MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

CERFA
N° 14734 * 04

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

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

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

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

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

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

Date de réception : __ __/__ __/__ __ __ __

Dossier complet le : __ __/__ __/__ __ __ __

N° d'enregistrement : _____

1 Intitulé du projet

PROJET DE REAMENAGEMENT ET DE CONVERSION ELECTRIQUE DU CENTRE OPERATIONNEL BUS (COB) 4 - 10 rue Gustave Eiffel 91420 MORANGIS

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination: RATP CAP ILE-DE-FRANCE

Raison sociale: RATP Cap Ile de France

N° SIRET: 84469589000013

Type de société (SA, SCI...): Societes

Représentant de la personne morale : ☐ Madame ☑ Monsieur

Nom: LETY

Prénom(s): Xavier

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

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs., 41B	

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

☐ Oui ☑ Non

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

☑ Oui ☐ Non

4 Caractéristiques générales du projet

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

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

Le projet de conversion du Centre Operationnel Bus (COB) a l'electrique, qui integrera l'ajout de 8 places de remisage supplementaires par rapport a l'existant ainsi que l'implantation de bornes de 80 kW (41 bornes doubles de 2x 80kW, 3 bornes simples de 80kW ainsi qu'une borne mobile 80kW a l'exterieur) souhaitees par Ile-de-France Mobilites, necessitera la creation de plusieurs equipements, dont des postes de livraison et des postes de transformation. Compte tenu du nombre de bus qui seront remises dans le futur COB et qui fonctionneront a l'electrique, le site releve de la rubrique 2925 relative aux Installations Classees pour la Protection de l'Environnement (ICPE), sous le regime de la declaration. Le respect de cette reglementation ICPE implique par ailleurs l'installation de plusieurs parois coupe-feu. Les places de stationnement pour vehicules legers qui sont presentes actuellement dans l'ilot central de remisage bus seront deplacees au nord du site, en face du batiment qui abrite les fonctions administratives et de maintenance. L'espace ainsi libere permet de disposer d'une capacite de remisage de 85 bus.

4.2 Objectifs du projet

Ile-de-France Mobilites souhaite une conversion a la technologie electrique a charge lente par le concessionnaire, a hauteur de 85 places de remisage vehicules standards et une place de quarantaine. Le projet prend en compte la mise en oeuvre pour les places de remisage bus de bornes de puissance unitaire de 2x80 kW et 1x80 kW. Le dispositif de ravitaillement en gazole sera maintenu aussi longtemps que des vehicules fonctionnant au diesel seront exploites in situ. Le demontage et la depollution de la station-service sont prevus et chiffres.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Le projet vise a convertir le remisage du COB de Morangis en exploitation a l'electrique pour 85 bus. Ce se deroulera sur un site deja occupe et avec maintien de l'activite. Les travaux comprennent : - Installation de chantier : base-vie, clotures, signalisation, gestion des flux, livraisons et gardiennage. - Preparation du site : deposes et demolitions ponctuelles, deplacement de trois arbres, elagages, decroutage d'enrobe. - Terrassements et fondations : terrassements generaux et localises, puits beton, semelles, longrines et socles pour postes, portiques et equipements. - Depollution ponctuelle des terres presentant des anomalies (metaux, hydrocarbures) et evacuation en filieres adaptees. - Construction des ouvrages : postes HT-BT en beton arme (voiles et planchers CF2h), etancheite, bardages coupe-feu et serrureries. - VRD : reseaux HT-BT, EU-EP, tranchees et fourreaux, cuves enterrees de 300 m3 et 120 m3 (valeurs maximales, mais qui restent a consolider) , refection d'enrobes. Structures metalliques : charpentes support GAB, portiques enrouleurs, potences, auvents et murs coupe-feu. - Equipements electriques : GAB 3 200 A, 2 postes de livraison HTA, 2 postes de transformation 2 x 2 MVA, raccordements et essais. - Bornes de recharge : 41 doubles 2 x 80 kW, 3 simples, 1 mobile, coffrets de derivation, Smart Charging et supervision. - Signaletique : marquage provisoire et definitif, butees, cheminements et flechages. La duree previsionnelle du chantier est de 13 mois, avec phasage adapte a l'exploitation RATP.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

En phase d'exploitation, l'installation permet le remisage et la recharge de 85 bus electriques grace a 86 points de charge de 80 kW. Le fonctionnement repose sur : - Une recharge lente nocturne via bornes simples et doubles, alimentees par 4 gaines a barres et 2 postes de transformation ; - Une telesupervision SCADA pour la gestion des defauts, alarmes, basculements et la securite electrique ; - Un Smart Charging (OCPP) optimisant les appels de puissance et limitant les pics de consommation ; - Des dispositifs incendie : cameras thermiques, SSI dans les postes, clapets et parois coupe-feu, coupures d'urgence ; - La ventilation et climatisation des postes HT-BT pour maintenir les transformateurs en temperature ; - Une gestion des eaux via cuves de retention de 300 m3 et 120 m3 (valeurs maximales, mais qui restent a consolider) pour la defense incendie. Demantelement : La station gazole sera neutralisee lorsque les bus diesel auront disparu (depose de la cuve et depollution). Une attestation de cessation d'activite sera alors etablie et transmise conformement a la reglementation. En fin de vie, les transformateurs, gaines a barres, bornes et structures seront deposes et evacues vers les filieres reglementaires (DEEE, dechets dangereux, ferrailles).

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

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

Permis de construire / Rubrique ICPE 2925-2 (puissance installee > 600 kVA), regime declaration (sur la base de la puissance de charge delivrable cumulee) / Presente demande d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Surface du site concernee 86 points de charge 80 kW Puissance installee Gestion des eaux	(environ 20 000 a 25 000, m²) (41 bornes doubles, 3 bornes simples et 1 borne mobile, unite) (6 880 (non foisonnee), kVA) (2 cuves

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : 4 Voie : Rue Gustave Eiffel

Lieu-dit :

Localité : 4 Rue Gustave Eiffel 91420 Morangis

Code postal : 91420 BP : Cedex :

Coordonées géographiques[1]

Long. : 2°20'8"E Lat. : 48°42'2"N

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

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

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

Communes traversées :

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

Le projet est situe sur la commune de Morangis (91) et releve du Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur. L'emprise du Centre Operationnel Bus se situe en zone urbaine (zone UI), destinee a

ⓘ Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

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

☑ Oui ☐ Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

☐ Oui ☑ Non

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

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

Avant : COB avec environ 77 places de bus a l'exterieur et station service gazole Apres : COB avec 85 places pour bus electriques a l'exterieur avec recharge electrique a la place

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

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☑	Le projet ne se situe pas en ZNIEFF. Les ZNIEFFs les plus proches sont : - ZNIEFF (type 1) Le coteau des vignes, a 3 km a l'est du projet. - ZNIEFF (type 1) Bassin de retenue de Saulx, a 3,7 km a l'ouest du projet. - ZNIEFF (type 2) Vallee de Seine de Saint-Fargeau a Villeneuve-Saint-Georges, a 3,8 km a l'est du projet.
En zone de montagne ?	☐	☑	Le projet ne se situe pas en zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☑	Le projet ne se situe pas en APB. L'arrete de protection de biotope le plus proche est la « Fosse aux Carpes » a Draveil, a environ 14 km du site d'etude.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☑	Le projet ne se situe pas en proximite d'une zone littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☑	Le projet n'est pas inscrit dans un parc national ni reserve naturelle. Le Parc Naturel Regional le plus proche est la « Haute-vallee de Chevreuse », situee a 13 km a l'ouest du projet. La Reserve Naturelle Nationale la plus proche concerne les « Etangs et rigoles d'Yvelines », situee a 24 km au nordouest du projet. La Reserve Naturelle Regionale la plus proche concerne le « Bassin de la Bievre », situee a

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☑	☐	Le departement de l'Essonne est couvert par un PPBE ; sa 4e echeance (2024-2029) concerne principalement les infrastructures de transport. Le site s'inscrit dans un environnement urbanise soumis a ces sources sonores, comme l'illustrent les cartographies de bruit disponibles.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☑	Le projet est implante dans l'emprise d'un site d'activites (centre bus) et n'est pas situe dans le perimetre de protection d'un monument historique, ni dans un site patrimonial remarquable. Un perimetre de protection au titre des Monuments historiques est identifie sur la commune de Chilly-Mazarin, a environ 1 km du site d'etude
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☑	Le projet se situe dans une zone classe C d'enveloppes d'alertes zones humides : Enveloppe en dehors des masques des 2 classes precedentes, pour laquelle soit il manque des informations, soit des donnees indiquent une faible probabilite de presence des zones humides. Le site est impermeabilise depuis plusieurs annees.
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 ?	☐	☑	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☑	☐	Le site est un site d'exploitation existant (remisage bus / station carburant existante). Un diagnostic environnemental/sols a ete realise et met en evidence des anomalies ponctuelles possibles (hydrocarbures/metaux). Les principaux marqueurs observes concernent surtout des metaux, avec un point plus sensible identifie sur une zone
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☑	Le projet n'implique pas de prelevements significatifs dans la ressource en eau. L'operation porte principalement sur des installations electriques et la gestion des eaux pluviales/incidentelles au sein d'un site deja artificialise.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☑	Le projet ne se situe pas dans un perimetre de protection de captage d'eau destinee a la consommation humaine (PPR/PPI). Les dispositions de prevention (retention, gestion des eaux, procedures incident) limitent tout risque pour la ressource.
Dans un site inscrit ?	☐	☑	Le projet n'est pas situe dans un site inscrit. Le plus proche est situe a 3 km, sur la commune de Juvisy-sur-Orge.

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☑	Aucun site Natura 2000 ne se trouve a proximite du site. Le site Natura 2000 le plus proche du projet est le « Massif de Rambouillet et zones humides proches », situe a environ 17 km a l'ouest.
D'un site classé ?	☐	☑	

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

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☑	Le projet ne necessite pas de prelevements d'eau dans le milieu naturel (nappe/cours d'eau). Les besoins ponctuels de chantier (arrosage antipoussieres, nettoyage) seront couverts par le reseau d'eau potable ou apportes, sans captage specifique.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☑	Les terrassements sont localises (reseaux, fondations, cuves) et ne prevoient pas de rabattement de nappe ni de drainage permanent. Aucune modification durable des ecoulements souterrains n'est attendue. En cas de venue d'eau accidentelle, la gestion se fera par pompage ponctuel et evacuation/traitement conforme.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☑	☐	Les travaux genereront des deblais (terrassements, tranchees, fondations) et des materiaux issus de deposes/demolitions. Les excedents seront tries, caracterises si besoin, puis evacues vers des filieres autorisees (ISDI/ ISDND/valorisation). En cas de terres impactees (hydrocarbures/metaux), evacuation en filieres adaptees.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	☑	☐	Des apports seront necessaires (grave, beton, remblais, enrobes) pour les fondations/ socles, postes, refections de voiries et remise en etat. Les materiaux seront sources en carrieres/centrales autorisees, avec optimisation des
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☑	Aucune extraction de ressource naturelle n'est realisee sur site ; les materiaux sont fournis par des filieres externes autorisees.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	☑	☐	Le projet n'augmente pas significativement les besoins en eau potable ni les rejets d'eaux usees (activite inchangee : centre bus). Les besoins ponctuels de chantier restent limites et compatibles avec les reseaux existants. Les eaux sont gerees via les dispositifs existants et les amenagements prevus (reseaux/ouvrages).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☑	☐	Site deja artificialise (depot bus). Les impacts potentiels sont limites et principalement lies aux travaux : nuisances temporaires (bruit, lumiere, circulation), emprises ponctuelles de terrassement, et interventions sur la vegetation (dont deplacement de 3 arbres/elagages). Mesures prevues : balisage, reduction des emprises, gestion des eclairages, phasage, remise en etat et
	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 ?	☐	☑	Le projet n'est pas situe dans un site Natura 2000 ni dans son voisinage immediat. Le site Natura 2000 le plus proche du projet est le « Massif de Rambouillet et zones humides proches », situe a environ 17 km a l'ouest. Compte tenu de cet eloignement, de la nature du projet et de l'absence de continuites ecologiques ou hydrauliques directes entre l'emprise du projet et ce site (absence de connexion fonctionnelle susceptible de vehiculer des
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☑	Le projet est realise dans l'emprise existante du centre bus, sans extension fonciere : pas de consommation d'espaces naturels/agricoles/forestiers.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☑	☐	Installation d'equipements electriques (postes, transformateurs, bornes) et maintien provisoire de la station gazole avant neutralisation. Risques maitrises par conception (protections electriques, parois coupe-feu, coupures d'urgence), procedures d'exploitation et maintenance, SSI et telesupervision.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☑	Le site est en zone d'alea retrait-gonflement des argiles modere, pouvant generer des mouvements du sol. Cela peut affecter localement dalles, voiries, massifs de bornes, locaux techniques et reseaux enterres. Une etude geotechnique a ete realisee pour adapter fondations, plateformes et dispositions constructives. La gestion des eaux sera maitrisee (pas d'infiltration au pied des
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☑	☐	Le projet n'est pas situe dans un contexte identifie comme a fort enjeu sanitaire et ne genere pas d'emissions chroniques majeures en exploitation. Les risques
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☑	☐	En phase exploitation, l'electrification tend a reduire les emissions liees au fonctionnement des bus, mais l'enjeu principal devient la securite des installations de charge.

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	☑	☐	En phase travaux, le projet genere un trafic ponctuel de camions et d'engins (livraisons, evacuation de deblais), d'importance faible a moderee et temporaire, maitrisable par plan de circulation, phasage et horaires ; en phase exploitation, l'activite du depot restant inchangee, l'impact sur les trafics est negligeable.
	Est-il source de bruit ?	☑	☐	Le chantier engendre des bruits lies aux terrassements, compactage, manutentions et livraisons, d'importance moderee mais limitee dans le temps ; en exploitation, les bruitages se limitent aux equipements techniques
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☑	☐	Le projet peut occasionner des nuisances sonores ponctuelles en phase travaux (livraisons, engins, operations bruyantes), d'intensite faible a moderee selon la proximite des recepteurs, et limitees par le respect
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☑	Le projet ne comporte pas de procede generateur d'odeurs ; au plus, des odeurs tres ponctuelles liees aux engins ou a la manipulation de materiaux peuvent apparaitre en chantier, avec un impact faible a
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☑	En exploitation, les installations de recharge electrique ne generent pas d'odeurs, et l'impact olfactif est nul.
	Engendre-t-il des vibrations ?	☑	☐	Les travaux peuvent generer des vibrations ponctuelles liees a l'utilisation d'engins (terrassements, compactage, eventuelles demolitions localisees), d'importance faible et temporaire, maitrisable par le choix des methodes et des
	Est-il concerné par des vibrations ?	☑	☐	Les abords peuvent etre marginalement sensibles aux vibrations de chantier, mais compte tenu d'un site deja anthropise et de travaux localises, l'importance attendue est faible et l'impact limite (adaptation des methodes si
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☑	☐	Le projet peut generer des emissions lumineuses ponctuelles en phase travaux (eclairage de securite/chantier) et maintenir un eclairage d'exploitation des aires techniques, d'importance faible (site deja
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	☑	Les abords peuvent etre concernes par un halo lumineux nocturne, mais l'impact est modere et reduit par des luminaires diriges vers le sol.
Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☑	☐	En phase travaux, des emissions temporaires de poussieres et de gaz d'echappement d'engins sont possibles (importance faible a moderee), avec un impact temporaire reduit par arrosage, nettoyage, limitation des vitesses et bachage ; en exploitation, les rejets atmospheriques lies a la recharge sont negligeables.
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	☑	☐	Le projet genere des eaux de ruissellement des voiries/aires techniques dirigees vers le reseau d'eaux pluviales du site (puis reseau/ouvrage aval selon configuration), avec une importance faible compte tenu
	Si oui, dans quel milieu ?	☐	☐	Le projet genere des eaux de ruissellement des voiries/aires techniques dirigees vers le reseau d'eaux pluviales du site (puis reseau/ouvrage aval selon configuration), avec une importance faible compte tenu

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☑	Le projet ne genere pas d'effluents de process (pas d'activite industrielle humide) ; en phase travaux, seules des eaux de nettoyage/ruissellement ponctuelles peuvent survenir et sont gerees comme des eaux de chantier, avec un impact faible a negligeable.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☑	☐	Le chantier produira des dechets inertes (beton, enrobes, terres), des dechets non dangereux (emballages, ferrailles, bois, plastiques) et possiblement des dechets dangereux en quantites limitees (huiles, absorbants, cables, terres impactees si confirmees) ; l'impact est modere mais temporaire, maitrise par tri a la source, tracabilite et evacuation vers des filieres agreees/valorisation
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☑	Le projet est situe dans l'emprise d'un site d'activites existant (centre bus), sans extension d'emprise et sans intervention sur des elements patrimoniaux connus ; l'impact paysager est faible et essentiellement interne au site (equipements techniques), donc negligeable a l'echelle du paysage.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☑	Le projet s'inscrit dans un depot bus existant, sans consommation d'espaces naturels/agricoles et sans changement d'usage du sol (maintien de l'activite de transport), avec un impact nul a negligeable hors contraintes temporaires de chantier.

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 :

A ce stade, aucun autre projet connu, existant ou approuve a proximite immediate, n'est identifie comme susceptible de se cumuler de maniere significative avec le projet. Les incidences (trafic, bruit, poussieres, dechets) sont principalement temporaires et liees au chantier, et restent localisees a l'emprise du centre bus.

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

☐ Oui ☑ Non

Si oui, décrivez lesquelles :

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

Aucune evaluation requise au titre d'autres legislations (Natura 2000, IOTA/loi sur l'eau, especes protegees, patrimoine) n'a ete identifiee. Les impacts potentiels sont essentiellement temporaires (chantier) et maitrises, l'exploitation reposant sur des dispositifs de securite et de gestion des eaux conformes. Toutefois, des etudes sur les impacts du projet et leur maitrise ont d'ores-et-deja ete realisees : etude de sol G2 AVP, etude de pollution des sols, diagnostic flash ecologique et etude de reperage des materiaux et produits contenant de l'amiante avant realisation de travaux.

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

La maitrise d'ouvrage a d'ores-et-deja mandate plusieurs bureaux d'etudes techniques specialises afin (i) de caracteriser l'etat initial de l'environnement, (ii) evaluer les impacts potentiels du projet et (iii) identifier les mesures de maitrise des impacts a mettre en oeuvre. De maniere generale, les mesures suivantes seront appliquees afin de reduire les effets potentiels de la phase travaux : - Le bruit : l'ensemble des engins et appareils utilises sera conforme a la reglementation en vigueur en matiere d'emissions sonores. - Les poussieres : les voies de circulation seront nettoyees regulierement, les vehicules sortant feront l'objet d'un nettoyage. - Effet visuel : le chantier sera conduit de maniere a limiter au maximum l'impact visuel en stockant les dechets generes en bennes et en procedant a des nettoyages frequents. - Le sol et le sous-sol : si un deversement accidentel venait a se produire ou une quelconque fuite sur les engins, il est prevu l'utilisation d'absorbants pour contenir le liquide repandu ; l'ensemble des aires de circulation est en enrobes. Ce revetement impermeable permettra de recuperer sur le site les eaux d'extinction en cas d'un incendie ou encore de recuperer les produits repandus lors d'un accident.

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.

Au vu de : - La nature du projet - Les faibles enjeux concentres en phase travaux Il apparait qu'une evaluation environnementale est peu proportionnee aux enjeux du projet.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publié**.	☐
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	☐
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	☐
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	☐
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a),10°,11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	☐
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°,11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	☐
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☐

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

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

	Objet	
1		☐
2		☐
3		☐
4		☐
5		☐

9 Engagement et signature

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

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

Nom PINHEIRO-BETTON

Prénom Sebastien

Qualité du signataire Responsable d'operations RATP Real Estate, pou

À Fontenay-sous-Bois

Fait le 16-12-2025

Signature du (des) demandeur(s)