



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur la Zac des Tissonvilliers III
à Villiers-le-Bel (95)**

n°Ae : 2023-91

Avis délibéré n° 2023-91 adopté lors de la séance du 9 novembre 2023

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 23 14 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 9 novembre 2023 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, la Zac des Tissonvilliers III à Villiers-le-Bel (95).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Hugues Ayphassorho, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Val-d'Oise, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 28 août 2023.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 5 septembre 2023 :

- le directeur général de l'agence régionale de santé (ARS) Île-de-France,
- le préfet du Val-d'Oise.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 5 septembre 2023 le préfet de la Région Île-de-France.

Sur le rapport de Caroll Gardet et Olivier Milan, qui se sont rendus sur place le 24 octobre 2023, l'Ae rend l'avis qui suit après en avoir délibéré.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur la Zac des Tissonvilliers III à Villiers-le-Bel (95) au nord de Paris. La régie autonome des transports parisiens (RATP) y prévoit la réalisation d'un « centre bus gaz naturel véhicule (GNV) » permettant sur un terrain de 17 509 m² le remisage, la maintenance, et la recharge lente ou rapide en GNV de 110 bus environ. L'opération est soumise à déclaration avec contrôle périodique au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. Elle a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas dans le cadre de sa demande de permis de construire. L'opération étant une composante de la Zac des Tissonvilliers III, l'actualisation de l'étude d'impact initiale de la Zac, réalisée en 2006 sans avoir fait l'objet d'un avis de l'Ae, a été requise. La construction de la Zac est pratiquement achevée, à l'exception de deux parcelles dont celle devant accueillir le centre de bus. L'aménageur de la Zac est Grand Paris Aménagement (GPA).

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont la santé humaine, notamment la qualité de l'air et le bruit liés aux circulations routières, les risques technologiques liés à l'exploitation de gaz, les émissions de gaz à effet de serre, le paysage et la biodiversité, en particulier vis-à-vis de la coulée verte mitoyenne du site.

Le dossier présenté n'est pas une mise à jour de l'étude initiale sur l'ensemble du périmètre de la Zac et porte uniquement sur le périmètre géographique du centre de bus.

L'Ae recommande d'en restituer le contexte (conversion énergétique du parc de bus, ouverture à la concurrence sous l'égide d'Île-de-France Mobilités) et de présenter toutes les incidences de la circulation des bus notamment en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, les consommations énergétiques et les émissions de polluants routiers.

L'Ae recommande également, s'agissant du centre proprement dit, de :

- mieux justifier la suffisance des mesures de végétalisation visant à assurer un impact résiduel négligeable ainsi qu'un impact résiduel faible pour les oiseaux et les chauves-souris et à défaut de mettre en œuvre des mesures compensatoires pour ces espèces ;
- présenter plus clairement les impacts et mesures concernant le bruit et les vibrations des compresseurs de GNV ;
- compléter le dossier par les risques liés à l'usage du gaz, et les mesures de sécurité prévues au titre de la réglementation des ICPE.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu de l'opération

La régie autonome des transports parisiens (RATP) présente l'opération de réalisation d'un « centre bus GNV » à Villiers-le-Bel (95) à dix-huit kilomètres au nord de Paris. Ce centre de maintenance et de remisage pour des bus fonctionnant au gaz naturel pour véhicule (GNV)² prend place au sein de la Zac des Tissonvilliers III.

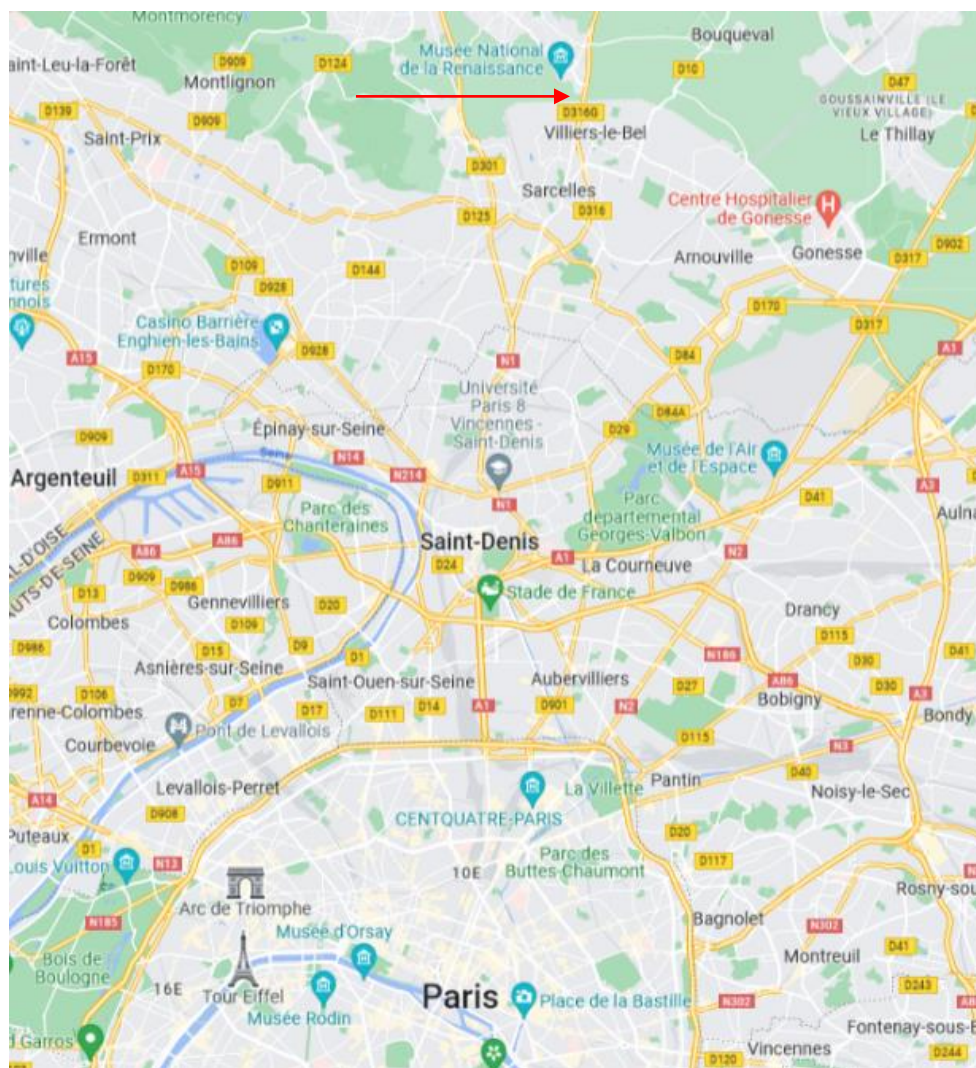


Figure 1. : Localisation de l'opération (source : Google maps)

Au regard des difficultés économiques et sociales de la communauté d'agglomération de Val-de-France, l'État a décidé en 2004 la création d'une zone franche urbaine (ZFU) à Villiers-le-Bel. La Zac en est une mise en œuvre opérationnelle. L'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP), devenue Grand Paris Aménagement (GPA), a été désignée aménageur titulaire de la concession d'aménagement en 2007.

² Le gaz naturel pour véhicule est composé essentiellement de méthane qui peut être d'origine fossile ou issu de sources d'énergies renouvelables (bioGNV).



Figure 2. : Périmètre de la Zac des Tissonvilliers III et de l'opération. En jaune (A2), à gauche, parcelle de l'opération (source : dossier)

La Zac, qui est aujourd'hui quasiment achevée³, a pour objectif de répondre à une demande de logements importante et de diversifier l'offre de terrains d'activités, notamment dédiés à l'implantation et au développement de PME⁴.

Un terrain a été acquis par la RATP au sein de cette Zac en 2009 pour la réalisation d'un centre de bus, répondant aux besoins de lignes qu'elle exploitait alors. Ce projet de centre de bus est resté longtemps en suspens, compte tenu de l'ouverture à la concurrence des réseaux de bus prévue avant le 1^{er} janvier 2025 par la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (« ORTF »). La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités en a modifié les modalités⁵.

Le projet a ainsi été réactivé, sous l'égide d'Île-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice des mobilités. Le projet de centre de bus comprend des installations de remisage, de maintenance, et de rechargement rapide ou lent des bus en GNV, comme le montrent les éléments relatifs à l'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) adressés par la RATP en cours d'examen du dossier.

Cette opération, financée par IDFM et réalisée pour son compte en délégation de maîtrise d'ouvrage par la RATP, s'inscrit dans le programme « Bus 2025 », qui a pour objectif la transition du gazole vers l'électrique ou le GNV⁶ de la motorisation de la totalité du parc de bus et des centres de bus jusqu'à présent exploités par la RATP. La création de ce nouveau centre a également pour objectif d'accompagner le développement de l'offre dans le secteur nord de l'Île-de-France, de permettre le déploiement de bus articulés en renforcement du parc de bus standard et de soulager le centre de

³ Les rapporteurs ont pu constater sur place que deux parcelles cédées par l'aménageur restaient à bâtir. L'une concerne le centre de bus. Sur la seconde, un permis de construire est en cours d'instruction.

⁴ Un bilan de réalisation de la Zac devra figurer au dossier pour évaluer l'atteinte de ses objectifs.

⁵ Une proposition de loi en cours d'examen au parlement en octobre 2023 prévoit que l'entrée en vigueur des nouvelles délégations de service public, à l'issue des appels d'offre en cours, puisse s'étendre jusqu'au 31 décembre 2026.

⁶ <https://www.ratp.fr/groupe-ratp/newsroom/bus/bus-2025-lambitieux-plan-de-la-ratp-pour-convertir-100-des-centres-bus-a>. Il a été indiqué aux rapporteurs que Villiers-le-Bel est le seul nouveau centre sur le périmètre historique de la RATP.

bus de Saint-Denis⁷ situé à 8 km au sud de Villiers-le-Bel. Ce centre desservira l'un des lots géographiques de lignes de bus (n°39 Pays de France) ayant fait l'objet d'un appel à concurrence par IDFM en 2022, non encore attribué. Le centre de bus édifié par la RATP sera remis en pleine propriété à IDFM et exploité par le lauréat du lot de bus concerné. Le dossier ne présente pas non plus le programme général de réorganisation des centres de bus, d'allotissement du réseau de bus, ni son état d'avancement. Il n'a pas fait l'objet d'un avis de l'Ae.

Le dossier mentionne que l'opération « a été repris[e] en 2019 » mais n'évoque pas les raisons de son interruption expliquées ci-dessus⁸.

L'Ae recommande de préciser le contexte dans lequel s'inscrit l'opération du centre de bus, en présentant le programme « Bus 2025 », conduit par la RATP sous l'égide d'Île-de-France Mobilités, et d'exposer les raisons de l'interruption de l'opération pendant plus de 10 ans.

1.2 Présentation de l'opération et des aménagements projetés

L'aménagement est organisé en trois ensembles fonctionnels : administration, exploitation et maintenance. Il est composé de locaux administratifs, d'ateliers de maintenance, d'aires de stationnement et de rechargement pour les bus, d'un parking en sous-sol pour les employés et d'un garage pour les cycles. La description du projet ne précise pas chacune des surfaces fonctionnelles de l'aménagement. Celle du terrain d'assiette est d'environ 1,7 ha. Au total, 70 bus de format standard et 40 articulés fonctionnant tous au GNV seront remisés et entretenus sur le centre de bus de Villiers-le-Bel.

Le site sera clôturé et gardienné⁹. Les eaux de ruissellement seront stockées dans des bassins enterrés équipés de séparateurs à hydrocarbures. Des emplacements pour le rechargement (lent ou rapide) de longue et de courte durée sont prévus. Une réserve de gaz sera présente sur le site. Des travaux pour l'alimentation en gaz de la parcelle sont prévus au préalable.

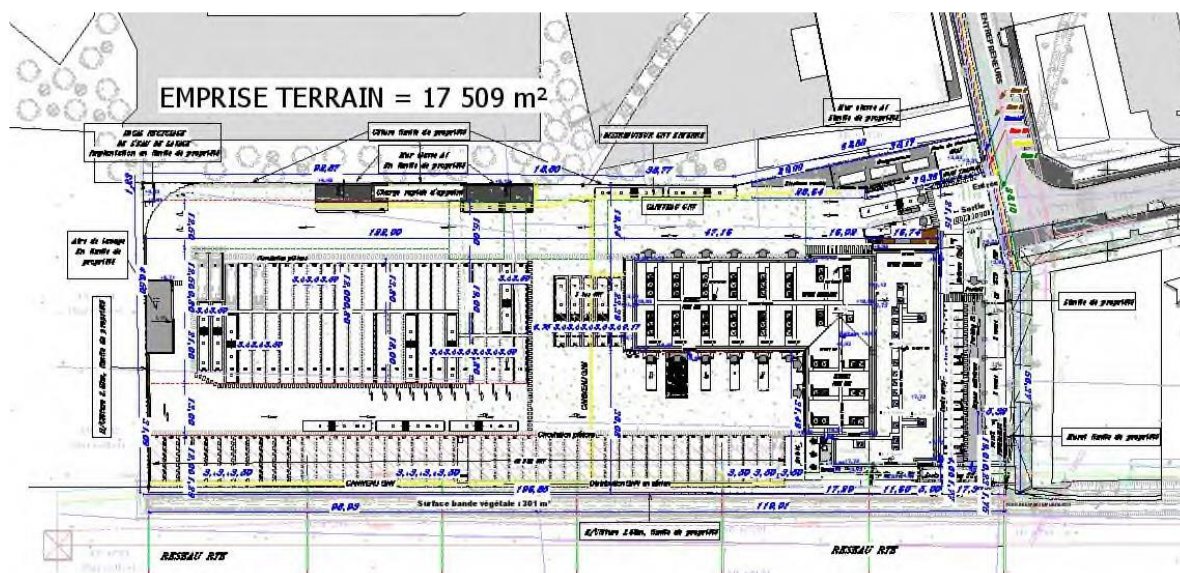


Figure 3. : Présentation de l'opération (source : dossier)

⁷ Le dossier ne formalise pas clairement les objectifs de l'opération.

⁸ Interrogé lors de la visite, le maître d'ouvrage a indiqué que l'interruption était due aux incertitudes sur le rôle de la RATP dans le contexte de l'ouverture à la concurrence des services bus en Ile-de-France, ainsi qu'aux processus de décision d'Ile de France Mobilités en lien avec la RATP exploitant sur les scénarios de transition énergétique à retenir.

⁹ Interrogé lors de la visite, le maître d'ouvrage a indiqué que le gardien de nuit disposerait des habilitations nécessaires pour que les opérations de remplissage de GNV soient menées sans opérateur.

Le coût total du projet n'est pas précisé dans le dossier. Les rapporteurs ont été informés oralement que son ordre de grandeur était d'environ 20 millions d'euros et que la durée des travaux était estimée à 18 mois.

L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant le coût des différentes composantes de l'opération, y compris des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation ainsi que son calendrier.

1.3 Procédures relatives au projet

L'opération du centre de bus portée par la RATP a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas dans le cadre de sa demande de permis de construire. La RATP étant un établissement public sous tutelle du ministre de l'environnement, l'autorité compétente est l'Ae. L'aménageur de la Zac est Grand Paris Aménagement (GPA). Pour autant, le dossier ne mentionne pas GPA comme maître d'ouvrage de l'étude « actualisée », ni Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage de l'opération, l'étude ayant été réalisée sous la maîtrise d'ouvrage déléguée de la RATP.

L'opération étant une composante de la Zac des Tissonvilliers III, l'actualisation de l'étude d'impact initiale de la Zac, réalisée en 2006 sans avoir fait l'objet d'un avis d'Ae, a été requise.

Une concertation sous forme de participation du public par voie électronique sera organisée en fin d'année 2023 ou début d'année 2024.

L'opération de centre de bus est soumise à déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement¹⁰. Des éléments relatifs à cette déclaration ont été transmis en cours d'examen¹¹ (cf. 2.4.5 risques technologiques).

Le dossier déclaratif au titre de la législation sur l'eau comporte un chapitre dédié à l'analyse des incidences Natura 2000¹² conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement, le site le plus proche étant situé à 4 km du projet.

1.4 Périmètre du projet

Le dossier présenté a été intitulé « *Actualisation de l'étude d'impact de la Zac des Tissonvilliers pour le projet de centre de bus [...]* ». L'état initial n'est pas une reprise de l'état initial sur le périmètre de la Zac. Il porte uniquement sur le périmètre de l'opération du centre de bus. Les incidences (théoriques) et les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) présentées dans l'étude initiale sont rappelées succinctement dans un tableau mais n'ont pas été mises en regard des impacts (réels) à l'échelle de la Zac, ce qui ne permet pas d'évaluer la suffisance des mesures ERC prévues à l'époque (il y a près de 20 ans) pour une Zac presque achevée. La production d'un bilan du suivi de l'efficacité des mesures mises en œuvre pour éviter, réduire et si besoin compenser

¹⁰ Avec demande de dérogation pour l'absence de dispositif « homme mort » de détection des personnes isolées et déclenchement d'alarme en cas de chute, perte de connaissance ou accident grave

¹¹ Le maître d'ouvrage a indiqué lors de l'envoi de ces pièces de n'en tenir compte qu'à la condition que cela ne repousse pas le délai d'examen par l'Ae.

¹² Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats faune flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

les incidences de la Zac depuis le début de sa réalisation aurait utilement complété le dossier fourni. Le dossier indique que les impacts du centre de bus sont traités globalement dans la démarche ERC de l'étude d'impact initiale, ce qui est insuffisamment justifié, le dossier ne comportant pas l'étude d'impact initiale.

Hormis pour le chapitre acoustique qui a abordé la question de l'exploitation du centre mais dont le rendu pose plusieurs questions (cf. bruit), le dossier limite le périmètre d'étude à la réalisation des infrastructures (création du centre de bus) alors que l'exploitation de celui-ci fait partie de l'opération. La circulation des nouveaux bus sur les lignes peut être source d'incidences (bruit, émission de polluants de l'air, émission de gaz à effet de serre...) et leurs mises en ligne affecter des populations supplémentaires (nouveau tracé de mise en ligne). Ces évaluations sont pour la plupart manquantes, ou insuffisantes.

Les évolutions fonctionnelles du centre de Saint-Denis consécutives à l'opération de Villiers-le-Bel ne sont pas présentées.

L'Ae recommande d'explicitier les mesures ERC liées au centre de bus, y compris celles réalisées à l'échelle du projet de Zac ainsi que le bilan de suivi de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. L'Ae recommande en outre d'élargir l'analyse des incidences de la circulation des bus au moins sur les zones proches les plus impactées.

1.5 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la santé humaine, du fait de la circulation routière et des nuisances associées (qualité de l'air et bruit) et des risques technologiques liés à l'exploitation de gaz,
- les émissions de gaz à effet de serre,
- le paysage et la biodiversité, en particulier vis-à-vis de la coulée verte mitoyenne du site.

2. Analyse de l'étude d'impact

Après abandon du projet autoroutier de l'A16, ses emprises ont été inscrites au schéma directeur d'Île-de-France (Sdrif) de 2013 en continuité verte : espace de respiration, liaison agricole et forestière, et liaison verte. Le projet de Sdrif écologique arrêté en juillet 2023 sanctuarise également cette liaison. La Zac et l'opération de création du centre de bus se trouvent immédiatement à l'ouest de cette continuité verte.

2.1 Scénario de référence, scénario de projet et contenu de l'étude d'impact

L'analyse de l'évolution des milieux avec et sans projet (scénario de référence) est fondée sur une définition erronée du projet, qui est la Zac, l'opération du centre de bus étant une composante du projet d'ensemble formé par la Zac, comme l'Ae l'a indiqué dans sa décision prise au cas par cas (cf. 1.4 procédures) et non l'opération de centre de bus prise en compte dans le dossier.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier indique que l'implantation du centre de bus n'a pas fait l'objet d'une recherche d'autres localisations possibles car le maître d'ouvrage avait acquis « *les parcelles d'implantation du centre de bus GNV dès 2009* ». Pour autant, il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que des réflexions avaient été engagées pour l'agrandissement du centre de bus de Saint-Denis, avant que la technologie au GNV ne soit finalement retenue, ainsi que le renforcement de la flotte de bus standard par des bus articulés, que le centre de Saint-Denis ne serait pas en mesure d'accueillir compte tenu de sa configuration physique.

L'Ae recommande de présenter les variantes étudiées au regard des sources d'énergie envisagées ainsi que de la géographie des lignes à desservir et des capacités de remisage nécessaires.

2.3 État initial

L'état initial est réalisé sur le périmètre de l'opération sans que ne soient indiquées d'éventuelles évolutions par rapport à celui de l'étude initiale.

2.3.1 Eaux

La zone d'étude est concernée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie 2022-2027, approuvé le 6 avril 2022 et par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Croult-Enghien-Vieille Mer, approuvé par arrêté préfectoral le 28 janvier 2020.

L'opération se trouve au droit de la masse d'eau souterraine « Eocène du Valois » qui est en bon état quantitatif et chimique. Il n'y a pas de captage d'eau potable dans la zone d'étude, ni de cours d'eau. La rivière Petit Rosne et le lac de Sarcelles sont situés à 1,5 km au sud-ouest (une carte pourrait l'illustrer).

2.3.2 Paysage

Villiers-le-Bel est située entre l'agglomération francilienne au sud et les espaces ruraux de la Plaine de France au nord, à l'interface entre la ville et la campagne. Le paysage est très contrasté. Le dossier indique que, « *à l'échelle de la zone d'étude, celle-ci se trouve dans une plaine urbanisée qui devra constituer le front urbain de la zone en limite de la zone de coupure urbaine à conserver* » et que, de ce fait, « *le paysage n'est pas un enjeu pour le site d'étude* ». L'Ae considère au contraire que le paysage d'une Zac, située en frange urbaine le long d'une coulée verte qui prend place sous des lignes électriques haute et très haute tensions (et au-dessus d'un gazoduc), est un enjeu à prendre en compte. Le dossier devra rappeler le niveau d'enjeu de l'étude d'impact initiale.

L'Ae recommande de reconsidérer l'enjeu du paysage à l'échelle de la Zac et de l'opération.

2.3.3 Milieux naturels

Le site de l'opération est situé à 4 km du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis n° FR112023. Aucune zone d'inventaire écologique ne coupe la zone d'étude élargie.

Le site est composé de cinq habitats naturels : bande enherbée, friches arbustives, ronciers, haie arborée et monoculture (maïs). Les espèces végétales sont communes et non protégées. Quatre

espèces exotiques envahissantes ont été répertoriées. Aucune zone humide n'a été déterminée. Sont présents le Lapin de garenne et plusieurs espèces d'oiseaux des milieux ouverts dont 19 espèces protégées parmi lesquelles plusieurs d'enjeu fort ou modéré : Chardonneret élégant, protégé et quasi-menacé en Île-de-France, Hypolaïs polyglotte, protégé et vulnérable en Île-de-France, Linotte mélodieuse, protégée et vulnérable en Île-de-France, Faucon crécerelle, protégé et quasi-menacé en Île-de-France, Alouette des champs, protégée et vulnérable en Île-de-France. L'état initial ne présente pas leur statut de protection. Plusieurs des espèces d'oiseaux recensées sont potentiellement nicheuses dans les arbustes et fourrés, mais le dossier ne le met pas en avant, ni si elles le sont sur le site.

Le site est également un territoire de chasse de la Pipistrelle commune, espèce protégée.

Le site ne se situe pas sur un corridor de la trame verte ou bleue (schéma régional de cohérence écologique adopté le 21 octobre 2013) mais il s'inscrit dans une coulée verte en marge de l'urbanisation, identifiée, selon le dossier, par la trame verte et bleue de Plaine de France comme un noyau de biodiversité primaire à très fort potentiel d'accueil. L'exploitation agricole y est permise sous les lignes électriques et au-dessus des gazoducs. Le dossier précise que l'opération « *s'additionne par ailleurs à plusieurs autres projets grignotant déjà la coulée verte de Villiers-le-Bel* » (sans les mentionner) et considère que les continuités écologiques constituent un enjeu fort.

Lors de la visite, un bidonville récemment installé s'étendait sur la partie non agricole des terrains.

L'Ae recommande de préciser si les espèces d'oiseaux rencontrées sont nicheuses sur le site.

2.3.4 Pollution des sols et déchets

La zone d'étude s'étend sur des terrains argileux sensibles à une pollution de surface, et peu perméables. Les bases de données Basias et Basol¹³ ne recensent pas d'installations à moins d'un km.

Une étude de sol réalisée en 2009 a mis en évidence la présence d'hydrocarbures totaux, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), de composés organo-halogénés volatils (COHV) et de mercure à l'état de traces pouvant provenir d'épandages agricoles. Les concentrations relevées sont très faibles et aucun impact significatif n'a été mis en évidence. L'étude de sol conclut que le site ne présente pas de risque pour les futurs occupants et les milieux.

2.3.5 Risques naturels et risques technologiques

Inondations

L'aire d'étude n'est pas soumise aux inondations par cours d'eau. Elle est située dans un secteur soumis, selon le PLU de Villiers-le-Bel, à un aléa d'inondation par remontée de nappe. Mais le dossier, sans aucune explication, indique que « *le risque lié aux inondations par remontée de nappe est donc modéré* ».

L'Ae recommande de reconsidérer le niveau d'enjeu du risque d'inondation.

¹³ Géorisque rassemble les données de Basias : base de données des anciens sites industriels et activités de services et Basol : base des sols pollués

Risque d'effondrement

La commune est couverte par un document valant plan de prévention des risques naturels (PPRn) de mouvements de terrain approuvé le 9 octobre 1989 au titre de l'article R. 111-3 du code de l'urbanisme. L'opération est située dans un secteur d'exposition à l'effondrement du fait du risque de dissolution du gypse en sous-sol et de la présence d'anciennes carrières d'exploitation. La carte des périmètres du plan, établie par l'inspection générale des carrières de Versailles, est jointe au dossier. La parcelle est située en dehors du périmètre du risque de mouvement de terrain. Le schéma départemental de prévention des risques naturels du Val d'Oise n'est pas mentionné.

Risques technologiques

Le site se situe à proximité immédiate de lignes haute et très haute tension, et de gazoducs enterrés, suivant tous deux la coulée verte et agricole adjacente, et donnant lieu à des servitudes d'urbanisme. Le terrain est concerné par les deux types de servitudes.

2.3.6 Déplacements

Le site est desservi par une voirie créée dans le cadre de la Zac. Le dossier détaille peu le diagnostic des déplacements. Il mentionne le trafic très élevé des RD316 à l'ouest, RD10 et RD370 au nord, cette dernière accueillant un trafic très important de bus, notamment des lignes 268 et 270 devant être rattachées au nouveau centre.

Les contraintes de circulation et de mise en ligne à vide des bus depuis le centre de Saint-Denis ne sont pas explicitées.

Le dossier indique que les transports ne présentent pas d'enjeu. Le dossier ne présente pas de diagnostic sur le fonctionnement des lignes de bus concernées par le projet de nouveau centre, sur les contraintes liées à leurs mises en ligne, ni sur les besoins capacitaires de ces lignes.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par un diagnostic de fonctionnement des lignes de bus concernées par le projet de nouveau centre dans le contexte défini par Île-de-France Mobilités de l'allotissement des lignes pour ouverture à la concurrence.

2.3.7 Gaz à effet de serre et consommations énergétiques

Le dossier n'identifie aucun enjeu sur le climat, les gaz à effet de serre et les consommations énergétiques. Il n'établit pas de lien avec la situation actuelle des lignes et la motorisation du parc de bus, qui motive le projet de nouveau centre.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par un diagnostic des émissions et consommations énergétiques actuelles du parc de bus concerné par le projet de nouveau centre.

2.3.8 Bruit

Le site de l'opération est soumis au bruit des infrastructures routières et au bruit aérien (trajectoires aériennes de l'aéroport de Roissy, zone C du plan d'exposition au bruit¹⁴). La route RD10 est une

¹⁴ Zone C : zone de bruit modéré comprise entre la limite extérieure de la zone B ou indice population (IP)=89 et une limite comprise entre le Lden 57 et 55 et IP entre 84 et 72.

infrastructure de catégorie 3 au sens du classement sonore des infrastructures¹⁵. La RD470 est de catégorie 4. Les cartes de classement des infrastructures, le plan d'exposition au bruit et le plan de gêne sonore sont en adéquation avec les mesures les plus proches effectuées par Bruitparif¹⁶ en 2018 : le dossier classe la zone en ambiance modérée du point de vue du bruit (inférieure à 60 dB(A) toutes sources confondues). Les cartes de bruit ne sont pas assorties de légende et le site du projet n'y est pas dessiné.

Des points noirs du bruit routier sont mentionnés mais les éléments du dossier ne permettent pas de les identifier ni de les localiser. L'avancement du programme pour leur résorption n'est pas précisé.

L'Ae recommande de compléter le dossier par l'identification et la localisation des points noirs du bruit routier et de préciser l'avancement des travaux pour leur résorption.

2.3.9 Vibrations

Le dossier examine le risque pour le bâti, la perception tactile des vibrations et l'audibilité du bruit solidien¹⁷. La circulaire du 23 juillet 1986 encadre le risque bâti induit par les installations classées pour la protection de l'environnement. L'évaluation de l'exposition des individus à des vibrations est définie par une norme. En ce qui concerne l'audibilité du bruit solidien, l'expérience du maître d'ouvrage lui a permis de bâtir un indicateur. Le chapitre devra se conclure par une présentation claire des plafonds ou valeurs limites retenus.

Les secteurs sensibles ont été cartographiés. Ils correspondent à l'ensemble des zones habitées.



Figure 4. : Localisation des zones sensibles (bleu). L'emprise de l'opération a été rajoutée en orange (source : dossier)

L'Ae recommande de présenter clairement les courbes et valeurs maximales retenues pour qualifier l'impact vibratoire.

2.3.10 Air – Santé

Hormis l'ozone (O₃), les polluants mesurés restent dans les objectifs de qualité et respectent les valeurs limites recommandées par l'Organisation mondiale de la santé. En ce qui concerne l'ozone,

¹⁵ Le niveau sonore d'une infrastructure de catégorie 3 est, sur une bande de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure, compris entre 70 et 76 dB(A) de jour et entre 65 et 71 dB(A) de nuit. Catégorie 4 : entre 65 et 70 dB(A) de jour et entre 60 et 65 dB(A) de nuit, largeur de la bande : 30 m de part et d'autre de l'infrastructure. L'article L. 571-10 du code de l'environnement fixe des obligations en matière d'isolation acoustique sur les bâtiments construits à proximité.

¹⁶ <https://www.bruitparif.fr/bruitparif/>

¹⁷ Bruits transmis par vibration de la structure du bâtiment

la valeur cible a été dépassée en 2019 à l'échelle de l'Île-de-France. L'enjeu qualité de l'air est considéré comme faible.

2.4 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.4.1 Eaux

En phase chantier, les travaux sont susceptibles d'engendrer des pollutions des eaux souterraines. Le risque est faible du fait de la couverture imperméable de la nappe. Des mesures de réduction seront mises en œuvre : mise à disposition de kit antipollution sur le chantier et enlèvement immédiat des terres souillées en cas de pollution. Le dossier indique aussi qu'un assainissement provisoire avant le terrassement sera réalisé pour l'évacuation des eaux de chantier et leur traitement dans un dispositif avant rejet. Un plan d'exécution devra compléter cette description théorique.

Le règlement de la Zac prévoit l'usage de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales¹⁸, conformément aux prescriptions du syndicat intercommunal pour l'aménagement hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne. Le projet prévoit des parkings perméables, des toitures végétalisées, une noue d'infiltration et des bassins enterrés de rétention à la parcelle pour limiter le rejet au réseau d'assainissement communal. Malgré l'emploi de techniques alternatives adaptées à l'infiltration sur place, le dossier indique que l'intégralité du site sera imperméabilisée, ce qui est contradictoire avec l'emploi de ces techniques : la noue qui ne sera vraisemblablement pas étanchée d'une géomembrane, fonctionnera en infiltration locale sur sa longueur (210 ml) dans la mesure de ces capacités au-delà desquelles l'eau recueillie sera rejetée dans le réseau communal d'assainissement. Le dossier devra donc préciser le volume des eaux de pluies récupérées sur la parcelle ou rejetées dans le réseau et montrer si ses capacités le permettent.

L'Ae recommande de préciser que le réseau d'assainissement de la Zac est en capacité de recevoir les eaux de la parcelle non infiltrées sur place.

2.4.2 Milieux naturels

Lors des travaux d'aménagement ou préalables du centre de bus, les habitats naturels de la parcelle seront détruits. Des mesures de réduction génériques sont mentionnées dans le dossier : contrôle des risques de pollution, optimisation des emprises chantier, balisage des zones sensibles, mais la faisabilité de telles mesures n'est pas évoquée : les zones sensibles ne sont pas définies, l'emprise chantier semble correspondre à la totalité de la parcelle ; la mise en sécurité du chantier n'est pas précisée (clôtures en limite). Des mesures sont précisées pour la limitation des espèces exotiques envahissantes : bâchage des camions, compostage en site contrôlé, revégétalisation rapide. Les mesures de la Zac sont rappelées, elles reposent sur une végétalisation du site (plantation d'arbres d'alignement, de massifs arborés et de haies libres, création de noues paysagères).

En ce qui concerne l'opération, le dossier précise que les impacts en phase exploitation sont nuls. Il prévoit cependant de « *végétaliser au maximum le centre de bus* ». 2 500 m² de toitures seront

¹⁸ Alternatives à la solution « tout tuyau »

végétalisés, des arbres et arbustes seront plantés en entrée du site (leur nombre devra être précisé), une noue de 210 m de long et 2 m de large sera créée.

Le dossier présente également les opérations de plantation d'arbres et arbustes, prévues en dehors du site du centre bus, sur trois parcelles situées plus au nord, que la RATP s'engage volontairement à réaliser en accord avec la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) propriétaire des emprises, pour un total de 8250 m² environ, afin de créer un cordon végétal sur la frange est de la Zac et du site du projet. La CARPF gèrera ces espaces après plantation.



Figure 5. : Localisation des parcelles à végétaliser par la RATP (A, B, C) au nord de l'opération.
(source : dossier)

Les impacts résiduels sont considérés comme faibles.

L'Ae recommande de mieux justifier la suffisance des mesures de végétalisation visant à assurer un niveau d'impact résiduel négligeable, en précisant notamment le nombre d'arbres à planter.

Les impacts bruts sur la faune sont faibles pour les reptiles, les insectes et les mammifères, modérés pour les chauves-souris et forts pour les oiseaux. Le dossier prévoit des mesures de réduction pour les chauves-souris (adaptation du calendrier, protocole d'abattage des arbres) et pour les oiseaux (adaptation du calendrier), à l'issue desquelles les impacts résiduels sont considérés comme faibles (aucune mesure compensatoire n'est alors proposée). Le dossier ne croise pas les différents calendriers des cycles de vie des espèces pour présenter la période de travaux toutes espèces confondues. Le maître d'ouvrage ne s'engage d'ailleurs pas à la respecter, qualifiant seulement les périodes de travaux hors des temps de reproduction et des stades juvéniles comme « optimales ». Par ailleurs, le dossier ne propose aucune mesure de reconstitution d'habitats favorables aux espèces affectées par l'opération. Le niveau d'impact résiduel qualifié de faible paraît insuffisamment justifié. L'absence de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées n'est pas justifiée.

L'Ae recommande de mieux justifier le niveau d'impact résiduel faible pour les oiseaux et les chauves-souris et à défaut de mettre en œuvre des mesures compensatoires pour ces espèces.

En ce qui concerne les sites Natura 2000, le dossier conclut à l'absence d'impact sur le site le plus proche au motif que le périmètre des impacts de l'opération est distant de celui du site. La conclusion est vraisemblablement exacte même si l'étude n'a été menée que de manière superficielle, notamment en ce qui concerne les zones de chasse des chauves-souris.

2.4.3 Paysage

Le dossier présente le travail architectural réalisé sur le bâtiment des ateliers et bureaux. La végétalisation des toitures est un élément favorisant son intégration paysagère (non vues sur la figure n° 6).



Figure 6. : Présentation de l'opération (source : dossier)

Les mesures de végétalisation compensatoires précitées viendront compléter l'intégration paysagère du front urbain de l'est de la Zac.

2.4.4 Pollution des sols et déchets

Le risque de pollution des sols en phase chantier est estimé faible et réduit par un cahier des charges imposé aux entreprises, avec la rédaction d'un schéma d'organisation de la gestion et de l'élimination des déchets. L'impact résiduel est estimé négligeable.

En phase d'exploitation, le risque de pollution des sols n'est pas évalué en tant que tel, le dossier pourrait utilement renvoyer au risque de pollution des eaux.

2.4.5 Risques naturels et risques technologiques

Inondations

Le dossier prévoit que l'entreprise titulaire des travaux mette en place un suivi météorologique pour identifier les périodes à risque d'inondation, que le chantier soit arrêté en cas d'inondation, que les équipements et produits à risque soient évacués ou surélevés et qu'un plan de secours soit établi entre l'entreprise et le service départemental d'incendie et de secours.

Risques technologiques

La proximité du site avec les gazoducs situés sous la coulée verte (à moins de 50 m) conduit à évaluer un risque de modéré à fort en phase chantier, résidant principalement en la détérioration des canalisations par les engins de travaux publics, par atteinte directe ou déstabilisation des sols, pouvant provoquer une explosion, un incendie ou une pollution des sols. Le dossier précise que toutes les mesures seront étudiées et prises, en lien en tant que de besoin avec GRT Gaz, pour que le risque résiduel soit négligeable.

L'étude d'impact évoque très peu les risques liés à la station de rechargement en GNV, soumise à déclaration avec contrôle périodique au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), le débit de compression du gaz en sortie de système, 1 950 m³/h, étant inférieur au seuil d'autorisation de 2 000 m³/h¹⁹. Ont été transmis en cours d'examen un « *audit de conformité ICPE et une demande de dérogation pour une déclaration ICPE* ». Si les installations soumises à déclaration présentent par définition des risques réduits et maîtrisables par des dispositions standard, la présentation des éléments sur la prévention de ces risques, proportionnés aux enjeux, est indispensable et à intégrer au dossier d'étude d'impact.

Deux dérogations sont sollicitées, afin d'une part de permettre le remplissage sans maintien de l'action sur le dispositif pendant les minutes de charge rapide ainsi que durant la charge lente²⁰ (pas de dispositif « d'homme mort »), et d'autre part de déroger aux distances d'éloignement des limites de la voie publique et des limites de l'établissement. Une évaluation des risques est jointe à la demande de dérogation. Elle devra prendre en compte les effets du changement climatiques possiblement concomitants (fortes chaleurs, fortes pluies).

L'Ae recommande d'intégrer de manière proportionnée dans l'étude d'impact les conséquences du classement de l'opération comme ICPE soumise à déclaration, et les mesures prises pour en réduire les risques.

2.4.6 Déplacements

En phase de chantier, celui-ci étant de petite ampleur, le dossier estime que la légère densification du trafic de poids lourds n'aura qu'un impact faible.

¹⁹ Rubrique 1413-1.b : Gaz naturel ou biogaz, sous pression (installations de remplissage de réservoirs alimentant des moteurs, ou autres appareils, de véhicules ou engins de transport fonctionnant au gaz naturel ou biogaz et comportant des organes de sécurité). Soumis à l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées

²⁰ Il a été indiqué lors de la visite que cette dérogation était classiquement accordée pour les centre bus.

En phase d'exploitation, bien que le projet prévoie une augmentation du nombre de bus, son impact brut est estimé négligeable. Cette appréciation n'est fondée sur aucune représentation et quantification des circulations de bus issues ou à destination du nouveau centre vers les différentes lignes qu'il desservira, qui ne sont que très sommairement explicitées dans la partie de l'étude concernant le bruit, sans cartographie complète et lisible des différentes lignes de bus desservies par le centre.

Quelques éléments ont été transmis en cours d'instruction sur la réduction, qui paraît très sensible, des circulations de bus à vide (« haut le pied ») que le déplacement du remisage des bus économisera.

L'Ae recommande de documenter et quantifier dans l'étude d'impact l'évolution de la circulation des bus, en particulier à vide, avant et après le projet, d'en expliciter les impacts locaux sur la voirie de la Zac, et les impacts globaux quant aux émissions de gaz à effet de serre, consommations énergétiques et nuisances sonores.

2.4.7 Gaz à effet de serre et consommations énergétiques

Le dossier indique que pour la phase travaux, le stade d'avancement des études de conception ne permet pas la réalisation d'un bilan fiable des émissions de gaz à effet de serre, qui sera réalisé en phase d'avant-projet.

Pour la phase exploitation, le dossier mentionne seulement que « *le projet est susceptible de générer une légère évolution des émissions de gaz à effet de serre en phase d'exploitation en lien avec une amélioration de la fluidité du trafic permise par le renouvellement du matériel roulant. Cette évolution n'est cependant pas significative.* », ce qui paraît très insuffisant au regard des recommandations formulées par le *Guide méthodologique – Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact* de février 2022²¹.

Il n'apporte aucun élément sur les gains escomptés de la transition énergétique des motorisations, qui est le fondement même du plan « Bus 2025 », le biogaz étant moins émetteur de CO₂ et d'une meilleure efficacité énergétique que le diesel, ni sur l'optimisation des circulations escomptée par la création du nouveau centre (réduction des marches à vide).

Le dossier évoque alternativement l'utilisation de GNV et de bioGNV, dont les bilans d'émissions de gaz à effet de serre sont différents, sans préciser quelles seraient les modalités d'approvisionnement en bioGNV prévues.

Enfin, alors que le méthane (CH₄) est un gaz à effet de serre beaucoup plus puissant que le CO₂, le dossier ne précise pas quelles mesures seront prises pour limiter au minimum les fuites de l'installation.

L'Ae recommande de compléter l'étude par un bilan complet des gains d'émissions de gaz à effet de serre, et des gains de consommation énergétiques attendus du remplacement du parc de bus par des bus disposant de la nouvelle motorisation et de la création du nouveau centre.

²¹https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

2.4.8 Bruit

L'opération est soumise à la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement et au bruit de voisinage. Pour les bruits induits par les modifications des lignes de bus (n° 268, 269, 270, 368 et 370, modifications non décrites et non localisées dans le dossier), la réglementation des modifications des infrastructures s'applique. Si ces réglementations y sont bien mentionnées, le dossier n'expose pas clairement quels sont les seuils réglementaires qui s'appliquent à l'opération : les seuils d'urgence présentés dépendent d'un code couleur (rouge, jaune, bleu) qui n'est pas défini. Il n'est pas précisé lequel s'applique dans le cas d'espèce.

Plusieurs données figurant au dossier sont difficilement exploitables du fait de manque de précision. Le plan des récepteurs A à H n'est pas légendé alors qu'il fait apparaître des bandes sonores de rouge à vert. Le nom des rues n'y est pas indiqué ce qui rend difficile la localisation des récepteurs. Le tableau de valeurs décline les niveaux de bruit pour chaque récepteur par bande d'octave mais la carte des bruits en limite de propriété, qui semble découler de ce tableau, présente des valeurs qui n'y figurent pas. Le dossier indique que ces niveaux de bruit sont dus au fonctionnement des sources sonores mais ne précise pas les sources retenues pour ce calcul. Le dossier devra préciser que ces niveaux correspondent bien à la situation la plus critique à savoir le fonctionnement de deux compresseurs simultanément, de la machine à laver et du chargement du plus grand nombre de bus possibles permis par l'installation.

Malgré ces imprécisions, le dossier met en évidence plusieurs dépassements des seuils d'urgence réglementaire.

Le dossier prévoit au titre des mesures de réduction l'enclottement de la station de compression ou l'installation d'une cabine acoustique. Interrogé lors de la visite, le maître d'ouvrage a indiqué que seul deux compresseurs fonctionneraient simultanément (le troisième servant de secours), qu'ils seront positionnés dans une cabine acoustique et qu'un mur d'enceinte présentera également des caractéristiques d'isolation acoustique (en plus de ses fonctions coupe-feu). Ces équipements devront être confirmés dans le dossier et modélisés pour montrer leur effet d'atténuation et la conformité à la réglementation.

En ce qui concerne le bruit induit sur les trajets de lignes modifiées, comme indiqué précédemment, le dossier ne localise pas les voiries affectées par une augmentation de trafic. Le dossier mentionne trois types de bus standard et trois types de bus articulés qui pourront être mis en service sur les lignes (l'appel d'offre pour leur exploitation est en cours) et présente les niveaux sonores sur site d'essai pour chacun. Ce chapitre souffre d'imprécisions ce qui rend peu crédibles ses conclusions. En effet, les cartes des itinéraires projetés des lignes ne paraissent pas être des données fiables provenant du maître d'ouvrage²². Elles présentent aussi des incohérences : la ligne 269 est mentionnée dans les deux nouveaux itinéraires de mise en ligne des bus (itinéraire des lignes 269 et 368 et itinéraire des lignes 268, 269, 270 et 370) ce qui doit être expliqué. Le dossier présente des tableaux dans lesquels figure une valeur de bruit par ligne (avant et après opération) mais n'explique pas comment tout un circuit routier circulé par plusieurs bus sur la période 6h-22h (idem 22h-6h) peut être caractérisé par une seule valeur de bruit (par exemple, pour la ligne 268, le niveau sonore de la flotte est de 78 dB(A) et le niveau de bruit de la ligne 268 est de 53 dB(A), sans que soient définis ces niveaux). Le tableau montre des atténuations du niveau de bruit avec l'utilisation

²² Capture d'écran de calcul d'itinéraires sur Google maps

de la nouvelle flotte (sans pour autant préciser quel matériel des trois présentés a été retenu comme hypothèse pour les calculs), ce qui ne paraît pas crédible le long des voiries nouvellement empruntées consécutivement au déplacement du centre de remisage au profit de celui nouvellement créée à Villiers-le-Bel). Le dossier conclut que « *du fait du contexte environnemental actuel, la modification du plan de ligne des bus liée à la création du centre de bus n'a pas d'impact acoustique significatif ($< 0,5 \text{ dB(A)}$) sur la commune* ». Cette conclusion n'est pas conforme aux résultats présentés dans les tableaux qui eux-mêmes ne sont pas expliqués.

L'Ae recommande de clarifier les seuils réglementaires de bruit qui s'appliquent à l'opération, de préciser les hypothèses retenues dans les modélisations (sources de bruit), de confirmer la mise en place des compresseurs dans un caisson acoustique et la réalisation d'un muret anti-bruit et de clarifier la conclusion quant à l'absence d'impact significatif consécutif à l'exploitation de la nouvelle flotte de bus.

2.4.9 Vibrations

Le dossier présente l'impact vibratoire pour chaque élément fonctionnel du centre de bus : borne de charge rapide (en bleu sur la figure n° 7), station de charge lente (marron), transformateur (gris), activité de maintenance (orange), circulation des bus sur la plateforme (vert), station de compression (jaune) au regard du risque bâti, de la perception tactile et du bruit solidien.

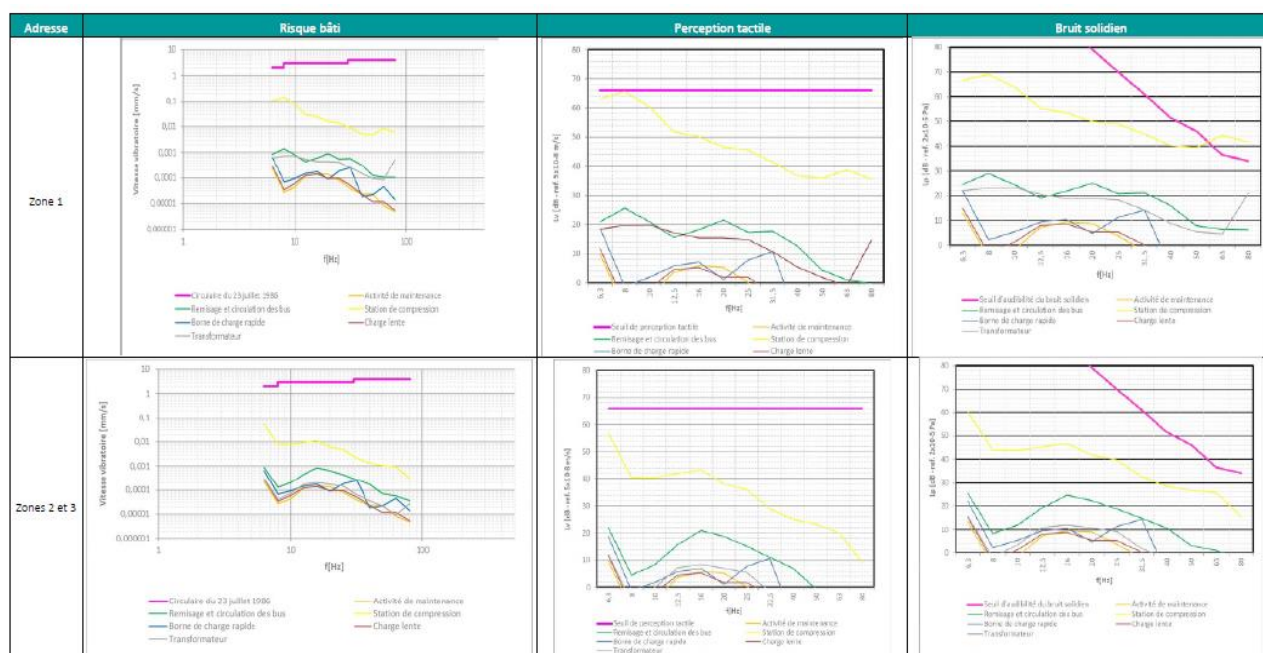


Figure 7. Impact vibratoire du centre de bus. En rose, la limite selon la circulaire de 1986 (risque bâti), le seuil de perception tactile, et le seuil d'audibilité du bruit solidien (source : dossier)

Les méthodes employées pour déterminer les niveaux vibratoires du centre de bus ne sont pas exposées. Le dossier conclut qu'il ne génèrera pas de vitesses vibratoires susceptibles de mettre en danger la stabilité des bâtiments et qu'elles restent en deçà des seuils de perception tactile. Il met en évidence un dépassement du seuil de perception du bruit solidien par la station de compression. Le dossier ne définit pas les hypothèses retenues pour caractériser la station de compression dans cette étude (fonctionnement possible de deux compresseurs simultanément). Il ne présente pas de mesures pour diminuer la perception de la station de compression. Le dossier devra présenter les mêmes analyses sans et avec la mise en place des protections prévues (mise en place de la station

de compression dans un caisson et la réalisation d'un muret de protection évoqués dans le dossier mais non complètement actés pour leur réalisation selon les informations recueillies lors de la visite) pour vérifier leur efficacité en termes de limitation des vibrations.

Comme les courbes le montrent, l'étude ne prend pas en compte un fonctionnement simultané des équipements du centre de bus, ce qui ne permet pas de s'assurer que lors d'un fonctionnement normal, les seuils ne seront pas dépassés.

L'Ae recommande de confirmer la réalisation de mesures de réduction sur la station de compression (caisson et muret), montrer leur efficacité en termes de réduction des vibrations et présenter les impacts vibratoires dans la situation de fonctionnement de l'ensemble des équipements du centre de bus.

2.4.10 Air – Santé

Le dossier rappelle de manière générique les réglementations européennes applicables, Cooperate Average Fuel Economy (Cafe) pour les émissions de CO₂ (ce rappel aurait pu être placé dans la partie consacrée aux gaz à effet de serre) et Euro 7 pour les émissions de polluants et particules fines, qui vont conduire à une diminution des polluants. Il ne quantifie cependant pas les effets de l'application de ces normes, qui ont conduit au plan « Bus 2025 » et n'évalue pas les gains en émissions de polluants qui seront spécifiquement issus de la réorganisation des circulations de bus et de la réduction de leurs distances de circulation à vide.

L'Ae recommande de compléter l'étude par un bilan complet des gains escomptés en émissions de polluants de l'air issus du remplacement du parc de bus par des bus disposant de la nouvelle motorisation et de la création du nouveau centre.

2.5 Compatibilité avec les documents d'urbanisme et articulation avec les plans et schémas

Lors de sa création, la Zac s'inscrivait en compatibilité avec le Sdrif de 1994 qui classait le secteur en zone urbanisable et prévoyait la réalisation de l'autoroute A16 en bordure est du site.

Après l'inscription au SDRIF de 2013 des emprises de l'A16 abandonnée en continuité verte, le projet de SDRIF écologique arrêté en juillet 2023 sanctuarise également cette coulée.

Le Scot Roissy Pays de France approuvé en 2019 et le PLU de Villiers-le-Bel révisé en 2022 s'inscrivent dans la continuité de ces dispositions.

Le site du projet de centre de bus s'inscrit en zone UX au PLU, qui permet l'installation d'activités, en excluant les ICPE soumises à autorisation, mais pas celles soumises à déclaration, ce qui est le cas du projet.

2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Aucune mesure de suivi n'est prévue. Ce chapitre devra être complété pour s'assurer, à pas de temps régulier, de l'effectivité des mesures compensatoires et sinon de les revoir (cf. 2.4 analyse des incidences).

L'Ae recommande de compléter le dossier par des mesures de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et bien illustré mais présente les mêmes défauts et lacunes que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.