



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

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

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



N° 14734*03

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

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

11/03/2021

Dossier complet le :

11/03/2021

N° d'enregistrement :

F-011-21-CC-0031

1. Intitulé du projet

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

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Régie autonome des Transports Parisiens (RATP)

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

François WARNIER DE WAILLY - Directeur de projet Bus2025

RCS / SIRET

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

Forme juridique

Etablissement public à caractère
industriel et commercial (EPIC)

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Colonne : Projets soumis à examen au cas par cas	Le projet concerne le centre bus RATP de Flandres, dédié à l'exploitation et maintenance de bus. Il a pour objet l'adaptation du centre, pour permettre l'exploitation et maintenance de bus fonctionnant au gaz naturel véhicule (GNV) en lieu et place de bus diesel.
Catégorie 1.a) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à Autorisation	Le site est actuellement classé ICPE pour les rubriques suivantes : 1435-2 (DC), 2910-A-2 (DC), et 2930-1-b (DC). Le projet est associé à la mise en place d'une station de compression de GNV pouvant délivrer un débit >2000 Nm ³ /h, classant l'installation sous le régime de l'Autorisation au titre de la rubrique 1413-1.

4. Caractéristiques générales du projet

Le centre bus existant est adapté pour la maintenance et l'entretien de bus diesel. Le projet de conversion au GNV requiert un réaménagement et une réorganisation du site. Les évolutions principales du site comprennent la mise en place des moyens techniques pour permettre le remplissage en gaz des réservoirs des bus pendant les heures hors service (équipements de charge) et la réorganisation des circulations et places de remisage. La surface de l'emprise du site reste inchangée.

La configuration de site retenue est dimensionnée sur 219 places de remisage (contre 224 actuellement). Le projet engendrera les modifications suivantes :

- la mise en place d'une station de compression de GNV. Cette installation sera créée au droit de places de stationnement de bus, au nord de l'atelier. Elle comprendra de 3 à 4 compresseurs GNV (dont 1 de secours) délivrant un débit total de 4000 Nm³/h et un stockage tampon de GNV en bouteilles pour un total de 1,5 tonnes. Ces équipements seront installés en R+1 sur une mezzanine extérieure, qui surmontera 3 pistes de charge rapide GNV.
- le déplacement de la machine à laver les bus, depuis le centre de site vers un emplacement situé dans la continuité de l'entrée principale du site (depuis l'av. Jean Jaurès) ;
- l'équipement de 95 places en postes de charge lente (distribution à la place). La charge lente permet le remplissage des réservoirs de bus en 4 à 12h au maximum ; le temps de la charge lente est dépendant du nombre total de véhicules en charge à l'instant t de la charge.
- l'installation d'un poste de livraison de gaz en moyenne pression (26 / 35 bars ; débit total maximal de livraison 7000 Nm³/h) près de l'entrée du site et la création d'un réseau GNV enterré (dit réseau primaire), reliant le poste de livraison gaz à la station de compression GNV ;
- la création d'un réseau GNV secondaire, qui permet d'acheminer le GNV depuis la sortie de la station de compression vers les postes de charge lente ou rapide. Les canalisations de GNV seront placées en caniveau (protection par grilles) ou en aérien sur portiques, et alimenteront les flexibles à partir desquels se fait le remplissage des réservoirs de bus (réservoirs de bus = bouteilles de GNV en toiture de bus).
- la création de 3 pistes de charge GNV rapide, sous la station de compression. La charge rapide dure moins de 5 minutes et permet de limiter le nombre d'emplacements équipés en charge lente (une fois chargés, les bus GNV se stationneront en places de remisage non équipée de charge). Le débit de délivrance de GNV est supérieur à celui des charges lentes ; le GNV est donc délivré par l'intermédiaire des bouteilles GNV.
- la création d'un bassin de régulation des eaux pluviales, conforme aux exigences du règlement sanitaire départemental et du PLUJ Est- Ensemble.
- la construction de murs coupe-feu 2h en limites de propriété nord et est de hauteur telle que les effets accidentels restent confinés à l'intérieur du site. Ces murs permettront de protéger les tiers vis à vis de flux thermiques engendrés en cas d'accidents (fuite de gaz inflammable). Cette mesure découle d'une analyse de risques relative au projet GNV.
- démantèlement de la station de distribution de gazole, et recréation de cette installation en co-activité la charge GNV rapide. En 2030, les équipements de distribution de gazole seront supprimés.

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

4.2 Objectifs du projet

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

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

En pratique, cette transition énergétique nécessite le renouvellement de la flotte de bus et l'adaptation des outils industriels, c'est à dire l'adaptation des centres de bus aujourd'hui conçus pour l'exploitation, l'entretien et la maintenance de bus diesel. Les objectifs des travaux modificatifs envisagés pour le centre bus de Flandres (ici nommés "projet") sont de créer les infrastructures nécessaires pour exploiter les bus GNV.

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

4.3 Décrivez sommairement le projet

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

Le chantier comprendra les principales opérations suivantes (présentation non chronologique) :

Les travaux extérieurs :

- construction des murs coupe-feu 2h en périphérie nord et est de site (travaux de fouille et maçonnerie);
- raccordement du site au réseau de distribution gaz moyenne pression GRTgaz et installation du poste de livraison de gaz près de l'entrée principale du site ;
- travaux d'affouillement en local pour créer les tranchées des caniveaux (profondeur 30 / 40 cm), et pour la réalisation des fondations des portiques et de la mezzanine devant supporter la station de compression ;
- installation de la station de compression et des postes de charges rapide : dallage, installation d'une mezzanine, installation des équipements (compresseurs de gaz, équipements de séchage gaz (aérothermes), bouteilles de GNV, tuyauteries, ...),
- mise en place des points de charge lente GNV : installation des canalisations GNV dans caniveaux ou sur portiques et des accessoires de charge (flexibles, ...);
- démantèlement de la machine à laver au défilé en place et réinstallation du même type d'installation près de l'entrée principale du site ;
- re-création des marquages au sol et des indications de circulation, sécurisation des postes de distribution à la place (installation de butées par exemple)

Les travaux intérieurs :

- adaptation de l'atelier de maintenance vis à vis du risque ATEX : travaux de mise aux normes ATEX des équipements de l'atelier, en appui sur les études de zonage et étude technique ATEX (par exemple remplacement d'éclairage, flexibles d'extraction de gaz, extracteurs, création d'ouvertures pour la ventilation naturelle, ...) et installation de dispositifs de détection de gaz par infrarouge.

La durée du chantier est actuellement évaluée à 1,5 années environ, avec un démarrage de travaux envisagé en mai-juin 2022 et pour objectif une mise en service d'installations GNV en octobre 2023 (selon planning actuel susceptible d'évolution).

Les travaux seront réalisés majoritairement en journée.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

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

Principe d'exploitation :

A leur fin de service, les bus rentrant doivent être approvisionnés en carburant (GNV ou gazole) pour permettre le service suivant. Dans la configuration actuelle, les bus rentrant se dirigent à la station de gazole interne pour réaliser le ravitaillement, et peuvent passer préalablement au lavage. A l'entrée du site, ils passent également sous un portique infrarouge (portique système d'aide à la maintenance), qui récupère les données techniques du bus et indique au machiniste le n° de la place de remisage où il doit se garer. En configuration projet, ce portique, en plus des fonctions actuelles, orientera les bus GNV soit vers la charge rapide soit la charge lente.

Lavage de bus : La machine à laver au défilé existante sera démantelée. Une nouvelle machine sera installée dans la continuité de l'entrée du site. La station de traitement des effluents de lavage sera conservée en l'état. Le lavage des bus est réalisé périodiquement en fin de service et avant le ravitaillement.

Installations de compression GNV et de charge au GNV (cf. schéma de principe en annexe facultative). Bien que soumise à autorisation, elle sera conçue et exploitée selon les dispositions réglementaires de l'arrêté ministériel du 07/01/2003, modifiée par l'arrêté du 01/08/2019, applicable aux installations classées à déclaration sous la rubrique 1413 (aux demandes de dérogation près qui seront développées dans la demande d'autorisation environnementale), ainsi que sur la base du retour d'expérience acquis par la RATP sur ses précédents projets de même nature.

Les pistes d'alimentation en GNV comprendront :

- x 95 pistes de remisage extérieures équipées pour la charge lente. La distribution de GNV sera réalisée à partir de flexibles branchés aux bus GNV par les conducteurs de bus (durée de charge comprise entre 4h et 12h)
- x 3 pistes de charge rapide sous la station de compression (en co-activité avec la charge de gazole pendant la phase transitoire GNV / gazole). Le conducteur de bus procédera également au raccordement de flexibles GNV au bus.

La station de compression de gaz, fabriquera le GNV par compression du gaz naturel en fonction des besoins, 7j/7 ; elle sera gérée par un automate. Une surveillance de nuit sera assurée par vidéosurveillance 24h/24 et 7j/7 et relayée à un agent présent en permanence. Elle sera exploitée pour un débit sortant GNV de 4000 Nm³/h, délivré par le fonctionnement simultané de 2 ou 3 compresseurs. 1 en plus est prévu en secours (soit 3 ou 4).

Pour alimenter les pistes de charge rapide, un stockage tampon de GNV de 1.8 tonnes sera constitué à partir de bouteilles de GNV à 250 bars.

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

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

Le projet de conversion du site sera concerné par un permis de construire.

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

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

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Le projet occupera les parcelles n°44, 90 et 91 de la section OE du plan cadastral de Pantin (cf. extrait de plan cadastral en annexe 2).	Surfaces de parcelle = 19 152 + 2 387 + 2 227 m ² = 23 766 m ²
Surface de bâtiments (inchangée):	7170 m ²
Surface station de compression :	345 m ²
Pistes de charge lentes (95 places)	Environ 3 400 m ²
Superficie enherbée (actuelle et projet) :	0 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Adresse du centre bus de Flandres :

168 Avenue Jean Jaurès
93 500 PANTIN

Coordonnées géographiques¹

Long. 2 ° 23 ' 59 " E Lat. 48 ° 54 ' 34 " N

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

Non concerné

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

PANTIN

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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

Oui

Non

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

Oui

Non

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

Le centre bus de Flandres à Pantin est actuellement un site soumis à déclaration avec contrôle périodique sous les rubriques : 2910-A-2, 1435-2 et 2930-1-b.

Le projet soumettra le site au régime de l'Autorisation au titre de la législation des ICPE sous la rubrique 1413-1, et à déclaration contrôle sous la rubrique 4310-2.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas inclus dans une ZNIEFF. Les plus proches recensées sont :</p> <p>- ZNIEFF I : Plan d'eau et Fiches de la Courneuve à 4.5 km au nord-est (ID n°110020468), Prairies humides à 6.1 km au sud-est (ID n°110020470)</p> <p>- ZNIEFF II : Parc départemental de la Courneuve à 2.7 km au nord-est (ID n°110020475), Pointe Aval de l'Île-Saint-Denis à 6.6 km au nord-ouest (ID n°110030009), Bois de Vincennes à 7.6 km au sud (ID n°110001701).</p>
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet ne sera situé ni au droit ni à proximité d'une zone couverte par un Arrêté de Protection Biotope. L'ABP le plus proche recensé est : Glacis du Fort de Noisy-le-Sec à 4.4 km au sud-est (ID n°FR3800418), et Mares du Plateau d'Avron à 9.1 km au sud-est (ID n°FR3800006).</p>
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet ne sera pas situé au sein ni à proximité de tels espaces. A noter à moins de 20 km du projet :</p> <p>Parc Naturel Régional (PNR) le plus proche : Oise Pays de France à 16.5 km au nord, les autres étant situés à plus de 20 km</p> <p>Réserve naturelle régionale (RNR) la plus proche : Îles de Chelles à 15 km au sud-est, les autres étant à plus de 20 km du projet</p>
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En Seine-Saint-Denis deux PEB sont en vigueur : PEB - Aéroport Charles de Gaulle, pris par arrêté interpréfectoral n°2017-035 et PEB Aéroport du Bourget, pris par arrêté interpréfectoral n°07-044</p> <p>Le projet n'est pas concerné par les zones exposées.</p> <p>Un PPBE départemental (dit de 3ème échéance) a été approuvé par AP n°2020-0765 du 16/03/2020. Le projet n'est pas situé dans l'emprise des secteurs des nuisances sonores des infrastructures routières et ferroviaires assujetties.</p> <p><i>Source : site de la préfecture de Seine-Saint-Denis / Nuisances sonores</i></p>
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"/>	<p>Le projet est inclus dans le périmètre de protection au titre des abords de monuments historiques de :</p> <p>- site inscrit : la Cheminée de l'ancienne manufacture d'allumettes (site n°1906274254), inscrit le 07/04/2005 et à 400 m à l'ouest du site RATP. <i>Source : http://atlas.patrimoines.culture.fr/</i></p> <p>Les travaux aux abords d'un monument classé ou inscrit, dits travaux aux abords d'un monument historique, sont soumis à une autorisation d'urbanisme dans certains cas (permis de construire). Le permis de construire dans le cadre du projet ne pourra être délivré qu'après l'accord de l'architecte des bâtiments de France.</p>
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le site se trouve à proximité de zones humides (ZH) :</p> <ul style="list-style-type: none"> -une ZH de classe 3 à 170 m au nord-est du site, en berges et rives des fossés du Fort d'Aubervilliers. -une ZH de classe 3 sur les berges et rives du canal de l'Ourcq à 600 m au sud. -une ZH de classe 3 formée par les berges et rives du canal de Saint-Denis à 1.5 km à l'ouest. <p>Une zone humide de classe 3 est une zone pour laquelle les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.</p> <p><i>Source : carte Enveloppes d'alerte des zones humides avérées et potentielles en région Île-de-France, site de la DRIEE, mise à jour 02/2019</i></p>

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>PPRT : le site n'est pas inclus dans le périmètre d'un PPRT.</p> <p>PPRn : - Inondation : pas de PPRi ou TRI en vigueur sur la commune</p> <p>-Retrait-gonflement argile : PPR prescrit par AP du 23/07/2001. Le projet est localisé en zone d'aléa moyen.</p> <p>-Mouvement de terrain : PPR prescrit par AP du 23/07/2001. Aucun mouvement recensé à moins de 500 m du projet.</p> <p>-Cavité souterraine : PPR prescrit par AP du 10/01/2019. Pas de cavité recensée à moins de 500 m du projet.</p> <p>-Dissolution de gypse : PPR approuvé par AP n°86-2510 et modifié par AP n°95.1130 du 18/04/1995. Le site est inclus dans la zone de risque de dissolution des poches de gypse antéludien (carte DDE93 au 1/5000).</p> <p>Aucun autre PPR n'est en projet sur la commune de Pantin.</p> <p>Source : portail Géorisque - cf. descriptif pour l'adresse du site + site de la préfecture du 93</p>
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site n'est pas recensé dans la base de données BASOL, ni dans un SIS (secteur d'Information des Sols). Les SIS les plus proches sont</p> <p>-BP Jaurès, au 144-146 avenue Jean Jaurès, à 200 m au sud (SSP00034901),</p> <p>-ex GRISSET, au 115 rue Léopold Rechossière - Aubervilliers à 300 m au nord-est (SSP00031001).</p> <p>Un diagnostic de pollution des sols du site a été réalisé par ENVISOL (rapport ind b du 05/02/2020). Des remblais historiques de mauvaise qualité contenant des métaux lourds et des HAP ont été mis en évidence sur l'ensemble du site. Un spots d'hydrocarbures est rapporté entre 6 et 7m de profondeur aux abords de la cuve enterrée de 30 m3.</p>
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le territoire de Pantin est inclus dans la ZRESout de la nappe captive de l'Albien (code national de la zone : 03001) - source : espace cartographique SIGES Seine-Normandie.</p> <p>Le projet ne nécessite pas de prélèvement d'eau dans une nappe souterraine.</p>
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"/>	<p>L'eau potable sur la commune de Pantin provient de l'usine de potabilisation de Neuilly-sur-Marne/Noisy-le-Grand, celle-ci étant alimentée par l'eau de Marne.</p> <p>Il existe des forages yprésiens et un forage captant la nappe de l'Albien sur la commune de Pantin, en vue d'utiliser l'eau pour la consommation humaine. Ils font l'objet d'un DUP par arrêté préfectoral n°2018-0742 du 29/03/2018.</p> <p>Le site RATP est localisé à 700 m au nord de ce périmètre de protection rapproché (PPR).</p>
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas inclus dans un site (paysages et sites) inscrit.</p> <p>Les sites inscrits les plus proches sont : Cité-jardin (n°7148) à 2.7 km au sud et l'ensemble urbain de Paris (n°7497) à 2,3 km au sud: .</p> <p>Source : site cartographique CARMEN</p>
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"/>	<p>Le projet n'est pas inclus au sein d'un site Natura 2000. Les sites les plus proches sont :</p> <p>-ZPS (zone de protection spéciale - Directive Oiseaux) : sites de Saint-Denis (ID n°FR1112013) regroupant 15 sites et dont les plus proches sont localisés à 2.7 km au nord et 5 km au sud du projet.</p> <p>-ZSC (zone spéciale de conservation - directive habitat) : aucune zone recensée dans un rayon de 20 km autour du site.</p> <p>Source : site CARMEN + site cartographique INPN</p>
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas inclus dans un site classé.</p> <p>Le site classé le plus proche est : Parc des Buttes Chaumont (n°7494) à 3.0 km au Sud.</p> <p>Source: site cartographique CARMEN</p>

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréiez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'eau utilisée sur le site a pour unique origine l'eau du réseau de ville. <u>Activité centre bus existant</u> : utilisation d'eau potable pour les besoins sanitaires, et pour l'installation de lavage des bus (machine à laver). <u>Avec le projet GNV + réorganisation du site</u> : la nouvelle installation de distribution et remplissage de GNV ne consommera pas d'eau et le nombre de bus n'augmentera pas. Dans le cadre du projet, il n'y aura pas d'évolution d'utilisation d'eau de ville.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne nécessitera pas de travaux de drainage, puisque les réseaux de collecte des eaux pluviales existent et devraient être modifiés uniquement de façon locale. Les eaux de pluie rejoignent le réseau départemental d'assainissement (réseau unitaire). La superficie totale du site est inchangée. La totalité du site est actuellement soit bâtie, soit revêtue de bitume. Le projet ne créera pas de nouvelle surface imperméabilisée. Le volume d'eaux de ruissellement sera donc inchangé. En l'absence de travaux d'affouillement profonds, il n'est attendu aucun impact sur les masses d'eaux souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des matériaux excédentaires seront générés lors des travaux de démolition : démolition de structure, de voiries et de trottoirs et affouillements pour la création des réseaux gaz et des fondations pour la structure béton armé de la station de compression. Les terres et déblais excédentaires feront l'objet d'une gestion adaptée à leur qualité (une clause relative à la gestion des matériaux sera prévue dans le CCTP) ; ils seront orientés vers des filières appropriées (de valorisation, ou ISDI). Leur traçabilité sera assurée. Nota : l'amenée du réseau gaz en moyenne pression jusqu'au site (point initial à 200 m du site) nécessitera des travaux de création de réseau gaz sur le domaine public, produisant des excédents de matériaux. Les demandes d'autorisation et le chantier seront gérés par GRTgaz, indépendamment de la présente demande.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des apports de matériaux, issus des ressources naturelles, seront nécessaires pour le remblaiement / nivellement <u>en local</u> des terrains et leur recouvrement, ainsi que pour la ré-imperméabilisation des zones de travaux (terre végétale, bitume, sable, ciment / béton, gravillons, ..). Les quantités nécessaires seront cependant modérées.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas inclus, ni n'est à proximité d'un espace naturel protégé ou inventorié au regard de son intérêt pour la faune, la flore et l'habitat. Par ailleurs, le projet concerne la réorganisation d'un site industriel existant, dont la totalité de la superficie est artificialisée (constructions et parking). Par conséquent, il n'engendrera aucune destruction, perturbations ou dégradations de milieux ou d'espèces existant.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est éloigné des zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet concerne la réorganisation d'un site existant, dont la totalité de la superficie est déjà artificialisée (constructions et parking). Par conséquent, il n'engendrera aucune consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'est pas inclus dans le périmètre d'un PPRT. Les sites classés ICPE les plus proches sont : -DMBP, à Enregistrement à 300 m au nord-ouest -Site ORANGE, à Enregistrement, à 380 m, au sud-ouest A 200 m à l'ouest, passage du réseau GRT gaz, en DN300 et de pression maximale de service de 40 bars. Le site est suffisamment éloigné pour ne pas être impacté par les effets accidentels de celui-ci. <i>Source : Pièce 3 du PLUi de Pantin</i>
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-Le projet est concerné par le risque de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse ; ce risque fait l'objet d'un PPRn. Les arrêtés préfectoraux de prescriptions seront pris en compte dans le cadre des constructions. -Le site est localisé en zone de risque de retrait gonflement des argiles d'aléa moyen. -Le site n'est pas localisé en zone inondable. -Le site est en zone de sismicité d'exposition faible (zone 1)
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	La principale voie d'exposition potentielle de la population voisine, au vu des enjeux et des caractéristiques du projet, est l'inhalation. Les polluants émis à l'atmosphère correspondent actuellement aux gaz d'échappement des bus thermiques (source diffuse et mobile) et des véhicules du personnel, les gaz de combustion des chaudières, les composés volatils de la station de distribution de gasoil. Dans la configuration projetée, les bus GNV généreront des gaz d'échappement contenant moins d'oxydes d'azote, moins de CO2 par rapport à un bus diesel et quasiment pas de particules. Les données disponibles dans la littérature estime la réduction, d'un bus GNV par rapport à un bus diesel, à 95% pour les NOx. Pour la pollution locale, les études actuelles estiment le gain de 20 à 40% sur les NOx pour les bus GNV en roulage urbain (versus bus diesel) (<i>source : Panorama et évaluation des différentes filières d'autobus urbains, déc. 2018, ADEME</i>).
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans la configuration projetée, le nombre de bus ne sera pas significativement modifié, et le trafic généré par l'activité (lignes bus) sera semblable. Comme actuellement, le trafic sera variable au cours de la journée, avec une répartition des mouvements telle que : -forte densité de bus sortant du dépôt à la prise de service entre 5h et 8h (pointe de 176 bus) et le soir entre 18h45 et 20h15 pour le retour de service (pic de 185 bus). Les heures de forte affluence et la répartition des mouvements de bus dans la journée seront inchangées, ceux-ci étant liées aux horaires des lignes de bus. L'impact sera équivalent à la situation actuelle sur le trafic routier local. Les accès au site pour les bus resteront inchangés.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Les sources de bruit du site actuel sont liées : à la circulation interne des véhicules et des bus, aux extracteurs d'air extérieur, et dans une moindre mesure aux activités de l'atelier. Dans le cadre du projet : - nouvelle source de bruit : les compresseurs de GNV. Cette nuisance sera maîtrisée par le choix des matériels et par l'isolation phonique des parois béton externes de la station (4 parois latérales sans toiture). -réduction de bruit moteur de l'ordre de 3 à 4 dB pour un bus GNV comparé au modèle diesel, soit une atténuation de -50% du bruit par bus. Une étude acoustique sera réalisée à la mise en service des équipements et comparés aux résultats de niveaux sonores existants (état initial). Il est à noter que le site est implanté en centre urbain, quadrillé par d'autres activités économiques et un trafic routier dense sur l'avenue Jean-Jaurès. Ceci génère une pollution sonore de fond. En phase chantier, du bruit lié aux travaux (uniquement diurnes) sera généré. Un plan de gestion du bruit sera mis en place durant la phase travaux.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Dans la configuration actuelle : les activités de maintenance du site ne sont pas émettrices d'odeurs, mais le fonctionnement des bus émet des gaz d'échappement de moteurs diesel qui sont associés à une odeur caractéristique.</p> <p>Dans la configuration projetée : de tous les hydrocarbures, le gaz naturel est celui qui dégage, à la combustion, le moins de monoxyde de carbone. Il n'émet ni fumées noires, ni odeurs.</p> <p>Le projet de conversion aux bus GNV aura donc un effet bénéfique sur les odeurs, les gaz d'échappements étant non odorants.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Dans la configuration actuelle : les sources de vibrations peuvent provenir du fonctionnement des équipements GNV, des moteurs des bus et des extracteurs.</p> <p>Dans le cadre du projet, les équipements potentiellement sources de vibrations seront: -les compresseurs de GNV : ils seront installés sur des supports anti-vibratiles et les parois latérales délimitant la station de compression seront traités anti-vibration (absence de toiture). -les moteurs des bus GNV produisent moins de vibrations que les moteurs diesels.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Dans la configuration actuelle, le centre bus de Pantin dispose d'un éclairage extérieur nocturne par projecteurs sur bâtiments et candélabres. Il n'y a pas d'éclairage au niveau des aires de remisage extérieure.</p> <p>Un éclairage supplémentaire pourra être mis en place localement au niveau des postes de charge lente pour la sécurité du personnel. Les flux lumineux des éclairages respecteront les niveaux d'éclairage réglementaires, et seront orientés vers le sol (pour limitation de la pollution lumineuse et des pertes lumineuses vers le ciel).</p> <p>Les émissions lumineuses proviennent également ponctuellement des phares des bus entrant et sortant du site. Il est à noter que le centre urbain de Pantin est éclairé en période nocturne (notamment abords de l'avenue Jean Jaurès).</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les principales sources d'émissions dans l'air du site actuel sont la circulation des bus diesel, le fonctionnement hivernal des chaudières à gaz et la station de distribution de gazole (rejets de composés volatils).</p> <p>Dans le cadre du projet, il est envisagé les évolutions suivantes vis à vis des rejets d'air : -suppression totale des postes de distribution de gazole et des rejets de COV associés pour 2030 (100% GNV à l'horizon 2030). -réduction globale d'émissions de polluants car les gaz d'échappement des bus GNV ont un taux de pollution moins important. Les études rapportent que les véhicules GNV émettent quasiment pas de particules, moins de CO2 et entre 40 et 70% de moins d'émissions d'oxydes d'azote.</p> <p>A nombre de bus en circulation équivalent, le projet de conversion au GNV permettra à l'activité d'être globalement moins émettrice de polluants et gaz à effet de serre dans l'air qu'actuellement.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les rejets liquides du site seront uniquement issus des eaux pluviales de ruissellement sur voiries, places de remisage et toitures. Dans le cadre du projet, le volume des rejets d'eaux pluviales n'évoluera pas, la surface imperméabilisée n'augmentant pas. Sur le plan qualitatif, la conversion des moteurs diesel aux moteurs GNV n'induit pas de risque de souillure supplémentaire des sols. Les eaux pluviales du parking rejoignent actuellement le réseau d'assainissement départemental, sans transiter par des séparateurs d'hydrocarbures .</p> <p>La gestion des eaux pluviales du site fait l'objet d'une étude hydraulique en considérant les conditions du PLUi (débit de fuite de 10 l/s/ha), et les prescriptions du règlement sur SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer.</p> <p>A minima, il est prévu de mettre en place un dispositif de régulation du débit de rejet des eaux pluviales au réseau public ainsi que des dispositifs de prétraitement de type déshuileur / débourbeur dimensionnés selon les besoins.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les rejets d'eaux usées dans la configuration actuelle correspondent aux eaux sanitaires et aux eaux de lavage des bus (une partie). Les eaux de lavage des bus sont prétraitées par une station de traitement microbiologique in situ avant recyclage en eaux de lavage. Le dimensionnement de l'installation sera toujours compatible avec le volume à traiter, car le nombre de bus n'augmente pas.</p> <p>Dans la configuration projetée, les nouvelles installations GNV n'utilisant pas d'eau, le nombre de bus et l'effectif du centre restant inchangés, il n'y aura d'augmentation du volume d'effluents.</p> <p>Le réseau de collecte du site est en grande majorité séparatif . Le réseau EP des voiries rejoint le réseau EU juste en amont du raccordement au réseau départemental ; les eaux de toiture rejoignent soit le réseau EU intérieur soit le réseau EP extérieur. Dans le cadre du projet, le réseau EP des voiries sera dissocié du réseau EU. Le réseau des effluents industriels est strictement séparé de celui des EP.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p><u>Phase exploitation</u> Les déchets produits par le site sont typiques de l'activité de maintenance et correspondent à : -des déchets dangereux : batteries, emballages vides souillés, boues d'hydrocarbures, filtres usagés, chiffons souillés, huiles usagées, liquide de refroidissement ; - des déchets non dangereux : carton, papier, bois, pneumatiques, verre, ferraille, plastiques, divers.</p> <p>En exploitation du centre bus avec les bus GNV, la quantité et la typologie de déchets produite n'évoluera pas significativement. En plus des déchets directement liés à l'entretien et maintenance des bus GNV, des déchets supplémentaires d'usure seront produits au niveau des équipements de compression et stockage de gaz : flexibles dégradés / usagés, déchets de maintenance, etc. Les modalités de gestion des déchets sur le site (tri, traçabilité) ne seront pas modifiées.</p> <p><u>Phase chantier</u> : des déchets de travaux pourront être générés.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet nécessite l'implantation de nouveaux murs coupe-feu en limite nord (5 m de haut) et est (6,5 m de haut) de site, mitoyens avec, respectivement, le Stade Marcel SERDAN, et un stand de tir à l'arc à l'Est. Ces murs ne seront pas visibles depuis le monument inscrit (cheminée de l'ancienne manufacture d'allumettes), qui est situé à l'ouest du site. Des murs sont déjà existants en limite sud-ouest ; des études de caractérisation de leur résistance au feu sont en cours.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise allouée au projet de centre bus GNV sera maintenue en usage industriel, sans en modifier l'activité d'origine, qui est l'entretien et la maintenance de bus. Les usages du sol sont autorisés par les documents d'urbanisme, et ne requièrent pas leur modification.

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 :

Aucun projet n'a fait l'objet d'un avis de la MRAE sur la commune de Pantin depuis 2016.
Sur la commune d'Aubervilliers, limitrophe au site, il a été recensé plusieurs projets assujettis à évaluation environnementale :

- projet de construction d'un ensemble immobilier mixte, situé au 49-63 avenue de la République, soit environ 1 km à l'ouest du centre bus ;
- projet d'un pôle de coopération et de recherche dans le domaine des sciences humaines et sociales sur la Campus Condorcet site de la Chapelle à Paris, à 3.3 km au sud-ouest (selon étude d'impact de mai 2019) - projet de création d'un bâtiment de 20 000 m² SHON (emprise 7 029 m²), et devant accueillir à terme 4000 personnes. Les principaux enjeux sont : déplacements, nuisances sonores, pollution atmosphériques, pollution des sols et insertion paysagère.

Une étude d'impact sur le trafic a été demandée en complément, en tenant compte de l'offre de transports en commun et modes de transport alternatifs.

- Projet d'extension de la ZAC des Docks à Saint-Ouen, à 2.5 km au sud-ouest.

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

- cumul du trafic routier. La circulation des bus se cumule avec celle des autres projets. Cependant, le projet n'induit pas d'évolution du trafic lié à l'activité actuelle du centre bus. Précisons que l'offre de lignes de bus permet de répondre au besoin en transports collectifs suscités par les autres projets franciliens (dessertes de logements nouveaux, implantation d'entreprises), avec pour effet positif de décharger les axes routiers (comparés à l'utilisation des véhicules particuliers non partagés).
- émissions atmosphériques : le projet GNV aura un effet bénéfique sur la pollution atmosphérique, les bus GNV étant moins polluants que les bus diesel.
- paysage : l'implantation de murs coupe-feu ne sera visible qu'au nord et à l'est, sur des sites existants. Les autres projets sont trop éloignés pour avoir un effet cumulé.
- eau : pas d'effet cumulé
- bruit : les nuisances sonores peuvent se cumuler, de façon très locale, avec celles de la vie de quartier (école, trafic routier, ...). Le bruit généré par les installations GNV sera traité dès la phase conception, avec l'insonorisation des parois de la station de compression. Les bus GNV seront quant à eux moins bruyants que les bus diesel, avec un effet positif sur le bruit lié aux axes routiers.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

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

Les effets négatifs notables du projet seront très limités, considérant au contraire que la conversion du site pour l'exploitation de bus GNV contribuera à réduire bien des "impacts négatifs" des bus diesel : réduction des émissions à l'atmosphère de gaz à effet de serre et de polluants nocifs pour la santé, motorisation moins bruyante.

Les principaux effets négatifs liés au projet sont le bruit généré par les compresseurs de GNV de la station de compression, et les mouvements de bus à l'intérieur du site (trafic plus dense en période nocturne).

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

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

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

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

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

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

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

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

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

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

Objet

-Annexe facultative :

- Configuration actuelle du site (schématisée)
- Configuration projetée du site (schématisée)
- Synthèse des principales évolutions d'aménagement du site
- Présentation du principe de fonctionnement de l'installation

9. Engagement et signature

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



Fait à

le,

Signature

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

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

Objet
<p>-Annexe facultative : -Configuration actuelle du site (schématisée) -Configuration projetée du site (schématisée) -Synthèse des principales évolutions d'aménagement du site -Présentation du principe de fonctionnement de l'installation</p>

9. Engagement et signature

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



Fait à

Paris

le,

8 mars 2021

Signature



**Cahier des annexes de la demande
d'examen au cas par cas préalable à la
réalisation éventuelle d'une évaluation
environnementale**

Annexe 2 obligatoire

Plans de situation

Titre :
Plan de situation au 1/25 000

Fond de carte extrait de Géoportail
www.geoportail.gouv.fr

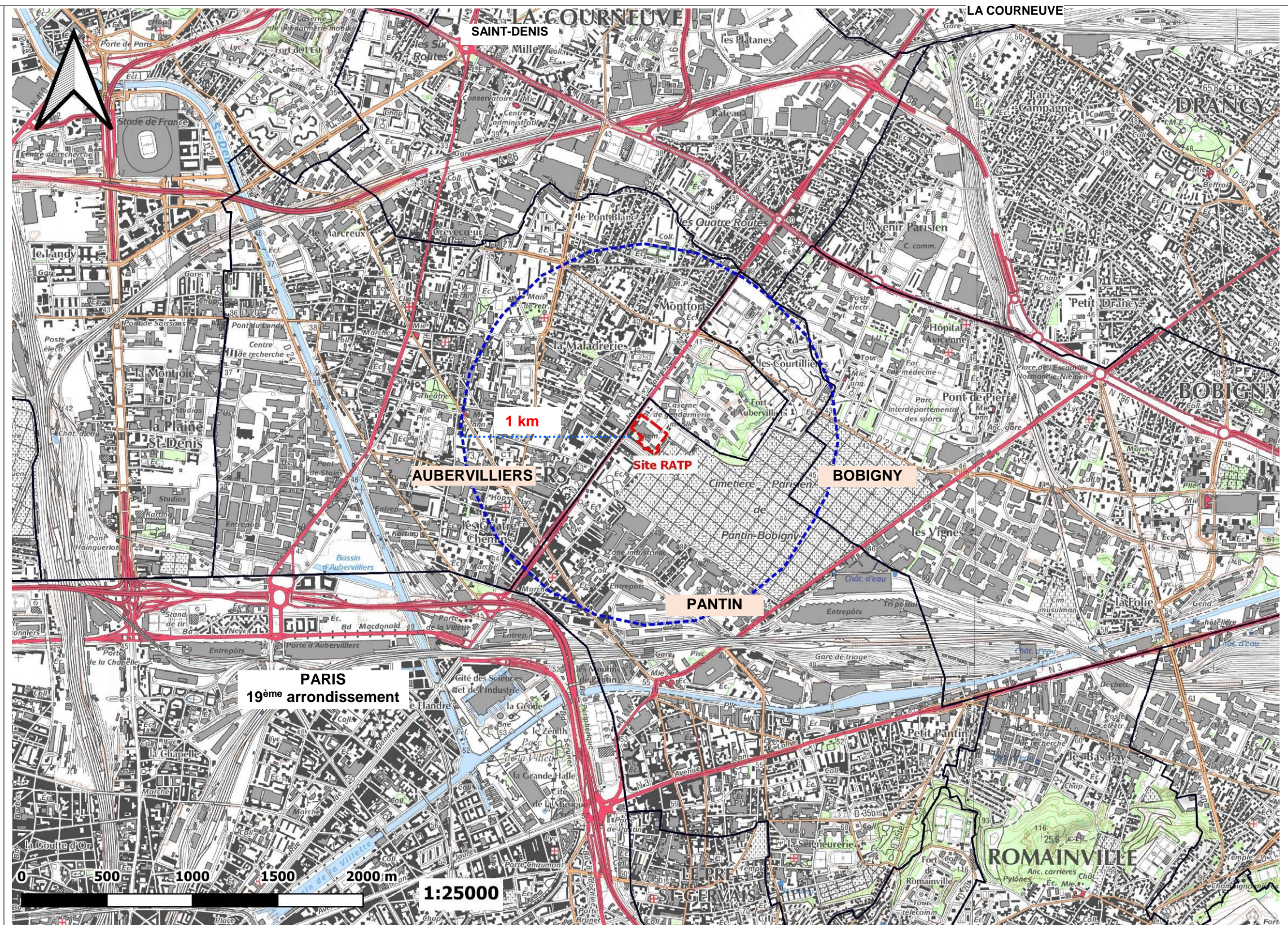
Légende :

— Limite communale

▬ Implantation du projet

— Rayon d'affichage pour l'enquête publique de la demande d'autorisation environnementale (ICPE)

COMMUNE Commune inscrite dans le périmètre d'affichage (enquête publique)

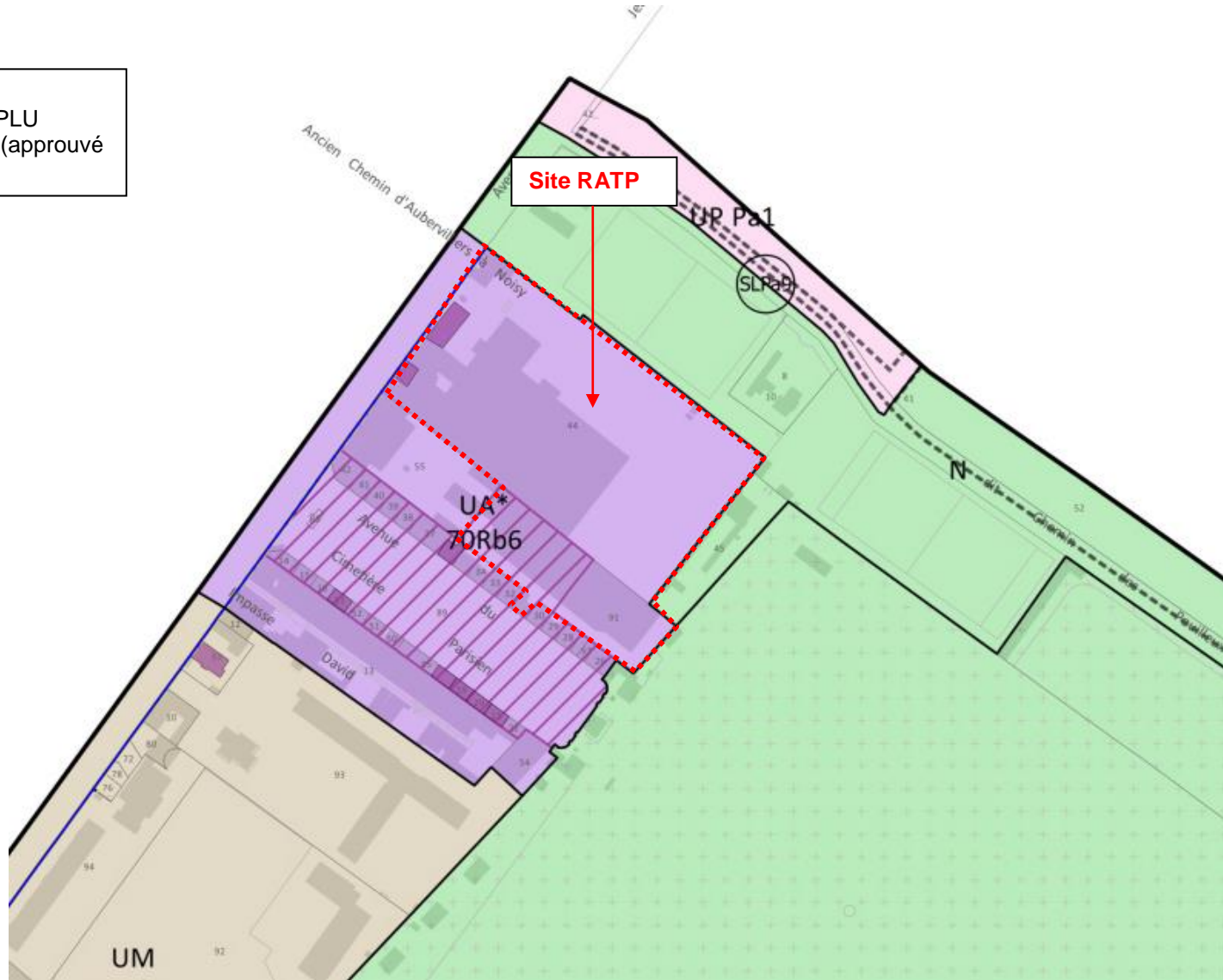


Titre :

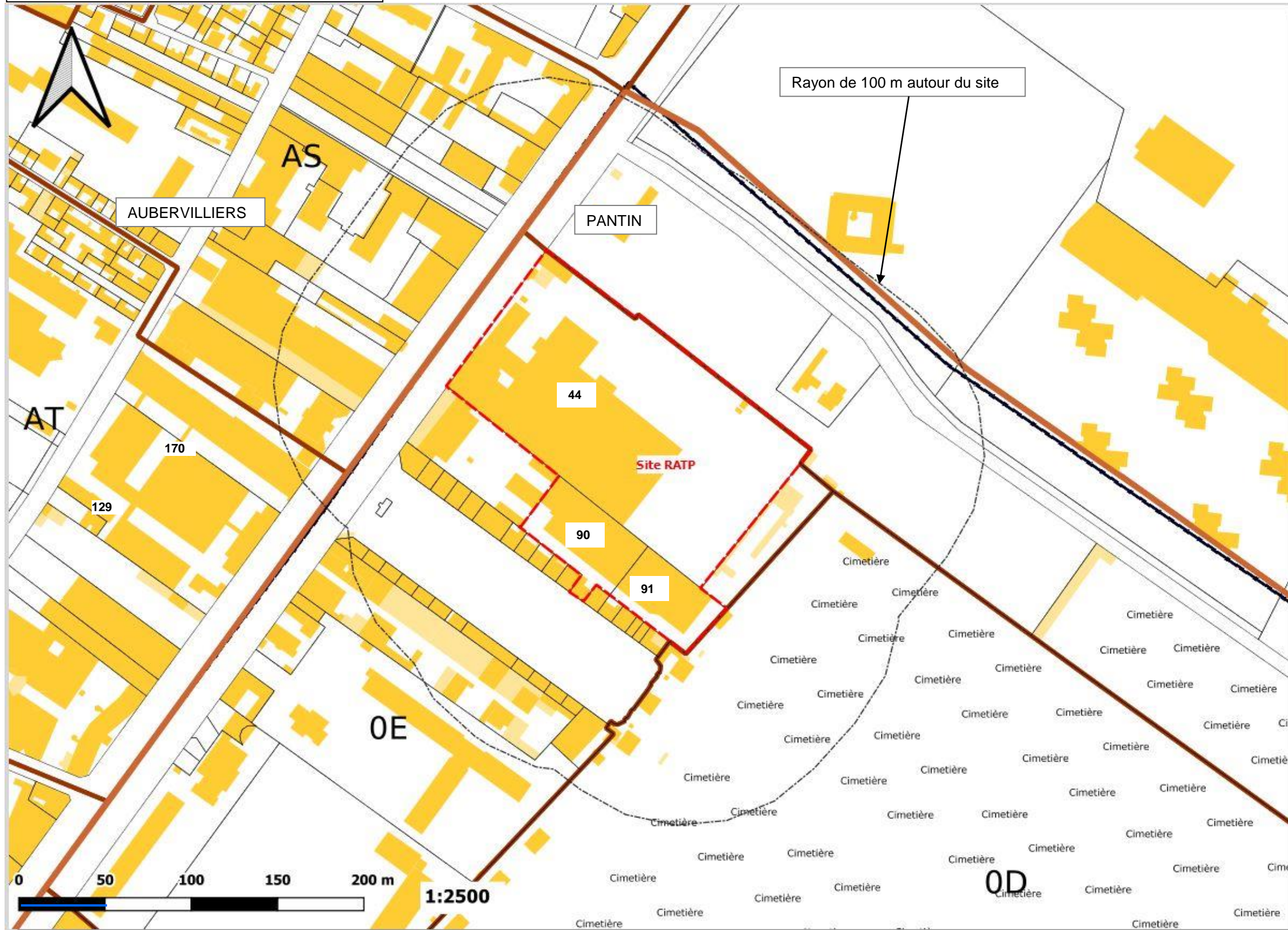
Extrait du plan de zonage du PLU
intercommunal Est Ensemble (approuvé
le 4 février 2020)

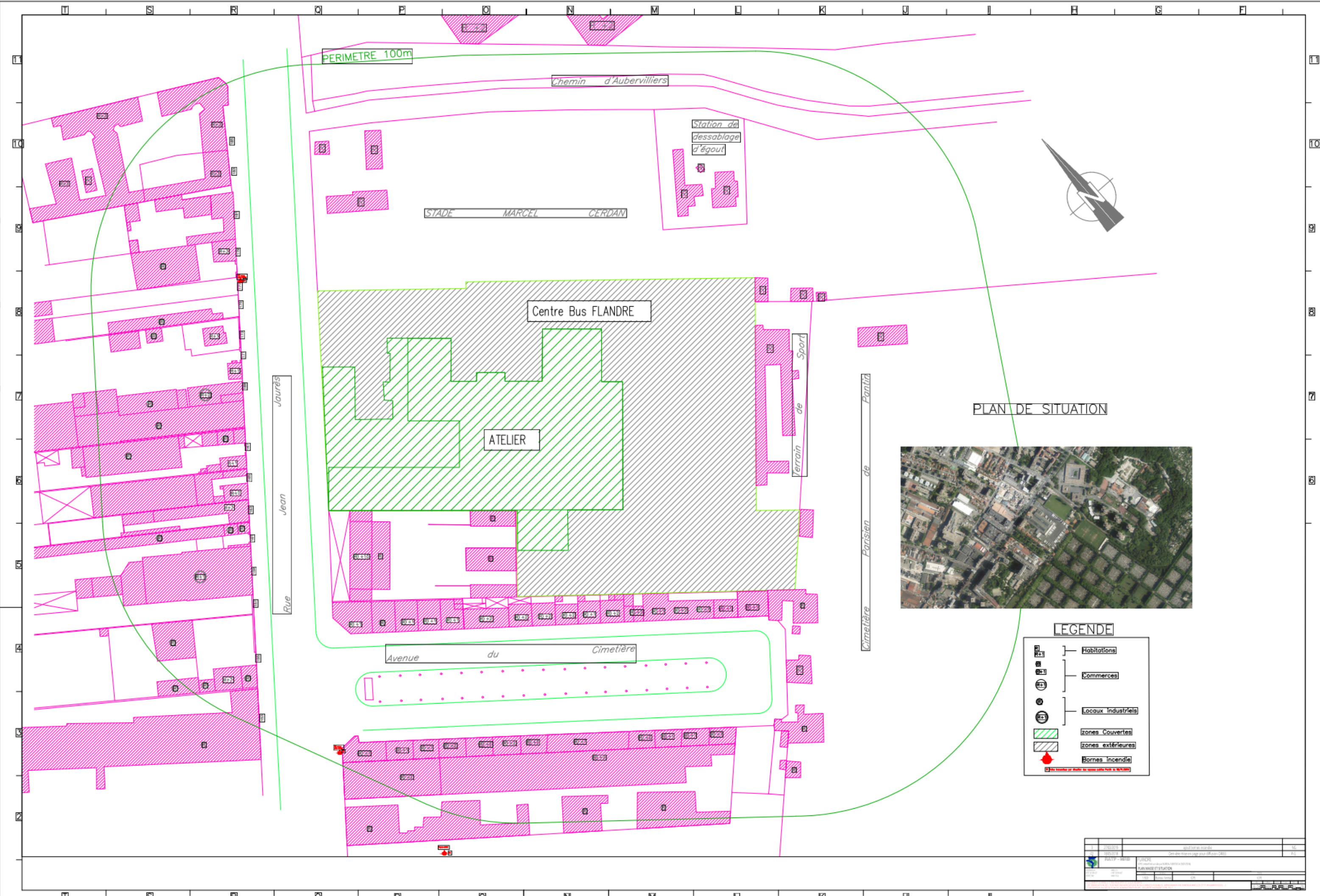
Légende :

- UA : Activités économiques
- N : Naturelle



Titre :
Extrait du plan cadastral de Pantin et d'Aubervilliers





PLAN DE SITUATION



LEGENDE

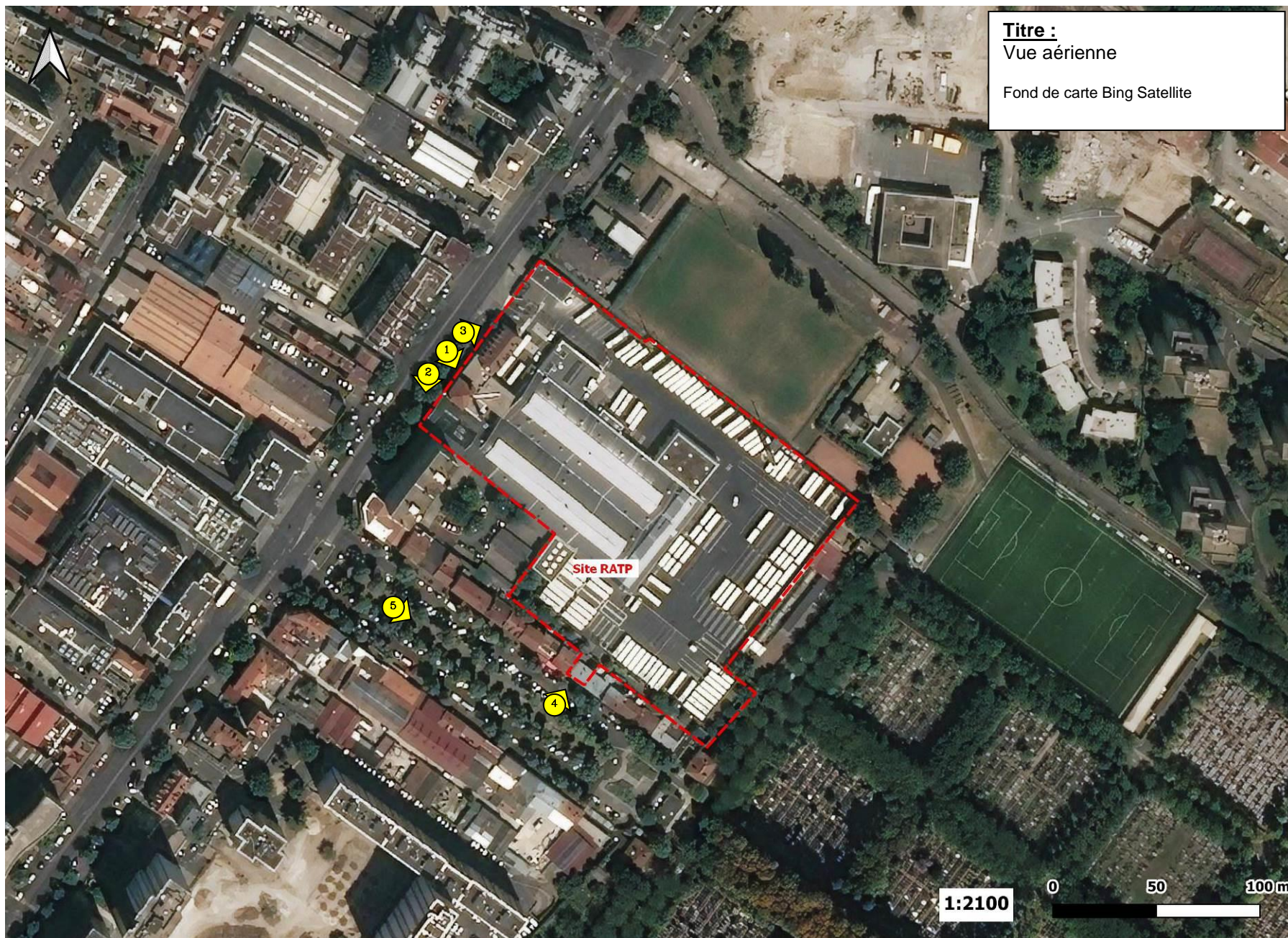
[Symbol]	Habitations
[Symbol]	Commerces
[Symbol]	Locaux Industriels
[Symbol]	zones Couvertes
[Symbol]	zones extérieures
[Symbol]	Bornes Incendie

PROJET	PLU - S	PLU - S	PLU - S
DATE	2014	2014	2014
ÉLÉMENT	PLU - S	PLU - S	PLU - S
ÉCHELLE	1/500	1/500	1/500
PROJETANT	PLU - S	PLU - S	PLU - S
DATE	2014	2014	2014
ÉLÉMENT	PLU - S	PLU - S	PLU - S
ÉCHELLE	1/500	1/500	1/500
PROJETANT	PLU - S	PLU - S	PLU - S

Annexe 3 obligatoire

Photographies de la zone d'implantation

PLANCHE PHOTOGRAPHIQUE DE LA ZONE D'IMPLANTATION DU PROJET EN ENVIRONNEMENT PROCHE ET PAYSAGE LOINTAIN



Vue n°1. – vue sur l'entrée principale du site depuis l'avenue Jean Jaurès (image oct-2020)



Vue n°2.– vue sur l'avenue Jean Jaurès, limite sud-ouest du centre bus (image oct-2020)



Vue n°3.– vue sur l'avenue Jean Jaurès, limite nord-ouest du centre bus (image oct-2020)



Vue n°4.– vue du second accès au site (véhicules légers), en limite de propriété sud, depuis le 12 avenue du cimetière (image oct-2020)

Ensemble d'immeubles, occupé au rez-de-chaussée par des établissements commerciaux et ERP (bar/restaurant, pompes funèbres)

Entrée principale du centre bus



Vue n°5.- vue du second accès au site (véhicules légers), en limite de propriété sud, depuis le 12 avenue du cimetière (image oct-2020)



Annexe 4 obligatoire

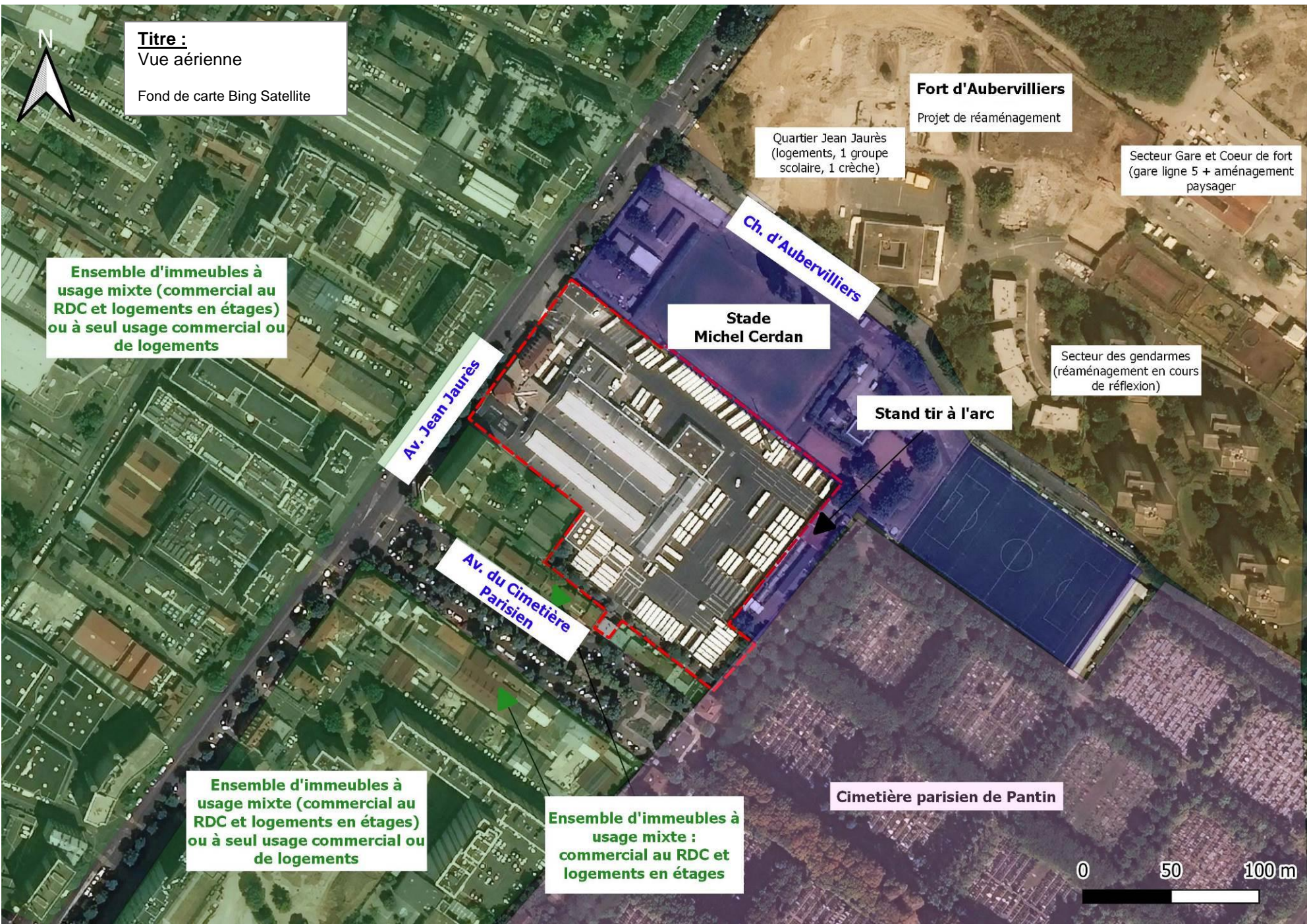
- 1-Plan de masse de l'existant**
- 2-Plans du projet**

Nota : le plan projectif est susceptible d'adaptation ultérieure.

Cf. Pièces jointes

Annexe 5 obligatoire

Plan des abords immédiats du projet



Titre :
Vue aérienne

Fond de carte Bing Satellite

Fort d'Aubervilliers

Projet de réaménagement

Quartier Jean Jaurès
(logements, 1 groupe
scolaire, 1 crèche)

Secteur Gare et Coeur de fort
(gare ligne 5 + aménagement
paysager)

Ensemble d'immeubles à
usage mixte (commercial au
RDC et logements en étages)
ou à seul usage commercial ou
de logements

**Stade
Michel Cerdan**

Secteur des gendarmes
(réaménagement en cours
de réflexion)

Av. Jean Jaurès

Stand tir à l'arc

**Av. du Cimetière
Parisien**

Cimetière parisien de Pantin

Ensemble d'immeubles à
usage mixte (commercial au
RDC et logements en étages)
ou à seul usage commercial ou
de logements

Ensemble d'immeubles à
usage mixte :
commercial au RDC et
logements en étages

0 50 100 m

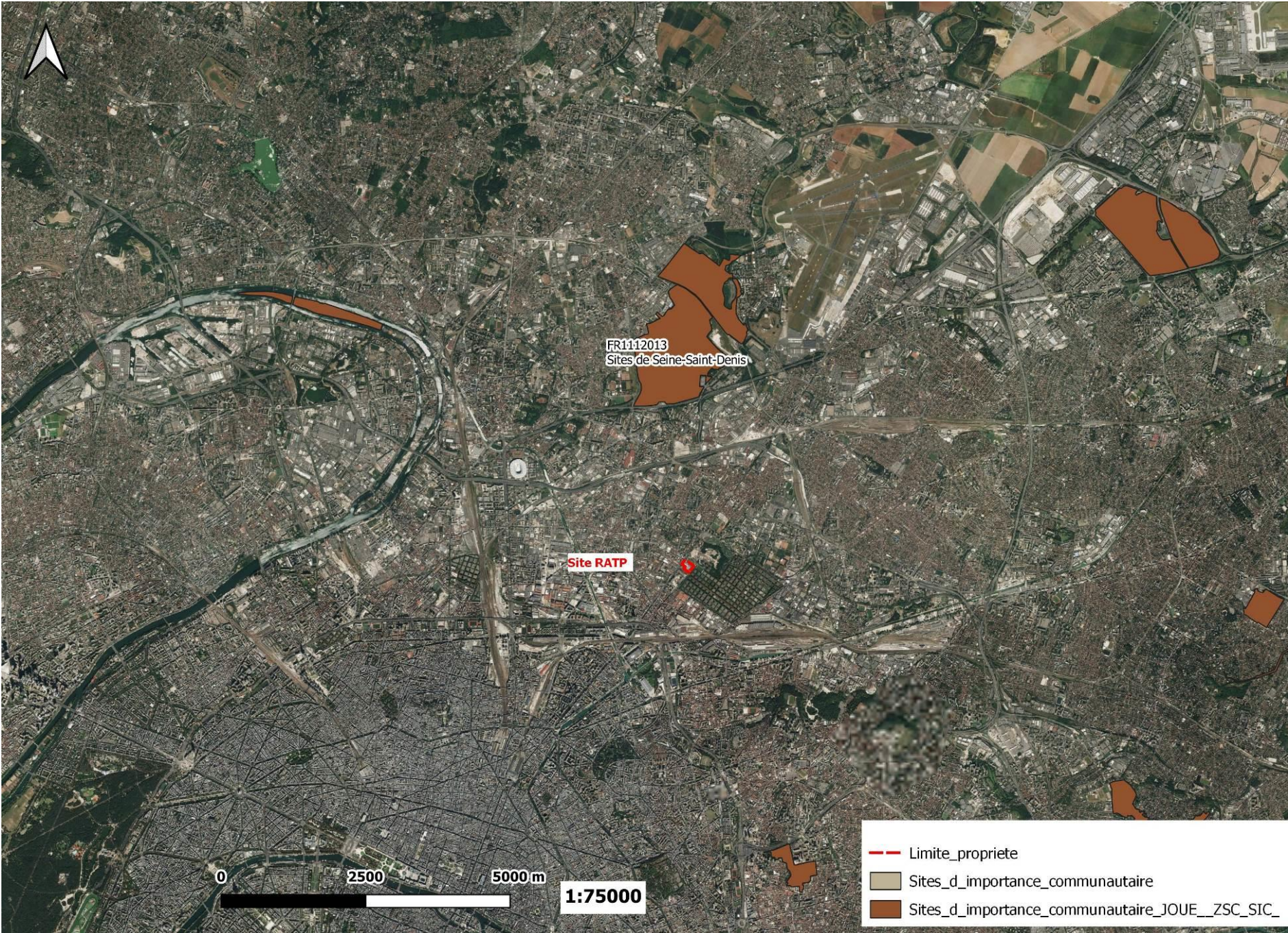
Zoom sur le projet de réaménagement du Fort d'Aubervilliers (démarrage des travaux en 2019 et livraison des premiers logements prévus pour 2024)

Source : <https://www.lefortdaubervilliers.fr/>



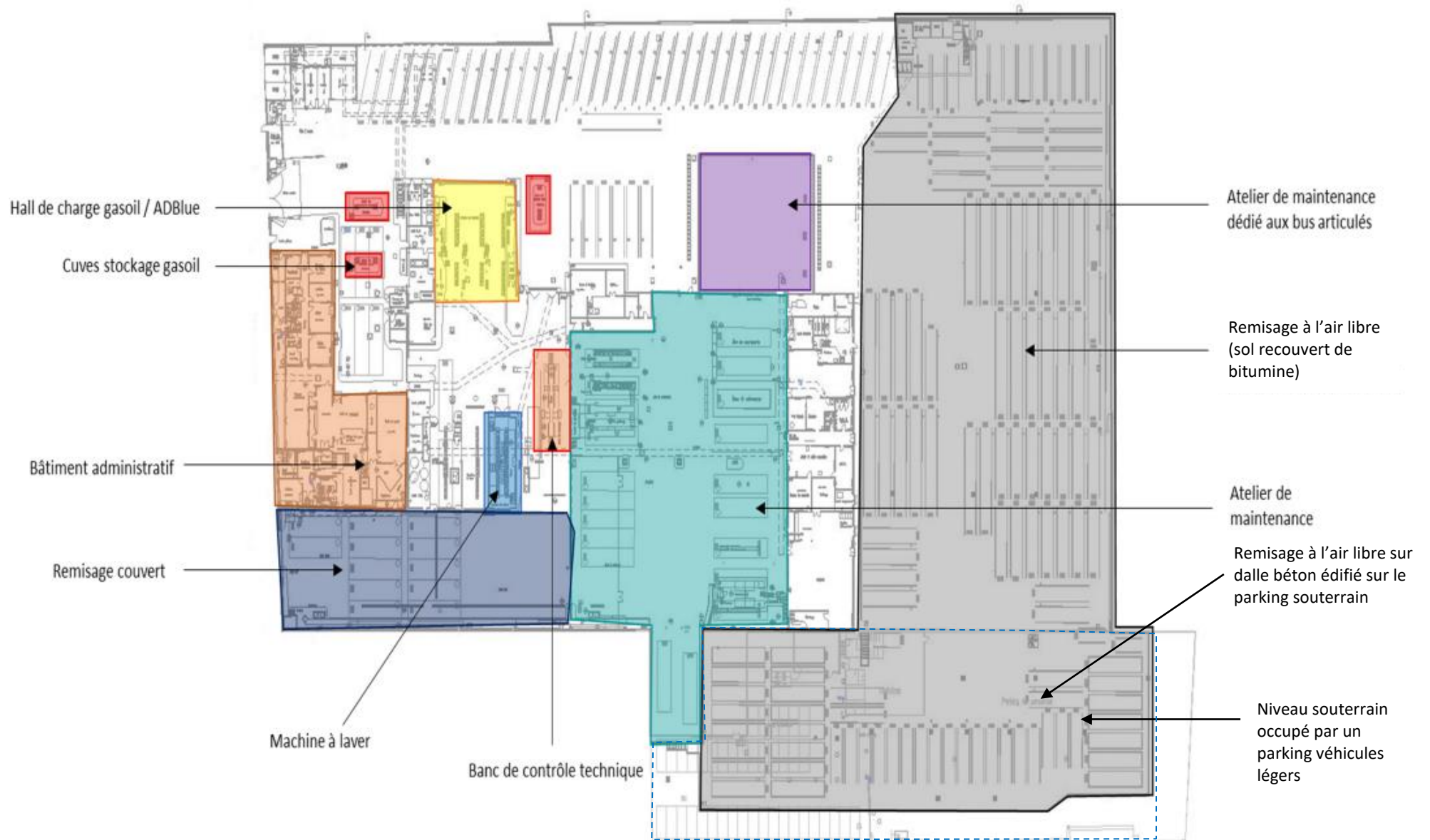
Annexe 6 obligatoire

Cartographies de localisation des zones Natura 2000 Par rapport au projet

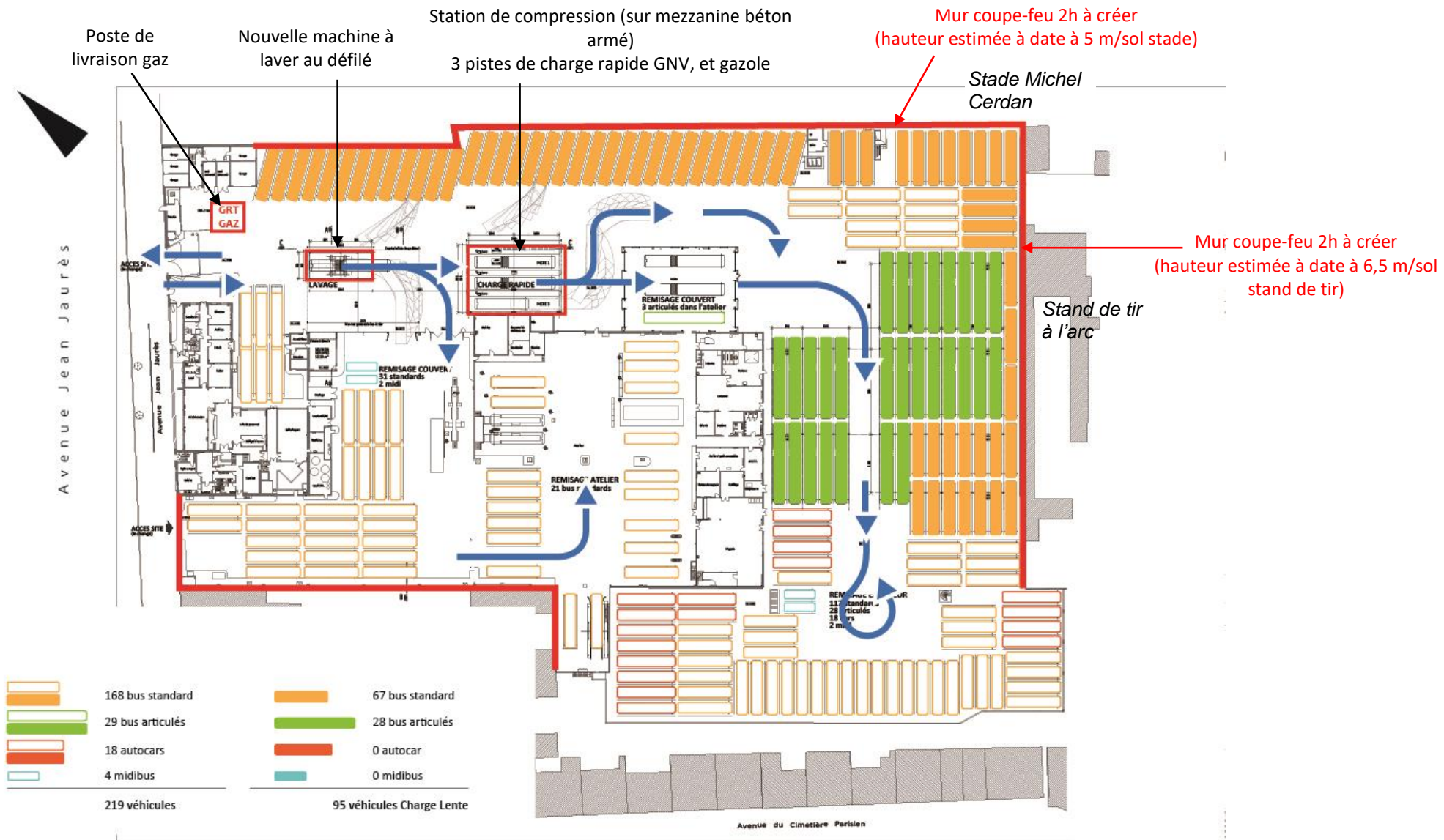


ANNEXE FACULTATIVE

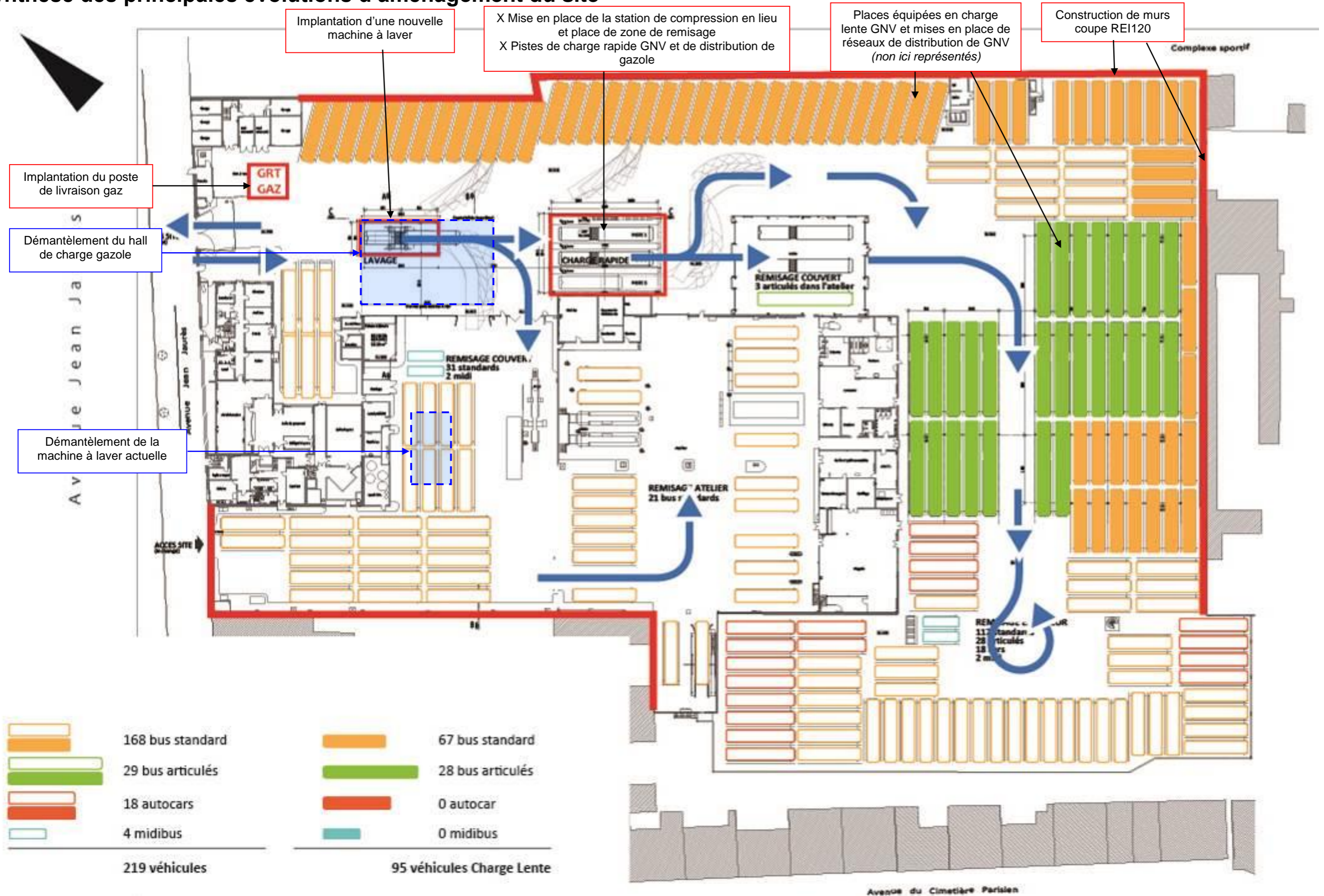
Configuration actuelle du centre bus



Configuration projetée du centre bus (scénario arrêté en février 2021 – susceptible de subir quelques évolutions mineures)

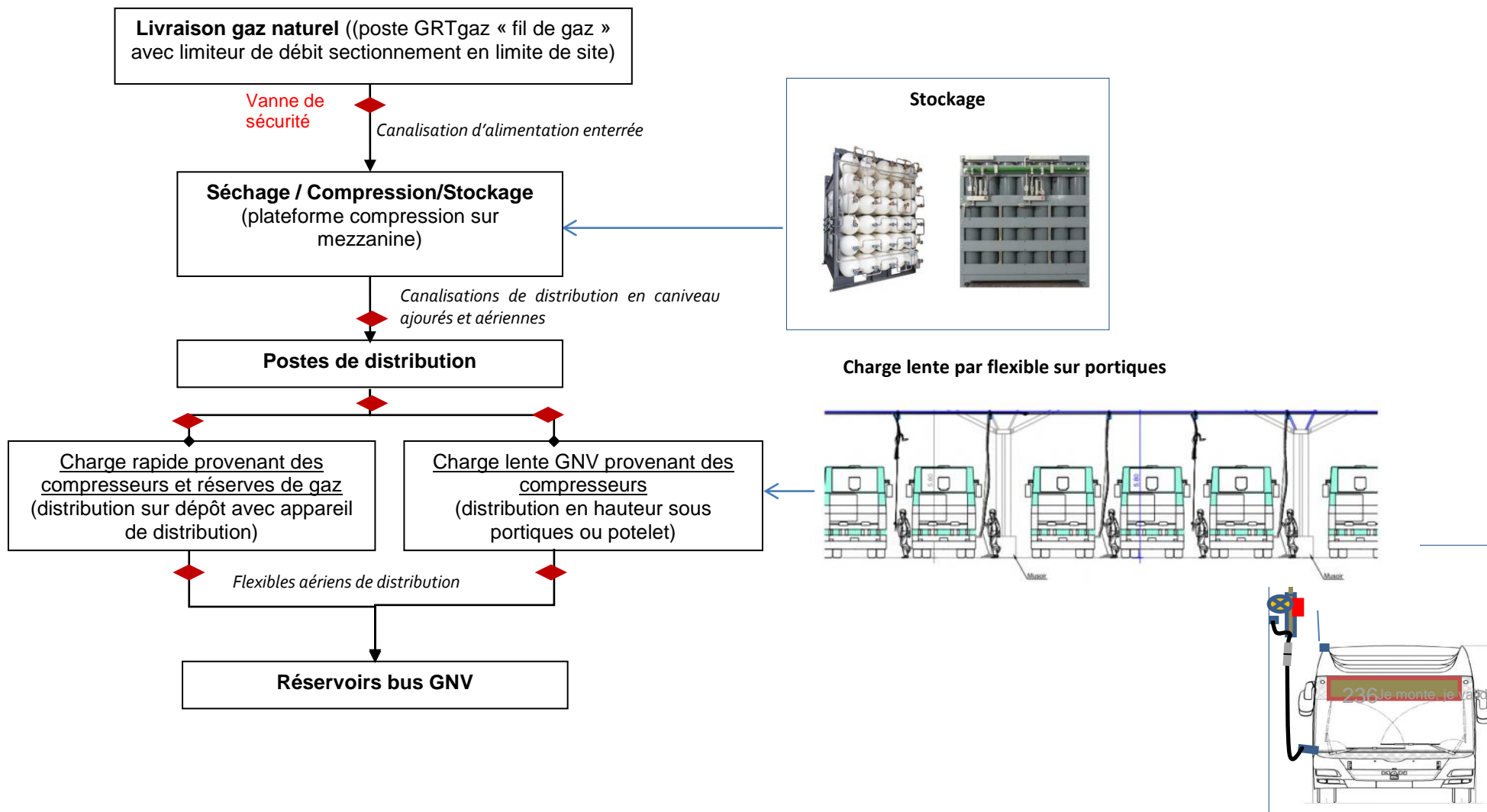


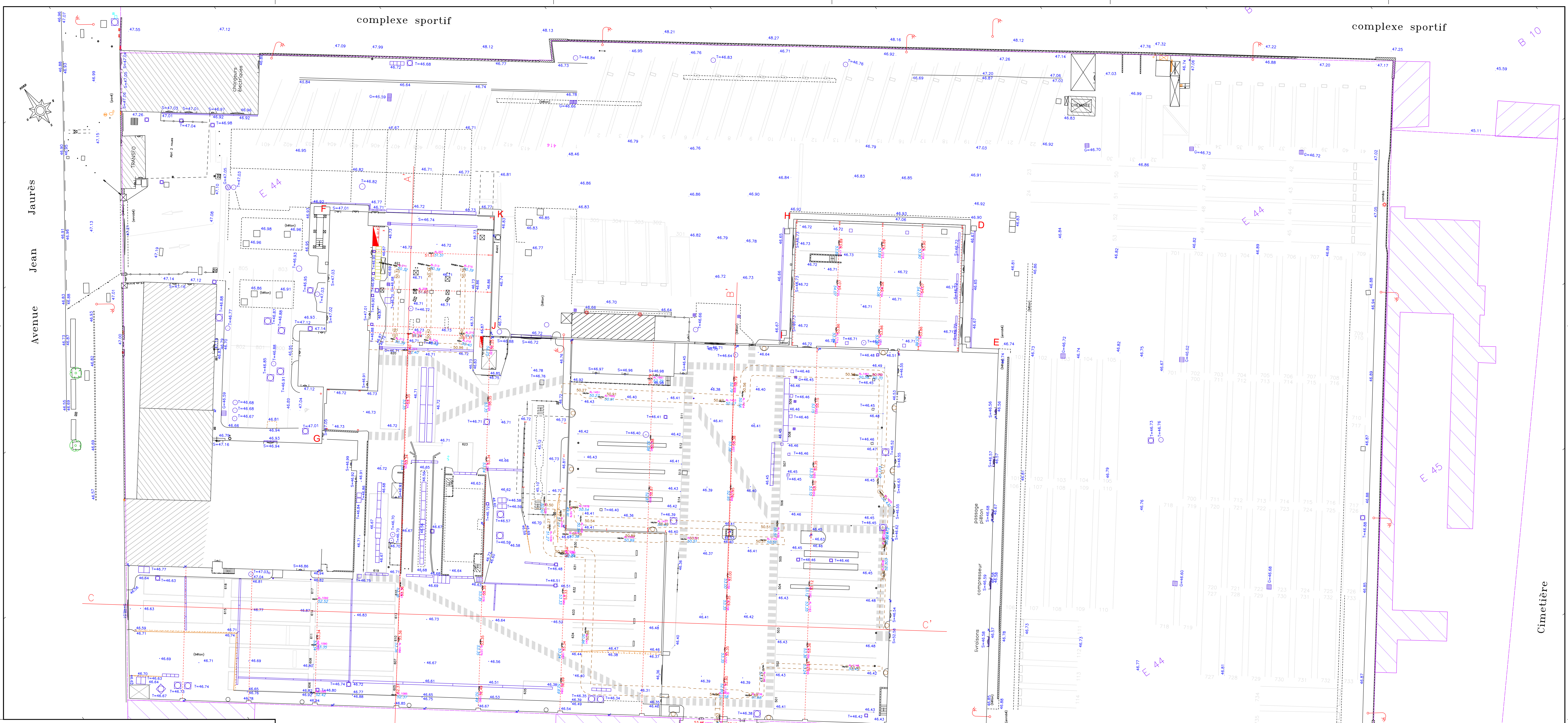
Synthèse des principales évolutions d'aménagement du site



RAPPEL DU PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS GNV

Schéma de principe de l'installation GNV





Département de la SEINE SAINT DENIS
 Ville de PANTIN
 Avenue Jean Jaurès
 Dépôt FLANDRES
 Plan topographique

TOPO 77
 520081281_12020KAT05
 8 Rue de la Courneuve
 75730 LA CROIX EN BIERE
 Sylvain BILLOU
 Part: 06 28 43 32 69
 Tel: 09 74 62 19 99
 mail: topo77@topo.fr

Date: 20/12/2020
 Echelle: 1/200
 Plan: 1 Indice: 0
 Dossier: 2020-10-06-PAN

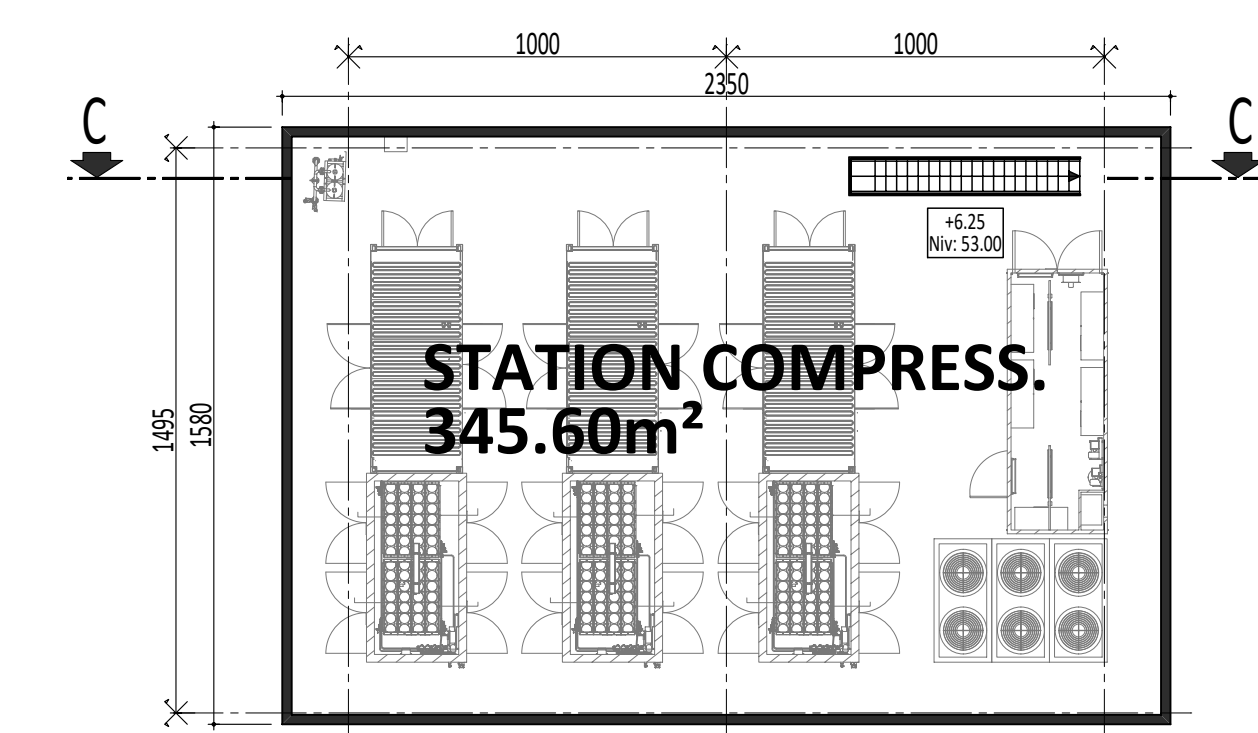
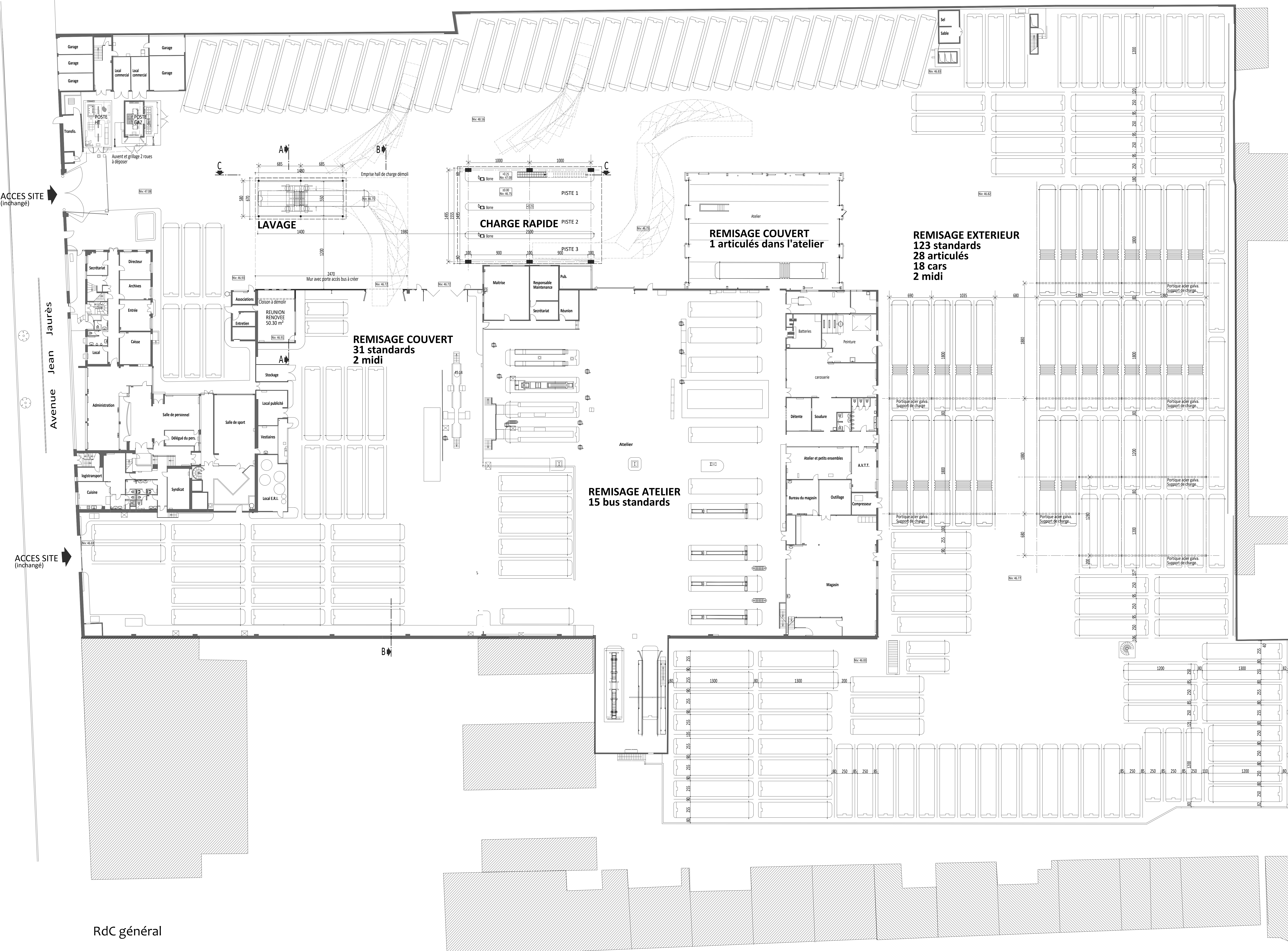
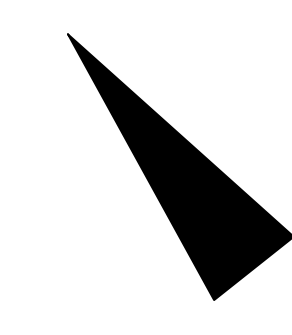
SYSTEMES DU PLAN:
 Système Planimétrique:
 Système RGF93 CC49
 Système Altimétrique:
 Système NGF-IGN 69

Indice	Date	Descriptif
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-


NOTA:
 La représentation des limites cadastrales est figurée à partir de l'application graphique
 des plans cadastraux à l'échelle de 1/2000ème.
 Les limites sont figurées à titre indicatif et ne représentent pas des limites réelles de propriété.

TOPO 77
 SYLVAIN BILLOU
 8 rue de la Courneuve
 75730 LA CROIX EN BIERE
 Tel: 09 74 62 19 99
 Mail: topo77@topo.fr


Avenue du Cimetière Parisien



R+1 Station compression



Adaptation du Centre Bus RATP de Flandre à PANTIN
MAITRE D'OUVRAGE : RATP - MRB



Index	Date	Nature des modifications
A	Janvier 2021	ORIGINE
B		
C		
D		
E		
F		
G		
H		
I		
J		
K		
L		
M		
N		
O		
P		
Q		
R		
S		
T		
U		
V		
W		
X		
Y		
Z		

102.A

Rez de Chaussée général
R+1 Station compression

ECH : 1/200°
ORIGINE : 22 février 2021
DOSSIER : APS
AFFAIRE : P535-6

FERRAND SIGAL Architectes & Associés
127 avenue d'Italie 75214 PARIS Cedex 13

IGREC INGENIERIE BET ICE - Mandataire
24 Avenue Georges Brassens 31700 BLAGNAC

ALPHARE-FASIS BET ICPE
31, Laure Diebolt 69009 LYON

15 place Louis Prud'homme 69281 LYON Cedex 03

127 avenue d'Italie 75214 PARIS Cedex 13

24 Avenue Georges Brassens 31700 BLAGNAC

31, Laure Diebolt 69009 LYON

TEL : 04 78 27 47 49

TEL : 01 53 94 73 73

TEL : 05 34 36 88 20

TEL : 06 18 79 60 80

RdC général

Avenue du Cimetière Parisien

Réponses complémentaires apportées par la RATP
en réponse à des demandes de compléments formulées par l'Ae

Question de l'Ae n°1 :

« Il est prévu la création d'un bassin de régulation des eaux pluviales. Cette modification ne semble pas directement liée à la transformation en un centre bus GNV. Pourriez-vous svp me préciser dans quel cadre et pour répondre à quel besoin ceci est envisagé ? »

Réponse de la RATP du 6 avril 2021 :

« Pour la question de création du bassin de régulation des eaux pluviales, le bassin de régulation doit permettre de répondre aux exigences du PLUi et du règlement d'assainissement départemental en ce qui concerne le débit de fuite de rejet au réseau (10 l/ha/s). Mais, en théorie, ce bassin ne devrait avoir à « réguler » que l'excédent d'eau de pluie non infiltrée. Car prioritairement à cette exigence de débit de fuite, s'applique l'article 1 du SAGE CROULT-ENGHIEN-VEILLE SUR MER qui « impose » la gestion des eaux de pluie courantes en tendant le rejet « 0 » au réseau d'assainissement (8 premiers mm).

Bien que cela ne soit pas directement lié au projet GNV, il nous a été demandé sur un autre dossier de proposer des mesures alternatives de gestion des eaux de pluie courantes (8 mm) de façon à minimiser le volume d'eau excédentaire à rejeter au réseau (par exemple en procédant par désimperméabilisation partielle de parties de site, mise en place d'une toiture végétalisée ou de rétention,...). Dans le cadre de notre projet de Flandres, cela ne devrait pas impacter ou faiblement, le dimensionnement du bassin de régulation (il est dimensionné sur la base d'une pluie décennale), mais potentiellement l'aménagement du site. »

Question de l'Ae n°2 :

« Concernant les risques liés à l'utilisation du GNV. Une analyse des incidences est-elle déjà disponible ? Ceci conduira-t-il à augmenter ou à réduire les précautions déjà prévus sur le site ? »

Réponse de la RATP du 6 avril 2021 :

« Pour la deuxième question sur l'analyse des risques liés à l'utilisation du GNV, il n'existe pas d'étude de danger ou de notice environnementale à ce stade du projet (AVP - Avant-Projet).

En terme d'incidence environnementale, l'activité GNV n'aura en fin de compte que peu d'impact en elle-même, si ce n'est une amélioration sur le volet AIR / ATMOSPHERE et BRUIT des bus. Il n'y aura pas de rejets additionnels à ceux existants.

En ce qui concerne les sols, le projet n'entraîne pas d'amélioration sensible. Sont concernés par une amélioration, les travaux de création des réseaux et de fondations pour la station de compression et le nouveau hall de charge GNV/gazole (affouillements peu profonds et excavation de remblais). Les terres excavées pendant les travaux feront l'objet d'une gestion adaptée à leur qualité. Sur ce plan environnemental, les efforts du projet GNV, en plus de ceux déjà existants, devraient essentiellement porter sur la gestion des Eaux Pluviales (EP), le suivi du bruit de la station de compression, la gestion des déchets et des eaux de chantier. »

Concernant les risques industriels, seul un premier diagnostic validant la faisabilité du projet a été réalisé. L'étude de danger est actuellement en cours de réalisation par notre bureau d'étude. L'activité GNV étant nouvelle sur le site, le projet tendra nécessairement à « ajouter » des précautions ciblées. Par exemple de la détection gaz sera mise en place, un SSI est également prévu, des murs coupe-feu seront érigés, etc.

Le fait que le site gère concomitamment une activité de bus au gasoil et au gaz pendant la période de transition vers le « tout gaz » n'augmente pas en soi les risques intrinsèques liés au gazole ou au GNV mais, les concentre sur un même secteur du site. Cela implique néanmoins des risques d'effets dominos les uns sur les autres en cas d'incident / accident sur un des équipements. Parmi ces risques, on a identifié notamment :

- Un feu de nappe de gazole (fuite de gazole sur une piste et qui s'enflamme). Il pourrait affecter les distributeurs de gazole et de GNV et potentiellement les installations de la station de compression présentes au-dessus en mezzanine, dans le cas où la dalle support ne serait pas REI120 (dalle en béton armée). Cependant, il existe des dispositifs de sécurité pour y contrevenir :
 - o De la détection automatique incendie est présente dans les containers des compresseurs et des bouteilles de gaz (station de compression) coupant l'alimentation en GNV et l'arrêt de la station plus généralement,
 - o Les distributeurs GNV sont dotés de dispositifs de sécurité dont de la détection incendie intégrée, provoque l'arrêt de l'alimentation en GNV en cas de détection incendie.
 - o Présence de personnel formé obligatoire lors des opérations de charge, avec possibilité d'appuyer sur les boutons d'arrêt d'urgence manuel qui couperaient toutes alimentations GNV et GO.

- Un jet enflammé sur flexible / tuyauterie GNV associé à un distributeur pourrait affecter de la même façon la station de compression et les distributeurs GNV et GO. Les mêmes dispositifs de sécurité que précédemment contreviennent aux risques associés avec dans ce cas, une durée de feu théoriquement moins importante, puisque des électrovannes sont présentes sur les distributeurs et les tuyauteries GNV et se ferment (coupent l'alimentation GNV) dès qu'une fuite est décelée par la chute de pression dans les canalisations (pressostat présent en ligne) ou en cas de détection gaz ou lors d'arrachement de flexible ou de renversement de distributeurs GNV.

- Tout phénomène dangereux intervenant en station de compression. La station sera installée en mezzanine ce qui théoriquement limitera le risque qu'il y ait des effets sur les équipements au RDC (notamment si dalle est REI120). »

Question de l'Ae n°3 :

« Pourriez-vous svp préciser les conséquences attendues sur les circulations de nuit à l'intérieur du site et les nuisances induites (cf. l'indication à la rubrique 6.4 d'une augmentation de ce trafic nocturne) ? »

Réponse de la RATP du 9 avril 2021 :

« Contrairement à ce qui était indiqué au 6.4 du Cerfa de Cas par Cas et après vérification auprès des équipes concernées, nous pouvons affirmer que le projet ne fera pas évoluer le trafic de bus en nocturne par rapport à la situation actuelle pour les raisons suivantes :

- L'augmentation du parc Bus sur FLANDRE est minime (13 Bus). Actuellement le centre possède 206 Bus Gasoil (175 Standards, 28 Articulés et 3 Midi) ; le projet en prévoit 219 Bus GNV (168 Standards, 18 Cars, 29 Articulés et 4 Midi).

- Les Tableaux de Marche (TM) actuels seront reportés à l'identique avec notre parc GNV et la charge en GNV se fera également en soirée, aux mêmes horaires qu'actuellement, c'est-à-dire de 18h30 à 2h du matin (heure du dernier rentrant).
- L'activité liée à la Maintenance pour les travaux de nuit prévue pour le GNV reste constante par rapport à l'activité actuelle. De ce fait, à ce jour, aucune embauche supplémentaire n'est prévue pour les équipes de nuit de Maintenance. Par conséquent, nous ne prévoyons pas de nuisances sonores supplémentaires pour les riverains, qu'elles soient liées à la circulation des agents ou à l'activité de maintenance. »

Question de l'Ae n°4 :

« pourquoi l'approvisionnement en gazole est prévu jusque 2030 alors que l'objectif annoncé est de passer à 100 % de bus GNV ou électriques d'ici 2025 (cf. <https://www.ratp.fr/groupe-ratp/newsroom/bus/bus-2025-lambitieux-plan-de-la-ratp-pour-convertir-100-des-centres-bus-a>). Pourriez-vous m'indiquer comment le projet s'articule avec l'obligation inscrite à l'article L. 224-8 du code de l'environnement ? »

Réponse de la RATP du 9 avril 2021 :

« Concernant le respect de l'objectif bus 2025, la RATP est en charge de délivrer les infrastructures pour 2025, la gestion du parc étant à la charge de IDFM. La RATP s'est organisée pour respecter l'objectif qui lui est assigné.

Par ailleurs, le parc de Flandre est équipé actuellement de bus hybrides. Les bus hybrides sont des bus crit'air 2 au sens de la réglementation, ce qui leur permet d'être exploités encore après 2025 même dans les zones à faibles émissions (ZFE) car il y a des dérogations nationales. Ils font partie intégrante de la transition énergétique. En effet, ils permettent une réduction des consommations de l'ordre de 20% et par voie de conséquence, des émissions de CO2 réduites de cet ordre de grandeur. D'autre part, les autobus hybrides de 12 et 18m répondent principalement à la norme Euro6, qui est drastique en termes d'émission de particules et de NOx (Crit'air 2). Ils répondent donc également aux exigences de la transition énergétique. »