



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Décision d'autorité environnementale,  
après examen au cas par cas, sur la transition GNV du  
centre bus d'Ivry (94)**

**n° : F -011-21-C-0166**

**Décision du 21 janvier 2022**  
**après examen au cas par cas**  
**en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement**

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable adopté le 26 août 2020 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-011-21-C-0166 (y compris ses annexes) relatif à la transition GNV du centre bus d'Ivry (94), présentée par la RATP, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 20 décembre 2021 ;

Vu la consultation de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France et son avis en date du 18 janvier 2022 ;

**Considérant la nature du projet,**

- qui vise à convertir entièrement un centre bus de la RATP afin qu'il puisse assurer l'exploitation et la maintenance de bus fonctionnant au gaz naturel véhicules (GNV) sous forme comprimée, en lieu et place des bus utilisant le gasoil,
- qui s'inscrit dans le programme « Bus 2025 » de la RATP visant à supprimer les bus du réseau francilien roulant au gasoil et à bénéficier à l'horizon 2025 d'une flotte renouvelée de 4 600 véhicules fonctionnant au GNV,
- qui est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise au régime de l'autorisation au titre de la rubrique 1413 (« Installation de remplissage de réservoirs de gaz naturel ou biogaz, sous pression »), de la rubrique 4718 (« Gaz inflammables liquéfiés de catégorie 1 et 2 (y compris GPL) et gaz naturel (y compris biogaz affiné) »), et de la rubrique 2930 (« Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteurs »),
- qui nécessite la création :
  - d'une station de compression (434 m<sup>2</sup> à l'air libre et ceinturée d'un mur de protection, tout comme la zone de remisage des bus) avec un réseau aérien d'acheminement du gaz naturel et trois compresseurs de 2 000 Nm<sup>3</sup>/h chacun, dont deux fonctionneront simultanément,
  - d'une zone de chargement de 130 m<sup>2</sup> composée de quatre postes de charge rapide GNV et d'un poste de secours,
  - d'un nouveau poste GRDF de 3 m<sup>2</sup> et d'un stockage de gaz naturel comprimé (GNC) en bouteilles pour un volume total de 8 850 Nm<sup>3</sup> (soit 6,7 tonnes) réparti dans neuf racks de vingt-et-une bouteilles de 150 l,
- qui comprend la modification du plan de circulation interne, du hall de remisage pour l'adapter aux normes ATEX (atmosphère explosive) et de l'atelier de maintenance pour accueillir des bus GNV et être aux normes ATEX et détection gaz,

- qui entraîne le démantèlement des bornes à gasoil actuelles, des cuves enterrées dédiées au stockage de gasoil, et de la toiture au niveau de la zone compression et de certains ateliers,
- qui ne comprend pas d'extension du site ni des bâtiments existants,
- dont les travaux seront réalisés en maintenant l'activité du centre bus, sur une durée prévisionnelle de 18 mois avec une mise en service projetée en juin 2024,
- étant précisé que le nombre de bus passera de 202 à 224, avec des horaires d'exploitation inchangés et des trafics liés à l'approvisionnement en carburant moindres ;

**Considérant la localisation du projet,**

- sur la commune d'Ivry-sur-Seine (94),
- en milieu urbain dense dans des emprises déjà dédiées à l'exploitation et la maintenance des bus, entouré d'immeubles de bureaux et de pavillons individuels, avec deux crèches situées à moins de 100 m,
- hors et à distance de tout secteur naturel protégé ou inventorié,
- à 240 m du monument historique inscrit « Moulin à vent »,
- sur le territoire d'une commune couverte par un plan de prévention des risques d'inondation approuvé (hors zone de risque de crue de la Seine) et par un plan de prévention des mouvements de terrain – affaissements et effondrements prescrit (cavités souterraines hors mines), le projet étant en partie concernée par ces risques ;

**Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences, et notamment :**

- le recyclage aux trois-quarts des eaux de lavage des bus, qui proviennent des eaux de pluie et du réseau,
- la forte diminution des quantités d'hydrocarbures présents dans les eaux de ruissellement du fait du retrait du gasoil,
- la mise en place d'un séparateur à hydrocarbures connecté à un point de rejet existant pour traiter les condensats de la station de compression,
- la relativement faible quantité de déchets de chantier en jeu, dont la gestion sera adaptée à leur qualité, tout comme les déchets en phase d'exploitation, l'ensemble étant par ailleurs décrit, quantifié, et les traitements prévus selon les filières adéquates et dans le respect du plan régional d'élimination des déchets dangereux (PREDD) et du plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA),
- la situation du projet sur une zone exposée aux phénomènes de retrait-gonflement des argiles (niveau « moyen »), cette situation ayant été étudiée pour l'implantation de la station de compression,
- les émissions moindres du fait de l'utilisation de GNV au lieu de gasoil : quasi suppression des particules fines dues au carburant, baisses des oxydes d'azote et des émissions de CO<sub>2</sub> estimées respectivement à -95 % et -16 % selon le dossier, étant toutefois précisé que la littérature varie sur cette question tout en se situant autour de ces valeurs (baisse de 8 % d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 entre un bus diesel et un bus GNV calculées en analyse du cycle de vie complet par IFP énergies nouvelles en septembre 2019 exprimé en g CO<sub>2eq</sub>/personne.km, et baisse de plus de 25 % en 2030 selon Carbone 4 en g CO<sub>2eq</sub>/km parcouru),
- étant précisé que :
  - les émissions diffuses dues au fonctionnement normal ont été évaluées et restent minimales, en particulier du fait de l'installation d'un dispositif de récupération du gaz lors de chaque vidange,
  - la RATP s'est engagée dans un contrat d'approvisionnement en biométhane produit en Île-de-France, ce qui pourrait substantiellement améliorer le bilan des émissions de gaz à effet de serre,
- l'absence d'odeur du carburant en fonctionnement normal,
- le bruit et les vibrations des moteurs des bus étant réduits par rapport à une motorisation diesel,
- le bruit des compresseurs, qui sera réduit par leur implantation dans des conteneurs servant à atténuer le bruit et par installation de parois et de baffles acoustiques en hauteur,
- le traitement des dangers liés au gaz inflammable dans une étude de dangers,

- étant prise en compte la production d'une étude de vulnérabilité et d'une étude de réduction des risques et des nuisances, jointes au dossier, la dernière exposant la démarche qui a été retenue pour réduire les risques, notamment :
  - en déterminant le positionnement de la station de compression hors des zones de carrières souterraines,
  - en respectant la distance entre les limites du site et le centre des conteneurs compresseurs pour tenir compte du seuil des effets irréversibles en cas d'explosion d'un conteneur (le seuil de surpression de 50 mb est contenu dans les limites du site),
  - en construisant des murs « REI 120 » (résistance, étanchéité, isolation, 120 min) pour réduire les effets thermiques vis-à-vis des enjeux humains, étant précisé que la distance d'effet maximale des effets thermiques est, au pire, de 20,5 m (jet enflammé sur une fuite de la canalisation d'alimentation du site ou en aval des compresseurs) et qu'ils restent à l'intérieur des limites du site,
  - dont les effets maximums pouvant atteindre l'extérieur du site correspondent à des bris de vitre,
- étant tenu compte du fait que le projet réduira la pollution des sols, de l'eau, de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, et qu'il bénéficiera de l'expérience de la RATP sur les autres sites bus déjà convertis au GNV, le dossier ayant lui-même tiré parti d'une analyse de l'accidentologie ;

#### **Concluant que :**

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées le cas échéant à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, la transition GNV du centre bus d'Ivry (94) n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe III de la directive susvisée n° 2014/52/UE du 16 avril 2014 ;

#### **Décide :**

##### **Article 1<sup>er</sup>**

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, la transition GNV du centre bus d'Ivry (94), présentée par la RATP, n° F-011-21-C-0166, n'est pas soumise à évaluation environnementale.

##### **Article 2**

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

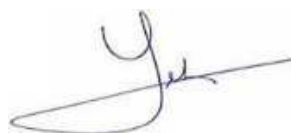
Conformément aux dispositions de ce même article, l'autorité compétente vérifie au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

### Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 21 janvier 2022,

Le président de la formation d'autorité environnementale du  
Conseil général de l'environnement et du développement durable,



Philippe LEDENVIC

#### Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale  
Ministère de la transition écologique  
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable  
Autorité environnementale  
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise  
2-4 Boulevard de l'Hautil  
BP 30 322  
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX