Offre bus

La gare routière constitue une station de terminus pour les lignes de bus suivantes :

- Ligne 46 : Gare de l'Est (Paris 10) – Château de Vincennes (départ ou arrivée toutes les 5 à 20 minutes selon les heures et les jours) ;
- Ligne 56 : Porte de Clignancourt (Paris 18) – Château de Vincennes (départ ou arrivée toutes les 6 à 22 minutes selon les heures et les jours) ;
- Ligne 112 : La Varenne-Chevrières (Saint-Maur-des-Fossés) – Château de Vincennes (départ ou arrivée toutes les 12 à 30 minutes selon les heures et les jours) ;
- Ligne 114 : Le Raincy-Villemomble-Montfermeil – Château de Vincennes (arrivée ou départ toutes les 9 à 43 minutes selon les heures et les jours) ;
- Ligne 115 : Porte des Lilas (Paris 19) – Château de Vincennes (arrivée ou départ toutes les 5 à 31 minutes selon les heures et les jours) ;
- Ligne 118 : Gare de Val de Fontenay – Château de Vincennes (arrivée ou départ toutes les 5 à 35 minutes selon les heures et les jours) ;
- Ligne 124 : Montreuil-Boissière-Acacia – Château de Vincennes (arrivée ou départ toutes les 8 à 46 minutes selon les heures et les jours) ;
- Ligne 210 : Villiers-sur-Marne/Le Plessis-Tréville – Château de Vincennes (arrivée ou départ toutes les 16 à 63 minutes selon les heures et les jours) ;
- Ligne 318 : Bobigny-Pantin-Raymond Queneau – Château de Vincennes (arrivée ou départ toutes les 5 à 30 minutes selon les heures et les jours) ;
- Ligne 325 : Quai de la Gare (Paris 13) – Château de Vincennes (arrivée ou départ toutes les 8 à 30 minutes selon les heures et les jours).

La gare routière accueille également deux lignes de noctilien :

- Ligne N11 : Pont de Neuilly (Neuilly-sur-Seine) – Château de Vincennes (arrivée ou départ toutes les 30 minutes en semaine et toutes les 10 minutes le week-end) ;
- Ligne N33 : Gare de Lyon (Paris 12) – Villiers-sur-Marne/Le Plessis-Tréville (passage toutes les 30 à 35 minutes en semaine et toutes les 15 à 20 minutes le week-end).

Une navette pour l'hippodrome de Vincennes prend également place les jours de courses ou autres événements à l'hippodrome, avec une fréquence de passage de 20 à 30 minutes.

Enfin, une navette permet également de rallier la Cartoucherie (fabrique de théâtres situé au cœur du Bois de Vincennes) avec une fréquence « régulière » lors des spectacles.



FIGURE 21 : PLAN DE L'OFFRE BUS DE LA GARE ROUTIERE

Le projet n'a pas vocation à faire évoluer l'offre de transport. En phase chantier, des perturbations seront à prévoir, du fait du déplacement provisoire des arrêts principalement sur le Cours des Maréchaux et pour petite partie sur l'Avenue de Paris. Une signalétique adaptée sera mise en place pour optimiser la lisibilité de ce dispositif provisoire, de même qu'une communication pour les usagers.

6.2. Autres modes de transports

La gare routière fait également connexion avec la station terminus de la ligne 1 du métro (« Château de Vincennes »). Un débouché est d'ailleurs situé au cœur de l'emprise du pôle bus (sortie n°4, « Fort Neuf »), un autre est situé à l'extrémité Ouest de l'emprise (sortie n°3, « Cours des Maréchaux, Parc Floral »), et deux autres de l'autre côté de l'Avenue de Nogent (sortie n°5, « Cours Marigny » et sortie n°6, « Bois de Vincennes »).

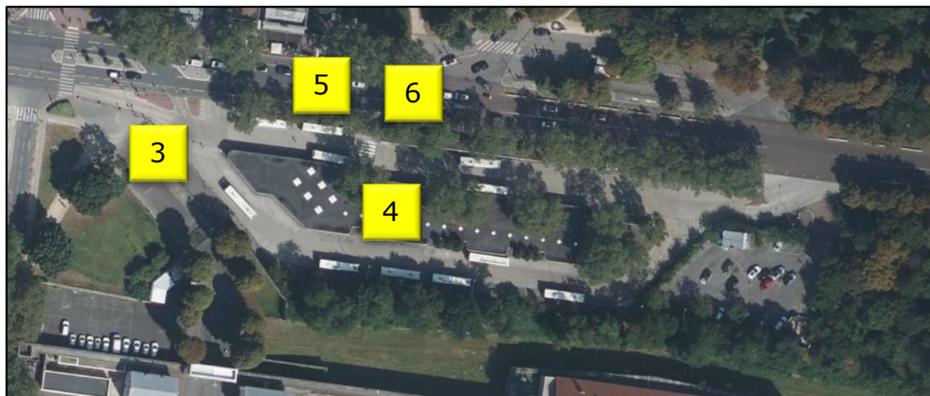


FIGURE 22 : DEBOUCHES DE METRO – FOND DE CARTE GEORISQUES

La ligne 1 fait l'objet d'un projet de prolongement, dont les procédures administratives sont à l'étude.

Pendant le chantier, la sortie n°4 du métro devra être fermée.

Par ailleurs, la station « Vincennes » du RER A se situe à environ 600 m.

6.3. Offre vélos

Le secteur bénéficie d'une offre assez riche concernant la pratique du vélo, avec la proximité du Bois de Vincennes et la volonté de la Ville de Paris et de la Ville de Vincennes de faciliter les cheminements cyclables.

Si une bande cyclable existait déjà sur l'Avenue de Nogent, un projet est en cours, porté conjointement par les Villes de Paris et de Vincennes ainsi que le Conseil Départemental 94, pour réaménager l'Avenue de Nogent, et l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle en fait partie. Des tronçons ont d'ailleurs déjà été réalisés pour la partie gérée par la Ville de Paris, et d'autres seront réalisés d'ici fin 2025 pour la partie gérée par le Conseil Départemental 94.

En termes de stationnement vélo, on dénombre plus de 200 places de stationnement libre-service dans le périmètre de la station.

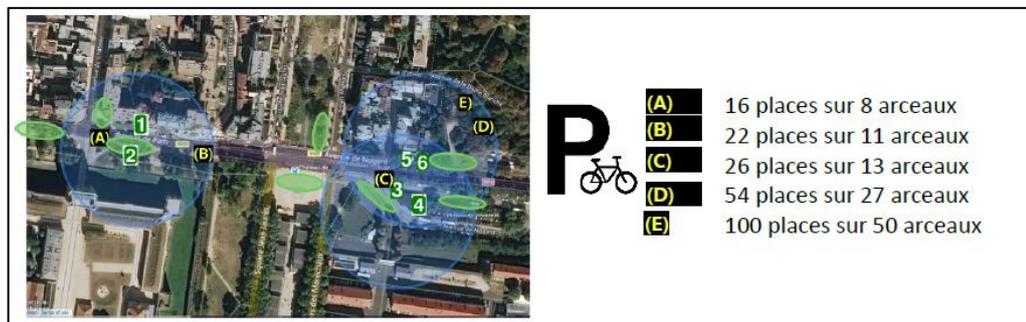


FIGURE 23 : STATIONNEMENT VELO DANS LE SECTEUR

Il est à noter que de nouvelles places de stationnement sont prévues dans le cadre du réaménagement au Nord de l'Avenue de Nogent, en lisière de l'emprise de la gare routière (42 places prévues sur 21 arceaux).

6.4. Accessibilité piétonne et « marchabilité »

L'accès au métro peut se faire directement depuis la gare routière. L'accès au RER, et par la même occasion au centre-ville de Vincennes, s'effectue en environ 12 minutes.

L'accès à la gare depuis l'Avenue de Nogent n'est pas optimal, le cheminement n'est pas très lisible, et induit de passer parfois hors passage piéton. La requalification de l'Avenue de Nogent doit pallier une partie de ces problématiques avec la reprise des traversées piétonnes.

La configuration actuelle de la gare implique par ailleurs des circulations piétonnes quelque peu désordonnées (quai de dépôt situés un peu partout dans l'emprise).

Le projet vise à rendre plus aisés l'accès et la circulation au sein de la station.

6.5. Réseau viaire et circulation dans le pôle

La gare routière est longée par l'Avenue de Nogent (RD120) qui permet notamment de rallier à l'Ouest la Porte de Vincennes en environ 11 minutes, et à l'Est l'A4 ou l'A86 au niveau de Nogent-sur-Marne / Le Perreux-sur-Marne en environ 13 minutes.

Il n'y aura pas d'incidence sur le trafic hormis en phase chantier, avec la circulation des engins de chantier et de livraison. Il sera recherché le maintien au maximum des circulations routières.

6.6. Stationnement

L'offre de stationnement pour les véhicules particuliers est relativement faible autour de la gare routière. La majeure partie d'entre elle relève d'un mode de stationnement résidentiel ou payant rotatif de courte durée.

Le parking Indigo situé sur le Cours Marigny constitue l'offre la plus conséquente en matière de stationnement (630 places).

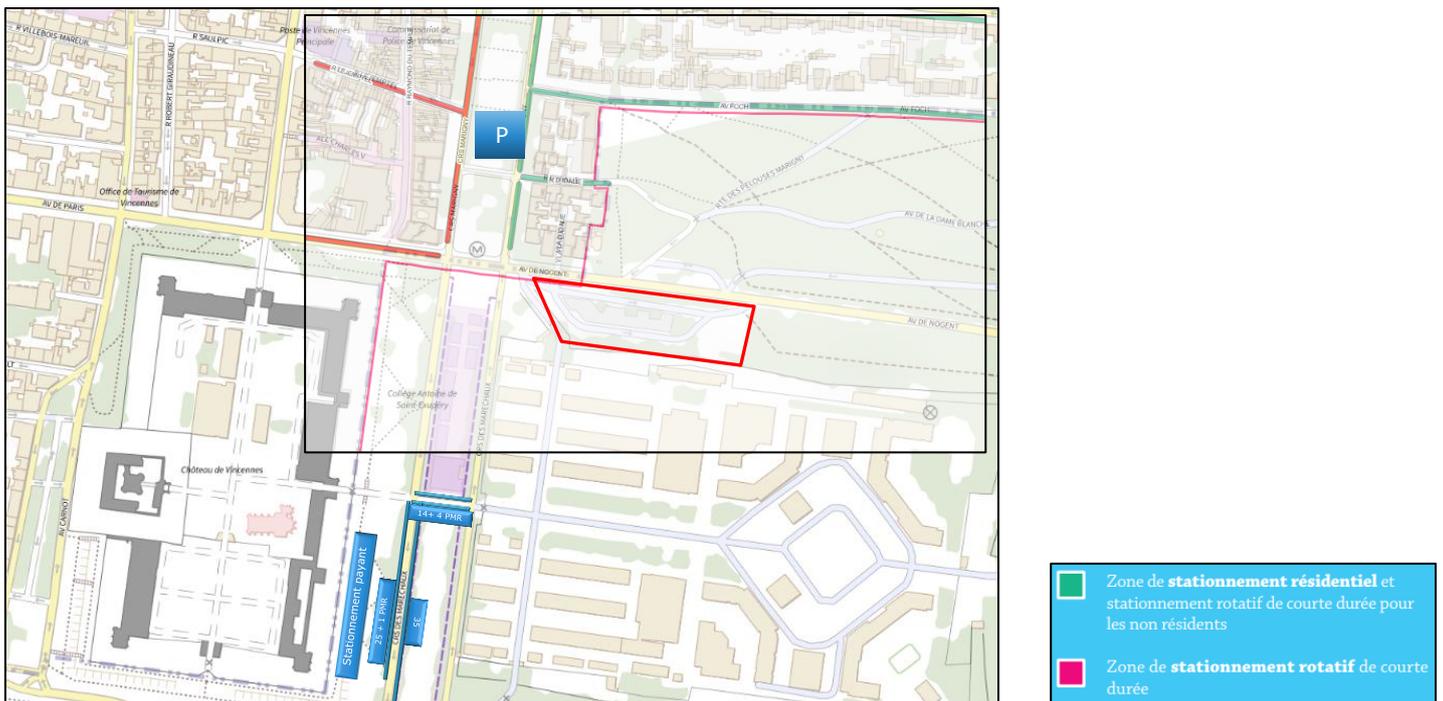


FIGURE 24 : OFFRE DE STATIONNEMENT AUTOUR DE LA GARE ROUTIÈRE (SOURCE : FOND DE PLAN GEOPORTAIL ET PARTIE ENCADRÉE : SITE DE LA VILLE DE VINCENNES)

En phase de chantier, les places de stationnement situées sur le Cours des Maréchaux devront être condamnées pour tout ou partie. Elles seront restituées lors de la mise en service de la gare routière réaménagée.

7. Cadre de vie et santé humaine

7.1. Qualité de l'air

La station Airparif (Observatoire de la qualité de l'air en Île-de-France) la plus proche de la gare routière est la station Boulevard Périphérique Est.

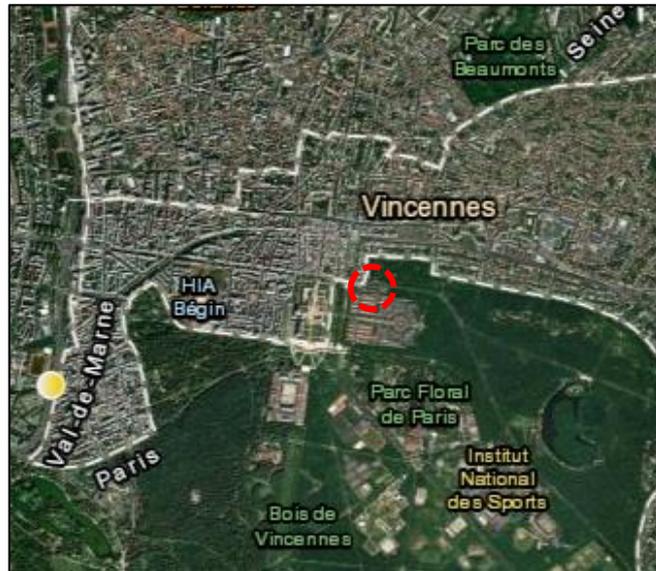


FIGURE 25 : STATION DE MESURE DE LA QUALITE DE L'AIR LA PLUS PROCHE - SOURCE AIRPARIF

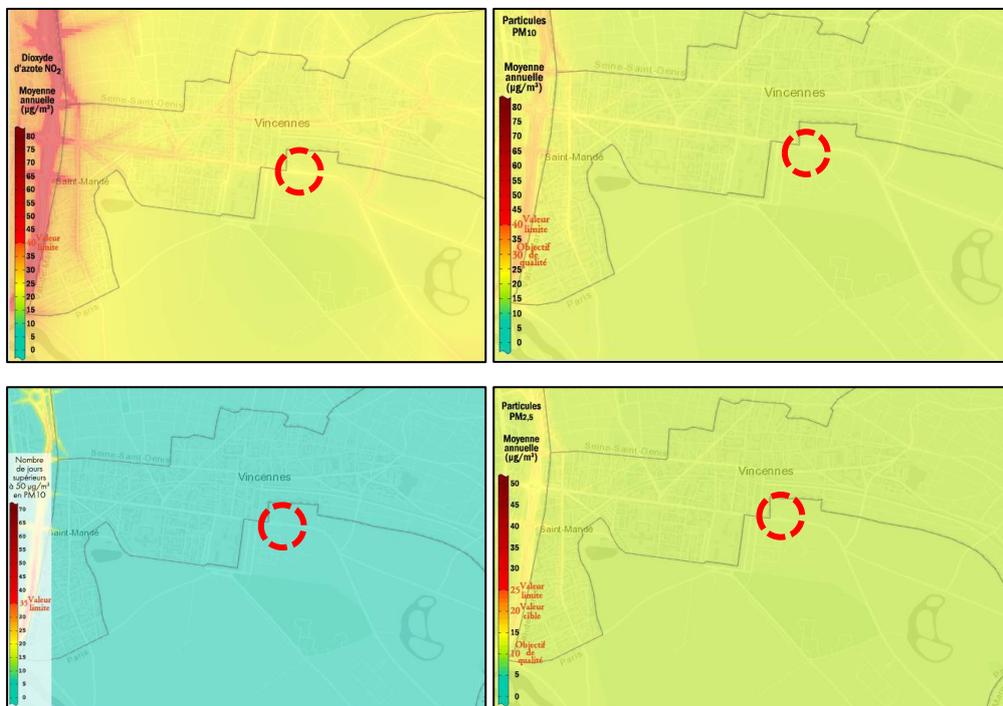


FIGURE 26 : SYNTHESE DES CARTES DE DEPASSEMENT DES SEUILS REGLEMENTAIRES EN 2022 (NO₂, PM₁₀, PM₁₀ NBJ > 50µg/m³, PM_{2,5})

En 2022, les valeurs réglementaires en azote NO₂. Les concentrations en PM₁₀ ont dépassé 50µg/m³ l'équivalent de 2 jours, ce qui est largement en deçà du seuil réglementaire (35 jours) et également en deçà de l'indicateur de dépassement de l'OMS (3 jours supérieurs à dépasser 45µg/m³).

En phase de chantier, les engins de chantier sont susceptibles d'émettre des polluants atmosphériques (mise en suspension de poussières, transport nécessaire à l'acheminement des matériaux et à l'évacuation des déblais, etc.). Les phases de démolition provoquent également des nuages de poussière, altérant la qualité de l'air.

En phase d'exploitation, le projet aura une incidence positive sur la qualité de l'air en améliorant les conditions de transports collectifs et le lien avec les modes actifs.

7.2. Bruit

Les principales sources sonores sont le trafic routier sur l'avenue de Nogent, qui génère un niveau sonore élevé, où les valeurs limites sont régulièrement dépassées, et à un degré moindre l'activité des bus au niveau de la gare routière.

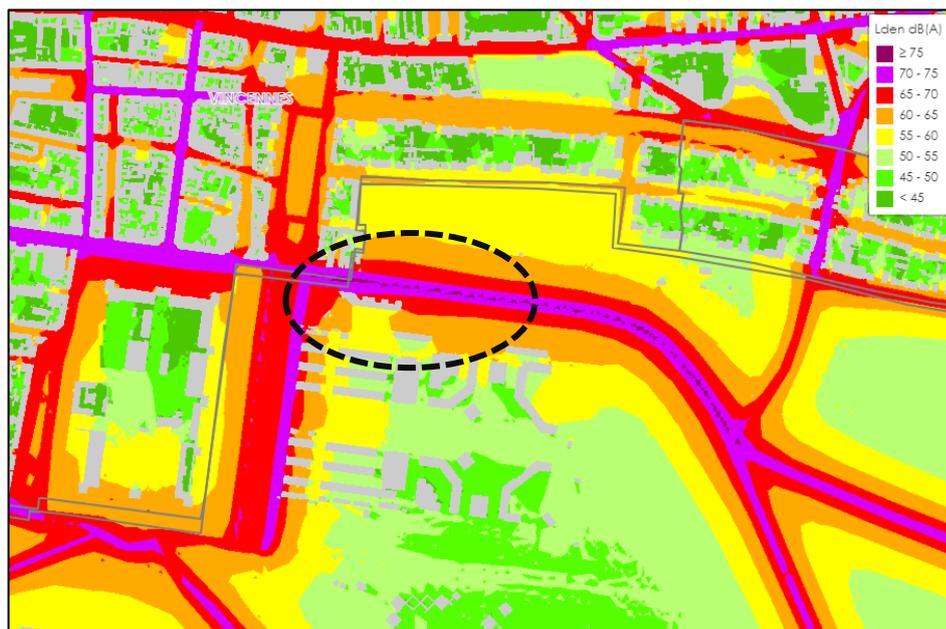


FIGURE 27 : EXPOSITION AU BRUIT ROUTIER SUIVANT L'INDICATEUR LDEN SUR UNE JOURNEE COMPLETE - SOURCE BRUITPARIF

En phase chantier, les travaux généreront des nuisances sonores pour les riverains situés notamment de l'autre côté de l'Avenue de Nogent.

En phase d'exploitation, la reconfiguration de l'espace et l'absence d'évolution de la fréquence de passage de bus dans la station devraient n'avoir aucun impact par rapport à la situation existante.

7.3. Pollution lumineuse

Le projet s'implante dans une zone où la pollution lumineuse n'est pas négligeable mais pas aussi importante que dans la plupart des zones de l'agglomération parisienne, étant donnée la proximité avec le Bois de Vincennes qui ne génère que peu de niveau lumineux.

La gare routière ayant une activité de nuit (passages de noctiliens), elle génère des émissions lumineuses.

La phase chantier pourra engendrer des émissions lumineuses, mais les horaires réglementaires seront respectés.

En phase d'exploitation, la lumière sera équivalente à la situation actuelle. Le projet n'aura pas d'incidence par rapport à l'état actuel.

8. Paysage

La gare routière s'inscrit dans un environnement remarquable symbolisé par la Bois de Vincennes.

Hormis le Bois, la gare est entourée par le Fort Neuf, lieu d'occupation des services du Ministère des Armées, les abords du Château de Vincennes à quelques centaines de mètres, et s'inscrit pour le reste dans une zone urbanisée relativement peu dense, avec la présence de quelques commerces de proximité et immeubles résidentiels au Nord de l'Avenue de Nogent.

Le cadre végétal de ce secteur est ainsi relativement développé avec la présence de nombreux arbres et arbustes, sans parler du Bois.

Le projet implique l'abattage de 14 arbres, mais prévoit la plantation de 41 nouveaux arbres (17 arbres de haute tige d'alignement, 5 sujets isolés moyenne et haute tige, 19 unités de jeunes plants), notamment au niveau de la parcelle Nord de la gare (au Nord de l'Avenue de Nogent), ainsi que des lisières d'arbuste (180 unités), ce qui contribuera ainsi à renforcer davantage le patrimoine végétal du secteur.

L'abattage d'arbres ne se situe pas sur des alignements. Un diagnostic phytosanitaire sera réalisé en phase d'étude ultérieure.

Les arbres et arbustes replantés viendront compléter les alignements en lisière de l'Avenue de Nogent et du Fort Neuf. Les types d'essence et de plantations (hauteurs de tige notamment) ont déjà été étudiées, et les choix définitifs seront à valider collégalement avec les services compétents, notamment la Ville de Paris et l'Architecte des Bâtiments de France.

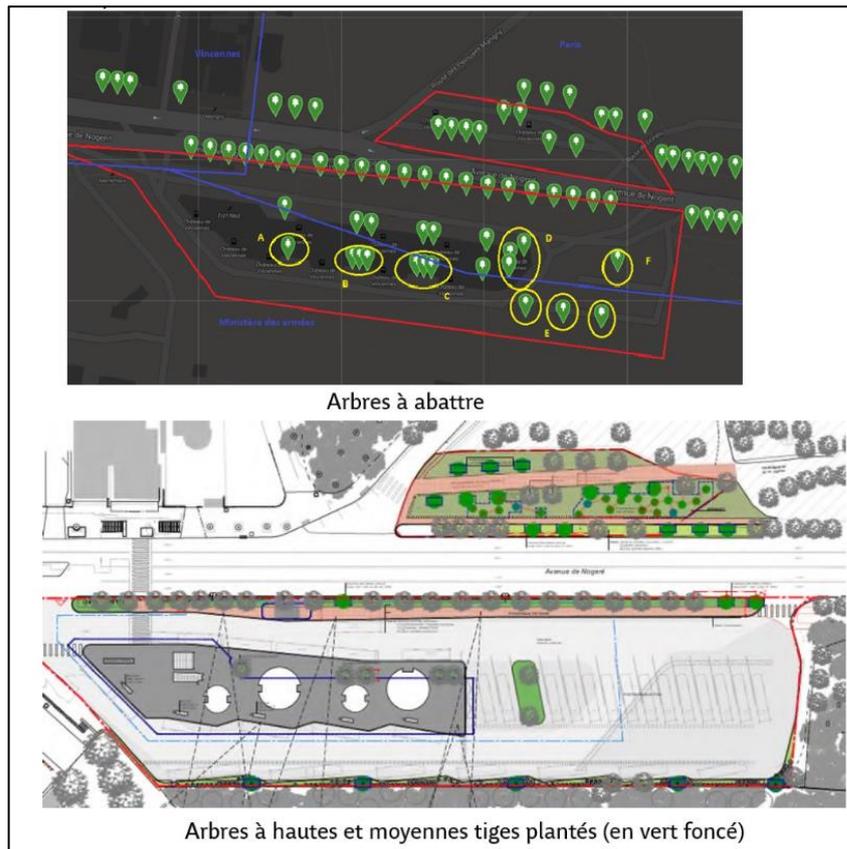


FIGURE 28 : PREVISION DES ARBRES A ABATTRE ET CEUX A REPLANTER (DOCUMENT D'ETUDE, NON CONTRACTUEL) - SOURCE : AGENCE PROJECTILES

9. Patrimoine culturel

9.1. Monument historique

La gare routière est située à environ 200 m du Château de Vincennes et des ses abords, partiellement classés au titre des monuments historiques par décret du 25 juin 1993 et par arrêté du 19 octobre 1999.

Les abords Nord du Château de Vincennes font l'objet d'un projet de réaménagement sous maîtrise d'ouvrage assurée par l'Opérateur du Patrimoine et des Projets Immobiliers de la Culture (OPPIC).

Le secteur dévolu à l'éco-station est concerné par le périmètre de protection au titre des monuments classés et inscrit qu'est le Château de Vincennes (V1), mais également celui concernant l'Hôtel de Ville de Vincennes (V2).

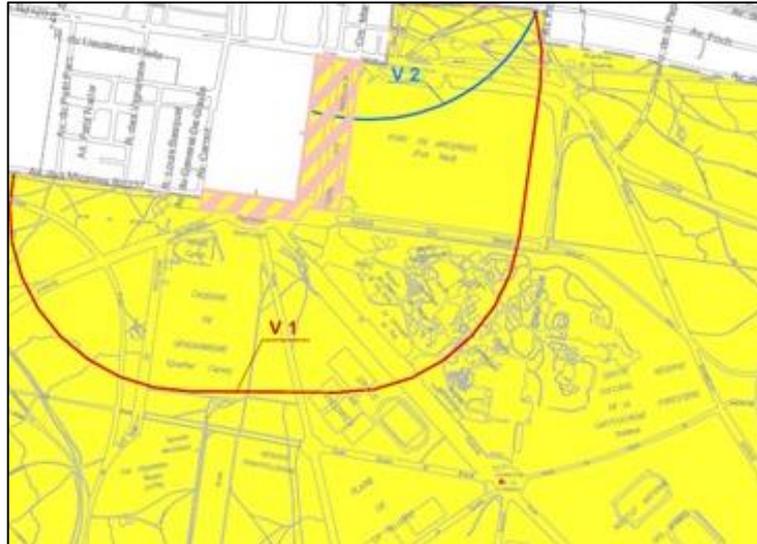


FIGURE 29 : PERIMETRE DE PROTECTION DES MONUMENTS HISTORIQUES

Durant la phase chantier, la gare routière provisoire occupera le Cours des Maréchaux et une petite partie de l'Avenue de Paris, donc générera une activité plus proche du Château qu'habituellement. Une attention sera portée de sorte que ce dispositif ne gêne pas l'activité touristique ni l'exploitation du Monument.

Les avis de l'Architecte des Bâtiments de France et de l'Inspection des sites de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) seront pris en compte et les travaux seront soumis à autorisation selon la réglementation des sites classés et des monuments historiques.

9.2. Marquise de l'architecte Jean Prouvé

Les abris de la gare routière de Château de Vincennes font partie de l'importante commande passée à partir de 1983 à l'architecte Jean Prouvé, qui conduisit ce dernier à équiper les abris des gares routières de Porte de Champerret, Porte de la Villette, Porte d'Italie, Denfert-Rochereau, Pont de Sèvres, et Bobigny-Pablo Picasso.



FIGURE 30 : ILLUSTRATION DE LA MARQUISE DESSINEE PAR L'ARCHITECTE-DESIGNER JEAN PROUVE

Cette marquise actuelle pose des questions d'altimétrie, qui devient problématique avec les hauteurs des nouveaux matériels roulants.

Par ailleurs, plusieurs pavillons constituent l'îlot central. L'un des objectifs est notamment de condenser l'espace voyageur sur l'îlot central.

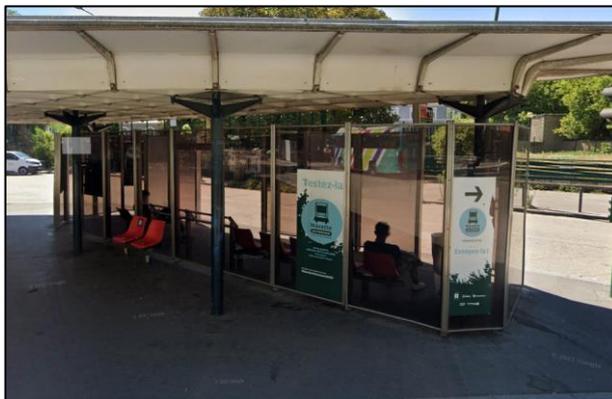


FIGURE 31 : ILLUSTRATION D'UN PAVILLON ACTUEL

Le projet prévoit de remplacer la marquise centrale. Cette dépose se fera suivant un protocole strict, de manière à conserver l'état de la structure, à des fins de réutilisation ou d'exposition, dont les choix sont en cours de discussion.

L'un des éléments de la marquise latérale sera toutefois conservée, ce qui symbolisera la conservation d'un témoin de cette œuvre historique.

10. Synthèse des incidences sur l'environnement et mesures associées

Milieu physique			
Thématique	Impact	Mesures	
		Phase chantier	Phase exploitation
Topographie et géologie	Le projet n'entraîne pas de modification sur le relief ni sur la stabilité du terrain	/	
Sol et sous-sols	Les stockages de matériaux, les travaux et la circulation d'engins génèrent des risques de pollution qu'il est nécessaire de maîtriser. Par ailleurs, un local technique est prévu en souterrain dans le cadre du projet.	Les eaux de ruissellement des zones de chantier seront recueillies dans des bassins de dépollution/décantation. En phase travaux, des dispositions seront mises en œuvre pour prévenir toute pollution : non-déversement de produits dangereux dans les réseaux d'assainissement, produits de neutralisation et kits de dépollution disponibles sur chantier, bacs adaptés au stockage de produits, attention particulière apportée lors de l'approvisionnement des engins, précautions de nettoyage des équipements souillés, dispositions en cas de pollution accidentelle, etc. La conception des ouvrages enterrés sera à adapter pour réduire le rabattement en phase chantier	Des études géotechniques et contrôles seront effectués dans les phases ultérieures d'études pour confirmer le caractère peu élevé de cet enjeu. Cuvelage et/ou paroi étanche à prévoir pour limiter les prélèvements en nappe en phase exploitation.
Eaux souterraines	Le projet est susceptible de générer des incidences quantitatives des eaux souterraines et qualitatives (infiltration) par sa conception (local technique souterrain), mais il ne crée pas de nouvelle surface soustraite. Aucun captage AEP, périmètre de captage, ni forage à usage industriel n'est présent à proximité du projet.		
Eaux superficielles	Aucun cours d'eau n'est présent à proximité du projet. Le projet peut générer des incidences quantitatives sur les eaux		Respect des objectifs du SDAGE et du SAGE.

	superficielles (modification des rejets EP dans les réseaux d'assainissement)	(dimensionnement et limitation des débits d'exhaure). Toutes les formalités prévues par les règlements d'assainissement seront exécutées.	
Risques naturels	<p>Le projet ne se situe ni dans, ni à proximité immédiate du périmètre de risque de dissolution du gypse lié à la présence d'ancienne carrière souterraine.</p> <p>Le site n'est pas situé dans une zone d'aléa dans le cadre du PPRI de la Ville de Paris.</p> <p>Il se trouve dans une zone potentiellement soumise à des remontées de nappes.</p> <p>Le projet se trouve dans une zone de sismicité très faible, dans un secteur de potentiel radon faible et à proximité d'une zone d'exposition moyenne au risque de retrait gonflement d'argile.</p>	<p>Etudes géotechniques à mener en phases d'études ultérieures de conception.</p> <p>Le cas échéant, suivi des caractéristiques de l'eau de nappe.</p>	

Milieu naturel

Thématique	Impact	Mesures	
		Phase chantier	Phase exploitation
Zonages réglementaires et inventaires	<p>Le projet n'est pas localisé sur un périmètre Natura 2000 et n'est pas concerné par un arrêté préfectoral de protection de biotope.</p> <p>Le site entretient une connexion avec le Bois de Vincennes (ZNIEFF de type II), et est localisé dans le périmètre du site classé correspondant (espace boisé classé).</p>	<p>Limitation stricte des emprises chantier (barrières étanches), dispositions pour prévenir de tout type de pollution accidentelle, attention particulière apportée lors de l'approvisionnement des engins, précautions pour limiter l'émission de poussières.</p>	<p>Insertion paysagère adaptée. La parcelle Nord de la station bus est par ailleurs revégétalisée et ainsi restituée au Bois de Vincennes.</p>
Zones humides	<p>Le site n'est pas concerné par la présence de zones humides avérées ou probables.</p>	/	/
Trame verte et bleue	<p>Le projet n'intercepte aucun élément de la trame verte et bleue régionale.</p>	/	/
Faune et flore	<p>Un bilan faune-flore 4 saisons est en cours de réalisation, et les résultats seront rendus à l'issue de l'été 2024.</p> <p>Un pré-diagnostic écologique a toutefois été réalisé en 2022, conduisant à l'identification d'enjeux faunistiques et floristiques faibles.</p>	<p>Adaptation du calendrier et des mesures de chantier en fonction des besoins, selon les conclusions de l'étude écologique en cours (périodes de nidifications éventuelles, etc.).</p>	<p>Insertion paysagère des aménagements propice au développement de la biodiversité.</p>

Milieu humain			
Thématique	Impact	Mesures	
		Phase chantier	Phase exploitation
Risques industriels	Le projet n'est concerné par aucun risque lié à la présence d'ICPE, de sites et sols pollués, ni de canalisation de transport de matière dangereuse.	/	/
Population, emploi et activité	En phase travaux, les impacts concernent principalement les émissions liées au chantier (atmosphériques, sonores). En phase exploitation, le projet n'entraîne pas de modification de l'activité de la gare routière par rapport à la situation actuelle.	Mesures d'information et de communication à diffuser aux riverains concernant le projet, le déroulement du chantier, avec un planning des activités bruyantes. Mise à disposition d'un point de contact pour récupérer les réclamations et les traiter (affichage de chantier, journal communal, comités de quartier, site internet, panneaux de signalisation).	/
Urbanisme	Le site est concerné par le PLU de Paris, est localisé dans ce PLU sur une zone naturelle et forestière N qui a vocation à protéger les espaces boisés majeurs de Paris. Au sein de ce secteur est défini un secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) dans lequel sont autorisés des constructions ou aménagements sous certaines conditions (l'emprise au sol des constructions existant à	Une révision du PLU de Paris est en cours. Une demande a été effectuée lors de l'enquête publique pour prendre en compte le projet, visant à agrandir le périmètre du STECAL et réduire de ce fait l'espace boisé classé. Cette procédure se fait de manière dissociée à la présente demande d'examen au cas par cas.	

	<p>la date d'approbation du PLU ne doit pas être augmentée de plus de 3%). Le versant Est de l'emprise, actuellement un parking des agents de la RATP travaillant pour la ligne 1 du métro, doit devenir une aire de régulation pour les bus, et donc faire l'objet d'une reconfiguration de son espace. Le STECAL actuel n'englobe pas ce périmètre.</p>		
Servitudes et réseaux	<p>Les périmètres de protection des monuments historiques que sont le Château de Vincennes et l'Hôtel de Ville de Vincennes constituent une servitude d'utilité publique au titre de la protection du patrimoine. Le site n'est pas concerné par d'autres servitudes et réseaux.</p>	<p>Les éventuelles recommandations prononcées par l'Architecte des Bâtiments de France, dans son avis rendu préalablement aux autorisations administratives pour la réalisation des travaux, seront précautionneusement suivies.</p>	/
Assainissement	<p>Le projet peut induire des incidences qualitatives et potentiellement quantitatives sur les eaux pluviales.</p>	<p>Toutes les formalités prévues par les règlements d'assainissement seront exécutées par le maître d'ouvrage ou les entreprises. Les eaux pluviales des emprises de travaux seront collectées, traitées, et régulées avant rejet au réseau.</p>	<p>La gestion des eaux pluviales sera définie plus précisément dans les phases ultérieures d'études de conception en concertation avec les gestionnaires de réseaux et en respectant les prescriptions du SDAGE.</p>

Transports et déplacements

Thématique	Impact	Mesures	
		Phase chantier	Phase exploitation
Mobilité et trafic	<p>Le trafic lié aux engins de chantier peut être de nature à perturber la circulation des riverains sur les voies adjacentes à celui-ci (notamment Avenue de Nogent et Cour des Maréchaux).</p> <p>Par ailleurs, les travaux impliquent de fermer la sortie n°4 du métro ligne 1, située au cœur de l'emprise de la gare routière.</p> <p>Le projet n'aura pas d'incidence sur le volume de trafic de la station bus.</p>	<p>Un plan de circulation sera réalisé par les entreprises pour définir les zones d'entrée et de sortie du site ainsi que les zones de stationnement au sein du site.</p> <p>Le sortie n°4 de la ligne 1 du métro sera fermée. Les dispositions en matière de communication et de sécurité seront prises en collaboration avec la RATP.</p>	<p>Pas d'évolution du trafic en phase d'exploitation.</p> <p>Le projet vise à améliorer les conditions de circulation pour les piétons et les itinéraires cyclables sur l'emprise de la station bus et dans ses alentours.</p>
Stationnement	<p>L'offre de stationnement à proximité directe de l'emprise sera principalement impactée en phase travaux sur le Cour des Maréchaux, sur lequel sera implanté le dispositif de gare routière provisoire.</p> <p>Par ailleurs, les emplacements réservés actuellement pour les agents de la RATP ligne 1 du métro, sur le versant Est de l'emprise, seront réutilisés pour la zone de régulation de la future gare.</p>	<p>Un schéma précis du dispositif de gare routière provisoire sera à produire en phase d'étude ultérieure, indiquant notamment avec précision les places condamnées pendant les travaux.</p> <p>Par ailleurs, des emplacements spécifiques pour le stationnement des engins de chantier seront définis au sein du site.</p>	<p>Des places seront réservées au niveau du parking Indigo, sur le Cour Marigny, pour les agents RATP du métro ligne 1.</p>

Cadre de vie et santé humaine

Thématique	Impact	Mesures	
		Phase chantier	Phase exploitation
Qualité de l'air	Les travaux sont susceptibles d'altérer localement la qualité de l'air (circulation des engins, poussières, nuisances olfactives).	Les entreprises qui travailleront sur le chantier devront justifier du contrôle technique des véhicules utilisés, afin de garantir, entre autres, le respect des normes d'émissions gazeuses en vigueur. Aux abords du chantier, la vitesse des camions sera limitée à 30 km/h, afin de réduire la production de gaz. Les camions transportant les matériaux seront bâchés. Des mesures supplémentaires pourront être mises en œuvre pour les travaux générant des poussières (arrosage, confinement, etc.).	Le projet est de nature à améliorer la qualité de l'air, en favorisant le report modal vers les transports collectifs et les modes doux.
Ambiance sonore	En phase travaux, les nuisances sonores peuvent être liées à la circulation et au fonctionnement d'engins de chantier, à l'utilisation d'outils ou autres équipements et au transport de matériels. Le projet n'étant pas de nature à faire évoluer le trafic au niveau de la gare routière, il n'y a pas d'impact sur le bruit en phase d'exploitation.	Dans la mesure du possible, les travaux n'auront pas lieu en période nocturne. Des mesures telles que le contrôle de la conformité des bruits par les outils des engins et l'équipement des engins de chantier d'un système d'avertisseur de recul moins bruyants, appelé « cri du lynx », seront mises en place.	/
Vibrations	Le projet n'a pas vocation à accroître les vibrations.	Mise en place d'un suivi des vibrations.	/

	En phase travaux, certaines actions pourraient générer des vibrations (refonte de voirie, etc.).		
Ambiance lumineuse	La future station de bus aura une incidence lumineuse équivalente à la situation actuelle. Les travaux pourront engendrer des émissions lumineuses, mais les horaires règlementaires seront respectés.	Respect des horaires règlementaires. Si travaux nocturnes : ne conserver que les éclairages de sécurité vers le bas.	/
Equipement et établissements	La station de bus est située dans un périmètre comprenant des équipements et établissements recevant du public. Le réaménagement de la station permettra d'améliorer la desserte de ces équipements.	Les plans de circulation et plans de chantier assureront le maintien de l'accessibilité en phase travaux.	/
Santé et sécurité	Les causes d'insécurité aux abords des chantiers sont généralement dues à la confrontation entre engins de chantier, circulation générale, circulations piétonnes et cyclistes.	Les mesures classiques de protection de chantier (personnes et matérielles) seront prises sous la surveillance d'un coordinateur en matière sécurité et de protection de la santé. La conduite des engins sera assurée uniquement par des personnes possédant l'autorisation correspondante et sera cantonnée à des zones bien délimitées. Afin de minimiser la gêne aux usagers et aux riverains de la voie publique et les atteintes occasionnées, un calendrier prévisionnel sera fixé. La coordination des chantiers consistera en l'élaboration du plan général de coordination et du dossier d'intervention ultérieure.	/

		De plus, les causes d'insécurité aux abords des chantiers feront l'objet de mesures préventives telles que l'aménagement de séparations physiques, si nécessaires, avec la circulation générale.	
--	--	--	--

Paysage et patrimoine			
Thématique	Impact	Mesures	
		Phase chantier	Phase exploitation
Paysage	<p>La gare routière s'inscrit dans un environnement remarquable symbolisé par la Bois de Vincennes, le Fort Neuf, lieu d'occupation des services du Ministère des Armées, les abords du Château de Vincennes à quelques centaines de mètres, et s'inscrit pour le reste dans une zone urbanisée relativement peu dense, avec la présence de quelques commerces de proximité et immeubles résidentiels au Nord de l'Avenue de Nogent.</p> <p>Le cadre végétal de ce secteur est ainsi relativement développé avec la présence de nombreux arbres et arbustes, sans parler du Bois. Le projet implique l'abattage de 14 arbres, mais prévoit la plantation d'environ 40 nouveaux arbres, notamment au niveau de la parcelle Nord de la gare (au Nord de l'Avenue de Nogent), ainsi que des lisières d'arbustes, et contribuera ainsi à renforcer davantage le patrimoine végétal du secteur.</p>	<p>Une palissade sera mise en place sur le pourtour de la gare routière pour préserver la vue du chantier depuis les voies périphériques. Les arbres prévus d'être abattus devront faire l'objet d'un diagnostic phytosanitaire, un travail d'intégration paysagère a été amorcé en collaboration avec les services de la Ville de Paris et l'Architecte des Bâtiments de France, et les arbres considérés comme remarquables ont été conservés dans le cadre du projet.</p>	<p>Environ 40 arbres seront replantés dans le cadre du projet, contribuant à renforcer le cadre végétal du site, et notamment rétablir des continuités d'arbres et des lisières d'arbustes en limite d'emprise.</p> <p>Notamment, la parcelle située au Nord de l'Avenue de Nogent sera intégralement revégétalisée, la reconnectant ainsi pleinement au Bois de Vincennes.</p> <p>Un soin à la qualité architecturale et paysagère sera apporté au projet pour améliorer l'intégration de la station dans l'environnement, notamment au niveau des couleurs et matériaux choisis.</p>
Patrimoine culturel	<p>Le projet est notamment situé à proximité du Château de Vincennes,</p>	<p>Le maître d'ouvrage devra obtenir les autorisations relatives aux interventions dans les périmètres</p>	/

	<p>partiellement classé au titre des Monuments Historiques.</p> <p>Durant la phase chantier, la gare routière provisoire occupera le Cours des Maréchaux et une petite partie de l'Avenue de Paris, donc générera une activité plus proche du Château qu'habituellement.</p> <p>Par ailleurs, les abris de la gare sont une œuvre importante du patrimoine parisien, de la signature de l'architecte Jean Prouvé. Il est prévu dans le cadre du projet de remplacer une majeure partie de cette toiture, tout en conservant une partie témoin.</p>	<p>de protection de monuments historiques.</p> <p>S'agissant de la marquise œuvre de l'architecte Jean Prouvé, les modalités de dépose devront respecter un protocole très précis assurant la conservation intacte de la structure. La partie déposée sera transportée et conservée dans un lieu sûr à déterminer, à des fins de réutilisation ou d'exposition.</p>	
--	--	---	--

Conclusion

Le projet de réaménagement de l'éco-station bus s'inscrit dans un environnement relativement peu contraint d'un point de vue des risques naturels et industriels.

L'une des principales caractéristiques de ce projet réside dans le fait qu'il s'inscrit dans un environnement remarquable, symbolisé par le site classé du Bois de Vincennes, impliquant une réflexion constructive dans le respect de cet environnement, permettant d'obtenir un avis favorable de la part de l'Architecte des Bâtiments de France et de l'Inspection Régionale des Sites.

Les impacts du projet sur les sujets liés à la gestion de l'eau ou au cadre de vie sont assez limités, et les dispositions adéquates seront prises pour réduire au mieux ces impacts.

Le sujet de la végétalisation fera l'objet d'une vigilance particulière, dans la mesure où des arbres devront être abattus, mais le bilan global, compte tenu de la revégétalisation de l'emprise Nord de la gare routière notamment, sera nettement bénéfique, contribuant à faire de ce projet un vecteur de renforcement du cadre végétal.

Le projet permettra une nette amélioration de fonctionnement d'un objet de transport très fréquenté et important, tant du point de vue de l'exploitation que de celui des voyageurs.

Surtout, le projet n'est autre qu'une reconfiguration d'un espace déjà artificialisé pour sa plus grande partie. Ce dernier subira certes des modifications d'espace et de destination, mais sur un site déjà recouvert de voirie et d'espace bâti.

Considérant l'ensemble de ces paramètres, les incidences du projet ne nous semblent pas nécessiter la réalisation d'une étude d'impact environnemental.